

Beschluss Nr. 481/2026

Schwyz, 23. Juni 2026 / ju

Sanierung und Ausbau der Hauptstrasse Nr. 392, Wägitalstrasse, Abschnitt Rempen, Vorderthal
Ausgabenbewilligung

1. Übersicht

Die Hauptstrasse Nr. 392 (Wägitalstrasse) ist Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes und stellt die Verbindung zwischen Siebnen und Vorderthal dar. Im Weiteren ist sie an die Sattelleggstrasse angebunden, welche die Region Einsiedeln und das Wägital verbindet. Aus verkehrsplanerischer Sicht nimmt der Strassenzug Siebnen – Vorderthal somit eine regional und örtlich verbindende Funktion wahr. Im Jahr 1983 wurde die Wägitalstrasse in das Kantonsstrassennetz aufgenommen. Sie dient auch dem öffentlichen Verkehr für die Postautoverbindung zwischen Siebnen und Innerthal.

Verschiedene Unwetterereignisse und Verkehrsunfälle bewogen das Tiefbauamt bereits vor einigen Jahren, eine Machbarkeitsstudie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Wägitalstrasse zu erarbeiten. Gestützt darauf wurde für deren Ausbau ein Umsetzungskonzept mit entsprechender Etappierung festgelegt und erste Abschnitte umgesetzt (2014 der Abschnitt Flüebödeli, 2019 der Abschnitt Rötetäli). Der nun zu sanierende Projektabschnitt liegt gemäss Naturgefahrenkartierung und geologischer Karte in einem Gebiet mit Rutschprozessen. Die Strasse ist praktisch im gesamten Projektabschnitt von wiederkehrenden Setzungen der talseitigen Fahrspur betroffen, welche durch das Tiefbauamt jährlich instand gestellt werden müssen (Belagsschiftungen). Mit dem vorliegenden Projekt sollen auf einem Abschnitt von rund 400 m Länge die Verkehrssicherheit erhöht und die Werterhaltung der Strassenanlage gesichert werden, wofür verschiedene Kunstbauten erforderlich sind.

Für die Sanierung und den Ausbau der Hauptstrasse Nr. 392, Wägitalstrasse, Abschnitt Rempen, Vorderthal, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Ausgabenbewilligung von 12.2 Mio. Franken.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Die heutige Strassenführung der Hauptstrasse Nr. 392 ist weitgehend den topographischen Gegebenheiten angepasst und weist teilweise rasche Kurvenabfolgen mit kleinen Kurvenradien sowie ungenügenden Sichtverhältnissen und Strassenbreiten auf. Das Gelände um die Strassenanlage ist an verschiedenen Stellen instabil und stellt eine latente Gefahr für die Verkehrsteilnehmer dar. Verschiedene Sturz- und Rutschereignisse in den vergangenen Jahren sowie insbesondere im Sommer 2025 werfen zunehmend Fragen zur Verkehrssicherheit der Strassenanlage auf. Durch die Zunahme der Mobilität (Freizeitverkehr) im Allgemeinen sowie der Siedlungs- und Tourismusentwicklung im Raum Wägital – Sihlsee wird die Bedeutung der Strasse künftig noch weiter zunehmen.

Mit dem vorliegenden Projekt sollen die Verkehrssicherheit erhöht und die Werterhaltung der Strassenanlage gesichert werden. Entsprechend basiert der abschnittsweise Ausbau auf Zielen der Verkehrssicherheit (Sicherstellung der Befahrbarkeit, Verbesserung der Sichtverhältnisse, homogenere Linienführung) und verfolgt nicht primär eine höhere Leistungsfähigkeit. Für den Langsamverkehr (leichter Zweiradverkehr, Fussgänger) werden keine spezifischen Massnahmen umgesetzt. Das heisst, dass das übergeordnete Verkehrskonzept der gesamten Hauptstrasse Nr. 392 vom Ortsende Siebnen bis hin zur Verzweigung Sattelleggstrasse in Vorderthal beibehalten wird.

2.2 Umfeld des Projekts

Die Hauptstrasse Nr. 392 (Wägitalstrasse) verbindet die Ortschaften Siebnen und Vorderthal. Verschiedene Unwetterereignisse und Verkehrsunfälle bewogen das Tiefbauamt bereits vor einigen Jahren, eine Machbarkeitsstudie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erarbeiten. Gestützt darauf wurde für den Ausbau der Wägitalstrasse ein Umsetzungskonzept mit entsprechender Etappierung festgelegt. Als erster Abschnitt wurde im Jahr 2014 der Abschnitt Flüebödeli zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgebaut. Der Abschnitt Rötetäli wurde als zweiter Abschnitt im Jahr 2019 fertiggestellt, wobei hier vorab geologischen Aspekten Rechnung getragen wurde. Die weiteren geplanten Ausbauabschnitte Gfell (Eindämmung von Naturgefahren) und Hackrueten (Erhöhung der Verkehrssicherheit) mussten als Folge der geologischen Einwirkungen auf den vorliegenden Projektabschnitt zurückgestellt werden. Zur weiteren Verbesserung der Verkehrs- und Erschliessungssicherheit folgen diese zu gegebenem Zeitpunkt aber als nächste Schritte.

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 «Ausbau Wägitalstrasse, Abschnitt Rempen, Vorderthal (Hauptstrasse Nr. 392)» vom 1. Dezember 2025 wurde während 20 Tagen bei der Gemeinde Vorderthal öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 4 vom 29. Januar 2026. Gegen das Bauprojekt ging keine Einsprache ein. Mit Schreiben vom 26. Februar 2026 stimmte der Gemeinderat Vorderthal dem Bauprojekt ohne Einwände zu.

Nachdem der Regierungsrat das Projekt mit RRB Nr. 397 vom 27. Mai 2026 genehmigt hat und die notwendigen Landerwerbsvereinbarungen unterzeichnet sind, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 12.2 Mio. Franken beantragt werden. Nach Erteilung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat wird vorbehältlich eines Referendums angestrebt, mit dem Strassenausbau – zumindest mit Vorarbeiten – im Jahr 2027 zu beginnen.

3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

3.1 Bedeutung der Strasse

Die Hauptstrasse Nr. 392 (Wägitalstrasse) ist Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes und stellt die Verbindung zwischen Siebnen und Vorderthal dar. Im Weiteren ist sie an die Sattelleggstrasse angebunden, welche die Region Einsiedeln und das Wägital verbindet. Aus verkehrsplanerischer Sicht nimmt der Strassenzug Siebnen – Vorderthal somit eine regional und örtlich verbindende Funktion wahr. Für den Bau der Wasserkraftwerkanlage (1922 bis 1926) wurde die Wägitalstrasse den damaligen Verhältnissen angepasst. Infolge eines Felssturzes im Jahr 1969 wurde die Strassenanlage ausgangs Siebnen in Richtung Wägital auf einer Länge von ca. 500 m auf die orografisch rechte Seite der Wägitaleraa verlegt. Zudem wurden zwei kurvenreiche und gefährliche Abschnitte im Jahr 1980 durch die beiden Tunnel «Stiegern» und «Waldheim» entschärft. Im Jahr 1983 wurde die Wägitalstrasse in das Kantonsstrassennetz aufgenommen. Die Wägitalstrasse stellt weiterhin die Haupterschliessung zu den Kraftwerksanlagen und den rückwärtigen Betrieben der Forst- und Holzwirtschaft dar. Zudem dient sie dem öffentlichen Verkehr für die Postautoverbindung zwischen Siebnen und Innerthal.

3.2 Verkehrliche Belastung

Nach den aktuellen Verkehrszählungen (DTV 2023) weist die Wägitalstrasse im Projektabschnitt eine Verkehrsbelastung von rund 4000 Fahrzeugen auf. Der Lastwagenanteil macht ca. 4 % aus. Nach dem kantonalen Verkehrsmodell 2040 wird der Verkehr im Projektabschnitt auf 5200 Fahrzeuge prognostiziert.

3.3 Baulicher Zustand der Anlage

Der Projektabschnitt liegt gemäss Naturgefahrenkartierung und geologischer Karte in einem Gebiet mit Rutschprozessen. Die Strasse ist praktisch im gesamten Projektabschnitt von wiederkehrenden Setzungen der talseitigen Fahrspur betroffen, welche durch das Tiefbauamt jährlich instand gestellt werden müssen (Belagsschiftungen). Teilweise ist die Strassenanlage talseitig mit behelfsmässigen Banketten versehen.

3.4 Ausnahmetransportroute

Die Hauptstrasse Nr. 392 (Wägitalstrasse) ist bis zur Kraftwerksanlage im Rempen eine Ausnahmetransportroute des Typs III a, bei welcher eine lichte Höhe von 4.80 m sowie eine lichte Breite von 6.00 m gefordert werden. Dabei kann die Strasse mit einem Gesamtgewicht von bis zu 90 t respektive einer Achslast von 20 t befahren werden. Der Ausbauabschnitt beginnt jedoch nach der Erschliessung der Kraftwerksanlage im Rempen. Somit sind die Anforderungen an eine Ausnahmetransportroute im vorliegenden Ausbauabschnitt nicht zu berücksichtigen.

3.5 Situation Langsamverkehr

Die Strecke Siebnen – Vorderthal – Innerthal beziehungsweise Siebnen – Sattellegg – Einsiedeln ist eine beliebte Strecke für Velofahrer und Bestandteil des kantonalen Radroutenkonzepts. Gemäss diesem werden die Velofahrer im Mischverkehr geführt. Parallel zur Wägitalstrasse führt die SchweizMobile-Route Nr. 76 von Siebnen über die Sattellegg nach Willerzell. Somit besteht eine alternative Velostrecke abseits der Kantonsstrasse. Für Fussgänger gibt es entlang der Wägitalstrasse ausserhalb der Siedlungsgebiete keine separaten Infrastrukturen, es besteht jedoch auch nur ein geringes Aufkommen an Fussgängern. Abseits der Strasse stehen sodann signalisierte Wanderwege zur Verfügung.

3.6 Verkehrssicherheit

Auf der gesamten Wägitalstrasse wechseln sich mit Blick auf den Strassenquerschnitt gut ausgebaute Abschnitte mit solchen ab, welche die entsprechenden Nutzungsanforderungen nicht mehr erfüllen. So kann die bestehende Anlage einen Grundbegegnungsfall Lastwagen – Lastwagen nicht durchwegs abdecken. Im Weiteren weisen die vorhandenen Sichtweiten der bestehenden Anlagen markante Defizite auf.

3.7 Öffentlicher Verkehr

Auf der Strassenanlage verkehrt die Postautolinie Nr. 72.523 Siebnen-Wangen – Innerthal. Die Linienbusse verkehren von Montag bis Sonntag im Stundentakt.

3.8 Umwelt

Im Bereich des Projektbeginns des Abschnitts Rempen unterqueren zwei namenlose Gewässer (228-0000 und 228-0010) die Wägitalstrasse und münden später in den Stausee Rempen.

Entlang des Projektabschnitts befinden sich talseitig auf dem Grundstück der Genossame Lachen (KTN 302, Vorderthal), zwischen der Strassenanlage und der Wägitaleraa, zwei Amphibienlaichplätze in Form von Wassertümpeln.

Beim Beginn des Projektabschnitts befindet sich ein Eintrag im Kataster der belasteten Standorte (KbS). Der Betriebsstandort mit der Druckleitung des Kraftwerks Wägital im Rempen liegt angrenzend des bergseitigen Strassenraumkorridors und wird mit dem Ausbau unwesentlich oder überhaupt nicht tangiert. Zudem ist dieser weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig.

4. Projektbeschreibung

4.1 Konzept des Projekts

Die zukünftige Nutzung der Strassenanlage entspricht derjenigen von heute. Die Baumassnahmen verfolgen die verkehrstechnische Homogenisierung des vorliegenden Strassenabschnitts sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit gemäss den Richtlinien des Verbands Schweizer Strassenfachleute (VSS). Auf einer Gesamtlänge von rund 400 m sind bauliche Anpassungen an der bestehenden Linienführung, die Verbreiterung des Strassenquerschnitts auf grundsätzlich 6.50 m (plus einseitiges Bankett von 0.50 m) für eine durchgängige Kreuzungsmöglichkeit für LKW sowie die teilweise Sicherstellung der erforderlichen Sichtweiten vorgesehen. Durch die strassenbautechnischen Massnahmen resultieren neue Stützbauwerke, bei welchen es die geologischen und geotechnischen Massnahmen zu berücksichtigen gilt.

4.2 Baulicher Beschrieb / Linienführung

Die horizontale Linienführung wird so weit angepasst, dass sie den Anforderungen einer normenkonformen Homogenität – wie Geschwindigkeitsdifferenzen, Sichtweiten, Erkennbarkeit, Verkehrsfluss und Komfort – entspricht. Die beiden Hauptkurven innerhalb des Projektperimeters werden zusätzlich verbreitert.

Die vertikale Linienführung wird gegenüber der bestehenden geringfügig optimiert.

Die Sichtbermen für die Sichtweiten bei den Kurven werden aus Gründen der Verhältnismässigkeit nur teilweise an die Normanforderungen angepasst.

Entlang des bergseitigen Strassenrandes werden für die Bankettausgestaltung und zum Schutz der Ankerköpfe der neuen Stützmauer Randsteine versetzt.

Bei der Strassenoberflächengestaltung wird grundsätzlich auf eine Markierung der Mittellinie verzichtet. Einzig in den Kurvenbereichen wird eine Mittellinie markiert. Zudem werden über den ganzen Abschnitt beidseitig Randlinien markiert.

4.3 Kunstbauten

Über den ganzen Projektabschnitt wird zur Gewährleistung der notwendigen konstruktiven Stabilität der talseitigen Böschung sowie des erforderlichen Strassenquerschnitts eine verankerte Stützmauer erstellt. Dabei werden die Stützmauerfundamente auf Kleinbohr- bzw. Micropfählen tiefenfundiert und rückverankert. Bedingt durch die konstruktive Höhe der Stützmauer wird diese mit einem leichten Anzug ausgeführt.

Durch die talseitige Verbreiterung können im Grundsatz die bergseitig bestehenden Stützkonstruktionen belassen werden. Einzig im Bereich der abgeflachten Kurve wird bergseitig der Hang angeschnitten und eine neue Stützkonstruktion benötigt. In einer ersten Phase wird der Abtrag des Hanganschnitts im Pilgerschrittverfahren ausgeführt und dieser mit einer temporären Böschungssicherung (Nagelwand) gesichert. In der zweiten Phase wird die eigentliche Stützkonstruktion vor der erstellten Böschungssicherung hochgezogen und ins Erdreich verankert.

Die beiden bestehenden Durchlässe, welche im Kunstbautenkataster mit «Schwendi 1» (1348-14) und «Schwendi 2» (1348-15) geführt werden, sind laut der letzten Hauptinspektion im Jahr 2023 in einem baulich annehmbaren Zustand. Durch die Verbreiterung der Strassenanlage werden diese beiden Durchlässe jedoch durch Rohrdurchlässe ersetzt. Bergseitig wird jeweils ein kleiner Geschiebesammler mit Rechen erstellt, um allfällige Verklausungen bei Starkregenereignissen zu minimieren.

4.4 Naturgefahren

Aufgrund eines Erdbebens innerhalb des Projektabschnitts vom 22. August 2025 wurde eine vertiefte Analyse durch einen Geologen erarbeitet. Entsprechende, umsetzbare Massnahmen aus der Analyse, wie entwässerungstechnische Entlastungen, werden in die Ausführungsplanung einfließen und bei der Realisierung umgesetzt.

4.5 Fahrzeugrückhaltesysteme Leitelemente

Über den gesamten Ausbauabschnitt wird talseitig auf der Stützkonstruktion ein Fahrzeugrückhaltesystem ausgeführt. In den Kurvenbereichen wird für den Zweirad- und Motorradverkehr ein Unterfahrschutz montiert.

4.6 Entwässerungskonzept

Beim gegebenen Verkehrsaufkommen ist gemäss der Richtlinie des Verbands Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA-Richtlinie) keine Reinigung des anfallenden Strassenabwassers erforderlich. Somit erfolgt die Strassenentwässerung konventionell über Schlamm-sammler, die anschliessend das Oberflächenwasser über Transportleitungen direkt den Vorflutern zuführen. Damit die beiden namenlosen Gewässer (228-0000 und 228-0010) mit den neuen Rohrdurchlässen nicht überlastet werden, wird rund die Hälfte des anfallenden Strassenabwassers des Projektabschnitts über eine neue Transportleitung direkt in den Rempenstausee geführt.

Über den gesamten Projektabschnitt wird anfallendes Sickerwasser konsequent gesammelt und in die Vorfluter abgeleitet. Eine Vermischung des Sickerwassers mit Strassenabwasser ist grundsätzlich zu verhindern. Deshalb wird aus Gründen der Risikominimierung bei Havarien das Strassenabwasser separat dem Vorfluter zugeführt. Der talseitigen Hanglage wird kein Sickerwasser unkontrolliert abgegeben.

4.7 Flora und Fauna

In den neuen Durchlässen der namenlosen Gewässer (228-0000 und 228-0010) werden für die Durchwanderung von Amphibien jeweils beidseitig des Rohrquerschnittes Bankette erstellt. Damit die Amphibien die Querungshilfen für die Durchwanderung finden, werden unterhalb der talseitigen Stützmauer, auf eine Länge von ca. 200 m, Amphibienleitelemente dauerhaft verbaut. Bergseitig werden Amphibienleitelemente in den Bereichen der kleinen Kiessammler trichterförmig erstellt. Damit können Wanderungen von Amphibien von den talseits liegenden Amphibientümpeln bergwärts und umgekehrt ohne Risiko für den Strassenverkehr sichergestellt werden.

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 befindet sich einzig die Querung der Schmutzwasserkanalisation im Strassenkörper der Wägitalstrasse. Im Weiteren wurden die Werke auch über allfällige Ausbauprojekte ihrerseits angefragt. Die Gemeinde Vorderthal und die AG Kraftwerk Wägital haben entsprechende Bedürfnisse bereits angemeldet. Im Rahmen des Ausführungsprojektes werden die angemeldeten Bedürfnisse nochmals mit den Werken verifiziert und entsprechend in der Realisierungsphase mitberücksichtigt.

Im vorliegenden Abschnitt ist keine Beleuchtung der Strassenanlage vorgesehen.

4.9 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Die Bauarbeiten erfolgen in drei Etappen von jeweils 100 bis 150 m Länge. Um bergseitig einen entsprechenden Arbeitsraum zu schaffen, wird in der jeweiligen Etappe immer zuerst an der talseitigen Fahrspur gebaut. Anschliessend werden die Bauarbeiten bergseitig ausgeführt. Ausser beim Einbau des Deckbelages wird die Wägitalstrasse im Grundsatz immer einspurig und mit einer Fahrbahnbreite von 3.50 m befahrbar sein. Der Verkehr wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Die geplante Bauzeit beträgt, unter Berücksichtigung der Einstellung der Arbeiten im Winter, rund zwei Jahre. Nach Erteilung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat wird vorbehältlich eines Referendums angestrebt, mit dem Strassenausbau – zumindest mit Vorarbeiten – im Jahr 2027 zu beginnen.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag ist für die Bauhaupt- und Baunebenarbeiten mit projektbezogenen Voraussetzungen anhand des Normpositionenkatalogs ausgearbeitet worden. Auf Preisbasis November 2025 (Genauigkeit $\pm 10\%$) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	8 640 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	190 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	1 320 000.--
Total Baukosten	Fr.	10 150 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	50 000.--
+ Offene Reserve (ca. 20 % der Baukosten)	Fr.	2 000 000.--
Total Kosten, inklusive 8.1 % MWST, brutto	Fr.	12 200 000.--

In den Bauhauptarbeiten sind neben den Richtkosten für den Neubau eines Kantonsstrassenabschnitts vor allem die neuen verankerten Stützkonstruktionen massgebende Kostengrössen. Die Kosten für die Hauptarbeiten sind als angemessen und verhältnismässig zu bezeichnen und lassen sich mit diversen ausgeführten Projekten vergleichen.

Gemäss üblichen Anforderungen hat der Kostenvoranschlag an sich mit einer Genauigkeit von $\pm 10\%$ zu erfolgen, um mögliche unvorhergesehene Projekteinflüsse zu berücksichtigen. Als Folge der in den letzten Monaten – wohl insbesondere aufgrund hohen Arbeitsauslastung in der Baubranche sowie der weltpolitischen Lage – ausgemachten dynamischen und volatilen Entwicklungen auf dem Angebotsmarkt bzw. beim Preisniveau wird vorliegend jedoch eine Reserve von $\pm 20\%$ der Baukosten offen ausgewiesen, um diese nötigenfalls (zusätzlich und bis zu einem gewissen Grad) abfangen zu können.

5.2 Landerwerb

Für das Projekt werden insgesamt rund 718 m² Land zu Eigentum und zur Vereinigung mit dem Kantonsstrassengrundstück KTN 303, Vorderthal, erworben. Im Umfang von 80 m² wird Realersatz zugunsten des Grundstücks KTN 305, Vorderthal, geleistet. Zudem werden für Stützmauern und wasserbauliche Anlagen (Auslaufbauwerk, Durchlässe sowie Strassenabwasserleitungen) mehrere Grunddienstbarkeiten benötigt.

Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt und es liegen von allen betroffenen Grundeigentümern bereits unterzeichnete Land- und Rechtserwerbsvereinbarungen 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 (§ 55 Abs. 1 StraG).

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

5.3.3 Kostenaufteilung

Die vorgesehenen Sanierungs- und Ausbaumassnahmen mit Gesamtkosten von 12.2 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

Mit dem Bauprojekt wird die Fahrbahnfläche auf diesem Abschnitt um ca. 718 m² zunehmen. Zusätzlich ist neu eine Strassenentwässerung vorhanden, deren Leitungen jährlich gespült und die Schächte ausgepumpt werden müssen. Die Mehrfläche erhöht die Kosten für den betrieblichen Unterhalt, inklusive Winterdienst, um ca. Fr. 3590.-- (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 Strassenbauprogramm und Aufgaben- und Finanzplan

Das Projekt ist im Strassenbauprogramm 2026–2040 (RRB Nr. 774/2025) vorgesehen. Die Ausgaben sind im Aufgaben- und Finanzplan 2027–2029 berücksichtigt. Diese gehen zulasten der Investitionsrechnung (Ausbaukosten Hauptstrassen) und werden der Kostenstelle 282050 auf dem Konto 5010.518 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. 397 vom 27. Mai 2026 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 Bau des Strassenprojekts wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf dem Abschnitt erhöht.

Die Gemeinde Vorderthal kann im Rahmen dieses Projekts Synergien hinsichtlich der Umsetzung des Generellen Entwässerungsplans nutzen.

7. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

7.1 Zuständigkeit und Ausgabenbremse

Im vorliegenden Projekt wird mit Investitionskosten von 12.2 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 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.

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

Im Namen des Regierungsrates:

Michael Stähli
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber