

Politische Gemeinde Schänis  
Schänis

## Teilstrassenplan Rietstrasse Nr. 2.32 Technischer Bericht

Altendorf, 14.01.2022



## Impressum

Auftraggeber	Politische Gemeinde Schänis
Auftragnehmer	IG nipo-ewp
Geschäftsbereich	Tief- und Strassenbau
Projektleitung	Manuela Hochreutener  Telefon 052 354 21 11 Direktwahl 055 451 27 77 manuela.hochreutener@ewp.ch
Projektteam	Manuela Hochreutener, Projektleitung Siro Rutzer, Konstrukteur Nicolas Rochaix, Konstrukteur Damian Ulrich, Konstrukteur Franziska Schmid, Konstrukteurin
Auftragsnummer	60.12.0600

60.12.0600-3-600\_TB\_Rietstrasse\_20220114.docx

---

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Auftrag	4
1.3	Berichterstattung nach Art. 47 und Innteressenabwägung nach Art. 3 Abs. 1 (RPV; SR 700.1)	4
3	Erläuterungen des Projektes	5
3.1.1	Ermittlung optimaler Strassenquerschnitt mit Vor- und Nachteilen	5
3.1.2	Nachweis Begegnungsfall Landwirtschaftliches Fahrzeug - PW	7
3.1.3	Randabschluss Strasse - Gehweg	9
3.1.4	Linienführung / Querschnittsgestaltung	9
3.1.5	Strassenaufbau	10
3.1.6	Strassenentwässerung	10
3.1.7	Weitere Werke	10
3.1.8	Teilstrassenplan	10
3.1.9	Fuss- und Wanderwege	10
4	Umwelt	10
5	Termine und Bauablauf	11
6	Kosten	11
7	Landerwerb	11
8	Kantonale Vorprüfung	11
9	Information, Mitwirkung und Anhörung	12
10	Unterschrift	12

---

## Zusammenfassung

Durch das Projekt «Ausbau Dorfbäche Schänis 2. Etappe (Hofbach)» werden verschiedene Strassen und Wege entlang des Hofbachs tangiert. Die notwendigen Änderungen an der Rietstrasse (Teilstrossenplan, Strassenprojekt) werden im vorliegenden Bericht erläutert. Die neue Fahrbahnbreite beträgt 4.40 m, dafür entsteht Raum für einen Gehweg mit 1.80 m Breite. Durch die, im Vergleich zu heute, schmalere Fahrbahn wird die Geschwindigkeit der Autofahrer reduziert und mit dem Gehweg zusätzlich die Sicherheit der Fussgänger erhöht.

---

## 1 Einleitung

### 1.1 Ausgangslage

Durch das Projekt «Ausbau Dorfbäche Schänis 2. Etappe (Hofbach)» werden verschiedene Strassen und Wege entlang des Hofbachs tangiert. Weil das Bachprojekt die Änderungen an den Strassen und damit die dazu erforderlichen Strassenprojekte mit zugehörigen Teilstrossenplänen auslöst und sich die Projekte gegenseitig beeinflussen, findet die Auflage des Bachprojektes und der Strassenprojekte gleichzeitig statt.

### 1.2 Auftrag

Im Rahmen des Bachprojektes wurde ewp AG Schwyz Altendorf beauftragt, die Bauprojekte und Teilstrossenpläne für die notwendigen Änderungen an den zugehörigen Strassen auszuarbeiten. Im vorliegenden Bericht wird das Projekt Rietstrasse erläutert.

### 1.3 Berichterstattung nach Art. 47 und Interessenabwägung nach Art. 3 Abs. 1 (RPV; SR 700.1)

Das vorliegende Strassenprojekt mit Teilstrossenplan, sowie drei weitere Strassenprojekte und der Sondernutzungsplan Gewässerraum sind notwendige Folge des Wasserbauprojektes «Ausbau Dorfbäche Schänis, 2. Etappe (Hofbach)». Die Projekte und Pläne hängen damit formell und auch materielle voneinander ab. Diesem Umstand wird durch eine entsprechende formelle und materielle Koordination der Projekte Rechnung getragen. Das Wasserbauprojekt stellt dabei die Hauptkomponente dar, gefolgt vom Sondernutzungsplan Gewässerraum und den Strassenprojekten/Teilstrossenplänen. Wegen den sehr engen Zusammenhängen und Abhängigkeiten zwischen dem Wasserbauprojekt und den übrigen Projekten, bzw. Nutzungsplänen im Sinne der Raumplanungsgesetzgebung, wurde der vorliegende Technische Bericht zum Teilstrossenplan kurzgehalten. Die ausführliche Berichterstattung nach Art. 47 RPV erfolgt im federführenden Technischen Bericht zum Wasserbauprojekt «Ausbau Dorfbäche Schänis, 2. Etappe (Hofbach)». So ist z.B. das Mitwirkungsverfahren, welches koordiniert durchgeführt wurde, im Technischen Bericht zum Wasserbauprojekt ausführlich dargestellt und ausgewertet. Auch die in Art. 3 RPV dargestellte Interessenabwägung ist im Technischen Bericht zum Wasserbauprojekt dargestellt und festgehalten.

---

## 2 Grundlagen

- Auflageprojekt «Ausbau Dorfbäche Schänis 2. Etappe (Hofbach)»; ewp AG Schwyz Altendorf; 14.01.2022.
- Werkleitungserhebung vom Mai 2021.
- Strassenklassierung gemäss Gemeindestrassenplan (GIS, Stand 30.03.2019).
- Langsamverkehrsnetz Gde (GIS, Stand 06.01.2020).

- Rückmeldungen Kantonale Vorprüfung Auflageprojekt; Oktober 2019.

---

### 3 Erläuterungen des Projektes

---

#### 3.1.1 Ermittlung optimaler Strassenquerschnitt mit Vor- und Nachteilen

Die bestehende Strasse ist ca. 5.10 m breit. An der Strasse angrenzend ist ein Bankett von variabler Breite (bis zu 2.50 m), unter dem sich unmittelbar an der Oberfläche der bestehende Kanal befindet.

---

##### Bestand

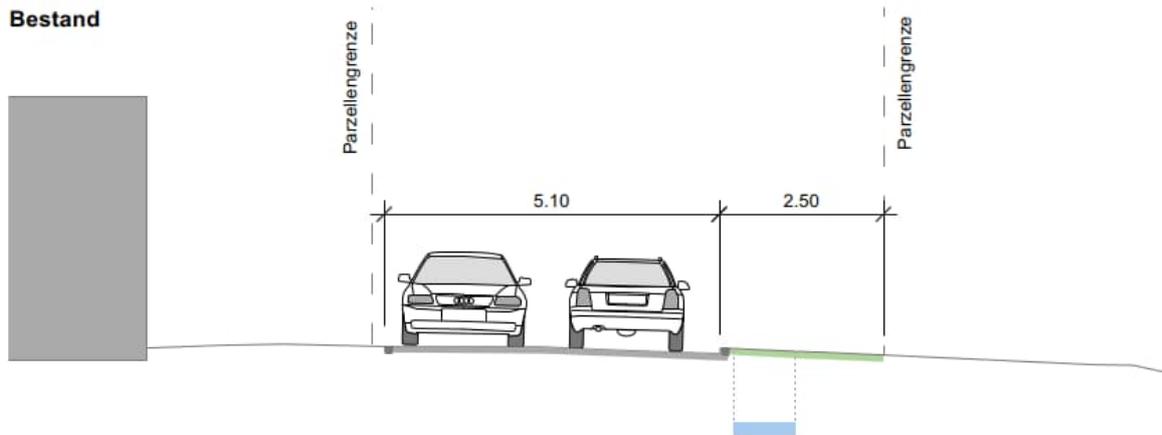


Abbildung 1: Bestehender Strassenquerschnitt

Bei der Projektierungsgeschwindigkeit von 50 km/h ist eine Strassenbreite von 5.10 m erforderlich. Bei den vorhandenen Platzverhältnissen bleibt für die Fussgänger noch ein 1.10 m Gehweg.

---

##### PW/PW 50 km/h

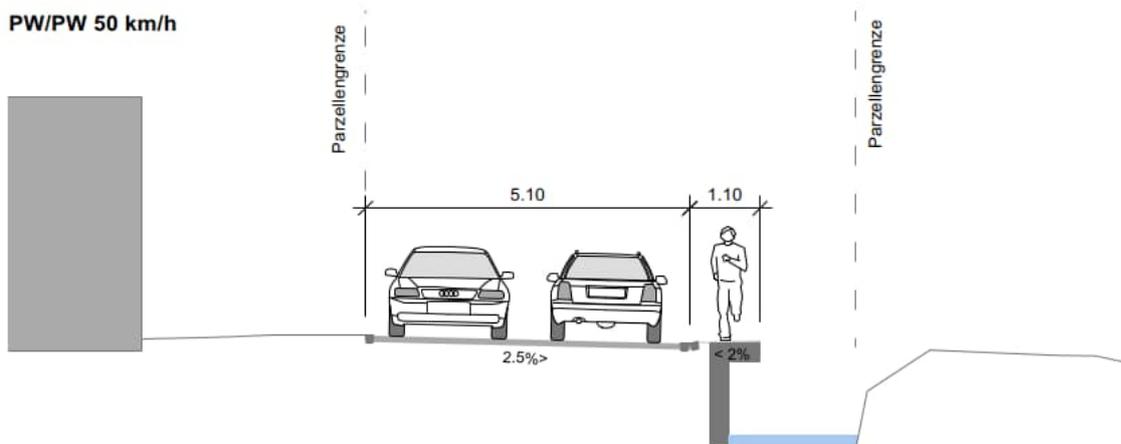


Abbildung 2: Projektierungsgeschwindigkeit 50 km/h

**Vorteil:**

- Separater Gehweg

**Nachteile:**

- Eingeschränkte Sicherheit durch hohe Geschwindigkeit und schmales Trottoir
- Trottoirbreite nicht komfortabel
- Fahrgeschwindigkeit entspricht nicht einer Quartierstrasse
- Bauliche Massnahmen bei künftiger Umwandlung Tempo-30-Zone nötig

Die Projektierungsgeschwindigkeit von 40 km/h erfordert eine Strassenbreite von 4.70 m, dadurch bleibt Platz für einen 1.50 m breiten Gehweg.

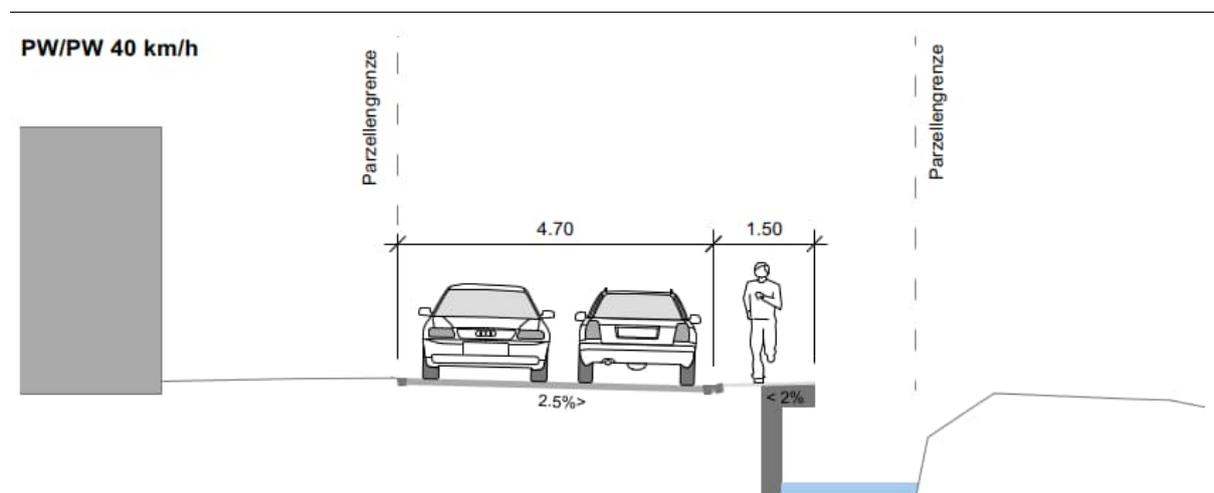


Abbildung 3: Projektierungsgeschwindigkeit 40 km/h

**Vorteil:**

- Separater Gehweg, für eine Person komfortabel

**Nachteile:**

- Nur minimale Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Einzelne Massnahmen bei künftiger Umwandlung Tempo-30-Zone nötig

Bei einer Projektierungsgeschwindigkeit von 30 km/h ist eine Strassenbreite von 4.40 m erforderlich, was einen komfortablen Gehweg von 1.80 m Breite ermöglicht. Die Signalisation von 30 km/h ist nicht erforderlich, sondern die Geschwindigkeitsreduktion wird durch die schmale Fahrbahn erforderlich. Bei dieser Variante kann künftig die Strasse ohne weitere Massnahmen in eine Tempo-30-Zone umgewandelt werden.

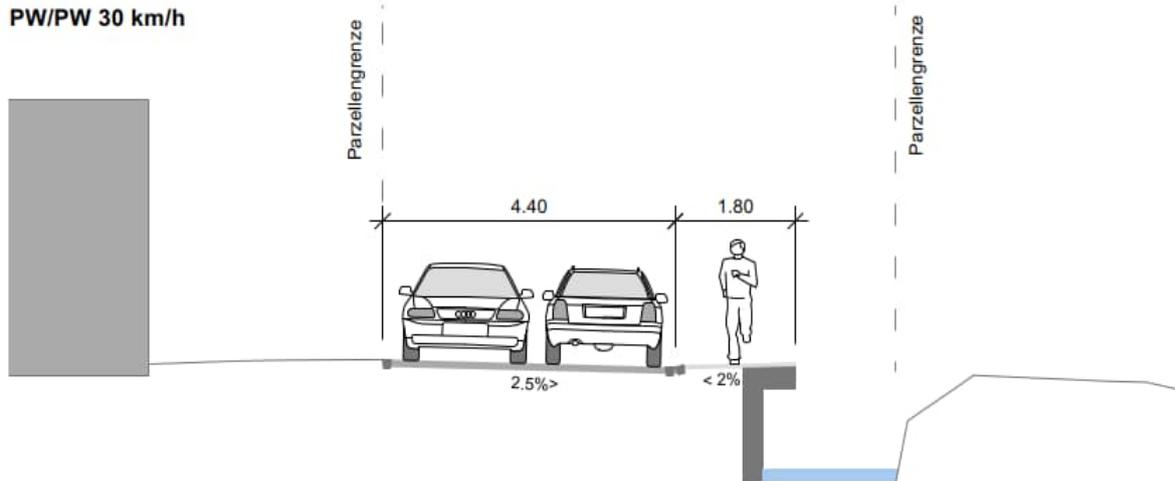


Abbildung 4: Projektierungsgeschwindigkeit 30 km/h; gewählter Strassenquerschnitt

**Vorteil:**

- Breites Trottoir, kreuzen von zwei Personen möglich
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reduktion Lärm
- Fahrgeschwindigkeit entspricht einer Quartierstrasse
- Kann ohne zusätzliche Massnahmen in Tempo-30-Zone umgewandelt werden.

Zugunsten der Fussgängersicherheit und des Komforts wünscht die Gemeinde die Weiterverfolgung der Variante mit 4.40 m breiter Strasse und 1.8 m breitem Gehweg.

3.1.2 Nachweis Begegnungsfall Landwirtschaftliches Fahrzeug - PW

Da die Rietstrasse auch als Zufahrt zur Landwirtschaftsfläche rege genutzt wird, wurde geprüft, wie der Begegnungsfall Landwirtschaftliches Fahrzeug – PW möglich ist. Das Landwirtschaftliche Fahrzeug entspricht der Lastwagenbreite von 2.50 m. Ein Landwirtschaftliches Fahrzeug mit Anhänger hat die maximale Breite von 3.0 m.

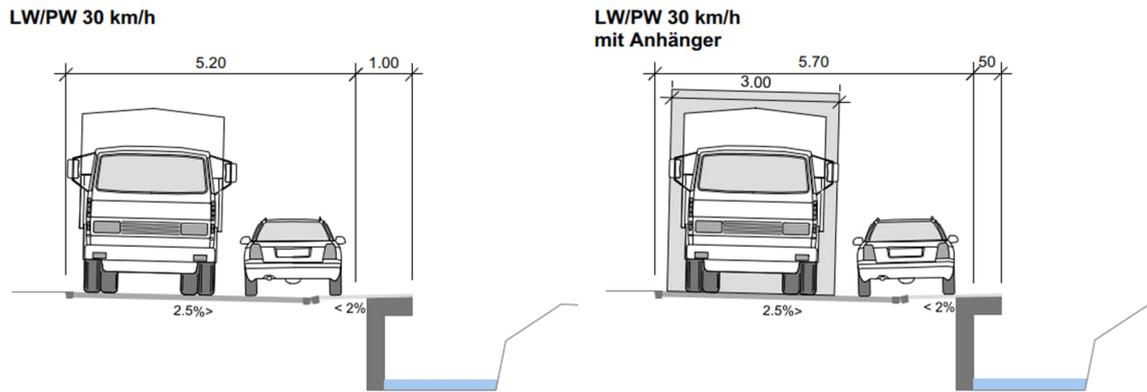


Abbildung 5: Begegnungsfall Lastwagen/Landwirtschaftliches Fahrzeug - PW

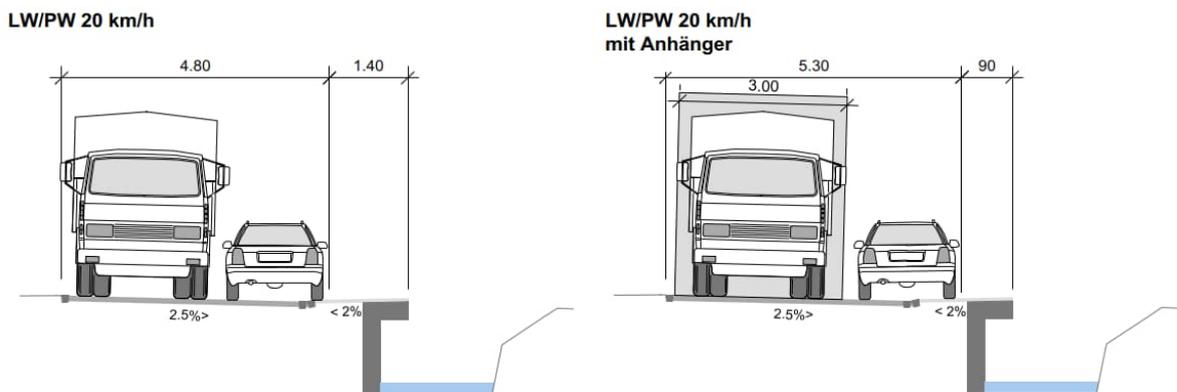


Abbildung 6: Begegnungsfall Lastwagen/Landwirtschaftliches Fahrzeug mit Anhänger - PW

Bei allen Begegnungsfällen Landwirtschaftliches Fahrzeug – PW ist die Strassenbreite von 4,40 m nicht ausreichend. Da dieser Begegnungsfall nicht über die ganze Strassenlänge gegeben sein muss, weil diese Begegnung nicht der reguläre Begegnungsfall ist, kann im Bereich der Grundstückseinfahrten auf den Gehweg ausgewichen werden. Die Fahrzeuge können sich mit 20 km/h kreuzen, d.h. der Begegnungsfall landwirtschaftliches Fahrzeug – PW ist beim Strassenquerschnitt von 4,40 m und 1,8 m Gehweg gegeben.

### 3.1.3 Randabschluss Strasse - Gehweg

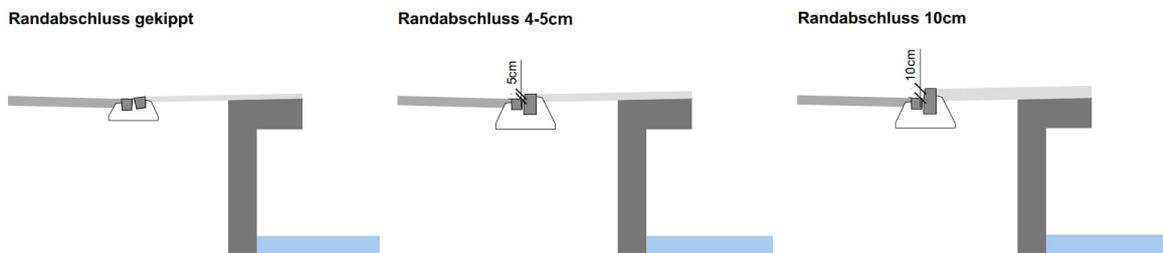


Abbildung 7: Varianten Randabschluss

#### Vorteile:

- Dörflicher Charakter
- Durch Randabschluss klar abgetrenntes Trottoir
- Muss bei Einfahrten nicht abgesenkt werden (einheitliches Erscheinungsbild)

#### Nachteile:

- Kann von Autos problemlos überfahren werden
- Keine Verhinderung von parkenden Autos

#### Vorteile:

- Dörflicher Charakter
- Durch Höhendifferenz klar abgetrenntes Trottoir

#### Nachteile:

- Keine Verhinderung von parkenden Autos
- Muss bei Einfahrten abgesenkt werden

#### Vorteile:

- Durch Höhendifferenz klar abgetrenntes Trottoir

#### Nachteile

- Weniger dörflicher Charakter
- Keine Verhinderung von parkenden Autos
- Muss bei Einfahrten abgesenkt werden.

Im Sinne der Fussgängersicherheit wurde im Anschluss an die Vorprüfung des Kantons an einer Besprechung vor Ort am 30.03.2020 zusammen mit der Gemeinde (D. Gorfer) und der Kapo (E. Bolt) entschieden, den Anschlag des Gehweges zwischen den Einfahrten vertikal und 6.0 cm hoch zu erstellen. Bei den Grundstückszufahrten werden Absenkungen auf 4.0 cm erstellt. Dadurch kann das Ausweichen auf den Gehweg gegenüber einem geringen Anschlag auf der ganzen Länge reduziert werden.

Die klare optische Erkennbarkeit des Trottoirs verhindert in der Regel das seitliche Parkieren.

### 3.1.4 Linienführung / Querschnittsgestaltung

Die Lage der Strasse entspricht weitgehend der aktuellen Strassenlage. Der südliche Strassenrand liegt neu auf der Parzellengrenze, was einer Verschiebung von rund 10 cm entspricht. Die Strasse wird neu nur noch 4.40 m breit (heute rund 5.10 m), dafür entsteht Raum für einen Gehweg von 1.80 m Breite. Durch die Reduktion der Strassenbreite wird indirekt auch die Geschwindigkeit reduziert. Aufgrund des breiten Gehwegs erhöht sich die Sicherheit für die Fussgänger. Der Hofbach verläuft parallel zum Gehweg, wobei der Gehweg 0.50 m über den Hofbach auskragt.

Das seitliche montierte Staketengeländer mit Handlauf dient als Absturzsicherung (Höhe 1.0 m, bis 0.75 m mit Staketen geschlossen).

An der Begehung vor Ort am 30.03.2020 zusammen mit der Gemeinde (D. Gorfer) und der Kantonspolizei (E. Bolt) wurden die knappen Platzverhältnisse bei Strasse, Gehweg und offenem Bach ersichtlich. Die Gefährdung des Langsamverkehrs ist entlang dieser Quartierstrasse aufgrund der reduzierten

Geschwindigkeit und des geringeren Verkehrs zudem kleiner als an einer vielbefahrenen Hauptstrasse. Seitens Kantonspolizei wurde deshalb, entgegen der in der Vorprüfung geforderten Gehwegbreite von 2.0 m, die projektierte Gehwegbreite von 1.80 m gutgeheissen.

Das einseitige Quergefälle der Strasse von 3.0 % zeigt Richtung Bach, das Gefälle des Gehwegs (2.0, resp. 3.0 %) zeigt Richtung Strasse. So wird das Oberflächenwasser am Übergang Strasse-Gehweg gesammelt und via Schlammsammler in den Hofbach geleitet.

---

#### 3.1.5 Strassenaufbau

Für die Fahrbahn ist der übliche T3 Strassenaufbau vorgesehen, d.h. 30 mm Deckbelag AC 8 N und 100 mm Tragschicht AC T 22 N.

Da der Gehweg 50 cm auskragend ist und aufgrund der knappen Höhenverhältnisse nicht in Asphalt überdeckt werden kann, ist vorgesehen, die gesamte Gehwegbreite mit Betonoberfläche zu erstellen. Dies dient auch dem einheitlichen Erscheinungsbild und als deutliche optische Abgrenzung zur Strasse.

---

#### 3.1.6 Strassenentwässerung

Das Oberflächenwasser wird an den Tiefpunkten mit Schlammsammlern gesammelt und in den Hofbach geleitet. Die Belastung des Regenwassers ist aufgrund des DTVs und Schwerverkehrsanteils gering, d.h. die Einleitung in ein Fließgewässer gemäss VSA Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter» ist zulässig.

---

#### 3.1.7 Weitere Werke

Im Sommer 2019 erfolgte die Sanierung der Wasserleitung entlang der Rietstrasse.

Zusammen mit der Wasserleitung wurden auch die Gas- und Elektroleitungen erneuert und aus dem künftigen Grabenprofil des Bachprojektes entfernt.

Gleichzeitig wurde auf Wunsch der Gemeinde die Schmutzwasserleitung, die heute in den Privatliegenschaften nördlich des best. Bachkanals verläuft, wo möglich in die Strasse verlegt.

---

#### 3.1.8 Teilstrassenplan

Im Rahmen des Auflageprojekt werden die Flächen der Strassenklassierung ans neue Projekt angepasst. Im beiliegenden Plan ist ersichtlich, dass die Flächen des heutigen Banketts mitklassiert sind. Diese, künftig teilweise offenen Bachflächen werden aufgehoben, so dass nur noch die Strasse und der Gehweg als Gemeindestrasse 2. Klasse klassiert sind.

---

#### 3.1.9 Fuss- und Wanderwege

Am Verlauf und der Oberflächenbeschaffenheit der bestehenden Fuss-/Wander- und Radwege ändert sich nichts.

---

## 4 Umwelt

Das Projekt befindet sich im Gewässerschutzbereich Au. Entsprechend sind die AFU-Merkblätter 002 «Umweltschutz auf Baustellen» sowie 173 «Bauten und Anlagen in Grundwassergebieten» zu beachten.

Das Projekt tangiert keinen Eintrag im Kataster der belasteten Standorte (Stand 23.9.21).

Im GIS sind keine Neophyten im Projektperimeter kartiert (Stand 23.9.21).

Ein 10 m Streifen ab dem Fahrbahnrand der Unterdorf und Fuchswinkel Strassen liegt im Prüfgebiet Bodenverschiebung (Stand 23.09.21). Vom Projekte Rietstrasse sind dadurch Belagsflächen der Rietstrasse und angrenzende Vorplätze betroffen.

Im Rahmen der Ausschreibung sollen vorgängig PAK-Untersuchungen der älteren Beläge im Projektperimeter erfolgen. Durch die vorgezogene Werkleitungssanierung 2019 wurde der Belag bereits teilweise ersetzt.

Gemäss Rückmeldung aus der Vorprüfung sind die Entsorgungswege (Deponiestandorte) und die Verwertungswege von mineralischen Bauabfällen (Ausbauasphalt, Strassenaufbruch, Betonabbruch, Mischabbruch), Boden- und Aushubmaterial in einem Entsorgungskonzept aufzuzeigen. Da die Losaufteilung und Realisierungszeitpunkte der einzelnen Lose des Bachprojektes zum jetzigen Zeitpunkt noch unklar sind, ist offen, welches Material im Rahmen des Gesamtprojektes wiederverwendet werden kann. Das vorliegende Projekt Rietstrasse kann nicht unabhängig vom Bachprojekt realisiert werden. Die Deponiestandorte und Verwertungswege lassen sich erst zusammen mit dem Unternehmer, der den Zuschlag für die Bauarbeiten erhält, definieren. Die Verordnungen und Richtlinien von Bund und Kanton sind einzuhalten.

---

## **5 Termine und Bauablauf**

Das Strassenbauprojekt wird, vorbehältlich der Bewilligung aller erforderlichen Projekte und Pläne, zusammen mit dem Projekt «Ausbau Dorfbäche Schänis 2. Etappe (Hofbach)» realisiert. Zuerst muss der neue Bachquerschnitt erstellt werden, danach kann im Rahmen der Hinterfüllung die Strassenoberfläche fertiggestellt werden.

---

## **6 Kosten**

Die Baukosten für die Rietstrasse belaufen sich auf CHF 625'000.00 inkl. MWST. Details sind dem Kostenvoranschlag des Dossiers «Ausbau Dorfbäche Schänis, 2. Etappe (Hofbach)» zu entnehmen.

---

## **7 Landerwerb**

Für die Strasse wird kein zusätzliches Land benötigt. Der aufgrund der Erneuerung der südlichen Randabschlüsse benötigte Platz ist im Landerwerbsplan als vorübergehende Beanspruchung aufgezeigt.

---

## **8 Kantonale Vorprüfung**

Die kantonale Vorprüfung hat im Jahr 2019 stattgefunden. Die in der Rückmeldung vom 3. Oktober 2019 aufgeführten Anträge und Rückmeldungen wurden zusammen mit den aufgeführten Kontaktpersonen geklärt und/oder sind in den entsprechenden Kapiteln dieses Berichtes ergänzt resp. in den Plänen korrigiert worden.

---

## 9 Information, Mitwirkung und Anhörung

Am 23. Januar 2019, 19.30 Uhr, fand im Mehrzweckgebäude Hof eine öffentliche Orientierungsversammlung statt, an welcher das Projekt zum Ausbau des Hofbachs und die Teilstrassenpläne erstmals der Bevölkerung vorgestellt wurden. Im Frühling 2019 wurde das Projekt mit den betroffenen Grundeigentümern abschnittsweise vertieft erörtert.

Im amtlichen Mitteilungsblatt LinthSicht (Ausgabe Nr. 67; Februar 2021) sowie im amtlichen Publikationsorgan der Politischen Gemeinde Schänis (Veröffentlichung am 8. Februar 2021) wurde die Bevölkerung zur Mitwirkung eingeladen; dies mit Frist bis 15. März 2021. Zum vorliegenden Teilstrassenplan sind keine Eingaben eingegangen (vgl. Wasserbauprojekt, Beilage 1.05, A3).

Auf eine Anhörung im Sinn von Art. 34.1 PBG, Art. 17 WBG und Art. 33bis StrG bei benachbarten Gemeinden konnte wegen offensichtlicher Nichtbetroffenheit verzichtet werden.

---

## 10 Unterschrift

ewp AG Schwyz Altendorf  
Altendorf, 14.01.2022



Manuela Hochreutener

Projektleiterin  
Tief- und Strassenbau