Bezirk
Küssnacht

Kanton Schwyz

Gesamtrevision Nutzunsplanung

Fassung für die Vorprüfung durch das Amt für Raumentwicklung und die öffentliche Bekanntmachung nach § 11 V PBG

KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR

Richtplantext

30 Tage öffentliche Bekanntmachung vom .....bis .....

Vom Bezirksrat erlassen am .....

Namens des Bezirksrats

Der Präsident Der Schreiber

Vom Bezirksrat genehmigt mit RRB Nr. ..... vom .....

Der Landamann Der Staatsschreiber

SUTER VON KÄNEL WILD
Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

Inhalt

1 EINLEITUNG 3
1.1 Anlass 3
1.2 Neuer kommunaler Richtplan Verkehr 4
1.3 Bestandteile und Verbindlichkeit 6
1.4 Verfahren 8
2 VERWEIS AUF FESTLEGUNGEN IM KANTONALEN RICHTPLAN 9
3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN 12
3.1 Verkehrspolitische Ziele 12
3.2 Teil Fuss- und Wanderwegnetz 13
3.3 Teil Velorouten 17
3.4 Teil Strassennetz, Parkierung und öffentlicher Verkehr 20
4 ANHÖRUNG, BEKANNTMACHUNG UND VORPRÜFUNG 25
4.1 Erarbeitung 25
4.2 Ergebnis der öffentlichen Bekanntmachung gemäss § 11 Abs. 3 V PBG 25
4.3 Ergebnis der Vorprüfung durch das Amt für Raumentwicklung 25
4.4 Anhörung der Nachbargemeinden 25
5 BERICHTERSTATTUNG 26
5.1 Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung 26
5.2 Relevanz der Sachpläne und Konzepte des Bundes 27
5.3 Berücksichtigung der kantonalen Vorgaben 28
6 AUFHEBUNG RECHTSGÜLTIGER RICHTPLAN 28

Auftraggeber

Bezirk Küssnacht
Planung, Umwelt und Verkehr
Seeplatz 2/3
Postfach 176
6403 Küssnacht am Rigi

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Adrian Grütter, Michael Camenzind

1 EINLEITUNG

1.1 Anlass

Revision Richt- und Nutzungsplanung

Das eidgenössische Raumplanungsgesetz verpflichtet die Gemeinden, ihre Richt- und Nutzungspläne alle 10 bis 15 Jahre zu überprüfen.

Der Bezirk Küssnacht hat die Nutzuzngsplanung letztmals 1997 gesamthaft revidiert. Seither haben sich die raumplanerischen Rahmenbedingungen stark gewandelt. Die Revision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes 2013, die Anpassung des kantonalen Richtplans und die Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes machen eine Überprüfung und Justierung der kommunalen Planungsinstrumente erforderlich.

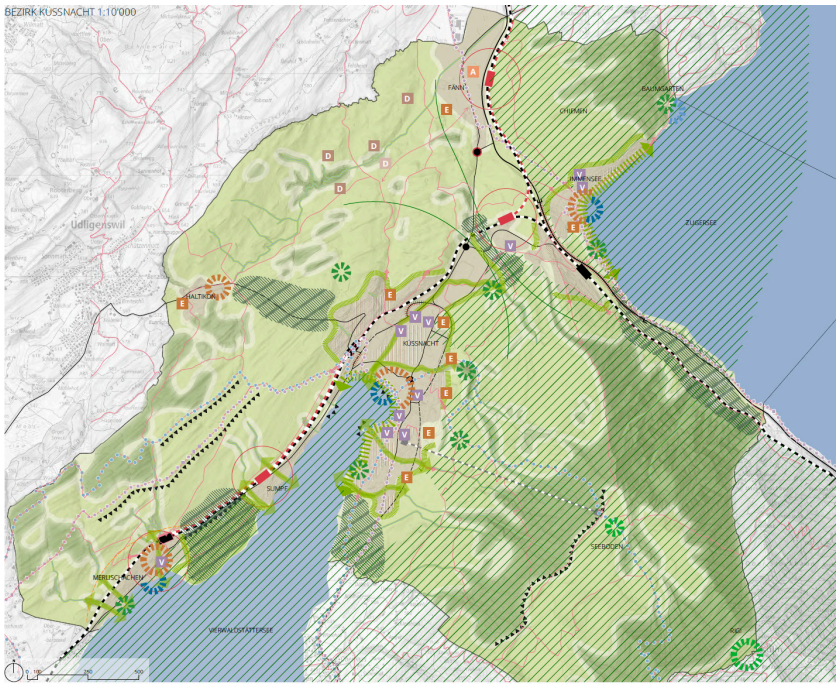
Nachdem die Revision in den Jahren 2013 und 2019 durch die Stimmbevölkerung des Bezirks Küssnacht abgelehnt worden ist, hat der Bezirksrat die Revision der Richt- und Nutzungsplanung Mitte 2020 neu gestartet.

Räumliches Entwicklungskonzept (REK)

Als Grundlage für die künftige Gemeindeentwicklung hat der Bezirksrat zusammen mit der Bevölkerung ein räumliches Entwicklungskonzept (REK) erarbeitet.

Das REK zeigt, wie sich Küssnacht räumlich positionieren will. Dabei liegt der Fokus auf den Qualitäten der Ortschaften, die zu erhalten, zu stärken oder neu zu schaffen sind. Das Entwicklungskonzept deckt ein breites Spektrum an Themenfeldern zur Siedlungs- und Verkehrsplanung auf dem Bezirksgebiet ab. Die Ziele bilden das Fundament für die Revision der kommunalen Planungsmittel.

REK



Mitwirkung der Bevölkerung zum räumlichen Entwicklungskonzept

Die Bevölkerung hatte mehrere Möglichkeiten, bei der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungskonzepts mitzuwirken.

Die im REK verankerten fünf Grundsätze der Raumentwicklung wurden durch die Bevölkerung grossmehrheitlich bestätigt. Sie bilden mit der Verabschiedung des REK durch den Bezirksrat die Richtschnur der laufenden Revision der Richt- und Nutzungsplanung.

1. **Die landschaftlichen Qualitäten bewahren**
   Die Raumentwicklung berücksichtigt die landschaftlichen Qualitäten, die durch die beiden Seebuchten, die Topografie und die Rigi bestimmt werden.
   Dem Übergang von der Siedlung zur Landschaft gilt ein besonderes Augenmerk.

2. **Qualität vor Quantität stellen**
   Die bauliche Siedlungsentwicklung erfolgt nach innen und mit hoher Qualität.
   Die Ressource Boden wird haushälterisch genutzt. Insbesondere an gut erschlossenen Lagen ist eine bauliche Verdichtung anzustreben. Hier entstehen neuer Wohnraum und Arbeitsplätze sowie attraktive Freiräume. Der Bezirksrat setzt sich dafür ein, dass an geeigneten Lagen preisgünstiger Wohnraum sowie in Zentrumsnähe altersgerechte Wohnformen entstehen.
   Dabei wird eine gemässigtes Bevölkerungswachstum gemäss den Vorgaben im kantonalen Richtplan angestrebt.

3. **In den Orten unter Wahrung der Identität differenziert weiterbauen**
   Küssnacht, Immensee und Merlischachen werden differenziert nach ihrer Funktion, Lage und baulichen Struktur weiterentwickelt, wobei den Identitäten und Besonderheiten der Quartiere Rechnung getragen wird.
   Die Ortschaften werden für alle Verkehrsarten untereinander und nach aussen gut vernetzt und optimal an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Insbesondere in Merlischachen und im Ortsteil Sumpf wird eine bessere ÖV-Erschliessung geprüft.

4. **Grün- und Freiräume schaffen und erhalten**
   Das bestehende Angebot an Grün- und Freiräumen ist zu erhalten und zu ergänzen.
   Die Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete und Anziehungspunkte ist insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr zu optimieren.

5. **Öffentlicher Raum aufwerten**
   Dem Erscheinungsbild des öffentlichen Raums wird eine hohe Bedeutung beigemessen.
   Die Siedlungsdurchgrünung ist zu erhalten und zu fördern.
   Es wird ein sicheres Fuss- und Velonetz gewährleistet.

1.2 Neuer kommunaler Richtplan Verkehr

Freiwillige Richtplanung

Im Kanton Schwyz ist es den Gemeinden freigestellt, einen kommunalen Richtplan zu erlassen (§ 13 PBG). Die aktuelle Richtplanung des Bezirks stammt aus dem Jahr 2007 und ist nach rund 15 Jahren inhaltlich veraltet.

Da mit dem räumlichen Entwicklungskonzept ein umfassendes Zielbild zur Siedlungsentwicklung vorliegt, hat der Bezirksrat entschieden, nicht die gesamte Richtplanung neu zu erarbeiten.

Mit einem kommunalen Richtplan Verkehr soll jedoch eine verkehrspolitische Grundlage geschaffen werden. Der Richtplan klassifiziert die Netze für die verschiedenen Verkehrsträger und bezeichnet Massnahmen zur Schliessung von Lücken im Fussweg- und Velowegnetz, zum öffentlichen Verkehr, zu den Strassen und zur Parkierung.

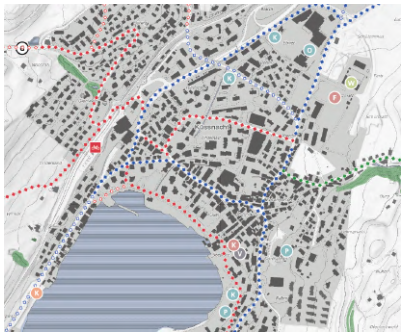
Richtplan wird grundlegend neu konzipiert und neu festgesetzt

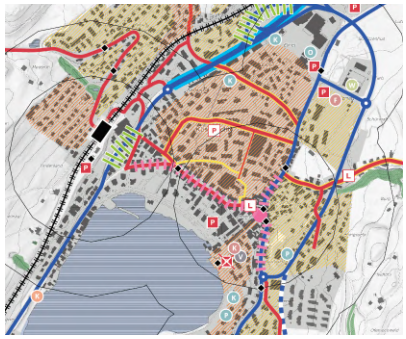
Der Fokus der neuen Richtplanung liegt somit auf den Verkehrsnetzen und den Strassen- und Aufenthaltsräumen. Der kommunale Richtplan Verkehr ist als behördenverbindliches Instrument sehr wichtig. Er bildet die Grundlage für:

- die kommunale Infrastruktur und Investitionsplanung
- die Raumfreihaltung für den Ausbau von Verkehrsnetzen
- Vertragsverhandlungen (z. B. Fuss- und Fahrwegrechte)
- Projektierungen (z. B. Betriebs- und Gestaltungskonzepte)
- Erschliessungslösungen im Rahmen von Gestaltungsplänen

Der Richtplan Verkehr wird daher entsprechend den Zielen im REK grundlegend neu konzipiert und auf die übergeordneten Festlegungen im kantonalen Richtplan abgestimmt. Der bisherige Richtplan wird mit der Genehmigung des neuen Richtplans ausser Kraft gesetzt.

Richtplankarte Fusswegnetz


Richtplankarte Velowegnetz


Richtplankarte ÖV / Strassennetz / Parkierung

Grundlagen

Der kommunale Richtplan Verkehr basiert auf folgenden Grundlagen:

Übergeordnete Planungen

- Kantonaler Richtplan 2020
- Planungsgrundlagen gemäss kantonalem GIS
- Kantonales Radroutenkonzept 2015

Kommunale Planungen

- Raumentwicklungskonzept Küssnacht 2020
- Richtplanung 2007
- Diverse Verkehrskonzepte und Studien

Weitere Grundlagen

- Routennetz von Schweiz Mobil
- Diverse GIS-Grundlagen (Bund und Kanton)

1.3 Bestandteile und Verbindlichkeit

Behördenverbindliche Bestandteile

Behördenverbindliche Bestandteile und damit formeller Gegenstand der Beschlussfassung und Genehmigung sind:

- Richtplankarte Fuss- und Wanderwege
- Richtplankarte Strassennetz, Parkierung und öffentlicher Verkehr
- Richtplankarte Velorouten
- Richtplantext

Richtplantext

Der behörden Richtplantext ist in diesem Dokument mit grauer Farbe hinterlegt. Der übrige Text dient der Erläuterung und der Berichterstattung nach Art. 47 RPV.

Planungshorizont

Die Richtplanung ist auf einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren ausgerichtet. Die Massnahmen sollen mit Rücksicht auf die finanzpolitischen Möglichkeiten in diesem Zeitraum umgesetzt werden.

Anpassungen des Richtplans innerhalb dieses Zeitraums sind möglich, wenn sich die Verhältnisse und Rahmenbedingungen ändern.

Festlegungen und Priorisierung

Die in den Richtplankarten als "bestehend" bezeichneten Inhalte entsprechen der heutigen Situation. Die als "geplant" bezeichneten Inhalte bilden die Ausgangslage für zukünftige Einzelplanungen .

Im Richtplan sind auch die Inhalte des kantonalen Richtplans dargestellt. Diese können durch den Bezirk nicht abgeändert werden.

Anordnungsspielraum bei der Umsetzung

Bei der Realisierung von geplanten Anlagen besteht ein Anordnungsspielraum, da die Festlegungen nicht parzellengenau sind.

Die Grundeigentümer werden erst durch einen grundeigentümerverbindlichen Erlass betroffen (z. B. Bauprojekte etc.). Die Möglichkeit zur Mitwirkung und Anhörung richtet sich nach der entsprechenden Spezialgesetzgebung.

Rechtswirkung

Der kommunale Richtplan Verkehr ist ein strategisches Planungsinstrument. Die Richtplanung zeigt auf, wie sich der Bezirk hinsichtlich der Mobilität im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen positionieren will. Die Inhalte sind nicht parzellengenau.

Der Richtplan ist behördenverbindlich. Er bildet die Grundlage für Raumfreihaltungen, Strassenbauprojekte, Gestaltungspläne und Bauvorhaben. Überdies wird die Koordination mit den Nachbargemeinden sichergestellt. Er bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat. Mit der Genehmigung anerkennt der Kanton die kommunalen Festlegungen auch in Bezug auf eigene Planungsvorhaben.

Die Richtplanfestlegungen sind nicht rekurabel.

Nach der kantonalen Genehmigung sind die Festlegungen für die Verwaltung und den Bezirksrat verbindliche Richtschnur für die Umsetzung. Die Ziele und Massnahmen sind als Auftrag an die Behörden zu verstehen. Diese sollen bei ihren Entscheidungen darauf achten und die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die Gesamtmobilität auf dem Bezirksgebiet im geplanten Sinne organisiert wird.

Folgekosten

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese zum jetzigen Zeitpunkt nicht beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren sind. In aller Regel kann die Stimmbürgerschaft vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entsprechenden Sachverhalt befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- Projektierungskredite z.B. für den Ausbau oder die Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur;
- Baukredite, z. B. bauliche Massnahmen für eine Strassenraumgestaltung, Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Fusswege, sofern diese nicht als gebundene Ausgabe gelten;
- Landerwerb, Entschädigungen oder Beiträge.

Gebundene Ausgaben

Kosten, über die die Bevölkerung nicht mehr abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz des Bezirksrats liegende Ausgaben gemäss Gemeindeordnung. Solche Kosten können sein:

- Infrastrukturanlagen, die als gebundene Kosten gelten, z. B. Trottoirbau
- Unterhalt der Infrastrukturanlagen, z. B. Strassensanierungen
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte, z. B. Studien für Strassenraumgestaltungen, Gutachten für eine Tempo-30-Zone u. dgl.

1.4 Verfahren

Verfahren nach § 11 V PBG

[1] Sofern die Gemeinde keine andere Zuständigkeit festlegt, erlässt der Gemeinderat den Richtplan.

[2] Die zuständige Behörde erarbeitet den Richtplanentwurf und zieht die Versorgungswerke frühzeitig zur Planung bei. Der Entwurf kann dem Amt für Raumentwicklung zur Vorprüfung unterbreitet werden.

[3] Der Richtplanentwurf ist während mindestens 30 Tagen öffentlich bekannt zu machen. Jedermann kann sich dazu schriftlich äussern.

Informelle Mitwirkung der Bevölkerung zum Richtplanentwurf

Der Bezirksrat hat die Öffentlichkeit über die Zielsetzungen seiner Planungen zu informieren und dazu Einwendungen und Vorschläge entgegenzunehmen (§ 2 Abs. 1 PBG / § 8 V PBG).

Der Entwurf des Richtplans Verkehr wurde im Januar 2022 im Rahmen einer informellen Mitwirkung öffentlich aufgelegt. Bis zum 11. Februar 2022 konnten schriftlich Anliegen zum Richtplanentwurf eingereicht werden. Insgesamt wurden 63 Änderungsanträge gestellt. Die Anträge wurden durch den Bezirksrat geprüft. Die Rückmeldungen aus der informellen Mitwirkung wurden nach Möglichkeit berücksichtigt und umgesetzt.

Öffentliche Bekanntmachung nach § 11 V PBG

Der Richtplan Verkehr wird in einem nächsten Schritt öffentlich bekannt gemacht. Die Bekanntmachung dauert vom 24. Januar bis zum 24. Februar 2023.

Gleichzeitig wird das Amt für Raumentwicklung eingeladen, den Richtplanentwurf vorzuprüfen. Die Nachbargemeinden werden zur Stellungnahme eingeladen.

Aufhebung rechtskräftige Richtplanung

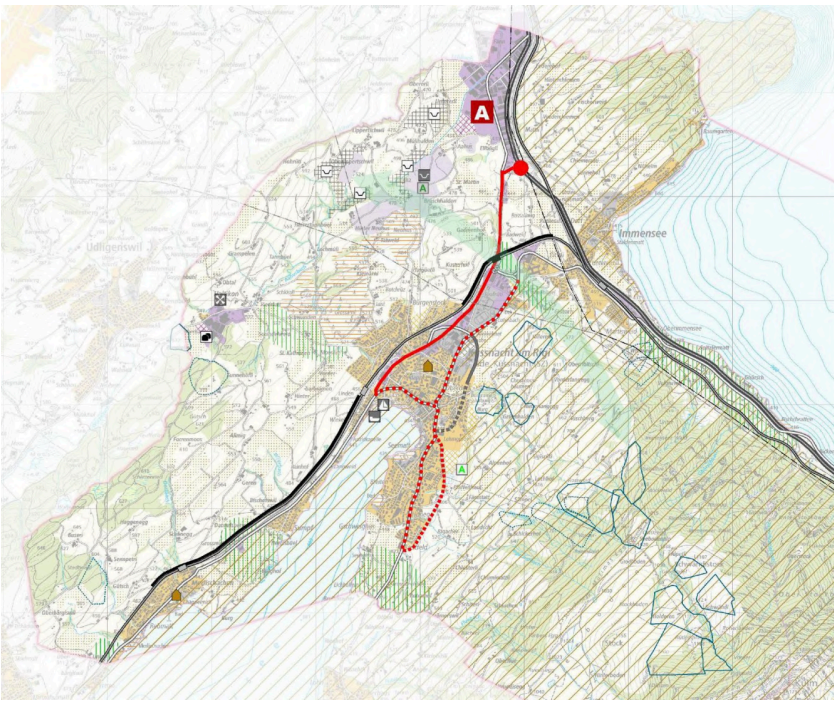
Mit dem Erlass des neuen Richtplans Verkehr durch den Bezirksrat wird die rechtskräftige Richtplanung aus dem Jahr 2007 formell aufgehoben.

2 VERWEIS AUF FESTLEGUNGEN IM KANTONALEN RICHTPLAN

Kantonaler Richtplan

Die Festlegungen im kantonalen Richtplan sind für den Bezirk Küssnacht behördenverbindlich. Die übergeordneten Vorgaben, Ziele und Massnahmen sind im gemeindlichen Richtplan Verkehr zur Information abgebildet. Die entsprechenden Inhalte sind nicht Gegenstand des Festsetzungsbeschlusses durch den Bezirksrat.

Auszug kantonaler Richtplan



Beschlüsse mit strategischem Charakter

Nachfolgend sind die Beschlüsse mit strategischem Charakter zur Organisation der Mobilität zusammengefasst (Auszug):

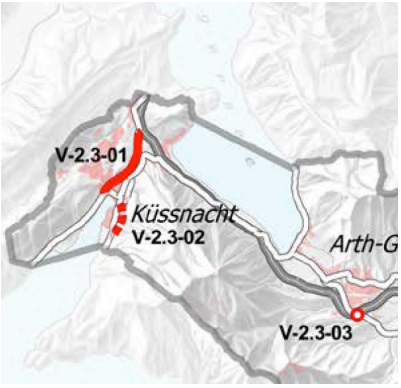
- V-1.1 Gesamtverkehr
  Namentlich in urbanen und periurbanen Räumen strebt der Kanton eine Erhöhung der Anteile vom öffentlichen Verkehr und Rad- und Fussverkehr an der Personenverkehrsleistung an.
- V-3.2 Übergeordnetes Strassennetz
  Die Strasseninfrastruktur im Kanton Schwyz ist situationsgerecht zu gestalten.
- V-3.1.3 Lokale Zugänge
  Das Bahnangebot muss mit abgestimmten, stabilen Bussystemen ergänzt und mit dem Rad- und Fussverkehr koordiniert und verkn'pft werden. Stabile Bussysteme erfordern z. B. im Raum Pfäffikon Busbevorzugungsmassnahmen auf dem Strassennetz.
  Die Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen ist insbesondere für den Rad- und Fussverkehr zu verbessern. An den Bahnhöfen und Haltestellen sind attraktive Umsteigeplattformen (inkl. Veloabstellplätze) zu schaffen.

- V-3.3.1 Planungsgrundsätze Bus
  Der Kanton, die Regionen und die Gemeinden sind für die Weiterentwicklung des Busnetzes verantwortlich. Der Kanton koordiniert die Weiterentwicklung aufgrund der übergeordneten, bahn- und strassenseitigen Rahmenbedingungen.
  Bedienungshäufigkeit Bus:
  Urbaner Raum: mindestens 15-Min.-Takt
  Periurbaner Raum: 15- bis 30-Min.-Takt
- V-4.1 Radverkehr
  Kanton, Bezirk und Gemeinden planen, erstellen und betreiben ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes Radverkehrsnetz gemäss den Ansprüchen von Schulen, Pendlern, Einkaufs- und Freizeitverkehr. Die Gemeinden definieren ein Routennetz, welches prioritär realisiert wird. Das Netz wird laufend ergänzt. Dem Alltags- und Freizeitradverkehr wird ein überörtliches Radwegnetz mit direkten, attraktiven und sicheren Routen zur Verfügung gestellt. Der Freizeitradverkehr umfasst neben dem Wegenetz auch planungspflichtige stationäre Anlagen (z. B. Bike-Parks u.ä.). Letztere sind einer entsprechenden Nutzungszone zuzuweisen. Für die Planung eines attraktiven Mountainbikenetzes erarbeitet der Kanton die notwendigen Grundlagen. Das Radverkehrsnetz erschliesst alle für den Radverkehr massgebenden Quellen und Ziele von regionaler Bedeutung. Zur Förderung der kombinierten Mobilität ist das Radverkehrsnetz an wichtigen Umsteigepunkten an den öffentlichen Verkehr anzubinden. Es sind an allen wichtigen Attraktoren (Haltestellen, Schulen, grösseren Wohnüberbauungen, Einkaufszentren, Naherholungsgebiete etc.) genügend Abstellplätze zur Verfügung zu stellen.
- V-4.2 Fussverkehr
  Die Gemeinden erstellen ein Routennetz für den Fussverkehr für den Bereich Alltags- und Freizeitverkehr abseits der Hauptstrassen. Dieses kann aus Fusswegen, breiten Trottoirs, Wanderwegen etc. bestehen. Die Gemeinden führen für die Gemeindestrassen eine Schwachstellenanalyse Fussverkehr durch. Mit dem Routennetz werden alle wichtigen Attraktoren (Haltestellen, Schulen, grössere Wohnüberbauungen, Einkaufszentren, Naherholungsgebiete etc.) auf dem Gemeindegebiet ausgewiesen und deren Erreichbarkeit und Vernetzung aufgezeigt. Die Gemeinden koordinieren ihre Routennetze untereinander. Das Routennetz wird in der Nutzungsplanung festgesetzt.

Räumlich verortete Beschlüsse

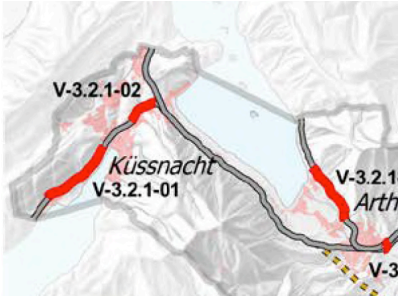
Nachfolgend sind die Beschlüsse mit konkretem räumlichen Bezug zum Bezirksgebiet Küssnacht zusammengefasst:

MIV



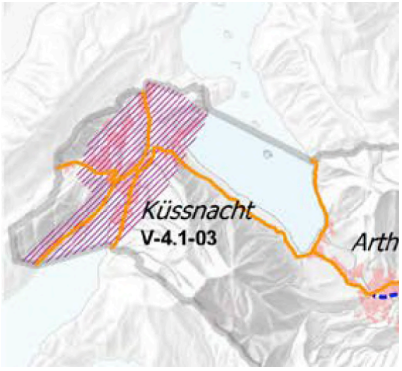
- V-2.1.01 Ausbau Autobahnanschluss
  Zur Verbesserung des Verkehrsflusses und Erhöhung der Verkehrssicherheit sind beim Autobahnanschluss Küssnacht Umgestaltungen nötig. Die Ausführung der Umgestaltungsmassnahmen ist in der Zuständigkeit des ASTRA.
- V-2.3.01 Zugerstrasse
  Um langfristig eine ausreichende Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrssystems im Raum Küssnacht zu gewährleisten, ist die Zugerstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Küssnacht und der Verzweigung Luterbach auszubauen inkl. der notwendigen flankierenden Massnahmen). Die Berücksichtigung des Wildtierkorridors ist sicherzustellen.
- V-2.3.02 Südumfahrung Abschnitt 2
  Das Dorf Küssnacht ist zunehmend durch den Durchgangsverkehr stark belastet. Zur Raumsicherung ist die Verlängerung der Umfahrungsstrasse im Richtplan vermerkt. Mit der Fertigstellung der Umfahrung werden die im kantonalen Richtplan bezeichneten Hauptverkehrsstrassen an den Bezirk abgetreten.

ÖV



- V-3.2.1-01 Küssnacht-Merlischachen
  Doppelspurabschnitt und Perronverlängerung (Vororientierung).
- V-3.2.1-02 Küssnacht – Immensee
  Um längerfristig ein halbstündliches ÖV-Angebot mit funktionierenden Anschlüssen im NEAT-Knoten Arth-Goldau sicherstellen zu können, ist ein Doppelspurausbau zwischen Immensee und Küssnacht notwendig (Zwischenergebnis)
- V-3.2.2-01 Küssnacht Frohsinn
  Haltestelle mit zwei Aussenperrons und Unterführung, Fussgängerführung mit Verknüpfungspunkt mit Buslinie (Vororientierung)
- V-3.2.3-01 Immensee
  Busbahnhof (Festsetzung)
- V-3.2.4-02 Küssnacht, Autobahnanschluss
  Busbevorzugungsmassnahmen (Festsetzung)

Rad- und Fussverkehr



- V-4.1-03 Küssnacht Optimierung bestehender Netzelemente
  Anpassung verschiedener Netzelemente auf die Anforderungen des Radverkehrs (Zwischenergebnis)

3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN

3.1 Verkehrspolitische Ziele

Auf der Basis des REK werden folgende verkehrspolitische Ziele für die Organisation der innerörtlichen Mobilität festgelegt.

Richtplantext

- Verkehr verlagern
  Der Bezirk Küssnacht richtet die Verkehrsnetze mit Blick auf die Innenentwicklung auf flächeneffiziente und ressourcenschonende Verkehrsmittel aus. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) ist deutlich zu steigern.
- Sicherheit weiter erhöhen
  Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind weiterzuführen. Die Netze für den Fuss- und Veloverkehr sind attraktiv und sicher auszugestalten.
- Ortsteile attraktiv vernetzen
  Die Orte werden untereinander und nach aussen für alle Verkehrsarten gut vernetzt und optimal an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.
- Verkehr kanalisieren
  Der Durchgangsverkehr ist auf den Hauptachsen zu kanalisieren. Das Zentrum und die Quartiere sind vom Durchgangsverkehr weiter zu entlasten.
- Parkierung optimieren
  Die Parkierung im Zentrum wird optimiert. Der Seeplatz wird gestalterisch aufgewertet. Die Erschliessung und Parkierung bei den Freizeit- und Erholungsschwerpunkten werden optimiert.
- Strassenräume gestalterisch aufwerten
  Die Strassen im Zentrum und in den Ortskernen werden situationsgerecht aufgewertet. Erschliessungsstrassen werden im Rahmen von Infrastrukturprojekten sicher und aufenthaltsfreundlich gestaltet.

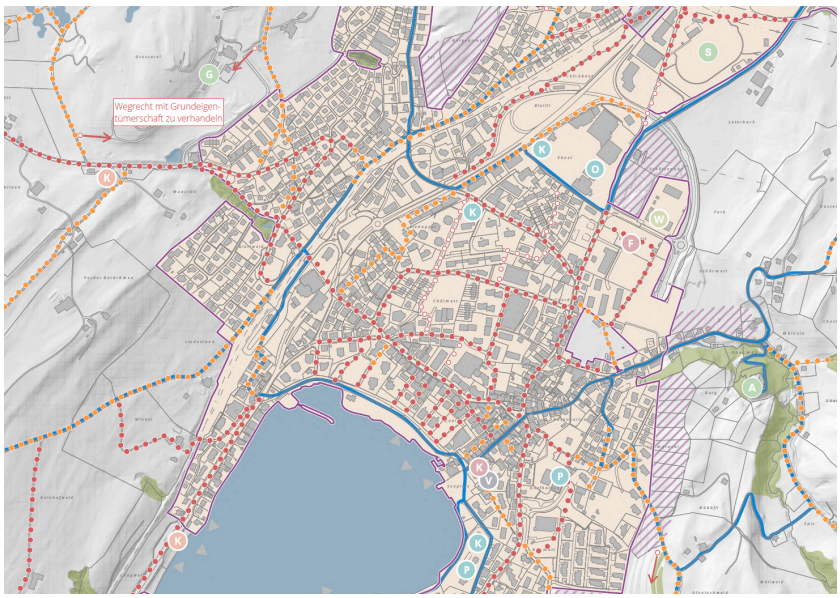
Langfristige Ziele und Prüfauträge
(siehe Richtplankarte Teil Strassennetz, Parkierung und öffentlicher Verkehr)

Der Bezirk setzt sich beim Kanton für die Prüfung folgender Infrastrukturprojekte und Aufnahme in die entsprechenden Agglomerationsprogramme ein:

- Prüfung einer Weiterführung der Einhausung Nordstrasse im Rahmen der Bahnhofsentwicklung
- Prüfung Bahnhaltestellen Sumpf, Frohsinn und Schwarzenbach (Bethlehem)
- Prüfung Umfahrung Merlischachen
- Einhausung Autobahn Immensee (Lärmschutz / landschaftliche Reparatur)

3.2 Teil Fuss- und Wanderwegnetz

Auszug Richtplankarte



Richtplantext F1 **Anforderungen**	Das in der Richtplankarte bezeichnete Fusswegnetz ist attraktiv, sicher, zusammenhängend sowie nach Möglichkeit hindernisfrei auszugestalten. An den neuralgischen Stellen sind mit geeigneten Massnahmen Konflikte zwischen dem Fuss-, Velo- und Autoverkehr zu minimieren.
Richtplantext F2 **Verkehrssicherheit**	Das Fusswegnetz und insbesondere die Querungsstellen sind in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Standards im Rahmen einer Schwachstellenanalyse zu überprüfen. Der Bezirk setzt die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Rahmen von laufenden Infrastrukturprojekten um.
Richtplantext F3 **Schliessung von Netzlücken**	Bei fehlenden Fusswegrechten sind mit den betroffenen Strasseneigentümern Verhandlungen zu führen. Wegergänzungen im Landwirtschaftsgebiet berücksichtigen die Interessen der Landwirtschaftsbetriebe und setzen einen Interessensausgleich zwischen Naturschutz, Erholungsnutzung und der Bewirtschaftung voraus.

Ziele und Stossrichtung

Ein dichtes und sicher ausgestaltetes Fusswegnetz stellt die Verbindung zwischen den Ortsteilen, den Quartieren, den öffentlichen Einrichtungen sowie zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sicher.

Das bestehende Netz wird bedarfsgerecht weiterentwickelt und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet. Die Qualität des Netzes definiert sich dabei nach den folgenden Kriterien.

Attraktiv

Ein attraktives Netz zeichnet sich durch direkte Wegverbindungen mit hohem Komfort und hoher Qualität des Umfelds aus. Die Wegbreiten werden entsprechend den Frequenzen differenziert festgelegt und gestaltet.

Einzelbäume, Baumreihen, Alleen und ökologisch gestaltete Grünflächen sorgen für eine hohe Aufenthaltsqualität. Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen und Erholen ein.

Sicher

Ein sicheres Fusswegnetz wird durch separat geführte und möglichst breite Gehbereiche oder im Mischverkehr durch eine Temporeduktion des motorisierten Verkehrs (Tempo 30 oder Begegnungszone) erzielt.

Strassenquerungen

Strassenquerungen sind auf den Wunschlinien der Fussgänger/-innen anzuordnen und wo nötig mit Querungshilfen wie Fussgängerstreifen, seitlichen Einwendungen oder Mittelinseln auszugestalten.

Zusammenhängend und dicht

Das Fusswegnetz muss zusammenhängend und dicht sein sowie eine verständliche, der Orientierung dienende Wegführung aufweisen.

Hindernisfrei

Die Hindernisfreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes ist im öffentlichen Raum bei allen Neuplanungen und Umbauten zu berücksichtigen. Dies dient nicht nur Menschen mit Behinderung im engeren Sinn, sondern auch alten Menschen, Personen mit Kindern, mit Gepäck oder mit temporären körperlichen Einschränkungen.

Erläuterungen zum übergeordneten Netz

Das kantonale Fuss- und Wanderweggesetz regelt die die Zuständigkeiten, das Verfahren und die Finanzierung für Planung, Bau, rechtliche Sicherung, Unterhalt und Markierung des öffentlichen Fuss- und Wanderwegnetzes. Das kantonale Wanderwegnetz besteht aus Haupt- und Verbindungswanderwegen. Der Regierungsrat bezeichnet die Haupt- und Verbindungswanderwege in einem behördenverbindlichen Plan (Wanderwegplan). Hauptwanderwege sind national und kantonal bedeutsame Routen. Verbindungswanderwege sind Wege zu den Nachbarkantonen und regional bedeutsame Routen. Der Kanton Schwyz ist zuständig für das Hauptwanderwegnetz und trägt die Kosten für die Planung, den Bau, die rechtliche Sicherung, den Unterhalt und die Markierung, soweit dafür nicht Dritte zuständig sind.

Im kommunalen Richtplan Verkehr, Teil Fuss- und Wanderwege, ist das übergeordnete Netz gemäss Eintrag im WebGIS dargestellt. Wo das kantonale Wanderwegnetz mit den Wegen im Wegrodelverzeichnis zusammenfällt, sind in der Richtplankarte beide Verbindungen dargestellt.

Erläuterungen zum Wegrodelverzeichnis

In der Richtplanplankarte Fuss- und Wanderwege sind die Wegrodel des Bezirks zur Information dargestellt. Sie sind nicht formeller Gegenstand des Beschlusses zum Richtplan Verkehr, da das Verfahren und die Zuständigkeiten dieser Wege im kantonalen Gesetz über die öffentlichen Wege mit privater Unterhaltspflicht geregelt sind.

Die Gemeinden hatten bei der Einführung des eidgenössischen Grundbuchs ihre Verzeichnisse über die öffentlichen Wege mit privater Unterhaltspflicht (Wegrodel) zu bereinigen. Die öffentlichen Wege mit privater Unterhaltspflicht sind im Grundbuch bei den belasteten Grundstücken angemerkt. Das Wegrodelverzeichnis des Bezirks Küssnacht wird nachgeführt, wenn öffentliche Wege mit privater Unterhaltspflicht entweder neu hinzukommen oder entfallen. Wenn der Unterhalt durch den Bezirk übernommen wird, wird der Weg aus dem Wegrodelverzeichnis gelöscht. Der Bezirksrat hat die Aufsicht über den ordnungsgemässen Unterhalt und den öffentlichen Gebrauch der entsprechenden Wegverbindungen.

Über die Verlegung oder Änderung solcher Wege entscheidet der Bezirksrat.

Erläuterungen zum kommunalen Netz

Als kommunale Fuss- und Wanderwege sind in der Richtplanplankarte diejenigen Verbindungen dargestellt, an denen in Ergänzung zum Wegrodelnetz und zum kantonalen Fuss- und Wanderwegnetz ein öffentliches Interesse besteht.

Die kommunalen und kantonalen Fuss- und Wanderwege bilden ein zusammenhängendes Wegnetz. Die Festlegung dieses Netzes bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen und für den Ausbau des Netzes.

Die Netzlücken, welche der Bezirk mittel- bis langfristig schliessen oder gestalterisch aufwerten möchte, sind in der Richtplankarte als geplant oder als aufzuwerten bezeichnet.

Für die kommunalen Fuss- und Wanderwege, die auf öffentlichen Strassen verlaufen, ist der Bezirk zuständig. Der Unterhalt von öffentlichen Wegen auf privaten Strassen richtet sich nach den Vereinbarungen in Dienstbarkeitsverträgen.

Wege ohne öffentliches Fusswegrecht

Auf mehreren bestehenden Wegen, die von der Bevölkerung benützt werden, besitzt der Bezirk kein öffentliches Fusswegrecht. Diese Wege sind in der Richtplankarte als geplant gekennzeichnet. Mit dem Karteneintrag kommt zum Ausdruck, dass der Bezirk für Verhandlungen mit den Wegeigentümern offen ist.

Wegverbindungen im Landwirtschaftsgebiet

Im Landwirtschaftsgebiet sind zusätzliche Wegverbindungen für die Naherholungssuchenden in Einklang mit den Anliegen der Landwirtschaftsbetriebe erwünscht. Generell sollen bestehende Bewirtschaftungswege benutzt werden. Die genaue Linienführung ist mit den Landeigentümern zu klären. Sie setzt einen Interessensausgleich zwischen Naturschutz, Erholungsnutzung und der Bewirtschaftung voraus. Daher sind in der Richtplankarte lediglich Richtungspfeile dargestellt, wo gemäss der Rückmeldung der Bevölkerung ein öffentliches Interesse an einer zusätzlichen Wegverbindung für die Naherholung besteht.

Mit dem Karteneintrag kommt zum Ausdruck, dass der Bezirk für Verhandlungen mit den Landeigentümern offen ist.

3.3 Teil Velorouten

Auszug Richtplankarte

Richtplantext V1 **Anforderungen**	Das in der Richtplankarte bezeichnete Velowegnetz ist durchgehend, attraktiv und sicher gemäss den Ansprüchen von Schulen, Pendlern, Einkaufs- und Freizeitverkehr auszugestalten. Es ist laufend auszubauen und hat alle massgebenden Quell- und Zielgebiete zu erschliessen. Die Standards für den Veloverkehr werden jeweils in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge, der Fahrgeschwindigkeit und den örtlichen Gegebenheiten definiert.
Richtplantext V2 **Verkehrssicherheit**	Das Velowegnetz und insbesondere die Querungsstellen sind in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Standards im Rahmen einer Schwachstellenanalyse zu überprüfen. Der Bezirk setzt die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Rahmen von laufenden Infrastrukturprojekten um.
Richtplantext V3 **Veloparkierung**	Bei öffentlichen Nutzungen (z.B. Schulen, Sportanlagen etc.) und an wichtigen Zielgebieten des Veloverkehrs (Bahnhöfe, Zentrumsgebiet, Arbeitsplatzgebiete etc.) ist ein ausreichendes Angebot an gut zugänglichen und sicher ausgestalteten Veloabstellplätzen zu schaffen.
Richtplantext V4 **Schliessung von Netzlücken**	Bei fehlenden Fahrwegrechten sind mit den betroffenen Strasseneigentümern Verhandlungen zu führen. Neue Velorouten und Mountenbikestrecken im Landwirtschaftsgebiet berücksichtigen die Interessen der Landwirtschaftsbetriebe und setzen einen Interessensausgleich zwischen Naturschutz, Erholungsnutzung und der Bewirtschaftung voraus.

Ausgangslage
Velowegnetz

Grundsätzlich besitzt Küssnacht topografisch gute Voraussetzungen für den Veloverkehr. Auf dem Bezirksgebiet bestehen jedoch diverse Netzlücken oder ungenügend ausgestaltete Verbindungen. Das übergeordnete Velowegnetz (Hauptverbindungen) wird gemäss dem kantonalen Richtplan im Rahmen der Agglomerationsprogramme optimiert und angepasst.

Veloparkierung

Abgesehen von den öffentlichen Standorten ist das Angebot an öffentlicher Veloparkierung generell verbesserungswürdig. Im Zentrum ist entlang den Einkaufsstrassen nur ein untergeordnetes Angebot für die Veloparkierung vorhanden, ebenso im Entwicklungsschwerpunkt Fänn, das gemäss kantonalem Richtplan auch für den Veloverkehr besser zugänglich gemacht werden soll. Im Hinblick auf die Förderung des kombinierten Verkehrs (Bike+Ride) ist ein Fokus ausserdem auf die Zugänglichkeit bei den Bahnhöfen zu legen.

Ziele und Stossrichtung

Mit steigenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen nimmt auch die Anzahl der Verkehrswege weiter zu. Einen wesentlichen Einfluss auf das Verkehrssystem hat das Mobilitätsverhalten (d. h. die Verkehrsmittelwahl) der Bevölkerung und der Beschäftigten (Pendlerbewegungen). Dieses ist abhängig vom Angebot der verfügbaren Verkehrsmittel sowie deren Attraktivität.

Für ein funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem muss der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr mit der Innenentwicklung steigen.

Das Velo soll daher als flächeneffizientes und umweltschonendes Verkehrsmittel im Bezirk Küssnacht an Bedeutung gewinnen. Das bezeichnete Velowegnetz soll durchgehend, attraktiv und sicher ausgestaltet sein. Netzlücken sollen geschlossen werden. An den neuralgischen Stellen sind mit geeigneten Massnahmen Konflikte zwischen dem Fuss-, Velo- und Autoverkehr zu minimieren.

An wichtigen Quell- und Zielorten des Veloverkehrs sollen ausreichend gut situierte und gestaltete Veloabstellplätze vorhanden sein.

Wichtige kommunale Veloverbindungen (Nebenverbindungen)

Der Richtplan ist ein strategisches Planungsinstrument. Darin werden die Grundsätze und Netzlücken aufgeführt, jedoch keine Einzelmassnahmen bezeichnet. Der Bezirk ist gemäss dem kantonalen Richtplan angehalten, in einem Detailkonzept zum Fuss- und Veloverkehr die vorhandenen Schwachstellen aufzuzeigen und zu beheben.

Der Veloverkehr soll prioritär behandelt werden. Wo möglich, werden für einen attraktiven und sicheren Veloverkehr die Strassenflächen zugunsten des Veloverkehrs optimiert. Unterschieden werden kommunale Veloverbindungen innerhalb der Ortschaften und kantonale Velorouten, welche die Ortschaften und Nachbargemeinden untereinander verbinden.

Anforderungen

Die Ausgestaltung der Velorouten richtet sich nach den einschlägigen Normen (VSS). Die folgenden Gestaltungsgrundsätze sind wegleitend:

Kantonale Hauptrouten

- Verbinden die Ortschaften und stellen direkte Verbindungen zum Zentrum, zu den Arbeitsplatzgebieten sowie den umliegenden Gemeinden sicher.
- Sie nehmen eine regionale Funktion wahr und sind das Rückgrat des kommunalen Velowegnetzes.
- Führung auf Radwegen (Mindestbreite 4 m bzw. 2 m pro Richtung bei richtungsgetrennter Führung), breiten Radstreifen (Mindestbreite 1.80 m, in Ausnahmefällen 1.50 m) oder im Mischverkehr auf Strasse bei geringem Verkehrsaufkommen (< 3000 Fz/Tag) oder Tempo 30

Kommunale Nebenverbindungen

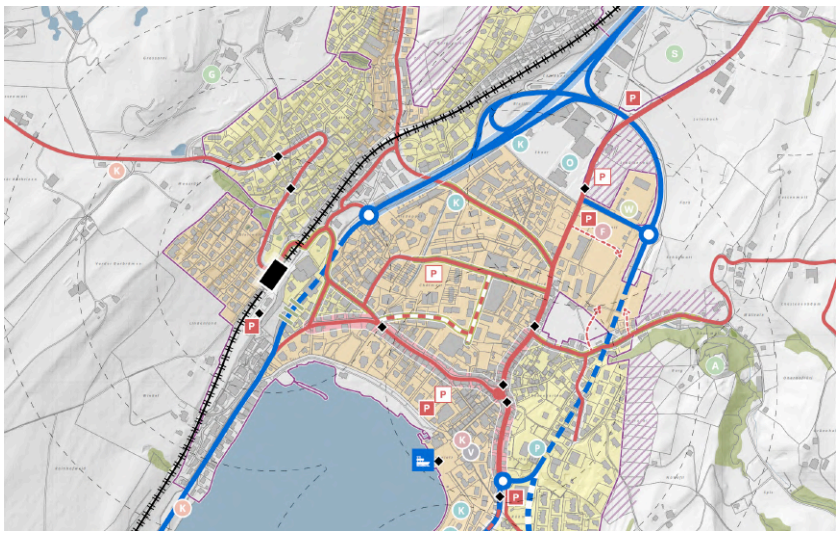
- Dienen hauptsächlich der Erschliessung von Wohngebieten und lokalen Zielen sowie als Zubringer zu den kantonalen Hauptrouten.
- In der Regel lokales Einzugsgebiet
- Grösstenteils Führung im Mischverkehr auf Quartierstrassen mit geringem Verkehrsaufkommen (< 3000 Fz/Tag) oder Tempo 30
- Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, Führung auf Radstreifen (Mindestbreite 1.50 m) oder alternativ auf separatem Veloweg (v.a. ausserorts)

Basisnetz (ohne Eintrag in der Richtplankarte)

- Umfasst grundsätzlich das gesamte für den leichten Zweiradverkehr offene Strassen- und Wegnetz in den Quartieren
- Führung grundsätzlich im Mischverkehr auf Quartierstrassen mit geringem Verkehrsaufkommen.
- Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, wo möglich Führung auf Radstreifen (Mindestbreite 1.50 m).

3.4 Teil Strassennetz, Parkierung und öffentlicher Verkehr

Auszug Richtplankarte



Richtplantext S1 Sammelstrassen	Der Verkehr soll konsequent auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt werden. Das bezeichnete Sammelstrassennetz stellt zusammen mit den übergeordneten Staatsstrassen die Groberschliessung des Siedlungsgebiets sicher. Die Dimensionierung richtet sich grundsätzlich nach den einschlägigen Normen. Bei besonderen örtlichen Verhältnissen (Topografie, Ortskerne etc.) und im Rahmen von T30- und T20-Zonen sind Abweichungen von den Normquerschnitten zulässig. Der Obereichliweg und die Kehlmattstrasse sind Privatstrassen. Deren Netzfunktion hat mit der Innenentwicklung an Bedeutung zugenommen. Der Bezirk prüft die Übernahme dieser Privatstrassen in sein Eigentum.
Richtplantext S2 Arealerschliessung	Das Areal Chrüzmatt-Schürmatt soll gemäss Planeintrag von der Seebodenstrasse sowie der Oberdorfstrasse her erschlossen werden.
Richtplantext S3 Parkierung	Der Bezirk optimiert das Parkplatzangebot auf öffentlichem Grund. Er überprüft das Bewirtschaftungskonzept. Im Zentrumsgebiet sollen öffentliche Parkierungsanlagen primär unterirdisch angeordnet werden. Mit der Umgestaltung des Seeplatzes ist an geeigneter Lage eine neue öffentliche Parkierungsanlage mit bedarfsgerechtem Angebot zu schaffen. Der Bezirk bezieht bei der Planung die Bevölkerung mit ein.
Richtplantext S4 Projekt Zentrumsgestaltung	Zur Entlastung und Aufwertung des Zentrums werden die im Richtplan bezeichneten Strassen in Etappen umgestaltet.

Richtplantext S5 **Umgestaltung und Aufwertung Strassenräume**	Strassen, Wege, Plätze und Freiräume sind unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, der Sicherheit, der Umwelt und der künftigen klimatischen Bedingungen sowie unter Beachtung der Topografie und des Quartier- und Ortsbildes differenziert und aufenthaltsfreundlich zu gestalten. Die Gestaltung des öffentlichen Raums und der privaten Vorzonen (Strassenabstände, Baulinienräume) ist zu koordinieren und nach Möglichkeit aufeinander abzustimmen. Die in der Richtplankarte bezeichneten Strassen sind gestalterisch aufzuwerten. Dazu werden Betriebs- und Gestaltungskonzepte ausgearbeitet. Die Umsetzung erfolgt koordiniert im Rahmen von Strassensanierungsprojekten.
Richtplantext S6 **Verkehrsberuhigte Quartiere**	In den Wohnquartieren sowie im Zentrum werden im Interesse der Verkehrssicherheit siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten angestrebt. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen von Strassenraumgestaltungen und/oder Signalisationsänderungen (T30-Zonen). Das Verfahren richtet sich nach der übergeordneten Gesetzgebung.
Richtplantext S7 **Bushaltestellen**	Der Bezirk setzt sich beim Kanton für eine Verbesserung der Anbindung der mässig resp. nicht erschlossenen Gebiete an den öffentlichen Verkehr ein. Die Bushaltestellen sind hindernisfrei auszugestalten. Der Bezirk setzt sich für einen hohen Komfort bei den Haltestellen ein (situationsgerechte Beschilderung, Beleuchtung, Möblierung und Ausstattung).

Ausgangslage
Verkehrssituation fliessender Verkehr

Küssnacht hat ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Strassennetz mit guter Anbindung ans nationale Netz. Mit der Eröffnung der Umfahrung wurde das Strassennetz nochmals zusätzlich gestärkt. Damit sind die Ortschaften gut an die Nord-Süd-Achse wie auch in Richtung Luzern angebunden.

Die verkehrliche Nachfrage des MIV verteilt sich nicht homogen über das Bezirksgebiet. Besonders das Strassennetz im Bereich des Autobahnzubringers ist an einem typischen Werktag sowie während der Spitzenstunden stark belastet. Mit dem Ausbau des Anschlussknotens und der Zugerstrasse will der Kanton den Verkehrsfluss verbessern und den öffentlichen Verkehr priorisieren.

Ziele und Stossrichtungen

Grundsätzlich wird eine Verlagerung des Modal Splits (Anteil motorisierter Verkehr, ÖV, Fuss- und Veloverkehr an der Gesamtverkehrsmenge) zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt.

Der Verkehr soll konsequent auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt werden. In den Wohnquartieren sowie im Zentrum werden mit verkehrsberuhigten Zonen siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten ermöglicht.

Das Parkplatzangebot auf öffentlichem Grund soll optimiert werden.

Sammelstrassen

Der Richtplan bezeichnet das Groberschliessungsnetz für den motorisierten Individualverkehr. Sämtliche Bauzonen sind heute groberschlossen. Es sind keine neuen Sammelstrassen erforderlich.

Einzig der Obreichliweg und die Kehlmattstrasse haben im Rahmen der baulichen Entwicklung in diesen Gebieten an Bedeutung gewonnen. Der Bezirk prüft daher die Übernahme dieser Privatstrassen in das öffentliche Eigentum, was mit dem Richtplaneintrag zum Ausdruck kommt. Die Übernahme kann vertraglich sichergestellt werden und setzt die Zustimmung der Strasseneigentümer voraus. Bei einer Einigung ist zu prüfen, ob gegebenenfalls der Erschliessungsplan anzupassen ist, da diese Strassen im Erschliessungsplan nicht als Groberschliessungsstrassen bezeichnet sind.

Anforderungen an Sammelstrassen

Sammelstrassen sammeln den Verkehr aus den Quartieren und führen ihn auf das übergeordnete Netz. Sie übernehmen auch Erschliessungsfunktionen. Die Sammelstrassen sind für alle Verkehrsteilnehmer durchlässig zu gestalten, wobei die Verkehrssicherheit eine hohe Priorität hat. Sammelstrassen verfügen über mindestens ein seitliches Trottoir.

Auf Sammelstrassen sind gestalterische Massnahmen möglich. Temporeduktionen setzten eine Interessenabwägung voraus. Diese erfolgt in der Regel anhand der folgenden Kriterien:

- Netzfunktion für den MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr
- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität und Ortsbild
- Lärmbelastung

Arealerschliessung

Das Entwicklungsgebiet Chrüzmatt-Schürmatt ist ein bedeutendes Entwicklungsgebiet des Bezirks. Deshalb soll auch die Erschliessung dieses Gebiets geordnet und nachhaltig erfolgen. Neben der Erschliessung durch den ÖV wird in der Richtplankarte definiert, wo die Arealerschliessung erfolgen soll. Die Erschliessung ist so zu konzipieren, dass die umliegenden Gebiete keine grosse Mehrbelastung erfahren.

Parkierung

Die Gemeinde will das Parkplatzangebot auf öffentlichem Grund optimieren. Dazu ist ein Konzept zur Parkierung und Bewirtschaftung zu erarbeiten. In einem nächsten Schritt beabsichtigt der Bezirksrat, den Seeplatz gestalterisch aufzuwerten. Für die bestehenden Parkplätze wird ein Ersatzstandort gesucht. Dies setzt eine umfassende Planung unter Einbezug der Bevölkerung voraus.

Der Verkehrsrichtplan schliesst Parkplätze auf den Strassen nicht aus. Parkplätze auf Strassen können auch zur Verkehrsberuhigung beitragen. Insbesondere mit der Velowegnetzplanung und bei Strassengestaltungsprojekten ist die Situation örtlich neu zu beurteilen. Dies erfolgt in separaten Einzelprojekten.

Strassenraumgestaltung

Neben den verkehrlichen Belangen besitzen alle Strassen auch eine wichtige städtebauliche Funktion. Sie sind im Rahmen von Strassenbauprojekten siedlungsorientiert und in Abstimmung auf die angrenzende Bebauung so zu gestaltet, dass eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht.

Massnahmen

- Zentrum Küssnacht
  Das Zentrum von Küssnacht wird neu gestaltet (laufende Planung).
- Küssnacht
  Sammelstrassen mit der Signatur der Umgestaltung und Aufwertung Strassenraum sollen aufgewertet und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Im Zusammenhang mit der Aufwertung ist auch die Begrünung/Bepflanzung des Strassenraums zu prüfen.
- Immensee Tieftalweg/Chiemen
  Der Verkehrsproblematik zum Chiemen soll entschärft werden. Dazu ist ein Detailprojekt auszuarbeiten.
- Merlischachen
  Der Bezirk setzt sich beim Kanton für eine Verbesserung der Verkehrssituation in Merlischachen ein. Da die Strasse durch den Kanton erst vor Kurzem instand gestellt wurde, ist das Anliegen der Bevölkerung nicht kurzfristig umsetzbar. Insbesondere im Bereich des Ortskerns (Kernzone/ISOS-Perimeter) ist eine ortsbildgerechte Strassenraumgestaltung anzustreben. Eine Temporeduktion auf der Luzernerstrasse ist anzustreben.

Verkehrsberuhigte Quartiere

Im Bezirk bestehen bereits zahlreiche Tempo-30-Zonen. Gemäss den Zielsetzungen im Raumentwicklungskonzept soll der innerörtliche Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden. In der Richtplankarte sind die verkehrsberuhigten Quartiere bezeichnet, für welche die Einführung von Tempo-30-Zonen geprüft werden soll.

In diesen Zonen befinden sich auch einige Sammelstrassen. Der Einbezug dieser Sammelstrassen in die Tempo-30-Zonen soll möglich sein, zumal gerade auf diesen Strassen aufgrund der Verkehrsmenge und der gefahrenen Geschwindigkeiten für jüngere Verkehrsteilnehmer und namentlich für den Veloverkehr Sicherheitsdefizite bestehen. Zudem sollen im Innerortsbereich häufige Signalisationswechsel vermieden werden. Dies setzt jedoch eine Interessenabwägung voraus. Die genaue Abgrenzung des Perimeters mit Geschwindigkeitsreduktion ist in Gutachten aufzuzeigen und ist nicht Gegenstand der Richtplanfestlegung.

Verfahren nach eidgenössischer Signalisationsverordnung

Die Festlegung eines Temporegimes ist nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans, zumal Verkehrsanordnungen und Signalisationsänderungen eine Verfügung des Kantons voraussetzen und nicht durch die Stimmbevölkerung beschlossen werden können. Das Vorgehen richtet sich nach der eidgenössischen Signalisationsverordnung.

Bushaltestellen

Im Rahmen von Strassensanierungen und Strassenraumgestaltungen sind Haltestellen allgemein behindertentauglich auszugestalten. Es wird eine auf das Ortsbild abgestimmte Gestaltung angestrebt.

In Zusammenarbeit mit dem Kanton werden Massnahmen zur Optimierung des Busverkehrs geprüft und umgesetzt.

4 ANHÖRUNG, BEKANNTMACHUNG UND VORPRÜFUNG

4.1 Erarbeitung

Interessenabwägung

Der Richtplan Verkehr wurde mit einem Begleitgremium mit Vertretern aus den verschiedenen Ortschaften erarbeitet. Die Bevölkerung konnte zu einem frühen Stadium der Richtplanung zum Richtplanentwurf Stellung nehmen. Der aufgrund dieser Mitwirkung bereinigte Richtplanentwurf wird nun durch den Bezirksrat zuhanden der Vorprüfung durch das Amt für Raumentwicklung verabschiedet und gemäss § 11 Abs. 3 V PBg öffentlich bekannt gemacht.

Die Bevölkerung kann sich im Rahmen der 30-tägigen Bekanntmachung schriftlich zum Richtplan äussern.

4.2 Ergebnis der öffentlichen Bekanntmachung gemäss § 11 Abs. 3 V PBG

Erläuterung

Offen

4.3 Ergebnis der Vorprüfung durch das Amt für Raumentwicklung

Erläuterung

Offen

4.4 Anhörung der Nachbargemeinden

Erläuterung

Offen

5 BERICHTERSTATTUNG

Einleitung

Die eidgenössische Verordnung über die Raumplanung (RPV) verlangt von der Behörde, welche die Nutzungspläne erlässt, dass sie zuhanden der kantonalen Genehmigungsbehörde einen Bericht ausfertigt. Dies gilt sinngemäss für Richtpläne, zumal diese ebenfalls in hohem Masse raumrelevante Festlegungen treffen, auch wenn diese nur behördenverbindlich sind.

Sinngemäss zur Berichterstattung bei Nutzungsplänen (Art. 47 RPV) wird nachfolgend umschrieben, wie die Planungen die Ziele und Grundsätze der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG), die Anregungen aus der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG), die Sachpläne und Konzepte des Bundes (Art. 13 RPG) und den Richtplan (Art. 8 RPG) berücksichtigen.

5.1 Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung

Richtungsweisende Festlegungen

Die Auswirkungen der kommunalen Richtplanung haben den Zielen und Planungsgrundsätzen gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG, SR 700) zu entsprechen.

Die Festlegungen in der kommunalen Richtplanung entfalten eine behördenverbindliche Wirkung. Mit der Genehmigung der Richtplanung wird der Bezirksrat angewiesen, den Verkehr auf den innerörtlichen Strassen und Wegen im Sinne der Richtplanfestlegungen zu organisieren.

Werden die richtungsweisenden Vorgaben umgesetzt, kann die Wirkung des kommunalen Richtplans Verkehr wie folgt zusammengefasst werden:

Wirkung

- Der Fokus des kommunalen Richtplans liegt auf einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung und der Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs.
- Mit einer optimierten Parkierung kann das Zentrum gestärkt werden.
- Die Verkehrsflächen und öffentlichen Anlagen sind wichtig für das Erscheinungsbild des Bezirks Küssnacht. Nicht nur der öffentliche Raum, sondern auch die daran angrenzenden privaten Vorbereiche sollen gut gestaltet sein. Die Strassen im Zentrum und weitere innerörtliche Strassen sollen im Rahmen von anstehenden Sanierungsprojekten entsprechend ihrer räumlichen Bedeutung gestaltet werden, was im Interesse der Aufenthaltsqualität und des Ortsbildes ist.
- Mit reduzierten Fahrgeschwindigkeiten in den Quartieren sollen die Verkehrssicherheit erhöht und der Komfort für den Veloverkehr verbessert werden.

- Das kommunale Velowegnetz ergänzt die kantonalen Hauptrouten. Das bezeichnete Netz schafft bei entsprechender Ausgestaltung gute Voraussetzungen, damit künftig mehr innerörtliche Wege und Wege zu den Nachbargemeinden per Velo zurückgelegt werden.
- Das vorhandene Fusswegnetz wird verdichtet und ergänzt. Bestehende Sicherheitsdefizite sind zu beheben.

5.2 Relevanz der Sachpläne und Konzepte des Bundes

Der Bund erarbeitet Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können. Er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab.

Die kommunale Richtplanung ist wie folgt von den Sachplänen und Konzepten des Bundes betroffen, die bei den Planungen berücksichtigt wurden:

Sachpläne des Bundes

Sachpläne des Bundes	Relevanz / Betroffenheit
Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene SIS	Keine Einträge
Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse	Keine Einträge
Infrastruktur der Luftfahrt SIL	An- und Abflugbereich / Gebiet mit Lärmbelastung / Keine Relevanz für Richtplan Verkehr
Landschaftsruhezonen	Keine Einträge
Sachplan Schifffahrt	Keine Einträge
Militär SPM	Schiessplatz Seebodenalp Keine Relevanz für Richtplan Verkehr
Übertragungsleitungen SÜL	Keine Einträge
Geologische Tiefenlager SGT	Keine Einträge
Sachplan Asyl	Keine Einträge

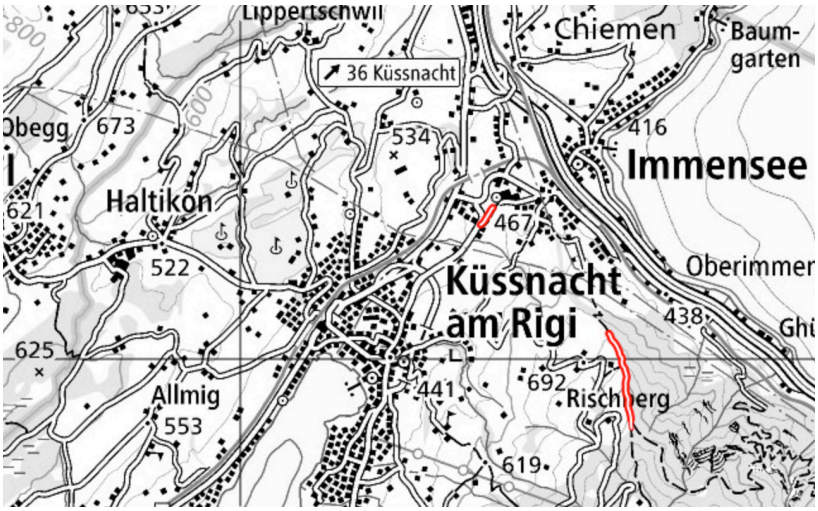
Konzepte des Bundes

Konzepte des Bundes	Relevanz / Betroffenheit
Anlagen Gütertransport Schiene	Keine Einträge
Konzept Windenergie	Keine Einträge

Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Wenige Wegabschnitte sind im Inventar der historischen Verkehrswege (IVS) aufgeführt. Diese historischen Wegverbindungen sind bei der Projektierung von Strassen und Wegen zu beachten.

Auszug IVS



Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)

Die Ortskerne von Küssnacht und Merlischachen sind im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung aufgeführt. In den entsprechenden Perimetern sind die Anliegen des Ortsbildschutzes bei der Projektierung von Strassen und Wegen zu beachten.

5.3 Berücksichtigung der kantonalen Vorgaben

Kantonale Vorprüfung

Das Amt für Raumentwicklung wird den kommunalen Richtplanentwurf sowie die Aufhebung des rechtskräftigen Richtplans vorprüfen. Gegebenenfalls sind aufgrund der Vorprüfung die Festlegungen im kommunalen Richtplan anzupassen und zu justieren.

6 AUFHEBUNG RECHTSGÜLTIGER RICHTPLAN

Der kommunale Richtplan 2007 wird mit der Rechtskraft der Genehmigung dieser Gesamtrevision aufgehoben.