

**Vernehmlassung  
zur ersten Auflage des Teil des Sachplans Verkehr, Infrastruktur Strasse (SIN)**



Sozialdemokratische Partei  
Kanton Schwyz

Pfäffikon, 23. Juni 2017

Amt für Raumentwicklung  
Bahnhofstrasse 14  
6430 Schwyz

**Vernehmlassung zur ersten Auflage des Teils des Sachplans Verkehr, Infrastruktur Strasse (SIN)**

**Betrifft:**

**Sachplan Verkehr, Konzeptteil, Kapitel 4.1 und 4.6**

**sowie die Objektblätter:**

- **OB 1.5 Pfäffikon-Lachen**
- **OB 5.7 Arth-Goldau**
- **OB 10.1 Axen**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nutzen wir die Möglichkeit zur Stellungnahme zur ersten Auflage des Sachplans Verkehr. Es fällt auf, dass trotz anhaltender grosser Investitionen in das Strassennetz, vor allem seit 2009, die Anzahl Stautunden auf dem Nationalstrassennetz stark zugenommen haben und im letzten Jahr um 5.4 Prozent auf den Höchststand von über 24'000 Stunden angestiegen sind. Wenn wie bisher weiter gemacht wird, ist aufgrund der Verkehrsprognosen davon auszugehen, dass trotz weiterer Milliarden-teuren Investitionen unsere Strassen sogar noch mehr verstopft sein wird. Wir sind überzeugt, dass die Verkehrsprobleme ganz sicher nicht mit zusätzlichen noch höheren Investitionen in die Strasseninfrastruktur gelöst werden können. Die alte Weisheit, dass neue Strassen lediglich auch wieder neuen Verkehr auslösen, wird dazu führen, dass mit teuren Investitionen zwar einzelne Verkehrsengpässe behoben werden können, in der Folge aber an anderen Orten wieder neue Engpässe geschaffen werden.

**Wir sind darum sehr skeptisch gegenüber die geplanten Grossvorhaben im Schweizer Nationalstrassennetz. Die vier geplanten Neubauprojekte im Kanton Schwyz lehnen wir dezidiert ab.**

### Objektblatt 10.1 1.5 Pfäffikon-Lachen, Autobahn-Anschlusses Halten in Pfäffikon

1. Kommentar:

**Die SP Kanton Schwyz lehnt den Ausbau des Autobahn-Halbanschlusses Halten in Pfäffikon in einen Vollanschluss ab.** Die Notwendigkeit dafür fehlt. Zudem ist die geplante Linienführung nicht landschaftsverträglich und sehr heikel.

### Objektblatt 10.1 1.5 Pfäffikon-Lachen, neuer Autobahnanschluss Wangen Ost

2. Kommentar:

**Die SP Kanton Schwyz lehnt den Bau eines neuen Autobahnanschlusses Wangen Ost ab und spricht sich für die Variante 0 plus, inkl. flankierender Massnahmen aus.** Zweifellos besteht Handlungsbedarf zur Entlastung der Ortsdurchfahrten in der March. Der Autobahnanschluss Wangen Ost verpasst jedoch die gewünschte Wirkung, denn der Ziel-, Quell- und Binnenverkehr ist grösser als der Durchgangsverkehr und würde trotzdem in den Ortschaften bleiben.

Die vorgesehene Verbindungsstrasse des Autobahnanschlusses zwischen Kantonsstrasse und A3 würde: ein Naherholungsgebiet durchschneiden, gegen zehn Hektaren Kulturland zerstören, das Landschaftsbild verunstalten, einen Wildtierkorridor beeinträchtigen und lediglich die Siedlungsentwicklung weiter anheizen.

### Objektblatt 5.7 Arth-Goldau

#### Sachplan Konzeptteil: 4.6 Nationalstrassenanschlüsse und Anschlussbewirtschaftung Studie Aufwertung des Anschlusses Arth von Viertel- auf Halbanschluss

3. Kommentar:

Einzelne politische Akteure wollen Druck machen für einen Ausbau des Arther Autobahnanschlusses in einen Halbanschluss. In der Gemeinde Arth ist dies aber bis heute nie offen diskutiert worden und von den Bürgerinnen- und Bürgern auch noch nie so gefordert worden.

Die SP Kanton Schwyz lehnt weitere Studien für einen solchen Ausbau des Arther Autobahnanschlusses ab. Die Notwendigkeit dafür fehlt.

### Objektblatt 10.1 Axen, Sachplan Konzeptteil Kapital 4.1

Im Netzbeschluss wird die N4 Axenstrasse (von Brunnen - Flüelen) bis heute als eine Nationalstrasse 3. Klasse aufgeführt. Seit 2002 fällt die für Aufklassierungen längerer Nationalstrassen Teilstrecken allein-zuständige Bundesversammlung keinen Beschluss für eine Aufklassierung dieses Strecken-abschnittes in eine Nationalstrasse 2. Klasse.

4. Kommentar:

Die Axenstrasse von Brunnen bis Flüelen wird im Netzbeschluss nach wie vor als Nationalstrasse 3. Klasse aufgeführt. Ein Neubauprojekt für eine zusätzliche neue Axen Nationalstrasse 2. Klasse verletzt den Netzbeschluss. **Es liegt deshalb bis heute kein gültiger Bundesbeschluss für das Neubauprojekt N4 Neue Axenstrasse vor.**

Auf der heutigen Axenstrasse sind Verkehrsstaus äusserst selten und eine grosse Ausnahme. Gemäss Unfallstatistik liegt auch kein übermässiges Gefahrenpotenzial vor und auch kein übermässiges Problem wegen erhöhter Naturgefahren. Das Neubauprojekt ist deshalb völlig übertrieben. Zudem ist der geplante Gegenverkehrstunnel aufgrund seiner vielen Kurven und dem kurzen Übergang zwischen Morschacher- und Sisikonertunnel mit der Aus- und Einfahrt speziell gefährlich. Einen solch teuren und trotzdem gefährlichen Gegenverkehrs-Tunnel zu bauen ist absolut unverantwortlich.

**Statt der Zwängerei mit dem Neubauprojekt fordern wir, dass die bestehende Axenstrasse saniert wird und Sisikon eine Kurz-Umfahrung erhält.**

Weiter steht unter Umsetzung: (Seite 23)

*„Mit dem Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes per 1.1.2008 wurde die Netzfertigstellung auf Basis des Netzbeschlusses mit Stand 2002 beschlossen.“*

5. Kommentar:

Dieser Beschluss betrifft v.a. die Finanzierung. Soweit ein (beschränkt möglicher) Ausbau/Anpassung der bestehenden Axenstrasse als 3. Klasse in der Zukunft erfolgen sollte, würde er somit aus IFG-Geldern gedeckt. Da eine N4 Neue Axenstrasse im Netzbeschluss von 2002 nicht vorgesehen ist, fällt das Neubauprojekt somit finanziell nicht unter die IFG-Deckung. Wie der Name des Projektes „N4 Neue Axenstrasse“ schon aussagt, handelt es sich um eine neue, zusätzliche Strasse. Wenn überhaupt, müsste sie unter dem Titel „Netzerweiterung“ abgewickelt werden.

**Die Absicht, das Neubauprojekt Neue Axenstrasse als Netzzollendung zu erstellen, ist ein Etikettenschwindel und eine Irreführung sowohl der Bevölkerung, wie auch des Parlamentes in Bern. Es handelt sich in Wirklichkeit um eine Netzerweiterung, wofür die Kantone Uri und Schwyz keine Kosten zu übernehmen haben.** Es kann zudem auch nicht sein, dass die Kantone Schwyz und Uri die heutige Axenstrasse in das Kantonsstrassennetz übernehmen sollen, wenn der Bund ohne Mitwirkung der Kantone dieses Projekt beschliessen. Nur schon der Unterhalt der heutigen Axenstrasse wird für die Kantone mit hohen Kosten verbunden sein.

Weiter steht unter Vorgehen: (Seite 24)

*„Die noch nicht begonnenen Strecken der Netzfertigstellung sind im Anhang 1 C) der Nationalstrassenverordnung (NSV, SR 725.111) bezeichnet. Grundlage für die Linienführung bildet der Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11). Der Anhang 1 der Nationalstrassenverordnung legt für die Netzfertigstellung die Nationalstrassenklasse und die Anzahl der Spuren streckenscharf fest.“*

In der Übersicht der Objektblätter in Objektblatt 10.1 Axen steht weiter:

*Vorhaben:*

*Netzfertigstellung N4 Neue Axenstrasse. Anschluss Brunnen – Flüelen. Bau der neuen Axenstrasse auf einer Länge von 10.8 km.*

#### 6. Kommentar und Fazit:

Wir stellen fest und rügen, dass betreffs Neubaubeschluss N4 Neue Axenstrasse (mit Aufklassierung) seit Langem eine Kompetenz-Überschreitung des Bundesrates vorliegt. Für die gesetzkonforme Umsetzung der N4 Neue Axenstrasse oder ihrer Teilprojekte ist zuerst ein Beschluss der allein für Aufklassierungen längerer oder interkantonalen Nationalstrassenabschnitte zuständigen Bundesversammlung nötig. Dies insbesondere, weil es sich um ein kostenintensives Tunnelbauprojekt mit starkem regionalem Verlagerungseffekt handelt.

Beim Projekt N4 Neue Axenstrasse kann es sich zudem niemals um eine Netzfertigstellung handeln. Die Umsetzung und Finanzierung einer neuen, zusätzlichen Strasse am Axen hat nach neuem Modus des NFA (ohne Federführung und finanzielle Beteiligungen der Kantone) zu erfolgen. Der Bau einer neuen durchgehenden Axenstrasse steht im Weiteren im Konflikt mit den Zielen des Alpen- und Klimaschutzes, da dadurch die Strassenkapazität zum Gotthard hin ausgebaut wird.

**Die Zwängerei mit dem Bau der neuen Axenstrasse soll endlich gestoppt werden!**

## **2. Zum Bereich des Autobahn-Anschlusses Ingenbohl-Brunnen an das Neubauprojekt N4**

#### 7. Kommentar:

Im Bereich des Anschlusses Ingenbohl besteht raumplanerisch ein grosser Mangel, weil die gemäss Richtplan auf dem Damm der heutigen Autobahn vorgesehene künftige Neat-Zufahrtsstrecke, respektive das dritte Bahngleise durch den Axen, nirgends erwähnt wird. Die benötigte Autobahn-Verschiebung nach Norden ist im Sachplan Verkehr Infrastruktur Strasse d.h. betr. Raum- und Richtplanung nicht erwähnt resp. nicht abgedeckt.

**Falls überhaupt weiter am Neubauprojekt Neue Axenstrasse festgehalten wird, ist das Vorhaben auch auf dem Felderboden in Ingenbohl mit der Schieneninfrastruktur zu koordinieren.**

## **3. Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung, generell:**

#### 8. Kommentar:

**Alle unterbrochenen/beeinträchtigten Wildtierkorridore sind prioritär mit Wildtierüberführungen zu sanieren. Es sind dies namentlich:**

#### **WTK SZ 04/ZG 04 „Immensee“ (früher „Hünenberg“):**

Das ASTRA soll sich an den Massnahmen von Kanton und Bezirk Küssnacht in der „Hohlen Gasse“ beteiligen, auch wenn diese Ersatzroute der Wildtiere nicht mehr quer über die Autobahn verläuft.

WTK SZ 05 „Arth“, bzw. Goldau:

Es wird begrüsst, dass für die Wildtierüberführung „Abegg“ nun ein Ausführungsprojekt vorliegt. Dieses Ausführungsprojekt soll nun prioritär umgesetzt werden.

**WTK SZ 06 „Seewen“ (früher „Morschach“):**

Seit Inkraftsetzung des kant. Nutzungsplans „Entwicklungssachse Urmiberg“ kannn dieser Wildtierkorridor nicht mehr als „nicht sanierbar“ gelten, nachdem inmitten der Gewerbezone eine mind. 90 m breite Wildtierpassage raumplanerisch gesichert werden konnte und Kanton, Gemeinde und ASTRA sich um die Sanierung (Leitstrukturen quer über den Felderboden) bemühen! Dieser Wildtierkorridor soll umgehend wieder in das Sanierungskonzept des ASTRA aufgenommen werden.

**WTK GL 07/SG 02/SZ 07 „Reichenburg“:**

Die Wildunterführung funktioniert nicht ausreichend, u.a. da die zuführenden Leitstrukturen immer noch fehlen und das Gebiet beim nördlichen Ausstieg aus der Unterführung im „Hänggelgiessen“ – entgegen den ökologischen Absichten im Rahmen des Hochwasserschutzprojekts „Linth 2000“ – für die Wildtiere nicht brauchbar ist wegen des Rummers durch die Erholungsnutzung des Menschen. Diese Mängel seien durch Realisierung der notwendigen Leitstrukturen über die Linthebene sowie mittels harter und weicher Besucherlenkungsmaßnahmen im Bereich „Hänggelgiessen“ umgehend zu beheben.

**WTK SZ 11/SG 26 „Wägital-Buechberg (SZ), Kaltbrunn (SG)“:**

Durch die A3 unterbrochen. Der Bau einer Wildtierpassage ist im Rahmen des Sanierungsprogramms ASTRA/BAFU geplant. Andere nötige Massnahmen: Wildwarnsysteme bei den Hauptstrassen Siebnen-Schübelbach und Wangen-Tuggen, ergänzende Leitstrukturen, eventuell akustische Wildwarnanlage gegen Kollisionsrisiko bei der Eisenbahnlinie Chur-Zürich.

Es soll für diesen Wildtierkorridor umgehend ein Ausführungsprojekt realisiert werden, analog „Abegg“ beim WTK SZ 05 (unabhängig davon, ob ein Autobahnanschluss „Wangen Ost“ realisiert wird oder nicht)!

**Wildtierkorridore von regionaler Bedeutung, generell:**

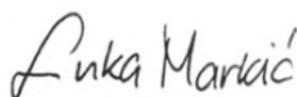
Auch diese, auf die nationalen WTK zuführenden oder aber regional/lokal wichtigen Korridore seien zu sanieren, soweit sie einen Bezug zu den Nationalstrassen oder zu vom Bund mitfinanzierten Strassen haben.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse  
Sozialdemokratische Partei  
Kanton Schwyz



Andreas Marty  
Präsident



Luka Markić  
Partei- und Fraktionssekretär