

Beschluss Nr. 767/2024

Schwyz, 15. Oktober 2024 / ju

Sanierung und Ausbau der Hauptstrasse Nr. 3, Ortsdurchfahrt Galgenen

Ausgabenbewilligung des Kantonsrates

1. Übersicht

Die Hauptstrasse Nr. 3 ist abgesehen von der Autobahn A3 die leistungsfähigste Strassenanlage am linken Zürichseeufer und verläuft ab der Kantonsgrenze Zürich / Schwyz durch die Bezirke Höfe und March bis zur Kantonsgrenze Schwyz / Glarus. Als Hauptverbindungsstrasse in der March führt sie unter anderem durch die Ortschaften Lachen, Galgenen und Siebnen bis nach Reichenburg und dient zudem als Zubringer der Autobahn A3. In ihrer Ausgestaltung entspricht die Kantonsstrasse teilweise nicht mehr den heutigen Anforderungen.

Mit dem Projekt zur Sanierung und zum Ausbau der Ortsdurchfahrt Galgenen werden auf einem Abschnitt von ca. 800 m Länge – der zu den am stärksten befahrenen Kantonsstrassenabschnitten im Kanton Schwyz zählt – eine Leistungssteigerung erreicht und die Verkehrssicherheit erhöht. Dazu werden Lichtsignalanlagen bei den beiden Knoten Altersheimstrasse und Martinstrasse, beidseitige Velostreifen sowie beidseitige behindertengerechte Busbuchten realisiert. Zudem wird die Strassenanlage auch baulich einer Totalsanierung unterzogen.

Für die Sanierung und den Ausbau der Hauptstrasse Nr. 3, Ortsdurchfahrt Galgenen, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Ausgabenbewilligung von 13.75 Mio. Franken.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Die Hauptstrasse Nr. 3 verbindet von der Kantonsgrenze Zürich / Schwyz bis zur Kantonsgrenze Schwyz / Glarus unter anderem die Märchler Ortschaften Lachen, Galgenen und Siebnen. Sie ist auf diesem Abschnitt eine Hauptverbindungsstrasse und dient zudem als Zubringer der Region zum Autobahnanschluss A3 Lachen.

Die Kantonsstrasse entspricht im vorliegenden Projektabschnitt in ihrer Ausgestaltung nicht mehr den heutigen Anforderungen einer Hauptverbindungsstrasse, weshalb eine Sanierung und ein Ausbau notwendig sind. Mit dem Projekt werden einerseits zur Steigerung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit die beiden Knoten Altersheimstrasse und Martinstrasse in Galgenen mit Lichtsignalanlagen versehen, andererseits wird die Strassenanlage mit Velostreifen ergänzt, so dass solche künftig von Lachen bis Siebnen durchgängig vorhanden sind. Die Bushaltestelle «Galgenen, Kirche» wird beidseitig als Haltebucht ausgestaltet und behindertengerecht ausgebaut. Schliesslich wird die am Ende ihrer Lebensdauer angelangte Strassenanlage auch baulich einer Totalsanierung unterzogen.

2.2 Umfeld des Projekts

Der ca. 800 Meter lange Sanierungs- und Ausbauabschnitt beginnt östlich des Knotens Gigersacher (km 11.950 bei der Möbel DIGA) und endet beim Kreisel Hornbach (km 12.750). Er liegt zwischen den beiden früheren Ausbauabschnitten «Gigersacher» (Projektgenehmigung mit RRB Nr. 670 vom 4. April 1995) und «Ortsdurchfahrt Galgenen, Teil Ost» (Projektgenehmigung mit RRB Nr. 1598 vom 4. Dezember 2007), welche in den Jahren 1998 respektive 2011 fertiggestellt wurden. Zudem wurde in Richtung Siebnen der Abschnitt zwischen Galgenen Ost bis Siebnen (Projektgenehmigung mit RRB Nr. 248 vom 11. März 2014) im Jahr 2017 ausgebaut. Im vorliegenden Projektperimeter befindet sich zwischen den Knoten Altersheimstrasse und Martinstrasse südseitig der Strassenanlage die römisch-katholische Pfarrkirche St. Martin, gegenüberliegend neben einigen Wohnhäusern auch eine Raiffeisenbankfiliale und eine Bäckereiverkaufsstelle mit Restaurationsbetrieb.

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 «Ortsdurchfahrt Galgenen» inklusive das dazugehörige Lärmschutzprojekt wurden während 20 Tagen bei der Gemeinde Galgenen öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 39 vom 29. September 2023. Gegen das Projekt gingen zwei Einsprachen ein. Eine dieser Einsprachen wurde nach Verhandlungen schriftlich zurückgezogen. Eine Einsprache wurde nicht zurückgezogen und im Rahmen der Projektgenehmigung behandelt. Die Projektgenehmigung ist inzwischen rechtskräftig. Mit Schreiben vom 29. Januar 2024 stimmte der Gemeinderat Galgenen dem Bauprojekt grundsätzlich zu.

Nachdem der Regierungsrat das Projekt «Ortsdurchfahrt Galgenen» der Hauptstrasse Nr. 3 mit RRB Nr. 602 vom 20. August 2024 genehmigt hat und die notwendigen Landerwerbsverträge unterzeichnet sind, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 13.75 Mio. Franken beantragt werden. Nach Genehmigung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist vorbehältlich eines Referendums geplant, mit dem Strassenausbau im Herbst 2025 oder Frühjahr 2026 zu beginnen.

3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

3.1 Bedeutung der Strasse

Die Kantonsstrasse im Ausbauabschnitt ist als Hauptstrasse Nr. 3 Bestandteil des Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Als Strassenzug von kantonaler sowie interkantonalen Bedeutung mit Durchgangsfunktion verbindet sie Lachen mit Galgenen sowie Siebnen und stellt eine wichtige

Verkehrsachse im Bezirk March dar, insbesondere als Zubringer zum Autobahnanschluss Lachen in der Untermarch.

3.2 Verkehrliche Belastung

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV 2022) auf dem Projektabschnitt beträgt rund 16 450 Fahrzeuge/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 5 %.

3.3 Baulicher Zustand der Anlage

Die Strassenanlage mit dem heutigen Querschnitt wurde vermutlich in den 1940-er Jahren letztmals umfassend saniert und ausgebaut. Seither sind in diesem Strassenabschnitt im Wesentlichen nur noch Belagssanierungen durchgeführt worden. Der Bachdurchlass Mosenbach wurde im Jahr 1977 neu erstellt, die Aufweitung mit Linksabbiegespuren zwischen Altersheim- und Martinstrasse in den 1960-er Jahren. Baulich ist die Strassenanlage am Ende ihrer Lebensdauer angelangt.

3.4 Ausnahmetransportroute

Die Hauptstrasse Nr. 3 ist Bestandteil einer Ausnahmetransport-Route des Typs II b. Die Strasse kann mit einem Gesamtgewicht von bis zu 240 t respektive einer Achslast von 20 t befahren werden. Im Grundsatz entspricht die heutige Anlage damit den einschlägigen Anforderungen.

3.5 Situation Langsamverkehr

Die bestehende Kantonsstrasse weist eine Breite von rund 7.00 m auf. Im Ausserortsbereich, entlang des südlichen Strassenrandes, verläuft eine markierte, niveaugleiche Fussgängerfläche mit einer Breite von 1.70 m. Ein separater Velostreifen ist hingegen nicht vorhanden. Die Führung des leichten Zweiradverkehrs erfolgt im Mischverkehr und ist bei der gegebenen Verkehrsmenge und dem regen Berufs- und Freizeitveloverkehr verkehrssicherheitstechnisch ungenügend.

3.6 Verkehrssicherheit

Der vorliegende Strassenabschnitt ist nicht als Unfallschwerpunkt bekannt. Der Strassenabschnitt entspricht jedoch nicht mehr den technischen Anforderungen an eine leistungsorientierte Hauptverkehrsstrasse, dies insbesondere bezüglich der Langsamverkehrsführung. Das Einbiegen bei den beiden Hauptknoten in die Kantonsstrasse stellt als Folge von deren hohen Verkehrsbelastung mit kurzen Lücken zwischen den Fahrzeugen zunehmend ein erhebliches Verkehrssicherheitsrisiko dar.

3.7 Öffentlicher Verkehr

Im Projektperimeter befindet sich die Bushaltestelle «Galgenen, Kirche», welche von der Buslinie 72.521 (Pfäffikon – Lachen – Siebnen – Uznach) sowie von der Buslinie 72.522 (Pfäffikon – Lachen – Siebnen – Reichenburg) bedient wird. Tagsüber verkehren die Busse je im Halbstundentakt. Die Haltestellen befinden sich in beiden Richtungen auf der Fahrbahn und sind noch nicht nach den Vorgaben des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, SR 151.3) ausgestaltet.

3.8 Lärmschutz

Im Projektperimeter wurde bislang keine Lärmsanierung vorgenommen.

Beim geplanten Strassenausbau handelt es sich um eine wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage im Sinne der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41).

3.9 Umwelt

Kurz vor Ende des Projektperimeters unterquert der Mosenbach die Kantonsstrasse. Anhand der Naturgefahrenkarte ist grundsätzlich von einer geringen Hochwassergefährdung auszugehen. Allerdings befinden sich einige Stellen in diesem Bereich teilweise in der mittleren Hochwassergefährdungstufe. Durch den Neubau des Durchlasses Mosenbach kann die Gefährdung durch Hochwasser indessen erheblich reduziert werden.

4. Projektbeschreibung

4.1 Konzept des Projekts

Die bestehende Kantonsstrasse wird auf dem Abschnitt zwischen dem Gigersacher (km 11.950) und dem Hornbachkreisel (km 12.750) über eine Länge von rund 800 m baulich saniert und entsprechend dem zukünftig erwarteten Verkehrsaufkommen ausgebaut. Im Projekt sind sowohl eine durchgehende Fussgänger Verbindung auf der Südseite als auch die Ausbildung von Velostreifen in beide Richtungen vorgesehen. Somit wird das letzte Teilstück der Hauptstrasse Nr. 3 zwischen Lachen und Siebnen ausgebaut und mit den Strassenquerschnitten der bereits realisierten Abschnitte in Einklang gebracht.

Im Prognosehorizont 2040 wird anhand des aktuellen Verkehrsmodells ein DTV von ca. 18 700 Fahrzeugen erwartet.

Die signalisierten Geschwindigkeitsbereiche (60 km/h zwischen Projektbeginn im Gigersacher bis zur Ortstafel Galgenen) sowie die Signalisation «GENERELL 50 km/h» ab Ortstafel bis zum Projektperimeterende beim Hornbachkreisel werden beibehalten.

Mit der Umsetzung der im Umweltbericht vorgesehenen Massnahmen wird das Projekt in der Bau- und der Betriebsphase als umweltverträglich eingestuft.

4.2 Baulicher Beschrieb

4.2.1 Linienführung / Strassenquerschnitt

Die horizontale wie auch die vertikale Linienführung der Strassenanlage entsprechen im Grundsatz der bestehenden Anlage. Durch das Projekt werden aber bestehende Zufahrten, Vorplätze von Liegenschaften und Einmündungsbereiche von Strassen projektbedingt angepasst.

Das geometrische Normalprofil sieht eine Breite der beiden Fahrbahnen von je 3.25 m vor. So dann wird beidseitig ein 1.25 m breiter Velostreifen erstellt. Die Strasse weist somit eine gesamthafte Breite von 9.00 m auf. Anstelle des teilweise markierten Trottoirs entlang des südlichen Strassenrandes wird dort durchgehend ein Trottoir mit einer Breite von 2.00 m erstellt. Zwischen der Altersheim- und der Martinstrasse wird zusätzlich nordseitig das Trottoir erneuert. Beidseitig der Strassenanlage wird ein 1.00 m breites Bankett ausgebildet, wobei jeweils 0.75 m bekiest sind. Die gesamte Breite des Strassenraums im ausserörtlichen Bereich bis zu den Grundstücksgrenzen umfasst damit 13.00 m. Innerorts im Bereich der Linksabbiegestreifen bei der Lichtsignalanlage (LSA) beträgt die gesamte Breite bis zu den Grundstücksgrenzen 17.40 m (samt Banketten von 0.70 m Breite).

4.2.2 Knoten Altersheim- und Martinstrasse

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Leistungsfähigkeit werden die beiden Knoten mit einer verkehrsgesteuerten LSA ausgestattet. Zur besseren Erkennbarkeit und aufgrund der hohen Linksabbiegefrequenzen werden in Richtung Lachen auf der Hauptstrasse Winkelmasten mit Überkopfsignalampeln realisiert.

Zur Querung der Strassenanlage können sich Fussgänger mittels Drücker bei der LSA anmelden. Die Standorte der heute bestehenden Fussgängerstreifen werden beibehalten. Auf der Hauptstrasse ist eine Mittelschutzinsel (Wartestelle) zur Überquerung der Fahrbahnen vorgesehen. Diese dient ausserhalb der Betriebszeiten der LSA der Erhöhung der Verkehrssicherheit für querende Fussgänger.

4.2.3 Langsamverkehr

Künftig wird beidseitig ein Velostreifen für den leichten Zweiradverkehr angeboten. Dadurch wird die bestehende Lücke bei der Veloweginfrastruktur von Lachen bis Dorfeingang Siebnen geschlossen.

4.2.4 Öffentlicher Verkehr

Für die im Projektperimeter verkehrenden Buslinien 72.521 und 72.522 wird die Haltestelle «Galgenen, Kirche» beidseitig als Bucht ausgestaltet. Die Bushaltestellen werden nach den Anforderungen des BehiG und der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs vom 12. November 2003 (VböV, SR 151.34) sowie der Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs vom 23. März 2016 (VAböV, SR 151.342) ausgeführt. Die Haltekanten in den Buchten werden in beiden Richtungen – auf einer Länge von 10 m – mit einer Höhe von 22 cm ausgestattet. Die restliche Haltekantenlänge wird mit einer Haltekantenhöhe von 16 cm (Anfahrtshilfe) realisiert. Die beiden Bushaltebuchten werden mit einem Personenunterstand ausgestattet, bei der nördlichen Haltestelle ist ab dem Personenunterstand bis zur Einmündung Bodenwiesweg zusätzlich eine Sichtschutzwand vorgesehen.

4.3 Lärmschutz

Das Auflageprojekt gilt als wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage gemäss Art. 8 ff. LSV. Im Rahmen des Projekts wurde deshalb ein Lärmsanierungsprojekt (LSP) gemäss eidgenössischer Umweltschutzgesetzgebung und dem Leitfaden des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) und des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) ausgearbeitet. Dieses zeigt auf, dass die gesetzlichen Lärmgrenzwerte an diversen Liegenschaften überschritten sind. Nebst den Lärmbeurteilungen im Sanierungshorizont 2040 sowie dem Massnahmenkonzept enthält das LSP-Dossier zudem die beantragten Erleichterungen.

In erster Priorität gilt es, die übermässige Lärmbelastung an der Quelle zu reduzieren (vgl. auch Art. 11 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 [Umweltschutzgesetz, USG, SR 814.01]). Im Innerortsbereich wird ab der Ortstafel Galgenen bis zum Hornbachkreisel daher ein lärmarmes Belag eingebaut, welcher den Lärm quellseitig wahrnehmbar senkt. Direkt nach dem Einbau des Belages beträgt die schalldämpfende Wirkung erfahrungsgemäss mindestens -3 dB(A). Die schalltechnische Leistung der Beläge nimmt im Laufe der Jahre jedoch ab. Am Ende der Lebensdauer wird von einer Wirkung von -1 dB(A) ausgegangen. Die Lärmreduktion von -1 dB(A) ist in den massgebenden Beurteilungspegeln berücksichtigt.

Mit einer Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit könnte die Lärmbelastung ebenfalls gesenkt werden. Die detaillierte Prüfung dieser Massnahme hat indes gezeigt, dass das aktuelle Geschwindigkeitsregime dem Strassencharakter sowie der wichtigen Verbindungsfunktion des Strassenabschnittes entspricht. Folglich würde eine tiefere Geschwindigkeit wegen der fehlenden Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer kaum eingehalten und der Lärm effektiv nur unwesentlich reduziert. Deshalb wird auf eine Temporeduktion verzichtet.

Massnahmen im Ausbreitungsbereich in Form von Lärmschutzwänden wurden im LSP ebenfalls geprüft. Aus technischen Gründen (Ortsbildschutz, Verkehrssicherheit) können jedoch keine Massnahmen im Ausbreitungsbereich umgesetzt werden.

Trotz der geplanten Lärmschutzmassnahmen (lärmarter Belag) können die Immissionsgrenzwerte (IGW) an elf Gebäuden und bei einer unüberbauten Parzelle nicht eingehalten werden. Für diese Gebäude und für die unüberbaute Parzelle wurden gemäss Art. 17 USG und Art. 14 LSV bei der Vollzugsbehörde Erleichterungen beantragt. Das Amt für Umwelt und Energie hat diese in seinem Mitbericht zum Projekt genehmigt.

An Gebäuden mit verbleibenden Überschreitungen der IGW verpflichtet die Vollzugsbehörde die Eigentümer gemäss Art. 10 LSV, die lärmempfindlichen Räume vor Schall zu dämmen. Im betroffenen Abschnitt sind an den elf Gebäuden rund 114 Schallschutzfenster einzubauen. Die Kosten der Fenstersanierungen hat der Kanton als Inhaber der wesentlich geänderten Anlage zu tragen.

Das LSP, inklusive die beantragten Erleichterungen, wurde mit der Projektgenehmigung beschlossen bzw. genehmigt.

4.4 Kunstbauten

Der Durchlass Mosenbach wies bei der Hauptinspektion im Jahr 2022 einen annehmbaren baulichen Zustand aus. Dennoch muss er in Berücksichtigung der einschlägigen Hochwasserszenarien im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojekts neu erstellt werden. Die Hochwasserbemessung mit konstruktiven Details zum Schutz vor Verkläuerungen ist im Rahmen der technischen Möglichkeiten in der Konstruktion berücksichtigt.

4.5 Naturgefahren

Vom Mosenbach geht die Gefahr eines Naturereignisses aus. Bedingt durch die bestehende Bebauung im unmittelbaren Umfeld des Mosenbachs sowie zur Minimierung der Hochwassergefahr auf der Strassenanlage wird der Durchlass dahingehend dimensioniert, dass er einem Hochwasserereignis standhält, welches im Durchschnitt einmal alle 100 Jahre eintritt («HQ100»).

4.6 Entwässerungskonzept

Die Strassenentwässerung basiert auf dem Entwässerungskonzept der Hauptstrasse Nr. 3 Lachen – Siebnen/Galgenen. Das Konzept sieht zwischen dem Autobahnanschluss Lachen bis Siebnen/Galgenen insgesamt vier Behandlungsanlagen für Strassenabwasser (SABA) vor, wobei dieses im NotüberlaufszENARIO im Freispiegelsystem in den nächstgelegenen Vorfluter geleitet wird. Das Strassenabwasser wird in beidseitig angeordneten Schlammsammlern gefasst (Dachgefälle) und in einer separaten Sammelleitung geführt. Infolge der hohen Verkehrsbelastung ist das Strassenabwasser gemäss der Richtlinie des Verbands Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA-Richtlinie) zu behandeln. Somit wird das gesammelte Strassenabwasser zunächst durch die SABA geführt, bevor es in den Vorfluter gelangt.

Aus Kapazitätsgründen und aufgrund der geforderten Einleitbedingungen beim Vorfluter sind innerhalb des Projektperimeters zwei der im obgenannten Entwässerungskonzept enthaltenen

SABA-Anlagen geplant. Der SABA «Mosenbach» wird das Strassenabwasser ab Bodenwiesweg bis Projektperimeterende zugeleitet. Zudem wird auch das Strassenabwasser der bereits ausgebauten Kantonsstrasse zwischen Kreisel Hornbach und Aarbach, mittels Dücker unter dem Mosenbach, dieser SABA zugeführt. Das ab Projektperimeterbeginn bis zum Bodenwiesweg anfallende Strassenabwasser wird in der SABA «Chürzi» behandelt. Von beiden SABA-Anlagen wird das gereinigte Strassenabwasser schliesslich dem Mosenbach zugeführt.

4.7 Werkleitungen

Sämtliche Werkleitungseigentümer wurden über das Projekt informiert.

Die bestehenden Werkleitungen im Strassenanlagenbereich wurden im Koordinationsplan erfasst. Vor der Realisierungsphase werden die betroffenen Werke hinsichtlich eines möglichen Erneuerungs- und Ausbaubedarfs ihrer Infrastrukturanlagen nochmals konsultiert. Im Rahmen der Realisierung wird mit den Werken die Detailplanung erfolgen. Allfällige Kosten in Zusammenhang mit den Werkleitungen haben deren Eigentümer zu tragen (§ 33 StraG).

4.8 Beleuchtung

Im ganzen Projektperimeter wird die bestehende Beleuchtung durch eine LED-Beleuchtung ersetzt. Der Unterhalt und der Betrieb der Strassenbeleuchtung gehen zu Lasten der Gemeinde Galgenen als Standortgemeinde (vgl. § 54 Abs. 2 StraG).

4.9 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Während der Bauarbeiten im Ausserortsbereich wird der Verkehr mittels provisorischer Verkehrsführung mehrheitlich zweispurig neben dem Baubereich vorbeigeführt.

Im Innerortsbereich sowie bei kurzzeitigen Einsätzen im Ausserortsbereich wird der Verkehr einspurig mit einer Lichtsignalanlage am Baubereich vorbeigeführt. Innerorts werden kurze Baubereiche eingerichtet, damit der Verkehrsfluss und die Zufahrten zu den Liegenschaften im Grundsatz gewährleistet werden können. Für den öffentlichen Verkehr wird eine Busbevorzugung eingerichtet.

Für die Fussgänger wird teilweise eine Umleitung eingerichtet.

Die Bauarbeiten werden insgesamt rund zwei Jahre beanspruchen. Der Einbau des Deckbelages erfolgt im Folgejahr. Mit dem Baustart ist ab Herbst 2025 oder Frühjahr 2026 zu rechnen.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag ist für die Bauhaupt- und Baunebenarbeiten mit projektbezogenen Vorausmassen anhand des Normpositionenkatalogs ausgearbeitet worden. Auf Preisbasis Januar 2023 (Genauigkeit $\pm 10\%$) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	8 500 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	1 200 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	<u>1 850 000.--</u>
Total Baukosten	Fr.	11 550 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	1 050 000.--
+ Offene Reserve (ca. 10 % der Baukosten)	Fr.	<u>1 150 000.--</u>
Total Kosten, inklusive 8.1 % MWST, brutto	Fr.	<u><u>13 750 000.--</u></u>

In den Bauhauptarbeiten sind neben den Richtkosten für den Neubau eines Kantonsstrassenabschnitts auch jene für den Bachdurchlass Mosenbach, die zwei neuen SABA sowie die Lärmschutzmassnahmen enthalten. 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 3300 m^2 Land beansprucht. Die Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt. Bei sämtlichen betroffenen Grundeigentümern liegen bereits unterzeichnete Landerwerbsverträge vor.

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

5.3 Finanzierung

5.3.1 Bundesbeiträge

Der vorliegende Strassenabschnitt ist nicht Bestandteil des subventionsberechtigten Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Deshalb können für das Vorhaben keine Bundesbeiträge geltend gemacht werden. Auch aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes gibt es keine Beiträge.

5.3.2 Beiträge Dritter

Gemäss § 49 StraG trägt der Strassenträger die Kosten für den Bau und Unterhalt seiner Strassen. Werden bauliche Massnahmen von mehreren Verursachern getragen, vereinbaren die Beteiligten die Kostenverteilung entsprechend der Interessenslage (§ 55 Abs. 1 StraG).

Beiträge Dritter können nicht geltend gemacht werden. Die Kosten für die Werkleitungen sind jedoch direkt durch die jeweiligen Werkeigentümer zu tragen.

5.3.3 Kostenaufteilung

Die vorgesehenen Sanierungs- und Ausbaumassnahmen mit Gesamtkosten von $13.75\text{ Mio. Franken}$ 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 Ortsdurchfahrt Galgenen wird die Fahrbahnfläche, inklusive Trottoir, auf diesem Abschnitt um ca. 2500 m² zunehmen. Zusätzlich ergeben sich pro Jahr jeweils Kosten im Umfang von rund Fr. 30 000.-- für den betrieblichen Unterhalt der SABA und der LSA. Die Mehrfläche erhöht die Kosten für den betrieblichen Unterhalt, inklusive Winterdienst, um ca. Fr. 12 500.-- (Richtpreis Fr. 5.-- pro Quadratmeter). Hingegen werden die Instandhaltungskosten der Anlage in den ersten Betriebsjahren sinken, bevor diese im späteren Lebenszyklus wieder ansteigen. Für den künftigen baulichen Unterhalt ist langfristig, entsprechend der Nutzungsdauer der Anlagebauteile, mit durchschnittlichen jährlichen Kosten von ca. 1.5 % des Anlagewertes bzw. der Investitionskosten zu rechnen.

5.5 Strassenbauprogramm und Aufgaben- und Finanzplan

Das Projekt ist im Strassenbauprogramm 2024–2038 (vgl. RRB Nr. 624/2023) enthalten. Die Ausgaben sind im Aufgaben- und Finanzplan 2025–2028 berücksichtigt. Diese gehen zulasten der Investitionsrechnung (Ausbaukosten Hauptstrassen) und werden der Kostenstelle 282050 auf dem Konto 5010.240 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 wurden im Rahmen des Projektgenehmigungsverfahrens geprüft. Die einschlägigen Umweltbestimmungen werden erfüllt. Folglich wurde das Projekt mit RRB Nr. 602 vom 20. August 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 13.75 Mio. Franken gerechnet. Da der Betrag von 2 Mio. Franken überschritten wird, ist der Kantonsrat für die Ausgabenbewilligung zuständig (§ 28 FHG).

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 Galgenen.
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