Regierungsrat des Kantons Schwyz

Beschluss Nr. 106/2024
Schwyz, 6. Februar 2024 / jh

Sanierung und Umgestaltung des Knotens Postplatz Ibach, Schwyz (Hauptstrasse Nr. 8)
Ausgabenbewilligung

1. Übersicht

Beim Postplatz in Ibach treffen die beiden Kantonsstrassen Nr. 2 und 8 in einem dreiarmigen Knoten aufeinander, wobei der Verkehr auf der Hauptfahrachse Brunnen – Ibach – Schwyz und umgekehrt Vortritt geniesst. In dessen Umfeld befindet sich auch die Bushaltestelle Ibach, Kirche. Der Knoten weist nicht nur in strassenbaulicher Hinsicht Sanierungsbedarf auf, auch besteht hinsichtlich der Verkehrsführung ein Verbesserungspotential. Gleichzeitig soll die betroffene Gotthardstrasse auf einer Länge von rund 250 m eine Belagssanierung erfahren. Nachdem der Regierungsrat das Projekt mit Beschluss vom 23. Januar 2024 genehmigt hat und die notwendigen Landerwerbsverträge unterzeichnet sind, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 3.47 Mio. Franken unterbreitet werden. Nach Genehmigung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist geplant, mit den Arbeiten im Frühling 2025 oder 2026 zu beginnen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die beiliegende Vorlage anzunehmen.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Mit Blick auf die Verkehrsbelastung und das Verkehrsregime auf dem bestehenden Knoten Postplatz Ibach zeigen sich insbesondere in den Spitzenstunden bezüglich der Leistungsfähigkeit und der Verkehrsqualität ungenügende Zustände. Daraus resultieren kritische Verkehrssituationen bei entsprechenden Einmünde- und Abbiegemanövern sowie Ausweichverkehr via Mythencenterstrasse.

Diese Leistungsengpässe im Knotenbereich sowie die Defizite bei der Verkehrssicherheit und der Führung des Langsamverkehrs sollen behoben werden. Hierfür hat sich eine Kreiselanlage als

Bestlösung herausgestellt. Im Weiteren soll mittels einer neu angeordneten Bushaltestelle die Anbindung der angrenzenden Quartiere an den öffentlichen Verkehr verbessert werden. Schliesslich bedarf es zur Gewährleistung des Hochwasserschutzes auch baulicher Massnahmen beim Durchlass Tobelbach sowie im Bereich der Entwässerung im Allgemeinen.

2.2 Umfeld des Projekts

Das Kreiselbauwerk Postplatz Ibach ist ein Anlagenbestandteil der überregional verbindenden Hauptstrasse Nr. 8 und bindet die Hauptstrasse Nr. 2 in einer Ebene gleichberechtigt an. Die Gotthardstrasse verbindet die Gemeinde Schwyz mit dem Autobahnanschluss A4 Brunnen.

Die südlich angrenzende Teilstrecke Muotabrücke Ibach – Postplatz Ibach soll ebenfalls saniert werden (inklusive neue Entwässerung). Dabei wird auch die neue, behindertengerechte Bushaltestelle Ibach, Kirche in Richtung Schwyz erstellt, welche vom Regierungsrat zusammen mit dem inzwischen errichteten Einmünder Gerbihofstrasse bereits 2013 genehmigt worden ist. Diese Strassensanierung und die Erstellung der Bushaltestelle werden gleichzeitig mit den Bauarbeiten am Knoten Postplatz durchgeführt.

2.3 Projektgenehmigung

Gemäss § 15 des Strassengesetzes vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110) ersetzt im Strassenbau 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 Knoten Postplatz Ibach, Schwyz wurde gemäss § 16 StraG während 20 Tagen bei der Gemeinde Schwyz öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 38 vom 29. September 2023. Gegen das Projekt gingen keine Einsprachen ein. Mit Schreiben vom 24. Oktober 2023 stimmte der Gemeinderat Schwyz dem Bauprojekt ohne Einwände zu.

3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

3.1 Bedeutung der Strasse

Der projektbetroffene Strassenabschnitt ist Teil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Die Hauptstrasse Nr. 8 verbindet den Kanton Schwyz (Ingenbohl) mit dem Kanton St. Gallen (Rapperswil via Ibach, Schwyz, Sattel und Pfäffikon) und die Hauptstrasse Nr. 2 die Kantone Luzern und Uri (via Küssnacht, Arth, Seewen, Ibach und Brunnen).

Aus verkehrsplanerischer Sicht nehmen sowohl die Hauptstrasse Nr. 2 als auch die Hauptstrasse Nr. 8 eine regional wie auch überregional verbindende Funktion wahr. Im näheren Projektumfeld verbinden sie die Ortschaften Brunnen via Ibach mit Schwyz bzw. Seewen.

3.2 Verkehrsbelastung

Gemäss Verkehrserhebung des Tiefbauamts im Jahr 2019 weist die Strassenanlage im Gesamtquerschnitt einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 14 300 Fahrzeugen auf. Wird eine Verkehrszunahme von jährlich ca. 1 % bei unverändertem Strassennetz zugrunde gelegt, wird im Knotenbereich für den Planungshorizont 2040 mit einer Verkehrsbelastung von ca. 16 700 Fahrzeugen/Tag gerechnet.

3.3 Ausnahmetransportroute

Die bestehende Ausnahmetransportroute des Typs II B, bei welcher eine lichte Höhe von 4.80 m sowie eine lichte Breite von 5.00 m sicherzustellen ist, führt über den Knoten von Brunnen nach Muotathal.

3.4 Situation Langsamverkehr

Die bestehende Strassenanlage ist auf dem gesamten Ausbauabschnitt beidseitig mit einem Gehweg ausgestattet. Als Schwachstelle zeigt sich insbesondere mit Blick auf die Wahrnehmbarkeit und Einsehbarkeit die Fahrbahnquerung der Hauptstrasse Nr. 2 im unmittelbaren Einmündungsbereich auf dem Postplatz Ibach. Der Fahrraum für den leichten Zweiradverkehr ist nicht separat markiert.

3.5 Verkehrssicherheit

Obwohl die bestehende Situation aufgrund der Linienführung für den Verkehr und der ungenügenden Einsehbarkeit beim Fussgängerübergang als auch als Folge der eingeschränkten Knotenleistungsfähigkeit entsprechende Sicherheitsdefizite aufweist, ist im Knotenbereich keine Unfallhäufigkeit festzustellen. Es kommt jedoch aufgrund der oben genannten Defizite regelmässig zu kritischen und teilweise gefährlichen Verkehrssituationen sowohl für die querenden Fussgänger als auch für die Verkehrsteilnehmer auf der eigentlichen Fahrbahn.

3.6 Öffentlicher Verkehr

Im Projektperimeter liegt die Bushaltestelle Ibach, Kirche der Buslinien 502 (Küssnacht am Rigi – Brunnen – Ibach – Schwyz – Steinen – Goldau - Arth), 503 (Seewenmarkt – Ibach – Schwyz - Rickenbach), 508 (Gersau – Brunnen – Ibach – Schwyz – Seewenmarkt) und 531 (Oberschönenbuch – Ibach – Kollegi).

3.7 Lärmschutz

Das Projekt gilt aus Sicht des Lärmschutzes als wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage. Es müssen somit die Vorgaben gemäss Art. 8 und Art. 10 der Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) eingehalten werden. Die Beurteilungspegel sowie die Lärm- und Schallschutzmassnahmen für diesen Strassenabschnitt wurden im Lärmsanierungsprojekt (LSP) vom 28. November 2023 behandelt.

4. Projektbeschrieb

4.1 Konzept des Bauprojekts

4.1.1 Kreiselanlage als Bestlösung

Das vorliegende Bauprojekt mit der Kreisellösung wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum kantonalen Nutzungsplan Seewen-Schwyz der AKP Verkehrsingenieur AG vom 22. Dezember 2017 überprüft. Dabei wurde die künftige Verkehrssituation hinterlegt, wobei unter anderem die Umnutzung des Zeughausareals und die neue Muotabrücke West sowie die daraus resultierende Verkehrsumlagerung und die nötigen Anpassungen der Infrastruktur berücksichtigt wurden. Daraus ergab sich bei einer Umgestaltung des Knotens Postplatz Ibach von einem T-Knoten zu einem Kreisel eine deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität, dies auch auf den angrenzenden Knoten Muotabrücke Nord und Süd.

4.1.2 Ausgestaltung

Im Hinblick auf die Projektzielsetzung erfolgt die Ausgestaltung und Konstruktion des Kreiselbauwerks basierend auf den Normvorgaben resp. den besonderen Vorgaben des Kantons unter Berücksichtigung der Ortssituation und den entsprechend zur Verfügung stehenden Platzverhältnissen bei einzuhaltenden fahrgeometrischen Anforderungen.

Erwähnenswert ist die Kunstbaute Durchlass Tobelbach, welche aufgrund der Dimensionen des Tragsystems und des üblichen Schutzsystems (Standard Kanton Schwyz) namentlich die vertikale Linienführung und somit die Höhenlage des Kreiselbauwerks mitbestimmt. Sinngemäss gleich verhält es sich bezüglich des bestehenden wie auch zukünftig dichten Werkleitungsnetzes. Die Sicherstellung der Ver- und Entsorgung wird im Projekt dahingehend gewährleistet, dass ausreichend vertikaler Raum für Querungen und Einbauten vorgesehen ist.

Den Gefällsverhältnissen (Längenprofil / Querprofile) trägt der Kreisel bestmöglich Rechnung und berücksichtigt die Anforderungen bezüglich der Befahrbarkeit (Schleppkurven) sowie die örtliche Situation.

4.2 Baulicher Beschrieb

4.2.1 Ausbau

Die Einfahrtsbereiche des Kreisels sind hinsichtlich der Geometrie normgemäss projektiert. Die Überbreite der Kreiselzufahrt des Arms Seite Ibach mit Fahrtrichtung Schwyz ergibt sich aufgrund fahrgeometrischer Anforderungen unter Normalbetrieb. Gleich verhält es sich bezüglich der projektierten Einlenkradien, die sich an den Anforderungen der Befahrbarkeit und an den zur Verfügung stehenden Platzverhältnissen auszurichten haben.

Zwecks Sicherstellung der Erkennbarkeit des Kreiselknotens, zur eindeutigen Kanalisierung der Fahrzeugströme und insbesondere mit Blick auf den erforderlichen Schutz der querenden Langsamverkehrsteilnehmer (Fussgänger, leichter Zweiradverkehr) sind auf allen Kreiselarmen der beiden zuführenden Hauptstrassen Leit- bzw. Fussgängerschutzinseln angeordnet.

Der Kreisel weist einen Aussendurchmesser von 28 m, einen Innenradius von 6.50 m und eine Innenringbreite von 2 m auf. Zur Gewährleistung der Befahrbarkeit als Ausnahmetransportroute wird der Kreisel mit einem minimalen Gefälle nach aussen von 2.5 % und mit einem überfahrbaren Kreiselauge für den Typ II B ausgeführt. Die Kreiselfahrbahn wie auch der Kreiselinnenring werden in Beton erstellt. Die Schutz- resp. Trenninseln sind gepflästert und in geklebter Ausführung konzipiert, die anzuschliessenden Kreiselarme werden mit Asphaltbetondecken ausgeführt.

4.2.2 Anpassung bestehende Ein-/Ausfahrten

Sowohl die Anbindung der Alten Gasse als auch die Einfahrt zum Mehrfamilienhaus auf KTN 1376, Schwyz, erfahren lagemässig keine Anpassungen im Vergleich zum Ausgangszustand. In der Höhe werden sie dem neuen Kreisel angepasst und als Trottoirüberfahrt ausgebildet.

4.2.3 Langsamverkehr

Die projektierte Fussgängerführung nimmt die vor- bzw. nachgelagerten Verhältnisse der bestehenden Strassenanlagen auf. Diese geordnete Verkehrsführung für den Langsamverkehr wird auch im Bereich von Strassenquerungen folgerichtig weitergeführt. Sowohl die projektierten Gefällsverhältnisse als auch die minimal vorgesehenen Höhenunterschiede (Randabschlüsse) entsprechen einem behindertengerechten Ausbau.

Mit Blick auf die Projektzielsetzung und zwecks Übernahme der vorliegenden bergseitigen Fahrraumbereitstellung (Kreisel Mythen-Center bis Schwyz) wird sicherheitserhöhend die Radstreifenführung auf dem Kreiselarm Seite Schwyz vorgesehen.

4.2.4 Öffentlicher Verkehr

Die heutige Bushaltestelle auf der Schmiedgasse in Richtung Schwyz muss aufgrund des Platzbedarfs der vorliegenden Knotenumgestaltung aufgehoben werden. Einen Ersatzstandort gegenüber der bestehenden Bushaltestelle bei der Kirche Ibach (Fahrbeziehung Richtung Brunnen) hat der Regierungsrat bereits im Jahr 2013 bewilligt. Diese Haltestelle kann jedoch von der Buslinie 503 nicht mehr bedient werden, weshalb für diese als Ersatz eine Fahrbahnhaltestelle auf der Gotthardstrasse vor dem Kreisel (aus Richtung Schwyz Bahnhof SBB) vorgesehen ist. Diese Haltestelle ist wichtig für ein lückenloses Haltestellennetz.

Haltestellen sind nach Möglichkeit mit Haltekanten auszustatten, welche einen niveaugleichen Einstieg ins Fahrzeug gewährleisten. Ein behindertengerechter Ausbau ist bei der vorliegenden Bushaltestelle für die Buslinie 503 aufgrund der gegebenen Bebauungssituation und der Grundstückzufahrtsverhältnisse (KTN 2451, Schwyz) sowie aus geometrischen Gründen (Busanfahrt auf hohe Haltekante im Kreisbogenbereich bei Einhaltung des erforderlichen Spaltmasses) indes nicht möglich.

4.2.5 Lärmschutz

Mit dem vorliegenden LSP wird der Lärm begrenzt, soweit dies möglich und verhältnismässig ist. Das LSP zeigt die heutige (Ausgangszustand 2023) und die zukünftige Lärmbelastung (Beurteilungszustand 2040) auf. Bei sechs Gebäuden müssen, da Massnahmen an der Quelle und im Ausbreitungsbereich nicht möglich sind, wegen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte Schallschutzfenster eingebaut werden.

4.3 Bachdurchlass Tobelbach

Sowohl die lagemässige Korrektur des Durchlasses Tobelbach als auch die Dimensionierung der entsprechenden Bauteile erfolgen unter Berücksichtigung einer massgebenden Abflusskapazität für ein 30-jährliches Hochwasserereignis (HQ30). Der neue Durchlass wird als Kasten mit möglichst glatten Innenflächen in Ortbeton erstellt. Die Eckbereiche werden teilweise biegesteif mit den Plattentragwerken (Bodenplatte bzw. Abflusssektion; Decke) verbunden. Da die Fahrbahn des darüber liegenden Kreisels als setzungsunempfindliche Betonplatte ausgebildet wird, kann auf Schleppplatten beim Durchlass verzichtet werden. Massnahmen zwecks Sicherstellung einer setzungsarmen Ausführung sind im Querschnitt resp. dem zugehörigen Konstruktionsplan vorgesehen.

4.4 Hochwasserschutz

Die zum Zeitpunkt der Planung aktuellen Hochwasserschutzanforderungen gaben die Standhaltung eines 30-jährlichen Hochwasserereignisses (HQ30 inklusive Freibord) und die Einhaltung einer hydraulisch optimierten Gestaltung der Einlauf- resp. Auslaufsituation vor. Nach diesen Anforderungen wurde das vorliegende Projekt geplant. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden weitere Optimierungen geprüft, wobei die Sohlenlage auf einer Länge von rund 60 Metern angepasst und die Deckenplatte soweit konstruktiv möglich verschmälert werden sollen.

4.5 Entwässerungskonzept

Die bestehende Strassenentwässerung ist konventionell gelöst. Das anfallende Oberflächenwasser wird über Strassensammler in eine Sammelleitung mit Kontrollschächten abgeleitet bzw. dem Vorfluter (Muota via Tobelbach) zugeführt.

Die sich einstellende Belastungsklasse des Strassenabwassers für den Planungshorizont führt zur Beurteilung «hoch». Entsprechend sind gesicherte Reinigungsvorkehrungen, vorliegend in der Form von Filtereinlagen bei den jeweiligen Strassensammlern, vorzusehen.

4.6 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Der Bauablauf wird im Hinblick auf möglichst wenig Verkehrsbehinderungen in mehrere Phasen aufgeteilt. In einer ersten Phase werden der Tobelbach unter Beibehaltung der Gerinnekapazität provisorisch umgeleitet und eine Notbrücke auf KTN 1424, Schwyz, für die Verkehrsumleitung östlich des Knotens erstellt, sodass in der nächsten Phase der neue Bachdurchlass gebaut und der Verkehr trotzdem zweispurig geführt werden kann. Wenn dieser erstellt ist, wird der Verkehr provisorisch über diesen geführt und der neue Bach-Oberlauf bei KTN 1424 gebaut. Sobald der Bach in das neue Gerinne umgeleitet werden kann, wird die provisorische Bachumleitung zurückgebaut und der Verkehr wieder über eine Notbrücke östlich des neuen Kreisels umgeleitet. Währenddessen kann der Kreiselneubau erstellt werden.

Um die Verkehrsbehinderung möglichst gering zu halten, erfolgt der Kreiselneubau in drei Etappen, wobei der Verkehr jeweils kleinräumig umgeleitet wird. Während der Bauzeit ist mehrheitlich eine zweispurige Verkehrsführung vorgesehen, es kann aber gegen Ende der Bauzeit kurzfristig zu einer einspurigen Verkehrsführung kommen. Während der Betonierung des Kreiselinnenrings kommt es kurzzeitig zu einer Vollsperrung mit grossräumiger Umleitung.

Die geschätzte Bauzeit (ohne Winterunterbruch) beträgt rund 14 Monate. Der Baubeginn ist auf den Frühling 2025 oder 2026 vorgesehen und hängt von der Realisierung des Knotens Diesel ab, die sich wiederum nach der Projektgenehmigung der neuen Muotabrücke richtet.

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 Januar 2023 (Genauigkeit ± 10 %) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A)	Bauhauptarbeiten	Fr.	2 410 000.--
B)	Baunebenarbeiten	Fr.	120 000.--
C)	Dienstleistungen	Fr.	430 000.--
	Total Baukosten	Fr.	2 960 000.--
D)	Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	50 000.--
E)	Erleichterungsbeiträge LSP	Fr.	140 000.--
+	Offene Reserven (ca. 10 %)	Fr.	320 000.--
	Total Kosten, inklusive 8.1 % MWST, brutto	Fr.	3 470 000.--

Die Kosten für die Hauptarbeiten sind als angemessen und verhältnismässig zu bezeichnen und lassen sich mit diversen ausgeführten Projekten vergleichen.

Aufgrund der Tatsache, dass der Kostenvoranschlag gemäss üblicher Anforderungen eine Genauigkeit von ± 10 % auszuweisen 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.

Nicht im vorliegenden Kostenvoranschlag enthalten sind die Kosten für die bereits bewilligte Bushaltestelle Ibach, Kirche von rund Fr. 560 000.-- (Preisbasis 2013) sowie jene für die Belagssanierung (inklusive Entwässerung) bis zur Muotabrücke, welche über den ordentlichen Strassenunterhalt abgerechnet werden.

5.2 Landerwerb

Für das Projekt werden insgesamt rund 190 m² Land beansprucht. Die Landerwerbsverhandlungen wurden mit allen Grundeigentümern durchgeführt und die Zustimmungen zu den Landabtretungen liegen vor.

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

5.3 Finanzierung

Der vorliegende Strassenabschnitt ist nicht Bestandteil des subventionsberechtigten Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Deshalb können für das Vorhaben keine Bundesbeiträge geltend gemacht werden. Gemäss § 49 StraG trägt der Strassenträger die Kosten für den Bau und Unterhalt seiner Strassen.

Im Agglomerationsprogramm Dritte Generation wurden Gelder aus dem Paket Aufwertung Strassenraum für das vorliegende Projekt eingestellt. Es kann ein Beitrag von bis zu 0.67 Mio. Franken erwartet werden.

5.4 Folgekosten

Nach dem Bau des Kreisels Postplatz Ibach wird die Strasseninfrastrukturfläche um ca. 400 m² zunehmen. Infolge dieser Mehrfläche sowie der zusätzlichen Rabatten usw. erhöhen sich die Kosten für den betrieblichen Unterhalt inklusive Winterdienst. Anhand der Kostenvergleichszahlen ist beim vorliegenden Strassenabschnitt von zusätzlichen jährlichen Kosten für den betrieblichen Unterhalt in Höhe von ca. Fr. 4000.-- auszugehen.

5.5 Strassenbauprogramm und Aufgaben- und Finanzplan

Das Projekt ist im Strassenbauprogramm 2024 – 2038 (RRB Nr. 624/2023) enthalten. Die Ausgaben sind im Aufgaben- und Finanzplan 2024 – 2027 berücksichtigt. Diese gehen zulasten der Investitionsrechnung (Ausbaukosten Hauptstrassen) und werden der Kostenstelle 282050 auf dem Konto 5010.321 belastet.

6. Auswirkungen

6.1 Personelle Auswirkungen

Das Projekt kann mit den vorhandenen personellen Ressourcen bewerkstelligt werden.

6.2 Auswirkungen auf die Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft

Die Auswirkungen des vorliegenden Bauvorhabens wurden im Rahmen des Projektgenehmigungsverfahrens beurteilt und das Projekt wurde mit RRB Nr. 50 vom 23. Januar 2024 genehmigt. Die einschlägigen umweltrechtlichen Bestimmungen werden eingehalten.

Sichere, zeitgemässe unterhaltene und leistungsfähige Strassen wirken sich positiv auf das gesellschaftliche und wirtschaftliche Umfeld aus. Mit dem vorliegenden Projekt wird die Sicherheit für sämtliche Strassenverkehrsteilnehmer erhöht, aber auch die Haltesituation für den öffentlichen Verkehr verbessert.

7. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

7.1 Zuständigkeit und Ausgabenbremse

Beim vorliegenden Projekt wird mit Investitionskosten von 3.47 Mio. Franken gerechnet. Gemäss § 28 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 Bst. c des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 (FHG, SRSZ 144.110) ist somit der Kantonsrat für die 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 weniger als 5 Mio. Franken zum Gegenstand. Gemäss § 53 KV entscheidet der Kantonsrat darüber abschliessend. Der Beschluss ist nicht dem Referendum unterstellt.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Vorlage anzunehmen.

2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.

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

Im Namen des Regierungsrates:



André Rüegsegger
Landammann

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber