

**Beschluss Nr. 889/2024**

Schwyz, 3. Dezember 2024 / jh

**Sanierung und Ausbau der Hauptstrasse Nr. 2, Zingel, Seewen**

Ausgabenbewilligung des Kantonsrates

**1. Übersicht**

Die Hauptstrasse Nr. 2 (Lauerzerstrasse) verläuft entlang des südlichen Ufers des Lauerzersees von Lauerz nach Seewen. Im Bereich des Steinbruchs Zingel kommt es seit Jahren zu differenziellen Setzungen, so dass die Verkehrssicherheit stellenweise nicht mehr gewährleistet ist. Auch bei der Langsamverkehrsführung weist die in die Jahre gekommene Strassenanlage gewisse Defizite auf.

Mit dem vorliegenden Projekt soll die Strasse auf einer Länge von 560 m instand gestellt werden. Dafür wird sie auf gewachsenes Terrain in den südlichen Hang verschoben und im gesamten Perimeter gleichzeitig leicht angehoben. Ziel ist es, durch diese Verlegung auf stabiles Terrain das Setzungsproblem zu umgehen und die Strasse überdies vor immer wieder eintretenden Hochwasserereignissen im Lauerzersee besser zu schützen. Mit der Strasseninstandstellung wird zudem der kombinierte, in beide Richtungen führende Velo- und Gehweg verbreitert. Schliesslich wird eine zusätzliche kleine Parkplatzbucht realisiert.

Für die Sanierung und den Ausbau der Hauptstrasse Nr. 2 im Bereich Zingel (km 29.510 – km 30.070) beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Ausgabenbewilligung von 11.276 Mio. Franken.

**2. Ausgangslage**

2.1 Basis des Projekts

Die Hauptstrasse Nr. 2 (Lauerzerstrasse) verläuft von Goldau via Lauerz nach Seewen. Sie dient einerseits als Zubringer zum Autobahnanschluss A4 in Goldau, andererseits als Zubringer zum Autobahnanschluss A4 in Seewen/Schwyz. Im Bereich des Steinbruchs Zingel kommt es seit Jahren

zu differenziellen Setzungen, insbesondere auf der Seeseite der Strasse. Daher weist der Strassenbelag Risse auf und musste bereits mehrfach ausgebessert werden. Die Verkehrssicherheit ist aufgrund der starken Unebenheiten stellenweise nicht mehr gewährleistet. Aus diesem Grund wurde vor mehreren Jahren bereits ein bestehender Parkplatz zurückgebaut.

## 2.2 Umfeld des Projekts

Die Lauerzerstrasse verläuft im vorliegenden Perimeter nördlich des Urmibergs unterhalb des Steinbruchs Zingel. Der Abschnitt wird heute teilweise von statistisch alle 20 Jahre eintretenden Hochwasserereignissen ( $H_Q 20$ ) im Lauerzersee überschwemmt, wodurch auch die direkte Strassenverbindung zwischen Lauerz und Seewen beeinträchtigt wird. Auch für den Langsam- und dabei insbesondere den (Freizeit-)Veloverkehr weist die Strasse eine erhebliche Bedeutung auf, so dass die Behebung der aktuellen baulichen und sicherheitstechnischen Defizite auch unter diesem Aspekt geboten ist.

## 2.3 Projektgenehmigung

Gemäss § 16 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 «Strasseninstandstellung Zingel, Seewen (Hauptstrasse Nr. 2)» sowie das zugehörige Rodungsgesuch wurden während 20 Tagen bei der Gemeinde Schwyz und elektronisch auf dem eBau-Portal öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 35 vom 30. August 2024. Gegen das Bauprojekt ging keine Einsprache ein. Mit Schreiben vom 18. September 2024 stimmte die vom Projekt örtlich betroffene Gemeinde Schwyz dem Bauprojekt ohne Einwände zu.

Nachdem der Regierungsrat das Projekt «Strasseninstandstellung Zingel, Seewen (Hauptstrasse Nr. 2)» im Bereich km 29.510 – km 30.070, Schwyz, mit RRB Nr. 852 vom 19. November 2024 genehmigt sowie die erforderlichen Rodungsbewilligungen erteilt hat und beim notwendigen Landerwerb schriftliche Verkaufsbereitschaftserklärungen vorliegen, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 11.276 Mio. Franken beantragt werden. Nach Erteilung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist vorbehältlich eines Referendums geplant, mit dem Strassenausbau im August 2025 zu beginnen.

## 3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

### 3.1 Bedeutung der Strasse

Die Hauptstrasse Nr. 2 verbindet Lauerz mit Seewen und fungiert bei Sperrungen der Autobahn N4 zwischen Arth und Schwyz teilweise auch als Umleitungsstrecke. Die Strasse dient neben dem motorisierten Individualverkehr auch dem öffentlichen Verkehr sowie dem Schwer- und Langsamverkehr. Der vorhandene kombinierte Velo- und Gehweg ist Bestandteil des Naherholungsgebiets. Diesem dient auch eine Parkplatzbucht in der Nähe der Bootsanlegestelle am Seeabfluss.

### 3.2 Verkehrliche Belastung

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf dem Projektabschnitt beträgt rund 3500 Fahrzeuge/Tag. Für das Jahr 2040 werden ca. 4260 Fahrzeuge/Tag prognostiziert. Der Schwerverkehrsanteil liegt zwischen 3 % und 4 %.

### 3.3 Baulicher Zustand der Anlage

Der Strassenabschnitt weist starke partielle Setzungen auf. Der Belag hat besonders seeseitig bis in die Strassenmitte viele grössere Risse, die infolge der Setzungen auftreten. Der Belag in diesem Bereich wurde in regelmässigen Abständen geschifft und ist stellenweise bis ca. 1 m dick.

### 3.4 Ausnahmetransportroute

Die Hauptstrasse ist im Projektperimeter keiner Ausnahmetransportroute zugeordnet.

### 3.5 Situation Langsamverkehr

Aktuell verläuft entlang des Sees ein kombinierter Velo- und Gehweg, der teilweise nur 2 m breit und durch eine Markierung von der Fahrbahn getrennt ist.

### 3.6 Verkehrssicherheit

Im Strassenabschnitt haben sich in den letzten fünf Jahren zwei Selbstunfälle mit Leichtverletzten ereignet. Es handelt sich um keinen Unfallschwerpunkt.

### 3.7 Öffentlicher Verkehr

Zwischen Arth – Lauerz – Seewen/Schwyz – Muotathal verkehrt die Buslinie 60.501. Im Projektperimeter befindet sich keine Bushaltestelle.

### 3.8 Lärmschutz

Der Strassenabschnitt liegt in der Lärmempfindlichkeitsstufe III und ist weitestgehend unbewohnt. Im Abstand von 117 m befindet sich ein Hotel.

### 3.9 Naturgefahren

Der Grossteil des Projektperimeters liegt ausserhalb des Untersuchungsbereichs der Gefahrenkarte und ist lediglich als Gefahrenhinweisfläche ausgewiesen. Der Bereich im Projektperimeter der Lauerzerstrasse fällt gemäss der vorherrschenden Naturgefahrenintensität in die blaue Gefahrenzone.

Vor Ort wurde beobachtet, dass sich oberhalb des steilen Hanges von Zeit zu Zeit kleine Steine bis maximal ca. 20 kg lösen.

Teile des Strassenperimeters werden von statistisch alle 20 Jahre eintretenden Hochwasserereignissen ( $H_Q20$ ) im Lauerzersee überschwemmt.

### 3.10 Umwelt

Die Strasse verläuft entlang des südlichen Ufer des Lauerzersee. Das Gebiet figuriert im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) als Objekt Nr. 1604 «Lauerzersee».

### 3.11 Gewässerraum

Der vorliegende Projektabschnitt der Lauerzerstrasse befindet sich innerhalb des Gewässerraums des Lauerzersees nach Art. 36a des Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer vom 24. Januar 1991 (Gewässerschutzgesetz, GSchG, SR 814.20).

## 4. Projektbeschreibung

### 4.1 Konzept des Projekts

Das Projekt zur Strasseninstandstellung sieht vor, die Strasse aus dem unmittelbaren Uferbereich auf gewachsenes Terrain in den südlichen Hang zu verlegen. Ziel ist es, durch diese Verlegung auf stabiles Terrain das Setzungsproblem zu beheben respektive zu umgehen.

Für die Verlegung der Strasse und die hierfür notwendig werdende Terrainsicherung muss bergseitig eine bis zu acht Meter hohe Stützmauer errichtet werden. Zur Errichtung dieser Stützkonstruktion sind Massnahmen zur Hang- bzw. Baugrubensicherung erforderlich. Der Strassenkörper wird neu fundiert sowie mit einer Filterschicht und einem Geogewebe versehen.

### 4.2 Baulicher Beschrieb

#### 4.2.1 Linienführung / Strassenquerschnitt

Der Perimeter des vorliegenden Projekts erstreckt sich vom Seeabfluss bei km 29.510 bis hinter den Rastplatz Zingel bei km 30.070. Die Strasse verläuft überwiegend horizontal und wird im gesamten Bereich auf eine Höhe von 449.45 m ü. M. angehoben, um einen Hochwasserschutz für ein 30-jährliches Hochwasserereignis ( $H_Q30$ ) zu gewährleisten. In den geraden Abschnitten werden die Strasse sowie der Velo- und Gehweg mit einem Dachgefälle ausgebildet, wobei der Velo- und Gehweg grösstenteils über die Strassenschulter entwässert wird.

Innerhalb des Projektperimeters befinden sich künftig zwei seitliche Parkplatzbuchten mit insgesamt zehn Stellplätzen für Personenwagen. Beim Rastplatz Zingel wird eine neue Bucht mit drei Stellplätzen erstellt, die auf Rasengittersteinen angelegt werden. Die zweite Parkplatzbucht in der Nähe der Bootsanlegestelle am Seeabfluss existiert heute schon und wird nicht verändert.

#### 4.2.2 Langsamverkehr

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und gemäss Strassenbau-Gesamtkonzept Goldau – Seewen vom Dezember 2014 wird der Velo- und Gehweg auf der gesamten Abschnittslänge auf 3 m verbreitert. Er wird räumlich zudem mit einem Grünstreifen von ca. 80 cm von der Strasse abgetrennt. Beim Rastplatz Zingel wird zudem eine separate Fläche mit Veloanlehnbügel erstellt.

### 4.3 Kunstbauten

Die Verschiebung der Strasse erfordert auf der Bergseite eine bis zu 8 m hohe Stützmauer. Diese wird als eine Kombination aus Schwergewichts- und Winkelstützmauer erstellt. Die sichtbare Seite wird mit einer strukturierten Oberfläche gestaltet, die eine natürliche Steinstruktur nachbildet. Der Beton wird leicht anthrazitfarben eingefärbt, um sich besser in die Umgebung einzufügen (siehe auch nachstehende Ziff. 4.8).

Für die Errichtung der Mauer ist eine temporäre Baugrubensicherung in Form einer Nagelwand mit Spritzbeton erforderlich. Diese Baugrubensicherung wird mit einer Drainagematte überzogen und dient gleichzeitig als rückseitige Schalung der Stützmauer.

### 4.4 Lärmschutz

Da im Rahmen des Projekts lärmrelevante Teile, namentlich die Stützmauern (Ziff. 4.3), neu errichtet werden, gilt das Vorhaben als wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage gemäss Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41). Dementsprechend sind

die Immissionsgrenzwerte (weiterhin) einzuhalten (Art. 8 Abs. 2 LSV). Das Projekt verursacht indes keinen zusätzlichen Verkehr. Daher entsteht von vornherein keine erhöhte Beanspruchung, die in Zukunft zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte führen könnte oder bei einer sanierungsbedürftigen Anlage deutlich höhere Lärmimmissionen verursachen würde (vgl. Art. 9 LSV).

Unabhängig davon und im Sinne des umweltrechtlichen Vorsorgeprinzips (Art. 11 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 [Umweltschutzgesetz, USG, SR 814.01]) sind konstruktive Lärmschutzmassnahmen vorgesehen:

- Schrägstellung der Stützmauern, um den Reflexionsverlust zu vergrössern;
- Einbau von Matrizen (strukturierte Oberflächen), um den Reflexionsverlust zu vergrössern und akustische Lärmausbreitungen zu vermeiden;
- Einbau eines lärmarmen Strassenbelags.

#### 4.5 Naturgefahren

Die Strasse wird im gesamten Bereich auf die Schutzhöhe eines 30-jährlichen Hochwasserereignisses ( $H_{Q30}$ ) von 449.45 m ü. M. angehoben. Damit wird das geforderte Schutzziel übertroffen. Die Anhebung wird mit Erdbewegungen innerhalb des Baustellenperimeters ausgeführt.

Eine Untersuchung der Steinschlagrisiken und der daraus auf die Stützmauerkrone einwirkenden Kräfte wurde mittels Simulation durchgeführt. Durch die Erhöhung der hangseitigen Stützmauern wird ein Schutz gegen potenziell herabfallende Steine bis zu einem Gewicht von etwa 50 kg (Durchmesser bis zu 400 mm) gewährleistet.

#### 4.6 Fahrzeugrückhaltesysteme Leitelemente

Im Projektperimeter wird kein Fahrzeugrückhaltesystem benötigt. Entlang des Sees wird stellenweise aber ein Staketengeländer als Absturzsicherung für den Langsamverkehr montiert.

#### 4.7 Entwässerungskonzept

Das Meteorwasser der Strasse wird über Einlaufschächte gesammelt und über Leitungen in den Lauerzersee geleitet. Das Meteorabwasser der Strasse wird der Belastungsklasse «gering» zugeordnet. Daher sind keine speziellen Reinigungsverfahren für das Meteorabwasser erforderlich. Alle Einlaufschächte sind mit Schlammfängern ausgestattet, in denen Feststoffe (sog. «gesamte ungelöste Stoffe» [GUS]) wie etwa Gummiabrieb aufgefangen werden. Solche Feststoffe gelangen dadurch nicht in den See.

#### 4.8 Umwelt

##### 4.8.1 Landschaftsschutz

Das Projekt muss zufolge seiner Lage im Perimeter eines Schutzobjekts des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN; vorstehende Ziff. 3.10) erhöhten Anforderungen genügen.

So werden im Projekt vorwiegend natürliche und durch Materialabbau entstandene Felswände dominieren (natürliche Steinstruktur). Die Stützmauern werden in Farbe und Form unauffällig gestaltet, um sich harmonisch in die Landschaft einzufügen. Der Beton wird leicht anthrazitfarben eingefärbt. Die Stützmauern werden in allen Abschnitten so niedrig wie möglich gehalten. Die Oberflächenstruktur der Mauer wird unregelmässig und kleinflächig sein (siehe auch vorstehende Ziff. 4.3). Das Landschaftsbild wird dadurch – wenn überhaupt – nur geringfügig beeinträchtigt.

Dieser Eingriff ist vor dem geschilderten Hintergrund der Gewährleistung der Verkehrssicherheit bzw. des Schutzes vor Naturgefahren als verhältnismässig zu bezeichnen.

Die Linienführung der Hauptstrasse bleibt im Zuge der Strasseninstandstellung grundsätzlich unverändert. Das Vorhaben führt zu keiner Umverteilung des Verkehrs und somit auch nicht zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Entsprechend ist das Vorhaben weder als wesentlicher Umbau noch als eine wesentliche Erweiterung oder Betriebsänderung einzustufen.

#### 4.8.2 Kataster der belasteten Standorte

Im Projektperimeter ist kein Eintrag im Kataster der belasteten Standorte (KbS) vorhanden.

#### 4.8.3 Baumbestand

Der Bestand an grossen Bäumen im Zingel kann grösstenteils erhalten werden.

#### 4.9 Gewässerraum

Im Gewässerraum dürfen nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege, Flusskraftwerke oder Brücken erstellt werden (Art. 41c Abs. 1 der Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 [GSchV, SR 814.201]). Anlagen im Gewässerraum sind in ihrem Bestand grundsätzlich geschützt, sofern sie rechtmässig erstellt wurden und bestimmungsgemäss nutzbar sind (Art. 41c Abs. 2 GSchV).

Die bestehende Hauptstrasse wurde rechtmässig erstellt und ist bestimmungsgemäss nutzbar. Mit dem Projekt wird diese Strasse saniert und teilweise bergseits verschoben. Insgesamt wird der Umfang der befestigten Flächen im Gewässerraum reduziert. Dadurch wird die bestehende Beanspruchung des Gewässerraums durch die Strassenanlage verringert, was im Hinblick auf den Gewässerschutz positiv zu werten ist. Im Bereich des Rastplatzes, welcher sich ebenfalls innerhalb des Gewässerraums befindet, erfolgen zudem eine Renaturierung und Aufwertung zugunsten der Natur und der Bevölkerung.

Die projektierten baulichen Massnahmen erweisen sich nach dem Gesagten als standortgebunden und liegen im öffentlichen Interesse.

#### 4.10 Aufwertungsmassnahmen

Der Belag im Bereich des ehemaligen Rastplatzes Zingel wird zurückgebaut. Die Fläche wird begrünt und am Rand werden Büsche gepflanzt. Die Steinbänke werden neu angeordnet und eine feste Feuerstelle wird errichtet, um dem heute wilden Anlegen von Feuerstellen vorzubeugen.

#### 4.11 Werkleitungen / Beleuchtung

Die bestehenden Werkleistungsschächte der Swisscom und des Elektrizitätswerks Schwyz (EWS) werden angepasst. Die Transportwasserleitung der Quellwasserversorgung Brunnen AG (QWV), welche heute seeseitig in absinkendem Terrain liegt, wird bergseitig in das gewachsene Terrain verlegt.

#### 4.12 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Die Bauarbeiten werden grundsätzlich unter Verkehr ausgeführt. Innerhalb des Baubereichs wird der Verkehr jeweils einspurig geführt und über Lichtsignalanlagen geregelt. Der Langsamverkehr wird während der Bauzeit separat geführt, was die Verkehrssicherheit erhöht und eine längere einspurige Strecke ermöglicht.

Der Baubeginn ist im August 2025 vorgesehen. Die Hauptarbeiten können voraussichtlich im April 2027 abgeschlossen 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 Juli 2024 (Genauigkeit  $\pm 10\%$ ) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	8 524 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	276 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	<u>1 407 000.--</u>
Total Baukosten	Fr.	10 207 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	48 000.--
+ Offene Reserven (ca. 10 % der Baukosten)	Fr.	<u>1 021 000.--</u>
Total Kosten, inklusive 8.1 % MWST, brutto	Fr.	<u>11 276 000.--</u>

In den Bauhauptarbeiten sind neben den Richtkosten für die Instandstellung des Hauptstrassenabschnitts vor allem die Kosten der Stützmauern und des Ausbaus des kombinierten Velo- und Gehwegs massgebende Kostengrössen. Die Kosten für die Hauptarbeiten sind als angemessen und verhältnismässig zu bezeichnen und lassen sich mit diversen bereits ausgeführten Projekten vergleichen.

Aufgrund der Tatsache, dass der Kostenvoranschlag gemäss üblicher Anforderungen eine Genauigkeit von  $\pm 10\%$  aufzuweisen 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 1729 m<sup>2</sup> Land von zwei privaten Grundstücken beansprucht. Die Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt. Die Verträge liegen zur Unterzeichnung bei den Grundeigentümern. Beide Grundeigentümer haben ihre Verkaufsbereitschaft schriftlich bekundet, weshalb die Verträge demnächst sollten abgeschlossen werden können.

Im Kostenvoranschlag sind nebst den Landerwerbskosten alle weiteren Aufwendungen (Entschädigungen für Inkonvenienzen, Geometer- und Grundbuchkosten, Notariatsgebühren usw.) und baulichen Folgekosten enthalten.

### 5.3 Finanzierung

#### 5.3.1 Bundesbeiträge

Der vorliegende Strassenabschnitt ist nicht Bestandteil des subventionsberechtigten Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Deshalb können für das Vorhaben keine Bundesbeiträge geltend gemacht werden. Auch aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes gibt es keine Beiträge.

### 5.3.2 Beiträge Dritter

Gemäss § 49 StraG trägt der Strassenträger die Kosten für den Bau und Unterhalt seiner Strassen. Strassenträger ist der Kanton. Beiträge Dritter können nicht geltend gemacht werden.

Die Kosten für die Werkleitungsarbeiten werden durch die jeweiligen Werkeigentümer direkt getragen.

### 5.3.3 Kostenaufteilung

Die vorgesehenen Instandsetzungsmassnahmen gehen vollumfänglich zulasten der Investitionsrechnung.

### 5.3.4 Abrechnung der Ausgabenbewilligung

Die Ausgabenbewilligung ist abzurechnen, sobald das Vorhaben abgeschlossen ist und die Beiträge Dritter im Wesentlichen eingegangen sind. Über das Ergebnis ist das Bewilligungsorgan zu informieren (§ 32 Abs. 2 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 [FHG, SRSZ 144.110]).

Der Regierungsrat beschliesst über die Verwendung der durch den Kantonsrat bewilligten Ausgaben (§ 32 Abs. 1 FHG) und informiert diesen über die Abrechnung im Rahmen der Offenlegung des Verzeichnisses der pendenten Ausgabenbewilligungen im Jahresbericht (§ 38 Abs. 2 der Verordnung über den kantonalen Finanzhaushalt vom 9. Dezember 2015 [FHV, SRSZ 144.111]).

### 5.4 Folgekosten

Mit dem vorliegenden Bauprojekt wird die Fahrbahnfläche, inklusive dem kombinierten Velo- und Gehweg, auf diesem Abschnitt um ca. 100 m<sup>2</sup> oder rund 6 % zunehmen. Die Mehrfläche erhöht die Kosten für den Betrieb, inklusive Winterdienst, um ca. Fr. 500.-- (Richtpreis Fr. 5.-- pro Quadratmeter). Hingegen werden die Instandhaltungskosten der Anlage in den ersten Betriebsjahren sinken, bevor diese im späteren Lebenszyklus wieder ansteigen. Für den künftigen baulichen Unterhalt ist langfristig, entsprechend der Nutzungsdauer der Anlagebauteile, mit durchschnittlichen jährlichen Kosten von ca. 1.5 % des Anlagewertes bzw. der Investitionskosten zu rechnen.

### 5.5 Strassenbauprogramm und Aufgaben- und Finanzplan

Das Projekt ist im Strassenbauprogramm 2024–2038 (vgl. RRB Nr. 624/2023) enthalten. Die Ausgaben sind im Aufgaben- und Finanzplan 2025–2028 berücksichtigt. Diese gehen zulasten der Investitionsrechnung (Ausbaukosten Hauptstrassen) und werden der Kostenstelle 282050 Konto 5010.240 belastet.

## 6. Auswirkungen

### 6.1 Personelle Auswirkungen

Das Projekt kann mit den vorhandenen personellen Ressourcen bewerkstelligt werden.

### 6.2 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Auswirkungen auf die Umwelt wurden im Rahmen des Projektgenehmigungsverfahrens geprüft. Die einschlägigen Umweltbestimmungen werden erfüllt. Folglich wurde das Projekt mit RRB Nr. 852 vom 19. November 2024 genehmigt.

### 6.3 Auswirkungen auf die Bezirke und Gemeinden

Sichere und zeitgemäss unterhaltene Strassen wirken sich positiv auf das gesellschaftliche und wirtschaftliche Umfeld aus. Mit dem Strassenprojekt werden neben der Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer (insbesondere der Langsamverkehrsteilnehmer) insbesondere die Verbindungssicherheit Lauerz – Seewen und der Hochwasserschutz verbessert.

## 7. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

### 7.1 Zuständigkeit und Ausgabenbremse

Im vorliegenden Projekt wird mit Investitionskosten von 11.276 Mio. Franken gerechnet. Gemäss § 28 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 Bst. c FHG ist somit der Kantonsrat für die vorliegende Ausgabenbewilligung zuständig.

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.

### 7.2 Referendum

Gemäss §§ 34 Abs. 2 und 35 der Kantonsverfassung vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) unterstehen:

- a) Erlass, Änderung und Aufhebung von Gesetzen;
- b) internationale und interkantonale Vereinbarungen mit Gesetzesrang;
- c) 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 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 (§ 34 Abs. 2 Bst. c KV) oder bei Zustimmung von drei Viertel und mehr der an der Abstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem fakultativen Referendum (§ 35 Abs. 1 Bst. b KV).

### **Beschluss des Regierungsrates**

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Ausgabenbewilligung anzunehmen.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Gemeinderat Schwyz.

3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Michael Stähli  
Landammann



Dr. Mathias E. Brun  
Staatsschreiber