

Wangen, 21. Juni 2017

Amt für Raumentwicklung  
Postfach 1186  
6431 Schwyz.

## **Entwurf Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) – Nationalstrassenanschlüsse**

Sehr geehrte Damen und Herren

Derzeit liegt der Entwurf des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) öffentlich auf und kann etwa auf der Gemeindeverwaltung Schübelbach eingesehen werden. Der SIN listet insgesamt 23 Nationalstrassenanschlüsse in der Schweiz auf – darunter Wangen Ost (Objektblatt 1.5). Alle Bürgerinnen und Bürger (Privatpersonen) sowie alle Körperschaften des öffentlichen und privaten Rechts können sich dazu äussern.

### **Antrag:**

Verzicht auf den Autobahnanschluss Wangen Ost

### **Alternative:**

Weiterführung, Ausbau, Realisierung der Null-plus-Variante  
(ohne Autobahnanschluss, nur flankierende Massnahmen)

### **Begründung:**

Ein Satz im SIN ist uns besonders aufgefallen. Wir möchten ihn an den Anfang unserer Stellungnahme setzen: "Zusätzliche Anschlüsse ans Nationalstrassennetz sind wegen der bereits sehr hohen Anschlussdichte und ihrem potenziell störungsanfälligen Betrieb mit äusserster Zurückhaltung anzuordnen."

### **Undurchsichtiger Variantenentscheid**

Kaum war der Planungs- und Mitwirkungsprozess mit der Auflösung des Begleitgremiums Wangen Ost Ende 2016 abgeschlossen, verkündete die Presse: "Der Variantenentscheid ist gefällt" (March-Anzeiger 13.03.17). Wie dieser willkürlich erscheinende Beschluss plötzlich zustande gekommen ist und wer ihn gefällt hat, weiss niemand und kann nur errahnt werden. Jedenfalls kann sich der Kanton nicht auf das 30-köpfige und von ihm eingesetzte Begleitgremium berufen, das nur verschiedene Möglichkeiten diskutiert und keine Variante explizit befürwortet hat.

## **Kanton überrumpelt Begleitgremium mit Rückfall auf Projektstand vor 10 Jahren**

Das Begleitgremium Wangen Ost wurde im Rahmen des Planungs- und Mitwirkungsverfahrens Anfang 2015 eingesetzt. Die 30-köpfige Gruppe arbeitete "ergebnisoffen" und prüfte bei ihrer fast zweijährigen Tätigkeit mit 6 Sitzungen immerhin neben etlichen Varianten für einen Autobahnanschluss auch die so genannte Null-plus-Variante (ohne Autobahnanschluss, nur flankierende Massnahmen). An der öffentlichen Orientierung vom 22. November 2016 nahm jedoch der Kanton das Zepter wieder in die Hand und überraschte das Begleitgremium und das Publikum mit der Behauptung, dass eine oberirdische Anschlussvariante (Variante 5) punkto Entlastungswirkung und Kosten am besten abschneide. Die Null-plus-Variante wurde als "zu wirkungslos" verunglimpft und verschwand in der Versenkung. Damit ist man nicht viel weiter als vor zehn Jahren, als der Autobahnanschluss in den Richtplan aufgenommen wurde – nur dass sich inzwischen die angenommenen Baukosten verdoppelt haben. Damals sprach man von 50/60 Mio., jetzt (2016) sind es zweimal so viel, nämlich 106.5 Mio. Am Ende dürften die Kosten noch höher ausfallen wie bei den allermeisten Strassenbauprojekten hierzulande, die mit jedem Planungsschritt teurer werden. Laut Etappenplan legt der Kanton 2017 eine (für Einsprachen offene) Projektvariante vor – und weiss schon heute, dass er damit vor allem bei den betroffenen Landwirten (Grundeigentümer) auf Widerstand stossen wird.

### **Was dagegen spricht**

Die vorgesehene Verbindungsstrasse des Autobahnanschlusses zwischen Kantonsstrasse und A3 auf dem Gemeindegebiet von Tuggen, Wangen, Galgenen und Schübelbach würde:

- ein Naherholungsgebiet durchschneiden
- gegen 10 Hektaren Kulturland zerstören
- das Landschaftsbild verunstalten
- einen Wildtierkorridor beeinträchtigen
- die Siedlungsentwicklung (mit Einkaufszentren) weiter anheizen
- über einst sumpfiges Gelände, das im 2. Weltkrieg kultiviert wurde, führen

Über die Zopfstrasse gelangen Velofahrende, Wanderer, Skater, Eltern mit Kinderwagen, Walker und Jogger ins Gebiet Chromen und seiner Umgebung, Erholung und Entspannung suchend und findend. Die Vereinigung „Pro Buechberg“ hat in dieser Gegend vereinzelt Ruhebänke aufgestellt. Um die Idylle dieses Gebietes wäre es geschehen.

Der Autobahnanschluss würde ganze Landwirtschaftsbetriebe in ihrer Mitte teilen. Es ist nicht verwunderlich, dass die Landwirte (Bauernvereinigung Kanton Schwyz / Bauernvereinigung in einer Stellungnahme (2006) festhielten, dass sie den geplanten Autobahnanschluss Wangen Ost ablehnen.

Der Landbedarf für den Autobahnanschluss ist (mit Bedacht?) nicht ausgewiesen: darüber sind in den Planungsunterlagen keine Berechnungen und Zahlen zu finden. Er dürfte zwischen 5 und 10 Hektaren liegen.

Die 1693 erbaute Loreto-Kapelle Chromen, ein kunsthistorisches Kleinod, liegt in der Ebene. Der Autobahnanschluss würde in unmittelbare Nähe erstellt und wie die Faust aufs Auge dazu passen.

Das Breitfeld ist ein Grundwasserschutzgebiet. Mit dem Autobahnanschluss Wangen Ost wäre dieses schützenswerte Areal von Strassen umzingelt. Es würde wegen seiner guten Erreichbarkeit durch den motorisierten Individualverkehr unter hohen Nutzungsdruck geraten und könnte letztendlich zur Bauzone umgewidmet werden.

Der Autobahnanschluss Wangen Ost führte über einst sumpfiges Gelände, das zur Zeit des Zweiten Weltkriegs aufwendig melioriert, in Kulturland umgewandelt und bei der „Anbau-

schlacht“ bepflanzt wurde. Ein Strassenbau bedeutete eine grobe Zweckentfremdung des Kulturlandes, das heute noch landwirtschaftlich genutzt wird.

Der Siedlungsdruck würde sich vor allem im östlichen Bereich der Gemeinde Wangen erhöhen, wäre doch die Verlockung gross, dort die Bauzonen bis zum Autobahnanschluss Wangen Ost auszudehnen.

Im Erläuterungsbericht des Regierungsrates zu den regionalen Ergänzungen zum kantonalen Richtplan (2007), die Gemeinden der Bezirke March und Höfe hätten sich auf den Grundsatz geeinigt, vorläufig auf die Ansiedlung neuer Einkaufszentren mit überregionaler Bedeutung zu verzichten. In den Anpassungen und Ergänzungen des Richtplans (2008) in dessen ist vermerkt, dass eine allfällige Ansiedlung publikumsintensiver Einrichtungen in Siebnen-Wangen erst erfolgen könne, wenn der neue Autobahnanschluss Wangen Ost einschliesslich Zubringer realisiert sei. Es gilt zu bedenken, dass mit der Realisierung von Wangen Ost Tür und Tor für den Bau weiterer Einkaufszentren geöffnet und damit eine fragwürdige „Politik des unbegrenzten Wachstums“ weitergeführt würde.

Der Autobahnanschluss Wangen käme in den Wildtierkorridor (SZ 11 / SG 22) und würde die Wanderroute von überregionaler Bedeutung von Reh, Hirsch und Co. zwischen Wäggital und Buchberg resp. zwischen Ostschweiz und Innerschweiz zerschneiden. Der Wildtierkorridor ist heute durch die Autobahn vollständig unterbrochen und bedarf dringend einer Sanierung.

### **Vorübergehende Entlastung vom Durchgangsverkehr**

Die Notwendigkeit zur Erstellung des Autobahnanschlusses wird mit dem Argument der Entlastung die Märchler Gemeinden vom örtlichen Durchgangsverkehr begründet. Die Entlastungswirkung wäre vielleicht eine Weile spürbar. Doch sie würde durch die weitere Zunahme des Verkehrs bald wieder verpuffen, denn wer bekanntlich Strassen sät, erntet Mehrverkehr.

### **Hauptproblem ist nicht Durchgangsverkehr, sondern Innerortsverkehr**

Der Autobahnanschluss mag vorübergehend die Märchler Gemeinden vom Durchgangsverkehr entlasten, doch der Hauptverkehr – der Ziel-, Quell- und Binnenverkehr – bleibt in den Ortschaften. Der Ortsverkehr ist zu einem grossen Teil selber erzeugt – wie in Rapperswil-Jona, wo drei Viertel des Verkehrsaufkommens Binnen-, Ziel- und Quellverkehr ist. Da der Anteil des Durchgangsverkehrs in den Märchler Gemeinden relativ gering ist, wäre die (vorübergehende) Entlastungswirkung des Autobahnanschlusses auch relativ gering.

Erforderlich wäre eine methodisch und wissenschaftlich korrekte Verkehrszählung in der March, die aufzeigt, wie hoch die Anteile des jeweiligen örtlichen Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs sind. Die March-Gemeinden weisen einen hohen Anteil motorisierten Individualverkehr auf. Entsprechend gering ist die Benützung des öffentlichen Verkehrs. Die im Vergleich zu andern Regionen tiefen Modalsplit-Werte und wie diese verbessert werden können, sollte Gegenstand weiterer Überlegungen sein, bevor grosse Infrastrukturmassnahmen wie Wangen Ost realisiert werden.

### **Null-plus-Variante**

Der Kanton und die March sollten sich hüten, vom Bund einen Autobahnanschluss, der seine ihm zugedachte Funktion (Verkehrsentlastung der Ortschaften) nicht zu erfüllen vermag, sich vor die Nase setzen und zahlen zu lassen. Dabei lassen sich ortsbezogene Massnahmen wie Ausbau des Busverkehrs, Tempo-30-Zonen, Schulwegsicherung, Radwegkorridore, Parkplatzbewirtschaftung, Car-Sharing usw. eigenverantwortlich ergreifen, die sich alle kostengünstiger, wirksamer und schneller als Wangen Ost realisieren lassen. In diesem Sinne ist die im Begleitgremium angedachte Null-plus-Variante (ohne Autobahnanschluss, nur flankierende Massnahmen) weiter zu verfolgen.

Die Richtplanergänzungen (2008) sehen vor, namentlich für den Radverkehr in der March das kantonale Radroutennetz mit entsprechenden Radwegkorridoren zu ergänzen. Zudem soll die Infrastruktur für den Langsamverkehr an die gestiegenen Verkehrsmengen des motorisierten Individualverkehrs mit entsprechend höherem Gefahrenpotential angepasst werden. Es besteht aber die Gefahr, dass mit der Fokussierung auf Wangen Ost alle andern Verkehrsfragen ausgeblendet werden.

### **Schlussbemerkung**

Vom Vorprojekt bis zur Realisierung von Wangen Ost würden mindestens 10 Jahre verstreichen. Bis zur Inbetriebnahme könnte sich die Verkehrssituation aufgrund neuer Elektrofahrzeuge, selbstfahrender Autos und innovativer ÖV-Möglichkeiten grundlegend ändern und die Notwendigkeit eines Autobahnanschlusses erst recht in Frage stellen.

Ein Autobahnanschluss ist Bestandteil der Nationalstrasse, somit eine Bundesangelegenheit und wird entsprechend vom Bund finanziert. In der Regel ist nicht der Bund die treibende Kraft, sondern ein Kanton gelangt an den Bund mit dem Begehren zum Bau eines Autobahnanschlusses. Sollte der Kanton Schwyz nach den kontrovers geführten Diskussionen im Begleitgremium zur Einsicht gelangen, auf Wangen Ost zu verzichten, ist nicht damit zu rechnen, dass der Bund über die Interessen des Kantons hinweg den Autobahnanschluss dennoch verwirklicht.

Besten Dank für die Entgegennahme dieser Stellungnahme und mit freundlichen Grüßen:

Die Unterzeichnenden:

**[10 Personen]**