

Brunnen, 26. November 2018

Sicherheit des Langsamverkehrs im Strassenverkehr gegenüber dem Wildtierschutz

Beantwortung KA 14/18

1. Wortlaut der Kleinen Anfrage

Am 26. Oktober 2018 haben Kantonsrätin Bernadette Wasescha und Kantonsrat Matthias Ulrich folgende Kleine Anfrage eingereicht:

„Mit der Realisierung der „Calendaria Spange“ im Raum Hohle Gasse wurde die verkürzte Anbindung der Kantonsstrasse Immensee – Küssnacht, über die Zugerstrasse, an den Autobahnzubringer A4, umgesetzt. Auf Grund der Vorgaben zur Umsetzung des nationalen Wildtierkorridors im selben Raum wurde eine entsprechend ausgefallene Strassenführung gewählt.

Bereits vor der Realisierung wurde von verschiedenen Stellen darauf hingewiesen, dass durch diese Streckenführung eine neue Gefährdungssituation für den Langsamverkehr, insbesondere für den Oberstufenschulweg Immensee – Küssnacht, entstehen werde.

Da die Verkehrssituation an dieser Kreuzung von den verantwortlichen Stellen als nicht zufriedenstellend beurteilt wurde, arbeitet man vorübergehend (bis zur Eröffnung der Südumfahrung) mit einer Lichtsignalanlage. Diese soll eine geregelte und sichere Verkehrsführung auch während den Stosszeiten ermöglichen. Leider verbessert diese Lichtsignalanlage die Situation für den Langsamverkehr in keiner Weise. Da vor allem die Schüler auf ihrem Schulweg von Immensee nach Küssnacht dieser latenten Gefahr über den Fussweg der Hohlen Gasse auszuweichen versuchen, hat die Polizei begonnen diese Schüler zu verwarnen, mit Bussenandrohungen. Deshalb sind wir dem Schwyzer Regierungsrat für die Beantwortung der folgenden Fragen dankbar:

- 1. Wie wurde im Projektrahmen dieser neu gestalteten Verkehrsführung der Langsamverkehr/Schulweg berücksichtigt und beurteilt?*
- 2. Welche Alternativen für diesen Langsamverkehr/Schulweg wurden geprüft und mit welchen Ergebnissen?*
- 3. Könnte sich die Regierung vorstellen eine alternative Routenführung zu prüfen und zu realisieren um die aktuelle Gefährdungssituation zu beseitigen bevor ein Schaden entsteht?*

Wir danken dem Regierungsrat für die Beantwortung der Fragen.“

2. Antwort des Baudepartements

2.1 Allgemeines

Das ursprüngliche Projekt „Verbindung Zuger- / Artherstrasse, Küssnacht“ inklusive Umweltverträglichkeit wurde im Juni 2012 öffentlich aufgelegt und im Januar 2014 vom Regierungsrat genehmigt. Im April 2014 erfolgte der Kantonsratsbeschluss zum Verpflichtungskredit für die Südumfahrung Küssnacht, Abschnitt Ebnet – Rämatt, inklusive Verbindung Zuger- / Artherstrasse und SABA Giessenbach.

Die Verbindung Zuger- / Artherstrasse liegt innerhalb des Wildtierkorridors von überregionaler Bedeutung SZ4. Das im Jahre 2014 bewilligte Projekt sah damals keine Massnahmen zugunsten einer verbesserten Vernetzungssituation für Wildtiere vor, respektive wurden diese vorerst zurückgestellt. Es sollte zugewartet werden, um später Massnahmen in einer Gesamtlösung, im Rahmen des Ausbaus der Zugerstrasse Süd, umzusetzen. Da keine Massnahmen für Wildtiere vorgesehen waren, reichten die Umweltverbände Einsprache dagegen ein. Die Einsprache wurde abgewiesen und das Projekt inkl. Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) bewilligt.

Gleichzeitig veränderte sich jedoch die Ausgangslage, indem die ursprünglich geplante Einzonung im Gebiet Teufrüti entfiel. In einer Vereinbarung zwischen Kanton und Umweltorganisationen wurde sodann im Frühjahr 2014 festgelegt, dass mögliche Massnahmen zur Sanierung des Wildtierkorridors erneut durch einen Fachexperten abgeklärt werden sollen und die notwendigen Massnahmen spätestens mit dem Ausbau der Zugerstrasse Süd umzusetzen seien.

Aufgrund der Resultate dieser Abklärungen entschied das Tiefbauamt, Massnahmen zugunsten des Wildtierkorridors im Projektperimeter der Verbindung Zuger- / Artherstrasse vorzuziehen, einerseits um Synergien zu nutzen und andererseits um zukünftig Kosten zu sparen. Aufgrund der veränderten Randbedingungen konnte die Linienführung des Anschlusses der Artherstrasse zur Siedlung Teufrüti verlegt und somit möglichst viel Platz zugunsten des Wildtierkorridors geschaffen werden. Dies waren die Grundlagen für die Projektänderung.

Das realisierte Bauvorhaben wurde auf Grundlage der Projektänderung, welche am 28. August 2015 öffentlich aufgelegt und am 9. Dezember 2015 vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 1174 genehmigt wurde, umgesetzt.

Im Rahmen der Projektänderung wurde der Linksabbieger ca. 60 m in westliche Richtung verschoben. Entsprechend verschob sich die Aufweitung infolge Leitinseln auf der Verbindung Zuger- / Artherstrasse. Die Verschiebung des Anschlusses hatte keinen Einfluss auf das Verkehrsmodell. Im Grundsatz blieben die Verkehrsströme analog dem ursprünglich genehmigten Projekt.

Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf der Verbindungsstrasse beträgt 60 km/h. Im Rahmen der Übernahme der Artherstrasse durch den Bezirk Küssnacht (nach Vollendung der Südumfahrung) wird die signalisierte Höchstgeschwindigkeit ab Knoten Anschluss Verbindung Zuger- / Artherstrasse in Richtung Küssnacht auf 50 km/h reduziert.

Die Langsamverkehrsführung auf der Verbindung Zuger- / Artherstrasse ist Teil des Langsamverkehrskonzepts der Zugerstrasse. Es berücksichtigt den Endzustand (Realisierung aller Massnahmen) ebenso wie die Bauzustände. Infolge der Projektänderung bleiben für den Fussgänger die vorhandenen Wegebeziehungen im Grundsatz erhalten. Die Verbindung Immensee – Küssnacht entlang der Fahrbahn ist gewährleistet.

Wie bereits beim ursprünglich bewilligten Projekt ist für den Radverkehr auf der Verbindungsstrasse, ab dem Kreisel in Richtung Hohle Gasse, bergwärts ein Radfahrstreifen markiert. Ab dem Knoten Artherstrasse in Richtung Kreisel Frohsinn wurde bewusst kein Radstreifen markiert; die Durchfahrt ist jedoch möglich. Der Zusammenschluss mit dem bestehenden Radstreifen auf der Zugerstrasse ist

gewährleistet. Nach Realisierung des 4-Spur-Ausbaus der Zugerstrasse ist die Zufahrt für Radfahrer ab der Artherstrasse nur noch bis zur Landi möglich. Das Radfahrerkonzept sieht dann eine Verbindung der Zuger- / Artherstrasse via Sportanlage Luterbach und Unterführung Frohsinn an den kombinierten Rad- / Gehweg vor. Im Rahmen der Projektänderung wurde an diesem Konzept festgehalten.

Der Radfahrende von Immensee in Richtung Küssnacht wird bis in den Knotenbereich mit einem 1.25 m breiten Radstreifen geführt. Kurz vor dem Knoten wird der Radstreifen aufgelöst und die Fahrbahn verengt. Dies verhindert, dass Radfahrende im Knotenbereich überholt werden können, resp. das Linksabbiegen einfacher wird. Diese Massnahme bewirkt zudem, dass das Tempo markant gesenkt wird und die Radfahrenden sicher auf die Linksabbiegespur einfahren können.

2.2 Beantwortung der Fragen

1. Wie wurde im Projektrahmen dieser neu gestalteten Verkehrsführung der Langsamverkehr/Schulweg berücksichtigt und beurteilt?

Für den Fussgängerverkehr ist ein durchgehendes Trottoir im ganzen Betrachtungsperimeter vorhanden, weshalb auf diesen Aspekt bei der weiteren Fragenbeantwortung nicht eingegangen wird.

Die Führung des Radverkehrs beruht auf dem kantonalen Radroutenkonzept. Im Grundsatz werden kantonale Radverbindungen auf den Kantonsstrassen geführt. Dies war bereits im ursprünglichen Projekt so geplant und wurde auch mit der Projektänderung beibehalten. Die geometrischen Randbedingungen sind für alle Verkehrsteilnehmenden, gemäss den einschlägigen Normen, erfüllt und werden folglich auch für den Radverkehr eingehalten.

2. Welche Alternativen für diesen Langsamverkehr/Schulweg wurden geprüft und mit welchen Ergebnissen?

Aufgrund der verkehrlichen Probleme nach der Eröffnung, wurde nach einer Prüfung der neuen Verkehrsanlage, zusammen mit bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, eine Lichtsignalanlage installiert. Damit wird der Verkehr bis zur Eröffnung der Südumfahrung Küssnacht geregelt. Obwohl die Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer anspruchsvoll ist, sind seit der Eröffnung der Verbindungsstrasse keine Unfälle mit Radfahrenden aktenkundig.

Im Endzustand wird das Verkehrsaufkommen auf der Verbindung Zuger- / Artherstrasse deutlich tiefer liegen. Daraus folgend wird der Verkehr insgesamt wesentlich ruhiger fliessen. Auch die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung kommt zum Schluss, dass die Sicherheit für den Radverkehr, aufgrund der tieferen Verkehrszahlen, im Endzustand markant besser sein wird, resp. keine weiteren baulichen Anpassungen erforderlich sind.

Im Weiteren wurde durch die bfu untersucht, ob im Ist-Zustand das Trottoir für den Radverkehr vom Gymnasium in Fahrtrichtung Küssnacht freigegeben werden könnte. Da die Artherstrasse ein Längsgefälle von rund 3% aufweist, werden Geschwindigkeiten zwischen 20 km/h und 30 km/h erreicht. Entlang des Trottoirs sind zwei Grundstückzufahren sowie im Bereich der alten Artherstrasse senkrechte Parkfelder angeordnet. Da bereits bei langsam fahrenden Radfahrern z.B. bei einer Kollision mit einem Fussgänger für beide Verkehrsteilnehmenden erhebliche Verletzungsgefahr besteht, wird von einer Trottoirfreigabe abgeraten.

3. Könnte sich die Regierung vorstellen eine alternative Routenführung zu prüfen und zu realisieren um die aktuelle Gefährdungssituation zu beseitigen bevor ein Schaden entsteht?

Da die Strassenanlage, insbesondere auch die Langsamverkehrsführung, die aktuellen Normvorgaben erfüllt, besteht für den Kanton kein Anlass, eine alternative Routenführung zu prüfen.

Alternative Linienführungen sind aufgrund der Rahmenbedingungen im erweiterten Projektumfeld sowie infolge der Liniensensibilität der Radfahrenden eher nicht zielführend. Für Radfahranlagen abseits der Kantonsstrasse liegt die Hoheit jedoch beim Bezirk Küsnacht.

2.3 Zustellung: Fragesteller; Kantonsratspräsident; Fraktionspräsidenten; Mitglieder des Regierungsrates; Staatskanzlei (Staatsschreiber, Sekretariat Kantonsrat, Kommunikationsbeauftragter); Baudepartement; Tiefbauamt; Medien.

Baudepartement des Kantons Schwyz
Departementsvorsteher

Othmar Reichmuth, Regierungsrat

Zustellung an die Medien: 28. November 2018