

Beschluss Nr. 99/2019
Schwyz, 12. Februar 2019 / ju

Interpellation I 18/18: Chaltenbodenrank: Gefahrenstellen im kantonalen Radnetz endlich entschärfen!

Beantwortung

1. Wortlaut der Interpellation

Am 21. Juni 2018 haben Kantonsrätin Elsbeth Anderegg Marty und Kantonsrat Dr. Rudolf Bopp folgende Interpellation eingereicht:

„Auf der Hauptstrasse H8 besteht im Bereich des sogenannten Chaltenbodenrank zwischen Feusisberg und Biberbrugg seit Jahren eine gefährliche Engstelle im Radwegnetz. Zwar sind entlang der vierspurigen Strasse schmale Radstreifen markiert, jedoch ist die Verkehrssituation so gefährlich, dass sich nur die wenigsten Radfahrenden trauen, die Strecke zu benutzen:

Bergauf Richtung Biberbrugg existiert für den Radverkehr ab dem Chaltenbodenrank lediglich ein schmaler, ungeschützter Streifen zwischen Lastwagen, die mit 80 km/h links vorbeibrausen, und einer mehrere Meter hohen Betonmauer, die nach rechts kein Ausweichen zulässt. Dieselbe Situation in Richtung Feusisberg: Die Velos werden ohne Ausweichmöglichkeit auf einem engen Streifen zwischen den beiden bergabwärts führenden 80er-Fahrspuren und dem Brückengeländer eingeklemmt. Für eine Familie mit Kindern oder Jugendlichen beispielsweise ist es undenkbar, diese Radinfrastruktur zu benutzen.

Die Gefahrenstelle im Chaltenbodenrank ist besonders störend, da es sich bei diesem Streckenstück um die einzige Radverbindung zwischen Inner- und Ausserschwyz handelt, deren Steigung für durchschnittliche Radfahrerinnen und Radfahrer bewältigbar ist. Als Alternativen bestehen lediglich die äusserst steilen Passstrassen über die Sattellegg oder den St. Meinrad/Etzel.

Die Schwyzer Regierung ist sich des Problems bewusst: Das kantonale Radroutenkonzept identifiziert den Chaltenbodenrank als Gefahrenstelle mit ungenügender Radinfrastruktur und fordert Massnahmen.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb, in seiner Antwort zu dieser Interpellation aufzuzeigen, wie er die Problematik der fehlenden Sicherheit für den Radverkehr am Chaltenbodenrank lösen will und mittels eines konkreten Projektzeitplans transparent zu machen, bis wann die Gefahrenstelle entschärft sein wird.“

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Grundsätzliches

Der Abschnitt Biberbrugg – Chaltenboden, Feusisberg, ist Teil der Hauptstrasse Nr. 8, die als überregionale Hauptverbindungsstrasse Schwyz mit Pfäffikon verbindet. Im Weiteren ist ab Biberbrugg die Hauptstrasse Nr. 386 in Richtung Einsiedeln und ab Schindellegi die Hauptstrasse Nr. 388 in Richtung Kantonsgrenze SZ/ZH an die Hauptstrasse Nr. 8 angeschlossen. Die Bestrebungen, die überregionale Hauptverbindungsstrasse bedarfsgerecht auszubauen, damit die geforderte Verkehrssicherheit, speziell für den Langsamverkehr, gewährleistet werden kann, bestehen schon seit längerer Zeit. Seit den siebziger Jahren sieht der Normalausbau der Hauptstrasse Nr. 8 vor, dass neben normgemässen Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) jeweils in jede Richtung ein Radstreifen für den Langsamverkehr (LV) sowie innerorts Trottoirs für Fussgänger angeordnet werden. Bei starken Steigungen für den Schwerverkehr oder für damalige Verhältnisse örtlich erhöhtem Verkehrsaufkommen wurde für den MIV ein zweiter Fahrstreifen vorgesehen. Die damals gewählten Breiten der Fahrbahnen und der Radstreifen entsprechen jedoch heute nicht mehr den Anforderungen.

Die stetig steigende Mobilität unserer Gesellschaft stellt zunehmend ein Kapazitätsproblem der bestehenden Strasseninfrastruktur dar. Der Abschnitt Biberbrugg – Chaltenboden, Feusisberg, ist ein Bereich, der durch die verkehrliche Belastung den heutigen Anforderungen an den Langsamverkehr nicht mehr entspricht.

2.2 Bisherige Planungen

Im Jahre 2009 wurde durch das Tiefbauamt eine erste Machbarkeitsstudie für die Langsamverkehrsführung zwischen Biberbrugg und Chaltenboden in Auftrag gegeben. Als Bestvariante resultierte damals ein separater kombinierter Rad- und Gehweg parallel zur Talspur. Die Variante wurde jedoch nicht weiterverfolgt, da die Südostbahn (SOB) beabsichtigte, den Streckenabschnitt ab Bahnhof Biberbrugg bis Bahnhof Schindellegi auf Doppelspur auszubauen. Die Nutzung von allfälligen Synergien stand im Vordergrund. Im Jahre 2015 wurde zwischen den Verantwortlichen der SOB und dem Tiefbauamt beschlossen, die beiden Projekte entsprechend zu koordinieren. Das vorgelegte Doppelspurprojekt der SOB diente in der Folge als Grundlage für ein umfassendes Variantenstudium betreffend Langsamverkehrsführung. Im Rahmen eines Grob- und eines Feinvariantenvergleichs wurden unterschiedliche Linienführungsvarianten für eine sichere Radwegverbindung zwischen Biberbrugg und Chaltenboden geprüft. Der Variantenfächer wurde zu Beginn der Bearbeitung vollständig geöffnet, auch deshalb, um mögliche Synergien mit dem Doppelspurausbau der SOB zu identifizieren. Diverse Varianten orientierten sich am (Doppelspur-) Trasse der SOB. Weitere Varianten orientierten sich am heutigen Strassenniveau. Eine Verlegung des Rad- und Gehwegs auf die gegenüberliegende Seite des Flusses Alp wurde ebenfalls geprüft.

Mit den geprüften Varianten konnten in der Grobvariantenstudie die erhofften Synergieeffekte mit dem Doppelspurausbau der SOB nicht bestätigt werden. Vielmehr stellte sich heraus, dass aus Komfort- und Sicherheitsgründen bei der Anbindung an die bestehende Radinfrastruktur sowie aus den resultierenden Kosten diese Varianten nicht zur Weiterverfolgung empfohlen werden. Eine alternative Linienführung auf der gegenüberliegenden Seite der Alp wurde aus umweltrechtlichen, bautechnischen und finanziellen Gründen ebenfalls nicht zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Die im Feinvariantenvergleich detaillierter untersuchten Varianten befinden sich alle auf Strasseniveau und sind damit unabhängig vom SOB-Trasse realisierbar. Bei einer Variante wird talseitig der bestehenden Strassenanlage ein kombinierter Rad- und Gehweg, abgetrennt zu den Fahrspuren, angegliedert. Bei einer weiteren Variante beschränkte man sich auf den bestehenden Strassenraum. Ein Abbau eines Fahrstreifens zwischen Biberbrugg und Chaltenboden (Fahrtrichtung Biberbrugg) war vorgesehen.

Die Entscheidung zugunsten eines separaten kombinierten Rad- und Gehwegs begründet sich im Feinvariantenstudium zur Hauptsache damit, dass bei einer jährlichen Zunahme des durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV) zukünftig nicht auf einen zweiten Fahrstreifen verzichtet werden kann. Weiter wirkt sich ein Spurabbau auf den Betrieb und Unterhalt (Winterdienst, Schadenereignisse usw.) negativ aus, da die einzelnen Fahrtrichtungen mit Leitplanken abgetrennt sein müssen. Als Vorteil erweist sich bei einem abgetrennten Rad- und Gehweg auch die Tatsache, dass der Fussgängerverkehr zwischen Biberbrugg und Chaltenboden ebenfalls integriert werden kann. Im Weiteren können nach Umsetzung eines talseitigen Rad- und Gehwegs die Fahrstreifen der bestehenden Strasseninfrastruktur den aktuellen Normanforderungen angepasst werden. Dies hat einen Sicherheitsgewinn für den MIV zur Folge.

Mit dem Entscheid des Tiefbauamtes, die Umsetzung des talseitigen Rad- und Gehwegs als Bestvariante weiter zu verfolgen, wurden im November 2016 die Grundlagen geschaffen, damit die Planung der Sofortmassnahme (SOMA) Rutschsanierung Biberbrugg, Feusisberg, km 24.135 – km 24.192, gestartet werden konnte. Das entsprechende Projekt, welches sämtliche Lösungsansätze für die künftige Langsamverkehrsführung mittels kombiniertem Rad- und Gehweg weiterhin ermöglicht, wurde vom Regierungsrat im Mai 2018 genehmigt. Baubeginn war Mitte Oktober 2018.

Im Rahmen der Projektierung der SOMA Rutschsanierung Biberbrugg, Feusisberg, wurden in Zusammenarbeit mit dem Amt für Wasserbau weitläufige Untersuchungen an der Alp getätigt. Die Untersuchungen zeigen auf, dass längerfristig im Abschnitt zwischen Biberbrugg und Chaltenboden die Ufer und die Sohle der Alp stabilisiert werden müssen. Die Sohle befindet sich in diesem Bereich nicht im Gleichgewicht (voranschreitender Erosionsprozess), was sich u.a. auf die Stabilität der Böschungen entlang der Kantonsstrasse negativ auswirkt. Allfällige diesbezügliche wasserbauliche Massnahmen stehen jedoch nur in einem indirekten Zusammenhang mit dem Projekt eines kombinierten Rad- und Gehwegs.

Parallel zur Projektierung der SOMA wurden die Auswirkungen der baulichen Massnahmen einer Radverkehrsanlage in Gewässernähe der Alp mit dem Amt für Wasserbau abgestimmt. Dabei stellte das Amt für Wasserbau fest, dass neben der Tangierung des Gewässerraums nach Art. 41a Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 (SR 814.201, GSchV) insbesondere Art. 38 Abs. 1 Gewässerschutzgesetz vom 24. Januar 1991 (SR 814.20, GSchG) praktisch unvereinbar mit einer Radverkehrsanlage ist. Im Sinne von Art. 38 Abs. 2 Bst. b GSchG kann eine Verkehrsanlage, wobei auch eine Radverkehrsanlage dazugehört, längs eines Fliessgewässers nicht als Verkehrsübergang gewertet werden, da Verkehrsübergänge möglichst rechtwinklig zu einem Gerinneverlauf angeordnet werden müssen. Im Weiteren liegt der ganze Bereich der Langsamverkehrsführung zwischen Biberbrugg und Chaltenboden innerhalb des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) Glaziallandschaft Lorzen – Sihl mit Höhronenkette und Schwantenu.

2.3 Weiteres Vorgehen

Gemäss Volksabstimmung über die Fuss-, Velo- und Wanderwege vom 23. September 2018 werden zukünftig auch Velowege in Art. 88 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (SR 101) verankert. Somit kann allenfalls ein öffentliches Interesse begründet werden. Aufgrund der Topo-

grafie und der Standortgebundenheit einer Überdeckung des Gewässers auf einer Länge von circa 50 m und in einer Höhe von circa 12 m ist die Verhältnismässigkeit der Gewässerüberdeckung kritisch zu hinterfragen und eine gesamtheitliche Interessenabwägung, insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr, durchzuführen. Damit in einer nächsten Phase die notwendigen baulichen Massnahmen und Eingriffe in den Gewässerraum aufgezeigt werden können, ist ein entsprechendes Vorprojekt, inklusive Pflichtenheft für die Umweltverträglichkeitsprüfung, zu erarbeiten.

Aus heutiger Sicht können für die Bestvariante die gesetzlichen Vorgaben nicht eingehalten werden. Eine Kompromissbereitschaft, insbesondere bezüglich Umweltfragen, wird dieses Projekt weiter prägen. Sich im erwähnten Umfeld auf einen verbindlichen Terminplan zu äussern, ist sehr schwierig, wenn nicht unseriös.

Aufgrund der Wichtigkeit des Projekts sind im aktuellen Strassenbauprogramm die finanziellen Mittel für die Planung in den Jahren 2019–2022 eingestellt. Die Komplexität kann gegebenenfalls eine Terminanpassung zur Folge haben.

Beschluss des Regierungsrates

1. Der Vorsteher des Baudepartementes wird beauftragt, die Antwort im Kantonsrat zu vertreten.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Umweltdepartement; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

