

Beschluss Nr. 5/2022

Schwyz, 11. Januar 2022 / ju

Sanierung und Ausbau der Hauptstrasse Nr. 387 in Muotathal

Ausgabenbewilligung

1. Übersicht

Die Kantonsstrasse Nr. 387 im Dorf Muotathal zählt zu den Hauptstrassen des Kantons Schwyz. Die Strasse hat die Grenze der Lebensdauer erreicht und soll auf dem Abschnitt von der Weid bis zur Brücke Hinterthal, km 11.230 – km 13.230, komplett saniert werden.

Damit können die bestehenden Defizite in der Langsamverkehrsführung, der Entwässerung, der Knotenausgestaltung, der Bushaltestellen und des gesamten Ober- und Unterbaus behoben, die Strasse den heutigen Normen angepasst und so die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erhöht werden.

Die Gemeinde Muotathal ist gestützt auf den Generellen Entwässerungsplan verpflichtet, im Siedlungsgebiet das Schmutz- und Regenwasser getrennt abzuleiten. Sie beteiligt sich im Rahmen des vorliegenden Bauprojekts deshalb finanziell an der neuen Regenwasserhauptleitung, die das Strassen- und Siedlungsabwasser in die Muota ableitet.

Nachdem der Regierungsrat das Projekt mit RRB Nr. 4 vom 11. Januar 2022 genehmigt hat und die notwendigen Landerwerbsverträge bis auf wenige Ausnahmen unterzeichnet sind, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 17.1 Mio. Franken vorgelegt werden. Nach Gutheissung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat kann mit dem Strassenausbau im Idealfall 2023 begonnen werden.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die beiliegende Ausgabenbewilligung anzunehmen.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Der Projektperimeter auf der Hauptstrasse Nr. 387, Schwyz – Muotathal – Hinterthal, umfasst eine effektive Baulänge von ca. 2000 m und erstreckt sich vom Ortsbeginn Muotathal in der Weid bis zur Brücke Hinterthal.

2.2 Umfeld des Projekts

Die Gemeinde Muotathal ist gestützt auf den Generellen Entwässerungsplan verpflichtet, im Siedlungsgebiet das Schmutz- und Regenwasser getrennt abzuleiten. Gemäss dem regierungsrätlichen Grundsatzentscheid zum einschlägigen Gesamtkonzept ist die Strassensanierung auf dem Abschnitt Weid bis zur Brücke Hinterthal, Muotathal, deshalb vorzuziehen. Bei einer gleichzeitigen Sanierung der Strasse und Realisierung der Massnahmen aus dem Generellen Entwässerungsplan können Synergien genutzt werden.

2.3 Projektgenehmigung

Gemäss § 15 des Strassengesetzes vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110) ersetzt im Strassenbau 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 wurde während 20 Tagen in der Gemeinde Muotathal öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 7 vom 19. Februar 2021. Gegen das Projekt gingen sechs Einsprachen ein. Vier Einsprachen wurden nach Verhandlungen schriftlich zurückgezogen. Zwei Einsprachen wurde im Rahmen der Projektgenehmigung durch den Regierungsrat (RRB Nr. 4/2022) vollumfänglich abgewiesen. Dieser Beschluss ist aktuell indes noch nicht rechtskräftig. Mit Protokollauszug vom 18. März 2021 stimmte der Gemeinderat Muotathal dem Bauprojekt zu.

3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

3.1 Bedeutung der Strasse

Die Kantonsstrasse Nr. 387 zählt zu den Hauptstrassen des Kantons Schwyz. Der Projektabschnitt liegt vollumfänglich im Innerortsteil des Dorfes Muotathal und führt vom Ortsanfang bei der Weid bis zur Brücke Hinterthal.

3.2 Verkehrliche Belastung

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) bei der Zählstelle Dorf Muotathal betrug im Jahr 2011 rund 4600 Fahrzeuge. Da keine fixe Zählstelle besteht und die Einwohnerzahl bis 2020 unverändert blieb, kann der DTV für die weitere Planung beibehalten werden. Der Anteil des Schwerverkehrs wurde mit ca. 5 % angenommen.

3.3 Baulicher Zustand der Anlagen

Die Kantonsstrasse in Muotathal ist verkehrstechnisch und baulich sanierungsbedürftig. Verkehrstechnisch unbefriedigend sind die Führung des Langsamverkehrs, die Knotenbereiche bei Ein-

fahrten und Nebenstrassen sowie die Anordnung und Umsetzung der behindertengerechten Bushaltestellen. Zu den baulichen Mängeln zählen Schwachstellen im Unterbau, eine teilweise mangelhafte Tragfähigkeit, im Oberbau die Spurrillen im Belag und das frostanfällige Koffermaterial.

Das Strassenabwasser wird heute in die Schmutzwasserleitung eingeleitet, was die Abwasserreinigungsanlage unnötig belastet. Die Bürgelibachbrücke, km 11.230, ist sanierungsbedürftig und die Hüribachbrücke, km 13.130, muss altershalber ersetzt werden. Zudem ist der hydraulische Durchlass bei einem Hochwasser ungenügend.

3.4 Situation Langsamverkehr

Im gesamten Projektperimeter ist mindestens auf einer Strassenseite ein Trottoir vorhanden. Das grösste Fussgängeraufkommen besteht im Dorfkern, von der Wilstrasse bis zur Poststrasse. Der Anschlag des Trottoirs zur Fahrbahn bei der Metzgerei Heinzer ist zu hoch. Die Trottoirbreite ist auf einzelnen Abschnitten punktuell zu schmal.

Der Radverkehr wird im vorliegenden Projektabschnitt mehrheitlich im Mischverkehr geführt. Nur im Abschnitt vom Bürgelibach bis zur Bushaltestelle Weid ist auf der südlichen Seite ein Rad-/Gehweg vorhanden. Die Anbindung des Rad-/Gehweges sowie die Fussgängerquerung in der Weid sind verkehrstechnisch ungenügend gelöst. Im Weiteren ist der Radfahrer innerorts oftmals durch die direkt anliegenden Gartenstützmauern im Bewegungsspielraum eingeschränkt.

3.5 Verkehrssicherheit

Im ganzen Projektperimeter liegen keine Unfallschwerpunkte vor. Vielerorts bestehen normabweichende, verkehrssicherheitstechnische Mängel, welche die Sichtweiten, Querungen, Zufahrten und Ausbildungen der Knoten und Querungen betreffen.

3.6 Öffentlicher Verkehr

Im Projektperimeter verkehren folgende Buslinien:

- Linie 60.501 Muotathal – Schwyz – Arth-Goldau – Arth;
- Linie 60.506 Muotathal – Bisisthal – Sahli;
- Schulbus.

Die Linie 60.501 verkehrt pro Richtung mit 33 Kursen (Halbstundentakt). Eingesetzt werden in der Regel 18 m-Gelenkbusse und teilweise 12 m-Normalbusse. Die Buskurse verkehren grundsätzlich bis zum Linienendpunkt Muotathal, Hölloch. In Randzeiten und bei schlechter Witterung (Schnee) verkehren die Busse der Linie 501 bis zur Haltestelle «Stützli» und wenden bei der provisorischen Wendeschleife an der Bisisthalerstrasse vor der Starzlen.

Die Linie 60.506 verkehrt saisonal unterschiedlich pro Richtung mit 4–8 Kursen. Während den Schulzeiten fahren ab Haltestelle Post einzelne Schulbusse ins Bisisthal sowie zum Pragelpass.

3.7 Umwelt

Der gesamte Projektperimeter liegt im Gewässerschutzbereich A_U. Vom Bürgelibach bis Neuhundenen grenzt das Projekt direkt an das Grundwasserschutzareal «Muotathal».

3.8 Kultur

Im Projektperimeter befinden sich diverse Gebäude, welche im kantonalen Schutzinventar (KSI) aufgeführt sind. Beim im Schutzinventar aufgeführten Gebäude der Kleiderbügelfabrik (KTN 619) wird mit dem Ausbau des Knotens Schützenstrasse der Garten tangiert.

3.9 Lärmschutz

Der betroffene Projektabschnitt gilt als lärmsaniert. Ein entsprechendes Lärmsanierungsprojekt wurde vom Regierungsrat am 10. Dezember 2014 genehmigt und in der Folge umgesetzt. Durch das Projekt entstehen keine zusätzlichen lärmrelevanten Veränderungen.

3.10 Naturgefahren

Im Projektperimeter besteht in den Bereichen des Bürgeli- und des Hüribachs eine geringe bis erhebliche Gefährdung durch Hochwasser. Auf dem übrigen Projektabschnitt ist eine Restgefährdung durch Hochwasser vorhanden.

4. Projektbeschreibung

4.1 Konzept des Bauprojekts

Der heutige Strassenkörper der Kantonsstrasse im Abschnitt Weid bis Brücke Hinterthal wurde ursprünglich von der Gemeinde Muotathal erstellt. Dieser Bau geht weit ins 20. Jahrhundert zurück. Obwohl zwischenzeitlich mehrere Belagssanierungen ausgeführt wurden, ist die Strasse in die Jahre gekommen. Sie ist im erwähnten Abschnitt vollständig zu sanieren. Die Verkehrsführung der Strasse und des Langsamverkehrs werden an die heutigen Normen angepasst und die baulichen Defizite behoben. Die signalisierte Geschwindigkeit «50 generell» wird beibehalten.

Im eingangs erwähnten Gesamtkonzept wurde eine durchgehende Trottoirbreite von 2.00 m angestrebt. Aufgrund der sehr engen Platzverhältnisse, der zahlreichen privaten Vorplätze sowie des damit verbundenen Landerwerbs wurde im Rahmen der Projektbearbeitung die Trottoirbreite auf 1.50 m festgelegt. Der Gemeinderat Muotathal hat dieser Trottoirbreite zugestimmt.

Die Bürgelbachbrücke wird saniert, während die Hüribachbrücke altershalber ersetzt werden muss. Zum Schutz gegen Hochwasser wird das Abflussprofil des Hüribachs mit der neuen Brücke baulich abgestimmt und optimiert.

4.2 Strassenbau

Die horizontale sowie die vertikale Linienführung orientieren sich weitgehend am Bestand und den bestehenden Siedlungsstrukturen. Die Strassenbreite wird auf 6.00 m und die Trottoirbreite auf das Minimum von 1.50 m angepasst. Dadurch erfolgt nur eine geringfügige Anpassung der Ränder.

In der Weid, wo die Platzverhältnisse genügend gross sind, beträgt die Strassenbreite 6.50 m. Der von Schwyz herkommende Rad-/Gehweg wird mit einer Breite von 2.00 m (Bestand) bis vor die Bushaltestelle Weid, km 11.390, geführt. Als Abtrennung zur Fahrbahn ist eine Rabatte von 1.00 m Breite vorgesehen. Der Radübergang auf die Kantonsstrasse wird sicherheitstechnisch optimiert. Die Fussgängerquerung zwischen den beiden Bushaltebuchten in der Weid wird mit einer Mittelschutzinsel aufgewertet.

4.2.1 Knoten Schützenstrasse

Der Knoten Schützenstrasse wird verkehrs- und sicherheitstechnisch aufgewertet. Die Entflechtung der Fussgängerführung auf das Areal der Kleiderbügelfabrik mit der Neuordnung des Fussgängerübergangs in der Schützenstrasse, die Optimierung der Verkehrsinseln, die rechtwinklige Anordnung des Einmünders Schützenstrasse mit der für LKWs überfahrbaren Insel Richtung

Schwyz, die Neugestaltung der Gartenanlage des Grundstücks der Kleiderbügelfabrik und die damit verbundene Verbesserung der Sichtweiten in Richtung Hinterthal sowie die Beibehaltung der Linksabbiegespur auf der Kantonsstrasse sind Bestandteile dieser Aufwertung.

4.2.2 Fussgängerübergänge

In der Weid wird der Fussgängerübergang mit einer neuen Mittelinsel verkehrssicherheitstechnisch aufgewertet. Auf der Schützenstrasse geschieht dies dadurch, dass der Übergang neu angeordnet wird. Die Fussgängerübergänge beim Knoten Wilstrasse bleiben in der Lage gleich. Derjenige auf der Seite Hinterthal wird jedoch aus sicherheitstechnischen Gründen minim verschoben. Der Fussgängerübergang beim ehemaligen Hotel Tell bleibt zwischen den neuen Bushaltebuchten bestehen. Auch bei der Hüribachbrücke bleibt der Fussgängerübergang in der Lage bestehen, er gewährleistet die Anbindung zum Weg entlang der Muota.

Durch die Anpassung der Strassenanlage müssen bestehende Knoten, Zufahrten und Vorplätze der Liegenschaften, die direkt ab der Kantonsstrasse erschlossen sind, angepasst werden.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Im ganzen Projektperimeter werden die Bushaltestellen neu behindertengerecht erstellt. Dies führt teilweise zu einer neuen Anordnung und Gestaltung der Bushaltestellen.

Die Bushaltebuchten in der Weid bleiben in der Lage unverändert. Die Haltekanten werden neu 16 cm hoch. Der Wartebereich wird ca. 2.50 m breit und mit Rampen vom Trottoir her erschlossen.

Die Haltestellen bei der Gemeindeverwaltung werden mit einer sogenannten Kissenlösung behindertengerecht ausgebaut. Dies bedeutet, dass die Haltekanten nur im Einstiegsbereich der vorderen beiden Bustüren 16 cm hoch sind. Der gesamte Wartebereich wird 2.50 m breit und ist mit Rampen vom Trottoir her erschlossen. Die Bushaltebucht auf Seite der Gemeindeverwaltung muss als Folge der behindertengerechten Umsetzung durch eine Fahrbahnhaltestelle ersetzt werden.

Die Fahrbahnhaltestellen beim Restaurant Sternen müssen für die behindertengerechte Gestaltung neu platziert werden. Es wurden mehrere Standorte geprüft. Mit der vorliegenden Variante wurde die verkehrstechnisch beste Lösung gefunden. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Hinterthal liegt auf der Höhe der Klosterstrasse, während die Haltestelle in Fahrtrichtung Schwyz leicht versetzt beim Restaurant Sternen liegt. Beide Haltestellen verfügen über eine Kissenlösung mit einer Haltekante von 22 cm Höhe. Der gesamte Wartebereich wird 2.50 m breit und ist mit Rampen vom Trottoir her erschlossen.

Die Bushaltestellen bei der Säge werden in Richtung Marktstrasse verschoben und durch Bushaltebuchten ersetzt. Diejenige in Fahrtrichtung Schwyz wurde bereits im Rahmen der Umgebungsarbeiten des neuen Wohn- und Geschäftshauses (ehemals Hotel Tell) erstellt. Beide Haltekanten sind auf der ganzen Länge 16 cm hoch. Die Wartebereiche sind mindestens 2.50 m breit und mit Rampen vom Trottoir her erschlossen.

Die Bushaltestellen «Hintere Brücke» werden behindertengerecht ausgebaut. Dazu wird die bestehende Haltestelle auf der Hüribachbrücke um ca. 45 m Richtung Hinterthal verschoben, während die Bushaltebucht auf der Seite der Muota durch eine Fahrbahnhaltestelle ersetzt wird. Beide Haltestellen verfügen über eine Kissenlösung. Der Anschlag der Haltekanten ist 22 cm hoch, die Breite der Wartebereiche beträgt mindestens 2.10 m und diese sind durch Rampen erschlossen.

4.4 Veloverkehr

Taleinwärts befindet sich auf der südlichen Seite der Kantonsstrasse bis etwa zur Bushaltestelle Weid ein Rad-/Gehweg. Dessen dortige Anbindung an die Strasse wird im Rahmen des vorliegenden Projekts verkehrstechnisch verbessert. Auf dem restlichen Projektperimeter wird der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr geführt, weil sich eine separate Infrastruktur aus Platzgründen nicht realisieren lässt. Indes bestehen ab dem Dorfeingang gerade für den Langsamverkehr sowohl südlich als auch nördlich der Muota verschiedene Alternativrouten abseits der Hauptstrasse bis ins Hinterthal.

4.5 Kunstbauten

4.5.1 Bürgelibachbrücke

Die bestehende Brücke verfügt über einen älteren (1980 erstellten) Teil für die beiden Fahrspuren, welcher 1997 südseitig mit einem Rad-/Gehweg erweitert wurde. Im Rahmen des vorliegenden Projekts wird der ältere Teil (1980) der Fahrbahnplatte ersetzt. Dazu werden die bestehenden Widerlagerwände im älteren Teil sowie jene im neueren Teil um je 1.00 m abgetragen, um mit der freigelegten bestehenden Bewehrung einen biegesteifen Anschluss zu ermöglichen. Die Fahrbahnplattenverbreiterung von 1997 inklusive Belagsaufbau und Pflasterung bleibt komplett bestehen, mit Ausnahme des hergerichteten Anschlusses an die projektierte Platte.

4.5.2 Hüribachbrücke

Die Hüribachbrücke muss altershalber vollständig ersetzt werden. Die neue Brücke ist ein Rahmentragwerk, das im Boden eingespannt wird. Mithilfe von je vier Bohrpfählen werden die vertikalen und horizontalen Lasten in den Untergrund eingeleitet. Aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauphase besteht die Brückenplatte aus drei vorgefertigten Betonelementen, die monolithisch in der Längsrichtung verbunden werden. Für den Hochwasserschutz wird der bergseitige Kordon als Leitmauer ausgebildet und die bestehenden herunterhängenden Werkleitungen werden ins Brückenbauwerk integriert. Zusätzlich werden oberhalb der Brücke beidseitig Leitmauern (Länge ca. 10.00 m) für die Hochwasserführung gebaut. Für den optimalen Durchfluss wird die Bachsohle hydraulisch angepasst. Die rechte Ufermauer bei der Einmündung in die Muota wird flacher gelegt, um bei Hochwasser den Abfluss zu verbessern.

Neben der Fahrbahn führt beidseitig ein Trottoir über die Brücke.

4.6 Naturgefahren

Im Projektperimeter gibt es in den Bereichen des Hüri- und Bürgelibaches eine geringe bis erhebliche Gefährdung durch Hochwasser. Bei den hydraulischen Berechnungen der Gerinne wurde ein 100-jähriges Hochwasser berücksichtigt. Beim Bürgelibach sind keine besonderen Massnahmen notwendig. Bei der Hüribachbrücke sind hingegen bauliche Vorkehrungen bei der Brücke und dem Bachgerinne vorzunehmen.

Auf dem übrigen Projektabschnitt ist eine Restgefährdung durch Hochwasser vorhanden, für das Bauprojekt jedoch nicht massgebend.

4.7 Entwässerungskonzept

In Nachachtung des Generellen Entwässerungsplans der Gemeinde Muotathal wird eine neue gemeinsame Regenwasserleitung gebaut, die das Strassen- und das Siedlungswasser ableitet.

Das Strassenabwasser wird mittels Schlammsammler gesammelt und in die neue Regenwasserleitung eingeleitet. Im Abschnitt von der Hüribachbrücke bis zur Bürgelibachbrücke leitet die neue Transportleitung das Strassenabwasser in den Bürgelibach. Im Abschnitt Hintere Brücke bis Hüribach wird das Strassenabwasser direkt über bestehende Querschläge und Ableitungen in die Muota oder den Hüribach geleitet.

Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens (DTV ca. 4600 Fahrzeuge) wird keine Behandlung des Strassenabwassers vor Einleitung in den Vorfluter (Bürgelibach, Hüribach, Muota) notwendig.

4.8 Flora und Fauna

Im Bereich des Knotens Schützenstrasse verdecken die bestehenden Bäume auf dem Grundstück KTN 619 (Kleiderbügelfabrik) die Sichtweite zur Kantonsstrasse in Richtung Hinterthal. Weil das Gebäude der Kleiderbügelfabrik unter Denkmalschutz steht, wurde in Absprache mit dem Amt für Kultur ein Landschaftsarchitekt mit der Umgebungsgestaltung beauftragt. Der Gestaltungsvorschlag wurde von der kantonalen Denkmalpflege gutgeheissen.

4.9 Aufwertungsmassnahmen

Mit dem Neubau der Hüribachbrücke wird die Bachsohle im unmittelbaren Bereich der Brücke hydraulisch optimiert und gleichzeitig für die Lebewesen im Bach aufgewertet. In Absprache mit der Fischereiaufsicht werden deshalb Wurzelstöcke oberhalb der Brücke und einzelne Steinblöcke unterhalb der Brücke in der Bachsohle platziert. Die Fische finden dadurch natürliche Unterschlupfmöglichkeiten.

4.10 Werkleitungen / Beleuchtung

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

Der Ausbauperimeter liegt im Innerortsbereich und wird neu mit einer Strassenbeleuchtung in LED-Technik ausgestattet. Bedingt durch die Optimierung der Strassenanlage werden die Kandelaberstandorte teilweise angepasst. Der Unterhalt und Betrieb der Strassenbeleuchtung geht in die Verantwortung der Gemeinde Muotathal über (vgl. § 54 Abs. 2 StraG).

4.11 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Mit der Ausführung kann im Idealfall etwa im 3. Quartal 2023 gestartet werden. Die Bauzeit beträgt ca. drei Jahre (exklusive Einbau Deckbelag), sofern die angedachten Vollsperrungen umgesetzt werden können. Die definitiven Bauabläufe sind mit der Gemeinde Muotathal im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen. Im Winterhalbjahr kann aufgrund der Witterung allenfalls nicht immer gebaut werden. Für diese Zeit sind Provisorien für die Wasserversorgung und weitere kritische Bauteile vorgesehen. Die Deckbelagsarbeiten sind im Frühling und im Sommer auszuführen.

Die Bautätigkeiten bei der Bürgelibach- und Hüribachbrücke können allenfalls vorgezogen werden. Dies erhöht die Flexibilität für den Strassen- und Werkleitungsbau. Die definitive Bauphasenplanung wird im Ausführungsprojekt und der Realisierungsphase, insbesondere auch in Absprache mit dem ausführenden Unternehmer, festgelegt.

Der rund zwei Kilometer lange Projektperimeter soll in fünf Abschnitte eingeteilt werden. Für die Verkürzung der Bauzeit wird innerhalb eines Abschnitts an mehreren Teilbaustellen gleichzeitig

gearbeitet. Der Verkehr wird im Baustellenbereich mittels Lichtsignalanlage einspurig geführt oder komplett über das kommunale Strassennetz umgeleitet. Die Fahrbahnbreiten im Baustellenbereich betragen mindestens 3.25 m. Die Fussgänger sollen wenn immer möglich von der Baustelle weggeführt werden.

Die Anlieferungen für Gewerbe und Industrie sind während der Strassensanierung zu gewährleisten. Die Bauleitung regelt dies vor Ort mit der Bauunternehmung und den direkt Betroffenen. Die Anstösser werden während der Bautätigkeit teilweise nicht zu ihren Grundstücken fahren können. Für diese sind Ersatzparkplätze in unmittelbarer Nähe geplant.

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 November 2020 (Genauigkeit $\pm 10\%$) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	12 680 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	410 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	<u>1 690 000.--</u>
Total Baukosten	Fr.	14 780 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	820 000.--
+ Offene Reserve (ca. 10 %)	Fr.	<u>1 500 000.--</u>
Total Kosten, inklusive 7.7 % MWST, brutto	Fr.	<u><u>17 100 000.--</u></u>

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 1010 m² Land beansprucht. Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt. Mit der Mehrheit 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 zwei Grundeigentümern ist ein gütlicher Landerwerb derzeit nicht absehbar, entsprechend haben sie auch ihre Einsprache gegen das Projekt nicht zurückgezogen. Hier wird gegebenenfalls ein Enteignungsverfahren einzuleiten sein.

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 subventionsberechtigten Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Es können daher weder projektspezifische noch Pauschalbeiträge des Bundes geltend gemacht werden.

5.3.1 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. Für das vorliegende Strassenbauprojekt liegt eine unterzeichnete Vereinbarung betreffend Mitbenutzung der Meteorwasserleitung der Kantonsstrasse zwischen dem Kanton und der Gemeinde Muotathal vor. Der Gemeinderat Muotathal hat die Vereinbarung mit Protokoll-Auszug vom 11. November 2020 genehmigt. Demgemäss beteiligt sich die Gemeinde Muotathal für die Mitbenützung der Meteorwasserleitung an den Erstellungskosten mit pauschal Fr. 1 166 100.--.

5.3.2 Anteil Kanton

Im Gesamtbetrag von 17.1 Mio. Franken (inklusive 10 % offene Reserven) ist auch der Kostenanteil der Gemeinde Muotathal in der Höhe von Fr. 1 166 100.-- enthalten. Der Nettobetrag für den Kanton beträgt somit rund 15.9 Mio. Franken.

5.4 Folgekosten

Nach der Realisierung des Ausbaus der Kantonsstrasse in Muotathal wird die Strasseninfrastrukturfläche um ca. 1000 m² zunehmen. Die Mehrfläche sowie der zusätzlich anfallende Unterhalt für die Strassenentwässerung erhöhen die Kosten für den Betrieb, inklusive Winterdienst, um rund Fr. 5000.-- (Richtpreis Fr. 5.-- pro Quadratmeter).

5.5 Strassenbauprogramm und Aufgaben- und Finanzplan

Das Projekt ist im Strassenbauprogramm 2022–2036 enthalten und die Mittel dafür sind darin eingestellt. Die Kosten werden der Kostenstelle 282050 Konto 5010.542 (Weid bis Brücke Hinterthal, Muotathal) belastet.

6. Weitere Auswirkungen

6.1 Personelle Auswirkungen

Das Projekt kann mit den vorhandenen personellen Ressourcen bewerkstelligt werden.

6.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

Die Auswirkungen wurden im Rahmen des Projektgenehmigungsverfahrens geprüft und das Projekt mit RRB Nr. 4 vom 11. Januar 2021 genehmigt. Die einschlägigen umweltrechtlichen Bestimmungen werden 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 Strassenverkehrsteilnehmer erhöht.

6.3 Auswirkungen auf die Bezirke und Gemeinden

Die Gemeinde Muotathal kann im Rahmen dieses Projekts Synergien hinsichtlich der Umsetzung des Generellen Entwässerungsplans nutzen.

7. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

7.1 Zuständigkeit

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

7.2 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.

7.3 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 neue einmalige Ausgaben 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:

Petra Steimen-Rickenbacher
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber