

Traktandum 4

Beschlussfassung über die Erteilung einer Ausgabenbewilligung von CHF 17'522'000 für das Projekt Bahnhofareal – Drehscheibe öffentlicher Verkehr

A. Bericht des Gemeinderats

Das Bahnhofareal ist eine wichtige Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr im Talkessel Schwyz. Die bestehenden Strukturen entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine moderne Infrastruktur. Damit die Bedürfnisse der Bevölkerung auch in Zukunft befriedigt werden können, muss die Infrastruktur auf den neusten Stand angehoben und ausgebaut werden. Das Projekt hat bereits eine Machbarkeitsstudie durchlaufen und liegt nun nach der Planungsphase als Bauprojekt vor.

1. Ausgangslage

Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs

In Innerschwyz gibt es neben dem Hauptknoten Arth-Goldau zwei weitere Bahnknoten: Schwyz und Brunnen. Dies hält die Strategie öffentlicher Verkehr 2040 vom Kanton Schwyz aus dem Jahr 2022 fest. Die Bahnknoten haben gute Anbindungen an den Fernverkehr mit mindestens halbstündlichen Bahnverbindungen nach Luzern, Zug und Zürich. Das regionale Busangebot ist darauf abgestimmt und der Langsamverkehr ist angebunden.

Das Bahnhofareal Brunnen ist eine wichtige Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr und deshalb bedeutend für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde Ingenbohl als Wohn-, Arbeits- und Tourismusort. Die aktuelle Infrastruktur beim Bahnhof ist veraltet und erfüllt nicht mehr die heutigen Anforderungen.

Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Der öffentliche Verkehr muss für alle Menschen ohne Hindernisse zugänglich sein. Das fordert das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) des Bundes. Alle Eigentümer von öffentlich zugänglichen Verkehrsanlagen müssen sicherstellen, dass der Zugang barrierefrei ist. Die Gemeinde Ingenbohl als Eigentümerin der Bushaltestellen auf dem Bahnhofareal muss die Haltestellen so umbauen, dass ein ebenerdiger Ein- und Ausstieg in den Bus möglich ist.

Testplanung, Vorprojekt, Bauprojekt

Aufgrund der komplexen Ausgangslage mit vielen Beteiligten – von Grundstückbesitzerinnen und -besitzern über die SBB bis zu den zuständigen Stellen von Kanton und Bund – wurde für dieses Projekt ein dreistufiges Vorgehen gewählt: Machbarkeitsstudie, Vorprojekt, Bauprojekt.



Abbildung 1: Bestehende Bushaltestellen



Abbildung 2: neugestalteter Busbahnhof

Ende Oktober 2023 wurde das Vorprojekt abgeschlossen und den Beteiligten vorgestellt. Sämtliche Besitzerinnen und Besitzer von angrenzenden Grundstücken konnten sich zum Projekt äussern.

Im Weiteren äusserten sich folgende Ämter und Institutionen zum Vorprojekt: Tiefbauamt des Kantons Schwyz, Amt für öffentlichen Verkehr, Amt für Um-

welt und Energie, Amt für Gewässer, Amt für Wald und Natur, Kantonspolizei (Fachdienst Verkehr), Amt für Kultur (Denkmalpflege), die Koordinationsstelle für kantonale Entwicklungsschwerpunkte, Procap (Verein für Menschen mit Handicap) sowie SBB Infrastruktur und SBB Immobilien. Die Rückmeldungen und Stellungnahmen wurden in das Bauprojekt eingearbeitet, welches nun vorliegt.



Abbildung 3: Ergebnisse aus Testplanung 2021 (Machbarkeitsstudie)

2. Projektbeschreibung

Projektperimeter

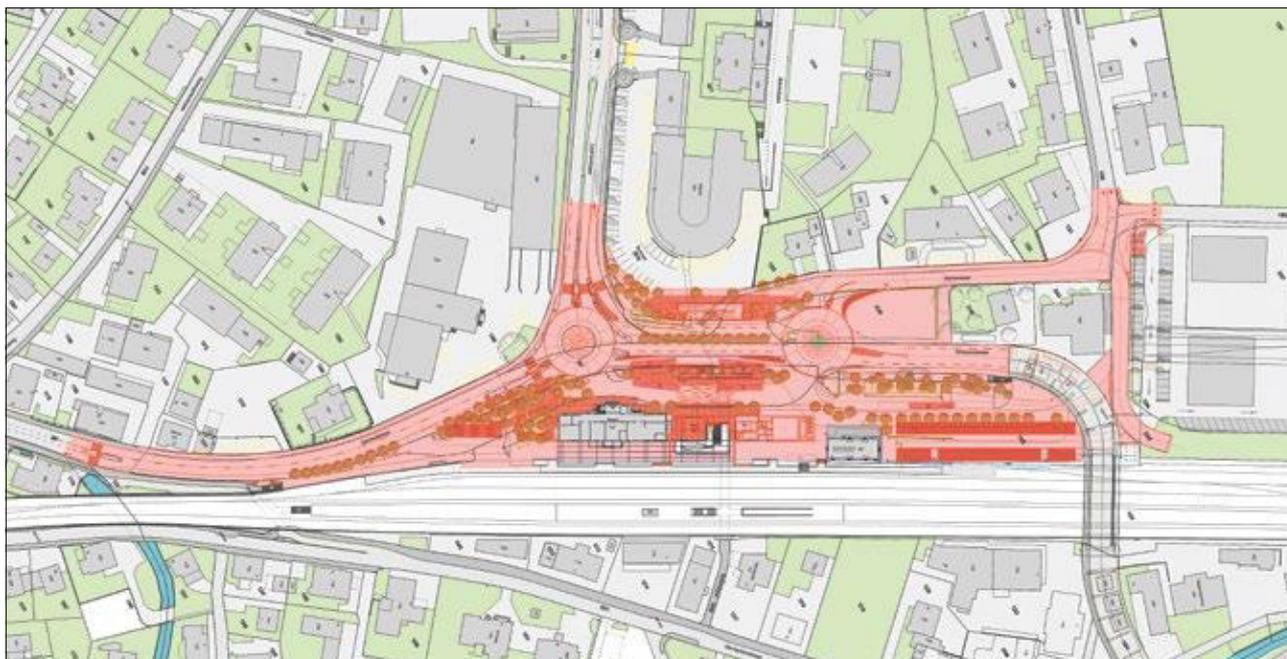


Abbildung 4: Projektperimeter



Abbildung 5: Visualisierung Gesamtprojekt

Das Projekt in Kürze

Das Projekt Bahnhofareal – Drehscheibe öffentlicher Verkehr sieht vor, das ganze Areal im Projektpereimeter auf die heutigen Bedürfnisse und Anforderungen abzustimmen.

Das Areal soll als Platz zusammenwachsen und auch so wahrgenommen werden. Durch verschiedene Beläge, die Anordnung der Bäume und Möblierungselemente entstehen verschiedene, untereinander verbundene Zonen. Die Gestaltung der Dächer ist ein weiteres Element, welches den Raum definiert.

Im Folgenden werden einzelne Ausschnitte des Projekts detaillierter beschrieben:

- Busbahnhof
- Bahnhofshalle
- Nebengebäude (angrenzendes Gebäude Bahnhofshalle)
- Kantonsstrasse mit Zweikreisellösung
- Zugang Seite SUVA / Bahnhofsmärcht (Rampenaufgang West)
- Bahnhofplatz Süd
- Güterschuppen, Park & Rail und Bahnersatz
- Fussgängerführung Bahnhofstrasse
- Veloführung, Velounterstände
- Umgebungsgestaltung

Busbahnhof

Der Busbahnhof soll komplett neugestaltet werden. Es entstehen vier barrierefreie Bushaltekanten, die unabhängig voneinander durch die Busse angefahren werden können, wie auf Abbildung 7 ersichtlich ist.

Die Fahrgastinformationen erscheinen auf zeitgemässen Anzeigen. Die Wartebereiche sind vor der Witterung geschützt und bieten Sitzplätze. Eine Treppe und ein Aufzug führen zur Unterführung.



Abbildung 6: Busbahnhof mit Blick Richtung Bahnhofshalle

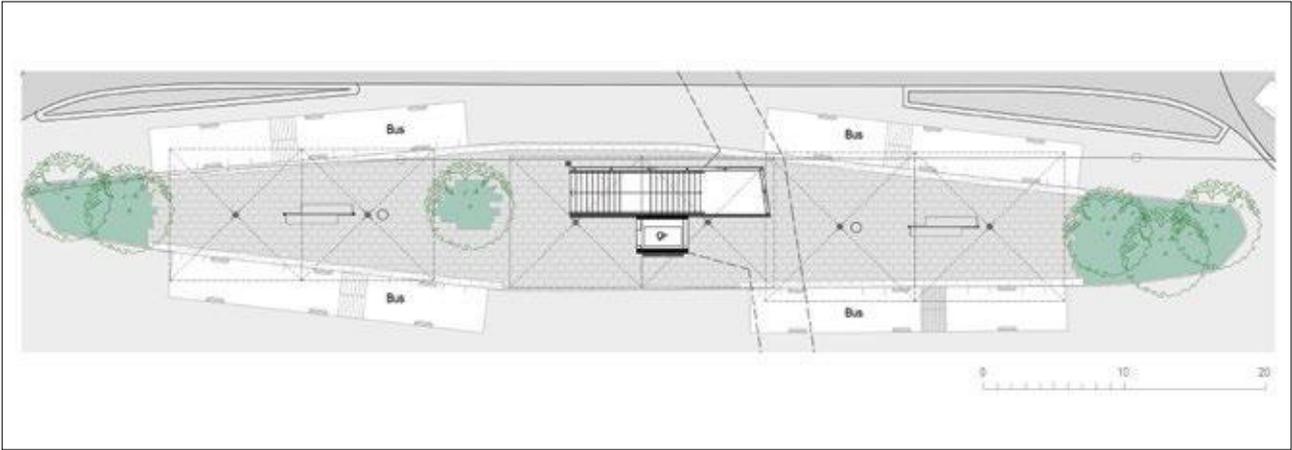


Abbildung 7: Situation Busbahnhof mit vier Bushaltekanten aus Vogelperspektive

Schirmdächer überdecken die Treppen und den Wartebereich. Die Dächer werden von einer Stahlkonstruktion getragen und weisen eine Untersicht aus Alu-Verbundplatten mit eingebundenen Leuchtkörpern aus. Die Dächer werden begrünt.

Die Architektur ist abgestimmt auf die neue Bahnhofshalle. Der Boden des Perrons und die direkte Umgebung des Bahnhofsgebäudes werden mit dem gleichen Naturstein ausgelegt. Dieser Naturstein ist barrierefrei begehbar. Die Fahrbahn für die Busse muss hohen Belastungen standhalten und wird deshalb in Beton ausgestaltet. Der Verkehr auf dem Bahnhofplatz wird entflechtet, der Bahnhofplatz bleibt nur für den öffentlichen Verkehr, Anlieferungen, Taxi und Velos befahrbar.

Da aus Sicherheits- und Platzgründen auf dem Busperron keine Rampe zur Unterführung erstellt werden kann, wird ein barrierefreier Lift als Verbindung zur bestehenden Unterführung platziert. Die vier neuen Bushaltekanten werden mit einer Höhe von 22 cm realisiert, was einen schwellenfreien

Einstieg in den Bus ermöglicht. Auf dem Bahnhofareal wird eine lückenlose Führungskette für sehbehinderte und blinde Reisende realisiert.

Neu finden sich zwei Bushaltekanten für Bahnersatz bei der Park & Rail Anlage.

Als Witterungsschutz sind beim Busbahnhof Glas-scheiben vorgesehen. Zusätzlich dienen Glas-scheiben auch als Absturzschutz bei den Unterführungen. Die Glasflächen müssen mit einem Muster versehen werden, damit der Vogelschutz gewährleistet ist. So kann z. B. die Berglandschaft rund um Brunnen oder ein Wortspiel oder ähnliches abgebildet werden. Ein Mitwirken von ortsansässigen Künstlern ist erwünscht.

Bahnhofshalle

Die Bahnhofshalle erfährt eine grosse Veränderung. Der heutige Kiosk wird zurückgebaut und ein neues Dach ergänzt das historische, denkmalgeschützte Perrondach. Es entsteht ein neuer, heller Ankunftsort.

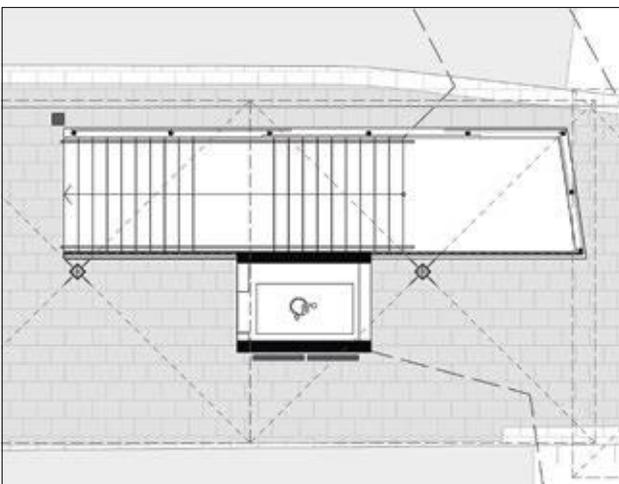


Abbildung 8: Situation Lift zur Unterführung



Abbildung 9: Bahnhofshalle

Das ebenfalls denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude soll ein identitätsstiftendes Element bleiben. Es beinhaltet im Erdgeschoss wie bis anhin eine gewerbliche Nutzung und im Obergeschoss Wohnraum. Die zwei Abgänge zur Unterführung bleiben unverändert.

Der Kiosk wird neu im angrenzenden Gebäude untergebracht, wo sich heute die WC Anlage befindet. Ein Natursteinplatz gibt dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude die verdiente Wertigkeit. Dank passender Oberflächenbehandlung ist der Natursteinplatz barrierefrei zugänglich.

Nebengebäude (angrenzendes Gebäude Bahnhofshalle)

Das Nebengebäude erfährt innen eine Umnutzung und aussen eine Aufwertung. Der Kiosk wird neu im südlichen Teil einziehen, welcher an die Bahnhofshalle angrenzt. Hauptsächlich genutzt wird das Gebäude weiterhin von der SBB. Dazwischen erstellt die SBB ein neues WC. Das Dach wird mit einer Photovoltaik-Anlage versehen. Entlang dem Nebengebäude werden drei über den Bahnhofplatz erschlossene Parkplätze für den Taxibetrieb erstellt.



Abbildung 10: Grundrissplan neues Nebengebäude

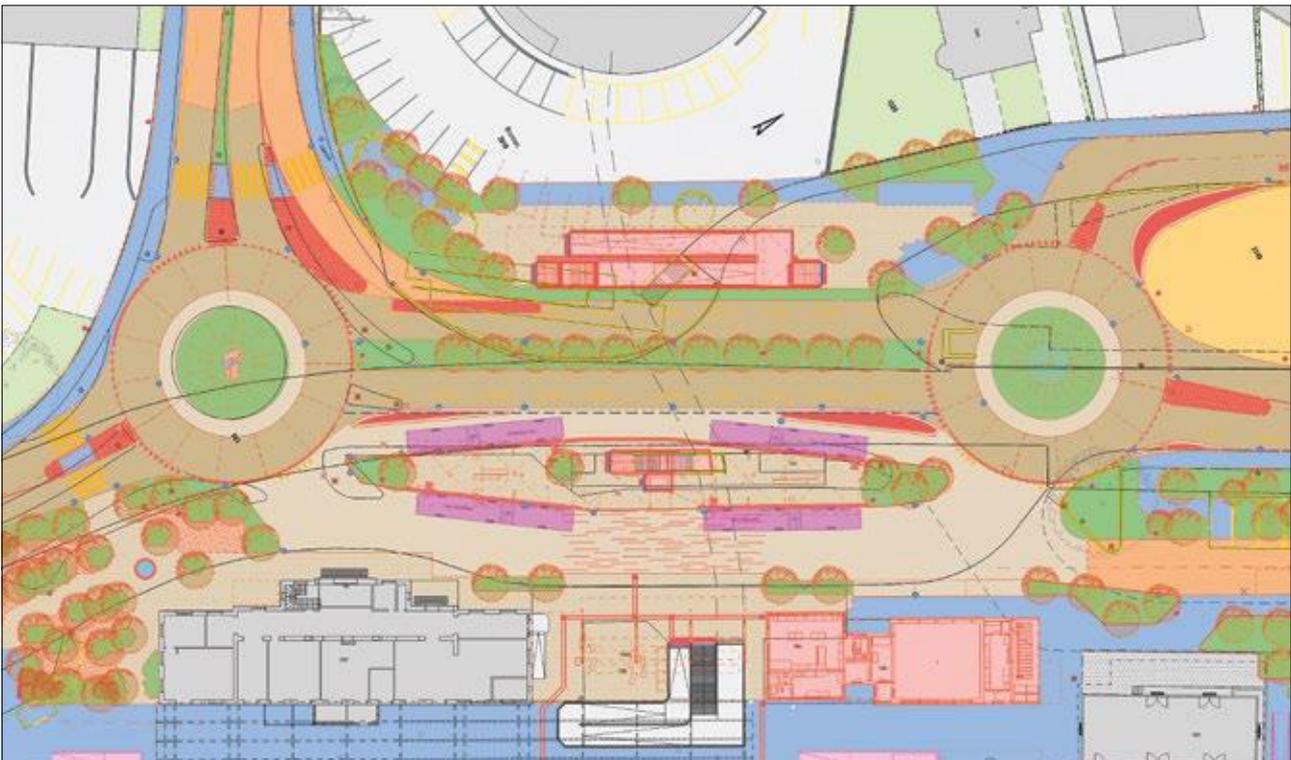


Abbildung 11: Zweikreisellösung

Kantonsstrasse mit Zweikreisellösung

Das vorliegende Projekt orientiert sich bezüglich der Verkehrsführung grundsätzlich am Masterplan, welcher auf den Ergebnissen der vorhergehenden Testplanung basiert.

Im Zentrum stehen dabei die beiden Kreisel Bahnhof und Wylen. Während der Kreisel Bahnhof bereits existiert und im Rahmen des Projektes nur instand gestellt werden muss, wird der Kreisel Wylen neu erstellt. Dies schafft die erforderliche Flexibilität für den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr. Die Zweikreisellösung ermöglicht es z.B. den Bussen, die vier Bushaltekanten des neuen Busbahnhofs individuell d.h. von allen Seiten anzufahren.

Die Gestaltung des heutigen Bahnhofskreisels bleibt bestehen. Der Findling-Stein-Brunnen mit den Föhren soll erhalten bleiben. Der Schotter hingegen wird durch eine zeitgemässe Unterbepflan-

zung ersetzt. Die Gestaltung des Wylenkreisels wird erst in einer späteren Projektphase konzipiert werden. Bei der vorliegenden Visualisierung handelt es sich somit um einen Platzhalter.

Die im Projektperimeter liegenden Teile der Wylenstrasse und Gotthardstrasse (Abschnitt vor Lidl) werden als Tempo-30-Zone ausgeschildert. Auf der Bahnhofstrasse sowie der Schwyzer- und Luzernerstrasse bleibt die innerorts übliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bestehen.

Zugang Seite SUVA / Bahnhofsmärcht (Rampenaufgang West)

Um den barrierefreien Zugang zu Bus- und Bahnerron zu gewährleisten, wird auf der Westseite des Bahnhofplatzes eine neue überdeckte Treppe- und Rampenanlage erstellt. Die fünf Schirmdächer überdecken die gesamte Fläche von Treppe und Rampe. Die Dächer werden begrünt. Zusätzlich entstehen neue Velounterstände.



Abbildung 12: Rampen- und Treppenaufgang West (Bahnhofsmärcht)

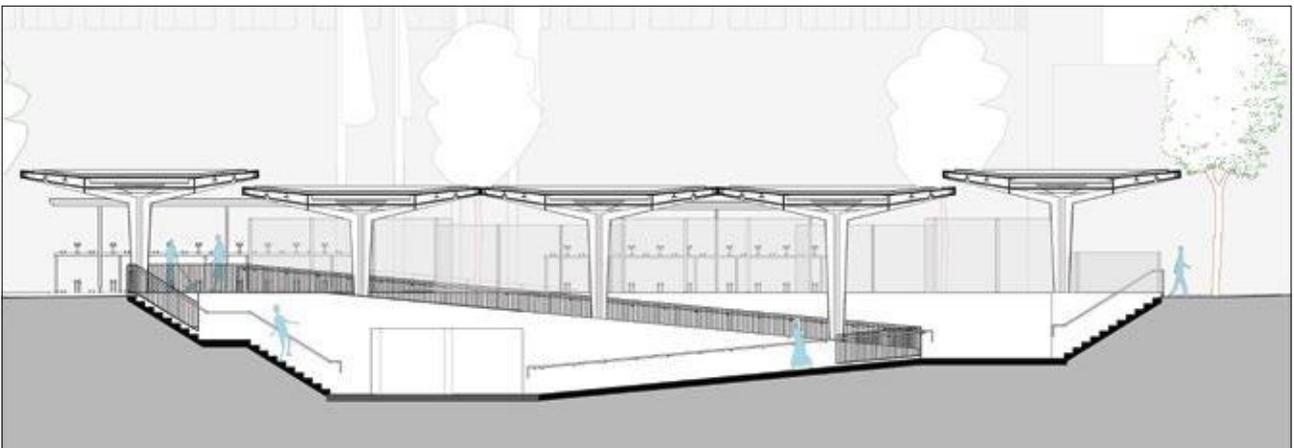


Abbildung 13: Rampen- und Treppenaufgang West (Bahnhofsmärcht)

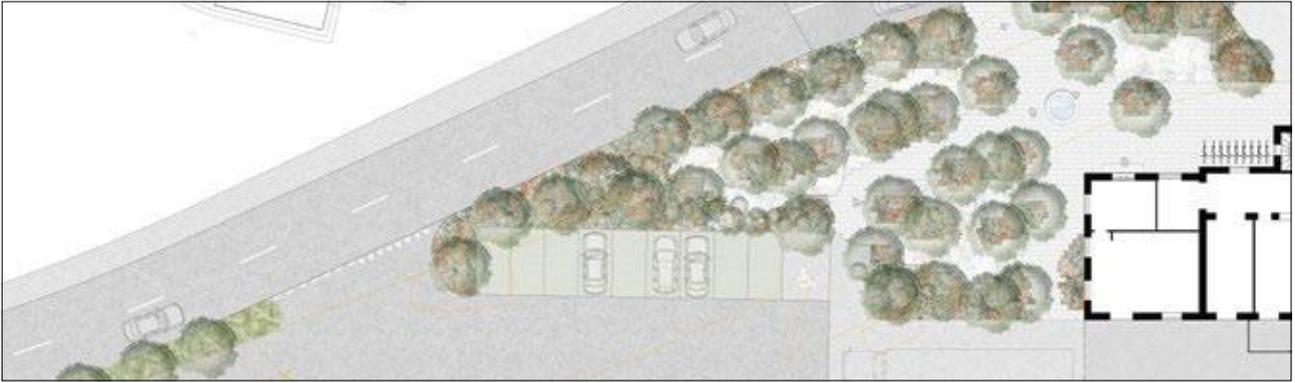


Abbildung 14: Bahnhofplatz Süd mit Kurzzeitparkplätzen und Behindertenparkplatz

Bahnhofplatz Süd

Durch die Neugestaltung des Bereiches südlich des Bahnhofgebäudes wird eine neue Aufenthaltsqualität geschaffen. Im angenehmen Ambiente gibt es verschiedene Sitzmöglichkeiten, die zum Verweilen einladen. Die Staudenmischpflanzung gibt dem Vorplatz Atmosphäre, das Blätterdach der Hochstamm-bäume spendet Schatten. Die Wegverbindungen aus rollstuhlgerechten Natursteinplatten treffen aufeinander und die Mitte markiert der bestehende Brunnen, welcher von Josef Bisa gestaltet wurde.

Dieser Ort kann als Treffpunkt und Wartebereich genutzt werden und belebt das Bahnhofsgebäude.

Weiter Richtung See finden sich neun Kurzzeitparkplätze und ein Behindertenparkplatz. Erschlossen werden diese ab der Bahnhofstrasse. Über diesen Platz finden auch die Anlieferungen für die Gewerberäume im Bahnhofgebäude statt.

Güterschuppen, Park & Rail, Bahnersatz

Der Güterschuppen ist denkmalgeschützt. Im vorliegenden Projekt sind keine Massnahmen am Güterschuppen vorgesehen.



Abbildung 15: Bahnhofplatz Süd

Die Park & Rail Parkplätze werden an bestehender Lage neu erstellt und künftig nordöstlich über die Wylenstrasse erschlossen. Es sind insgesamt 50 Parkplätze vorgesehen. Hier befinden sich neu auch die Parkplätze für Car Sharing.

Westlich der Park & Rail Anlage werden zwei ungedeckte, 18 m resp. 12 m lange Buskanten für den Bahnersatz erstellt. Aufgrund der kompletten Umgestaltung des Bahnhofareals muss die Sammelstelle für Textilien, Batterien und Glas weichen. Zurzeit laufen Abklärungen für neue Standorte.



Abbildung 16: Park & Rail Anlage



Abbildung 17: Bahnhofstrasse mit neuem Trottoir

Fussgängerführung Bahnhofstrasse

Die Fussgängerverbindungen erfolgen entlang der einzelnen Strassenabschnitte mit Trottoirs mit minimaler Breite von 2.00 m. Auf der Bahnhofstrasse ist auf der «Bahnhofseite» in Richtung See ein zusätzliches Trottoir vorgesehen, welches die Fussgängerverbindung massgeblich verbessern wird.

Die Fussgängerquerungen werden generell mit Mittelinseln ausgestattet. Der Fussgängerübergang bei der Bahnhofstrasse 39 muss aufgrund des neuen Trottoirs geringfügig Richtung See verschoben werden.

Veloführung, Velounterstände

Zwischen den zwei Kreiseln und auf der Luzernerstrasse ist beidseitig ein 1.50 m breiter Radstreifen vorgesehen. Auf der Bahnhofstrasse und Wylenstrasse erfolgt die Führung für Radfahrerinnen und

Radfahrer im Mischverkehr. Östlich des Projektperimeters verläuft entlang der Alten Kantonsstrasse die Veloroute 77 von Schweiz Mobil, welche mit einer Velounterführung mit der Bahnhofstrasse und somit dem Bahnhof verbunden ist.

Auf dem gesamten Bahnhofsareal sind total 288 Veloabstellplätze vorgesehen. Die Velounterstände werden doppelstöckig geplant. Eingesetzt wird ein Standardprodukt, welches auch an anderen Bahnhöfen in der Schweiz verwendet wird und sich bewährt hat. Die Veloständer werden mit einer Beleuchtung ausgestattet.

Auf Seite der Alten Kantonsstrasse kann vom Bezirk Schwyz ein Veloabstellraum im neuen Bezirksschulhaus für zusätzliche 80 Velos gemietet werden. Somit stehen auch östlich der Geleise Veloparkplätze zur Verfügung.

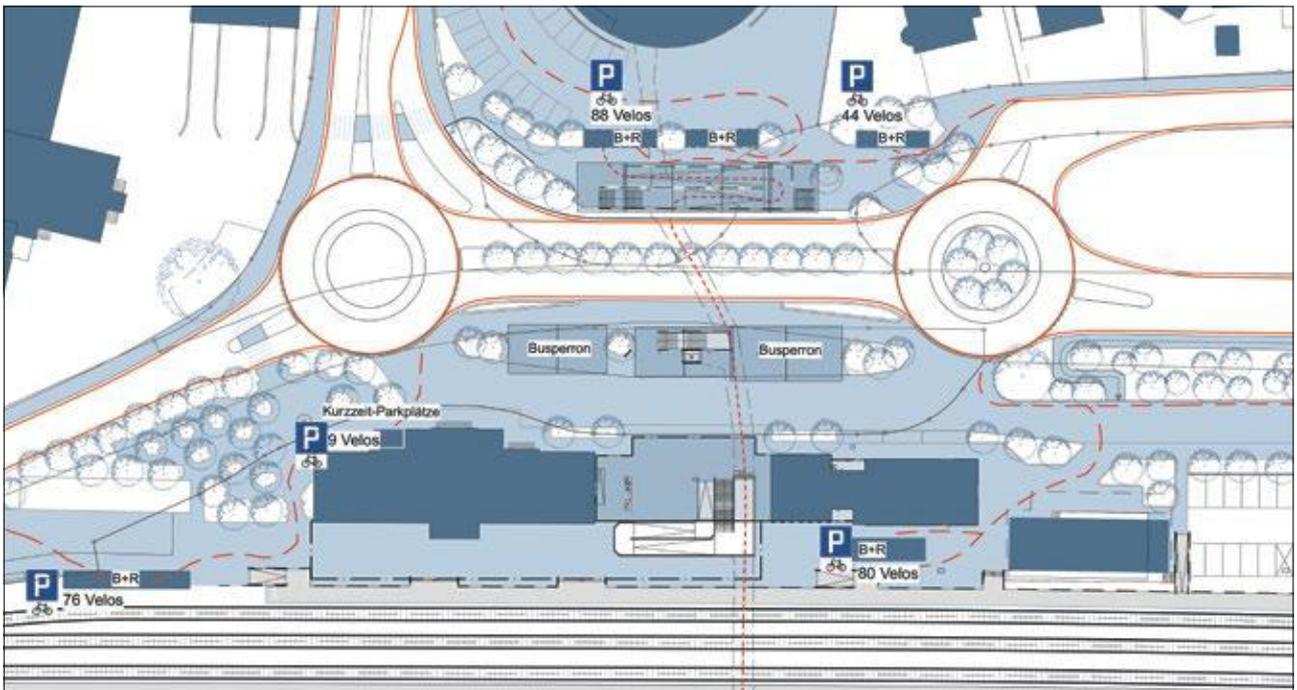


Abbildung 18: Situation Veloführung und Veloabstellplätze

Umgebungsgestaltung

Ein zentrales Element der Umgebungsgestaltung sind die Bäume. Es werden diverse Hochstamm-bäume mit möglichst hoher Baumkronenfläche gepflanzt. So soll der örtlichen Erhitzung im Bahnhofsareal entgegengewirkt werden. Die Bäume sollen die Architektur auf ästhetische Weise ergänzen und ein stimmiges Gesamtbild erzeugen. Für die Vegetationsflächen sind Staudenmischpflanzungen und Wildblumenwiesen vorgesehen. Dabei wird beachtet, dass der Pflegeaufwand tief gehalten werden kann.

Die Bodenbeläge sind auf die hohen Nutzungsansprüche des jeweiligen Ortes abgestimmt. Im Weiteren unterstützen sie die Orientierung und geben dem Areal eine eigene Identität. Natursteinplatten schaffen eine Verbindung der jeweiligen Aufenthaltsorte. Vorgesehen ist ein regionaler Stein.

3. Landerwerb

Grundstück KTN 2149 (1'417 m²)

Damit das Projekt des Bahnhofareals wie geplant umgesetzt werden kann, sind Landerwerbe notwendig. Namentlich wird das Grundstück KTN 2149 benötigt, weshalb bereits frühzeitig mit der Grundeigentümerin, der Rütliblick AG mit Sitz in Zug, ein Vorvertrag zum Abschluss eines Kaufvertrags unterzeichnet wurde. Der Abschluss des Kaufvertrags steht unter der Bedingung resp. kann erst erfolgen, wenn die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Gemeinde der Ausgabenbewilligung zugestimmt haben.

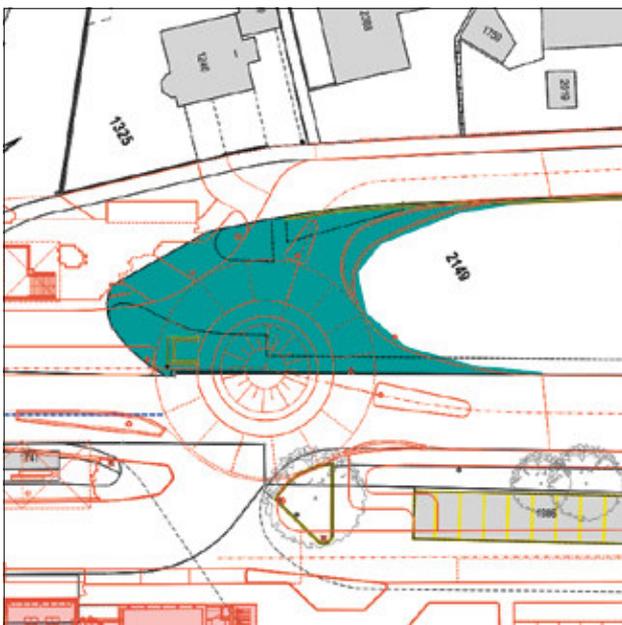


Abbildung 19: Landerwerb KTN 2149 (blaue Fläche 588m² für Projekt notwendig)

Im Vorvertrag wurden insbesondere der Marktwert der Liegenschaft KTN 2149 sowie der Kaufpreis in Höhe von CHF 1'585'000 festgelegt. Der im Vorvertrag definierte Kaufpreis basiert auf einer Bewertung der WüestPartner, datiert vom 10. September 2021 sowie aktualisiert vom 20. September 2024.

Die Liegenschaft umfasst eine Fläche von 1'417 m² und befindet sich in einer Gewerbezone. Für das vorliegende Projekt werden total 588 m² benötigt. Die Restparzelle von 829 m² wurde von WüestPartner mit CHF 924'500 bewertet. Dieser Betrag wird nicht dem Projekt Bahnhofareal belastet, sondern wird als Landreserve ins Finanzvermögen der Gemeinde überführt.

Grundstück KTN 1402 (442 m²), KTN 2295 (202 m²)

Um die Erschliessung der neuen Park & Rail Anlage und das Wegfahren einzelner Buslinien vom Bahnhof Richtung Wülenstrasse zu ermöglichen, braucht es Teile der Liegenschaften KTN 1402 und KTN 2295. Die Eigentümerin dieser Liegenschaften ist die Hertipark AG mit Sitz in Brunnen. Der Landerwerb für die blau markierte Fläche (siehe Skizze in Abbildung 20) beträgt voraussichtlich CHF 257'600 und die sich darauf befindende Strasse soll ebenfalls ins Eigentum der Gemeinde übernommen werden. Der Kostenanteil der Gemeinde ist im vorliegenden Projekt einberechnet. Dieses Strassenstück ist in Zukunft auch die Verbindung zwischen der Wülenstrasse und der Groverschliessung Brunnen Nord.

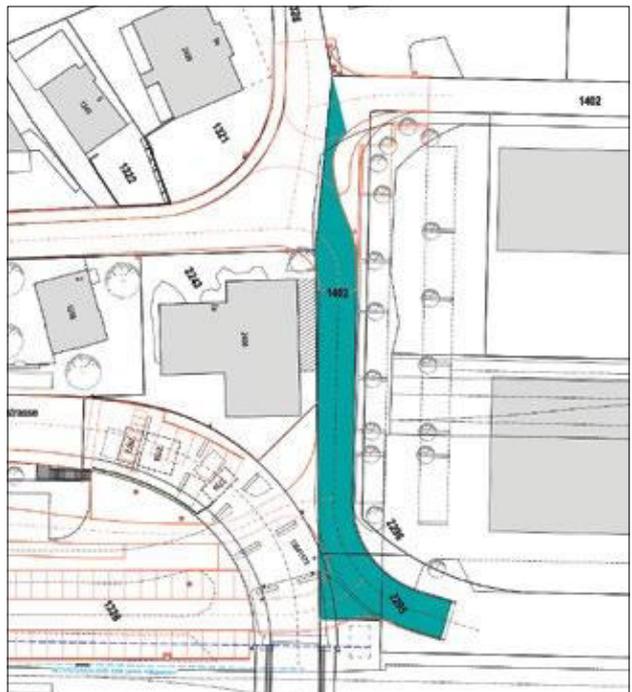


Abbildung 20: Landerwerb KTN 1402/KTN 2295

4. Ein Projekt, drei Bauherren: Kanton Schwyz, SBB und die Gemeinde

Das Projekt Bahnhofareal wurde in engster Zusammenarbeit mit dem Kanton Schwyz und der SBB erarbeitet. Der Kanton Schwyz ist Grundeigentümer der Schwyzer- und Luzernerstrasse und des bestehenden und zukünftigen Kreisels sowie der Bahnhofstrasse, deshalb wird auch die Umsetzung des Projektes umfassend koordiniert erfolgen.

Die SBB wird für die Neugestaltung des Nebengebäudes sowie des neuen Bahnhofhallendaches selber als Bauherrin auftreten, dies aber in enger Absprache mit der Gemeinde.

5. Kosten

a) Kosten

Die Kosten basieren auf einem detaillierten Kostenvoranschlag, Basis September 2024.

	CHF
Bauhauptarbeiten	9'240'000
Baunebenarbeiten	2'312'000
Dienstleistungen	2'249'000
Total Baukosten	13'801'000
Landerwerb/Entschädigungen	2'103'000
Offene Reserve, ca. 10%	1'618'000
Total (inkl. MWST.)	17'522'000

Für die Ausgabenbewilligung gilt nach § 18 Abs. 3 des kantonalen Finanzhaushaltsgesetzes für die Bezirke und Gemeinden vom 30. Mai 2018 (FHGBG, SRSZ 153.100) das Bruttoprinzip, d. h. die Kosten sind unter Einschluss der Beiträge Dritter zu berechnen. Es sind deshalb den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern die Gesamtkosten der Ausgabenbewilligung in der Höhe von CHF 17'522'000 zur Beschlussfassung vorzulegen.

b) Finanzielle Auswirkungen für die Gemeinde Ingenbohl, Beteiligung Dritter

Die Gesamtkosten werden durch folgende Projektpartner und Beiträge finanziert:

	CHF
SBB Immobilien	2'090'000
SBB Infrastruktur	390'000
Agglomerationsbeitrag	3'025'000
Kanton Schwyz, Tiefbauamt	2'502'000
Kanton Schwyz, Amt für öV	1'800'000
Gemeinde	7'715'000
Total (inkl. MWST.)	17'522'000

Mit dem Tiefbauamt des Kantons Schwyz konnte der Kostenteiler bereits verbindlich festgelegt werden. Das Amt für öffentlichen Verkehr hat in seiner Absichtserklärung den Beitrag von CHF 1'800'000 bestätigt. Dieser Beitrag wird noch dem Kantonsrat zur Genehmigung vorgelegt, jedoch erst nach einem positiven Abstimmungsresultat der Gemeinde Ingenbohl zur Ausgabenbewilligung. Mit der SBB haben die Verhandlungen zum Kostenteiler ebenfalls bereits stattgefunden. Aufgrund dieser Basis stellt die SBB CHF 2'480'000 in Aussicht. Im Rahmen des vierten Agglomerationsprogrammes kann mit einem Beitrag von CHF 3'025'000 gerechnet werden.

Für die Gemeinde verbleiben Kosten von CHF 7'715'000. Davon sind CHF 924'500 für jenen Teil des Landerwerbs für das Grundstück KTN 2149, welcher nicht für dieses Projekt benötigt wird und ins Finanzvermögen der Gemeinde überführt wird.

c) Zusätzliche Investitionen durch die SBB

Neben obiger Mitfinanzierung des vorliegenden Projektes werden die SBB gemäss aktueller Planung zusätzlich über CHF 4 Mio. auf dem Bahnhofareal investieren, u.a. in die Sanierung und Aufwertung der Gebäude.

6. Termine

Der Grobterminplan sieht folgenden Ablauf vor:

Urnenabstimmung über Baukredit	9. Februar 2025
Start Bau	Anfangs 2026
Abschluss Bau exkl. Deckbeleg	Ende 2027

7. Finanzierung

Für das Bauprojekt Bahnhofareal – Drehscheibe öffentlicher Verkehr sind in der Investitionsrechnung 2025–2028 insgesamt CHF 17'522'000 eingestellt. Darin enthalten sind alle zur Erstellung des Baus nötigen Leistungen. Abzüglich Beiträge der Projektpartner ergibt sich für die Gemeinde ein Finanzierungsbedarf von CHF 7'715'000.

Aufgrund der aktuellen Finanzlage der Gemeinde müssen diese Mittel am Geld- und Kapitalmarkt beschafft werden. Die Kosten für die Verzinsung und Abschreibung fallen gemäss Planung wie folgt an:

2025: CHF 15'000
2026: CHF 85'125
2027: CHF 155'250
2028: CHF 424'325

Eine Anpassung des Steuerfusses ist aufgrund der Realisierung des Projekts nach heutigem Wissensstand nicht nötig.

8. Würdigung der Vorlage

Mit der Realisierung des Projekts Bahnhofareal – Drehscheibe öffentlicher Verkehr soll ein multifunktionales Areal auf neustem Stand entstehen, welches auch die Forderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt. Der Gemeinderat beantragt den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern, der Ausgabenbewilligung zuzustimmen.

B. Antrag der Rechnungsprüfungskommission

Die Rechnungsprüfungskommission (RPK) hat die Vorlage geprüft und beantragt, der Ausgabenbewilligung von CHF 17'522'000 für die Umsetzung des Projekts Bahnhofareal – Drehscheibe öffentlicher Verkehr zuzustimmen.

C. Antrag des Gemeinderats

1. Der Ausgabenbewilligung von CHF 17'522'000 (Nettobelastung Gemeinde Ingenbohl CHF 7'715'000) für die Umsetzung des Projektes Bahnhofareal – Drehscheibe öffentlicher Verkehr samt den dazugehörigen Landerwerben (Liegenschaft KTN 2149 [1'417 m²] und Teile der Liegenschaften KTN 1402 und 2295 [644 m²]), sei zuzustimmen.
2. Der Gemeinderat sei mit dem Vollzug zu beauftragen.