

Schwyz, 18. Oktober 2023

Kleine Anfrage KA 24/23: Südumfahrung Küssnacht 2 - Alternative Varianten prüfen?

Beantwortung

1. Wortlaut der Kleinen Anfrage

Am 18. September 2023 hat Kantonsrat Samuel Lütolf folgende Kleine Anfrage eingereicht:

«Vor drei Jahren wurde der erste Abschnitt der Südumfahrung Küssnacht feierlich eröffnet. Ursprünglich war die Planung für einen zweiten Abschnitt mit einem Tunnel zwischen Räbmatt und Breitfeld vorgesehen (SUK2).

Regierungs- und Bezirksrat haben nun am 5. September 2023 bzw. am 6. September 2023 aufgrund von gestiegenen Kosten den Abbruch der Projektierungsarbeiten verkündet.

In diesem Zusammenhang möchte ich dem Regierungsrat folgende Fragen stellen:

- 1. Der Regierungsrat prognostiziert die Baukosten für die SUK2 mit neu 321 Millionen Franken, statt wie ursprünglich geplant 194 Millionen Franken. In RRB Nr. 600/2023 wurde zwar erläutert, dass namentlich der Untergrund, die Bauteuerung und die Baurisiken zu den Mehrkosten führen. Darf ich Sie bitten, in der Antwort auszuweisen, welche konkreten Faktoren im Detail wie viel zu den entsprechenden Mehrkosten beigetragen haben?*
- 2. Warum hat die Regierung nicht intensiver nach alternativen Projektvarianten für eine Umfahrung der stark frequentierten Grepperstrasse (DTV 10'500) gesucht, bevor die Projektplanung abgebrochen wurde?*
- 3. Wäre es möglich, eine erneute Grundlagen-Beurteilung vorzunehmen, um bspw. im Rahmen eines Wettbewerbes, eines öffentlichen Prozesses oder Ähnlichem nach Ideen für die Realisierung einer Umfahrungs-Variante zu suchen, welche einen entsprechenden zu definierenden Kostenrahmen einhalten kann? Wenn nein, warum nicht?»*

2. Antwort des Baudepartements

2.1 Allgemeines

2.1.1 Projektentwicklung Südumfahrung Küssnacht

Für den Strassenverkehr in der Fahrbeziehung Meggen – Merlischachen – Küssnacht – Anschluss Autobahn N4 ist seit 1972 die Nordumfahrung Küssnacht in Betrieb. Für die Beziehung von und zu den Luzerner Seegemeinden Vitznau, Weggis und Greppen führte die Hauptstrasse weiterhin durch das historische Zentrum von Küssnacht. In den Jahren 1996/1997 wurde ein Projekt für eine Südumfahrung ausgearbeitet, woraufhin auch die entsprechenden Baulinien festgelegt wurden. Der im Jahr 1999 erstellte Zweckmässigkeitsbericht zeigte auf, dass die geplante Südumfahrung in Bezug auf die Nullvariante zwar bessere Nutzwerte aufweist, hinsichtlich der Verkehrsumlagerung jedoch nur eine geringe Wirkung erzielt. Aus diesem Grund haben sich der Bezirk Küssnacht und der Kanton Schwyz im Jahr 2002 entschlossen, im Rahmen einer Kreativphase eine andersgelagerte Umfahrung mit einer besseren Wirkung zu entwickeln. Daraus resultierte ein etappierbares Umfahrungssystem, mit dem in einem ersten Abschnitt der Ortskern von Küssnacht mit einer grossen Wirkung entlastet werden kann.

Nachdem die Stimmberechtigten des Bezirks Küssnacht im November 2007 den Verpflichtungskredit für die Planung des 1. Abschnitts der Südumfahrung knapp abgelehnt hatten, wurde im Juni 2008 eine Einzelinitiative angenommen, mit welcher ein Verpflichtungskredit von 4 Mio. Franken für die Planung beider Abschnitte der Südumfahrung gesprochen wurde.

In der Folge wurde für die beiden Abschnitte Ebnet – Räbmatt und Räbmatt – Breitfeld je ein separates Bauprojekt ausgearbeitet. Die Stimmberechtigten des Bezirks Küssnacht haben am 17. Juni 2012 den vom Bezirk zu tragenden Anteil am Baukredit für den Abschnitt 1 (Ebnet – Räbmatt) mit über 75 % Ja-Stimmen genehmigt, jenen für den Abschnitt 2 (Räbmatt – Breitfeld) jedoch knapp abgelehnt.

Am 11. September 2013 wurde im Bezirk Küssnacht die Pluralinitiative «Südumfahrung PLUS» eingereicht, gemäss welcher der Abschnitt 2 auf seiner ganzen Länge, vom Portal Räbmatt bis zum Portal Breitfeld, mit einer durchgehenden Tunnellösung realisiert werden soll. Nachdem die Stimmberechtigten des Bezirks Küssnacht diese Initiative am 9. Februar 2014 angenommen hatten, stimmten sie am 14. Juni 2015 auch dem entsprechenden Planungskredit und am 21. Mai 2017 dem Anteil des Bezirks Küssnacht von 116.5 Mio. Franken für die Realisierung zu.

2.1.2 Vorprojekt 2016

Der Bezirk Küssnacht erarbeitete zusammen mit den Initianten Südumfahrung PLUS und der beauftragten Ingenieurunternehmung zwischen Juni 2015 und Juni 2016 das Vorprojekt. Dieses stellte eine Überarbeitung des Vorprojekts der INGE Küssnacht aus den Jahren 2011 resp. 2013 («Südumfahrung Küssnacht – Abschnitt 2, Stützmauer und Lärmschutz Räbmatt») dar. Das Vorprojekt SUK SüdPLUS (Länge ca. 1.5 km) bestand aus einem tiefliegenden Tunnel (Länge 1125 m) mit gestreckter Linienführung zwischen Räbmatt und Breitfeld. Die offene Strecke wies eine Länge von 385 m auf. Als Fluchtwege ins Freie waren zwei Fluchtschächte in etwa den Drittelspunkten des Tunnels vorgesehen. Die Kosten wurden auf 194.0 Mio. Franken (Preisbasis 2016), inklusive offener Reserve von 15 % auf die Bauhaupt- und Baunebenarbeiten, geschätzt.

2.1.3 Vorprojekt 2019

Im Hinblick auf die Übernahme des Projektes durch den Kanton für die Weiterbearbeitung wurde im Auftrag des Bezirks das erforderliche, stufengerechte Sicherheitsaudit nachträglich durchgeführt. Hieraus ergab sich, dass mit Blick auf die zukünftige Entwicklung (Normierung, Stand der

Technik) bei der Tunnelsicherheit der Fluchtwegabstand reduziert resp. die Anzahl Fluchtwege von zwei auf drei erhöht werden sollen. In der Folge haben Bezirk und Kanton entschieden, einen Werkleitungskanal (WELK) zu planen und die drei Fluchtwege daran anzuschliessen.

Das Vorprojekt (2016) SUK SüdPLUS wurde als Basis für die Auflage des kantonalen Nutzungsplans überarbeitet. Der WELK war zu berücksichtigen und in das Vorprojekt zu integrieren. Weiter sollte mit der Erarbeitung des kantonalen Nutzungsplans die Linienführung der SUK SüdPLUS im Bereich Breitfeld angepasst werden, sodass weniger private Grundstücke innerhalb der Baulinien des zukünftigen Tunnelprojekts zu liegen kommen. Dadurch wurde der Tunnel Pfaffenhaut um 19 m länger. Schliesslich wurden der Knoten Breitfeld überarbeitet und dabei auch die Buswendeschleife Rotenhof integriert und zusätzliche Massnahmen für den Langsamverkehr projektiert.

2.1.4 Kostenüberprüfung

Aufgrund der Erkenntnisse beim Vortrieb des Tunnels «Burg» (Abschnitt 1) sowie im Hinblick auf die Projektübernahme durch den Kanton wurden die veranschlagten Kosten überprüft und die Kostenschätzung aktualisiert. Grundlage dafür bildeten zusätzliche Baugrunduntersuchungen. Insgesamt wurden 2021 neun Sondierbohrungen abgeteuft. Die Bohrtiefen betrugen zwischen 20 und 45 m.

Die beim Vortrieb des Tunnels «Burg» (SUK 1) gemachten Erfahrungen, welche einen ungünstigeren Baugrund ergaben als bei der Projektierung noch angenommen, flossen in die Beurteilung ein. Nach Vorliegen der Resultate der geologischen Sondierungen fand ein Erfahrungsaustausch zwischen den für die SUK 1 verantwortlichen Ingenieuren, dem Geologen und der Projektverfasserin SUK SüdPLUS statt.

2.2 Beantwortung der Fragen

2.2.1 Der Regierungsrat prognostiziert die Baukosten für die SUK2 mit neu 321 Millionen Franken, statt wie ursprünglich geplant 194 Millionen Franken. In RRB Nr. 600/2023 wurde zwar erläutert, dass namentlich der Untergrund, die Bauteuerung und die Baurisiken zu den Mehrkosten führen. Darf ich Sie bitten, in der Antwort auszuweisen, welche konkreten Faktoren im Detail wie viel zu den entsprechenden Mehrkosten beigetragen haben?

Bei der Auswertung und der Beurteilung des zweckmässigen Vortriebes sind die Erfahrungen des Tunnels «Burg» (Abschnitt 1) eingeflossen. Die Prognostizierbarkeit im stark heterogenen Baugrund mit den komplexen Grundwasserverhältnissen ist stark eingeschränkt. Es besteht ein erhebliches Gefährdungspotential infolge Sandlinsen, Ortsbruststabilität, Tagbruch und Setzungen. Der Vortrieb des Tunnels «Pfaffenhaut» (Abschnitt 2) würde ein äusserst aufwendiges Sicherungskonzept erfordern (doppelter Jettingschirm, Ortsbrustsicherung, vorausseilende Drainagen, lokale Sicherungsmassnahmen etc.).

Insgesamt resultieren gemäss der aktualisierten Kostenberechnung bzw. -prognose der Lombardi AG, Luzern, zusätzliche Kosten von rund 105.8 Mio. Franken, inkl. MWST von 7.7 %. In diesem Betrag sind die Bauhaupt- und Baunebenarbeiten sowie anteilmässig die Kosten für Honorare und Dienstleistungen enthalten. Die Kosten für den dritten Fluchtweg mit dem WELK sind mit ca. 6.3 Mio. Franken, inkl. 7.7 % MWST, enthalten. Die Anpassungen der Linienführung im Breitfeld und die Optimierungen beim Knoten Breitfeld (Langsamverkehr & Buswendeschleife) betragen ca. 3.7 Mio. Franken, inkl. 7.7 % MWST, der ausgewiesenen Mehrkosten. Sodann entfallen von den zusätzlichen Kosten von 105.8 Mio. Franken rund 6.1 Mio. Franken auf die Teuerung (aufgerechnet von April 2016 auf Oktober 2021).

Schliesslich werden 21.2 Mio. Franken als zusätzliche offene Reserven (15 % auf BH, BN, Ho & DL) ausgewiesen.

Im Ergebnis steigen die prognostizierten Kosten für die SUK2 damit von den ursprünglich geplanten 194 auf 321 Mio. Franken.

2.2.2 Warum hat die Regierung nicht intensiver nach alternativen Projektvarianten für eine Umfahrung der stark frequentierten Grepperstrasse (DTV 10'500) gesucht, bevor die Projektplanung abgebrochen wurde?

Im Jahr 2002 sind im Rahmen der Kreativphase sieben Lösungsvarianten mit unterschiedlichen Tunnelstrecken und verschiedenen Anknüpfungspunkten, deren technische Machbarkeit vorausgesetzt werden konnte, näher auf ihre Wirkung hin untersucht worden. Mittels einer Vergleichs- und einer Nutzwertanalyse sind diese Varianten unter Berücksichtigung eines 2 %-Verkehrswachstums pro Jahr bis 2025 mit dem Ist-Zustand verglichen worden. In beiden Analysen sind die Varianten «Kern» sowie «Mittel Kern» auf den Plätzen eins und zwei als beste Lösungsvorschläge bewertet worden. Die Variante «Kern» bildete die Grundlage für den Abschnitt 1, Ebnet – Rābmatt, und die Variante «Mittel-Kern» würde der verkehrlichen Wirkung des Abschnittes 2, Rābmatt – Breitfeld, entsprechen.

Mit Blick auf das umfassende Variantenstudium im Jahr 2002 erübrigte es sich nunmehr, weitere Linienführungen für den Abschnitt 2 zu prüfen. Zudem sind die Möglichkeiten zur alternativen Trassenführung deshalb beschränkt bzw. nicht auszumachen, weil der Anschluss an den Abschnitt 1 zwingend in der Rābmatt und jener an die Grepperstrasse im Breitfeld (Ende des Siedlungsgebietes) zu erfolgen haben. Eine realistische Variante (mit tieferen Kostenfolgen) gegenüber der bislang verfolgten Linienführung der SUK2 wurde denn auch von dritter Seite nicht ausgemacht.

Der Vollständigkeit halber bleibt an dieser Stelle in Erinnerung zu rufen, dass die vom Fragesteller angesprochene Grepperstrasse im kantonsweiten Vergleich der Hauptstrassen (lediglich) eine durchschnittliche verkehrliche Belastung aufweist. Vor diesem Hintergrund hat der Regierungsrat in seinem Beschluss zur Einstellung der Projektierungsarbeiten für die SUK2 (RRB Nr. 600/2023) die Ansicht vertreten, dass das massiv verteuerte Projekt auch den Grundsätzen der Haushaltsführung gemäss § 3 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 (FHG, SRSZ 144.110) sowie § 4 der Verordnung über den kantonalen Finanzhaushalt vom 9. Dezember 2015 (FHV, SRSZ 144.111) zuwiderläuft (vgl. dazu auch § 3 des Finanzhaushaltsgesetzes für die Bezirke und Gemeinden vom 30. Mai 2018 [FHG-BG, SRSZ 153.100] und § 3 der Finanzhaushaltsverordnung für die Bezirke und Gemeinden vom 25. Juni 2019 [FHV-BG, SRSZ 153.111]).

2.2.3 Wäre es möglich, eine erneute Grundlagen-Beurteilung vorzunehmen, um bspw. im Rahmen eines Wettbewerbes, eines öffentlichen Prozesses oder Ähnlichem nach Ideen für die Realisierung einer Umfahrungs-Variante zu suchen, welche einen entsprechenden zu definierenden Kostenrahmen einhalten kann? Wenn nein, warum nicht?»

Wie bereits ausgeführt, ist die horizontale Linienführung eines zweiten Abschnittes der Südumfahrung mit den Portalen in der Rābmatt und im Breitfeld im Wesentlichen definiert. Varianten wären somit nur mehr in der vertikalen, bspw. im Sinn des Projekts 2012, und geringfügig in der horizontalen Linienführung denkbar. Kernstück des Projektes aus dem Jahr 2012 war der 630 m lange Tunnel Pfaffenhaut von der Rābmatt bis zur Stadelmatt. Ab der Stadelmatt war bis zur Grepperstrasse eine offene Linienführung geplant. Östlich des Breitfeldes war zum Lärmschutz eine 100 m lange Eindeckung vorgesehen.

Abgesehen davon, dass auch das Projekt aus dem Jahr 2012, das damals auf etwa 150 Mio. Franken veranschlagt worden ist, mit Blick auf die angesprochenen schwierigen Baugrundverhältnisse und die inzwischen erfolgte allgemeine Bauteuerung nunmehr aller Voraussicht deutlich teurer zu stehen käme und demzufolge auch seine Wirtschaftlichkeit in Frage stünde, dürfte diese Projektvariante heute auch aus rechtlicher und vor allem politischer Sicht schwerlich umsetzbar sein. Bereits vor der Abstimmung im Juni 2012 formierte sich dagegen denn auch grosse Opposition, welche schliesslich eben dazu führte, dass dieses gemeinsame Projekt des Bezirks und des Kantons knapp abgelehnt wurde.

Was schliesslich die von der Arbeitsgruppe SüdPlus im Jahr 2013 für die Ausführung des zweiten Abschnitts in einer durchgehenden Tunnellösung ursprünglich vorgeschlagene Variante angeht, gilt es in Erinnerung zu rufen, dass die technische Machbarkeit des rund 590 m langen Tagbautunnels durch die Arbeitsgruppe SüdPlus nicht tief genug analysiert und deswegen auch die Kosten unterschätzt wurden. Zudem wurde beim Tunnel Räbmatt bis Pfaffenhaut (Länge 615 m) von einem standfesten Baugrund ausgegangen. Deswegen wurden auch die Kosten für den bergmännischen Ausbruch zu tief ermittelt. Diese Tatsache wird durch die Erkenntnisse aus den im Sommer 2021 durchgeführten geologischen Baugrunduntersuchungen und den gemachten Erfahrungen beim Ausbruch des Tunnels Burg (Abschnitt 1) bestätigt. Deswegen war auch die Annahme nicht zutreffend, dass mit der durchgehenden Tunnellösung ungefähr gleich hohe Baukosten wie für das im Juni 2012 abgelehnte Projekt resultieren. Insgesamt erwies sich diese Projektidee damit als unausgereift und war sowohl aus bautechnischer als auch finanzieller Sicht mit vielen ungelösten Fragen behaftet. An dieser Einschätzung hat sich bis heute nichts geändert. Aus diesen Gründen sowie als Folge davon, dass für die Erstellung des Tagbautunnels eine grossflächige temporäre Inanspruchnahme von Landwirtschaftsland erforderlich geworden wäre, wurde es so dann von der Arbeitsgruppe SüdPlus und dem Bezirk auch nicht mehr weiterverfolgt. Vielmehr wurde ab Juni 2015 das Projekt SUK SüdPlus erarbeitet, welches mit weiteren Anpassungen schliesslich in das Projekt 2022 mündete.

Mit den Projekten 2012 und 2022 (SUK SüdPlus aktualisiert) lagen zwei grundsätzlich machbare Varianten einer Südumfahrung von der Räbmatt zum Breitfeld vor, wobei erstere, wie bereits erwähnt, von den Küssnachter Stimmberechtigten abgelehnt wurde und sich auch heute kaum als mehrheitsfähig erweisen dürfte und für letztere der Planungsprozess jüngst aus Kostengründen abgebrochen werden musste. Weitere Projektvarianten zu entwickeln, erwiese sich nicht als zielführend und würde unnötig Ressourcen binden.

3. Zustellung

Fragesteller; Kantonsratspräsident; Fraktionspräsidenten; Mitglieder des Regierungsrates; Staatschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Beauftragter für Information und Kommunikation; Baudepartement; Bezirksrat Küssnacht; Medien.

Baudepartement des Kantons Schwyz

Der Vorsteher:

André Rügsegger, Landammann

Zustellung an die Medien: 19. Oktober 2023