

Beschluss Nr. 954/2024

Schwyz, 10. Dezember 2024 / ju

Sanierung und Ausbau der Hauptstrasse Nr. 371, Schuttwald, Goldau

Ausgabenbewilligung des Kantonsrates

1. Übersicht

Die Hauptstrasse Nr. 371 führt von Goldau über Steinerberg nach Sattel. Der Strassenverlauf folgt dem Hang, ist kurvenreich und weist einen gewissen Bergstrassencharakter auf. Die Strasseninfrastruktur befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand und weist verkehrstechnische Defizite auf.

Mit dem vorliegenden Projekt soll die Strasse auf einer Länge von rund 1 km instand gestellt werden. Mit Rücksicht auf die neuen Veloweggesetzgebungen des Bundes und des Kantons wird die Strasse dabei bergwärts mit einem Velostreifen ergänzt. Zudem werden die Stützmauern sowie beide sich im Projektperimeter befindenden Bachdurchlässe neu erstellt. Durch die Verbreiterung des Strassenquerschnitts und die Optimierung der Linienführung können die bestehenden verkehrstechnischen Defizite behoben werden.

Für die Sanierung und den Ausbau der Hauptstrasse Nr. 371, Schuttwald, Goldau (km 4.160 und km 5.155) beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Ausgabenbewilligung von 10.9 Mio. Franken.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Der Perimeter des vorliegenden Sanierungs- und Ausbauprojekts auf der Hauptstrasse Nr. 371 in der Gemeinde Arth beginnt unmittelbar nach der Abzweigung Steinerstrasse. Der Strassenverlauf führt zunächst durch Wald- und danach durch Landwirtschaftsgebiet. Er folgt dabei dem Hang und ist kurvenreich. Indem der vorliegende Projektabschnitt Schuttwald ausserhalb des besiedelten Gebietes liegt, verfügt er nur über wenige einmündende Seitenstrassen, welche Einzelge-

bäude erschliessen. Im Projektperimeter ist die bestehende Strasseninfrastruktur mit verschiedenen Stützmauern und zwei Bachdurchlässen in einem schlechten baulichen Zustand, weist verkehrstechnische Defizite auf und muss deshalb instandgesetzt und ausgebaut werden.

Aufgrund des am 1. Januar 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetzes über Velowege vom 18. März 2022 (Veloweggesetz, SR 705) bzw. des Kantonalen Gesetzes über Velowege vom 25. Oktober 2023 (KVWG, SRSZ 444.100) soll die Steinerbergstrasse bergwärts zudem mit einem Velostreifen ergänzt werden. Baulich werden deshalb der Strassenquerschnitt verbreitert und in der Linienführung optimiert, der Belag erneuert und die Stützmauern sowie Bachdurchlässe wegen der neuen Geometrie ersetzt.

2.2 Umfeld des Projekts

Der talwärts vorgelagerte Abschnitt bis km 4.225 wurde bereits früher zusammen mit dem Knoten Steinerbergstrasse – Steinerstrasse saniert. Die Bauarbeiten im bergwärts nachgelagerten Abschnitt «Bachdurchlass Häni 2» (km 5.155 – km 5.370) wurden im Jahr 2020 abgeschlossen. Der vorliegende Projektperimeter erstreckt sich daher zwischen diesen beiden Abschnitten (km 4.160 – km 5.155).

2.3 Projektgenehmigung

Gemäss § 16 des Strassengesetzes vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110) ersetzt das Projektgenehmigungsverfahren das Baubewilligungsverfahren nach dem Planungs- und Baugesetz vom 14. Mai 1987 (PBG, SRSZ 400.100). Alle für das Bauvorhaben erforderlichen Bewilligungen sind in diesem Verfahren einzuholen.

Das Bauprojekt «Ausbau Schuttwald, Goldau» und das Rodungsgesuch wurden während 20 Tagen bei der Gemeinde Arth öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 26 vom 28. Juni 2024. Gegen das Projekt ging keine Einsprache ein. Mit Schreiben vom 2. September 2024 stimmte der Gemeinderat Arth dem Bauprojekt ohne Einwände zu.

