

Südumfahrung Abschnitt 2

Reichmuth sieht keine Existenzgefährdung

In zahlreichen Leserbriefen äusserten sich die Küssnachtinnen und Küssnächter negativ zum Abschnitt 2 (Räbmatt-Breitfeld) der Südumfahrung. Der FS traf sich mit dem Regierungsrat und Baudirektor Othmar Reichmuth und konfrontierte ihn mit den Kritikpunkten und Anliegen.

Von Christian Büeler

Kurzer Rückblick: Im Januar 2012 einigten sich der Regierungsrat, der Bezirksrat Küssnacht, die IG gedeckte Südumfahrung und Fritz Stocker auf einen Kompromiss. Der Kompromiss beinhaltete die Tieferlegung des Abschnitts 2 der Südumfahrung in der Stadelmatt um vier Meter, die Verlängerung des Tunnels Pfaffenhaut um 55 Meter auf der Südseite und eine Überdeckung der Strasse über 100 Meter im Breitfeld. «Diese Überdeckung wurde auch technisch notwendig, da durch die Tieferlegung der Strasse im Raum Breitfeld zu hohe Böschungen entstanden wären, die nicht mehr maschinell bewirtschaftet hätten werden können», erklärt Baudirektor Othmar Reichmuth. Mit der Tieferlegung wurde die Option offen gehalten, die Südumfahrung im Bereich Stadelmatt später noch weiter zu überdecken, sofern dies die Bevölkerung wünscht. Die IG gedeckte Südumfahrung blieb hartnäckig und kämpfte trotz Kompromiss weiterhin für eine weitergehende Überdeckung bzw. neu für eine gesamte Untertunnellung. Der FS traf sich mit Baudirektor und Regierungsrat Othmar Reichmuth, um den Kritikpunkten nachzugehen, die in den letzten Wochen vor allem von Seiten der Anwohner geäussert wurden.

Die Steigung und der damit verbundene Schadstoffausstoss ist eines der häufigsten Argumente, die gegen den Abschnitt 2 der Südumfahrung fallen. Sind diese 7.5% Steigung wirklich so problematisch bezüglich Schadstoffausstoss, wie immer behauptet wird?

Othmar Reichmuth: Wir haben uns dieser Frage auch immer wieder gewidmet und sind zum Schluss gekommen, dass man mit der Steigung versucht, das Haar in der Suppe zu finden. Hier wird etwas aufgebauscht, das nicht wirklich stichhaltig ist. Allerdings kann die Steigung nicht diskutiert werden, weshalb wir beim TCS eine Studie in Auftrag gegeben



Othmar Reichmuth im Gebiet Stadelmatt, wo rund 12200 Quadratmeter Land für den Bau der Südumfahrung erworben werden.

Foto: cb

haben. Ich möchte mich hier jedoch nicht hinter technischen Gegenargumenten verstecken. Zusammenfassend zeigt die Studie aber, dass die Steigung vernachlässigbare Auswirkungen auf die Umweltbelastung hat. Wer sich jedoch der Thematik vertieft

«Das Land, das von den Bauern für die Strasse abgetreten wird, führt zu keiner Gefährdung der Existenz.»

annehmen will, kann diese Studie unter www.mobiltaet-kuessnacht.ch abrufen (siehe auch Pressemitteilung).

Der Kulturlandverlust ist ein weiteres Thema. Wie gravierend ist dieser?

Ein Verschleiss an Landwirtschaftsland ist in jedem Fall zu bedauern. Wir müssen aber auch die Verhältnismässigkeit bewahren. Für den Abschnitt 2 erwerben wir rund 12200 Quadratmeter Land. Rund 4000 Quadratmeter davon werden nach der Fertigstellung der Strasse wieder begrünt (Böschungen etc.). Rund 8200 Qua-

dratmeter werden effektiv verbaut, d.h. diese werden für die Strasse und die Stützmauern, sprich für die befestigte Fläche gebraucht. Im Vergleich dazu stehen beispielsweise allein zwischen der Grepperstrasse und der Stadelmatt 18000 Quadratmeter eingezontes Bauland zur Verfügung. Zwei Drittel davon wird demnächst überbaut. Dagegen sind bisher noch keine kritischen Stimmen erhoben worden.

Die IG gedeckte Südumfahrung fordert eine gesamte Untertunnellung des Abschnitts 2 und möchte so den Kulturlandverlust vermeiden. Weshalb also kein durchgehender Tunnel?

Es ist klar zu betonen: Die immer wieder ins Spiel gebrachte Untertunnellung des ganzen Abschnitts 2 wird sich aus finanziellen Gründen nie realisieren lassen. Dafür fehlen uns die Bundesbeiträge, die bei anderen vergleichbaren Lösungen möglich waren, die aber in Küssnacht nie fliessen werden.

Eine Tunnelvariante würde einen Sicherheitsstollen voraussetzen, der laut Kanton und Bezirk das Projekt enorm verteuern würde. Wie muss man sich einen solchen vorstellen?

Ein Sicherheitsstollen würde parallel über die gesamte Länge des Tunnels verlaufen. Von der Grösse her könnten Rettungsfahrzeuge zufahren, doch der Querschnitt des Stollens wäre kleiner als derjenige des Tunnels, da der Stollen nicht im Gegenverkehr benutzt werden würde. Alle 300 Meter fände sich ein Fluchtweg, d.h. eine Querverbindung vom Tunnel zum Stollen. Laut einer Kostenschätzung würde die gesamte Untertunnellung zu Mehrkosten von 80 Millionen Franken führen. Momentan kostet der Abschnitt 2150 Millionen Franken. Auch bei der jetzigen Variante sind Fluchtweg eingepplant, allerdings führen diese gleich direkt aus dem Tunnel. Anmerkung am Rande: 80 Millionen Franken entsprechen dem Geld, das heute während zwei Jahren in den Strassenbau des gesamten Kantons Schwyz investiert wird.

Aufgrund der Möglichkeit, nach der Abstimmung noch Änderungen und Verbesserungen – bspw. in Form einer Einzelinitiative – anzubringen, wird auch von einem Flickwerk gesprochen. Wurde vorgängig zu wenig weit geplant?

Dies ist ein unhaltbarer Vorwurf und ich möchte ihn gar als Frechheit bezeichnen. Hier wird ein positives An-

gebot in etwas Negatives verdreht. Die Südumfahrung ist ein absolut durchdachtes und ausgereiftes Projekt, da wir heute schon sagen können, wieviel es effektiv kosten wird. Das Werk ist modulartig aufgebaut: Wenn die Bevölkerung die Strasse später verschwinden lassen will, gibt es die Möglichkeit, diese für rund 30 Millionen noch mehr zu überdecken. Diese Modularität hat nichts mit einem Flickwerk zu tun. Das Projekt ist kostenoptimiert – auch was den Betrieb und Unterhalt betrifft – und wird in die Landschaft eingepasst. Bezüglich dem Betrieb und dem Unterhalt schaut der Bürger oft nur die kurzfristigen Kosten an. Dass eine gesamthafte Untertunnellung jedoch rund dreimal mehr Unterhaltskosten mit sich bringen würde, wird oft nicht berücksichtigt.

«Diese Modularität hat nichts mit einem Flickwerk zu tun.»

Was wäre ein Beispiel für solche Unterhaltskosten in einem Tunnel?

Alle 10 bis 30 Jahre, je nach Anlageteilen, werden bei uns in der Schweiz in einem Tunnel die Betriebssicherheitsanlagen und die Lüftung erneuert. Dabei werden die Anlageteile dem jeweiligen Stand der Technik angepasst. Weiter werden gerade nach einem Busunglück, wie jenem im Wallis, neue Normen erlassen, die dann eingehalten werden müssen.

Immer wieder ist auf Seiten der Gegner des Abschnitts 2 das Stichwort Existenzbedrohung gefallen. Kann man in Bezug auf den Abschnitt 2 von einer solchen sprechen?

Das Land, das von den Bauern für die Strasse abgetreten wird, führt zu keiner Gefährdung der Existenz. Der Bezirk hat doch allen Landwirten Realersatz zugesichert, so dass diese am Schluss unter dem Strich keinen Quadratmeter Land verlieren. Jedoch wird das gepachtete Land des einen Bauern in absehbarer Zeit mit Häusern bebaut. Das könnte für ihn zum Problem werden, und nicht die Südumfahrung.

Den Bauern wird Realersatz zugesprochen. Laut Gerüchten befindet sich dieser in Immensee. Kann man von einem Realersatz sprechen,

wenn das Land rund drei Kilometer entfernt liegt? Ist das zumutbar?

Ja, wir haben Realersatz in Immensee gefunden. Einen Realersatz vor Ort konnten wir leider nicht anbieten, weil es kein Angebot gibt. Wie sich die betroffenen Bauern untereinander absprechen, wer den Realersatz bewirtschaftet, ist dann Verhandlungssache zwischen den Bauern, dem Bezirk und dem Kanton.

Ein betroffener Bauer (1) bekommt beispielsweise 850 Quadratmeter Realersatz in Immensee. Für diese kleine Fläche, lohnt es sich für ihn nicht, nach Immensee zu fahren. Möglich wäre jedoch, dass ihm ein anderer Bauer (2) 850 Quadratmeter in Küssnacht überlässt. Dieser (2) würde dann die ihm zustehende Fläche und die 850 Quadratmeter von Bauer (1) in Immensee bewirtschaften. Das ist wirtschaftlicher und zumutbar.

Gibt es Alternativlösungen zum Realersatz in Immensee?

Im Moment gibt es nichts, das sich diesbezüglich abzeichnet. Immensee ist jedoch handfest und konkret. Wir werden aber die Augen und Ohren weiterhin offen halten und prüfen gerne jedes Angebot oder jeden Hinweis, die uns zugetragen werden.

Am 5. Januar wurde im FS von einem Kompromiss berichtet, auf den sich der Regierungsrat, der Bezirksrat und die IG gedeckte Südumfahrung einigten. Ist es nicht vermessen, von einem Kompromiss zu sprechen, wenn sich die IG bis heute unzufrieden gibt?

Das wurde damals an der Vereinsversammlung als Kompromiss betitelt und auch so akzeptiert. Es war ein Kompromiss zwischen der Initiative Stocker und der Variante des Bezirks und wir konnten so den Rückzug der Initiative bewirken. Dies macht nun die Abstimmungsvorlage viel einfacher, d.h. es gibt nur eine Abstimmungsfrage zum Abschnitt 2. Dies war ja auch ein Anliegen der IG. Wir holten damals gemeinsam das Maximum aus der Variante raus, das noch vertretbar war, auch wenn sich die IG heute damit nicht mehr zufrieden gibt.

Wie steht es um die Stimmung beim Kanton, der ja als Planer fungiert?

Ich höre nach wie vor nur Stimmen, die hoffen, dass Küssnacht die Chance wahrnimmt, seine Verkehrsprobleme endlich zu lösen. Es wurde positiv aufgenommen, dass auf der Seite des Kantons nach Lösungen gesucht und soweit wie möglich auf alle Ansprüche eingegangen wurde.

Was passiert effektiv bei einer Ablehnung des Abschnitts 2? Kann man wirklich davon ausgehen, dass das Projekt in der Schublade verschwindet, oder ist dies eine leere Drohung des Kantons?

Man muss aufpassen, dass man hier nicht von einer Drohung spricht. Tatsache ist aber, dass nach einer Ablehnung des Abschnitts 2 während längerer Zeit keine Alternative präsentiert werden könnte, da der ganze Planungsprozess neu aufgerollt werden müsste. Und es stellt sich dann die Frage, was mit der Grepperstrasse passieren würde, sprich: Wie führt man den Verkehr vernünftig durch die Strasse, damit die Sicherheit gewährleistet ist – auch jene des Langsamverkehrs. Weiter müssen die Anschlüsse der öffentlichen Verkehrsmittel eingehalten werden können.

Zudem müsste im Bereich Grepperstrasse die eidgenössische Lärmschutzverordnung sehr bald umgesetzt werden. Wir hoffen natürlich, dass wir dies vermeiden können, da ja der Abschnitt 2 zur Lärmentlastung führen wird.

Othmar Reichmuth zur Variante Rigibrücke

Kurz vor der Abstimmung nutzt ein neues Komitee Vision Rigibrücke die Gunst der Stunde, um die Idee einer Brücke nochmals aufzunehmen. Sehen sie Chancen für ein solches Projekt, falls der Abschnitt 2 abgelehnt würde?

Zur ersten Brückenvariante von Louis Janner sind damals bereits umfangreiche Abklärungen gelaufen. Das Gutachten der eidgenössischen Kommission für Natur- und Heimatschutz ist damals negativ ausgefallen. Die Meinung des Natur- und Heimatschutzes wird sich nur wegen dem neuen Ort nicht ändern. Natürlich kann man an diesem Strohhalm festhalten, der nicht realisierbar ist. Das Projekt tönt zwar verlockend und schön, ist

aber ein Utopie. Die Verkehrswirkung des Projekts Brücke ist zudem ernsthaft zu hinterfragen. Die Entlastung der Grepperstrasse erreicht man damit nicht.

Besteht die Möglichkeit, dass sich der Bund am Brückenprojekt beteiligen würde, wie dies das Komitee Rigibrücke annimmt?

Es ist wenig zielführend, kurz vor der Abstimmung über das konkrete Projekt Südumfahrung auch noch über eine allfällige Kostenbeteiligung des Bundes an einem Projekt zu spekulieren, das bloss als schöne Skizze auf dem Papier existiert. Für mich scheint aber eine Bundesbeteiligung äusserst unwahrscheinlich.