

**Beschluss Nr. 809/2016**

Schwyz, 27. September 2016 / ah

**Hauptstrasse Nr. 2b / Strassenausbau Forstegg, Gersau, km 16.060 – km 16.370**

Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

**1. Übersicht**

Nach der Projektgenehmigung und der Genehmigung des Rodungsgesuchs durch den Regierungsrat (RRB Nr. 722 vom 13. August 2016) wurde das Projekt Strassenausbau Forstegg, Gersau, soweit geregelt, dass dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung von 5.5 Mio. Franken beantragt werden kann. Nach der Erteilung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist das Ausführungsprojekt auszuarbeiten, damit im Frühjahr 2018 mit dem Strassenausbau Forstegg begonnen werden kann.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die beiliegende Vorlage anzunehmen.

**2. Ausgangslage****2.1 Basis des Projekts**

Mit Beschluss Nr. 1359 vom 17. Oktober 2006 hat der Regierungsrat den vorgeschlagenen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Hauptstrasse Nr. 2b, Teilstrecke Ober Nas bis Brunnen, im Sinne eines Grundsatzentscheids zugestimmt.

In einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 2006 wurde aus drei verschiedenen Varianten die Variante 3 als Bestvariante erkoren, welche es bei künftigen Ausbauprojekten umzusetzen gilt. Die Ausbauvariante 3 beinhaltet eine leichte Verbreiterung der bergseitigen Fahrbahn um 1.10 m mit der Markierung eines Radstreifens in Fahrtrichtung Gersau sowie den Ausbau des heute teilweise schmalen Trottoirs auf eine durchgehende Breite von 2.00 m mit Freigabe des Trottoirs für Radfahrer in Fahrtrichtung Brunnen.

**2.2 Umfeld des Projekts**

Auf die Realisierung eines Gesamtausbaus der Hauptstrasse Nr. 2b, Ober Nas – Gersau – Brunnen wird gemäss Beschluss Nr. 1359 vom 17. Oktober 2006 aus wirtschaftlichen Gründen und

wegen der relativ tiefen Kostenwirksamkeit der eingesetzten finanziellen Mittel verzichtet. Die Bausubstanz des Strassenzugs befindet sich über weite Strecken in recht gutem Zustand, so dass vorzeitige Ausbaumassnahmen zu einer unverhältnismässigen Wertvernichtung der noch weitgehend intakten Anlagesubstanz führen.

Der Ersatz jener Trottoiraustragungen, die sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand befinden, soll gemäss Beschluss Nr. 1359 vom 17. Oktober 2006 aus Sicherheitsgründen jedoch so rasch wie möglich vorgenommen werden. Dabei wurde das Baudepartement beauftragt, im Rahmen der jeweiligen Projektierung eine Strassenraumverbreiterung, resp. einen Ausbau gemäss Variante 3 der Machbarkeitsstudie 2006 umzusetzen. In diesem Sinne wurde in den Jahren 2009 bis 2012 bereits der Abschnitt Seehof in Gersau, Hauptstrasse Nr. 2b, km 18.700 – km 19.245 ausgebaut.

Zurzeit wird der Ersatz der Trottoiraustragungen und Ausbau des Strassenabschnitts Langmatt, Brunnen, realisiert.

### 2.3 Projektgenehmigung

Gemäss § 15 Strassengesetz 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 für den Strassenausbau Forstegg, Gersau (Hauptstrasse Nr. 2b), km 16.060 bis km 16.370, wurde während 20 Tagen auf der Kanzlei des Bezirks Gersau öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 19 vom 13. Mai 2016. Innert Frist ging gegen das Bauvorhaben keine Einsprache ein. Mit Schreiben vom 10. Juni 2016 nimmt der Bezirk Gersau zustimmend Kenntnis vom Gesamtprojekt.

Im Amtsblatt Nr. 20 vom 20. Mai 2016 wurde das Rodungsgesuch öffentlich publiziert. Dagegen ging ebenfalls keine Einsprache ein.

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 722 vom 23. August 2016 das Bauprojekt für den Strassenausbau Forstegg, Gersau (Hauptstrasse Nr. 2b) genehmigt.

Das Amt für Wald und Naturgefahren beurteilte in seiner Stellungnahme vom 14. Juli 2016 das Vorhaben aus forstlicher Sicht ebenfalls als bewilligungsfähig. Da sämtliche gesetzliche Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung zur Rodung erfüllt sind und das Amt für Wald und Naturgefahren aus forstlicher Sicht ebenfalls keine Einwendungen erhebt, wird diese gemäss aufgelegtem Rodungsgesuch vom 20. Mai 2016 erteilt (RRB Nr. 722 vom 23. August 2016).

## 3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

### 3.1 Bedeutung der Strasse

Die Hauptstrasse Nr. 2b von Küssnacht via Gersau bis zum A4-Anschluss Brunnen ist Bestandteil des Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Diese Strasse gewährt den Einwohnern der südlich der Rigi gelegenen Ortschaften Greppen, Weggis, Vitznau und Gersau die strassenmässige Verbindung nach Küssnacht und Brunnen. Die imposante Landschaft am Rigi-Südfuss und längs des Vierwaldstättersees macht diese Panoramastrasse auch touristisch bedeutsam.

### 3.2 Verkehrliche Belastung

Nach den aktuellen Verkehrszählungen (DTV 2012) weist die Hauptstrasse Nr. 2b im Projektabschnitt eine Verkehrsbelastung von rund 4000 Fahrzeugen aus. Nach dem kantonalen Verkehrsmodell 2035 wird der Verkehr im Projektabschnitt auf 4300 Fahrzeuge prognostiziert.

### 3.3 Situation Langsamverkehr

Für die Fussgänger besteht seeseitig längs der Hauptstrasse ein durchgehendes aber schmales Trottoir. Dieses hat eine Breite von 1.50 m. Da Radstreifen oder Radwege fehlen, erfolgt die Führung des leichten Zweiradverkehrs heute im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Konflikthäufigkeit des leichten Zweiradverkehrs im Verkehrsablauf hat durch die Beschilderung der nationalen Radrouten Nr. 3 und Nr. 4 sowie der regionalen Route Nr. 38 eher zugenommen. Der bestehende Ausbaustandard ist insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer unbefriedigend.

### 3.4 Verkehrssicherheit

Der Strassenabschnitt entspricht nicht mehr den technischen Anforderungen für eine leistungsorientierte Hauptverkehrsstrasse. Die Strasse weist ungenügende Fahrbahn- und Trottoirbreiten aus. Zudem ist der Langsamverkehr stark benachteiligt, da der heutige Strassenraum der Ausserortsstrecke mit signalisierter Höchstgeschwindigkeit 80 km/h eng und kurvig ist.

### 3.5 Öffentlicher Verkehr

Die Hauptstrasse Nr. 2b zwischen Gersau und Brunnen wird fahrplanmässig von den Linienbussen der Auto AG Schwyz (Linien 2/28) im Halbstundentakt, teilweise verdichtet bis Viertelstundentakt, befahren. Im Ausbauperimeter Forstegg liegt jedoch keine öffentliche Bushaltestelle.

## 4. Projektbeschreibung

### 4.1 Konzept des Bauprojekts

Mit der vorliegenden Neugestaltung des Strassenquerschnitts kann die Verkehrssicherheit entscheidend verbessert werden. Neu wird der von Gersau in Richtung Vitznau fahrende Velofahrer auf einem separaten Radstreifen geführt. Die Fahrbahnbreiten mit den dazugehörigen Kurvenverbreiterungen wurden an die heutigen Fahrzeugabmessungen angepasst. Das seeseitige Trottoir wird durchgehend auf 2.00 m verbreitert. Dies hat den Vorteil, dass aufgrund des geringen Fussgängeraufkommens das Trottoir für Radfahrer freigegeben werden kann. Diese Trottoirfreigabe bedeutet für die Radfahrer jedoch keinen Zwang zur Trottoirbenützung. Beabsichtigt ist, dass der langsam fahrende Radfahrer in Fahrtrichtung Brunnen das Trottoir benützt, währenddessen der sportliche Rennvelofahrer sich auf der Strasse fortbewegt.

Gleichzeitig ist sichergestellt, dass die beiden mittelfristig einsturzgefährdeten Trottoirauskragungen Forstegg 1 und 2 baldmöglichst ersetzt werden.

### 4.2 Standard

Der Ausbau ist unter Einhaltung der Schweizer Normen und Vorschriften, insbesondere der Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sowie dem Strassenverkehrsrecht, erarbeitet worden. Das Tiefbauamt hat aus den jahrelangen Erfahrungen im baulichen und betrieblichen Unterhalt seiner Strassenanlagen Normalien und Standards erarbeitet, die bei der Projektierung eines Ausbaus berücksichtigt werden.

### 4.3 Strassenbau

Die Fahrbahnaufteilung erfolgt gemäss Regierungsratsbeschluss Nr. 1359 vom 17. Oktober 2006. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird bergseitig ein Radstreifen von 1.10 m erstellt. Die bergseitige Fahrspur weist eine Breite von 2.70 m, die seeseitige Fahrspur eine Breite von 3.00 m (ohne Kurvenverbreiterung) und das seeseitige Trottoir eine Breite von 2.00 m auf. Die gesamte Verkehrswegbreite beträgt somit mindestens 8.80 m.

### 4.4 Stützbauwerke

Im Ausbauabschnitt wird die erforderliche konstruktive Stabilisierung der talseitigen Böschung mittels fundierter Winkelstützkonstruktionen und einer Trottoiraustragung sichergestellt. Bergseitig werden die bestehenden Stützkonstruktionen ersetzt und ein neuer Geschiebesammler erstellt.

### 4.5 Felsabtrag und Felssicherung

Die geplante Linienführung bedingt eine bergseitige Verbreiterung der Kantonsstrasse und somit einen Felsabtrag. Die Felsböschungen werden mit Netzen und Felsankern gesichert.

### 4.6 Fahrzeugrückhaltesystem Leitelemente

Im gesamten Ausbauabschnitt werden talseitig Fahrzeugrückhaltesysteme ausgeführt. Als Absturzsicherung wird zusätzlich ein Handlauf montiert. Die vorhandene Leitplanke mit Blechausfachung entlang der Residenzen wird demontiert und im Endzustand wieder verwendet.

### 4.7 Entwässerungskonzept

Gemäss der BAFU-Richtlinie ist keine Reinigung des anfallenden Strassenabwassers erforderlich. Somit erfolgt die Strassenentwässerung konventionell über Schlammsammler, welche das anfallende Oberflächenwasser anschliessend der Sammelleitung übergeben. Das gesammelte Oberflächenwasser wird in Versickerungszonen oder direkt dem bestehenden Durchlass bei km 16.340 zugeführt.

### 4.8 Lärmsanierungsprojekt

Lärmschutzmassnahmen sind nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts. Die öffentliche Auflage des Lärmsanierungsprojekts SZ-19 Kt. Grenze SZ/LU – Langmatt, Gersau erfolgte im Amtsblatt Nr. 20 vom 15. Mai 2015. Das Bewilligungsverfahren ist aufgrund von Einsprachen noch hängig.

### 4.9 Werkleitungen / Beleuchtung

In der heutigen Strassenanlage sind Werkleitungen der GAWVG (Genossenschaft Antennenanlage Weggis-Vitznau-Gersau), Cablecom, Swisscom, EWS sowie eine Trink- und Schmutzwasserleitung (Freispiegelleitung) vom Bezirk Gersau auf der gesamten Länge des Abschnitts vorhanden. Diese Werkleitungen sind in das Projekt integriert. Andere Werke haben keinen Bedarf angemeldet. Im vorliegenden Abschnitt ist keine Beleuchtung der Strassenanlage vorgesehen.

### 4.10 Amphibienschutz

Für die Planung der Massnahmen zum Amphibienschutz mit gezielten Schutz- und Leiteinrichtungen wurde ein ausgewiesener Amphibienschutzexperte beigezogen, welcher später die entsprechenden Ausführungsarbeiten begleitet. Die Massnahmen beinhalten insbesondere zwei neue Amphibiendurchlässe, bergseitig Leitelemente aus Beton und talseitig Klettersperren.

#### 4.11 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Die Bauarbeiten über den Ausbauabschnitt erfolgen in vier Phasen. Während jeder Bauphase wird die Strassenanlage immer einspurig und mit einer minimalen Fahrbahnbreite von 3.50 m befahrbar sein. Der Verkehr wird mit einer Lichtsignalanlage mit Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs geregelt. Der Baubeginn ist für das Jahr 2018 geplant, wobei vorgesehen ist, nur jeweils im Sommerhalbjahr Bauarbeiten auszuführen. Mit einer geplanten Bauzeit von zwei Jahren wird das Bauwerk im Spätherbst 2019 in Betrieb sein. Der Deckbelag wird, je nach Witterung, ein Jahr später eingebaut.

### 5. Kosten und Finanzierung

#### 5.1 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag ist für die Bauhaupt- und Baunebenarbeiten mit projektbezogenen Vorausmassen anhand des Normpositionenkatalogs (NPK) ausgearbeitet worden. Auf Preisbasis Mai 2016 (Genauigkeit  $\pm 10\%$ ) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	4 165 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	250 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	505 000.--
Total Baukosten	Fr.	4 920 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	60 000.--
Total Kostenvoranschlag	Fr.	4 980 000.--
+ Offene Reserven (circa 10%)	Fr.	520 000.--
Total Kosten, inklusive 8% MWST, brutto	Fr.	<u>5 500 000.--</u>

In den Bauhauptarbeiten sind neben den Richtkosten für den Neubau eines Kantonsstrassenabschnitts vor allem die neuen Stützkonstruktionen massgebende Kostengrössen. Die Kosten für die Hauptarbeiten sind als angemessen und verhältnismässig zu bezeichnen.

Bei der abschnittsweise kurvenreichen Strasse zwischen Brunnen und der Kantonsgrenze SZ/LU spielt nebst den zu erstellenden Kunstbauten, dem Felsabtrag und den Stützkonstruktionen auch die Kurvenverbreiterung für die Kostenermittlung eine grosse Rolle. Beim Kostenvergleich ist deshalb nicht auf die Abschnittslänge, sondern auf die Kosten pro m<sup>2</sup> Strassenfläche abzustellen. Die mittlere Strassenfläche variiert je nach Strassenabschnitt zwischen Brunnen und der Kantonsgrenze SZ/LU. Beim momentan sich im Bau befindenden Strassenausbau Langmatt beträgt die mittlere theoretische Strassenbreite 9.85 m, beim geplanten Strassenausbau Forstegg hingegen 10.45 m. Der direkte Kostenvergleich zeigt, dass die Baukosten im Abschnitt Forstegg bezogen auf die effektive Strassenfläche um Faktor 1.18 bis 1.28 höher ausfallen als bei den Abschnitten Langmatt und Seehof.

Die höheren Baukosten beim Abschnitt Forstegg gegenüber den Vorgängerprojekten auf dem gleichen Strassenzug sind ausschliesslich auf die Zwangspunkte der Linienführung mit bergseitiger Strassenverbreiterung und die örtlichen Gegebenheiten bei diesem Abschnitt zurückzuführen. Daraus resultieren ein wesentlich grösserer Felsabtrag, ein Mehrverbrauch an Beton für die bergseitigen Stützmauern und die talseitigen Kragkonstruktionen und der grössere Umschlag an Aushubkubaturen.

Aufgrund der Tatsache, dass der Kostenvoranschlag gemäss üblicher Anforderungen eine Genauigkeit von  $\pm 10\%$  auszuweisen hat und demzufolge um diese Grösse über- oder unterschritten

werden kann, wird im Hinblick auf mögliche unvorhergesehene Projekteinflüsse eine offene Reserve von 10% der Baukosten ausgewiesen.

## 5.2 Landerwerb

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

Im Kostenvoranschlag sind nebst den Landerwerbskosten alle weiteren Aufwendungen (Entschädigungen für Inkonvenienzen, Geometer- und Grundbuchkosten, Notariatsgebühren usw.) und bauliche Folgekosten enthalten.

## 5.3 Finanzierung

Der vorliegende Strassenabschnitt ist Bestandteil der Schweizerischen Hauptstrasse Nr. 2b. Im Rahmen der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV, 725.116.21) werden vom Bund Globalbeiträge gesprochen. Eine projektbezogene Abgeltung erfolgt nicht.

Beiträge Dritter können keine geltend gemacht werden.

## 5.4 Folgekosten

Nach dem Strassenausbau wird die Strasseninfrastrukturfläche um circa 640 m<sup>2</sup> zunehmen. Daraus resultiert ein jährlicher Mehraufwand beim betrieblichen Unterhalt von rund Fr. 5120.--.

## 6. Verfahren

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

## 7. Behandlung im Kantonsrat

### 7.1 Ausgabenbremse

Gemäss Ausgabenbremse in § 73 Abs. 3 der Geschäftsordnung für den Kantonsrat des Kantons Schwyz vom 28. April 1977 (GO-KR, SRSZ 142.110) gelten der Voranschlag, Kreditbeschlüsse und Erlasse des Kantonsrates, die für den Kanton Ausgaben von einmalig mehr als Fr. 125 000.-- oder wiederkehrend jährlich mehr als Fr. 25 000.-- zur Folge haben, als angenommen, wenn 60 Mitglieder zustimmen.

Der vorliegende Beschluss hat für den Kanton finanzielle Auswirkungen von einmalig brutto 5.5 Mio. Franken. Die Ausgabenbremse kommt deshalb zur Anwendung. Die Ausgabenbewilligung gilt als angenommen, wenn 60 Mitglieder zustimmen.

## 7.2 Referendum

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

- a) Erlass, Änderung und Aufhebung von Gesetzen;
- b) interkantonale Vereinbarungen mit Gesetzesrang;
- c) Ausgabenbeschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Mio. Franken und Ausgabenbeschlüsse über neue jährlich wiederkehrende Ausgaben von mehr als Fr. 500 000.--.

Der vorliegende Beschluss hat einen Ausgabenbeschluss über eine neue einmalige Ausgabe von mehr als 5 Mio. Franken zum Gegenstand und unterliegt somit bei Zustimmung von weniger als Dreiviertel der an der Abstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem obligatorischen oder bei Zustimmung von Dreiviertel und mehr der an der Abstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem fakultativen Referendum.

### **Beschluss des Regierungsrates**

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Vorlage anzunehmen.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Tiefbauamt (unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Othmar Reichmuth, Landammann



Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber