

Beschluss Nr. 256/2025

Schwyz, 1. April 2025 / ju

Sanierung und Ausbau der Hauptstrasse Nr. 386, Schweig – Höhport, Euthal, Einsiedeln
Ausgabenbewilligung

1. Übersicht

Die Hauptstrasse Nr. 386 führt von Biberbrugg über Gross und Euthal nach Unteriberg und weiter nach Oberiberg. Dort schliesst sie an die Hauptstrasse über die Ibergeregge nach Schwyz an. Gestützt auf einen entsprechenden Grundsatzentscheid des Regierungsrates sowie auf Grundlage des kantonalen Radroutenkonzeptes soll der Strassenzug soweit möglich künftig mit einer Langsamverkehrsführung ausgebaut werden. Im vorliegenden Projektabschnitt zwischen Schweig und Höhport soll die Strassenanlage neben der erforderlichen Sanierung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit somit mit einem abgetrennten Velo- und Gehweg ergänzt werden. Ferner soll die bestehende, bekieste und nicht vom Strassenraum separierte Parkieranlage im Gebiet Höhport neu angeordnet und damit ebenfalls verkehrssicherer ausgestaltet werden. Dabei kann fortan auch verschiedenen umweltrechtlichen Aspekten verbessert Rechnung getragen werden. Schliesslich erfolgt ein behindertengerechter Umbau der dortigen Bushaltestelle. Der Ausbauabschnitt weist eine Länge von insgesamt rund 580 m auf.

Für die Sanierung und den Ausbau der Hauptstrasse Nr. 386 zwischen Schweig und Höhport, Euthal, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Ausgabenbewilligung von 7.30 Mio. Franken.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Der Regierungsrat hat mit RRB Nr. 482 vom 20. Juni 2017 im Rahmen einer gesamtkonzeptionellen Betrachtung den Grundsatzentscheid gefällt, die Hauptstrasse Nr. 386 zwischen Steinbach-Viadukt bis Oberiberg (km 22.100 – km 31.240) auszubauen und neu mit einer Langsamverkehrsführung auf Grundlage des vom Regierungsrat genehmigten kantonalen Radroutenkonzeptes zu versehen (RRB Nr. 945 vom 13. Oktober 2015).

Im vorliegenden Ausbauabschnitt 4 befindet sich entlang der Strassenanlage see- und kurveninnenseitig heute eine bekieste Parkplatzanlage, die nicht vom Strassenraum abgetrennt ist. Dadurch ist es möglich, rückwärts in die ausserörtliche Strasse einzufahren. Mit dem Sanierungs- und Ausbauprojekt kann dieses grosse Verkehrssicherheitsdefizit beseitigt werden.

2.2 Umfeld des Projekts

Nachdem der Bezirk Einsiedeln im Jahr 2014 einen Ersatz für das alte Schulhaus realisiert hatte, wurden zwischen der Kirche und dem Dorfende von Euthal in Richtung Unteriberg – bis zu der Stelle, wo das nunmehrige Projekt beginnt – die Strassenanlage erneuert und Busbuchten für Umsteigebeziehungen erstellt. Der Langsamverkehr (LV) wird dort im Mischverkehr geführt. Innerhalb des Projektabschnittes befindet sich der Skilift Euthal mit einem vorab im Sommer geöffneten Imbiss. Südlich des Parkplatzes Höhport – zwischen dem Ufer des Sihlsees und der Euthalerstrasse – gibt es sodann eine Grillstelle und einen Badeplatz. Zudem liegt angrenzend zum Parkplatz Höhport eine Einwasserungsstelle für Schiffe und für Windsurfer.

2.3 Projektgenehmigungsverfahren

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 sowie die dazugehörige Verkehrsordnung wurden während 20 Tagen beim Bezirk Einsiedeln öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 6 vom 9. Februar 2024. Gegen das Projekt gingen formell drei Einsprachen ein, wobei eine Sammeleinsprache zwei dieser Einsprachen beinhaltete. Eine Einsprache wurde nach Verhandlungen schriftlich zurückgezogen. Mit Beschluss Nr. 2024.62 vom 3. April 2024 stimmte der Bezirksrat Einsiedeln dem Bauprojekt ohne Einwände zu.

Die Sammeleinsprache wurde im Rahmen der Projektgenehmigung des Regierungsrates vom 20. August 2024 (RRB Nr. 604/2024) behandelt. Mangels Einsprachelegitimation wurde auf die Sammeleinsprache nicht eingetreten. Dagegen wurde beim Verwaltungsgericht Beschwerde erhoben. Das Verwaltungsgericht stützte den Beschluss des Regierungsrats und wies die Beschwerde mit Entscheid III 2024 146 vom 23. Dezember 2024 ab. Die 30-tägige Beschwerdefrist ans Bundesgericht verstrich ungenutzt. Die Projektgenehmigung erwuchs somit in Rechtskraft.

Nachdem der Regierungsrat das Projekt mit RRB Nr. 604/2024 genehmigt hat und die notwendigen Landerwerbsverträge grösstenteils bereits unterzeichnet sind, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 7.30 Mio. Franken unterbreitet werden. Nach Genehmigung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist vorbehältlich eines Referendums geplant, mit dem Strassenausbau etwa Mitte 2026 zu beginnen.

3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

3.1 Bedeutung der Strasse

Die Kantonsstrasse (Euthalerstrasse) ist im Ausbauabschnitt als Hauptstrasse Nr. 386 Bestandteil des Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Als Strassenzug von kantonaler Bedeutung mit Durchgangsfunktion verbindet diese Einsiedeln mit Unteriberg und Oberiberg und stellt eine wichtige Verkehrsachse im Bezirk Einsiedeln dar.

3.2 Verkehrliche Belastung

Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) 2023 beträgt ca. 5500 Fahrzeuge. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt bei etwa 3 %. Dabei zeigt sich vor allem am Wochenende ein bemerkenswert hohes Verkehrsaufkommen von rund 500 Fahrzeugen zur Mittags- und Abendspitzenstunde.

3.3 Baulicher Zustand der Anlage

Die Euthalerstrasse wurde im Zusammenhang mit dem Stauseeprojekt Sihlsee in den Jahren 1932/1933 erbaut. Später wurde die Strasse leicht verbreitert und teilweise mit einem Fussweg versehen. Anfangs der 1970-er Jahre wurde im Bereich Höhport in Zusammenhang mit dem Skilift zudem eine Parkplatzanlage erstellt.

Der bautechnische Zustand, die Entwässerung und die Parkplatzsituation entsprechen nicht mehr den Anforderungen einer zeitgemässen technischen Infrastrukturanlage. Der Nutzungszweck der neuen Strasse entspricht aber weiterhin der bestehenden Anlage.

3.4 Situation Langsamverkehr

Der bestehende Strassenquerschnitt beinhaltet keine separaten Fahrstreifen für den Langsamverkehr. Bergseitig ist ein nicht von der Fahrbahn abgetrennter Fussweg ab Projektbeginn bis zum Bauernhof an der Euthalerstrasse 39 vorhanden. Er dient vor allem der Erschliessung dieser Liegenschaft. Entlang des Sihlsee verläuft ein kantonaler Hauptwanderweg, der beim Beginn des Parkplatzes Höhport entlang der Euthalerstrasse über das Projektperimeterende bis über die Brücke der Sihl verläuft. Ebenfalls beim Parkplatzbeginn schliesst ein Bergwanderweg aus Richtung Wisstannen/Studen an den Hauptwanderweg an.

3.5 Verkehrssicherheit

Der vorliegende Strassenabschnitt ist nicht als Unfallschwerpunkt bekannt. Der Strassenabschnitt entspricht jedoch nicht mehr den technischen Anforderungen einer leistungsorientierten Hauptverkehrsstrasse. Speziell zu erwähnen ist die seeseitige Parkierungsanlage Höhport, die im Ausserortsbereich liegt und ca. 60 Parkplätze umfasst. Sie grenzt ohne Abtrennung an die Strasse und kann bei hoher Auslastung nur mit Rückwärtshinausfahren in die Hauptstrasse benützt werden, was aus Verkehrssicherheitsgründen nicht mehr haltbar ist.

3.6 Öffentlicher Verkehr

Auf der Hauptstrasse verkehren drei Buslinien. Die Buslinie Nr. 553 verbindet – weitgehend im Stundentakt – Einsiedeln mit Studen über Willerzell. Die Buslinien Nr. 555 und Nr. 556 verbinden Unteriberg-Weglosen respektive Oberiberg über Gross direkt mit Einsiedeln. Zu den Hauptverkehrszeiten werden die Linien Nr. 555 und Nr. 556 alternierend im Halbstundentakt geführt.

3.7 Lärmschutz

Im Projektperimeter wurde bisher keine Lärmsanierung vorgenommen. Demzufolge ist eine solche nunmehr Bestandteil des genehmigten Strassenausbauprojekts, und sie wird in dessen Rahmen umgesetzt.

3.8 Umwelt

Ab Ortsende Euthal bis zum Parkplatz Höhport durchquert die Hauptstrasse ein Amphibienwandergebiet, welches sich vom Sihlsee in Richtung Ober Schweig und Grund erstreckt. Entlang der

bestehenden Strassenanlage werden während der Hauptwanderzeiten der Amphibien mobile Leitstrukturen erstellt. Seeseitig der Strassenanlage, ab Parkplatz Höhport bis Projektperimeterende, sind die Landflächen ab dem Ufer des Sihlsee teilweise bis zur Strassenanlage Bestandteil der Bundesinventare der Amphibienlaichgebiete und Flachmoore sowie als kantonales Biotopschutzgebiet ausgeschieden. Im Weiteren unterqueren vier Gewässer (Schweigbach Nr. 326-000, Zipfel Nr. 000-1730 und die namenlosen Gewässer Nr. 000-1770 und Nr. 000-1720) die Strassenanlage und münden in den Sihlsee. Im Bereich des Parkplatzes Höhport sind diese bergseitig eingedolt.

4. Projektbeschreibung

4.1 Konzept des Projekts

Das Projekt ist Teil des Gesamtkonzeptes für den Ausbau der Strassenanlage Nr. 386 ab Steinbach-Viadukt bis Knoten Nüseeben-Oberiberg. Demgemäss soll nach Möglichkeit insbesondere die Ausserortsstrecke bis Unteriberg mit einem abgetrennten Velo- und Gehweg ausgebaut werden. Die Innerortsstrecken werden aus Platzgründen dagegen grundsätzlich im Mischverkehr (ohne separate Veloverkehrsanlagen) geplant. Wenn immer technisch und räumlich möglich erfolgt jedoch ein Ausbau mit beidseitigen Trottoiranlagen.

Der vorliegende Projektperimeter befindet sich im Ausserortsbereich, so dass auf seiner gesamten Länge ein kombinierter Velo- und Gehweg erstellt wird.

Der Parkplatz Höhport wird in eine berg- und eine seeseitige Parkplatzfläche aufgeteilt und jeweils im Einbahnregime mit verkehrstechnisch sicheren Einmündungen in die Kantonsstrasse betrieben. Insgesamt sind 52 Parkplätze für Autos sowie Parkflächen für Velos und Motorfahräder geplant. Die Durchfahrtsgasse des seeseitigen Parkplatzes bezweckt auch, dass der Schulbus wenden und zurück nach Euthal fahren kann.

Der Knoten Studenstrasse wird innerhalb der heutigen Strassenfläche leicht optimiert.

Das Geschwindigkeitsregime ausserorts (80 km/h) wird belassen.

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

Für die Strassenanlage wird eine jährliche Zunahme des Verkehrs von ca. 1 % prognostiziert. Im Prognosehorizont 2040 wird anhand des aktuellen Verkehrsmodells somit ein DTV von ca. 7100 Fahrzeugen erwartet.

4.2 Baulicher Beschrieb

4.2.1 Linienführung / Strassenquerschnitt

Der Projektperimeter erstreckt sich von ausgangs Euthal bei km 23.740 bis zum Knoten Studenstrasse bei km 24.320. Die horizontale und vertikale Linienführung orientieren sich grundsätzlich an der bestehenden Strassenanlage. Bedingt durch die Amphibienleitwerke liegt das Strassenniveau jedoch leicht höher als die heute bestehende Strassenanlage. Das geometrische Normalprofil sieht eine Fahrbahnbreite von je 3.50 m vor. Seeseitig ist mit einer Abtrennung (Rabatte) von 1.00 m über den ganzen Ausbauabschnitt ein kombinierter Velo- und Gehweg mit einer Breite von 3.00 m vorgesehen. Für die Amphibienführung wird ab dem Projektperimeterbeginn bis zum Ende des Parkplatzes Höhport sowohl berg- als auch seeseitig ein permanentes Leitwerk erstellt.

4.2.2 Öffentlicher Verkehr

Die Bushaltestelle Hühport wird vom Knoten Studenstrasse in den Bereich des Parkplatzes Hühport verlegt, wobei dort die Strasse zusätzlich mit einer Mittelschutzinsel (Querungshilfe) versehen wird. 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. Die Halteketten sind in beide Richtungen auf einer Länge von 10 m mit einer Höhe von 22 cm und im Übrigen mit einer solchen von 16 cm geplant.

4.2.3 Langsamverkehr

Auf Grundlage der nationalen und kantonalen Veloweggesetzgebung und des genehmigten kantonalen Radroutenkonzepts wird im Projektabschnitt ein neuer, von der Fahrbahn abgetrennter und kombinierter Velo- und Gehweg erstellt. Damit soll eine verkehrstechnisch sichere Führung des Langsamverkehrs gewährleistet werden. Velo- und Gehwege sind aus Gründen der Verkehrssicherheit mit festem Belag zu versehen. Der tangierte Abschnitt des kantonalen Hauptwanderweges ab Ende des Seewegs bis zum Projektperimeterende verläuft neu auf dem kombinierten Velo- und Gehweg. Eine parallele (doppelte) Führung dieser Anlagen musste unter verschiedenen natur- und umweltschutzrechtlichen Aspekten sowie zur Landschaftsveränderung verworfen werden.

4.2.4 Parkplatzanlagen

Die seeseitige Parkplatzanlage umfasst 29 Parkplätze für Personenwagen (inklusive ein Behindertenparkfeld) sowie zwei Abstellbereiche für Velos und Motorfahräder. Die Parkplatzanlage ist abgetrennt von der Strassenanlage angeordnet. Die Durchfahrtsgasse wird mit Schwarzbelag versehen. Die Parkplatzflächen werden mit einer Verbundsteinoberfläche (Beton oder Kunststoff) ausgeführt. Die (verlegte) Einwasserungsstelle ist direkt an die Durchfahrtsgasse angeschlossen. Dadurch werden sich künftig keine Behinderungen auf der Euthalerstrasse mehr ergeben.

Die bergseitige Parkplatzanlage umfasst 23 Parkplätze für Personenwagen (inklusive ein Behindertenparkfeld) sowie zwei Abstellbereiche für Velos und Motorfahräder. Die Parkplatzanlage wird abgetrennt von der Strasse angeordnet. Entlang der Strassenanlage ist ab dem Zugang zum Skilift ein bekiester Gehweg bis zum Parkplatzenende und danach ein Trottoir (Schwarzbelag) bis zur Bushaltestelle Hühport Nord geplant. Die Durchfahrtsgasse wird mit Schwarzbelag versehen. Die Parkplatzflächen werden mit einer Verbundsteinoberfläche (Beton oder Kunststoff) ausgeführt.

Die beiden Parkplatzanlagen verbleiben im Eigentum des Kantons. Der Bezirk Einsiedeln übernimmt auf Grundlage einer Vereinbarung den betrieblichen Unterhalt. Eine allfällige Parkplatzbewirtschaftung sowie die Ausstattung mit einer WC-Anlage oder mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge obliegen dem Bezirk Einsiedeln und sind ebenfalls Bestandteil der Vereinbarung.

4.3 Lärmschutz

Im Rahmen des Projekts wurde auch ein Lärmsanierungsprojekt (LSP) gemäss dem Leitfaden des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) und des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) ausgearbeitet. Beim geplanten Ausbau handelt es sich um eine wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage im Sinne von Art. 8 Abs. 2 der Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41), womit die einschlägigen Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten werden müssen. Auch nach dem Ausbau der Strassenanlage ist bei der Liegenschaft Euthalerstrasse 39 (Beurteilungszustand 2040) der IGW eingehalten. Somit kann auf spezifische Lärmschutzmassnahmen verzichtet werden.

4.4 Kunstbauten

Der Durchlass Schweigbach wird im Kunstbautenverzeichnis mit der Nr. 1301-27 geführt. Bei der Hauptinspektion im Jahr 2023 wies der Durchlass einen annehmbaren Zustand auf. Im Rahmen der Projektplanung wurde die bestehende Kunstbaute indes auch hinsichtlich des Hochwasserschutzes überprüft. Als Folge der erforderlichen Freibordhöhe im Durchlaufquerschnitt bei einem alle 30 Jahren wiederkehrenden Hochwasserereignis (HQ₃₀) bedarf es eines Ersatzbaus.

Als Folge des Amphibienwandergebiets und der Offenlegung weiterer Gewässer sind im Projektabschnitt sodann ein neuer Amphibiendurchlass sowie drei zusätzliche Bachdurchlässe mit erforderlicher Freibordhöhe im Durchlaufquerschnitt für ein HQ₃₀ eingeplant.

Bei der bergseitigen Parkplatzanlage wird bedingt durch das gewachsene Terrain und zur Erhaltung der landwirtschaftlichen Nutzbarkeit der Landflächen eine bis zu 7 m hohe Stützmauer erstellt. Aufgrund der geologischen Verhältnisse sind bei der Erstellung der Stützkonstruktion ein etappenweises Vorgehen sowie Hangsicherungsmassnahmen vorgesehen. Die Ansichtsfläche der Stützmauer wird im Hinblick auf das naheliegende nationale Moorlandschaftsschutzgebiet eingefärbt oder mit einer Strukturschalung versehen, um eine bessere Wirkung in der Umgebung zu erzielen. Zusätzlich sind ein Bewirtschaftungsweg entlang der Stützmauerkrone sowie eine Absturzsicherung eingeplant.

4.5 Fahrzeugrückhaltesysteme / Leitelemente / Absturzsicherungen

Über den ganzen Projektabschnitt sind keine Fahrzeugrückhaltesysteme oder Leitelemente erforderlich. Jedoch wird entlang des Velo- und Gehwegs ab Projektperimeterbeginn bis zum Parkplatz Höhport eine Absturzsicherung auf den Amphibienleitwerken in Form eines Zauns erstellt. Im Bereich des Parkplatzes werden bei den seeseitigen Parkfeldern Anfahrsschwellen versetzt.

4.6 Entwässerungskonzept

Gestützt auf den DTV-Prognosehorizont 2040 ist es zulässig, das Strassenabwasser über Schlammfänger zu fassen und über Sammelleitungen an die vorhandenen Vorfluter anzuschliessen sowie ohne Behandlung in den Sihlsee einzuleiten. Beim Velo- und Gehweg wird das anfallende Regenwasser über die Schulter entwässert. Auf den Parkplatzanlagen sind keine Entwässerungen vorgesehen, da das Regenwasser über die Verbundsteine versickert. Im Bereich der Ein- und Ausfahrt der bergseitigen Parkplatzanlage wird das Regenwasser in Schlammfänger gefasst und in die jeweils nahen Vorfluter eingeleitet. Diese Schlammfänger dienen gleichzeitig als mögliche Notentwässerung der bergseitigen Parkplatzanlage bei starken Regenereignissen.

4.7 Flora und Fauna

Ab Projektperimeterbeginn bis zum namenlosen Gewässerlauf Nr. 000-1720 nach dem Parkplatz Höhport sind see- und bergseitig Amphibienleitwerke und Querungsstellen für die Amphibienwanderung geplant. Drei der vier Querungsstellen sind beidseitig des Gewässers beziehungsweise des Durchlasses mit Amphibienleitwerken sowie Banketten kombiniert. Beim vierten Durchlass (Nr. 000-1720) sind zwar Bankette im Durchlass für die Amphibien vorgesehen. Die Leitwerke sind jedoch nur nordseitig geplant, da der Bachlauf faktisch das südliche Ende des Amphibienwanderbereichs darstellt.

4.8 Aufwertungsmassnahmen

Im bergseitigen Bereich des Strassenausbaus werden die Gewässerführung der Zipfer (Nr. 000-1730) und des namenloses Gewässers Nr. 000-1720 bis zur Querungsstelle mit einem offenen

Gerinne angepasst. Ebenfalls werden seeseitig der Strassenanlage die Gewässer bis in den Uferbereich des Sihlsee teilweise neu und offen gestaltet. Gleichzeitig sind bei den offen gelegten Gewässern die Gewässerräume neu festgelegt worden.

4.9 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Die Bauarbeiten werden grundsätzlich unter Verkehr und in mehreren Etappen ausgeführt. In einer ersten Phase wird auf offener Strecke die Verbreiterung der Strassenanlage für den künftigen Velo- und Gehweg erstellt, um dadurch die Möglichkeiten für eine temporäre Verkehrsführung während dem weiteren Umbau der bestehenden Strassenanlage zu generieren. Der Verkehr wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt. An der Lichtsignalanlage ist eine Busbevorzugung vorgesehen, damit die Fahrplanstabilität gewährleistet werden kann. Die Bauzeit wird insgesamt rund zwei Jahre in Anspruch nehmen, wobei im Winter die Bauarbeiten eingestellt werden. Der Einbau des Deckbelages erfolgt im Folgejahr der Fertigstellung der Hauptarbeiten.

Nach Genehmigung der vorliegenden Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist vorbehältlich eines Referendums geplant, mit dem Strassenausbau etwa Mitte 2026 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. | 5 240 000.-- |
| B) Baunebenarbeiten | Fr. | 330 000.-- |
| C) Dienstleistungen | <u>Fr.</u> | <u>760 000.--</u> |
| Total Baukosten | Fr. | 6 330 000.-- |
| D) Landerwerb, Entschädigungen | Fr. | 300 000.-- |
| + Offene Reserve (ca. 10 % der Baukosten) | <u>Fr.</u> | <u>670 000.--</u> |
| Total Kosten, inklusive 8.1 % MWST, brutto | <u>Fr.</u> | <u>7 300 000.--</u> |

In den Bauhauptarbeiten sind neben den Richtkosten für den Neubau eines Kantonsstrassenabschnitts vor allem die neuen Stützkonstruktionen und Hangsicherungsmassnahmen 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 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 ausgewiesen.

5.2 Landerwerb

Für das Projekt werden insgesamt rund 5200 m² Land beansprucht. Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt. Grösstenteils liegen von den betroffenen Grundeigentümern bereits unterzeichnete Landerwerbsverträge vor.

Mit zwei Grundeigentümern finden noch Verhandlungen statt, welche sich bislang einerseits aufgrund des Beschwerdeverfahrens und andererseits aufgrund einer zwischenzeitlich vorgenommenen Erbteilung verzögert haben. Diese Verhandlungen sollten indessen demnächst mit einer gütlichen Lösung abgeschlossen werden können.

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 Bundesbeiträge

Der vorliegende Strassenabschnitt ist nicht Bestandteil des subventionsberechtigten Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Deshalb können für das Vorhaben keine 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. Strassenträger ist der Kanton. Beiträge Dritter können keine 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 7.30 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 wird die Fahrbahnfläche, inklusive Velo- und Gehweg, auf diesem Abschnitt um ca. 3200 m² (ohne Parkplatz Höhport) zunehmen. Die Mehrfläche erhöht die Kosten für den Betrieb, inklusive Winterdienst, um ca. Fr. 16 000.-- (Richtpreis Fr. 5.-- pro Quadratmeter). Hingegen werden die Instandhaltungskosten der Anlage in den ersten Betriebsjahren sinken, bevor diese im späteren Lebenszyklus wieder ansteigen. Für den künftigen baulichen Unterhalt ist langfristig, entsprechend der Nutzungsdauer der Anlagebauteile, mit durchschnittlichen jährlichen Kosten von ca. 1.5 % des Anlagewertes bzw. der Investitionskosten zu rechnen.

5.5 Aufwand für die Langsamverkehrsinfrastruktur

Der seeseitige Velo- und Gehweg erfordert eine Verbreiterung der Strassenanlage um 4.00 m (1.00 m Rabatte und 3.00 m Velo- und Gehweg). Daraus ergeben sich neben der entsprechenden Verkehrsfläche auch längere Bachdurchlässe. Die daraus resultierenden (Mehr-)Kosten für die Langsamverkehrsinfrastruktur betragen insgesamt rund 1.5 Mio. Franken. Zu berücksichtigen bleibt aber, dass im Gegenzug mit entsprechender Aufwandverringerung keine Veloflächen auf der Fahrbahn und kein separates Trottoir geschaffen werden müssen.

5.6 Strassenbauprogramm und Aufgaben- und Finanzplan

Das Projekt ist im Strassenbauprogramm 2024–2038 (vgl. RRB Nr. 624/2023) vorgesehen. Die Ausgaben sind im Aufgaben- und Finanzplan 2025–2028 berücksichtigt. Diese gehen zulasten der Investitionsrechnung (Ausbaukosten Hauptstrassen) und werden der Kostenstelle 282050 auf dem Konto 5010.549 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 auf die Umwelt wurden im Rahmen des Projektgenehmigungsverfahrens geprüft und das Projekt mit RRB Nr. 604 vom 20. August 2024 genehmigt. Die einschlägigen Umweltbestimmungen werden erfüllt.

6.3 Auswirkungen auf die Bezirke und Gemeinden

Sichere, zeitgemäss unterhaltene und leistungsfähige Strassen wirken sich positiv auf das gesellschaftliche und wirtschaftliche Umfeld aus. Mit dem vorliegenden Projekt wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, vor allem auch für den Langsamverkehr, auf dem Abschnitt erhöht.

Der Bezirk Einsiedeln kann im Rahmen dieses Projekts darüber hinaus Synergien bei der Umsetzung des Generellen Entwässerungsplans nutzen.

7. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

7.1 Zuständigkeit und Ausgabenbremse

Im vorliegenden Projekt wird mit Investitionskosten von 7.30 Mio. Franken gerechnet. Gemäss § 28 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. c FHG ist somit der Kantonsrat für die 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 weniger als drei Viertel der an der Schlussabstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem obligatorischen (§ 34 Abs. 2 Bst. c KV) oder bei Zustimmung von drei Viertel und mehr der an der Abstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem fakultativen Referendum (§ 35 Abs. 1 Bst. b KV).

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Vorlage anzunehmen.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Bezirksrat Einsiedeln.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Baudepartement; Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Michael Stähli
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber