

Beschluss Nr. 738/2021  
Schwyz, 19. Oktober 2021 / ju

## Hauptstrasse Nr. 2: Sanierung und Ausbau der Bahnhofstrasse in Seewen Ausgabenbewilligung

### 1. Übersicht

Die Kantonsstrasse Nr. 2 zählt zu den Hauptstrassen des Kantons Schwyz. Im Bereich der Bahnhofstrasse in Seewen erreicht sie die Grenzen ihrer Lebensdauer und ist sanierungsbedürftig. Um den Verkehrsfluss auf der Strasse zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, soll die heutige Strasseninfrastrukturanlage gleichzeitig mit der Sanierung auf einer Länge von rund 400 m im Querschnitt um einen Fahrsteifen (Mehrzweckstreifen) verbreitert werden. Das bestehende Trottoir wird um die Mehrzweckstreifenbreite bergseitig verschoben und voll ausgebaut.

Nachdem der Regierungsrat das Projekt mit Beschluss Nr. 736 vom 19. Oktober 2021 genehmigt hat und die notwendigen Landerwerbsverträge unterzeichnet sind, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 4.985 Mio. Franken unterbreitet werden. Nach Gutheissung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist geplant, mit dem Strassenausbau nach Inbetriebnahme des Vollanschlusses Steinerstrasse und damit voraussichtlich im Jahr 2024 zu beginnen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die beiliegende Vorlage anzunehmen.

### 2. Ausgangslage

#### 2.1 Basis des Projekts

Der Projektperimeter auf der Hauptstrasse Nr. 2, Bahnhofstrasse Seewen, Schwyz, umfasst eine effektive Baulänge von ca. 420 Meter und erstreckt sich vom Einmünder Riedmattli bis zur Einmündung Kirchweg. Der Abschnitt ist heute in den Spitzenstunden stark belastet und sanierungsbedürftig. Neben der allgemeinen Verkehrszunahme wird dieser Abschnitt künftig vor allem durch die Entwicklung des Zeughausareals Seewen Mehrverkehr ausgesetzt. Mit der Inbetriebnahme des Vollanschlusses Steinerstrasse und einem Ausbau der Bahnhofstrasse kann der Verkehrsfluss

künftig sichergestellt werden. Dies ist auch eine Voraussetzung dafür, dass der öffentliche Verkehr die Fahrplaneinhaltung gewährleisten kann.

## 2.2 Umfeld des Projekts

Durch die Inbetriebnahme des Vollanschlusses Steinerstrasse werden Verkehrsverlagerungen erwartet. Der Knoten Bahnhof-/Bienenheimstrasse wird dadurch weniger belastet. Infolge der Entwicklung des Zeughausareals Seewen wird die Verkehrsbelastung der Bahnhofstrasse Seewen in den Spitzenstunden indes auch künftig hoch bleiben.

## 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 auf der Gemeinde Schwyz öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 49 vom 4. Dezember 2020. Gegen das Projekt gingen drei Einsprachen ein. Zwei Einsprachen wurden nach Verhandlungen schriftlich zurückgezogen. Eine Einsprache wurde im Rahmen der Projektgenehmigung durch den Regierungsrat vollumfänglich abgewiesen. Dieser Beschluss ist aktuell indes noch nicht rechtskräftig. Mit Schreiben vom 11. Januar 2021 stimmte der Gemeinderat Schwyz dem Bauprojekt ohne Einwände zu.

## 3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

### 3.1 Bedeutung der Strasse

Die Kantonsstrasse Nr. 2 zählt zu den Hauptstrassen des Kantons Schwyz. Der Ausbauabschnitt auf der Bahnhofstrasse in Seewen mit einer effektiven Baulänge von 420 Meter liegt innerorts und nimmt aus verkehrstechnischer Sicht eine regionale verbindende Funktion wahr.

### 3.2 Verkehrliche Belastung

Im Jahr 2018 lag der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) auf der Bahnhofstrasse in Seewen bei ca. 15 600 Fahrzeugen, wobei der Lastwagenanteil ca. 5 bis 8 % ausmacht.

### 3.3 Baulicher Zustand der Anlage

Die Bahnhofstrasse ist baulich sanierungsbedürftig. Zu den Mängeln zählen Schwachstellen im Oberbau mit entsprechenden Spurrillen im Belag. Auch die Sammelleitungen der Strassenentwässerungsanlage befinden sich in einem baulich schlechten Zustand.

### 3.4 Situation Langsamverkehr

Fahrräder werden auf der Bahnhofstrasse heute im Mischverkehr geführt. Einige Richtungsbeziehungen für Fahrradfahrer werden nicht über den Kreisel Acherli geführt. Diese führen ab dem Riedmattli beziehungsweise ab der Badstrasse wieder auf die Bahnhofstrasse. Im gesamten Projektperimeter verläuft ein einseitiges Trottoir, auf dem Wanderwege ausgeschildert sind.

### 3.5 Verkehrssicherheit

Die Unfallauswertung zeigt auf, dass sich innerhalb des Projektperimeters die meisten Unfälle im Zusammenhang mit Linksabbiegen ereignen. Mehrheitlich bleibt es bei Sachschäden, aber auch einige wenige Personenschäden sind zu verzeichnen.

### 3.6 Öffentlicher Verkehr

Im Projektabschnitt verkehren vier Buslinien der Auto AG Schwyz. Es handelt sich um die Linie 501 (Arth-Goldau-Lauerz-Schwyz-Muotathal), die Linie 503 (Seewen Markt-Schwyz Bahnhof-Ibach-Rickenbach), die Linie 508 (Seewen Markt-Schwyz-Brunnen-Gersau) sowie die Schnellbuslinie 526 (Brunnen-Schwyz-Goldau-Rotkreuz). Während der Hauptbetriebszeiten verkehren diese Buslinien in der Regel im Halbstunden-Takt, dies jedoch zeitversetzt. Die Schnellbuslinie verkehrt in der Regel während der abendlichen Hauptverkehrszeit.

### 3.7 Umwelt

Ab km 30.710 bis zum Ende des Projektperimeters liegt die Bahnhofstrasse im Gewässerschutzbereich A<sub>U</sub>. Der restliche Teil des Projektperimeters liegt ausserhalb eines Gewässerschutzbereiches.

Auf den Projektperimeter entfallen sodann zwei Eintragungen im Kataster der belasteten Standorte (KbS).

### 3.8 Lärmschutz

Der betroffene Projektabschnitt gilt als lärmsaniert. Ein entsprechendes Lärmsanierungsprojekt wurde mit Beschluss Nr. 33 vom 19. Januar 2016 vom Regierungsrat genehmigt und in der Folge umgesetzt.

### 3.9 Naturgefahren

Bedingt durch den Siechenbach liegt die Bahnhofstrasse ab Beginn des Projektperimeters bis km 30.610 in der Zone der geringen Gefährdung für Hochwasser.

## 4. Projektbeschreibung

### 4.1 Konzept des Bauprojekts

Die heutige Strasseninfrastrukturanlage wird im Querschnitt um einen Fahrstreifen (Mehrweckstreifen) verbreitert. Das bestehende Trottoir wird um die Mehrweckstreifenbreite bergseitig verschoben und voll ausgebaut. Der geplante Mehrweckstreifen dient einerseits als Linksabbiegespur für die Quartiererschliessungen und andererseits dazu, sicherer und mit gebührendem Abstand an den Fahrradfahrern vorbeizufahren. Mit dem Ausbau werden auch die Aspekte des Umweltschutzes, insbesondere der Strassenentwässerung, berücksichtigt. Im Prognosehorizont 2040 wird anhand des aktuellen Verkehrsmodells ein DTV von ca. 18 400 Fahrzeugen erwartet.

### 4.2 Strassenbau

Die horizontale sowie die vertikale Linienführung werden der heutigen Strassenanlage weitgehend angepasst und erfahren nur minimale Anpassungen. Die Fahrbahnen werden jeweils mit einer Breite von 3.25 Meter erstellt. Der zusätzliche Mehrweckstreifen wird zwischen beiden Fahrbahnen mit einer Breite von 2.00 Meter ausgeführt. Auf dem Mehrweckstreifen werden jeweils in

den Knotenbereichen Trenninseln eingebaut. Diese dienen als Sicherheitselemente für linksabbiegende Fahrzeuge, damit für entgegenkommende Fahrzeuglenker eine klare Zuteilung ihrer Fahrbahn erkennbar ist. Die Trenninseln tragen im Weiteren dazu bei, dass der Mehrzweckstreifen nicht durchwegs als Überholstreifen genutzt werden kann.

Liegenschaftsseitig wird entlang der Strassenanlage ein vollausgebautes Trottoir von 2 Metern Breite erstellt. Bis auf den Kirchweg führt das Trottoir jeweils als vortrittsberechtigter Fläche über die Erschliessungsstrassen. Dies betrifft insbesondere auch die Bienenheimstrasse, die durch den Vollanschluss Steinerstrasse künftig eine deutliche Entlastung des Verkehrs erfahren wird und somit künftig nur noch als Quartiererschliessung dient. Im Knotenbereich des Kirchwegs bleibt die Fussgängerführung mit dem hinter liegenden Fussgängerstreifen unverändert.

Durch die Verbreiterung der Strassenanlage müssen bestehende Zufahrten und Vorplätze der Liegenschaften, die direkt ab der Bahnhofstrasse erschlossen sind, angepasst werden. Durch die Neuorganisation des Vorplatzes zweier Grundstücke konnte eine gemeinsame Erschliessung erwirkt werden. Damit wird die Bahnhofstrasse um eine Ein- und Ausfahrt ab privaten Grundstücken reduziert.

#### 4.3 Öffentlicher Verkehr

Die Verkehrssimulation für den Prognosezustand zeigt auf, dass sich durch den Einbau des Mehrzweckstreifens der Verkehrsfluss im Projektabschnitt deutlich verbessert. Davon profitiert insbesondere der öffentliche Verkehr in den Spitzenstunden. Somit kann die Fahrplanstabilität auch weiterhin gewährleistet werden.

#### 4.4 Kunstbauten

Für den baulichen Unterhalt der Unterführung Badstrasse ist die Gemeinde Schwyz zuständig. Diese plant, bauliche Unterhaltsarbeiten ab 2022 durchzuführen. In diesem Zusammenhang werden auch vom vorliegenden Bauprojekt ausgehende Anpassungen integriert und realisiert. Diese umfassen eine geringfügige Verbreiterung der Überführungsplatte und der Stützkonstruktionen sowie die Verlegung des bestehenden Treppenaufganges.

Bei der Personenunterführung Seewen obliegt der bauliche Unterhalt dem Kanton und der SBB, wobei die Parzellengrenze die entsprechenden Zuständigkeiten absteckt. Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bauprojekt wird der bauliche Unterhalt der Personenunterführung Seewen innerhalb des Kantonsgrundstückes vorgenommen. Um bessere Sichtverhältnisse im Knotenbereich des Kirchwegs in Richtung Bahnhof Schwyz zu erreichen, wird die Treppe der Personenunterführung Seewen aufgehoben. Die Nutzung der Personenunterführung bleibt über die bergseitig bestehende Rampe weiterhin gewährleistet. Im Rahmen des Strassenprojektes Bahnhof Schwyz ist abschliessend zu klären, inwiefern die Personenunterführung an die Anforderungen des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (BehiG, SR 151.3) anzupassen ist.

#### 4.5 Lärmschutz

Beim Ausbau der Bahnhofstrasse Seewen mit einem Mehrzweckstreifen handelt es sich aus lärmrechtlicher Sicht um eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage. Demzufolge ist nach dem Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01) und der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) ein neues Lärmsanierungsprojekt erarbeitet worden. Die sich daraus ergebenden Massnahmen werden mit dem vorliegenden Projekt umgesetzt.

#### 4.6 Entwässerungskonzept

Bedingt durch die Verkehrsbelastung der Bahnhofstrasse im Prognosezustand muss nach der Richtlinie „Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter“ des Verbands Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA) das anfallende Regenwasser der Strassenanlage behandelt werden, bevor es in ein oberirdisches Gewässer/eine Meteorwasserleitung eingeleitet werden kann. Das Strassenabwasser wird in spezielle Schlamm-sammler mit Filtersäcken eingeleitet. Die Filtersäcke müssen periodisch gewartet und erneuert werden.

Ab dem Hochpunkt im Bereich der Bienenheimstrasse führen Sammelleitungen der Strassenentwässerung einerseits Richtung Acherlikreisel und andererseits in Richtung Bahnhof Schwyz. Die Sammelleitung in Richtung Acherli wird im Bereich des Kreisels Acherli in eine bestehende Sauerwasserleitung eingeleitet, welche in die Seeweren entwässert. Die Sammelleitung in Richtung Bahnhof Schwyz wird bei der Realisierung des Projekts Bahnhof Schwyz an die inzwischen erstellte Meteorwasserleitung Seewenfeld bis Seeweren angeschlossen. Bis zur Realisierung des Projekts Bahnhof Schwyz wird das Strassenabwasser beim Projektende wie heute in die Schmutzwasserkanalisation eingeleitet.

#### 4.7 Umwelt

Die Ausführung von Arbeiten innerhalb der belasteten Standorte haben gemäss Art. 13 der Verordnung über die Sanierung von belasteten Standorten vom 26. August 1998 (AltIV, SR 814.680) zu erfolgen.

#### 4.8 Werkleitungen / Beleuchtung

Sämtliche Werkleitungseigentümer sind über das Projekt informiert. Die Anlagen von Gas, Wasser, Schmutzwasser, Elektrizität, Fernwärme und Telefon 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 durchgehend mit einer Strassenbeleuchtung in LED Technik ausgestattet. Bedingt durch die Verbreiterung der Strassenanlage werden die Kandelaberstandorte angepasst. Der Unterhalt der Strassenbeleuchtung geht zulasten der Gemeinde Schwyz (vgl. § 54 Abs. 2 StraG).

#### 4.9 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Während der Realisierung des Ausbauabschnittes muss zwischen dem Kreisel Acherli und dem Knoten Mythenblick mit Verkehrsbehinderungen gerechnet werden. Entsprechend werden im Umfeld Umfahrungsmöglichkeiten signalisiert.

Der Bauablauf teilt sich grundsätzlich in drei Teilphasen auf. Der Strassenquerschnitt wird jeweils in einen Baubereich und zwei Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) aufgeteilt, so dass der örtliche Verkehr auf der Bahnhofstrasse in beide Richtungen weiterhin fliesen kann. Um die Bauzeit möglichst kurz zu halten, muss mit kurzzeitigen Lichtsignaleinsätzen gerechnet werden, insbesondere in der Nacht. Über die gesamte Realisierungsdauer ist vorgesehen, dass der Fussgänger- und Veloverkehr über die parallel verlaufenden Quartierstrassen (Alte Gasse und Rütistrasse) geführt wird. Der öffentliche Verkehr wird bei Lichtsignaleinsätzen mit Busbevorzugung gesteuert. Situationsbedingte Änderungen der Verkehrsführung bleiben vorbehalten.

Die Bauzeit wird sich mit dem etappenweisen Vorgehen mit Nachtarbeit gemäss heutigem Erkenntnisstand über ca. 20 Monate erstrecken.

