



Kanton Schwyz
Gemeinde Schwyz

Kommunaler Richtplan ***Gemeinde Schwyz***

Planungsbericht

Öffentliche Bekanntmachung vom
24. November 2003 bis 23. Dezember 2003

Erlass durch den Gemeinderat am 14. Mai 2004

14. Mai 2004

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

PLANPARTNER AG

RAUMPLANUNG STÄDTEBAU ENTWICKLUNG
HOFSTRASSE 1 POSTFACH CH-8030 ZÜRICH

HEINZ BEINER URS BRÜNGGER WALTER GOTTSCHALL URS MEIER CHRISTOPH STÄHELI
TEL +41 (0)1 250 58 80 FAX +41 (0)1 250 58 81 www.planpartner.ch info@planpartner.ch

Auftraggeberin

Gemeinde Schwyz

Bauverwaltung
Herrengasse 23, Postfach
6431 Schwyz

Bearbeitung durch Planungs- und Entwicklungskommission:

- Beat Bürgler, Ressortvorsteher, GR
- René Schibig, Baupräsident, GR
- Stephan Landolt, Schulpräsident, GR
- Peter Eichhorn
- Hermann Heussi
- Felix Inderbitzin
- Franz Lagler-Nötzli
- Franz Neff, Projektleitung
- Christoph Schmid, Abteilungsleiter Bau
- Andrea Brodbeck, Bauverwaltung (Protokoll)

Auftragnehmer

Planpartner AG, Zürich

Bearbeitung:

- Christoph Stäheli, dipl. Ing. Raumplaner FH/FSU/REG A
- Heinz Beiner, Raumplaner FH/Planer FSU/REG A
- Evelyne Pfeifer, Raumplanerin HTL/FSU

Teilbereich Verkehr:

Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG, Brugg

Bearbeitung:

- Marc Schneiter, Siedlungsplaner HTL
- Peter Hotz, dipl. Ing. ETH/SVI/SIA
- Sandra Waldvogel, Tiefbauzeichnerin
- Thomas Belloli, Bauzeichner

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	6
1.1	Bedeutung der kommunalen Richtplanung	6
1.2	Gesetzliche Grundlagen	8
1.3	Aufbau des Richtplanes	11
2	Zielsetzungen	13
2.1	Allgemeines	13
2.2	Fünf Hauptsätze für die Richtplanung	13
3	Räumliches Konzept	15
3.1	Konzeptplan	15
S	Siedlung	17
S.1	Allgemeines	17
S.2	Planungsleitsätze Siedlung	20
S.3	Übergeordnete Festlegungen	21
S.4	Kommunale Festlegungen	23
L	Landschaft	29
L.1	Allgemeines	29
L.2	Planungsleitsätze Landschaft	31
L.3	Übergeordnete Festlegungen	32
L.4	Kommunale Festlegungen	38
V	Verkehr	41
V.1	Allgemeines	41
V.2	Planungsleitsätze Verkehr	41
V.3	Übergeordnete Festlegungen	42
V.4	Kommunale Festlegungen	42
OE	Öffentliche Bauten und Anlagen	52
OE.1	Allgemeines	52
OE.2	Planungsleitsätze Öffentliche Bauten und Anlagen	52
OE.3	Übergeordnete Festlegungen	53
OE.4	Kommunale Festlegungen	53

VE	Ver- und Entsorgung	55
VE.1	Allgemeines	55
	Beilage 1: Grundlagen Siedlungsentwicklung	60
1.1	Prognose Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum	60
1.2	Bisherige Bevölkerungsentwicklung	63
1.3	Bisherige Arbeitsplatzentwicklung	65
1.4	Bauzonenkapazität	66
	Beilage 2: Eignungskarte Siedlungsentwicklung	69
	Beilage 3: Bilanz Fruchtfolgeflächen	71
	Beilage 4: Grundlagen Verkehrsrichtplan	73
4.1	Ausgangslage	74
4.2	Strategie	78
4.3	Modal-Split-Modell 2000/ 2015	82
4.4	Grundlagen öffentlicher Verkehr (ÖV)	84
4.5	Grundlagen motorisierter Individualverkehr (MIV)	86
4.6	Grundlagen zum Veloverkehr	90
4.7	Grundlagen zum Fussverkehr	94
4.8	Abkürzungen und Begriffe	97

1 Allgemeines

1.1 Bedeutung der kommunalen Richtplanung

*Erwarteter
Siedlungsdruck*

Die Volkszählung 2000 hat gezeigt, dass die Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren weitgehend in den Agglomerationen stattgefunden hat. Im schweizerischen Vergleich haben sich die einzelnen Agglomerationen unterschiedlich stark ausgeweitet. Besonders stark gewachsen ist die Metropolitanregion Zürich, die neben der Agglomeration Zürich noch elf weitere Agglomerationen umfasst.¹

Insbesondere der Raum Innerschweiz ist in den letzten Jahren überdurchschnittlich gewachsen. Dabei gehört der Kanton Schwyz zu den Boom-Kantonen. Die Zunahme zwischen 1990 und 2000 beträgt rund 15%. Es ist davon auszugehen, dass diese Entwicklung weiter anhält und sich die Tendenz der wachsenden Grossagglomeration Zürich weiter fortsetzt und der Raum Schwyz durch die Verbesserung der geplanten Verkehrsverbindungen und die bestehenden Standortqualitäten zunehmend in den Sog der Entwicklung geraten.

*Richtplanung als
Vorsorgeplanung*

Damit die Gemeinde Schwyz auf ein mögliches Wachstum vorbereitet ist und eine geordnete und zukunftsfähige Siedlungsentwicklung stattfinden kann, erarbeitet die Gemeinde Schwyz im Sinne einer Vorsorgeplanung das nötige Planungsinstrument. Mit dem kommunalen Richtplan wird der erforderliche Handlungsbedarf aufgezeigt, was eine frühzeitig Koordination und Abstimmung der unterschiedlichen Raumbedürfnisse erlaubt. Der Richtplan als vorausschauendes Planungsinstrument schafft damit die räumlichen Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Entwicklung der Gemeinde Schwyz.

*Koordinations- und
Führungsinstrument*

Mit der Richtplanung sollen die raumwirksamen Tätigkeiten in sachlicher, organisatorischer, zeitlicher und politischer Hinsicht koordiniert werden. Die Richtplanung dient somit den verantwortlichen Gemeindebehörden als räumliches Koordinations- und Führungsinstrument sowie als Grundlage

¹ Bundesamt für Raumentwicklung, Pendlerverkehr, Neue Definition der Agglomerationen, Unterlagen Pressekonferenz vom 15.05.2003

für die künftigen Planungen – insbesondere für die anstehende Revision der Nutzungsplanung. Neben der Koordinationsfunktion steht dabei das Aufzeigen von Abhängigkeiten, Konflikten und Handlungsanweisungen im Vordergrund.

*Prozess der
räumlichen
Veränderung*

Der kommunale Richtplan stellt eine Momentaufnahme im räumlichen Entwicklungsprozess dar. Er soll kein abschliessendes Bild eines bestimmten Raumzustandes vermitteln. Vielmehr begleitet er den ständigen Prozess der räumlichen Veränderung durch behördenverbindliche Festlegungen und Beschlüsse.

1.2 Gesetzliche Grundlagen

1.2.1 Allgemeines

*Kommunaler
Richtplan als
Planungsmittel der
Gemeinde*

Der kommunale Richtplan basiert auf den gesetzlichen Bestimmungen des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (§ 13 PBG). Dieser Paragraf bestimmt, dass die Gemeinden Richtpläne erlassen und hierfür die Zuständigkeit und Verfahren regeln können.

*Inhalt gemäss § 10
Vollzugsverordnung
zum Planungs- und
Baugesetz*

Der kommunale Richtplan gibt gesamtheitlich Auskunft über den Stand und die anzustrebende räumliche Entwicklung der Siedlung, der Landschaft, des Verkehrs, der Ver- und Entsorgung und der öffentlichen Bauten und Anlagen. Er muss mit der kantonalen Planung übereinstimmen und die Planungen der Nachbargemeinden berücksichtigen.

1.2.2 Erlassverfahren

Das Verfahren für den Erlass des kommunalen Richtplans richtet sich nach der Vollzugsverordnung zum kantonalen Planungs- und Baugesetz (§11 VVzPBG). Für den kommunalen Richtplan Schwyz wurde folgendes Erlassverfahren durchgeführt:

Planungsablauf

Was	Wann
- Beschluss Gemeinderat: provisorische Planungsleitsätze	21. Sept. 2001
- Beschluss Gemeinderat: Umsetzbarkeit Verkehrskonzept	16. Nov. 2001
- 1. Werkstattbericht (öff. Informationsveranstaltung)	9. Jan. 2002
- 2. Werkstattbericht (öff. Informationsveranstaltung)	17. April 2002
- Beschluss Gemeinderat: Siedlungsentwicklungsgebiete, Grünräume, Bevölkerungs-/Arbeitsplatz- entwicklung	6. Sept. 2002
- 3. Werkstattbericht (öff. Informationsveranstaltung)	20. Nov. 2002
- Beschluss Gemeinderat:	29. Nov. 2002

Verabschiedung Richtplanentwurf	
- Vorprüfung durch Amt für Raumplanung [Vorprüfungsbericht vom 19. Mai 2003]	19. Dez. 2002 bis 19. Mai 2003
- Beschluss Gemeinderat; Verabschiedung zHd: - Anhörung der Nachbargemeinden/ Bezirk - Informations- und Mitwirkungs- verfahren	26. Sept. 2003
- Anhörung der Nachbargemeinden/ Bezirk [Informationsveranstaltung: 2. Dez. 2003]	24. Nov. 2003 bis 23. Dez. 2003
- Informations- und Mitwirkungsverfahren (öffentliche Bekanntmachung 30 Tage nach § 11 VVzPBG) [vgl. Bericht „Auswertung Informations- und Mitwirkungsverfahren“, GRB vom 10. Mai 2004]	24. Nov. 2003 bis 23. Dez. 2003
- Zustellung RP-Dossier an Amt für Raumplanung im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens [Stellungnahme vom 2. Feb. 2004]	9. Dez. 2003
- Bereinigung RP aufgrund des Informations- und Mitwirkungsverfahrens - [Besprechung mit Kanton: 22. März 2004] - [Besprechung mit Kanton: 13. April 2004]	Februar 2004 bis April 2004
- Erlass durch Gemeinderat / Verabschiedung zHd. Genehmigung durch Regierungsrat	14. Mai 2004
- Genehmigung durch Regierungsrat	

1.2.3 Änderungsverfahren

Der Richtplan ist ein flexibles Planungsinstrument und muss auf veränderte räumliche Entwicklungen reagieren können. Er kann bei geänderten Verhältnissen oder neuen Aufgaben überprüft und angepasst werden (§ 10 Abs. 3 VVzPBG).

*Periodische
Überprüfung des
Richtplans*

Der Richtplan soll in Abstimmung der übergeordneten Planung alle vier Jahre, jeweils am Ende der Legislaturperiode überprüft und falls nötig, angepasst werden. Der Ressortchef Ortsplanung orientiert über den Stand der Planung und den erforderlichen Handlungs- bzw. Anpassungsbedarf.

Gestützt auf § 13 PBG wird bei Änderungen folgendes Verfahren festgelegt:

<i>Fortschreibung</i>	Fortschreibungen im Rahmen des vorgegebenen Richtplangeschäftes sind den beteiligten Stellen, Nachbargemeinden und des Kantons mitzuteilen.
<i>Überarbeitung</i>	Eine gesamthafte, teilweise Überarbeitung bzw. Aufhebung des Richtplans ist im Erlassverfahren gemäss kantonalem und kommunalem Recht durchzuführen.

