

Beschluss Nr. 653/2025

Schwyz, 2. September 2025 / ju

Interpellation I 22/25: Ausbau Hirschenbrücke Altendorf: Mängel bei Projektführung und Kommunikation?

Beantwortung

1. Wortlaut der Interpellation

Am 18. Juli 2025 haben Kantonsrätin Carla Wernli-Crameri und Kantonsrat Cedric Meyer folgende Interpellation eingereicht:

«In einem ausführlichen Interview vom 17. Juli 2025 im March-Anzeiger äussert sich Herr Josef Grab, Verwaltungsrat der Sanjo Liegenschaften AG und Anwohner in Altendorf, kritisch zur kantonalen Baustelle bei der Hirschenbrücke. Obwohl das Bauvorhaben grundsätzlich sehr begrüsst wird, kritisiert er erhebliche Mängel in der Projektführung: Fehlende Koordination, mangelnde Kommunikation mit Anwohnerinnen und Anwohnern, wiederholte Bauunterbrüche, eine unklare Projektorganisation sowie das Fehlen eines verbindlichen Bau- und Phasenprogramms. Er stellt die berechnete Frage, ob unter diesen Umständen überhaupt noch eine seriöse Kostenkontrolle möglich ist und weist auf das Risiko hin, dass bei ineffizientem Baustellenmanagement Steuergelder unnötig verschwendet werden.

Diese Kritik betrifft nicht nur das konkrete Bauprojekt in Altendorf, sondern wirft grundsätzliche Fragen zur Organisation, Durchführung und Kommunikation mit der betroffenen Bevölkerung bei kantonalen Bauprojekten auf. In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Wer ist auf der Baustelle bei der Hirschenbrücke in Altendorf für die Projektleitung verantwortlich?*
- 2. Treffen die im March-Anzeiger vom 17. Juli 2025 erhobenen Vorwürfe betreffend fehlende Absprachen mit den Anwohnern, dem Fehlen eines Bau- und Phasenprogramms sowie fehlender klarer Projektleitung zu?*
- 3. Falls ja bzw. teilweise ja: Welche konkreten Massnahmen werden ergriffen, um die Missstände zu beheben und die Baustelle effizienter sowie transparenter abzuwickeln?*

4. *Wie ist die Projektleitung bei kantonalen Baustellen im Allgemeinen organisiert (insbesondere bei Tiefbau- und Hochbauprojekten)? Gibt es einheitliche Vorgaben, wer die Verantwortung trägt und wie die Kommunikation mit der Bevölkerung sichergestellt wird?*
5. *Welches Bauherrenmanagement ist bei kantonalen Baustellen vorgesehen? Gibt es Standards oder ein festes Vorgehen zur Projektplanung, -leitung und -kontrolle, insbesondere in Bezug auf Zeit-, Qualitäts- und Kostenmanagement?*

Wir danken dem Regierungsrat für die Beantwortung unserer Fragen.»

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Allgemeine Bemerkungen

Die Hauptstrasse Nr. 3 durch Altendorf weist weitgehend einen zeitgemässen Ausbaustandard mit guter Infrastruktur sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den Fussgänger- und den Veloverkehr auf. Einzig im ca. 450 m langen Abschnitt zwischen dem Verkehrsknoten Hirschen, der Hirschenbrücke über die SBB-Linie und dem Kreisel Seehof verfügt die Hauptstrasse lediglich über ein – teilweise schmales – Trottoir und über keine Veloverkehrsinfrastruktur. Diese Lücken sollen geschlossen und damit die Verkehrssicherheit und Attraktivität auf diesem Strassenabschnitt insbesondere für den Langsamverkehr verbessert werden. Ferner sind die Verkehrssituation und Verkehrssicherheit beim Verkehrsknoten Hirschen nicht zufriedenstellend. Schliesslich ist auch der bauliche Zustand der Strasse (Belag) nicht mehr gut, so dass eine Strassensanierung auch aus bau- und unterhaltstechnischer Sicht angebracht ist.

Mit RRB Nr. 625/2023 unterbreitete der Regierungsrat dem Kantonsrat daher eine Ausgabenbewilligung für ein entsprechendes Sanierungs- und Ausbauprojekt über 16.62 Mio. Franken. Dieses sieht im fraglichen Perimeter den Ausbau der Kantonsstrasse inklusive Veloverkehrsanlagen und Gehwegen vor. Da die bestehende Hirschenbrücke, welche im Inventar der SBB als denkmalgeschützt aufgeführt ist, nicht ausgebaut werden kann, wird eine zusätzliche Langsamverkehrsbrücke erstellt. Aufgrund der zu erwartenden Siedlungsentwicklung wird zusätzlich der Knoten Hirschen zu einem Kreisel ausgebaut. Im regierungsrätlichen Bericht wurde auch auf das geplante Bauprogramm, den Bauablauf sowie die (einspurige) Verkehrsführung hingewiesen (Ziff. 4.9). An seiner Sitzung vom 22. November 2023 stimmte der Kantonsrat der Ausgabenbewilligung mit 90 zu 0 Stimmen zu. Dagegen wurde kein Referendum ergriffen.

Nach Durchführung der Submissionsverfahren für die Baumeisterarbeiten konnte am 19. Februar 2024 mit den Bauarbeiten gestartet werden. So wurden bis im Sommer 2024 die notwendigen Fundamente inklusive Pfählungsarbeiten für die neue Fussgängerbrücke erstellt. In Nacharbeit wurden die vier Brückenelemente über die SBB-Gleisanlage eingehoben und schliesslich die Arbeiten für die Verkleidung der Kämpfer- und Widerlagerfundamente bis Ende Januar 2025 ausgeführt. Mit den Sanierungs- und Ausbauarbeiten an der Kantonsstrasse konnte im Februar 2025 begonnen werden. Dabei wurden zunächst eine neue Zufahrt für das bestehende Ölrückhaltebecken des ASTRA und das Regenklärbecken des ARA-Verbandes Untermarch erstellt. In einem zweiten Schritt wurden die Pfählungsarbeiten für die Stützmauer im Bereich des neuen Knoten Hirschen ausgeführt und anschliessend die Stützmauer gebaut. Parallel dazu wurden die ursprünglich ab Oktober 2025 vorgesehenen Arbeiten für die seeseitige Stützmauer auf Seite Lachen gestartet, wobei hier vorab auch eine Baugrubensicherung erstellt werden musste. Aktuell werden die Pfählungsarbeiten für die Stützmauer auf Seite Lachen abgeschlossen. Mit den Arbeiten für die Stützmauer konnte ebenfalls gestartet werden. Im Bereich Knoten Hirschen laufen aktuell die Erstellung der Abschlusswand zum Widerlager sowie Werkleitungsarbeiten im Bereich des zukünftigen Kreisels. Die Erstellung der seeseitigen Kreiselhälfte kann voraussichtlich bis Ende Oktober 2025 abgeschlossen werden.

Mit Beginn der Sanierungs- und Ausbauarbeiten am bestehenden Strassenkörper musste die Verkehrsführung auf einen Einspurbetrieb mit Steuerung durch Lichtsignalanlagen auf der Hauptstrasse sowie dem Einmünder Halden-/Brügglistrasse umgestellt werden. Dies, weil die vorhandenen Strassenbreiten und die notwendigen Arbeiten für die Stützmauern mit entsprechenden Baugruben sowie die Vorarbeiten für den Strassenbau eine Verkehrsführung im Gegenverkehr auch aus Sicherheitsgründen nicht zulassen. Die aktuelle Verkehrsführung dauert noch bis Ende Oktober 2025. Anschliessend wird die Lichtsignalanlage auf die Seite Lachen verlegt. Gemäss heutigem Planungsstand können die Hauptbauarbeiten etwa im Herbst 2026 abgeschlossen werden. Im Jahr 2027 erfolgen voraussichtlich noch Abschluss- und Deckbelagsarbeiten.

Als Folge des hohen Verkehrsaufkommens auf dem betroffenen Strassenabschnitt, das bei rund 10 000 Fahrzeugen pro Tag liegt, kam es ab Beginn der einspurigen Verkehrsführung insbesondere zu den Stosszeiten zu teils langen Staus bzw. Wartezeiten sowohl auf der Kantonsstrasse als auch dem umliegenden untergeordneten Strassennetz. Vorübergehend verschärft wurde die Situation Ende Mai 2025 noch dadurch, dass auf der Autobahn zwischen Altendorf und Lachen ausserplanmässige Sanierungsarbeiten notwendig wurden. Hinzu kommt, dass sich auch die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs mittels eigener Ampelauslöser auf die Umlauf- resp. Wartezeiten an der Lichtsignalanlage auswirkt. Das Tiefbauamt hat die Verkehrssituation von Anfang an eng beobachtet und zu deren Verbesserung im Rahmen des technisch, betrieblich und rechtlich Möglichen laufend Massnahmen ergriffen und Anpassungen vorgenommen. So wurde der Verkehrsablauf mehrfach optimiert, womit die Stausituation auf der Haupt-, also der Churerstrasse deutlich entschärft werden konnte. Kapazitätsbedingt müssen hierfür teilweise aber längere Wartezeiten auf den einfallenden Nebenstrassen in Kauf genommen werden.

Trotz aller Vorbereitung und Bemühungen soll mit Blick auf die nachfolgenden Fragebeantwortungen aber nicht in Abrede gestellt werden, dass das Projekt zahlreiche Herausforderungen mit sich bringt und in seinem bisherigen Verlauf gewisse Punkte noch besser hätten bewältigt werden können. Umgekehrt muss aber auch nochmals in Erinnerung gerufen werden, dass es sich um ein komplexes Vorhaben handelt. Neben den Vorgaben der SBB in Bezug auf Bauablauf und Bausicherheit stellt auch der Baugrund eine grosse Herausforderung dar. Ebenfalls adäquat zu berücksichtigen gilt es sodann das hohe Verkehrsaufkommen auf der Churerstrasse, die Anbindung des untergeordneten Strassennetzes sowie die diversen Bedürfnisse der Anstösser.

Dass das vorliegende Sanierungs- und Ausbauprojekt an sich unbeschweren aller Begleitumstände für die Gemeinde Altendorf, aber auch darüber hinaus wichtig und notwendig ist, dürfte zu Recht weitgehend unbestritten sein. So hat sich in einer öffentlichen Mitteilung in der Lokalpresse vom 18. Juni 2025 auch der Gemeinderat Altendorf dankbar darüber gezeigt, dass der Kanton dieses «langersehnte Bauprojekt für die Sicherheit des Langsamverkehrs» umsetzt. Die Gemeinde Altendorf hat das Tiefbauamt aber auch verschiedentlich für die Situation vor Ort sensibilisiert und gewisse Massnahmenvorschläge eingebracht. Zwischen den beiden Behörden findet denn auch eine konstruktive und offene Zusammenarbeit statt.

Auch darüber hinaus verfolgt der Kanton eine transparente Kommunikation in der Sache. Neben den zahlreichen Medienmitteilungen, welche zur Planung, zum politischen Bewilligungsprozess sowie zur baulichen Ausführung des Vorhabens schon veröffentlicht worden sind, ist auch auf einen Informationsanlass hinzuweisen, an welchem die zuständigen Vertreter des Tiefbauamts auf Einladung des Handwerker- und Gewerbevereins Lachen-Altendorf aus erster Hand informieren konnten. Wie bei solchen Projekten üblich, finden insbesondere in ihrem Vorfeld sodann auch immer persönliche Gespräche mit allen direkt betroffenen Anstössern statt, welche nicht selten und auch im vorliegenden Fall zu gewissen Anpassungen führen bzw. geführt haben.

Insgesamt macht das Tiefbauamt mit seinen weitgehend standardisierten Prozessen bei den zahlreichen Sanierungs- und Ausbauprojekten positive Erfahrungen und fördert damit regelmässig gute Ergebnisse zutage.

2.2 Beantwortung der Fragen

2.2.1 Wer ist auf der Baustelle bei der Hirschenbrücke in Altendorf für die Projektleitung verantwortlich?

Bei der Umsetzung eines Bauprojekts sind viele Fachleute in verschiedenen Rollen und Funktionen involviert. Die Bauherrschaft (Kanton) wird durch einen Oberbauleiter des Tiefbauamtes vertreten. Dieser ist dafür zuständig, dass die Qualitäts-, Termin- und Kostenziele möglichst eingehalten werden. Ein spezialisiertes (externes) Ingenieurbüro ist für die Ausarbeitung und Planung des Projekts verantwortlich. Der zuständige Ingenieur dieses Büros stellt sicher, dass die geltenden Normen und Vorschriften in das Projekt einfließen. Ein Bauleiter des planenden Ingenieurbüros vertritt vor Ort die Bauherrschaft und prüft, ob die beauftragten Bauunternehmen die Pläne resp. das Vorhaben fachgerecht umsetzen. Das Hauptunternehmen hat einen verantwortlichen Bauführer und teilweise mehrere Poliere vor Ort. Diese sind dafür verantwortlich, dass die Arbeiten qualitäts- und termingerecht ausgeführt werden.

2.2.2 Treffen die im March-Anzeiger vom 17. Juli 2025 erhobenen Vorwürfe betreffend fehlende Absprachen mit den Anwohnern, dem Fehlen eines Bau- und Phasenprogramms sowie fehlender klarer Projektleitung zu?

Wie eingangs erläutert, verfolgt der Kanton eine offene Kommunikationspolitik. Sobald die ersten belastbaren Projektvarianten vorliegen, beginnt diese in der Regel mit einer persönlichen Information der direkt betroffenen Grundeigentümer sowie allenfalls ersten Landerwerbsgesprächen und setzt sich fort mit Medienmitteilungen zur Projektauflage, zum allfälligen politischen Prozess im Kantonsrat und zum Baubeginn. Hinzu kommen häufig Infolyer, die entlang der betroffenen Strasse in die Briefkästen verteilt werden, sowie telefonische Auskünfte der Ober- und der Bauleiter an entsprechende Adressaten.

Auch im Kontext des Bauprojekts Hirschenbrücke wurden mit den anstossenden Grundeigentümern persönliche Gespräche geführt, in denen nebst dem notwendigen Landerwerb auch weitere Punkte sowie allfällige Fragen, etwa zum geplanten Bauablauf, besprochen wurden. Teilweise waren mit den gleichen Grundeigentümern auch mehrere Gespräche erforderlich. Sodann gab es, wie einleitend bereits ausgeführt, auch bereits mehrere öffentliche Verlautbarungen zum jeweiligen Projektstand.

Unzutreffend ist auch der Vorwurf, es würden keine Bau- und Phasenprogramme vorliegen. Das Bauprogramm und die Baustellenorganisation sind denn auch wichtige Bestandteile der Arbeits- und Werkverträge und überdies auch Bestandteil der regelmäßigen Bausitzungen zum betreffenden Vorhaben. Zudem sind selbstverständlich alle am Bau Beteiligten darum bemüht, ein Projekt effizient und rasch umzusetzen. Die Bauunternehmen werden für ihre Leistung entschädigt, weshalb es auch in ihrem Interesse liegt, grosse Baufortschritte in möglichst kurzer Zeit umzusetzen. Nur mit optimierten Regimen lässt sich eine Baustelle effizient abwickeln, weshalb die Unternehmen auch aus Eigeninteresse nach Möglichkeit fortlaufend ihre Bauabläufe optimieren.

Damit soll nicht behauptet werden, dass auf den Baustellen immer alles völlig nach Plan läuft und jeweils keinerlei (weiteres) Verbesserungspotential bestünde oder sämtliche Schnittstellen stets perfekt aufeinander abgestimmt werden können. Gerade bei komplexen Baustellen wie jener bei der Hirschenbrücke mit zahlreichen Projektbeteiligten auch auf dritter Seite, aufwändigen Kunstbauten samt neuer Langsamverkehrs- sowie bestehender, denkmalgeschützter Strassenbrü-

cke über eine stark befahrene Bahnlinie, setzungsempfindlichem Untergrund, teilweise stark abfallendem Gelände, dichter örtlicher Bebauung, hohem lokalem Verkehrsaufkommen etc. lassen sich erfahrungsgemäss im Voraus schlicht nicht alle Eventualitäten und Entwicklungen vollständig erfassen und kontrollieren. Auch sind im Umfeld solcher Grossbaustellen immer unterschiedlichste Interessenlagen auszumachen, sei es etwa zwischen dem lokalen Erschliessungs- und dem Durchgangsverkehr oder hinsichtlich der Länge der täglichen Arbeits- und damit auch Lärmzeiten vor Ort. Schliesslich kommt man nicht umhin festzuhalten, dass gerade auf einer derart komplexen Baustelle wie hier für Aussenstehende nicht immer alle Arbeiten, Abläufe, Installationen etc. selbsterklärend sind ohne weiteres eingeordnet werden können. Das bedeutet aber nicht, dass diese deswegen nicht fachmännisch geplant, begleitet und ausgeführt werden.

2.2.3 Falls ja bzw. teilweise ja: Welche konkreten Massnahmen werden ergriffen, um die Missstände zu beheben und die Baustelle effizienter sowie transparenter abzuwickeln?

Wie oben erläutert, findet zur vorliegenden Baustelle bereits eine umfassende Information und Kommunikation statt. Dies gilt insbesondere für Themen, welche eine breitere Öffentlichkeit betreffen. Angesichts der Komplexität, Themenvielfalt und Entwicklungsgeschwindigkeit bei solchen Projekten muss naturgemäss aber auch eine gewisse Flughöhe gewahrt werden. Dass im vorliegenden Fall das Informationsbedürfnis einzelner Anstösser und weiterer Personen anscheinend nur unzureichend befriedigt wurde, nimmt der Regierungsrat mit Bedauern zur Kenntnis. Dabei kann aber offenbar nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne versendete Informationen aus unerklärlichen Gründen nicht bei allen Adressaten angekommen sind sowie gewisse anstehende Arbeiten den betroffenen Anstössern unzureichend angekündigt worden sind.

Auf der anderen Seite muss aber auch in Erinnerung gerufen werden, dass im ganzen Kanton zahlreiche weitere, auch dringliche Projekte anstehen und die betroffenen Standortgemeinden sowie ihre Bevölkerung ebenfalls erwarten, dass diese innert vernünftiger Frist angegangen werden können. Und so müssen die vorhandenen personellen Ressourcen des Tiefbauamtes eben in einem angemessenen Verhältnis verteilt und damit bei den einzelnen Projekten auch in einem vertretbaren Mass begrenzt werden.

2.2.4 Wie ist die Projektleitung bei kantonalen Baustellen im Allgemeinen organisiert (insbesondere bei Tiefbau- und Hochbauprojekten)? Gibt es einheitliche Vorgaben, wer die Verantwortung trägt und wie die Kommunikation mit der Bevölkerung sichergestellt wird?

Das Tiefbauamt setzt jedes Jahr mehrere Investitions- und Unterhaltsprojekte in allen Grössenordnungen und Bausparten um. Je nach Lage und Komplexität der Baustellen sind diese für die Bevölkerung und dabei insbesondere die Verkehrsteilnehmer mehr oder weniger spürbar. Hochbauprojekte sind häufig weniger exponiert, da ein Neu- oder Umbau in der Regel nur auf einer bestimmten Parzelle, die überdies nicht dem allgemeinen Verkehr dient, erfolgt und damit überdies regelmässig auch nur eine kleinere Anzahl an Anstössern betroffen ist.

Selbstverständlich müssen die Vorgaben und Verantwortlichkeiten nicht jedes Mal neu erfunden werden. Beim Tiefbau- wie auch beim Hochbauamt besteht ein Integriertes Managementsystem (IMS), in dem alle Prozesse und Abläufe geregelt sind. Zusätzlich ist das Tiefbauamt nach «ISO 9001: Qualitätsmanagementsystem» zertifiziert. Das liegt unter anderem daran, dass das Tiefbauamt die Einhaltung der entsprechenden Vorgaben auch von seinen Auftragnehmern verlangt.

Die Organisation und die Rollen der Projektbeteiligten wurden oben bereits erläutert. Für alle Planer gelten zudem beispielsweise die SIA-Norm 102 «Ordnung für Leistungen und Honorare der Architektinnen und Architekten» bzw. die SIA-Norm 103 «Ordnung für Leistungen und Honorare der Bauingenieurinnen und Bauingenieure». In den Werkverträgen mit den Unternehmen sind zudem alle relevanten Vorgaben geregelt.

Wie bereits ausgeführt, besteht sodann auch bezüglich der allgemeinen Kommunikation sowie der Information der direkt von einem Bauvorhaben Betroffenen eine eingespielte und an sich bewährte Praxis. Ebenfalls möglich muss es aber sein, im Einzelfall auf besondere Umstände auch kommunikativ oder informativ speziell zu reagieren. Auch diesbezüglich gibt es sodann aber auch wieder Grenzen, die aus ressourcen- und kapazitätsgründen seitens der Kantonsverwaltung eingehalten werden müssen, damit nicht die Erfüllung anderer wichtiger Aufgaben darunter leidet.

2.2.5 Welches Bauherrenmanagement ist bei kantonalen Baustellen vorgesehen? Gibt es Standards oder ein festes Vorgehen zur Projektplanung, -leitung und -kontrolle, insbesondere in Bezug auf Zeit-, Qualitäts- und Kostenmanagement?

Wie bereits angesprochen, bedienen sich bei der Projektabwicklung sowohl das Tief- als auch das Hochbauamt klar strukturierter und dokumentierter Prozesse. Und so verfügen nebst der erwähnten ISO-Zertifizierung des Tiefbauamts sowohl dieses als auch das Hochbauamt über ein IMS im Bereich des Projektmanagements. Diese Prozesse werden periodisch übrigens auch von der kantonalen Finanzkontrolle sowie den zuständigen kantonsrätlichen Kommissionen geprüft und bewertet, jüngst gerade im Frühjahr 2025 durch die Staatswirtschaftskommission bzw. ihrer für das Baudepartement zuständigen Delegation.

Im Tiefbauamt werden die Projekte grundsätzlich nach den VSS- und/oder SIA-Normen umgesetzt. Zusätzlich führt das Tiefbauamt ein Projektmanagement-System (PKMS), in dem alle Projekte finanziell, terminlich und qualitativ geführt werden. Auf strategischer Stufe gibt das Strassenbauprogramm die Umsetzungsprioritäten für die nächsten 15 Jahre vor. Seit dem Beginn der Arbeiten an der neuen Axenstrasse ist im Weiteren auch der Bund ein ständiges Kontrollorgan des Tiefbauamts.

Im Hochbauamt erfolgt die Abwicklung sämtlicher Bauten nach dem allgemein anerkannten SIA-Leistungsmodell. Im vergangenen Jahr unterzog die kantonale Finanzkontrolle das Projektmanagement des Hochbauamts bei Neubauten einer spezifischen Prüfung. Die Ergebnisse daraus waren grundsätzlich positiv, und bezeichnete, kleinere Optimierungsmöglichkeiten konnten bereits umgesetzt werden.

Trotz allem Fokus auf Normen, Standards sowie Projektmanagementinstrumente kommt aus der Bevölkerung und auch der kantonalen Politik umgekehrt häufig aber zu Recht auch der Ruf nach einem gewissen Pragmatismus sowie einzelfallgerechten, besondere Umstände mitberücksichtigenden Lösungen. Und so ist nach dem Dafürhalten des Regierungsrates bei der konkreten staatlichen Aufgabenerfüllung im Rahmen des rechtlich Zulässigen und nach Möglichkeit denn auch weiterhin ein gewisser Handlungsspielraum ausserhalb bis ins letzte Detail geregelter Handlungsanweisungen zu belassen, um eben möglichst sachgerechte Lösungen finden und umsetzen zu können.

2.3 Fazit

Unbesehen der zahlreichen Herausforderung, aber auch einzelner weiterer Verbesserungsmöglichkeiten erweist sich das Projekt für die Sanierung und den Ausbau der Hirschenbrücke und ihres Strassenumfeldes insgesamt auf Kurs, wobei sich derzeit auch keine (massgeblichen) Kostenüberschreitungen abzeichnen. Diese Einschätzung teilen grundsätzlich auch die externe (Ingenieur-)Projektleitung sowie das beauftragte Bauunternehmen.

Der Regierungsrat ist sich aber auch der Unannehmlichkeiten bewusst, welche die teilweisen Stau- bzw. Wartezeiten und weitere Begleitumstände der Baustelle nach sich ziehen. Das Tiefbauamt ist bemüht, zusammen mit den beauftragten externen Partnern fortwährend mögliche Verbesserungen oder Beschleunigungen umzusetzen und wird wo notwendig und im Rahmen der verfügbaren personellen Ressourcen auch die Kommunikation und Information punktuell weiter ausbauen.

Beschluss des Regierungsrates

1. Erlass der vorliegenden Antwort zuhanden des Kantonsrates.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Gemeinderat Altendorf.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Departemente.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