Mit den Bauarbeiten wird erst nach Inbetriebnahme des Vollanschlusses Steinerstrasse und somit voraussichtlich im Frühjahr 2024 gestartet.

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

|                                                       |                         |
|-------------------------------------------------------|-------------------------|
| A) Bauhauptarbeiten                                   | Fr. 2 540 000.--        |
| B) Baunebenarbeiten                                   | Fr. 460 000.--          |
| C) Dienstleistungen                                   | <u>Fr. 550 000.--</u>   |
| Total Baukosten                                       | Fr. 3 550 000.--        |
| D1) Landerwerb, Entschädigungen                       | Fr. 600 000.--          |
| D2) Kauf Liegenschaft GB Nr. 658 Schwyz (Rosengarten) | Fr. 535 000.--          |
| + Offene Reserve (circa 10 % der Baukosten)           | <u>Fr. 300 000.--</u>   |
| Total Kosten, inklusive 7.7 % MWST, brutto            | <u>Fr. 4 985 000.--</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.

Nach § 25 Abs. 2 Bst. a des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 (FHG, SRSZ 144.110) gilt die Umwandlung von Finanz- in Verwaltungsvermögen als Ausgabe. Im Jahr 2012 hat der Kanton die Liegenschaft GB Nr. 658 (Rosengarten) für die Sanierung der Bahnhofstrasse vorsorglich gekauft und ins Finanzvermögen überführt. Die Liegenschaft wird für die Verbreiterung der Strasse benötigt und ist deshalb nunmehr ins Verwaltungsvermögen zu übertragen und in die Ausgabensumme miteinzurechnen. Massgebend ist der Verkehrswert, der dem damaligen Kaufpreis von Fr. 535 000.-- entspricht.

### 5.2 Landerwerb

Für das Projekt werden insgesamt rund 500 m<sup>2</sup> (Dritt-)Land beansprucht. Die Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt. Mit sämtlichen betroffenen Grundeigentümern konnten letztendlich gütliche Einigungen getroffen werden. Die unterzeichneten Landerwerbsverträge liegen 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

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

In der 3. Generation des Agglomerationsprogrammes des Bundes war das vorliegende Projekt bereits als Massnahme enthalten. Anhand des Prüfberichtes wurde eine finanzielle Beteiligung in Aussicht gestellt, das Vorhaben wegen des damaligen Reifegrades indes der B-Priorität zugeteilt. Dies bedeutet, dass eine erneute Eingabe bei entsprechendem Reifegrad zu erfolgen hat. In der 4. Generation des Agglomerationsprogramms wurde das Projekt per Mitte Juni 2021 wiederum eingereicht. Es kann somit weiterhin damit gerechnet werden, dass sich der Bund an den Kosten beteiligen wird. Allerdings wird dies erst anhand des Prüfberichtes der 4. Generation, der gegen Ende 2023 erwartet wird, definitiv feststehen.

#### 5.4 Folgekosten

Nach der Realisierung des Ausbaus der Bahnhofstrasse wird die Strasseninfrastrukturfläche um ca. 800 m<sup>2</sup> zunehmen. Die Mehrfläche sowie der zusätzlich anfallende Unterhalt für die Strassenentwässerung erhöhen die Kosten für den Betrieb, inkl. Winterdienst, um rund Fr. 4000.-- (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 5010.517 (Bahnhofstrasse Seewen, Schwyz) 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 wurde mit RRB Nr. 736 vom 19. Oktober 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, insbesondere auch der Langsamverkehrsteilnehmer, erhöht.

### 7. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

#### 7.1 Zuständigkeit

Gemäss § 28 FHG 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 Kein Referendum

Gemäss § 53 Abs. 3 der Verfassung des Kantons Schwyz vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) entscheidet der Kantonsrat über neue einmalige Ausgaben bis 5 Mio. Franken und neue jährlich wiederkehrende Ausgaben bis Fr. 500 000.-- abschliessend.

Die vorliegende Ausgabenbewilligung unterliegt somit nicht dem 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