

Verkehrsentlastung Rothenthurm

Öffentliches Forum 2

5. Juli 2022, 20:00 – 21:30 Uhr, Letzisaal Rothenthurm

Ergebnisbericht



Rothenthurm / Zürich, 17.08.22

Walter Schenkel und Sara Tran, synergo GmbH
schenkel@synergo.ch, 043 960 77 32

1 Begrüssung

Gemeindepräsident Stefan Beeler begrüsst alle Teilnehmende zum zweiten öffentlichen Forum. An der heutigen Veranstaltung informiert der Gemeinderat zusammen mit Landammann André Rügsegger, Kantonsingenieur Daniel Kassubek und Mitgliedern der Sonderkommission über **Inhalt und Vorgehen des Vorprojekts** für die Umfahrung Rothenthurm. Der Name des Projekts wurde von «Umfahrung» zu «Verkehrsentlastung» umbenannt, da nicht das Umfahrungsbauwerk sondern die Verkehrsentlastung des Dorfzentrums im Vordergrund stehen soll.

Im Oktober 2021 fand das **erste öffentliche Forum** statt. Es war recht gut besucht, es konnten aber wegen der damaligen COVID-Situation nicht alle Interessierten teilnehmen. Das heutige Forum ist deshalb ähnlich aufgebaut: Einerseits wird über den Stand der Vorabklärungen betreffend Planungskredit informiert. Auch wird auf Fragen und Inputs aus der ersten Forumsveranstaltung eingegangen. Andererseits besteht heute die Möglichkeit, an vorbereiteten Plakaten Anliegen, Wünsche und Bedenken einzubringen.

Ziel der beiden Forumsveranstaltungen ist es, dass **alle Bürgerinnen und Bürger von Rothenthurm** gut über das Vorhaben informiert sind, sich einbringen und sich eine Meinung bilden können. Gemäss Zeitplan wird Ende 2022 das Geschäft an der Gemeindeversammlung vorgestellt und im Frühling 2023 sollen die Stimmberechtigten von Rothenthurm an der Urne über den Kredit für das Vorprojekt abstimmen. Sollte die Rothenthurmer Bevölkerung das Vorprojekt mittragen, können in der nachfolgenden Phase viele offene technische und räumliche Fragen untersucht werden. Auch ist es dem Gemeinderat ein Anliegen, dass die Bevölkerung an diesem Prozess beteiligt bleibt – Mitwirkung und Kommunikation werden einen hohen Stellenwert haben.

Eine **Sonderkommission** wurde ins Leben gerufen, um sich mit dem Thema der Umfahrung zu beschäftigen. Diese besteht aus Personen aus dem Gemeinderat, dem Kantonsrat, der Bevölkerung, Vereinen, einem Landeigentümer sowie einem Vertreter des kantonalen Tiefbauamtes. In der Sonderkommission gibt es sowohl kritische wie befürwortende Stimmen.¹ Der laufende Mitwirkungsprozess wird durch synergo GmbH, Walter Schenkel und Sara Tran, unterstützt.

Zusammen mit der externen Unterstützung führte die Sonderkommission im März 2021 eine erste inhaltliche Diskussion. Es folgte ein Austausch mit dem Kanton sowie Diskussionen mit **Eigentümerschaften** und dem **Gewerbe**. Über die Sommermonate Juli und August 2021 wurde eine Umfrage bei diversen Gemeinden gemacht, welche Umfahrungsprojekte umgesetzt haben. Im September 2021 hatte die Sonderkommission wieder eine Sitzung, an welcher das erste öffentliche Forum vorbereitet wurde. Im Mai 2022 fand eine weitere Sonderkommissionssitzung statt, um das heutige Forum vorzubereiten.

Die Verkehrsentlastung ist ein **Generationenprojekt**. Es ist absehbar, dass die Verkehrsbelastung in Rothenthurm weiter zunehmen wird. Unabhängig davon, welche Lösung letztlich umgesetzt werden soll, müssen die dazu nötigen Abklä-

¹ Mitglieder sind: Stefan Beeler, Erwin Schuler, Lukas Heinzer, Hubert Schuler, Paul Schnüriger, Dominik Gaul, Johann Schuler, Martin Grab-Städler, Hugo Abegg-Neubauer, Arnold Holdener, Daniela Schuler.

rungen und Analysen heute gestartet werden, weil der Planungs- und Realisierungsprozess sehr lange dauern wird. Stefan Beeler bedankt sich für das Interesse und übergibt das Wort an Landammann André Rüegegger.

2 Um was geht's?

André Rüegegger, Landammann und Baudirektor Kanton Schwyz, begrüsst die Teilnehmenden. Es ist ein **Gemeinschaftsprojekt**. Der Regierungsrat stellt die Überlegungen aus kantonaler Sicht vor. Das Thema ist für den Kanton sehr aktuell. Die Umfahrungsstrasse ist im kantonalen Richtplan eingetragen. Aufgrund von zwei Postulaten aus dem Kantonsrat hat der Kanton eine Gesamtauslegeordnung gemacht. Die Ausgangslage zeigt, dass es viel Verkehr gibt und die Verkehrsbelastung entsprechend gross ist.

Darauf hat die Regierung die sogenannte **Vorwärtsstrategie** für anstehende Grossprojekte im Strassenbau beschlossen. Die Projekte sind über den Kanton verteilt. Es gibt dringliche und weniger dringliche Projekte. Wir müssen davon ausgehen, dass der Verkehr aufgrund des Bevölkerungswachstums in den nächsten Jahren weiter zunimmt – auch trotz oder gerade wegen der zunehmenden Elektromobilität.

Die Vorwärtsstrategie enthält **fünf Projekte**:

- Arth: Ausbau Autobahn-Viertelanschluss zu einem Halbanschluss.
- Pfäffikon: Ausbau Autobahn-Halbanschluss zu einem Vollanschluss und Zubringer Halten.
- Wangen Ost: zusätzlicher Autobahnanschluss und Zubringerstrasse (unterirdisch).
- Küsnacht: Erster Teil der Südumfahrung wurde eröffnet. Der zweite Teil wurde ebenfalls gutgeheissen.
- Rothenthurm: Umfahrung.

Die **Finanzierung** der Projekte läuft über eine spezialfinanzierte Kasse. Die Verkehrsentlastung Rothenthurm ist jedoch ein Ausnahmefall, da sie sich erst in der Vorabklärung befindet. Welcher Anteil der Kanton am Projekt Rothenthurm zahlt, ist im Gesetz enthalten: Wenn es sich um einen Autobahnzubringer handelt, zahlt der Kanton die gesamten Kosten. Bei einer Umfahrungsstrasse werden die Kosten zwischen Kanton und Gemeinde geteilt. Der Anteil an Durchgangsverkehr bestimmt den Anteil, welcher durch den Kanton gezahlt wird. Im Fall von Rothenthurm ist das Verhältnis gemäss heutiger Annahme 85% (Durchgangsverkehr) zu 15% (lokaler Verkehr). Der Kanton kann sich vorstellen, einen grösseren Teil der Planungskosten zu übernehmen. Der Planungskredit für das Vorprojekt beträgt insgesamt 1.15 Mio. CHF. Davon sollte die Gemeinde max. 170'000 CHF (15%) tragen. Damit wäre für den Kanton auch klar, dass die Rothenthurmer Bevölkerung das Vorprojekt mitträgt.

Stefan Beeler stellt den Ablauf der heutigen Veranstaltung vor. Er betont, dass es sich heute **allein um den Planungskredit** für das Vorprojekt handelt und nicht um ein Ja oder Nein zum Umfahrungstunnel. Die Verkehrsbelastung nimmt nach vorliegenden Verkehrszahlen zu. Eine Umfahrung könnte zur erwünschten Verkehrsberuhigung im Dorf führen und neue Chancen für Rothenthurm eröffnen. Es braucht ein klares Bekenntnis der Gemeinde, das Vorprojekt mitzutragen. Beim

Kanton sind die Türen offen, um bis 2026/27 fundierte Entscheidungsgrundlagen zu erarbeiten.

3 Terminplan 2022+

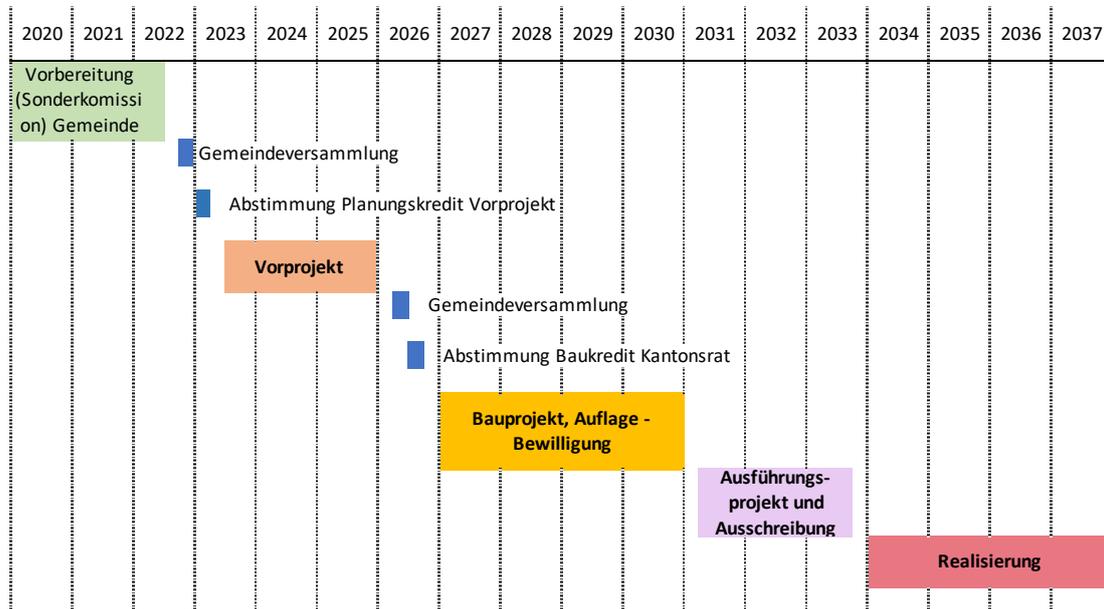


Abbildung 1: Grobterminplan mit den wichtigsten Projektphasen und Abstimmungen

Im Dezember wird das Projekt an die Gemeindeversammlung gebracht. Die Urnenabstimmung über den Planungskredit des Vorprojekts findet im nächsten Frühjahr statt. Das Vorprojekt dauert rund 3 Jahre. Danach liegt eine gute **Entscheidungsgrundlage** vor. Die Ausarbeitung des Vorprojekts macht der Kanton. Eigentümer, Gewerbe und Bevölkerung werden einbezogen. Eine allfällige Abstimmung über den Baukredit findet frühestens 2026 statt. Bei Annahme des Baukredites folgt das Bauprojekt inkl. Auflage. Es ist zu erwarten, dass Einsprachen eingehen werden. Im Optimalfall wäre das Projekt bis 2037 umgesetzt. Wir diskutieren und entscheiden also stellvertretend für die nächste Generation.

4 Grundlagen: Bestvariante, weitere Varianten

Die Grundlagen bestehen aktuell aus **zwei Dokumenten**: Im Jahre 2002 wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt, im Jahre 2008 ein Variantenvergleich. Es gibt drei Varianten für die Linienführung (siehe Abbildung 2). Bei der blauen Variante würde ein Tunnel unter dem Dorf durchführen. Weiter wären die Geleise betroffen sowie auch die Moorlandschaft. Die rote Variante wäre ein Tunnel unter der bestehenden Hauptstrasse. Die grüne Linie ist die **Bestvariante**. Hier gibt es Unsicherheiten bezüglich der Geologie. Die genaue Linienführung, die Länge des Tunnels sowie auch die Ein- und Ausfahrten müssen im Rahmen des Vorprojektes genauer abgeklärt werden.

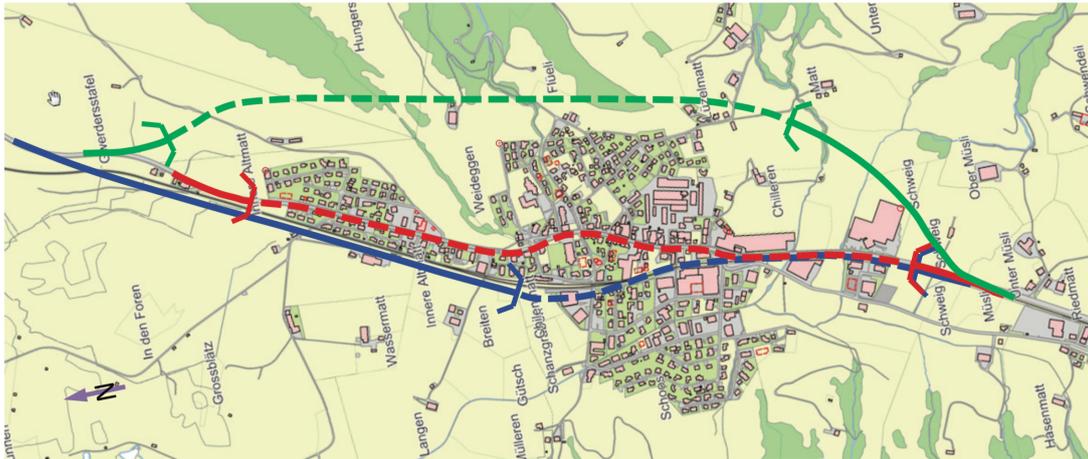


Abbildung 2: Die drei Varianten – grün zeigt die Bestvariante

Daniel Kassubek erklärt, dass es im **Untergrund** bereits diverse Leitungen gibt: Wasser, Abwasser, Strom, Telefon, Pfählungen, usw. Deshalb sind grundsätzlich Varianten, welche umfassende Grabarbeiten für einen Tagbautunnel innerorts erfordern, nicht optimal. Unterirdische Bauprojekte dauern länger und kosten auch mehr. Mit der grünen Variante könnte die Linienführung hauptsächlich im Berg ausgeführt werden. Das würde einiges erleichtern, sofern die Geologie geeignet ist.

5 Eigentümer und Gewerbe – Anliegen

Walter Schenkel stellt die bisherigen Erkenntnisse vor und unterstreicht nochmals, dass es heute «nur» um den Kredit für das Vorprojekt geht. Mit Eigentümerschaften und dem Gewerbe hat man sich ausgetauscht. Die **Anliegen** werden wie folgt zusammengefasst:

- Transparente Abwägung der Vor- und Nachteile, insbesondere im Dorfkern mit / ohne Umfahrung: Auch andere Massnahmen sind zu prüfen.
- Landverlust und/oder Zerschneidung ist schlecht für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung.
- Realersatz ist besser als finanzielle Entschädigung.
- Lage der Portale und Tunnelzufahrten sind wichtig, aber noch offen.
- Dorfkern mit/ohne Durchgangsverkehr – gewerblicher Nutzen vs. Gesamtinteressen.
- Verkehrsentwicklung in 20 Jahren ist unbekannt. Deshalb sollte heute mit den Abklärungen begonnen werden.

6 Vergleichsbeispiele

Beispiele von ähnlichen Verkehrsprojekten, sprich Umfahrungen, wurden recherchiert. Die Gemeinden, welche die **recherchierten Projekte** durchgeführt haben, wurden im Sommer 2021 kontaktiert. Sie haben einen Fragebogen ausgefüllt und eine Bewertung des Projekts abgegeben. Einige Projekte wurden von synergo selbst bewertet. Folgende Vergleichsprojekte wurden angeschaut:

- Bremgarten / AG (eigene Bewertung)
- Silvaplana / GR (eigene Bewertung)
- Küsnacht / SZ (Bewertung durch Gemeinde)
- Klosters / GR (Bewertung durch Gemeinde)
- Flüelen / UR (Bewertung durch Gemeinde)
- Uznach / SG (noch keine Bewertung möglich)
- Wattwil / SG (Bewertung durch Gemeinde)
- Giswil / OW (Bewertung durch Gemeinde)
- Bütschwil / SG (Bewertung durch Gemeinde)
- Lungern / OW (Bewertung durch Gemeinde)

Das Beispiel von Flüelen wird von Walter Schenkel genauer vorgestellt, da es geografisch in der Nähe ist. Die Bewertung wurde durch die Gemeinde vorgenommen. Es gab viele positive Punkte (siehe Abbildungen unten).



- Juni 2005 eröffnet
- Bauzeit: 6 Jahre
- Länge Umfahrungstunnel: 2.6 km
- Kosten: 235 Mio. CHF
- Attraktive Lage, Potentiale nicht ausgeschöpft
- Lärmbelastung durch Bahnverkehr, geringes Wohnangebot
- Siedlungsbild Flüelen 2014

Positiv

Grosser Problemdruck, „Flüelen blüht auf“, Bevölkerung positiv eingestellt

Gute Signalisation bringt Verkehr (bei schönem Wetter) ins Zentrum

Geschäfte konnten sich halten

Sicherheit und Aufenthaltsqualität stark verbessert, auch dank FLAMAs

Bevölkerung leicht zugenommen, neue Verdichtungsprojekte

Relativ teure Wohnlagen, positive Auswirkungen auf Steuereinnahmen, Steuerfuss leicht gesenkt

Auf Axenstrasse rund 16'000 Fahrzeuge pro Tag durch Flüelen, jetzt ein Bruchteil

Negativ

Bei schlechtem Wetter weniger Spontanhaltungen

Einzelne Hotels und Restaurants mussten schliessen, eher nicht wegen Umfahrung, sondern wegen Bahnlinie und fehlenden touristischen Qualitäten

Abbildung 3: Zusammenfassung Bewertung Umfahrung Flüelen

Die Bewertungen sind aber **nicht vollständig**: Es fehlt beispielsweise die Sichtweise des Gewerbes oder von direkt betroffenen Bevölkerungsgruppen. Diese Recherchen könnten im Rahmen des Vorprojekts vertieft werden. Trotzdem kann ein **positives Fazit** gezogen werden: Generell ist der verkehrliche Problemdruck überall gross gewesen, es gab wenig Widerstand gegen die Infrastrukturprojekte. Die Gestaltung von Dorfzentren war oftmals umstrittener als die Umfahrung selbst. Die Mitwirkung muss deshalb früh stattfinden. Generell haben sich aber die Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie die Sicherheit stark verbessert. Es gibt neue Potenziale für (Tages-)tourismus, für Hotels und Restaurants. Die Zufahrten für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft haben sich verbessert. Jedoch kann es fürs Gewerbe, das vom Durchgangsverkehr abhängig ist, schwierig werden. Es gibt aber auch Gewerbe, das mit innovativen Konzepten aus den Verkehrsentlastungen einen grossen Nutzen zieht.

7 Forum 1 – Fragen und Antworten

Am ersten öffentlichen Forum im Oktober 2021 wurden einige Fragen aufgeworfen. Diese werden heute nochmals aufgegriffen. Für das ausführliche Protokoll der Diskussionsrunde am ersten öffentlichen Forum wird auf den Ergebnisbericht auf der Gemeindegewebseite hingewiesen.

Kostenanteil der Gemeinde am Vorprojekt bzw. am Bauprojekt wurde in Frage gestellt: Kanton oder gar Bund stehen in der Pflicht.

André Rüeggsegger: Das Gesetz sieht es so vor, dass die Kosten geteilt werden. Durch die Abstimmung über die Finanzierung kann die Gemeinde auch zeigen, dass das Projekt gewollt und unterstützt wird.

Weitere Strassenprojekte wurden thematisiert (3. Altmatt, Biberbrugg).

André Rüeggsegger: Der Regierungsrat befindet demnächst über das Projekt H8. Es ist ein schwieriges Projekt. Es gibt zurzeit z.B. kein Entwässerungssystem. Es sind viele Einsprachen eingegangen, da es sich im Moorgebiet befindet. Der Kanton hofft, dass es bis Ende 2022 bewilligt werden kann. Beschwerden sind vorprogrammiert.

Daniel Kassubek: Eine neue Langsamverkehrsführung Biberbrugg-Chaltenboden ist in Planung. Ein Projektwettbewerb hat bereits stattgefunden. In Biberbrugg selbst ist die Sanierung im Gange. Weiter wird ein Radstreifen zwischen Listenaus und Biberbrugg erarbeitet.

André Rüeggsegger erklärt, dass auf beiden Seiten von Rothenthurm ausgebaut wird. Nun ist Rothenthurm selbst an der Reihe. Die Umweltvorschriften werden immer strenger, die Kosten dürften zunehmen. Deshalb sollte mit der Planung vorwärts gemacht werden.

Weitere (kurzfristige) Massnahmen wie Verkehrssicherheit, Tempo 30 und Lärmreduktion wurden thematisiert.

André Rüegsegger: Aus fachlicher bzw. statistischer Sicht ist Rothenthurm kein Unfallschwerpunkt. Trotzdem ist die Sicherheit ein wichtiges Thema (z.B. bei Schularealen). Auch die Gemeinde kann Massnahmen ergreifen (z.B. Verkehrskadetten). Tempo 30 ist in Quartieren sinnvoll, nicht aber auf Hauptstrassen.

*Nicht allein die Infrastruktur steht im Vordergrund, sondern auch die **Dorfentwicklung**. Zusammen mit dem Vorprojekt sollte ein „Masterplan“ für die Entwicklung der Gemeinde erarbeitet werden.*

André Rüegsegger: Die Dorfentwicklung ist nicht unbedingt Sache des Kantons. Die Gemeinde sollte hier selber aktiv werden. Die heutige Durchgangsstrasse geht an die Gemeinde, wenn die Umfahrung realisiert ist. Man könnte die Strasse so belassen oder auch eine sinnvolle Gestaltung planen. Viel Kreativität ist dann gefragt.

Walter Schenkel: Die Gefahr einer «Verödung» ohne Durchgangsverkehr besteht, wenn nichts gemacht wird. Es ist deshalb wichtig, sich bereits heute parallel zum Vorprojekt Gedanken über die Entwicklung im Dorf zu machen. Die Dorfentwicklung muss auch ein zentrales Thema bei der Mitwirkung der Bevölkerung sein.

8 Fragerunde Plenum

Finanzierung: *Wäre es möglich, die Strasse wieder ins Bundesstrassennetz aufzunehmen?*

André Rüegsegger: Zurzeit sind die Rechtsgrundlagen dafür nicht vorhanden. Es bräuchte dafür eine Aufnahme der H8 ins Bundesstrassennetz (Beschluss durch nationales Parlament).

Unterirdische Linienführung: *Aufgrund der Landschaftszerschneidung, Lärm und auch potenzielle Probleme wegen Eigentum ist es doch relativ klar, dass ein unterirdischer Tunnel mehr Sinn macht. Kann dies heute beantwortet werden?*

Daniel Kassubek: Für einen Tunnel braucht es geeigneten Untergrund (z.B. Fels). Zusammen mit den LandeigentümerInnen sollen auch oberirdische Möglichkeiten geprüft werden. Tunnel sind bei Baukosten, Unterhalt und Sicherheit teuer. Als Faustregel gilt: 10'000 CHF/m oberirdisch, 100'000 CHF/m unterirdisch. Zusatzwünsche wie die zusätzliche Untertunnelung müsste die Gemeinde selber bezahlen. Alle diese Fragen können aber erst nach Abschluss des Vorprojekts beantwortet werden.

Wachstum Dorf: *Es wurde bisher von Landverlust geredet. Wenn wir aber viel weiter denken stellt sich die Frage, wo denn das Dorf weiterhin wachsen kann? Wir reden von einem Generationenprojekt und müssen uns deshalb auch das überlegen.*

Walter Schenkel: Auch hier, eine wichtige Frage für das Vorprojekt. Parallel zum Vorprojekt sollen solche Fragen zusammen mit der Bevölkerung diskutiert werden (mögliche Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung).

Verkehrszunahme: *Das Vorprojekt wird begrüsst. Aber eine weitere kritische Frage gibt es: Der Verkehr wird gemäss Prognose zunehmen. Wir wissen auch, dass je besser eine Strasse ausgebaut ist, desto mehr Verkehr zieht sie an. Könnte die Umfahrungsstrasse noch zusätzlichen Verkehr verursachen?*

Walter Schenkel: Diese Frage kommt in Mitwirkungsprozessen zu Verkehrsinfrastrukturen fast immer auf. Im Vorprojekt müssen die Verkehrsprognosen aktualisiert werden. Dann muss man immer auch abwägen: Was ist der Nutzen einer Verkehrsinfrastruktur (z.B. Entlastung Dorf), was sind die Nachteile? Es ist eine Frage der Kapazitäten, welche eine neue Verkehrsinfrastruktur bieten soll. Ausserdem muss die Verkehrssituation im regionalen Kontext angeschaut werden. Auch flankierende Massnahmen müssen ein Thema sein.

Dorfausgang: *Da die Dorfstrasse in die Umfahrungsstrasse münden wird, stellt sich die Frage wie ich vom Dorf wieder raus bzw. rein komme?*

Daniel Kassubek: Es ist zum jetzigen Zeitpunkt zu früh, die Frage zu beantworten. Es gibt aber gute Lösungen (z.B. Kreisel).

Hirzel-Tunnel: *Stimmt es, dass das Projekt nicht weitergeführt wird? Hätte das Projekt eine gewisse Entlastung für Rothenthurm gebracht?*

Stefan Beeler: Ja das stimmt. Das Projekt wurde vom Bund zurückgestellt. Dies spricht dafür, dass Rothenthurm selber nach Lösungen suchen muss.

9 Fazit – zwei Stossrichtungen

Walter Schenkel schliesst die Fragerunde ab. Ein Masterplan für die Dorfentwicklung, welcher parallel zum Vorprojekt läuft, hat viele Chancen.

Verkehrsinfrastruktur – Vorprojekt:

- Kostenteiler definitiv festlegen
- Unterschiedliche Varianten ausarbeiten
- Landverlust, Ökologie, Moorschutz
- Ab sofort: Sicherheit Velo- / Fussverkehr

Dorfentwicklung – Masterplan:

- Perspektiven Gewerbe, Gastro, Tourismus
- Gestaltung, Nutzung, Kultur
- Standortattraktivität, Wohnen, Arbeiten
- Soziodemografische Entwicklung

Als nächstes werden alle Teilnehmenden gebeten, diese zwei Stossrichtungen auf Plakaten zu kommentieren: Was ist Ihnen in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur beim Vorprojekt wichtig? Wie könnte das Zukunftsbild für das Dorf aussehen?

Inputs Zukunftsbild Masterplan:

- Dorfplatz schaffen
- Langlaufzentrum fördern
- Weitere Anliegen: Fussball-, Sportplatz, Altersheim
- Dorf kann zusammenwachsen
- Wie jetzt: weiter mit guten Mitwirkungs- und Infoveranstaltungen
- Gewerbe muss eine Chance haben

Inputs Verkehrsinfrastruktur Vorprojekt:

- Möglichst langer Tunnel, Tunnelportale beidseitig an Gemeindegrenze
- Dranbleiben, Vorprojekt durchführen, rasch vorwärts machen
- Neuer Siedlungsgürtel aufzeigen und schaffen
- Möglichst wenig Landverlust
- Chance fürs ganze Dorf nutzen

10 Weiteres Vorgehen und Schluss

Stefan Beeler bedankt sich für das Engagement der Teilnehmenden. Es ist noch ein langer Weg. Aber eine frühzeitige Auseinandersetzung mit dem Projekt eröffnet Chancen. Der weitere Austausch findet beim Apéro statt.

Der Ergebnisbericht der heutigen Veranstaltung wird nach den Sommerferien auf der Gemeindeforum website aufgeschaltet. Im Dezember 2022 wird es Information zur Gemeindeversammlung geben. Im ersten Quartal 2023 findet die Gemeindeabstimmung zum Kredit für das Vorprojekt statt.

Für weitere Anliegen oder Kommentare können Sie sich jederzeit an das Team von synergo wenden: schenkel@synergo.ch