Nachdem der Regierungsrat das Bauprojekt mit RRB Nr. 869 vom 26. November 2024 genehmigt hat, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 10.9 Mio. Franken unterbreitet werden. Nach Genehmigung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist vorbehältlich eines Referendums geplant, mit den Arbeiten anfangs 2026 zu beginnen.

3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

3.1 Bedeutung der Strasse

Die Hauptstrasse Nr. 371 bildet die Verbindung zwischen Goldau – Steinerberg – Sattel. Der vorliegende Strassenabschnitt liegt im Gemeindegebiet von Arth und dient neben dem motorisierten Individualverkehr auch dem öffentlichen Verkehr sowie dem Schwer- und Langsamverkehr. So zeigt die Teilstrecke auch ein Aufkommen an leichtem Zweiradverkehr (Velofahrer).

3.2 Verkehrliche Belastung

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der Hauptstrasse Nr. 371, Goldau – Steinerberg, beträgt für das Jahr 2019 ca. 2960 Fahrzeuge pro Tag bei einem Schwerverkehrsanteil von rund 2.5 %.

Für die Prognose 2040 wird mit einem DTV von ca. 3900 Fahrzeugen pro Tag gerechnet.

3.3 Baulicher Zustand der Anlage

Ab km 4.245 bis ungefähr km 4.910 weist die Strassenanlage grössere Mängel auf. Der Belag hat auf der gesamten Länge Spurrinnen, abgedrückte Ränder und Belagsflicke. Entlang des talseitigen Fahrbahnrandes wurden die beschädigten Stellen (Risse und Belagssenkungen) fortlaufend mit zusätzlichem Belag im Hocheinbau saniert. Die Auswertung der ME-Messungen (Plattendruckversuche) zeigt, dass der Untergrund zu wenig tragfähig ist und auch die Foundation verbessert werden muss.

Die sich im Projektperimeter befindenden Bachdurchlässe Schuttwald und Häni 1 sind in einem annehmbaren Zustand, müssen aber wegen der Strassenverbreiterung erneuert werden. Gleichzeitig muss der Querschnitt vergrössert werden, um den Durchfluss eines dreissigjährigen Hochwassers (HQ₃₀) zu gewährleisten.

3.4 Ausnahmetransportroute

Die Hauptstrasse Nr. 371, Anschluss N4 Goldau – Sattel, ist keiner Ausnahmetransportroute zugeordnet.

3.5 Situation Langsamverkehr

Aktuell verfügt die Strasse nur bis kurz nach der Abzweigung Steinerstrasse über Velostreifen, im weiteren Verlauf nach Steinerberg/Ecce Homo/Sattel und damit auch im gesamten vorliegenden Projektperimeter fehlen solche dagegen, sodass der Veloverkehr im Mischverkehr geführt wird. Die Strasse ist im kantonalen Radroutenkonzept aufgeführt. Vom Beginn des Projektperimeters bis zur Abzweigung Spitzibüelstrasse (km 4.867) verläuft darauf ausserdem die (lokale) Schweiz-Mobil-Mountainbikelandroute Nr. 964 («Spitzibüel Tour»).

Von Fussgängern wird der Abschnitt Schuttwald kaum begangen und es besteht entlang der Strasse auch keine entsprechende Infrastruktur.

3.6 Verkehrssicherheit

Im Projektperimeter befindet sich kein sog. Unfallschwerpunkt, dennoch ereignen sich ab und an Schleuder- oder Selbstunfälle. Die Hauptursachen waren momentane Unaufmerksamkeit, mangelnde Fahrpraxis, Einwirkung von Alkohol, Nichtbeherrschen des Fahrzeuges und nicht den Verhältnissen angepasste Geschwindigkeit. Die Mehrheit der Unfälle ereignete sich im untersten, kurvigen Projektbereich.

3.7 Öffentlicher Verkehr

Zwischen Arth-Goldau – Steinerberg – Sattel verkehrt die Buslinie Nr. 523 der Auto AG Schwyz über die Kantonsstrasse Nr. 371.

Innerhalb des Projektperimeters befindet sich die Bushaltestelle «Goldau, Neu-Röthen». Die Infrastruktur der Fahrbahnhaltstelle wird indessen nicht ausgebaut. Ein Ausbau gemäss den Anforderungen des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, SR 151.3) ist aufgrund der sehr geringen Frequenz (1 Person / Tag) nicht verhältnismässig.

3.8 Lärmschutz

Im Abschnitt zwischen km 4.700 bis km 5.160 liegt die Strasse im Bereich der Lärmempfindlichkeitsstufe III. Auf dieser Strecke wurde bereits eine Lärmsanierung mit dem Sanierungshorizont bis 2035 durchgeführt (LSP SZ-72, Kreisel Oberarth – Diezigen, Steinerberg; RRB Nr. 361/2022). Vor diesem Hintergrund bedarf es aktuell keiner weiteren Lärmschutzmassnahmen.

3.9 Geologie

Aufgrund der angetroffenen geologischen Verhältnisse muss von einem stark heterogenen (km 4.200 – km 4.880) und teilweise setzungsempfindlichen (km 4.880 – km 5.162) Untergrund ausgegangen werden. Zur Vermeidung von Setzungsdifferenzen wird eine Fundationschicht von 0.8 m bis 1.0 m empfohlen.

Insbesondere im oberen Abschnitt werden die Stabilitätsverhältnisse kritisch beurteilt. Zusätzliche Belastungen (z. B. Aufschüttungen) sind daher zu vermeiden. Ein Eindringen von zusätzlichem Wasser in die Böschung kann zu innerer Erosion führen. Bei der Dimensionierung von Böschungssicherungen muss den kritischen Stabilitätsverhältnissen sowie den Kriechprozessen Rechnung getragen werden.

3.10 Naturgefahren

Nach der Naturgefahrenkarte des Kantons besteht im Projektperimeter lokal, im Bereich der Bäche, eine geringe bis mittlere Gefährdung durch Hochwasser und Murgang sowie an vereinzelt Stellen eine mittlere Gefährdung durch Rutschungen / Hangmuren.

4. Projektbeschreibung

4.1 Konzept des Projekts

Im betreffenden Grundsatzentscheid des Regierungsrats (RRB Nr. 889/2015) wurde festgelegt, dass die Strasse Goldau – Sattel durchgehend auf eine Breite von 6.00 m mit Kurvenverbreiterung ausgebaut werden soll. Velostreifen waren, unter anderem infolge der geringen Frequenz, nicht vorgesehen. Das vorliegende Bauprojekt wurde aufgrund der inzwischen bestehenden Vorgaben der Veloweggesetzgebung nunmehr jedoch mit einem Velostreifen bergwärts ergänzt.

Die sich im Projektperimeter befindenden Bachdurchlässe Schuttwald und Häni 1 sind in einem annehmbaren Zustand, müssen aber wegen der Strassenverbreiterung erneuert werden. Gleichzeitig muss der Querschnitt vergrössert werden, um den Durchfluss eines dreissigjährigen Hochwassers (HQ₃₀) zu gewährleisten.

4.2 Baulicher Beschrieb

4.2.1 Linienführung / Strassenquerschnitt

Die Kantonsstrasse Nr. 371 wird als Bergstrasse gemäss den einschlägigen Vorgaben des Kantons ausgebaut. Das standardisierte Normalprofil für Bergstrassen wird entlang des gesamten Streckenabschnitts umgesetzt, sodass zwei Fahrspuren mit einer Breite von jeweils 3.00 Metern vorgesehen sind. Zusätzlich erhält die bergwärts führende Seite der Strasse einen 1.50 Meter breiten Velostreifen, um den Anforderungen des Veloverkehrs gerecht zu werden. Die Strasse weist eine durchschnittliche Steigung von etwa 5 % auf. Notwendige Kurvenverbreiterungen werden entsprechend den örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Diese Verbreiterungen erfolgen je nach

Situation entweder auf der Berg- oder Talseite und machen den Bau zusätzlicher Stützkonstruktionen erforderlich.

Die horizontale Linienführung wird weitgehend beibehalten. Aufgrund der Unfallhäufung wird im Bereich der Kurve km 4.300 – km 4.390 eine Bereinigung der Linienführung vorgenommen. Zudem wird mittels einer Sichtberme die Anhaltesichtweite verbessert. Die vertikale Linienführung wird grundsätzlich ebenfalls beibehalten. Einzig im Bereich von lokalen Sackungen erfolgt eine Bereinigung des Längsgefälles.

Die Strasse wird mit einem einseitigen Quergefälle konzipiert, welches in den Geraden 3 % und in den Kurven bis 5 % beträgt. Die Quergefällewechsel sind im Bereich der Klothoiden angeordnet.

Bergseitig wird ein 75 cm breites Bankett angelegt, das eine durchgehende Belagsrinne integriert. Die Rinne dient der Strassenentwässerung und leitet das bergseitig anfallende Meteorwasser ab. Auf der Talseite wird ein 50 cm breites Bankett ausgebildet. In diesem Bereich werden die notwendigen Leitschranken sowie die Konsolköpfe der talseitigen Stützkonstruktionen platziert. Wo keine talseitigen Stützkonstruktionen erforderlich sind, wird stattdessen ein Belagsrand angelegt, der seitlich mit einer wassergebundenen Deckschicht ergänzt wird, um eine saubere und funktionale Begrenzung zu schaffen.

Die bestehenden seitlichen Einfahrten werden an die Kantonsstrasse angepasst. Aufgrund der weitgehend gleichbleibenden Höhenlage werden die Belagsanpassungen der seitlichen Anschlüsse auf das notwendige Mass beschränkt.

4.2.2 Langsamverkehr

Wie bereits ausgeführt, wird bergwärts ein Velostreifen mit einer Breite von 1.50 m ausgebildet und markiert. Insbesondere im Hinblick auf einen häuslicheren Umgang mit dem Boden (Art. 1 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 [RPG, SR 700]) wird talwärts auf einen solchen Streifen verzichtet, weil sich in dieser Richtung als Folge der gefährlichen Geschwindigkeiten die Veloführung im Mischverkehr rechtfertigen lässt. Von Fussgängern wird der Abschnitt Schuttwald kaum begangen, weshalb auf die Errichtung einer Fussgängerinfrastruktur verzichtet wird.

4.3 Kunstbauten

4.3.1 Stützmauern

Infolge des neuen Normalprofils der Strasse sind auf einem grossen Teil der Ausbaustrecke neue Stützbauwerke notwendig. Bei der Definition der Linienführung wurde darauf geachtet, dass die erforderlichen Verbreiterungen, wo möglich und sinnvoll, auf der Bergseite erfolgen.

Der Projektperimeter durchquert im Bereich zwischen km 4.225 bis km 4.850 das Objektgebiet Nr. 1607 «Bergsturzgebiet von Goldau» des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN). Zur Gewährleistung eines einheitlichen Landschaftsbildes werden die bergseitigen Stützmauern als Natursteinmauerwerk aus ortstypischen Steinen ausgebildet. Talseitig werden Winkelstützmauern in Beton erstellt. Insgesamt sind bergseitig rund 382 m, talseitig rund 213 m Stützkonstruktionen zu erstellen.

4.3.2 Bachdurchlass Schuttwald

Der bestehende, rechteckige Bachdurchlass mit einer lichten Breite von bis zu 1.00 m und einer lichten Höhe von bis zu 2.00 m ist vollständig aus Natursteinen (Nagelfluh) erstellt. Der neue,

vergrösserte Bachdurchlass wird an gleicher Stelle als geschlossenes Rahmentragwerk in Ortbeton mit einer neuen lichten Breite von 2.00 m und einer lichten Höhe von 1.85 m erstellt. Talseitig sind seitliche Flügelmauern parallel zur Strassenachse angeordnet. Aufgrund der Verlängerung und Vergrösserung des Durchlasses werden die Ein- und Auslaufbereiche mittels grosser, in Beton versetzter Nagelfluh- oder anderen ortstypischen Felsblöcken ausgestaltet.

Zur Gewährleistung der Kleintiergängigkeit wird im Durchlass eine Niederwasserrinne mit seitlichen Banketten erstellt. Der Ein- und Auslauf wird so angepasst, dass Kleintiere in den Durchlass gelangen können.

4.3.3 Bachdurchlass Häni 1

Der bestehende, rechteckige Bachdurchlass mit einer lichten Breite von bis zu 1.20 m und einer lichten Höhe von bis zu 1.80 m ist nahezu vollständig aus Natursteinen (Nagelfluh, teilweise Sandstein) erstellt. Der neue, vergrösserte Bachdurchlass wird an gleicher Stelle als geschlossenes Rahmentragwerk in Ortbeton mit einer neuen lichten Breite von 1.50 m und einer lichten Höhe von 1.80 m erstellt.

Talseitig sind seitliche Flügelmauern parallel zur Strassenachse angeordnet. Aufgrund der Verlängerung und Vergrösserung des Durchlasses wird der Einlaufbereich mittels grosser, in Beton versetzter Nagelfluh- oder anderen ortstypischen Felsblöcken ausgestaltet. Beim Auslaufbereich wird mittels Ausrundung der Betonsohle bzw. mit kleineren, in Beton versetzten Natursteinen an den bestehenden Absturz angeschlossen.

Zur Gewährleistung der Kleintiergängigkeit wird im Durchlass eine Niederwasserrinne mit seitlichen Banketten erstellt. Der Ein- und Auslauf wird so angepasst, dass Kleintiere in den Durchlass gelangen können.

4.4 Naturgefahren

Im Projektperimeter bestehen lokal, im Bereich der Bäche, eine geringe bis mittlere Gefährdung durch Hochwasser und Murgang sowie vereinzelt Stellen mit mittleren Gefährdungen durch Rutschungen / Hangmuren. Da es sich um langjährige Gefährdungsbilder handelt, die bis anhin zu keinen grösseren Schäden geführt haben, sind im Projekt keine besonderen Massnahmen gegen Naturgefahren vorgesehen.

4.5 Fahrzeugrückhaltesysteme Leitelemente

Aufgrund der Verbreiterung des Strassenquerschnittes und der damit verbundenen Anpassungen der Stützbauwerke werden die vorhandenen Leitschranken abgebrochen. Unter Berücksichtigung der aktuellen Normen werden die neuen Leitschranken auf die notwendigen Bereiche beschränkt und nur dort angeordnet, wo die Absturzhöhe mehr als 2.00 m beträgt. Die Unfallhäufung im Bereich km 4.300 bis km 4.400 hat keinen Einfluss auf die Anordnung der neuen Leitschranken, da die Unstetigkeit der Kurve behoben und die Anhaltesichtweite durch eine Sichtberme sichergestellt werden.

Bei den bergseitigen Stützmauern sind Absturzsicherungen vorgesehen, wo die Absturzhöhe mehr als 2.00 m beträgt. Zur Vermeidung einer übermässigen Beeinträchtigung der Wildtiere werden sie auf ein Minimum reduziert. Es werden Absturzsicherungen mit drei Stahlseilen und einem Geflecht erstellt.

4.6 Entwässerungskonzept

Die Strassenentwässerung erfolgt soweit möglich über die Schulter. Eine konzentrierte lokale Versickerung im Gelände ist aufgrund der geologischen Verhältnisse zu vermeiden. Bergseitig gesammeltes Strassen- und Oberflächenwasser wird über eine Belagsrinne in die Meteorwasserleitung oder in den nächsten Vorfluter eingeleitet.

4.7 Wild

Der gesamte Projektperimeter liegt innerhalb des überregionalen Wildtierkorridors SZ-05. Mit dem Bau der Wildtierpassage «Röthen» über die Nationalstrasse N4 konnte eine wesentliche Verbesserung und Aufwertung des Wildtierkorridors erzielt werden. Im Zusammenhang mit der Wildtierpassage über die N4 ergibt sich aber auch Handlungsbedarf bei der oberhalb liegenden Hauptstrasse.

Die Massnahmen wurden an einer Begehung mit dem Wildhüter und einem Umweltbaubegleiter definiert und werden im Projekt umgesetzt. Talseitige Leitschranken wurden soweit technisch möglich nochmals reduziert, um dem Wild den Zugang zum talseitigen Wald besser zu gewährleisten. Bergseitig wird wiederum ein Wildschutzzaun erstellt, um das Wild zu einem zu diesem Zweck erstellten Mauerversatz zu führen, wo es anschliessend die Strasse queren kann.

4.8 Umwelt

Die Linienführung der Hauptstrasse bleibt im Zuge der vorliegenden Sanierung und des Ausbaus grundsätzlich unverändert. Das Vorhaben führt zu keiner Umverteilung des Verkehrs und somit auch nicht zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Entsprechend ist das Vorhaben weder als wesentlicher Umbau noch als eine wesentliche Erweiterung oder Betriebsänderung einzustufen.

Im Projektperimeter ist sodann kein Eintrag im Kataster der belasteten Standorte (KbS) vorhanden.

4.9 Aufwertungsmassnahmen

Bei den beiden Bauchdurchlässen erfolgt eine faunagerechte Gestaltung. Sie werden mit beidseitigen Trockenwetterbanketten und einer Niederwasserrinne ausgestattet. Die Zugänge vor und nach den Durchlässen werden so ausgebildet, dass Kleintiere die Trockenwetterbankette erreichen können. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Hartverbau und teilweise Eindolung der Fliessgewässer) und dem örtlich geringen Fischvorkommen im Bereich der geplanten Massnahmen sind keine verhältnismässigen Ausgleichsmassnahmen für die Fische realisierbar.

4.10 Werkleitungen / Beleuchtung

Im Projektperimeter verlaufen bestehende Werkleitungen. Die Bedürfnisse der Werkleitungsträger wurden während der Bearbeitung des Bauprojektes abgeholt und entsprechend in das Bauprojekt integriert.

Der bestehende Kandelaber bei km 4.240 wird zurückgebaut. Es handelt sich um eine Ausserortsstrecke, wo üblicherweise auf eine Beleuchtung verzichtet wird.

4.11 Tanksperr Röthen

Nach dem Bachdurchlass Schuttwald (km 4.610) befindet sich die ca. 9 m lange «Tanksperr Röthen» im Eigentum des Bundesamts für Rüstung (armasuisse). Die Tiefe wird auf ca. 1.50 m geschätzt. Dieses militärische Objekt soll auf Wunsch der Eigentümerin im Zusammenhang mit

den Ausbauarbeiten der Hauptstrasse abgebrochen werden. Die Kosten für den Abbruch werden von armasuisse übernommen, die Wiederauffüllung geht zu Lasten des Kantons.

4.12 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Die Bauarbeiten werden grundsätzlich unter Verkehr ausgeführt. Für die Realisierung wird der Projektperimeter in vier Abschnitte von je 200 – 400 m Länge unterteilt. Innerhalb dieser Abschnitte wird der Verkehr jeweils einspurig geführt und über Lichtsignalanlagen geregelt.

Der Baubeginn ist auf den Frühling 2026 vorgesehen, wobei erste Rodungsarbeiten voraussichtlich bereits im Jahr 2025 vorgenommen werden. Die Erstellung des Gesamtbauwerks wird rund zwei Jahre beanspruchen.

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 Juni 2024 (Genauigkeit $\pm 10\%$) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	7 300 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	520 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	1 950 000.--
Total Baukosten	Fr.	9 770 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	160 000.--
+ Offene Reserve (ca. 10 % der Baukosten)	Fr.	970 000.--
Total Kosten, inklusive 8.1 % MWST, brutto	Fr.	<u>10 900 000.--</u>

In den Bauhauptarbeiten sind neben den Richtkosten für den Neubau eines Hauptstrassenabschnitts vor allem die Stützkonstruktionen sowie die beiden Bachdurchlässe massgebende Kostengrössen. Die Kosten für die Hauptarbeiten sind als angemessen und verhältnismässig zu bezeichnen und lassen sich mit diversen bereits ausgeführten Projekten vergleichen.

Aufgrund der Tatsache, dass der Kostenvoranschlag gemäss üblicher 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 2000 m² Land beansprucht. Die Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt. Abgesehen von den noch hängigen Verhandlungen mit dem Bundesamt für Rüstung liegen bei sämtlichen betroffenen Grundeigentümern bereits unterzeichnete Landerwerbsverträge vor.

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

5.3.3 Kostenaufteilung

Die vorgesehenen Sanierungs- und Ausbaumassnahmen mit Gesamtkosten von 10.9 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 «Ausbau Schuttwald, Goldau» wird die Fahrbahnfläche auf diesem Abschnitt um rund 1700 m² zunehmen. Diese Mehrfläche erhöht die Kosten für den betrieblichen Unterhalt, inklusive Winterdienst, um ca. Fr. 8500.-- (Richtpreis Fr. 5.-- pro Quadratmeter). Hingegen werden die Instandhaltungskosten der Anlage in den ersten Betriebsjahren sinken, bevor sie 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 Mehraufwand Veloinfrastruktur

Der neue Velostreifen bergwärts erfordert eine Strassenverbreiterung von 1.50 m. Daraus ergeben sich höhere Stützkonstruktionen und längere Bachdurchlässe. Die entsprechenden (Mehr-)Kosten für diesen 1 km langen Velostreifen betragen rund Fr. 1 425 000.--. Es ist geplant, den Velostreifen später bis zu km 11.400 in Sattel beim Anschluss nach Aegeri bzw. der Hauptstrasse Nr. 8 fortzusetzen.

5.6 Strassenbauprogramm und Aufgaben- und Finanzplan

Mit Beschluss Nr. 624 vom 13. September 2023 genehmigte der Regierungsrat das aktualisierte Strassenbauprogramm 2024–2038. Darin sind in den kommenden Jahren die Mittel der Investitionsrechnung für das vorliegende Projekt eingestellt.

Die Kosten werden der Kostenstelle 282050 Konto 5010.544 (Investitionsrechnung) 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. Die einschlägigen Umweltbestimmungen werden erfüllt. Folglich wurde das Projekt mit RRB Nr. 869 vom 26. November 2024 genehmigt.

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

7. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

7.1 Zuständigkeit und Ausgabenbremse

Im vorliegenden Projekt wird mit Investitionskosten von 10.9 Mio. Franken gerechnet. Gemäss § 28 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 Bst. c FHG ist somit der Kantonsrat für die vorliegende Ausgabenbewilligung zuständig.

Die Ausgabenbewilligung gilt gemäss § 87 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Kantonsrates vom 17. April 2019 (GOKR, SRSZ 142.110) als angenommen, wenn mindestens 60 Mitglieder des Kantonsrates zustimmen.

7.2 Referendum

Gemäss §§ 34 Abs. 2 und 35 der Kantonsverfassung vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) unterstehen:

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

Der vorliegende Beschluss hat einen Ausgabenbeschluss über eine neue einmalige Ausgabe von mehr als 5 Mio. Franken zum Gegenstand und unterliegt somit bei Zustimmung von 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 Ausgabenbewilligung anzunehmen.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Gemeinderat Arth.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Michael Stähli
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber