

Beschluss Nr. 270/2013  
Schwyz, 26. März 2013 / bz

392 / Ausbau Wägitalerstrasse, Abschnitt Flüebödéli, Vorderthal, km 3.350 – km 3.970  
Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

## 1. Übersicht

Mit RRB Nr. 169 vom 19. Februar 2013 hat der Regierungsrat das Projekt für den Ausbau der Wägitalerstrasse, Abschnitt Flüebödéli, genehmigt. Der notwendige Landerwerb wurde mit Beschluss Nr. 170 vom 19. Februar 2013 genehmigt, so dass nun dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 9.350 Mio. Franken beantragt werden kann. In diesem Bruttobetrag sind die Kostenanteile des Kantons (circa 7.902 Mio. Franken) und der AG Kraftwerk Wägital (AKW, circa 1.448 Mio. Franken) enthalten. Nach Einräumung des Verpflichtungskredits ist das Bauprojekt auszuarbeiten, damit im Frühjahr 2014 mit der Ausführung begonnen werden kann.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die entsprechende Vorlage anzunehmen.

## 2. Ausgangslage

### 2.1 Basis des Projekts

Die Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit Berücksichtigung der topografischen Verhältnisse sowie der Werterhaltung der Strasse haben eine lange Geschichte.

Die heutige Strassenführung der Hauptstrasse Nr. 392 ist weitgehend den topografischen Gegebenheiten angepasst und weist teilweise rasche Kurvenabfolgen mit kleinen Kurvenradien und ungenügenden Sichtverhältnissen und Strassenbreiten auf. Das Gelände oberhalb der Strasse ist an verschiedenen Stellen instabil und stellt eine latente Gefahr für die Verkehrsteilnehmer dar. Zwei kurvenreiche und gefährliche Abschnitte wurden 1980 durch den Bau der zwei Tunnel "Stiegern" und "Waldheim" entschärft. Verschiedene Sturz- und Rutschereignisse in den vergangenen Jahren und eine zunehmende, überdurchschnittliche Unfallhäufigkeit werfen Fragen zur Verkehrssicherheit der Strasse auf. Durch die Zunahme der Mobilität (Freizeitverkehr) im Allgemeinen und der Siedlungs- und Tourismusentwicklung im Raum Wägital - Sihlsee wird diese Strasse noch bedeutender.

Der Kanton Schwyz beabsichtigt mit dem vorliegenden Projekt die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Werterhaltung der Strassenanlage. Entsprechend basiert der abschnittsweise Ausbau auf Gründen der Verkehrssicherheit (Sicherstellung Befahrbarkeit, Sichtverhältnisse, homogene Linienführung) und ist nicht primär die Folge einer höheren nachgefragten Leistungsfähigkeit. Für den Langsamverkehr (leichter Zweiradverkehr, Fussgänger) sind keine weiteren Ergänzungen (nebst den baulichen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit) vorgesehen. Das heisst, dass das übergeordnete Verkehrskonzept der gesamten Hauptstrasse Nr. 392 vom Ortsende Siebnen bis hin zur Verzweigung Sattelleggstrasse im Vorderthal beibehalten wird.

## 2.2 Umfeld des Projekts

Die Hauptstrasse Nr. 392 verbindet die Ortschaften Siebnen und Vorderthal. In der Machbarkeitsstudie vom Frühjahr 2008 sind weitere Projekte vorgesehen. Im Oktober 2008 wurde ergänzend zur Machbarkeitsstudie ein Umsetzungskonzept mit Etappierung erstellt. Darin sind die Abschnitte Rötetäli und Gfell als weitere Ausbauetappen vorgesehen. Als weiteres Ausbauprojekt ist, nach Abschluss der dritten Ausbauetappe Gfell, der Ausbau im Bereich der Hackruten vorgesehen. Ausserhalb der erwähnten Ausbauabschnitte werden durch das Amt für Wald und Naturgefahren verschiedene Sicherungsmassnahmen entlang der Wägitalerstrasse umgesetzt. Die Sofortmassnahmen zur Sicherung der Wägitalerstrasse sind zwischenzeitlich erfolgt.

## 2.3 Bewilligungsverfahren

### 2.3.1 Projektauflage

Das Bauprojekt für den Ausbau der Wägitalerstrasse, Abschnitt Flübödéli (Hauptstrasse Nr. 392), km 3.350 bis km 3.970, wurde gemäss § 16 der Strassenverordnung vom 15. September 1999 (StrV, SRSZ 442.110) während 20 Tagen auf der Kanzlei der Gemeinde Vorderthal öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 8 vom 24. Februar 2012 (Seite 454). Innert Frist ging eine Einsprache ein. Diese wurde nach erfolgter Einspracheverhandlung und diversen Korrespondenzen schriftlich und unter Vorbehalt der Genehmigung des Abtretungs- und Dienstbarkeitsvertrags durch den Regierungsrat und den Verwaltungsrat der AKW zurückgezogen. Der Regierungsrat sowie der Verwaltungsrat der AKW haben den Abtretungs- und Dienstbarkeitsvertrag genehmigt. Die Einsprache wird somit mittels Verfügung abgeschrieben. Mit Schreiben vom 4. April 2012 stimmte der Gemeinderat Vorderthal dem Gesamtprojekt uneingeschränkt zu.

Gleichzeitig mit der Projektauflage wurde das Rodungsgesuch im Amtsblatt Nr. 8 vom 24. Februar 2012 (Seiten 455 f.) öffentlich publiziert. Dagegen gingen keine Einsprachen ein.

### 2.3.2 Projektgenehmigungsverfahren

Gemäss § 15 StrV 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. Der Regierungsrat hat das Projekt mit Beschluss Nr. 169 vom 19. Februar 2013 genehmigt.

### 2.3.3 Bewilligung Rodungsgesuch

Das Amt für Wald und Naturgefahren (AWN) beurteilte in seiner Stellungnahme vom 4. Juli 2012 das Vorhaben aus forstlicher Sicht ebenfalls als bewilligungsfähig. Da sämtliche gesetzlichen Voraussetzungen für eine Ausnahmebewilligung zur Rodung erfüllt sind und das AWN aus forstli-

cher Sicht ebenfalls keine Einwendungen erhebt, wurde diese gemäss aufgelegtem Rodungsgesuch vom 17. Oktober 2011 erteilt (RRB Nr. 169 vom 19. Februar 2013).

### 3. Heutiger Zustand

#### 3.1 Bedeutung der Strasse

Die Hauptstrasse Nr. 392 ist Bestandteil des Schweizerischen Hauptstrassennetzes und Verbindungsstrasse zwischen Siebnen und Vorderthal. Regional verbindend wirkt sie zudem durch die Anbindung an die Satteleggstrasse zwischen der Region Einsiedeln und dem Wägital. Aus verkehrsplanerischer Sicht nimmt der vorliegende Strassenzug Siebnen - Vorderthal eine örtlich sowie regional verbindende Funktion wahr. Im Weiteren stellt die Wägitalerstrasse die Hauptschliessung zu den Kraftwerksanlagen und den rückwärtigen Betrieben der Forst- und Holzwirtschaft dar. Zudem dient sie dem öffentlichen Verkehr durch die Postautoverbindung zwischen Siebnen und dem Innerthal. Der auszubauende Strassenabschnitt ist Teil der Ausnahmetransportroute des Typs III a von Siebnen bis zum Rempenstausee, bei welchem eine lichte Höhe von 4.8 m sowie eine lichte Breite von 6.0 m gefordert werden und welcher zudem mit einem Gesamtgewicht von bis zu 90 Tonnen respektive einer Achslast von 20 Tonnen befahren werden kann.

#### 3.2 Verkehrsbelastung

Die Wägitalerstrasse weist eine Verkehrsbelastung von circa 3800 Fahrzeugen pro Tag (DTV 2007) auf, wovon circa 7% Lastwagen sind. Bei einer jährlichen Verkehrszunahme von 1.5% wird die DTV-Belastung im Jahre 2035 circa 5750 Fahrzeuge betragen.

#### 3.3 Situation Langsamverkehr

Die Strecke Siebnen – Vorderthal – Innerthal beziehungsweise Siebnen – Sattelegg – Einsiedeln ist zwar eine beliebte Strecke für Radfahrer, jedoch nicht Bestandteil des schweizerischen Radroutennetzes. Sie zeigt nur ein geringes Aufkommen an Fussgängern. Auf dem betroffenen Abschnitt wie auch in den angrenzenden Anlagebereichen gibt es weder einen markierten Radstreifen noch zusammenhängende Gehwegbereiche.

#### 3.4 Verkehrssicherheit

Auf der gesamten Wägitalerstrasse wechseln sich mit Blick auf den Strassenquerschnitt gut ausgebauten Abschnitte mit solchen ab, welche die Nutzungsanforderungen nicht erfüllen. So kann die bestehende Anlage einen Grundbegegnungsfall Lastwagen – Lastwagen nicht durchwegs abdecken. Im Weiteren weisen die Sichtweiten markante Defizite auf. Zudem zeigt sich im Ausbaubereich ein zunehmend erhöhtes Unfallrisiko.

#### 3.5 Öffentlicher Verkehr

Auf der Strassenanlage verkehrt die Post-Buslinie Uznach – Tuggen – Wangen – Siebnen – Innerthal. Die Linienbusse verkehren in der Regel im Stundentakt.

## 4. Projektbeschreibung

### 4.1 Konzept des Bauprojekts

Die zukünftige Nutzung der Strassenanlage entspricht derjenigen der heutigen. In diesem Sinne ergibt sich kein eigentlicher Strassenausbau. Die Baumassnahmen verfolgen die verkehrstechnische Homogenisierung auf dem erwähnten Strassenabschnitt. Im Weiteren werden die Sicherheitsansprüche des öffentlichen Verkehrs, insbesondere im Haltestellenbereich, verbessert. Mit Blick auf die Werterhaltung und die Beherrschung der Naturgefahren werden bauliche Anpassungen an der Linienführung, die Verbreiterung des Strassenquerschnitts, die Sicherstellungen der erforderlichen Sichtweiten sowie Felssicherungsmassnahmen vorgesehen. Durch die strassenbautechnischen Massnahmen resultieren neue Stützbauwerke, bei welchen es die geologischen und geotechnischen Massnahmen zu berücksichtigen gilt.

### 4.2 Strassenbau

Die horizontale Linienführung wird so angepasst, dass die Anforderungen einer normkonformen Homogenität, wie Geschwindigkeitsdifferenzen, Sichtweiten, Erkennbarkeit, Verkehrsfluss und Komfort, entsprechen. Kurvenverbreiterungen werden bis auf die Ausnahme beim Kurvenradius von 65.0 m keine berücksichtigt.

Die vertikale Linienführung bleibt grundsätzlich erhalten. Einzig im Bereich Restaurant Flüebödéli erfolgt eine Anhebung der vertikalen Linienführung. Diese Massnahme verbessert die Sichtverhältnisse der nördlichen Ein- und Ausfahrt.

Die Sichtbermen für die Sichtweiten in den Kurven und Einmündungsbereichen des Restaurants Flüebödéli werden den Normenanforderungen angepasst.

Die Erschliessung beim Restaurant Flüebödéli und den hinterliegenden Liegenschaften wird soweit ausgebaut, dass in den Mündungsbereichen zur Hauptstrasse zwei Fahrzeuge kreuzen können.

Es werden entlang des Ausbauabschnitts keine Randsteine versetzt. Ausgenommen sind die Bereiche der Bushaltestelle sowie die Bankettausgestaltung im Bereich der bestehenden Stützmauer Flüebödéli.

Es wird auf eine Markierung der Mittellinie verzichtet, jedoch beidseitig eine Randlinie markiert. Die Ausfahrtsbereiche beim Restaurant Flüebödéli werden mit dem Signal "Kein Vortritt" in Richtung Vorderthal und dem Signal "Stopp" in Richtung Siebnen signalisiert. Zwar sind die Sichtweiten im Einfahrtsbereich Richtung Siebnen eingehalten, dennoch rechtfertigt sich eine Stopp-Signalisation an dieser Stelle. Die Einfahrt ist schleifend zur Wägitalerstrasse. Kurveninnenseitig ist somit ein grosser Sichtbereich nach rechts hinten abzudecken.

### 4.3 Stützbauwerke

Im Ausbauabschnitt wird die konstruktive Stabilisierung der talseitigen Böschung in Folge der Querschnittsverbreiterung mittels fundierter Winkelstützkonstruktionen sichergestellt. Dabei werden die Stützmauerfundamente auf Kleinbohr- beziehungsweise Micropfählen tiefenfundiert und rückverankert. Im Weiteren werden talseitig Streifenfundamente für die Leit- und Rückhaltesysteme ausgeführt.

Die bestehenden bergseitigen Stützkonstruktionen Flüebödéli und Mäderhof zeigen ein gutes Tragverhalten. Die Bauqualität weist jedoch flächenmässig schadhafte Stellen auf. Die Stützmau-

er Fluebödeli wird mit einer Vorsatzschale und mit einem neuen Kronenabschluss werterhaltend saniert. Die Stützmauer Mäderhof mit den geringfügigen schadhafte Stellen wird örtlich ausgebessert. Bei der südlichen Ein- und Ausfahrt beim Restaurant Fluebödeli wird der Böschung- respektive der Felsabtrag im Pilgerschrittverfahren mit horizontaler Etappierung ausgeführt.

#### 4.4 Felssicherungsmassnahmen

Als Sicherungsmassnahmen sind Böschungsstabilisierungen im Fels vorgesehen. Zudem wird örtlich im steilen Hangbereich ein Steinschlagvorhang erstellt, um den Streubereich des gelösten Felsmaterials einzudämmen. Als passive Sicherungsmassnahme sind Betonelemente (New Jersey Elemente) entlang der Fahrbahn vorgesehen, die den Streubereich des gelösten Felsmaterials auf Strassenniveau eindämmen. Bei einem grossen Sturzereignis sind die Betonelemente kurzfristig entfernen- und wieder installierbar, ohne grosse Behinderungen für die Aufräumarbeiten darzustellen.

#### 4.5 Fahrzeugrückhaltesystem Leitelemente

Im gesamten Ausbauabschnitt werden talseitig auf den Stützkonstruktionen und den Streifenfundamenten Fahrzeugrückhaltesysteme ausgeführt. In den Kurvenbereichen wird für den Zweirad- und Motorradverkehr ein Unterfahrschutz montiert. Am bergseitigen Fahrbahnrand werden teilweise Leitelemente aus Beton (New Jersey Element) montiert und in der Sichtberme der Kurve Leitposten aufgestellt.

#### 4.6 Entwässerungskonzept

Die Strassenentwässerung erfolgt über Schlammsammler, welche das anfallende Oberflächenwasser der Sammelleitung übergeben. Die Sammelleitungen werden bei den Gerinnen an die bestehenden Bachdurchlässe angeschlossen, die das anfallende Oberflächenwasser der Wägitaleraa zuführen. Das bergseitig anfallende Hang- und Schichtwasser wird mittels Belagsschalen oberflächlich gesammelt. Die Planumsentwässerung des Strassenkörpers wird über die Entwässerungsmassnahmen der Stützbauwerke sichergestellt. Beim bestehenden Rohrdurchlass Flüeli wird das Einlaufbauwerk bergseitig neu ausgebildet. Am bestehenden Durchlass werden keine Bau-massnahmen ausgeführt. Der Durchlass Fluebödeli wird im Inspektionsbericht als schadhaft und sanierungsbedürftig taxiert. In das vorhandene Rechteckprofil wird ein Betonrohr eingezogen. Damit lässt sich eine offene Baugrube verhindern und mit einer Tieferlegung der Sohle wird der hydraulische Querschnitt beibehalten. Gemäss der Richtlinie des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) ist keine Reinigung des anfallenden Strassenabwassers erforderlich.

#### 4.7 Lärmsanierungsprojekt

Im projektierten Bauabschnitt wurde die Lärmsituation anhand des Leitfadens des BAFU und des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) geprüft. Mit dem Berechnungsmodell STL-86+ für Stassen-lärm wurde der Endzustand für den Beurteilungspegel 2035 geprüft, wobei ein Schwerverkehrs-anteil von 10% berücksichtigt wurde. Dabei zeigte sich, dass die entsprechenden Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung (Empfindlichkeitsstufe III, zulässige Immissionsgrenzwerte: Tag 65 dB, Nacht 55 dB) bei allen Liegenschaften eingehalten sind.

#### 4.8 Werkleitungen / Beleuchtung

Im Rahmen des vorliegenden Bauprojekts sind die betroffenen Werke hinsichtlich bestehender Werkanlagen angefragt worden. Gemäss Rückmeldung der Gemeinde Vorderthal und der entsprechenden Werke befinden sich keine Werkleitungen im Strassenkörper der Wägitalerstrasse. An-

lässlich des Ausführungsprojekts werden die verschiedenen Werke nochmals über den geplanten Ausbau orientiert, um allfällige Werkleitungen innerhalb der Realisierungsphase umzusetzen.

Die Strassenanlage verfügt über keine Strassenbeleuchtung. In Rücksprache mit der Gemeinde Vorderthal wird jedoch für den Bereich unmittelbar beim Restaurant Flübödeli eine Strassenbeleuchtung umgesetzt. Diese soll insbesondere den örtlich verschiedenen Nutzungen des Strassenraums (Ein- und Ausfahrtsbereiche Flübödeli und Bushaltestelle) gerecht werden und entsprechend einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit leisten.

#### 4.9 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Der Bauablauf erfolgt unter folgenden Prinzipien:

- Eine einstreifige Verkehrsführung während der Bauzeit muss gewährleistet sein;
- möglichst langes Aufrechterhalten des Verkehrsregimes zur Vermeidung allzu häufiger Wechsel in der Verkehrsführung. Möglichst viele Bauschritte während einer Verkehrsphase;
- der Baustellenverkehr muss sichergestellt werden;
- Aufrechterhaltung der Verbindungen für den öffentlichen Verkehr.

Der Baubeginn ist 2014 vorgesehen. Die Erstellung des Gesamtbauwerks wird gesamthaft circa zwei Jahre beanspruchen, wobei vorgesehen ist, jeweils nur im Sommerhalbjahr Bauarbeiten auszuführen. Der Deckbelag wird, je nach Witterung, zu einem späteren Zeitpunkt eingebaut. Der Bauablauf ist in sieben Phasen aufgeteilt, wobei die letzte Phase der Einbau des Deckbelags darstellt.

### 5. Kosten und Finanzierung

#### 5.1 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag für die Bauhaupt- und Baunebenarbeiten mit projektbezogenen Vorausmassen wurde anhand des Normpositionenkatalogs (NPK) ausgearbeitet. In den Bauhauptarbeiten sind neben den Richtkosten für den Neubau eines Kantonsstrassenabschnitts auch Felsabtrag, Instandsetzungen von Bachdurchlässen sowie Stützkonstruktionen massgebende Kostengrössen. Auf Preisbasis Juli 2011 (Genauigkeit  $\pm 10\%$ ) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag.

Für die Berechnung des Verpflichtungskredits kann gemäss § 14 der Vollzugsverordnung über den Finanzhaushalt vom 23. Dezember 1986 (VVzFHG, SRSZ 144.111) eine offene Reserve für Unsicherheiten in die Kostenberechnung aufgenommen werden. Da der Kostenvoranschlag gemäss üblicher Anforderungen eine Genauigkeit von  $\pm 10\%$  aufzuweisen hat und demzufolge um diese Grösse über- oder unterschritten werden kann, wird im Hinblick auf mögliche unvorhergesehene Projekteinflüsse eine offene Reserve von rund 10% der Baukosten beantragt. Daraus ergibt sich:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	7 305 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	210 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	925 000.--
Total Baukosten	Fr.	8 440 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	60 000.--
+ Offene Reserven (circa 10%)	Fr.	850 000.--
Total Kosten, inklusive 8% MWST, brutto	Fr.	9 350 000.--

## 5.2 Dienstleistungen

In dieser Position sind die Leistungen für den Bauingenieur, den Geologen, die Baugrunduntersuchungen sowie sämtliche Kosten für die Bewilligungen enthalten. Ebenfalls werden die Kosten der Qualitätsprüfungen für die Baumaterialien dieser Rubrik belastet. Im Weiteren werden die Prämien und die Selbstbehalte beim Abschluss von speziellen Bauversicherungen über diesen Posten abgerechnet. Gegenüber den in der Projektgenehmigung kommunizierten Gesamtkosten sind im vorliegenden Kostenvoranschlag bei den Dienstleistungen zusätzliche Kosten von Fr. 200 000.-- ausgewiesen. Es handelt sich dabei um Projektierungskosten, die bereits aufgelaufen sind.

## 5.3 Landerwerb

Im Kostenvoranschlag sind, nebst den Landerwerbskosten, alle weiteren Aufwendungen (Entschädigungen für Inkonvenienzen, Geometer- und Grundbuchkosten, Notariatsgebühren usw.) und bauliche Folgekosten enthalten. Die notwendigen Landerwerbsverträge wurden genehmigt (RRB Nr. 170 vom 19. Februar 2013).

## 5.4 Finanzierung

### 5.4.1 Bundesbeitrag

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

### 5.4.2 Beiträge Dritter

Gemäss § 49 StrV 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.

Gemäss § 9 Abs. 3 Bst. b der Wasserrechtsverleihung des Bezirks March an die AKW vom 7. Mai 1961 (SRSZ 452.810.1) muss sich der Beliehene, die AKW, mit 40% an den gesamten Ausbaukosten für die Rempenstrecke beteiligen. Der Ausbauabschnitt Flübödéli beinhaltet einen Teil der Rempenstrecke. Die zu erwartenden Kosten für den Ausbau des Rempenstreckenanteils belaufen sich laut Kostenvoranschlag von +/- 10% mit Preisbasis vom Juli 2011 auf 3.620 Mio. Franken. Davon zahlt die AKW 1.448 Mio. Franken, inklusive MWST. Die Kostenbeteiligung ist mit einem Vertrag zwischen dem Kanton Schwyz und der AKW gesichert.

### 5.4.3 Anteil Kanton

Im Gesamtbetrag von 9.350 Mio. Franken ist der Kostenanteil von der AKW von total circa 1.448 Mio. Franken berücksichtigt. Der Nettobetrag für den Kanton beträgt somit circa 7.902 Mio. Franken.

Mit Beschluss Nr. 335 vom 27. März 2012 genehmigte der Regierungsrat das aktualisierte Strassenbauprogramm 2013 - 2027. Darin sind in den kommenden Jahren die Mittel für dieses Projekt eingestellt. Diese gehen zulasten der Investitionsrechnung und werden dem Konto 28.250.501.10.434 belastet.

#### 5.4.4 Folgekosten

Nach dem Ausbau wird die Strasseninfrastrukturfläche um circa 650 m<sup>2</sup> zunehmen. Diese Mehrfläche sowie zusätzlich anfallender Unterhalt erhöhen die Kosten für den betrieblichen Unterhalt. Besagter Strassenabschnitt liegt auf einer durchschnittlichen Höhe von circa 625 m über Meer. Anhand der Kostenvergleichszahlen erhöhen sich beim vorliegenden Strassenabschnitt die jährlichen Kosten für den betrieblichen Unterhalt (inklusive zusätzliche Stützmauern) um circa Fr. 7800.--.

Der bauliche Unterhalt für die neue Anlage an der Wägitalerstrasse wird jährlich rund 2% des Anlagewerts, also rund Fr. 150 000.--, ausmachen.

#### 6. Verfahren und Termine

Nach Verabschiedung des Verpflichtungskredits durch den Kantonsrat kann mit der Ausarbeitung des Ausführungsprojekts begonnen werden.

Es ist geplant, mit den Bauarbeiten im Frühjahr/Sommer 2014 zu starten. Mit einer geplanten Bauzeit von rund zwei Jahren wird das Bauwerk im Spätherbst 2016 in Betrieb sein.

#### 7. Zuständigkeit

Die Kosten für den Ausbau der Wägitalerstrasse, Abschnitt Flübödéli, liegen über dem Schwellenwert von 5 Mio. Franken für referendumpflichtige Projekte. Gemäss § 34 Abs. 2 Bst. c der neuen Verfassung des Kantons Schwyz vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) werden Ausgabebeschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Mio. Franken der Volksabstimmung unterbreitet, wenn der Kantonsrat in der Schlussabstimmung mit weniger als drei Vierteln der an der Abstimmung teilnehmenden Mitglieder zustimmt. Wenn die Zustimmung über diesen drei Vierteln liegt, wird der Beschluss dem fakultativen Referendum gemäss § 35 KV unterstellt. Für das Zustandekommen der Zustimmung des Kantonsrates ist ein Quorum von 60 Stimmen notwendig (§ 73 Abs. 3 GO-KR).

#### Beschluss des Regierungsrates

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

2. Zustellung: Mitglieder des Kantons- und Regierungsrates; Gemeinderat Vorderthal, Postgasse 3, 8857 Vorderthal; Finanzdepartement; Finanzverwaltung; Finanzkontrolle; Baudepartement (4); Tiefbauamt (3, unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Walter Stählin, Landamann

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber