

EINSCHREIBEN

Baudepartement des Kantons Schwyz
Rechtsdienst
Postfach 1250
6431 Schwyz

Arth, 7. Juni 2019

Sammeleinsprache

in Sachen

1. **Doris Bussmann Püntener**, Tafelstattstrasse 4, 6415 Arth,
2. **Weitere Einsprecher gemäss Beilage 1,**

Einsprecher,

vertreten durch (und Zustellungsdomizil)

Doris Bussmann Püntener, Tafelstattstrasse 4, 6415 Arth,

gegen

Baudepartement des Kanton Schwyz, 6431 Schwyz,

Nutzungsplaner/Einsprachegegner

betreffend **Kantonaler Nutzungsplan Buswendeschlaufe Aazopf, Arth**

I. Anträge

1. Es sei der Kantonale Nutzungsplan Buswendeschlaufe Aazopf, Arth, Publikation im Amtsblatt Nr. 19 des Kantons Schwyz vom 10.05.2109, S. 1078 f. nicht zu erlassen bzw. nicht zu genehmigen.
2. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten des Einsprachegegners.

II. Formelles

1. Die Unterzeichnete ist rechtsgenügend bevollmächtigt (siehe Beilage 1).
2. Der Kantonale Nutzungsplan Buswendeschlaufe Aazopf, Arth, wurde im Amtsblatt Nr. 19 vom 10.05.2019, S. 1078 f., ausgeschrieben. Die Einsprachefrist von 30 Tagen dauert bis zum 11.06.2019 und wird mit der vorliegenden Eingabe gewahrt (§ 11 Abs. 2 PBG).
3. Die Einsprecher sind Anwohner und Einwohner von Arth. Sie sind als Nachbarn und Anstösser durch den aufliegenden Nutzungsplan in ihren eigenen, unmittelbaren und schützenswerten Interessen betroffen. Das Rechtsschutzinteresse ist zu bejahen. Auf die Einsprache ist einzutreten.
4. Die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen sind ebenfalls alle erfüllt, sodass auf die vorliegende Einsprache einzutreten ist (§ 27 VRP).

III. Begründung

1. Verstoss gegen die kantonale Richtplanung

- 1.1. Die Richtpläne sind eine wesentliche Grundlage für die nachfolgende Nutzungsplanung (§ 16 Abs. 1 PBG). Nach Art. 9 Abs. 1 RPG bzw. § 3 Abs. 2 PBG sind Richtpläne für die Behörden verbindlich.

Sie sind – im Gegensatz zur Nutzungsplanung – aber nicht für die Grundeigentümer verbindlich (vgl. RB 1999 Nr. 96). Ihre Inhalte sind allgemein gehalten und lassen den Behörden erheblichen Spielraum für die Festlegungen in der Nutzungsplanung (vgl. ZBI 2005, S. 167, vgl. zum Ganzen vgl. Fritzsche Christoph / Bösch Peter / Wipf Thomas, Zürcher Planungs- und Baurecht, 5. Aufl., Zürich 2011, S. 114).

- 1.2. Vorliegend hält der Einsprachegegner im Bericht des Tiefbauamts vom 25.03.2019, S. 9, ausdrücklich fest, dass die Buswendeschlaufe bzw. die Notwendigkeit einer Buswendemöglichkeit nicht im Richtplan enthalten ist.

Der Richtplan wurde vor rund 3 Jahren überarbeitet und hinsichtlich der Planung der kommenden Jahre angepasst. Damals war offensichtlich keine Notwendigkeit für eine Buswendeschlaufe ersichtlich. Der Richtplan ist behördenverbindlich (§ 3 Abs. 1 PBG). Der Einsprachegegner darf sich nicht eigenmächtig darüber hinwegsetzen.

- 1.3. Der angefochtene kantonale Nutzungsplan ist richtplanwidrig und somit nicht zu erlassen bzw. nicht zu genehmigen.

2. Zonenkonformität / Fehlende Systematik

- 2.1. Das Gebiet, in welchem die Buswendeschlaufe geplant wird, liegt in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Das ist bekanntlich auch in der Richtplanung so vorgesehen.

Die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen ist für bestehende und künftige öffentliche Bauten und Anlagen bestimmt (Art. 38 Baureglement). Es handelt sich dabei um Bauten und Anlagen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, wie Schulhäuser, Kirchen, Friedhöfe, Sportanlagen, Spielplätze, Freibäder oder Ähnliches. Sofern das Gemeinwesen eine Zone für öffentliche Bauten und Anlagen ausscheidet, indem

es zukünftige Bedürfnisse geltend macht, ist dieses Bedürfnis vom Gemeinwesen so genau wie möglich anzugeben, und die Errichtung der öffentlichen Baute bzw. Anlage muss mit einiger Sicherheit zu erwarten sein. Als zonenkonform beurteilt wurden die Erweiterung einer bestehenden Schulanlage, ein Clubhaus einer Tennisanlage mit Restaurationsbetrieb, ein Fussballclubhaus mit Küche und Gastplätzen, eine Asylbewerberunterkunft und ein Wohncontainer für Asylsuchende. Verneint wurde die Zonenkonformität für ein Hochhaus mit Kongress- und Konferenzräumen samt Foyer für 700 bis 1100 Personen; ebenso für Busparkplätze, die dem Skisportbetrieb dienen, aber der exklusiven Nutzung durch private Busbetriebe vorbehalten sind (vgl. Hettich / Mathis, in: Fachhandbuch Öffentliches Baurecht, Zürich 2016, Rz. 1.72 f. und 3.34 ff.).

Eine Buswendeschleife ist in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen offensichtlich zonenwidrig.

- 2.2. Der Einsprachegegner versucht mittels Erlasses eines dem Zonenplan überlagerten Nutzungsplans, den Sinn und Zweck der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen auszuschalten. Denn bisher wurde die Fläche, die nun für die Buswendeschleife beansprucht werden soll, von der Öffentlichkeit richtplan-, zonenplan- und baureglementskonform genutzt.

Aus der dem Zonenplan überlagerten, geplanten «Verkehrszone» (siehe Kantonaler Nutzungsplan, Situation 1:500 vom 25.03.2019) geht hervor, dass kaum mehr eine Fläche in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen übrig bleibt, bzw. wird durch die überlagerte Verkehrszone der ganze Streifen in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zwischen der Zugerstrasse und dem Zugersee nicht mehr sinnvoll genutzt werden können. Der für die Öffentlichkeit bestimmte Bereich im Zonenplan bzw. die Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen sind bekanntlich in den meisten Gemeinden (und auch in Arth) nur knapp vorhanden und sollten dementsprechend auch genutzt und nicht durch überlagerte «Verkehrszonen» verwässert und beschränkt werden.

Sodann widerspricht die Anordnung und Platzierung der «Verkehrsfläche» inmitten der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen auch jeglicher raumplanerischen Systematik sowie sinnvoller Aufteilung und Abgrenzung von Zonen.

3. Bau von Erschliessungslagen im Baugebiet über Nichtbaugebiet

- 3.1. Aus den aufliegenden Unterlagen geht hervor, dass es sich beim Erlass des kantonalen Nutzungsplans Buswendeschlaufe Aazopf im Kern um ein simples «Strassenbauvorhaben» handelt, mithin einzig und allein um die Erschliessung des Siedlungsgebiets.

Vorliegend wurde die Buswendeschlaufe teils in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (überlagert mit einer «Verkehrszone») und teils über dem Zugersee, also ausserhalb der Bauzone geplant.

Die Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet ist einer der fundamentalen Grundsätze der Raumplanung in der Schweiz (siehe Art. 1 Abs. 1 RPG). Die Erschliessung von Baugebiet über Nichtbaugebiet verletzt Bundesrecht und ist somit verboten. Die Planung der Einsprachegegnerin unter Einbezug des Zugersees ist somit unzulässig.

- 3.2. Dieser Mangel ist derart gravierend, dass er nicht mittels Erlasses einer Auflage geheilt werden kann, da diesfalls der Wendebereich in die Bauzone, also in Richtung Zugerstrasse, verlegt werden müsste. Dann werden aber in strassenbaurechtlicher Hinsicht die nötigen Wendeflächen für eine Busschlaufe abseits der Zugerstrasse nicht mehr eingehalten werden können und die Verkehrssicherheit gefährdet.

4. Massive Verstösse gegen die Gewässerschutzgesetzgebung

- 4.1. Der Gewässerraum dient gemäss Art. 36a GschG den natürlichen Funktionen des Gewässers, dem Hochwasserschutz und der Gewässernutzung.

Im Gewässerraum dürfen zudem nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen erstellt werden (Art. 41c Abs. 1 Satz 1 GSchV). Die Behörde kann ausserdem die Erstellung zonenkonformer Anlagen in dicht überbauten Gebieten bewilligen, sofern keine überwiegenden Interessen entgegenstehen (Art. 41c Abs. 1 lit. a GSchV).

Standortgebundenheit gemäss Art. 41c Abs. 1 GSchV liegt vor, wenn eine Baute oder Anlage aufgrund ihres Bestimmungszwecks auf einen Standort im Gewässerraum angewiesen ist.

- 4.2. Die «Verkehrszone» (siehe Kantonaler Nutzungsplan, Situation 1:500 vom 25.03.2019) bzw. die später geplante Buswendeschlaufe stellt eine Anlage dar. So dann dient diese Anlage einzig und allein der Erschliessung des Siedlungsgebiets ohne irgendwelche gewässerschützende Funktionen. Aus den aufliegenden Akten geht nirgends hervor, dass die Buswendeschlaufe Massnahmen zum Schutz der natürlichen Funktionen des Gewässers, dem Hochwasserschutz und der Gewässernutzung beinhaltet.
- 4.3. Somit verletzt der kantonale Nutzungsplan Buswendeschlaufe Aazopf die Gewässerschutzgesetzgebung in dreifacher Hinsicht:
 - (Erstens) Es wird der Gewässerraum des Zugersees zwischen der Zugerstrasse und dem Seeufer auf einer Länge von sage und schreibe rund 110 m und einer Breite von zwischen ca. 15.00 m und ca. 2.00 m verletzt.
 - (Zweitens) wird die Buswendeschlaufe – man mag es kaum glauben – auf einer Länge von ca. 18.00 m und einer Breite von 3.00 m sogar in den See hineingebaut, mit anderen Worten wird «Seeland» zur Erschliessung von Bauland missbraucht.
 - (Drittens) wird durch die massiven baulichen Massnahmen (dazu sogleich unter nachfolgender Ziffer III.4.4.) auch der östlich gelegene Gewässerraum des Steigenbachs tangiert, der unmittelbar an die Buswendeschlaufe angrenzt.
- 4.4. Die gesamte Anlage, welche nicht standortgebunden und einzig für die Erschliessung des Siedlungsgebiets bestimmt ist, verstösst somit gegen die Gewässerschutzgesetzgebung.

Hinzu kommt, dass für die Buswendeschlaufe massive bauliche Massnahmen nötig werden. Der im Gewässerraum liegende Bereich zwischen dem Zugersee und der Zugerstrasse ist steil. Das Gefälle von der Strasse bis zum Seeufer ist erheblich. Um die Buswendeschlaufe zu bauen, muss aufgrund der Topografie massiv im Gewässerraum aufgeschüttet und die Konstruktion (massive Strasse) entsprechend ge-

stützt werden. Hierzu sind massive Eingriffe im Gewässerraum, am Seeufer und sogar im See selber nötig, ebenso muss auch berücksichtigt werden, dass der Gewässerraum des Steigenbachs ebenfalls entsprechend geschützt werden muss, was sicherlich nicht der Fall ist, wenn direkt daran eine Betonwand mit entsprechenden Abstützungen erstellt werden muss.

- 4.5. Die Vorgaben gemäss der Gewässerschutzgesetzgebung sind klar. Eine Buswendschlaufe, wie sie der Einsprachegegner dereinst plant, ist offensichtlich nicht bewilligungsfähig. Der Kantonale Nutzungsplan darf nicht genehmigt werden.

5. Naturgefahren

- 5.1. Der Grossteil der Zone für öffentlichen Bauten und Anlagen bzw. der «Verkehrsfläche» gemäss dem kantonalen Nutzungsplan Buswendschlaufe liegt in der Gefahrenzone Hochwasser / Murgang, mittlerer Gefährdung (siehe Naturgefahrenkarte des Kantons Schwyz).
- 5.2. Aufgrund dieser mittleren Gefährdung wäre zu erwarten gewesen, dass der Einsprachegegner diese Tatsachen bei der Planung berücksichtigt und entsprechend in seinem Bericht erwähnt. Das scheint er aber aufgrund der aufliegenden Akten, die zu diesem Thema keinerlei Erwägungen oder Massnahmen enthalten, nicht erfolgt zu sein.

6. Einordnung und Gestaltung

- 6.1. Gemäss Art. 7 Abs. 1 Baureglement sind Bauten und Anlagen hinsichtlich ihrer Gesamterscheinung, ihrer Einzelheiten und Proportionen so zu gestalten, dass zusammen mit der bestehenden Überbauung eine gute Gesamtwirkung erzielt und die Schönheit und Eigenart des Orts- und Landschaftsbildes gewahrt und gefördert wird.
- 6.2. Nach Art. 7 Abs. 2 Baureglement sind an die Gestaltung von Bauten in der Kernzone Arth (lit. a), im Sichtbereich von künstlerisch oder geschichtlich wertvollen Stätten, Bauten und Bauteilen (lit. b) im Bereich des Zugersees (lit. c) und im Baugebiet Rigi (lit. d) **erhöhte Anforderungen** zu stellen: a) in der Kernzone Arth; b) im Sichtbereich

von künstlerisch oder geschichtlich wertvollen Stätten, Bauten und Bauteilen; c) im Bereich des Zugersees; d) im Baugebiet Rigi.

Die Fläche in der Zone für Bauten und Anlage nun eine Strasse aus Beton bzw. eine Strassenanlage geplant wird, liegt offensichtlich unmittelbar im Bereich des Zugersees (Art. 7 Abs. 2 lit. c)). Dies bedeutet, dass für das Strassenbauprojekt nicht nur eine «gute» Gesamtwirkung nach Art. 7 Abs. 1 Baureglement (im Sinne einer «Schulnote 5.0»), sondern die anspruchsvollen, erhöhten Anforderungen an die Einordnung und Gestaltung anzuwenden sind (im Sinne einer «Schulnote 5.5»).

- 6.3. Gegenwärtig wird die streitgegenständliche Fläche von den Einwohnern als grüne Oase bzw. zu Bad- und Erholungszwecken genutzt. Das ist auch der Gemeinde Arth bestens bekannt und wird von ihr auch geschützt bzw. toleriert, zumal damit auch der Zonenzweck erfüllt wird.

Sodann sind in Arth nur im Bereich des «Dorfzentrums» (Arth am See bis zur Badi Aazopf) entlang des Seeufers im Gewässerraum grössere Bauten zu erkennen. Diese sind in der Regel aber altrechtlich bestehend und keine Neubauten sowie ragen diese auch nicht in den See hinein und wahren also noch einen «gewissen» Abstand. Nördlich der Badi Aazopf finden sich bis zum Siedlungsende (auf Schwyzer Boden) keine solch massiven (Neu)Bauten im Gewässerraum.

- 6.4. Damit ist erstellt, dass das Strassenbauprojekt die Anforderungen an Art. 7 abs. 2 Baureglement nicht erfüllt, (wobei auch schon die Anforderungen an Art. 7 Abs. 1 Baureglement aus Sicht der Einsprecher nicht erfüllt sind). Von einer besonders guten Gesamtwirkung auf das Orts- Siedlungs- und Landschaftsbild kann wohl kaum die Rede sein.

7. Buswendeschlaufe / Anderer Standort

- 7.1. Die Einsprecher sind der Ansicht, dass die Buswendeschlaufe nicht nur aus rechtlichen Gründen nicht bewilligungsfähig ist und der kantonale Nutzungsplan nicht erlassen werden darf, sondern dass die Interessen der Einwohner bei der Standortwahl nicht berücksichtigt worden sind und auch die Planung langfristig nicht durchdacht ist.
- 7.2. Die einmalige Grünfläche am Seeufer in Arth (am See) wird verbaut und kann nicht mehr als Bade- und Erholungszwecken genutzt werden. Im Interesse der Öffentlichkeit sollte dieser Grünstreifen geschützt und offiziell zu Bade- und Erholungszwecken zur Verfügung gestellt werden.

Anstelle von Verschandelung von wertvollem Land für eine Buswendeschlaufe sollte bestehende Infrastruktur genutzt werden. Die bestehende Buswendeschlaufe in Walchwil, St. Adrian (Fahrzeit 4 Minuten länger) oder Walchwil Bahnhof. Damit wäre auch weiterhin die Weiterfahrt Richtung Zug möglich und alle im aufliegenden Bericht des Tiefbauamts vom 25.03.2019, S. 6, Ziffer. 2.1) definierten Projektziele erfüllt. Der Bau einer Buswendeschlaufe wäre somit «obsolet».

- 7.3. Auch in Anbetracht dessen, dass der ÖV in den nächsten 20 Jahren stark zunehmen wird und der Bevölkerungsanteil der Personen über 80 Jahre stark ansteigen wird, macht es Sinn eine Langfristplanung für den ÖV zu machen und die bestehende Infrastruktur zu nutzen.
- 7.4. Es ist unverständlich, weshalb ein solches Projekt (mit nicht nachvollziehbaren Überlegungen und Verbauen des Gewässerraums) realisiert werden soll, ohne die Bevölkerung vorgängig zu befragen bzw. zur Mitwirkung zu animieren, um eine «win-win»-Situation zu schaffen.

8. Fazit

Der Kantonale Nutzungsplan Buswendeschlaufe Aazopf, Arth ist aus den vorstehenden Gründen nicht zu erlassen. Er verstösst gegen Bundes-, Kantons- und Gemeinderecht, alles unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

Abschliessend ersuche ich Sie um antragsgemässen Entscheid. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass für das Einspracheverfahren gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung keine Kosten und damit auch keine Kostenvorschüsse erhoben werden dürfen (vgl. BGE 143 II 467, Erw. 2.5 bis 2.8.).

Freundliche Grüsse

Doris Bussmann Püntener

Beilage 1: Vollmacht und Unterschriften der weiteren Einsprecher