

Projektgruppe
„Strasse und Wasser in den Urmiberg“
c/o Einwohnerverein Seewen
6423 Seewen

Seewen, 11.4.2006

Positionspapier

Warum jetzt ein Projekt vorgestellt wird, wie die verschiedensten Probleme im Grossraum Lauerzersee – Seewen – Ibach auf einen Schlag gelöst und die Sicherheit für Mensch und Umwelt massiv gesteigert werden könnten.

Wo ein Wille, da ein ...

Umwelteinflüsse berühren uns Menschen. Naturkatastrophen treffen Menschen. Unser Gesellschaftssystem beruht auf dem Prinzip ‚Sicherheit für den Menschen‘. Doch die Sicherheit für viele Bewohner im Schwyzer Talboden hat in den letzten Jahren abgenommen. Zuviele Einflüsse wirken auf das Wohlbefinden der Menschen.

Einflüsse sind: Verkehr, Wasser, Umwelt, Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum. Eine Projektgruppe aus Menschen dieses betroffenen Gebietes will nicht tatenlos zusehen, wie durch Passivität sich die Situation für die Betroffenen immer stärker verschlimmert. Denn Tatenlosigkeit kann in einen Kollaps führen.

Viele geschulte Leute aus nah und fern haben in den letzten Monaten ihr Wissen in ein Projekt zur Steigerung der Sicherheit im Talboden Schwyz einfließen lassen, welches durchaus machbar ist und eine Lösung für die Probleme – unter grösstmöglicher Schonung von Land und Leuten - darstellt. Mit dem Projekt soll konkret ein möglicher Lösungsansatz aufgezeigt werden mit dem Ziel, es in den Masterplan des Kantons Schwyz aufzunehmen und bei nächster Gelegenheit umzusetzen.

Die Projektgruppe hofft, dass die Planungsbehörde und die Politik ebenfalls zur Ueberzeugung gelangen, die vorgezeigte Lösung – **einen doppelt genutzten Tunnel durch den Urmiberg** - zu realisieren. Denn langfristig lassen sich die Probleme rund um den See und im Dorf Seewen punkto Wasser und Verkehr nur lösen, wenn man sie auch anpackt. ‚Aussetzen und zusehen‘ ist kein Rezept!

1. Ausgangslage:

Verkehrsentwicklung (Problemkreis 1)



**Problemkreis Verkehrsentwicklung. Im Bild: Bahnhofstrasse.
Ist-Zustand heute: 11'400 Fz/täglich.
In 20 Jahren: 17'600 Fz/täglich**

Lösung: Umfahungsstrasse Seewen westlich, durch Tunnel

In den letzten Jahren hat der Strassenverkehr in der Gemeinde Schwyz und insbesondere in Seewen enorm zugenommen. Besonders davon betroffen sind die Bahnhof- und die Seewernstrasse. Bei Verkehrsspitzen in den Morgen-, Mittag- und Vorabendstunden zum Beispiel ist ein Einmünden in die Bahnhofstrasse zwischen ‚Kristall‘ und ‚Mythenblick‘ nur mehr sehr schwer möglich. Und es droht noch eine weitere massive Zuspitzung der Situation, sobald mit der Bebauung von weiteren grossen Flächen (Seewen-Feld, Neu-/Umnutzung Zeughausareal, aber auch im Grossgebiet ‚16ni/Wintersried‘ in Seewen und in den ‚Stegstuden‘ in Ingenbohl) begonnen wird.

Verkehrsflussverbesserung/Steigerung der Sicherheit (Problemkreis 2)



**Problemkreis Verkehrssicherheit. Im Bild
Seewernstrasse.
Ist-Zustand heute: 4'400 Fz/täglich.
In 20 Jahren: 6'800 Fz/täglich.**

Lösung: Umfahungsstrasse Seewen westlich, durch Tunnel

Die enorme Zunahme des Verkehrs gefährdet zunehmend die Verkehrssicherheit. Insbesondere der schwächste Verkehrsteilnehmer (Fussgänger und Langsamverkehr) wird immer mehr ‚an den Rand‘ gedrängt. Die Fortbewegung auf und neben den Verkehrswegen wird immer gefährlicher. Mittels gezielter Massnahmen (z.B. Tempo 30 in Siedlungsräumen und auf engen Strassen) sollen Verbesserungen erreicht werden. Getrennte Fahrwege = flüssigerer Verkehr und massive Steigerung der Sicherheit für die einzelnen Verkehrsteilnehmer.

