

Beschluss Nr. 158/2024
Schwyz, 5. März 2024 / ju

Sanierung und Ausbau der Kantonsstrasse zwischen Merlischachen und Sumpf
Erhöhung der Ausgabenbewilligung

1. Übersicht

Mit RRB Nr. 564/2020 hat der Regierungsrat die Sanierung und den Ausbau der Hauptstrasse Nr. 2 zwischen Merlischachen und Sumpf, Küssnacht am Rigi, genehmigt. An seiner Sitzung vom 18. November 2020 hat der Kantonsrat der Ausgabenbewilligung für dieses Projekt über 10.5 Mio. Franken gestützt auf RRB Nr. 685/2020 mit 81 zu 0 Stimmen zugestimmt.

Nach Erteilung der Ausgabenbewilligung wurde mit der Vorbereitung der Ausführung gestartet. Dabei wurden die Ingenieur- und Baumeisterarbeiten für die Realisierung vergeben. Kurz nach dem Baubeginn Ende Februar 2023 wurde bei Aushubarbeiten ein Steinbett angetroffen, das aus den Archivplänen und den bisherigen Untersuchungen nicht erkennbar war. Im Weiteren wurde bei der vertieften Planung der Erneuerung des Durchlasses des Dorfbachs in Merlischachen festgestellt, dass dieser in seiner Lage und Zustandsbeurteilung unstimmig ist. Mit den neuen Erkenntnissen ergab sich somit ein Bedarf nach verschiedenen Projektanpassungen und -optimierungen, all dies mit entsprechenden Kostenfolgen.

Aus den genannten Gründen bedarf es einer Erhöhung der Ausgabenbewilligung um 2.31 Mio. Franken, welche dem Kantonsrat vorliegend beantragt wird.

2. Ausgangslage

2.1 Bewilligtes Projekt

Der heutige Querschnitt der Kantonsstrasse im Abschnitt Merlischachen bis Sumpf geht auf den Strassenausbau im Jahr 1965 zurück. Obwohl zwischenzeitlich mehrere Belagssanierungen stattgefunden haben, ist die Strasse in die Jahre gekommen. Sie ist deshalb im erwähnten Abschnitt vollständig zu sanieren. Dabei werden die Verkehrsführung des Langsamverkehrs und der Strasse an die heute geltenden Normen angepasst und die baulichen Defizite behoben.

Zur Gewährleistung eines reibungslosen Verkehrsflusses bleibt die signalisierte Geschwindigkeit innerorts bei 50 km/h und ausserorts bei 80 km/h. Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit ist ausserorts seeseitig zwischen Sumpf und Merlischachen ein kombinierter Rad-/Gehweg vorgesehen, welcher in beide Richtungen befahrbar ist. In Richtung Merlischachen ist zusätzlich ein Radstreifen geplant. Innerorts werden das seeseitige Trottoir verbreitert und der Fussgängerübergang beim Schulhaus mit einer Mittelinsel sicherheitstechnisch aufgewertet. Die bestehende einseitige Kernfahrbahn in Richtung Küssnacht wird beibehalten. Im Bereich Burgweg wird der Radstreifen auf den neuen kombinierten Rad-/Gehweg geführt.

Vor dem Dorfladen in Merlischachen entstehen anstelle von Querparkplätzen neu Längsparkplätze und das Trottoir wird dahinter geführt. Mit dieser Massnahme wird die gefährliche Rückwärtsausfahrt in die Kantonsstrasse über das Trottoir entschärft. Die vielerorts fehlenden Trottoiranschlänge zur Fahrbahn werden baulich korrigiert. Auf dem ganzen Streckenabschnitt werden alle Knoten und Übergänge normgerecht ausgebaut.

Innerorts wird die Beleuchtung optimiert und auf LED erneuert. Ausserorts wird gemäss der gängigen Handhabung des Kantons keine Strassenbeleuchtung realisiert. Jedoch wird der Rad-/Gehweg auf Kosten des Bezirks Küssnacht mit einer Beleuchtung ausgestattet. Baulich werden die Schwachstellen im Belag und im Oberbau nachhaltig saniert. Dazu werden der Belag erneuert und der Oberbau teilweise ersetzt. Innerorts wird zur Lärminderung ein lärmarmes Belag eingebaut. Gleichzeitig wird die Strassenentwässerung saniert und hinsichtlich einer einwandfreien Funktionstüchtigkeit an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die eingedolten Durchlässe beim Dorfbach in Merlischachen und beim Haurenbach im Sumpf werden gemäss den hydraulischen Vorgaben angepasst.

2.2 Neue Projekterkenntnisse

Im Zuge der weiteren Projektierungsarbeiten zur Realisierung hin wurden vertiefte Abklärungen getätigt. Dieses stufengerechte Vorgehen entspricht dem Standard der Projektentwicklung. Dabei werden die Pläne erarbeitet, welche zur eigentlichen Projektausführung erforderlich sind. In diesem Prozess werden u.a. ergänzende Baugrunduntersuchungen und detaillierte Berechnungen durchgeführt sowie die Bauabläufe und Materialeigenschaften bestimmt.

Die Projektanpassungen bzw. -optimierungen, für welche sich eine Notwendigkeit ergeben hat, bewegen sich baurechtlich innerhalb des bewilligten Projekts. Es ist somit weder eine neuerliche Projektauflage noch eine Änderung der Projektgenehmigung des Regierungsrates erforderlich.

2.2.1 Steinbett, belastetes Aushubmaterial und schlechter Baugrund

Nach den ersten Aushubarbeiten und weiteren vertieften Baugrunduntersuchungen wurde bergseits, in der ursprünglich als unproblematisch erachteten Strassenhälfte, auf längeren Streckenabschnitten in einer Tiefe von 1.0 bis 1.5 m ein Steinbett und ein mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) belasteter Altbelag gefunden. Um genaue Informationen über den bestehenden Strassenoberbau und das weitere Vorgehen zu erhalten, mussten die Bauarbeiten von Anfang Mai 2023 bis Mitte Juni 2023 unterbrochen werden. Dadurch entstand eine Bauablaufstörung mit Stillstandzeiten für den Bauunternehmer, woraus gewisse (Fix-)Kosten für den längeren Vorhalt von Baumaschinen und Baustelleneinrichtungen, den Mehraufwand für den Unterbruch und die Wiederaufnahme der Bauarbeiten, Transporte usw. anfielen. Während der Bauunterbrechung musste die gesamte Strassenfundation neu geplant werden. Eine partielle Sanierung der Strassenfundation erwies sich nicht als möglich, da das Steinbett ausgebaut und eine homogene Strassenfundation geschaffen werden musste.

Beim Aushub für die Strassenfundation wurden zudem Betonmauern angetroffen, die abgebrochen werden mussten. Sodann zeigte sich Bodenmaterial mit Fremdstoffen, welches ausgehoben und vor Ort triagiert werden musste, damit die unterschiedlichen Stoffgruppen auf die entsprechenden Deponien abgeführt werden konnten. Bei den Aushubarbeiten ausserorts wurden schliesslich weitere, bisher unbekannte alte Entwässerungsleitungen (Drainagen) entdeckt, die wegen des schlechten baulichen Zustands ersetzt und neu an die Strassenentwässerung angeschlossen werden mussten. Aus all dem resultieren zusätzliche Bau- und Planungskosten von rund Fr. 2 821 300.--.

2.2.2 Anpassungen innerorts (Dorfbach und Strassenaufbau)

Im Dorf Merlischachen wurden nach der vertieften Planung der Erneuerung des Durchlasses des Dorfbachs verschiedene Unstimmigkeiten festgestellt. Untersuchungen zeigten deutliche Abweichungen zur amtlichen Vermessung und zum baulichen Zustand. Dies führt einerseits dazu, dass aus Platzgründen der Durchlass des Dorfbachs nicht vergrössert werden kann, und andererseits, dass der Durchlass mit einer angepassten Materialisierung und der gesamte Strassenaufbau mit tragfähigeren Materialien (Fundation und Belag) gebaut werden müssen. Weiter musste aufgrund der engen Platzverhältnisse der Durchgangsverkehr während rund einem halben Jahr wechselseitig und etappiert über die Gehwege geführt werden. Bergseitig drohte der schadhafte Rohrquerschnitt des Dorfbachs einzustürzen, weshalb er zusätzlich mit einer Betonplatte verstärkt werden muss. Die Mehrkosten innerorts (Dorfbach und Strassenaufbau) betragen ca. Fr. 818 700.--.

2.2.3 Neue Bushaltestellen beim Sumpf

Im genehmigten Projekt waren keine Bushaltestellen vorgesehen. Nachdem zwischenzeitlich geplant ist, ab Dezember 2024 zwischen Küssnacht und Meggen (einstweilen als vierjähriges Pilotprojekt) eine neue Busverbindung anzubieten, sollen beim Sumpf nunmehr zwei behindertengerechte Haltekanten erstellt werden. Diese Projekterweiterung führt zu planerischen und baulichen Anpassungen mit Mehrkosten in der Höhe von rund Fr. 50 000.--.

2.2.4 Offene Reserven

Die im Kostenvoranschlag 2019 bzw. in der ursprünglichen kantonsrätlichen Ausgabenbewilligung enthaltenen offenen Reserven von 10 % betragen Fr. 950 000.--. Mit den bisher verbauten Leistungen von 6.5 Mio. Franken reduzieren sich diese rechnerisch um Fr. 650 000.--. Somit verbleibt eine offene Reserve für die restlichen Leistungen von Fr. 300 000.--. Mit Blick auf den aktuellen Projektfortschritt bzw. den hieraus resultierenden höheren Kostengenauigkeitsstand sollten sich diese als ausreichend erweisen.

2.3 Kostenüberschreitung

Die Kostenüberschreitung zufolge der schlechten Baugrundverhältnisse zeichnete sich bereits bei den Arbeiten in einem ersten Projektabschnitt ab. Nachdem drohte, dass sich der (veränderte) Sachverhalt auch bei weiteren Abschnitten wiederholt, wurde mit dem vorliegenden Antrag an den Kantonsrat auf Erhöhung der Ausgabenbewilligung zugewartet, bis die tatsächlich entstehenden Kosten (Endkostenprognose) mit der erforderlichen Genauigkeit bestimmt werden können. Dieses beabsichtigte Vorgehen wurde der Kommission für Bauten, Strassen und Anlagen am 25. Mai 2023 und 19. Oktober 2023 sowie der Staatswirtschaftskommission am 26. Oktober 2023 bereits angezeigt.

3. Kosten und Finanzierung

Die neuen Erkenntnisse veranlassten das Tiefbauamt zu einer Neubeurteilung der Kostenpositionen. Daraus hat sich gemäss dem oben Dargelegten ergeben, dass die Ausgabebewilligung vom 18. November 2020 nicht ausreicht, um das bewilligte Projekt umzusetzen. Die Erhöhung der Ausgabebewilligung ist unumgänglich, damit die Sanierung und der Ausbau der Kantonsstrasse zwischen Merlischachen und Sumpf gemäss den einschlägigen Normen und Standards sowie nach den anerkannten Regeln der Baukunde abgeschlossen werden können.

3.1 Erhöhung der Ausgabenbewilligung

Reicht der bewilligte Betrag nicht aus, um ein Vorhaben zu realisieren, ist gemäss § 31 Abs. 1 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 (FHG, SRSZ 144.110) vor dem Eingehen von Verpflichtungen um Erhöhung der Ausgabenbewilligung zu ersuchen.

3.2 Kostengegenüberstellung

Die Gegenüberstellung der vom Kantonsrat erteilten Ausgabenbewilligung (Preisbasis Juni 2019), inkl. Teuerung gemäss § 31 Abs. 2 FHG, und den per Ende Februar 2024 prognostizierten Endkosten (EKP), inkl. MWSt, zeigt folgendes Bild:

	KV Preisbasis Juni 2019	Verpflichtungen (Vergabesumme)	EKP Stand Feb. 2024	Differenz EKP – KV	%
A) Bauhauptarbeiten	Fr. 7 030 000.00	Fr. 6 584 390.45	Fr. 10 340 000.00	Fr. 3 310 000.00	47 %
B) Baunebenarbeiten	Fr. 595 000.00	Fr. 366 838.95	Fr. 740 000.00	Fr. 145 000.00	24 %
C) Dienstleistungen	Fr. 1 430 000.00	Fr. 1 338 477.45	Fr. 1 665 000.00	Fr. 235 000.00	16 %
Total Bauarbeiten	Fr. 9 055 000.00	Fr. 8 289 706.85	Fr. 12 745 000.00	Fr. 3 690 000.00	41 %
D) Landerwerb	Fr. 495 000.00	Fr. 8 795.90	Fr. 495 000.00	Fr. 0.00	0 %
Offene Reserven	Fr. 950 000.00		Fr. 300 000.00	Fr. -650 000.00	-68 %
Total Brutto	Fr. 10 500 000.00	Fr. 8 298 502.75	Fr. 13 540 000.00	Fr. 3 040 000.00	29 %
Vertragsteuerung	Fr. 1 595.35			Fr. -1 595.35	
Total ausgabenwirksam	Fr. 10 501 595.35			Fr. 3 038 404.65	29 %
Vorvertragsteuerung	Fr. 732 027.60			Fr. -732 027.60	
Total kalkulatorische Ausgaben	Fr. 11 233 622.95			Fr. 2 306 377.05	21 %

Die vom Kantonsrat ursprünglich gesprochene Ausgabenbewilligung von Fr. 10 500 000.-- muss somit um Fr. 2 310 000.-- erhöht werden. Die (zusätzlich) aufgelaufene, oben ausgewiesene Teuerung darf gestützt auf § 31 Abs. 2 FHG dagegen bereits von Gesetzes wegen berücksichtigt werden.

Zu berücksichtigen bleibt, dass es sich bei diesen zusätzlichen Ausgaben weitestgehend um sog. Ohnehinkosten handelt, also solche, die auch angefallen wären, wenn von Anfang an zutreffende Erkenntnisse über den Baugrund und den Bachdurchlass vorgelegen hätten und das Sanierungsprojekt darauf abgestützt worden wäre.

3.3 Finanzierung

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. Die Kosten für die vom Bezirk Küsnacht für die Schulwegsicherheit bestellte Planung und Erstellung des kombinierten Rad-/ Gehwegs von 1.4 Mio. Franken, inklusive MWSt, sind durch diesen zu übernehmen (§ 43 Abs. 3 und 4 des Volksschulgesetzes vom 19. Oktober 2002 [VSG, SRSZ 611.210]). Die Details der Finanzierung, der Kostengutsprache und des Bauablaufs sind in einem separaten Vertrag vom

19./27. Mai 2020 über die «Finanzierung der zusätzlichen Mehrleistungen für die Schulwegsicherheit» zwischen dem Kanton Schwyz und dem Bezirk Küssnacht geregelt. Aufgrund des vereinbarten Pauschalbetrags können vom Bezirk Küssnacht grundsätzlich keine zusätzlichen Beiträge geltend gemacht werden, wobei die vorliegend in Frage stehenden Kostenerhöhungen ohnehin nicht den neuen Rad-/Gehweg betreffen.

Weitere Beiträge Dritter können ebenfalls nicht geltend gemacht werden.

4. Auswirkungen

4.1 Auswirkungen auf die Planung und Realisierung

Die Risiken des Bauherrn aus dem Baugrund hinsichtlich Kosten, Termine und Qualität lassen sich nie gänzlich eliminieren. Mit umfassenden Baugrund- sowie materialtechnologischen Untersuchungen in der Vorprojektphase können die Unsicherheiten bei richtiger Beurteilung der Schadensbilder durch Spezialisten indes minimiert werden. Dabei sind jedoch immer auch der finanzielle Aufwand und die Verkehrsbehinderungen einem allfälligen Mehrnutzen (frühzeitige Erkennung der Ohnehinkosten und Detailplanung) gegenüberzustellen.

Gestützt auf die Erfahrungen aus dem vorliegenden sowie einem früheren Projekt wird das Tiefbauamt den erwähnten Untersuchungen inskünftig ein noch stärkeres Gewicht beimessen. Weiter ist zu prüfen, ob die offenen Reserven von im Regelfall bisher 10 % im Einzelfall auf 15 % oder 20 % erhöht werden sollen, um verbleibende Unwägbarkeiten besser und verfahrensökonomischer auffangen zu können.

4.2 Auswirkungen auf die Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft

Die Auswirkungen wurden im Rahmen des Projektgenehmigungsverfahrens geprüft und das Projekt mit RRB Nr. 564 vom 18. August 2020 genehmigt. Die einschlägigen Umweltbestimmungen werden mit den Aushubarbeiten und der fachgerechten Entsorgung des belasteten Materials erfüllt. Die prognostizierte Bauzeit von zwei Jahren (vgl. RRB Nr. 685 vom 15. September 2020) kann eingehalten werden. Der Deckbelag wird, wie üblich, aus Qualitätsgründen im Folgejahr eingebaut.

Trotz der zusätzlichen baulichen Massnahmen sollte die ursprünglich prognostizierte Bauzeit eingehalten werden können, so dass aktuell mit einem Abschluss der (Haupt-)Arbeiten im Herbst dieses Jahres und mit dem Einbau des Deckbelags Anfang 2025 gerechnet wird.

5. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

5.1 Zuständigkeit

Gemäss § 28 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 Bst. c FHG in Verbindung mit § 31 Abs. 3 FHG ist der Kantonsrat für die vorliegende Ausgabenbewilligung zuständig.

5.2 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.

5.3 Referendum

Gemäss §§ 34 Abs. 2 Bst. c und 35 Abs. 1 Bst. b der Kantonsverfassung vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) unterstehen 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 zwar nur eine neue einmalige Ausgabe von Fr. 2 310 000.-- zum Gegenstand. Im Rahmen einer Gesamtbetrachtung, d. h. zusammen mit dem ursprünglichen Ausgabenbeschluss, ergibt sich jedoch eine Summe von mehr als 5 Mio. Franken. Demzufolge ist gegen die vorliegende Erhöhung der Ausgabenbewilligung die Referendumsmöglichkeit zu eröffnen.

Der vorliegende Beschluss unterliegt somit bei Zustimmung von weniger als drei Viertel der an der Schlussabstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrats dem obligatorischen oder bei Zustimmung von drei Viertel und mehr der an der Schlussabstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrats dem fakultativen Referendum.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Erhöhung der Ausgabenbewilligung anzunehmen.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Bezirksrat Küssnacht.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Baudepartement; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

André Rügsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber