

Beschluss Nr. 1014/2013

Schwyz, 5. November 2013 / ju

Besserer Verkehrsfluss und mehr Sicherheit für die geplante Lachner Kernentlastungsstrasse

Beantwortung des Postulats P11/13

1. Wortlaut des Postulats

Am 15. Juli 2013 haben die Kantonsrätinnen Karin Schwiter und Irene Kägi folgendes Postulat eingereicht:

"Mit einer neuen Hauptstrassenführung entlang der Bahnlinie soll der Dorfkern von Lachen vom Durchgangsverkehr befreit werden. In den letzten Tagen ist die Realisierung der geplanten Kernentlastungsstrasse zwei grosse Schritte näher gerückt: Das Bundesgericht wies die hängigen Einsprachen gegen die Linienführung ab und der Bundesrat hat dem Projekt im Rahmen des Agglomerationsprogramms Obersee eine Kostenbeteiligung von mehreren Millionen Franken in Aussicht gestellt. Baldmöglichst soll das Strassenbauprojekt nun dem Kantonsparlament zur Bewilligung vorgelegt werden.

Die Lachner Stimmbevölkerung hat dem Projekt bereits 2008 grünes Licht erteilt. Schon in der öffentlichen Diskussion vor der Abstimmung wurde jedoch darauf hingewiesen, dass auf dem geplanten neuen Hauptstrassenstück die Radstreifen fehlen. So sieht das Projekt vor, dass Velofahrende nicht die neue Strasse benützen, sondern von Altendorf her kommend eingangs Lachen von der Hauptstrasse abzweigen. Über die Anhöhe bei der Rotbachbrücke sollen sie auf der alten Strasse in den Dorfkern hinein fahren und von dort zur Bahnüberführung hoch, wo sie am anderen Ende des neuen Strassenstücks wieder auf die Hauptstrasse einbiegen.

Für gemütliche Sonntagsausfahrten mit dem Rad mag der Umweg durch den sehenswerten Lachner Dorfkern eine ideale und sichere Lösung darstellen. Es ist jedoch zu erwarten, dass die allermeisten Anwohnerinnen, Alltagsradler und auch Rennradfahrerinnen die direktere Route über die neue Kernentlastungsstrasse mit weniger Steigung und Gefälle wählen werden. Da das neue

Hauptstrassenstück nur zwei Fahrspuren ohne Radstreifen vorsieht, wird dies entweder zu gefährlichen Überholmanövern oder zu ärgerlichen Rückstaus führen und den Durchfluss behindern, wenn Autos auf der ganzen Strecke hinter den Velos herfahren müssen.

Das neue Strassenstück bildet Teil der Hauptverkehrsachse durch den äusseren Kantonsteil. Bereits heute ist diese Hauptstrasse aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf einem grossen Teil der Strecke zwischen Bäch und Reichenburg mit Radstreifen ausgestattet. In seiner Antwort auf den Vorstoss I 22/05 bekräftigte der Regierungsrat zudem bereits 2005 sein Ziel, die Strasse nach und nach durchgängig mit Radstreifen zu versehen. So wird beispielsweise mit dem Bau des Grosskreisels in Siebnen eine weitere Engstelle beseitigt.

Folglich stellt sich die Frage, ob das neue Strassenstück in Lachen nicht auch von Anfang an gleich mit Radstreifen gebaut werden sollte. Vor diesem Hintergrund laden wir den Regierungsrat ein, aufzuzeigen

- 1. ob und auf welchen Abschnitten die Baulinien Radstreifen zulassen würden,*
- 2. ob der Bau von Radstreifen finanziell tragbar wäre,*
- 3. ob der Regierungsrat bereit ist, Verkehrsfluss und Sicherheit auf der neuen Kernentlastungsstrasse zumindest streckenweise mittels Radstreifen zu erhöhen?*

Wir bedanken uns für die wohlwollende Aufnahme unseres Anliegens."

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Ausgangslage

Der Kanton plant in Lachen in Zusammenarbeit mit der Gemeinde (Kooperationsmodell) eine Umfahrungsstrasse (Kernentlastung Lachen, Ast West), um den Dorfkern vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Kernentlastung Lachen, Ast West, ist ein wesentlicher Bestandteil der gesamten, umfangreichen Massnahmenplanung im Zusammenhang der kommunalen Richtplanung Lachen – Altendorf. Die verschiedenen Massnahmen sind zeitlich und funktional aufeinander abgestimmt.

Der "Ast West" beginnt auf dem Gemeindegebiet von Altendorf, an der Churer- bzw. Zürcherstrasse, wo ein neuer Kreisel "Seehof" vorgesehen ist. Von dort führt die Kernentlastungsstrasse gegen Süden an die SBB-Linie und folgt dieser in östlicher Richtung bis zum bestehenden Kreisel "Rütli". Der Radfahrer wird ab Kreisel Seehof über das bestehende, durch die Kernentlastung entlastete Strassennetz durch das Dorf Lachen ohne Umwege weitergeführt.

Die Kernentlastung Lachen hat verschiedenste Verfahrensschritte mit umfangreichen Mitwirkungsverfahren und öffentlichen Informationen durchlaufen. Bei allen Schritten wurde auf das vorliegende Langsamverkehrskonzept hingewiesen:

- Kommunale Richtplanung Lachen – Altendorf, Genehmigung Regierungsrat Juni 2003 (öffentliche Mitwirkung, Informationsveranstaltungen).
- Baulinien Kernentlastung Lachen, Urnenabstimmung 12. Februar 2006, Genehmigung Regierungsrat 16. Mai 2006 (öffentliche Mitwirkung, Informationsveranstaltungen, Beschwerdeverfahren).
- Radverkehrskonzept March, Masterplan March, kantonale Richtplanergänzung, Kantonsratsbeschluss 21. November 2007 (öffentliche Mitwirkung, Information der Öffentlichkeit).
- Änderung Baulinien Kernentlastung Lachen (Bereich Bahnhofareal), Urnenabstimmung 30. November 2008, Genehmigung Regierungsrat 3. Februar 2009 (öffentliche Mitwirkung, Informationsveranstaltungen).

- Verpflichtungskredit Kernentlastung Lachen, Ast Ost (Projekt Gemeinde), Urnenabstimmung 30. November 2008.
- Öffentliche Planaufgabe Kernentlastung Lachen, Genehmigung Regierungsrat 14. Februar 2012, Entscheid Bundesgericht 26. Juni 2013.

Im Sommer 2013 hat das Bundesgericht die noch offenen Beschwerden abgewiesen. Im Frühjahr 2014 soll dem Kantonsrat der Verpflichtungskredit für den Bau der Kernentlastung vorgelegt werden.

2.2 Beantwortung der Fragen

Die Kernentlastung Lachen ist so konzipiert, dass sie den motorisierten Individualverkehr (MIV), der heute mitten durchs Dorf Lachen führt, aufnimmt und den Dorfkern vom Verkehr entlastet. Die Kernentlastungsstrasse ist bewusst ohne Trottoir und Radweg konzipiert. Der Fussgänger und der Radfahrende soll, basierend auf den diversen Langsamverkehrskonzepten, durch den entlasteten Dorfkern geführt werden. Auch die Veloparkplätze im Bereich des Bahnhofs Lachen können auf diesem Weg sehr direkt und komfortabel erreicht werden. Für den Radfahrenden mit regionalen Zielen liegt die direkte Führung durch den Dorfkern (Altendorf Richtung Wangen) respektive über die verkehrsberuhigte Neuheimstrasse (Altendorf Richtung Galgenen) im Vordergrund. Die Bedürfnisse des Radfahrenden können optimal durch Linienführungen auf verkehrsberuhigten Strassen ohne wesentliche Umwege oder gar mit direkteren Linienführungen abgedeckt werden.

Die Kernentlastung ist als Durchgangsstrasse mit wenigen Anschlüssen konzipiert. Für Radstreifen müsste die Strasse beidseits um circa 1.5 m bis 2.0 m verbreitert werden. Bereits beim aktuellen genehmigten Projekt sind die Platzverhältnisse aufgrund der bestehenden Bauten und Anlagen teilweise sehr eng. Umfangreiche Anpassungsarbeiten sowie weitgehende Kompromisse bei der Gestaltung der öffentlichen Plätze würden notwendig.

2.2.1 Frage 1

Grundsätzlich lassen die vorhandenen Baulinien im gesamten Bereich der Kernentlastung die Realisierung von beidseitigen Radstreifen zu. Dabei ist jedoch zu erwähnen, dass im gesamten Bereich des Bahnhofareals der Platz zu knapp ist, um die technische Machbarkeit zu gewährleisten.

Offen ist weiter, ob im Bereich Sagenriet, aufgrund der Höhenverhältnisse und vorhandenen Anlagen, genügend Raum für die Anpassungsarbeiten innerhalb der Baulinien vorhanden ist, um die Anforderungen an die Funktionalitäten (u.a. Zufahrten zu Liegenschaften) zu erfüllen. Unter Berücksichtigung der vorliegenden Randbedingungen ist davon auszugehen, dass für die zusätzlich benötigten Flächen der Landerwerb grossmehrheitlich kaum freihändig getätigt werden könnte. Zu beachten ist, dass im Abschnitt zwischen Bahnhofplatz und Kreisel Rütli parallel zur Kernentlastungsstrasse auf der Nordseite Flächen für den Langsamverkehr zur Verfügung stehen werden.

2.2.2 Frage 2

Für die Realisierung von Radstreifen müsste die Strassenfläche der Kernentlastungsstrasse beidseits um circa 1.5 bis 2.0 m verbreitert werden. Aufgrund der engen Platzverhältnisse würde dies erhöhte Anpassungsarbeiten und teilweise neue Kunstbauten bedingen. In diesem Zusammenhang ist mit zusätzlichen Erstellungskosten (inklusive Landerwerb) von circa 3 bis 4 Mio. Franken zu rechnen. Hinzu kommen die jährlich wiederholenden Kosten für Betrieb und Unterhalt. Unter Berücksichtigung der Langsamverkehrskonzepte der Gemeinde Lachen und der kantonalen Richtplanung sind diese Kosten weder verhältnismässig noch gerechtfertigt.

2.2.3 Frage 3

Es ist fraglich, ob mit streckenweisen Radstreifenergänzungen auf der Kernentlastung die Verkehrssicherheit erhöht würde. Das Ziel, den Verkehrsfluss auf der attraktiven Kernentlastung zu erhöhen, wäre durch die streckenweisen Radstreifenergänzungen wiederum beeinträchtigt und es würden neue Risiken entstehen. Bei einer allfälligen baulichen Umsetzung müssten sämtliche rechtlichen Schritte (Richtplanung, Baulinien, Projektgenehmigung, Landerwerb) nochmals von Anfang an erledigt werden. Das laufende Verfahren müsste abgebrochen werden und es würde eine zeitliche Verzögerung von mehreren Jahren daraus resultieren. Ausserdem würden die Förderbeiträge des Agglomerationsprogramms gefährdet.

Es stehen ausserhalb der Kernentlastung genügend Alternativrouten ohne Umweg, mit grösserem Komfort und Sicherheit zur Verfügung. Da die Kernentlastung als verkehrsorientierte Durchgangsstrasse zu betrachten ist, soll unter Berücksichtigung dieser Aspekte die Attraktivität für den Radfahrenden auf der Kernentlastung nicht gefördert werden.

2.3 Fazit

Die Kernentlastung Lachen wurde unter ständiger Mitwirkung der Bevölkerung und der involvierten Parteien und Stellen entwickelt und die Ergebnisse stufengerecht im Projekt berücksichtigt. Zum heutigen Zeitpunkt liegen sowohl die planungsrechtlichen Grundlagen (Richtplan, Baulinien), die Projektgenehmigung sowie die Grundlagen für den Landerwerb (Bundesgerichtsentscheid) vor.

Die Kernentlastung ist ein wesentlicher Bestandteil eines Fächers von Massnahmen in der March, die zeitlich und funktional aufeinander abgestimmt sind. Einige der Projekte entlang der künftigen Kernentlastung sind zurzeit in der Umsetzung oder sind schon abgeschlossen (neues Bahnhofgebäude, Bahnhofplatz, Unterführung Auhof, Verbindung Spreitenbach). Es lassen sich keine konzeptionellen Gründe finden, die eine Änderung des breit abgestützten Konzepts rechtfertigen.

Für eine Ergänzung der Kernentlastung mit Radstreifen müsste der gesamte Strassenkörper verbreitert werden, was aufgrund der engen Platzverhältnisse umfangreiche Anpassungsarbeiten und weitere Abstriche bei den Gestaltungen der öffentlichen Plätze nach sich ziehen würde. Die dafür notwendigen Mittel lassen sich bei anderen Projekten sehr viel wirkungsvoller für den Langsamverkehr einsetzen. Für eine Ergänzung der Kernentlastung mit Radstreifen müssten die umfangreichen Verfahren nochmals durchlaufen und eine zeitliche Verzögerung von vier bis sechs Jahren in Kauf genommen werden.

Der Regierungsrat hält am gewählten und breit abgestützten Projekt fest.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, das Postulat P 11/13 als nicht erheblich zu erklären.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantons- und Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat Kantonsrat (2); Baudepartement (3); Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber