

**Beschluss Nr. 108/2018**

Schwyz, 20. Februar 2018 / ju

**Ibergereggestrasse / Stalden – Windstock, Schwyz, km 2.300 – km 4.400**

Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

**1. Übersicht**

Nachdem der Regierungsrat das Projekt mit Beschluss Nr. 931 vom 5. Dezember 2017 genehmigt hat und die notwendigen Landerwerbsverträge unterzeichnet und genehmigt sind, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 11.15 Mio. Franken unterbreitet werden. Nach Genehmigung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist geplant, mit den Vorbereitungsarbeiten (Rodungs- und Felsarbeiten) im Herbst 2018 zu beginnen. Die Bauhauptarbeiten erfolgen ab Frühjahr 2019.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die beiliegende Vorlage anzunehmen.

**2. Ausgangslage**

2.1 Basis des Projekts

Die Ibergereggestrasse, welche von Schwyz nach Oberiberg führt, wurde 1985 vom Kanton übernommen und ist seither keinen grösseren Sanierungsarbeiten mehr unterzogen worden, mit Ausnahme der Strecke Windstock bis Chaisten. Im Beschluss Nr. 650 vom 23. April 1985 hält der Regierungsrat fest, dass die übernommene Ibergereggestrasse in ihrem Ausbaustandard belassen werden soll. Örtliche Massnahmen zur Erhaltung der Strasse sowie zur Behebung von Gefahrenstellen wurden hingegen in der Kantonalisierungsvorlage gutgeheissen.

Die heutigen strukturellen Problemzonen wie Rutschgebiete, schwache Bankette und Schmalstellen wurden im November 2007 im „Massnahmenkonzept Ibergereggestrasse“ zusammengestellt. Darin wurden als Folge der Problemzonen die erforderlichen baulichen Massnahmen zur Erhaltung der Ibergereggestrasse zwischen Stalden/Rickenbach, Schwyz, und dem Kehrplatz Weid, Oberiberg, aufgelistet und priorisiert. Der Abschnitt Windstock bis Chaisten wurde als erste Priorität im Jahr 2012 fertiggestellt. Als zweite Priorität folgt nun der Abschnitt Stalden bis Windstock.

## 2.2 Umfeld des Projekts

Die Ibergereggstrasse verbindet Schwyz mit Oberiberg und ist im Abschnitt Stalden bis Kehrplatz Weid als Bergpoststrasse signalisiert. Die Pässstrasse ist im Längsgefälle relativ steil geführt und weist sehr unterschiedliche Fahrbahnbreiten auf. Sie ist mehrheitlich schmal und vielerorts sind Kreuzungsmanöver zwischen normalen Personenwagen nicht möglich. Zudem ist die Linienführung der Strasse sehr kurvenreich und teilweise unübersichtlich. Oftmals stehen gerade dort dem Fahrverkehr keine Ausstellbuchten auf Sichtweite zur Verfügung. Aufgrund des reduzierten Ausbaustandards ist auf der Ibergereggstrasse der Schwerverkehr nur beschränkt zugelassen. Sie dient als Zufahrtsweg für Anwohner und wird zudem durch den Tourismus (Wintersport, Wandergebiet, Radfahrer) stark genutzt.

Der Projektabschnitt auf der Ibergereggstrasse zieht sich über eine Länge von 2.1 km oberhalb von Stalden, Rickenbach, bis zum Windstock (km 2.300 – km 4.400). Der Projektperimeter befindet sich ausserhalb der Bauzonen, mehrheitlich im Wald sowie teilweise in der Landwirtschaftszone. Der Ibach quert die Strasse bei km 2.730. Das Gelände beidseits der Strasse ist meist sehr steil.

## 2.3 Projektgenehmigung

Gemäss § 15 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 Ibergereggstrasse / Stalden – Windstock, Schwyz, und das Rodungsgesuch wurden während 20 Tagen auf der Gemeinde Schwyz öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 8 vom 24. Februar 2017. Gegen das Projekt gingen zwei Einsprachen ein. Gegen das Rodungsgesuch ging keine Einsprache ein. Mit Schreiben vom 13. April 2017 stimmt der Gemeinderat Schwyz dem Bauprojekt ohne Einwände zu.

Mit Schreiben des Tiefbauamtes vom 5. Mai 2017 wurden die Unterlagen der kantonalen Baugesuchszentrale zugestellt. Das Bauvorhaben wurde an der verwaltungsinternen Koordinationssitzung vom 8. Juni 2017 behandelt. Dabei ergaben sich grundsätzlich keine Einwände. In der Folge hat die Baugesuchszentrale mit Lieferschein vom 18. Juli 2017 sämtliche Stellungnahmen dem Tiefbauamt zugestellt. Die darin enthaltenen Auflagen bilden einen integrierenden Bestandteil der Projektgenehmigung durch den Regierungsrat.

Das Amt für Wald und Naturgefahren (AWN) beurteilte in seiner Stellungnahme vom 7. September 2017 das Vorhaben aus forstlicher Sicht ebenfalls als bewilligungsfähig. Da die Rodungsfläche jedoch über 5000 m<sup>2</sup> beträgt, ist gemäss Art. 6 WaG das Bundesamt für Umwelt (BAFU) anzuhören. Die Anhörung wurde durch das AWN veranlasst und durch das BAFU mit Stellungnahme vom 31. August 2017 abgeschlossen. Das BAFU nimmt unter der Voraussetzung gewisser Auflagen positiv zur Rodung und Ersatzaufforstung Stellung. Da sämtliche gesetzlichen Voraussetzungen für eine Ausnahmebewilligung zur Rodung erfüllt sind und das Amt für Wald und Naturgefahren aus forstlicher Sicht ebenfalls keine Einwendungen erhebt, wird diese gemäss aufgelegtem Rodungsgesuch vom 10. Januar 2017 erteilt (RRB Nr. 931/2017).

Der Regierungsrat hat am 5. Dezember 2017 mit Beschluss Nr. 931 die Einsprachen behandelt und das Projekt genehmigt. Eine Einsprache wurde abgewiesen, auf die andere Einsprache wurde nicht eingetreten. Die Projektgenehmigung ist in Rechtskraft erwachsen.

### 3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

#### 3.1 Bedeutung der Strasse

Die Ibergereggstrasse ist Bestandteil des Schweizerischen Hauptstrassennetzes und gleichzeitig die Verbindungsstrasse zwischen Schwyz und Oberiberg. Im Abschnitt Stalden (Rickenbach) bis Weid (Oberiberg) ist sie als Bergpoststrasse signalisiert. Da die Ibergeregg sowohl im Sommer als auch im Winter ein beliebtes Naherholungsgebiet ist, ist die Passstrasse auch touristisch bedeutsam. Der Projektabschnitt befindet sich im Ausserortsbereich (allgemeine Höchstgeschwindigkeit 80 km/h).

Aufgrund des reduzierten Ausbaustandards ist der Schwerverkehr auf der Ibergereggstrasse nur beschränkt zugelassen. Im Abschnitt Stalden (Rickenbach) bis Passhöhe ist ein Verbot für Lastwagen (Zubringerdienst bis 18 Tonnen gestattet) und ein Verbot für Gesellschaftswagen ab einer Länge von 9 m (ausgenommen Busse im öffentlichen Linienverkehr) signalisiert. Allfällige Sonderbewilligungen können beim Verkehrsamt eingeholt werden. Das Tiefbauamt Kanton Schwyz überprüft zurzeit eine Anpassung der Verkehrsordnung.

#### 3.2 Verkehrliche Belastung

Gemäss Instandstellungskonzept 2007 ist das Verkehrsaufkommen auf der Ibergereggstrasse starken Schwankungen um bis zu einem Faktor 10 unterlegen. An verkehrsschwachen Tagen kann der DTV bei 200 Fahrzeugen pro Tag liegen, an verkehrsstarken Tagen bei bis zu 2500 Fahrzeugen pro Tag. Vorliegend wird von einem durchschnittlichen DTV von 950 Fahrzeugen pro Tag ausgegangen, unter Berücksichtigung, dass an Wochenenden das Verkehrsaufkommen um ein Drittel höher ist als wochentags. Die Prognosen aus dem Instandstellungskonzept für das Jahr 2027 liegen bei einem DTV von circa 1160 Fahrzeugen.

#### 3.3 Situation Langsamverkehr

Die Strecke ist bei Radfahrern beliebt. Von Fussgängern wird sie nicht begangen, jedoch an zwei Stellen überquert (Wanderweg Stalden – Windstock). Die betroffene Strecke ist Teil der Regionalen Radroute Nr. 76 von Schweiz Mobil. Sie führt von Schwyz über die Ibergeregg und Sattelegg nach Tuggen.

Weder für die Radfahrer noch für die Fussgänger sind separate Verkehrsflächen vorhanden. Die Führung des Zweiradverkehrs erfolgt im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

#### 3.4 Verkehrssicherheit

Obwohl die Strecke ungenügende Fahrbahnbreiten aufweist und somit das Kreuzen zweier Last-, bzw. Gesellschaftswagen, da nur bei Ausweichstellen möglich, zu einem erhöhten Risiko führt, ist auf dem Abschnitt Stalden – Windstock bei keiner Fahrzeugkategorie eine Unfallhäufigkeit festzustellen. Aufgrund der Tatsache, dass entlang der Ibergereggstrasse heute keine separaten Verkehrsflächen für Radfahrer vorhanden sind, führt das Überholen aber immer wieder zu kritischen Situationen.

#### 3.5 Öffentlicher Verkehr

Auf der Ibergereggstrasse verkehrt heute während des Sommerhalbjahrs die privat betriebene Buslinie Nr. 5 (Schwyz – Ibergeregg – Oberiberg) im Zweistundentakt. Im Bereich des Projektperimeters befindet sich die Bushaltestelle Aufiberg/Gruobi.

## 4. Projektbeschreibung

### 4.1 Konzept des Projekts

Mit dem vorliegenden Projekt soll die Trag- und Verkehrssicherheit gewährleistet und die Struktur der Strasse, unter Beibehaltung des Ausbaustandards einer Passstrasse, erhalten werden. Durch die künftige minimale Strassenbreite von 4.40 m, plus bei bergseitigen Stützbauwerken oder Felspartien einem Sicherheitszuschlag von 0.25 m, wird das Kreuzen zweier Personenwagen, mit reduzierter Geschwindigkeit, durchgehend ermöglicht. Aufgrund des Hangwassers ist teilweise eine Belagsschale notwendig. Da diese überfahrbar ausgebildet wird, kann dann auf ein zusätzliches Bankett sowie den Sicherheitszuschlag verzichtet werden. Die Belagsschale weist eine Breite von 50 cm auf. Wo aufgrund der grösseren Menge des Hangwassers eine Betonschale, welche ebenfalls eine Breite von 50 cm aufweist, notwendig ist (beispielsweise im Bereich „Eiswändli“), wird das Bankett von 20 cm belassen, da die Betonschale, im Gegensatz zu der Belagsschale, nicht überfahrbar ist.

Mit den Ausweichstellen, die auf Sichtweite angeordnet sind und einer allgemeinen lichten Höhe von 4.20 m wird auch das Kreuzen des relativ geringen Schwerverkehrs und des öffentlichen Verkehrs verbessert. Grundsätzlich wird auf eine Kurvenverbreiterung verzichtet, die Befahrbarkeit gemäss Schleppkurven des Fahrzeugtyps A (Lastwagen gemäss VSS-Norm SN 640 271a) ist jedoch immer gewährleistet. Wo die Strasse im heutigen Zustand bereits breiter als die geforderten 4.40 m ist, wird die Strassenbreite beibehalten.

### 4.2 Strassenbau

Die heutigen strukturellen Problemzonen wie Rutschgebiete, schwache Bankette und Engpässe, Entwässerungsprobleme, knappe Sichtweiten sowie instabile Strassenränder bei talseitigen ungenügenden Stützbauwerken und mehrere Felsinstabilitäten werden durch entsprechende bauliche Massnahmen behoben. Die Trag- und Verkehrssicherheit wird somit langfristig gewährleistet und die Struktur und das Erscheinungsbild bleiben erhalten. Insbesondere in Bereichen, wo sich die bestehenden talseitigen Natursteinmauern in einem schlechten Zustand befinden oder teilweise gar keine Stützbauwerke vorhanden sind, ist die Tragsicherheit und somit auch die Funktion der Strasse gefährdet.

Die Linienführung der Ibergereggestrasse folgt dem heutigen Trasse mit minimalen, geometrischen Optimierungen. Durch die Erhöhung der Fahrbahnbreite bei Schmalstellen, die Gewährleistung von periodischen Kreuzungsstellen sowie die Verbesserung der Sichtverhältnisse wird das Kreuzen von Fahrzeugen, insbesondere mit dem Busverkehr, einfacher und sicherer. Um die Situation bezüglich Kreuzen von Fahrzeugen und der maschinellen Schneeräumung zu verbessern, ist möglichst weitgehend ein beidseitiges Bankett vorgesehen.

Die Lage der neuen Projekthöhen wurde bewusst über dem heutigen Strassenniveau festgelegt. Aufgrund der umfangreichen Kofferprüfungen kann die bestehende Kofferung ohne zusätzliche Materialverschiebungen an Ort und Stelle belassen und durch eine Ausgleichkofferung ergänzt werden. Das neue Strassenniveau liegt im Mittel rund 30 cm höher als das heutige. Die durchschnittliche Steigung liegt bei 10%. Im Sinne der problemlosen maschinellen Schneeräumung wird die gesamte Strassenbreite mit einseitigem Quergefälle je nach Situation bergseits oder talseits ausgestattet. Das Quergefälle beträgt sowohl in der Geraden als auch in den Kurven mindestens 3%.

Gegenüber dem Parkplatz des Vitaparcours (km 2.880) ist ein neuer Waldbewirtschaftungsweg der Oberallmeindkorporation (OAK) geplant. Die ungefähre Lage ist in der Situation eingezeichnet und wird im Rahmen der Ausführungsarbeiten genauer definiert. Erstellt wird der Bewirtschaft-

tungsweg durch die OAK, wurde aber im Rahmen des Strassenbauprojekts Stalden – Windstock öffentlich aufgelegt.

### 4.3 Stützbauwerke

#### 4.3.1 Bruchsteinmauern

Bestehende bergseitige Bruchsteinmauern werden wo möglich belassen und/oder neu aufgeschichtet und ergänzt. Die Grösse der einzelnen Steine richtet sich an die bestehenden Bruchsteinmauern. Wo es zu einer Verbreiterung kommt, wird bei bestehenden talseitigen Bruchsteinmauern oder Rollierungen eine neue Blocksteinmauer vorgesetzt. In Bereichen ohne bestehende talseitige Stützmauern wird neu eine Stützkonstruktion mit rückverankerten Ankern und Mikropfählen ausgeführt. Bei Felspartien werden talseitig Betonkonsolen montiert, um den Strassenrand zu halten.

#### 4.3.2 Talseitig verankerte Stützmauern

Grundsätzlich werden bestehende Bruchsteinmauern, welche den statischen Anforderungen nicht mehr genügen und nicht einsehbar sind, vorbetoniert und rückverankert. Namentlich sind dies:

- Stützmauer Stalden;
- Stützmauer Ober Gibel 1;
- Stützmauer Ober Gibel 2.

Einzig im Bereich des Vitaparcours (Stützmauer Gruobi) wird aufgrund der Einsehbarkeit eine Rippenkonstruktion gewählt, womit die bestehende Bruchsteinmauer teilweise einsehbar bleibt. Diese Änderung gegenüber dem aufgelegten Bauprojekt ergab sich aufgrund der Einspracheverhandlungen.

#### 4.3.3 Durchlass Ibach

Der bestehende Durchlass Ibach bleibt grundsätzlich bestehen. Um aber die Linienführung und Fahrbahnbreite optimieren zu können, wird auf der bestehenden Natursteinmauer eine Betonkonsole erstellt. Der Durchlass selber wird zudem im Einlaufbereich saniert. Es erfolgt keine Einengung des Durchflussprofils. Die Mauerfugen werden erneuert und mit frostbeständigem Mörtel ausgegossen.

### 4.4 Naturgefahren

#### 4.4.1 Felsabtrag und Felssicherungen

Um das erforderliche Lichtraumprofil zu erhalten oder die Sichtweiten zu gewährleisten, muss stellenweise Fels abgetragen werden. Ob eine Oberflächensicherung nötig ist, zeigt sich nach dem Felsabbruch und hängt im Wesentlichen von der Schichtung des Felsens ab.

Im Rahmen der Projektierungsarbeiten wurden geologisch-geotechnische Untersuchungen durchgeführt. Dabei wurden mehrere Felsbereiche als instabil bezeichnet, welche sich zwar im Projektperimeter befinden, sich aber nicht direkt auf die Strassensanierung beziehen. Zum jetzigen Zeitpunkt können die erforderlichen Massnahmen noch nicht abschliessend benannt werden, da gewisse Unsicherheiten bezüglich Instabilitätsgrad vorhanden sind. Nach der vollständigen Freilegung der Felsoberflächen (Rodung/Felsreinigung) sind deshalb diese Felsbereiche während den Bauarbeiten nochmals durch den Geologen zu prüfen und die effektiv nötigen Massnahmen festzulegen. Allfällige Sicherungsmassnahmen sind im Kostenvoranschlag bereits eingerechnet.

#### 4.4.2 Gleitschneeprozess beim „Garloff“

Der durch das AWN in der Stellungnahme erwähnte Gleitschneeprozess beim Garloff (km 2.400) ist bekannt und entsprechende Sicherungsmassnahmen wurden im Rahmen der Projekterarbeitung geprüft. Nach Besprechungen mit dem Grundeigentümer konnten jedoch keine Massnahmen definiert werden. Schutzmassnahmen im Hang (Berme, Steinschlagnetz, Holzdreiböcke o.ä.) sind seitens Grundeigentümer nicht erwünscht. Im Rahmen der Ausführungsarbeiten sind jedoch Massnahmen im Bereich der Bruchsteinmauer zu prüfen (Erhöhung der Mauer und/oder Abflachung des Geländes im Bereich der Bruchsteinmauer), um ein direktes Abgleiten des Schnees auf die Strasse zu verhindern.

#### 4.5 Fahrzeurückhaltesysteme Leitelemente

Im gesamten Projektperimeter werden, wo nötig, Fahrzeurückhaltesysteme ausgeführt. Die Montage bei den Stützbauwerken erfolgt aussen an der Mauerkrone, bei den Bruchsteinmauern mit Sockel auf der breiten Stützmauerkrone.

#### 4.6 Entwässerungskonzept

Die Entwässerung erfolgt grundsätzlich über die Schulter und wird einzig in Bereichen mit Landwirtschaftsland gefasst und in den nächstgelegenen Vorfluter geleitet. Auf der ganzen Länge sind zudem bergseitige Entwässerungsrinnen vorgesehen, um das anfallende Hangwasser ableiten zu können. Von den bergseits angeordneten Einlaufschächten führt jeweils rechtwinklig zur Strasse eine etwa 7 m lange Leitung talwärts, wo das gesammelte Strassenabwasser mehrheitlich dem Waldboden abgegeben wird.

Grundsätzlich werden die bergseitigen Entwässerungsrinnen als überfahrbare Belagsschalen ausgeführt. Einzig im Bereich der Felswände, wo durch die entstehende Eisbildung auch ein vermehrtes Hangwasseraufkommen nachgewiesen ist, wird eine nicht überfahrbare Betonrinne mit grösserem Wasserauffangvermögen erstellt.

#### 4.7 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Aufgrund der topografisch begrenzten Platzverhältnisse ist bei Neubauten einzelner talseitigen Stützmauern eine einspurige Verkehrsführung unumgänglich. Dabei beträgt die minimale Fahrbahnbreite der temporären Verkehrsführung mindestens 3.00 m, wenn immer möglich aber 3.50 m. Falls nur eine einspurige Verkehrsführung möglich ist, wird eine temporäre Lichtsignalanlage eingerichtet. Während dem Belagseinbau und bei vereinzelt Abschnitten wird eine Vollsperrung der Strasse unumgänglich sein.

Eine Umfahrungsmöglichkeit für den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr besteht über die Bergstrasse von Rickenbach bis zum Meinradsrank (km 4.250) und wird im Rahmen des Ausführungsprojekts näher überprüft. Sowohl die Bauarbeiten als auch die Umfahreinrichtungen sind auf das Strassenbauprojekt Gibelhorn 2. Etappe, Schwyz, abzustimmen.

Der Baubeginn ist für den Frühling 2019 vorgesehen. Die Erstellung des Gesamtbauwerks wird rund drei Jahre beanspruchen. Der Deckbelag wird, je nach Witterung, zu einem späteren Zeitpunkt eingebaut. Erste Rodungs- und Felsarbeiten werden voraussichtlich bereits im Herbst 2018 vorgenommen.

## 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 November 2015 (Genauigkeit  $\pm 10\%$ ) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	8 250 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	300 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	<u>1 450 000.--</u>
Total Baukosten	Fr.	10 000 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	150 000.--
+ Offene Reserve gemäss § 14 VVzFHG (10% Baukosten)	Fr.	<u>1 000 000.--</u>
Total Kosten, inklusive MWST, brutto	Fr.	<u><u>11 150 000.--</u></u>

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  $\pm 10\%$  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.

### 5.2 Landerwerb

Die Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt und die Zustimmung der tangierten Grundeigentümer liegt vor. Für sämtliche Landerwerbsgeschäfte liegen unterzeichnete und genehmigte Vorverträge vor. Im Kostenvoranschlag sind – nebst den Landerwerbskosten – alle weiteren Aufwendungen (Entschädigungen für Inkonvenienzen, Geometer- und Grundbuchkosten, Notariatsgebühren etc.) und bauliche 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.

Die Kosten werden der Kostenstelle 282050 Konto 5010.494 belastet.

### 5.4 Folgekosten

Nach dem Strassenausbau wird die Strasseninfrastrukturfläche um circa 2000 m<sup>2</sup> zunehmen. Diese Mehrfläche sowie zusätzlich anfallender Unterhalt erhöhen die Kosten für den betrieblichen Unterhalt. Der besagte Strassenabschnitt liegt auf einer durchschnittlichen Höhe von circa 740 m ü.M. Anhand der Kostenvergleichszahlen erhöhen sich beim vorliegenden Strassenabschnitt die jährlichen Kosten für den betrieblichen Unterhalt (inklusive zusätzliche Stützmauern) um circa Fr. 16 000.--.

## 6. Behandlung im Kantonsrat

### 6.1 Zuständigkeiten

Gemäss § 28 Abs. 2 lit. c des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 (SRSZ 144.110, FHG) ist der Kantonsrat für die vorliegende Ausgabenbewilligung zuständig.

### 6.2 Referendum

Gemäss § 34 Abs. 2 der Verfassung des Kantons Schwyz 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 Referendum, sofern der Kantonsrat in der Schlussabstimmung mit weniger als drei Viertel der an der Abstimmung teilnehmenden Mitglieder zustimmt.

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 Abstimmung teilnehmenden Mitgliedern des Kantonsrates dem obligatorischen oder bei Zustimmung von drei Vierteln und mehr der an der Abstimmung teilnehmenden Mitgliedern des Kantonsrates dem fakultativen Referendum.

### Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die vorliegende Vorlage anzunehmen.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Gemeinderat Schwyz, Postfach 253, 6431 Schwyz.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Tiefbauamt (unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Othmar Reichmuth, Landammann



Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber