

V-2 STRASSEN

V-2.1 Autobahnanschlüsse

Ausgangslage und Erläuterungen

Mit den Nationalstrassen A3 und A4 entlang der beiden Hauptsiedlungsachsen "Zürich- und Obersee" sowie "Küssnacht – Schwyz – Brunnen" bestehen hochwertige Verbindungen in die ausserkantonalen Wirtschaftszentren. Nur die Verbindung über die Axenstrasse in Richtung Süden weist Sanierungsbedarf auf, der durch die Realisierung von zwei neuen Tunnels behoben werden soll.

Der Kanton strebt mittel- bis langfristig eine Optimierung der Anschlüsse an die Nationalstrassen an. Die Kompetenz zur Planung und Realisierung von Autobahnanschlüssen liegt beim Bund.

Der Strassenverkehr stösst vor allem in den Nachfragespitzen im Arbeitspendlerverkehr sowie an Wochenenden im Einkaufs- bzw. im Freizeitverkehr an Kapazitätsgrenzen. Die Belastung wird in den nächsten Jahren noch weiter zunehmen (Siedlungswachstum, Pendler, Tagestourismus). Die Entlastung der Siedlungen vom Durchgangsverkehr verlangt eine optimale Kombination aller Strassenhierarchien. Dies wiederum ist nur möglich, wenn die Autobahnanschlüsse, inklusive Zubringer optimal angelegt und gestaltet sind.

Basierend auf den aktuellen Verkehrsbelastungen und unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens aufgrund der zu erwartenden Entwicklungen besteht Handlungsbedarf bei den Autobahnanschlüssen im Allgemeinen. Durch Umgestaltungen, Verlegungen und den Bau von alternativen Autobahnanschlusspunkten sollen die chronischen Überlastungen behoben, der Verkehrsfluss verbessert und die Sicherheit im Strassenverkehr erhöht werden. Zusätzlich können mithilfe dieser Massnahmen angrenzende Siedlungsgebiete (von Emissionen und dem Durchgangsverkehr) entlastet werden:

- Küssnacht: Zur Verbesserung des Verkehrsflusses und Erhöhung der Verkehrssicherheit sind beim Autobahnanschluss Küssnacht Umgestaltungen nötig. Die Ausführung der Umgestaltungsmassnahmen ist in der Zuständigkeit des ASTRA.
- Arth: Im Zusammenhang mit einer weiteren Siedlungsentwicklung in der Gemeinde Arth (südliches Zugerseeufer) und der Entlastung des teilweise überlasteten Autobahnanschlusses Küssnacht sowie der Zubringerstrecke zum Anschluss Goldau, plant das ASTRA den Ausbau des bestehenden Viertelanschlusses zu einem Halbanschluss.
- Seewen-Brunnen: Um die Leistungsfähigkeit der Haupt- und Verbindungsstrassen im Talkessel Schwyz (sowie des von diesen Achsen getragenen öffentlichen Verkehrs) im Bereich der Urmibergachse langfristig erhalten zu können, sind alternative Autobahnanschlusspunkte (z. B. "Mitte") zu prüfen.
- Brunnen-Nord: Im Hinblick auf die Eröffnung des Morschachertunnels muss die Gestaltung dieses Anschlusses grundsätzlich überprüft werden (Abstimmung mit neuer Axenstrasse und Mositunnel).
- Wollerau: Der heutige Autobahnanschluss liegt mitten im Siedlungsgebiet von Wollerau. Um das Siedlungsgebiet zu entlasten ist eine Verlegung zu prüfen.
- Schindellegi (Halten): Der Anschluss ist ein Halbanschluss aus/nach Richtung Chur. Der heutige Verkehr ist (teilweise) gezwungen, sich auf die Anschlüsse Pfäffikon und Wollerau auszurichten. Um den Verkehr rasch und direkt abzuleiten, auf dem übergeordneten Verkehrsnetz (Autobahn) zu kanalisieren und um Umwegfahrten und Immissionen in den Siedlungsgebieten (Durchgangsverkehr) zu vermeiden, ist der Halbanschluss zu einem Vollanschluss auszubauen.

- Pfäffikon: Der Autobahnanschluss ist an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit. In Spitzenstunden ist mit Rückstau auf die A3 in Richtung Zürich und Chur zu rechnen. Der Anschluss ist verkehrstechnisch zu sanieren. Damit sollen ein verbesserter Abfluss des Verkehrs ab der A3, eine Verbesserung der Durchlässigkeit für den öffentlichen Verkehr auf der Strecke Pfäffikon – Altendorf – Lachen sowie die Möglichkeit für eine Direktanbindung des Seedammcenters ermöglicht werden.
- Wangen-Ost: Zur Entlastung der Ortsdurchfahrten in der March und des Anschlusses Lachen braucht es mittelfristig einen weiteren Autobahnanschluss. Ein solcher ist in Wangen Ost zweckmässig. Er liegt damit ungefähr in der Mitte zwischen den bestehenden Anschlüssen Lachen und Reichenburg und kann die Siedlungsgebiete Wangen, Siebnen und Schübelbach optimal erschliessen.

Beschlüsse

Nr.	Objekt	Projektbeschreibung	Koordinationsstand
V-2.1-01	Küssnacht	Ausbau Anschluss	Festsetzung
V-2.1-02	Arth	Prüfung Ausbau Viertelanschluss zu Halbanschluss	Zwischenergebnis
V-2.1-03	Seewen-Brunnen	Prüfung eines neuen Autobahnanschlusses "Mitte" (Urmiberg)	Vororientierung
V-2.1-04	Brunnen-Nord	Umgestaltung Anschluss	Zwischenergebnis
V-2.1-05	Wollerau	Verlegung Anschluss A3 in das Gebiet Öltrotte (Gemeinde Freienbach)	Festsetzung
V-2.1-06	Schindellegi (Halten)	Ausbau Halbanschluss zu einem Vollanschluss	Festsetzung
V-2.1-07	Pfäffikon	Sanierung des Sekundärbereichs des Anschlusses	Zwischenergebnis
V-2.1-08	Wangen-Ost	Erstellung eines neuen Anschlusses	Zwischenergebnis

Massnahmen

- -

Grundlagen

- -

Koordination

Koordinationsstand: gemäss Einzelbeschlüssen

Federführung: ASTRA

Beteiligte: TBA; betroffene Gemeinden

V-2.2 Zubringer Autobahnanschlüsse

Geändert mit Richtplananpassung 2022

Ausgangslage und Erläuterungen

Ausbauvorhaben am Nationalstrassennetz (Autobahnen) bedingen in den meisten Fällen eine Überprüfung der jeweiligen Zubringerstrassen. Bei gewissen neuen, auszubauenden oder zu verlegenden Autobahnanschlüssen ist die Not- und Zweckmässigkeit eines neuen Zubringers zu evaluieren. Da die Zuständigkeit dazu beim Kanton liegt, werden diese Vorhaben von den Autobahnanschlüssen gesondert ausgewiesen.

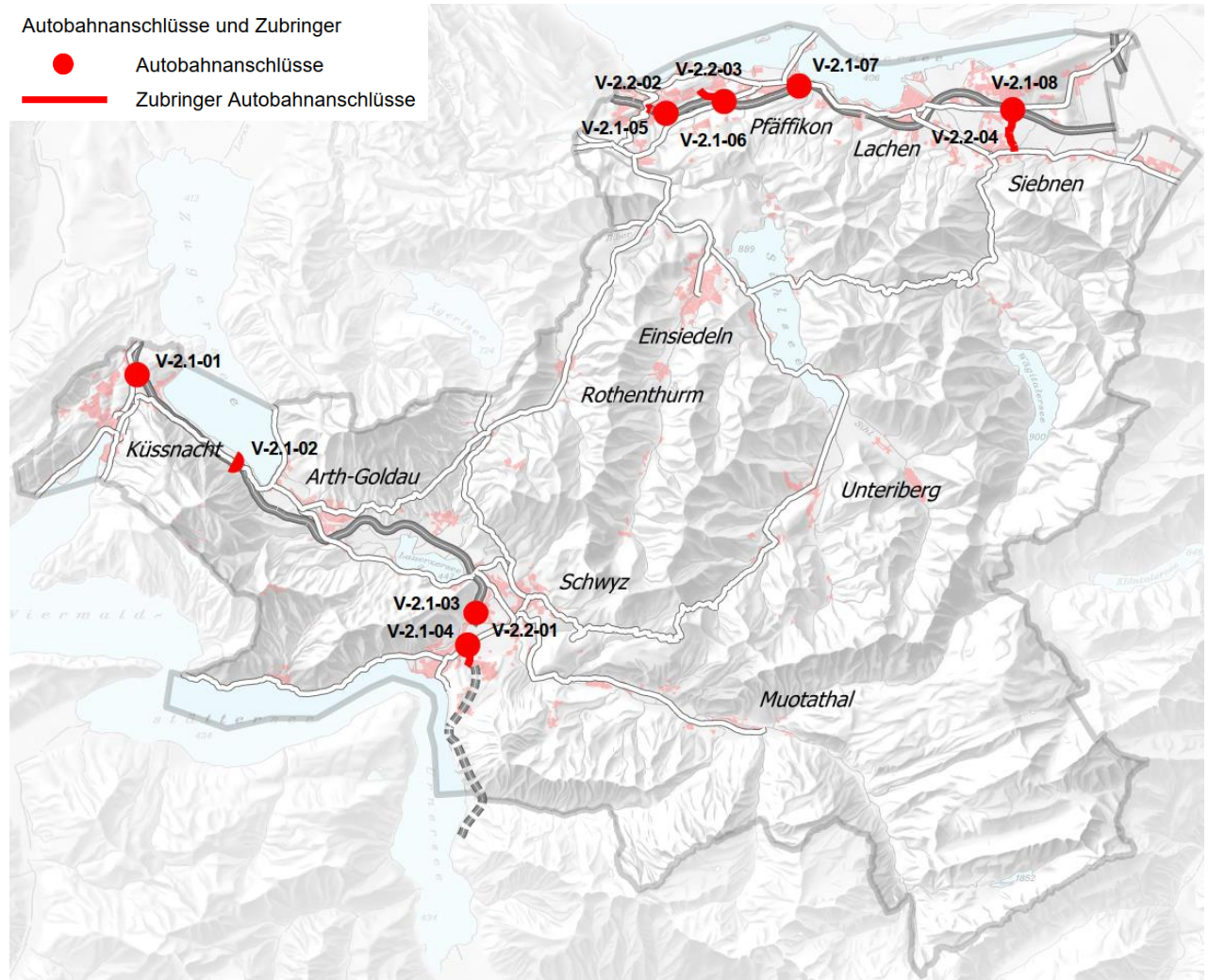
Basierend auf den vorgesehenen Vorhaben an den Autobahnanschlüssen besteht für folgende Zubringersysteme Handlungsbedarf:

- Seewen-Brunnen: Eine allfällige Realisierung eines neuen Autobahnanschlusses "Mitte" bedingt ein entsprechendes Zubringersystem. Ein solches muss noch von Grund auf geprüft werden.
- Wollerau: Mit der Verlegung des Autobahnanschlusses muss das heutige Zubringersystem angepasst werden. Dieses führt heute durch dichtes Siedlungsgebiet. Die Variante "Stegackerbrücke" wird in den Richtplan aufgenommen. Die Variante "Fällmistunnel" wird nicht mehr weiterverfolgt.
- Schindellegi (Halten): Mit dem Ausbau des Autobahnanschlusses soll auch das heutige Zubringersystem geändert werden. Dieses führt heute durch dichtes Siedlungsgebiet.
- Wangen-Ost: Die Erstellung eines neuen Autobahnanschlusses im Raum Wangen-Ost bedingt gleichzeitig eine zugehörige neue Zubringerstrasse von der Kantonsstrasse zwischen Siebnen und Schübelbach her.

Beschlüsse

Nr.	Objekt	Projektbeschreibung	Koordinationsstand
V-2.2-01	Seewen-Brunnen	Prüfung eines Zubringersystems zum geplanten neuen Autobahnanschluss.	Vororientierung
V-2.2-02	Wollerau	Erstellung neues Zubringersystem mit Stegackerbrücke zum verlegten Autobahnanschluss (inkl. der notwendigen flankierenden Massnahmen, z.B. Pfortnerung).	Festsetzung
V-2.2-03	Schindellegi (Halten)	Erstellung neues Zubringersystem ab Wilenstrasse (unterirdisch) zum geplanten Ausbau des Autobahnanschlusses (inkl. der notwendigen flankierenden Massnahmen, z.B. Umklassierung Schindellegistrasse).	Festsetzung
V-2.2-04	Wangen-Ost	Erstellung neues Zubringersystem (unterirdisch) zum geplanten neuen Autobahnanschluss und Prüfung von flankierenden Massnahmen.	Zwischenergebnis

Thematische Karte



Massnahmen

- -

Grundlagen

- Umweltverträglichkeitsprüfung für einen neuen Autobahnanschluss Wollerau ohne Fällmistunnel, 2016
- Vorprojekt Zubringer Halten, 2016
- Vertiefung Variantenstudien Autobahnanschluss Wangen-Ost, 2015

Koordination

Koordinationsstand: gemäss Einzelbeschlüssen

Federführung: TBA

Beteiligte: ASTRA; betroffene Gemeinden

V-2.3 Überörtliches Strassennetz

Geändert mit Richtplananpassung 2022

Ausgangslage und Erläuterungen

Das Hauptstrassennetz (Kantonsstrassen) verbindet die verschiedenen Teilregionen untereinander und erschliesst die jeweiligen Regionalzentren. Gemäss Strategie Wirtschaft und Wohnen (Stossrichtung B4) will der Kanton jene Kantonsstrassenprojekte realisieren, welche für die Ausschöpfung der Entwicklungspotenziale in den Teilräumen des Kantons von besonderer Bedeutung sind.

Der Strassenverkehr stösst vor allem in den Nachfragespitzen im Arbeitspendlerverkehr sowie an Wochenenden im Einkaufs- bzw. im Freizeitverkehr an Kapazitätsgrenzen. Dies gilt für den Regionalverkehr innerhalb verschiedener Teilräume wie für die überregionalen Verkehrsverbindungen in die umliegenden Zentren. Prekäre Verkehrsverhältnisse zeigen sich vor allem in den Regionen Höfe/March und Küssnacht. Betroffen sind sowohl der motorisierte Individualverkehr als auch der öffentliche Verkehr. Beim öffentlichen Verkehr kann dies zu Anschlussbrüchen führen. Die örtlichen Gegebenheiten, die finanziellen Rahmenbedingungen sowie die notwendige Zustimmung der Standortgemeinden erschweren jedoch die Realisierung mancher Kantonsstrassenprojekte und verlangen eine Konzentration auf punktuelle Massnahmen mit möglichst grosser Wirkung.

Handlungsbedarf besteht insbesondere in folgenden Fällen:

- Küssnacht Zugerstrasse: Um langfristig eine ausreichende Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrssystems im Raum Küssnacht zu gewährleisten, ist zu prüfen, ob die Zugerstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Küssnacht und der Verzweigung Luterbach ausgebaut werden muss.
- Küssnacht Südumfahrung Abschnitt 2: Das Dorf Küssnacht ist zunehmend durch den Durchgangsverkehr stark belastet. Zur Raumsicherung soll die Verlängerung der Umfahrungsstrasse im Richtplan vermerkt werden.
- Arth, Goldau: Gemäss der kommunalen Entwicklungsstrategie zum ESP-B Arth-Goldau muss für die Areale südlich des Bahnhofs die Groberschliessung angepasst werden. Es wurden verschiedene Varianten unter Mitarbeit des Kantons geprüft. Die Variante mit einer Verlängerung des Schuttweges mit Anschluss am Knoten Chräbelstrasse/Gotthardstrasse wurde als Vorzugsvariante gewählt.
- Ingenbohl-Brunnen: Für eine gute Erschliessung des Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebietes Brunnen-Nord wird ab dem Gätzli-Kreisel eine neue Zufahrt gebaut, mit der das Gebiet direkt erschlossen wird.
- Schwyz – Ibach, Neubau Muotabrücke inkl. flankierende Massnahmen: Das Arbeitsplatzgebiet zwischen Seewen und Ibach wird weiterentwickelt. Zu diesem Zweck sind eine Verbindung der Arbeitsplatzgebiete mit dem Kantonsstrassennetz und dazugehörige flankierende Massnahmen geplant.
- Schwyz – Seewen, BGK Bahnhofstrasse: Die Bahnhofstrasse ist die direkte Verbindung des Zentrums von Schwyz zur Autobahn und bereits heute in den Spitzenstunden stark belastet. Mit einer Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes kann der Verkehrsfluss auf der Bahnhofstrasse auch in Zukunft sichergestellt werden. Dabei wird die Situation auch für den Rad- und Fussverkehr verbessert und die Fahrplanstabilität des ÖV erhöht. Der Kantonsrat hat die Sanierung und den Ausbau der Hauptstrasse bewilligt.
- Brunnen Mositunnel: Im Hinblick auf die Eröffnung des Morschachertunnels müssen das nationale und kantonale Strassensystem entflechtet werden (Abstimmung mit neuer Axenstrasse und Mositunnel).

- Rothenthurm: Das Dorf Rothenthurm ist zunehmend durch den Durchgangsverkehr stark belastet. Zur Entlastung soll eine Umfahrungsstrasse erstellt werden. Zur Raumsicherung wird die Variante "Ost" im Richtplan vermerkt.
- Dritte Altmatt – Biberbrugg: Die H8 ist eine Hauptstrasse von überregionaler Bedeutung und stellt die Hauptverbindung zwischen den Autobahnen A4 und A3, und somit auch jene zwischen Ausser- und Innerschwyz sicher. Für die langfristige Sicherung dieser Verbindungsfunktion soll die H8 zwischen der Dritten Altmatt und Biberbrugg ausgebaut werden. Die Teilstrecke Dritte Altmatt Nord–Höli–Biberbrugg ist das letzte Stück, welches im Rahmen des regierungsrätlichen Strassenausbauprogrammes noch ausgebaut werden soll. Das Teilstück führt durch die Moorlandschaft Nr. 1 Rothenthurm von nationaler Bedeutung. Der Ausbau und die Verlegung der Strasse haben landschaftliche Auswirkungen und nehmen Moorflächen in Anspruch. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) stimmt dem Ausbauprojekt nur zu, wenn die Gesamtbilanz der ökologischen und landschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Moorlandschaft positiv ist bzw. wenn das Ausbauprojekt insgesamt zu ökologischen und landschaftlichen Verbesserungen in der Moorlandschaft führt. Dafür verlangt das BAFU ökologische Ausgleichsmassnahmen und den Ersatz der beanspruchten Moorflächen durch die Rückführung von Wiesland- zu Moorflächen im Verhältnis von mindestens 1 zu 2.5.
- Feusisberg – Schindellegi: In Schindellegi kommt es in Spitzenzeiten immer wieder zu Staus. Die Behebung dieses Engpasses ist zu prüfen. Die Entwicklung ist mit dem Anschluss Halten zu beachten.
- Pfäffikon - Churerstrasse: Im Zusammenhang mit der Siedlungsumstrukturierung im Raum Pfäffikon Ost werden eine Optimierung der Ortsdurchfahrt (Churerstrasse) und Busbevorzugungsmassnahmen angestrebt.
- Pfäffikon Ost: Im Zusammenhang mit der Siedlungsumstrukturierung im Raum Pfäffikon Ost soll auch das bestehende Hauptstrassennetz überprüft und angepasst werden.

Beschlüsse

Grundsätze

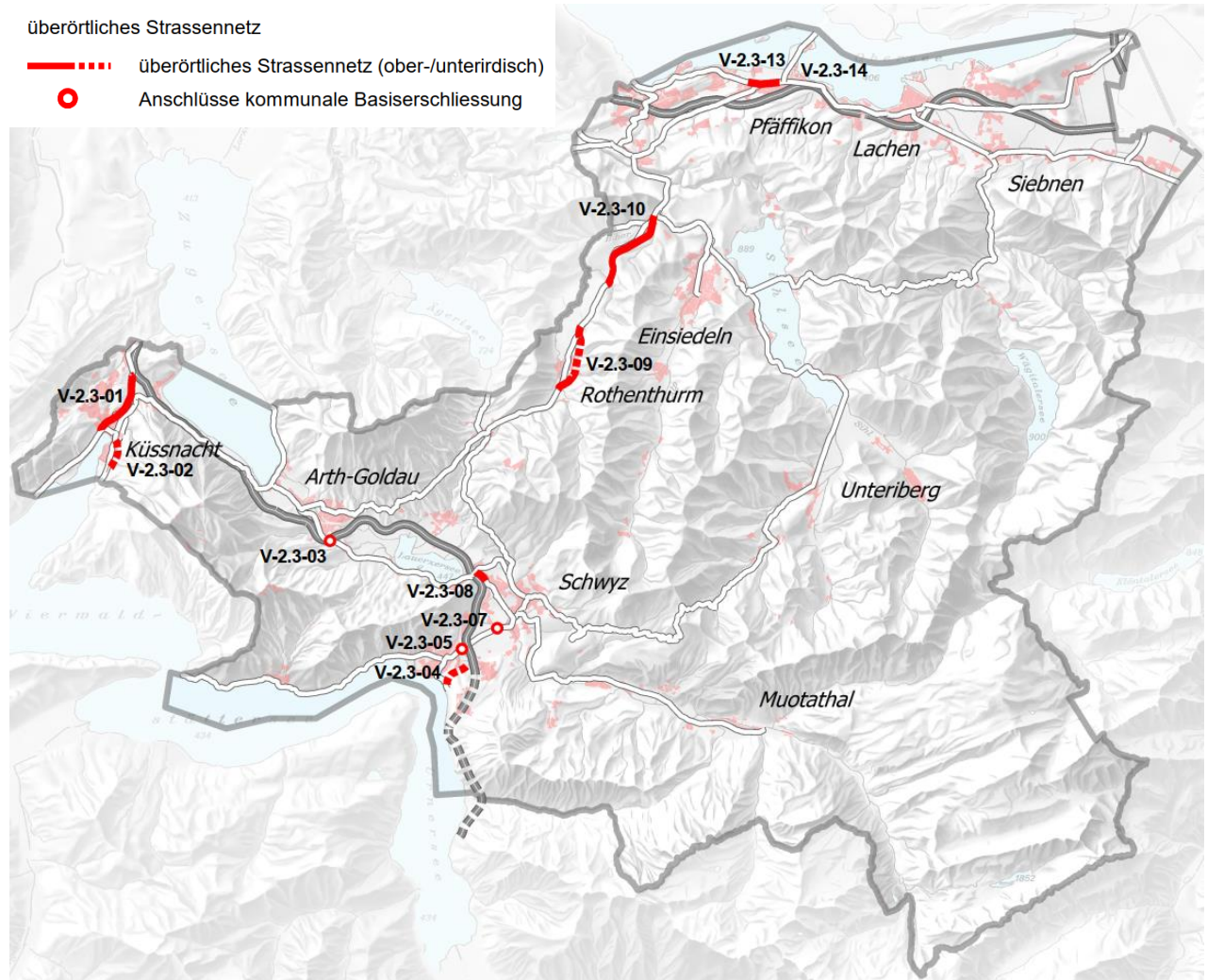
- a) Die Strasseninfrastruktur im Kanton Schwyz ist situationsgerecht zu gestalten.
- b) Bei der Behebung von Schwachstellen im Strassennetz sind Kosten und Nutzen der Massnahmen sorgfältig abzuwägen. Neben baulichen sind auch organisatorische Massnahmen einzubeziehen.
- c) Bei kapazitätsverändernden Neu-, Aus- oder Umbauten sind flankierende Massnahmen zur Sicherstellung der gewünschten Wirkung, wie auch zur Entlastung betroffener Netzelemente im Umfeld zu prüfen.
- d) Bei der aus Netzsicht gesamtheitlichen Planung sind allfällige Massnahmen zwischen den zuständigen Stellen abzustimmen. Dazu sind neben den National- und Kantonsstrassen auch die Bezirks- und Gemeindestrassen einzubinden.

Vorhaben

Folgende Vorhaben werden in den Richtplan aufgenommen:

Nr.	Objekt	Projektbeschreibung	Koordinationsstand
V-2.3-01	Küssnacht Zugerstrasse	Ausbau Zugerstrasse zwischen Autobahnanschluss Küssnacht und Verzweigung Luterbach (inkl. der notwendigen flankierenden Massnahmen). Berücksichtigung des Wildtierkorridors	Festsetzung
V-2.3-02	Küssnacht Südfahrt Abschnitt 2	Raumsicherung für eine allfällige Umfahrung (inkl. der notwendigen flankierenden Massnahmen).	Vororientierung
V-2.3-03	Arth, Goldau	Neubau Knoten Chräbelstrasse und Anbindung kommunale Basiserschliessung	Festsetzung
V-2.3-04	Brunnen Mositunnel	Entflechtung National- und Kantonsstrasse (Anschluss Mositunnel-Kantonsstrasse)	Festsetzung
V-2.3-05	Ingenbohl, Brunnen	Anschluss Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Brunnen-Nord über Gätzli-Kreisel Berücksichtigung Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung (SZ-06)	Festsetzung
V-2.3-07	Schwyz, Ibach	Neubau Muotabrücke und dazugehörige flankierende Massnahmen	Festsetzung
V-2.3-08	Schwyz, Seewen	BGK Bahnhofstrasse Schwyz-Seewen und Kapazitäten ESP Bahnhof Seewen-Schwyz	Festsetzung
V-2.3-09	Rothenthurm	Raumsicherung für eine allfällige Umfahrung (inkl. der notwendigen flankierenden Massnahmen). Berücksichtigung des Wildtierkorridors	Vororientierung
V-2.3-10	Feusisberg, Einsiedeln Rothenthurm (Dritte Alt- matt) - Biberbrugg	Strassenausbau / Neubau Berücksichtigung des Wildtierkorridors	Festsetzung
V-2.3-13	Freienbach Pfäffikon, Churerstrasse	Optimierung Churerstrasse mit Busbevorzugungsmassnahmen	Festsetzung
V-2.3-14	Freienbach Pfäffikon Ost	Umsetzung Strassensystem Pfäffikon Ost (gem. Testplanungsergebnisse)	Zwischenergebnis

Thematische Karte



Massnahmen

- -

Grundlagen

- Brunnen Mositunnel, RRB Nr. 528/2014 vom 13. Mai 2014.
- Regierungsrat Kanton Schwyz: Strassenbauprogramm 2022 - 2036, RRB Nr. 545/2021 vom 24. August 2021.

Koordination

Koordinationsstand: Festsetzung, resp. gemäss Einzelbeschlüssen falls explizit angegeben

Federführung: TBA

Beteiligte: ASTRA; Nachbarkantone; AöV; Gemeinden, Bezirke