

Schweizerische Hauptstrassen

Str. Nr.

25

Kanton

SZ

Strassenzug	Teilstrecke	km
Arth Walchwil	Buswendeschlaufe Aazopf, Arth	0.780 0.890

Effektive Baulänge: ca. 110 m

Kantonaler Nutzungsplan Buswendeschlaufe Aazopf, Arth

Bericht

AUFLAGEEXEMPLAR

Kant. Behörde:
Tiefbauamt
Kanton Schwyz

Eingangsstempel:

Projektverfasser:

bpp
INGENIEURE AG
Hochbau - Tiefbau - Umwelt - GIS
Riedstrasse 7 6430 Schwyz

Projekt vom: 25. März 2019

Dokument Nr.: T_20190325_Bericht kNP

Version:

2	25.03.2019	
---	------------	--

Impressum

Auftrag Kantonaler Nutzungsplan Buswendeschlaufe Aazopf, Arth

Auftraggeber Tiefbauamt Kanton Schwyz

Auftragnehmer **bpp INGENIEURE AG**
Riedstrasse 7
6430 Schwyz
041 818 50 20
info@bpp-ing.ch
www.bpp-ing.ch

Bearbeitung Thomas Marty, bpp Ingenieure AG
Christoph Schmid, TBA Kt. SZ, Abt. Planung

Qualitätsmanagement
bpp Ingenieure AG



Inhaltsverzeichnis

1. Organisation und Ablauf der Planung	4
1.1 Pflicht zur Nutzungsplanung	4
1.2 Zuständigkeiten	4
1.3 Verfahren der kantonalen Nutzungsplanung	5
1.4 Wirkung	5
2. Ausgangslage.....	6
2.1 Werdegang der Projektidee	6
2.2 Variantenstudium / Projekt.....	7
2.3 Richtplan Kanton Schwyz (vom Regierungsrat erlassen am 8. März 2016).....	9
2.4 Kommunale Grundlagen der Gemeinde Arth.....	10
2.5 Weitere Grundlagen	10
3. Umweltrelevante Aspekte der Planung.....	11
3.1 Umweltverträglichkeitsprüfung UVP.....	11
3.2 Gewässerraum	11
4. Strassenbauprogramm und Finanzierung.....	12
4.1 Strassenbauprogramm.....	12
4.2 Finanzierung Buswendeschlaufe Aazopf, Arth	12
5. Perimeter und Erläuterungen zum verbindlichen Planinhalt.....	13
5.1 Projektperimeter	13
5.2 Verbindlicher Planinhalt	13

1. Organisation und Ablauf der Planung

1.1 Pflicht zur Nutzungsplanung

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

Der Kanton plant Strassen nach dem Verfahren für den Erlass kantonaler Nutzungspläne (§ 13 Abs. 1 StraG i.V.m. §§ 10 ff. des kantonalen Planungs- und Baugesetzes vom 14. Mai 1987, PBG, SRSZ 400.100).

Mit dem vorliegenden kantonalen Nutzungsplan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das nachgeordnete Projektgenehmigungsverfahren gemäss §§ 15 ff. StraG geschaffen.

1.2 Zuständigkeiten

Kantonale Nutzungspläne Aufgrund von § 10 Abs. 1 PBG ist das vom Regierungsrat bezeichnete Departement befugt, Nutzungspläne mit den zugehörigen Vorschriften zu erlassen.

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

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

- verfahrensleitende Anordnungen trifft,
- umfassende Stellungnahmen einholt und
- für eine inhaltliche Abstimmung sorgt.

Nachgeordnete Projektierung und Ausführung Zuständig für die nachgeordnete Projektausarbeitung auf der Basis des bereits vorliegenden Vorprojekts, für die anschliessende 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 (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS).

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/Tiefbauamt bzw. die beauftragte bpp Ingenieure AG, Schwyz. |
| Behördliche und verwaltungsinterne Vernehmlassung | <ul style="list-style-type: none">• Unterbreitung zur Stellungnahme beim Gemeinderat Arth (§ 11 Abs. 1 PBG).• Verwaltungsinterne Mitwirkung durchführen. |
| Öffentliche Auflage | <ul style="list-style-type: none">• Öffentliche Auflage (30 Tage) unter Bekanntgabe im Amtsblatt (§ 11 Abs. 2 PBG). |
| Einsprachen | <ul style="list-style-type: none">• Schriftliche Einsprachemöglichkeit durch die betroffene Gemeinde und wer durch den Nutzungsplan in seinen Interessen berührt ist beim zuständigen Baudepartement (§ 11 Abs. 3 PBG).• Schriftliche Einsprachemöglichkeit durch <i>juristische Personen, die zum Zeitpunkt der Rechtmittleingabe ihren statuarischen Sitz nachweislich seit mindestens zehn Jahren im Kanton Schwyz haben, Zudem müssen sich diese statutengemäss zur Hauptsache dem Natur- und Heimatschutz oder verwandten, rein ideellen Zwecken widmen</i> (§ 11 Abs. 4 PBG). |
| Beschwerde | <ul style="list-style-type: none">• Gegen Einspracheentscheide sind die Rechtsmittel gemäss Verwaltungsrechtspflegegesetz vom 6. Juni 1974 (VRP, SRSZ 234.110) zulässig (§ 11 Abs. 3 PBG). |
| Erlass | <ul style="list-style-type: none">• Der Kantonale Nutzungsplan wird durch das zuständige Baudepartement erlassen (§ 10 Abs. 1 PBG, § 6 VVzPBG). |

1.4 Wirkung

Nutzungspläne sind für jedermann verbindlich (Art. 21 Abs. 1 Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700)).

Gemäss § 10 Abs. 3 PBG gehen kantonale Nutzungspläne den Nutzungsplänen der Gemeinden vor.

2. Ausgangslage

2.1 Werdegang der Projektidee

Ausgangslage Die Gemeinde Arth ist durch die Buslinie 60.621 (Arth-Goldau – Arth- Walchwil) mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Das Fahrplanangebot ist der Nachfrage und dem Potenzial angepasst. Im aktuellen Fahrplankonzept verkehren 33 Kurspaare zwischen Arth-Goldau Bahnhof und Arth Klostermatte, 13 Kurspaare verkehren bis nach Walchwil. Zwischen Arth-Goldau und Arth verkehren somit stündlich, je nach Verkehrszeit, zwei bis vier Busse pro Richtung. Ab 2021 wird auf der Gotthard-Achse das neue NEAT Bahnkonzept eingeführt. Am Bahnhof Arth-Goldau findet der Zugang zum attraktiven Bahnangebot für die ganze Region Innerschwyz statt. Zu diesem Zeitpunkt wird im Talkessel Schwyz ein neues Buskonzept eingeführt. Arth wird mit dem Bus direkt mit dem Kantonshauptort Schwyz verbunden. Gleichzeitig wird Arth optimal an den NEAT Bahnhof Arth-Goldau angeschlossen. Die Busverbindungen zwischen Arth und Walchwil entfallen.

Derzeit wenden die Linienbusse in Arth auf einer provisorisch eingerichteten Buswendeschleufe im Gebiet Klostermatt. Bis Ende 2020 kann diese mittels Nutzungsvereinbarung sicher betrieben werden. Die Vereinbarung kann im gegenseitigen Einvernehmen jeweils um ein Jahr verlängert werden, wodurch allerdings mittel- und langfristig eine sehr starke Eigentümerabhängigkeit besteht. Der dauerhafte Betrieb der Buswendeschleufe ist jedoch sowohl seitens des Grundeigentümers wie auch seitens des Kantons nicht vorgesehen.

Der Standort der derzeitigen Buswendeschleufe ist für die ÖV-Erschliessung der Gemeinde Arth nicht optimal. Aufgrund der dorfnahen Anordnung der Buswende, können die Gebiete Aazopf (Seebad), Chäppeli und Rufibergstrasse nicht erschlossen werden (Haltestellen Arth Aazopf, Chäppeli)

Die Standortwahl für die Buswendeschleufe ist durch zwei Fakten wesentlich geprägt. Das ÖV-Angebot muss für die Wohnquartiere gut erreichbar sein und gleichzeitig muss das Busangebot effizient und zuverlässig betrieben werden können.

Projektziele Die mit der Buswendeschleufe Arth Aazopf zu erreichenden Ziele sind:

- Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Korridor Arth – Arth-Goldau – Talkessel Schwyz.
- Optimale ÖV-Anbindung der Gemeinde Arth an den Bahnhof Arth-Goldau (Neat Knoten).
- Gute ÖV-Erschliessung aller wichtigen, publikumsintensiven Zonen sowie der Wohnquartiere im Gebiet Aazopf, Rufibergstrasse, Tafelstatt.
- Entlastung des Strassennetzes vom motorisierten Individualverkehr durch die Stärkung des öffentlichen Verkehrs

2.2 Variantenstudium / Projekt

- Varianten In Zusammenarbeit mit „BG Ingenieure und Berater AG“ prüfte das Tiefbauamt sieben verschiedene Varianten (inkl. zwei Untervarianten) für die Anordnung und Ausbildung einer Buswendeschleufe.
- Sämtliche Varianten wurden im Bereich Aazopf-Rufibergstrasse angesiedelt, da die angrenzenden Quartiere / Baugebiet ÖV-technisch zu erschliessen sind und da bei einer weiteren Verschiebung der Wendemöglichkeit in Richtung Walchwil die Fahrzeit zu lang würde, um den Fahrplan stabil betreiben zu können.
- Variantenentscheid Für den Variantenentscheid waren folgende Kriterien haupt-ausschlaggebend:
- Die Bushaltestelle Chäppeli soll erhalten bleiben, gemäss BehiG-Anforderungen ausgebaut und von den wendenden Bussen angefahren werden können. **Nur so können die angrenzenden Baugebiete Tafelstatt und Rufibergstrasse ÖV-technisch erschlossen werden.**
 - Die öffentlichen Interessen und Dienste der Gemeinde und der Unterallmeind Korporation müssen gewahrt bleiben (Parkierung für Seebad / Erhalt Lagerschuppen).
 - **Die Variante Nr. 6, seeseitige Buswendeschleufe mit Seeauskragung ist unter Berücksichtigung aller relevanten Aspekte die klar beste Lösung und soll dementsprechend umgesetzt werden.**
 - Sämtliche Varianten werden im technischen Bericht des Vorprojektes dargestellt. Ihre Defizite – welche beim Variantenentscheid ausschlaggebend waren – werden dort erläutert.
- Projektbeschrieb Die Buswendeschleufe wird seeseitig der Zugerstrasse (Hauptstrasse Nr. 25), gegenüber der Einmündung Rufibergstrasse angeordnet.
- Anders als bei einer Kreiselösung wird der Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse in keiner Weise beeinträchtigt. Auch die einwandfrei funktionierende Einmündung der Rufibergstrasse in die Zugerstrasse inkl. funktionierender Fussgängerführung wird nicht angetastet.
- Die Bushaltestellen Chäppeli können in beiden Fahrtrichtungen aufrechterhalten und behindertengerecht eingerichtet werden. Seeseitig muss dazu ein kurzes Trottoir als Warteraum für die ÖV-Kunden geschaffen werden. Zur Sicherheit für die Fussgänger wird eine Mittelschutzinsel erforderlich, damit die strassenquerenden Fussgänger nicht von überholenden Fahrzeugen überrollt werden.
- Diese Massnahmen haben eine seeseitige Aufweitung des Strassenraums zur Folge, welche einen Eingriff in den Gewässerraum bedeuten.
- Die seeseitige Bushaltestelle in Fahrtrichtung Arth – Goldau – Schwyz dient beinahe ausschliesslich als Buseinstiegstelle. Da das Potenzial für wartende Busspassagiere gross ist, ist auch das Bedürfnis nach einem vor Wind und Regen schützenden Unterstand vorhanden. Dieses Bedürfnis soll mit einem einfachen Buswartehäuschen abgedeckt werden.
- Die Buswendeschleufe – deren Geometrie durch die grossen Wendekreisradien der Linienbusse gegeben ist – benötigt viel Platz. Es ist nicht zu vermeiden, dass die Buswendeplatte ca. 3 Meter in den Seebereich hinein ragt. Um das Seeufer möglichst wenig zu beeinträchtigen und naturnah zu belassen, soll die Wendeplatte im Seebereich als Auskragung konzipiert werden.



Abb. 1: Ausschnitt Vorprojekt Buswendeschleufe Aazopf, Arth

Flankierende Massnahmen

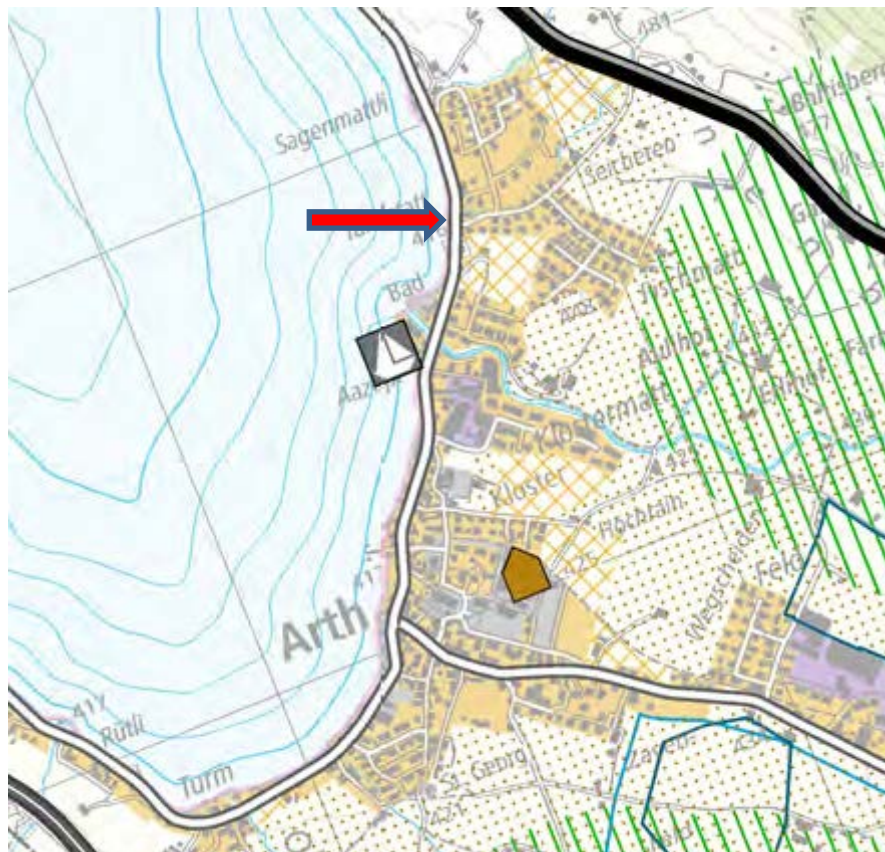
Durch den Bau der Buswendeschleufe und des seeseitigen Trottoirs, resp. Buswarteraums ergeben sich Eingriffe in den Gewässerbereich und ins Seeufer.

Das Seeufer wird heute durch eine niedrige Ufermauer gesäumt. Vereinzelt sind der Ufermauer zwecks naturnahen Gestaltung Steine vorgelagert.

Die Seeufergestaltung wird in Absprache mit dem Amt für Natur, Jagd und Fischerei erfolgen, um möglichst ein naturverträgliches Seeufer zu schaffen. So ist vorgesehen, die bestehende Ufermauer im Bereich der Wendeschleufe durch eine relativ flache, von der Wendepalte überdachten Natursteinböschung zu ersetzen. Dadurch wird ein neuer Lebensraum für diverse Lebewesen geschaffen.

2.3 Richtplan Kanton Schwyz (vom Regierungsrat erlassen am 8. März 2016)

Abb. 2
Ausschnitt Richtplan-
karte des Kantons
Schwyz, Teil Süd



Mit Beschluss Nr. 209 vom 8. März 2016 hat der Regierungsrat den überarbeiteten Richtplan erlassen.

Die Buswendeschleufe, resp. die Notwendigkeit einer Buswendemöglichkeit in Arth ist im kantonalen Richtplan nicht enthalten.

Die Buswendeschleufe Aazopf, Arth liegt im (gemäss Richtplan, Kapitel 12, bis Ende 2018 durch die Gemeinden festzulegenden) Raumbedarf der oberirdischen Gewässer. Die Festlegung der Gewässerräume für stehende Gewässer in der Gemeinde Arth ist bis dato noch in Bearbeitung und folglich noch nicht in Rechtskraft erwachsen.

Die Seeauskragung der Buswendeplatte ragt in den Zugersee, resp. nach Richtplan in ein stehendes Gewässer.

Ansonsten bietet die geplante Buswendeschleufe keine Konfliktpunkte mit dem kantonalen Richtplan.

2.4 Kommunale Grundlagen der Gemeinde Arth

Die raumplanerisch relevanten Informationen sind in folgenden Erlassen festgelegt:

a) Rechtskräftige kommunale Nutzungsplanung

- Zonenplan Siedlungsgebiet, genehmigt mit RRB Nr. 199/2011, zur Kenntnis genommen mit RRB Nr. 1141/2014
- Baureglement, genehmigt mit RRB Nr. 717/2008
- Erschliessungsplan, genehmigt mit RRB Nr. 378/2004

b) Kommunale Richtplanung

- Es existiert kein rechtskräftiger Richtplan für die Gemeinde Arth. Das letzte laufende Richtplanverfahren wurde vom Gemeinderat Arth mit Beschluss 198 vom 27. April 2015 abgebrochen und abgeschrieben.

2.5 Weitere Grundlagen

- Vorprojektdossier Buswendeschlaufe Aazopf, Arth, vom 25. März 2019, der bpp Ingenieure AG, Schwyz.

3. Umweltrelevante Aspekte der Planung

3.1 Umweltverträglichkeitsprüfung UVP

UVP-Pflicht Nach dem Anhang zur Vollzugsverordnung zum Einführungsgesetz zum Umweltschutzgesetz vom 3. Juli 2001 (VVzUSG, SRSZ 711.111) ist davon auszugehen, dass das Projekt der Buswendeschlaufe **nicht** UVP pflichtig ist.

3.2 Gewässerraum

Betroffene Gewässer Die geplante Buswendeschlaufe, die neue Haltekante der seeseitigen Bushaltestelle Chäppeli sowie das neue, seeseitige Trottoir (Buswarteraum) und das vorgesehene Buswartehäuschen liegen im Gewässerraum des Zugersees. Zusätzlich grenzt die geplante Buswendeschlaufe (inkl. der zugehörigen Nebenanlagen) nahe an den Gewässerraum des Steigenbachs.

Im Rahmen der kantonalen Nutzungsplanung können die Gewässerräume nach Art. 41a Gewässerschutzverordnung (GSchV) grundeigentümerverbindlich ausgedehnt werden.

Die Umsetzung erfolgt mittels einer definierten überlagernden Gewässerraumzone. Die Gewässerräume der Gemeinde Arth wurden bis dato nicht rechtskräftig verfügt. Die Festlegung der Gewässerräume für stehende und fliessende Gewässer erfolgt somit nach der Gewässerschutzverordnung, Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 4. Mai 2011.

Der Gewässerraum des Zugersees wird mit der Gewässerraumlinie im Abstand von 15.0 Meter zum Seeufer (Ufermauer) definiert. Der Gewässerraum des Steigenbachs wird mit der Gewässerraumlinie im Abstand von 8.00 Meter ab Bachmitte definiert.

Verordnungstext § 5 Gewässerraumzone ¹Die Gewässerraumzone wird anderen Zonen überlagert. Sie sichert den Gewässerraum nach Art. 36a Gewässerschutzgesetz (GSchG). Dieser ist erforderlich für die Gewährleistung der natürlichen Funktion der Gewässer, des Hochwasserschutzes und der Gewässernutzung.

²In der Gewässerraumzone dürfen nur Anlagen gemäss Art. 41c Abs. 1 der Gewässerschutzverordnung (GSchV) erstellt werden.

³Rechtmässig erstellte und bestimmungsgemäss nutzbare Anlagen im Gewässerraum sind in ihrem Bestand gemäss Art. 41c Abs. 2 GSchV grundsätzlich geschützt.

⁴Für die weitergehende Gestaltung und Bewirtschaftung des Gewässerraums gelten die Vorgaben gemäss Art. 41c Abs. 2 ff Gewässerschutzverordnung.

4. Strassenbauprogramm und Finanzierung

4.1 Strassenbauprogramm

Strassenbauprogramm Das Strassenbauprogramm 2018 - 2032 des Regierungsrates Schwyz umfasst auch die Realisierung der Buswendeschlaufe Aazopf, Arth.

Die Bauarbeiten sollen unmittelbar nach Vorliegen der Projektgenehmigung in Angriff genommen werden.

Projektbeschreibung Basierend auf dem technischen Bericht der bpp Ingenieure AG, Stand Vorprojekt, 25. März 2019, wird im Projektbeschreibung aufgeführt:

- Buswendeschlaufe Aazopf, Arth
- Projektstand: Vorprojekt
- Hauptelemente: seeauskragende Buswendeplatte; 2 behindertengerechte Fahrbahnhaltestellen für den öffentlichen Verkehr; Buswartehäuschen bei der seeseitigen Bushaltestelle, Fussgängerübergang über Hauptstrasse mit Mittelinsel.
- Verkehrsregime: Zwei Fahrstreifen, Betrieb im Gegenverkehr
- Länge Neubaustrecke: ca. 110 Meter
- Kosten (Kostengenauigkeit +/- 30 %): 1.8 Mio CHF
- Bauzeit: ca. 1/2 Jahr
- Umsetzung: voraussichtlich 2020

4.2 Finanzierung Buswendeschlaufe Aazopf, Arth

Finanzierung Beschluss Nr. 703 vom 12. September 2017 genehmigte der Regierungsrat das aktualisierte Strassenbauprogramm 2018–2032. Darin sind in diesem sowie in den kommenden Jahren die Mittel für dieses Projekt eingestellt. Diese gehen zulasten der Investitionsrechnung.

5. Perimeter und Erläuterungen zum verbindlichen Planinhalt

5.1 Projektperimeter

Der Perimeter der kantonalen Nutzungsplanung bezieht sich ausschliesslich auf den Bereich der Buswendeschleufe Arth. Der Projektperimeter wird begrenzt durch die äussere Umrandung der Wendeplatte einschliesslich der zugehörigen Nebenanlagen.

5.2 Verbindlicher Planinhalt

Als verbindlicher Planinhalt wird festgesetzt:

- **Verkehrszone**

Die Verkehrszone umfasst die vorgesehene Buswendeplatte inkl. Trottoir und Buswartehäuschen. Der Rest der seeanstossenden Parzelle verbleibt gemäss kommunalem Zonenplan in der öffentlichen Bauzone.

Die Umzonung des Kantonsstrassenraumes erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens der Gemeinde für die Umzonung der öffentlichen Strassenräume von der Zone „Übriges Gemeindegebiet“ in die Verkehrszone.

- **Gewässerraumzone für stehende Gewässer (überlagernd)**

Die überlagernde Gewässerraumzone sichert den Gewässerraum grundeigentümerverbindlich.

Die Buswendeschleufe inklusive Trottoir entlang der seeseitigen Bushaltekante und dem Buswartehäuschen liegen im Gewässerraum des Zugersees.

In Anlehnung an Art. 41 c Abs. 1 GSchV ist dies zulässig, da die Buswendeschleufe mit der Wendeplatte, den Bushaltstellen und dem Buswartehäuschen standortgebunden ist und im öffentlichen Interesse liegt.

Die Standortgebundenheit basiert auf folgenden Fakten:

- Die Buswendeschleufe und die Bushaltestelle gehören zur best. Kantonsstrasse.
- Das Buswartehäuschen gehört zur Haltestelle. Eine Verschiebung des Buswartehäuschens abseits der Haltestelle ist aus ÖV-betriebs-technischen Gründen nicht praktikabel.
- Durch eine Verschiebung der Buswendeschleufe in Richtung Arth könnten die Bushaltestellen „Chäppeli“ nicht angefahren werden und grosse Wohnbaugebiete wären dadurch nicht mehr ÖV-technisch erschlossen.
- Durch eine Verschiebung der Buswendeschleufe in Richtung Walchwil ist die Fahrplanstabilität nicht mehr gewährleistet.

- **Gewässerraumzone für fließende Gewässer (überlagernd)**

Die überlagernde Gewässerraumzone sichert den Gewässerraum grundeigentümerverbindlich.

Die Buswendeschleife inklusive Trottoir und Buswartehäuschen tangiert den Gewässerraum des Steigenbachs nicht. Zur Sicherung des Gewässerraums wird dieser im Bereich der neuen Buswendeschleife nach Art. 41a Gewässerschutzverordnung (GSchV) trotzdem grundeigentümerverbindlich ausgeschrieben.

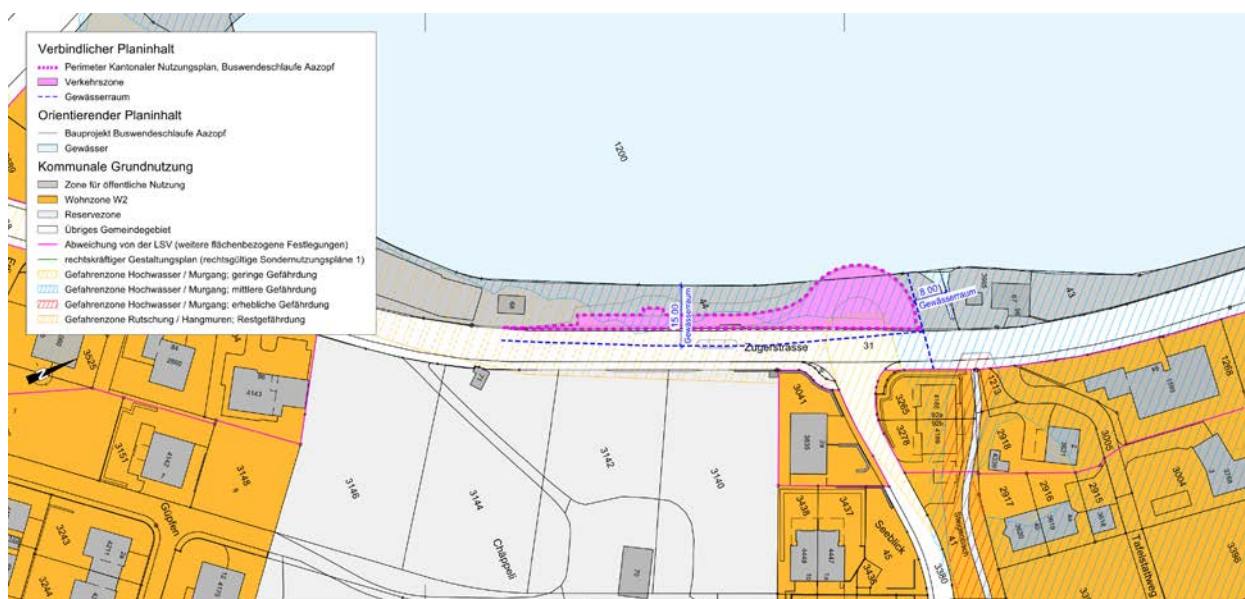


Abb. 3: Auszug aus Nutzungsplan: Verbindlicher Planinhalt