



Agglomerationsprogramm **Talkessel Schwyz**

Agglomerationsprogramm 4. Generation

Massnahmenbericht



Begleitung**Vertretung Gemeinden**

Peppino Beffa, Gemeinde Schwyz Säckelmeister / Vereinspräsident
Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz

Irène May
Gemeinde Ingenbohl, Gemeindepräsidentin

Heimgard Vollenweider
Gemeinde Arth, Gemeinderätin

Paul Betschart
Gemeinde Steinen, Gemeindepräsident

André Abegg
Gemeinde Steinen, Gemeindeschreiber

Daniel Bosshart
Gemeinde Steinen, Bauverwalter

Oliver Sutter
Gemeinde Schwyz, Abteilungsleiter Hochbau/ Geschäftsleiter
Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz

Jean-Claude Balmer
Gemeinde Schwyz, Abteilungsleiter Tiefbau

Erich Vokinger
Gemeinde Arth, Abteilungsleiter Bau-Planung

Lena Hausding
Ortsplanerin Steinen, Suisseplan Ingenieure AG, Zürich

Christian Grüter
Gemeinde Schwyz, Sachbearbeiter Planung / Sachbearbeiter Geschäftsstelle
Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz

Vertretung Bezirk

Daniel Horat
Bezirk Schwyz, Bezirksrat

Remo Bianchi
Bezirk Schwyz, Abteilungsleiter Umwelt

Vertretung Kanton

Thomas Huwyler
Vorsteher Amt für Raumentwicklung

Ueli Betschart
Amt für Raumentwicklung

Daniel Kassubek
Kantonsingenieur

Hugo Gwerder
Tiefbauamt, Fachstelle Strassenmanagement

Markus Meyer
Vorsteher Amt für öffentlichen Verkehr

Roland Iten
Amt für öffentlichen Verkehr

Maurus Köchli
Tiefbauamt, Fachstelle Langsamverkehr

Bearbeitung

Lukas Fischer
dipl. Ing. FH in Raumplanung
Daniel Baeriswyl
dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU
Lisa di Lena
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme
Robert Klemm
BSc in Verkehrswesen
Sabrina Bächtiger
Zeichnerin EFZ in Raumplanung
Maria Andreou
Administration
Metron Verkehrsplanung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Genehmigung

Kanton Schwyz: Genehmigt am 18. Mai 2021 (Regierungsratsbeschluss Nr. 319)
Bezirk Schwyz: Erlassen am 16. April 2021 (Bezirksratsbeschluss Nr. 77)
Gemeinde Ingenbohl: Erlassen am 12. April 2021 (Gemeinderatsbeschluss Nr. 402)
Gemeinde Schwyz: Erlassen am 16. April 2021 (Gemeinderatsbeschluss Nr. 133)
Gemeinde Steinen: Erlassen am 12. April 2021 (Gemeinderatsbeschluss Nr. 80)
Gemeinde Arth: Erlassen am 12. April 2021 (Gemeinderatsbeschluss Nr. 195)

Herausgeber

Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz,
Herrengasse 23, Postfach 34, 6431 Schwyz,
info@aggloschwyz.ch, 041 819 07 60, www.agglomerationsprogramm-schwyz.ch

Anmerkung

Das Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz setzt sich zusammen aus dem Hauptbericht und dem Massnahmenbericht mit den Massnahmenblättern. Beide Teile sind zusammenhängend und gemeinsam zu konsultieren.

Dieser Bericht ist für einen doppelseitigen Ausdruck gelayoutet

Inhaltsverzeichnis

1	Übersicht Massnahmen	7
1.1	Siedlung	7
1.2	Landschaft	7
1.3	Verkehr	8
1.4	Eigenleistungen	8
2	Übergeordnete Massnahmen	9
2.1	Übersicht übergeordnete Massnahmen Sachplanungen Bund	9
2.2	Sachpläne des Bundes	9
ÜG.01	Neatzubringer	10
ÜG.02	Strasse A4; neue Axenstrasse, Abschnitt Brunnen / Ingenbohl – Flüelen	12
ÜG.03	Anschluss N4 Arth	13
ÜG.04	Wildtierquerung N4 Goldau (SZ5)	14
3	Eigenleistungen	15
ÖV.13	BHS Sportplatz Goldau	16
MIV.02	Seewen – Schwyz: Vollanschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	17
MIV.03	Direkte Erschliessung Brunnen Nord Richtung Autobahn für MIV (Basiserschliessung)	19
MIV.11	Parkraum- und Mobilitätsmanagement Agglomeration Schwyz	21
MIV.13	Verkehrsberuhigung	24
MIV.16	Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete	27
4	Massnahmen Siedlung	31
S.01	ESP-A Seewen-Schwyz	32
S.02	ESP-B Seewen-Schwyz	36
S.04	ESP Brunnen Nord (Umstrukturierungsgebiet)	39
S.05	Verkehrsintensive Einrichtungen	43
S.06	Vorranggebiete Innenentwicklung	45
S.07	ESP-B Arth-Goldau	48
S.08	Langfristige Siedlungsgrenzen	51
S.09	Siedlungserweiterungsgebiete und Einzonungsvoraussetzungen	53
5	Massnahmen Landschaft	56
L.01	Entwicklungskonzept Lauerzersee Nutzungsplanung Moorlandschaft Sägel / Lauerzersee	57
L.02	Siedlungstrenngürtel	60
L.03	Schutzzone Hopfräben	62
L.04	Grüne Mitte	65
L.05	Landschaftsentwicklungskonzepte Talkessel (LEK)	68
L.06	Wildtierkorridor Ingenbohl – Morschach (SZ06)	70
L.07	Wildtierkorridor Arth (SZ5)	73
L.08	Landschaftsqualitätsprojekte (LQP)	76
L.09	Landschaftskonzeption	78
L.10	Landwirtschaftliche Vernetzungsprojekte	81
L.11	Seeufergestaltung Arth	83
6	Massnahmen öffentlicher Verkehr	85
6.1	Einzelmassnahmen	85

ÖV.02	Bushof Bahnhof Schwyz Seewen	86
ÖV.04	Bahnhofareal Brunnen – Drehscheibe öV (ESP-B Brunnen)	89
ÖV.06	Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende	93
ÖV.12	Verlegung Freiverlad	96
6.2	Pauschale Bundesbeiträge	99
ÖV.09b	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge: Kategorie <i>Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, A-Horizont</i>	100
7	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	103
7.1	Einzelmassnahmen	103
FVV.08	Aufwertung Veloverbindung Turm-Nasegg – Arth	104
FVV.09	Aufwertung Veloverbindung Nasegg – Fischchratten	107
FVV.10	Aufwertung Veloverbindung Sagenmattli Arth – Kantonsgrenze (Abschnitt ausserorts)	110
7.2	Pauschale Bundesbeiträge	113
FVV.11	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont	114
FVV.12	Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, B-Horizont	121
8	Massnahmen motorisierter Individualverkehr	123
MIV.01	Muotabrücke West inkl. flankierende Massnahmen	124
MIV.06	BGK Bahnhofstrasse Seewen	128
MIV.07	BGK Schwyz Ortskern (1. Etappe)	131
MIV.12	Groberschliessungsstrasse Schuttweg Goldau	134
MIV.14	Verlegung Franzosenstrasse	137
MIV.15	BGK Mythenblick Seewen	140
MIV.17	BGK Bienenheimstrasse	143
MIV.18	BGK Schwyz Ortskern (2. Etappe)	146
MIV.19	BGK Mythenachse	149
	Abkürzungen / Glossar	153

1 Übersicht Massnahmen

Die nachfolgenden Listen zeigen eine Übersicht der Massnahmen und der Massnahmenpriorisierung für die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsmassnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation. Angedachte C-Massnahmen sind nicht in eigenen Massnahmenblättern dargestellt, da dies gemäss RPAV nicht gefordert wird. Sie stellen einen langfristigen Bedarf dar und sind damit nicht im Zeitraum des Agglomerationsprogramms 4. Generation baureif.

Die Massnahmen sind kongruent mit den Massnahmen des kantonalen Richtplanes. Die Anpassung des kantonalen Richtplans an das RPG 1 wurde 2017 genehmigt.

1.1 Siedlung

M-Nr.	Massnahme	Priorität
S.01	ESP-A Seewen-Schwyz	A
S.02	ESP-B Seewen-Schwyz	A
S.04	ESP Brunnen Nord (Umstrukturierungsgebiet)	A
S.05	Verkehrsentensive Einrichtungen	Daueraufgabe
S.06	Vorranggebiete Innenentwicklung	A
S.07	ESP-B Arth-Goldau	A
S.08	Langfristige Siedlungsgrenzen	Daueraufgabe
S.09	Siedlungserweiterungsgebiete und Einzonungsvoraussetzungen	Daueraufgabe

Tabelle 1: Massnahmenübersicht
Siedlung A-Horizont

Die A-Massnahme S.03 ESP-Brunnen Nord wird neu in der Verkehrsmassnahme ÖV.04 abgehandelt.

1.2 Landschaft

M-Nr.	Massnahme	Priorität
L.01	Entwicklungskonzept Lauerzersee Nutzungsplanung Moorlandschaft Sägel / Lauerzersee	A
L.02	Siedlungstrenngürtel	Daueraufgabe
L.03	Schutzzone Hopfräben	A
L.04	Grüne Mitte (ehem. Zentralpark Seewen-Brunnen)	Daueraufgabe
L.05	Landschaftsentwicklungskonzepte Talkessel (LEK)	Daueraufgabe
L.06	Wildtierkorridor Ingenbohl – Morschach (SZ06)	A
L.07	Wildtierkorridor Arth (SZ5)	A
L.08	Landschaftsqualitätsprojekte (LQP)	Daueraufgabe
L.09	Landschaftskonzeption	A
L.10	Landwirtschaftliche Vernetzungsprojekte	Daueraufgabe
L.11	Seeufergestaltung Arth	A

Tabelle 2: Massnahmenübersicht
Landschaft A-Horizont

1.3 Verkehr

Einzelmassnahmen

M-Nr.	Massnahme	Priorität
ÖV.02	Bushof Bahnhof Schwyz Seewen	A
ÖV.04	Bahnhofareal Brunnen – Drehscheibe öV	A
ÖV.06	Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende	A
ÖV.12	Verlegung Freiverlad	A
FVV.08	Aufwertung Veloverbindung Turm-Nasegg – Arth	A
FVV.09	Knotensicherheit Nasegg – Fischratten – Arth	B
FVV.10	Aufwertung Veloverbindung Sagenmattli Arth – Kantonsgrenze (Abschnitt ausserorts)	A
MIV.01	Muotabrücke West inkl. flankierende Massnahmen	A
MIV.06	BGK Bahnhofstrasse Seewen	A
MIV.07	BGK Schwyz Ortskern (1. Etappe)	A
MIV.12	Groberschliessungsstrasse Schuttweg Goldau	A
MIV.14	Verlegung Franzosenstrasse	A
MIV.15	BGK Mythenblick Seewen	A
MIV.17	BGK Bienenheimstrasse	B
MIV.18	BGK Schwyz Ortskern (2. Etappe)	B
MIV.19	BGK Mythenachse	A

Tabelle 3: Massnahmenübersicht
Einzelmassnahmen Verkehr

Pauschale Bundesbeiträge

M-Nr.	Massnahme	Priorität
ÖV.09b	Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, A-Horizont	A
FVV.11	Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont	A
FVV.12	Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, B-Horizont	B

Tabelle 4: Massnahmenübersicht pauschale
Bundesbeiträge Horizont

1.4 Eigenleistungen

M-Nr.	Massnahme	Priorität
ÖV.13	BHS Sportplatz Goldau	AvE
MIV.02	Seewen – Schwyz: Vollanschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	AvE
MIV.03	Direkte Erschliessung Brunnen Nord Richtung Autobahn für MIV (Basiserschliessung)	AvE
MIV.11	Parkraum- und Mobilitätsmanagement Agglomeration Schwyz	AvE
MIV.13	Verkehrsberuhigung	AvE
MIV.16	Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete	AvE

Tabelle 5: Massnahmenübersicht
Eigenleistungen

2 Übergeordnete Massnahmen

2.1 Übersicht übergeordnete Massnahmen Sachplanungen Bund

M-Nr.	Sachplan	Massnahme	Zeitplan
ÜG.01	SIS	Neatzubringer	offen
ÜG.02	SIN	Strasse A4; neue Axenstrasse, Brunnen / Ingenbohl – Flüelen	Realisierung bis 2030
ÜG.03	SIN	Anschluss N4 Arth	offen
ÜG.04	SIN	Wildtierquerung N4 Goldau (SZ5)	offen

Tabelle 6: Liste der übergeordneten Massnahmen, Sachplanungen Bund

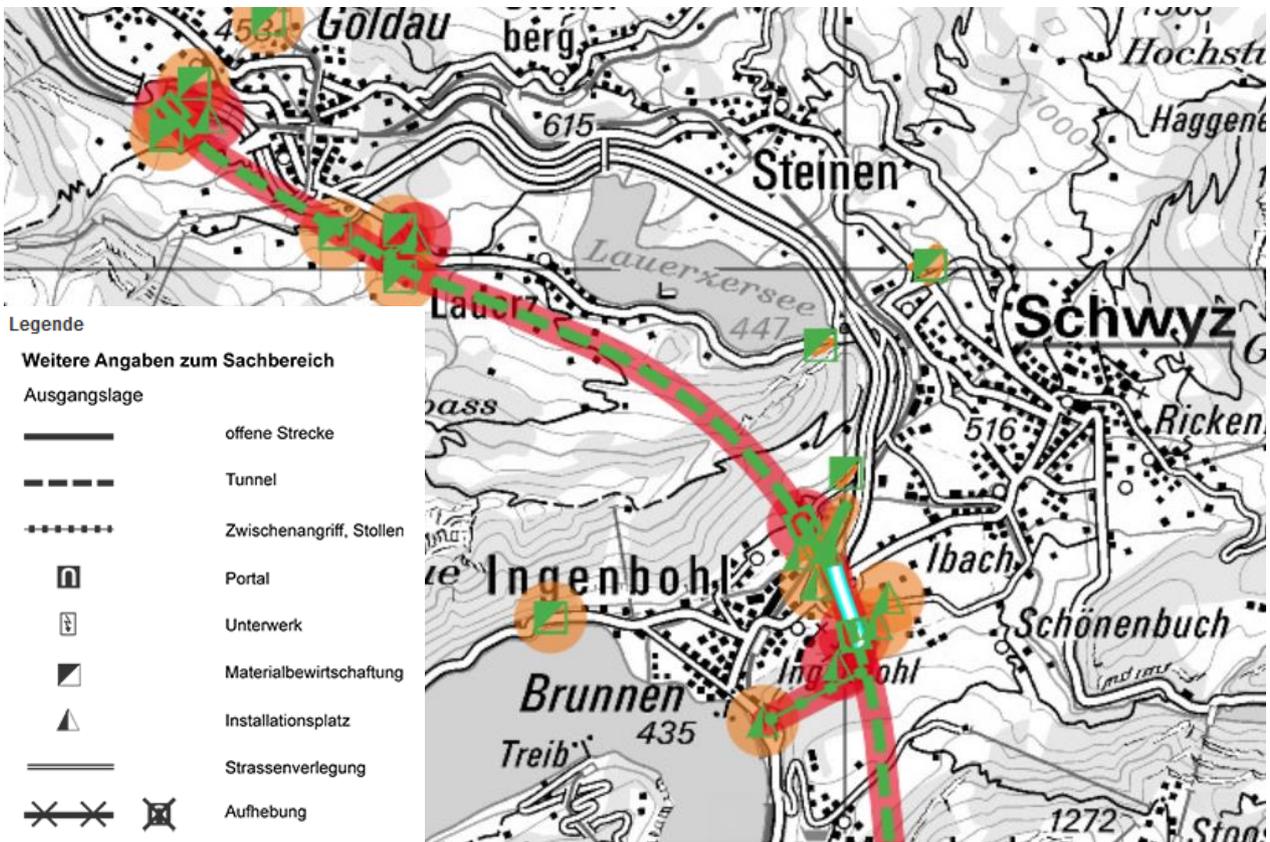
2.2 Sachpläne des Bundes

Der Bund erstellt Konzepte und Sachpläne nach Artikel 13 RPG zur Planung und Koordination seiner Aufgaben, soweit sich diese erheblich auf Raum und Umwelt auswirken. In den Sachplänen werden raumwirksame Tätigkeiten des Bundes aufeinander abgestimmt. Relevant für das vorliegende Agglomerationsprogramm ist vor allem der Sachplan Verkehr. Dieser besteht zum einen aus dem strategischen und programmatischen Teil Programm, der Verkehrsträger übergreifend ist. Zum anderen umfasst er die Verkehrsträger bezogenen Umsetzungsteile:

- **Schiene/öffentlicher Verkehr (SIS):** Der Teil Infrastruktur Schiene des Sachplans Verkehr konkretisiert die Angaben des Teils «Programm», der in einer ersten Version im 2006 verabschiedet wurde. Aktuell wird der SIS angepasst und ergänzt. Mitte 2021 sollte der aktualisierte SIS vom Bundesrat genehmigt werden.
- **Strasse (SIN):** Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 27. Juni 2018 den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) verabschiedet. Da das Strategische Entwicklungsprogramm Strasse (STEP Nationalstrasse) aktuell noch in Erarbeitung ist, konnten nicht alle darin vorgesehenen Vorhaben in die Objektblätter des SIN aufgenommen werden.
- **Luftfahrt:** Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) behandelt alle dem zivilen Betrieb die Luftfahrzeugen dienenden Infrastrukturanlagen – Landesflughäfen, Regionalflugplätze, zivil mitbenutzte Militärflugplätze, Flugfelder, Heliports, Gebirgslandeplätze und Flugsicherungsanlagen. Der Konzeptteil des SIL wurde am 26. Februar 2020 vom Bundesrat verabschiedet.
- **Schifffahrt:** Der behördenverbindliche Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt (SIF) koordiniert die Infrastrukturen, die im Kompetenzbereich des Bundes liegen. Dies betrifft im Wesentlichen die für die Grossschifffahrt nutzbaren Gewässer (Wasserstrassen). Der Umsetzungsteil zur Schifffahrt wurde vom BAV in Zusammenarbeit mit dem ARE erarbeitet und am 04.12.2015 durch den Bundesrat in Kraft gesetzt.

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm sind dem SIS und dem SIN relevante Massnahmen zu entnehmen. Der Sachplan Luftfahrt und Schifffahrt beinhaltet aktuell keine für die Agglomeration Schwyz relevanten Massnahmen.

Massnahme	ÜG.01 Neatzubringer	AP Nr.	ÜG.01
		SP	Schiene (SIS)



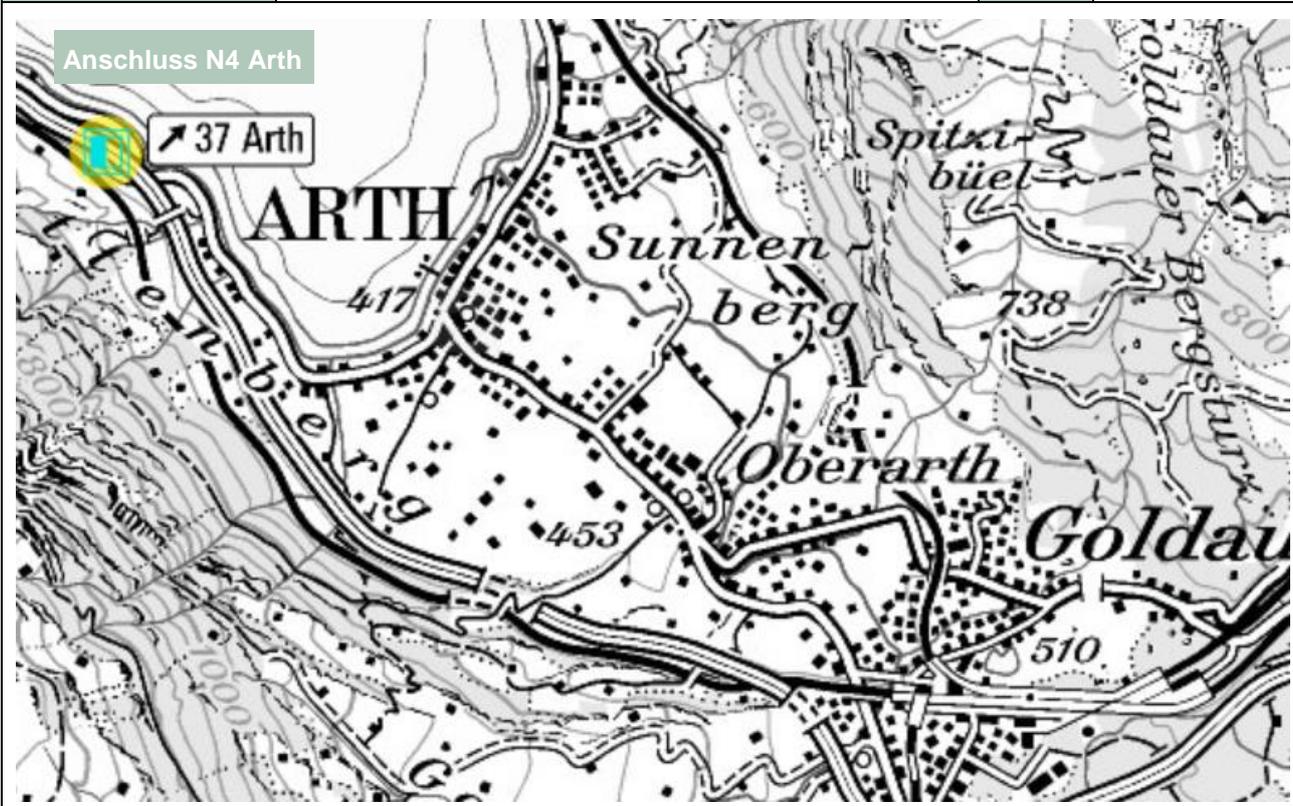
Inhalt und Wirkung

Objektblatt	Objektblatt 10.1 Rigi
Massnahmenbeschreibung	<p>Der Abschnitt welcher durch die Agglomeration Schwyz führt, ist Bestandteil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Die geplante Umfahrung von Arth-Goldau mit dem Urmibergtunnel entlastet die bestehende Stammlinie primär vom Güterverkehr. Die Lärmbelastung wird wesentlich verringert, Kapazitätsengpässe insbesondere im Knoten Arth-Goldau können beseitigt und die Fahrzeit kann reduziert werden. Die geplante ebenerdige Querung des Felderbodens stellt die Verbindung zwischen dem Südportal des Urmibergtunnel und dem Nordportal des Axentunnel sicher. Über den Anschluss an die Stammlinie Brunnen – Schwyz erfolgt auch der Anschluss des Bahnhofs Arth-Goldau an die Neubaustrecke.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Urmibergtunnel: Die Abzweigung der Neubaustrecke in den rund 8 Kilometer langen Urmibergtunnel ist vor dem Bahnhof Arth-Goldau (bei Harmettlen) vorgesehen. Damit wird Arth-Goldau westlich umfahren. – Felderboden: Ab dem Südportal des Urmibergtunnels erfolgt die Querung des Felderbodens ebenerdig bis zum Nordportal des Axentunnels. Die Linienführung erfordert in diesem Abschnitt eine Verlegung der Autobahn N4 (Axen), sodass die beiden Verkehrsträger gebündelt werden und eine Abkreuzung in der Ebene vermieden werden kann. Der Anschluss des Bahnhofs Arth-Goldau an die Neubaustrecke erfolgt mit einer Anbindung der Stammlinie Brunnen – Schwyz im Felderboden. – Axentunnel: Mit dem gut 12 km langen Axentunnel kann die bestehende Strecke entlastet und die Reisezeit verkürzt werden.

Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz	Die neue Bahninfrastruktur erfordert neben dem 2020 abgeschlossenen Umbau des Bahnhofs in Arth-Goldau keine weiteren grösseren Anpassungen des ÖV-Netzes der Agglomeration Schwyz. Durch die Reduktion der Fahrzeiten kann langfristig eine Taktverdichtung im Personenverkehr auf der Schiene umgesetzt werden und mittels Anpassungen des Busfahrplanes bessere Umsteigebeziehungen angeboten werden.
Zeitplan	Der Sachplan Verkehr wurde am 4. Dezember 2015 vom Bundesrat in Kraft gesetzt. Der Ausführungszeitraum wurde noch nicht definitiv bestimmt
Federführung	Bund BAV
Beteiligung	Kanton Schwyz, Gemeinden Schwyz und Ingenbohl

Massnahme	ÜG.02 Strasse A4; neue Axenstrasse, Abschnitt Brunnen / Ingenbohl – Flüelen	AP Nr.	ÜG.02
		SP	Strasse (SIN)
Inhalt und Wirkung			
Objektblatt	Objektblatt 10.1		
Massnahmenbeschreibung	<p>Die bestehende Axenstrasse kann (insbesondere zwischen Ingenbohl und Sisikon) die Sicherheits- und Ausbaustandards nicht erfüllen. Der Schutz vor Naturgefahren (Felsstürze, Murgänge) soll mit der neuen Axenstrasse erheblich verbessert werden. Zudem kann diese die Netzredundanz herstellen und eine Ausweichroute zum Seelisbergtunnel N2 gewährleisten. Die Immissionen in Bezug auf Lärm und Abgase werden reduziert, der lokale Verkehrsfluss begünstigt. Die Umnutzung der alten Axenstrasse bringt deutliche Vorteile für den Langsamverkehr (Velo, Landwirtschaftsverkehr, Fussgänger).</p> <p>Der Sachplan Strasse sieht im Gebiet der Agglomeration Schwyz die Netzfertigstellung N4 Neue Axenstrasse Anschluss Brunnen – Kantonsgrenze SZ/UR – Gumpisch (Morschacher- und Sisikoner-Tunnel) vor. Diese beinhaltet den Bau der Neuen Axenstrasse (2-spurig) auf einer Länge von 8.9 km, den Bau des Morschacher- (2.9 km) und den Bau des Sisikoner-Tunnel (4.4 km). Mit dem Morschacher Tunnel, der geänderten Linienführung der Nationalstrasse und der veränderten Kapazitäten ergeben sich Spielräume für Entlastungen und Umgestaltungen auf der Ortsdurchfahrt und am Seeufer Brunnen. Zunächst ist jedoch die Sanierung der alten Axenstrasse durch den Bund und deren anschliessende Übernahme als Kantonsstrasse abzuwarten.</p>		
Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz	Die neue Axenstrasse führt grundsätzlich nicht zu mehr Verkehr, da die Strassenkapazität nicht erhöht wird. Der Bau der Axenstrasse ermöglicht der Gemeinde Ingenbohl, die alte Axenstrasse für den FVV attraktiv auszugestalten. Weiter führt die geänderte Linienführung der neuen Axenstrasse zu einer Lärmentlastung der Siedlung im Süden von Ingenbohl.		
Zeitplan	Das generelle Projekt zur neuen Axenstrasse ist bereits seit 2009 genehmigt. Die Planaufgabe ist bereits erfolgt und die Bereinigung der Einsprachen ist im Gang. Mit der Volksabstimmung vom 05.06.2016 wurde das Projekt an der Urne bestätigt, so dass die vorgesehene Realisierung der neuen Axenstrasse bis 2030 erfolgen kann.		
Federführung	ASTRA		
Beteiligung	Tiefbauamt Kanton Schwyz, Tiefbauamt Kanton Uri		

Massnahme	ÜG.03 Anschluss N4 Arth	AP Nr.	ÜG.03
		SP	Strasse



Inhalt und Wirkung	
Objektblatt	Objektblatt 5.7
Massnahmenbeschreibung	Durch den Ausbau des Viertelanschlusses zu einem Richtung Nord gerichteten Halbanschluss erwarten die Region und die betroffenen Kantone einen direkteren Anschluss an die N4 und eine verkehrliche Verbesserung der Ortsdurchfahrt Arth.
Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz	Der Ausbau zu einem Halbanschluss führt einerseits zu einer verkehrlichen Verbesserung der Ortsdurchfahrt Arth, andererseits wird er ohne flankierende Massnahmen Mehrverkehr vor allem von Walchwil und Zug her generieren. Mittels eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts, welches im C-Horizont angedacht ist, soll mit flankierenden Massnahmen der Mehrverkehr auf der Zuger-/Luzernerstrasse am See entlang eingedämmt werden.
Zeitplan	Noch offen (Stand 2018, keine aktuelleren Angaben)
Federführung	ASTRA
Beteiligung	Gemeinde Arth, kantonale und kommunale Stellen

Massnahme	ÜG.04 Wildtierquerung N4 Goldau (SZ5)	AP Nr.	ÜG.04
		SP	Strasse



Inhalt und Wirkung

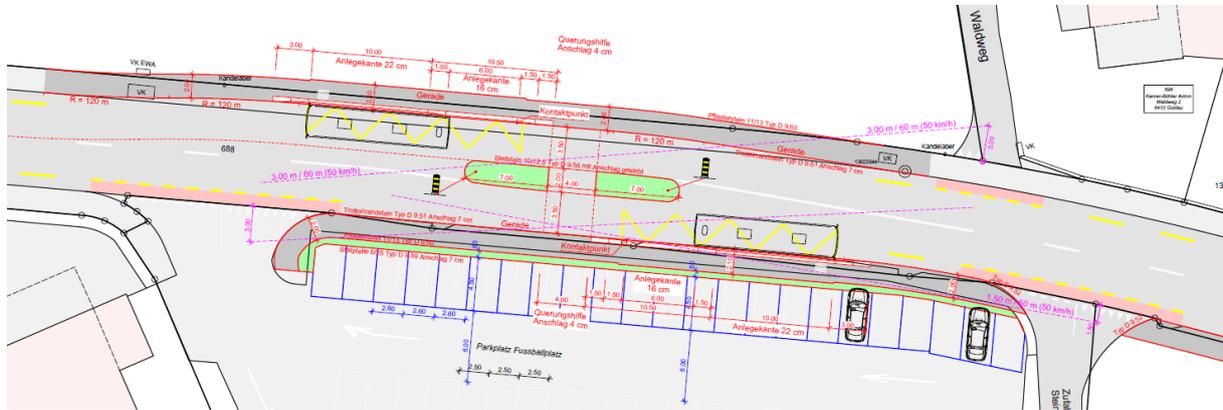
Objektblatt	Objektblatt 5.7
Massnahmenbeschreibung	Durch die N4 wird das grossräumige Vernetzungssystem von terrestrischen Wildtieren im Kanton Schwyz unterbrochen. Mit der Erstellung einer Wildtierüberführung kann der Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung wiederhergestellt werden.
Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz	Der Bau der Wildtierquerung ist als eine flankierende Massnahme und als Kompensation der Zerschneidung der Landschaft vorgesehen (vgl. Massnahme L.07).
Zeitplan	Im Bau
Federführung	ASTRA
Beteiligung	Gemeinde Arth, kantonale und kommunale Stellen

3 Eigenleistungen

Übersicht Massnahmen

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität AP4
neu	ÖV.13	BHS Sportplatz Goldau	AvE
91372.3.004	MIV.02	Seewen – Schwyz: Vollanschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	AvE
91372.3.028	MIV.03	Direkte Erschliessung Brunnen Nord Richtung Autobahn für MIV (Basiserschliessung)	AvE
Neu	MIV.11	Parkraum- und Mobilitätsmanagement Agglomeration Schwyz	AvE
Neu	MIV.13	Verkehrsberuhigung	AvE
Neu	MIV.16	Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Um- strukturierungsgebiete	AvE

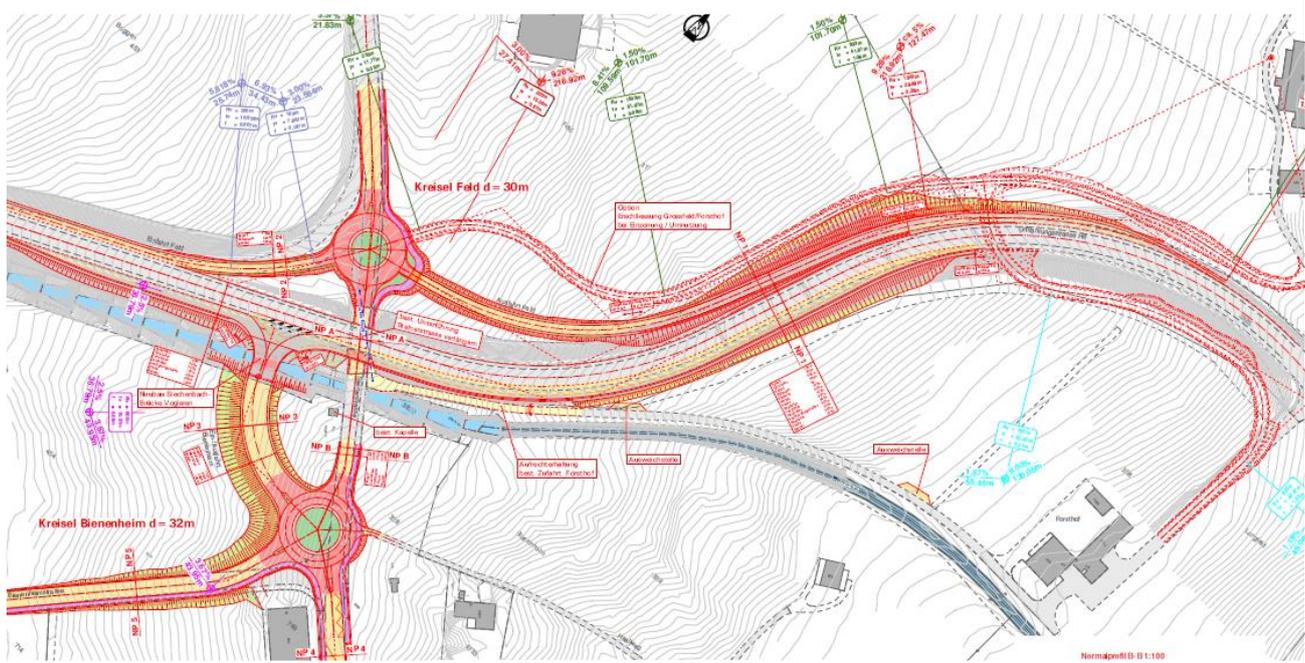
Massnahme	ÖV.13 BHS Sportplatz Goldau	Massnahmennr.	ÖV.13
		ARE Code	neu
		Priorität AP4	AvE
		Priorität AP3	-



Inhalt und Wirkung	
Beschreibung	Mit der Verlegung der BHS kann die ÖV-Erschliessung von Goldau durch regelmässige Abstände und einer bedürfnisgerechteren Platzierung der Haltestellen optimiert werden. Zusätzlich kann das Wohngebiet (Waldweg) besser an den öffentlichen Verkehr angebunden und die BHS BehiG-konform ausgebaut werden.
Bezug zu weiteren Massnahmen	--
Wirkung	Die Erstellung BehiG-gerechter BHS mit Anlegekanten von 16 cm Höhe und einem Kissen mit Anlegekantenhöhe von 22 cm verbessert die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr. Mit der Anpassung wird zudem eine neue Querungshilfe für Fussgänger (Mittelschutzinsel) erstellt. Auf der Seite «Sportplatz» wird ein neues, 2.00 – 2.10 m breites Trottoir erstellt, welches an die bestehenden Fussgängerinfrastrukturanlagen angebunden wird.
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild <ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum – Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel – Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs
	Bezug Handlungsbedarf <ul style="list-style-type: none"> – H-V1 Modal-Split-Verschiebung zugunsten ÖV und FVV – H-V5 Erschliessung mit dem ÖV verbessern
	Bezug Teilstrategien <ul style="list-style-type: none"> – T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln

Umsetzung	
Planungsstand	Ein Vorprojekt ist vorhanden. Das Bauprojekt wird ausgearbeitet.
Weitere Schritte	Nach dem Landerwerb soll die Bushaltestelle im Jahr 2022 umgesetzt werden.

Massnahme	MIV.02 Seewen – Schwyz: Vollanschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	Massnahmennr.	MIV.02
		ARE Code	91372.3.004
		Priorität AP4	AvE
		Priorität AP3	B



Inhalt und Wirkung

Beschreibung

Seit der Neueröffnung des Nationalstrassenabschnitts N4 durch das Knonaueramt ist der Siedlungsdruck in der Agglomeration Schwyz gestiegen. Die Gemeinde Schwyz hat deshalb im Gebiet Seewen-Feld in direkter Bahnhofsnähe Bauzonen für rund 900 neue Einwohner geschaffen. Eine wesentliche Voraussetzung für diese Neueinzonung ist der Ausbau des bestehenden 1/4 Anschlusses Steinerstrasse / Umfahrungsstrasse H8 zu einem Vollanschluss. Damit soll der zunehmende Verkehr von und nach Steinen sowie vom Neubaugebiet Seewen-Feld direkt auf die H8 und Richtung Autobahn geleitet werden. Geplant sind auf der Steinerstrasse die beiden neuen Kreisel «Feld» und «Bienenheim» mit den entsprechenden Ein- und Ausfahrten der H8. Durch den Vollanschluss wird der Durchgangsverkehr auf der Bienenheimstrasse verringert und die Filiale Seewen verkehrlich entlastet. Dies kommt insbesondere der heute schon stark belasteten Bahnhofstrasse zu Gute.

Flankierende Massnahmen sollen den zusätzlichen Verkehr aus den Entwicklungsgebieten verträglich um die Siedlungsgebiete leiten. So ist unter anderem vorgesehen, dass die Verkehrsbelastung auf der Steinerstrasse (Wohngebiet) zum Zentrum Schwyz gesenkt oder mindestens gehalten (ca. 5'000 Fz) werden kann, während das zusätzliche Verkehrsaufkommen direkt auf die Hauptachse (Umfahrungsstrasse) geleitet wird. Für die Steinerstrasse wurde zudem verbindlich eine Tempo-30-Beschränkung vereinbart.

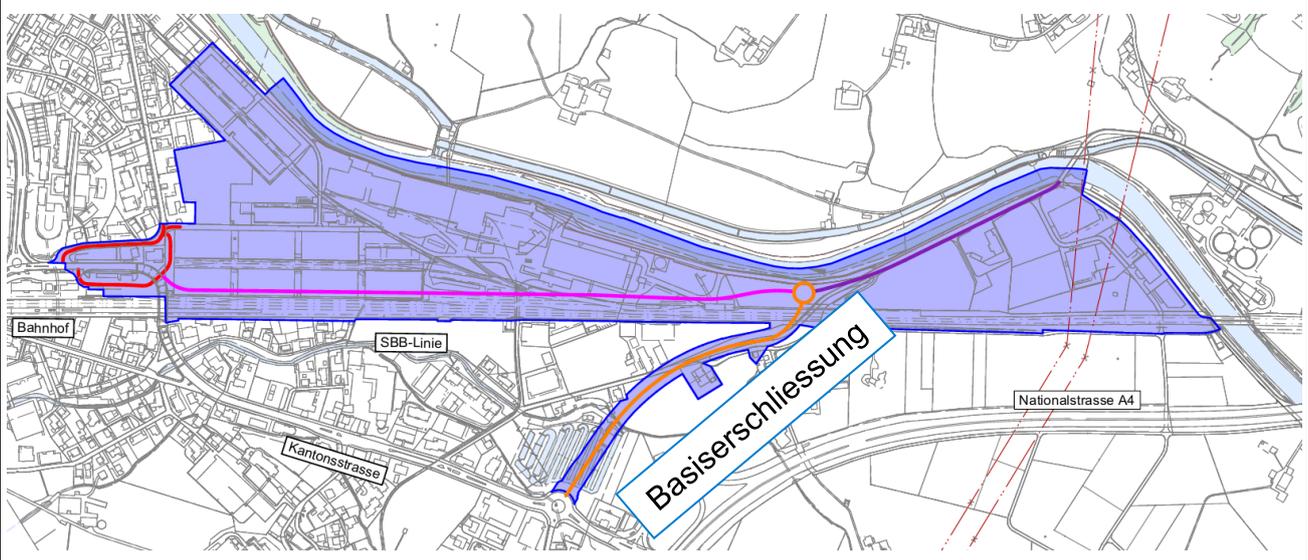
Um dieses Ziel zu erreichen, sind auf der Steinerstrasse im Abschnitt von der künftigen Erschliessung des Baugebietes Seewen-Feld bis zum Knoten Eglismatt flankierende Massnahmen erforderlich, welche das Verkehrsaufkommen entsprechend beeinflussen. In Zusammenarbeit von Kanton, Bezirk und Gemeinde Schwyz sind die flankierenden Massnahmen erarbeitet worden. Dazu gehören markante Verengungen der Fahrbahn auf eine Fahrspur (4.00 m), sowie Fahrbahnhaltestellen für den öffentlichen Verkehr (Siehe Massnahmenblatt ÖV.09b, M5 und M6). Der öffentliche Linienbus wird somit bis ins Zentrum von Schwyz als Pulkführer bevorzugt. Diese flankierenden Massnahmen wurden in einer Absichtserklärung zwischen der Gemeinde Schwyz und dem Bezirk Schwyz festgehalten.

Weitere verkehrsberuhigende Massnahmen sind für die Bienenheimstrasse vorgesehen. Das dortige Quartier soll Teil einer Tempo-30-Zone werden und dentsprechend gestaltet sein.

Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - S.02 ESP B Schwyz-Seewen - ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz Seewen - ÖV.09b Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, A-Horizont - MIV.06 BGK Bahnhofstrasse Seewen - MIV.13 Verkehrsberuhigung - MIV.17 BGK Bienenheimstrasse
Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> - Die Erreichbarkeit des Siedlungsentwicklungsgebiets in Seewen-Feld und der Gemeinde Steinen wird für Anwohnende markant verbessert und gleichzeitig der Durchgangsverkehr im Siedlungsgebiet verringert. - Der öffentliche Verkehr kann priorisiert werden. - Flankierende Massnahmen auf der Steinerstrasse bringen eine starke Verbesserung der subjektiven Verkehrssicherheit, insbesondere beim Fuss- und Veloverkehr. - Durch das neue Verkehrsregime in Seewen werden Fahrleistungen vermindert, dadurch können auch Luftschadstoff- und Lärmemissionen verringert werden.
Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> - Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum - Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum - Z-V4 hohe Verkehrssicherheit - Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs
	<p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - H-S1 Siedlungsentwicklung lenken - H-V2 Verkehrslenkung und Dosierung
	<p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> - T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen - T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren - T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern - T-V9 neue, direkte Verbindungen schaffen

Umsetzung	
Planungsstand	Im Bau bis 2023

Massnahme	MIV.03 Direkte Erschliessung Brunnen Nord Richtung Autobahn für MIV (Basierschliessung)	Nr. AP	MIV.03
		ARE Code	91372.3.028
		Priorität AP4	AvE
		Priorität AP3	-



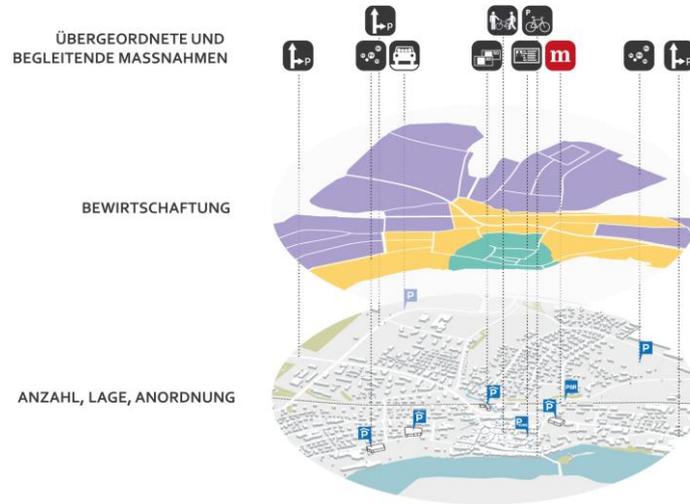
Inhalt und Wirkung

Beschreibung	<p>Das grosse ehemalige Industriearial in Brunnen-Nord wird mit dem Ziel umgenutzt, dass diese grosse Fläche für zukünftige Generationen nachhaltig genutzt werden kann. Im Fokus stehen Nutzungen wie Wohnen, Gewerbe/Dienstleistung, Verkauf und Freizeit. Es wurden drei Zonen definiert, welche im Nutzungsmix variieren und in Etappen umgesetzt werden. Die bestehende Industriezone im Norden (Stegstuden) wird beibehalten.</p> <p>Der motorisierte Verkehr wird möglichst nahe an der Autobahn von der Schwyzerstrasse über den Gätzlikreisel und über eine neue Basierschliessung mittels Nutzung der Seewenstrasse zum ESP Brunnen Nord geführt. Dort wird die Basierschliessung im Gebiet Stegstuden an die neue Groberschliessungsstrasse angebunden. Diese führt entlang der Gleisanlagen, am Rande des Areal, zum Bahnhof Brunnen und erschliesst abschnittsweise die angrenzenden Verkehrsanlagen. So kann der motorisierte Verkehr auf dem Areal gering gehalten werden. Durch diese Strassenführung kann das Bahnhofsumfeld entlastet werden.</p>
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - ÖV.04 Bahnhofareal Brunnen – Drehscheibe öv - MIV.16 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete - FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont - FVV.12 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, B-Horizont
Nutzen	<ul style="list-style-type: none"> - Der motorisierte Verkehr soll mit der aufgezeigten Massnahme in den Entwicklungsschwerpunkt geführt werden können, ohne dass der Bereich um den Bahnhof befahren werden muss. Dadurch kann sowohl für den Fuss- wie auch den Langsamverkehr die Verkehrssicherheit um den Bahnhof deutlich verbessert werden. - Durch die nahe Anbindung des Gebiets an die Autobahn werden attraktive Flächen für die Ansiedlung von Betrieben geschaffen. Mit der Schaffung von mehr Arbeitsplätzen für die Wohnbevölkerung soll auch der negative Pendlersaldo reduziert werden. - Konzentration von Arbeitsplätzen an sehr gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossener Lage - Durch die Lenkung des motorisierten Verkehrs aus den Entwicklungsschwerpunkten direkt auf die Hochleistungsachsen kann das bestehende Strassennetz in den Zentrumsbereichen entlastet werden. Die subjektive und objektive Sicherheit kann mit den flankierenden Massnahmen verbessert werden.

	<ul style="list-style-type: none"> – Reduzierter Flächenbedarf durch verdichtete Bauweise. Haushälterischer Umgang mit dem Boden durch Umstrukturierung bestehender brachliegender Gebiete.
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild <ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung – Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum
	Bezug Handlungsbedarf <ul style="list-style-type: none"> – H-S3 Entwicklungsschwerpunkte vorantreiben – H-V2 Verkehrslenkung und Dosierung
	Bezug Teilstrategien <ul style="list-style-type: none"> – T-S3 Entwicklungsschwerpunkte umsetzen – T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren – T-V9 neue, direkte Verbindungen schaffen

Umsetzung	
Planungsstand	<ul style="list-style-type: none"> – Testplanung Urmibergachse (2010) – Kantonaler Nutzungsplan (2016)
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Abschluss Bauprojekt Basis- und Groberschliessung 2021 – Abstimmung Baukredit Basis- und Grobersschliessung 2022

Massnahme	MIV.11 Parkraum- und Mobilitätsmanagement Agglomeration Schwyz	Massnahmennr.	MIV.11
		ARE Code	neu
		Priorität AP4	AvE
		Priorität AP3	-



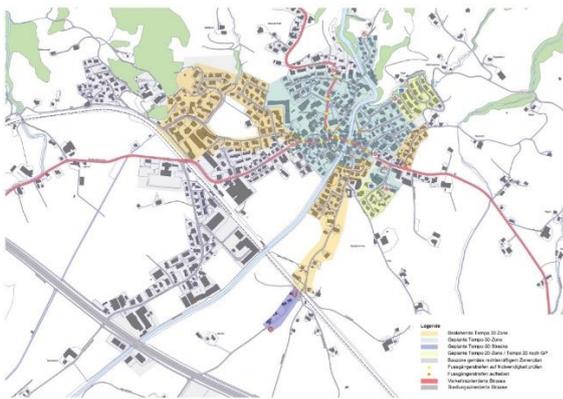
Inhalt und Wirkung

Beschreibung	<p>Um den Verkehr siedlungsverträglich zu gestalten, ist eine Auseinandersetzung mit dem öffentlichen und auch privaten Parkraum sowie mit dem Mobilitätsverhalten unumgänglich. Die Gemeinden Schwyz, Steinen, Ingenbohl und Arth-Goldau weisen alle bereits wichtige Instrumente und Planungsgrundlagen auf, welche es für die künftige Entwicklung zu aktualisieren und ergänzen gilt. Die Umsetzung der Massnahme obliegt jeder Gemeinde selbst, die Koordination mit den umliegenden Gemeinden ist aber unerlässlich. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms wurde ein Werkzeugkoffer „Parkierung und Mobilitätsmanagement“ erstellt, der als Orientierung- und Umsetzungshilfe dient.</p> <p>Öffentliche Parkierung</p> <p>Die Instrumente zur Dimensionierung und Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums der Gemeinden werden im Sinne einer angebotsorientierten Planung koordiniert und soweit wie sinnvoll harmonisiert. Dies betrifft insbesondere folgende Bereiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Lage und Anordnung – Parkzeitbeschränkungen – Gebührenpflicht – Abgeltung gesteigerter Gemeingebrauch <p>Private Parkierung</p> <p>Die Instrumente für die privaten Abstellplätze werden wo nötig ergänzt und ebenfalls unter den Gemeinden koordiniert. Die Anzahl Pflichtparkplätze soll Abhängig von der Lage (Nähe Zentren und Erschliessungsgüte ÖV) festgelegt werden können, Veloabstellplätze angemessen berücksichtigt und autoarme Nutzungen sollen ermöglicht werden. Gestaltungspläne sollen vor allem bei Entwicklungsschwerpunkten, verkehrsintensiven Einrichtungen aber auch grösseren Unternehmen eine angemessene Parkierungssituation ermöglichen.</p> <p>Mobilitätsmanagement</p> <p>Mittels Mobilitätsmanagement soll ressourcensparende und somit effiziente Mobilität gefördert werden. Angesetzt wird bei grossen Firmen, verkehrsintensiven Einrichtungen und auch bei Wohnnutzungen. Durch attraktive und gezielte Massnahmen werden Anreize geschaffen, den heutigen und vor allem den künftigen Verkehr siedlungsverträglich abzuwickeln (z. B. Förderung Car/Bike-Sharing, Veloabstellplätze, verbesserte Erschliessung mit dem ÖV, etc.).</p>
---------------------	---

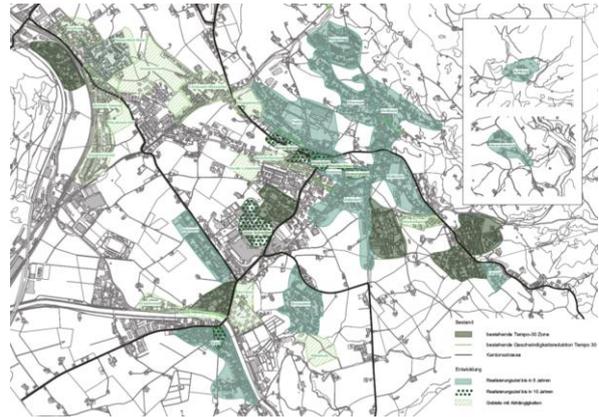
	<p>Mobilitätsberatung durch Gemeinden</p> <p>Die Gemeinde selbst, Betriebe, Bauherren und Investoren, Liegenschaftsverwaltungen sowie Veranstalter können dazu beitragen, dass der tägliche Verkehr kostensparender, umweltfreundlicher und sozialverträglicher gestaltet wird. Die Gemeinden stellen dafür eine Anlaufstelle respektive mindestens eine Ansprechperson bereit, welche die genannten Zielgruppen bei der Entwicklung und Umsetzung angemessener Mobilitätskonzepte unterstützt. Das Angebot enthält mindestens die Beratung und Information zum Mobilitätsmanagement von fixen Bauten aber auch von Veranstaltungen.</p> <p>Die Massnahmen tragen zu folgenden Punkten bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Steuerhebel für Mobilitätsverhalten – Entlastung Strassennetz – Aufwertung des Siedlungsraumes – Erhöhung der Verkehrssicherheit – Effizientere Nutzung von Flächen – Freispielen von Flächen für andere Nutzungen – Reduktion von Nutzungskonflikten – Ausgleich Aufwand und Einnahmen
<p>Bezug zu weiteren Massnahmen</p>	<p>Die Massnahme tangiert je nach Ausgestaltung der Gemeinden die meisten Verkehrsmassnahmen mindestens indirekt. Die Massnahme ist nach einer ersten Aufarbeitung als Daueraufgabe zu verstehen. Das Thema Parkraum und Mobilitätsmanagement ist bei allen Planungen angemessen mitzudenken.</p>
<p>Wirkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems mittels gezielter Beeinflussung des MIV und Förderung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs – Verbesserung der Multimodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems durch Entlastung des Strassennetzes / MIV Plafonierung (kurzfristig) respektive Reduktion (langfristig) vor allem Werktags – Verbesserung im Langsamverkehr durch gezielte Lenkung und Förderung – Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet durch Freispielen von Verkehrsflächen – Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit durch Entlastung des Strassennetzes / MIV Plafonierung (kurzfristig) respektive Reduktion (langfristig) und Förderung des Langsamverkehrs – Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen MIV Plafonierung (kurzfristig) respektive Reduktion (langfristig) und Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr – Reduktion von Lärmemissionen durch MIV Plafonierung (kurzfristig) respektive Reduktion (langfristig)
<p>Zweckmässigkeit</p>	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> – Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung – Z-S3 belebte und attraktive Zentren – Z-S4 klimaangepasste Siedlungsentwicklung – Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum – Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel – Z-V3 abgestimmte, multimodale Schnittstellen – Z-V4 hohe Verkehrssicherheit – Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs <p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – H-S1 Siedlungsentwicklung lenken – H-S3 Entwicklungsschwerpunkte vorantreiben – H-S4 Attraktive Ortskerne/Zentren erhalten – H-V1 Modal-Split-Verschiebung zugunsten ÖV und FVV – H-V2 Verkehrslenkung und Dosierung – H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern – H-V6 attraktive Ausgestaltung von multimodalen Schnittstellen <p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> – T-S5 Ortskerne und Zentren stärken – T-V1 aktive Verkehrslenkung mittels Mobilitätsmanagement – T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen

Umsetzung	
Planungsstand	In allen betroffenen Gemeinden sind die wesentlichen Grundlagen und Planungsinstrumente vorhanden, auf welchen die vorliegende Massnahme aufbaut.
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none">– 2021 bis 2024: Analyse spezifischer Handlungsbedarf in den Gemeinden– 2024 bis 2028: Aufgleisung und Umsetzung der ermittelten Massnahmen in den Gemeinden

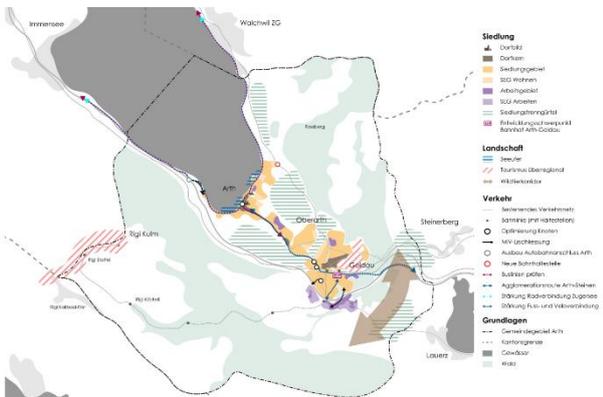
Massnahme	MIV.13 Verkehrsberuhigung	Nr. AP	MIV.13
		ARE Code	neu
		Priorität AP4	AvE
		Priorität AP3	-



Gemeinde Steinen: Konzeptplan vom 23.11.2020, Stand Anpassung aufgrund kommunaler Mitwirkung



Gemeinde Schwyz: Gesamtverkehrskonzept



Gemeinde Arth: Kommunale Richtplanung Gemeinde Arth, Leitsätze «Verkehr» (Stand Planung: Mitwirkung)



Gemeinde Ingenbohl: Tempo 30- und Begegnungszonen

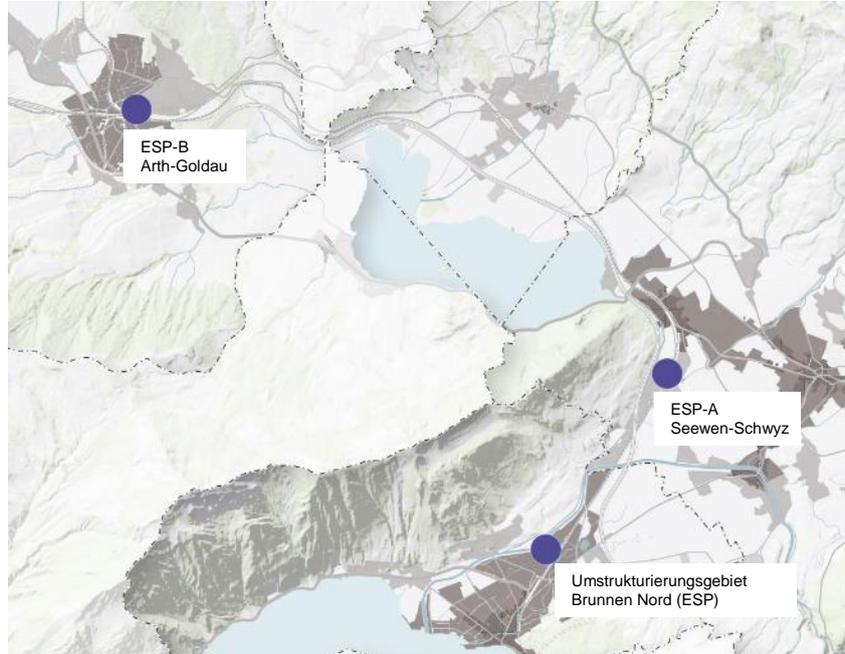
Inhalt und Wirkung

Beschreibung	<p>Verkehrsberuhigungsstrategien liegen in allen Gemeinden im Agglomerationsperimeter vor. Dabei geht es um die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Zufussgehende und Velofahrende, die Steigerung der Attraktivität der Strassenräume sowie um die Minderung der Lärm- und Schadstoffbelastung. Folgend sind die unterschiedlichen konzeptionellen Ansätze der Gemeinden beschrieben:</p> <p>Ortsteile Arth / Oberarth / Goldau</p> <p>In Goldau ist das Modell Tempo 50/30 weitgehend umgesetzt: Auf den Hauptverkehrsachsen des Kantonsstrassennetzes und auf der gemeindeeigenen Basiserschliessung «Bahnhofstrasse» gilt Höchstgeschwindigkeit «50-generell», sämtliche siedlungsorientierten Gemeindestrassen im Siedlungskerngebiet befinden sich innerhalb der signalisierten Zonengebieten</p>
---------------------	--

	<p>«Tempo 30-Zonen». Auch in den Ortsteilen Arth und Oberarth befinden sich sämtliche siedlungsorientierten Gemeindestrassen innerhalb von signalisierten Zonengebieten «Tempo 30-Zonen».</p> <p>Steinen</p> <p>Der Dorfkern Steinen ist geprägt durch historische Bauten, welche den Strassenraum fassen und gemäss ISOS ein hohes Erhaltungsziel aufweisen. Die bestehenden Trottoirs sind schmal bzw. sehr schmal (Herrengasse), sodass die Fussgängersicherheit, insbesondere auch für Schulkinder nicht gegeben ist. Strasse und Trottoir können aufgrund der Gegebenheiten nicht verbreitert werden.</p> <p>Um den Schutz des Langsamverkehrs und insbesondere jenen der Fussgänger zu gewährleisten, ist geplant die Bezirksstrasse im Bereich Bahnhofstrasse 3 (Kreuzung Sonmatt-Bahnhofstrasse) bis Schwyzerstrasse 9 als Tempo-30-Zone zu beschildern. Dies korrespondiert auch mit der geplanten Gestaltung und Temporeduktion am Dorfplatz, welcher direkt an die Bezirksstrasse im Zentrum anschliesst. Mit der Umgestaltung des Dorfplatzes soll die Aufenthaltsqualität und die Fussgängersicherheit erhöht werden. Ein Konzept für die Temporeduktionen wird zurzeit erarbeitet.</p> <p>Schwyz</p> <p>Die Gemeinde Schwyz hat 2018 ein flächendeckendes Geschwindigkeitskonzept erarbeitet. Die Umsetzung des Konzeptes ist etappenweise bis 2030 vorgesehen. Für die Umsetzung der entsprechenden Zonen sind weiterhin Verkehrsgutachten erforderlich, in denen auch die genaue Zonenausdehnung sowie die erforderlichen Massnahmen in den einzelnen Gebieten definiert werden.</p> <p>Ingenbohl</p> <p>In der Gemeinde Ingenbohl wurde vom Stimmvolk eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 im Jahr 2010 abgelehnt. Aktuell wird quartierweise Tempo 30 geprüft und soweit möglich und sinnvoll (Olymp, Kleinstadt, Umkreis der Schulanlagen, Hafen etc.) umgesetzt. Dafür ist jährlich im Voranschlag sowohl für die Planung wie auch die Umsetzung ein Betrag eingesetzt.</p>
<p>Bezug zu weiteren Massnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - S.01 ESP-A Seewen-Schwyz - S.02 ESP-B Seewen-Schwyz - S.04 Umstrukturierungsgebiet Brunnen Nord - S.05 Verkehrsintensive Einrichtungen - S.06 Vorranggebiete Innenentwicklung - S.07 ESP-B Arth-Goldau - ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz Seewen - ÖV.04 Bahnhofareal Brunnen – Drehscheibe öV - MIV.01 Muotabrücke West inkl. flankierende Massnahmen - MIV.02 Seewen – Schwyz: Vollanschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen - MIV.06 BGK Bahnhofstrasse Seewen - MIV.07 BGK Schwyz Ortskern (1. Etappe) - MIV.11 Parkraum- und Mobilitätsmanagement Agglomeration Schwyz - MIV.12 Groberschliessungsstrasse Schuttweg Goldau - MIV.14 Verlegung Franzosenstrasse - MIV.15 BGK Mythenblick Seewen - MIV.17 BGK Bienenheimstrasse - MIV.18 BGK Schwyz Ortskern (2. Etappe) - MIV.19 BKG Mythenachse - FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont - FVV.12 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, B-Horizont

<p>Nutzen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Querungs-, Abbiege- und Längsbeziehungen des Fuss- und Veloverkehrs - Verstetigung des motorisierten Verkehrs aufgrund reduzierter Geschwindigkeit - Verbesserung der betrieblichen Abläufe des öffentlichen Verkehrs - Starke Aufwertung des öffentlichen Raumes - Erhöhung der Lebensqualität durch Freispielen von Flächen für den Fuss- und Veloverkehr - Erhöhung der Sicherheit von Fussgängern und insbesondere Schulkindern - Verringerung der Trennwirkung zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr - Verringerung von Lärm- und Luftbelastung aufgrund reduzierter Geschwindigkeit und Verstetigung des motorisierten Verkehrs - Zunehmender Verzicht auf motorisierte Verkehrsmittel aufgrund der Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr 	
<p>Zweckmässigkeit</p>	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> - Z-S3 belebte und attraktive Zentren - Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum - Z-V4 hohe Verkehrssicherheit - Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs 	
	<p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - H-S4 Attraktive Ortskerne/Zentren erhalten - H-V1 Modal-Split-Verschiebung zugunsten ÖV und FVV - H-V2 Verkehrslenkung und Dosierung - H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern 	
	<p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> - T-S5 Ortskerne und Zentren stärken - T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen - T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren - T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern 	
<p>Umsetzung</p>		
<p>Planungsstand</p>	<p>Bisherige Planungsschritte</p>	
	<p>Arth-Goldau</p>	<p>Genehmigung des aktualisierten Verkehrskonzepts der Gemeinde Arth gemäss Schlussbericht der Basler & Hofmann AG, Zürich, vom 20. Februar 2018; Beschluss des Gemeinderats Arth vom 16. April 2018</p>
	<p>Steinen</p>	<p>Konzept wird erstellt</p>
	<p>Schwyz</p>	<p>Geschwindigkeitszonenkonzept wurde erstellt (2018)</p>
	<p>Ingenbohl</p>	<p>Situative Verkehrsgutachten werden erstellt</p>
<p>Weitere Schritte</p>	<p>Weitere Planungsschritte</p>	
	<p>Arth-Goldau</p>	<p>Laufender Prozess der etappenweise Umsetzung der verschiedenen Projekte durch Gemeinde Arth</p>
	<p>Steinen</p>	<p>Verkehrsgutachten 2021 Verkehrsordnungen ab 2022 etappenweise</p>
	<p>Schwyz</p>	<p>Etappenweise Umsetzung</p>
	<p>Ingenbohl</p>	<p>Massnahmenplan wird erstellt</p>

Massnahme	MIV.16 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete	Massnahmennr.	MIV.16
		ARE Code	neu
		Priorität AP4	AvE
		Priorität AP3	-



Inhalt und Wirkung

Beschreibung	<p>Mobilitätsmanagement ist zur Erreichung der Mobilitätsziele in der ganzen Agglomeration relevant, vor allem aber auch in Entwicklungsschwerpunkten und Umstrukturierungsgebieten. Hier besteht die Chance, von Beginn an den Verkehr gezielt zu dosieren und die Verkehrsmittelwahl zu lenken. Die Lage dieser Gebiete in der Agglomeration Schwyz, nämlich unmittelbar bei den jeweiligen Bahnhöfen, bietet dabei eine gute Ausgangslage für eine multimodale Mobilität. Die Planungsstände der verschiedenen Vorhaben sind unterschiedlich weit fortgeschritten und enthalten unterschiedliche mobilitätslenkende Massnahmen.</p> <p>ESP-B Arth-Goldau</p> <p>Der ESP-B Arth-Goldau beinhaltet die Neuorganisation der Verkehrserschliessung des NEAT-Bahnhofs und der umliegenden Entwicklungsgebiete. Folgende Massnahmen sollen die Mobilität gezielt lenken und dosieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist der Ausbau eines feinmaschigen Fussweg-/Velonetzes im ESP vorgesehen sowie eine direkte Anbindung an den Bahnhof und an umliegende Gebiete. - Es sind verschiedene verkehrsberuhigende Massnahmen geplant (Tempo 30 auf allen Strassen im Bahnhof-Umfeld) - Der Bau eines direkten Anschlusses (Schuttweg) an das Kantons- und Nationalstrassennetz soll die Wohngebiete vorbeugend entlasten (inkl. spezifische flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz) - Die erforderlichen Pflichtparkplätze im Entwicklungsgebiet auf der Bahnhof-Südseite werden soweit möglich reduziert (allgemeine Reduktion Pflicht-PP in Gesamtrevision des Baureglements) - Der Bahnhofplatz wurde umgebaut zu einer attraktiv gestalteten Busdrehscheibe mit 5 behindertentauglichen Gelenkbus-Haltekannten (Inbetriebnahme Dezember 2020).
---------------------	--

	<p>ESP-A Seewen-Schwyz (Zeughausareal)</p> <p>Für eine vollständige Entwicklung des Zeughausareals werden mehrere bauliche Massnahmen umgesetzt. Dazu gehört unter anderem auch die neue Muotabrücke West (MBW) ausserhalb des ESP-Perimeters. Folgende Massnahmen sind angedacht, um die Mobilität innerhalb des ESP gezielt zu lenken und dosieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Gebiet wird mit einer neuen Groberschliessungsstrasse (geplante «Lagerstrasse») inkl. leistungsfähiger Kreisel «Schwyzerhof» erschlossen. - Mit den geplanten Bushaltestellen erhöht sich die ÖV-Gütekategorie von C bis D auf B bis C. - Gemäss Abschätzung im Rahmen der kantonalen Nutzungsplanung sollen auf dem Areal zwischen 377 und 565 Parkplätze erstellt werden, welche grundsätzlich unterirdisch anzuordnen sind. - Gemäss kantonalen Nutzungsplanung dürfen beim Vollausbau durch die Nutzungen im Geltungsbereich des Gestaltungsplanes Zeughausareal nicht mehr als 370 Fahrten in der Abendspitzenstunde erzeugt werden. - Um das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die Arealentwicklung auf dem bestehenden Strassennetz so gering wie möglich zu halten, wird im Rahmen des Gestaltungsplan-Verfahrens ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Dazu werden unter anderem folgende Punkte geprüft: Parkraummanagement, Carsharing-Standorte, Veloabstellplätze, Veloverleih / Bikesharing, Mobilitätsanreize für Beschäftigte, Sensibilisierung. <p>Umstrukturierungsgebiet Brunnen Nord (ESP)</p> <p>Direkt am Bahnhof Brunnen angrenzend befindet sich das Umstrukturierungsgebiet Brunnen Nord. Folgende Massnahmen und Anforderungen an die Planung sollen die Mobilität gezielt zu lenken und dosieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist der Ausbau eines feinmaschiges Fussweg-/Velonetz vorgesehen sowie eine direkte Anbindung an den Bahnhof. - Es werden verkehrsberuhigende Massnahmen innerhalb des Gebietes umgesetzt. - Damit die Rückstaus und Verlustzeiten auf der Zufahrt von Brunnen Nord zum Kreisel Gätzli verträglich sind, ist das Verkehrsaufkommen an den Ausfahrten des ESP Brunnen Nord zu dosieren und/oder mittels Massnahmen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts entscheidend zu reduzieren. - In den Gestaltungsplänen sind Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs aufzuzeigen. <p>Die Parkplätze für Wohnungen berechnen sich gemäss Art. 24 Abs. 1 Bst. b Baureglement Ingenbohl und für Verkaufsflächen sowie Dienstleistung / Gewerbe / Freizeit gemäss der VSS-Norm SN 640 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 1. Februar 2006, wobei aufgrund des ÖV-Anschlusses und der Nähe des Bahnhofes Brunnen sowie der Langsamverkehrs-Anbindung die erforderlichen Parkplätze um 50 % reduziert werden dürfen.</p>
<p>Bezug zu weiteren Massnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - S.01 ESP-A Seewen-Schwyz - S.02 ESP-B Seewen-Schwyz - S.04 Umstrukturierungsgebiet Brunnen Nord - S.07 ESP-B Arth-Goldau - FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont - FVV.12 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont - ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz Seewen - ÖV.04 Bahnhofareal Brunnen – Drehscheibe öV - ÖV.06 Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende - ÖV.09b Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, A-Horizont

	<ul style="list-style-type: none"> - ÖV.12 Verlegung Freiverlad - MIV.01 Muotabrücke West inkl. flankierende Massnahmen - MIV.14 Verlegung Franzosenstrasse - MIV.19 BKG Mythenachse
Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung des Gesamtverkehrssystems mittels gezielter Beeinflussung des MIV und Förderung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs - Verbesserung der Multimodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage - Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems durch Entlastung des Strassennetzes / MIV Plafonierung (kurzfristig) respektive Reduktion (langfristig) vor allem Werktags - Verbesserung im Langsamverkehr durch gezielte Lenkung und Förderung - Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet durch Freispielen von Verkehrsflächen - Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit durch Entlastung des Strassennetzes / MIV Plafonierung (kurzfristig) respektive Reduktion (langfristig) und Förderung des Langsamverkehrs - Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen MIV Plafonierung (kurzfristig) respektive Reduktion (langfristig) und Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr - Reduktion von Lärmemissionen durch MIV Plafonierung (kurzfristig) respektive Reduktion (langfristig)
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild <ul style="list-style-type: none"> - Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung - Z-S4 klimaangepasste Siedlungsentwicklung - Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel - Z-V3 abgestimmte, multimodale Schnittstellen - Z-V4 hohe Verkehrssicherheit - Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs
	Bezug Handlungsbedarf <ul style="list-style-type: none"> - H-S1 Siedlungsentwicklung lenken - H-S3 Entwicklungsschwerpunkte vorantreiben - H-V1 Modal-Split-Verschiebung zugunsten ÖV und FVV - H-V2 Verkehrslenkung und Dosierung - H-V3 Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr durchgängiger und sicherer machen - H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern - H-V5 Erschliessung mit dem ÖV verbessern - H-V6 attraktive Ausgestaltung von multimodalen Schnittstellen
	Bezug Teilstrategien <ul style="list-style-type: none"> - T-S3 Entwicklungsschwerpunkte umsetzen - T-V1 aktive Verkehrslenkung mittels Mobilitätsmanagement - T-V2 Realisierung multimodaler Drehscheiben - T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen - T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren - T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern - T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln - T-V8 Attraktives Fusswegenetz anbieten

Umsetzung		
Planungsstand	Bisherige Planungsschritte	
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">ESP-B Arth-Goldau</td> <td>- Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau</td> </tr> </table>	ESP-B Arth-Goldau
ESP-B Arth-Goldau	- Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau	

		<ul style="list-style-type: none"> – Bauprojektierung + Realisierung Bahnhofplatz – Masterplan Arealentwicklungen Bahnhof Süd – Bauprojektierung Schuttweg – Nutzungsplan- + Erschliessungsplan-Änderung (Stand: öffentliche Auflage) – Vorprojekt-Studie Mythen-Achse
	ESP-A Seewen-Schwyz	Kantonaler Nutzungsplan (in Kraft seit 25.9.2020) Studienauftrag Zeughausareal (2019-2020)
	Umstrukturierungsgebiet Brunnen Nord (ESP)	Verkehrsgutachten erstellt
Weitere Schritte	Weitere Planungsschritte	
	ESP-B Arth-Goldau	<ul style="list-style-type: none"> – Veranlassung von weiteren Teilschritten für den Erlass von der Teilnutzungsplanung "Bahnhof-Süd Goldau" und der Teilnutzungsplanung "Schuttweg/Campus" – Realisierung Schuttweg (inkl. FlaMa) – Bauprojektierung + Realisierung Mythen-Achse – Arealentwicklungen Bahnhof-Südseite – Entwicklung Campus, kantonale Schulen – Innenentwicklung umliegende Wohnquartiere
	ESP-A Seewen-Schwyz	Gestaltungsplan-Verfahren (2021-2022) Planung der Baufelder / Vermarktung (2023-2025) Baubeginn in Etappen 2026
	Umstrukturierungsgebiet Brunnen Nord (ESP)	Mobilitätsmassnahmen mit Investoren erarbeiten

4 Massnahmen Siedlung

Übersicht Massnahmen

M-Nr.	Massnahme	Priorität AP3	Priorität AP4
S.01	ESP-A Seewen-Schwyz	A	A
S.02	ESP-B Seewen-Schwyz	A	A
S.04	ESP Brunnen Nord (Umstrukturierungsgebiet)	A	A
S.05	Verkehrsintensive Einrichtungen	A	Daueraufgabe
S.06	Vorranggebiete Innenentwicklung	A	A
S.07	ESP-B Arth-Goldau	-	A
S.08	Langfristige Siedlungsgrenzen	-	Daueraufgabe
S.09	Siedlungserweiterungsgebiete und Einzonungsvoraussetzungen	-	Daueraufgabe

Massnahme	S.01 ESP-A Seewen-Schwyz	Nr. AP	S.01
		ARE Code	3046
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	A

Kantonaler Nutzungsplan

Studienauftrag

Inhalt und Wirkung	
Ausgangslage	<p>Der Kanton Schwyz hat sich zum Ziel gesetzt, neuen Raum für Arbeitsplätze zu schaffen, um die Pendlerströme in die Arbeitsregionen Zürich, Luzern und Zug zu mindern.</p> <p>Der kantonale Richtplan sieht im ESP-A Seewen-Schwyz eine Umstrukturierung des Zeughausareals und seiner Umgebung vor. Zielsetzung ist die Schaffung von Flächen für Unternehmen mit hochwertigen Nutzungen und hoher Wertschöpfung. Auf dem Gebiet sollen prioritär Gewerbe, Dienstleistungen oder öffentliche Nutzungen angesiedelt werden. Weiter sind die Erstellung eines regionalen Sicherheitsstützpunktes sowie Werkhofs im südlichen Perimeterbereich und ein Bundesasylzentrum vorgesehen.</p>

<p>Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Das 4.5 ha grosse Zeughausareal bildet den Kernbereich des ESP-A. Der rechtskräftig kantonale Nutzungsplan (KNP) «Entwicklungssachse Urmiberg – Teil Seewen Schwyz» beinhaltet die Umzonung und Erschliessung des Zeughausareals. Er regelt die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die nötigen Anpassungen der Infrastrukturanlagen, wie beispielsweise die Verlegung des bestehenden SBB-Freiverlads und die Strassenerschliessung. Der KNP ermöglicht es, auf dem Zeughausareal Bauten bis 20 m, punktuell 26 m, zu erstellen. Innerhalb des ESP-A ist ein grosser öffentlicher Platz vorgesehen. Er wird durch eine neue direkte Buslinie zwischen dem Bahnhof Seewen-Schwyz – Wintersried – Ibach – Schwyz Zentrum erschlossen.</p> <p>Die Aggloradroute Arth – Steinen – Seewen – Brunnen (FVV.01) führt durch das Areal. Für Fussgänger ist ein direkter Perronzugang vorgesehen (ÖV.06). Der motorisierte Verkehr soll nach Süden über die Muotabrücke West (MIV.01) abfliessen und somit den Ortskern von Seewen entlasten. Für die neue Buslinie welche über die neue Muotabrücke West zum Bahnhof verläuft, wird die bestehende Strasse verlegt (MIV.14). Dies wiederum bedingt u.a. die Verlegung des heutigen Freiverlades (ÖV.12).</p> <p>Zur Planung der Umnutzung und schrittweisen Entwicklung des Zeughausareals wurde 2019 – 2020 ein Studienauftrag mit drei Planungsteams durchgeführt. Nebst der Klärung der künftigen Positionierung des Areals resultierten aus dem Planungsverfahren eine Auswahl an Vorschlägen für eine attraktive Nutzung, Bebauung und Gestaltung des Zeughausareals.</p> <p>Aufgrund ihrer hohen historischen Bedeutung wurden die drei Zeughäuser 1/2/3 und die vier Versorgungsgebäude 31-34 sowie der Aussenraum, welcher all diese Bauten verbindet, ins kantonale Schutzinventar (KSI) aufgenommen. Durch die Integration der Bestandesbauten entsteht ein eigenständiges neues Quartier, welches die vorhandenen Qualitäten in einen neuen Zeitabschnitt überführt.</p> <p>Für den Freiverlad konnte ein möglicher Ersatzstandort im Süden (Industriezone) bestätigt werden.</p> <p>Grundordnung gemäss Kantonalem Nutzungsplan: Dienstleistungs- und Gewerbezone (DG) beim Zeughausareal und diverse Arbeitszonentypen im übrigen ESP-A.</p> <p>Nutzung (vorgesehen): Gewerbe, Dienstleistungen, öff. Nutzungen. Grosse oder mittelgrosse verkehrsintensive Einrichtungen sind im Bereich des Zeughausareals nicht zulässig, Wohnungen nur in einem stark beschränkten Mass.</p> <p>ÖV-Güteklasse (heute): C bis D, neu B bis C</p> <p>Fläche: ca. 12 ha</p> <p>Potenziale: ca. 20 E. und 700 AP</p> <p>Parkplätze: zwischen 377 und 565 (Abschätzung im Rahmen kant. Nutzungsplan), sind grundsätzlich unterirdisch anzuordnen</p> <p>Planungshinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Im Rahmen der Gestaltungspläne ist insbesondere auf eine hochwertige Aussen- und Freiraumqualität zu achten, wobei klimaangepasste Strukturen zu berücksichtigen sind. – Es sind Mobilitätskonzepte zu erarbeiten.
<p>Beteiligte Akteure</p>	<p>Gemeinde Schwyz, Grundeigentümer, SBB, ARE Kanton SZ, TBA Kt. SZ, AÖV Kt. SZ, Armasuisse</p>
<p>Aufgabentyp</p>	<p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe</p>

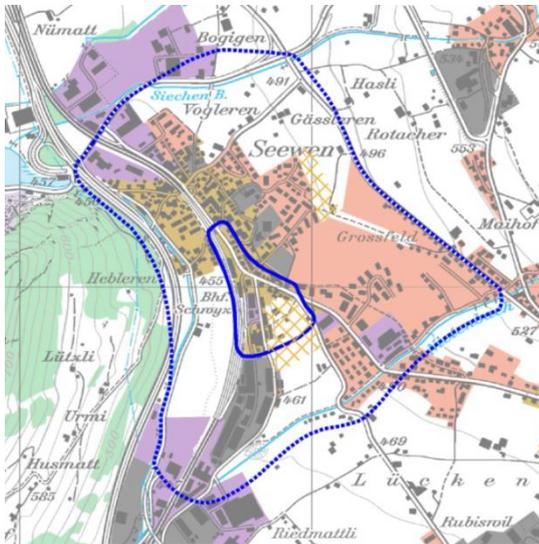
Nutzen	WK1	– Verbesserung des Gesamtverkehrssystems durch direkte Anbindung an Hochleistungsstrasse und Erschliessung mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr		
	WK2	– Siedlungskonzentration an gut mit dem ÖV erschlossenen Lage – Schaffung von neuen öffentlichen Räumen		
	WK3	– Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit durch die veränderte Verkehrsführung (Muotabrücke West, BGK Bahnhofstrasse, Bushof und neuer Südzugang zum Perron) insbesondere im direkten Umfeld des Bahnhofes		
	WK4	– Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen durch den vermehrt auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr verlagerten Verkehr – Reduktion der Lärmemissionen durch die Konzentration des MIV im Umfeld des Hochleistungsnetzes und vermehrte Verlagerung auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr – Reduktion des Ressourcenverbrauchs (Bodenfläche) durch stark verdichtete Bauweise		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	– Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung – Z-S4 klimaangepasste Siedlungsentwicklung			
	Bezug Handlungsbedarf			
Bezug zu anderen Massnahmen	– H-S1 Siedlungsentwicklung lenken – H-S3 Entwicklungsschwerpunkte vorantreiben			
	Bezug Teilstrategien			
	– T-S2 Innenentwicklung konkretisieren – T-S3 Entwicklungsschwerpunkte umsetzen – T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln			
Bezug zu anderen Massnahmen	– S.02 ESP-B Bahnhof Seewen-Schwyz / Seewen-Feld – ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz Seewen – ÖV.06 Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende – ÖV.09b Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, A-Horizont – ÖV.12 Verlegung Freiverlad – FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont – MIV.01 Neue Muotabrücke West inkl. flankierende Massnahmen – MIV.13 Verkehrsberuhigung – MIV.14 Verlegung Franzosenstrasse – MIV.16 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	Verkehrliche Kapazitäten: Fazit laut Verkehrsgutachten (AKP, 22.12.2017): Das Zeughausareal kann mit den Massnahmen gemäss Zustand Z 1B (2022/2023) erschlossen werden. Die Erschliessung bedingt insbesondere die neue Muotabrücke West mit dem Einbahnregime Franzosen-/Seewenstrasse und die Verlegung der Franzosenstrasse (Lagerstrasse). Im Rahmen der Gestaltungspläne werden Mobilitätskonzepte verlangt, die unter anderem auch eine Reduktion des Parkplatzangebots prüfen müssen.			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	B-8.4 ESP-Arbeitsplatzgebiet Seewen-Schwyz			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	Keine Neueinzonung nötig Keine Fruchtfolgefleichen betroffen			

Umweltschutzgesetz- gebung	Bahnlinie untersteht der Störfallverordnung
---------------------------------------	---

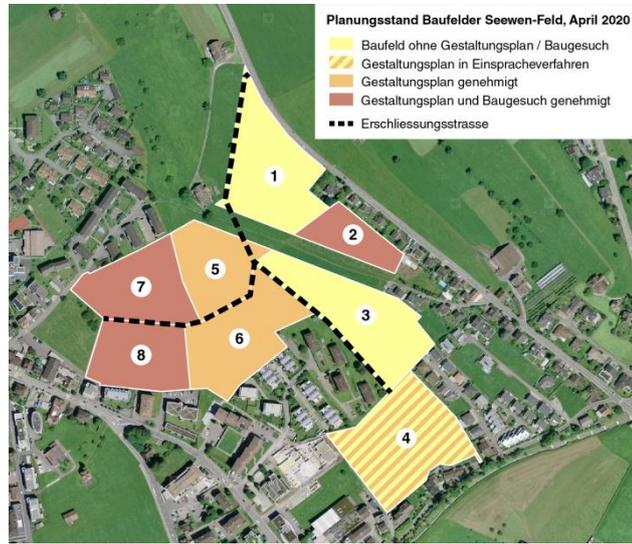
Realisierung	
Umsetzungsschritte	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> – Testplanung Urmibergachse (2010) – Kantonaler Nutzungsplan (in Kraft seit 25.9.2020) – Studienauftrag Zeughausareal (2019-2020)
	<p>Weitere Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gestaltungsplan-Verfahren (2021-2022) – Planung der Baufelder / Vermarktung (2023-2025) – Baubeginn in Etappen 2026

Grundlagen	
Zur Verfügung ge- stellte Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Bericht gemäss Art. 47 RPV vom 25. September 2020 – Medienmitteilung vom 24. September 2020 – Nutzungs- und Erschliessungsplan vom 20. August 2020 – Präsentation Medienorientierung vom 24. September 2020 – Übersicht Flächennachweis vom 20. August 2020 – Verkehrsgutachten vom 22. Dezember 2017 – Verordnung vom 20. August 2020 – Schlussbericht Testplanung Zeughausareal vom 14. Juli 2020
Weitere Dokumente	

Massnahme	S.02 ESP-B Seewen-Schwyz	Nr. AP	S.02
		ARE Code	3044
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	A



Auszug kant. Richtplan (ESP-B Schwyz)



Planungsstand Baufelder Seewen-Feld, April 2020

Inhalt und Wirkung

Ausgangslage

Der Kanton Schwyz hat sich zum Ziel gesetzt, neuen Raum für Arbeitsplätze zu schaffen, um die Pendlerströme in die Arbeitsregionen Zürich, Luzern und Zug zu mindern. Gleichzeitig muss auch das für prognostizierte Bevölkerungswachstum das Wohnraumangebot sichergestellt werden. Im kantonalen Richtplan ist das Gebiet des Bahnhofs und seiner Umgebung als EPS-Bahnhofgebiet Seewen-Schwyz bezeichnet.

Massnahmenbeschreibung

Aufgrund der speziellen Organisation als Umsteigepunkte und der städtebaulichen Integration besitzen Bahnhofsgelände besondere Entwicklungspotenziale. Rund um den Bahnhof Seewen-Schwyz soll gemäss kantonaalem Richtplan die Siedlungsdichte erhöht werden:

- Das Bahnhofsgelände soll sich zu einer Visitenkarte von Schwyz und attraktivem Zentrum von Seewen mit Aufenthaltsqualität entwickeln (Massnahmen ÖV.02: Bushof Schwyz-Seewen; ÖV.06: Bahnhof Seewen, Perronzugang Südende; MIV.06: BGK Bahnhofstrasse Seewen)
- Durch die Umstrukturierung des Zeughausareals und seiner Umgebung (Massnahme S.01: ESP-A Seewen-Schwyz) entsteht südlich des Bahnhofs ein Arbeitsplatzgebiet mit rund 700 Arbeitsplätzen.
- Im Seewen-Feld im direkten Einzugsbereich des Bahnhofs besteht bereits ein grösseres eingezontes Gebiet, in dem zusätzlicher Wohnraum für rund 900 Einwohner geschaffen wird.
- Im näheren Umfeld des Bahnhofs bestehen gemäss kantonaalem Richtplan mögliche Siedlungserweiterungsgebiete für weitere Entwicklungen (Massnahme S.09).

Zudem soll der ESP mit der Aggloradroute Arth – Steinen – Seewen – Brunnen (FVV.01a/b) auch an eine starke Veloachse angeschlossen werden. Die Anbindung des Gebiets Seewen-Feld an das HLS-Netz erfolgt rückseitig via Steinerstrasse direkt an die H8 und die Autobahn. Dazu wird der bestehende 1/4-Anschluss Steinerstrasse zu einem Vollanschluss ausgebaut. Flankierende Massnahmen stellen sicher, dass der Verkehr direkt auf die HLS geleitet wird und das Siedlungsgebiet von Schwyz, sowie die heute stark belastete Bahnhofstrasse, entlastet werden können.

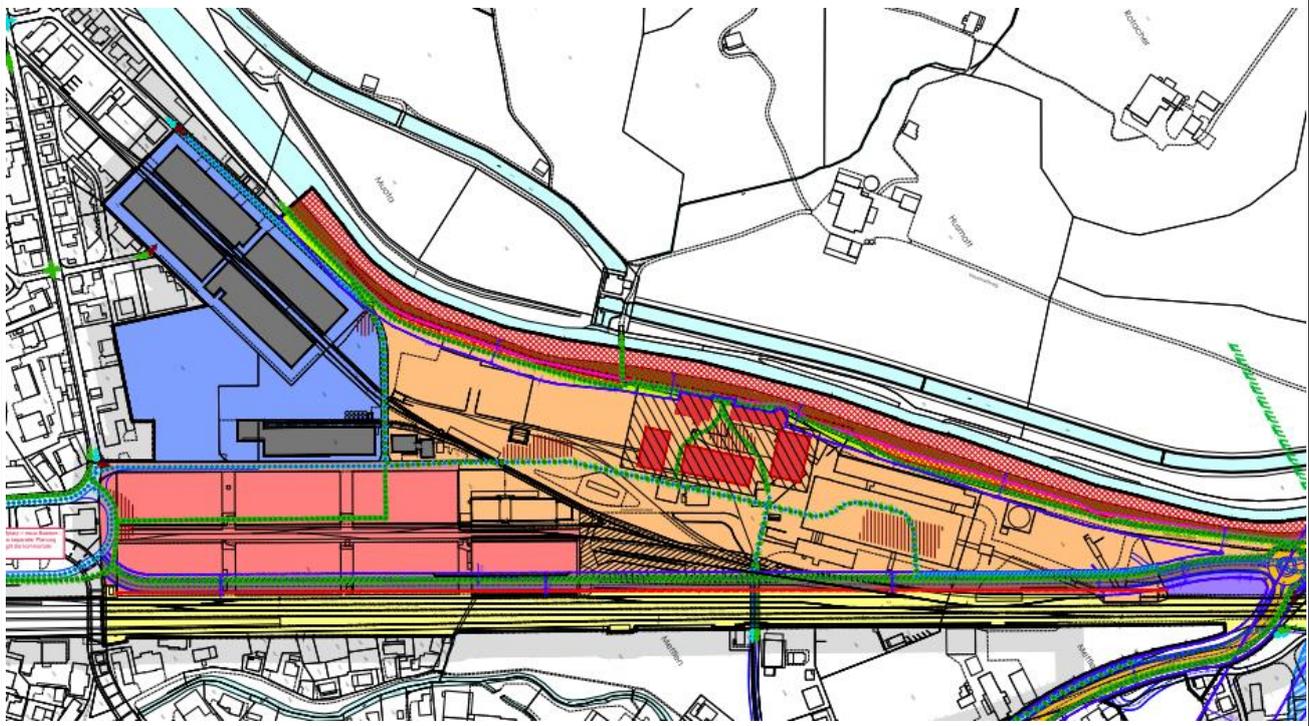
	Planungshinweise: <ul style="list-style-type: none"> – Im Rahmen der noch zu erstellenden Gestaltungspläne ist insbesondere auf eine hochwertige Aussen- und Freiraumqualität zu achten, wobei klimaangepasste Strukturen zu berücksichtigen sind. – Bei grösseren Vorhaben im direkten Umfeld des Bahnhofs sind Mobilitätskonzepte zu erstellen. 			
Beteiligte Akteure	Gemeinde Schwyz, Grundeigentümer, SBB, TBA Kt. SZ, ARE Kt. SZ, AÖV Kt. SZ, Bezirk			
Aufgabentyp	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		<input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe	
Nutzen	WK1	– Verbesserung des Gesamtverkehrssystems durch direkte Anbindung an Hochleistungsstrasse und Erschliessung mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr		
	WK2	– Siedlungskonzentration an gut mit dem ÖV erschlossenen Lage – Schaffung von neuen öffentlichen Räumen		
	WK3	– Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit durch die Lenkung des motorisierten Verkehrs aus den Entwicklungsschwerpunkten direkt auf die Hochleistungsachsen und Entlastung des bestehenden Strassennetzes in den Zentrumsbereichen.		
	WK4	– Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen durch den vermehrt auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr verlagerten Verkehr – Reduktion der Lärmemissionen durch die Konzentration des MIV im Umfeld des Hochleistungsnetzes und vermehrte Verlagerung auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild <ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung – Z-S4 klimaangepasste Siedlungsentwicklung 			
	Bezug Handlungsbedarf <ul style="list-style-type: none"> – H-S1 Siedlungsentwicklung lenken – H-S3 Entwicklungsschwerpunkte vorantreiben 			
	Bezug Teilstrategien <ul style="list-style-type: none"> – T-S1 Siedlungen begrenzen – T-S2 Innenentwicklung konkretisieren – T-S3 Entwicklungsschwerpunkte umsetzen – T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln 			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – S.01 ESP-A Zeughausareal Seewen-Schwyz – ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz-Seewen – ÖV.06 Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende – ÖV.09b Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, A-Horizont – FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont – MIV.01 Neue Muotabrücke West inkl. flankierende Massnahmen – MIV.06 BGK Bahnhofstrasse Seewen – MIV.13 Verkehrsberuhigung – MIV.16 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete 			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	Der ESP-B trägt zur Koordination von Siedlung und Verkehr bei, indem er das Wachstum an den bestehenden und auszubauenden ÖV-Knotenpunkt führt.			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	B-9.5 ESP-Bahnhofgebiet Seewen-Schwyz			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS

Flächenbeanspruchung	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Neueinzonung nötig – Keine Fruchtfolgeflächen betroffen
Umweltschutzgesetzgebung	---

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> – Gesamtkonzept Seewen-Feld (mit Quartierrichtplancharakter) – Gestaltungspläne für die Baufelder Seewen-Feld 2, 5, 6, 7, und 8 – Ausbau Vollanschluss H8 / Steinerstrasse – Konzept Bushof Seewen und Gestaltung Bahnhofsumfeld
	Weitere Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> – Projekterstellung Bushof-Bahnhof, Verdichtungsstudien im Zusammenhang mit dem neuen kommunalen Richtplan

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– Konzept Bushof Seewen und Gestaltung Bahnhofsumfeld – Schlussbericht vom 12. Mai 2020
Weitere Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Gesamtkonzept Seewen-Feld, Gemeinde Schwyz, 8. Oktober 2014 – Diverse Gestaltungspläne für die Baufelder Seewen-Feld 2, 5, 6, 7, und 8

Massnahme	S.04 ESP Brunnen Nord (Umstrukturierungsgebiet)	Nr. AP	S.04
		ARE Code	3047
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	A

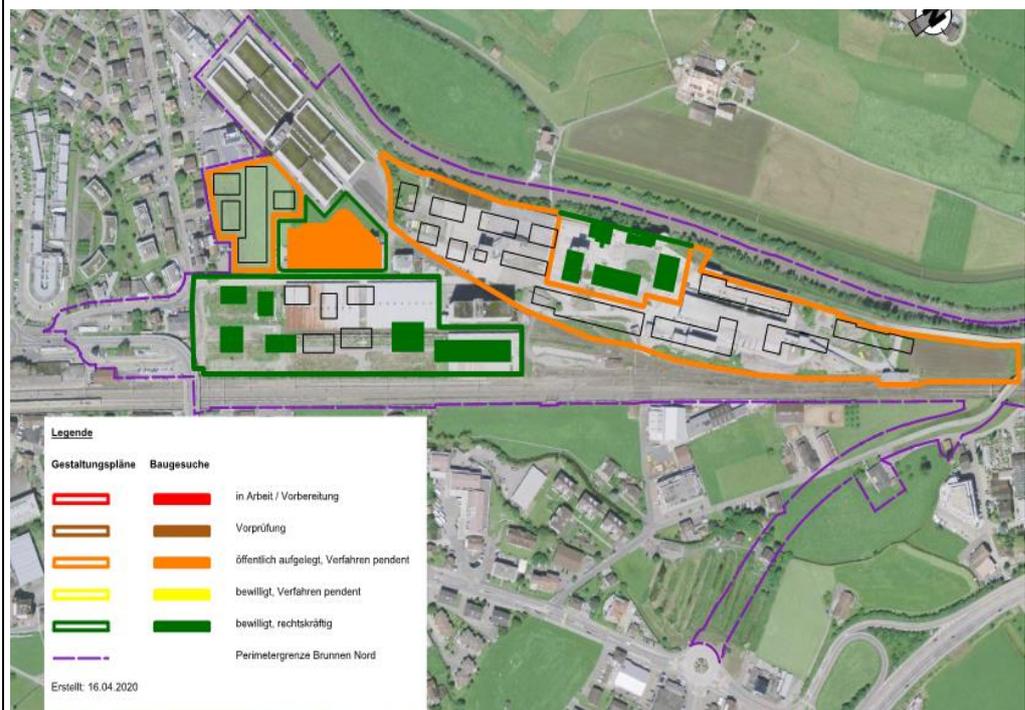


Inhalt und Wirkung

Ausgangslage	<p>Der Kanton Schwyz hat sich zum Ziel gesetzt, neuen Raum für Arbeitsplätze zu schaffen, um die Pendlerströme in die Arbeitsregionen Zürich, Luzern und Zug zu mindern. Gleichzeitig muss auch für das prognostizierte Bevölkerungswachstum das entsprechende Wohnraumangebot sichergestellt werden.</p> <p>Wie die zukünftige Entwicklung der Urmibergachse aussehen soll, wurde 2009 mit einer Testplanung und 2010 mit der Vertiefungsphase aufgezeigt. Das Entwicklungsgebiet Brunnen-Nord, das mittelfristig vom brachliegenden Industrieareal in ein Wohn- und Gewerbegebiet umstrukturiert wird, liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Brunnen.</p> <p>Der kantonale Richtplan bezeichnet das Gebiet Brunnen Nord als Umstrukturierungsgebiet mit einem hohen Potenzial für Arbeits- und Wohnraum.</p>
Massnahmenbeschrieb	<p>Der rechtskräftige kantonale Nutzungsplan für die Urmibergachse sieht eine Umstrukturierung und Verdichtung in Brunnen Nord vor. Zielsetzung ist die Schaffung von Flächen für Unternehmen mit hochwertigen Nutzungen und hoher Wertschöpfung. Die Mischnutzung ist auf die räumliche Nähe zum Bahnhof Brunnen abgestimmt. Je zentrumsnaher (Bahnhof Brunnen) desto mehr Arbeitsplätze und Publikumsanlagen, je dezentraler desto mehr Wohnnutzungen sind zu realisieren. Innerhalb des Umstrukturierungsgebiets sind verschiedene öffentliche Räume vorgesehen.</p> <p>Die Entwicklung des Umstrukturierungsgebiets erfolgt in Etappen. Die Realisierung der ersten Bauetappen kann sofort erfolgen, da die Erschliessung über das bestehende Strassennetz sichergestellt werden kann. Für einen Vollausbau des Gebiets ist eine direkte Erschliessung ab der Autobahn zu realisieren. Diese erfolgt mit der Spange Nord. Zudem soll das Umstrukturierungsgebiet mit der Agglomerationsradroute auch an eine starke Veloachse angeschlossen werden.</p>

Zone (vorgesehen): diverse Zonierungen gem. kant. Nutzungsplan
 Nutzung (vorgesehen): Gewerbe & Dienstleistungen, Wohnnutzungen (davon 15% preisgünstiger Wohnraum), Freizeiteinrichtungen. Verkehrsintensive Einrichtungen sind in der Zone A (rot) unter Vorbehalt der kantonalen Weisungen zulässig.
 ÖV-Güteklasse (heute): B bis D
 Fläche: 25 ha (wovon 12.2 ha für die Zonen A, B und C)
 Potenziale: ca. 1'200 E und 1'400 AP
 Parkplätze: max. 788 für 1. Etappe/Pinsellösung / Total Parkplätze abhängig von Gestaltungsplänen und effektiven Bauprojekten
Planungshinweise:

- Im Rahmen der noch zu erstellenden Gestaltungspläne ist insbesondere auf eine hochwertige Aussen- und Freiraumqualität zu achten, wobei klimaangepasste Strukturen zu berücksichtigen sind.
- Es sind Mobilitätskonzepte zu erarbeiten.



Stand der Gestaltungsplan- und Baubewilligungsverfahren, 16.4.2020
 (Quelle: Gemeinde Ingenbohl)

Beteiligte Akteure	Gemeinde Ingenbohl, AÖV Kt. SZ, TBA Kt. SZ, ARE Kt. SZ		
Aufgabentyp	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		<input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe
Nutzen	WK1	– Verbesserung des Gesamtverkehrssystems durch direkte Anbindung an Hochleistungsstrasse und Erschliessung mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr	
	WK2	– Siedlungskonzentration an gut mit dem ÖV erschlossenen Lage – Schaffung von neuen öffentlichen Räumen	
	WK3	– Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit durch die veränderte Verkehrsführung, insbesondere im direkten Umfeld des Bahnhofes.	
	WK4	– Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen durch den vermehrt auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr verlagerten Verkehr – Reduktion der Lärmemissionen durch die Konzentration des MIV im Umfeld des Hochleistungsnetzes und vermehrte Verlagerung auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr – Reduktion des Ressourcenverbrauchs (Bodenfläche) durch stark verdichtete Bauweise	
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung – Z-S4 klimaangepasste Siedlungsentwicklung		
	Bezug Handlungsbedarf – H-S1 Siedlungsentwicklung lenken – H-S3 Entwicklungsschwerpunkte vorantreiben		
	Bezug Teilstrategien – T-S2 Innenentwicklung konkretisieren – T-S3 Entwicklungsschwerpunkte umsetzen		
Bezug zu anderen Massnahmen	– ÖV.04: Bahnhofareal Brunnen – Drehscheibe öV – FVV.12 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, B-Horizont – MIV.13 Verkehrsberuhigung – MIV.16 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete – L.06 Wildtierkorridor Ingenbohl – Morschach (SZ06)		
Abstimmung Siedlung & Verkehr	<p>Verkehrliche Kapazitäten:</p> <p>Im Rahmen des kant. Nutzungsplans wurde nachgewiesen, dass eine erste Etappe bis max. 788 Parkplätze vom bestehenden Strassennetz aufgenommen werden kann («Pinsellösung», seit 2015 in Betrieb). Darüber hinaus muss der Mehrverkehr über die künftige Spange Brunnen Nord (Stegstudien – Kreisel Gätzli) aufgenommen werden.</p> <p>Gemäss kant. Nutzungsplan dürfen die Parkplätze um bis zu 50% reduziert werden. Im Rahmen der Gestaltungspläne wird dies geprüft. Bei den bereits bewilligten Gestaltungsplänen Hertipark, Reismühle und Genossame konnten die Parkplätze gegenüber dem KNP erheblich gekürzt werden (insgesamt ca. – 30% ggü. Sollbedarf).</p>		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein
	B-4.3 Umstrukturierungsgebiete		
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE <input checked="" type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	– Keine Neueinzonung nötig – Keine Fruchtfolgefleichen betroffen		
Umweltschutzgesetzgebung	Bahnlinie untersteht der Störfallverordnung		

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> – Testplanung Urmibergachse (2010) – Kantonaler Nutzungsplan (2016) – Auflage diverser Gestaltungspläne (siehe Plan oben)
	Weitere Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> – Abschluss laufende Verfahren (Gestaltungspläne und Baubewilligungen, siehe Plan oben) – Abschluss Bauprojekt Basis- und Groberschliessung 2021 – Abstimmung Baukredit Basis- und Groberschliessung 2022 – Realisation Oktober 2023

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	---

Massnahme	S.05 Verkehrsintensive Einrichtungen	Nr. AP	S.05
		ARE Code	3041
		Priorität AP4	Daueraufgabe
		Priorität AP3	A

Volkswirtschaftsdepartement
Amt für Raumentwicklung

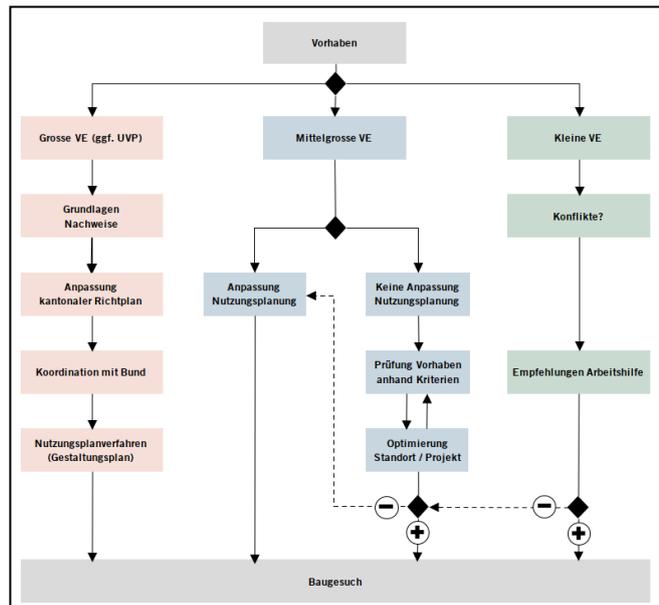
kantonschwyz

Verkehrsintensive Einrichtungen

Arbeitshilfe



www.sz.ch/are/planungshilfen



Auszug kant. Arbeitshilfe zu verkehrsintensiven Einrichtungen

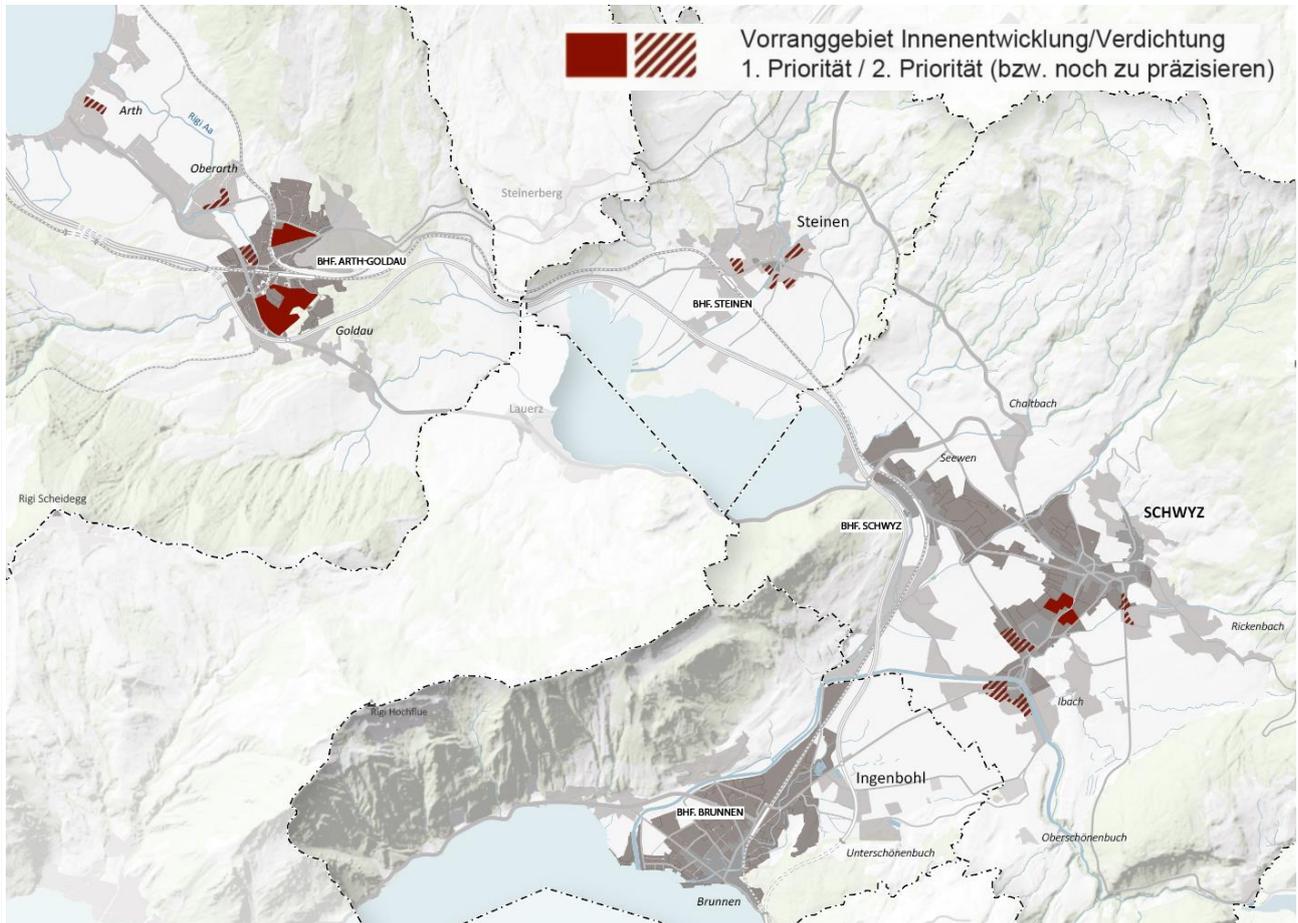
Inhalt und Wirkung	
Ausgangslage	<p>Die Erstellung von verkehrsintensiven Einrichtungen muss regional koordiniert werden, da diese Einrichtungen (Einkaufszentren oder Freizeitanlagen) erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrssystem haben. Der kantonale Richtplan setzt für grosse verkehrsintensive Einrichtungen ein Richtplanverfahren voraus, während mittlere und kleinere Einrichtungen auf Stufe der kommunalen Nutzungspläne geregelt werden.</p> <p>In der Agglomeration Schwyz befinden sich momentan zwei grosse verkehrsintensive Einrichtungen (Seewenmarkt, Mythen-Center)</p>
Massnahmenbeschreibung	<p>Der Umgang mit bestehenden sowie neuen verkehrsintensiven Einrichtungen ist im kantonalen Richtplan bzw. in der 2017 erschienenen kantonalen Arbeitshilfe geregelt. Der Kanton differenziert hierbei nach grossen, mittelgrossen und kleinen verkehrsintensiven Einrichtungen. Für jede Kategorie sind verschiedene planerische Vorgehen und Nachweise nötig (z.B. integrierte Lage, bodensparende Bebauung, ÖV-Erschliessung, LV-Erschliessung, PP-Bewirtschaftung). Insbesondere die mittelgrossen verkehrsintensiven Anlagen (>800m2 Verkaufsfläche oder > 60 Parkplätze) sind neu solchen Planungsvorgaben unterstellt.</p> <p>Künftige Projekte werden vom Kanton auf Grundlage dieser Arbeitshilfe geprüft.</p>
Beteiligte Akteure	Alle Planungsbehörden
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe

Nutzen	WK1	– Verbesserung des Gesamtverkehrssystems indem verkehrssensitive Einrichtungen künftig noch stärker mit dem Verkehr abgestimmt werden müssen.
	WK2	– Siedlungskonzentration indem verkehrssensitive Einrichtungen an integrierten Standorten in Siedlungsschwerpunkten angesiedelt werden müssen.
	WK3	---
	WK4	– Verbesserung des Modal Split und damit Verminderung Lärm und Luftbelastungen durch integrierte Lage der verkehrssensitiven Einrichtungen an Orten mit guter ÖV-Erschliessung
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild	
	<ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung – Z-S3 belebte und attraktive Zentren – Z-S4 klimaangepasste Siedlungsentwicklung – Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs 	
	Bezug Handlungsbedarf	
	– H-S4 Attraktive Ortskerne/Zentren erhalten	
	Bezug Teilstrategien	
	<ul style="list-style-type: none"> – T-S2 Innenentwicklung konkretisieren – T-S5 Ortskerne und Zentren stärken 	
Bezug zu anderen Massnahmen	– MIV.13 Verkehrsberuhigung	
Abstimmung Siedlung & Verkehr	Durch die Anwendung der kantonalen Arbeitshilfe werden solche Vorhaben künftig besser mit dem Verkehr abgestimmt.	
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
	B-7 Verkehrsintensive Einrichtungen.	
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO
Flächenbeanspruchung	---	
Umweltschutzgesetzgebung	---	

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte
	<ul style="list-style-type: none"> – Kantonaler Richtplan, B-7 Verkehrsintensive Einrichtungen – Kantonale Arbeitshilfe, Verkehrsintensive Einrichtungen (Amt für Raumentwicklung Kanton Schwyz, 2017)
	Weitere Planungsschritte
	– Künftige Vorhaben werden von Kanton und Gemeinde auf Basis der Arbeitshilfe geprüft

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	– Kantonale Arbeitshilfe, Verkehrsintensive Einrichtungen (Amt für Raumentwicklung Kanton Schwyz, 2017)

Massnahme	S.06 Vorranggebiete Innenentwicklung	Nr. AP	S.06
		ARE Code	3040
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	A



Auszug Teilstrategie Siedlung

Inhalt und Wirkung

Ausgangslage

Im Rahmen der aktuellen kommunalen Studien haben die Gemeinden gut erschlossene Innenentwicklungs- und Verdichtungsgebiete lokalisiert:

Arth: Im Umfeld des Bahnhofs Arth-Goldau liegen grössere Verdichtungsgebiete. Weitere befinden sich in Nähe der anderen Kerngebiete von Arth und Oberarth

Steinen: verschiedene kleinere Quartiere mit Verdichtungspotenziale wurden im kommunalen Richtplan bezeichnet. Prioritär soll das Gebiet nordwestlich des Bahnhofs verdichtet werden.

Schwyz: Gemäss aktuellen Erkenntnissen aus der laufenden Richtplanrevision sollen verschiedene Gebiete entlang des ÖV-Korridors Seewen – Schwyz – Ibach – Brunnen als prioritäre Verdichtungsgebiete bezeichnet werden. Die Lage und der Umfang der Verdichtungsgebiete werden gegenwärtig in der kommunalen Richtplanung überprüft.

Ingenbohl: Das Entwicklungspotential im ESP Brunnen Nord deckt die langfristigen Bedürfnisse der Gemeinde vollkommen ab. Daher wurden im Rahmen der Ortsplanung keine weiteren Verdichtungsgebiete bezeichnet.

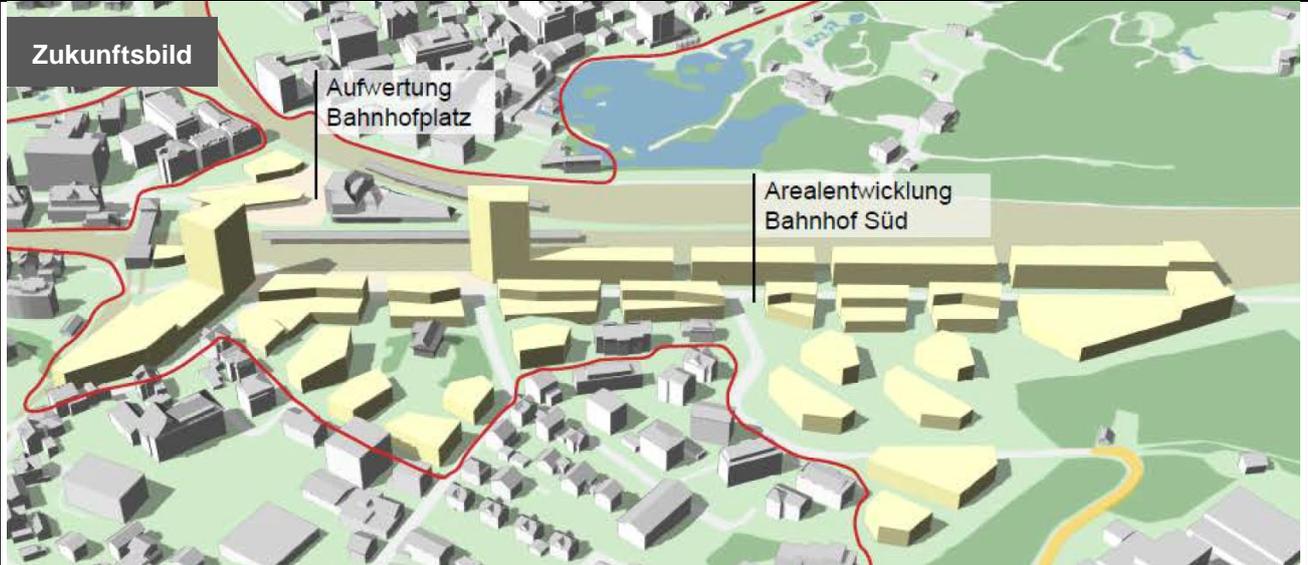
Die Umsetzung muss in den Nutzungsplanungen der Gemeinden erfolgen.

Massnahmenbeschrieb	<p>Die Vorranggebiete Innenentwicklung liegen an gut mit dem ÖV erschlossenen (mind. ÖV-Güteklasse C) und/oder sind durch ihre Zentrumsnähe gut an die Versorgungsinfrastruktur angebunden. An geeigneten Lagen sind gemischte Nutzungen (Wohnen und damit verträgliche gewerbliche Nutzungen) zu fördern.</p> <p>Die Siedlungsverdichtung ist ein langfristiger Transformationsprozess der ein schrittweises Vorgehen bedingt. Es ist daher angebracht, die potenziellen Gebiete zu priorisieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 1. Priorität haben Gebiete, die aufgrund ihrer günstigen Ausgangslage kurz- oder mittelfristig angegangen werden können (z.B. unbebaute oder unternutzte Areale). Mit entsprechenden Massnahmen in der Nutzungsplanung können die Planungsprozesse direkt eingeleitet werden (z.B. Umzonung, Gestaltungsplan) und ihre Realisierung ist im Zeitraum von ca. 10 Jahren realistisch. – 2. Priorität haben Gebiete, die voraussichtlich erst in einer späteren Phase vorgesehen realisiert werden können. <p>In den Vorranggebieten sind je nach Situation und Lage folgende Zieldichten für die Planung und Entwicklung zu berücksichtigen:</p> <p>ÖV-Güteklassen A und B: mindestens 150 Personen/ha ÖV-Güteklassen C: mind. zwischen 100 und 125 Personen/ha,</p> <p>In der Nutzungsplanung sind die für diese Entwicklung notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Zur Sicherstellung einer hohen Siedlungsqualität sind auch die entsprechenden Qualitätsverfahren vorzusehen (z.B. Studienauftrag, Wettbewerb, Gestaltungsplan).</p>			
Beteiligte Akteure	Gmd. Arth, Gmd. Steinen, Gmd. Schwyz, Gmd. Ingenbohl			
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		<input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe	
Nutzen	WK1	– Verbesserung des Gesamtverkehrssystems durch konzentrierte Siedlungsentwicklung an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen und Schaffung von Siedlungsstrukturen der kurzen Wege.		
	WK2	– Siedlungskonzentration und Innenentwicklung an den dafür geeigneten Lagen		
	WK3	---		
	WK4	– Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen indem an diesen Lagen der ÖV und der Rad- und Fussverkehr gefördert werden		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild <ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung 			
	Bezug Handlungsbedarf <ul style="list-style-type: none"> – H-S1 Siedlungsentwicklung lenken 			
	Bezug Teilstrategien <ul style="list-style-type: none"> – T-S2 Innenentwicklung konkretisieren – T-S4 Siedlungsorientierte Freiräume sichern 			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – MIV.11 Parkraum- und Mobilitätsmanagement Agglomeration Schwyz – MIV.13 Verkehrsberuhigung 			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	Die Vorranggebiete liegen an den gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen und unterstützen eine Verlagerung des Modal Splits.			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	---			
Umweltschutzgesetzgebung	---			

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> – Arth: Vorstudien zur Ortsplanung, kommunale Richtplanung (in Erarbeitung) – Steinen: kommunaler Richtplan (in Fertigstellung) – Schwyz: kommunale Raumentwicklungsstrategie (in Erarbeitung), kommunaler Richtplan (in Erarbeitung bis 2022) – Ingenbohl: Nutzungsplanung (abgeschlossen, Kernzonenplanung noch im Beschwerdeverfahren)
	Weitere Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung in den kommunalen Nutzungsplanrevision, welche allesamt gestartet sind.

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	---

Massnahme	S.07 ESP-B Arth-Goldau	Nr. AP	S.07
		ARE Code	-
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	neu



Inhalt und Wirkung

Ausgangslage	<p>Der Kanton Schwyz hat sich zum Ziel gesetzt, neuen Raum für Arbeitsplätze zu schaffen, um die Pendlerströme in die Arbeitsregionen Zürich, Luzern und Zug zu mindern. Gleichzeitig muss auch das für prognostizierte Bevölkerungswachstum das Wohnraumangebot sichergestellt werden. Südlich des Bahnhofs Goldau bestehen verschiedene Areale (Rigi-Bahnen, Luxram, SBB) mit einem grossen Umnutzungs- und Entwicklungspotenzial. Der kantonale Richtplan bezeichnet das Gebiet als ESP-Bahnhofgebiet Arth-Goldau.</p>
Massnahmenbeschreibung	<p>Langfristig soll ein dichtes, durchmischtes und urban geprägtes Quartier realisiert werden. Die Regelbauweise liegt bei 4 -5 Geschossen, einzelne Hochhäuser sind ebenfalls vorgesehen. Die vorgesehene «Mythenachse» bildet als Boulevard ein zentrales Element im öffentlichen Raum und soll als siedlungsorientierter Verkehrsraum mit eigener Achse für den Radverkehr sowie grosszügigen Bereichen für den Fussverkehr ausgestaltet werden.</p> <p>Die Erschliessung erfolgt durch die neu zu schaffende Verbindung «Schuttweg» an den Autobahnanschluss «Goldau».</p> <p>Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes (inkl. Busdrehscheibe) erfolgt als Vorleistung durch die Gemeinde.</p> <p>Zone (vorgesehen): Kernzone Bahnhof mit Gestaltungspflicht</p> <p>Nutzung (vorgesehen): Mischnutzungen</p> <p>ÖV-Güteklasse (heute). A</p> <p>Fläche: ca. 1.9 ha (Kernzone Bahnhof)</p> <p>Potenziale: ca. 1'200 bis 1'800 Personen (Einwohner & Beschäftigte)</p> <p>Planungshinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Entwicklung erfolgt in Etappen mit einzelnen Gestaltungsplänen für die drei Areale. Mit den Grundeigentümern wurden Planungsvereinbarungen und Infrastrukturverträge (inkl. Mehrwertausgleich) ausgearbeitet. - Im Rahmen der Gestaltungspläne ist insbesondere auf eine hochwertige Aussen- und Freiraumqualität zu achten, wobei klimaangepasste Strukturen zu berücksichtigen sind. - Es sind Mobilitätskonzepte zu erarbeiten.

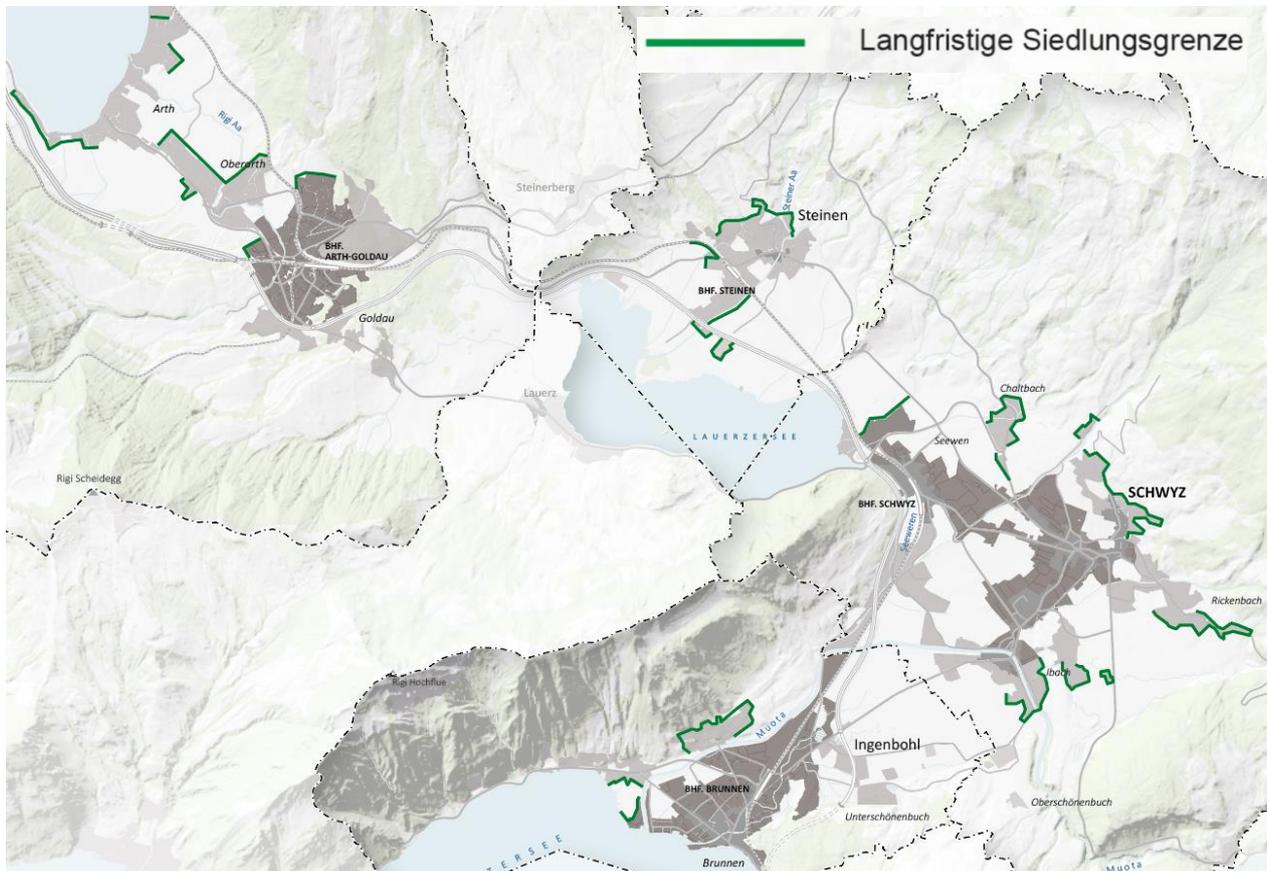
Beteiligte Akteure	Gmd. Arth-Goldau	
Aufgabentyp	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe	
Nutzen	WK1	– Verbesserung des Gesamtverkehrssystems durch direkte Anbindung an den Bahnhof
	WK2	– Siedlungskonzentration an gut mit dem ÖV erschlossenen Lage – Schaffung von neuen öffentlichen Räumen
	WK3	– Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit durch die veränderte Verkehrsführung, insbesondere im direkten Bahnhofumfeld
	WK4	– Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen durch den vermehrt auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr verlagerten Verkehr – Reduktion der Lärmemissionen durch die Verkehrsverlagerung auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr – Reduktion des Ressourcenverbrauchs (Bodenfläche) durch stark verdichtete Bauweise
Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung <p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – H-S1 Siedlungsentwicklung lenken – H-S3 Entwicklungsschwerpunkte vorantreiben <p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> – T-S1 Siedlungen begrenzen – T-S3 Entwicklungsschwerpunkte umsetzen 	
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont – MIV.12 Groberschliessungsstrasse Schuttweg Goldau – MIV.13 Verkehrsberuhigung – MIV.16 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete 	

Abstimmung Siedlung & Verkehr	<p>Gemäss Studie «ESP Arth-Goldau, Evaluation Erschliessung Bahnhof Süd-Areale vom 25. November 2016, AKP» generiert der künftig verdichtete ESP Bahnhof rund 6'700 zusätzliche Wege pro Tag (diese Berechnungen wurden allerdings vor der Entwicklungsstrategie durchgeführt). Flankierende Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens sowie zu seiner Lenkung sind daher nötig.</p> <p>Die Anzahl Abstellplätze kann in dieser Zone reduziert werden. Im Rahmen der Gestaltungspläne wird diese Möglichkeit eingesetzt. Zudem werden Mobilitätskonzepte für jedes Areal erstellt.</p>			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	B-9.6 ESP-Bahnhofgebiet Arth-Goldau			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Neueinzonung nötig – Keine Fruchtfolgeflächen betroffen 			
Umweltschutzgesetzgebung	Bahnhoflinie untersteht der Störfallverordnung			

Realisierung	
Umsetzungsschritte	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> – Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau (2017), inkl. Zukunftsbild und Massnahmenplan
	<p>Weitere Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> – Teilzonenplan & Teilerschliessungsplan (2020, im Gang) – Gestaltungspläne (für 3 Areale): sind noch zu erstellen (ab 2020/2021, Wettbewerbsverfahren)
Rollenteilung Trägerschaft	<i>Offen</i>

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– ESP Arth-Goldau, Evaluation Erschliessung Bahnhof Süd-Areale vom 25. November 2016
Weitere Dokumente	– Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau (2017), inkl. Zukunftsbild und Massnahmenplan

Massnahme	S.08 Langfristige Siedlungsgrenzen	Nr. AP	S.08
		ARE Code	-
		Priorität AP4	Daueraufgabe
		Priorität AP3	-



Auszug Teilstrategie Siedlung

Inhalt und Wirkung

Ausgangslage	<p>Der Talkessel ist geprägt durch eine – auch historisch bedingte – stark fragmentierte Bauzonenlandschaft. Sowohl in der Talebene, aber auch entlang den besiedelten Hanglagen sind die Siedlungsteile weit in die Landschaft hinausgewachsen, teilweise mit grossen Distanzen zu den Siedlungsschwerpunkten. Aufgrund des zu erwartenden Siedlungswachstums besteht das Risiko, dass sich dieses Fragmentkonzept weiterentwickeln könnte. Künftig soll diese Fragmentierung jedoch nicht noch mehr zunehmen.</p> <p>Der kantonale Richtplan bezeichnet zwar die grossräumigen Siedlungstrenngürtel, diese decken aber nur die grossen Landschaftskammern zwischen den Orten ab und sind für eine Begrenzung der Siedlung nicht geeignet.</p>	
Massnahmenbeschreibung	<p>Mit der Bezeichnung von langfristigen Siedlungsgrenzen sollen einerseits die Landschaftsräume gesichert, und andererseits die Entwicklung nach innen gestärkt werden. Für die in der Teilstrategie bezeichneten Siedlungsgrenzen gilt folgendes:</p> <p>Die Gemeinden übernehmen diese langfristigen Siedlungsbegrenzungslinien in ihren kommunalen Planungen.</p> <p>Neueinzonungen über diese Siedlungsgrenzen hinaus sind nicht vorzusehen. Ausnahmen sind möglich für kleine Arrondierungen, sofern der Charakter der Siedlungsgrenze gewahrt bleibt.</p>	
Beteiligte Akteure	Gmd. Arth, Gmd. Steinen, Gmd. Schwyz, Gmd. Ingenohl	
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe

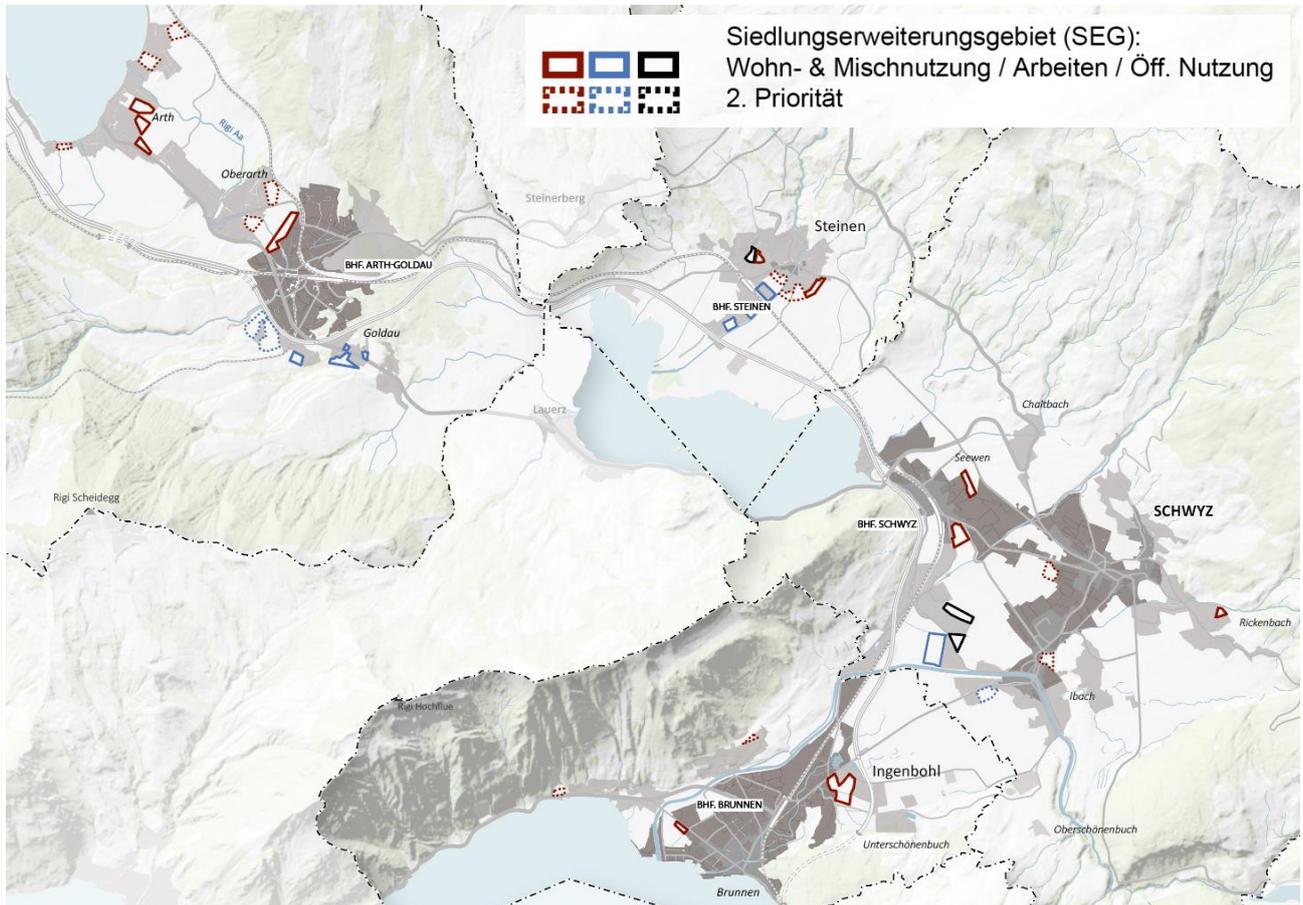
Nutzen	WK1	---		
	WK2	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungskonzentration und Innenentwicklung durch langfristige Siedlungsbegrenzung an sensiblen Lagen - Sicherung von offenen Landschaftsräumen am Siedlungsrand 		
	WK3	---		
	WK4	- Minimierung des Flächenverbrauchs		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> - Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum - Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung - Z-S4 klimaangepasste Siedlungsentwicklung - Z-L1 gesicherte Landschaften und Naturräume 			
	Bezug Handlungsbedarf			
	- H-S2 Siedlungsgrenzen definieren			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> - T-S1 Siedlungen begrenzen - T-S4 Siedlungsorientierte Freiräume sichern 			
Bezug zu anderen Massnahmen	- S.09 Siedlungserweiterungsgebiete und Einzonungsvoraussetzungen			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	---			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		

	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	---			
Umweltschutzgesetzgebung	---			

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte
	- (keine)
	Weitere Planungsschritte
	- Umsetzung der Siedlungsgrenzen im Rahmen der Ortsplanungen

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	---

Massnahme	S.09 Siedlungserweiterungsgebiete und Einzonungsvoraussetzungen	Nr. AP	S.09
		ARE Code	-
		Priorität AP4	Daueraufgabe
		Priorität AP3	neu



Auszug Teilstrategie Siedlung

Inhalt und Wirkung

Ausgangslage

Der kantonale Richtplan definiert das langfristige Siedlungsgebiet (B-2) und bezeichnet in der Richtplankarte das über die Bauzonen hinausgehende sogenannte Siedlungserweiterungsgebiet (SEG). Diese SEG können unter gewissen Umständen im Rahmen der Ortsplanung anders angeordnet werden (flächengleich, bessere planerische Lösung u.a.). Allfällige Einzonungen können grundsätzlich nur in SEG stattfinden.

Die Einzonungsbedingungen werden abschliessend vom kantonalen Richtplan definiert (Aufzählungen sind nicht abschliessend):

- B-3 Wohn-, Misch- und Zentrumszonen: Bedarfsnachweis (Auslastung mind. 100%), Innenentwicklungspotenziale werden genutzt, ÖV-Güteklasse C (urbaner Raum) bzw. D (übrige Räume), Mindestdichten je nach Raumtyp
- B-5 Arbeitszonen: Nachweis muss überkommunal erfolgen, ÖV-Güteklasse B (hohe Arbeitsplatzdichte), D (übrige Nutzungen), das kantonale Arbeitszonenmanagement ist zur berücksichtigen (ist noch im Aufbau).
- B-6 (Öffentliche Zonen, Tourismus- und Freizeitzone): setzen entsprechende Konzeptgrundlagen voraus.

	<p>Gemäss den laufenden Planungen der Gemeinden Arth und Schwyz sollen die im kantonalen Richtplan ausgeschiedenen Siedlungserweiterungsgebiete innerhalb des Gemeindegebiets von Schwyz teilweise umgelagert werden. Diese Umlagerungen müssen aber vorgängig mit dem Kanton abgestimmt werden. Im Agglomerationsprogramm wird daher der aktuelle und rechtskräftige Richtplanzustand abgebildet.</p>			
Massnahmenbeschreibung	<p>Insgesamt besitzen die Gemeinden in den Bauzonen genügend Kapazitäten für die künftige Entwicklung. Die allfällige Einzonung von SEG hat daher einen langfristigen Charakter. Allerdings besitzen nicht alle SEG die gleichen Qualitäten. Falls künftig ein Einzonungsbedarf nachgewiesen werden kann, dann sollen dies an den strategisch am besten geeigneten Flächen stattfinden. Zu diesem Zweck werden die SEG im Agglomerationsprogramm priorisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 1. Priorität sind Gebiete die zentral an einem Hauptsiedlungsteil und daher über einen guten Zugang zu Dienstleistungen und Infrastrukturen ermöglichen. Sie ergänzen den Siedlungskörper und tragen zu einer kompakten Siedlungsform bei. – 2. Priorität sind Gebiete an eher peripheren Lagen, deren Entwicklung nicht in Einklang mit einer Innenentwicklung stehen. Sie dienen eher einer lokalen Arrondierung von bestehenden Quartieren oder sind abhängig von noch nicht bestehenden Infrastrukturanlagen. 			
Beteiligte Akteure	Gmd. Arth, Gmd. Steinen, Gmd. Schwyz, Gmd. Ingenbohl			
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		<input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe	
Nutzen	WK1	– Verbesserung des Gesamtverkehrssystems durch konzentrierte Siedlungsentwicklung an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen und Schaffung von Siedlungsstrukturen der kurzen Wege.		
	WK2	– Siedlungskonzentration und Innenentwicklung an den dafür geeigneten Lagen bzw. mittels Priorisierung der geeigneten Gebiete		
	WK3	---		
	WK4	– Minimierung des Flächenverbrauchs (durch Priorisierung der Erweiterungsgebiete)		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	– Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung			
	Bezug Handlungsbedarf			
	– H-S2 Siedlungsgrenzen definieren			
	Bezug Teilstrategien			
	– T-S1 Siedlungen begrenzen			
Bezug zu anderen Massnahmen	– S.08 Langfristige Siedlungsgrenzen			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	---			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	

	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	(momentan keine Flächenbeanspruchung)			
Umweltschutzgesetzgebung	---			

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> – Arth: Vorstudien zur Ortsplanung, kommunale Richtplanung (in Erarbeitung) – Steinen: kommunaler Richtplan (in Fertigstellung) – Schwyz: kommunale Raumentwicklungsstrategie (in Erarbeitung), kommunaler Richtplan (in Erarbeitung bis 2022) – Ingenbohl: Nutzungsplanung (abgeschlossen, Kernzonenplanung noch im Beschwerdeverfahren)
	Weitere Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung in den kommunale Nutzungsplanrevision, welche alle gestartet sind

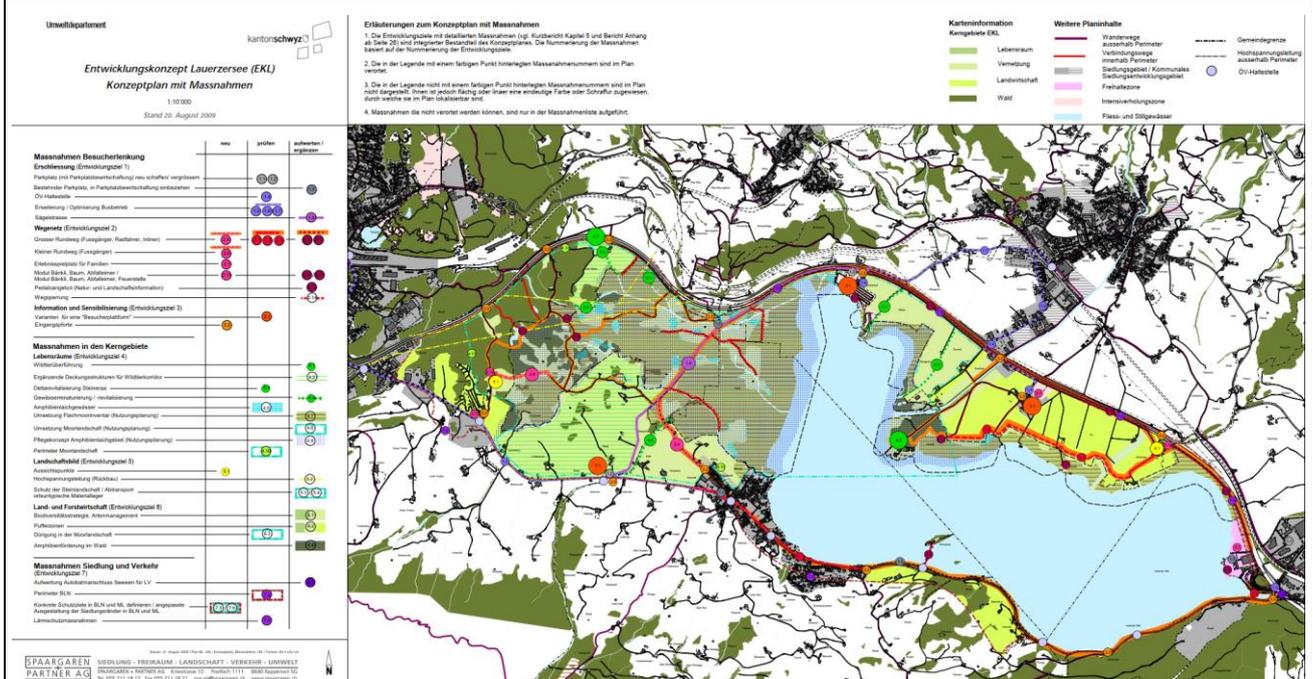
Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	---

5 Massnahmen Landschaft

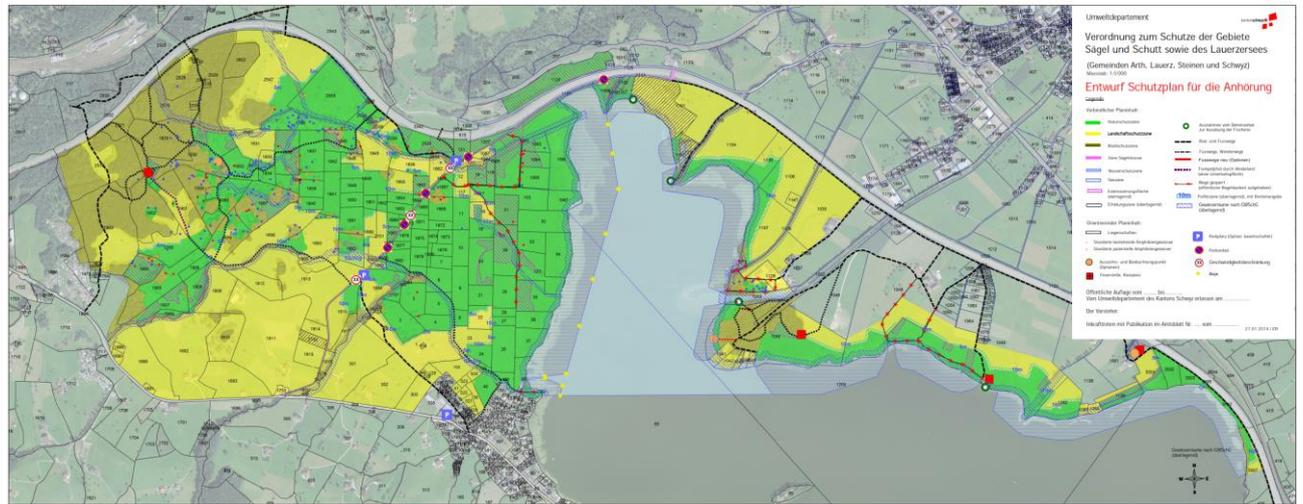
Übersicht Massnahmen

M-Nr.	Massnahme	Priorität AP3	Priorität AP4
L.01	Entwicklungskonzept Lauerzersee Nutzungsplanung Moorlandschaft Sägel / Lauerzersee	A	A
L.02	Siedlungstrenngürtel	A	Daueraufgabe
L.03	Schutzzone Hopfräben	A	A
L.04	Grüne Mitte (ehem. Zentralpark Seewen-Brunnen)	A	Daueraufgabe
L.05	Landschaftsentwicklungskonzepte Talkessel (LEK)	A	Daueraufgabe
L.06	Wildtierkorridor Ingenbohl – Morschach (SZ06)	A	A
L.07	Wildtierkorridor Arth (SZ5)	---	A
L.08	Landschaftsqualitätsprojekte (LQP)	---	Daueraufgabe
L.09	Landschaftskonzeption	---	A
L.10	Landwirtschaftliche Vernetzungsprojekte	---	Daueraufgabe
L.11	Seeufergestaltung Arth	---	A

Massnahme	L.01	Entwicklungskonzept Lauerzersee Nutzungsplanung Moorlandschaft Sägel / Lauerzersee	Nr. AP	L.01
			ARE Code	3049
			Priorität AP4	A
			Priorität AP3	A



Entwicklungskonzept Lauerzersee (2009)



Nutzungsplan (Stand 2014)

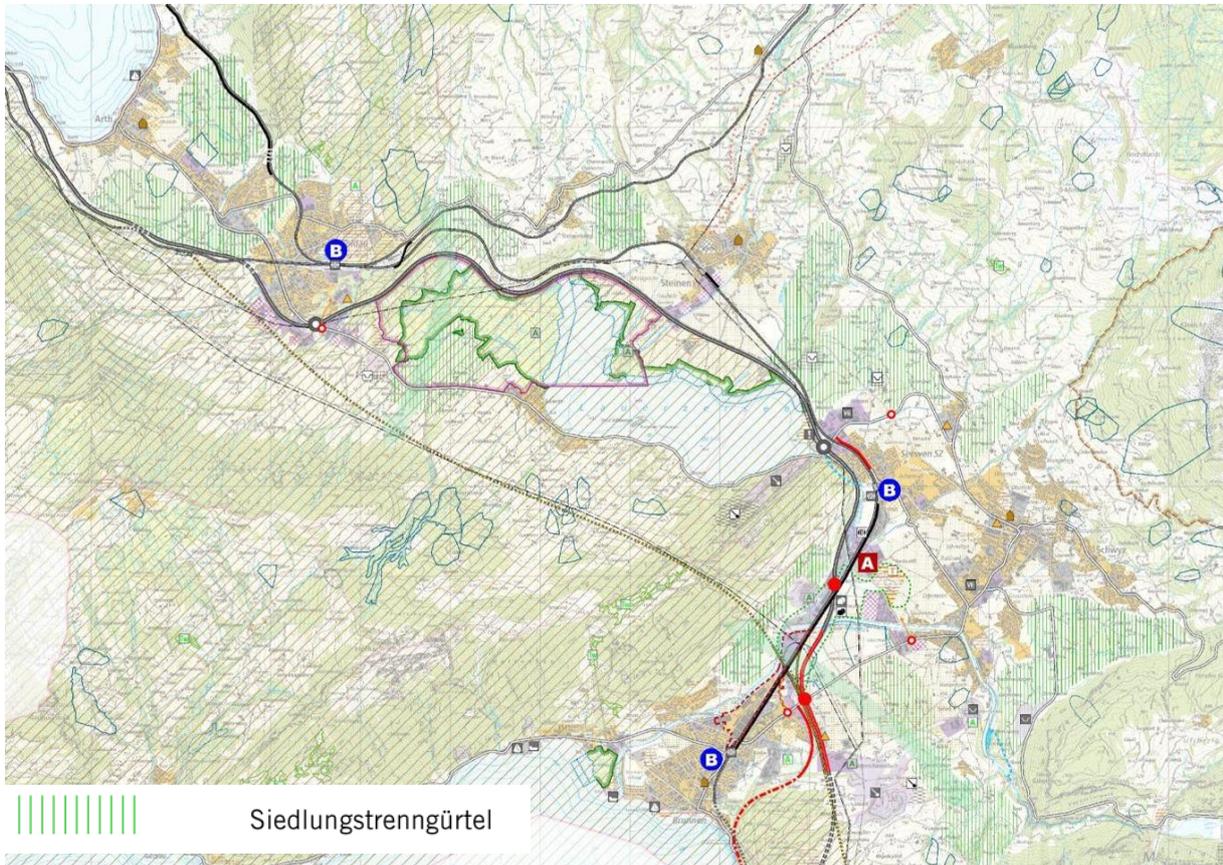
Inhalt und Wirkung									
Ausgangslage	<p>Im Juni 2008 hat der Regierungsrat die Ergänzungen und Anpassungen des Richtplans der Region Rigi-Mythen verabschiedet. Eines der Ergebnisse dieser Richtplanung war die Erarbeitung des Entwicklungskonzept Lauerzersee (EKL), das als Vorstufe zur Nutzungsplanung Moorlandschaft Sägel / Lauerzersee mit zusätzlichen Planungsaufgaben und Umsetzungsmassnahmen dient. Der Perimeter orientiert sich im Wesentlichen am Perimeter des BLN-Gebiets Nr. 1604 «Lauerzersee».</p> <p>Das EKL wurde vom Regierungsrat im Juni 2010 zustimmend zur Kenntnis genommen. Es definiert Kerngebiete, Erlebnisschwerpunkte und regelt die Wege und Anbindungen für Besuchende. Das Gebiet um den Lauerzersee soll so für die Öffentlichkeit besser zugänglich und in seiner landschaftlichen Identität gestärkt werden. Dies soll insbesondere mit einer Verbesserung der Besucherlenkung erreicht werden.</p> <p>Auf dieser Grundlage erarbeitet der Kanton eine Nutzungsplanung (bestehend aus Schutzverordnung und Schutzplan) für die Moorlandschaft von nationaler Bedeutung Nr. 235 «Sägel / Lauerzersee». Damit werden nicht nur die bundesrechtlichen Vorgaben erfüllt, sondern auch die Rechtsgrundlage für die Lösung bestehender Nutzungskonflikte und für die Verwirklichung von Projekten zur Besucherlenkung und –information sowie zur Optimierung der Sägelstrasse geschaffen. Sobald der Nutzungsplan rechtskräftig ist, soll mit der Umsetzung der Massnahmen begonnen werden.</p>								
Massnahmenbeschreibung	<p>Das EKL beinhaltet viele Massnahmen, welche nicht Teil der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung Nr. 235 und damit nicht innerhalb des Perimeters der kantonalen Nutzungsplanung liegen. Die Umsetzung dieser Massnahmen soll durch die zuständigen Gemeinden angegangen werden.</p> <p>Mit der Gründung einer Begleitgruppe EKL bestehend aus den betroffenen Gemeinden, dem Kanton und evtl. dem Bezirk Schwyz soll die Umsetzung dieser Massnahmen initiiert und koordiniert werden.</p> <p>Gleichzeitig soll die Umsetzung der kantonalen Nutzungsplanung für die Moorlandschaft Nr. 235 nach Inkraftsetzung zeitnah angegangen werden.</p>								
Beteiligte Akteure	<p>EKL: Gde Arth, Steinen, Schwyz und Lauerz Nutzungsplanung: Kanton Schwyz (Amt für Wald und Natur)</p>								
Aufgabentyp	<p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe</p>								
Nutzen	<table border="1"> <tr> <td>WK1</td> <td>---</td> </tr> <tr> <td>WK2</td> <td>– Aufwertung der öffentlichen Freiräume in Siedlungsnähe</td> </tr> <tr> <td>WK3</td> <td>---</td> </tr> <tr> <td>WK4</td> <td>– Aufwertung von Natur- und Grünräumen bzw. Erholungsräumen</td> </tr> </table>	WK1	---	WK2	– Aufwertung der öffentlichen Freiräume in Siedlungsnähe	WK3	---	WK4	– Aufwertung von Natur- und Grünräumen bzw. Erholungsräumen
WK1	---								
WK2	– Aufwertung der öffentlichen Freiräume in Siedlungsnähe								
WK3	---								
WK4	– Aufwertung von Natur- und Grünräumen bzw. Erholungsräumen								
Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> – Z-L1 gesicherte Landschaften und Naturräume – Z-L2 vernetzte Lebensräume – Z-L3 zugängliche Freiräume <p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – H-L1 Beeinträchtigung der ökologischen Lebensräume stoppen <p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> – T-L1 Landschaften und Lebensräume erhalten, schützen und vernetzen – T-L2 siedlungsnaher Erholungsgebiete nachhaltig gestalten 								
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – ÖV.01 Umsetzung öV-Konzept Bahn und Bus im Talkessel Schwyz (AP 3G) – ÖV.09b Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge: Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, A-Horizont 								
Abstimmung Siedlung & Verkehr	---								

Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Es sind eine Moorlandschaft von nationaler Bedeutung sowie Flachmoorbiotope und Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung betroffen. Es wird ein kantonales Schutzgebiet geschaffen bzw. vergrössert.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input checked="" type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	---			
Umweltschutzgesetzgebung	Verordnung über den Schutz der Moorlandschaften von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung vom 1. Mai 1996 (Moorlandschaftsverordnung, SR 451.35); Verordnung zum Schutze der Gebiete Sägel und Schutt sowie des Lauerzersees vom 16. Dezember 1986 (SRSZ 722.211) bzw. Entwurf der kantonalen Verordnung zum Schutze der Moorlandschaft Lauerzersee vom 17. März 2020 (inkl. Schutzplan).			

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte – Entwicklungskonzept Lauerzersee, 2009 – Nutzungsplanung Lauerzersee (im Gang)
	Weitere Planungsschritte – Entwicklungskonzept Lauerzersee: Umsetzung der noch offenen Massnahmen durch die Gemeinden mit Bildung einer Begleitgruppe – Nutzungsplanung: Inkraftsetzung der kantonalen Nutzungsplanung Lauerzersee (ca. 2022); Umsetzung der Massnahmen über mehrere Jahre.

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	– Entwicklungskonzept Lauerzersee, 2009 – Nutzungsplanung Lauerzersee (im Gang)

Massnahme	L.02 Siedlungstrenngürtel	Nr. AP	L.02
		ARE Code	3042
		Priorität AP4	Daueraufgabe
		Priorität AP3	A



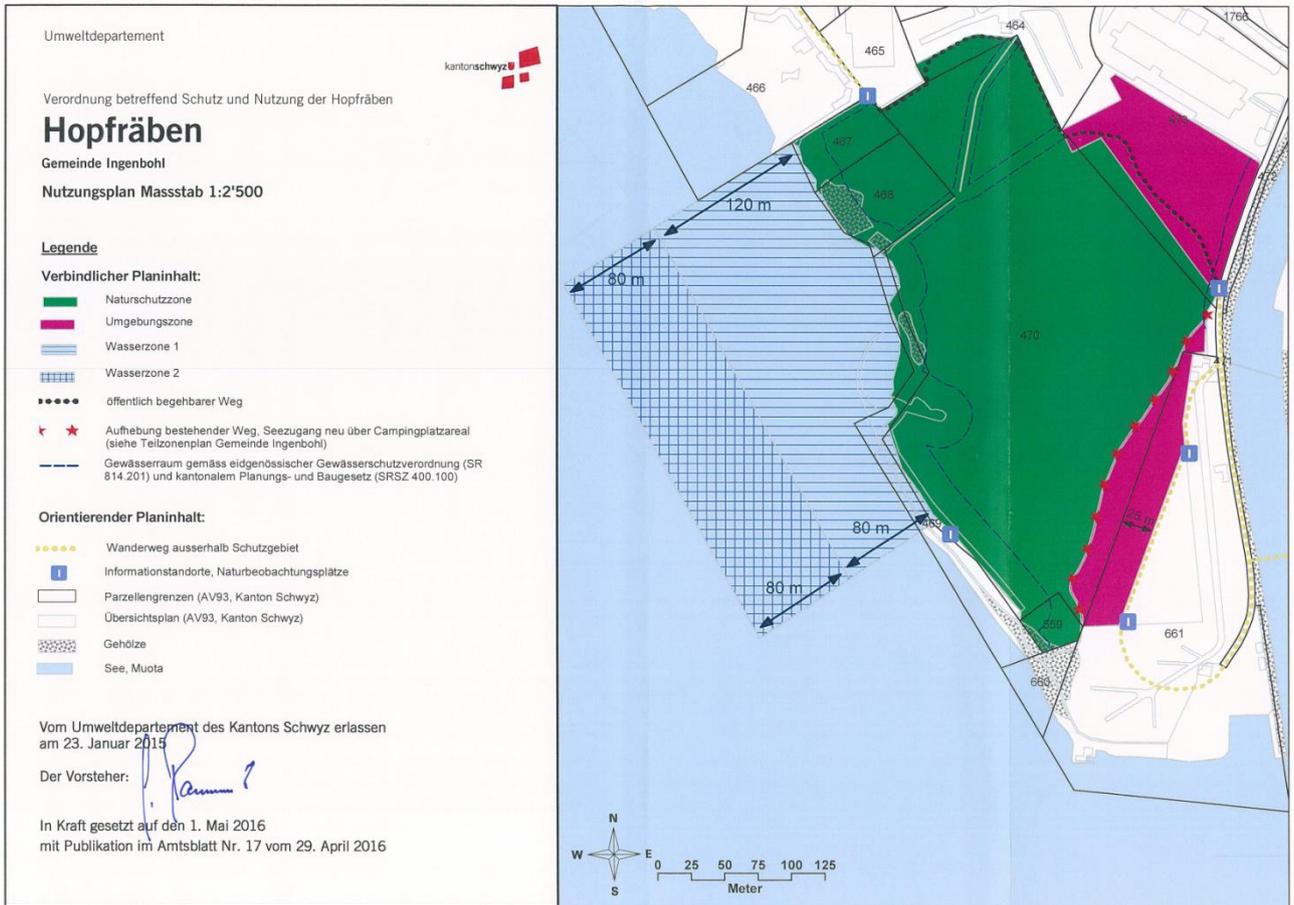
Inhalt und Wirkung	
Ausgangslage	Das Siedlungsgebiet in der Agglomeration Schwyz hat sich in den letzten Jahrzehnten stark ausgedehnt. An gewissen Stellen drohen Orte oder Siedlungsteile zusammenzuwachsen.
Massnahmenbeschrieb	<p>Um die charakteristischen landschaftlichen Zäsuren innerhalb der Siedlungsstrukturen zu erhalten, wurden im kantonalen Richtplan Siedlungstrenngürtel festgesetzt. Die Trenngürtel dienen zur Freihaltung der Landschaft und der Strukturierung des Siedlungsgebiets. In den Freihaltezonen werden landwirtschaftliche und ökologische Flächen gesichert.</p> <p>Die Gemeinden respektieren diese grossräumigen Siedlungstrenngürtel im Rahmen ihrer Ortsplanung.</p> <p>Die Gemeinden beziehen die Siedlungstrenngürtel in ihre Ortsplanung ein und gestalten diese aktiv mit ökologisch und landschaftlich wertvollen Elementen sowie als attraktive Naherholungsgebiete.</p>
Beteiligte Akteure	Alle Gemeinden
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe

Nutzen	WK1	---		
	WK2	– Siedlungskonzentration und Verminderung weiterer Zersiedelung. Gliederung der Siedlungs- und Landschaftsräume – Förderung von attraktiven Landschaftsräumen die einen Ausgleich zu dichten Siedlungsflächen bieten.		
	WK3	---		
	WK4	– Erhalt der Naturräume zwischen den Siedlungen		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	– Z-L1 gesicherte Landschaften und Naturräume – Z-L3 zugängliche Freiräume			
	Bezug Handlungsbedarf			
	– H-L2 siedlungsnahe Naherholung sichern			
	Bezug Teilstrategien			
	– T-L2 siedlungsnahe Erholungsgebiete nachhaltig gestalten			
Bezug zu anderen Massnahmen	---			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	---			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	Kantonaler Richtplan Schwyz: L-2: «Siedlungstrenngürtel»			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	---			
Umweltschutzgesetzgebung	---			

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte
	– Die Siedlungstrenngürtel wurden im Rahmen des kantonalen Richtplans 2016 festgesetzt.
	Weitere Planungsschritte

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	– Kantonaler Richtplan

Massnahme	L.03 Schutzzone Hopfräben	Nr. AP	L.03
		ARE Code	3043
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	A



Kantonaler Nutzungsplan Hopfräben (2016)

Inhalt und Wirkung	
Ausgangslage	Das Flachmoor Hopfräben ist Bestandteil des Inventars der Flachmoore von nationaler Bedeutung. Der kantonale Nutzungsplan Hopfräben und der kommunale Teilzonenplan Hopfräben stellen die rechtliche Grundlage für die Lösung von Nutzungskonflikten im Schutzzonenbereich und eine Aufwertung des Erholungsgebiets dar.
Massnahmenbeschreibung	<p>Kernstück ist ein neu zu erstellender Wanderweg durch das Gebiet inkl. einem neuen Steg über die Muota. Der neue Wanderweg wird gleichzeitig eine attraktive Führung der Fussgänger auf dem zusätzlichen Zugang zur Badeanstalt bieten.</p> <p>Auch die Umgestaltung des Campingplatzes des Bezirks Schwyz ist angedacht. Bereits im Jahr 2019/2020 wurden diverse ökologische Aufwertungsmassnahmen ausgeführt und die kommunale Erholungszone am Seeufer aufgewertet.</p> <p>Mit der gesamtheitlichen Aufwertung des Naturschutzgebiets Hopfräben wurde ein landschaftlich attraktiver Freiraum am Siedlungsrand ökologisch aufgewertet und für die Naherholung und den Tourismus besser zugänglich gemacht.</p>
Beteiligte Akteure	Gmd. Ingenbohl, AWN, Bezirk Schwyz
Aufgabentyp	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe

Nutzen	WK1	---		
	WK2	– Förderung von attraktivem Naherholungsraum, der einen Ausgleich zu dichten Siedlungsflächen bietet		
	WK3	---		
	WK4	– Schutz und Aufwertung von Naturschutzgebiet		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> – Z-L1 gesicherte Landschaften und Naturräume – Z-L2 vernetzte Lebensräume – Z-L3 zugängliche Freiräume 			
	Bezug Handlungsbedarf			
	<ul style="list-style-type: none"> – H-L1 Beeinträchtigung der ökologischen Lebensräume stoppen – H-L2 siedlungsnaher Naherholung sichern 			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> – T-L1 Landschaften und Lebensräume erhalten, schützen und vernetzen – T-L2 siedlungsnaher Erholungsgebiete nachhaltig gestalten 			
Bezug zu anderen Massnahmen	---			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	---			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	---			
Umweltschutzgesetzgebung	Die Massnahme betrifft einen kantonalen Hauptwanderweg und ein Flachmoor von nationaler Bedeutung.			

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte
	<ul style="list-style-type: none"> – Kommunalen Teilzonenplan (2014) – Kantonalen Nutzungsplan Hopfräben (2016)
	Umsetzung
	<ul style="list-style-type: none"> – Ökologische Aufwertungsmassnahmen wurden umgesetzt (2019/2020) – Wanderweg Hopfräben wird 2020/2021 umgesetzt
	Weitere Planungsschritte
	<ul style="list-style-type: none"> – Fussgängerbrücke und Wanderweg (Abnahmepunkt Schutzgebiet bis Brücke): kantonale Nutzungsplanung Auflage Herbst 2021 (Stand 15.9.2020) – Auflage Bauprojekt: 2022 (Stand 15.9.2020)
Rollenteilung Trägerschaft	

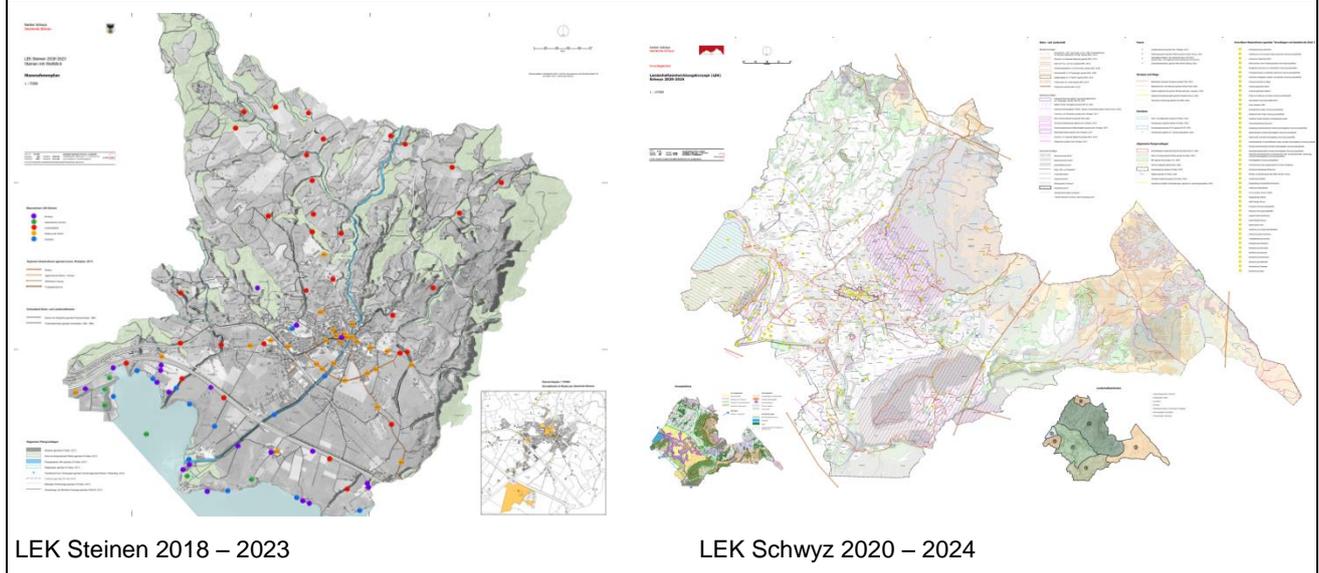
Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	<ul style="list-style-type: none">– Nutzungsplan Fussgängerbrücke und Wanderweg (Entwurf)– Hopfräben Baueingabe Aufwertungsmassnahmen Teilprojekte 1+3– Kantonales Naturschutzgebiet Hopfräben (Broschüre)

Massnahmenbeschreibung	<p>Mit dem Konzept «Grüne Mitte» werden die vielseitigen Nutzungsansprüche zwischen den Verkehrsträgern entlang der Urmibergachse sowie der beiden Flüsse Muota und Seewern koordiniert und entsprechende Aufwertungsmassnahmen ausgelöst. Dazu werden die Schutzziele (Aufwertung der Ufer von Muota und Seewern und ökologische Vernetzung) konkretisiert und die im Gebiet bestehenden Nutzungs- und Schutzinteressen aufeinander abgestimmt. Aufgrund der Neukonzessionierung der Energieerzeugungswerke entlang der Muota liegen umfassende Ausgleichsmassnahmen entlang der Muota im Entwurf vor. Der Energieerzeuger ist im Besitz des Bezirks Schwyz</p> <p>Der Landschaftsraum «Grüne Mitte» wird mit der Aggloradroute Arth – Steinen – Seewen – Brunnen (FVV.01) auch für die naturnahe Erholungsnutzung aufgewertet.</p> <p>Der Projektperimeter umfasst eine Fläche von rund 81 ha auf dem Gemeindegebiet von Schwyz.</p> <p>Gemäss dem Konzept «Grüne Mitte» soll das im kantonalen Richtplan ausgeschiedene Siedlungserweiterungsgebiet Grossried, welches für gewerbliche Nutzungen vorgesehen ist, teilweise in die Nähe der Bahninfrastrukturen umgelagert werden. Damit könnten wertvolle Fruchtfolgefleichen innerhalb des Landschaftsraums erhalten bleiben. Die Lage und der Umfang der im kantonalen Richtplan vorgesehenen SEG werden gegenwärtig aufgrund der aktuellen Erkenntnisse in der kommunalen und anschliessend in der kantonalen Richtplanung überprüft.</p>			
Beteiligte Akteure	Gde. Schwyz, Bezirk			
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		<input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe	
Nutzen	WK1	– Verbesserungen im Langsamverkehrsnetz ausserhalb des Siedlungsgebiets		
	WK2	– Aufwertung der öffentlichen Freiräume in Siedlungsnähe		
	WK3	---		
	WK4	– Aufwertung von Natur- und Grünräumen bzw. Erholungsräumen		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild – Z-L1 gesicherte Landschaften und Naturräume – Z-L2 vernetzte Lebensräume – Z-L3 zugängliche Freiräume			
	Bezug Handlungsbedarf – H-L1 Beeinträchtigung der ökologischen Lebensräume stoppen – H-L2 siedlungsnaher Naherholung sichern			
	Bezug Teilstrategien – T-L1 Landschaften und Lebensräume erhalten, schützen und vernetzen – T-L2 siedlungsnaher Erholungsgebiete nachhaltig gestalten			
Bezug zu anderen Massnahmen	– L.05 Landschaftsentwicklungskonzepte Talkessel (LEK) – L.08 Landschaftsqualitätsprojekte (LQP) – L.10 Landwirtschaftliche Vernetzungsprojekte			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	---			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Eine allfällige Anpassung des kantonalen Richtplans (L-9.2 Zentralpark Seewen/Brunnen) ist vom Kanton zu prüfen.			
Flächenbeanspruchung	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Umweltschutzgesetzgebung	---			

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> – Konzept «Grüne Mitte», Gemeinde Schwyz, 2017 – Überprüfung von Lage und Umfang des SEG Grossried in der kommunalen Raumentwicklungsstrategie (in Erarbeitung) und kommunaler Richtplan (in Erarbeitung bis 2022)
	Weitere Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> – Überprüfung von Lage und Umfang des SEG Grossried im kantonalen Richtplan () – Festlegung des SEG Grossried in der Nutzungsplanung (ab 2023) – Sukzessive Umsetzung der einzelnen ökologischen ausgleichs- und Vernetzungsmassnahmen zusammen mit Grundeigentümern. – Umsetzung der Aggloradroute Arth – Steinen – Seewen – Brunnen, Teil Schwyz (FVV.01a/b)

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	Kommunales Konzept «Grüne Mitte», Gemeinde Schwyz, Vorprojekt, Stand Mitwirkung 2017

Massnahme	L.05 Landschaftsentwicklungs-konzepte Talkessel (LEK)	Nr. AP	L.05
		ARE Code	3048
		Priorität AP4	Daueraufgabe
		Priorität AP3	A



Inhalt und Wirkung

Ausgangslage	<p>Im Rahmen des AP3 war vorgesehen ein überkommunales, regionales LEK zu erarbeiten. Zwischenzeitlich haben sich in den Gemeinden Schwyz und Steinen individuelle Planungen ergeben.</p> <p>Die Gemeinde Ingenbohl behandelt ihre Landschaftsentwicklung im Rahmen anderer Projekte (Wildtierkorridor, Hopfräben).</p> <p>Die Gemeinde Arth besitzt noch keine flächendeckende Landschaftsplanung. Ein Ideenpool stammt aus einer Projektwoche der ETH im Sommer 2020. Die Erarbeitung eines allfälligen Landschaftskonzepts ist noch offen.</p>	
Massnahmenbe-schrieb	<p>Mit der Umsetzung von LEK-Massnahmen werden unter anderem folgende Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der ökologischen Vernetzungsfunktionen des Landschaftsraums – Aufwertung der Naherholungsräume und somit der Lebensqualität in der Agglomeration <p>Die Gemeinden setzen die Massnahmen gemäss ihren jeweiligen Landschaftsplanungen um.</p>	
Beteiligte Akteure	Gde. Schwyz, Gde. Steinen, Gde. Arth	
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe
Nutzen	WK1	---
	WK2	– Aufwertung der öffentliche Freiräume in Siedlungsnähe
	WK3	---
	WK4	– Aufwertung von Natur- und Grünräumen bzw. Erholungsräumen (inkl. ökologische Vernetzung)

Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> - Z-L1 gesicherte Landschaften und Naturräume - Z-L2 vernetzte Lebensräume - Z-L3 zugängliche Freiräume 			
	Bezug Handlungsbedarf			
	<ul style="list-style-type: none"> - H-L1 Beeinträchtigung der ökologischen Lebensräume stoppen 			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> - T-L2 siedlungsnahe Erholungsgebiete nachhaltig gestalten 			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - L.08 Landschaftsqualitätsprojekte (LQP) - L.10 Landwirtschaftliche Vernetzungsprojekte 			
Abstimmung Siedlung & Verkehr				
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	<input type="checkbox"/> keine		<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE
Flächenbeanspruchung	---			
Umweltschutzgesetzgebung	---			

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte
	<ul style="list-style-type: none"> - LEK Steinen, 2018 - LEK Schwyz, 2020 - Arth: ETH Projektwoche, Sommer 2020 (Ideenpool)
	Bisherige Umsetzungsschritte
	<ul style="list-style-type: none"> - Wildsträucherbestellaktionen (Steinen, Schwyz) - Neugestaltung Badeplatz Choli (Steinen) - Aussichtspunkt Molasserippe Schornen (Steinen) - Staudenheckenprojekt Lückenlos (Schwyz)
	Weitere Planungsschritte
	<ul style="list-style-type: none"> - LEK Steinen: Umsetzung der Massnahmen bis 2023 und darüber hinaus - LEK Schwyz: Umsetzung der Massnahmen bis 2024 und darüber hinaus

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	---

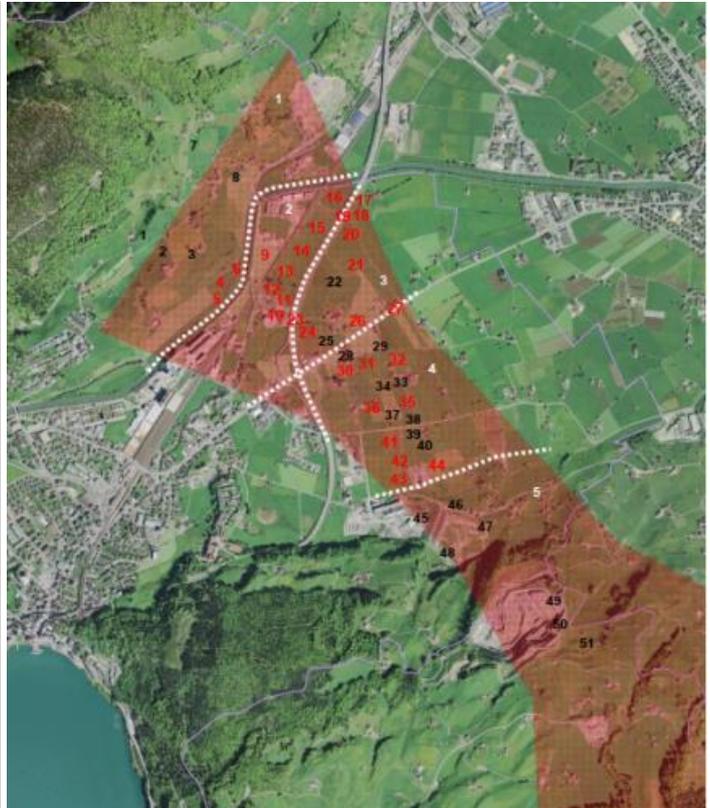
Massnahme	L.06 Wildtierkorridor Ingenbohl – Morschach (SZ06)	Nr. AP	L.06
		ARE Code	3039
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	A

Amt für Natur, Jagd und Fischerei des Kantons Schwyz, Bahnhofstrasse 9, 6431 Schwyz

Wildtierkorridor SZ6
Sanierungs- und Umsetzungskonzept

MASSNAHMEN FÜR DIE WIEDERHERSTELLUNG DER DURCHGÄNGIGKEIT FÜR WILDSÄUGER

PiU Partner/-innen in Umweltfragen
 Eichholzstrasse 80
 CH-1054 Wabern
 Tel.: +41 (0)79 334 34 26
 Mail: antonio.righetti@piu-weit.ch



Wildtierkorridor SZ6 – Sanierungs- und Umsetzungskonzept (2015)

Inhalt und Wirkung

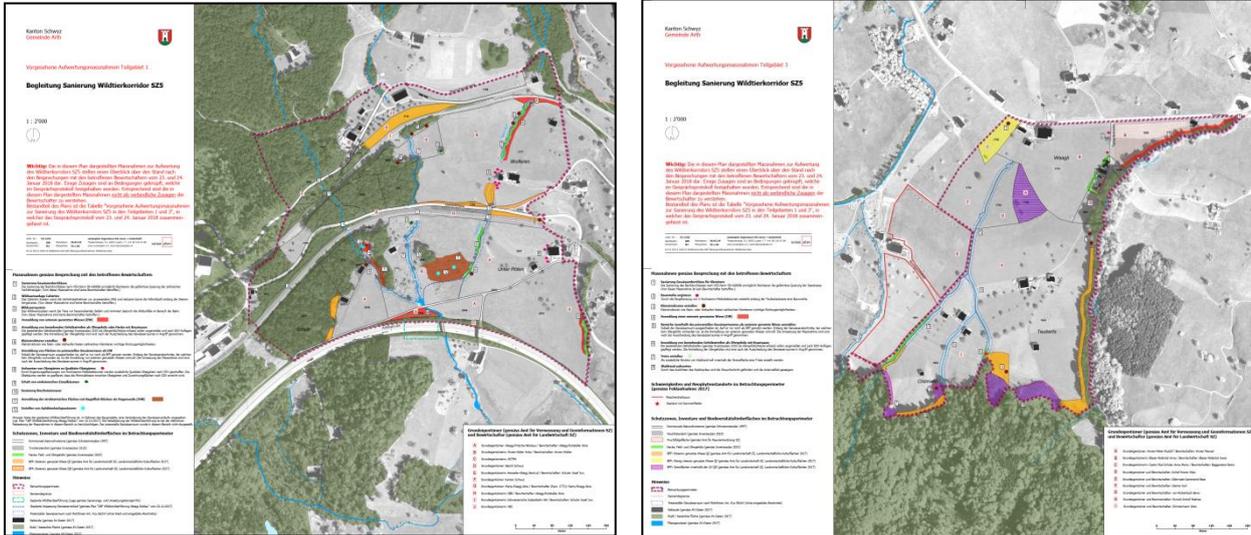
Ausgangslage	<p>Der überregionale Wildtierkorridor SZ6 Ingenbohl / Morschach ist durch das Nationalstrassennetz und die Eisenbahnlinie unterbrochen. Wildtiere sind auf der Suche nach Nahrung, geeigneten Fortpflanzungs- und ruhigen Einstandsgebieten auf intakte Bewegungsachsen angewiesen.</p> <p>Ausgehend von den Einsprachen im Rahmen der kantonalen Nutzungspläne Brunnen Nord und Seewen (Zeughausareal) wurde vom kantonalen Umweltsdepartement ein Sanierungs- und Umsetzungskonzept für die Wiederherstellung der Durchgängigkeit für Wildsäuger in Auftrag gegeben (PiU Bericht Wildtierkorridor SZ 06).</p> <p>Auf Basis eines Konzepts zur Sanierung des beeinträchtigten Wildtierkorridors SZ6 setzt die Gemeinde Ingenbohl die darin enthaltenen Massnahmen schrittweise um. Dafür wurde eigens eine Kommission eingesetzt, in welcher nebst verschiedenen Interessensgruppen auch der Kanton und Fachspezialisten vertreten sind.</p>
---------------------	---

Massnahmenbeschrieb	<p>Das Konzept sieht folgende Schwerpunkte vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zwingende Massnahmen auf planerischer Ebene – Notwendige Massnahmen aus Sicht Wildsäuger zur Verbesserung der Vernetzungssituation – Umsetzung der Massnahmen <p>Die Massnahmen umfassen Baum- und Heckenpflanzungen, Zaunverschiebungen/-rückbauten, Aufwertungen von bestehenden Autobahn- und Eisenbahnunterführungen, Belagsrückbauten, die Erstellung einer Wildwarnanlage u.a.</p> <p>Eine Querung der Nationalstrasse mittels einer Wildtierpassage wird wahrscheinlich nicht vor 2040 möglich sein.</p>			
Beteiligte Akteure	Gde. Ingenbohl			
Aufgabentyp	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		<input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe	
Nutzen	WK1	---		
	WK2	– Aufwertung der öffentlichen Freiräume in Siedlungsnähe		
	WK3	---		
	WK4	– Aufwertung von Natur- und Grünräumen bzw. Erholungsräumen (inkl. ökologische Vernetzung)		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> – Z-L1 gesicherte Landschaften und Naturräume – Z-L2 vernetzte Lebensräume 			
	Bezug Handlungsbedarf			
	<ul style="list-style-type: none"> – H-L1 Beeinträchtigung der ökologischen Lebensräume stoppen 			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> – T-L1 Landschaften und Lebensräume erhalten, schützen und vernetzen 			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – L.08 Landschaftsqualitätsprojekte (LQP) – L.10 Landwirtschaftliche Vernetzungsprojekte 			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	---			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	L-10 Wildtierkorridore			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	---			
Umweltschutzgesetzgebung	---			

Realisierung	
Umsetzungsschritte	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wildtierkorridor SZ6 – Sanierungs- und Umsetzungskonzept (2015) - Schaffung eines Massnahmenpools für die Umsetzung der 51 Massnahmen - Neubeurteilung von Massnahmen bei eingehenden Baugesuchen, in Zusammenarbeit mit dem Amt für Wald und Natur / AfU. <p>Bisherige Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - abgeschlossene Verträge zur längerfristigen Sicherstellung (Erstellung und Bewirtschaftung) von Massnahmen - Sicherung und Pflanzung von mehreren hundert Metern Hecken und zahlreichen Einzelbäumen <p>Die Massnahmen werden in Etappen fortlaufend umgesetzt.</p>
	<p>Weitere Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemeinde Ingenbohl: Umsetzung der Massnahmen (im Gang) - Kanton: Gesuch des Kantons an ASTRA zur Umsetzung Querungsbauwerk der Nationalstrasse

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> - Vertragsübersicht Situation - Übersicht Stand Verhandlungen der einzelnen Massnahmen - Übersicht Massnahmen Quantität/Ausmass

Massnahme	L.07 Wildtierkorridor Arth (SZ5)	Nr. AP	L.07
		ARE Code	-
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	-



Begleitung Sanierung Wildtierkorridor SZ5, Gemeinde Arth (2019)

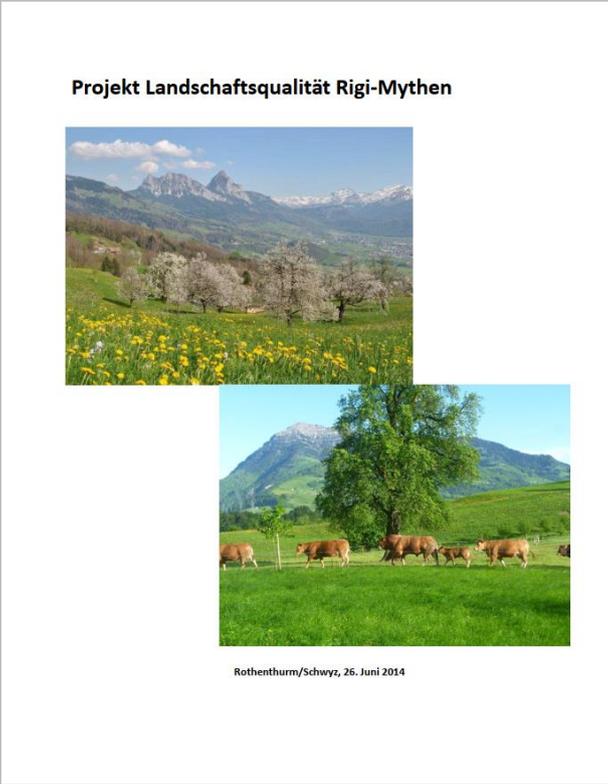
Inhalt und Wirkung	
Ausgangslage	<p>Der Wildtierkorridor zwischen der Rigi und dem Rossberg ist unterbrochen. Ein gemeinsames Sanierungskonzept zwischen Bund, Kanton und Gemeinde soll die Funktionsfähigkeit dieses Korridors langfristig wieder verbessern.</p> <p>Im Sachplan Infrastruktur Strasse ist eine entsprechende Querung der Autobahn vorgesehen (Objektblatt 5.7)</p>
Massnahmenbeschreibung	<p>Seitens Bund (ASTRA) ist die Wildtierüberführung für 2021 geplant.</p> <p>Die Gemeinde Arth ihrerseits ist zuständig für die Massnahmen im Bereich der Vernetzung beidseits der Autobahn. Die Massnahmen umfassen die Sanierung von Gewässerdurchlässen, Wildwarnanlagen bzw. Wildwarnsysteme, Erstellung von Kleinstrukturen, Aufwertung Obstgärten, Sanierung von Bruchsteinmauern u.a.</p> <p>Das AWN ist zuständig für die Umsetzung von Aufwertungsmassnahmen innerhalb des kantonalen Naturschutzgebiets «Lauerzersee-Sägel-Schutt» und innerhalb der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung Nr. 235 «Sägel / Lauerzersee».</p> <p>Mit dem Teilzonenplan «Bernershöchi» soll der Wildtierkorridor innerhalb der Nutzungsplanung rechtskräftig festgelegt werden. Auf der Basis des Fachgutachtens «Teilrevision Nutzungsplanung Berner Höchi, Wildtierkorridor – Wildtierbiologische Rahmenbedingungen» des Büros PiU GmbH erfolgt eine Anpassung des Wildtierkorridors im Gebiet der Bernerhöchi, um den Korridor mit dem tatsächlichen Wildwechsel in Übereinstimmung zu bringen. Unterstützend werden Massnahmen zur Verbesserung des Wildwechsel festgelegt.</p>

Beteiligte Akteure	Gmd. Arth			
Aufgabentyp	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		<input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe	
Nutzen	WK1	---		
	WK2	– Aufwertung der öffentlichen Freiräume in Siedlungsnähe		
	WK3	---		
	WK4	– Aufwertung von Natur- und Grünräumen bzw. Erholungsräumen (inkl. ökologische Vernetzung)		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild – Z-L1 gesicherte Landschaften und Naturräume – Z-L2 vernetzte Lebensräume			
	Bezug Handlungsbedarf – H-L1 Beeinträchtigung der ökologischen Lebensräume stoppen			
	Bezug Teilstrategien – T-L1 Landschaften und Lebensräume erhalten, schützen und vernetzen			
Bezug zu anderen Massnahmen	– Ü.03 Anschluss N4 Arth – ÜG.04 Wildtierquerung N4 Goldau (SZ5)			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	– L.08 Landschaftsqualitätsprojekte (LQP) – L.10 Landwirtschaftliche Vernetzungsprojekte			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	---			
Umweltschutzgesetzgebung	---			

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte – Gemeinde Arth: Konzept der Aufwertungsmassnahmen (2019), Teilzonenplan Bernerhöchi (2020, Vorprüfung im Gang)
	Weitere Planungsschritte – Bund: Realisierung Wildtierüberführung Röten – Kanton: Nutzungsplanung Moorlandschaft «Sägel/Lauerzersee» und Umsetzung

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	Gemeinde Arth: Konzept der Aufwertungsmassnahmen (2019), Teilzonenplan Bernerhöchi (2020, Vorprüfung im Gang)

Massnahme	L.08 Landschaftsqualitätsprojekte (LQP)	Nr. AP	L.08
		ARE Code	-
		Priorität AP4	Daueraufgabe
		Priorität AP3	neu



Landschaftsqualitätsprojekt Rigi-Mythen, Kanton Schwyz, 2014

Inhalt und Wirkung									
Ausgangslage	<p>Die Bauernvereinigung des Kantons Schwyz hat 2014 ein Landschaftsqualitätsprojekt (LQP) erarbeitet. Über ein Beitragssystem werden Landschaftsmassnahmen der Landwirtschaft aktiv gefördert.</p> <p>Dem Projektgebiet Rigi-Mythen gehören neben den Agglomerationsgemeinden Arth, Steinen, Schwyz und Ingenbohl auch die Gemeinden Sattel, Lauerz sowie die Bezirke Küssnacht und Gersau an.</p>								
Massnahmenbeschrieb	<p>Für die verschiedene Landschaftstypen wurden aufgrund ihrer Charakteristika Ziele und Massnahmenpakete definiert. Nach Anmeldung durch die Landwirte werden diese Massnahmen und Landschaftselemente mit Beiträgen unterstützt</p> <p>Das laufende LQP läuft bis Ende 2024. Danach wird die LQ in die regionale landwirtschaftlichen Strategien integriert und von diesen abgelöst.</p>								
Beteiligte Akteure	Kt. SZ, Amt für Landwirtschaft								
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe								
Nutzen	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">WK1</td> <td>---</td> </tr> <tr> <td>WK2</td> <td>– Aufwertung der öffentliche Freiräume in Siedlungsnähe</td> </tr> <tr> <td>WK3</td> <td>---</td> </tr> <tr> <td>WK4</td> <td>– Aufwertung von Natur- und Grünräumen</td> </tr> </table>	WK1	---	WK2	– Aufwertung der öffentliche Freiräume in Siedlungsnähe	WK3	---	WK4	– Aufwertung von Natur- und Grünräumen
WK1	---								
WK2	– Aufwertung der öffentliche Freiräume in Siedlungsnähe								
WK3	---								
WK4	– Aufwertung von Natur- und Grünräumen								

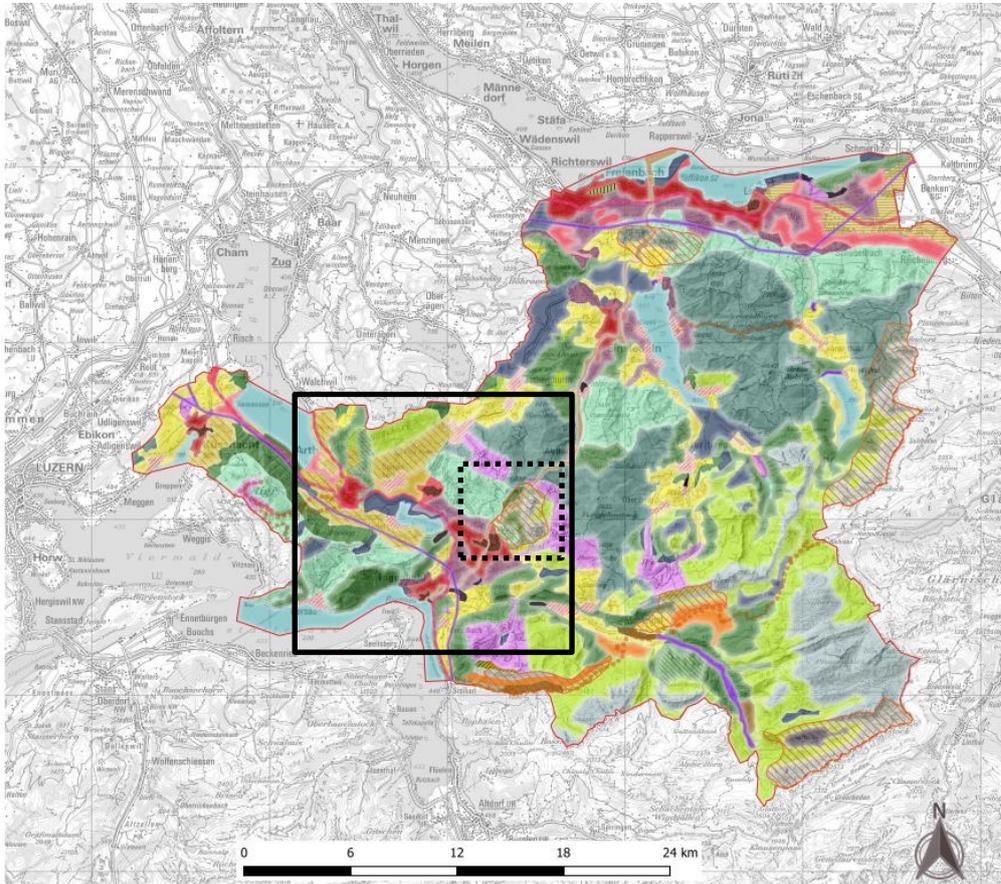
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> - Z-L1 gesicherte Landschaften und Naturräume - Z-L2 vernetzte Lebensräume - Z-L3 zugängliche Freiräume 			
	Bezug Handlungsbedarf			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - H-L1 Beeinträchtigung der ökologischen Lebensräume stoppen 			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> - T-L1 Landschaften und Lebensräume erhalten, schützen und vernetzen - T-L2 siedlungsnahe Erholungsgebiete nachhaltig gestalten 			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	---			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	---			
Umweltschutzgesetzgebung	---			

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte
	<ul style="list-style-type: none"> - Projekt Landschaftsqualität Rigi-Mythen, 2014
	Weitere Planungsschritte
	<ul style="list-style-type: none"> - Ab 2025 wird die Landschaftsqualität in die regionalen landwirtschaftlichen Strategien integriert.

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	Projekt Landschaftsqualität Rigi-Mythen, 2014

Massnahme	L.09 Landschaftskonzeption	Nr. AP	L.09
		ARE Code	-
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	-

- Landschaftstypen**
- Kantonale Schlüsselgebiete
 - Kantonsgrenze
 - Gesteinstextur**
 - Hochgebirgs-Felsenlandschaft
 - Agrartextur**
 - Reblandschaft
 - Alplandschaft
 - Wildheulandschaft
 - Mosaiklandschaft mit Wald-Offenland Muster
 - Moorige Mosaiklandschaft
 - Meliorationsgeprägte Agrarlandschaft
 - Gewässertextur**
 - Moorlandschaft
 - Seenlandschaft
 - Siedlungstextur**
 - Streusiedlungslandschaft
 - Mosaikreiche Streusiedlungslandschaft mit Obstwiesen
 - Mosaikreiche Streusiedlungslandschaft der Berge
 - Ländliche Dorflandschaft
 - Periurbane Siedlungslandschaft
 - Urbane Siedlungslandschaft
 - Kontur- und kontrastreiche Transformationslandschaft
 - Abbau- und Deponiestandorte
 - Infrastrukturtextur**
 - Verkehrsinfrastrukturlandschaft
 - Energieinfrastrukturlandschaft
 - Tourismus- und Freizeitinfrastrukturlandschaft
 - Waldtextur**
 - Waldlandschaft
 - Sekundärwildnislandschaft
 - Kulturerbe- oder Patrimoinetextur**
 - Siedlungslandschaft von baukulturellem Wert
 - Historische Kulturlandschaft von baukulturellem Wert
 - Historische Kulturlandschaft von baukulturellem Wert mit Sakralcharakter
 - Historische Verkehrsinfrastrukturlandschaft



Kantonale Landschaftskonzeption, Amt für Natur, Jagd und Fischerei (2019, Vernehmlassung), speziell markiert: Schlüsselgebiet Mythen

Inhalt und Wirkung

Ausgangslage

Durch die vorliegende Landschaftskonzeption erfüllt die Verwaltung des Kantons Schwyz mehrere Aufträge des Bundes, welche im Rahmen der Erneuerung des kantonalen Richtplans an die Verwaltung herangetragen wurden.

Die gesamte Fläche des Kantons wurde spezifischen Landschaftstypen zugeordnet und kartiert. Jeder Typ wurde mittels Beschreibung, Beispielgebieten und Landschaftsqualitäten präzisiert. Gewisse Gebiete wurden als kantonale Schlüsselgebiete identifiziert. Dabei handelt es sich um kantonale prioritäre Landschaften von herausragender Bedeutung. Deren Qualitäten, Perimeter und Landschaftstypen wurden erfasst und in einem Objektblatt zusammengefasst. Um die Qualitäten der Landschaften zu sichern wurden allgemeine und landschaftstypen-spezifische Erhaltungs- und Qualitätsentwicklungsziele formuliert.

Das kantonale Schlüsselgebiet «Mythen» ist ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Bevölkerung des Schwyzer Talkessels sowie die wohl wichtigste Symbol- und Identifikationslandschaft des Kantons.

Massnahmenbeschreibung	<p>Förderung der Landschaftsqualitäten des kantonalen Schlüsselgebietes «Mythen» mittels Erarbeitung eines Konzepts inkl. Finanzierung von konkreten Massnahmen.</p> <p>Beispiele für mögliche Massnahmen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Offenhaltung Sömmerungsflächen – Waldrandaufwertungen – Förderung von Landschaftsstrukturelementen (Hecken, typische Zäune, Bachbestockungen etc.) <p>Die Zuständigkeit (Kanton, Gemeinden) zur Planung der Schlüsselgebiete muss noch geklärt werden.</p>		
Beteiligte Akteure	Kt. SZ, AWN		
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		<input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe
Nutzen	WK1	---	
	WK2	– Aufwertung der öffentliche Freiräume in Siedlungsnähe	
	WK3	---	
	WK4	– Aufwertung von Natur- und Grünräumen	
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild		
	<ul style="list-style-type: none"> – Z-L1 gesicherte Landschaften und Naturräume – Z-L2 vernetzte Lebensräume – Z-L3 zugängliche Freiräume. 		
	Bezug Handlungsbedarf		
	– H-L1 Beeinträchtigung der ökologischen Lebensräume stoppen		
	Bezug Teilstrategien		
	– T-L1 Landschaften und Lebensräume erhalten, schützen und vernetzen		
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – L.05 Landschaftsentwicklungskonzepte Talkesseln (LEK) – L.08 Landschaftsqualitätsprojekte (LQP) – L.10 Landwirtschaftliche Vernetzungsprojekte 		
Abstimmung Siedlung & Verkehr	---		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein
	L-9.1 Kantonale Landschaftsentwicklungskonzepte		
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE <input checked="" type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	---		
Umweltschutzgesetzgebung	---		

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte – Entwurf kantonale Landschaftskonzeption (Vernehmlassung 2019, RRB für 2020 geplant)
	Weitere Planungsschritte – Integration Landschaftskonzeption in kantonalen Richtplan 2021

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	Entwurf kantonale Landschaftskonzeption (Vernehmlassung 2019, RRB für 2020 geplant)

Massnahme	L.10	Landwirtschaftliche Vernetzungsprojekte	Nr. AP	L.10
			ARE Code	-
			Priorität AP4	Daueraufgabe
			Priorität AP3	neu

Gemeinden Schwyz und Ingenbohl
Kanton Schwyz

Vernetzungsprojekt Talkessel
Zweite und dritte Etappe

SCHLUSS- UND STARTBERICHT

Trägerschaft
Bauernvereingung Ingenbohl
Bauernvereingung Schwyz
Gemeinde Schwyz

August 2016

Kilchberg 5, 5403 Oberwil, 540 300 01 20, info@talkesselvernetzung.ch

Kanton Schwyz
Gemeinde Steinen und Steinerberg

Genehmigung

Vernetzungsprojekt Steinen / Steinerberg
2. Vertragsperiode 2016 – 2023

Startbericht

Kulturbauern-Engineering AG wiss. + landschaftl.
Thuisackerstrasse 15 - 8010 Luzern - Telefon +41 (0)56 310 57 80
www.suisseplan.ch - info@kulturbauern.ch

Kanton Schwyz
Gemeinde Arth

Genehmigungsexemplar

Vernetzungsprojekt Arth-Goldau
2. Vertragsperiode 2015–2022

Startbericht

Ökologisches Vernetzungsprojekt
Arth-Goldau

Thuis Biele - Partner AG
tsp themenplanung
Thuisackerstrasse 15
CH-8010 Luzern
T: +41 (0) 56 310 57 82
F: +41 (0) 205 31 21
info@kulturbauern.ch
www.kulturbauern.ch

Ein Unternehmen der waldsterne Gruppe

www.suisseplan.ch

ARAU LUZERN WOLLEN ZÜRICH

tsp

Arth-Goldau

Inhalt und Wirkung

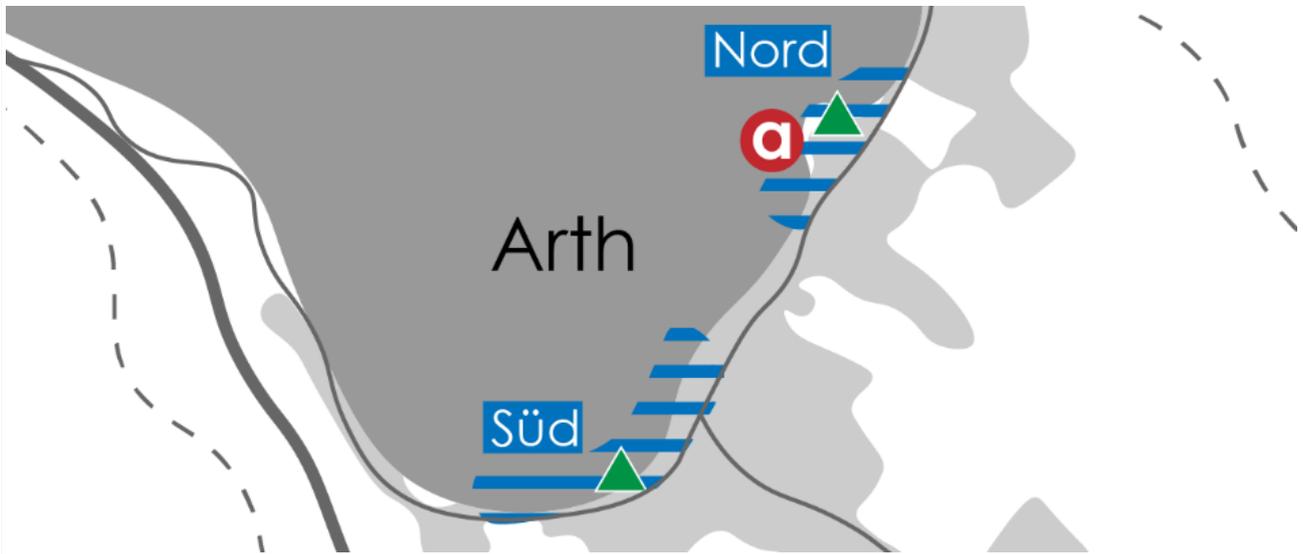
Ausgangslage	Im Kanton Schwyz gibt es flächendeckend in allen Gemeinden landwirtschaftliche Vernetzungsprojekte, welche von lokalen Trägerschaften (i.d.R. Bauernvereine) initiiert und umgesetzt werden. Im Rahmen dieser Vernetzungsprojekte werden neue Biodiversitätsförderflächen angelegt und bestehende aufgewertet. Gleichzeitig werden über die Vernetzungsprojekte vielgestaltige Aufwertungsprojekte im landwirtschaftlichen Raum umgesetzt (z.B. Sanierung von Trockensteinmauern, Anlage von Amphibienteichen, Pflanzung von Hecken, Bau und Installation von Nistkästen etc.). Um die Vernetzungsprojekte fortführen zu können, sind alle acht Jahre neue Projektberichte beim Kanton einzureichen und neue Massnahmen sind zu definieren.
Massnahmenbeschreibung	Die Gemeinden unterstützen aktiv (personell und finanziell) die Weiterführung der laufenden Vernetzungsprojekte und der zugehörigen Begleitmassnahmen.
Beteiligte Akteure	Gmd. Arth, Gmd. Steinen, Gmd. Schwyz, Gmd. Ingenbohl
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe
Nutzen	WK1 ---
	WK2 – Aufwertung der öffentliche Freiräume in Siedlungsnähe
	WK3 ---
	WK4 – Aufwertung von Natur- und Grünräumen

Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> - Z-L1 gesicherte Landschaften und Naturräume - Z-L2 vernetzte Lebensräume - Z-L3 zugängliche Freiräume 			
	Bezug Handlungsbedarf			
	<ul style="list-style-type: none"> - H-L1 Beeinträchtigung der ökologischen Lebensräume stoppen 			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> - T-L1 Landschaften und Lebensräume erhalten, schützen und vernetzen 			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - L.05 Landschaftsentwicklungskonzepte 			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> - L.04 Grüne Mitte - L.05 Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK) - L.08 Landschaftsqualitätsprojekte (LQP) - L.09 Landschaftskonzeption 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	<i>Einschätzung der Trägerschaft</i>			
	<input type="checkbox"/> keine		<input type="checkbox"/> VO	
	<input type="checkbox"/> ZE		<input type="checkbox"/> FS	
Flächenbeanspruchung	---			
Umweltschutzgesetzgebung	---			

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte
	<ul style="list-style-type: none"> - Vernetzungsprojekt Talkessel (Gemeinden Ingenbohl und Schwyz) - Vernetzungsprojekt Steinen – Steinerberg - Vernetzungsprojekt Arth
	Weitere Planungsschritte
	<ul style="list-style-type: none"> - Periodische Erneuerung und Fortführung der Vernetzungsprojekte

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	---

Massnahme	L.11 Seeufergestaltung Arth	Nr. AP	L.11
		ARE Code	-
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	Neu



Blau schraffiert Sektor Süd: Lage der Bereiche für eine mögliche Seeufergestaltung

Inhalt und Wirkung									
Ausgangslage	<p>Grosse Abschnitte des Ufers des Zugersees im Ortsteil Arth sind nicht öffentlich zugänglich oder weisen nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Um den öffentlichen Seezugang, die Aufenthaltsqualität sowie der Erholungsnutzen der Bevölkerung massgeblich verbessern zu können, bietet sich eine Seeufergestaltung an.</p> <p>Ein erster Versuch zur Seeufergestaltung wurde 2014 unternommen bis hin zu einer UVP-Voruntersuchung vorangetrieben. Der Teilzonenplan Naberi wurde jedoch von der Stimmbevölkerung abgelehnt. Das Aufwertungspotenzial ist jedoch weiterhin vorhanden, und der damalige Entscheid wird inzwischen vielfach bedauert. Eine Wiederaufnahme des Projekts ist aber vorgesehen.</p>								
Massnahmenbeschreibung	<p>Die Seeufergestaltung ist im Bereich des Handlungsraums Seeufer Süd vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Seeufergestaltung werden Aufwertungs- und Ersatzmassnahmen notwendig (AEM) notwendig. Der Umfang ist im Rahmen der Voruntersuchung der Umweltverträglichkeitsprüfung zu definieren. Als mögliche AEM könnten die Revitalisierung des Rigi-Aa Deltas, der zu revitalisierende Mühelbach, Aufwertungen von weiteren Bacheinmündungen in den Zugersee und dergleichen in Frage kommen.</p>								
Beteiligte Akteure	Gmd. Arth								
Aufgabentyp	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe								
Nutzen	<table border="1"> <tr> <td>WK1</td> <td>---</td> </tr> <tr> <td>WK2</td> <td>– Aufwertung der öffentliche Freiräume in Siedlungsnähe</td> </tr> <tr> <td>WK3</td> <td>---</td> </tr> <tr> <td>WK4</td> <td>– Aufwertung von Natur- und Grünräumen</td> </tr> </table>	WK1	---	WK2	– Aufwertung der öffentliche Freiräume in Siedlungsnähe	WK3	---	WK4	– Aufwertung von Natur- und Grünräumen
WK1	---								
WK2	– Aufwertung der öffentliche Freiräume in Siedlungsnähe								
WK3	---								
WK4	– Aufwertung von Natur- und Grünräumen								

Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild – Z-L3 zugängliche Freiräume		
	Bezug Handlungsbedarf – H-L2 siedlungsnaher Naherholung sichern		
	Bezug Teilstrategien – T-L2 siedlungsnaher Erholungsgebiete nachhaltig gestalten		
Bezug zu anderen Massnahmen	---		
Abstimmung Siedlung & Verkehr	Der Gestaltungsperimeter liegt zwischen dem See und der Luzerner- sowie der Zugerstrasse. Die Kantonsstrassen sind nicht betroffen.		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	<input type="checkbox"/> keine	<input checked="" type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE
Flächenbeanspruchung	---		
Umweltschutzgesetzgebung	Die Gestaltung des Seeuferbereichs erfolgt unter Berücksichtigung der Gewässerschutzvorschriften (insb. Gewässerraum)		

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte – Teilzonenplan «Naberi», Arth (an der Urne 2014 abgelehnt) – Wiederaufnahme des Verfahrens
	Weitere Planungsschritte – Durchführung Machbarkeitsstudie "Seeuferaufwertung + BGK Kantonsstr." (1. Hj. 2021); Rollenteilung Machbarkeitsstudie, Projektierung, Ausführung: Gemeinde Arth (Federführung), kant. AfU, AWN, TBA, HBA Immo etc. – Festlegung im kommunalen Richtplan + Projektierungskredit (Ende 2021) – Abstimmung Planungskredit (2022)

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---
Weitere Dokumente	– Projektstudie mit UVP-Voruntersuchung + Zonenplanänderung (2010-14)

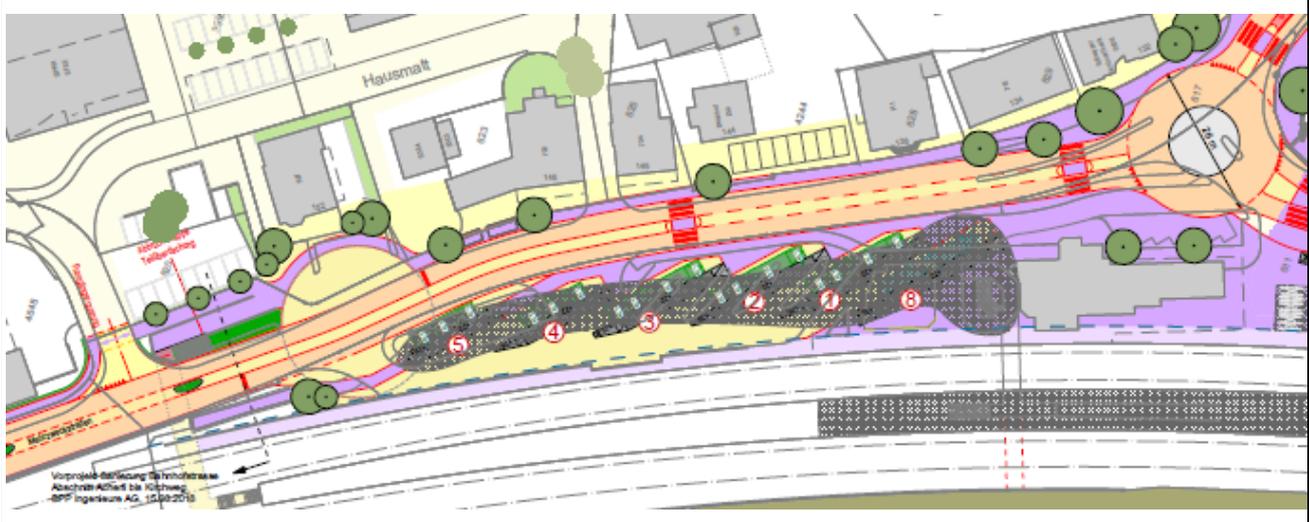
6 Massnahmen öffentlicher Verkehr

6.1 Einzelmassnahmen

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio. CHF)
91372.3.015	ÖV.02	Bushof Bahnhof Schwyz Seewen	A	6.9
91372.3.017	ÖV.04	Bahnhofareal Brunnen – Drehscheibe öV (ESP-B Brunnen)	A	10.0 ¹
91372.3.024	ÖV.06	Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende	A	4.0
neu	ÖV.12	Verlegung Freiverlad	A	11.4

¹ Die genaue Kostenschätzung zur Massnahme ÖV.04 liegt voraussichtlich Ende Juni 2021 vor und wird nachgereicht.

Massnahme	ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz Seewen	Massnahmennr.	ÖV.02
		ARE Code	91372.3.015
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	B



Inhalt und Wirkung		
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input checked="" type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> Güterverkehr und Logistik
Unterkategorie	Keine	
Ausgangslage	<p>Auf dem Zeughausareal im Schwyzer Ortsteil Seewen liegen mit dem Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof (ESP-B) und dem Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplätze (ESP-A) zwei wichtige kantonale ESP. Im Hinblick auf deren Erschliessung, die Umsetzung des Buskonzeptes 2021 sowie die für die Folgejahre geplanten Angebotserweiterungen wurde ein Gesamtkonzept Verkehr (GKV) als Zielbild ausgearbeitet, welches die vier Teilprojekte «Bushof», «Verlegung Freiverlad», «Personenunterführung Süd» und «Verlegung Franzosenstrasse» mit entsprechenden Massnahmen umfasst. Das vorliegende Massnahmenblatt behandelt das Teilprojekt «Bushof». Der Bushof Seewen dient der Gemeinde Schwyz als wichtiger Zugang zu lokalen, regionalen und nationalen ÖV-Verbindungen. Die Zufahrt der Linienbusse beim Bahnhof Schwyz SBB erfolgt aus mehreren Richtungen. Das zukünftige Busangebot und die gesetzlichen Vorgaben führen zu einem grösseren Raumbedarf mit mehr Bushaltekanten. Eine Wendemöglichkeit für die Busse auf beiden Seiten des Bushofs Seewen ist Voraussetzung für die betriebliche Fahrbarkeit der Buskonzepte. Die heutige Erscheinung, Übersichtlichkeit und Orientierung entsprechen nicht der Bedeutung eines ÖV-Knotenpunkts entlang des wichtigsten Bahn- und Buskorridors in der Agglomeration. Der multimodale Umsteigepunkt ist weder optimal im Strassen-, Velo- und Fusswegnetz eingebunden noch behindertengerecht ausgestaltet. Das gesamte Bahnhofsumfeld soll saniert und als öffentlicher Raum aufgewertet werden.</p>	

<p>Massnahmen- beschreibung</p>	<p>Das Projekt «Bushof» geht von einem neuen zentralen Bushof im Bereich der heutigen Anlage aus, die neu konzipiert und nach Norden erweitert wird. In diesem Bereich lassen sich sechs Halteketten mit einer grosszügigen Überdachung realisieren. Zwei weitere Halteketten sind in der Lagerstrasse auf der Südseite des Bahnhofgebäudes vorgesehen. Sie werden durch die Buslinien bedient, die künftig über die neue Muotabrücke West via Zeughausareal zum Bahnhof verkehren. Wichtiger Bestandteil der Massnahme ist der Bau des Kreisels «Schwyzerhof», welcher eine Grundvoraussetzung ist, dass der neue Bushof Schwyz Seewen betrieblich funktioniert. Das Bahnhofgebäude und der Schwyzerhof bleiben bestehen und werden in die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes integriert. Das heutige Nebengebäude mit Kiosk und WC-Anlage wird abgebrochen. Die Nutzungen werden ins bestehende Bahnhofgebäude integriert. Durch die geplanten Massnahmen wird eine multimodale Drehscheibe realisiert, welche gezielte Umsteigebeziehungen, eine neue Unterführung (ÖV.06), neue Veloparkplätze, eine Neugestaltung eines Bahnhofplatzes sowie eine Integration von Infrastrukturen des Fernverkehrs umfasst.</p>	
<p>Nutzen</p>	<p>WK1</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems durch verbesserte Erschliessung der beiden Entwicklungsschwerpunkte in der Gemeinde – Verbesserung der Multimodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage – Verbesserung des ÖV-Systems durch verbesserte Umsteigebeziehungen an einem Hauptumsteigepunkt der Busverbindungen in der Agglomeration Schwyz und verbesserten Nutzerkomfort
	<p>WK2</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Platzgestaltung und verbesserte Integration der Haltestelle in den Siedlungsraum.
	<p>WK3</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit durch offene Gestaltung des Strassenraums und der Erweiterung der Flächen zum Aufenthalt für den Fuss- und Veloverkehr.
	<p>WK4</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Durch die verbesserte Qualität des öffentlichen Verkehrs sowie den Fuss- und Veloverkehr, gibt es durch die angestrebte Veränderung des Modal Split indirekte Effekte auf Luft- und Lärmemissionen.
<p>Zweckmässigkeit</p>	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum – Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel – Z-V3 abgestimmte, multimodale Schnittstellen – Z-V4 hohe Verkehrssicherheit – Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs <p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – H-V1 Modal-Split-Verschiebung zugunsten ÖV und FVV – H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern – H-V5 Erschliessung mit dem ÖV verbessern – H-V6 attraktive Ausgestaltung von multimodalen Schnittstellen <p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> – T-V2 Realisierung multimodaler Drehscheiben – T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen – T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren – T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern – T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln 	
<p>Bezug zu anderen Massnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – S.02 ESP-A Seewen-Schwyz, ESP-B Seewen-Schwyz – MIV.06 BGK Bahnhofstrasse Seewen – ÖV.06 Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende – ÖV.12 Verlegung Freiverlad – MIV.13 Verkehrsberuhigung – MIV.14 Verlegung Franzosenstrasse – MIV.16 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete – FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont 	

Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Der Bahnhof und seine Umgebung bilden einen Bestandteil des S.02 ESP-B Seewen-Schwyz, welcher als Beschluss B-9.5 im kantonalen Richtplan verankert ist.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Umweltverträglichkeit	Das Teilprojekt « Bushof » hat keine negativen Auswirkungen auf die Umweltverträglichkeit.			

Realisierung und Kosten				
Federführung	Gde. Schwyz (Lead), TBA Kt. SZ			
Beteiligte Akteure	SBB Infrastruktur, SBB Immobilien, AÖV Kt. SZ, ARE Kt. SZ, AAGS, Grundeigentümer			
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1		<input type="checkbox"/> 2	
	Bisherige Planungsschritte			
	– ESP-B Seewen, Gesamtkonzept Verkehr			
Bau- und Finanzierungsreife	Weitere Planungsschritte			
	– Vorprojekt über alle vier Teilprojekte (Gesamtschau), anschliessend Bauprojekt pro Teilprojekt			
	Projektierung	2021-2022		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2022-2023		
	Finanzierungsplan	2020		
	Baubeginn	2024		
	Inbetriebnahme	2025		
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Kosten exkl. MwSt.	6.9 Mio. CHF			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	<i>Der Finanzierungsschlüssel wird nach Vorliegen des Vorprojekts Ende 2021 festgelegt</i>		
	Gemeinde	<i>Der Finanzierungsschlüssel wird nach Vorliegen des Vorprojekts Ende 2021 festgelegt</i>		
	Weitere	---		

Dokumentation	
Quantitative Angaben	---
Zur Verfügung gestellte Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Konzept Bushof Seewen und Gestaltung Bahnhofsumfeld – Schlussbericht vom 12. Mai 2020 – Busbahnhof Schwyz SBB, Anforderungen öffentlicher Verkehr, Entscheidungspapier zu Anzahl Buskanten vom 20. Januar 2020 – Bushof Seewen, Untersuchung Leistungsfähigkeit vom 19. Februar 2020
Weitere Dokumente	---

Massnahme	ÖV.04 Bahnhofareal Brunnen – Drehscheibe öV (ESP-B Brunnen)	Massnahmennr.	ÖV.04
		ARE Code	91372.3.017
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	B



Inhalt und Wirkung

Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input checked="" type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> Güterverkehr und Logistik
------------------	--	--

Unterkategorie	Keine
-----------------------	-------

Ausgangslage

Das Bahnhofareal ist eine wichtige Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr in der Agglomeration Schwyz. Die gewachsenen Strukturen genügen in verschiedener Hinsicht nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine moderne, funktionale Infrastruktur. Damit die Bedürfnisse der Bevölkerung auch in Zukunft befriedigt werden können, muss die Infrastruktur auf den heutigen Standard angehoben und ausgebaut werden. Aufgrund der Komplexität des Projekts hat der Gemeinderat entschieden, sich mit Hilfe einer Machbarkeitsstudie in einem ersten Schritt die Möglichkeiten aufzeigen zu lassen und nach einer Bestvariante zu suchen, die später zum konkreten Projekt weiterentwickelt werden kann. Die Vielfalt der Interessen, die grosse Anzahl von betroffenen Grundeigentümerinnen, Grundeigentümern sowie die besonderen Flächenverhältnisse stellen für die Beteiligten eine grosse Herausforderung dar. Gemäss Strategie öffentlicher Verkehr vom Kanton Schwyz aus dem Jahr 2014 bestehen in Innerschwyz neben dem Hauptknoten Arth-Goldau drei weitere Bahnknoten (Küssnacht, Schwyz, Brunnen) mit guten Anbindungen an den Fernverkehr und mindestens halbstündlichen Bahnverbindungen Richtung Luzern, Zug und Zürich. Das regionale Busangebot ist darauf abgestimmt. Die Angebote des öffentlichen Verkehrs werden bedarfsgerecht mit den öffentlichen und privaten Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere denen des Langsamverkehrs, verknüpft.

	<p>Das Bahnhofareal Brunnen bekommt eine Schlüsselstellung für die künftige Entwicklung des Dorfs als Wohnort, als Arbeitsort oder aus touristischen Überlegungen. Ebenfalls werden wichtige touristische Destinationen wie das Wander- und Skigebiet Stoos und der Freizeitpark Swiss Holiday Park über den Busbahnhof Brunnen erschlossen. Der Bahnhof Brunnen ist für die Gemeinde Ingenbohl eine wichtige Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr. Die heutige Infrastruktur beim Bahnhof ist nicht mehr zeitgerecht und entspricht nicht den heutigen Anforderungen an eine regionale ÖV-Drehscheibe. Das Bahnhofsgebäude steht unter Denkmalschutz. Der Güterschuppen ist in einem Schutzinventar der SBB inventarisiert</p>	
<p>Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Die multimodale Drehscheibe am Bahnhof Ingenbohl besteht aus folgenden Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zusätzliche Bushaltestellen für neue Buslinien und Bahnersatz und Aufwertung bestehende Bushaltestellen – beidseitige Wendemöglichkeit für die Busse – Zeitgemässe Warteräume und Fahrgastinformationen – Vorbereitung Schnellladestation Elektrobusse – Park & Ride – Anbindung des Bahnhofs an die Verbindungen des Langsamverkehrs – Veloabstellplätze – Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Steigerung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr und Verbesserung Umsteigebeziehungen – Attraktive und sichere Fusswegverbindungen – Räumliche Trennung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs vom MIV – Gute verkehrstechnische Erschliessung mit ÖV und Langsamverkehr der neu geplanten Arbeitsplätze – Parkplätze für Taxibetriebe 	
<p>Nutzen</p>	<p>WK1</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems aufgrund Abstimmung der Bedürfnisse aller Verkehrsträger mit Fokus auf den ÖV und den FVV – Verbesserung der Multimodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage durch entsprechende Ausgestaltung der Infrastrukturen und Angebote. – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems durch angemessene Platzverhältnisse für die Regionalbusse. Das ÖV-Angebot kann somit ausgebaut werden und die Infrastrukturen zeitgemäss ausgestaltet. Die Fahrplanstabilität wird durch verbesserte Zu- und Wegfahrbereiche verbessert. – Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung durch räumliche Trennung der Verkehrsträger an neuralgischen Punkten. – Verbesserung im Langsamverkehr durch getrennte Infrastrukturen und Ausbau von Abstellplätzen.
	<p>WK2</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungskonzentration und Innenverdichtung wird unterstützt durch die Aufwertung der ÖV-Angebote, der verbesserten Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Förderung der Multimodalität. – Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet durch attraktive Umgestaltung des Bahnhofareals.
	<p>WK3</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit durch Trennung des MIV von ÖV und FVV.
	<p>WK4</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Durch langfristige Verlagerungsziele des MIV auf alternative Verkehrsmittel Reduktion der Treibhausgas- und Lärmemissionen.
<p>Zweckmässigkeit</p>	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum – Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel – Z-V3 abgestimmte, multimodale Schnittstellen – Z-V4 hohe Verkehrssicherheit – Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs 	

	Bezug Handlungsbedarf <ul style="list-style-type: none"> – H-S1 Siedlungsentwicklung lenken – H-S3 Entwicklungsschwerpunkte vorantreiben – H-V1 Modal-Split-Verschiebung zugunsten ÖV und FVV – H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern – H-V5 Erschliessung mit dem ÖV verbessern – H-V6 attraktive Ausgestaltung von multimodalen Schnittstellen Bezug Teilstrategien <ul style="list-style-type: none"> – T-S2 Innenentwicklung konkretisieren – T-S3 Entwicklungsschwerpunkte umsetzen – T-V2 Realisierung multimodaler Drehscheiben – T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen – T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren – T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern – T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln 			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – S.04 ESP Brunnen Nord (Umstrukturierungsgebiet) – MIV.11 Parkraum- und Mobilitätsmanagement Agglomeration Schwyz – MIV.13 Verkehrsberuhigung – MIV.16 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete – FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont – FVV.12 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	B-9.4 ESP-B Brunnen			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Umweltverträglichkeit	Das Projekt « Bahnhofareal Brunnen » hat keine negativen Auswirkungen auf die Umweltverträglichkeit			

Realisierung und Kosten		
Federführung	Gemeinde Ingenbohl	
Beteiligte Akteure	SBB, AAGS, TBA Kt. SZ, AÖV Kt. SZ, angrenzende private Grundeigentümer	
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
	Bisherige Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> – Aufgleisen Machbarkeitsstudie inkl. Sachgeschäft (Abstimmung 9. Febr. 2020 / 78% Zustimmung durch Bürgerinnen und Bürger) 	
	Weitere Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> – Start Machbarkeit / Studienauftrag Frühjahr 2020 – Abschluss Machbarkeit / Studienauftrag Sommer 2021 – Urnenabstimmung über Planungskredit Frühjahr 2022 – Start Planung Herbst 2022 – Abschluss Planung Sommer 2024 – Urnenabstimmung über Baukredit Frühjahr 2025 	
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2020–2024
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2025
	Finanzierungsplan	2025
	Baubeginn	2026
	Inbetriebnahme	2028

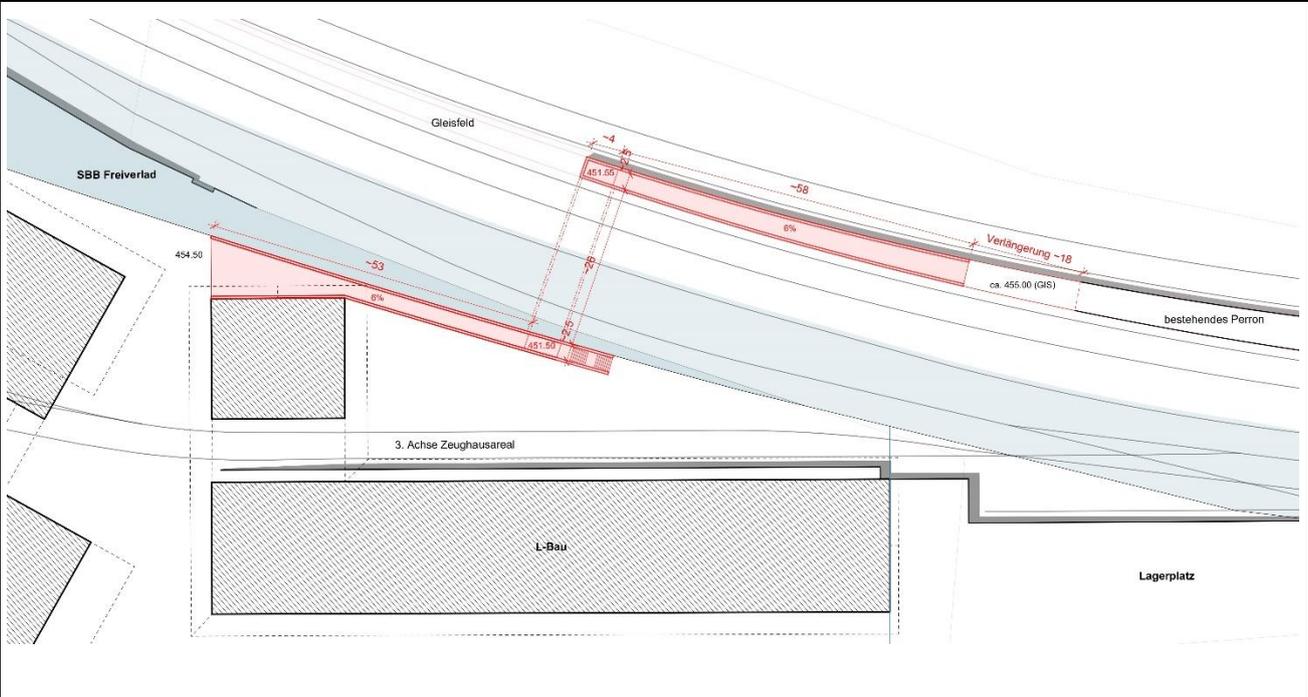
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Kosten exkl. MwSt.	CHF 10 Mio. ²			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	Der Finanzierungsschlüssel wird nach Vorliegen des Vorprojekts Ende 2021 festgelegt		
	Gemeinde	Der Finanzierungsschlüssel wird nach Vorliegen des Vorprojekts Ende 2021 festgelegt		
	Weitere	-		

Dokumentation	
Quantitative Angaben	---
Zur Verfügung gestellte Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> - Botschaftstext Planungskredit Machbarkeitsstudie - Auswertung Studienauftrag³
Weitere Dokumente	---

² Die genaue Kostenschätzung zur Massnahme ÖV.04 liegt voraussichtlich Ende Juni 2021 vor und wird nachgereicht.

³ Die Auswertung des Studienauftrags als Anhang zur Massnahme ÖV.04 liegt voraussichtlich Ende Juni 2021 vor und wird nachgereicht.

Massnahme	ÖV.06 Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende	Massnahmennr.	ÖV.06
		ARE Code	91372.3.024
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	B



Inhalt und Wirkung

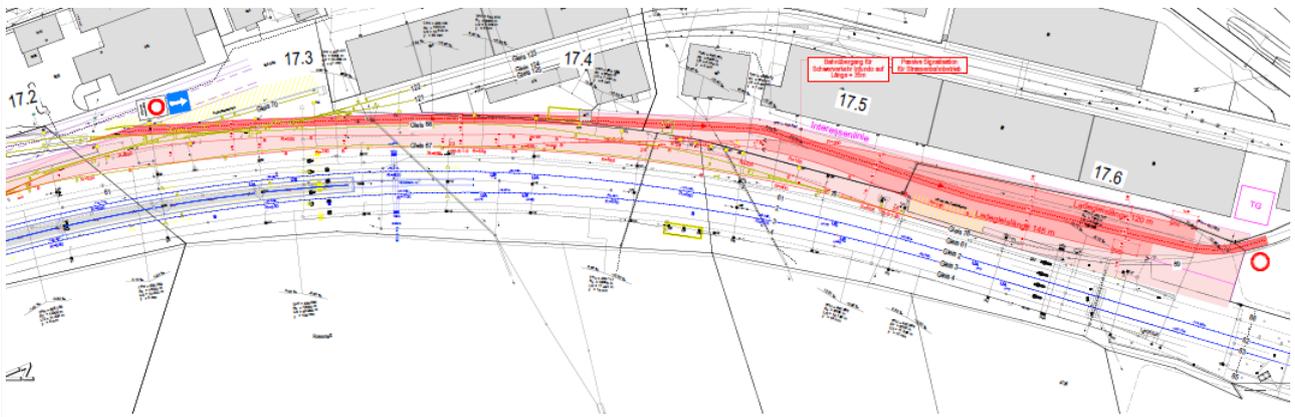
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> Güterverkehr und Logistik
Unterkategorie	Keine	
Ausgangslage	<p>Im Schwyzer Ortsteil Seewen liegen mit dem Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof (ESP-B) und dem Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplätze (ESP-A) auf dem Zeughausareal zwei wichtige kantonale ESP. Im Hinblick auf deren Erschliessung sowie die Umsetzung des Buskonzeptes 2021 und die für die Folgejahre geplanten Angebotserweiterungen wurde ein Gesamtkonzept Verkehr (GKV) als Zielbild ausgearbeitet, welches die vier Teilprojekte «Bushof», «Verlegung Freiverlad», «Personenunterführung Süd» und «Verlegung Franzosenstrasse» mit entsprechenden Massnahmen umfasst. Das vorliegende Massnahmenblatt behandelt das Teilprojekt «Personenunterführung Süd».</p> <p>Durch die Entwicklungsschwerpunkte am Bahnhof Seewen – Schwyz (ESP-B) und beim Zeughausareal (ESP-A) nehmen die Frequenzen im Personenverkehr in diesem Bereich stark zu. Das bestehende Perron mit den zwei vorhandenen Zugängen ist nicht ausreichend und entspricht nicht den Wunschlinien der Fussgänger, die den Bahnhof in Richtung Süden zum Zeughausareal verlassen.</p>	
Massnahmenbeschreibung	<p>Durch einen Perronzugang am Südende der Gleise werden die beschriebenen Schwachstellen behoben. Der nördliche Teil des Zeughausareals kann für den Fuss- und Veloverkehr direkt mit dem Bahnhof Seewen-Schwyz verbunden werden. Zudem wird eine direkte Anbindung an die neue Bushaltestelle «Zeughausplatz» möglich, was die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zusätzlich verbessert. Weiter wird durch die zweite Unterführung auf der Südseite des Mittelperrons die Trennwirkung der Bahngleise reduziert.</p>	

Nutzen	WK1	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems durch Unterstützung der Entwicklungsfähigkeit des Bahnhofes zur multimodalen Umsteigeplattform – Verbesserung der Multimodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems verbesserte Auslastung längerer Züge und direkterem Zugang zu den Gleisen. – Verbesserung im Langsamverkehr durch Verkürzung des Fusswegs zum Perron vom Süden her kommend. 		
	WK2	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungskonzentration und Innenverdichtung wird durch direkten Anschluss der ESP's an den Bahnhof gefördert. 		
	WK3	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit durch direkteren Zugang der Fussgänger zu den Gleisen. 		
	WK4	<ul style="list-style-type: none"> – Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmmissionen durch Verlagerungseffekte vom MIV auf den ÖV und FVV. 		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum – Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel – Z-V3 abgestimmte, multimodale Schnittstellen – Z-V4 hohe Verkehrssicherheit 			
	Bezug Handlungsbedarf			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – H-V1 Modal-Split-Verschiebung zugunsten ÖV und FVV – H-V3 Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr durchgängiger und sicherer machen – H-V6 attraktive Ausgestaltung von multimodalen Schnittstellen 			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> – T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen – T-V8 Attraktives Fusswegenetz anbieten – T-V2 Realisierung multimodaler Drehscheiben – T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren – T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln 			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – S.01 ESP-A Seewen-Schwyz – S.02 ESP-B Seewen-Schwyz – ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz Seewen – ÖV.12 Verlegung Freiverlad – MIV.14 Verlegung Franzosenstrasse – MIV.16 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgefleichen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine		<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE
Umweltverträglichkeit	Das Teilprojekt «Personenunterführung Süd» hat keine negativen Auswirkungen auf die Umweltverträglichkeit.			

Realisierung und Kosten			
Federführung	Gemeinde Schwyz		
Beteiligte Akteure	SBB Infrastruktur, AÖV Kt. SZ		
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte – Machbarkeitsstudie (Personenunterführung Süd)		
	Weitere Planungsschritte – Vorprojekt über alle vier Teilprojekte (Gesamtschau), anschliessend Bauprojekt pro Teilprojekt		
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2021-2022	
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2022-2023	
	Finanzierungsplan	2022	
	Baubeginn	2024	
	Inbetriebnahme	2026	
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Kosten exkl. MwSt.	4.0 Mio. CHF		
Finanzierungsschlüssel	Kanton	---	
	Gemeinde	68 %	
	Weitere	32 %	

Dokumentation	
Quantitative Angaben	---
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– Machbarkeitsstudie Perronunterführung Süd vom 12. November 2020 – Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende, Möblierungsplan vom 23. Juli 2020
Weitere Dokumente	---

Massnahme	ÖV.12 Verlegung Freiverlad	Massnahmennr.	ÖV.12
		ARE Code	neu
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	-



Inhalt und Wirkung

Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input checked="" type="checkbox"/> Güterverkehr und Logistik
Unterkategorie	---	
Ausgangslage	<p>Im Schwyzer Ortsteil Seewen liegen mit dem Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof (ESP-B) und dem Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplätze (ESP-A) auf dem Zeughausareal zwei wichtige kantonale ESP. Im Hinblick auf deren Erschliessung sowie die Umsetzung des Buskonzeptes 2021 und die für die Folgejahre geplanten Angebotserweiterungen wurde ein Gesamtkonzept Verkehr (GKV) als Zielbild ausgearbeitet, welches die vier Teilprojekte «Bushof», «Verlegung Freiverlad», «Personenunterführung Süd» und «Verlegung Franzosenstrasse» mit entsprechenden Massnahmen umfasst. Das vorliegende Massnahmenblatt behandelt das Teilprojekt «Verlegung Freiverlad».</p> <p>Der heutige Freiverlad in Schwyz muss aufgrund der kantonalen Nutzungsplanung (Teil Seewen Schwyz), welche eine neue Strassenführung via Lagerstrasse vorsieht, verschoben werden. Aufgrund des kantonalen Nutzungsplans Brunnen Nord, der in Brunnen ebenfalls zu einer Veränderung von Anlagen der SBB führt (Freiverlad, Abstellgleise I-IH), soll in Schwyz ein regionaler Freiverlad geschaffen werden d.h. der Freiverlad in Brunnen wird aufgehoben. Der Ersatz-Freiverlad in Schwyz soll daher gross genug sein, um das Mengengerüst der Freiverlade Brunnen und Schwyz langfristig abwickeln zu können.</p>	
Massnahmen-beschrieb	<p>Das Teilprojekt «Verlegung Freiverlad» beinhaltet je eine äussere und innere Verladekante entlang des Versorgungsmagazins 31-33. Die äussere Verladekante weist eine Nutzlänge von ca. 120 m und die innere von ca. 145 m auf. Dadurch ist gewährleistet, dass sich der Verlad und der Verkehr via Erschliessung Freiverlad nicht gegenseitig blockieren. Die Gleise weisen im Verladebereich einen Abstand von 15.90 m zueinander auf. Der Bahnübergang für den Schwerverkehr wird im neuen, östlichen Freiverladegleis auf einer Länge von ca. 35 m geplant. Die Erschliessung des Freiverlads wird im Einbahnregime von der Lagerstrasse her via einer separaten, privaten Zufahrtsstrasse mit Ausfahrt in die Franzosenstrasse geplant. Die Dimensionierung der Fahrbahn wird rein auf den betrieblich notwendigen Verkehr ausgelegt (keine öffentliche Benützung vorgesehen), so dass die Strasse aufgrund der geringeren Fahrbahnbreite innerhalb der Interessenlinie der SBB zu liegen kommt.</p> <p>Zwischen den Teilprojekten «Verlegung Franzosenstrasse» und «Verlegung Freiverlad» liegt der zeughausarealseitige Anschluss an die Personenunterführung Süd.</p>	

Nutzen	WK1	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems durch Freispielen der Flächen für angemessene Erschliessung des ESP und durch den Neubau optimierte Bedingungen für den Güterverkehr. – Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung durch Ermöglichung des Baus der Lagerstrasse für eine direkte Verbindung ESP – Bahnhof 		
	WK2	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungskonzentration und Innenverdichtung wird durch die Verlegung des Freiverlades und damit der besseren der Erschliessung des ESP gefördert. – Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet durch Entlastung der sensiblen Quartiere vom strassengebundenen Güterverkehr. 		
	WK3	---		
	WK4	<ul style="list-style-type: none"> – Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen und Reduktion von Lärmemissionen durch verbesserten Rahmenbedingungen für den schienengebundenen Güterverkehr und einer angestrebten Verlagerung des strassengebundenen Güterverkehrs. 		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> – Z-S3 belebte und attraktive Zentren – Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum – Z-V4 hohe Verkehrssicherheit – Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs 			
	Bezug Handlungsbedarf			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – H-S3 Entwicklungsschwerpunkte vorantreiben – H-S4 Attraktive Ortskerne/Zentren erhalten – H-V2 Verkehrslenkung und Dosierung 			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> – T-S3 Entwicklungsschwerpunkte umsetzen – T-S5 Ortskerne und Zentren stärken – T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren – T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen – T-V7 schienengebundene Güterversorgung stärken 			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – S.01 ESP-A Seewen-Schwyz – S.02 ESP-B Seewen-Schwyz – ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz Seewen – ÖV.06 Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende – MIV.06 BGK Bahnhofstrasse Seewen – MIV.11 Parkraum- und Mobilitätsmanagement Agglomeration Schwyz – MIV.14 Verlegung Franzosenstrasse – MIV.16 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Der Bahnhof und seine Umgebung bilden einen Bestandteil des S.02 ESP-B Seewen-Schwyz, welcher als Beschluss B-9.5 im kantonalen Richtplan verankert ist.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Umweltverträglichkeit	Das Teilprojekt « Verlegung Freiverlad » hat keine negativen Auswirkungen auf die Umweltverträglichkeit.			

Realisierung und Kosten			
Federführung	Gde. Schwyz (Lead), SBB Infrastruktur		
Beteiligte Akteure	ARE Kt. SZ, AAGS, Grundeigentümer		
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte – ESP-B Seewen, Gesamtkonzept, Variantenstudium, Bestvariante festgelegt. Vorprojekt in Arbeit		
	Weitere Planungsschritte – Abschluss Vorprojekt bis Ende 202, Bauprojekt und Volksabstimmungen 2022		
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2021-2023	
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2023-2024	
	Finanzierungsplan	2021	
	Baubeginn	2025	
	Inbetriebnahme	2025-2026	
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Kosten exkl. MwSt.	11.4 Mio. CHF		
Finanzierungsschlüssel	Kanton	<i>Der Finanzierungsschlüssel wird nach Vorliegen des Vorprojekts Ende 2021 festgelegt</i>	
	Gemeinde	<i>Der Finanzierungsschlüssel wird nach Vorliegen des Vorprojekts Ende 2021 festgelegt</i>	
	Weitere	32 %	

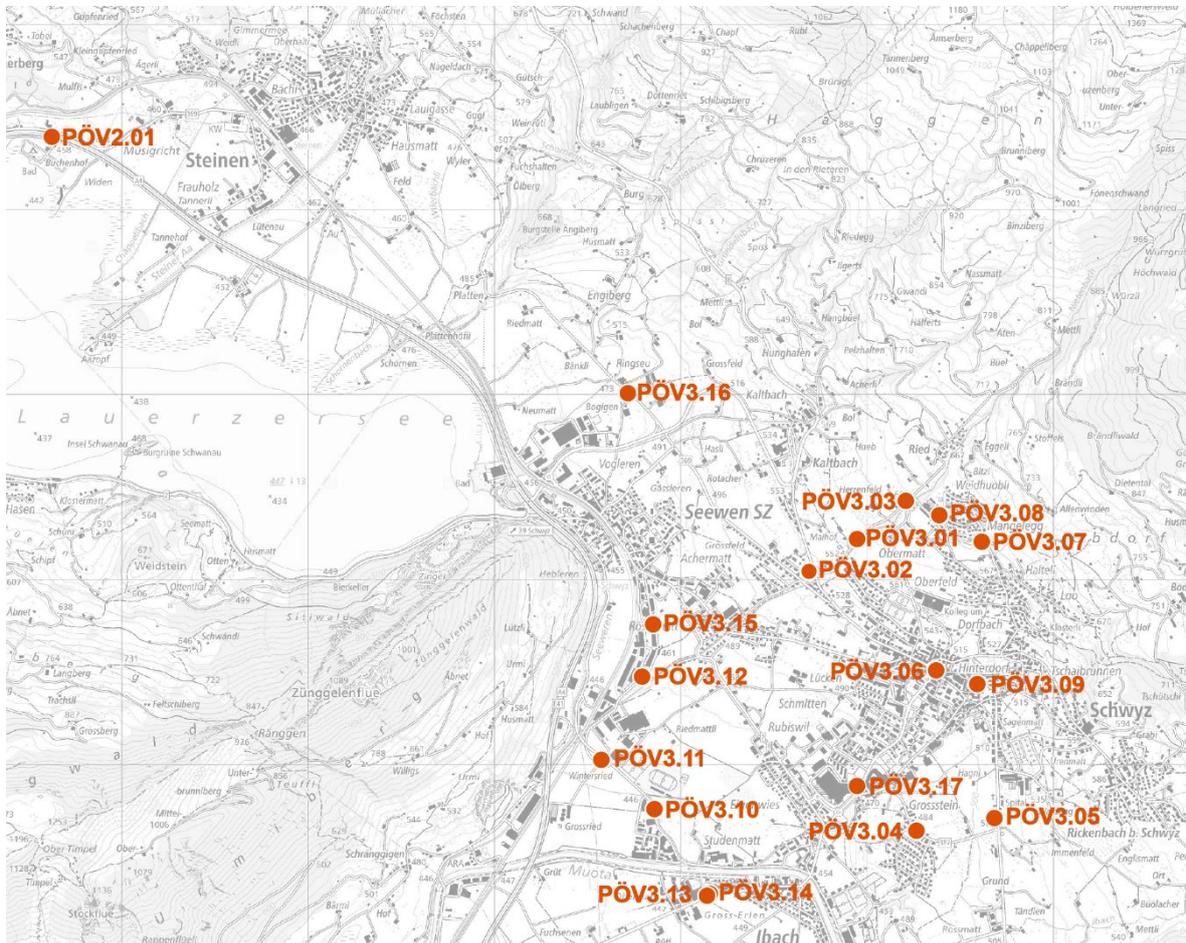
Dokumentation	
Quantitative Angaben	---
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– Betriebskonzept Freiverlad Seewen Schwyz, SBB vom 16. Juni 2020 – Konzept Bushof Seewen und Gestaltung Bahnhofsumfeld – Schlussbericht vom 12. Mai 2020
Weitere Dokumente	---

6.2 Pauschale Bundesbeiträge

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio. CHF)
91372.3.026	ÖV.09b	Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, A-Horizont	A	3.04

Bemerkung: Die Massnahme ÖV.09b besteht aus neu eingegebenen Massnahmen sowie aus Massnahmen aus dem B-Horizont der 3. Generation des Agglomerationsprogrammes. Die Unterscheidung ist nachfolgend der Spalte ARE Code zu entnehmen.

Massnahmenpaket	ÖV.09b Massnahmenpaket	Massnahmennr.	ÖV.09b
	pauschale Bundesbeiträge:	ARE Code	91372.3.026
	Kategorie <i>Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen,</i>	Priorität AP4	A
	A-Horizont	Priorität AP3	B



Inhalt und Wirkung

Konzeption	<p>Zur Erreichung der Verlagerungsziele vom MIV auf alternative Verkehrsmittel brauchen diese eine angemessene und sichere Infrastruktur mit einem attraktiven Angebot. Eine wichtige Alternative vor allem für längere Distanzen in der Agglomeration Schwyz ist der öffentliche Verkehr. Aufgrund neuer und verbesserter Angebote der Erschliessung wie teilweise angepasster Linieneinführung mit dem Bus braucht es neue oder angepasste Bushaltestellen. Dabei werden dort, wo nicht bereits schon geschehen oder dies im Rahmen der BehiG Umbauten gemacht wird, neue Bushaltestellen gebaut oder bestehende Haltestellen sicherer und benutzerfreundlich ausgestaltet. Der Aus-/Neubau der Bushaltestellen ergänzen das Angebot und den Ausbau der Multimodalen Drehscheiben in der Agglomeration.</p>	
Beteiligte	<p>ASTRA, AÖV Kt. SZ, TBA Kt. SZ, Gemeinde Schwyz, Bezirk Schwyz</p>	
Leistungseinheiten und Kosten	Kategorie	Einheit
	Aufwertung Bus- und Tramhaltestellen	30

Massnahmen				
Nr.	ARE Code	Beschrieb		Kosten exkl. MwSt.
PÖV2.01	Neu	Bushaltestelle Buchenhof/ Müsigrich	neue Haltestelle Buchenhof/Müsigrich, Steinen aufgrund neuer Buslinie von Schwyz über Steinen nach Arth-Goldau	250'000
PÖV3.01	91372.3.026	Bushaltestelle Her- renfeld/Mättivor	2 neue Haltestellen aufgrund neuer Linienführung des Ortsbusses für eine verbesserte Erschliessung des Siedlungsgebietes gemäss ÖV-Strategie.	110'000
PÖV3.02	Neu	Bushaltestelle Dreilindenstrasse	2 neue Haltestellen aufgrund neuer Linienführung des Ortsbusses für eine verbesserte Erschliessung des Siedlungsgebietes gemäss ÖV-Strategie.	110'000
PÖV3.03	91372.3.026	Bushaltestelle Nie- tenbachbrücke	Zusammenzug der Haltestellen Riedbrücke und Sa- lesheim zu 2 neuen Haltestellen für die neue Linien- führung des Ortsbusses gemäss ÖV-Strategie.	90'000
PÖV3.04	91372.3.026	Bushaltestelle Grosstein	Zusammenzug der Haltestellen Rainweg und Ei- chenweg zu 2 neuen Haltestellen für die neue Linien- führung des Ortsbusses gemäss ÖV-Strategie.	90'000
PÖV3.05	Neu	Bushaltestelle Grundstrasse	2 neue Bushaltestellen an der Grundstrasse beim Knoten Grosstein-, Grundstrasse aufgrund neuer Linienführung des Ortsbusses für eine verbesserte Erschliessung des Siedlungsgebietes gemäss ÖV- Strategie.	60'000
PÖV3.06	Neu	Bushaltestelle Hauptplatz	2 neue Haltestellen aufgrund neuer Linienführung des Ortsbusses für eine verbesserte Erschliessung des Siedlungsgebietes gemäss ÖV-Strategie.	100'000
PÖV3.07	91372.3.026	Bushaltestelle Weidhuobli	Aufwertung Haltestelle Weidhuobli und beidseitige Bedienung (Ortsbus). Ausstattung der Haltestellen- Infrastruktur mit einer benutzerfreundlichen Ausrüstung inkl. Wartebereich.	80'000
PÖV3.08	91372.3.026	Bushaltestelle Mangelegg	Aufwertung Haltestelle Mangelegg und beidseitige Bedienung (Ortsbus). Ausstattung der Haltestellen- Infrastruktur mit einer benutzerfreundlichen Ausrüstung und inkl. Wartebereich	80'000
PÖV3.09	Neu	Sonnenplätzli	Standortverschiebung der beiden Haltestellen «Sonnenplätzli». Verschiebung der Haltestelle und Ausstattung der Haltestellen-Infrastruktur mit einer benutzerfreundlichen Ausrüstung inklusive Wartebereich.	120'000
PÖV3.10	91372.3.026	Muotagewerbe	2 neue Haltestellen für Erschliessung Entwicklungsschwerpunkt für eine verbesserte Erreichbarkeit gemäss ÖV-Strategie.	120'000
PÖV3.11	91372.3.026	Wintersried	2 neue Haltestellen für Erschliessung Entwicklungsschwerpunkt für eine verbesserte Erreichbarkeit gemäss ÖV-Strategie.	120'000
PÖV3.12	Neu	Franzosenstrasse	2 neue Haltestellen für Erschliessung Entwicklungsschwerpunkt für eine verbesserte Erreichbarkeit gemäss ÖV-Strategie.	120'000

PÖV3.13	Neu	Muotabrücke West	2 neue Haltestellen auf Gotthardstrasse für Erschliessung Entwicklungsschwerpunkt für eine verbesserte Erreichbarkeit gemäss ÖV-Strategie. In Bezug zu MIV.01 (Muotabrücke West)	200'000
PÖV3.14	Neu	Muotabrücke West	2 neue Haltestellen auf neuer Strassenverbindung für Erschliessung Entwicklungsschwerpunkt für eine verbesserte Erreichbarkeit gemäss ÖV-Strategie. Verlegung einer 3. Haltestelle (bestehend) zur Aufwertung des Gesamtsystems als Umsteigeknoten. In Bezug zu MIV.01 (Muotabrücke West)	200'000
PÖV3.15	91372.3.026	Zeughausplatz	2 neue Haltestellen für Erschliessung Entwicklungsschwerpunkt Seewen-Schwyz gemäss ÖV-Strategie	200'000
PÖV3.16	Neu	Steinerstrasse	2 neue Haltestellen Steinerstrasse (Bereich Milchhuus) für eine verbesserte Erreichbarkeit und Erschliessung gemäss ÖV-Strategie.	200'000
PÖV3.17	91372.3.018	Bushaltestellen Mythen-Center	Neukonzeption Bushaltestelle Mythen-Center für verbesserte Erreichbarkeit und Optimierung der Buspriorisierung.	790'000
Total Kosten				3'040'000

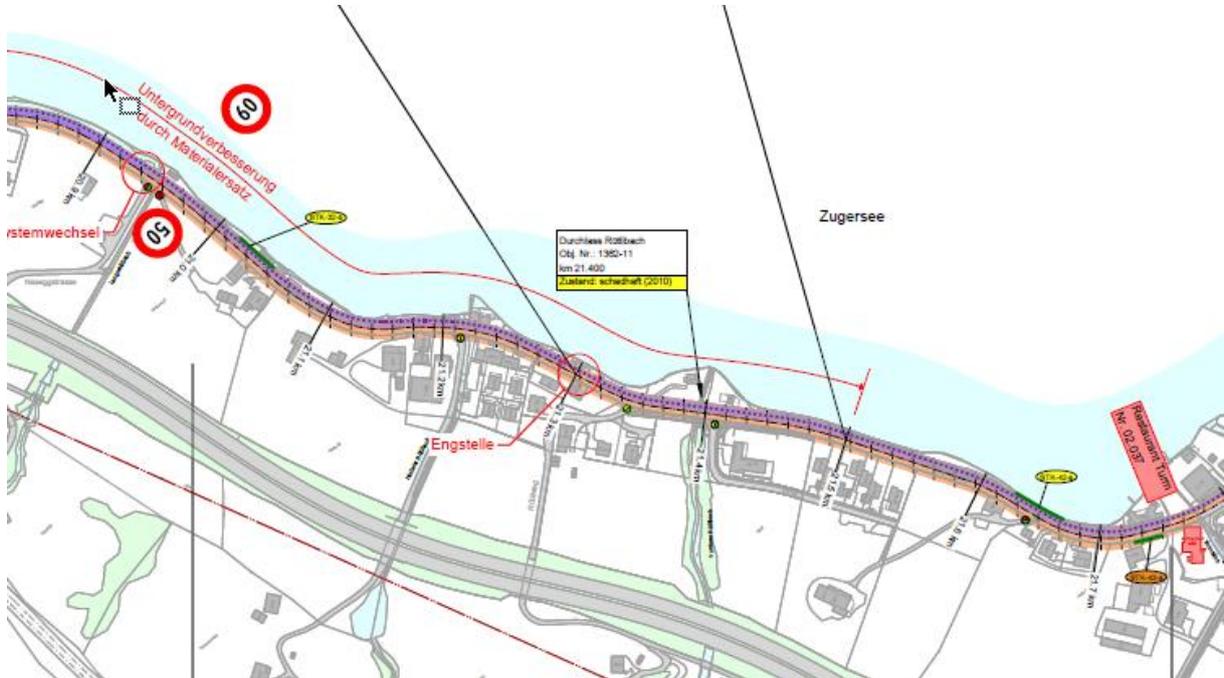
Dokumentation	
Quantitative Angaben	---
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– Auszug Gesamtverkehrskonzept (Ortsbuskonzept als integrierender Bestandteil)
Weitere Dokumente	---

7 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

7.1 Einzelmassnahmen

ARE Code	M-Nr.	Paket	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio. CHF)
---	FVV.08	---	Aufwertung Veloverbindung Turm-Nasegg – Arth	A	4.0
---	FVV.09	---	Aufwertung Veloverbindung Nasegg – Fischchratten	B	16.0
---	FVV.10	---	Aufwertung Veloverbindung Sagenmattli Arth – Kantonsgrenze (Abschnitt ausserorts)	A	24.7

Massnahme	FVV.08 Aufwertung Veloverbindung Turm-Nasegg – Arth	Massnahmennr.	FVV.08
		ARE Code	neu
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	neu



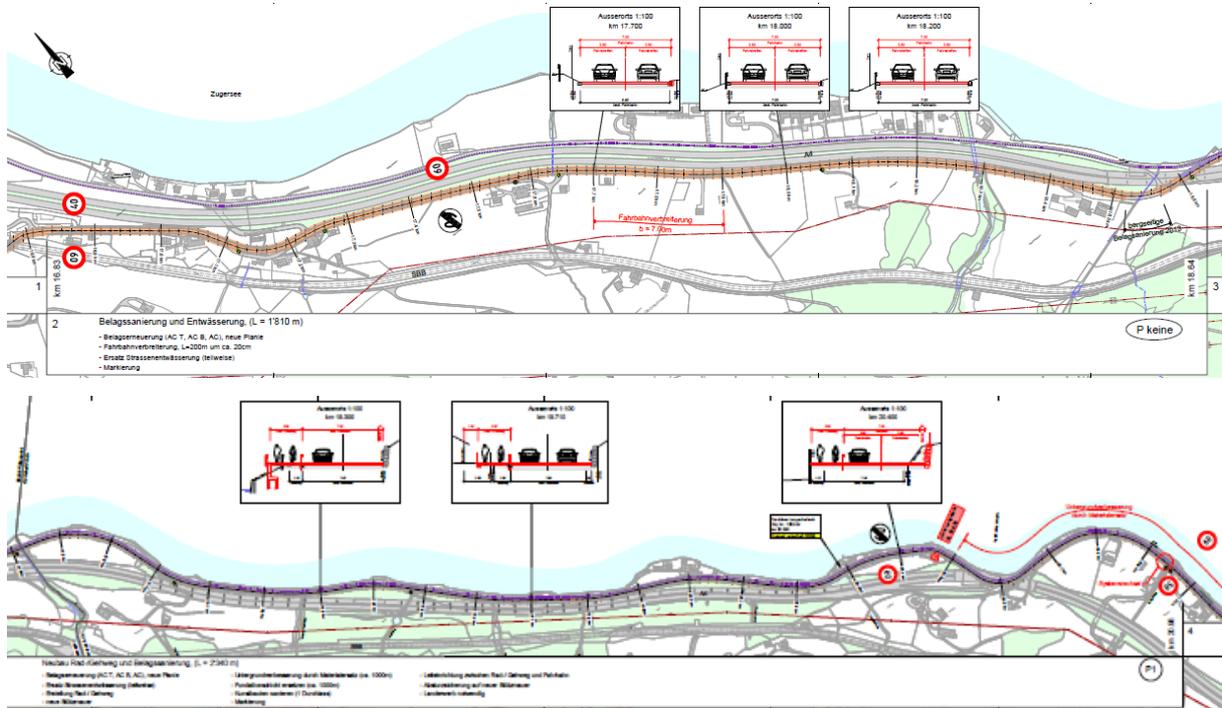
Inhalt und Wirkung	
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV) <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik
Unterkategorie	---
Ausgangslage	Die Kantonsstrasse Nr. 2 verbindet Küssnacht mit Arth. Neben Schwachstellen an der bestehenden Strasse fehlt insbesondere einer genügende Infrastruktur für den Langsamverkehr. Um diese Schwachstellen koordiniert zu beheben, ist ein Gesamtkonzept erarbeitet worden. In diesem Gesamtkonzept sind zum einen die vorhandenen Schwachstellen erhoben sowie Lösungsvorschläge aufgezeigt worden. Gemäss diesem Konzept soll im Innerortsbereich von Arth im Abschnitt Nasegg-Turm eine Kernfahrbahn mit Trottoir Ausbau gebaut werden.
Massnahmenbeschreibung	Die Kernfahrbahn wird von der Nasegg bis zur bestehenden Kernfahrbahn im Bereich Turm erstellt. Der Fussgänger soll neu auf einem baulich getrennten Trottoir (Breite = 2.00 m) geführt werden. Die bestehende Strasse inklusive markierten Trottoir muss an einigen Stellen verbreitert werden, um die geforderte Mindestbreite von 9.0 m zu erhalten. Die Verbreiterung wird durch die Ausbildung einer Konsole an den bestehenden Stützmauern erreicht.

Nutzen	WK1	– Verbesserung im Langsamverkehr durch Behebung der Schwachstelle und Attraktivierung der Routenführung für den Fuss- und Veloverkehr.		
	WK2	– Siedlungskonzentration und Innenverdichtung wird unterstützt durch attraktive und durchgängige Infrastrukturen für den FVV. – Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet durch verbesserte Erreichbarkeit mit dem FVV und begrünenden Elementen entlang der Infrastrukturen für den FVV.		
	WK3	– Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrende.		
	WK4	– Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffen langfristig durch Verlagerung des MIV auf den FVV. – Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen durch begrünende Element entlang der Infrastrukturen für den FVV.		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum – Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel – Z-V4 hohe Verkehrssicherheit – Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs 			
	Bezug Handlungsbedarf			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – H-V1 Modal-Split-Verschiebung zugunsten ÖV und FVV – H-V3 Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr durchgängiger und sicherer machen – H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern 			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> – T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen – T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren – T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern – T-V10 lückenloses und sicheres Velowegnetz anbieten 			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – FVV.09 Aufwertung Veloverbindung Nasegg – Fischstratten – FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	V-4.1 Radverkehr			
	<input type="checkbox"/> keine		<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE
Umweltverträglichkeit	nicht erforderlich			

Realisierung und Kosten			
Federführung	TBA Kanton Schwyz		
Beteiligte Akteure	---		
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte – Konzept wurde erstellt		
	Weitere Planungsschritte – Vorprojekt wird ausgearbeitet		
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2023	
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2024	
	Finanzierungsplan	---	
	Baubeginn	2024	
	Inbetriebnahme	2025	
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Kosten exkl. MwSt.	4 Mio. CHF		
Finanzierungsschlüssel	Kanton	100%	
	Gemeinde	---	
	Weitere	---	

Dokumentation	
Quantitative Angaben	---
Zur Verfügung gestellte Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Gesamtverkehrskonzept, Machbarkeitsstudie; Immensee-Arth, Massnahmen A1 vom 10. April 2015 – Gesamtverkehrskonzept, Machbarkeitsstudie; Immensee-Arth, Massnahmen A2 vom 10. April 2015 – Gesamtverkehrskonzept, Machbarkeitsstudie; Immensee-Arth, Massnahmen A3 vom 10. April 2015 – Gesamtverkehrskonzept, Machbarkeitsstudie; Immensee-Arth, Massnahmen A4-5 vom 10. April 2015 – Gesamtverkehrskonzept, Machbarkeitsstudie; Immensee-Arth, technischer Bericht vom 10. April 2015
Weitere Dokumente	–

Massnahme	FVV.09 Aufwertung Veloverbindung Nasegg – Fischchratten	Massnahmennr.	FVV.09
		ARE Code	neu
		Priorität AP4	B
		Priorität AP3	---

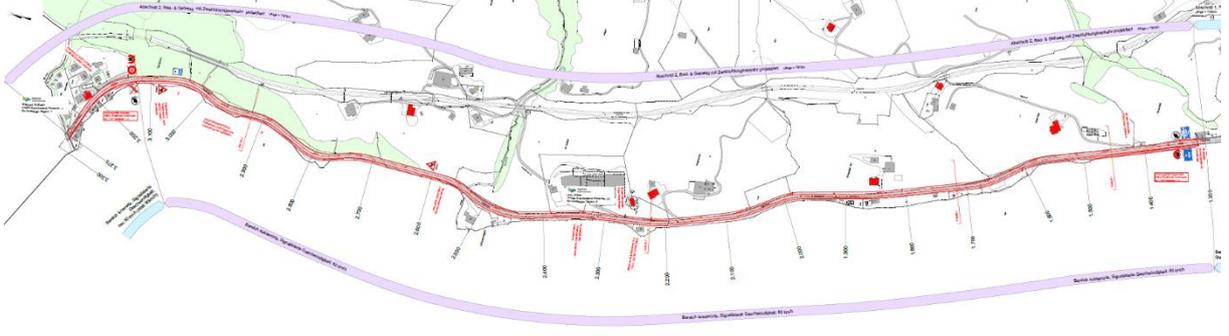


Inhalt und Wirkung	
Kategorie	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV) </div> <div style="width: 45%;"> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>
Unterkategorie	---
Ausgangslage	<p>Die Kantonsstrasse Nr. 2 verbindet Küssnacht mit Arth. Neben Schwachstellen an der bestehenden Strasse fehlt insbesondere eine genügende Infrastruktur für den Langsamverkehr. Um diese Schwachstellen koordiniert zu beheben, ist ein Gesamtkonzept erarbeitet worden. In diesem Gesamtkonzept sind zum einen die vorhandenen Schwachstellen erhoben sowie Lösungsvorschläge aufgezeigt worden.</p> <p>Gemäss diesem Konzept soll im Ausserortsbereich von Arth im Abschnitt Fischchratten – Nasegg ein kombinierter Rad-/Gehweg entstehen.</p>
Massnahmenbeschreibung	<p>Die Situation für den Langsamverkehr soll verbessert und sicherer gestaltet werden. Es ist vorgesehen das bestehende Trottoir zu einem Rad-/ Gehweg mit einer Breite von 3.0 m auszubauen und mit einer Leitschranke von der Fahrbahn zu trennen.</p>

Nutzen	WK1	– Verbesserung im Langsamverkehr durch Behebung der Schwachstelle und Attraktivierung der Routenführung für den Fuss- und Veloverkehr.		
	WK2	– Siedlungskonzentration und Innenverdichtung wird unterstützt durch attraktive und durchgängige Infrastrukturen für den FVV. – Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet durch verbesserte Erreichbarkeit mit dem FVV und begrünenden Elementen entlang der Infrastrukturen für den FVV.		
	WK3	– Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrende durch vom MIV getrennte Führung.		
	WK4	– Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffen langfristig durch Verlagerung des MIV auf den FVV. – Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen durch begrünende Element entlang der Infrastrukturen für den FVV.		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum – Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel – Z-V4 hohe Verkehrssicherheit – Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs 			
	Bezug Handlungsbedarf			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – H-V1 Modal-Split-Verschiebung zugunsten ÖV und FVV – H-V3 Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr durchgängiger und sicherer machen – H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern 			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> – T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen – T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren – T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern – T-V10 lückenloses und sicheres Velowegnetz anbieten 			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – FVV.08 Aufwertung Veloverbindung Turm-Nasegg – Arth – FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	V-4.1 Radverkehr			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine		<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE
Umweltverträglichkeit	nicht erforderlich			

Realisierung und Kosten			
Federführung	TBA Kanton Schwyz		
Beteiligte Akteure	---		
Planungsstand	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte		
	– Konzept wurde erstellt		
Weitere Planungsschritte			
– Ausarbeitung Vorprojekt			
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2024	
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2027	
	Finanzierungsplan	---	
	Baubeginn	2028	
	Inbetriebnahme	2029	
	Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2
Kosten exkl. MwSt.	16.0 Mio. CHF		
Finanzierungsschlüssel	Kanton	100%	
	Gemeinde	---	
	Weitere	---	

Dokumentation	
Quantitative Angaben	---
Zur Verfügung gestellte Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Gesamtverkehrskonzept, Machbarkeitsstudie; Immensee-Arth, Massnahmen A1 vom 10. April 2015 – Gesamtverkehrskonzept, Machbarkeitsstudie; Immensee-Arth, Massnahmen A2 vom 10. April 2015 – Gesamtverkehrskonzept, Machbarkeitsstudie; Immensee-Arth, Massnahmen A3 vom 10. April 2015 – Gesamtverkehrskonzept, Machbarkeitsstudie; Immensee-Arth, Massnahmen A4-5 vom 10. April 2015 – Gesamtverkehrskonzept, Machbarkeitsstudie; Immensee-Arth, technischer Bericht vom 10. April 2015
Weitere Dokumente	– Kantonales Radroutenkonzept, Baudepartement Tiefbau Kanton Schwyz, vom 31. August 2015

Massnahme	FVV.10 Aufwertung Veloverbindung Sagenmattli Arth – Kantonsgrenze (Abschnitt ausserorts)		Massnahmennr.	FVV.10
			ARE Code	neu
			Priorität AP4	A
			Priorität AP3	---
				
Inhalt und Wirkung				
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV)		<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik	
Massnahmenunterkategorie	---			
Ausgangslage	Die Hauptstrasse Nr. 25 führt von Arth nach Walchwil. Neben einer ungenügenden Infrastruktur für den Langsamverkehr sind weitere Schwachstellen entlang der bestehenden Strasse vorhanden. Heute werden der leichte Zweiradverkehr und der motorisierte Verkehr im Gemischtverkehr geführt (ohne Radstreifenmarkierung). Dies ist in mehreren Hinsichten nicht verträglich. Die Strassenbreite von 7.50 m bei einem DTV von 5'500 Fahrzeugen ist zu schmal.			
Massnahmenbeschreibung	Im Gesamtkonzept wird eine Variante Rad-/ Gehweg mit Zweirichtungsverkehr seeseitig und eine Fahrbahn Tempo 80 km/h geplant. Auf dem gesamten Ausserortsbereich soll die Situation für den Langsamverkehr verbessert und sicherer gestaltet werden. Es ist vorgesehen die Strasse mit einem 3.00 m breiten Rad-/Gehweg (inkl. seitlicher Schutzeinrichtungen) zu ergänzen. Der 3.00 m breite Rad-/Gehweg wird ohne Grünstreifen, dafür aber mit einem Fahrzeugrückhaltesystem, vorgesehen und ist damit besser auf die engen Platzverhältnisse und den Ausserortscharakter abgestimmt. Der Rad-/Gehweg wird durchgehend auf der Seeseite angeordnet. Durch die topografische Lage der Strasse muss die bestehende Linienführung der Strasse angepasst werden. Fast auf dem gesamten Strassenabschnitt sind zudem neue Stützkonstruktionen see- oder bergseitig notwendig, daurch wird der gesamte Strassenabschnitt sehr kostenintensiv Der geplante separate Rad-/Gehweg bietet eine hohe Verkehrssicherheit für den leichten Zweiradverkehr wie auch für den motorisierten Individualverkehr. Es bestehen keine Konflikte zwischen dem leichten Zweiradverkehr und den anderen Verkehrsteilnehmenden.			

Nutzen	WK1	– Verbesserung für den Langsamverkehr durch getrennte Führung von motorisierten Verkehr und Attraktivierung der Routenführung für den Fuss- und Veloverkehr.		
	WK2	---		
	WK3	– Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit durch vom MIV getrennte Führung.		
	WK4	– Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffen langfristig durch Verlagerung des MIV auf den FVV. – Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen durch begrünende Element entlang der Infrastrukturen für den FVV.		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	– Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum – Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel – Z-V4 hohe Verkehrssicherheit – Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs			
	Bezug Handlungsbedarf			
	– H-V1 Modal-Split-Verschiebung zugunsten ÖV und FVV – H-V3 Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr durchgängiger und sicherer machen – H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern			
	Bezug Teilstrategien			
	– T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen – T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren – T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern – T-V9 neue, direkte Verbindungen für das Velo schaffen – T-V10 lückenloses und sicheres Velowegnetz anbieten			
Bezug zu anderen Massnahmen	– FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Die diversen Massnahmen für den Radverkehr entsprechen dem Richtplangeschäft V-4.1 Radverkehr (Grundnetz – Fokus Alltagsverkehr), sowie dem kantonalen Radroutenkonzept.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine		<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE
Umweltverträglichkeit	Voraussichtlich keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.			

Realisierung und Kosten			
Federführung	TBA Kanton Schwyz		
Beteiligte Akteure	---		
Planungsstand	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte		
	– Konzept wurde erstellt		
Weitere Planungsschritte			
– Ausarbeitung Vorprojekt			

Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2022		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2025		
	Finanzierungsplan	2025		
	Baubeginn	2026		
	Inbetriebnahme	2029		
	Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Kosten exkl. Mwst.	24.7 Mio. CHF			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	100%		
	Gemeinde	---		
	Weitere	---		

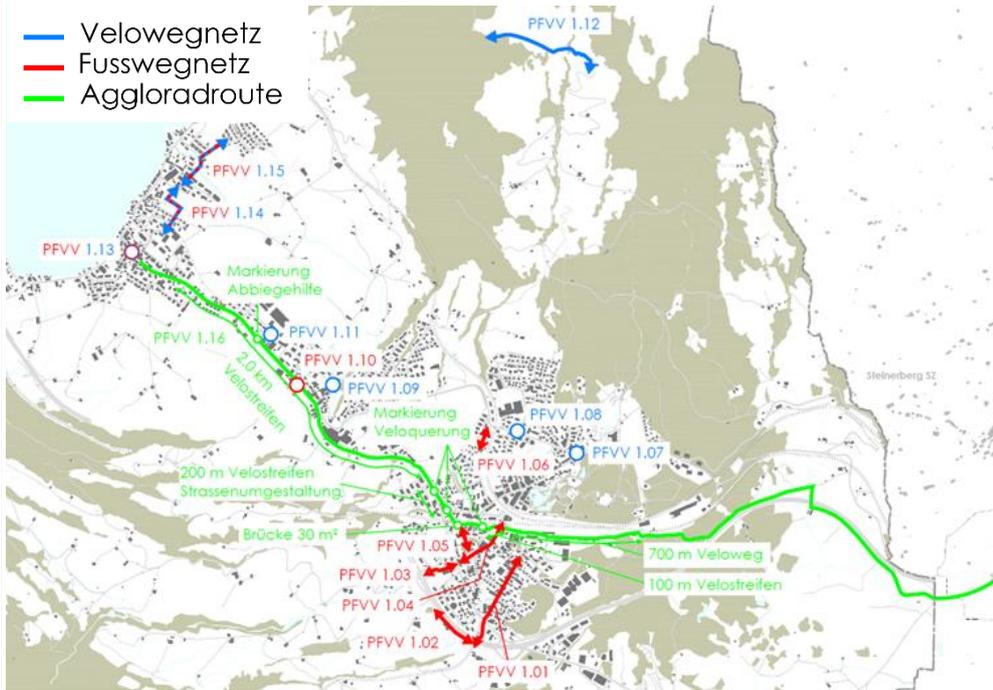
Dokumentation	
Quantitative Angaben	---
Zur Verfügung gestellte Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Gesamtkonzept, Machbarkeitsstudie; Arth – Kantonsgrenze Zug, Schnitte Bestvariante vom 5. Oktober 2018 – Gesamtkonzept, Machbarkeitsstudie; Arth – Kantonsgrenze Zug, Zustandsplan Teil 1 vom 5. Oktober 2018 – Gesamtkonzept, Machbarkeitsstudie; Arth – Kantonsgrenze Zug, Zustandsplan Teil 2 vom 5. Oktober 2018 – Gesamtkonzept, Machbarkeitsstudie; Arth – Kantonsgrenze Zug, Normalprofil Bestvariante vom 5. Oktober 2018 – Gesamtkonzept, Machbarkeitsstudie; Arth – Kantonsgrenze Zug, Übersichtsplan vom 5. Oktober 2018 – Gesamtkonzept, Machbarkeitsstudie; Arth – Kantonsgrenze Zug, Massnahmenplan Teil 1 vom 5. Oktober 2018 – Gesamtkonzept, Machbarkeitsstudie; Arth – Kantonsgrenze Zug, Massnahmenplan Teil 2 vom 5. Oktober 2018
Weitere Dokumente	– Kantonales Radroutenkonzept, Baudepartement Tiefbau Kanton Schwyz, vom 31. August 2015

7.2 Pauschale Bundesbeiträge

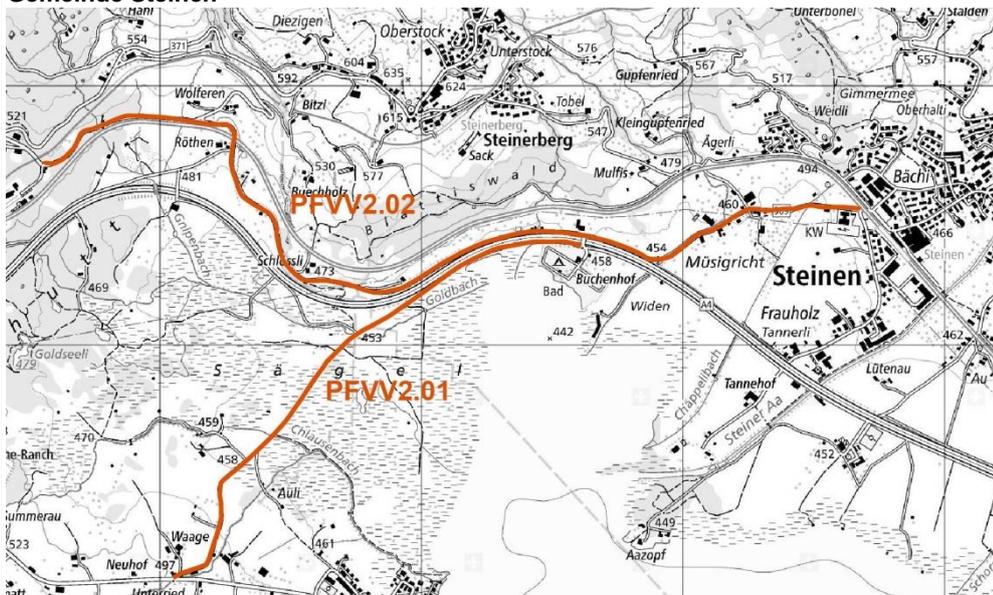
ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität	Investitions- kosten (Mio. CHF)
91372.3.032 91372.3.036	FVV.11	Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont	A	9.83
Neu	FVV.12	Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, B-Horizont	B	1.75

Massnahmenpaket	FVV.11 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont	Massnahmennr.	FVV.11
		ARE Code	91372.3.032 91372.3.036
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	B

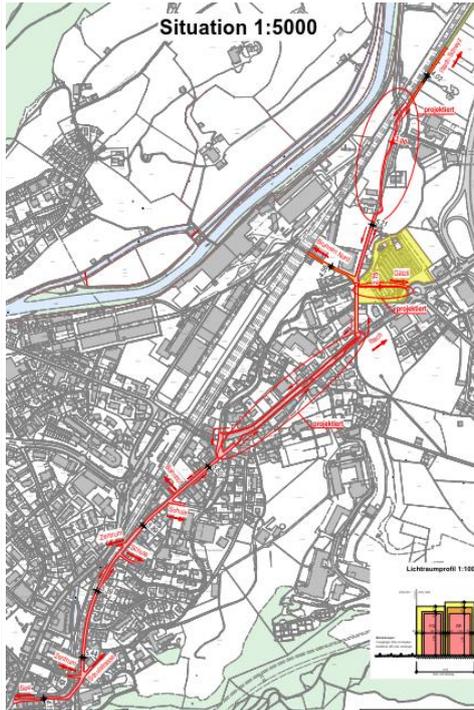
Gemeinde Arth



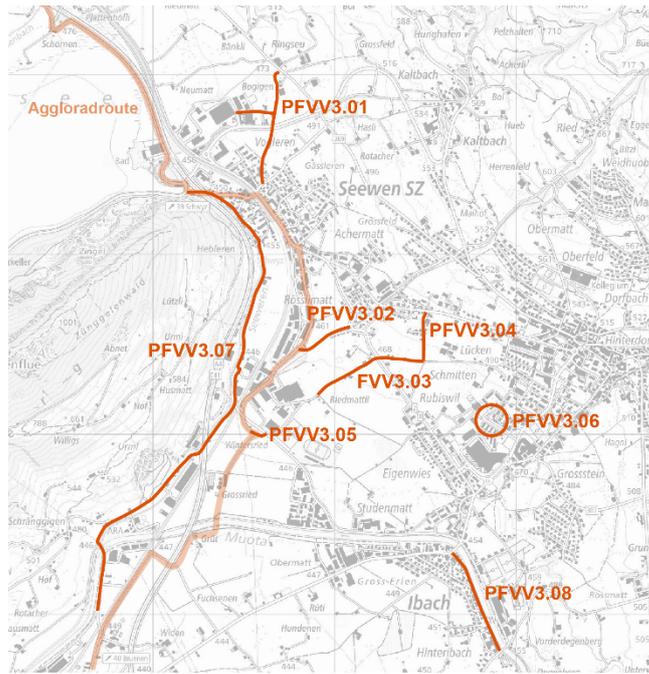
Gemeinde Steinen



Gemeinde Ingenbohl



Gemeinde Schwyz



Inhalt und Wirkung

Konzeption Die Konzeption der folgenden Massnahmen basiert auf zwei Hauptpfeilern. Mit der Aggloradroute wird eine durchgängige Verbindung aller Gemeinden geschaffen und die wichtigen Ziele wie Bahnhöfe und Entwicklungsschwerpunkte verbunden. Ergänzend wird mit Lückenschlüssen und Aufwertungen des weiteren Fuss- und Velonetzes ein dichteres, sicheres und attraktives Netz geschaffen in der Agglomeration Schwyz geschaffen, welches auch als Zuführung für den Veloverkehr auf die Aggloradroute dient. Die Massnahmen sollen auch die Verlagerung vor allem vom MIV auf den FVV unterstützen und die Verkehrssicherheit erhöhen. Die Massnahmen unterliegen diversen Federführungen, was die Bestrebung eines gemeindeübergreifenden Fuss- und Veloverkehrsnetz betont.

Leistungseinheiten und Kosten	Kategorie	Einheit
	Anzahl Veloparkplätze (Anzahl Abstellanlagen)	12
	Anzahl Fussgängerstreifenmarkierungen	9
	Anzahl Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	1
	Anzahl Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	2
	Quadratmeter Überführung	30
	Quadratmeter Unterführung	-
	Längsführung Massnahme LV	21'620 m

Massnahmen				
Nr.	ARE Code	Beschrieb		Kosten exkl. MwSt.
PFVV 1.01	neu	Fussweg Sonneggstrasse bis Parkplatz A4	Zwischen dem Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Arth-Goldau und dem Parkplatz A4 soll eine attraktive und sichere Fusswegverbindung entstehen. Sowohl der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) sowie auch der Parkplatz werden in Zukunft stark an Bedeutung zunehmen. Federführung: Gmd. Arth	350'000
PFVV 1.02	neu	Fussweg Anschluss zukünftige Gewerbegebiete	Die Gebiete Schwand, Äschi, Chräli sollen gemäss Entwurf des kommunalen Richtplans in Zukunft als Gewerbegebiete erweitert werden. Es ist eine hinreichende Erschliessung für den Fussverkehr über die Bahnhaltestelle Rigiweg «Parkplatz A4» sicherzustellen. Federführung: Gmd. Arth	300'000
PFVV 1.03	neu	Fussweg Schönenbodenstrasse/ Wohngebiet Schönegg	Da die Rigi-Strasse in Zukunft nur noch für den motorisierten Individualverkehr ausgelegt ist, muss für die Erschliessung des Naherholungsgebietes (Schönenbodenstrasse) und für das Wohngebiet «Schönegg» eine alternative Linienführung für den Fussverkehr angeboten werden. Federführung: Gmd. Arth	20'000
PFVV 1.04	neu	Aufwertung Rigi-Strasse	Betriebliche und bauliche Massnahme zur Aufwertung der Rigi-Strasse für den Fussverkehr, Querungshilfe für Fussgänger. Federführung: Gmd. Arth	160'000
PFVV 1.05	neu	Fussverbindung Bahnhofstrasse bis Rigi-Strasse	Neue direkte Fusswegverbindung ab dem Tramweg ins Wohnquartier. Federführung: Gmd. Arth	20'000
PFVV 1.06	neu	Neue Fussverbindung zwischen der Bergstrasse und dem Quartier Vogelsang	Neue direkte Fusswegverbindung, insbesondere für den Schülerverkehr für eine direkte Linienführung. Federführung: Gmd. Arth	50'000
PFVV 1.07	neu	Veloquerungshilfe Knoten Berg-/Steinerberg-/Parkstrasse	Optimierung der Veloführung, Markierung einer Veloquerungshilfe, insbesondere beim Linksabbiegen Richtung Ortszentrum Goldau. Federführung: Gmd. Arth	20'000
PFVV 1.08	neu	Veloquerungshilfe Knoten Rossberg-/Bergstrasse	Anbieten einer Querungshilfe für den Veloverkehr. Federführung: Gmd. Arth	20'000
PFVV 1.09	neu	Veloquerungshilfe Knoten Poststrasse/ Tramweg	Anbieten einer Querungshilfe für den Veloverkehr. Federführung: Gmd. Arth	20'000

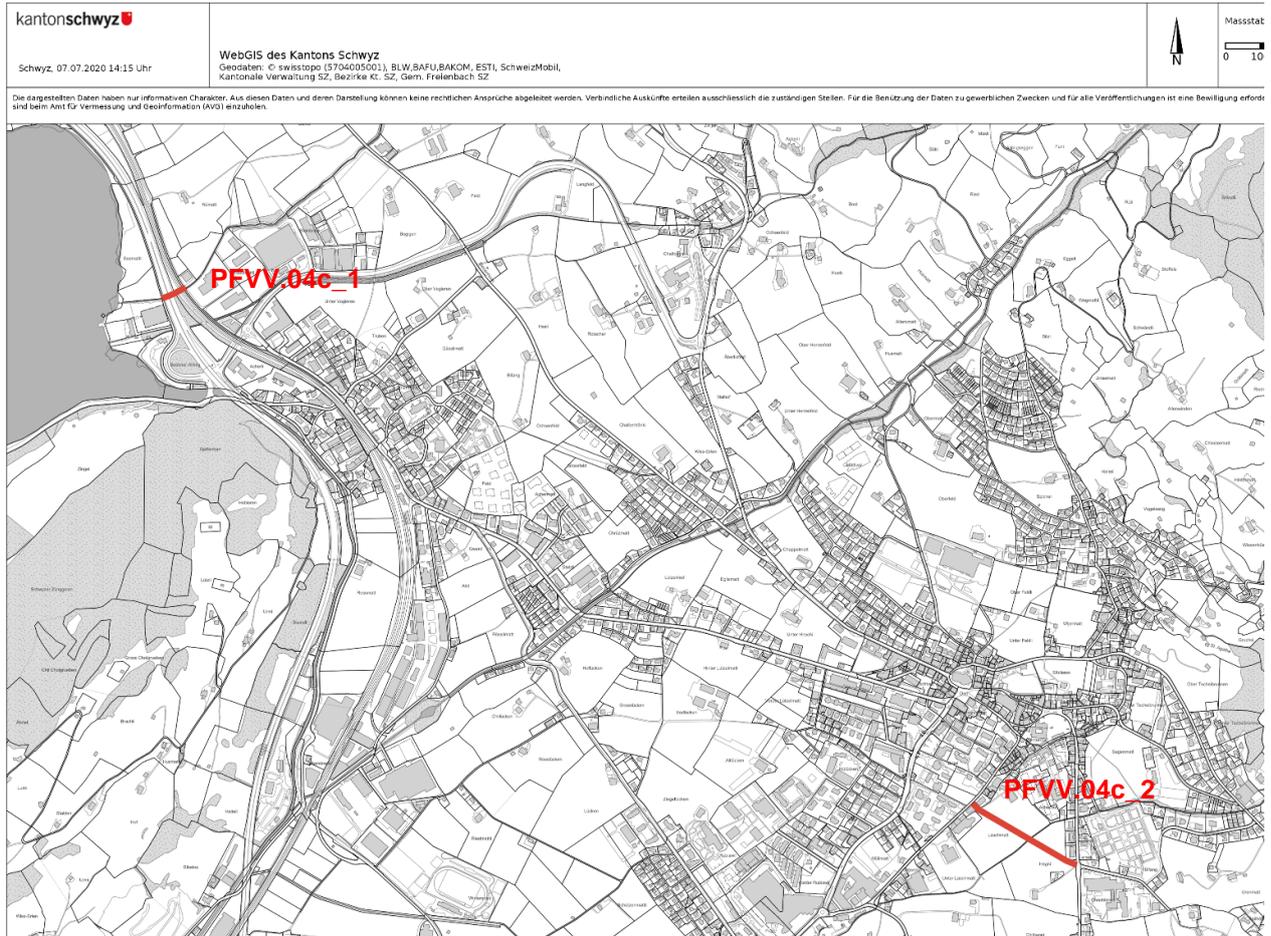
Massnahmen				
Nr.	ARE Code	Beschrieb		Kosten exkl. MwSt.
PFVV 1.10	neu	Querung Fussverkehr Gotthardstrasse in Oberarth	Querungshilfe für den Fussverkehr mit Fussgängerschutzinsel. Federführung: Gmd. Arth	40'000
PFVV 1.11	neu	Veloquerungshilfe Knoten Schöntalweg/ Tramweg	Anbieten einer Querungshilfe für den Veloverkehr. Federführung: Gmd. Arth	20'000
PFVV 1.12	neu	Ergänzung Veloweg «unter Hüte» bis Rufibergstrasse	Neue attraktive Velowegverbindung für den Freizeitverkehr zwischen «unter Hüte» und der Rufibergstrasse. Federführung: Gmd. Arth	250'000
PFVV 1.13	neu	Querung für den Fuss- und Veloverkehr Gotthardstrasse im Dorfkern Arth	Querungshilfe für den Fussverkehr in Kombination mit einer Veloführung. Federführung: Gmd. Arth	40'000
PFVV 1.14	neu	Neue Fuss- und Velo- verbindung Klostermatt-Tramweg	Neue komfortable und sichere Fuss- und Velowegverbindung von den Wohnquartieren zum Tramweg. Federführung: Gmd. Arth	80'000
PFVV 1.15	neu	Neue Fuss- und Velo- verbindung Tafelstatt - Klostermatt	Neue komfortable und sichere Fuss- und Velowegverbindung zwischen den Wohnquartieren und Arth als Alternative zur Zugerstrasse. Federführung: Gmd. Arth	120'000
PFVV 1.16	neu	Aggloroute – Teil Arth-Goldau	Zur Erstellung der Aggloroute sind Markierungen für den Veloverkehr an Knoten sowie auf Streckenabschnitten anzubringen. Die Brücke über die Rigiaa entlang des Tramweges ist neu zu erstellen. Im Zusammenhang mit der Veloroute sollen Knoten und Strassenräume umgestaltet werden. Der Streckenabschnitt südlich des Bahnhofs soll zu einem späteren Zeitpunkt auch gestalterisch aufgewertet werden (siehe "Groberschliessung Verkehrsdrehscheibe Bhf. Arth-Goldau (Mythenallee)"). Federführung: Gmd. Arth	1'600'000
PFVV 1.17	neu	Erstellung Veloabstellanlagen	An wichtigen öffentlichen Einrichtungen sind genügend und attraktive Veloabstellanlagen zu realisieren. Federführung: Gmd. Arth	280'000

Massnahmen				
Nr.	ARE Code	Beschrieb		Kosten exkl. MwSt.
PFVV2.01	neu	Aufwertung Sägelstrasse für Langsamverkehr	Die Sägelstrasse ist ein regional wichtiger Erholungsraum, welcher überaus häufig von Fussgängern, Radfahrern, Inline-Skatern etc. benutzt wird. In Zusammenhang mit der kantonalen Nutzungsplanung zur Moorlandschaft Nr. 235 «Sägel/Lauerzersee» werden Massnahmen zur Aufwertung der Sägelstrasse für den Langsamverkehr geplant. Nebst einer Temporeduktion werden auch bauliche Anpassungen inkl. Markierungen innerhalb des bestehenden Strassenkörpers sowie Möglichkeiten für einen Fussgängersteg entlang der Sägelstrasse diskutiert. Die Massnahmen werden voraussichtlich im Zeitraum 2024 bis 2027 zur Ausführung gelangen. Federführung: Bezirk	880'000
PFVV2.02	neu	Aufwertung Langsamverkehr Steinerstrasse, Goldauerstrasse	Die Steinerstrasse bzw. Goldauerstrasse zwischen Steinen und Goldau verfügt über keinerlei Radstreifen und abschnittsweise auch über kein Trottoir, obwohl vereinzelt auch Wanderwege entlang der Strasse führen und diese oft von Radfahrern benutzt wird. Parallel zur geplanten Sanierung der Steinerstrasse/Goldauerstrasse sollen Aufwertungen für den Langsamverkehr vorgenommen werden (Radstreifen, Trottoirs). Federführung: Bezirk	1'600'000
PFVV3.01	91372.3.032	Engibergweg	Aufwertung und Ausbau Engibergweg zwischen Schulhaus Seerüti bis Steinerstrasse mit zusätzlicher Anbindung Steinbisli Federführung: Gmd. Schwyz	120'000
PFVV3.02	91372.3.032	Ausbau Nietenbachweg (Gotthard-Franzosenstrasse)	Wegausbau als direkter Zugang zum Entwicklungsschwerpunkt für den Langsamverkehr Federführung: Gmd. Schwyz	300'000
PFVV3.03	91372.3.032	Ausbau Lückenstrasse	Aufwertung der Lückenstrasse für den Langsamverkehr Federführung: Gmd. Schwyz	300'000
PFVV3.04	91372.3.032	Aufwertung Grosslücken	Aufwertung Grosslücken für den Langsamverkehr Federführung: Gmd. Schwyz	60'000
PFVV3.05	91372.3.032	Anschluss Lückenstrasse – Aggloradroute	Anbindung Lückenstrasse mit Aggloradroute, Netzlücke und Strassenaufweitung Federführung: Gmd. Schwyz	80'000
PFVV3.06	91372.3.032	Mythen-Center	Lückenschluss Wegnetz Lücken-Rubiswil zum Westeingang des Mythen-Centers. Ausbau Wegnetz in Richtung Gotthardstrasse Federführung: Gmd. Schwyz	350'000

Massnahmen				
Nr.	ARE Code	Beschrieb	Kosten exkl. MwSt.	
PFVV3.07	neu	Aufwertung Seewernstrasse Langsamverkehr	Die Seewernstrasse wird insbesondere von Radfahrern viel benutzt, verfügt jedoch über keinen Radstreifen. Das Überholen von Radfahrern ist aufgrund der herrschenden, engen Platzverhältnisse gefährlich. Parallel zur geplanten Sanierung der Seewernstrasse soll diese für den Langsamverkehr aufgewertet werden (bauliche Massnahmen und Markierungen). Federführung: Bezirk	1'200'000
PFVV3.08	neu	Aufwertung Langsamverkehr Landsgemeindestrasse	Die Landsgemeindestrasse wird aufgrund ihrer Funktion als Quartierschliessung von Fussgängern und Radfahrern rege benutzt. Das Trottoir ist jedoch abschnittsweise sehr schmal und es existiert kein Radstreifen oder Ähnliches, was zu gefährlichen Situationen führen kann. Parallel zur geplanten Sanierung der Landsgemeindestrasse soll diese für den Langsamverkehr aufgewertet werden (bauliche Massnahmen und Markierungen). Federführung: Bezirk	250'000
PFVV4.01	91372.3.036	Aggloradroute – Ingenbohl	Die Linienführung der Aggloradroute in der Gemeinde Ingenbohl führt, solange der ESP Brunnen Nord noch nicht realisiert ist, über die Schwyzerstrasse. Die Routenführung erfordert Anpassungen am Muotadam und den Neubau von Radwegen entlang der Schwyzerstrasse. Weiter sollen entlang der Aggloroute mehr Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Federführung: Gmd. Ingenbohl	1'300'000
Total Kosten (Mio. CHF)			9.83	

Dokumentation	
Quantitative Angaben	---
Zur Verfügung gestellte Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Plan Engibergweg (PFVV3.01) vom 19. Juni 2020 – Plan Ausbau Nietenbachweg (PFVV3.02) vom 2. Juni 2020 – Plan Aufwertung Grosslücken (PFVV3.03, 3.04) vom 4. Juni 2020 – Plan Anschluss Lückenstrasse an Aggloradroute (PFVV3.05) vom 17. Juni 2020 – Kantonales Radroutenkonzept, Baudepartement Tiefbau Kanton Schwyz, Bericht vom 31. August 2015 – Kantonales Radroutenkonzept, Baudepartement Tiefbau Kanton Schwyz, Massnahmenblätter vom 31. August 2015 – Kantonales Radroutenkonzept, Baudepartement Tiefbau Kanton Schwyz, Objektblätter vom 31. August 2015 – Kantonales Radroutenkonzept, Baudepartement Tiefbau Kanton Schwyz, Plan Innerschwyz vom 31. August 2015
Weitere Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Verkehrskonzept Gemeinde Arth, Konzept für motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr von Basler & Hofmann, Stand 20. Februar 2018

Massnahmenpaket	FVV.12 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, B-Horizont	Massnahmenpaketnr.	FVV.12
		ARE Code	neu
		Priorität AP4	B
		Priorität AP3	C



Inhalt und Wirkung		
Konzeption	Die Konzeption der folgenden Massnahmen basiert auf der Ergänzung von in den Vorgängergenerationen umgesetzten Massnahmen bzw. Netzergänzungen und Lückenschlüssen. Hinsichtlich einer etappierten Umsetzung und der vorhandenen Ressourcen sind die folgenden Massnahmen erst in einem B-Horizont vorgesehen.	
Leistungseinheiten und Kosten	Kategorie	Einheit
	Anzahl Veloparkplätze (Anzahl Abstellanlagen)	---
	Anzahl Fussgängerstreifenmarkierungen	2
	Anzahl Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	---
	Anzahl Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	1
	Quadratmeter Überführung	---
	Quadratmeter Unterführung	140
Laufmeter Massnahme LV	400	

Massnahme			
Nr.	Massnahme	Beschrieb	Kosten exkl. MwSt.
FVV.04c_1	Verbindung Seebad – Seewenmarkt (Unterführung)	Direkte Anbindung des Gewerbegebietes Steinbisli mit der Aggloradroute Arth-Steinen- Seewen-Brunnen mittels Unterquerung der Autobahn A4	1'500'000
FVV.04c_2	Verbindung Schützenstrasse – Spital	Schliessung Netzlücken zur optimalen Anbindung des Regionalspitals an das Zentrum.	250'000
Total Kosten (Mio. CHF)			1.75

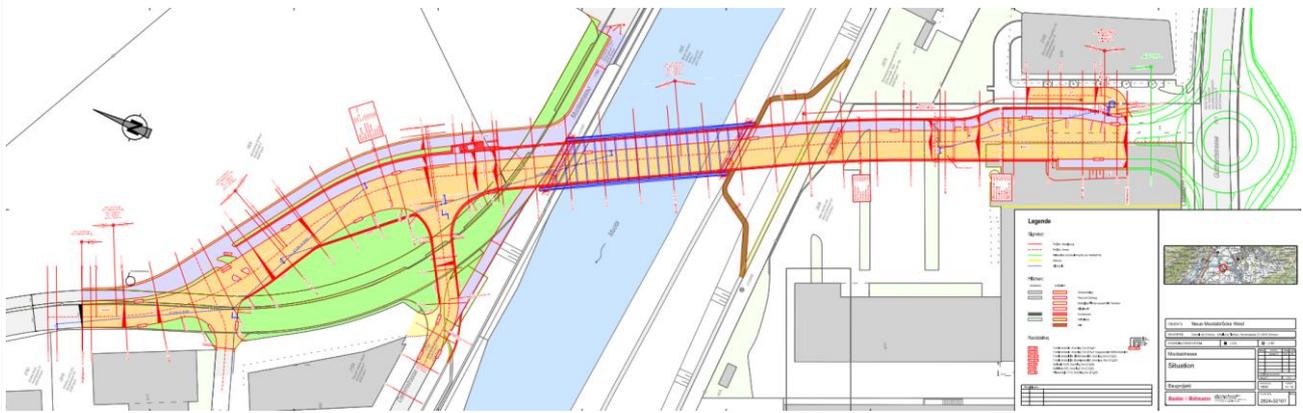
Dokumentation	
Quantitative Angaben	---
Zur Verfügung ge- stellte Dokumente	– Fuss- und Velokonzept der Gemeinde Schwyz vom 15. März 2016
Weitere Dokumente	---

8 Massnahmen motorisierter Individualverkehr

Übersicht Massnahmen

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorisierung	Kosten (Mio. CHF)
91372.3.008	MIV.01	Muotabrücke West inkl. flankierende Massnahmen	A	17.325
91372.3.021	MIV.06	BGK Bahnhofstrasse Seewen	A	8.0
91372.3.020	MIV.07	BGK Schwyz Ortskern (1. Etappe)	A	6.25
Neu	MIV.12	Groberschliessungsstrasse Schuttweg Goldau	A	16.5
Neu	MIV.14	Verlegung Franzosenstrasse		2.1
Neu	MIV.15	BGK Mythenblick Seewen	A	1.26
Neu	MIV.17	BGK Bienenheimstrasse	B	2.0
91372.3.020	MIV.18	BGK Schwyz Ortskern (2. Etappe)	B	6.25
Neu	MIV.19	BGK Mythenachse	A	6.4

Massnahme	MIV.01 Muotabrücke West inkl. flankierende Massnahmen	Massnahmennr.	MIV.01
		ARE Code	91372.3.008
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	B



Inhalt und Wirkung

Kategorie	<input checked="" type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input checked="" type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> Güterverkehr und Logistik
Unterkategorie	Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen (neue Strasse oder entlastete Strecke)	
Ausgangslage	Das Arbeitsplatzgebiet zwischen Seewen und Ibach verfügt über grosse, mittelgrosse und kleine Betriebe mit einer Vielzahl von Arbeitsplätzen. Im Zuge der zukünftigen Entwicklung wird das Gebiet weiterentwickelt und mit dem ESP-A «Seewen – Schwyz» (Massnahme S.01) ergänzt. Dies bedingt neue Herausforderungen an alle Verkehrsträger. Die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr und damit auch dem Schwerverkehr soll weitgehend rückwärtig und direkt an das Hochleistungsstrassennetz erfolgen. Weiter soll die Muotastrasse insbesondere im Abschnitt von Ibach vom motorisierten Verkehr entlastet und vor allem vom Fuss- und Veloverkehr genutzt werden.	
Massnahmenbeschrieb	Die Muotabrücke soll die Arbeitsplatzgebiete Zeughausareal und Wintersried zwischen Seewen und Ibach mit dem Kantonsstrassennetz verbinden. Die Verbindung des Arbeitsplatzgebietes mit der Hochleistungsstrasse ermöglicht die Weiterentwicklung der bestehenden Betriebe sowie die Ansiedlung von neuen Betrieben zwischen Seewen und Ibach. Die Brücke mit dem geplanten Kreisell ermöglicht eine Anbindung des Arbeitsplatzgebietes an die Autobahn A4 nahezu vollständig ausserhalb von Wohnzonen. Durch den neuen Kreisell auf der Ortseinfahrt Ibach wird die gestreckte Linienführung der Kantonstrasse gebrochen. Damit werden die Tempis gesenkt und die Ortsdurchfahrt Unteribach mit den anliegenden Wohnbauten und streckenweise beruhigt. Über die Brücke soll zudem die regionale Buslinie 507 geführt werden. Ergänzt mit einer neuen Bushaltestelle kann ein untergeordneter Umsteigepunkt von der ÖV-Hauptachse in die Gebieten nördlich der Muota realisiert werden. Der zusammen mit der Brücke vorgesehene Velo- und Fussweg ermöglicht ausserdem eine Anbindung des Langsamverkehrs aller Gebiete südlich der Muota an die Aggloradroute. Somit stellt die neue Muotabrücke die Anbindung der Entwicklungsgebiete mit allen Verkehrsträgern sicher.	

	<p>Zur neuen Muotabrücke gehört weiter ein Bündel an flankierenden Massnahmen zur Lenkung des Verkehrs auf dem Hauptstrassennetz vom Bahnhof Schwyz Seewen über die Gott-hardstrasse bis zum Muotaübergang Ibach. Dazu gehört unter anderem die Sanierung der Einmündung Franzosen- / Bahnhofstrasse inkl. Verkehrslenkung beim Bahnhof Schwyz Seewen (vgl. ÖV.02) Damit wird eine Entlastung der Bahnhofstrasse und der Siedlungsgebiete Ibach vom MIV sichergestellt. Zudem nimmt infolge der Kappung der bisherigen Zufahrt in das Arbeitsplatzgebiet Wintersried aus Richtung Ibach (Muotastrasse) der Verkehr auf der heutigen Anbindung vor den Primarschulhäuser Muota und Christophorus deutlich ab. Dies reduziert massgeblich die Konflikte mit dem Langsamverkehr sowohl im Zentrum von Ibach wie auf der Muotastrasse. Eine Neugestaltung wurde mit Massnahme MIV.08 BGK Ortsdurchfahrt Oberlbach Muotabrücke – Postplatz Ibach im Rahmen des AP3 bereits aufgegleist.</p>	
Nutzen	WK1	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems und verbesserte Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete zwischen Seewen und Ibach. – Verbesserung der Multimodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems durch Anbindung des ESP an das ÖV-Netz, Verbesserung des Zugangs zur Hauptachse des öffentlichen Verkehrs aus den Arbeitsplatzgebieten zwischen Seewen und Ibach sowie Verbesserungen für die kantonale ÖV-Netzstruktur durch neuen Umsteigepunkt (Linie Sattel mit Linie Brunnen) – Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung durch direkten Anschluss des Entwicklungsgebietes an das HLS und somit Entlastung des Ortszentrum Ibach – Verbesserung im Langsamverkehr durch Lückenschlüsse im Netz und Anschluss an die Aggloroute
	WK2	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungskonzentration und Innenverdichtung wird durch angemessene Erschliessung des ESP und direkter Führung des MIV ans übergeordnete Netz gefördert. Entlastung des Wohngebietes Studenmatt und der Schulanlagen in Ibach infolge Verkehrsumlegung über die neue Brücke. – Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet durch freigespielte Flächen aufgrund der Verlagerung des Verkehrs auf das übergeordnete Netz.
	WK3	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit durch Sanierung des Knotens und Trennung von MIV und Langsamverkehr durch Realisierung eines neuen kombinierten Rad- und Gehweges.
	WK4	<ul style="list-style-type: none"> – Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen im Zentrum von Ibach durch Verkehrslenkung über die neue Anbindung.
Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung – Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum – Z-V4 hohe Verkehrssicherheit – Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs <p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – H-S1 Siedlungsentwicklung lenken – H-V2 Verkehrslenkung und Dosierung – H-V3 Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr durchgängiger und sicherer machen – H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern – H-V5 Erschliessung mit dem ÖV verbessern <p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> – T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren – T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern – T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln – T-V8 Attraktives Fusswegenetz anbieten – T-V10 lückenloses und sicheres Velowegnetz anbieten 	

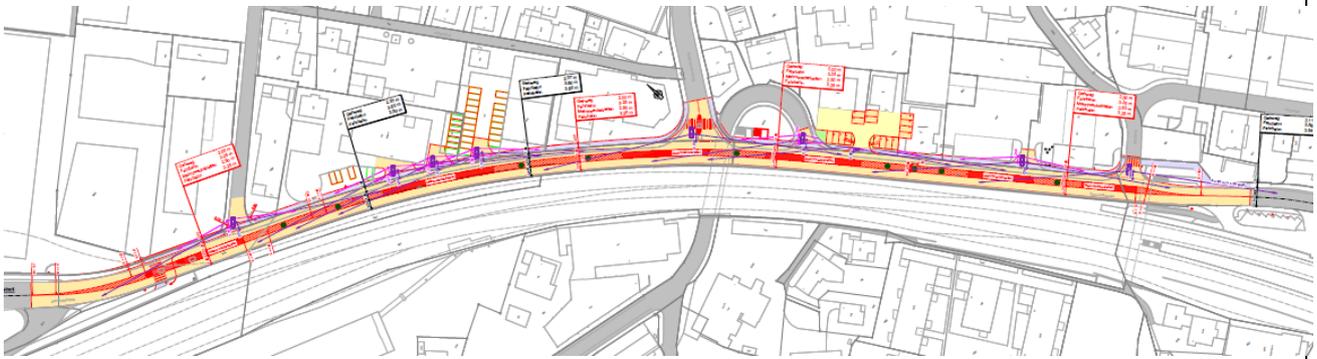
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - S.01 ESP Schwyz Seewen A - S.02 ESP Schwyz Seewen B - ÖV.01 Umsetzung ÖV-Konzept Bahn und Bus im Talkessel Schwyz (A-Horizont, 3G) - ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz Seewen - ÖV.09b Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, A-Horizont - MIV.08 BGK Ortsdurchfahrt Ober-Ibach; Muotabrücke – Postplatz Ibach (A-Horizont, 3G) - MIV.13 Verkehrsberuhigung - MIV.16 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete - FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
Richtplanrelevanz und Verankerung	Unter Beschluss V-3.3.2.-01 ist die durchgängige Buslinie durch das Arbeitsplatzgebiet aufgeführt.			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> keine		<input type="checkbox"/> VO	
Richtplanrelevanz und Verankerung			<input type="checkbox"/> ZE	
Richtplanrelevanz und Verankerung			<input checked="" type="checkbox"/> FS	
Umweltverträglichkeit	Das Projekt ist nicht UVB-pflichtig. Die Auswirkungen wurden trotzdem in einem umfassenden Umweltbericht dargelegt und wo nötig mit Ersatz- und Kompensationsmassnahmen aufgefangen. Generell sind die Auswirkungen gering.			

Realisierung und Kosten				
Federführung	Gde. Schwyz			
Beteiligte Akteure	Bezirk Schwyz, TBA Kt. SZ, ARE Kt. SZ, AÖV Kt. SZ, AFU Kt. SZ, AWN KT. SZ, AfG Kt. SZ, Grundeigentümer			
Planungsstand	<input type="checkbox"/> 1		<input checked="" type="checkbox"/> 2	
Planungsstand			<input type="checkbox"/> 3	
Planungsstand	Bisherige Planungsschritte – Vorstudie, Vorprojekt und Bauprojekt abgeschlossen.			
Planungsstand	Weitere Planungsschritte – Auflageprojekt, Submissionsverfahren und Ausführungsprojekt.			
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2021-2022		
Bau- und Finanzierungsreife	Plangenehmigung/Baubewilligung	2021		
Bau- und Finanzierungsreife	Finanzierungsplan	2020		
Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	2024		
Bau- und Finanzierungsreife	Inbetriebnahme	2025		
Bau- und Finanzierungsreife	Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Kosten exkl. MwSt.	17.325 Mio. CHF			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	6.5%		
Finanzierungsschlüssel	Gemeinde	66.7%		
Finanzierungsschlüssel	Weitere	26.8%		

Dokumentation	
Quantitative Angaben	<ul style="list-style-type: none"> - Voraussichtlicher DTV 2035 auf der Muotabrücke West: 7'300 - Voraussichtlicher DTV 2035 auf der Muotastrasse ohne Muotabrücke West: 6'000 - Voraussichtlicher DTV 2035 auf der Muotastrasse mit Muotabrücke West: 1'500

Zur Verfügung gestellte Dokumente	<ul style="list-style-type: none">– Bauprojekt neue Muotabrücke West, geotechnischer Bericht vom 21. Dezember 2017– Bauprojekt neue Muotabrücke West, Landerwerb temp. Nutzung vom 30. November 2017– Bauprojekt neue Muotabrücke West, Längenprofil vom 30. November 2017– Bauprojekt neue Muotabrücke West, Lärmschutznachweis vom 6. November 2017– Bauprojekt neue Muotabrücke West, Nachweis Projektnotwendigkeit vom 16. März 2021– Bauprojekt neue Muotabrücke West, Normalprofile vom 30. November 2017– Bauprojekt neue Muotabrücke West, Nutzungsvereinbarung vom 30. November 2017– Bauprojekt neue Muotabrücke West, Situation vom 30. November 2017– Bauprojekt neue Muotabrücke West, technischer Bericht vom 30. November 2017– Bauprojekt neue Muotabrücke West, Umweltbericht vom 19. Dezember 2017
Weitere Dokumente	---

Massnahme	MIV.06 BGK Bahnhofstrasse Seewen	Nr. AP	MIV.06
		ARE Code	91372.3.021
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	B



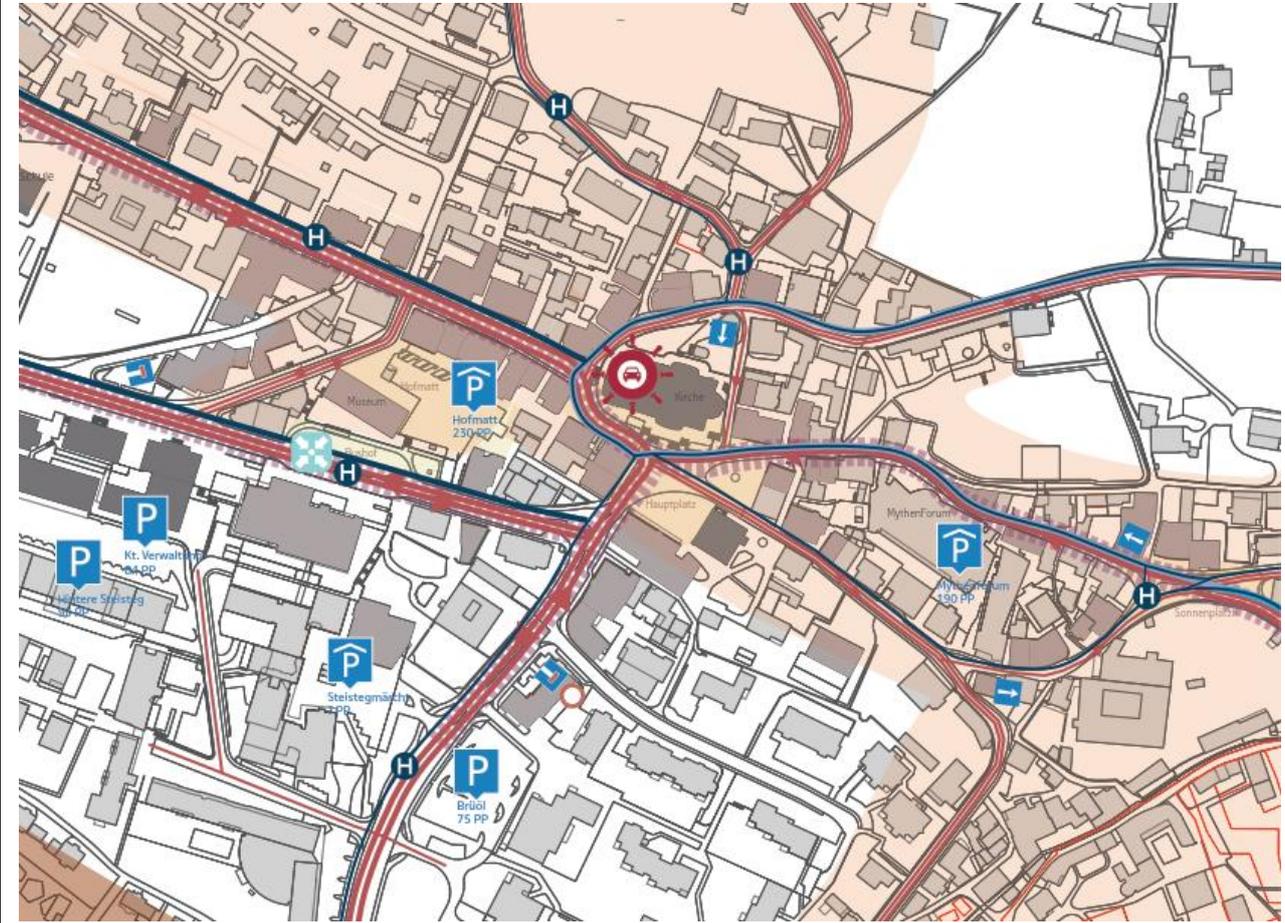
Inhalt und Wirkung	
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV) <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik
Unterkategorie	Strassenabschnitt
Ausgangslage	<p>Gleichzeitig mit der kantonalen Nutzungsplanung «Entwicklungssachse Urmiberg» ist mit dem Teilbereich Seewen-Schwyz die Kantonsstrasse Nr. 2 im Abschnitt Bahnhofstrasse vom Acherli-Kreisel bis zur Franzosenstrasse Seewen betrachtet worden. Die Bahnhofstrasse ist die direkte Verbindung des Zentrums von Schwyz zur Autobahn und bereits heute in den Spitzenstunden stark belastet. Der Abschnitt direkt beim Bahnhof Schwyz – Seewen ist ausserdem stark durch den öffentlichen Verkehr und von Fussgängern frequentiert. Weiter wird über die Bahnhofstrasse vom Zeughausareal kommend bis zum Knoten Bienenheimstrasse die Aggloradroute geführt.</p>
Massnahmenbeschreibung	<p>Aufgrund verschiedener Abhängigkeiten mit der Gestaltung des Bushofs Seewen soll in einer ersten Etappe der Abschnitt Acherli-Kreisel bis Höhe Kirchweg umgestaltet und aufgewertet werden. Die Umgestaltung und Sanierung des Abschnitts Kirchweg bis Franzosenstrasse erfolgt anschliessend koordiniert mit der Sanierung des Bushofs und ist in Massnahmenblatt ÖV.02 abgedeckt.</p> <p>Mit einer Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes kann der Verkehrsfluss auf der Bahnhofstrasse auch in Zukunft sichergestellt werden. Dies ist auch eine zwingende Voraussetzung, damit der öffentliche Verkehr die Fahrplaneinhaltung gewährleisten kann. Eine rasche Umsetzung der verschiedenen leistungssteigernden Massnahmen auf der Bahnhofstrasse ist deshalb anzustreben. Weiter wird die Situation für den Fuss- und Radverkehr stark verbessert. Die Verkehrssituation um den Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Verkehrs am Bahnhof Seewen – Schwyz wird aufgewertet und siedlungsverträglich gestaltet.</p>

Nutzen	WK1	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Querungs- / Abbiege- und Längsbeziehungen Fuss- / Veloverkehr – Verstetigung motorisierter Verkehr durch reduzierte Geschwindigkeit – Verbesserung betriebliche Abläufe ÖV 		
	WK2	<ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung des öffentlichen Raumes – Verbesserte Abstimmung des ruhenden Verkehrs 		
	WK3	<ul style="list-style-type: none"> – Verringerung der Trennwirkung zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- und Radverkehr. – Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch eine übersichtliche Gestaltung des Strassenraumes und Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeiten. 		
	WK4	<ul style="list-style-type: none"> – Die Lärmemissionen werden durch langsamere Geschwindigkeiten reduziert. 		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung – Z-S3 belebte und attraktive Zentren – Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum – Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel – Z-V4 hohe Verkehrssicherheit – Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs 			
	Bezug Handlungsbedarf			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – H-S4 Attraktive Ortskerne/Zentren erhalten – H-V2 Verkehrslenkung und Dosierung – H-V3 Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr durchgängiger und sicherer machen – H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern 			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> – T-S5 Ortskerne und Zentren stärken – T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen – T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren – T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern – T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln – T-V8 Attraktives Fusswegenetz anbieten – T-V10 lückenloses und sicheres Velowegnetz anbieten 			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz Seewen – ÖV.06 Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende – ÖV.09b Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, A-Horizont – MIV.02 Vollanschluss Steinerstrasse – MIV.13 Verkehrsberuhigung – MIV.15 BGK Mythenblick Seewen – FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Die beiden Massnahmen (B-8.4 ESP-A «Seewen-Schwyz» und B-9.5 ESP-B «Seewen-Schwyz») im kantonalen Richtplan setzten auf eine geordnete Erschliessung.			
	<input type="checkbox"/> keine		<input checked="" type="checkbox"/> VO	
		<input type="checkbox"/> ZE		
		<input type="checkbox"/> FS		
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Verluste von Fruchtfolgefächern oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen			

Realisierung und Kosten			
Federführung	TBA Kt. SZ		
Beteiligte Akteure	Gde. Schwyz		
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte – Vorprojekt ist erstellt, Landerwerb ist am Laufen		
	Weitere Planungsschritte – Erstellung Bauprojekt		
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2022	
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2023	
	Finanzierungsplan	-	
	Baubeginn	2024	
	Inbetriebnahme	2025	
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Kosten exkl. MwSt.	8.00 Mio. CHF		
Finanzierungsschlüssel	Kanton	100%	
	Gemeinde	---	
	Weitere	---	

Dokumentation	
Quantitative Angaben	– Voraussichtlicher DTV 2035 auf der Bahnhofstrasse: 18'800
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– Vorprojekt, Sanierung Bahnhofstrasse, Situation vom 15. März 2018 – Vorprojekt, Sanierung Bahnhofstrasse, technischer Bericht vom 15. März 2018
Weitere Dokumente	– Bahnhofstrasse Seewen Massnahmen Verbesserung Verkehrsfluss Überprüfung mittels Verkehrsflusssimulation, 6. November 2014 – Machbarkeitsstudie, Bahnhofstrasse Seewen, 22. Oktober 2013 – Kantonales Radroutenkonzept, Baudepartement Tiefbau Kanton Schwyz, vom 31. August 2015

Massnahme	MIV.07 BGK Schwyz Ortskern (1. Etappe)	Nr. AP	MIV.07
		ARE Code	91372.3.020
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	B



Inhalt und Wirkung		
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik
Unterkategorie	Strassenabschnitt	
Ausgangslage	Der motorisierte Verkehr im Zentrum von Schwyz weist eine hohe Verkehrsbelastung auf, die in den letzten Jahren die Grenze der Siedlungsverträglichkeit erreicht hat. Dies vermindert die Aufenthaltsqualität im Ortskern von Schwyz und hemmt zukünftige Entwicklungen. Die Herengasse und Schmiedgasse und der Bushof Schwyz Zentrum sind im Zukunftsbild der Agglomeration wichtige Achsen für den öffentlichen Verkehr und befinden sich im dicht bebauten Zentrum, dass stark mit Fuss- und Radverkehr frequentiert ist.	

<p>Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Mit dem BGK Ortskern Schwyz soll der Strassenraum neu gestaltet und aufgewertet werden. Störende Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (inkl. ruhender Verkehr) sollen gesenkt, die Verhältnisse für den Fuss- und Radverkehr verbessert und ein reibungsloser Ablauf für den öffentlichen Verkehr sichergestellt werden. Dies führt insgesamt zu einer deutlich höheren Lebensqualität.</p> <p>Im Rahmen der Testplanung Dorfkern Schwyz wurden bereits verschiedene Massnahmen zur Aufwertung des Ortskerns Schwyz ausgearbeitet und zum Teil bereits umgesetzt. Im Rahmen des BGK Ortskern Schwyz sollen diese Planungen vertieft werden. Der Perimeter umfasst die Herrengasse, Schmiedgasse, Rickenbachstrasse / Dorfbach, den Bushof Schwyz Zentrum, die Reichsstrasse und die Schulgasse. Dazu sind Busbevorzugungsmassnahmen auf der Herrengasse, Schmiedgasse, Zeughausstrasse und Schulgasse vorgesehen. Zudem ist im Tempo 30 Konzept der Gemeinde eine Verkehrsberuhigung im gesamten Betrachtungsraum vorgesehen und bereits grösstenteils umgesetzt.</p> <p>Im Rahmen der Planung wird auch das Thema Bike + Ride gemäss Nachfrage und Handlungsbedarf geprüft, so dass an wichtigen Zielorten wie dem Hauptplatz oder dem Mythen-Forum genügend öffentlich zugängliche, überdachte Veloabstellplätzen zur Verfügung gestellt werden können.</p>	
<p>Nutzen</p>	<p>WK1</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Querungs- und Abbiege- und Längsbeziehungen Fuss- / Veloverkehr - Verstetigung motorisierter Verkehr durch reduzierte Geschwindigkeit - Verbesserung betriebliche Abläufe ÖV
	<p>WK2</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Starke Aufwertung des öffentlichen Raumes und der Lebensqualität durch Freispielen von Flächen für den FVV. - Verbesserte Abstimmung des ruhenden Verkehrs
	<p>WK3</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Verringerung der Trennwirkung zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- und Radverkehr. - Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch eine übersichtliche Gestaltung des Strassenraumes und Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeiten.
	<p>WK4</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Lärmemissionen und Luftemissionen werden durch reduzierte Geschwindigkeiten und Verlagerung des MIV aus dem Zentrum reduziert.
<p>Zweckmässigkeit</p>	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> - Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum - Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung - Z-S3 belebte und attraktive Zentren - Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum - Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel - Z-V4 hohe Verkehrssicherheit - Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs <p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - H-S4 Attraktive Ortskerne/Zentren erhalten - H-V2 Verkehrslenkung und Dosierung - H-V3 Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr durchgängiger und sicherer machen - H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern <p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> - T-S5 Ortskerne und Zentren stärken - T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen - T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren - T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern - T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln - T-V8 Attraktives Fusswegenetz anbieten - T-V10 lückenloses und sicheres Velowegnetz anbieten 	

Bezug zu anderen Massnahmen	– FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont – ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz Seewen – ÖV.03 Bushof Schwyz Zentrum – ÖV.09b Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, A-Horizont – MIV.02 Vollanschluss Steinerstrasse – MIV.13 Verkehrsberuhigung – MIV.15 BGK Mythenblick Seewen – MIV.18 BGK Schwyz Ortskern (2. Etappe)			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Verluste von Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen			

Realisierung und Kosten				
Federführung	Gemeinde Schwyz			
Beteiligte Akteure	Bezirk Schwyz, TBA Kt. SZ			
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	
	Bisherige Planungsschritte – Gesamtkonzept bis Juni 2021 abgeschlossen / BGK Herrengasse Vorprojekt			
	Weitere Planungsschritte – Vorprojekte und Bauprojekte Strassenzugweise laufend ab 2. Semester 2021			
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2021		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2022		
	Finanzierungsplan	2021		
	Baubeginn	2022 - 2025		
	Inbetriebnahme	2023 - 2026		
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Kosten exkl. MwSt.	6.25 Mio. CHF – Genaue Festlegung mit BGK, 2. Semester 2021			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	24.5 %		
	Gemeinde	69.8 %		
	Bezirk	5.7 %		

Dokumentation	
Quantitative Angaben	– Voraussichtlicher DTV 2035 auf der Herrengasse: 9'800
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– BGK Ortskern, Analyse vom 25. Februar 2021 – BGK Herrengasse, Vorstudie vom 10. November 2020 – BGK Herrengasse, Analyseplan vom 10. November 2020
Weitere Dokumente	---

Massnahme	MIV.12 Groberschliessungsstrasse Schuttweg Goldau	Massnahmenr.	MIV.12
		ARE Code	neu
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	---



Inhalt und Wirkung

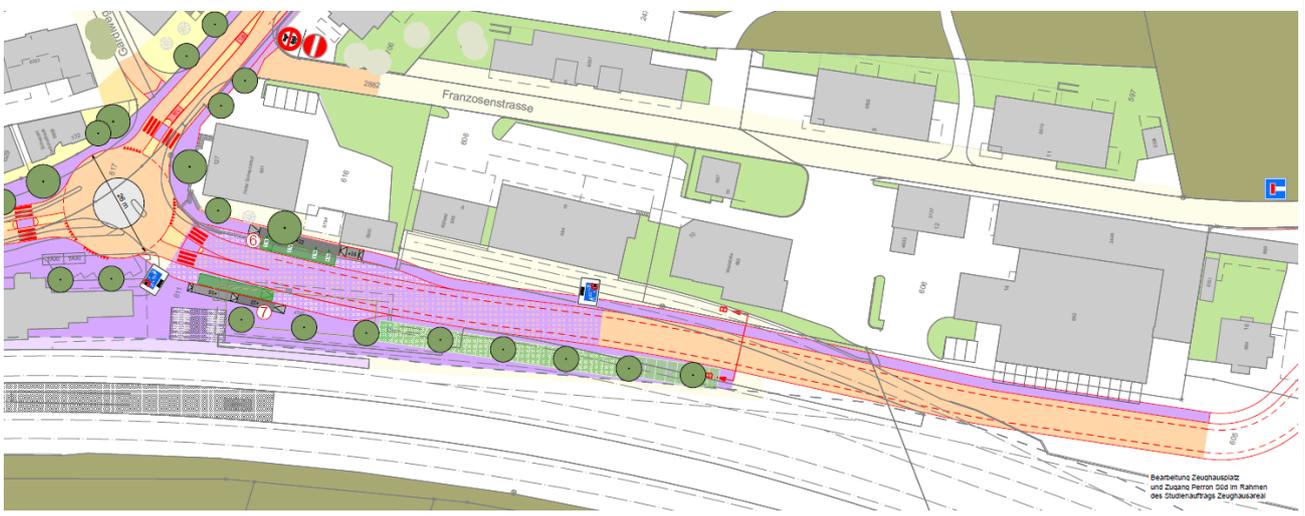
Kategorie	<input checked="" type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> Güterverkehr und Logistik
Unterkategorie	Erschliessungsstrassen	
Ausgangslage	Der Bahnhof Arth-Goldau ist eine wichtige multimodale Verkehrsdrehscheibe mit regionaler und überregionaler Bedeutung. Mit der NEAT-Volleröffnung und Reorganisation des regionalen Busnetzes per Ende 2020 wird Arth-Goldau zum wichtigsten ÖV-Knotenpunkt an der NEAT-Bahnlinie im Kanton Schwyz. Zudem liegt der Autobahnanschluss Goldau nur 650 m Luftlinie südlich des Bahnhofs. Dies bedeutet eine grosse Chance für die Siedlungsverdichtung und Aufwertung des teilweise brachliegenden Bahnhofsgelands, welches deshalb im kantonalen Richtplan auch als Entwicklungsschwerpunkt (ESP) definiert ist. Allerdings führt die heutige MIV-Erschliessung durch ein Wohngebiet und ist nicht als Groberschliessung dimensioniert und entsprechenden Mehrverkehr ausgelegt. In einem aufwendigen Stakeholder-Prozess wurden deshalb 2017 verschiedene Varianten zur Verbesserung der Verkehrsdrehscheibe, zur Siedlungsverdichtung Bahnhof Süd und zu deren Groberschliessung evaluiert. Ein wesentliches Element ist dabei der Schuttweg.	
Massnahmenbeschrieb	Die neue Groberschliessungsstrasse sieht eine Linienführung von der Bahnhof-Südseite tangential am Wohnquartier Oberdorf vorbei via Berufsbildungszentrum und Hochschule vorbei zum Autobahnanschluss Arth-Goldau vor. Die ganze Strasse wird auf Tempo 30 ausgelegt und mit einem einseitigen Trottoir versehen, um die Koexistenz auf dieser sowohl für den MIV als auch für den Velo- und Fussgängerverkehr wichtigen neuen Achse (Zubringer kant. Schulen und Teil Velo- und Fusswegnetz) zu gewährleisten. Sie ist mit einem Kreisell mit BehiG-konformer Bushaltestelle an die Gotthardstr. angebunden, führt mit einer 50 m langen Brücke über die Autobahn und folgt dann ungefähr dem bestehenden Schutt- resp. Eisenbahnweg. Das entsprechende Bauprojekt wurde ab Mitte 2017 in enger Absprache mit Kanton Schwyz und ASTRA entwickelt und Ende 2019 fertiggestellt. Die öffentliche Auflage der erforderlichen Zonenplan- und Erschliessungsplan-Anpassungen erfolgte im Sommer 2020. Und die entsprechenden Landerwerbsverhandlungen stehen unmittelbar vor dem Abschluss.	

Nutzen	WK1	<ul style="list-style-type: none"> – Unterstützung ÖV-Knotenpunkt Bahnhof Arth-Goldau als multimodale Drehscheibe – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems durch direkte Erschliessung der Verdichtungsgebiete und somit Entlastung der Siedlungsgebiete und des Zentrums vom MIV. – Verbesserung der Multimodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage mittels flankierenden Massnahmen. – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems durch Verbesserte Zugänglichkeit der Haltestelle aufgrund Aufwertungen für den FVV im Rahmen der flankierenden Massnahmen. – Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung durch ergänzende Verbindung im Strassennetz und damit direkter Verbindung. – Verbesserung im Langsamverkehr durch angemessene Infrastrukturen auf der Groberschliessungsstrasse und der Förderung eines dichten und attraktiven FVV-Netz.
	WK2	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungskonzentration und Innenverdichtung wird gestärkt durch Verbesserung der Erschliessung an einem geeigneten Standort an zentraler und sehr gut mit dem ÖV erschlossener Lage.
	WK3	<ul style="list-style-type: none"> – Steigerung subjektive und objektive Verkehrssicherheit, da bestehende Erschliessung ungenügend ist (zu geringe Fahrbahnbreite, teils fehlende Trottoirs, keine attraktive Veloführung)
	WK4	<ul style="list-style-type: none"> – Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen und Lärm in Wohnquartieren durch Lenkung des MIV auf eine Achse
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild	
	<ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung – Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum – Z-V4 hohe Verkehrssicherheit – Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs 	
	Bezug Handlungsbedarf	
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – H-S1 Siedlungsentwicklung lenken – H-V2 Verkehrslenkung und Dosierung – H-V3 Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr durchgängiger und sicherer machen – H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern – H-V5 Erschliessung mit dem ÖV verbessern 	
	Bezug Teilstrategien	
	<ul style="list-style-type: none"> – T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren – T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern – T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln – T-V8 Attraktives Fusswegenetz anbieten – T-V10 lückenloses und sicheres Velowegnetz anbieten 	
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont – MIV.11 Parkraum- und Mobilitätsmanagement Agglomeration Schwyz – MIV.13 Verkehrsberuhigung – MIV 20 Gemeinde Arth – Betriebs- und Gestaltungskonzept Mythenachse 	
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
	Gemäss kant. Richtplan	
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO
Umweltverträglichkeit	nicht UVP-pflichtig; Lärmgutachten vorliegend, Rodungsgesuch öffentl. aufgelegt.	

Realisierung und Kosten			
Federführung	Gemeinde Arth		
Beteiligte Akteure	Kanton Schwyz		
Planungsstand	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte Für die Groberschliessungsstrasse wurden fünf verschiedene Varianten unter Mitarbeit des Kantons Schwyz geprüft. Dabei wurden die Varianten mit einer Nutzwertanalyse unter Berücksichtigung der Kriterien Flächenbedarf, Umwelteinfluss, Ortsbild- und Landschaftseingriff, Erschliessungsqualität, Realisierungswahrscheinlichkeit und Kosten bewertet. Danach erfolgte eine umfassende Vorabklärung mit kantonalen Fachstellen und dem ASTRA. Aus dem Prozess wurde die Variante mit einer Verlängerung des Schuttweges mit Anschluss am Knoten Chräbelstrasse/Gotthardstrasse als Vorzugsvariante gewählt. Es liegt bereits ein fertiges Bauprojekt der Firma Basler & Hofmann vom Dezember 2019 vor. Die öffentliche Auflage der notwendigen Zonen- und Erschliessungsplan-Anpassungen sowie des Rodungsgesuchs ist im Sommer 2020 erfolgt.		
	Weitere Planungsschritte – Urnenabstimmung (Nutzungsplanung + Baukredit) – Projektgenehmigungsverfahren + Kostenschlüssel – Submission + Ausführungsprojekt – Realisierung		
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2017–2019	
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2023	
	Finanzierungsplan	2023	
	Baubeginn	2024	
	Inbetriebnahme	2026	
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2
Kosten exkl. MwSt.	16.5 Mio. CHF		
Finanzierungsschlüssel	Kanton	---	
	Gemeinde	70%	
	Weitere	30%	

Dokumentation	
Quantitative Angaben	– Voraussichtlicher DTV 2035 auf dem Schuttweg: 6'500
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– Teilerschliessungsplan Schuttweg-Campus vom 1. Mai 2020 – Teilerschliessungsplan Bahnhof Süd Goldau vom 1. Mai 2020 – Bauprojekt Groberschliessungsstrasse Schuttweg vom 13. März 2019
Weitere Dokumente	– Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau, Zukunftsbild und Massnahmenplan, Institut für Raumentwicklung HSR et al., Stand 17.12.2017 – Verkehrskonzept Gemeinde Arth, Konzept für motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr von Basler & Hofmann, Stand 20. Februar 2018

Massnahme	MIV.14 Verlegung Franzosenstrasse	Massnahmennr.	MIV.14
		ARE Code	neu
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	---



Inhalt und Wirkung

Kategorie	<input checked="" type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> Güterverkehr und Logistik
Unterkategorie	Erschliessungsstrassen	
Ausgangslage	<p>Im Schwyzer Ortsteil Seewen liegen mit dem Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof (ESP-B) und dem Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplätze (ESP-A) auf dem Zeughausareal zwei wichtige kantonale ESP. Im Hinblick auf deren Erschliessung sowie die Umsetzung des Buskonzeptes 2021 und die für die Folgejahre geplanten Angebotserweiterungen wurde ein Gesamtkonzept Verkehr (GKV) als Zielbild ausgearbeitet, welches die vier Teilprojekte «Bushof», «Verlegung Freiverlad», «Personenunterführung Süd» und «Verlegung Franzosenstrasse» mit entsprechenden Massnahmen umfasst. Das vorliegende Massnahmenblatt behandelt das Teilprojekt «Verlegung Franzosenstrasse».</p> <p>Die neu anzulegende Lagerstrasse zwischen Bahnhof und Zeughausplatz stellt künftig eine leistungsfähige und siedlungsverträgliche Anbindung von Norden an den ESP-A sicher. Mit der Aufwertung der Lagerstrasse verbunden ist zudem die Verlegung der Franzosenstrasse und somit auch die Anbindung nach Süden via neue Muotabrücke. Die Lagerstrasse mündet beim neu zu gestaltenden Zeughausplatz in die bestehende Franzosenstrasse. Die bestehende Franzosenstrasse zwischen Bahnhofstrasse und Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplätze (ESP-A) auf dem Zeughausareal wird abklassiert und neu ausschliesslich von der Bahnhofstrasse her erschlossen. Für den Fuss- und Veloverkehr ist die Strasse aber nach wie vor durchlässig.</p>	
Massnahmen-beschrieb	<p>Das Teilprojekt «Verlegung Franzosenstrasse» beinhaltet den Ausbau und die gestalterische Aufwertung der Lagerstrasse sowie die Gestaltung der Bushaltestelle «Zeughausplatz» als Verbindungsstück zwischen heutiger Lagerstrasse und bestehender Franzosenstrasse. Mit der Verlegung verbunden ist der Rückbau des Güterschuppens sowie die Verlegung des Freiverlades (Teilprojekt «Verlegung Freiverlad»). Die Franzosenstrasse zwischen Zeughausareal und Bahnhofstrasse wird im Sinne von flankierenden Massnahmen verkehrlich beruhigt und mit einem Einbahnregime versehen.</p> <p>Zwischen den Teilprojekten «Verlegung Franzosenstrasse» und «Verlegung Freiverlad» liegt der zeughausarealseitige Anschluss an die Personenunterführung Süd.</p>	

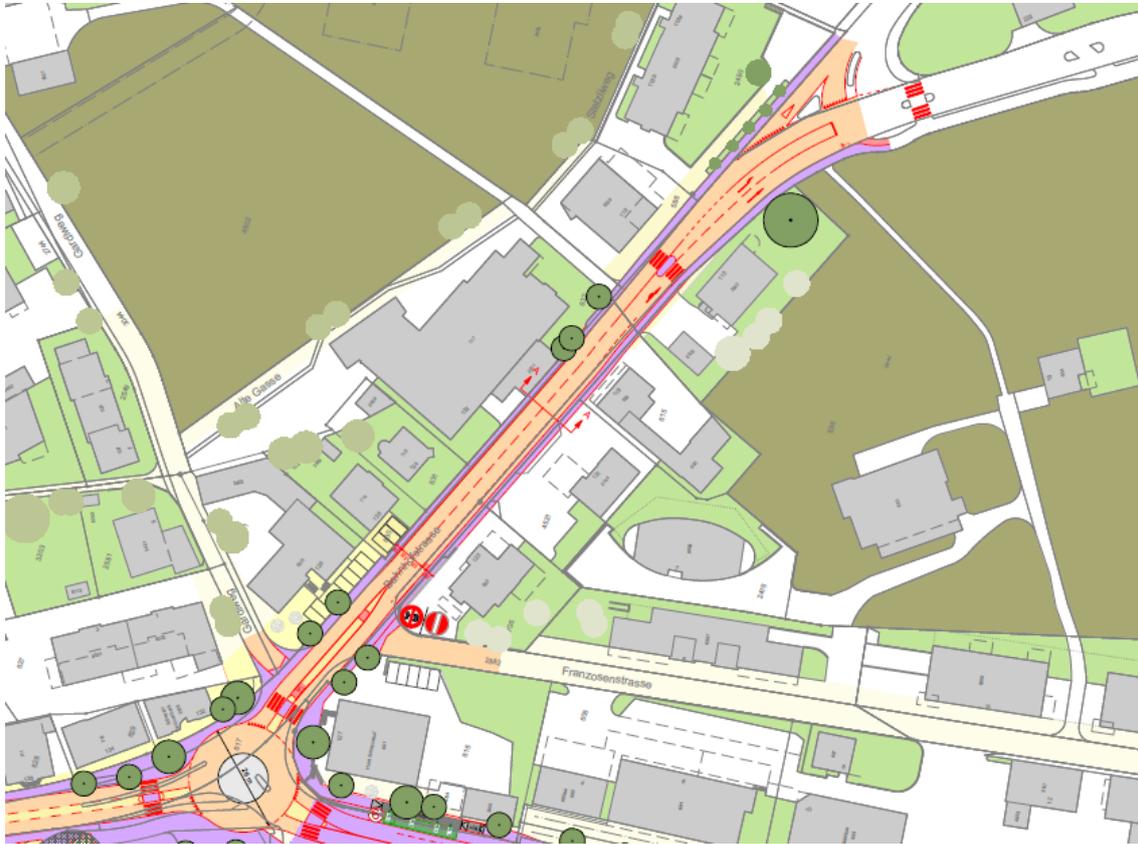
Nutzen	WK1	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems durch verbesserte Anbindung ESP – Bahnhof für aller Verkehrsträger – Verbesserung der Multimodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage durch direktere Anbindung des ESP an den Bahnhof. – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems durch verbesserte Zugänglichkeit für den FVV – Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung durch verbesserte Linienführung entlang der Gleise und MIV-Entlastung des Wohnquartiers. – Verbesserung im Langsamverkehr durch Aufwertung der entlasteten Franzosenstrasse und neuen Infrastrukturen auf der neuen Lagerstrassen.
	WK2	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungskonzentration und Innenverdichtung wird gestärkt durch Verbesserung der Erschliessung und Erreichbarkeit an zentraler Lage. – Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet durch Umgestaltung der Franzosenstrasse, Platzgestaltung und verbesserte Integration der Bushaltestellen in den Siedlungsraum.
	WK3	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit durch offene Gestaltung des Strassenraums mit Begegnungszonen / T30 und der Erweiterung der Flächen zum Aufenthalt für den FVV.
	WK4	<ul style="list-style-type: none"> – Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Reduktion von Lärmemissionen durch Verbesserungen für den ÖV und FVV und Lenkung des MIV durch flankierende Massnahmen (Beeinflussung Modal Split) – 4.2 Reduktion von Lärmemissionen
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild	
	<ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung – Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum – Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel – Z-V4 hohe Verkehrssicherheit – Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs 	
	Bezug Handlungsbedarf	
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> – H-S3 Entwicklungsschwerpunkte vorantreiben – H-V1 Modal-Split-Verschiebung zugunsten ÖV und FVV – H-V2 Verkehrslenkung und Dosierung – H-V3 Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr durchgängiger und sicherer machen – H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern – H-V5 Erschliessung mit dem ÖV verbessern 	
	Bezug Teilstrategien	
	<ul style="list-style-type: none"> – T-S3 Entwicklungsschwerpunkte umsetzen – T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen – T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren – T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern – T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln – T-V8 Attraktives Fusswegenetz anbieten – T-V9 neue, direkte Verbindungen für das Velo schaffen – T-V10 lückenloses und sicheres Velowegnetz anbieten 	
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – S.01 ESP-A Seewen-Schwyz – S.02 ESP-B Seewen-Schwyz – ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz Seewen – ÖV.06 Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende – ÖV.12 Verlegung Freiverlad – MIV.06 BGK Mythenblick Seewen – MIV.11 Parkraum- und Mobilitätsmanagement Agglomeration Schwyz – MIV.13 Verkehrsberuhigung – MIV.16 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete 	

Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Der Bahnhof und seine Umgebung bilden einen Bestandteil des S.02 ESP-B Seewen-Schwyz, welcher als Beschluss B-9.5 im kantonalen Richtplan verankert ist.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Umweltverträglichkeit	Das Teilprojekt «Verlegung Franzosenstrasse» hat keine negativen Auswirkungen auf die Umweltverträglichkeit.			

Realisierung und Kosten				
Federführung	Gde. Schwyz			
Beteiligte Akteure	SBB Infrastruktur, SBB Immobilien, AÖV Kt. SZ, ARE Kt. SZ, AAGS, Grundeigentümer			
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1		<input type="checkbox"/> 2	
	Bisherige Planungsschritte			
	– ESP-B Seewen, Gesamtkonzept Verkehr			
Bau- und Finanzierungsreife	Weitere Planungsschritte			
	– Vorprojekt über alle vier Teilprojekte (Gesamtschau), anschliessend Bauprojekt pro Teilprojekt			
	Projektierung	2021-2022		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2022-2023		
	Finanzierungsplan	2021		
	Baubeginn	2024		
	Inbetriebnahme	2025		
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Kosten exkl. MwSt.	2.1 Mio. CHF			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	---		
	Gemeinde	68 %		
	Weitere	32 %		

Dokumentation	
Quantitative Angaben	– Voraussichtlicher DTV 2035 auf der „Lagerstrasse“: 4'800
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– Konzept Bushof Seewen und Gestaltung Bahnhofsumfeld – Schlussbericht vom 12. Mai 2020 – Busbahnhof Schwyz SBB, Anforderungen öffentlicher Verkehr, Entscheidungspapier zu Anzahl Buskanten vom 20. Januar 2020 – Bushof Seewen, Untersuchung Leistungsfähigkeit vom 19. Februar 2020
Weitere Dokumente	---

Massnahme	MIV.15 BGK Mythenblick Seewen	Nr. AP	MIV.15
		ARE Code	neu
		Priorität AP4	B
		Priorität AP3	---



Inhalt und Wirkung

Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik
Unterkategorie	Strassenabschnitt	
Ausgangslage	Die Bahnhofstrasse ist die direkte Verbindung des Zentrums von Schwyz zum Bahnhof Schwyz und zur Autobahn und bereits heute in den Spitzenstunden stark belastet. Der Abschnitt direkt beim Bahnhof Schwyz – Seewen ist ausserdem stark durch den öffentlichen Verkehr und von Fussgängern frequentiert.	
Massnahmenbe-schrieb	Koordiniert mit der Sanierung des Bushofs (Massnahmenblatt ÖV.02) soll die Bahnhofstrasse im Abschnitt Knoten Mythehblick und Bahnhof saniert werden (exkl. Kreisel Schweizerhof). Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für diesen Strassenabschnitt ist in Planung. Die Umgestaltung und Sanierung des Abschnitts erfolgt anschliessend.	

	<p>Mit einer Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes kann der Verkehrsfluss auf der Bahnhofstrasse auch in Zukunft sichergestellt werden. Dies ist auch eine zwingende Voraussetzung, damit der öffentliche Verkehr die Fahrpläneinhaltung gewährleisten kann. Eine rasche Umsetzung der verschiedenen leistungssteigernden Massnahmen auf der Bahnhofstrasse ist deshalb anzustreben. Weiter soll die Situation für den Fuss- und Radverkehr stark verbessert werden. Die Verkehrssituation um den Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Verkehrs am Bahnhof Seewen – Schwyz wird aufgewertet und siedlungsverträglich gestaltet.</p>			
Nutzen	WK1	– Verbesserung der Strasseninfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer auf der Hauptverbindungsachse.		
	WK2	– Verflüssigung des Verkehrs		
	WK3	– Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs		
	WK4	– Optimierung Querungsstellen für den Fussverkehr		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> – Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum – Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung – Z-S3 belebte und attraktive Zentren – Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum – Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel – Z-V4 hohe Verkehrssicherheit – Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs 			
	Bezug Handlungsbedarf			
	<ul style="list-style-type: none"> – H-S4 Attraktive Ortskerne/Zentren erhalten – H-V2 Verkehrslenkung und Dosierung – H-V3 Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr durchgängiger und sicherer machen – H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern 			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> – T-S5 Ortskerne und Zentren stärken – T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen – T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren – T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern – T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln – T-V8 Attraktives Fusswegenetz anbieten – T-V10 lückenloses und sicheres Velowegnetz anbieten 			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – FVV.01a/b Aggloroute – ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz Seewen – FVV.11 Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont – MIV.07 BGK Schwyz Ortskern (1. Etappe) – MIV.13 Verkehrsberuhigung – MIV.18 BGK Schwyz Ortskern (2. Etappe) 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Die beiden Massnahmen (B-8.4 ESP-A «Seewen-Schwyz» und B-9.5 ESP-B «Seewen-Schwyz») im kantonalen Richtplan setzten auf eine geordnete Erschliessung.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input checked="" type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Umweltverträglichkeit	Das Projekt ist nicht UVB-pflichtig			

Realisierung und Kosten			
Federführung	TBA Kt. SZ		
Beteiligte Akteure	Gde. Schwyz		
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte – Vorstudie liegt teilweise vor		
	Weitere Planungsschritte – Ausarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept – Ausführungsprojekt – Umsetzung		
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2024	
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2026	
	Finanzierungsplan	-	
	Baubeginn	2028	
	Inbetriebnahme	2030	
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Kosten exkl. MwSt.	1.26 Mio. CHF		
Finanzierungsschlüssel	Kanton	100%	
	Gemeinde	---	
	Weitere	---	

Dokumentation	
Quantitative Angaben	– Voraussichtlicher DTV 2035 auf der Bahnhofstrasse: 18'800
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– Konzept Bushof Seewen und Gestaltung Bahnhofsumfeld – Schlussbericht vom 12. Mai 2020
Weitere Dokumente	– Bahnhofstrasse Seewen Massnahmen Verbesserung Verkehrsfluss Überprüfung mittels Verkehrsflusssimulation, 6.November 2014 – Kantonales Radroutenkonzept, Baudepartement Tiefbau Kanton Schwyz, vom 31.August 2015

Massnahme	MIV.17 BGK Bienenheimstrasse	Nr. AP	MIV.17
		ARE Code	neu
		Priorität AP4	B
		Priorität AP3	---



Inhalt und Wirkung		
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik
Unterkategorie	Strassenabschnitt	
Ausgangslage	Die Bienenheimstrasse verliert aufgrund des Vollanschluss H8 ihren Charakter als Verbindungsrasse. Die heutige Gestaltung nimmt wengi Rücksicht auf die lokalen Qualitäten des Seewener Ortskerns. Die Fussgängerführung erfolgt teilweise nur einseitig.	
Massnahmenbeschreibung	Reduktion des Strassenquerschnitts. Ausbau der Langsamverkehrsflächen. Temporeduktion mit entsprechenden Umsetzungsmassnahmen. Gestalterischen Itnegration des Strassenraums mit den angrenzenden öffentlichen Räume der Kirche/Schule.	

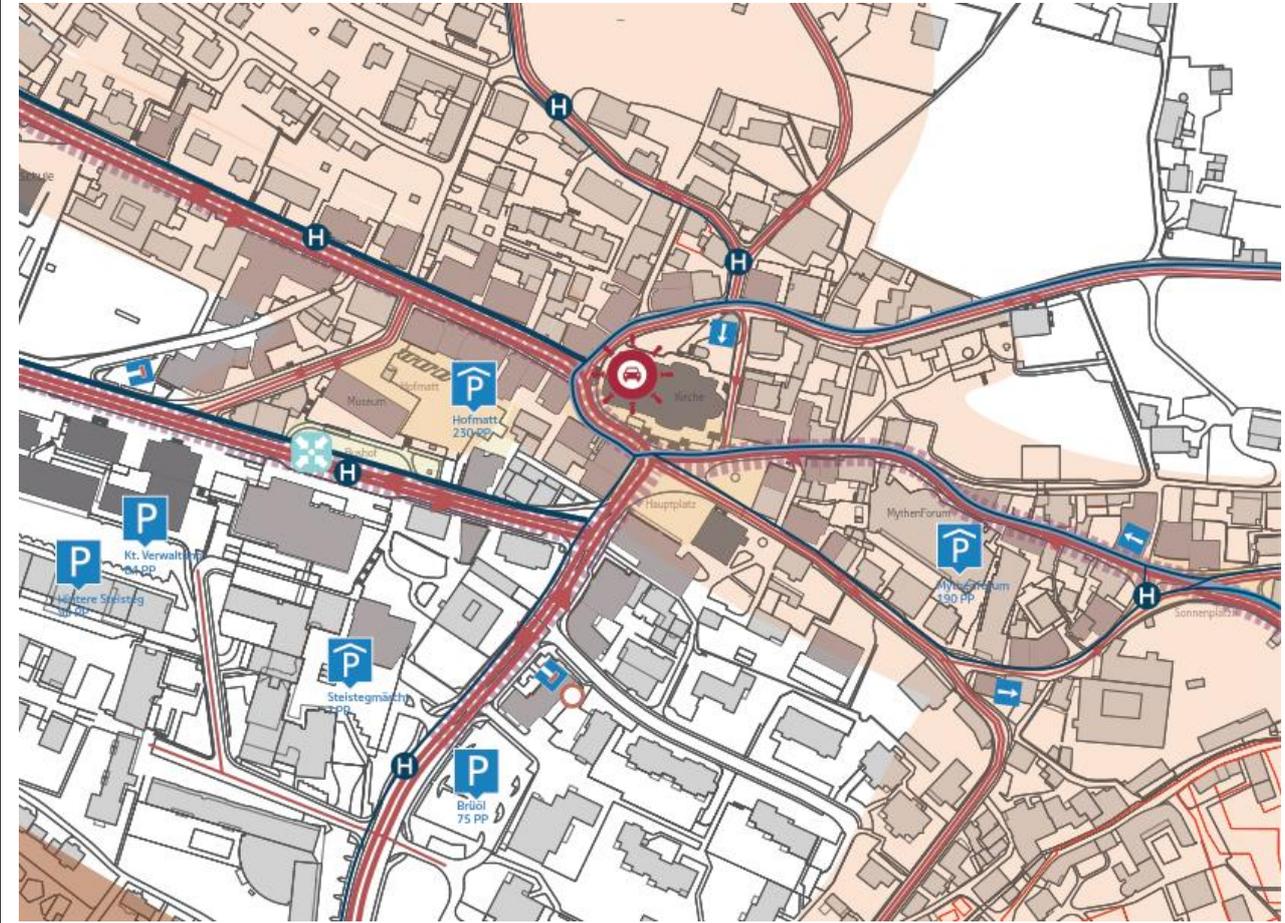
Nutzen	WK1	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Querungs- und Abbiege- und Längsbeziehungen Fuss- / Veloverkehr - Verstetigung motorisierter Verkehr durch reduzierte Geschwindigkeit - Verbesserung betriebliche Abläufe ÖV 			
	WK2	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung des öffentlichen Raumes und der Lebensqualität durch Freispielen von Flächen für den FVV. 			
	WK3	<ul style="list-style-type: none"> - Verringerung der Trennwirkung zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- und Radverkehr. - Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch eine übersichtliche Gestaltung des Strassenraumes und Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeiten. 			
	WK4	<ul style="list-style-type: none"> - Die Lärmemissionen und Luftemissionen werden durch reduzierte Geschwindigkeiten und Verlagerung des MIV reduziert. 			
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild				
	<ul style="list-style-type: none"> - Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum - Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung - Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum - Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel - Z-V4 hohe Verkehrssicherheit - Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs 				
	Bezug Handlungsbedarf				
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - H-S4 Attraktive Ortskerne/Zentren erhalten - H-V2 Verkehrslenkung und Dosierung - H-V3 Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr durchgängiger und sicherer machen - H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern 				
	Bezug Teilstrategien				
	<ul style="list-style-type: none"> - T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen - T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren - T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern - T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln - T-V8 Attraktives Fusswegenetz anbieten - T-V10 lückenloses und sicheres Velowegnetz anbieten 				
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - MIV.02 Vollanschluss Steinerstrasse - MIV.06 BGK Bahnhofstrasse Seewen - MIV.13 Verkehrsberuhigung 				
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein		

	<input type="checkbox"/> keine		<input checked="" type="checkbox"/> VO		<input type="checkbox"/> ZE
Umweltverträglichkeit	Das Projekt ist nicht UVB-pflichtig.				

Realisierung und Kosten			
Federführung	Gde. Schwyz		
Beteiligte Akteure	TBA Kt. SZ		
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte – Konzeptionelles Entwurfsstadium		
	Weitere Planungsschritte – Varianzverfahren Gestaltung, Vorprojekt		
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2026	
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2027	
	Finanzierungsplan	2027	
	Baubeginn	2028	
	Inbetriebnahme	2030	
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Kosten exkl. MwSt.	2.00 Mio. CHF		
Finanzierungsschlüssel	Kanton	0 %	
	Gemeinde	100 %	
	Weitere	0 %	

Dokumentation	
Quantitative Angaben	– Voraussichtlicher DTV 2035 auf der Bienenheimstrasse: 2'500
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– Bienenheimstrasse, Planwerk Anschlusspunkte Bahnhofstrasse – Bienenheimstrasse, Planwerk Anschlusspunkte Steinerstrasse
Weitere Dokumente	

Massnahme	MIV.18 BGK Schwyz Ortskern (2. Etappe)	Nr. AP	MIV.18
		ARE Code	91372.3.020
		Priorität AP4	B
		Priorität AP3	---



Inhalt und Wirkung		
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik
Unterkategorie	Strassenabschnitt	
Ausgangslage	Der motorisierte Verkehr im Zentrum von Schwyz weist eine hohe Verkehrsbelastung auf, die in den letzten Jahren die Grenze der Siedlungsverträglichkeit erreicht hat. Dies vermindert die Aufenthaltsqualität im Ortskern von Schwyz und hemmt zukünftige Entwicklungen. Die Herengasse und Schmiedgasse und der Bushof Schwyz Zentrum sind im Zukunftsbild der Agglomeration wichtige Achsen für den öffentlichen Verkehr und befinden sich im dicht bebauten Zentrum, dass stark mit Fuss- und Radverkehr frequentiert ist.	

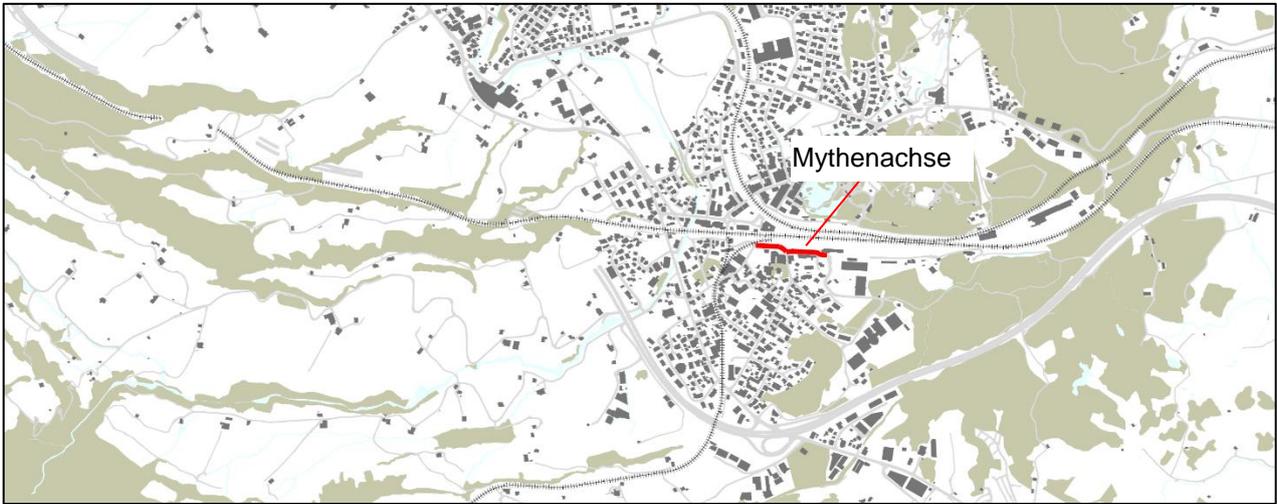
<p>Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Mit dem BGK Ortskern Schwyz soll der Strassenraum neu gestaltet und aufgewertet werden. Störende Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (inkl. ruhender Verkehr) sollen gesenkt, die Verhältnisse für den Fuss- und Radverkehr verbessert und ein reibungsloser Ablauf für den öffentlichen Verkehr sichergestellt werden. Dies führt insgesamt zu einer deutlich höheren Lebensqualität.</p> <p>Im Rahmen der Testplanung Dorfkern Schwyz wurden bereits verschiedene Massnahmen zur Aufwertung des Ortskerns Schwyz ausgearbeitet und zum Teil bereits umgesetzt. Im Rahmen des BGK Ortskern Schwyz sollen diese Planungen vertieft werden. Der Perimeter umfasst die Herrengasse, Schmiedgasse, Rickenbachstrasse / Dorfbach, den Bushof Schwyz Zentrum, die Reichsstrasse und die Schulgasse. Dazu sind Busbevorzugungsmassnahmen auf der Herrengasse, Schmiedgasse, Zeughausstrasse und Schulgasse vorgesehen. Zudem ist im Tempo 30 Konzept der Gemeinde eine Verkehrsberuhigung im gesamten Betrachtungsraum vorgesehen und grössteils umgesetzt.</p> <p>Im Rahmen der Planung wird auch das Thema Bike + Ride gemäss Nachfrage und Handlungsbedarf geprüft, so dass an wichtigen Zielorten wie dem Hauptplatz oder dem Mythen-Forum genügend öffentlich zugängliche, überdachte Veloabstellplätzen zur Verfügung gestellt werden können.</p>	
<p>Nutzen</p>	<p>WK1</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Querungs- und Abbiege- und Längsbeziehungen Fuss- / Veloverkehr - Verstetigung motorisierter Verkehr durch reduzierte Geschwindigkeit - Verbesserung betriebliche Abläufe ÖV
	<p>WK2</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Starke Aufwertung des öffentlichen Raumes und der Lebensqualität durch Freispielen von Flächen für den FVV. - Verbesserte Abstimmung des ruhenden Verkehrs
	<p>WK3</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Verringerung der Trennwirkung zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- und Radverkehr. - Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch eine übersichtliche Gestaltung des Strassenraumes und Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeiten.
	<p>WK4</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Lärmemissionen und Luftemissionen werden durch reduzierte Geschwindigkeiten und Verlagerung des MIV aus dem Zentrum reduziert.
<p>Zweckmässigkeit</p>	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> - Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum - Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung - Z-S3 belebte und attraktive Zentren - Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum - Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel - Z-V4 hohe Verkehrssicherheit - Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs <p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - H-S4 Attraktive Ortskerne/Zentren erhalten - H-V2 Verkehrslenkung und Dosierung - H-V3 Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr durchgängiger und sicherer machen - H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern <p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> - T-S5 Ortskerne und Zentren stärken - T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen - T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren - T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern - T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln - T-V8 Attraktives Fusswegenetz anbieten - T-V10 lückenloses und sicheres Velowegnetz anbieten 	

Bezug zu anderen Massnahmen	– ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz Seewen – ÖV.03 Bushof Schwyz Zentrum – ÖV.09b Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträgen: Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, A-Horizont – MIV.02 Vollanschluss Steinerstrasse – MIV.13 Verkehrsberuhigung – MIV.15 BGK Mythenblick Seewen			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Verluste von Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen			

Realisierung und Kosten				
Federführung	Gemeinde Schwyz			
Beteiligte Akteure	Bezirk Schwyz, TBA Kt. SZ			
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1		<input type="checkbox"/> 2	
	Bisherige Planungsschritte			
	– Gesamtkonzept bis Juni 2021 abgeschlossen			
Bau- und Finanzierungsreife	Weitere Planungsschritte			
	– Vorprojekte und Bauprojekte Strassenzugweise laufend			
	Projektierung	2023 - 2024		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2024		
	Finanzierungsplan	2022		
	Baubeginn	2026 - 2028		
Inbetriebnahme	2028 - 2030			
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	
Kosten exkl. MwSt.	4.5 Mio. CHF			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	24.5 %		
	Gemeinde	69.8%		
	Bezirk	5.7%		

Dokumentation	
Quantitative Angaben	– Voraussichtlicher DTV 2035 auf der Herrengasse: 9'800
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– BGK Schwyz, Variantenvergleich Verkehrsführung MIV vom 28. August 2020 – BGK Ortskern, Analyse vom 25. Februar 2021
Weitere Dokumente	---

Massnahme	MIV.19 BGK Mythenachse	Massnahmennr.	MIV.19
		ARE Code	neu
		Priorität AP4	A
		Priorität AP3	---



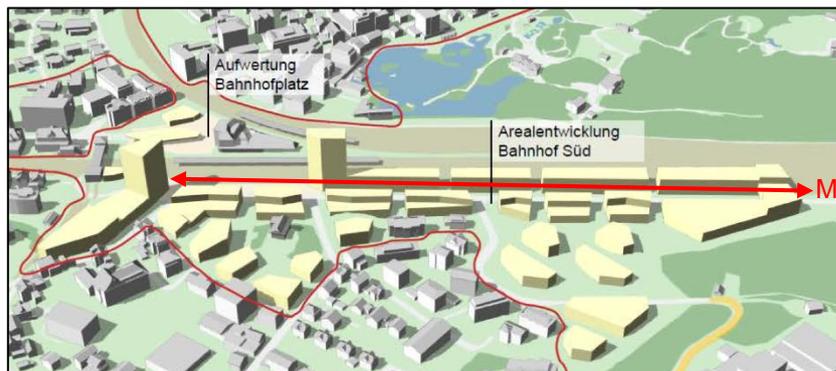
Inhalt und Wirkung

Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik
------------------	--	--

Massnahmenunterkategorie	Strassenabschnitt
---------------------------------	-------------------

Ausgangslage

Der Bahnhof Arth-Goldau ist eine wichtige multimodale Verkehrsdrehscheibe mit regionaler und überregionaler Bedeutung. Mit der NEAT-Volleröffnung und Reorganisation des regionalen Busnetzes per Ende 2020 wurde Arth-Goldau zum wichtigsten ÖV-Knotenpunkt an der NEAT-Bahnlinie im Kanton Schwyz. Zudem liegt der Autobahnanschluss Goldau nur 650 m Luftlinie südlich des Bahnhofs. Dies bedeutet eine grosse Chance für die Siedlungsverdichtung und Aufwertung des teilweise brachliegenden Bahnhofsgelands, welches deshalb im kantonalen Richtplan auch als Entwicklungsschwerpunkt (ESP) definiert ist. Allerdings führt die heutige MIV-Erschliessung durch ein Wohngebiet und ist nicht als Groberschliessung dimensioniert und entsprechenden Mehrverkehr ausgelegt. In einem aufwendigen Stakeholder-Prozess wurden deshalb 2017 verschiedene Varianten zur Verbesserung der Verkehrsdrehscheibe, zur Siedlungsverdichtung Bahnhof Süd und zu deren Groberschliessung evaluiert. Ein wesentliches Element ist dabei die Mythen-Achse.



Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau, Zukunftsbild

<p>Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Zur Groberschliessung und städtebaulichen Strukturierung der einzelnen Entwicklungsareale sieht das Zukunftsbild längs zu den Geleisen die Mythen-Achse vor. Sie nimmt die südseitige Groberschliessung vom Schuttweg – Eisenbahnweg ab und führt sie direkt zur Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Arth-Goldau. Sie bildet aber zugleich die Haupterschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und ist Teil der Aggloradroute, weshalb sie als Mischverkehrsstrasse mit Tempo 30 ausgelegt und mit grosszügigen, baumbestandenen Flanierflächen ausgestattet werden soll. Im Sinne der Multimodalität sind hier auch weiterhin 80-120 P+Rail-Parkplätze und gedeckte Veloabstellplätze, eine Ein-Aussteigezone für Reisebusse vorgesehen sowie die Möglichkeit weiterer, zukunfts-trächtiger Mobilitätsmittel ange-dacht.</p> <p>Nebst dem städtebaulichen Zukunftsbild und Masterplan wurde für den westlichen Teil der Mythenachse (Eisenbahnweg – Rigistrasse) bis Ende 2019 eine Vorstudie mit Grobkostenschätzung erstellt. Die öffentliche Auflage der erforderlichen Zonenplan- und Erschliessungsplan-Anpassungen erfolgte im Sommer 2020 und der Landerwerb der erforderlichen Flächen ist ver-traglich bereits gesichert.</p>  <p>Vorprojekt-Studie Mythenachse (prioritärer Westteil Eisenbahnweg – Rigistr.)</p>	
<p>Nutzen</p>	<p>WK1</p>	<p>Qualität Verkehrssystem</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau des ÖV-Knotenpunkts Bahnhof Arth-Goldau zu einer echt multimodalen Verkehrsdrehscheibe – Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr durch klarere Verkehrs-führung und grosszügige, boulevardartige Fussgängerflächen – Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen.
	<p>WK2</p>	<p>Siedlungsentwicklung nach innen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Schaffung eines qualitativ hochstehenden, öffentlichen Freiraums für die anstossende, massiv verdichteten (+100-200%) Areale – Schaffung einer repräsentativen Adresse und Verkehrs-entlastung südliches, zu verdichtendes Wohnquartier Oberdorf.
	<p>WK3</p>	<p>Verkehrssicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung Verkehrssicherheit durch Einhaltung von Sichtweiten und erforderlicher Minimalbreiten – Schaffung / Verbesserung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr.
	<p>WK4</p>	<p>Umwelt und Ressourcen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung der Strassenräume mit Grünelementen (Baumallee) – Verminderung der Flächenbeanspruchung für den motorisierten Individualverkehr.

Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> - Z-S1 polyzentraler und vernetzter Agglomerationsraum - Z-S2 nach innen gerichtete Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung - Z-S3 belebte und attraktive Zentren - Z-V1 gut vernetzter und erreichbarer Agglomerationsraum - Z-V2 Öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr als Hauptverkehrsmittel - Z-V4 hohe Verkehrssicherheit - Z-V5 Nachhaltige Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs 			
	Bezug Handlungsbedarf			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - H-S4 Attraktive Ortskerne/Zentren erhalten - H-V2 Verkehrslenkung und Dosierung - H-V3 Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr durchgängiger und sicherer machen - H-V4 Koexistenz der Verkehrsmittel fördern 			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> - T-S5 Ortskerne und Zentren stärken - T-V3 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen - T-V4 Erschliessung siedlungsverträglich optimieren - T-V5 Strassenräume aufwerten und Koexistenz fördern - T-V6 öffentlicher Verkehr zukunftsorientiert weiterentwickeln - T-V8 Attraktives Fusswegenetz anbieten - T-V10 lückenloses und sicheres Velowegnetz anbieten 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <i>gemäss kant. Richtplan</i> <input type="checkbox"/> keine <input type="checkbox"/> VO <input type="checkbox"/> ZE <input checked="" type="checkbox"/> FS			
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte			

Realisierung und Kosten			
Federführung	Gemeinde Arth		
Beteiligte Akteure	angrenzende Grundeigentümer		
Planungsstand	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte		
	<p>Die Mythenachse ist eine Schlüsselmassnahme der 2016-17 erarbeiteten Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau (Zukunftsbild + Massnahmenplan). Deren städtebauliche Dimensionierung wurde im Masterplan 2018 weiter verfeinert. Die verkehrsplanerisch-geometrischen Aspekte wurden 2019 in einer Vorprojekt-Studie erhärtet. Und die öffentliche Auflage der erforderlichen Zonen- und Erschliessungsplan-Anpassungen ist im Sommer 2020 erfolgt, die erstinstanzliche Einspracheerledigung soll bis Mitte 2021 erfolgen.</p>		
	Weitere Planungsschritte		
	<ul style="list-style-type: none"> - Urnenabstimmung (Nutzungsplanung + Projektierungskredit) - Projektierung + Urnenabstimmung (Baukredit) - Projektgenehmigungsverfahren + Kostenschlüssel - Submission + Ausführungsprojekt 		

	– Realisierung		
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2023	
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2024	
	Finanzierungsplan	2024	
	Baubeginn	2026	
	Inbetriebnahme	2027	
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Kosten exkl. MwSt.	6.4 Mio CHF		
Finanzierungsschlüssel	Kanton	---	
	Gemeinde	70%	
	Weitere	30% (Grundeigentümer-Anteil)	

Dokumentation	
Quantitative Angaben	– Voraussichtlicher DTV 2035 auf der Mythenachse: 3'000
Zur Verfügung gestellte Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Teilerschliessungsplan Schuttweg-Campus vom 1. Mai 2020 – Teilerschliessungsplan Bahnhof Süd Goldau vom 1. Mai 2020 – Vorprojekt-Studie Neugestaltung Mythenachse vom 05. November 2019
Weitere Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau, Zukunftsbild und Massnahmenplan, Institut für Raumentwicklung HSR et al., Stand 17.12.2017 – Verkehrskonzept Gemeinde Arth, Konzept für motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr von Basler & Hofmann, Stand 20. Februar 2018 – Masterplan Bahnhof Süd, Raumplan Wirz GmbH, September 2018

Abkürzungen / Glossar

AAGS	Auto AG Schwyz
AFK	Amt für Kultur
AFU	Amt für Umwelt und Energie
AWN	Amt für Wald und Natur
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AfG	Amt für Gewässer
ARE-SZ	Amt für Raumentwicklung Kanton Schwyz
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BeSA	beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen
B+R	Bike and Ride
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFE	Bundesamt für Energie
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
CO ₂	Kohlendioxid
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
EC	EuroCity
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
ESP-A	Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiete im kantonalen Richtplan
ESP-B	Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof im kantonalen Richtplan
EKL	Entwicklungskonzept Lauerzersee
FFF	Fruchtfolgefleichen
FS	Festsetzung (Richtplanung)
FVV	Fuss- und Veloverkehr
IC	InterCity
kV	Kilovolt
LEK	Landschaftsentwicklungskonzept
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEAT	Neue Alpentransversale
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P&R	Park and Ride
RPG	Raumplanungsgesetz
SBB	Schweizerische Bundesbahn
SGV	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees
SIS	Sachplan Infrastruktur Schiene
SN	Schweizer Norm
SOB	Südostbahn
SZ	Schwyz
TBA	Tiefbauamt
ÜG	Übergeordnet
VE	Verkehrsintensive Einrichtungen
VM	Verkehrsmodell
VO	Vororientierung (Richtplanung)
VSS	Der Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
WK	Wirkungskriterium gemäss Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation
ZE	Zwischenergebnis (Richtplanung)

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11