

Beschluss Nr. 685/2020  
Schwyz, 15. September 2020 / ju

Hauptstrasse 2: Merlischachen bis Sumpf, Küssnacht am Rigi, km 10.500 bis km 12.000  
Ausgabenbewilligung

## 1. Übersicht

Die Kantonsstrasse Nr. 2 (Luzernerstrasse) zählt zu den Hauptstrassen des Kantons Schwyz. Die Strasse hat die Grenzen der Lebensdauer erreicht und soll auf dem Abschnitt von Merlischachen bis Sumpf, km 10.500 – km 12.000, saniert werden.

Der für die Schulwegsicherheit zuständige Bezirk Küssnacht ist schon seit Jahren auf der Suche nach einer sicheren Langsamverkehrsführung in diesem Abschnitt. Bis heute wurde jedoch keine sinnvolle Lösung gefunden. Auf Wunsch des Bezirks Küssnacht wurde nun die Verbesserung der Schulwegsicherheit (kombinierter Rad-/Gehweg) ins Kantonsstrassenprojekt aufgenommen. Die Realisierung ist im Strassenbauprogramm für die Jahre 2021–2024 vorgesehen. Der Bezirk Küssnacht übernimmt die Mehrleistungen für die Schulwegsicherheit, wobei die Urnenabstimmung hierfür noch ausstehend ist und vorbehalten bleibt.

Nachdem der Regierungsrat das Projekt mit Beschluss Nr. 564 vom 18. August 2020 genehmigt hat und die notwendigen Landerwerbsverträge bis auf wenige Ausnahmen ausgehandelt sind, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 10.5 Mio. Franken vorgelegt werden. Nach Gutheissung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat und Zustimmung der Stimmbürger des Bezirks Küssnacht zu dem auf ihn fallenden Anteil ist geplant, mit dem Strassenausbau Ende 2021/Anfang 2022 zu beginnen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die beiliegende Vorlage anzunehmen.

## 2. Ausgangslage

### 2.1 Basis des Projekts

Die Hauptstrasse Nr. 2 führt von Luzern über Küssnacht, Arth, Seewen, Ibach und Brunnen nach Göschenen (vgl. den Anhang zum Strassengesetz vom 15. September 1999, StraG, SRSZ 442.110). Sie soll auf einer Länge von 1.5 km saniert und ausgebaut werden.

### 2.2 Umfeld des Projekts

Der Projektperimeter beginnt bei der Einfahrt Husmattweg in Merlischachen und erstreckt sich bis zum Knoten Sumpf, dem Einmünder zur Pilatusstrasse.

### 2.3 Projektgenehmigung

Gemäss § 15 StraG 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 wurde während 20 Tagen beim Bezirk Küssnacht öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 25 vom 21. Juni 2019. Gegen das Projekt gingen zwei Einsprachen ein. Eine dieser Einsprachen wurde nach Verhandlungen schriftlich zurückgezogen. Die zweite Einsprache wurde im Rahmen der Projektgenehmigung durch den Regierungsrat (RRB Nr. 564/2020) vollumfänglich abgewiesen. Mit Schreiben vom 22. August 2019 stimmt der Bezirksrat Küssnacht dem Bauprojekt vorbehaltlich eines positiven Entscheids anlässlich der Volksabstimmung (voraussichtlich) vom 7. März 2021 über die finanzielle Beteiligung des Bezirks zu.

## 3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

### 3.1 Bedeutung der Strasse

Die Hauptstrasse Nr. 2 (Luzernerstrasse) ist eine Hauptstrasse des Kantons Schwyz. Der Projektabschnitt km 10.500 – km 12.000 liegt grösstenteils ausserorts und verbindet das Wohngebiet Sumpf mit dem Dorf Merlischachen.

### 3.2 Verkehrliche Belastung

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV 2017), Bereich Schulhaus Merlischachen, beträgt rund 7800 Fahrzeuge. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt bei circa 4.50%, derjenige der Radfahrer bei circa 1.50%.

### 3.3 Baulicher Zustand der Anlagen

Die Kantonsstrasse ist verkehrstechnisch und baulich sanierungsbedürftig. Verkehrstechnisch betrifft dies die Führung des Langsamverkehrs entlang der Kantonsstrasse, die Knotenbereiche bei Einfahrten und Nebenstrassen sowie die Parkplatzanordnung vor dem Dorfladen. Zu den baulichen Mängeln zählen Schwachstellen im Oberbau wie Spurrillen im Belag und frostanfälliges Koffermaterial. Die Trottoiranschläge zur Fahrbahn sind zu gering und die Rad- und Fussgängerquerungen sind nicht zeitgerecht ausgebaut. Die Entwässerung sowie die eingedolten Bäche im Strassenbereich befinden sich in einem schlechten Zustand. Die hydraulischen Vorgaben sind nicht vollständig erfüllt.

### 3.4 Situation Langsamverkehr

Ausserorts verfügt die Kantonsstrasse beidseitig über einen Radstreifen und seeseitig zusätzlich über ein Trottoir. Mit der verfügten Verkehrsordnung vom 1. Juni 2012 wurde das Trottoir in Richtung Merlischachen mit dem Signal «Radfahrer gestattet» vom Tiefbauamt freigegeben, damit die Schulkinder aus dem Gebiet Sumpf die Luzernerstrasse nicht mehr queren müssen.

Der Radfahrer auf dem bergseitigen Radstreifen ist vielerorts durch die direkt anliegende Leitplanke/Stützmauer im Bewegungsspielraum eingeschränkt. Im Weiteren sind die Querungen für Fussgänger in Merlischachen verkehrstechnisch nicht ideal gelöst. Sie entsprechen nicht den heutigen Standards. Innerorts ist beidseitig ein 2.0 m breites Trottoir vorhanden. Das bergseitige Trottoir weist einen zu kleinen Trottoiranschlag zur Fahrbahn aus. Der Fussgängerübergang ohne Schutzinsel beim Schulhaus ist sicherheitstechnisch nicht zeitgemäss.

### 3.5 Verkehrssicherheit

Die Strassenanlage ist im ganzen Abschnitt grundsätzlich übersichtlich. Es sind keine Unfallschwerpunkte registriert.

### 3.6 Öffentlicher Verkehr

Auf dem Abschnitt Merlischachen – Küssnacht verkehrt zurzeit keine Buslinie. Ausgenommen ist der Nachtbus N4 (Luzern – Gersau), der diesen Abschnitt jeweils Freitag- und Samstagnacht dreimal befährt.

### 3.7 Umwelt

Der Bereich zwischen km 11.360 und km 11.530 liegt im Gewässerschutzbereich A<sub>u</sub>. Der Bereich zwischen km 11.720 bis km 11.830 liegt innerhalb des Gewässerschutzbereiches A<sub>o</sub>. Es sind keine Grundwasserschutzzonen oder -areale im Projektperimeter vorhanden.

Der Dorfbach und der Haurenbach, die zu den potentiellen Fischgewässern zählen, sind im Strassenbereich eingedolt.

### 3.8 Kultur

Im Projektperimeter befinden sich Gebäude, welche im Kantonalen Schutzinventar (KSI) aufgeführt sind. Die Baudenkmäler entlang der Strasse in Merlischachen werden vom Projekt nicht tangiert. Das Projekt befindet sich zudem in der Kernzone und im Perimeter des Inventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS).

### 3.9 Lärmschutz

Der Lärmschutz für diesen Strassenabschnitt wird im Lärmsanierungsprojekt Hauptstrasse Nr. 2, Kantonsgrenze SZ/LU – Tunnel Baer Süd, Bezirk Küssnacht (LSP SZ-18) vom 31. Dezember 2016 behandelt. Das Projekt wurde am 12. Mai 2017 öffentlich aufgelegt. Die diesbezüglichen Einspracheverhandlungen sind noch am Laufen. Das vorliegende Strassenbauprojekt wurde mit dem LSP SZ-18 koordiniert und ist darin entsprechend berücksichtigt.

### 3.10 Naturgefahren

Im Projektperimeter gibt es in den Bereichen der eingedolten Bäche und der Bahnhofstrasse in Merlischachen eine Rest- bis mittlere Gefährdung für Hochwasser.

## 4. Projektbeschreibung

### 4.1 Konzept des Bauprojektes

Der heutige Querschnitt der Kantonsstrasse im Abschnitt Merlischachen bis Sumpf geht auf den Strassenausbau im Jahr 1965 zurück. Obwohl zwischenzeitlich mehrere Belagssanierungen stattgefunden haben, ist die Strasse in die Jahre gekommen. Sie ist deshalb im erwähnten Abschnitt vollständig zu sanieren. Die Verkehrsführung des Langsamverkehrs und der Strasse werden an die heutigen gültigen Normen angepasst und die baulichen Defizite werden behoben.

Für den reibungslosen Verkehrsfluss bleibt die signalisierte Geschwindigkeit innerorts bei 50 km/h und ausserorts bei 80 km/h. Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit ist ausserorts seeseitig zwischen Sumpf und Merlischachen ein kombinierter Rad-/Gehweg vorgesehen, welcher in beide Richtungen befahrbar ist. In Richtung Merlischachen ist zusätzlich ein Radstreifen geplant. Innerorts werden das seeseitige Trottoir verbreitert und der Fussgängerübergang beim Schulhaus mit einer Mittelinsel sicherheitstechnisch aufgewertet. Die bestehende einseitige Kernfahrbahn in Richtung Küssnacht wird beibehalten. Im Bereich Burgweg wird der Radstreifen auf den neuen Rad-/Gehweg geführt.

Vor dem Dorfladen entstehen anstelle von Querparkplätzen neu Längsparkplätze und das Trottoir wird rückwärtig geführt. Mit dieser Massnahme wird die gefährliche Rückwärtsausfahrt in die Kantonsstrasse übers Trottoir entschärft. Die vielerorts fehlenden Trottoiranschlänge zur Fahrbahn werden baulich korrigiert. Auf dem ganzen Streckenabschnitt werden alle Knoten und Übergänge normgerecht ausgebaut.

Innerorts wird die Beleuchtung optimiert und auf LED erneuert. Ausserorts wird gemäss der gängigen Handhabung des Kantons keine Strassenbeleuchtung realisiert. Der Bezirk Küssnacht errichtet auf eigene Kosten eine Rad-/Gehweg Beleuchtung.

Baulich werden die Schwachstellen im Belag und im Oberbau nachhaltig saniert. Dazu wird der Belag erneuert und der Oberbau teilweise ersetzt. Innerorts wird zur Lärminderung ein lärmärmer Belag eingebaut. Gleichzeitig wird die Strassenentwässerung saniert und an die neuen Gegebenheiten für eine einwandfreie Funktionstüchtigkeit angepasst. Die eingedolten Durchlässe beim Dorfbach in Merlischachen und beim Haurenbach im Sumpf werden gemäss den hydraulischen Vorgaben angepasst.

### 4.2 Baulicher Beschrieb

#### 4.2.1 Ausbau

Der Ausbau ist unter Einhaltung der Schweizer Normen und Vorschriften, insbesondere der Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sowie des Strassenverkehrsrechts, erarbeitet worden. Das Tiefbauamt hat aus den jahrelangen Erfahrungen im baulichen und betrieblichen Unterhalt seiner Strassenanlagen Normalien und Standards erarbeitet, die bei der Projektierung eines Ausbaus berücksichtigt werden. Der gewählte Normalquerschnitt lehnt sich an die Normalien des Kantons Schwyz an.

#### 4.2.2 Normalprofil / Strassenquerschnitt

Der Normalquerschnitt im Innerortsbereich verfügt beidseitig über ein Trottoir. Das bergseitige Trottoir ist 2.0 m und das seeseitige Trottoir 2.50 m breit. Die sogenannte Kernfahrbahn hat eine Breite von 5.25 m, der dazugehörige seeseitige Radstreifen eine solche von 1.70 m. Zusammen ergibt dies eine Strassenbreite von 6.95 m. Das seeseitige Trottoir wird durch eine 0.50 m-Rabatte von der Strasse abgegrenzt.

Der Fahrbahnquerschnitt beim Fussgängerübergang Schulhaus weist in jede Fahrtrichtung eine Fahrbahnbreite von 3.50 m auf, dazwischen liegt die Mittelschutzinsel mit einer Breite von 2.0 m.

Der Normalquerschnitt im Ausserortsbereich verfügt beidseitig über ein Bankett. Die gesamte Strassenfahrbahnbreite beträgt 8.0 m, bestehend aus einem Radstreifen bergseits von 1.50 m Breite und der anschliessenden Fahrbahn, die in jede Richtung einen Fahrstreifen von 3.25 m aufweist. Auf der Seeseite befindet sich ein kombinierter Rad-/Gehweg von 2.50 m Breite. Dieser wird durch eine Rabatte vom 0.70 m Breite von der Strasse abgegrenzt.

#### 4.2.3 Öffentlicher Verkehr

Auf dem Abschnitt Merlischachen – Sumpf der Luzernerstrasse verkehrt zurzeit, ausser dem Nachtbus am Wochenende, keine Buslinie. Im Rahmen der Planung wurde die Machbarkeit für künftige Bushaltestellen jedoch geprüft. Im Bereich des Knotens Pilatusstrasse/Luzernerstrasse ist bei der bestehenden Bushaltestelle ein behindertengerechter Anschlag von 0.22 m vorgesehen. Dies als Vorinvestition für eine allfällige, künftige Bushaltestelle sowie für die Linie des Nachtbusses.

#### 4.3 Naturgefahren

Im Projektperimeter gibt es in den Bereichen der eingedolten Bäche und der Bahnhofstrasse in Merlischachen eine Rest- bis mittlere Gefährdung für Hochwasser. Bei der geplanten Überbauung Burgmatt auf dem Grundstück Nr. 1617 wird die projektierte Betonmauer strassenseitig mit einem Anschlag von 0.30 m ausgeführt. Dadurch ist die Überbauung Burgmatt vom Hochwasser geschützt.

#### 4.4 Fahrzeugrückhaltesysteme / Leitschranken

Das Leitschrankensystem gegenüber dem SBB-Trasse wurde aufgrund der angepassten Linienführung unter Beachtung der VSS SN 671 253 «Schiene – Strasse; Parallelführung und Annäherung; Abstand und Schutzmassnahmen» sowie Art. 23 der Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. November 1983 (Eisenbahnverordnung, EBV, SR 742.141.1) überprüft. Als Folge wird das Leitschrankensystem durch ein neues System ersetzt. Es werden Leitschranken gemäss ASTRA Typ 62 erstellt.

#### 4.5 Bankette / Rabatte

Die Rabatte innerorts (bis QP 28), Abtrennung zur Fahrbahn, werden mit Pflastersteinen erstellt. Die Bankette im Innerortsbereich von Merlischachen werden mit einer Querneigung von 2.5% Richtung Strasse (niveaugleich zum Trottoir) geplant.

Die Rabatte ausserorts (Trennung zur Fahrbahn) wird mit 0% Querneigung und mit 30 mm Splitt 4/8 und 120 mm Schotterrasen Samenmischung (85% Kiesgemisch 0/16 und 15% Humus) ausgeführt. Dieselbe Materialisierung ist auch für die geplanten Bankette vorgesehen.

#### 4.6 Entwässerungskonzept

Die Strassenentwässerung muss im gesamten Projektperimeter neu erstellt werden. Die neue Transportleitung ist im Bereich der seeseitigen Fahrspur lagetechnisch so geplant, dass die Kontrollschächte generell mittig der Fahrspur angeordnet sind. Das Strassenabwasser wird mittels Schlammsammler in die neue Entwässerungsleitung geführt. Aufgrund des vorhandenen Verkehrsaufkommens (DTV 7800) wird keine Behandlung des Strassenabwassers vor Einleitung in

die Vorfluter notwendig. Das Strassenabwasser wird unabhängig und komplett getrennt von Leitungen der GEP in den Dorfbach Merlischachen und den Haurenbach im Sumpf eingeleitet.

#### 4.7 Werkleitungen / Beleuchtung

Im Projektperimeter sind diverse bestehende Werkleitungen vorhanden. Sämtliche Werkleitungsträger sind bereits über das Projekt informiert worden und haben ihre Bedürfnisse angemeldet. Im Rahmen der Realisierung wird mit den Werken die Detailplanung erfolgen.

Die bestehende Beleuchtung innerorts wird gemäss dem Beleuchtungskonzept der Elektrizitätswerk Schwyz AG den neuen Gegebenheiten angepasst. Ausserorts ist keine Beleuchtung der Strasse vorgesehen. Bei der geplanten Rad-/Gehwegverbindung zwischen Merlischachen und Sumpf handelt es sich um einen Schulweg, weshalb der Bezirk Küssnacht für eine Beleuchtung im Ausserortsbereich zuständig ist. Gemäss Beleuchtungskonzept ist eine intelligente Gehwegbeleuchtung vorgesehen. Die Erstellung und der Unterhalt gehen zu Lasten des Bezirks Küssnacht.

#### 4.8 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Die Bauarbeiten finden unter Verkehr statt, weshalb jeweils nur auf einer Strassenseite gearbeitet werden kann. Die Verkehrsregelung erfolgt mittels Lichtsignalanlagen. Es ist vorgesehen, den 1.5 km lange Strassenabschnitt in Etappen aufzuteilen. Um eine Effizienzsteigerung der Bauausführung zu erreichen, wird nach Möglichkeit gleichzeitig an mehreren Etappen gearbeitet. Die prognostizierte Bauzeit beträgt circa zwei Jahre.

### 5. Kosten und Finanzierung

#### 5.1 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag wurde für die Bauhaupt- und Baunebenarbeiten mit projektbezogenen Vorausmassen anhand des Normpositionenkatalogs ausgearbeitet. Auf Preisbasis Juni 2019 (Genauigkeit  $\pm 10\%$ ) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	7 030 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	595 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	1 430 000.--
Total Baukosten	Fr.	9 055 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	495 000.--
+ Offene Reserve (circa 10%)	Fr.	950 000.--
Total Kosten, inklusive 7.7% MWST, brutto	Fr.	<u>10 500 000.--</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 üblichen 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

Für das Projekt werden insgesamt rund 1800 m<sup>2</sup> Land beansprucht. Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt. Mit den betroffenen Grundeigentümern liegen mehrheitlich ausgehandelte

Landerwerbsverträge vor. Die wenigen noch nicht abgeschlossenen Verhandlungen sollten gemäss aktuellem Stand demnächst abgeschlossen werden können.

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

#### 5.3.1 Beiträge Dritter

Anhand des Prüfberichts des Bundes für die 3. Generation des Agglomerationsprogramms vom 14. September 2018 wird für das vorliegende Projekt im Massnahmenpaket «Langsamverkehr» (1061.3.097 LV-1.2e-3A) in der A-Liste ein Pauschalbetrag von Fr. 602 000.-- in Aussicht gestellt. Die entsprechende Finanzierungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) wurde im Februar 2020 unterzeichnet. Aufgrund der Interessenslage werden die Beiträge an den Langsamverkehr zu 65% dem Bezirk Küssnacht und zu 35% dem Kanton Schwyz zugesprochen.

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. Die Kosten für die vom Bezirk Küssnacht für die Schulwegsicherheit bestellte Planung und Erstellung des kombinierten Rad-/Gehwegs von circa 1.4 Mio. Franken, inklusive MWST, sind durch diesen zu übernehmen (§ 43 Abs. 3 und 4 des Volksschulgesetzes vom 19. Oktober 2002, VSG, SRSZ 611.210). Vorbehalten bleibt die Zustimmung der Stimmbürger des Bezirk Küssnacht.

Die Details der Finanzierung, der Kostengutsprache und des Bauablaufs sind in einem separaten Vertrag vom 19./27. Mai 2020 über die «Finanzierung der zusätzlichen Mehrleistungen für die Schulwegsicherheit» zwischen dem Kanton Schwyz und dem Bezirk Küssnacht geregelt. Der Kanton Schwyz hat den Vertrag unter Vorbehalt der Projektgenehmigung durch den Regierungsrat sowie der Zustimmung des Kantonsrates zur Ausgabenbewilligung unterzeichnet. Der Bezirk Küssnacht hat den Vertrag unter Vorbehalt der Zustimmung der Stimmbürger unterzeichnet.

#### 5.3.2 Anteil Kanton

Im Gesamtbetrag von 10.5 Mio. Franken (inklusive 10% offene Reserven) sind der Kostenanteil des Bezirks Küssnacht in der Höhe von 1.4 Mio. Franken sowie der Beitrag des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm von Fr. 210 700.-- enthalten. Der Nettobetrag für den Kanton beträgt somit Fr. 8 889 300.--.

Sollte die Finanzierung durch den Bezirk Küssnacht nicht zustande kommen, besteht keine Grundlage, die bestellten Mehrleistungen für die Schulwegsicherheit auszuführen. Demzufolge wäre das Projekt diesfalls innerhalb des bewilligten Kostenrahmens zu überarbeiten.

### 5.4 Folgekosten

Nach dem Ausbau der Luzernerstrasse, Abschnitt Merlischachen – Sumpf, wird die Bewirtschaftungsfläche infolge des breiteren Rad-/Gehweg um circa 700 m<sup>2</sup> oder rund 4.3% zunehmen. Die Mehrfläche erhöht die Kosten für den Betrieb, inklusive Winterdienst, um circa Fr. 3500.-- (Richtpreis Fr. 5.-- pro Quadratmeter).

## 6. Strassenbauprogramm und Aufgaben- und Finanzplan

Das Projekt ist im Strassenbauprogramm 2020 – 2034 (vgl. RRB Nr. 440/2019) enthalten. Die Ausgaben sind im Aufgaben- und Finanzplan 2020 – 2023 berücksichtigt. Diese werden der Kostenstelle 282050 Konto 5010.323 (Merlischachen – Sumpf, Küssnacht) belastet.

## 7. Weitere Auswirkungen

### 7.1 Personelle Auswirkungen

Das Projekt kann mit den vorhandenen personellen Ressourcen bewerkstelligt werden.

### 7.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

Die Auswirkungen wurden im Rahmen des Projektgenehmigungsverfahrens geprüft und das Projekt mit Beschluss Nr. 564 vom 18. August 2020 genehmigt. Die einschlägigen umweltrechtlichen Bestimmungen werden eingehalten.

Sichere, zeitgemäss unterhaltene und leistungsfähige Strassen wirken sich positiv auf das gesellschaftliche und wirtschaftliche Umfeld aus. Mit dem Projekt wird die Sicherheit für die Strassenverkehrsteilnehmer, insbesondere für die Langsamverkehrsteilnehmer auf dem kombinierten Rad-/Gehweg ausserorts und die Benutzer des Fussgängerstreifens innerorts, erhöht.

## 8. Behandlung im Kantonsrat

### 8.1 Ausgabenbremse

Gemäss § 28 Abs. 2 Bst. c des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 (FHG, SRSZ 144.110) ist 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.

### 8.2 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 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 Ausgabenbewilligung anzunehmen.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Bezirksrat Küssnacht, Seeplatz 2/3, Postfach 176, 6403 Küssnacht am Rigi.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Petra Steimen-Rickenbacher  
Landammann



Dr. Mathias E. Brun  
Staatsschreiber