

Revision Richt- und Nutzungsplanung

KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR

Richtplantext mit Erläuterungen

30 Tage öffentliche Bekanntmachung
vom 24. Januar 2023 bis 24. Februar 2023

Vom Bezirksrat erlassen mit BzRB 78/2024 am 7. Februar 2024

Namens des Bezirksrats

Der Bezirksammann:

.....

Der Landschreiber:

.....

Vom Regierungsrat genehmigt mit RRB Nr. 358/2024 vom 14. Mai 2024

Der Landammann:

.....

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
Michael Camenzind, Adrian Grütter

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 ein gemässigt 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 Fuss- 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

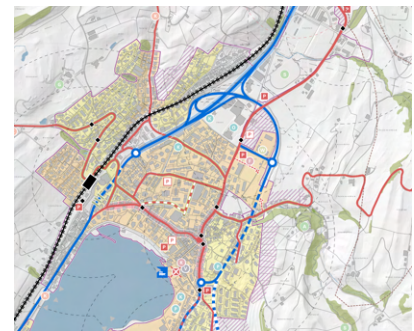
Der Richtplan Verkehr wird daher entsprechend den Zielen im REK grundlegend neu konzipiert und auf die übergeordneten Festlegungen im kantonalen Richtplan abgestimmt. Der bisherige Richtplan wird mit der Genehmigung des neuen Richtplans ausser Kraft gesetzt.



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.

Koordinationsstand

Im Richtplan (Darstellung in Richtplankarte) werden die Vorhaben nach ihrem Planungs- und Koordinationsstand wie folgt unterteilt (Art. 5 Abs. 2 Raumplanungsverordnung RPV; SR 700.1):

- Festsetzung [FS]: Dieser Koordinationsstand zeigt, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind.
- Zwischenergebnis [ZE]: Er zeigt, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, um eine zeitgerechte Abstimmung zu erreichen.
- Vororientierung [VO]: Er zeigt, welche raumwirksamen Tätigkeiten sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können.

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 grundeigentümergebundenen 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 wurde in einem weiteren Schritt öffentlich bekannt gemacht. Die Bekanntmachung dauert vom 24. Januar bis zum 24. Februar 2023.

Gleichzeitig wurde das Amt für Raumentwicklung eingeladen, den Richtplanentwurf vorzuprüfen. Die Nachbargemeinden wurden 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.

Teilrichtplan Wärme

Der Teilrichtplan Wärme aus dem Jahr 2014 bleibt unverändert rechtskräftig und wird nicht aufgehoben.

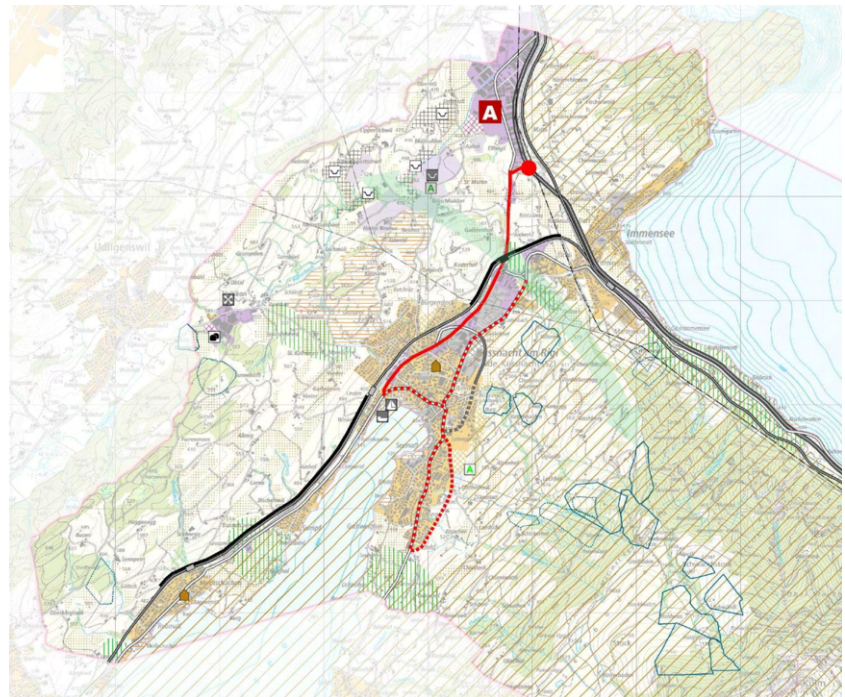
2 VERWEIS AUF FESTLEGUNGEN IM KANTONALEN RICHTPLAN

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

Strassen	
	V.2 Nationalstrassen (Anschluss), Ausbau (Vollanschluss / Halbinschluss)
	V.2 Hauptstrassen / Umfahrungen, Ausbau (oberirdisch / unterirdisch)
	V.2 Hauptstrassen in Bau (oberirdisch / unterirdisch)
	V.2 Anschlüsse kommunale Basisschliessung
	V.2 Abtretung Kantonsstrasse
	V.2 Übernahme Kantonsstrasse
Bahnen	
	V.3 Bahnlinien / Bahnhöfe und Bereich S-Bahn-Haltestelle
	V.3 Gleisbau (oberirdisch / unterirdisch)
	V.3 NEAT (oberirdisch / unterirdisch)
	- Bergbahnen
	V.3 Verladeanlagen Gütertransport Schiene
Weitere	
	V.6 Flugfeld / Helikopterlandeplatz
	V.6 Wangen-Lachen, Flugfeldperimeter / Lärmauswirkung (SL)
	V.7 Zentrale Bootsstationierung
	V.7 Schiffsentlade- und verladestelle



Beschlüsse mit strategischem Charakter

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

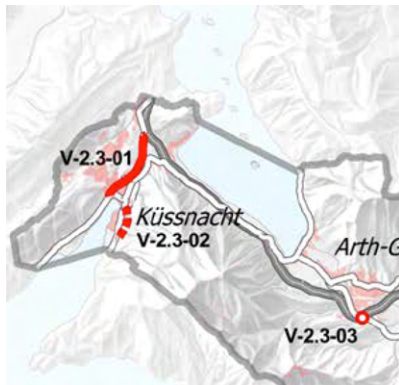
- V-1.1 Gesamtverkehr
Namentlich in urbanen und periurbanen Räumen strebt der Kanton eine Erhöhung der Anteile vom öffentlichen Verkehr und Rad- und Fussverkehr an der Personenverkehrsleistung an.
- V-3.2 Übergeordnetes Strassennetz
Die Strasseninfrastruktur im Kanton Schwyz ist situationsgerecht zu gestalten.
- V-3.1.3 Lokale Zugänge
Das Bahnangebot muss mit abgestimmten, stabilen Bussystemen ergänzt und mit dem Rad- und Fussverkehr koordiniert und verknüpft 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

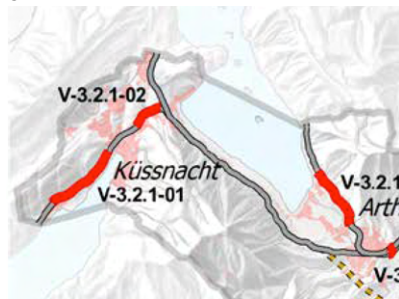
Nachfolgend sind die Beschlüsse mit konkretem räumlichen Bezug zum Bezirksgebiet Küssnacht zusammengefasst:

MIV



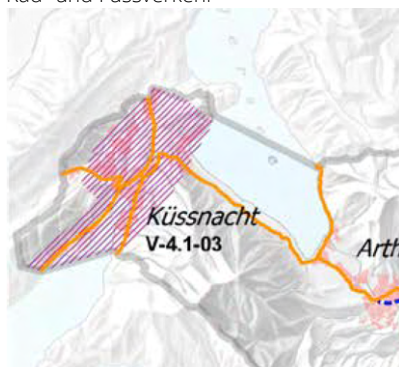
- V-2.1.01 Ausbau Autobahnanschluss
 Zur Verbesserung des Verkehrsflusses und Erhöhung der Verkehrssicherheit sind beim Autobahnanschluss Küssnacht Umgestaltungen nötig. Die Ausführung der Umgestaltungsmaßnahmen ist in der Zuständigkeit des ASTRA.
- V-2.3.01 Zugerstrasse
 Um langfristig eine ausreichende 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.

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 die folgenden verkehrspolitischen 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 situationgerecht aufgewertet. Erschliessungsstrassen werden im Rahmen von Infrastrukturprojekten sicher und aufenthaltsfreundlich gestaltet.

Langfristige Ziele und Prüfaufträge

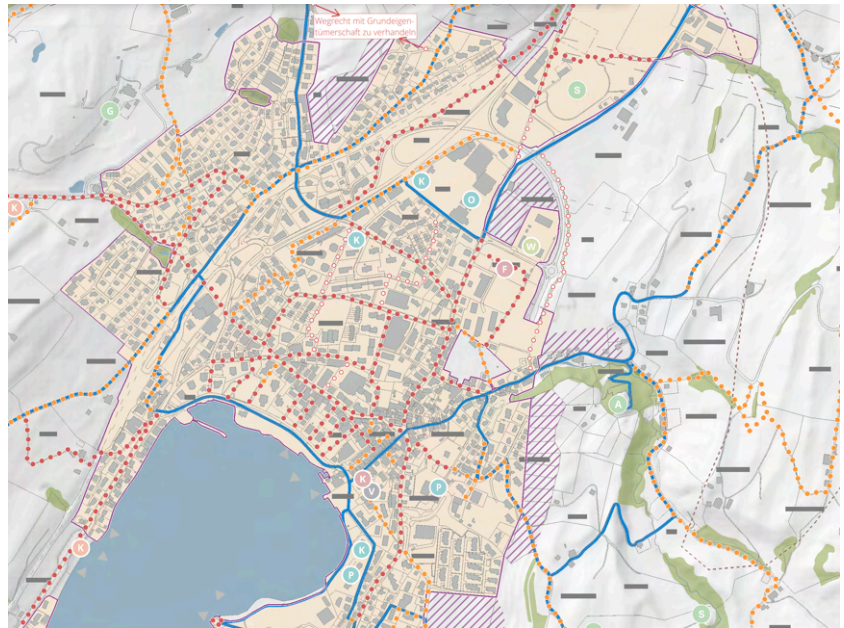
(siehe Richtplankarte Teil Strassennetz, Parkierung und öffentlicher Verkehr)

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 Bahnhaltstellen Fänn, Sumpf, Frohsinn und Schwarzenbach (Bethlehem)
- Prüfung Umfahrung Merlischachen
- Einhausung Autobahn Immensee (Lärmschutz / landschaftliche Reparatur)

3.2 Teil Fuss- und Wanderwegnetz

Auszug Richtplankarte



Richtplankarte 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.

Richtplankarte 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.

Richtplankarte 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

	<p>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.</p>
Attraktiv	<p>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.</p> <p>Einzelbäume, Baumreihen, Alleen und ökologisch gestaltete Grünflächen sorgen für eine hohe Aufenthaltsqualität. Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen und Erholen ein. Zusätzliche Beschattungen der Langsamverkehrsverbindungen werden durch den Bezirk geprüft, um die Aufenthaltsqualität weiter zu verbessern.</p>
Sicher	<p>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.</p>
Strassenquerungen	<p>Strassenquerungen sind auf den Wunschlinien der Fussgänger/-innen anzuordnen und wo nötig mit Querungshilfen wie Fussgängerstreifen oder Mittelinseln auszugestalten.</p>
Zusammenhängend und dicht	<p>Das Fusswegnetz muss zusammenhängend und dicht sein sowie eine verständliche, der Orientierung dienende Wegführung aufweisen.</p>
Hindernisfrei	<p>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.</p>
Erläuterungen zum übergeordneten Netz	<p>Das kantonale Fuss- und Wanderweggesetz regelt 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 kantonale 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.</p> <p>Im kommunalen Richtplan Verkehr, Teil Fuss- und Wanderwege, ist das übergeordnete Netz gemäss Eintrag im WebGIS dargestellt.</p>

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 Unterhaltungspflicht geregelt sind.

Die Gemeinden hatten bei der Einführung des eidgenössischen Grundbuchs ihre Verzeichnisse über die öffentlichen Wege mit privater Unterhaltungspflicht (Wegrodel) zu bereinigen. Die öffentlichen Wege mit privater Unterhaltungspflicht sind im Grundbuch bei den belasteten Grundstücken angemerkt. Das Wegrodelverzeichnis des Bezirks Küssnacht wird nachgeführt, wenn öffentliche Wege mit privater Unterhaltungspflicht 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 Richtplanarte 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 benutzt 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.

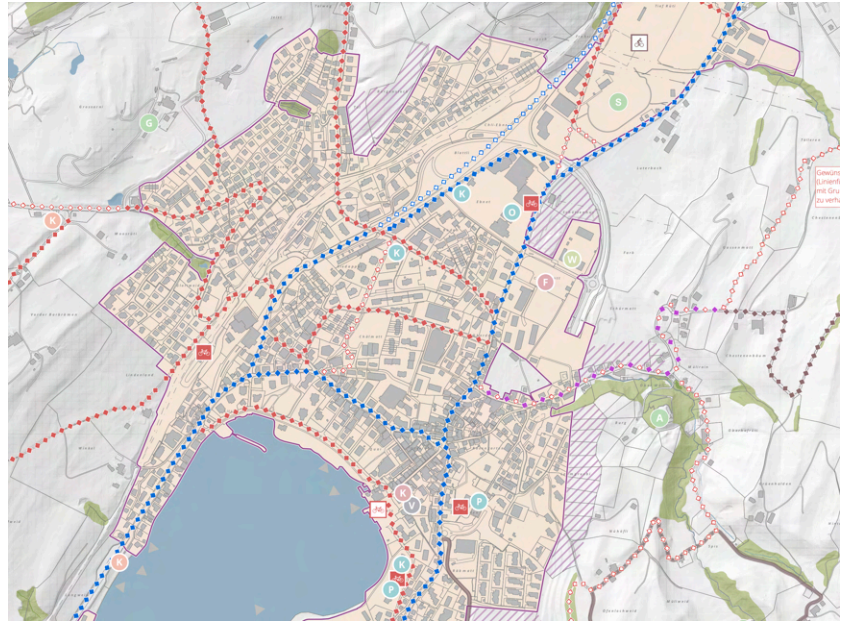
Wegverbindungen im Landwirtschaftsgebiet

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



Richtplankarte 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.

Richtplankarte 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.

Richtplankarte 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. Weiter regelt der Bezirksrat im Baureglement die Erstellung von Veloparkierungsanlagen bei privaten Wohn- und Gewerbeliegenschaften.

Richtplankarte V4 Schliessung von Netzlücken

Bei fehlenden Fahrwegrechten sind mit den betroffenen Strasseneigentümern Verhandlungen zu führen. Neue Velorouten, Mountainbike-Tracks und Mountainbikestrecken im Landwirtschaftsgebiet berücksichtigen die Interessen der Landwirtschaftsbetriebe und setzen einen Interessensausgleich zwischen Naturschutz, Erholungsnutzung und der Bewirtschaftung voraus. Velorouten, welche über das Bezirksgebiet hinausführen (inkl. Mountainbikerouten) sind mit den Nachbargemeinden zu koordinieren.

Dort, wo neue Streckenführungen (insbesondere Mountainbike-Routen und Mountainbike-Tracks) es erfordern, ist die Koordination mit dem Amt für Wald und Natur (AWN) sicherzustellen. Genaue Linienführungen sind im Rahmen von konkreten Planungen zu prüfen und umzusetzen.

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 der 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 Hauptrouuten

- Verbinden die Ortschaften und stellen direkte Verbindungen zum Zentrum, zu den Arbeitsplatzgebieten sowie den umliegenden Gemeinden sicher
- 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

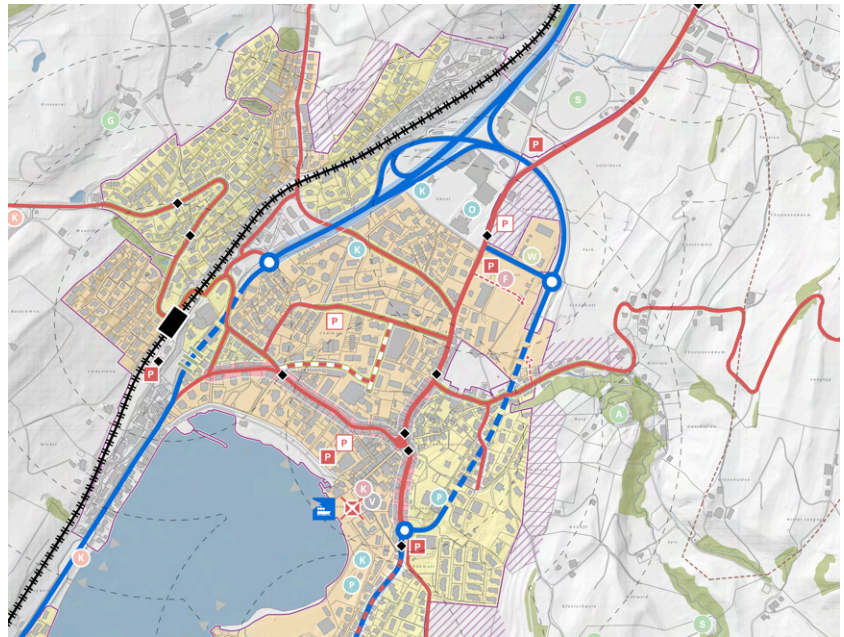
- Dienen hauptsächlich der Erschliessung von Wohngebieten und lokalen Zielen sowie als Zubringer zu den kantonalen Hauptrouuten
- In der Regel lokales Einzugsgebiet
- Grösstenteils Führung im Mischverkehr auf Quartierstrassen mit geringem Verkehrsaufkommen (< 3000 Fz/Tag) oder Tempo 30
- Sind diese Voraussetzungen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

Basisnetz (ohne Eintrag in der Richtplan-karte)

- 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



Richtplankarte 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 Kehlmattdstrasse sind Privatstrassen. Deren Netzfunktion hat mit der Innenentwicklung an Bedeutung zugenommen. Der Bezirk prüft die Übernahme dieser Privatstrassen in sein Eigentum.

Richtplankarte S2 Arealerschliessung

Das Areal Chrüz matt-Schür matt soll gemäss Planeintrag von der Seebodenstrasse sowie der Oberdorfstrasse her erschlossen werden.

Richtplankarte S3 Parkierung

Der Bezirk optimiert das Parkplatzangebot auf öffentlichem Grund. Er überprüft das Bewirtschaftungskonzept. Im Zentrumsgebiet sollen öffentliche Parkieranlagen primär unterirdisch angeordnet werden. Mit der Umgestaltung des Seeplatzes ist an geeigneter Lage eine neue öffentliche Parkieranlage mit bedarfsgerechtem Angebot zu schaffen. Der Bezirk bezieht bei der Planung die Bevölkerung mit ein.

Richtplankarte 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 (situationgerechte 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 Autobahzubringers 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 Kehl mattstrasse 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 setzen 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 Chrüz matt-Schür matt 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
Die 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 Verkehrsteilnehmende 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. Insbesondere eine direkte Buslinie von Immensee nach Arth sowie die Verbesserung der Haltestellensituation entlang der Luzernerstrasse zwischen Küssnacht und Merlischachen werden angestrebt. Die Vorhaben sind mit den angrenzenden Gemeinden und dem marktverantwortlichen Verkehrsbetrieb zu koordinieren.

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 konnte sich im Rahmen der 30-tägigen Bekanntmachung schriftlich zum Richtplan äussern.

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

Erläuterung

Zum kommunalen Richtplan Verkehr wurden aus der Bevölkerung und von den Verbänden diverse schriftliche Anliegen eingereicht. Diese wurden geprüft und in einem separaten Bericht abgehandelt.

4.3 Ergebnis der Vorprüfung durch das Amt für Raumentwicklung

Erläuterung

Der Kanton hat die Unterlagen des kommunalen Richtplans Verkehr geprüft und dazu mit dem Vorprüfungsbericht am 8. September 2023 Stellung genommen.

Die darin enthaltenen Vorprüfungsergebnisse sind in die Richtplanung eingeflossen. Der separate Bericht gibt Auskunft über die erfolgte Umsetzung.

4.4 Anhörung der Nachbargemeinden

Erläuterung

Meierskappel hat am 9. März 2023 Stellung genommen und nimmt die Richtplanung zur Kenntnis mit dem Hinweis, dass gemeindeübergreifende Verbindungen koordiniert werden sollen.

Meggen hat im Rahmen der Stellungnahme um die Ergänzung eines Fusswegs zwischen Meggen und Merlischachen gebeten.

Greppen hat darauf hingewiesen, dass die Bike-Route nicht weiter ins Gebiet Chänzeli führen soll.

Zusätzlich wurden mit Greppen, Meggen und Meierskappel Gespräche zur Richtplanung geführt.

Die weiteren Gemeinden haben keine Rückmeldung gegeben oder die Richtplanung ebenfalls so zur Kenntnis genommen.

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 Ortsbilds 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 Hauptstrassen. 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
Sachplan Fruchtfolgeflächen FFF	Diverse Einträge ausserhalb Siedlungsgebiet



Konzepte des Bundes

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




Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Auszug IVS




Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung

-  Historischer Verlauf mit viel Substanz
-  Historischer Verlauf mit Substanz

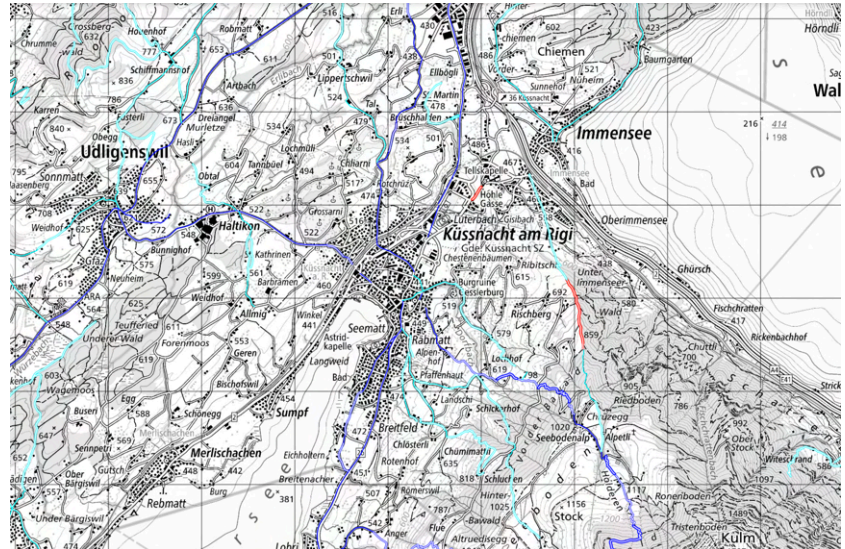
Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung

-  Historischer Verlauf mit viel Substanz
-  Historischer Verlauf mit Substanz
-  Historischer Verlauf

Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung

-  Historischer Verlauf mit viel Substanz
-  Historischer Verlauf mit Substanz
-  Historischer Verlauf

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



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 Richtplanteilwurf 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.