

Beschluss Nr. 965/2022

Schwyz, 13. Dezember 2022 / jh

Hauptstrasse Nr. 2b: Sanierung der Schwyzerstrasse Ingenbohl
Ausgabenbewilligung

1. Übersicht

Die Kantonsstrasse Nr. 2b, Schwyzerstrasse, in Ingenbohl zählt zu den Hauptstrassen des Kantons Schwyz. Die Strasse hat die Grenze der Lebensdauer erreicht und soll auf dem Abschnitt zwischen dem SBB-Viadukt und dem Kreisel Gätzli, km 25.850 – km 26.350, komplett saniert werden.

Im Rahmen der Totalsanierung soll das Verkehrsregime für den Rad- und Fussverkehr optimiert werden. Anstelle der heutigen beidseitigen Rad-/Gehwege werden deshalb beidseits Trottoirs und Radstreifen angeordnet. Nebst der Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sollen die Bushaltestellen durch eine behindertengerechte Ausgestaltung verbessert werden. Die Strassenentwässerung muss ersetzt und das anfallende Strassenabwasser künftig vor der Einleitung in den Vorfluter behandelt resp. gereinigt werden. Weiterer Projektbestandteil ist die Eindeckung des Chlosterbachs, welche ebenfalls erneuert und instandgesetzt wird.

Nachdem der Regierungsrat das Projekt mit Beschluss vom 29. November 2022 genehmigt hat und die notwendigen Landerwerbsverträge bis auf wenige Ausnahmen unterzeichnet sind, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 7.16 Mio. Franken beantragt werden. Nach Gutheissung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist geplant, sämtliche Unternehmer zu beschaffen und mit dem Strassenausbau im Frühjahr 2024 zu beginnen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die beiliegende Ausgabenbewilligung anzunehmen.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Der Projektperimeter auf der Hauptstrasse Nr. 2b in Ingenbohl umfasst eine effektive Baulänge von rund 500 m und erstreckt sich vom SBB-Viadukt bis zum Kreisel Gätzli. Die Strasse hat die Grenze ihrer Lebensdauer erreicht und soll komplett saniert werden.

2.2 Umfeld des Projekts

Die Schwyzerstrasse dient bei Unterhaltsarbeiten und bei Störfällen als Ausweichroute für den Durchgangsverkehr der Nord-/Südachse von Küssnacht herkommend auf der Autobahn A4 zur Axenstrasse.

2.3 Projektgenehmigung

Gemäss § 15 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 Schwyzerstrasse Ingenbohl wurde während 20 Tagen bei der Gemeinde Ingenbohl öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 22 vom 3. Juni 2022. Mit Protokollauszug vom 27. Juni 2022 stimmte der Gemeinderat Ingenbohl dem Bauprojekt ohne Einwände zu.

Gegen das Projekt gingen vier Einsprachen ein. Eine Einsprache wurde noch vor der Einspracheverhandlung zurückgezogen. Nach durchgeführten Einspracheverhandlungen, zusätzlichen Abklärungen und weiterer Korrespondenz wurden zwei weitere Einsprachen mittels schriftlicher Erklärung zurückgezogen. Auf die vierte Einsprache wurde im Rahmen der Projektgenehmigung durch den Regierungsrat vom 29. November 2022 mangels Legitimation nicht eingetreten.

3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

3.1 Bedeutung der Strasse

Die Kantonsstrasse Nr. 2b zählt zu den Hauptstrassen des Kantons Schwyz. Der Projektabschnitt liegt im Innerortsbereich der Gemeinde Ingenbohl und führt ab dem SBB-Viadukt bis zum Kreisel Gätzli beim Autobahnanschluss A4 Brunnen. Sperrungen bei einem Störfall oder bei Bauarbeiten am nahen «Mositunnel» (Verbindung Axenstrasse – Nationalstrasse A4) sind zu berücksichtigen, da allfällige Verkehrsumleitungen durch Brunnen und somit über den betrachteten Strassenabschnitt führen.

3.2 Verkehrliche Belastung

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) beträgt im IST-Zustand (2019) rund 16 300 Fahrzeuge/Tag. Für das Jahr 2035 werden ca. 20 000 Fahrzeuge/Tag prognostiziert.

3.3 Baulicher Zustand der Strasse

Die Schwyzerstrasse in Ingenbohl ist im Abschnitt SBB-Viadukt bis Kreisel Gätzli in einem sehr schlechten Zustand. Der bestehende Betonbelag (aus den Jahren 1965/66) wurde im Jahr 2003

mit einem Mikrobelaag überzogen. Aufgrund des schlechten Zustandes der Betonplatten ist ein erhöhter baulicher Unterhalt notwendig. Die Verkehrsführung des Radverkehrs ist in verschiedenen Knotenbereichen nicht ideal. Ebenfalls unbefriedigend ist die Anordnung der bestehenden Bushaltestellen, welche zudem nicht den Vorgaben des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (BehiG, SR 151.3) entsprechen.

Aufgrund des DTV ist die Belastungsklasse des Strassenabwassers gemäss der VSA-Richtlinie Regenwasserentsorgung als «hoch» einzustufen. Strassenabwasser mit der Belastungsklasse «hoch» ist gemäss VSA-Richtlinie vor der Einleitung in ein oberirdisches Gewässer zu behandeln.

3.4 Ausnahmetransport-Route

Die Hauptstrasse Nr. 2b ist Bestandteil einer Ausnahmetransportroute des Typs II B, bei welcher eine lichte Höhe von 4.80 m sowie eine lichte Breite von 5.00 m gefordert werden. 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 diesen Anforderungen.

3.5 Verkehrssicherheit

Das Verkehrsregime im Projektperimeter besteht aus zwei Fahrbahnstreifen von je 3.50 m Breite, einem Mehrzweckstreifen von ca. 2.30 m Breite und beidseitig angeordneten und abgetrennten Rad-/Gehwegen mit variabler Breite (minimale Breite 3.00 m). Dieses Regime stellt ein latentes Unfallrisiko zwischen Radverkehr und abbiegendem motorisiertem Individualverkehr dar. Auch die vielen Einfahrten der privaten, teilweise auch zu Gewerbebezwecken genutzten Grundstücke bedeuten ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsrisiko.

Anhand der Unfallstatistik ist ersichtlich, dass sich vom 1. Januar 2018 bis Ende Juni 2022 acht registrierte Verkehrsunfälle ereigneten, wobei es sich um Schleuder- oder Selbstunfälle (3), Einbiegeunfälle (2), Abbiegeunfälle (2) und Auffahrunfälle (1) handelte. Jedoch ist der Projektperimeter laut Unfallstatistik kein eigentlicher Unfallschwerpunkt.

3.6 Situation Langsamverkehr

Der Langsamverkehr wird heute auf beidseits angeordneten kombinierten Rad-/Gehwegen geführt. Durch die einmündenden Nebenstrassen, Zufahrten zu Gewerbebetrieben und die vielen Privatzufahrten erweist sich dieses Verkehrsregime sicherheitstechnisch als mangelhaft.

3.7 Öffentlicher Verkehr

Auf dem Sanierungsabschnitt befindet sich die Bushaltestelle «Ingenbohl Klosterstrasse» der Buslinien 502 und 508. Während der Hauptverkehrszeiten von Montag bis Samstag verkehren die Busse in der Regel im Viertelstundentakt. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten sowie an Sonntagen verkehren die Busse im Halbstundentakt. In beide Fahrrichtungen sind Busbuchten vorhanden, wobei die Busbucht in Fahrtrichtung Brunnen gleichzeitig auch Vorplatzbereich resp. Zufahrt zu hinterliegenden Liegenschaften darstellt. Die bestehenden Bushaltekannten sind nicht behindertengerecht ausgestaltet.

3.8 Umwelt

Der Projektperimeter befindet sich gemäss Gewässerschutzkarte innerhalb des Gewässerschutzbereichs A_u. Gemäss Kataster der belasteten Standorte (KbS) sind im Projektperimeter keine belasteten Standorte verzeichnet.

3.9 Lärmschutz

Die Lärmsanierung für den vorliegenden Abschnitt erfolgte im übergeordneten Lärmsanierungsprojekt «Hauptstrasse Nr. 2b, Abschnitt Langmatt – A4 Anschluss, Gemeinde Ingenbohl» vom 9. April 2021 und wurde am 15. März 2022 durch den Regierungsrat genehmigt.

Entlang der Schwyzerstrasse sind gemäss Lärmgutachten die Richtwerte für Lärm überschritten. Es ist deshalb im Zusammenhang mit der Sanierung der Strasse ein lärmarmes Belag einzubauen.

3.10 Naturgefahren

Ein Teil des Projektperimeters ist einer Restgefährdung Murgang/Hochwassergefahr ausgesetzt, im Übrigen sind keine Gefährdungen zu verzeichnen.

4. Projektbeschreibung

4.1 Konzept des Projekts

Ursprünglich war geplant, das bestehende Langsamverkehrskonzept mit beidseitig angeordneten kombinierten Rad-/Gehwegen beizubehalten. In seiner Vernehmlassung vom Mai 2015 zum kantonalen Radroutenkonzept forderte der Gemeinderat Ingenbohl für den Projektperimeter der Schwyzerstrasse die Prüfung einer Lösung mit Radstreifen und Trottoir. In der weiteren Projektarbeit wurden die beiden Varianten gegenübergestellt. Das System mit Radstreifen und Trottoir schloss in der Bewertung klar besser ab. Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr kann erhöht werden, da die Situation bei Strassenzufahrten und privaten Einmündungen verbessert wird. Ausserdem hat die Zunahme von E-Bikes zur Folge, dass die gefahrene Geschwindigkeit des Radverkehrs zugenommen hat, was einen zusätzlichen negativen Einfluss auf die Sicherheit des bestehenden Systems hat. Aus einem Austausch zwischen kantonalen Ämtern, der Gemeinde Ingenbohl, der Gemeindeschule und dem VCS Schwyz im Januar 2016 ging die Empfehlung hervor, die Variante Radstreifen und Trottoir weiterzuverfolgen.

Die signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h wird beibehalten.

4.2 Strassenbau

Damit der Wasserabfluss funktioniert, sollte das Längsgefälle mindestens 0.5 % Neigung aufweisen. Da das Längsgefälle im Projektperimeter sehr gering ist, wird für den Wasserabfluss ein künstliches Längsgefälle entlang der Fahrbahnränder geschaffen.

Mit dem Wechsel der Verkehrsregimes wird der Strassenquerschnitt neu aufgeteilt. Der Regelquerschnitt weist neu zwei Fahrbahnstreifen von je 3.25 m Breite, je Fahrtrichtung einen Radstreifen mit einer Breite von 1.25 m sowie beidseitige Trottoirs von mindestens 2.00 m Breite auf. Zusätzlich wird ein Mehrzweckstreifen in der Mitte mit einer Breite von 2.50 m angeordnet.

Der Ausbau ist unter Einhaltung der Schweizer Normen und Vorschriften, insbesondere der Normen des Schweizerischen Verbandes für Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sowie des Strassenverkehrsrechts, 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 ergänzend berücksichtigt werden. Der vorliegend gewählte Normalquerschnitt lehnt sich an die Normalien des Kantons Schwyz an.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Eine behindertengerechte Umgestaltung der Bushaltestelle an der heutigen Stelle, in Fahrtrichtung Brunnen, gemäss den Vorgaben des BehiG ist nicht möglich. Die Haltekante wird deshalb rund 30 m in Richtung Brunnen, vor die Liegenschaft KTN 1445, verschoben. Andere Standorte für eine Busbucht fallen in der näheren Umgebung nicht in Betracht resp. sind zu weit von den Wunschlinien und Zielen des Fussgängerverkehrs entfernt.

Der Fussgängerstreifen wird am heutigen Standort belassen, da dieser auf der Wunschlinie liegt und sich bewährt hat. Der erforderliche Abstand zum Knoten zur Wahrung der benötigten Sichtweiten wird eingehalten.

Aufgrund der Rahmenbedingungen in Fahrtrichtung Brunnen lässt sich nur eine Haltekantenhöhe von 16 cm, als minimaler BehiG-Standard, umsetzen. Das heisst, dass das Ein- und Aussteigen mithilfe einer Rampe erfolgt. Der Wartebereich weist eine genügend grosse Manövrierfläche auf. Ein niveaufreier Einstieg mit einer Haltekantenhöhe von 22 cm könnte nur mit einer Fahrbahnhaltestelle realisiert werden. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in den Stosszeiten wurde diese Option jedoch verworfen.

Die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Schwyz, welche unmittelbar beim Knoten Schwyzer-/Klosterstrasse liegt, wird nicht verschoben, deren Elemente werden allerdings soweit möglich optimiert. Die Geometrie der horizontalen Linienführung lässt aufgrund der angrenzenden Grundstücke nur einen geringfügigen Spielraum für Verbesserungen. Eine hohe Haltekante für einen autonomen Zustieg von 22 cm ist nicht machbar, da die benötigte Anfahrtshilfe (Kantenfahrt) aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse (Einmündung Klosterstrasse) nicht realisierbar ist. Ausserdem ist das Überstreichen des Busses über das Trottoir resp. den Haltebereich mit 22 cm Höhe nicht möglich. Eine Haltekante von 16 cm Höhe als minimaler Standard kann umgesetzt werden. Eine Verschiebung der Haltekante ist aufgrund der Fussgängerströme resp. ihrer Wunschlinien nicht sinnvoll. Eine alternative Anordnung in der näheren Umgebung wurde aufgrund der Rahmenbedingungen mit den angrenzenden Liegenschaften sowie dem hohen Verkehrsaufkommen (DTV von ca. 20 000 Fahrzeugen im Jahr 2035) verworfen.

4.4 Kunstbauten

Die Eindeckung des Chlosterbachs südwestlich des Knotens Schwyzer-/Klosterstrasse tangiert die Fahrspur und den Rad-/Gehweg. Dieses Bauwerk wurde deshalb in die Planung des vorliegenden Projektes miteinbezogen.

Im Rahmen der Sanierung der Schwyzerstrasse wird die Eindeckung Chlosterbach erneuert. Die Eindeckung verläuft teilweise unter dem bestehenden Gehweg entlang der Schwyzerstrasse. Eine Offenlegung des Baches ist deshalb nicht möglich.

Die Wände der Widerlager werden nur lokal instandgesetzt. Die Deckenplatte hingegen wird neu erstellt. Die Arbeiten an der Eindeckung Chlosterbach erfolgen im Rahmen des Gesamtprojekts der Sanierung Schwyzerstrasse. Die Arbeiten müssen zwingend mit dem Bau der Lärmschutzwand bei der Klosterstrasse 2 koordiniert erfolgen.

4.5 Lärmschutz

Infolge des vorliegenden Strassenprojektes ist keine Veränderung des Strassenlärms zu erwarten.

Die Lärmschutzmassnahmen im Projektperimeter wurden – wie bereits erwähnt – im separaten und genehmigten Projekt «Hauptstrasse Nr. 2b, Abschnitt Langmatt – A4 Anschluss, Gemeinde

Ingenbohl» behandelt. Die geplante Lärmschutzwand bei der Klosterstrasse 2 wurde als Drittprojekt in das vorliegende Projekt integriert. Die Arbeiten für die Sanierung Schwyzerstrasse und die Eindeckung Chlosterbach müssen zwingend mit dem Bau der Lärmschutzwand koordiniert erfolgen. Die Lärmemissionen während der Bauphase bewegen sich im üblichen Rahmen.

4.6 Entwässerungskonzept

Die Entwässerung der Strasse muss komplett erneuert und der neuen Strassengeometrie angepasst werden. Da der DTV 2035 bei ca. 20 000 Fahrzeugen/Tag liegt, ist die Belastungsklasse des Strassenabwassers gemäss der VSA-Richtlinie Regenwasserentsorgung als «hoch» einzustufen. Aufgrund dessen ist das Strassenabwasser vor der Einleitung in ein oberirdisches Gewässer zu behandeln.

In einem Variantenstudium wurden mögliche Lösungen geprüft und einander technisch und finanziell gegenübergestellt. Ebenso wurde aufgezeigt, welchem Vorfluter (Klosterbächli / Leewasser) das behandelte Strassenwasser zugeführt werden kann. Als Bestvariante stellte sich die Lösung «Schlammsammler mit Filtersäcken» heraus, welche im Zuge des Strassenausbaus umgesetzt wird. Das gereinigte Strassenabwasser wird, wie bestehend, in den Vorfluter Leewasser eingeleitet.

Infolge der vorhandenen, sehr geringen Gefällsverhältnisse sowie der Höhengebundenheit des Anschlusspunktes an den Vorfluter wird die Strassenentwässerung auf zwei Transportleitungen aufgeteilt. Da das Längsgefälle der Strassenoberfläche gering ist, wird die Fahrbahnenentwässerung mittels künstlichem Längsgefälle der Strassenränder sichergestellt.

4.7 Umwelt

Im Projektperimeter sind keine Einbauten ins Grundwasser vorgesehen. Die bestehende, stabilisierte Foundationsschicht (Zementstabilisierung) im Fahrbahnbereich befindet sich knapp über dem mittleren Grundwasserspiegel und soll, ausser bei lokalen Interventionen für Kanalisation oder Werkleitungsquerungen, erhalten bleiben.

Die Eindeckung Chlosterbach, südwestlich des Knotens Schwyzer-/Klosterstrasse, verläuft teilweise unter dem bestehenden Gehweg entlang der Schwyzerstrasse. Eine Offenlegung des Baches ist deshalb nicht möglich. Im Rahmen des vorliegenden Projektes werden nur geringfügige bauliche Massnahmen zur Werterhaltung vorgenommen (lokale Instandsetzung der Widerlager und Ersatz der Deckenplatte). Ansonsten werden keine Massnahmen, wie z.B. Veränderung des Gewässerquerschnittes, vorgenommen. Daraus ergibt sich, dass auch die Abflussmenge unverändert bleibt. Für die Wiederüberdeckung des Durchlasses Klosterbach liegt eine Ausnahmegewilligung des zuständigen Amtes für Gewässer vor.

Während den Bauarbeiten sind die Vorschriften und Richtlinien für Aushub, Lärm, Luft, Baustellentwässerung usw. einzuhalten sowie durch die Bauleitung zu kontrollieren und zu dokumentieren.

4.8 Werkleitungen / Beleuchtung

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

Der Ausbauperimeter liegt im Innerortsbereich und wird durchgehend mit einer Strassenbeleuchtung in aktueller LED-Technik ausgestattet. Bedingt durch die Veränderung des Verkehrsregimes

und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten wird die Beleuchtung optimiert und einzelne Kandelaber müssen deshalb verschoben werden. Nach der Erstellung zeichnet die Gemeinde Ingenbohl für den Unterhalt der Strassenbeleuchtung verantwortlich (vgl. § 54 Abs. 2 StraG).

4.9 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Für die Ausführung wird der Projektperimeter in drei Bauabschnitte unterteilt. Die Arbeiten erfolgen unter Verkehr und unter Berücksichtigung der Zufahrten zu den angrenzenden Parzellen. Die Schwyzerstrasse soll während der gesamten Bauzeit im Gegenverkehr befahrbar sein. Es wird deshalb jeweils nur auf der linken oder rechten Seite der Strassenachse gebaut. Für den zweispurigen Verkehr ist eine Breite von ca. 7 m vorgesehen. Zusätzlich ist eine Breite von jeweils ca. 50 cm für die Absperrung zur Baustelle zu berücksichtigen. Der Fussverkehr wird, wenn immer möglich, abseits der Baustelle geführt. Je nach Bereich sind rückwärtig auch Alternativrouten, insbesondere für die Schüler aus den Quartieren «Mettlen» und «Gätzli», möglich.

In den Knotenbereichen zur Alten Kantonsstrasse, der Klosterstrasse und der Seewenstrasse sind die Zu- und Wegfahrten jederzeit gewährleistet. Während an diesen Knoten gebaut wird, ist es allerdings unumgänglich, eine Spur temporär zu sperren.

Insbesondere die Zufahrten zur Tankstelle (Stüby Automobile AG), der Transportunternehmung A. Betschart's Söhne AG und zu Möbel Riesen sind auch während den Bauarbeiten gewährleistet.

Die Arbeiten an der Schwyzerstrasse werden mit der geplanten Lärmschutzwand bei der Klosterstrasse 2 und den Arbeiten am Durchlass Chlosterbach koordiniert.

Die gesamte Bauzeit, inklusive den Deckbelagsarbeiten, dauert insgesamt rund zwei Jahre, wobei die Deckbelagsarbeiten auch zu einem späteren Zeitpunkt ausgeführt werden können.

Mit den Bauarbeiten kann voraussichtlich im Frühjahr 2024 gestartet werden.

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 Mai 2022 (Genauigkeit $\pm 10\%$) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	5 090 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	260 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	1 070 000.--
Total Baukosten	Fr.	6 420 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	90 000.--
+ Offene Reserve (ca. 10 %)	Fr.	650 000.--
Total Kosten, inklusiv 7.7 % MWST, brutto	Fr.	7 160 000.--

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 40 m² Land erworben und ca. 220 m² an Anstösser, Bezirk und Gemeinde abgetreten. Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt. Von den betroffenen Grundeigentümern liegen mehrheitlich 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

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

5.3.1 Beiträge Dritter

Aufgrund des Prüfberichts des Bundes für die 3. Generation des Agglomerationsprogramms Talskessel Schwyz vom 14. September 2018 wird für das vorliegende Projekt «BGK Schwyzerstrasse» (91372.3.019 MIV.09) in der A-Liste ein Pauschalbetrag von Fr. 1 090 000.-- in Aussicht gestellt. Die entsprechende Finanzierungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist nach Möglichkeit noch vor Baubeginn abzuschliessen.

Gemäss § 49 StraG trägt der Strassenträger die Kosten für den Bau und Unterhalt seiner Strassen. Werden bauliche Massnahmen vom 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 Kanton und der Gemeinde Ingenbohl vor. Der Gemeinderat Ingenbohl hat die Vereinbarung mit Protokollauszug vom 27. Juni 2022 genehmigt. Die Gemeinde Ingenbohl beteiligt sich für die Mitbenutzung der Meteorwasserleitung an den Erstellungskosten mit pauschal Fr. 38 940.-- (inklusive MWST).

5.3.2 Anteil Kanton

Im Gesamtbetrag von 7.16 Mio. Franken (inklusive 10 % offene Reserven) sind der Kostenanteil der Gemeinde Ingenbohl in der Höhe von Fr. 38 940.-- sowie der Beitrag des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm von Fr. 1.09 Mio. Franken enthalten. Der Nettobetrag für den Kanton beträgt somit Fr. 6 031 060.--.

5.4 Folgekosten

Mit der Realisierung der Totalsanierung der Schwyzerstrasse Ingenbohl wird die Strasseninfrastrukturfläche geringfügig verkleinert (ca. 180 m²). Aufgrund der Art der Minderfläche (Korrekturen im Einmündungsbereich von Knoten) bleiben die jährlichen Kosten für Betrieb und Unterhalt jedoch weitestgehend unverändert.

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 5010.513 (Schwyzerstrasse, Ingenbohl) 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 Regierungsratsbeschluss vom 29. November 2022 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 des Langsamverkehrs, erhöht. Mit der Behandlung resp. Reinigung des Strassenabwassers wird auch im Umweltbereich eine positive Wirkung erzielt.

6.3 Auswirkungen auf die Bezirke und Gemeinden

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

7. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

7.1 Zuständigkeiten

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 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 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:

André Rüegsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber