

Beschluss Nr. 625/2023

Schwyz, 13. September 2023 / ju

Sanierung und Ausbau der Hirschenbrücke in Altendorf (Hauptstrasse Nr. 3)

Ausgabenbewilligung

1. Übersicht

Die Hauptstrasse Nr. 3 durch Altendorf verfügt weitgehend über einen zeitgemässen Ausbaustandard mit guter Infrastruktur sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den Fussgänger- und den Veloverkehr. Einzig im ca. 450 m langen Strassenabschnitt vom Verkehrsknoten Hirschen via die Hirschenbrücke über die SBB-Linie bis zum Kreisel Seehof verfügt die Hauptstrasse nur über ein streckenweise schmales Trottoir und über keine Veloverkehrsanlagen. Diese Lücken sollen geschlossen und damit die Verkehrssicherheit und Attraktivität auf diesem Strassenabschnitt insbesondere für den Langsamverkehr verbessert werden. Ferner sind die Verkehrssituation und Verkehrssicherheit beim Verkehrsknoten Hirschen nicht zufriedenstellend, was auch die Unfallstatistik der vergangenen Jahre belegt. Dies soll mit dem Strassenausbauprojekt korrigiert werden. Schliesslich ist auch der bauliche Zustand der Strasse (Belag) nicht mehr gut, so dass eine Strassensanierung auch aus bau- und unterhaltstechnischer Sicht angebracht ist.

Das vorliegende Projekt sieht den Ausbau der Kantonsstrasse inklusive Veloverkehrsanlagen und Gehwegen auf dem Abschnitt zwischen der bereits sanierten Churerstrasse, ab dem Knoten Hirschen, bis zum Kreisel Seehof vor. Da die bestehende Hirschenbrücke, welche im Inventar der SBB als denkmalgeschützt aufgeführt ist, nicht ausgebaut werden kann, wird eine zusätzliche Langsamverkehrsbrücke erstellt. Aufgrund der zu erwartenden Siedlungsentwicklung wird zusätzlich der Knoten Hirschen zu einem Kreisel ausgebaut.

Gegen das Auflageprojekt sind vier Einsprachen eingegangen. Diese stehen aktuell noch in Verhandlung. Entsprechend konnten auch die Landerwerbsverhandlungen noch nicht abgeschlossen werden, weshalb auch noch keine Projektgenehmigung durch den Regierungsrat vorliegt. Da das vorliegende Projekt terminlich eng mit dem Bahnprojekt «Überholgleis Pfäffikon» der SBB verknüpft ist, ist der angestrebte Baustart auf Februar 2024 terminiert. Demzufolge soll die kantonsrätliche Ausgabenbewilligung vorsorglich bereits jetzt, vor dem Vorliegen einer rechtskräftigen Projektgenehmigung, erwirkt werden.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat somit, die beiliegende Ausgabenbewilligung anzunehmen.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Die Hauptstrasse Nr. 3 in Altendorf weist ab dem Knoten Hirschen bis zum Knoten Seehof diverse, auch sicherheitsrelevante Defizite auf. Insbesondere genügt die Verkehrsanlage den Bedürfnissen des Langsamverkehrs nicht mehr. So ist lediglich ein Trottoir von ca. 1.50 m Breite im Bereich der bestehenden Hirschenbrücke vorhanden. Eine Veloverkehrsanlage fehlt auf diesem Abschnitt gänzlich. Zudem soll mit einer zusätzlichen Bushaltestelle den neuen Wohnüberbauungen in diesem Bereich Rechnung getragen werden. Der Knoten Hirschen sodann genügt dem möglichen zusätzlichen Verkehr aus den vorhandenen Baulandreserven (Gewerbegebiet) sowie den geplanten Bauzonen (Bitzi / Hof) nicht. Schliesslich muss die Strassenentwässerung auf die neue Verkehrsanlage angepasst und erneuert werden.

2.2 Umfeld des Projekts

Das Projekt beginnt bei der sanierten Churerstrasse im Bereich Hirschen und führt bis an die bestehende Kernentlastung Lachen (KEL) an. Es schliesst eine Lücke im Velowegnetz.

Die geplante Langsamverkehrsbrücke über die SBB-Gleisanlage erfordert eine enge Zusammenarbeit mit der SBB, insbesondere auch aufgrund des laufenden SBB-Projektes «Überholgleis Pfäffikon». Ziel ist es, die beiden Projekte parallel umzusetzen, was Synergien bei Gleissperrungen ergibt, jedoch eine tiefgreifende Koordination erfordert.

Im Projektumfeld stehen zwei denkmalgeschützte Bauwerke:

Die bestehende Hirschenbrücke über die SBB-Linie Zürich – Chur von Robert Maillart mit Baujahr 1940 ist im Inventar der schützenswerten Bauten der SBB aufgeführt. Die Hirschenbrücke befindet sich im Eigentum der SBB. Sie wurde 1995 gesamtsaniert und hat noch eine geschätzte Lebensdauer von ca. 40 Jahren.

Im Bereich des Knotens Hirschen befindet sich zudem das ehemalige Restaurant Hirschen, welches im kantonalen Schutzinventar (KSI) unter der Nummer 18.018 aufgeführt ist.

2.3 Projektgenehmigung

Aus verfahrensökonomischen Gründen hat der Regierungsrat mit Beschluss vom 22. November 2022 für das Projekt «Hirschenbrücke, Altendorf (Hauptstrasse Nr. 3)» die Zusammenlegung des Projektgenehmigungs- mit dem Enteignungsverfahren beschlossen.

Gemäss § 15 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 jenem Verfahren einzuholen.

Das Bauprojekt «Hirschenbrücke, Altendorf (Hauptstrasse Nr. 3)», inklusive dazugehörendem Lärmschutzprojekt, vom 11. November 2022 wurde gemäss § 16 StraG während 20 Tagen bei der Gemeinde Altendorf öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 47 vom 25. November 2022. Gegen das Bauprojekt sowie das gleichzeitig eingeleitete Enteignungsverfahren gingen innert Frist vier Einsprachen ein. Trotz durchgeführter Verhandlungen wurde bis-

lang keine dieser Einsprachen zurückgezogen. Dennoch werden weiter gütliche Einigungen angestrebt. Sollte keine Einigung erzielt werden, wird der Regierungsrat im Rahmen der Projektgenehmigung über die Einsprachen entscheiden.

3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

3.1 Bedeutung der Strasse

Die Kantonsstrasse Nr. 3 zählt zu den Hauptstrassen des Kantons Schwyz. Der Projektabschnitt liegt im Innerortsbereich der Gemeinde Altendorf und führt vom Knoten Hirschen bis zum Kreisel Seehof bei der Gemeindegrenze zu Lachen. Dort wird der Verkehr weiter über die Kernentlastung Lachen bis zum Autobahnanschluss Lachen geführt. Der Strassenabschnitt dient auch dem Langsamverkehr und stellt zudem eine wichtige Schulwegverbindung für Sekundarschüler zwischen Altendorf und Lachen dar.

3.2 Verkehrliche Belastung

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV 2022) auf dem Projektabschnitt beträgt rund 9590 Fahrzeuge/Tag. Für das Jahr 2040 werden ca. 11 470 Fahrzeuge/Tag prognostiziert. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 2.3 %.

Der Abschnitt gilt als wichtige Langsamverkehrsverbindung zwischen Altendorf und Lachen. Weiter ist die Hirschenbrücke auch in das Wanderwegnetz eingebunden. Die heutige Situation mit lediglich einem schmalen Trottoir von 1.50 m Breite und fehlender Infrastruktur für den Veloverkehr vermag den aktuellen Bedürfnissen bei weitem nicht mehr zu genügen.

3.3 Baulicher Zustand der Anlagen

Der Belagszustand wurde bei der letzten Erhebung im Jahr 2020 im Projektperimeter weitgehend als ausreichend bis kritisch beurteilt. Stellenweise gibt es kürzere Abschnitte mit mittlerem und schlechtem Zustand.

Im Projektperimeter befindet sich die Hirschenbrücke von Robert Maillart mit Baujahr 1940. Sie wurde 1995 saniert und weist in Teilbereichen Handlungsbedarf auf. Der Deckbelag der Hirschenbrücke wurde als kritisch beurteilt und muss ebenfalls ersetzt werden. Die Fahrbahnübergänge sind undicht und müssen ersetzt werden.

3.4 Ausnahmetransport-Route

Die bestehende Ausnahmetransportroute des Typs II B, bei welcher eine lichte Höhe von 4.80 m sowie eine lichte Breite von 5.00 m sichergestellt werden muss, führt von Altendorf zum Autobahnanschluss Lachen. Ab dem Knoten Hirschen verläuft die bestehende Ausnahmetransportroute durch ein Industriegebiet und anschliessend durch ein Wohnquartier mit Tempo 30 km/h. Auf diesem Abschnitt ist die Durchfahrt für Ausnahmetransporte heute nicht mehr gegeben.

Mit der Kernentlastung Lachen wurde zudem eine alternative Routenführung geschaffen, welche auf die entsprechenden Fahrzeuge ausgelegt ist. Der Strassenabschnitt Knoten Hirschen bis Knoten Seehof wird somit künftig auch offiziell als Ausnahmetransportroute genutzt und muss entsprechend ausgebaut werden. Bezüglich dem zulässigen Höchstgewicht ist die Hirschenbrücke begrenzt. Für Ausnahmetransporte ist daher jeweils ein Gesuch bei der SBB zur Querung der Hirschenbrücke mit entsprechenden statischen Eckwerten einzureichen.

3.5 Situation Langsamverkehr

Der Abschnitt weist gesamthaft eine für den Langsamverkehr ungenügende Situation auf und wird dem hohen Sicherheitsbedürfnis, auch als Schulweg, nicht mehr gerecht. Insbesondere die bestehende Hirschenbrücke stellt diesbezüglich eine Engstelle dar, ist doch lediglich ein einseitiges Trottoir mit 1.50 m Breite vorhanden.

3.6 Verkehrssicherheit

Das Verkehrsregime im Projektperimeter besteht aus zwei Fahrbahnstreifen von je 3.25 m Breite im Bereich der Hirschenbrücke und je 3.50 m auf den übrigen Abschnitten. Der Velofahrer wird bei diesem Regime im Mischverkehr geführt.

Anhand der Unfallstatistik ist ersichtlich, dass sich in den Jahren 2011 bis 2022 im Projektperimeter neun Verkehrsunfälle ereigneten. Es handelt sich dabei um Einbiegeunfälle (3), Abbiegeunfälle (1), Auffahrunfälle (4) sowie eine Frontalkollision. Jedoch ist der Projektperimeter laut Unfallstatistik kein eigentlicher Unfallschwerpunkt.

3.7 Öffentlicher Verkehr

Im Projektperimeter befindet sich zurzeit keine Bushaltestelle, wobei die Buslinie 72.524 der PostAuto AG «Ziegelbrücke – Pfäffikon» den Perimeter durchfährt. Wegen der neuen Überbauung «Quellgrün» soll die Buslinie mit einer neuen Haltestelle im Projektperimeter ergänzt werden.

3.8 Lärmschutz

Für den betroffenen Abschnitt der Kantonsstrasse Nr. 3 wurde bereits im Jahr 2014 ein Lärmsanierungsprojekt (LSP SZ-58, Mülibach – Seehof) erstellt. Dieses LSP wurde im April 2022 vom Regierungsrat genehmigt und die darin vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen werden derzeit umgesetzt.

Das vorliegende Strassenbauprojekt stellt eine wesentliche Änderung einer bestehenden Verkehrsanlage dar. Entsprechend muss der betroffene Abschnitt im Rahmen des vorliegenden Projektes neu beurteilt werden.

3.9 Umwelt

Der Projektperimeter befindet sich gemäss Gewässerschutzkarte innerhalb des Gewässerschutzbereiches A_u, respektive ab ca. Hirschenbrücke bis Perimeterende im Gewässerschutzbereich A_o.

Gemäss Kataster der belasteten Standorte (KbS) sind im Projektperimeter keine belasteten Standorte verzeichnet.

3.10 Naturgefahren

Im Bereich der Hirschenbrücke besteht eine geringe Gefährdung durch Hochwasser und Murgang. Dies betrifft jedoch die Kantonsstrasse nicht direkt, da diese ab dem Knoten Hirschen bis etwa zum Einmünder «Ziegelwies» mittels Dammbaute erhöht wurde. Im letzten Abschnitt bis zum Kreisel «Seehof» besteht eine Restgefährdung durch Hochwasser und Murgang.

4. Projektbeschreibung

4.1 Konzept des Bauprojekts

Die Verkehrsanlage zwischen dem Knoten «Hirschen» und dem Kreisel «Seehof» wird in Fahrtrichtung Altendorf durchgängig mit einem Radstreifen respektive ab der neuen Haltestelle «Ziegelwies» mit einem kombinierten Rad-/Gehweg ergänzt. Die Hirschenbrücke weist für die geplante Ergänzung ungenügende Ausmasse aus und wird darum mit einer neuen, parallel geführten Langsamverkehrsbrücke ergänzt. Das bestehende Trottoir auf der Hirschenbrücke wird für den Radverkehr in Fahrtrichtung Lachen umfunktioniert.

Der Knoten «Hirschen» wird, in Anbetracht der zu erwartenden Verkehrszunahme, zu einem Kreisel umgebaut. Dabei ist insbesondere auch auf die Verkehrsbeziehungen des Schwerverkehrs und der Ausnahmetransportroute zu achten.

Die signalisierte Geschwindigkeit vom 50 km/h wird beibehalten.

4.2 Baulicher Beschrieb

4.2.1 Knoten «Hirschen»

Der Knoten «Hirschen» wird zu einem Kreisel mit einem Durchmesser von 29 m umgebaut. Die Fahrbahn sowie die Knotenäste werden in Beton erstellt. Der Kreisel muss auf der Fahrspur in Richtung Lachen auch Ausnahmetransporte in beide Fahrrichtungen aufnehmen können und eine sichere Wegführung für den Langsamverkehr bieten.

4.2.2 Strassenausbau

Die bestehende horizontale Linienführung der Kantonsstrasse wird weitgehend übernommen. Der Strassenquerschnitt wird von etwa 6.50 m auf ca. 7.25 m ausgebaut. Die bestehende Hirschenbrücke kann nicht weiter ausgebaut werden, weshalb diese mit einem Querschnitt von 6.50 m belassen wird. Im Bereich der geplanten Bushaltestelle «Ziegelwies» ist zusätzlich ein Mehrzweckstreifen von 2.00 m geplant, welcher auch als Linksabbieger für die bestehende Überbauung «Seehof» genutzt werden kann.

In Fahrtrichtung Lachen wird eine Fahrbahn von 3.25 bis 3.50 m erstellt, welche ab dem Knoten «Hirschen» bis zum Einmünder «Bahnweg» mit einem Radstreifen von 1.50 m Breite ergänzt wird. In Fahrtrichtung Altendorf ist eine Fahrbahn von 3.25 bis 3.75 m vorgesehen.

4.2.3 Langsamverkehr

Grundsätzlich soll in beide Fahrrichtungen eine gute und durchgängige Infrastruktur für den Langsamverkehr geschaffen werden.

Entsprechend ist in Fahrtrichtung Lachen ein Velostreifen vorgesehen. Ausnahme bildet dabei das Teilstück vom Bahnweg bis zum Kreisel «Seehof». Infolge der engen Platzverhältnisse muss in diesem Bereich auf einen Velostreifen verzichtet werden.

In Fahrtrichtung Altendorf kann die Infrastruktur für den Veloverkehr, d. h. ein Velostreifen respektive ein Rad-/Gehweg, auf dem gesamten Abschnitt eingerichtet werden.

Der Fussgängerverkehr wird von Altendorf kommend vor dem Kreisel auf den seeseitigen Rad-/Gehweg geführt. Dies, weil das bestehende Trottoir der Hirschenbrücke zum Radstreifen umfunktioniert wird. Im Bereich der neuen Haltestelle «Ziegelwies» wird der Fussgängerverkehr beidsei-

tig geführt und an die bergseitige Fussgängerführung Richtung Dorfzentrum Lachen angeschlossen. Weiter wird der regionale Wanderweg Nr. 84 (Zürichsee Rundweg) im Bereich Bahnweg mit einer Fussgängerquerung angeschlossen.

4.2.4 Öffentlicher Verkehr

Die Buslinie 72.524 der PostAutoAG wird mit einer zusätzlichen Bushaltestelle im Bereich der Überbauung «im Quellgrün» ergänzt. Die Haltestelle wird in beiden Fahrtrichtungen gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erstellt, wobei in Fahrtrichtung Lachen auf Grund der vorhandenen Platzverhältnisse keine vollständige 22 cm-Haltekante realisierbar ist. Entsprechend wurde gemäss dem Kaskadenprinzip in der Planung eine verkürzte 22er-Haltekante eingeplant. In Fahrtrichtung Altendorf kann die 22 cm-Haltekante auf der gesamten Länge realisiert werden.

4.3 Kunstbauten

Ein Ausbau der Hirschenbrücke für den Langsamverkehr wäre technisch extrem aufwändig und mit der schlanken Bauweise der Maillart-Brücke nicht vereinbar. Ausserdem ist sie denkmalgeschützt. Entsprechend wurden Varianten für eine neue Langsamverkehrsbrücke geprüft.

Die neue Langsamverkehrsbrücke nimmt die Formsprache der bestehenden Maillart-Brücke auf. Zudem müssen die Vorgaben der SBB bezüglich der Geometrie der Bogenunterkante resp. dem freizuhaltenen geometrischen Normalprofil der Bahn eingehalten werden. Die neue Langsamverkehrsbrücke wird während nächtlichen Streckensperrungen eingehoben.

Bei der bestehenden Hirschenbrücke müssen der Deckbelag sowie die beiden Fahrbahnübergänge saniert werden. Ebenfalls sind Retuschen bei den Stützen sowie der Blocksteinmauer unter der Hirschenbrücke vorgesehen, so dass mit der neuen Langsamverkehrsbrücke ein gesamthaft gutes Erscheinungsbild entsteht. Die entsprechenden Massnahmen sind mit der Denkmalpflege der SBB und des Kantons Schwyz abgesprochen.

Im Anschluss an die geplante Langsamverkehrsbrücke sind beidseitig Stützmauern geplant, um die Höhenunterschiede zwischen dem Strassenniveau und dem gewachsenen Terrain zu überbrücken. In Absprache mit der Denkmalpflege der SBB sind deren sichtbare Höhe zur Eingliederung des Gesamtbauwerkes (Stützmauern inklusive Brückenkonstruktionen) auf 1.50 m Höhe zu beschränken. Im Bereich des Landwirtschaftslandes auf Seite Lachen wird die Mehrhöhe mit einer Böschung gelöst. Die Durchfahrtshöhe der geplanten Langsamverkehrsbrücke auf dem Bahnweg beträgt minimal 3.78 m und ist somit um 40 cm höher als bei der bestehenden Hirschenbrücke.

4.4 Fahrzeugrückhaltesysteme

Die Leitelemente auf der bestehenden Hirschenbrücke werden soweit nötig angepasst. Die neue Langsamverkehrsbrücke muss entsprechend mit Sicherheitselementen ausgeführt werden. Neben den normativen Vorgaben zur Absturzsicherung sind zusätzliche Massnahmen im Bereich der Gleisanlage der SBB notwendig, um den Fahrleitungsschutz sicherzustellen. Entsprechend werden die Staketengeländer im Risikobereich mit einem zusätzlichen Netzaufsatz sowie Plexiglasscheiben ergänzt. Zwischen den beiden Brücken ist ein Schutzdach vorgesehen. Da kein Schnee auf die darunterliegende Gleisanlage und den Bahnweg fallen darf, werden die Plexiglasscheiben sowie das Schutzdach über den Bahnweg ergänzt.

4.5 Entwässerungskonzept

Die Strassenentwässerung muss komplett erneuert und der neuen Strassengeometrie angepasst werden. Da der DTV 2040 bei etwa 11 470 Fahrzeugen/Tag liegt, ist die Belastungskategorie des

Strassenabwassers gemäss der VSA-Richtlinie Regenwasserentsorgung als «hoch» einzustufen. Aufgrund dessen ist das Strassenabwasser vor der Einleitung in ein oberirdisches Gewässer, vorliegend den Zürichsee, zu behandeln.

Auf Seite Altendorf kann das Strassenabwasser ab der bestehenden Hirschenbrücke in die bestehende First-Flush Anlage «Hirschen», welche sich im Eigentum des Kantons befindet, eingeleitet werden. Bei der damaligen Projektierung der Anlage wurde der künftige Strassenausbau, inklusive Erweiterung des Knoten Hirschen, bereits berücksichtigt. Im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojektes wurde die Kapazität überprüft und der Kapazitätsnachweis erbracht.

Der Abschnitt ab der Hirschenbrücke bis zum Kreisel Seehof wird bei den durch den GEP-Ingenieur der Gemeinde Altendorf bezeichneten Stellen in die Gemeindeleitung eingeleitet. Da der Abschnitt Hirschenbrücke bis zum Kreisel Seehof relativ kurz und damit verbunden die zu entwässernde Fläche gering ist, sind technische Anlagen wie eine First-Flush oder eine SABA unverhältnismässig. Damit die normativen Vorgaben umgesetzt werden können, werden die neuen Schlammsammler mit Filtersäcken ausgerüstet.

4.6 Lärmschutz

Im Rahmen des Bauprojektes wurde für den betroffenen Abschnitt ein Lärmschutzprojekt erarbeitet. Die drei Dokumente LSP «Bericht», «Erleichterungsanträge» und «Gebäude mit Schallschutzfenster (SSF)» wurden mit den übrigen Projektunterlagen öffentlich zur Einsicht aufgelegt. Bei der Liegenschaft «Hirschen» wird eine Lärmschutzwand von 1.50 m Höhe erstellt. Bei neun Liegenschaften ist der Einbau von Schallschutzfenstern vorgesehen. Zudem wurden für diese Liegenschaften (Gebäude) Erleichterungen beantragt.

4.7 Umwelt

Das Strassen- und Brückenbauprojekt liegt im Gewässerschutzbereiches A_u, respektive etwa ab der Hirschenbrücke bis Perimeterende im Gewässerschutzbereich A_o. Es sind keine Einbauten in den mittleren Grundwasserspiegel vorgesehen.

Das Bauvorhaben befindet sich teilweise im Bereich der Restgefährdung durch Hochwasser. Auf Objektschutzmassnahmen kann verzichtet werden.

Es sind keine weiteren umweltrechtlichen Aspekte betroffen.

4.8 Werkleitungen / Beleuchtung

Sämtliche Werkleitungseigentümer sind über das Projekt informiert. Die Anlagen von Gas, Elektrizität, Wasser, Schmutzwasser, Fernwärme und Telekommunikation sind koordinativ ins Strassenprojekt übertragen worden. Vor der Realisierung werden die betroffenen Werke hinsichtlich etwaigem Erneuerungs- und Ausbaubedarf nochmals konsultiert.

Der Ausbauperimeter liegt im Innerortsbereich und wird durchgehend mit einer Strassenbeleuchtung in aktueller LED-Technik ausgestattet. Bedingt durch die Veränderung des Verkehrsregimes und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten wird die Beleuchtung optimiert und einzelne Kandelaber müssen deshalb verschoben werden. Nach der Erstellung liegt die Zuständigkeit zum Betrieb und Unterhalt der Strassenbeleuchtung bei der Gemeinde Altendorf (vgl. § 54 Abs. 2 StraG).

4.9 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Das Gesamtprojekt wird in zwei Phasen erstellt. In der ersten Phase wird die neue Langsamverkehrsbrücke erstellt. Der Bauablauf für die neue Langsamverkehrsbrücke wurde mit der SBB koordiniert und auf das SBB-Projekt «Überholgleis Pfäffikon» abgestimmt. Daraus können sich gegebenenfalls noch Änderungen ergeben. Der Baustart für die Langsamverkehrsbrücke soll nach Möglichkeit im Februar 2024 erfolgen. Die für die Bauarbeiten notwendigen Gleissperrungen sind ebenfalls auf das SBB-Projekt abgestimmt und insoweit fixiert. Beim Einheben der Brückenelemente ist eine Totalsperrung der Kantonsstrasse notwendig.

Die Hauptarbeiten an der Langsamverkehrsbrücke sollten etwa im Oktober 2024 abgeschlossen werden können. Zu diesem Zeitpunkt wird die zweite Phase, der Strassenbau, gestartet. Der Strassenbau ist im Hinblick auf eine verträgliche Verkehrsführung während der Bauzeit in mehrere Etappen unterteilt. Der Verkehr kann dabei nur einspurig geführt werden, so dass eine Verkehrsregelung mittels Lichtsignalanlage geplant ist. Die Zufahrten zu den Privatgrundstücken und anschliessenden Strassen ist weitgehend sichergestellt. In einer Bauetappe muss die Einfahrt zur Brügglistrasse gesperrt und eine Umleitung eingerichtet werden. Davon sind unter anderem einige Gewerbebetriebe betroffen.

Im Rahmen dieses Zeitplans sollten die Bauarbeiten bis Ende 2026 abgeschlossen werden können. Die Abschlussarbeiten (Deckbelagseinbau) folgen dann im Jahre 2027.

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

A) Bauhauptarbeiten	Fr. 10 180 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr. 1 085 000.--
C) Dienstleistungen	<u>Fr. 2 460 000.--</u>
Total Baukosten	Fr. 13 725 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr. 1 520 000.--
+ Offene Reserven (ca. 10 %)	<u>Fr. 1 375 000.--</u>
Total Kosten, inklusive 7.7 % MWST, brutto	<u>Fr. 16 620 000.--</u>

In den Bauhauptarbeiten sind, neben den Richtkosten für den Neubau eines Kantonsstrassenabschnitts, vor allem die neue Langsamverkehrsbrücke, die Stützkonstruktionen sowie der Kreisel «Hirschen» massgebende Kostengrössen. Die Kosten für die Bauarbeiten sind als angemessen und verhältnismässig zu bezeichnen und lassen sich mit diversen ausgeführten Projekten vergleichen.

Der erwähnte Kostenvoranschlag berücksichtigt sowohl bei den Bauhaupt- als auch den Baunebenarbeiten (hier insbesondere der Stahlbauteile) die aussergewöhnliche Teuerung der letzten Monate.

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 1757 m² Land beansprucht und ca. 20 m² als Realersatz an Anstösser abgetreten. Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt. Mit einigen der betroffenen Grundeigentümer konnten bereits vor der Projektauflage gütliche Einigungen getroffen werden und es liegen unterzeichnete Landerwerbsverträge vor. Weitere noch offene Landerwerbsverträge sollten demnächst abgeschlossen werden können. Bei drei Grundeigentümern ist ein gütlicher Landerwerb derzeit nicht absehbar, entsprechend haben diese auch ihre Einsprache gegen das Projekt bis heute nicht zurückgezogen.

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 Schweizerisches Hauptstrassennetz

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

5.3.2 Beiträge Dritter

Aufgrund des Prüfberichts des Bundes für die 1. Generation des Agglomerationsprogramms Obersee vom 30. Oktober 2009 werden für das vorliegende Projekt im Massnahmenpaket «Paket LV_A-Liste» (3336.091) zwei Massnahmen (Nr. 4.2F punktuelle Massnahme Radverkehr Lachen-Altendorf 3336.065 und Nr. 4.3F punktuelle Massnahme Fussverkehr Lachen-Altendorf 3336.073) aufgeführt. Für die beiden Massnahmen kann mit Beiträgen von 0.33 Mio. Franken (Radverkehr) und von 0.34 Mio. Franken (Fussverkehr) gerechnet werden. Die entsprechende Finanzierungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist noch vor Baubeginn zu erstellen.

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

5.3.3 Anteil Kanton

Die vorgesehenen Sanierungs- und Ausbaumassnahmen mit Gesamtkosten von 16.62 Mio. Franken gehen vollumfänglich zulasten der Investitionsrechnung. Die Beiträge des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm von 0.67 Mio. Franken sind im Gesamtbetrag enthalten. Der Nettoausgaben für den Kanton betragen somit 15.95 Mio. Franken.

5.4 Folgekosten

Nach dem Ausbau der Kantonstrasse im Abschnitt Knoten «Hirschen» bis Kreisel «Seehof» wird die Fahrbahnfläche, inklusive Trottoir und Rad-/Gehweg, auf diesem Abschnitt um etwa 1290 m² zunehmen. Die Mehrfläche erhöht die Kosten für den Betrieb, inklusive Winterdienst, somit um ca. Fr. 10 320.-- (Richtpreis bei Fr. 5.00/m²).

Zudem ist mit zusätzlichen, projektspezifischen baulichen Unterhaltskosten von durchschnittlich ca. 1.5 % der Investitionskosten und damit etwa Fr. 53 000.-- pro Jahr zu rechnen. Diese Kosten begründen sich mit der zusätzlichen Langsamverkehrsbrücke (2.04 Mio. Franken) und dem Kreisel inklusive Kreiselaug (1.50 Mio. Franken).

6. Verfahren

6.1 Verfahrensstand

Die Genehmigung des Bauprojekts durch den Regierungsrat bildet die Voraussetzung für die abschliessende Durchführung des notwendigen Landerwerbs. Da die Einsprachen noch nicht bereinigt werden konnten, ist auch der Landerwerb noch nicht vollzogen. Aufgrund des Verhandlungsstandes ist jedoch nicht von massgeblichen Mehrkosten aus den Landerwerbs- und Einspracheverhandlungen auszugehen.

Die neue Langsamverkehrsbrücke soll koordiniert mit den Bauarbeiten des Projektes «Überholgleis Pfäffikon» der SBB erstellt werden. Der Baustart für die Langsamverkehrsbrücke ist bedingt durch das Bauprogramm am SBB-Projekt gemäss aktuellem Erkenntnisstand auf Februar 2024 terminiert. Aufgrund dieser zeitlichen Dringlichkeit wird der Kantonsrat (vorsorglich) bereits jetzt um Bewilligung der erforderlichen Ausgabenbewilligung ersucht.

6.2 Strassenbauprogramm und Ausführung des Projekts

Mit RRB Nr. 624 vom 13. September 2023 genehmigte der Regierungsrat das aktualisierte Strassenbauprogramm 2022–2036. Darin sind in den kommenden Jahren die Mittel für dieses Projekt eingestellt.

Die Kosten werden der Kostenstelle 282050 Konto 5010.559 (Hirschenbrücke, Altendorf) belastet.

7. Weitere Auswirkungen

7.1 Personelle Auswirkungen

Das Projekt kann mit den vorhandenen personellen Ressourcen bewerkstelligt werden.

7.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

Die Auswirkungen auf die Umwelt werden durch den Regierungsrat im Rahmen des Projektgenehmigungsverfahrens abschliessend beurteilt; gemäss derzeitigem Erkenntnisstand werden die einschlägigen umweltrechtlichen Bestimmungen 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 Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Langsamverkehrs, erhöht. Mit der Behandlung resp. Reinigung des Strassenabwassers wird auch im Umweltbereich eine positive Wirkung erzielt.

8. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

8.1 Zuständigkeiten

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

8.2 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.

8.3 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 Kantonsrates 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:

André Rüegsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber