Regierungsrat des Kantons Schwyz

Beschluss Nr. 685/2026
Schwyz, 15. September 2026 / jh

Sanierung und Ausbau der Hauptstrasse Nr. 390, Holeneich – Lägeten, Tuggen
Erhöhung der Ausgabenbewilligung

1. Übersicht

Die Kantonsstrasse Nr. 390, Lachen bis Grynau, zählt zu den Hauptstrassen des Kantons und dient als Regionalverbindungsstrasse zwischen Lachen und Grynau. Auf dem Abschnitt zwischen Holeneich bis Lägeten in Tuggen (Holeneich und Zürcherstrasse) hat die bestehende Strassenanlage, die keine Langsamverkehrsführung aufweist, die Grenze der Lebensdauer erreicht. Das sich über eine Länge von knapp 2 km erstreckende Sanierungs- und Ausbauprojekt sieht im Wesentlichen vor, einen grösstenteils abgetrennten Velo- und Gehweg sowie eine zusätzliche Bushaltestelle im Bereich Bolenberg zu erstellen, die bestehenden Knoten Bolenbergstrasse und Mühlenenstrasse aufzuwerten und den bestehenden Strassenkörper zu ersetzen.

Mit RRB Nr. 326/2022 hat der Regierungsrat die Sanierung und den Ausbau der Hauptstrasse Nr. 390, Abschnitt Holeneich – Lägeten, Tuggen, genehmigt. Gestützt auf RRB Nr. 327/2022 hat der Kantonsrat an seiner Sitzung vom 30. Juni 2022 die Ausgabenbewilligung für dieses Projekt im Umfang von 20.5 Mio. Franken mit 87 zu 0 Stimmen erteilt.

Gegen die Projektgenehmigung wurden zwei Beschwerden beim Verwaltungsgericht erhoben. Mit Entscheid vom 25. November 2022 (VGE III 2022 71/72) hiess das Verwaltungsgericht diese gut und hob den Projektgenehmigungsbeschluss auf.

Im Nachgang zu diesem Entscheid wurde das Strassenausbauprojekt vor dem Hintergrund der gerichtlichen Erwägungen – namentlich hinsichtlich des nationalen Wildtierkorridors und einer verbesserten Gewährleistung der Behindertengerechtigkeit der betroffenen Bushaltestellen – angepasst und ein zweites Mal öffentlich aufgelegt. Nach weiteren untergeordneten Projektanpassungen, die sich aus der Bereinigung eingegangener Einsprachen ergeben hatten, hat der Regierungsrat die Sanierung und den Ausbau der Hauptstrasse Nr. 390, Abschnitt Holeneich – Lägeten, Tuggen, mit RRB Nr. 204/2025 erneut genehmigt.

Die notwendig gewordenen Anpassungen des Projekts haben insgesamt erhebliche Zusatzleistungen zur Folge, welche zu Mehrkosten führen. Abgesehen davon haben sich im Tiefbau seit der Erteilung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat im Jahr 2022 auf breiter Front erhebliche Kostensteigerungen ergeben, welche vorliegend ebenfalls zu Buche schlagen.

Nach der regierungsrätlichen Genehmigung des angepassten Bauprojekts wurden das Ausführungsprojekt ausgearbeitet und im Frühling 2026 die Bauhauptarbeiten öffentlich ausgeschrieben. Mitte Juli 2026 gingen dafür sechs Angebote ein. Bereits das niedrigste Angebot liegt mit 17.08 Mio. Franken (Anteil Kanton nach bereinigter Offerte) 3.73 Mio. Franken über dem Anteil der Ausgabenbewilligung für die Bauhauptarbeiten von 13.35 Mio. Franken. Darüber hinaus sind bei den Bauhauptarbeiten gewisse weitere Kosten für Gebäudeabbrucharbeiten (teilweise bereits erfolgt) zu berücksichtigen. Infolge der Überarbeitung des Projekts sowie der Projektänderung resultieren sodann auch bei den Dienstleistungen (Bauingenieurarbeiten und Fachspezialisten) erhebliche Mehrkosten. Im Bereich des Landerwerbs führten notwendige Neuverhandlungen ebenfalls zu einer Kostensteigerung. Zudem ist die Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes um 0.4 Prozentpunkte zu berücksichtigen.

Aus den genannten Gründen bedarf es zur Realisierung des Projekts einer Erhöhung der ursprünglichen Ausgabenbewilligung um 6.95 Mio. Franken, welche dem Kantonsrat vorliegend beantragt wird.

2. Sanierungs- und Ausbauprojekt

2.1 Projektbeschrieb

2.1.1 Überblick

Die Kantonsstrasse soll im Abschnitt zwischen Holeneich bis Lägeten umfassend saniert und mit einem abgetrennten Velo-/Gehweg ausgebaut werden. Diese Massnahmen sollen in erster Linie eine Erhöhung der Sicherheit und somit auch eine Beruhigung des Verkehrs zur Folge haben. Die Kantonsstrasse wird auf die örtliche Situation der Landschaft sowie auf die in Zukunft geplante Raumentwicklung abgestimmt. Konzeptionell entsprechen die Umgestaltungsmassnahmen denjenigen des bereits realisierten Abschnitts zwischen Lägeten bis zum Dorfbeginn von Tuggen.

Der effektive Ausbau über 1.85 km (Holeneich und Zürcherstrasse) besteht insbesondere aus dem Aus- und Neubau von Velo- und Fussgängerverbindungen mit einem neuen kombinierten Velo-/Gehweg, der Aufwertung der Knoten Mühlenen- und Bolenbergstrasse, einer zusätzlichen Bushaltestelle (Bolenberg) und dem vollständigen Ersatz des bestehenden Strassenkörpers. Mittels Trennstreifen erfolgt eine klare Separierung der Verkehrsregime.

Für den ganzen Projektperimeter wurde ein Lärmschutzprojekt erarbeitet. Im Hinblick auf das Vorsorgeprinzip nach Art. 11 Abs. 2 USG sind im Ausbereitungsbereich teilweise schallabsorbierende Verkleidungen an Stützmauern vorgesehen. Zudem werden an 17 Liegenschaften insgesamt 129 Schallschutzfenster eingebaut.

2.1.2 Linienführung / Strassenquerschnitt

Die horizontale Linienführung der Strassenanlage bleibt im Grundsatz erhalten. Bedingt durch die Verbreiterung der Strassenanlage wird die bestehende gerade Strasse im Bereich Paradies um eine bergseitig bestehende Liegenschaft geführt. Diese Linienwahl beschlägt ein Wohnhaus sowie ein Ökonomiegebäude, welche daher abgebrochen werden müssen. Entsprechende Vorarbeiten zugunsten der Ersatzbauten sind bereits in der Umsetzung.

Die vertikale Linienführung der bestehenden Strassenanlage wird weitestgehend beibehalten. Einzig im Bereich des Knotens Mühlenenstrasse wird die vertikale Linienführung tiefer angelegt, um zu verhindern, dass anfallendes Oberflächenwasser bei Unwetterereignissen in bestehende Gebäudekeller laufen kann.

Die Strassenbreite für den MIV ist durchgängig mit einer Breite von 7.00 m vorgesehen. Lediglich im Bereich des Projektperimeterbeginns wird diese auf die bestehende Strassenbreite von ca. 8.00 m angepasst resp. belassen. Der kombinierte Velo-/Gehweg weist grundsätzlich eine Breite von 3.00 m auf, ist mittels Trennstreifen von 0.80 m Breite von der Fahrbahn des MIV abgetrennt und in beide Richtungen befahrbar. Bei Projektperimeterbeginn sowie im Bereich des Knotens Mühlenenstrasse wird auf den Trennstreifen verzichtet und der Velo-/Gehweg wird aufgrund der dortigen Platzverhältnisse auf 2.50 m reduziert. Das Quergefälle der Fahrbahnen für den MIV und den LV wird grundsätzlich talseitig ausgeführt, um die Entwässerung über die Schulter zu gewährleisten.

2.1.3 Stützmauern

Durch die Verbreiterung der Strassenanlage mit dem Velo-/Gehweg sind bergseitig mehrere Stützmauern zur Aufnahme der Terraindifferenzen vorgesehen. Die Betonkonstruktionen sind als Winkelstützmauern projektiert, weisen einen Anzug von 10:1 aus und können teilweise bis zu vier Meter hoch werden. Im Fundationsbereich hinter den Stützmauern werden Sickerleitungen verlegt, um anfallendes Hang- und Sickerwasser aufzunehmen und über Sammelleitungen dem nächsten Vorfluter zuzuführen. Als Absturzsicherung ist eine Hagung auf der Stützmauerkrone vorgesehen. Um die Bewirtschaftung der landwirtschaftlich genutzten Landflächen weiterhin maschinell zu gewährleisten, wird entlang der Stützmauern wo gewünscht ein ca. 3.00 m breiter Bewirtschaftungsweg erstellt.

Die erforderlichen Stützkonstruktionen erschweren den Durchlass für Wildtiere. Aus diesem Grund und in Nachachtung des Verwaltungsgerichtsentscheids wurde die Ausdehnung der bergseitigen Stützkonstruktion im Bereich Langacker angepasst und die daraus resultierenden Terrainanpassungen werden mit Böschungen im Verhältnis 1:3 ausgeführt. Dies ermöglicht den Wildtieren in diesem Bereich eine einfache Querung.

Bestehende Bachdurchlässe werden aufgrund der Hochwasserszenarien neu erstellt und dienen ebenfalls als Querungshilfe für Kleinsäugetiere. Das Strassenabwasser, welches in die Fliessgewässer eingeleitet wird, muss entsprechend vorbehandelt werden.

2.1.4 Öffentlicher Verkehr

Für die im Projektperimeter verkehrende Buslinie Nr. 72.521 der Postauto AG Ostschweiz, die unter der Woche tagsüber im Halbstundentakt und ansonsten im Stundentakt verkehrt, wird im Knotenbereich der Bolenbergstrasse eine neue Fahrbahnhaltestelle «Bolenberg» geschaffen. Mit dieser Haltestelle wird dieses Gebiet neu auch mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. In der Folge wird die bestehende Bushaltestelle «Tuggen, Holeneich» aufgehoben und weiter Richtung Knoten Mühlenenstrasse verschoben. Die Haltestelle wird mit «Alte Käserei» bezeichnet und als Fahrbahnhaltestelle ausgestaltet. Die beim Projektende bestehende Bushaltestelle «Tuggen, Egg» wird geringfügig Richtung Westen verschoben und wie bisher als Busbucht ausgestaltet. Die Bushaltestellen werden nach den Anforderungen des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (BehiG, SR 151.3) ausgeführt. Für das sichere Queren von Fussgängern werden bei allen Bushaltestellenbereichen jeweils Fussgängerübergänge mit Mittelschutzinseln erstellt.

2.2 Vorgenommene Projektanpassungen

Wie einleitend bereits ausgeführt, hat einerseits der Entscheid des Verwaltungsgerichts die Notwendigkeit verschiedener Anpassungen am ursprünglichen Bauprojekt nach sich gezogen. Andererseits wurde an den Verhandlungen zu den Einsprachen, die im Rahmen der zweiten Projektauflage eingegangenen sind, darauf abgezielt, dass der bislang eingedolte Teil eines Seitenarms des Kesselrietgrabens (Fliessgewässer) bis zur Stallzufahrt im Chrömliweid freigelegt sowie die Bachsohle angehoben wird. Mit diesen Projektänderungen, welche zu einer gütlichen Einigung mit den betroffenen Einsprechern führten, können die seitlichen Böschungen des Bachlaufs in ihrer Ausdehnung verkleinert und die Eingriffe in die landwirtschaftliche Nutzung damit reduziert und verträglicher gestaltet werden.

Der Beschrieb unter Ziffer 2.1 hiervor beinhaltet diese Anpassungen am Projekt. Für dessen weiteren Beschrieb kann im Übrigen auf die Darlegungen im Bericht zur ursprünglichen Ausgabenbewilligung verwiesen werden (RRB Nr. 327/2022).

2.3 Mehrkosten gegenüber dem Kostenvoranschlag und der Ausgabenbewilligung

2.3.1 Projektanpassungen

Die aus den oben beschriebenen Veranlassungen vorgenommenen Projektanpassungen erhöhen die Kosten gegenüber der vom Kantonsrat erteilten Ausgabenbewilligung für die Bauhauptarbeiten um insgesamt 3.73 Mio. Franken. Für die Baunebenarbeiten sodann sind zusätzlich rund 0.4 Mio. Franken vorgesehen. In diesen Beträgen enthalten sind insbesondere die Projektanpassungen für den Wildtierkorridor im Gebiet Langacher, die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen, die Ausdolung und Höherlegung des Seitenarms des Kesselrietgrabens (Fliessgewässer) sowie die Anpassungen der Durchlässe Baumgarten Ost und West auf einer gesamten Länge von ca. 42 Metern.

2.3.2 Mehrkosten Dienstleistungen

Die Anpassungen am Sanierungs- und Ausbauvorhaben führten einerseits zu Mehrkosten bei der Projektierung, andererseits wirken sie sich auch auf die entsprechenden Kosten in der Realisierungsphase aus. Insbesondere die Kosten für Bauingenieurleistungen, Fachplaner Umwelt und Geologie steigen deutlich.

2.3.3 Mehrkosten Landerwerb

Die Projektanpassungen mit dem daraus resultierenden leicht erhöhten Landbedarf sowie weitere Nachverhandlungen mit einzelnen Grundeigentümern führen unter dem Tiel Landerwerb zu Mehrkosten von rund Fr. 250 000.--.

2.3.4 Kostenentwicklung im Tiefbau

Die allgemeinen Kostensteigerungen im Tiefbau sind auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Die gestiegenen Kosten für Materialien, Energie und Transporte sowie die volatilen Rohstoffmärkte dürften sich erheblich auf die Unternehmerpreise ausgewirkt haben. Auch die aktuelle geopolitische Lage sorgt für Unsicherheiten, welche von den Anbietern in ihren Kalkulationen berücksichtigt werden.

Seit Erstellung des ursprünglichen Kostenvoranschlags im Juli 2020 hat sich das Preisniveau im Tiefbau weiter erhöht. Gemäss aktuellem Baupreisindex vom April 2026 beträgt die seitherige Teuerung rund 17.0 %. Dies entspricht (bezogen auf die totalen Baukosten [vgl. dazu unten Ziff. 3.2]) einem (rechnerischen) Betrag von rund Fr. 2 737 000.--.

2.3.5 Entwicklung der Angebotspreise bei den Bauhauptarbeiten

Wie bereits ausgeführt, gingen im Rahmen der zwischenzeitlich erfolgten öffentlichen Ausschreibung der Bauhauptarbeiten sechs Angebote ein. Alle Angebote lagen über den ursprünglich veranschlagten Kosten für die Bauhauptarbeiten. Die Spannweite zwischen dem günstigsten und dem teuersten Angebot beträgt nochmals rund 24 %. Diese vergleichsweise grossen Preisunterschiede zwischen den einzelnen Angeboten können auf eine angespannte Marktsituation zurückgeführt werden.

Die anhaltend hohe Nachfrage nach Bauleistungen und damit verbunden die anhaltend hohe Auslastung in der Baubranche haben zu einem deutlichen Anstieg der Preise geführt.

2.3.6 Erhöhte Kosten für Baustelleninstallation

Die Auswertung der Angebote hat ergeben, dass die Kosten für die Baustelleninstallationen erheblich höher ausfallen als im Kostenvoranschlag angenommen. Der Anteil für die Baustelleninstallationen liegt denn auch um einiges höher als bei bereits realisierten Projekten in der gleichen Grössenordnung. Die im vorliegenden Fall höheren Installationskosten lassen sich durch erhöhte Anforderungen an die Bauphasen, die Verkehrsführung, die Baustellenorganisation und die Baustellenlogistik mit erhöhtem Installations- und Koordinationsaufwand weitestgehend begründen.

3. Kosten und Erhöhung der Ausgabenbewilligung

Die neuen Erkenntnisse haben das Tiefbauamt zu einer Neubeurteilung der Kostenpositionen und einer darauf abgestützten neuerlichen Beurteilung der rechtskräftigen Ausgabenbewilligung veranlasst. Gemäss dem oben Dargelegten hat sich daraus ergeben, dass die Ausgabebewilligung vom 30. Juni 2022 nicht ausreicht, um das bewilligte Projekt umzusetzen. Die Erhöhung der Ausgabebewilligung ist unumgänglich, damit die Sanierung und der Ausbau der Kantonsstrasse Nr. 390, Abschnitt Holeneich – Lägeten in Tuggen gemäss dem angepassten Bauprojekt realisiert werden kann.

3.1 Erhöhung der Ausgabenbewilligung

Reicht der bewilligte Betrag nicht aus, um ein Vorhaben zu realisieren, ist vor dem Eingehen von Verpflichtungen um Erhöhung der Ausgabenbewilligung zu ersuchen (§ 31 Abs. 1 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 [FHG, SRSZ 144.110]).

3.2 Kostengegenüberstellung

Die Gegenüberstellung der vom Kantonsrat erteilten Ausgabenbewilligung (Preisbasis Juli 2020) und der aufgrund der erwähnten Kostensteigerungen zu erwartenden Endkosten, inklusive MWSt, zeigt folgendes Bild (Preisbasis Juli 2026):

		KV 2022*	KV rev. 2026
A)	Bauhauptarbeiten	Fr. 13 350 000.--	Fr. 18 035 000.--
B)	Baunebenarbeiten	Fr. 750 000.--	Fr. 1 180 000.--
C)	Dienstleistungen	Fr. 2 000 000.--	Fr. 3 135 000.--
	Total Baukosten	Fr. 16 100 000.--	Fr. 22 350 000.--
D1)	Landerwerb, Entschädigungen	Fr. 1 900 000.--	Fr. 2 150 000.--
D2)	Kauf Grundstück KTN 318 Tuggen	Fr. 750 000.--	Fr. 750 000.--
+	Offene Reserve (ca. 10 %)	Fr. 1 750 000.--	Fr. 2 200 000.--
	Total Kosten, inklusive 8.1 % MWST, brutto	Fr. 20 500 000.--	Fr. 27 450 000.--

*KV 2022 (Preisbasis Juli 2020, MWST-Satz 7.7%)

Aus diesem Kostenvergleich ergibt sich eine Erhöhung der Gesamtkosten um 6.95 Mio. Franken. Gegenüber der vom Kantonsrat ursprünglich gesprochene Ausgabenbewilligung von Fr. 20 500 000.-- bedarf es somit einer entsprechenden Erhöhung.

3.3 Finanzierung

3.3.1 Bundesbeiträge

Der vorliegende Strassenabschnitt ist nicht Bestandteil des subventionsberechtigten Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Deshalb können für das Vorhaben keine Bundesbeiträge geltend gemacht werden.

Im Prüfbericht des Bundes für die 4. Generation des Agglomerationsprogramms Obersee vom 21. Februar 2023 werden für das vorliegende Projekt Massnahmen aufgeführt (Langsamverkehrsführung Zürcherstrasse, Tuggen). Für diese Massnahmen kann mit Beiträgen von 2.4 Mio. Franken gerechnet werden. Das entsprechende Gesuch für die Erstellung einer Finanzierungsvereinbarung wurde dem ASTRA im Juli 2025 zugestellt. Sie muss mit dem ASTRA noch bereinigt werden und ist alsdann vor Baubeginn abzuschliessen.

3.3.2 Beiträge Dritter

Gemäss § 49 StraG trägt der Strassenträger die Kosten für den Bau und Unterhalt seiner Strassen. Werden bauliche Massnahmen von mehreren Verursachern getragen, vereinbaren die Beteiligten die Kostenverteilung entsprechend der Interessenslage (§ 55 Abs. 1 StraG).

Die Kosten für die Werkleitungen werden durch die jeweiligen Werkeigentümer direkt selbst getragen. Weitere Beiträge Dritter können nicht geltend gemacht werden.

4. Notwendigkeit des Projekts

Die Behebung der baulichen Schäden an der Strasse und den bestehenden Kunstbauten machen eine entsprechende Sanierung respektive den Ersatz der Bauwerke notwendig. Darüber hinaus wird insbesondere durch den Bau eines Velo- und Gehweges die Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer wesentlich erhöht.

Im Rahmen der Projektierungsarbeiten wurde das Einsparpotential fortlaufend geprüft und wo möglich umgesetzt. Weitere geringfügige Einsparungen ergaben sich auch in der Planung des Ausführungsprojekts.

Würde die Erhöhung der Ausgabenbewilligung abgelehnt, könnte das geplante Vorhaben nicht umgesetzt werden. Eine sinnvolle, deutlich weniger kostenaufwändige Variante konnte wie ausgeführt nicht ausgemacht werden, nachdem das Trassee und die Kunstbauten zwingend saniert respektive ersetzt werden müssen und die Notwendigkeit einer Ergänzung der Strassenanlage mit einer sicheren Langsamverkehrsführung klar gegeben ist.

Demzufolge ist nach dem Dafürhalten des Regierungsrates am vorliegenden Projekt festzuhalten, so dass er dem Kantonsrat eine Erhöhung der Ausgabenbewilligung um 6.95 Mio. Franken beantragt.

5. Terminplan

In den Jahren 2025/2026 wurden für den Strassenausbau bereits Vorarbeiten, namentlich Rodungen und Abbrucharbeiten, vorgenommen. Der Baustart der Hauptarbeiten ist nun, unter Berücksichtigung der Frist für die allfällige Ergreifung eines Referendums gegen die vorliegende Ausgabenbewilligungserhöhung, für Frühjahr 2027 vorgesehen. Die Bauzeit beträgt rund drei Jahre.

Der Verkehr wird ausserhalb des bebauten Gebiets grundsätzlich zweispurig am Baubereich vorbeigeführt. Im bebauten Gebiet oder kurzzeitig auch auf dem übrigen Perimeter wird der Verkehr mindestens einspurig mit einer Lichtsignalanlage am Baubereich vorbeigeführt. Für den öffentlichen Verkehr wird eine Busbevorzugung eingerichtet, damit die Fahrplanstabilität gewährleistet werden kann. Auf eine separate Fussgängerführung in den Baubereichen wird verzichtet, da eine solche im gesamten Projektperimeter auch im bestehenden Zustand nicht vorhanden ist. Der gesamte Projektperimeter wird nach aktuellem Stand in drei Bauabschnitte (West, Mitte, Ost) von je ca. 600 Meter unterteilt. Die einzelnen Baubereiche in diesen Abschnitten sind jeweils ca. 200 m Meter lang und so unterteilt, dass sie auf den Durchgangsverkehr abgestimmt sind.

6. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

6.1 Zuständigkeit und Ausgabenbremse

Gemäss § 28 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 Bst. c i. V. m. § 31 Abs. 3 FHG ist der Kantonsrat für die vorliegende Erhöhung der 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.

6.2 Referendum

Gemäss §§ 34 Abs. 2 und 35 Abs. 1 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.

Abgesehen davon, dass bereits die ursprüngliche Ausgabenbewilligung (RRB Nr. 327/2022) dem Referendum unterstand, hat auch der vorliegende Beschluss für sich einen Ausgabenbeschluss über eine neue einmalige Ausgabe von mehr als 5 Mio. Franken zum Gegenstand. Er unterliegt somit bei Zustimmung von weniger als drei Viertel der an der Schlussabstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem obligatorischen oder bei Zustimmung von drei Viertel und mehr der an der Abstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem fakultativen Referendum.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Erhöhung der Ausgabenbewilligung anzunehmen.

2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Gemeinderat Tuggen; Bezirksrat March.

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

Im Namen des Regierungsrates:

Regierungsrat Kanton Schwyz

Sandro Patierno
Landammann

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber