

Baudepartement

Postfach 1250
6431 Schwyz
Telefon 041 819 25 15
Telefax 041 819 25 18

kantonschwyz



Kantonaler Nutzungsplan

Südumfahrung Küssnacht Abschnitt 1

BERICHT

Öffentlich aufgelegt vom 5. Februar 2010 bis 8. März 2010

Erlassen durch das Baudepartement des Kantons Schwyz am *18. 10. 2011*

Der Vorsteher:

[Handwritten signature]
Baudepartement
des Kantons Schwyz
Departementvorsteher

In Kraft gesetzt mit der Publikation im Amtsblatt Nr. *42* vom *21. Oktober 2011*

17. Oktober 2011

INHALTSVERZEICHNIS

1	Organisation und Ablauf der Planung	3
1.1	Pflicht zur Nutzungsplanung.....	3
1.2	Zuständigkeiten.....	3
1.3	Verfahren der kantonalen Nutzungsplanung.....	4
2	Ausgangslage	5
2.1	Rahmenbedingungen	5
2.1.1	Bisherige Entwicklung.....	5
2.1.2	Das Konzept der Südumfahrung.....	6
2.2	Vorprojekt für die Südumfahrung.....	7
2.2.1	Genereller Beschrieb.....	7
2.2.2	Horizontale Linienführung	7
2.2.3	Vertikale Linienführung.....	7
2.3	Flankierende Massnahmen	8
2.4	Langsamverkehr	9
2.5	Öffentlicher Verkehr.....	9
2.6	Weitere Grundlagen und Randbedingungen	10
3	Strassenbauprogramm und Finanzierung	11
3.1	Strassenbauprogramm.....	11
3.2	Finanzierung	11
4	Verkehrs- und umweltrelevante Aspekte der Planung	12
5	Perimeter und Erläuterung zum verbindlichen Planinhalt	13
5.1	Situation Nutzungsplan	13
5.2	Verbindlicher Planinhalt des Nutzungsplans	14

Beilage: Plan „Raumplanerische Randbedingungen“ (Planungsgrundlage)

1 ORGANISATION UND ABLAUF DER PLANUNG

1.1 Pflicht zur Nutzungsplanung

Rechtliche Grundlagen Gemäss § 12 Abs. 1 der kantonalen Strassenverordnung vom 15. September 1999 (StrV, SRSZ 442.110) unterstehen Hauptstrassen der Planungshoheit des Kantons.

Der Kanton plant Strassen nach dem Verfahren für den Erlass kantonaler Nutzungspläne (§§ 10 ff. des kantonalen Planungs- und Baugesetzes, PBG, SRSZ 400.100).

1.2 Zuständigkeiten

Baudepartement für Erlass zuständig Aufgrund von § 10 Abs. 1 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes vom 14. Mai 1987 (PBG, SRSZ 400.100) ist das vom Regierungsrat bezeichnete Departement befugt, Nutzungspläne mit den zugehörigen Vorschriften zu erlassen.

Gemäss § 6 der Vollzugsverordnung zum Planungs- und Baugesetz vom 2. Dezember 1997 (VVzPBG, SRSZ 400.111) wird als zuständiges Departement für den Erlass von kantonalen Nutzungsplänen gemäss Strassengesetzgebung das Baudepartement bestimmt.

Baudepartement für Verfahren und Koordination zuständig Aufgrund von § 7 VVzPBG gilt betreffend Verfahren und Koordination:
Das Baudepartement bzw. die zuständige Stelle erarbeitet die Planentwürfe und sorgt für die Koordination, indem es namentlich:

- a) verfahrensleitende Anordnungen trifft,*
- b) umfassende Stellungnahmen einholt, und*
- c) für eine inhaltliche Abstimmung sorgt*

Projektierung und Ausführung Zuständig für die Projektausarbeitung auf der Basis des bereits vorliegenden Vorprojekts, für die Projektauflage sowie für den Landerwerb ist der Kanton Schwyz, vertreten durch das Baudepartement/Tiefbauamt. Grundlagen für die Projektierung und Ausführung der geplanten Strassen bilden die einschlägigen VSS-Normen (VSS = Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute).

Für den Abschnitt 1 der Südumfahrung wurde vom Tiefbauamt ein Vorprojekt ausgearbeitet mit Stand vom 17.07.2009.

1.3 Verfahren der kantonalen Nutzungsplanung

Das Verfahren der kantonalen Nutzungsplanung sieht wie folgt aus:

- | | |
|---------------------|---|
| Entwurf | <ul style="list-style-type: none">• Erarbeiten des Entwurfs zum kantonalen Nutzungsplan durch das Baudepartement bzw. die zuständige Stelle |
| Stellungnahme | <ul style="list-style-type: none">• Stellungnahme beim Bezirksrat des Bezirks Küssnacht (§ 11 Abs. 1 PBG) |
| Öffentliche Auflage | <ul style="list-style-type: none">• Öffentliche Auflage (30 Tage) unter Bekanntgabe im Amtsblatt. (§ 11 Abs. 2 PBG) |
| Einsprache | <ul style="list-style-type: none">• Einsprachenmöglichkeit durch Bezirk und wer durch den Nutzungsplan in seinen Interessen berührt ist, beim zuständigen Baudepartement. (§ 11 Abs. 3 PBG)• Einsprachemöglichkeit durch juristische Personen, die zum Zeitpunkt der Rechtsmitteleingabe ihren statutarischen Sitz nachweislich seit mindestens 10 Jahren im Kanton Schwyz haben. Zudem müssen sich diese statutengemäss zur Hauptsache dem Natur- und Heimatschutz oder verwandten, rein ideellen Zwecken widmen. (§ 11 Abs. 4 PBG) |
| Beschwerde | <ul style="list-style-type: none">• Gegen Einspracheentscheide sind die Rechtsmittel gemäss Verordnung über die Verwaltungsrechtspflege zulässig (§ 11 Abs. 3f PBG) |
| Erlass | <ul style="list-style-type: none">• Der kantonale Nutzungsplan wird durch das zuständige Baudepartement erlassen (§ 10 Abs. 1 PBG, § 6 VVzPBG). |

2 AUSGANGSLAGE

2.1 Rahmenbedingungen

2.1.1 Bisherige Entwicklung

Das Zentrum von Küssnacht am Rigi mit seinem historischen Ortskern wird bereits seit geraumer Zeit stark vom Verkehr belastet. Dabei wird die stetige Zunahme des örtlichen und regionalen Verkehrsaufkommens von einem ausgeprägten touristischen Verkehr überlagert. Die negativen Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit sind offenkundig, der Knoten am Hauptplatz ist regelmässig überlastet. Aus diesen Gründen erachten sowohl der Bezirk Küssnacht als auch der Kanton Schwyz eine nachhaltige Verkehrsentslastung, welche gleichzeitig die Erreichbarkeit von Küssnacht als regionales Wohn- und Geschäftszentrum sichergestellt, als wichtig.

Während für den regionalen Verkehr von und nach Luzern / Meggen seit einigen Jahren eine Nordumfahrung mit einem kurzen Tunnel unterhalb des Produktionsareals der Firma Baer als Kernstück besteht, bedarf es für die Verkehrsströme von und nach Greppen, Weggis und Vitznau einer umfassenden zusätzlichen Massnahme. Aus diesem Grund hat das Tiefbauamt des Kantons Schwyz zusammen mit einer Arbeitsgruppe des Bezirks Küssnacht in den Jahren 1996 und 1997 das Projekt für eine Südumfahrung erstellt (die damalige „Variante Kurz“). Eine seit 1999 vorliegende Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zeigt, dass mit der Südumfahrung eine substantielle Verbesserung der Nutzwerte erreicht wird. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat das Projekt nach Kenntnisnahme der ZMB in einer Stellungnahme zum Subventionsgesuch positiv beurteilt.

Aus verschiedenen Gründen haben sich Bezirk und Kanton im Jahre 2002 entschieden, das Projekt hinsichtlich Nutzen und Zielerfüllung noch einmal zu überprüfen, insbesondere auch unter der Berücksichtigung der Aspekte „Mensch“, „Siedlung“ und „Umwelt“. Das vorliegende Vorprojekt ist das Ergebnis der entsprechenden Vergleichswertanalyse.

Das Vorprojekt für den 1. Abschnitt (Ebnet-Räbmatt) konnte im Sommer 2007 abgeschlossen werden. Für die weitere Projektierung wurde den Küssnachter Stimmbürgerinnen und Stimmbürger ein Planungskredit unterbreitet. Die Vorlage wurde jedoch im November 2007 abgelehnt. Gleichzeitig wurde eine Einzelinitiative eingereicht, die die Projektierung und den Bau der gesamten Südumfahrung (Ebnet-Breitfeld) verlangte. Um zur Einzelinitiative Stellung nehmen zu können, liess der Bezirksrat in einer Vergleichswertanalyse verschieden lange Varianten prüfen. Aufgrund der geprüften Kriterien schnitt die Variante D am besten ab. Sie basiert im Wesentlichen auf der Kantonsvariante von 2007, schlug jedoch andere Anschlussknoten (Räbmatt, Zentrum) vor, um die Fahrweise zu beschleunigen und damit die Wirksamkeit der Umfahrung zu verbessern. Mit der Zustimmung der Küssnachter Stimmberechtigten im Juni 2008 zur Einzelinitiative erhielt der Bezirksrat den Auftrag, auf der Basis der Variante D ein Bauprojekt für die gesamte

Südumfahrung - d.h. für den 1. und den 2. Abschnitt - ausarbeiten zu lassen und anschliessend der Bezirksgemeinde die entsprechenden Baukredite vorzulegen.

Aufgrund des unterschiedlichen Projektierungsstands wurde für die Erarbeitung der Vorprojekte und des kantonalen Nutzungsplans für den 1. und 2. Abschnitt ein gestaffelter Zeitplan gewählt. Deshalb wurde vorerst das bestehende Vorprojekt 2007 für den 1. Abschnitt hinsichtlich der geänderten Knotenanschlüsse angepasst und vorliegend abgeschlossen.

Für den 2. Abschnitt wird vorerst eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Dabei werden die Linienführung, der Schutz von Siedlung und Landschaft sowie die Kosten optimiert. Anschliessend wird auch für diesen Abschnitt das Nutzungsplanverfahren durchgeführt.

Ebenfalls in Vorbereitung für die Auflage des Nutzungsplans ist die Verbindung zwischen Zuger- und Artherstrasse. Diese Verbindungsstrasse ist ein erweiterter Bestandteil des Verkehrssystems Südumfahrung. Der Nutzungsplan dieses Strassenabschnitts wird in einem separaten Verfahren öffentlich aufgelegt. Die Verbindung zwischen der Zuger- und der Artherstrasse soll auch gebaut werden, falls der Baukredit für die Südumfahrung abgelehnt würde.

2.1.2 Das Konzept der Südumfahrung

Die Südumfahrung Küssnacht ist Teil des schweizerischen Hauptstrassennetzes:

- Weggis – Greppen – Küssnacht – Zug
- Weggis – Greppen – Küssnacht – Luzern
- Küssnacht via A4 Richtung Zürich / Basel / Bern

Der Verkehr in Küssnacht am Rigi ist hauptsächlich Orts-, Regional- und Freizeitverkehr. Die Verkehrsanteile betragen:

- Anteil Binnenverkehr: 11 %
- Anteil Ziel- / Quellverkehr: 52 %
- Durchgangsverkehr: 37 %

Ziel des Projekts der Südumfahrung ist die Verlagerung des Durchgangsverkehrs sowie Teilen des Ziel- / Quellverkehrs auf die Umfahrung, insbesondere die Verbindungen Greppen – Luzern sowie Greppen – A4. Die Erreichbarkeit des Zentrums wird mit dem Zwischenanschluss-„Nord“ sichergestellt.

2.2 Vorprojekt für die Südumfahrung

Für den Abschnitt 1 der Südumfahrung besteht ein Vorprojekt vom 17.07.2009.

Die nachfolgenden Projekterläuterungen sind im Wesentlichen dem technischen Bericht aus den Vorprojektunterlagen des Abschnitts 1 entnommen.

2.2.1 Genereller Beschrieb

Die Südumfahrung Küssnacht schliesst im Bereich des Zusammenschlusses der Zuger- und der Nordstrasse (Hauptstrasse Nr. 2), auf der Höhe der Eishalle, an das bestehende Trasse an. Im Anschluss unterquert die Südumfahrung in einer Unterführung die Artherstrasse und steigt dann im Einschnitt bis zum Kulminationspunkt an. Dieser liegt zirka auf der Höhe der nordöstlichen Ecke des Friedhofs. Dort schliesst auch der Anschluss Küssnacht Nord an die Südumfahrung mit einem Brückenbauwerk an. Der Anschluss Küssnacht Nord verläuft parallel zur Nordseite des Friedhofs und verbindet die Südumfahrung mit der Oberdorfstrasse bzw. dem Zentrum von Küssnacht. Der Anschluss Küssnacht Nord an die Südumfahrung erfolgt über vier Ein-/Ausfahrtsrampen. Ab dem Anschluss Küssnacht Nord sinkt das Trasse der Südumfahrung weiter im Einschnitt ab und verläuft nach ca. 120 m in einem 493 m langen Tunnel bis zum Anschluss Räbmatt. Im Kreisels Anschluss Räbmatt schliessen die Grepperstrasse (Hauptstrasse Nr. 2b) und der Bergweg an die Südumfahrung an.

Der Anschluss Räbmatt ist so ausgebildet, dass ein späterer Zusammenschluss des Abschnitts 1 mit dem Abschnitt 2 (Räbmatt – Breitfeld) möglich ist.

2.2.2 Horizontale Linienführung

Ab der Unterquerung der Artherstrasse verläuft die Südumfahrung in einem Bogen mit Radius 225 m bis zum Anschluss Küssnacht Nord. Die weitere Linienführung bis zum nördlichen Tunnelportal in der Räbmatt weist eine leichte Krümmung nach Westen (Seeseite) auf. Ab dem Tunnelsüdportal verläuft die Südumfahrung mit kleinem Radius ($R = 120 \text{ m}$) und minimalem Abstand zur Turnhalle bis zum Kreisels Räbmatt.

2.2.3 Vertikale Linienführung

Die vertikale Linienführung der Südumfahrung zeigt angesichts der verschiedenen gegebenen Höhenfixpunkte, der topografischen Verhältnisse sowie der Normvorgaben ein eher bewegtes Bild.

Im Norden schliesst die Südumfahrung an die bestehenden Trassees der Zuger- und Nordstrasse an. Anschliessend sinkt die Südumfahrung mit 7 % unter die Artherstrasse ab. Die Artherstrasse wird im Querungsbereich um ca. 1.5 m ange-

hoben. Angesichts der kurzen Strecke zwischen dem Anschluss ans bestehende Trasse und der Unterquerung Artherstrasse können nur minimale Projektierungselemente verwendet werden. So beträgt der Ausrundungsradius der Kuppe 1500 m, jener der Wanne lediglich 800 m. Im Anschluss an die Unterquerung der Artherstrasse steigt die Umfahrung wiederum mit 7 % bis zum Anschluss Küssnacht Nord an. Da das bestehende Gelände bereits eine Neigung von 5 bis 7 % aufweist, verbleibt die Südumfahrung auf der gesamten Strecke im Einschnitt.

Damit das überbaute Gebiet südlich der Seebodenstrasse bergmännisch unterquert werden kann, sinkt das Trasse nach dem Anschluss Küssnacht Nord mit 5% ab. Nachdem die Seebodenstrasse unterquert ist und das Terrain südlich der Seebodenstrasse wieder ansteigt, steigt auch das Trasse der Südumfahrung bis zum Anschluss Räbmatt mit wiederum max. 5 % an.

2.3 Flankierende Massnahmen

Das Projekt der Südumfahrung Küssnacht Abschnitt 1 umfasst als integralen Bestandteil verschiedene so genannte flankierende Massnahmen. Die Massnahmen sind so auszuwählen, dass sie sich gegenseitig ergänzen und insgesamt die nötige qualitative Wirkung erzielen. Sie sind unerlässlich, um die angestrebte Umlagerung des Verkehrs auf die Umfahrung erreichen zu können.

Dafür stehen folgende Massnahmen im Vordergrund:

- Niedrigtemporegime: - Im Bereich zwischen Räbmatt und Bahnhofkreisel bzw. Seebodenstrasse ist grundsätzlich Tempo 30 angedacht;
 - Im Bereich des Hauptplatzes und den unmittelbar anschliessenden Strassenabschnitten ist auch Tempo 20 denkbar.
- Verkehrsbauliche Massnahmen zur Einhaltung des Niedrigtemporegims
- Aufwertung des Strassenraumes im schützenswerten Ortskern, insbesondere der Bahnhofstrasse als siedlungsorientierte Strasse

Die flankierenden Massnahmen werden in der weiteren Projektierung vertieft geprüft. Die definitive Massnahmenkombination wird mit dem separaten Bauprojekt für die flankierenden Massnahmen ausgewiesen.

2.4 Langsamverkehr

- **Gebiet Ebnet**

Die bestehende Unterführung Eishalle - Sportanlage Luterbach wird aufgehoben. Neu wird der Langsamverkehr nach Immensee ab der Eishalle über die Artherstrasse und die Erschliessungsstrasse auf der Südseite der Sportanlage zum „Luterbach“ geführt.

Zur optimalen Führung des Langsamverkehrs wird die Artherstrasse zwischen der Einfahrt Eishalle bis zur Abzweigung Richtung Sportanlage Luterbach beidseitig mit Trottoir und Radstreifen ausgerüstet.

- **Knoten Anschluss Nord / Oberdorfstrasse**

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit wird der Langsamverkehr Richtung Ebnet ab der Einfahrt zum Friedhofparkplatz auf einem kombinierten Rad- und Gehweg zum Fussgängerstreifen über die Anschlussstrasse Küssnacht Nord geführt. Es ist vorgesehen, das bestehende Friedhofportal leicht zu verschieben.

- **Ortszentrum**

Die Oberdorf-, Bahnhof- und nördliche Grepperstrasse können aufgrund der Verkehrsentlastung als siedlungsorientierte Strassen gestalterisch verbessert und damit für den Langsamverkehr aufgewertet werden.

- **Gebiet Räbmatt**

Zur Verbesserung der Führung des Langsamverkehrs ist neben dem bisherigen Fussgängerstreifen, ab dem Ende des Garnhänkiweg zur Bushaltestelle östlich der Grepperstrasse, der Bau einer neuen, behindertengerechten Unterführung vorgesehen.

Im Weiteren soll ein Rad-/Gehweg ab dem Schulhaus Dorfhalde über das Tunnelportal in Richtung Quartier Bergweg erstellt werden.

Der Treppenzugang auf der Südseite des Schulhausplatzes bleibt erhalten. Der Zugang zur Treppe erfolgt neu über den leicht verschobenen Fussgängerstreifen bei der Grepperstrasse sowie der Fussgängerfläche auf der Zufahrtsstrasse zur Lokalität Feldmusik.

2.5 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr profitiert direkt von der Reduktion des Verkehrsaufkommens im Zentrum von Küssnacht. Weil die hauptsächlichsten Überlastungen in der Oberdorfstrasse und auf dem Hauptplatz eliminiert sind, können die Busse regelmässiger verkehren. Es bieten sich neue Möglichkeiten für das ÖV-Angebot.

Die Artherstrasse bleibt für den öffentlichen Verkehr wie auch für den Langsamverkehr ab der hohlen Gasse Richtung Ebnet benutzbar. Die direkte Verbindung Immensee – Ebnet – Küssnacht bleibt gewährleistet.

2.6 Weitere Grundlagen und Randbedingungen

Die Südumfahrung Küssnacht hat durch das Trasse oder durch Immissionen Auswirkungen auf Bauzonen sowie Landwirtschaftszonen. Sie tangiert mögliche Siedlungserweiterungsgebiete gemäss kommunalem Richtplan.

Der Plan „raumplanerische Randbedingungen“ in der Beilage fasst die raumplanerisch relevanten Informationen zusammen, die in folgenden Erlassen festgelegt sind:

a) rechtskräftige kommunale Nutzungsplanung

- Zonenplan Siedlung
- Zonenplan Landschaft
- Baureglement
- Erschliessungsplan

b) kommunale Richtplanung

- Kommunalen Richtplan, genehmigt mit RRB Nr. 22/2007

c) Strassen

In den raumplanerischen Randbedingungen werden die Strassen der Basiserschliessung, der Grob- und Feinerschliessung erfasst.

3 STRASSENBAUPROGRAMM UND FINANZIERUNG

3.1 Strassenbauprogramm

Bestandteil des Strassenbauprogramms Das Strassenbauprogramm 2010-2024 des Regierungsrates Schwyz umfasst auch die Realisierung des Abschnitts 1 der Südumfahrung Küssnacht.

Richtplanrelevantes Projekt Die Südumfahrung Küssnacht Abschnitt 1 wird als richtplanrelevantes Projekt bezeichnet. Es handelt sich um ein kantonal bedeutungsvolles Projekt.

Projektbeschreibung Im Projektbeschreibung wird ausgeführt:

- Neue Hauptstrasse
- Massnahme: Südumfahrung mit flankierenden Massnahmen
- Projektstand: Vorprojekt
- Finanzbedarf 2010-2018: CHF 91 Mio., exkl. Verbindung Zuger-/Artherstrasse
- Baubeginn 2014

3.2 Finanzierung

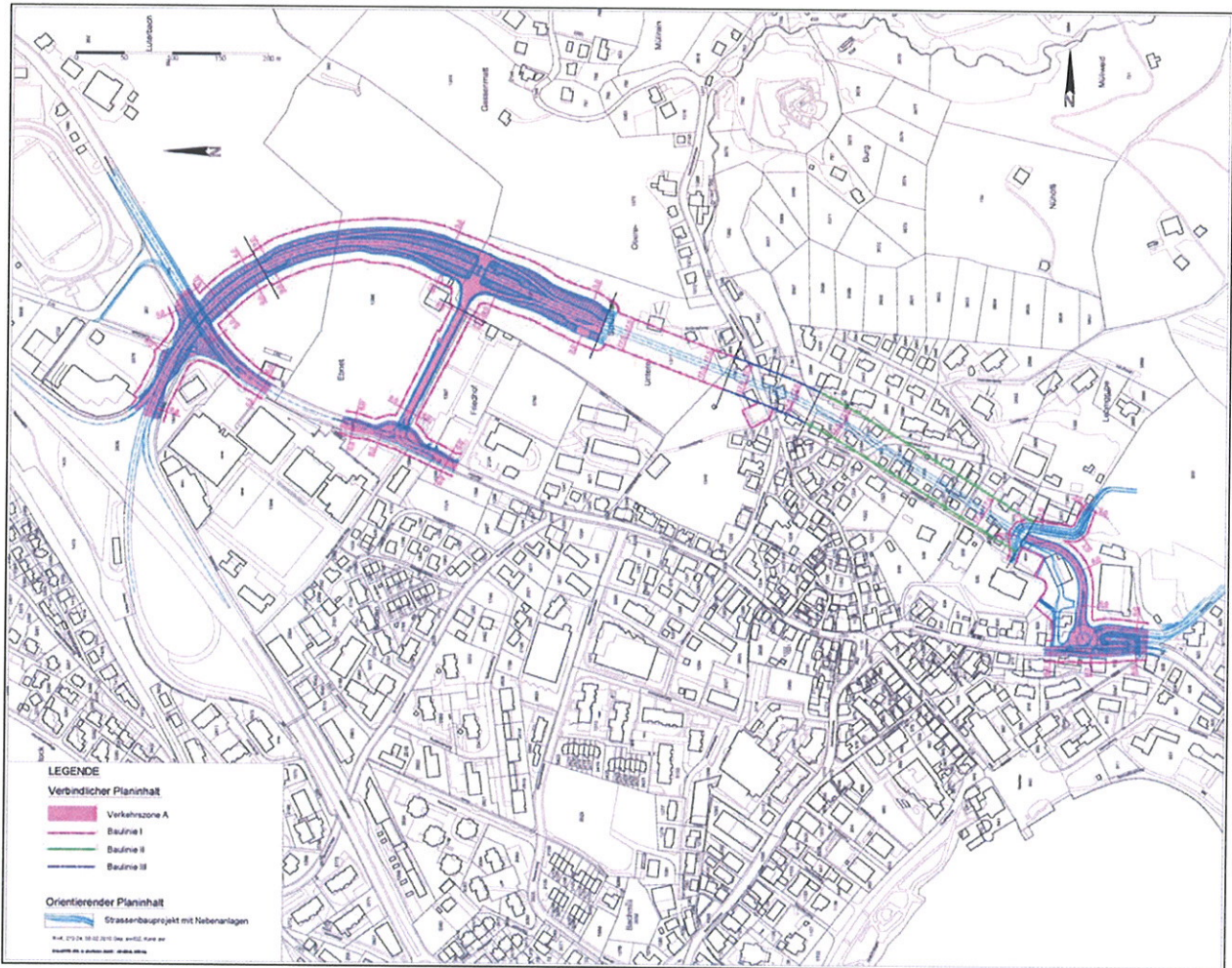
Die Totalkosten werden unter Berücksichtigung der heutigen Verkehrsbelastung im Bezugsgebiet im Sinne von §56 StrV unter den beteiligten Gemeinwesen aufgeteilt.

4 VERKEHRS- UND UMWELTRELEVANTE ASPEKTE DER PLANUNG

Für das Vorprojekt liegt eine Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit vor.

5 PERIMETER UND ERLÄUTERUNG ZUM VERBINDLICHEN PLANINHALT

5.1 Situation Nutzungsplan



Brunnen, 5. Februar 2010

5.2 Verbindlicher Planinhalt des Nutzungsplans

Verbindlicher Planinhalt Als verbindlicher Planinhalt wird festgesetzt:

- **Verkehrszone A**

Die Verkehrszone A umfasst den Strassenbereich der Projekte im Sinne von § 3 der Strassenverordnung sowie die Anschlüsse an bestehende Strassen gemäss derzeitigem Projektierungsstand. Die Verkehrszone A ist der Bereich mit den baulichen Veränderungen.

Das Areal der Verkehrszone A ist ins Eigentum des Kantons zu überführen, soweit es von der Strasse beansprucht wird und noch nicht im Kantonsbesitz ist.

- **Baulinien für Bauten und Anlagen**

In der kantonalen Nutzungsplanung werden drei Arten von Baulinien unterschieden:

- Baulinie I
- Baulinie II
- Baulinie III

Die Baulinienbereiche sind reserviert für:

- Tunnel
- Projektanpassungen inkl. geringfügigen Änderungen in der Linienführung, z. B. Radian, Einspurstrecken etc.;
- Nebenanlagen, Infrastrukturen

Mit den Baulinien I, II und III werden die oberirdischen und unterirdischen Teile der Strassenprojekte sowie seine Anschlüsse gesichert. Innerhalb der Baulinien dürfen nur Bauten und Anlagen erstellt werden, die dem Zweck der Baulinien nicht widersprechen. Insbesondere darf innerhalb der Baulinien II und III der Untergrund nicht derart genutzt werden, dass der Bau und Betrieb des Strassentunnels gestört oder verunmöglicht wird.

Hinweis zu den Baulinien:

Das Projekt führt zu Änderungen und Anpassungen von Wegen sowie Neben- und Flurstrassen. Wenn diese innerhalb der Bauzone liegen und nicht im Rahmen einer gesamthaften Quartierserschliessung zu lösen sind, werden sie in den Baulinienbereich miteinbezogen. Ausserhalb der Bauzone wird für solche Anpassungen keine Baulinie ausgeschieden, um die Detailprojekte mit der Landwirtschaft abprechen zu können. Hier ausserhalb der Bauzone ist der Kanton für Bauvorhaben Bewilligungsinstanz und kann bei allfälligen Berührungen die nötige Abstimmung vornehmen.

Beilage: Plan „Raumplanerische Randbedingungen“ (Planungsgrundlage)