Erschliessung von Baureserve (Problemkreis 3)



Problemkreis Anschluss Gebiet 16ni und Ibach an Autobahn

Ist-Zustand heute: keine genügende Erschliessung

Lösung: Umfahrungsstrasse Seewen westlich, durch Tunnel

Im Grossraum 16ni/17ni/Wintersried/Gewerbezone Muota/Stegstudien liegen weit über 100'000 Quadratmeter Gewerbe- und Industrieland brach. Gemäss kommunalem Richtplan besteht dort in den nächsten 20 bis 30 Jahren eine gewisse Bauerwartung. Die Wirtschaft hat dort Wachstumspotential. Doch: die Erschliessung in dieses grossflächige Gebiet ist zweifelsohne mangelhaft und erfolgt grösstenteils durch Wohngebiete.

Hochwasser-Schäden (Problemkreis 4)



Problemkreis Hochwasser Lauerzersee und Seewern
Bild: Seewernstrasse Seewen, im besiedelten Gebiet, 2005.

Ist-Zustand heute: seit 1999 viermal Hochwasser!
(1974 – 1999 keines)

Regelmässig Schäden in Mio-Höhe (inkl. Verkehrsunterbruch). Volkswirtschaftliche Schäden gross

Lösungsansatz: Ueberlauf im Umfahrungstunnel durch den Urmiberg



Problemkreis Hochwasser Lauerzersee und Seewern
Bild: Neubau Badigebäude Seewen, Kiosk 2005.

Ist-Zustand heute: seit 1999 viermal Hochwasser!
Regelmässig Schäden an allen Immobilien in Mio-Höhe

Lösungsansatz: Ueberlauf im Umfahrungstunnel durch den Urmiberg

Die menschlichen Eingriffe um den Lauerzersee haben die Speicherkapazität des Sees in den letzten 35 Jahren massiv reduziert. Die öffentliche Hand ist hier mitschuldig. Grössere Aufschüttungen beim Ausbau und der Verbreiterung der Kantonsstrasse Seewen-Lauerz und

insbesondere der Autobahnbau haben das Speichervolumen um x % reduziert. Die gleichzeitig massiv gestiegene Versiegelung des Bodens im Einzugsgebiet lässt den Lauerzersee heute auch viel schneller ansteigen. Hochwasserstände treten heute schneller und öfters auf. So trat der Lauerzersee und die Seewern im letzten August-Drittel 2005 seit 1999 bereits zum vierten Mal – nach einer 25jährigen Pause zwischen 1974 bis 1999 über die Ufer. Am 23. August 2005 erreichte der Pegelstand des Lauerzersees die neue absolute Höchstmarke von 449.66 m.ü.M. Das waren 51 Zentimeter mehr als 1999! Dabei entstand einmal mehr grosser Sachschaden. Glücklicherweise kamen keine Menschen zu Schaden. Ohne menschliches Zutun wird die Situation in den betroffenen Gebieten aber immer unhaltbarer. In Lauerz beispielsweise brach über Tage (!) das gesamte Kanalisations- und auch das Telefonnetz zusammen. Das soll in diesem Umfange nie mehr passieren!

Steinbruch-Weiterabbau in einer heiklen Zone (Problemkreis 5)



Problemkreis Weiterabbau im ‚Zingel‘

Ist-Zustand heute: nur noch kleine Abbaureserve.

Planung: Weiterabbau auf 20 Jahre Richtung Lauerz

**Lösungsansatz: Ausbruch Umfahrungs-,Rohtunnel‘
Richtung Ingenbohl und Weiterabbau in Kavernen**

Die Steinbruch-Betreiberin im ‚Zingel‘ ersucht nach einer weiteren Abbaubewilligung im Tagbau. In Richtung Lauerz soll der Steinbruch vergrössert werden. Damit einher gehen soll die Rekultivierung. So oder so wird die Landschaft (im Bundesinventar von nationaler Bedeutung) einen weiteren Eingriff erleiden.

2. Absicht:

Das Ziel der Projektgruppe war, eine Lösung für all die obigen Problembereiche zu finden, welche den Menschen in seinem Wohlbefinden stärkt und die Landschaft schont.

3. Vorgehen:

Der Projektgruppe dienten allerlei öffentlich zugängliche Unterlagen aus den Bereichen Verkehr und -entwicklung, Richt-/Zonenplanung, Hochwasserdaten sowie Geologie. Mittels zahlreichen Begehungen vor Ort sowie dem Studium von etlichen Unterlagen einzelner Projektansätze wie z.B. Verkehrskonzept 1992, Verkehrslenkungsprojekten wie

,Tempo 30' bzw. Umlagerung von Verkehrsflüssen (wie etwa auf der Franzosenstrasse), Verkehrserhebungsdaten, Richtplanungsunterlagen, Zonenpläne, Weiterabbauunterlagen der KIBAG im Steinbruch Zingel sowie die Rekultivierungsidee, Sanierungsprojekt Verbaueung Seewern (dat. 1990), Projektunterlagen Entlastungskanal Bierkeller – Vierwaldstättersee sowie ähnlicher Projekte, war die Basis für eine ‚finale Lösung unter Berücksichtigung des Möglichen‘ gegeben. Unter dem Aspekt einer deutlichen Verbesserung des Status Quo sowie der grösstmöglichen Schonung von ‚Land und Leuten‘ lag die Antwort auf der Hand:

4. Ergebnis:

Ein zu erstellender einröhriger, aber doppelt (von Verkehr und Wasser) genutzter Umfahrungstunnel durch den Urmiberg löst sämtliche heutigen Probleme insbesondere der Sicherheit auf einen Schlag und eröffnet erst noch eine grosse Zahl Folge-Möglichkeiten (Option: der Tunnel könnte - sinnvollerweise - von der Steinbruch Zingel-Betreiberin im Kavernensystem erstellt werden.):

- Dorf- bzw. gar südliche Gemeindeumfahrung durch den Urmiberg und damit Entlastung der bestehenden Strassen und Siedlungsräume von Staub- und Lärmimmissionen. Verbesserung der Verkehrsflüsse.
- Massive Steigerung der Verkehrssicherheit, da künftig getrennte Wege für Verkehrsteilnehmer (Lw in den Tunnel, Velos auf die Nebenstrasse)
- Anschluss des grossräumigen Gebietes 16ni/Wintersried und Zeughausareal mit einem direkten Erschliessungs-Zubringer an das Autobahnnetz (ab Anschluss Lauerzersee)
- Weiterführung des Steinbruches im ‚Zingel‘ im Untertageabbau, aber Richtung Ingenbohl (Ausbruch der Tunnel-Röhre, Ausbruch von Quer-Kavernen usw.) und Ermöglichung sofortiger Rekultivierung des gesamten Steinbruchareals
- Zusätzliche Schaffung eines Ablaufes des Lauerzersees bei Hochwasser ab einer bestimmten Quote und damit Verminderung von Schäden in den Siedlungsräumen rund um den Lauerzersee und entlang der Seewern. Eine direkte Folge: Offenhaltung der Strassen (Autobahn A 4, Acherlikreisel mit SBB-Unterführung in Seewen, Kantonsstrasse nach Lauerz, Seewernstrasse in Unterseewen usw.)

...und dies alles zu relativ geringen Kosten, weil durch einen Zusammenzug aller Probleme in einem Lösungsansatz (und nur einer Baustelle!) enorme Folgekosten bei einer allfälligen Untätigkeit vermieden werden können.

5. Daten zum Tunnel:

Der Urmibergtunnel im Projekt:

- hat sein nördliches Portal unmittelbar bei der ‚Barcarola‘-Seeüberquerung
- das südliche Portal kommt bei der Verzweigung Seewernstrasse/Muotastrasse unmittelbar beim Viadukt-Beginn aus dem Berg und wird auf diese Kreuzung in einen Kreislauf geführt
- Ausbau: einröhrig, ca. 1'100 Meter lang, mit Fluchtstollen, einfacher Ausbaustandard. Im unteren Tunnelröhrenbereich werden Rohre für den Seeüberlauf eingebaut, welche erst ab der zu bestimmenden Quote (z.B. 448 müM) ihre Funktionen aufnehmen.
- Tunnel-Ausbruch: Menge ca. 150'000 m³. Vorwiegend Schrattenkalk, der für die Zementindustrie von Interesse ist. Zusatzkavernen (z.B. ab Steinbruch ‚Zingel‘) jederzeit in grossem Umfang möglich. Potential: mehrere 100'000 m³.
- Kostenvergleich: der neu-eröffnete Umfahrungstunnel Flüelen (Standard eines Autobahntunnels kostete 235 Mio Franken und misst 2,5 Kilometer. Kostenintensiv war die sehr teure Zu-/bzw. Wegfahrt zu den Tunnelportalen. Eine Faustregel gilt: Ein Tunnel-Kilometer (einfacher Ausbau-Standard) kostet etwa 30 Mio Franken, bei

günstigen geologischen Verhältnissen ca. 25 Mio Franken. (Vergleiche: Schiferenegg-Tunnel am Axen, Oelbergtunnel am Axen usw.)

6. Argumentarium für einen Urmibergtunnel:

Gründe pro: (Verkehrstechnisch, Verkehrsentwicklung, Umfahrung)

- Entlastungsstrasse von:
 - . Seewernstrasse, Badstrasse, Dorfteil Unterseewen generell
 - . Seewenstrasse in Ingenbohl
 - . Bahnhofstrasse Seewen und Dorfzentrum (südliche Rösslimatt, Franzosenstrasse)
 - . Gotthardstrasse (Ibach-Zentrum entleert sich nicht mehr via Muotabrücke)
 - . Muotastrasse Richtung Ibach, ab Wohngebiet Studenmatt
- Deutliche Steigerung der Strassenkapazitäten im Grossraum Seewen/Ingenbohl
- Gemäss Verkehrszählung Segesser 2003 befahren heute 4'400 Fahrzeuge täglich die Seewernstrasse. Davon 610 Lw. In 20 Jahren werden es 6'800 Fahrzeuge sein, davon 950 Lw. Zum Vergleich: auf der heutigen Bahnhofstrasse sind es 11'400 Fahrzeuge, in 20 Jahren 17'600! Eine Entlastung muss jetzt geplant werden (lange Dauer von Planung bis Realisierung).

Gründe pro: (Verkehrssicherheit)

- Starke Förderung/Steigerung der Verkehrssicherheit im Grossraum Seewen, weil neu die einzelnen Verkehrsteilnehmer ‚getrennte Wege‘ gehen müssten (Lkws und Transit-Pws in den Tunnel, Velofahrer auf die Nebenstrassen usw.)
- Besserer Verkehrsfluss dank getrennter Verkehrswege
- Verkürzung der Verkehrswege (ökologisch sinnvoll)
- Trottoir entlang der Seewernstrasse würde nicht mehr von Lkws ‚missbraucht‘

Gründe pro: (Erschliessung Baulandreserve)

- Dient als direkter Anschluss der grössten freien Baulandreserve im Talboden Schwyz (Grossraum Wintersried) zur Autobahn-Aus- und Auffahrt Seewen
- Erschliesst Gebiete in Ibach wie Sportanlage Wintersried, Studenmatt, Gewerbezone Muota (= ‚Autobahnanschluss Ibach‘)
- Erschliesst Gebiet ‚Wintersried‘ mit Grossindustrie- und Gewerbebetrieben
- Erschliesst Franzosenstrasse (inkl. ganzes Zeughaus-Areal!), evtl. mit Rösslimatt
- Erschliesst 16ni mit allen seinen Industrie- und Gewerbebetrieben
- Erschliesst 17ni mit allen seinen Industrie- und Gewerbebetrieben
- Ebenso Erschliessung des Steinbruchs ‚Nägeli‘ sowie der Betriebe in der Stegstuden
- Könnte als Erschliessung für NEAT-Baustelle im Gebiet Ingenbohl dienen (Kein Transit der Baustellen-Lastwagen durch Siedlungsräume)
- Steigert die Bebauungs-Attraktivität des 16ni-Grossraumes am Urmiberg
- Lockt potentielle Grossfirmen/Industriebetriebe (evtl. für das Zeughausareal) an
- Weckt Steuer-Potential
- Usw.

Gründe pro: (Wasserbautechnisch, Hochwasser-Schäden)

- Minderung Ueberflutungsrisiken: Ein Hochwasser wie im August 2005 würde praktisch ausgeschlossen, weil nicht nur die Seewern, sondern neu auch die Entlastungsrohre den Lauerzersee entleeren würden. *„Die maximale Zuflussmenge zum Lauerzersee beträgt gemäss den Erfahrungswerten für ähnliche Gewässer und Einzugsgebiete im Kt. SZ rund 150 m³/sek. Die maximale Abflussmenge bei der Urmibergstrassenbrücke in Seewen, welche anlässlich des bisher grössten*

registrierten Hochwassers vom 30.10.1935 erreicht wurde, beträgt hingegen nur ca. 20 m³/sek. Die Differenz zwischen Zu- und Abflussmenge wird im Lauerzerseebecken gespeichert und langsam wieder abgegeben. Durch diese natürliche Speicherung wird die Abflachung der Abfluss-Hochwasserganglinie der Seewern erreicht. Zitat aus dem technischen Bericht zum generellen Ergänzungsprojekt 1990 für die Verbauung der Seewern 1990. Tiefbauamt des Kt. Schwyz, Abteilung Wasserbau.“

(Rechnung: Abflussmenge heute ca. 20 m³/Sekunde; Tunnelrohre ca. 40 m³/Sekunde. Gleich total ca. 60 m³/Sekunde). Einzugsgebiet Wasser in den Lauerzersee: rund 80 Quadratkilometer. Fazit: Hochwasserüberschwemmungen wie 1935, 1999, 2004 zweimal und 2005 könnten eliminiert werden, da der See früher und zugleich viel mehr Wasser ‚ablassen‘ könnte.

- Deutlich sichereres Leben rund um den See und entlang der Seewern.
- Die Schäden an Immobilien um den See und den besiedelten Bereich entlang der Seewern würden weitgehend ausbleiben.
- Die Strassen blieben offen, es gäbe keine Unterbrüche mehr (keine Sperrung der wichtigen Autobahn A 4, u.a. auch wenn Knonaueramt offen ist)
- Sicherheit für Hilfs-/Rettungsdienste: In Ueberschwemmungssituationen ist heute für die Schadenwehr und die Sanität im Raum Seewen kein Durchkommen mehr möglich!!
- Eine Seewern-Absenkung (Gefahr von Senkungen an Immobilien) könnte umgangen werden. Dies hätte nämlich fatale Folgen auch für das Naturschutzgebiet Sägel!
- Die praktisch unmögliche Seewern-Verbreiterung im oberen Ausflussbereich wäre hinfällig.
- Option ‚Wehr‘ im Tunnel

Gründe pro: (Landschaftsschutz und Steinbruchbetrieb)

- Der Eingriff in die schöne Landschaft des Talbodens Schwyz bzw. in die heikle Zone am Lauerzersee könnte damit vermieden bzw. stark reduziert werden, (da Untertag-Weiterabbau in Kavernen des Steinbruchs in Richtung Ingenbohl)
- Die Steinbruchbetreiberin im ‚Zingel Seewen‘ hätte Support bei einem Kavernen- bzw. gar Tunnel-Ausbruch aus weiten Teilen der Bevölkerung (Gesteinsabbau ja, aber mit Nutzen für die Oeffentlichkeit...)
- Als Ergänzung zum Ausbruch der Tunnelröhre könnten überdies noch (Quer)-Kavernen geschaffen werden. Diese könnten in einem späteren Zeitpunkt verschiedentlich neu genutzt werden (z.B. als ‚Tresor‘, Tennishalle, Lagerraum usw.)

Weitere diverse Gründe:

- Massive Strassenverkehrs-Lärmreduktion durch Verkehrsumlagerung ab der Bahnhofstrasse und aus Unterseewen (inkl. Widerhall am Urmiberg)
- Massive Lärmreduktion im Steinbruchareal im Falle eines Kavernenabbaus
- Verzicht auf den geplanten Kreiselsbau beim ‚Schwyzerhof/Bahnhof Seewen‘. Dies führt zu Kostenersparnissen.
- Verzicht auf die Sanierung des Viaduktes im 16ni (Kostenersparnis)
- Massive Senkung der Staub-Immissionen aus dem Steinbruchbetrieb und später des Abgas-Auswurfes im besiedelten Seewen
- Kann unabhängig der NEAT-Linienführung realisiert werden (schneidet sich nicht mit der Linienfrage)
- Stoppt den Werte-Einbruch von Immobilien in Seewen
- Der Umfahrungstunnel in Seewen ist ein erster Schritt zur Realisierung des Verkehrskonzeptes der Gemeinde Schwyz aus dem Jahre 1992. Weitere Schritte wie der Brückenschlag über die Muota im 16ni könnten folgen.

- Der Bau des Urmibergtunnels löst insbesondere die zunehmenden Verkehrsprobleme von Morgen!
- Zur langfristigen Erhaltung des Wirtschaftsstandortes, aber auch für die Attraktivität der Wohnorte Ibach, Schwyz und Seewen ist eine gute Verkehrserschliessung ein wichtiger Standortvorteil.

7. Was noch ungeklärt bleibt:

Ein Umfahrungstunnel hätte aber auch Nachteile bzw. wirft Fragen auf:

- Relativ hohe Kosten (man muss die Rechnung machen: Welche Gegenleistung erhalten wir für den Kaufpreis). Wer finanziert wie viel?
- Rohbau Tunnel gem. Offerte: 29,2 Mio Franken. Kosten der End-Ausgestaltung?
- Wer erhält die Strassenhoheit? Wer ist für den Tunnel-Unterhalt verantwortlich?
- Baustelle über mehrere Jahre, belastet zeitweise die Siedlungsräume
- Tunnel zieht flankierende Massnahmen nach sich (Neusignalisationen, Realisation von verkehrsberuhigenden Massnahmen, Rückbauten usw.). Kostenfaktor?
- Verbreiterung der Seewern ab Einfluss bei Portal ‚Süd‘ (grössere Wassermenge)
- Problem Muota im ‚Rechen‘ beim Langensteg, die bei Hochwasser in die Seewern hineindrückt (= Rückfluss der Seewern Richtung Norden)
- Wie kooperativ ist die Steinbruch-Betreiberin?
- Usw.

8. Quintessenz:

Wo ein Wille, das ist ein ... Tunnel! Es ist Tatsache: die Behörde muss sich Gedanken darüber machen, wie die anstehende Verkehrsproblematik im ‚Grossraum süd-westlicher Schwyzer Gemeindeteil‘ gelöst werden kann. Ebenso sind jetzt Lösungen gefragt, damit die ganze Problematik ‚Hochwasser des Lauerzersees‘ auf die nächsten Jahrzehnte gelöst werden kann.

9. Zeitplan, weitere Schritte:

Mitte Dezember 2005 wurden erstmals zahlreiche Direktbetroffene mit dem Projekt vertraut. Ihre Anregungen fanden hiernach im Projekt Eingang.

Ende Dezember 2005 wurden alle Behördevertreter und Politiker der betroffenen Gemeinden Schwyz, Lauerz und Steinen informiert. Auch deren Anregungen wurden aufgenommen.

Im Januar und Februar 2006 wurde das Projekt weiter vorangetrieben; es fanden diverse Besprechungen und Kostenanalysen statt.

Im März 2006: neuerliche Informationsveranstaltungen für Behördevertreter und Politiker.

11. April 2006: Eingabe an die Schwyzer Regierung, mit Kopie an den Schwyzer Gemeinderat als Standort-Bewilligungsbehörde.

Weitere Schritte: Information der Bevölkerung über das vorliegende Sicherheits-Projekt der Themen, Support des Projektes durch die regionalen Politiker, Aufnahme in den Masterplan, Planungskredit an die Urne, rasche Realisierung.

Zudem: evtl. Einberufung eines ‚Lösungstisches‘ mit allen Beteiligten.

Billiger als heute kann ein Umfahrungstunnel durch den Urmiberg zur Steigerung der Sicherheit für den Menschen nie mehr realisiert werden.

Es zeichnet für diese Projektidee: Projektgruppe (bestehend aus Vertretern der Wuhrkorporation Seewern, der IG Lauerzersee, des Einwohnervereins Seewen sowie des Quartiervereins Unterseewen+Seewernstrasse, unter Mitwirkung von Ingenieuren)