

Beschluss Nr. 277/2025
Schwyz, 8. April 2025 / ju

Sanierung und Ausbau der Hauptstrasse Nr. 2b, Ober Nas – Rotschuo, Gersau
Ausgabenbewilligung

1. Übersicht

Die Hauptstrasse (Kantonsstrasse) Nr. 2b führt entlang des Vierwaldstättersees südlich um die Rigi und ist Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Der Gesamtprojektperimeter des Strassenausbaus Ober Nas – Rotschuo beginnt bei der Kantonsgrenze Luzern/Schwyz und endet bei der Abzweigung des Fusswegs zum Rotschuo. Dieser in die Jahre gekommene Strassenabschnitt weist bauliche Schäden am Trasse sowie an den bestehenden Kunstbauten auf. Der Strassenquerschnitt entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die Verkehrssicherheit ist ungenügend und auch bezüglich Veloinfrastruktur weist die Strecke Defizite auf.

Das Bauprojekt sieht vor, in der horizontalen Linienführung die Kurvenradien zu vergrössern, so dass eine Homogenität bezüglich Geschwindigkeitsdifferenzen, Sichtweiten, Erkennbarkeit, Verkehrsfluss und Komfort erreicht werden kann. In den Kurven wird die Fahrbahn unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit und der vorhandenen Geländeverhältnisse verbreitert. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist in Fahrtrichtung Vitznau ein Velostreifen geplant, in Fahrtrichtung Gersau/Brunnen wird das Befahren des Trottoirs für Velofahrer gestattet. Durch die vorgesehene Trasseverbreiterung, die leicht gestreckte Linienführung und die Sicherung der Stabilität sind im steil abfallenden Gelände seeseitig über den gesamten Projektperimeter neue Kunstbauten, so insbesondere bis zu 8 m hohe und rückverankerte Stützkonstruktionen erforderlich. Darin liegt auch der Hauptgrund für die relativ hohen Kosten des Projekts.

Der Gesamtprojektperimeter musste infolge einer Einsprache bzw. um einen einheitlichen Übergang zwischen dem dortigen aktuellen Strassenausbauprojekt des Kantons Luzern und dem anschliessenden Projekt des Kantons Schwyz zu schaffen in zwei Teilprojekte unterteilt werden. Der erste Teilbereich von ca. 120 m von der Kantonsgrenze Luzern/Schwyz bis zum Parkplatz der Bunkeranlage der Armasuisse mit Kosten von 1.70 Mio. Franken ist in Ausführung und wird im Rahmen des angesprochenen Projekts des Kanton Luzern realisiert. Die vorliegende Ausgabenbewilligung beinhaltet den zweiten Teilbereich des Projektperimeters, welcher sich vom Parkplatz der Bunkeranlage der Armasuisse bis zur Abzweigung des Fusswegs zum Rotschuo erstreckt.

Für die Sanierung und den Ausbau der Hauptstrasse Nr. 2b zwischen km 14.180 und km 14.754 beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Ausgabenbewilligung von 30.980 Mio. Franken.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Die Kantonsstrasse Nr. 2b Küssnacht – Weggis – Vitznau – Gersau – Brunnen führt entlang des Vierwaldstättersees südlich um die Rigi und ist Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Aus verkehrsplanerischer Sicht nimmt die Seestrasse eine regional verbindende Funktion wahr. Sie ist dem Strassentyp Hauptverkehrsstrasse zuzuordnen.

2.2 Umfeld des Projekts

Der Gesamtprojektperimeter des Strassenausbaus Ober Nas – Rotschuo beginnt bei der Kantonsgrenze Luzern/Schwyz und endet bei der Abzweigung des Fusswegs zum Rotschuo. Die vorliegende Ausgabenbewilligung beinhaltet einen Teilbereich des Projektperimeters, welcher sich vom Parkplatz der Bunkeranlage der Armasuisse bis zur Abzweigung des Fusswegs zum Rotschuo erstreckt. Die Gesamtlänge dieses Teilprojektperimeters beträgt rund 600 m.

Aufgrund der Einsprache eines Grundeigentümers wurde der (unbestrittene) Abschnitt Kantonsgrenze Luzern/Schwyz bis zum Parkplatz der Bunkeranlage der Armasuisse in einem separaten Verfahren behandelt, um einen friktionslosen Übergang zwischen dem Strassenprojekt des Kantons Luzern und dem anschliessenden Projekt des Kantons Schwyz zu gewährleisten und um die seeseitige Stützmauer im Rahmen des Strassenausbaus des Kantons Luzern bereits bis zum Parkplatz der Bunkeranlage der Armasuisse bauen zu können. Der Regierungsrat hat das Projekt und das Rodungsgesuch für diesen ersten Teilabschnitt mit RRB Nr. 416 vom 6. Juni 2023 genehmigt. Ebenso wurde die entsprechende Ausgabe über 1.7 Mio. Franken vom hierfür zuständigen Baudepartement bewilligt.

Der erste Teilabschnitt wird somit gleichzeitig mit dem Projekt des Kantons Luzern «2b Greppen – Weggis – Vitznau; Teilausbau und Sanierung der Strasse» realisiert, wobei Synergien während der Vollsperrungen für den bergseitigen Felsabtrag genutzt werden konnten. Die Bauarbeiten des Projekts des Kantons Luzern begannen im September 2023 und dauern voraussichtlich bis Frühjahr 2026. Anschliessend ist geplant, das vorliegende Projekt als zweiten Abschnitt in den Jahren 2026 bis 2028 zu realisieren.

2.3 Projektgenehmigung

Gemäss § 16 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 «Strassenausbau Ober Nas – Rotschuo, Hauptstrasse Nr. 2b, Seestrasse», ab dem Parkplatz der Bunkeranlage der Armasuisse bis zur Abzweigung des Fusswegs zum Rotschuo sowie das Rodungsgesuch wurden während 20 Tagen beim Bezirk Gersau öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 48 vom 2. Dezember 2022. Gegen das Projekt ging eine Einsprache ein. Diese Einsprache wurde nach Verhandlungen Ende September 2024 schriftlich zurückgezogen und in der Folge abgeschrieben. Mit Schreiben vom 8. März 2023 verzichtete der Bezirksrat Gersau auf eine Stellungnahme.

Nachdem der Regierungsrat das Projekt «Hauptstrasse Nr. 2b, Ober Nas – Rotschuo, Gersau, km 14.180 und km 14.754» mit RRB Nr. 201 vom 11. März 2025 genehmigt hat und die notwendigen Landerwerbsverträge unterzeichnet sind, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 30.980 Mio. Franken unterbreitet werden. Nach Genehmigung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist vorbehältlich eines Referendums geplant, mit dem Strassenausbau im Jahr 2026 zu beginnen.

3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

3.1 Bedeutung der Strasse

Die Kantonsstrasse Nr. 2b verbindet Küssnacht mit Brunnen und gewährleistet damit auch die Erschliessung der dazwischen liegenden Seegemeinden. Sie ist Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Aufgrund ihrer Führung entlang des Vierwaldstättersees und der Rigi kommt ihr auch touristisch und dabei insbesondere für den Veloverkehr eine erhebliche Bedeutung zu.

3.2 Verkehrliche Belastung

Gemäss der durchgeführten Verkehrszählung (DTV September 2019) weist die Kantonsstrasse Nr. 2b eine Verkehrsbelastung von rund 2250 Fahrzeugen aus. Die Spitzenwerte mit ca. 310 Fz/h wurden über das Wochenende gemessen. Unter der Woche lag der Spitzenwert bei 240 Fz/h. Der Schwerverkehrsanteil beträgt rund 10 %.

Als realistische Prognose bezüglich des durchschnittlichen täglichen Verkehrs kann eine Zunahme von ca. 1 % pro Jahr angenommen werden. Für das Jahr 2029 ist somit ein DTV von 2500 Fahrzeugen pro Tag zu erwarten.

3.3 Baulicher Zustand

Die Hauptstrasse Nr. 2b wurde im Jahr 1939 auf den heutigen Bestand ausgebaut. Das Normalprofil mit einer Breite von ca. 6 m entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Sodann muss der Deckbelag periodisch instandgesetzt werden, da der Belagsaufbau schadhaft ist. Die drei bestehenden, seeseitigen Trottoiraustragungen sind in einem schlechten Zustand und die Tragsicherheit für die heute gültigen Verkehrslasten ist nicht mehr gewährleistet.

3.4 Ausnahmetransportroute

Die Kantonsstrasse ist im vorliegenden Projektabschnitt nicht Teil einer Ausnahmetransportroute.

3.5 Situation Langsamverkehr

Über die Kantonsstrasse Nr. 2b von Brunnen nach Küssnacht führen mehrere Velolandrouten von Schweiz Mobil. Während der Sommermonate liegt der Velofahreranteil bei rund 11 % (ca. 250 Velofahrer täglich). Auch bezüglich der Veloinfrastruktur weist die Strecke Defizite auf.

Die Kantonsstrasse ist im Projektabschnitt nicht Teil eines Wanderwegs. Der Fussgängerverkehr wurde quantitativ nicht erhoben.

3.6 Verkehrssicherheit

Der Strassenabschnitt genügt den technischen Anforderungen an eine leistungsorientierte Hauptstrasse nicht mehr. Die Strasse weist eine ungenügende Fahrbahnbreite auf. Der heutige Strassenraum der Ausserortsstrecke mit signalisierter Höchstgeschwindigkeit 80 km/h ist eng und kurvig, was sich insbesondere auf den Langsamverkehr negativ auswirkt.

3.7 Öffentlicher Verkehr

Auf der Kantonsstrasse Nr. 2b verkehren die Buslinien 60.502/60.508 (Schwyz – Brunnen – Gersau – Vitznau – Küssnacht am Rigi), an Wochenenden zusätzlich ein Kurs der Nachtbuslinie 60.933 (Küssnacht am Rigi – Vitznau – Gersau – Busdepot Ibach). Die Linie 60.502/60.508 verkehrt im Halbstundentakt. Der Betrieb erfolgt in der Regel mit 18 Meter langen Gelenkbussen. In den Randstunden werden teilweise 12 Meter lange Standardbusse eingesetzt.

Innerhalb des Projektperimeters befindet sich keine Haltestelle.

3.8 Parkplatzplattformen

Im Projektperimeter befinden sich vier private Parkieranlagen auf Betonstützen und eine kleinere, am Felsen befestigte Plattform. Diese müssen im Rahmen des vorliegenden Projekts aus Platzgründen (Verbreiterung des Strassenquerschnittes zur Talseite) abgebrochen und ersetzt werden.

4. Projektbeschreibung

4.1 Konzept des Projekts

Das Konzept für den Ausbau der Hauptstrasse Nr. 2b ist durch einen Grundsatzentscheid des Regierungsrates (RRB Nr. 1359/2006) und durch die schon realisierten Ausbauprojekte Seehof, Langmatt und Forstegg vorgegeben.

Mit der vorliegenden Neugestaltung des Strassenquerschnitts wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht. Die Strasseninfrastruktur wird mit Rücksicht auf die Umwelt sowie die gegebenen Raum- und Platzverhältnisse massvoll ausgebaut.

Die signalisierte Geschwindigkeit von 80 km/h wird beibehalten.

4.2 Baulicher Beschrieb

4.2.1 Linienführung / Strassenquerschnitt

In der horizontalen Linienführung werden die Kurvenradien vergrössert, so dass eine Homogenität bezüglich Geschwindigkeitsdifferenzen, Sichtweiten, Erkennbarkeit, Verkehrsfluss und Komfort erreicht werden kann. Die bestehende vertikale Linienführung wird leicht angepasst, um Unebenheiten auszugleichen. Der Ausbau ist soweit möglich unter Einhaltung der einschlägigen Vorschriften und Normen, insbesondere der Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) projektiert worden. Aufgrund der Topografie und im Sinne einer verhältnismässigen, wirtschaftlichen und landschaftsschonenden Lösung müssen jedoch gewisse Abweichungen von den erwähnten Normen hingenommen werden.

Das Normalprofil der Strasse wird auf eine Grundbreite von 6.80 m festgelegt. Es setzt sich zusammen aus einem Velostreifen in Fahrtrichtung Vitznau mit einer Breite von 1.10 m (und zusätzlichem Bankett mit Belagsrigole von mindestens 50 cm), einer bergseitigen Fahrbahn von 2.70 m Breite plus Kurvenverbreiterungen sowie einer seeseitigen Fahrbahn mit einer Breite von 3.00 m. Das seeseitige Trottoir weist eine Breite von 2.00 m auf. Für den Veloverkehr von Vitznau in Richtung Gersau/Brunnen wird die Benutzung des Trottoirs gestattet.

Die vorgesehene Trasseverbreiterung, die leicht gestreckte Linienführung und auch die Sicherung der Stabilität erfordern entlang des Trasses seeseitig über den ganzen Projektperimeter neue Kunstbauten. Aufgrund der engen Abfolge von Kurvenelementen wird das Quergefälle in den Kurven zwischen 3 % bis 5 % ausgeführt. In der Geraden ist ein Dachgefälle mit 3 % vorgesehen.

4.2.2 Langsamverkehr

Als verhältnismässige Massnahme zur Verbesserung der Situation und Sicherheit für den Langsamverkehr werden ein einseitiger (bergseitiger) Velostreifen in Fahrtrichtung Vitznau und seeseitig ein Gehweg, auf dem auch Velofahrer gestattet sind, realisiert.

4.2.3 Öffentlicher Verkehr

Wie bereits ausgeführt, verkehren auf der Kantonsstrasse Nr. 2b die Buslinie 60.502/60.508 (Schwyz – Brunnen – Gersau – Vitznau – Küsnacht am Rigi) und an den Wochenenden zusätzlich ein Kurs der Nachtbuslinie 60.933 (Küsnacht am Rigi – Vitznau – Gersau – Busdepot Ibach).

Im Projektperimeter ist keine Haltestelle vorhanden und es ist kein Haltestellenneubau vorgesehen.

4.3 Kunstbauten

Die seeseitigen Bauwerke sollen als Einheit wahrgenommen werden. Als verbindendes Element wirkt das durchlaufende Randbord, das sowohl die Stützmauern als auch die seeseitigen Randaufbordungen der Fahrbahnplatten und Auskragungen abschliesst und auf welchem die Leitschranken montiert werden. Zur Gewährleistung der Stabilität ist mehrheitlich eine Tiefenfundation, ausser beim anstehenden Felsen, erforderlich, welche durch vertikale und geneigte Mikropfähle ausgeführt wird. Die temporäre Baugrubensicherung wird mit einer bewehrten Spritzbetonwand und temporären ungespannten Ankern erstellt.

4.4 Parkplatzplattformen

Im Projektperimeter bestehen vier private Parkieranlagen auf Betonstützen sowie eine kleinere, am Felsen befestigte Plattform. Diese Plattformen müssen aus Platzgründen (Verbreiterung zur Talseite) abgebrochen und ersetzt werden. So werden bei den Parzellen 631 und 632 eine gemeinsame, neue Plattform errichtet und durch teilweise Zusammenlegung der weiteren, bestehenden Parkieranlagen zulasten des Projekts drei weitere Ersatzbauten erstellt.

4.5 Naturgefahren

Die Massnahmen zum Schutz vor Naturgefahren (Teilprojekt Naturgefahren) wurden vorgängig im Jahr 2021 ausgeführt und erfüllen zum Zeitpunkt der Ausführung des Strassenausbaus bereits ihren Zweck. Im Projektperimeter sind daher keine weiteren baulichen Massnahmen nötig.

4.6 Fahrzeugrückhaltesysteme Leitelemente

Auf Grund der vorliegenden Gefahrenstellen ist im ganzen Projektperimeter ein Fahrzeugrückhaltesystem geplant.

4.7 Entwässerungskonzept

Die bestehende Strassenentwässerung erfolgt punktuell über die seeseitige Böschung in den Hang oberhalb des Vierwaldstättersees. Der gesamte Projektperimeter des Teilprojekts befindet sich im Gewässerschutzbereich A₀.

Die Belastungsklasse des Verkehrswegeabwassers ist als gering einzustufen. Mit dieser Belastungsklasse ist eine oberflächige Versickerung im gesamten Projektperimeter ohne Behandlungsanlage oder Retention zulässig.

Mit dem Ausbau der Kantonsstrasse wird die Strassenentwässerung wie im Bestand mit Querschlägen und Ableitungen in den untenliegenden Hang konzipiert. Bei allen Wasserableitungen ist ein Schlammsammler zwischen Strasseneinlauf und Auslauf vorgesehen. Die Entwässerungsleitungen werden bis zum Fuss des seeseitigen Bauwerks geführt und das Strassenabwasser im darunterliegenden Hang versickert. Die Einleitstelle wird mit Steinen und Blöcken (Rollierung) ausgebildet, um einen genügenden Erosionsschutz gewährleisten zu können.

4.8 Umwelt

Der Projektperimeter befindet sich im Bereich des BLN-Gebiets Nr. 1606 «Vierwaldstättersee mit Kernwald, Bürgenstock und Rigi». Bei der Projektierung wurde darauf geachtet, dass Eingriffe im Rahmen des Strassenausbaus so gering wie möglich gehalten werden.

Im Projektperimeter befinden sich nicht inventarisierte, schutzwürdige Lebensräume wie Orchideen-Buchwälder. Die beanspruchten schutzwürdigen Lebensräume werden im Rahmen der Ersatzaufforstung wieder hergestellt und sind entsprechend im Rodungsgesuch berücksichtigt.

4.9 Werkleitungen / Beleuchtung

Über den gesamten Projektperimeter sind Werkleitungen der Swisscom und Kabel-TV vorhanden. Sämtliche Werkleitungsträger sind bereits über das Projekt informiert worden. Im Rahmen der Realisierung wird mit den Werken die Detailplanung erfolgen.

Im vorliegenden Abschnitt ist keine Beleuchtung vorgesehen.

4.10 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Die Ausführung des vorliegenden Strassenbauprojekts ist abhängig vom Nachbarprojekt des Kantons Luzern. Gemäss aktuellem Bauprogramm haben die Bauarbeiten am 18. September 2023 begonnen und dauern bis Frühjahr 2026. Mit den Bauarbeiten des Kantons Schwyz kann somit frühestens ab Sommer 2026 begonnen werden. Diese dauern rund zwei Jahre. Der Deckbelag wird im Frühjahr des darauffolgenden Jahres eingebracht.

Infolge des schwierigen Geländes und den engen Platzverhältnissen sind die Strassenbauarbeiten nur unter einspuriger Verkehrsführung mit einer Lichtsignalanlage (LSA) oder (nötigenfalls) unter kurzzeitigen Totalsperrungen möglich.

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 Juli 2024 (Genauigkeit $\pm 10\%$) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr. 23 283 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr. 753 000.--
C) Dienstleistungen	Fr. 3 865 000.--
Total Baukosten	Fr. 27 901 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr. 260 000.--
+ Offene Reserven (ca. 10 %)	Fr. 2 819 000.--
Total Kosten, inklusive 8.1 % MWST, brutto	Fr. 30 980 000.--

In den Bauhauptarbeiten sind neben den Richtkosten für den Neubau eines Kantonsstrassenabschnitts vor allem die neuen seeseitigen Stützkonstruktionen massgebende Kostengrössen. Die Kosten für die Bauarbeiten sind so als angemessen und verhältnismässig zu bezeichnen und lassen sich mit ähnlich 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 1160 m² Land beansprucht. Die Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt. Bei sämtlichen betroffenen Grundeigentümern liegen bereits unterzeichnete Landerwerbsverträge 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

5.3.1 Bundesbeiträge

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

5.3.2 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. Solche Beiträge Dritter können vorliegend indes nicht geltend gemacht werden.

5.3.3 Kostenaufteilung

Die vorgesehenen Sanierungs- und Ausbaumassnahmen mit Gesamtkosten von 30.980 Mio. Franken gehen vollumfänglich zulasten der Investitionsrechnung.

5.3.4 Abrechnung der Ausgabenbewilligung

Die Ausgabenbewilligung ist abzurechnen, sobald das Vorhaben abgeschlossen ist und die Beiträge Dritter im Wesentlichen eingegangen sind. Über das Ergebnis ist das Bewilligungsorgan zu informieren (§ 32 Abs. 2 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 [FHG, SRSZ 144.110]).

Der Regierungsrat beschliesst über die Verwendung der durch den Kantonsrat bewilligten Ausgaben (§ 32 Abs. 1 FHG) und informiert diesen über die Abrechnung im Rahmen der Offenlegung des Verzeichnisses der pendenten Ausgabenbewilligungen im Jahresbericht (§ 38 Abs. 2 der Verordnung über den kantonalen Finanzhaushalt vom 9. Dezember 2015 [FHV, SRSZ 144.111]).

5.4 Folgekosten

Nach dem Strassenausbau wird die Strasseninfrastrukturfläche um ca. 1300 m² zunehmen. Diese Mehrfläche erhöht die Kosten für den betrieblichen Unterhalt, inklusive Winterdienst, um etwa Fr. 6500.-- pro Jahr (Richtpreis Fr. 5.-- pro Quadratmeter). Hingegen werden die Instandhaltungskosten der Anlage in den ersten Betriebsjahren sinken, bevor diese im späteren Lebenszyklus wieder ansteigen. Für den künftigen baulichen Unterhalt ist langfristig, entsprechend der Nutzungsdauer der Anlagebauteile, mit durchschnittlichen jährlichen Kosten von ca. 1.5 % des Anlagewertes bzw. der Investitionskosten zu rechnen.

5.5 Mehraufwand Veloinfrastruktur

Die Grundbreite ohne Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr würde sich von 6.80 m auf 6.50 m reduzieren und die seeseitigen Kunstbauten könnten dadurch ca. 30 cm bergwärts verschoben werden. Die baulichen Mehrkosten für die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr betragen ca. 1 % (ca. Fr. 300 000.--).

5.6 Strassenbauprogramm und Aufgaben- und Finanzplan

Das Projekt ist im Strassenbauprogramm 2024–2038 (vgl. RRB Nr. 624/2023) vorgesehen. Die Ausgaben sind im Aufgaben- und Finanzplan 2024–2027 berücksichtigt. Diese gehen zulasten der Investitionsrechnung (Ausbaukosten Hauptstrassen) und werden der Kostenstelle 282050 Konto 5010.539 belastet.

6. Auswirkungen

6.1 Personelle Auswirkungen

Das Projekt kann mit den vorhandenen personellen Ressourcen bewerkstelligt werden.

6.2 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Auswirkungen auf die Umwelt wurden im Rahmen des Projektgenehmigungsverfahrens geprüft und das Projekt mit RRB Nr. 201 vom 11. März 2025 genehmigt. Die einschlägigen Umweltbestimmungen werden erfüllt.

6.3 Auswirkungen auf die Bezirke und Gemeinden

Sichere, zeitgemäss unterhaltene und leistungsfähige Strassen wirken sich positiv auf das gesellschaftliche und wirtschaftliche Umfeld aus. Mit dem Projekt kann die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Langsamverkehr auf dem Abschnitt erhöht werden.

7. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

7.1 Zuständigkeit und Ausgabenbremse

Im vorliegenden Projekt wird mit Investitionskosten von 30.980 Mio. Franken gerechnet. Gemäss § 28 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. c FHG ist somit der Kantonsrat für die 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.

7.2 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 Vorlage anzunehmen.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Bezirksrat Gersau.

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

Im Namen des Regierungsrates:

Michael Stähli
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber