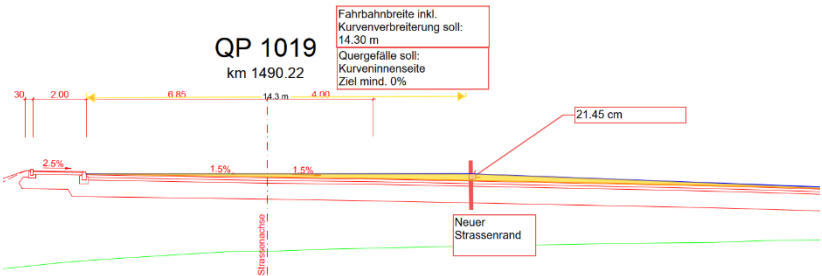
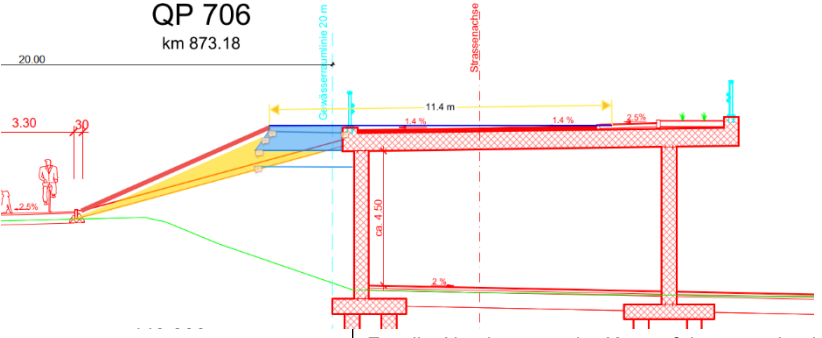




Fragen und Antworten zum Bericht

Erschliessung Brunnen Nord – Zweckmässigkeitsbeurteilung

Gegenüberstellung der beiden Lösungsansätze: Hochkreisel – Kurve+ (Stand 18. November 2024, bzw. revidierter Bericht vom 20. Dezember 2024)

Thema	Frage	Antwort Fachplanerteam
Betoninstandsetzung der bestehenden Brücke	Eine Risikoposition für das Projekt Kurve+. Es kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden, dass Betoninstandsetzungs- und Sanierungsarbeiten im Zuge der Verbeitung an der bestehenden Brücke vorgenommen werden müssen. Ist es korrekt, dass diese Optimierungsmassnahme mit CHF 550'000 zu 50 % bewertet wurden?	Ja
Optimierungsmöglichkeit K1: Kompensation des negativen Quergefälles in der Kurve Optimierungsmöglichkeit K2: Befahrbarkeit der Kurve verbessern durch Kurvenverbreiterung	Ist es richtig, dass für die Optimierung von K1 und K2 nur CHF 30'000 bewertet zu 50 % eingerechnet wurde? Ist dies realistisch?	Die zwei Optimierungsmöglichkeiten K1 und K2 wurden bezüglich Kostenfolgen zusammen betrachtet. Im Total sind die CHF 30'000 eine realistische Zahl. Optimierungsmöglichkeit K1  Die Höhendifferenz für den neuen „verbreiterten“ Strassenrand zum geplanten Projekt beträgt 22 cm. Dies verläuft sich dann beidseitig auf null-Differenz. Dies ergibt eine grössere Menge an Schüttkies für die Dammschüttung, was mit CHF 20 pro m ³ jedoch nicht sehr teuer ist. Optimierungsmöglichkeit K2  Für die Abschätzung der Kostenfolgen wurde eine Verbreiterung der Kurve auf diese Fläche angenommen. Dies ergibt einige m ³ mehr Böschungsschüttung, mehr

		Fundationsschicht und mehr Asphalt. Dies sind aber keine grossen Volumen und auch nicht teuer.
Optimierungsmöglichkeit K3: Weglassen Wendeschlaufe unter der Kurve	Sind die Kosteneinsparungen von CHF 780'000 bewertet zu 50 % nicht etwas hoch? Wem kommt diese Kosteneinsparung zugute? Gemäss Skizze müsste ein Teil dieser Kosten im Teilbereich 1 und ein Teil im Teilbereich 3 anfallen und deshalb auch die Einsparung. Wie ist dies zu verstehen?	Die Kosten von 780'000 ergeben sich aus den zusätzlichen Baukosten einer Dammschüttung mit Blocksteinmauer (etwa CHF 300'000) – den eingesparten Baukosten der Auskragungskonstruktion (CHF 1.09 Mio.) Die Kosteneinsparung wurde dem TB 3 zugerechnet, da das Bauwerk in diesem Bereich zu liegen kommt. Weiter gehört die Wendeschlaufe für Busse funktional zur Grob-Erschliessung Brunnen Nord. Die Kosten für die oberhalb der Wendeschlaufe liegende Auskragungskonstruktion wurde im TB1 gerechnet (also zulasten der Gemeinde), die Entlastung bzw. Kosteneinsparung aber bei TB3 (85 % zugunsten Grundeigentümer, 15 % Gemeinde). Die Einsparung (tiefere Baukosten) wird aber bei der Gemeinde anfallen. Dies hat einen Einfluss auf die Kostenverteilung der Kosten der Kurve+. Die Beiträge der Gemeinde und des Kantons sind zu korrigieren und fallen um je CHF 166k kleiner aus ($\text{CHF } 780\text{k} \cdot 50\% \cdot 85\% / 2$), d. h. statt CHF 10.4 Mio. noch 10.23 Mio. Diese Abweichung wurde im Bericht korrigiert (S. 6 und 58).
Gebrauchstauglichkeit (S. 23):	Bei der Kurve+ wird noch ein Nachweis der Gebrauchstauglichkeit verlangt. Geht das in Richtung mögliche statische Massnahmen? Sind diese Kosten berücksichtigt?	Die Kosten hierfür sind nicht relevant – sie wurden nicht separat ausgewiesen, sondern sind in der Position Ingenieur enthalten.
Überhöhung (S.23):	Haben die Ausführungen zu diesem Punkt Kostenfolgen, die irgendwo berücksichtigt werden müssten?	Dies verursacht keine weitergehenden Kostenfolgen. Die Kosten sind enthalten.
Befahrbarkeit des Knotens in alle Richtungen (S. 20)	Das Kreuzen zwischen Sattelzug mit Sattelzug ist nicht möglich. Wie hoch wird die Frequenz an Sattelzügen pro Tag geschätzt?	Die Frequenzen von Sattelzügen können nicht abgeschätzt werden. Diese sind sehr stark von den Nutzungen und den betrieblichen Abläufen der Mietenden im Gebiet Brunnen Nord sowie deren Spediteure abhängig.
Zuverlässigkeit, Kreuzen Sattelzüge (S. 63)	Im Kurvenbereich können Sattelzüge nicht mit anderem Schwerverkehr kreuzen. Selbst die Begegnung zwischen Sattelzug und Personenwagen wird bei Beginn und Ende der Kurve kritisch. Dies aufgrund von zu geringer Ausgestaltung der Kurvenverbreiterung. Wird das Kreuzen Sattelzug / Personenwagen normal möglich, wenn Optimierungsmöglichkeit K2 umgesetzt wird? Oder wird sogar das Kreuzen Sattelzug / Sattelzug möglich, wenn Optimierungsmöglichkeit K2 umgesetzt wird?	Die Problematik des Begegnungsfalls Sattelzug / PW wird dadurch definitiv entschärft. Die Begegnung Sattelzug / Sattelzug wird tendenziell weiterhin nicht möglich sein, dies aufgrund des enormen Platzbedarfs in einer solch engen Kurve. Grundsätzlich ist aber anzumerken, dass gemäss Norm für eine Strasse mit dieser Funktion der Begegnungsfall Sattelzug / Sattelzug nicht abgedeckt werden muss (nur Anhängerzug / Anhängerzug).
Fuss- und Veloverkehr, Variante Kurve+ (S. 66):	Westseitig entsteht ein attraktiver und fahrdynamischer Rad-/Gehweg entlang Muota. Auf der Seite Seewenstrasse wird jedoch keine Rückführung angeboten, somit muss entweder ungesichert die Strasse gequert oder auf dem Dammweg (nicht velogerecht) weitergefahren werden, was die Sicherheit und den Fahrfluss stark beeinträchtigt. Wie hoch sind die Kosten für eine Rückführung auf der Seewenstrasse?	Dies ist stark davon abhängig, wie die Rückführung ausgestaltet wird. Eine Aufstellfläche zum Ein- und Ausfädeln würde mehr als der vorhandene Platz benötigen und entsprechend einer leicht anderen Linienführung der Seewenstrasse.
Verkehrssicherheit (S. 67)	Hier schneidet der Hochkreisel mit 1 Punkt besser ab als die Kurve. Wenn die Optimierungen K1 und K2 realisiert werden, nähert sich die Kurve+ in der Verkehrssicherheit dem HK an. Korrekt?	Die Verkehrssicherheit kann durch die Optimierungen K1 und K2 verbessert werden. Die Defizite für den Fuss- und Veloverkehr, namentlich die risikobehaftete Fussgänger-Querung und Unterführung, werden jedoch nicht behoben. Entsprechend schneidet die Variante Kurve+ hinsichtlich Verkehrssicherheit weiterhin schlechter ab als der Hochkreisel.
Betriebs- und Unterhaltskosten	Wie wurden die Betriebs- und Unterhaltskosten (CHF 375'000 beim Hochkreisel und CHF	Die angewandten Prozentsätze sind übliche Werte in der Praxis und Literatur. Massgebend sind die

	280'000 bei der Kurve+) pro Jahr berechnet?	Investitionskosten (Bauunternehmerkosten / Baukosten). Die Kurve+ hat im Bereich Kunstbau einen höheren Prozentsatz, weil hier ein notwendiger Neubau der Brücke mitberücksichtigt ist (die Brücke ist bereits 40 Jahre alt).
Bauinvestitionskosten / Annuitäten	Die Bauinvestitionskosten sind bei der Variante „Hochkreisel“ mit 53,6 Mio. CHF fast 30 % höher als diejenigen der Variante „Kurve+“ (CHF 41,6 Mio.). Werden die jährlich anfallenden Kosten berücksichtigt (Annuitäten und Unterhalts-/Betriebskosten) so ist die Variante „Hochkreisel“ mit CHF 1.95 Mio./Jahr fast 40 % teurer als die Variante „Kurve+“ mit CHF 1.40 Mio./Jahr. Wieso stimmen die jährlichen Kosten in der Tabelle Seite 83 im Bericht nicht mit den Angaben auf Seite 84 im Text überein?	Für die Berechnungen der Annuitäten und weiteren statistischen Auswertungen, wurden die Kostenberechnungen von Bence Tasnady in das EBEN-Tool (ASTRA) überführt. Beim Hochkreisel werden bei den Investitionen rund CHF 20 Mio. für den Kunstbau gerechnet, beim der Variante Kurve+ sind es CHF 6 Mio. Beim Rest der Investitionen handelt es sich zum einen um Strassenbau und zum anderen um Planungskosten. Die Kunstbauten werden dabei bei der Berechnung auf 75 Jahre abgeschrieben, der Rest auf 40 Jahre. Die Ersatzinvestition der Brücke bei der Kurve+, die voraussichtlich nach Ablauf der 40 anfällt, wurde bei der Annuitätenrechnung berücksichtigt. Die auf die Jahre verteilten Investitionskosten und Unterhalts- und Betriebskosten betragen gemäss Bericht vom 18. November 2024 CHF 1.95 Mio. für den Hochkreisel und CHF 1.40 Mio. für die Kurve+. Somit wäre der Hochkreisel in diesem Bereich gemäss Bericht um 40 % teurer. Es stellte sich jedoch heraus, dass diese Zahlen falsch in den Bericht übertragen wurden. Korrekt betragen die jährlichen Kosten CHF 1.77 Mio. und CHF 1.39 Mio. (Bericht vom 20. Dezember 2024, S. 84). Damit ist die Differenz zwischen den beiden Projekten statt 40 % noch 27 %, gerundet 30 %. Für die weitere Berechnung wurden die richtigen Zahlen verwendet (vgl. Abb. S 83, Kosten-Wirksamkeits-Diagramm). Eine kleine Korrektur ergibt sich aber im Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis der Kurve+: dieses beträgt 0.33 statt 0.34. Diese Abweichung ist jedoch marginal und liegt im Bereich der Unsicherheit (S. 8 und 81)
Umwelt/ Materialbilanz/ Klimabelastung (CO2)	Sowohl Materialbilanz wie auch die daraus errechneten Umweltbelastungen (Co 2) weisen im Gegensatz zu dem von uns [Hertipark AG und MMV Holding] in Auftrag gegebenen Prüfungsbericht von Herrn Fischli-Boson, Dozent an der Hochschule Winterthur, massive Differenzen auf. Allein bei der CO2 Belastung ist eine erschreckende 27-fache Differenz festzustellen.	Die CO2-Belastung wurde anhand der Norm SN 641 828, Kosten-Nutzen-Analysen im Strassenverkehr, berechnet. Die Differenz zum Prüfbericht von Herr Fischli-Boson erklärt sich dadurch, dass dort eine andere Methode und andere Grundlagen verwendet wurden. Die Bewertung der zwei Varianten auf Grund der Klimabelastung fällt bei beiden Berechnungsmethoden gleich aus.
Sicherheit	Das Gefahrenpotential bei den Hochkreiselauffahrten aufgrund der Steigung von über 9.5 % wurde in der Beurteilung der Sicherheit komplett ausgeblendet. Sowohl das Längsgefälle (Steigung bei der Brücke über die SBB-Linie), wie auch die Höhenlage des Kreisels bergen massive Sicherheitsrisiken und Unfallgefahren. Die Gebrauchstauglichkeit (Unterhalt im Winter, Schnee, Eis) und die daraus resultierenden Gefahren für die SBB-Gotthardlinie (Absturzgefahren von Material und Fahrzeugen) ist nicht zu unterschätzen. Steigungen von über 6% widersprechen dem Behindertengleichstellungsgesetz und benötigen wohl eine Ausnahmegewilligung.	Mit der vorliegenden Geometrie ist gemäss Norm (VSS 40 110) ein Längsgefälle von bis zu 12 % zulässig. Die 9.5 % Neigung der Auffahrt zur Bahnüberführung vom Gätzlikreisel her liegt in den Normvorgaben und führt entsprechend zu keiner signifikanten Einschränkung der Verkehrssicherheit. Bei Schneefall und Glätte ist mittels ausreichendem Winterdienst der sichere Betrieb der Strassen sicherzustellen (betrifft grundsätzlich alle Strassen). Die Anlagen in Höhenlage werden ausreichend mit Fahrzeugrückhaltesystemen gesichert. Die Absturzgefahr von Personen und Material wird somit über das gesamte Bauwerk, inklusive Bahnquerung, neutralisiert. Die Steigung über 6 % übersteigt die Standardanforderung der Hindernisfreiheit. Bei Notwendigkeit sind jedoch auch Steigungen bis zu 10 % zulässig. Dies ist auch im Bericht so ausgeführt.
Gewässerraum	Gemäss Aussage des ARE muss der Gewässerraum im KNP für beide Varianten rechtskonform ausgeschieden werden. Es ist kaum vorstellbar, dass die nicht rechtsgültige	Die rechtliche Pflicht zur Festlegung des Gewässerraums nach Art. 36a GSchG besteht unabhängig von der Variantenwahl für die Erschliessung Brunnen Nord. Für die Muota wurde

	Gewässerrauumausscheidung des gegenwärtigen KNP bei einer entsprechenden Einsprache Bestand hätte. Sofern bei der Variante Kurve+, die aufgrund des Hochwasserschutzes gewählte Böschung mit einer Stützmauer ersetzt wird, verletzt diese den Gewässerraum nicht.	der Gewässerraum im Untersuchungsperimeter bisher jedoch nicht rechtskräftig festgelegt, entsprechend gelten aktuell die Uferstreifen gemäss den Übergangsbestimmungen der GschV. Dieser Uferstreifen beträgt für die Muota 20 m und wird bei der Variante Kurve+ durch die geplanten Strassenböschungen (mit Stützmauern) sowie den Rad- und Gehweg tangiert. Diese Elemente sind – auch nach Ansicht des Amts für Gewässer des Kantons Schwyz – als Anlagen im Sinne von Art. 41c GschV zu beurteilen.
Hochwasserschutz	Bei der Variante Kurve wurde durch die Böschungsgestaltung dem erhöhten Hochwasserschutz Rechnung getragen. Die unzulässige Aussage, dass im Gegensatz zu einer Böschungssicherung bei der Kurve+, eine ungehinderte Flutung bei der Variante Hochkreisel Vorteile bietet, ist grobfahrlässig und unzulässig. Damit würde die Gotthardstammlinie der SBB wie auch das umgebende Siedlungsgebiet massiv beeinträchtigt. Aufgrund der zukünftig zu erwartenden Hochwasserereignissen durch die Klimaveränderung ist eine korrekte Beurteilung zwingend.	Es ist nicht nachvollziehbar, woher die Aussage, "dass im Gegensatz zu einer Böschungssicherung bei der Kurve+ eine ungehinderte Flutung bei der Variante Hochkreisel Vorteile bietet" stammt. Die Beurteilung im Rahmen der ZMB ist eine andere: Gemäss der Gefahrenkarte des Kantons Schwyz besteht auf Seite des Entwicklungsgebiets Brunnen Nord eine erhebliche Gefährdung durch Hochwasser lediglich innerhalb der bestehenden Uferböschung der Muota, die durch keine der beiden Erschliessungsvarianten tangiert wird. Beide Varianten liegen in einem Bereich mit Restgefährdung für Hochwasser. Laut Auskunft des Amts für Gewässer des Kantons Schwyz ist der Hochwasserschutz im Bereich des Entwicklungsgebiets Brunnen Nord unabhängig von der Variantenwahl für die Erschliessung gewährleistet.
Landschaftsverträglichkeit	Die Beurteilung des Hochkreiselprojektes in Bezug auf die Landschaftsverträglichkeit ist beschönigend und überzeugt keinesfalls. Visualisierungen zeigen klar und deutlich, dass es sich bei der Variante Hochkreisel um einen massiven Eingriff in die Muota-Landschaft handelt. Die immer wieder gemachte Aussage, dass es sich beim Hochkreisel um ein filigranes Bauwerk handeln soll, ist beschämend und widerspricht auch der vorgenannten Materialbilanz. Auch Das Baureglement der Gemeinde Ingenbohl (Einordnungsartikel) wurde nicht berücksichtigt.	Im technischen Bericht wird dargelegt, dass der Eingriff ins Landschaftsbild der Variante Hochkreisel durch dessen Erscheinung, Grösse und durch die Art der Konstruktion stärker ist als bei der Variante Kurve+. Auch wird erwähnt, dass aufgrund der Stützen und der Höhe der Erschliessung die Variante Hochkreisel eine stärkere visuelle Trennwirkung zwischen der geplanten Überbauung südlich des Knotens und der angrenzenden Landschaft stärker ist als bei der Variante Kurve+. Diese Aspekte wurden in der Bewertung berücksichtigt. Beide Varianten wurden im Indikator 3.4 «Orts- und Landschaftsbild» negativ bewertet, da sie eine Veränderung zum Ausgangszustand und einen Eingriff in das Landschaftsbild darstellen. Aufgrund der erwähnten Aspekte erhielt die Variante Hochkreisel eine negativere Bewertung als die Variante Kurve+.
Leistungsfähigkeit / Verkehr	Trotz unseren Hinweisen [Hertipark AG und MMV Holding] wurde dem Bericht die überrissenen und falschen Verkehrsprognosen seitens AKP von 2019/20 zu Grunde gelegt. Diese Daten sind reine Makulatur und berücksichtigen weder die Auswirkungen der neuen Muotabrücke der Gemeinde Schwyz noch die Neugestaltung des Bahnhofareals Brunnen. Da der Verkehr aus Richtung See- wen (Stegstudien) in Zukunft stark reduziert sein wird, kann die Verkehrsführung mittels der Kurve+ zwischen Gätzlikreisel und Brunnen Nord (Westteil) viel effizienter und flüssiger geführt werden.	Das verwendete Verkehrsmodell wurde durch die Firma AKP erstellt und dient als Grundlage für diverse Infrastrukturprojekte in der Region (für Bund und Kanton). Nach Rücksprache mit den Vertretern der Firma AKP wurde versichert, dass sämtliche, absehbare Projekte in der Region, inklusive der mehrfach erwähnten Muotabrücke, im Modell berücksichtigt sind. Die neuste Aktualisierung des Verkehrsmodells (2022) zeigt am Knoten Stegstuden keine signifikante Veränderung zum Modellstand 2019. Aus diesem Grund wurde der Stand 2019 verwendet, damit die Aussagen der Expertengruppe auf die Berichte von diversen Ingenieurbüros gestützt werden kann. Geringfügigen Änderungen des Verkehrsmodells durch neuere Aktualisierungen würden die Beurteilungen bezüglich Knoten Stegstuden nicht verändern.
Realisierungszeit (Terminpläne)	Anpassung kantonaler Nutzungsplan (KNP) Im Bericht wurde trotz Information an Herrn Kieliger seitens des ARE und der Hertipark AG die Tatsache unterschlagen, dass sich das ARE anlässlich einer gemeinsamen Sitzung zur Beschleunigung der Prozesse bereit erklärt hat, die Anpassung des KNP bis zur Gemeindeversammlung aufzubereiten	Das ARE hat in Aussicht gestellt, einen Entwurf des KNP inkl. Verordnung auf Basis des Projekts Kurve+ vorzubereiten. Damit wird sichergestellt, dass bei einer allfälligen Zustimmung zur Variante Kurve+ an der Gemeindeabstimmung möglichst rasch eine Auflage des KNP Brunnen-Nord erfolgen kann. Eine Auflage des KNP inkl. Verordnung erfolgt aber erst <u>nach</u> der Abstimmung

	vorzubereiten. (inkl. Gewässerraurausscheidung). Nach erfolgter Gemeindeabstimmung kann der KNP unmittelbar aufgelegt werden. Dies bedeutet gegenüber des Terminplanes im Bericht (Abb. 25, Seite 80) im Falle der Variante Kurve+ eine Zeitersparnis von ca. 2 Jahren. Auflageprojekt Kurve+ Aufgrund der fortgeschrittenen Vorprojektarbeiten und der kantonalen Vorprüfung des Projektes Kurve+ (2023) ist eine Auflagezeit von 6 Monaten realistisch. Dies umso mehr, als es sich beim Projekt Kurve+ vorwiegend um eine Verbreiterung der bereits bestehenden Seewenerstrasse handelt. Das Bewilligungsverfahren kann somit bis Ende 2025 abgeschlossen werden. Bei einer Bauzeit von 1.5 Jahren ist die Realisierung des Gesamtprojektes bis Mitte 2027 realistisch. Dies ergibt im Gegensatz zur Darstellung im Bericht einen deutlichen Terminvorteil zu Gunsten der Variante Kurve+. Allfällige Verzögerungen durch Instanzen wurden bei beiden Projekten nicht berücksichtigt, wobei zu erwähnen ist, dass bei der Variante Hochkreisel bereits fundamentale Einsprachen vorhanden sind.	zum Variantenentscheid. Massgebend für den Realisierungsfahrplan ist nicht der KNP-Prozess, sondern das Baubewilligungsverfahren (siehe Abbildung unten). Das Baubewilligungsverfahren kann erst nach Vorliegen des Bau- und Auflageprojekts durchgeführt werden. Gemäss Einschätzung der Fachexperten dauert diese Bearbeitung bis ca. Ende 2026 (Anpassungen und Finalisierung des Vorprojekts: 6 Monate; Ausarbeitung Bau- und Auflageprojekt: 12 Monate). Anschliessend kann das Projekt aufgelegt werden. Aktuelle Erfahrungen bei vergleichbaren Projekten zeigen, dass diese Verfahren zwischen 1 bis 2 Jahre dauern. Ein Weiterzug an übergeordnete Bewilligungsinstanzen bzw. der Zeitbedarf für ein Beschwerdeverfahren ist nicht berücksichtigt. Der dargestellte Zeitplan der Hertipark AG ist aus Sicht der Fachexperten nicht umsetzbar. <i>Anmerkung der Gemeinde:</i> Die Gemeinde ist gewillt Optimierungsmöglichkeiten im Zeitplan zu prüfen und ist diesbezüglich im Austausch mit dem ARE.																																																																																																																																																																		
<table><tr><th></th><th></th><th>2025</th><th>2026</th><th>2027</th><th>2028</th><th>2029</th><th>2030</th><th>2031</th></tr><tr><td>Hochkreisel</td><td>Abschluss Bewilligungsverfahren (Phase 33)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Ausschreibung und Vergabe (Phase 41)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Ausführungsprojekt (Phase 51)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Realisierung (Phase 52)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Inbetriebnahme</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Kurve+</td><td>Anpassung / Finalisierung Vorprojekt (Phase 31)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Bau- und Auflageprojekt (Phase 32)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Anpassung KNP inkl. Verträge</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Anpassung Gestaltungsplan Nova Brunnen</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Bewilligungsverfahren:</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>>> Bewilligungsverfahren Anpassung KNP</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>>> Bewilligungsverfahren Gestaltungsplan Nova Brunnen</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>>> Baubewilligungsverfahren</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Ausschreibung und Vergabe (Phase 41)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Ausführungsprojekt (Phase 51)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Realisierung (Phase 52)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Inbetriebnahme</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Hochkreisel	Abschluss Bewilligungsverfahren (Phase 33)									Ausschreibung und Vergabe (Phase 41)									Ausführungsprojekt (Phase 51)									Realisierung (Phase 52)									Inbetriebnahme								Kurve+	Anpassung / Finalisierung Vorprojekt (Phase 31)									Bau- und Auflageprojekt (Phase 32)									Anpassung KNP inkl. Verträge									Anpassung Gestaltungsplan Nova Brunnen									Bewilligungsverfahren:									>> Bewilligungsverfahren Anpassung KNP									>> Bewilligungsverfahren Gestaltungsplan Nova Brunnen									>> Baubewilligungsverfahren									Ausschreibung und Vergabe (Phase 41)									Ausführungsprojekt (Phase 51)									Realisierung (Phase 52)									Inbetriebnahme							
		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031																																																																																																																																																												
Hochkreisel	Abschluss Bewilligungsverfahren (Phase 33)																																																																																																																																																																			
	Ausschreibung und Vergabe (Phase 41)																																																																																																																																																																			
	Ausführungsprojekt (Phase 51)																																																																																																																																																																			
	Realisierung (Phase 52)																																																																																																																																																																			
	Inbetriebnahme																																																																																																																																																																			
Kurve+	Anpassung / Finalisierung Vorprojekt (Phase 31)																																																																																																																																																																			
	Bau- und Auflageprojekt (Phase 32)																																																																																																																																																																			
	Anpassung KNP inkl. Verträge																																																																																																																																																																			
	Anpassung Gestaltungsplan Nova Brunnen																																																																																																																																																																			
	Bewilligungsverfahren:																																																																																																																																																																			
	>> Bewilligungsverfahren Anpassung KNP																																																																																																																																																																			
	>> Bewilligungsverfahren Gestaltungsplan Nova Brunnen																																																																																																																																																																			
	>> Baubewilligungsverfahren																																																																																																																																																																			
	Ausschreibung und Vergabe (Phase 41)																																																																																																																																																																			
	Ausführungsprojekt (Phase 51)																																																																																																																																																																			
	Realisierung (Phase 52)																																																																																																																																																																			
	Inbetriebnahme																																																																																																																																																																			
Kosten	Die Darstellung der Investitionskosten und Unterhaltskosten beider Varianten ist weder transparent noch nachvollziehbar. Die Kosten der einzelnen Strassenabschnitte (Basiserschliessung, Groberschliessung Brunnen Nord, Groberschliessung Stegstuden) wurden nicht detailliert dargestellt. Gemäss unseren [Hertipark AG und MMV Holding] und der Expertengruppe zur Verfügung gestellten Berechnungen, bestehen beträchtliche, nicht nachvollziehbare Differenzen	Die Kostenberechnungen liegen vor. Die Kosten der Kurve+ entsprechen den Kostengrundlagen des Projektverfassers der Kurve+. <i>Anmerkung der Gemeinde:</i> Für die Abstimmungsunterlagen werden die Kosten im gleichen Detaillierungsgrad ausgewiesen wie bei der Abstimmung zum Hochkreisel 2022. Die Zusammenstellung der Kosten befindet sich im Anhang.																																																																																																																																																																		
Thema	Frage	Antwort Gemeinde																																																																																																																																																																		
Kostenverteiler / Landerwerb	Wir [Hertipark AG und MMV Holding] weisen darauf hin, dass sowohl der Kostenverteilerplan wie auch der notwendige Landerwerb nicht verhandelt sind. Wie bereits mitgeteilt, werden sich sowohl die Hertipark AG und MMV Holding AG wie aber auch gemäss unserem Schreiben vom 23. Oktober 2018 an die Gemeinde Ingenbohl die restlichen Grundeigentümer von Brunnen Nord nicht an den Kosten der Groberschliessung Stegstuden (ehemals Seewenerstrasse) beteiligen. Dies umso mehr, als sich die Seewenerstrasse nach Abtretung und Abgeltung des Bezirkes Schwyz nun im Besitz der Gemeinde Ingenbohl befindet. Der Bericht Kieliger stützt sich trotz unseren Hinweisen allein auf Aussagen der Gemeinde Ingenbohl. Der Sachverhalt wurde schlichtweg nicht geprüft und somit eine neutrale	Gemäss § 10 Abs. 3 der Verordnung zum KNP Brunnen Nord ist der Kostenanteil der Gemeinde mit 15 % an den Groberschliessungsstrassen verbindlich definiert. Entgegen den Ausführungen der Hertipark AG liegt betreffend Kostenverteilung grundsätzlich ein Pauschalierungsvertrag vor, welcher von allen Grundeigentümern Brunnen Nord im März und April 2022 unterzeichnet wurde und als (verbindlicher) Beitragsplan im Sinne von § 45 PBG gilt. Darin ist das Kostentreffnis (in Prozent) der jeweiligen Eigentümer aufgrund des durch den Bau der Groberschliessungsstrassen ergehenden, wirtschaftlichen Sondervorteils abgebildet und umfasst u. a. auch den Abgang Stegstuden. Ferner wurden in den letzten Jahren diverse Verhandlungen über die für die Basis- und Groberschliessungsstrassen notwendigen Landerwerbe geführt resp. sind diese nach wie vor																																																																																																																																																																		

	Stellungnahme verunmöglicht. Eine korrekte Darstellung des Kostenverteilplanes bedeutet eine relevante Mehrbelastung für die Gemeinde Ingenbohl und für die Grundeigentümer Stegstuden. Unnötige Investitionskosten zulasten der Grundeigentümer werden schlussendlich die bestehenden und die zukünftigen Mieter wie auch die Gewerbeansiedler belasten. Die volkswirtschaftlichen und steuerlichen Konsequenzen wurden im Bericht nicht beleuchtet, zumal die beträchtlichen Differenzen in den Unterhaltskosten die Allgemeinheit belasten werden. Der Kostenverteilplan sowie die entsprechenden Konsequenzen sind vor Verabschiedung der Botschaft korrekt darzustellen. Verbindliche Landverhandlungen sind vorgängig zu führen.	andauernd. Teilweise wurden diesbezüglich auch bereits Vorverträge abgeschlossen. Ausgehend vom Entscheid der Stimmberechtigten im kommenden Frühjahr 2025 wird eine Überprüfung und mutmasslich Anpassung/Neuverhandlung der Verträge notwendig werden. Dazu sei angemerkt, dass bei fehlender Bereitschaft der Grundeigentümer, eine bilaterale Lösung bspw. zur Kostenverteilung zu finden, die Gemeinde das Verfahren nach § 45 ff. PBG durchzuführen hätte. Gleiches gilt für allfällige Landabtretungen, welche bei fehlendem Konsens, im Rahmen von Enteignungsverfahren zu erfolgen hätten. Jedoch haben solche allfälligen Verfahren betreffend Kostenverteilung/Landerwerb im Grundsatz nur indirekt Einfluss auf die übrigen Verfahren (u.a. Baubewilligungsverfahren Strassen) und sind separat zu betrachten.
--	---	--

Anhang I: Kosten Kurve+

		Basiserschliessung Brunnen Nord (TB 1)	Groberschliessung Brunnen Nord (TB 2+3)	Groberschliessung Stegstudien (TB 4+5)	Total
1	Baukosten	CHF 9'362'143	CHF 6'282'000	CHF 2'303'000	CHF 17'947'143
2	Baunebenkosten	CHF 575'000	CHF 2'016'000	CHF 41'000	CHF 2'632'000
3	Dienstleistungen	CHF 2'583'010	CHF 1'394'206	CHF 493'200	CHF 4'470'416
4	Landerwerb	CHF 1'419'000	CHF 3'820'000	CHF 312'300	CHF 5'551'300
5	Beitrag Gätzlikreisel	CHF 1'500'000	CHF 0	CHF 0	CHF 1'500'000
6	Unvorhergesehenes 10%	CHF 1'252'015	CHF 969'221	CHF 283'720	CHF 2'504'956
7	Risikopositionen	CHF 1'080'000.00	CHF 260'000.00	CHF 20'000.00	CHF 1'360'000.00
8	Total exkl. MWST, exkl. Teuerung	CHF 17'771'168.73	CHF 14'741'426.60	CHF 3'453'220.00	CHF 35'965'815.33
8.1	Teuerung 12.2% (Okt. 2018-Apr. 2024, CH-Baupreisindex Tiefbau Zentralschweiz)	CHF 1'527'458.71	CHF 1'182'449.13	CHF 346'138.40	CHF 3'056'046.25
8.2	MWST: 8.1%	CHF 1'326'749.82	CHF 980'413.93	CHF 282'451.73	CHF 2'589'615.49
9	Total inkl. MWST und Teuerung	CHF 20'625'377.26	CHF 16'904'289.67	CHF 4'081'810.13	CHF 41'611'477.06

Anhang II: Kosten Hochkreisel

		Basiserschliessung Brunnen Nord (TB 1)	Groberschliessung Brunnen Nord (TB 2+3)	Groberschliessung Stegstudien (TB 4+5)	Total
1	Baukosten	CHF 11'858'000	CHF 9'459'000	CHF 5'512'000	CHF 26'829'000
2	Baunebenkosten	CHF 1'165'000	CHF 2'016'000	CHF 41'000	CHF 3'222'000
3	Dienstleistungen	CHF 2'176'144	CHF 1'659'112	CHF 926'016	CHF 4'761'272
4	Landerwerb	CHF 1'747'000	CHF 3'789'000	CHF 465'000	CHF 6'001'000
5	Beitrag Gätzlikreisel	CHF 1'500'000	CHF 0	CHF 0	CHF 1'500'000
6	Unvorhergesehenes 10%	CHF 1'519'914	CHF 1'313'411	CHF 647'902	CHF 3'481'227
7	Risikopositionen	-CHF 80'000.00	CHF 175'000.00	CHF 0.00	CHF 95'000.00
8	Total exkl. MWST, exkl. Teuerung	CHF 19'886'058.40	CHF 18'411'523.20	CHF 7'591'917.60	CHF 45'889'499.20
8.1	Teuerung 12.2% (Okt. 2018-Apr. 2024, CH-Baupreisindex Tiefbau Zentralschweiz)	CHF 1'854'295.57	CHF 1'602'361.66	CHF 790'439.95	CHF 4'247'097.18
8.2	MWST: 8.1%	CHF 1'497'961.67	CHF 1'314'215.67	CHF 641'305.96	CHF 3'453'483.31
9	Total inkl. MWST und Teuerung	CHF 23'238'315.64	CHF 21'328'100.54	CHF 9'023'663.51	CHF 53'590'079.69