



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 21. Juni 2021
Kantonsratspräsidentin Ylfete Fanaj

B 65 Änderung der Kantonsstrasse K 2b im Abschnitt Bürglen - Kantonsgrenze Schwyz, Gemeinde Vitznau; Entwurf Dekret über einen Sonderkredit / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Botschaft B 65 an ihren Sitzungen vom 23. April 2021 (Information) sowie vom 21. Mai 2021 beraten. Zum Inhalt: Die Kommission beurteilt das Projekt als notwendig und zweckmässig. Es handelt sich um eine wichtige Verbindung von Gemeinden sowie zum Kanton Schwyz. Die Mehrkosten gegenüber dem Bauprogramm sind nachvollziehbar. Die Sicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert. Eine Tunnellösung wurde geprüft, kommt jedoch aus Kostengründen nicht infrage. Das Eintreten war unbestritten. Die VBK stimmte dem Sonderkredit von 14,7 Millionen Franken einstimmig zu. Es wird auf Fraktionssprecher verzichtet. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen. Zum Schluss danke ich dem zuständigen Regierungsrat, Fabian Peter, dem Kantonsingenieur, Gregor Schwegler, und dem Leiter der Abteilung Planung, Beat Hofstetter, für die kompetente Begleitung und Unterstützung bei der Beratung dieses Geschäftes.

Irene Keller: Wie schon oft am heutigen Sessionstag werfe ich einen Blick in die Geschichte. Wir sprechen in der Botschaft B 65 vom letzten Teil eines längeren Strassenabschnittes, der seit 1986, also seit 35 Jahren Thema von Diskussionen ist. Am Silvester 1986 abends um 20.00 Uhr ereignete sich am Vitznauerstock ein grosser Felssturz. Zwei Einfamilienhäuser, ein Mehrfamilienhaus und das wunderschön gelegene Strandbad in der Bucht mussten zurückgebaut werden. Ober- und unterhalb der Strasse wurden Schutzdämme gebaut. Für die damalige Alpenstrasse plante man den Bärenfluh-Tunnel. Er sollte von der Bucht direkt bis zum Rotschuo auf Gersauer Boden führen. Das Projekt sah Kosten von 56 Millionen Franken vor. An einer denkwürdigen Sitzung im «Vitznauerhof» mit der Regierung – Josef Egli war damals Vorsteher des Baudepartementes –, der zuständigen Kommission und dem Gemeinderat Vitznau wurde auf den Tunnel nur schon aus Kostengründen verzichtet. Was war die spezielle Ausgangslage für die Gemeinde Vitznau? Im alten Strassengesetz mussten die Gemeinden einen Beitrag von 10 bis 15 Prozent an den Strassenbau leisten, Vitznau also sicher gut 6 Millionen Franken. Wir hatten damals in Vitznau einen Steuerfuss von 2,25, also nahe dem Finanzausgleich. Die Verzinsung von Fremdkapital war damals von 3,5 auf sagenhafte 7,5 bis 8 Prozent gestiegen, heute unvorstellbar. Zudem war absehbar, dass mit dem neuen Strassengesetz ab 1996 und gleichzeitig mit dem Bau des Bärenfluh-Tunnels der Abschnitt der Strasse von der Bucht bis zur Grenze von Schwyz zu einer Gemeindestrasse geworden wäre. Die Gemeinde hätte diesen Erschliessungsteil mit allen Felsverbauungen und allen technischen Bauten selbst berappen müssen. Ich denke, Sie alle kennen diese Strasse entweder mit dem Velo, zu Fuss, mit dem Motorrad oder mit dem Auto. Fazit: Man konnte es sich schlicht nicht leisten.

Wir sind heute im Jahr 2021. Für das vorliegende Projekt bedankt sich nicht nur die Gemeinde Vitznau, sondern auch Gersau. Die Verbindung ist, wie von Pius Kaufmann erwähnt, für beide Gemeinden eine absolut unverzichtbare Lebensader. Wir danken auch dafür, dass die Kritik der beiden Gemeinden beachtet wurde und das erste Projekt mit einer achtmonatigen Sperre überarbeitet wurde. Die Gemeinden bedanken sich auch für die Zustimmung im Rat.

András Özvegyi: Ich erlaube mir noch ein Wort zur Velosicherheit. Es betrifft Kapitel 4.2, Kapitel 5.5 und im Anhang das Querprofil auf Seite 18. Selbstverständlich dankt die GLP-Fraktion der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) für die vorliegende Botschaft. Es ist eine fällige Strassensanierung in schwierigem Gelände bei der Nase am Fels hoch über dem Vierwaldstättersee. Der Perimeter ist 350 Meter lang, und das Projekt kostet 14,7 Millionen Franken. Im Bericht wird gesagt, das Projekt diene zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen. Schaut man auf die Pläne im Querprofil im Anhang auf Seite 18, sieht man aber, dass hier die Velofahrer auf der Strasse ohne Velostreifen fahren müssen. Es geht bergauf. Daneben ist ein Trottoir mit einer Breite von 2,6 Metern, wo kaum Fussgängerverkehr herrscht. Ich war vor Ort und habe mir das angeschaut. Es ist eine der schönsten Velorouten in der Zentralschweiz entlang des Sees, die Veloroute 38 von Schweiz Mobil. Nach Brunnen geht es bergauf, und jeder zweite Velofahrer fährt heute dort auf dem sicheren Trottoir, was jedoch illegal ist. Ich finde es schade, dass man dieses Problem bei einem solchen Projekt nicht gleich beheben kann. Auf der Strasse gilt die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausserorts, aber die Kurve um die Nase ist kaum mit 40 bis 50 km/h befahrbar. 100 Meter vor dem Projektperimeter ist ausserorts, beim Seminarhotel Floralpina, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h signalisiert. Die Geschwindigkeit ist massgebend für Abstände und zugelassene Fussgänger- und Radwege. Ich möchte dem Regierungsrat mitgeben, dass er sich bei diesem Projekt für den Radverkehr einsetzen soll, indem der bergauffahrende, seeseitig Velofahrende das Trottoir legal mitbenutzen kann, notfalls auch mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf der Strasse, denn dies würde niemandem weh tun. Es würde kein Zeitverlust resultieren. Aus meiner Sicht genügt eine gelbe Velomarkierung auf dem Trottoir. Wenn man will, wird es Lösungen geben, sonst bleibt es für Velofahrende garantiert gefährlich. Ich danke im Voraus Regierungsrat Fabian Peter für die Berücksichtigung dieses Anliegens.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Ich danke Irene Keller für die Ausführungen zur Geschichte, diese habe ich selber auch nicht so detailliert gekannt. Man spürt die langjährige Erfahrung und das grosse Engagement als ehemaliger Gemeindeammann der Gemeinde Vitznau. Die Kantonsstrasse in Vitznau, Abschnitt Bürglen bis Kantonsgrenze Schwyz, ist sanierungsbedürftig. Es ist eine rund 350 Meter lange Strecke, die eine zeitweise komplette Sperrung der Strasse notwendig macht. Das erste Projekt von 2016 sah noch eine Sperrung von vier Monaten vor. Gemeinsam mit den lokalen Behörden haben wir das Projekt vollständig überarbeitet, um die Dauer der Totalsperrung zu reduzieren. Nun sind es noch zweimal drei Wochen mit flankierenden Massnahmen wie beispielsweise zusätzlichen Schiffsverbindungen. Wir haben auch Tunnelvarianten geprüft, auch schon in früheren Jahren, Sie haben es gehört. Die Kosten für einen kurzen Tunnel betragen zwischen 30 und 35 Millionen Franken, die Kosten für einen langen Tunnel über 65 Millionen Franken. Zudem ist bei Tunneln ganz speziell darauf zu achten, dass sie wegen Lüftungen und Sicherheitsvorschriften massiv höhere Betriebs- und Unterhaltskosten haben. Geprüft haben wir auch eine Temporeduktion von 80 auf 60 km/h. Dies führt aber nicht dazu, dass das Projekt günstiger wird. Ausserorts gilt generell 80 km/h, und es handelt sich bei dieser Strecke nicht um einen Unfallschwerpunkt. Ein Thema war auch schon in der VBK die Freigabe des Trottoirs für den Radverkehr, wie wir es jetzt noch einmal von András Özvegyi gehört haben. Das vorliegende Projekt respektive diese Strecke ist nicht im kantonalen Radroutenkonzept enthalten, darum hatte die Vif nicht den Auftrag, diese als eine Radverkehrsstrecke mit separatem Radstreifen zu planen. Die Strecke ist eine Route für Radrennfahrer, eine sehr schöne Route. Die Radrennfahrer fahren gerne auf der Strasse. Das Problem ist, dass es keinen Sinn machen

würde, die Radfahrer nur auf diesem Abschnitt auf dem Trottoir fahren zu lassen, und nachher müssen sie auf der Schwyzer Seite wieder auf die Strasse wechseln. Wir sind aber im Kontakt mit dem Kanton Schwyz, es ist dort ebenfalls ein Projekt in Planung, und wenn auf der Schwyzer Seite dann die gleichen Breiten vorhanden wären wie bei unserem Projekt, werden wir ein gemeinsames Rad-/Gehweg-Thema prüfen. Wir wollen letztlich alle, dass die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden kann. Im Sinn dieser Ausführungen beantragen wir Ihnen die Zustimmung zum Dekret über 14,7 Millionen Franken. Ich danke der zuständigen Kommission unter der Leitung von Präsident Pius Kaufmann für die konstruktive Beratung.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 2b im Abschnitt Bürglen - Kantonsgrenze Schwyz, Gemeinde Vitznau, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 102 zu 0 Stimmen zu.