

# Schweizerische Hauptstrassen

Str. Nr.

## 2b

Kanton

## SZ

Strassenzug

KUESSNACHT



KT. GRENZE SZ/LU

Teilstrecke

RÄBMATT



BREITFELD

km

Effektive Baulänge: 1.2 km

## Kantonaler Nutzungsplan

### Südumfahrung Küssnacht am Rigi Abschnitt 2

## Bericht

Auflageexemplar

Kant. Behörde:

Tiefbauamt  
Kanton Schwyz

Eingangsstempel:

Projektverfasser:

R+K Remund + Kuster Büro für Raumplanung AG

Remund + Kuster Büro für Raumplanung AG  
Churerstrasse 47 8808 Pfäffikon SZ  
Telefon 055 415 00 15 Telefax 055 415 00 16  
Email r+k@remund-kuster.ch  
Internet www.remund-kuster.ch

Projekt vom: 6. Mai 2011

Dokument Nr.: N\_20110506 272 - 63 / PH

Version:

1

---

## INHALTSVERZEICHNIS

---

<b>1</b>	<b>Organisation und Ablauf der Planung .....</b>	<b>3</b>
1.1	Pflicht zur Nutzungsplanung .....	3
1.2	Zuständigkeiten.....	3
1.3	Verfahren der kantonalen Nutzungsplanung .....	4
<b>2</b>	<b>Ausgangslage .....</b>	<b>5</b>
2.1	Rahmenbedingungen .....	5
2.1.1	Bisherige Entwicklung.....	5
2.1.2	Das Konzept der Südumfahrung .....	6
2.2	Vorprojekt für die Südumfahrung Abschnitt 2.....	7
2.3	Weitere Grundlagen und Randbedingungen.....	8
<b>3</b>	<b>Strassenbauprogramm und Finanzierung .....</b>	<b>9</b>
3.1	Strassenbauprogramm .....	9
3.2	Finanzierung.....	9
<b>4</b>	<b>Verkehrs- und umweltrelevante Aspekte der Planung.....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Perimeter und Erläuterung zum verbindlichen Planinhalt.....</b>	<b>11</b>
5.1	Situation Nutzungsplan .....	11
5.2	Verbindlicher Planinhalt des Nutzungsplans .....	12

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 (§ 13 Abs. 1 StrV i.V.m., §§ 10 ff. des kantonalen Planungs- und Baugesetzes, PBG vom 14. Mai 1987, SRSZ 400.100).

### 1.2 Zuständigkeiten

Baudepartement für Erlass zuständig 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) ist das Baudepartement zuständig für den Erlass von kantonalen Nutzungsplänen gemäss Strassengesetzgebung.

Baudepartement für Verfahren und Koordination zuständig Aufgrund von § 7 VVzPBG gilt betreffend Verfahren und Koordination: Das nach § 6 VVzPBG zuständige Departement 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 2 der Südumfahrung wurde vom Tiefbauamt ein Vorprojekt ausgearbeitet mit Stand vom 6. Mai 2011.

### 1.3 Verfahren der kantonalen Nutzungsplanung

Das Verfahren der kantonalen Nutzungsplanung sieht wie folgt aus:

- |                     |  |
|---------------------|--|
| Entwurf             | <ul style="list-style-type: none"><li>• Erarbeiten des Entwurfs zum kantonalen Nutzungsplan durch das Baudepartement bzw. die zuständige Stelle.</li></ul>   |
| Stellungnahme       | <ul style="list-style-type: none"><li>• Einholung Stellungnahme des Bezirksrates Küssnacht (§ 11 Abs. 1 PBG).</li></ul>  |
| Öffentliche Auflage | <ul style="list-style-type: none"><li>• Öffentliche Auflage (30 Tage) unter Bekanntgabe im Amtsblatt (§ 11 Abs. 2 PBG).</li></ul>  |
| Einsprache          | <ul style="list-style-type: none"><li>• Einsprachenmöglichkeit durch Bezirk und wer durch den Nutzungsplan in seinen Interessen berührt ist, beim Baudepartement. (§ 11 Abs. 3 PBG).</li><li>• 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).</li></ul> |
| Beschwerde          | <ul style="list-style-type: none"><li>• Gegen Einspracheentscheide sind die Rechtsmittel gemäss Verordnung über die Verwaltungsrechtspflege zulässig (§ 11 Abs. 3 PBG).</li></ul>  |
| Erlass              | <ul style="list-style-type: none"><li>• Der kantonale Nutzungsplan wird durch das zuständige Baudepartement erlassen (§ 10 Abs. 1 PBG, § 6 Abs. 2 VVzPBG).</li></ul>   |

## 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 vom touristischen Verkehr überlagert. Die negativen Auswirkungen auf die Lebens- und Wohnqualität sowie die Verkehrssicherheit sind offenkundig. Der Kreisel am Hauptplatz und die Zugstrasse Richtung A4 sind in den Spitzenstunden regelmässig überlastet. Daher erachten sowohl der Bezirk Küssnacht als auch der Kanton Schwyz eine nachhaltige Verkehrsentslastung, welche gleichzeitig die Erreichbarkeit von Küssnacht als regionales Wohn- und Geschäftszentrum sicherstellt, 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 einer Südumfahrung eine substantielle Verbesserung der Nutzwerte erreicht wird.

Das Vorprojekt für die Dorfkernumfahrung (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, welche die Projektierung und den Bau der gesamten Südumfahrung (Ebnet-Breitfeld) verlangte. Um zur Einzelinitiative Stellung nehmen zu können, liess der Bezirksrat in einer Vergleichswertanalyse verschiedene 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 und Zentrum) vor, um die Fahrweise zu beschleunigen und die 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 Ebnet - Breitfeld 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 die Abschnitte 1 (Ebnet - Räbmatt) und 2 (Räbmatt - Breitfeld) ein gestaffelter Zeitplan gewählt.

Das Vorprojekt für den Abschnitt 1 wurde im Herbst 2009 fertig gestellt und der

kantonale Nutzungsplan dazu am 5. Februar 2010 öffentlich aufgelegt. Die Inkraftsetzung durch den Vorsteher des Baudepartements soll im Sommer 2011 erfolgen. Zurzeit wird das Bauprojekt für den Abschnitt 1 erarbeitet.

Für den Abschnitt 2 wurde im Jahre 2009 eine vertiefte Machbarkeitsstudie erstellt. Das Vorprojekt wurde im Herbst und Winter 2010/11 erarbeitet. Nun wird der kantonale Nutzungsplan öffentlich aufgelegt, um die raumplanerische Voraussetzungen für die Realisierung zu legen. Gleichzeitig beginnen die Projektierungsarbeiten für das Bauprojekt für den Abschnitt 2.

Der Baukredit für beide Abschnitte soll im Frühling 2012 dem Stimmvolk des Bezirks vorgelegt werden. Bei Annahme der Baukredite durch Bezirk und Kanton ist der Baubeginn des ersten Abschnittes der Südumfahrung Küssnacht ab dem Jahre 2014 vorgesehen. Dafür wird mit einer Bauzeit von fünf Jahren gerechnet. Die Realisierung des zweiten Abschnittes kann frühestens nach der Inbetriebnahme des ersten Abschnittes erfolgen.

### 2.1.2 Das Konzept der Südumfahrung

Die Südumfahrung Küssnacht am Rigi ist Teil des schweizerischen Hauptstrassennetzes:

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

Die Aufteilung des Verkehrs in Küssnacht am Rigi auf Binnen-, Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehr wird mit dem aktualisierten Verkehrsmodells 2011 noch dieses Jahr bestimmt.

Ziel 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 von der A4 wird mit dem Zwischenanschluss-„Nord“ (Abschnitt 1) sichergestellt.

## 2.2 Vorprojekt für die Südumfahrung Abschnitt 2

Für den Abschnitt 2 der Südumfahrung besteht ein Vorprojekt vom 6. Mai 2011.

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

Der Abschnitt 2 der Südumfahrung Küssnacht schliesst im Bereich Räbmatt mit einem Kreisel an das Trassee des Abschnitts 1 der Südumfahrung an. Die Grepperstrasse und der Bergweg werden ebenfalls mit einem Kreisel ans bestehende Strassennetz angeschlossen. Nach einer kurzen, offen geführten Anschlussstrecke verläuft die Umfahrungsstrasse auf ca. 605 m in einem Tunnel. Mit 7.5% Steigung unterquert der Tunnel den Bergweg und den Dürrenbach. Das südliche Portal liegt unmittelbar nach der Unterquerung des Chlösterliweges im Gebiet „Stadelmatt“.

Nach dem Tunnelportal führt die Umfahrung in relativ gestreckter Linienführung zunächst in einer Steigung bis zum Kulminationspunkt bei der Überquerung Schickerbach. Das Trassee liegt nördlich der 30 m langen Brücke auf einer Anschüttung. Entlang des Schickerbaches liegt das Trassee im Einschnitt über der Bachsohle.

Mit einem leichten Radius senkt sich das Trassee mit einem Gefälle von 7.5% bis zum nördlich des Hofes „Chli Breitfeld“ liegenden T- Knotenanschluss mit der bestehenden Grepperstrasse. Die Linienführung liegt bergseits des Quartiers Breitfeld.

Der Tunnel des Abschnitts 2 ist ca. 605 m lang, davon werden ca. 505 m bergmännisch, die restlichen 100 m im Tagbau erstellt. Die vertikale Linienführung des Tunnels wird bestimmt durch den Anschlusspunkt in der Räbmatt, die Unterquerung des Bergweges und des Dürrenbaches sowie der Überquerung des Schickerbaches. Aus diesen vertikalen Randbedingungen resultiert ein maximales Längsgefälle von 7.5% im Tunnel. Die beiden Fluchtwege sind bei den Doppelpunkten, auf der Westseite des Tunnels angeordnet. Ab dem Tunnel führt jeweils ein ca. 8 m langer Fluchtstollen zum vertikalen Fluchtschacht. Ab dem Fluchtstollen führt der Ausgang via Wendeltreppe an die Oberfläche und ins Freie.

## 2.3 Weitere Grundlagen und Randbedingungen

Die Südumfahrung Küssnacht am Rigi hat durch das Trasse sowie durch die Verkehrsemmissionen Auswirkungen sowohl auf die Bau- wie auch die Landwirtschaftszonen. Nach dem Tunnelportal Pfaffenhaut soll die Südumfahrung in Richtung Südosten die Siedlungsgrenze bilden.

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

- Kommunaler 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

**Strassenbauprogramm** Im Strassenbauprogramm 2011 - 2025 des Regierungsrates Schwyz ist die Realisierung des Abschnitts 2 der Südumfahrung Küssnacht noch nicht enthalten. Für die Durchführung des Verfahrens der kantonalen Nutzungsplanung ist dies auch nicht erforderlich.

Zur Vorbereitung des nächsten Strassenbauprogramms (Aktualisierung 2011) wird mit einem neuen Instrumentarium auf der Basis des Durchfahrtswiderstandes und der Trennwirkung der Bedarf an künftigen Umfahrungen aufgezeigt.

**Richtplan** Der Abschnitt 2 der Südumfahrung ist im kommunalen Richtplan enthalten. Im Bereich der offenen Linienführung (Stadelmatt bis Breitfeld) bildet die Südumfahrung die Siedlungsbegrenzung. Bei der nächsten Überarbeitung des kommunalen Richtplanes werden die entsprechenden Anpassungen vorgenommen.

**Projektbeschreibung** Im Projektbeschreibung wird ausgeführt:

- Neue Hauptstrasse
- Massnahme: Südumfahrung mit flankierenden Massnahmen im Ortszentrum
- Projektstand: Vorprojekt
- Finanzbedarf ab 2015: CHF 120 Mio.
- Baubeginn frühestens ab 2020, beziehungsweise gemäss Strassenbauprogramm 2012 - 2026

#### 3.2 Finanzierung

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

Die Verhandlungen zwischen dem Bezirksrat Küssnacht und dem Baudepartment betreffend Kostenteiler für den Abschnitt 2 der Südumfahrung werden im Frühling 2011 aufgenommen.

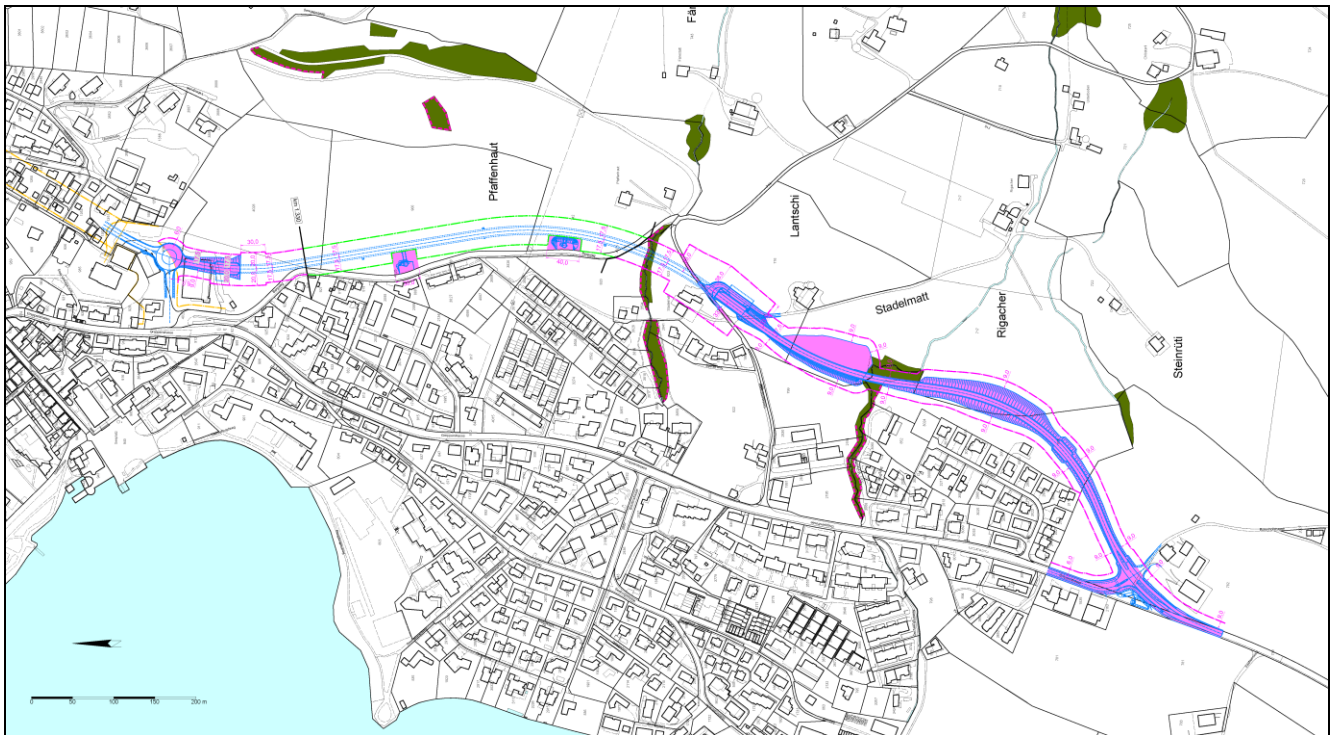
#### **4 VERKEHRS- UND UMWELTRELEVANTE ASPEKTE DER PLANUNG**

Für das Vorprojekt liegt eine Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit mit Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung vor.

Verkehrsrelevante Umweltbereiche werden basierend auf dem aktualisierten Verkehrsmodell 2011 untersucht.

## 5 PERIMETER UND ERLÄUTERUNG ZUM VERBINDLICHEN PLANINHALT

### 5.1 Situation Nutzungsplan



## 5.2 Verbindlicher Planinhalt des Nutzungsplans

Als verbindlicher Planinhalt wird festgesetzt:

- **Verkehrszone A**

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

Das Areal der Verkehrszone A wird in der Regel in das Eigentum des Kantons überführt, soweit es von der Strasse beansprucht wird und noch nicht im Kantonsbesitz ist.

- **Baulinien für Bauten und Anlagen**

In der kantonalen Nutzungsplanung werden zwei Arten von Baulinien unterschieden:

- Baulinie I
- Baulinie II

Die Baulinienbereiche sind reserviert für:

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

Mit den Baulinien I und II 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 Baulinie II 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 Quartiererschliessung zu lösen sind, werden sie in den Baulinienbereich miteinbezogen. Ausserhalb der Bauzone wird für solche Anpassungen nur im engeren Bereich bei topografisch schwierigen Verhältnissen eine Baulinie ausgetrennt.

Beilage: Plan „Raumplanerische Randbedingungen“ (Planungsgrundlage)