1.2.4 Rechtswirkung und Umsetzung

<i>Verbindlichkeit</i>	Der Richtplan wird mit der Genehmigung durch den Regierungsrat für die kommunalen und kantonalen Behörden sowie für die Behörden der Nachbargemeinden verbindlich (§ 12 VVzPBG). Eine Verbindlichkeit des Richtplans für den Bürger und die Grundeigentümer, mit Ausnahme des von der Gemeinde und Kanton verwalteten Eigentums, besteht nicht.
<i>Umsetzung</i>	Zur Umsetzung der im Richtplan festgelegten Ziele und Massnahmen bedarf es der gesetzlich vorgegebenen, grundeigentümerverbindlichen Erlasse und Beschlüsse wie bspw. Umzonungen, spezielle Bauvorschriften, Baulinienbeschlüsse etc. sowie Kreditbeschlüsse für Massnahmen der öffentlichen Hand.

1.3 Aufbau des Richtplanes

1.3.1 Bestandteile

<i>Bestandteile</i>	<p>Der kommunale Richtplan besteht aus folgenden Bestandteilen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Richtplankarten<ul style="list-style-type: none">- Richtplankarte 1:10'000 (Verkleinerung 1:20'000)- Richtplankarte 1:5'000 (Verkleinerung 1:10'000)- Richtplankarte Strassenverkehr 1:10'000 (verkleinert)- Richtplankarte öffentlicher Verkehr 1:10'000 (verkleinert)• Objektblätter• Planungsbericht
---------------------	---

<i>Richtplankarten</i>	Die Richtplankarten zeigen behördenverbindlich die räumlichen Zusammenhänge über das gesamte Gemeindegebiet und zu den Nachbargemeinden auf. Die
------------------------	--

Darstellung der Richtplaninhalte ist nicht parzellengenau. Hinsichtlich der zu treffenden Massnahmen und der räumlichen Abgrenzung lassen die Richtplaninhalte Spielraum für künftige Entscheidungen offen.

Objektblätter

In den Objektblättern werden die für die Behörden verbindlichen Massnahmen zur Umsetzung der Richtplaninhalte festgelegt. Sie bilden damit den Kern bei der Umsetzung und Controllings des kommunalen Richtplans.

Planungsbericht

Der Planungsbericht gibt einen Überblick über den Planungsablauf und enthält zusätzliche Grundlagen und Erläuterungen zu den einzelnen Richtplaninhalten. Damit sollen der Planungsvorgang, die Zielsetzungen und die erforderlichen Massnahmen nachvollziehbar gemacht werden.

1.3.2 Planungshorizont

Der kommunale Richtplan enthält Entwicklungsvorstellungen und Handlungsanweisungen, die kurz- bis langfristig (Zeithorizont: 2005 – 2030) umgesetzt werden sollen.

Der Richtplan wird in folgende Zeitabschnitte eingeteilt:

- a) Nutzungsplanung (15 Jahre): 2005 – 2020
- b) Richtplanung: bis 2030

2 Zielsetzungen

2.1 Allgemeines

*Erarbeitung der
Planungsleitsätze*

Bei der Erarbeitung des Richtplans hat sich der Gemeinderat und die Planungs- und Entwicklungskommission intensiv mit den Qualitäten und Defiziten des „Fleckens Schwyz“ befasst und die Zielsetzungen in Form von Planungsleitsätzen festgelegt. Eine im August/September 2001 durchgeführte Befragung von ansässigen, zu- und weggezogenen EinwohnerInnen und Firmen gab wichtige Hinweise dazu.

Die folgenden fünf Hauptleitsätze und das räumliche Konzept (vgl. Kap. 3) bilden die Grundzüge des kommunalen Richtplans. Basierend auf den Hauptleitsätzen wurden zusätzliche Planungsleitsätze zu den jeweiligen Sachbereichen erarbeitet (vgl. jeweilige Sachbereiche).

2.2 Fünf Hauptleitsätze für die Richtplanung

Leitsatz 1:
Allgemeines

Die Gemeinde Schwyz ist als attraktives Regionalzentrum zu stärken. Die landschaftliche Schönheit, der hohe Wohn- und Freizeitwert sowie das kulturelle Angebot bieten günstige Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Entwicklung.

Leitsatz 2:
Siedlungsentwicklung

Die Gemeinde Schwyz sorgt für eine geordnete und ausgewogene Entwicklung von Einwohnern und Arbeitsplätzen, nach den Möglichkeiten und Standortqualitäten der einzelnen Filialen und unter Berücksichtigung der Siedlungs- und Landschaftsqualität. Sie schafft die räumlichen Voraussetzungen für eine entwicklungs- und wettbewerbsfähige Wirtschaft.

Leitsatz 3:
Landschaft, Landwirtschaft, Freizeit, Erholung und Tourismus

Die Gemeinde Schwyz setzt sich für eine nachhaltige Nutzung des Kulturlandes und den Schutz der Gewässer inner- und ausserhalb des Siedlungsgebietes ein. Sie strebt eine massvolle, nachhaltige und landschaftsschonende Freizeit-, Erholungs- und Tourismusedwicklung an.

Leitsatz 4:
Verkehr

Das Verkehrsangebot ist auf die Siedlungsstruktur und die Siedlungsentwicklung auszurichten. Die Verkehrsmittel sind rationell einzusetzen und auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse abzustimmen. Die Gemeinde Schwyz ist bestrebt, mit gezielten Massnahmen die Verkehrsbelastung in Grenzen zu halten.

Leitsatz 5:
Öffentliche Dienste
und Einrichtungen /
Versorgung

Die Gemeinde Schwyz ist sich ihrer Funktion als kantonales Zentrum bewusst. Sie unterhält und fördert die dazu notwendigen sozialen und kulturellen Dienste und Einrichtungen.

3 Räumliches Konzept

3.1 Konzeptplan

Legende

	Baugebiet
	Erweiterung
	Schwerpunkt Siedlungserweiterung
	Vorkehrungslinien
	Kommunikationserweiterung
	Siedlungserweiterung
	Gewässer
	Wald
	topographische Gliederung

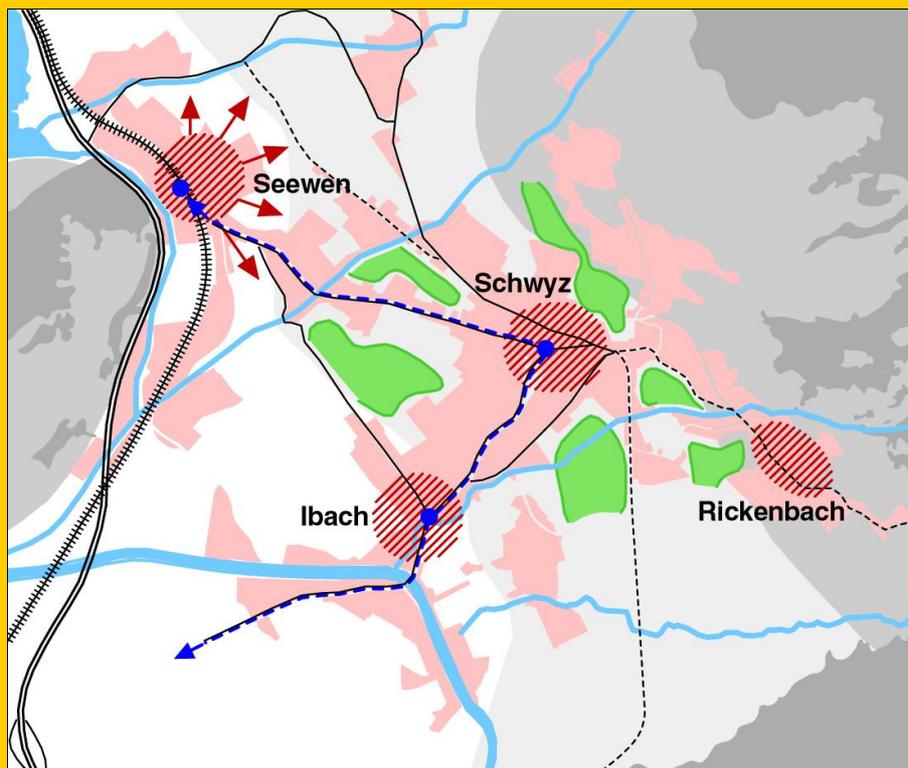


Abb.A1: Räumliches Konzept, Konzeptplan

27351/25B/21121/Konzept

Zweck

Das räumliche Konzept dient als Grundlage für den Richtplan. Es zeigt auf, wie und nach welchen Grundsätzen sich das Siedlungsgebiet mit seiner Bebauung und den Landschaftsräumen langfristig entwickeln soll. Das Konzept basiert auf folgenden Grundsätzen, die für die Erarbeitung des Richtplans und für die Ausscheidung der künftigen Entwicklungsgebiete von Bedeutung waren:

Siedlungserweiterungen

- Erweiterungen sind an das bestehende Siedlungsgebiet anzuschliessen.

Verkehrser-schliessung

- Die bauliche Entwicklung ist auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Insbesondere auf den Bahn und Buskorridor Seewen – Schwyz – Ibach

- Auf Siedlungserweiterungen, die eine zusätzliche Verkehrsbelastung auf bereits überlastete Strassen und Plätze - insbesondere den Hauptplatz - auslösen, soll verzichtet werden.
- Zusammenhängende Landschaftsräume*
- Zusammenhängende und intakte Landschaftsräume sind zu erhalten.
- Siedlungsränder/Übergangsbereiche*
- Siedlung und Landschaft sind zu verzahnen und aufzuwerten, so dass hochwertige Übergangsbereiche entstehen. Den Siedlungsrändern ist besondere Beachtung zu schenken.
- Siedlungsnaher Grünflächen*
- Die siedlungsnahen Grünräume sind prägend für das Ortsbild und den „Flecken Schwyz“. Sie sollen als zusammenhängende Freiflächen erhalten und mit den Gewässern vernetzt werden.
- Bäche und Uferbereiche*
- Die Bäche und Uferbereiche stellen wichtige Landschaftszäsuren dar. Sie sollen als natürliche Landschaftselemente erkennbar bleiben.

S Siedlung

S.1 Allgemeines

Volkszählung 2000

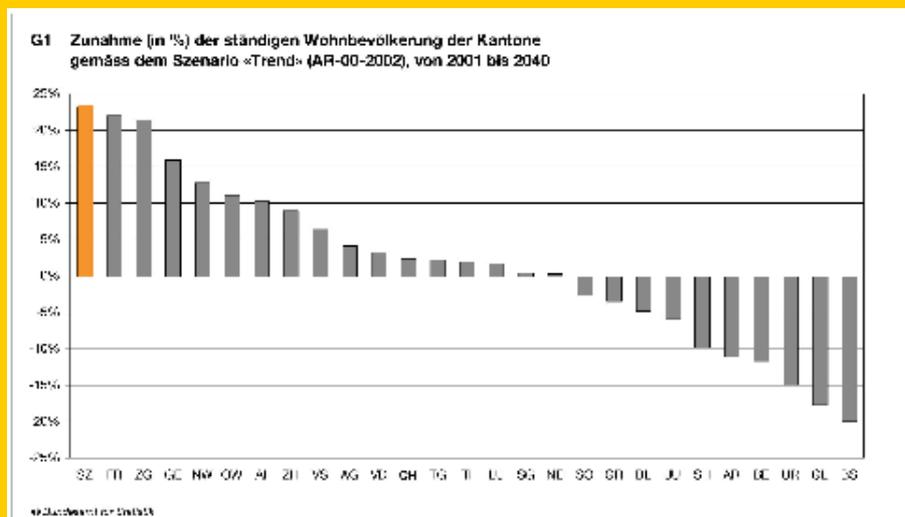
Die Volkszählung 2000 hat zeigt, dass insbesondere der Raum Innerschweiz in den letzten Jahren überdurchschnittlich gewachsen ist. Die Zunahme von 1990-2000 beträgt im Kanton Schwyz rund 15%, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von rund 1.5% entspricht. Ein Vergleich der Steuerbelastung und der Bevölkerungsentwicklung in der Schweiz zeigt, dass insbesondere steuergünstige Kantone am stärksten gewachsen sind.

Wachstum der Agglomerationen

Seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts steht die Landschaft Schweiz unter einem erheblichen Siedlungsdruck. Städte und Dörfer sind zu Agglomerationen zusammengewachsen, und aus Agglomerationen sind Metropolitanräume entstanden. Im schweizerischen Mittelland zeichnet sich einer immer deutlichere Siedlungsachse ab. Die neusten Zahlen der Volkszählung 2000 über das Wachstum der Agglomerationen bestätigen diesen Trend erneut. Das Bevölkerungswachstum in den Kernstädten zwischen 1990 und 2000 war relativ gering und hat insbesondere in den Agglomerationen stattgefunden. Es ist davon auszugehen, dass diese Entwicklung anhält und sich die Tendenz der wachsenden Grossagglomeration Zürich, weiter fortsetzt. Dadurch wird u.a. auch der Raum Schwyz zunehmend in den Sog der Entwicklung geraten.

Prognose Bundesamt für Statistik (BfS), Pressemitteilung vom 13.02.2004

Das Bundesamt für Statistik geht davon aus, dass der Kanton Schwyz bezüglich Wohnbevölkerung auch künftig zu den wachstumsstärksten Kantonen zählen wird.



Entwicklung entlang den Autobahnen

Die nachstehende Karte (Abb. S1) zeigt, dass die städtischen Gebiete überwiegend in konzentrischen Kreisen um die Kernstädte liegen. Jedoch erfolgt die Ausbreitung entlang der wichtigsten Verkehrsachsen, vor allem entlang der Autobahnen.²

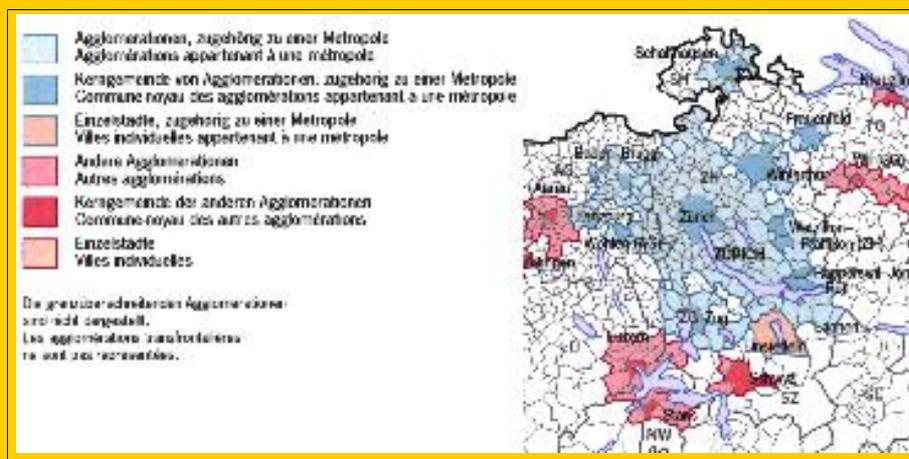


Abb. S1: Grossagglomeration Zürich, BfS

Günstige Standortvoraussetzungen unterstützen den Siedlungsdruck

Die Verbesserung der geplanten Verkehrsverbindungen (u.a. Knonaueramt-Autobahn, Stadtbahn Zug, Regionalverkehr) und die Standortqualitäten der Gemeinde Schwyz (Wohnqualität ohne Fluglärm, Naherholung, geringe Steuerbelastung, Arbeitsplatzangebot, etc.), werden den Siedlungsdruck auf den Raum Innerschweiz zusätzlich unterstützen.

² Bundesamt für Raumentwicklung, Pendlerverkehr, Neue Definition der Agglomerationen, Unterlagen Pressekonferenz vom 15.05.2003

*Entwicklung an
geeigneten
Standorten*

Es wird davon ausgegangen, dass insbesondere das Bevölkerungswachstum deutlich über dem bisherigen Wachstum von jährlich 0,8% liegen wird, und sich dem kantonalen Durchschnitt von 1,5% zunehmend annähert.

Mit der Ausscheidung von Siedlungsentwicklungsgebieten an geeigneten Standorten, beabsichtigt die Gemeinde Schwyz – im Sinne einer Vorsorgeplanung – die erwartete Zunahme der Wohn- und Arbeitsbevölkerung zu ermöglichen und optimal zu organisieren.

S.2 Planungsleitsätze Siedlung

Planungsleitsätze zum
Thema
Siedlungsentwicklung

Als Grundlage für den Teilbereich Siedlung dienen die Planungsleitsätze, welche der Gemeinderat am 21. September 2001 beschlossen hat (rev. 29.11.02 / 26.09.03).

- Die Gemeinde Schwyz bekennt sich zur dezentralen Siedlungsstruktur mit den historisch gewachsenen Filialen Ibach, Rickenbach und Seewen. Sie schafft die Voraussetzungen, damit sich der Hauptort Schwyz und die einzelnen Filialen nach ihren Möglichkeiten und Standortqualitäten weiterentwickeln können. Die Weiler Oberschönenbuch, Ried und Aufiberg³ sind in ihrem Charakter zu erhalten.
- Damit der zu erwartende Siedlungsdruck aufgefangen werden kann, soll an geeigneten Standorten Bauland bereitgestellt werden. Die Verfügbarkeit soll durch die Erschliessung, Landumlegung und - soweit möglich - durch eine aktive Landpolitik begünstigt werden.
- Der Richtplan hat eine Siedlungsentwicklung für ein mögliches Bevölkerungswachstum von jährlich 1,5% und Arbeitswachstum von jährlich 1,0% zu koordinieren und zeigt den erforderlichen Handlungsbedarf auf. Dabei darf das künftige Wachstum zu keiner Beeinträchtigung der Wohn- und Siedlungsqualität führen.
- Zur qualitativen Verbesserung des bestehenden und künftigen Wohn- und Arbeitsplatzangebotes ist die Gemeinde bestrebt, entsprechendes Standortmarketing zu betreiben.
- Mit einem ausreichenden Angebot an Wohnungen mit einer zeitgemässen Ausstattung und bewohnerfreundlichen Aussenräumen sollen die Einwohnerzahl und die Altersdurchmischung günstig beeinflusst werden.
- In Schwyz und den Filialen sind Mischnutzungen anzustreben. Immissionsreiche und flächenintensive Betriebe

³ Gemäss GR-Beschluss vom 14. Mai 2004 soll an der Zonenplanvorlage 1990 im Gebiet Aufiberg grundsätzlich festgehalten werden (Genehmigt durch den RR mit Beschluss Nr. 107 am 15. Januar 1991, vorbehaltlich des Lärmschutzes aufgrund der Schiessanlage. Für eine hinreichende Erschliessung (insbes. Abwasserentsorgung) ist ein entsprechender Nachweis zu erbringen.

sind an dafür geeigneten und gut erschlossenen Standorten zu konzentrieren.

- Die Gemeinde strebt die Steigerung qualitativer Aspekte im bestehenden und neuen Siedlungsgebiet an, unter anderem die Erstellung und Aufwertung von öffentlichen Aufenthalts- und Erholungsbereichen.
- Die Gemeinde Schwyz ist bestrebt, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit der erwerbstätigen Bevölkerung interessante und zukunftsorientierte Arbeitsplätze angeboten werden können. Dabei steht eine rein quantitative Arbeitsplatzsteigerung nicht im Vordergrund der Bemühungen.

S.3 Übergeordnete Festlegungen

Im folgenden werden die wichtigsten übergeordneten Festlegungen⁴, welche den Sachbereich Siedlung der Gemeinde Schwyz betreffen, kurz zusammengefasst:

S.3.1 Grundsätze der Siedlungsentwicklung

B-1.1: Grundsätze der Siedlungsentwicklung (Festsetzung)

¹ Der Kanton fördert eine angemessene Dezentralisierung der Besiedelung und der Wirtschaft in den einzelnen Regionen des Kantons (in Anwendung von Art. 1 Abs. 2 RPG, unter Berücksichtigung der Ziele und Grundsätze von Art. 1 und 3 RPG). Er unterstützt die nachgeordneten Planungsbehörden in ihren Bemühungen zur überörtlichen Zusammenarbeit. Der Kanton koordiniert die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und dem Bund.

² Die zu treffenden Massnahmen orientieren sich namentlich an folgenden Grundsätzen und Zielen:

a) Die Siedlungsentwicklung und das übergeordnete Verkehrsnetz sind aufeinander abzustimmen (Strasse und Schiene). Zur Förderung des regionalen Ausgleichs ist der Anschluss an die nationalen und internationalen Verkehrsnetze voranzutreiben. Der Kanton sucht die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und dem Bund, um bestehende Lücken der nationalen und regionalen Verkehrsnetze zu schliessen.

⁴ Richtplan des Kantons Schwyz, vom Regierungsrat mit den Beschlüssen Nr. 738 vom 11. Juni 2002 und Nr. 568 vom 30. April 2003 verabschiedet. Vom Kantonsrat am 28. Mai 2003 zur Kenntnis genommen.

- b) Die natürlichen Lebensgrundlagen sind koordiniert zu schützen und zu pflegen.
- c) Die bestehenden Siedlungen sind auf weitere Zunahmen der Wohn- und Arbeitsbevölkerung vorzubereiten. Ausgewiesene Lücken des Angebotes der Ver- und Entsorgung sind systematisch zu schliessen (Erschliessung, Standorte für Wirtschaft, Bildung und Freizeit).

S.3.2 Richtplaneinträge

Richtplankarte

Die Richtplankarte 1:50'000 des Kantons Schwyz⁵ beinhaltet für den Sachbereich Siedlung der Gemeinde Schwyz folgende relevante Einträge:

- Kantonales Zentrum (Schwyz, Seewen, Ibach)
- Ortsbildschutz (nationaler Bedeutung)

⁵ Richtplankarte des Kantons Schwyz (Übersicht 1:50'000), vom Regierungsrat mit den Beschlüssen Nr. 738 vom 11. Juni 2002 und Nr. 568 vom 30. April 2003 verabschiedet. Vom Kantonsrat am 28. Mai 2003 zur Kenntnis genommen.

S.4 Kommunale Festlegungen

S.4.1 Siedlungsentwicklungsgebiete

Festlegung der Siedlungsentwicklungsgebiete

a) Vorgehen

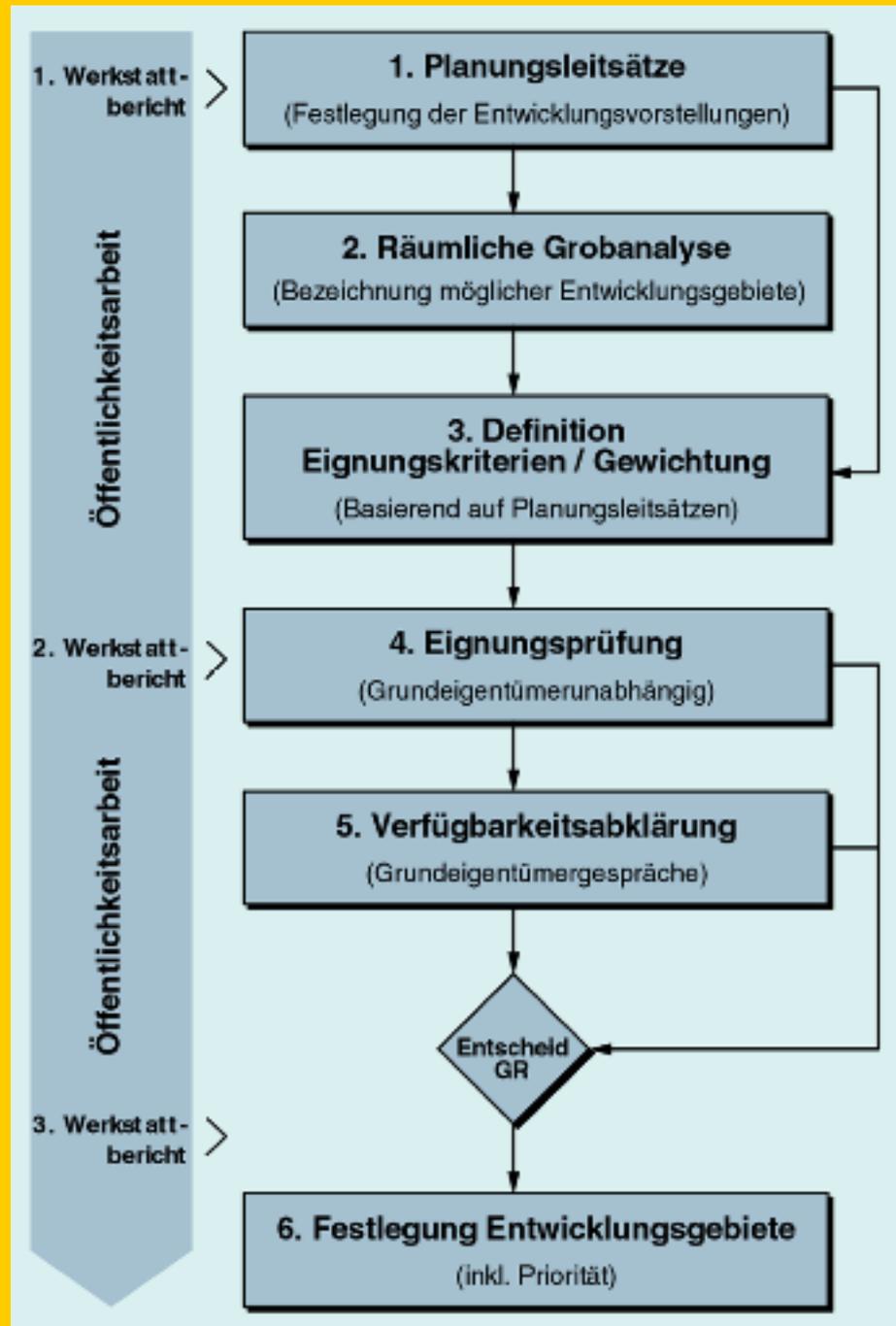


Abb. S2: Vorgehen Festlegung der Siedlungsentwicklungsgebiete

Für die Festlegung der künftigen Siedlungsentwicklungsgebiete wurde folgendes Vorgehen gewählt (vgl. Abb. S2):

Planungsleitsätze

1. Die allgemeinen Zielsetzungen und Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde wurden bei Beginn der Richtplanung mittels Planungsleitsätzen formuliert. Die Planungsleitsätze sind vom Gemeinderat am 21. September 2001 beschlossen (GR Nr. 05.11) und im Rahmen der Richtplanerarbeitung überprüft worden (rev. 29.11.02 / 26.09.03).

*Räumliche
Grobanalyse*

2. Nach der Durchführung einer räumlichen Grobanalyse wurden mögliche Entwicklungsgebiete bezeichnet. Im Rahmen der durchgeführten öffentlichen Werkstattberichte hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, zusätzliche Gebiete vorzuschlagen.

*Definition der
Eignungskriterien*

3. Für die detaillierte Bewertung der einzelnen Entwicklungsgebiete sind folgende Eignungskriterien definiert worden:

Verkehr

- MIV-Anschluss an das übergeordnete Netz
- Auswirkungen auf den Gesamtverkehr (Modal-Split)
- ÖV-Anbindung
- Fuss- und Radwegverbindungen

Standortqualität

- Immissionen
- Wohn- und Arbeitsqualität
- Orts- und Landschaftsbild

Landwirtschaft

- Fruchtfolgefläche
- Strukturstärke best. Landwirtschaftsbetrieb

Finanzplan

- Ver- und Entsorgung
- Technische Erschliessbarkeit Strasse
- Etappierungsmöglichkeit
- Auswirkungen auf öffentliche Bauten und Anlagen

- Gewichtung** Die 13 Kriterien wurden in Abstimmung mit den Planungsleitsätzen und gemäss Beschluss des Gemeinderates folgendermassen gewichtet:
- Verkehr und Standortqualität: doppelt
 - Landwirtschaft und Finanzplan: einfach
- Eignungsprüfung** 4. Die Bewertung mittels Nutzwertanalyse erfolgte grundeigentümerunabhängig und ohne Kenntnis der Verfügbarkeit (vgl. auch Eignungskarte Beilage 2).
- Verfügbarkeitsabklärung** 5. Zur Klärung der Verfügbarkeit der geeignetsten Entwicklungsgebiete wurden in einem nächsten Schritt Gespräche mit den betroffenen Grundeigentümern geführt. Die Gespräche haben gezeigt, dass für die künftige Entwicklung ausreichende Flächen zu Verfügung stehen.
- Festlegung der Entwicklungsgebiete durch Gemeinderat** 6. Basierend auf der Eignungsprüfung und Abklärung der Verfügbarkeit hat der Gemeinderat folgende Entwicklungsgebiete inkl. Priorität für die zeitliche Umsetzung festgelegt:

b) Zeithorizont 2005 - 2020 (Rev. Nutzungsplanung)

Wohn- und Mischgebiete (I. Priorität)

Objektblatt Nr.	Gebietsbezeichnung (Postkreis)	Priorität	Fläche ca. [ha]
S.01	Mättivor (Schwyz) ⁶	I/II	2.4
S.02	Kreuzmatt / Feld / Grossfeld / Ochsenfeld (Seewen)	I	13.2
S.03	Sonnenberg (Seewen)	I	0.8
S.04	Hof / Stägliweg (Ibach) ⁷	I	2.7
S.05	Erlen (Hinder Ibach)	I	1.5
S.06	Lützel matt (Schwyz) ⁵	I/II	2.4
S.08	Bergstrasse (Rickenbach)	I	0.7
S.14	Studenmatt (Ibach)	I	1.4

⁶ Die SEG S.01 Mättivor und S.06 Lützel matt umfassen je 4.8 ha. 50% davon werden je der I. und II. Priorität zugerechnet.

⁷ Das SEG S.04 Hof / Stägliweg umfasst 5.3 ha. 2.7 ha werden der I. Priorität, 2.6 ha der II. Priorität zugerechnet.

Arbeitsplatzgebiete (I. Priorität)	S.16	Lücken / Gotthardstrasse (Ibach)	I	0.9
	Total Wohn- und Mischgebiete		I. Priorität	26.0
	Objekt- blatt Nr.	Gebietsbezeichnung (Ort)	Priorität	Fläche ca. [ha]
	S.10	Muota West (Ibach)	I	4.7
	Total Arbeitsplatzgebiete		I. Priorität	4.7

c) Zeithorizont 2020 - 2030

Wohn- und Mischgebiete (II. Priorität)	Objekt- blatt Nr.	Gebietsbezeichnung (Postkreis)	Priorität	Fläche ca. [ha]
	S.01	Mättivor (Schwyz) ⁸	I/II	2.4
	S.02	Bifang (Seewen)	II	2.7
	S.04	Hof / Stägliweg (Ibach)	II	2.6
	S.06	Lützel matt (Schwyz) ⁵	I/II	2.4
	S.07	Rösslimatt (Seewen)	II	6.3
	Total Wohn- und Mischgebiete		II. Priorität	16.4

Arbeitsplatzgebiete (II. Priorität)	Objekt- blatt Nr.	Gebietsbezeichnung (Ort)	Priorität	Fläche ca. [ha]
	S.11	Grosserlen (Ibach)	II	1.9
	Total Arbeitsplatzgebiete		II. Priorität	1.9

d) Weitere Entwicklungsgebiete

Weitere
Entwicklungsgebiete

Die bezeichneten „weiteren Entwicklungsgebiete“, eignen sich grundsätzlich für eine Siedlungsentwicklung, stehen in absehbarer Zeit jedoch nicht zur Verfügung und damit nicht im Vordergrund bei der beabsichtigten Revision der Nutzungsplanung.

S.4.2 Künftiges Baugebiet / Prioritäten

Die Siedlungsentwicklungsgebiete sollen bei Bedarf im ordentlichen Nutzungsplanverfahren – entsprechend den festgelegten Prioritäten – einer Bauzone zugewiesen werden. Ein Anspruch auf eine Zuweisung in eine Bauzone besteht

⁸ Die SEG Mättivor und Lützel matt umfassen je 4.8 ha. 50% davon werden je der I. und II. Priorität zugerechnet.

nicht. Eine Zuweisung in eine Bauzone kann nur erfolgen, wenn ein tragfähiges Bebauungs- und Erschliessungskonzept vorliegt. Eine künftige Überbauung soll von „innen“ nach „ausen“ erfolgen, also vom bestehenden Siedlungsrand. Bei Bedarf sollen Landumlegungen zur besseren Umsetzung durchgeführt werden.

*Priorität bei der
Revision der
Nutzungsplanung*

Im Rahmen der beabsichtigten Revision der Nutzungsplanung (Zeithorizont 15 Jahre) stehen primär die Entwicklungsgebiete mit I. Priorität für Neueinzonungen im Vordergrund. Eine Anpassung zwischen der ersten und zweiten Priorität ist möglich, falls dies im Rahmen der Nutzungsplanung zweckmässig erscheint.

*Grossflächige
Siedlungserweiterungen*

Siedlungserweiterungen sind grundsätzlich nur innerhalb der bezeichneten Siedlungsentwicklungsgebiete zulässig. Ausnahmen sind möglich, wenn ein überwiegendes Interesse nachgewiesen werden kann. An den Nachweis sind strenge Anforderungen zu stellen.

*Bauzonen-
Arrondierungen*

Bauzonen-Arrondierungen ausserhalb der bezeichneten Siedlungsentwicklungsgebiete sind möglich, wenn die Zweckmässigkeit nachgewiesen werden kann, und dem Vorhaben keine überwiegenden Interessen entgegenstehen.

*Zusätzliche
Bedingungen*

Die Zuweisung von Grundstücken in eine Bauzone kann zudem von der Erfüllung von Bedingungen und Anforderungen abhängig gemacht werden, wie bspw:

- Beitrag oder Landabgabe für gebietsaufwertende Massnahmen (Beteiligung an Planungskosten, Landabgabe für Fuss- und Radwege, Grünräume, öffentliche Anlagen etc.);
- Nachweis, dass das Bauland nicht gehortet, sondern auch tatsächlich überbaut wird;
- Sicherstellung einer hohen Siedlungs- und Aussenraumqualität etc.

S.4.3 Grobabschätzung Fassungsvermögen

Entwicklungsgebiete/ Priorität	Fläche [ha]	Einwohner- kapazität	Arbeitsplatz- kapazität
nicht überbaute Bauzonen (Zonenplan 91, Stand Juli 2001)			
- Wohn- und Mischgebiet (exkl. öffentliche Zonen)	24.9	ca. 1'500	ca. 200

- Arbeitsplatzgebiete	15.8	--	ca. 900
Siedlungsentwicklungsgebiete I. Priorität			
- Wohn- und Mischgebiete*	26.0	ca. 1'500	ca. 200
- Arbeitsplatzgebiete**	4.7	--	ca. 300
Zwischentotal (Zeithorizont: ca. 2020)		ca. 3'000	ca. 1'600
Siedlungsentwicklungsgebiete II. Priorität			
- Wohn- und Mischgebiete*	16.4	ca. 1'000	ca. 100
- Arbeitsplatzgebiete**	1.9	--	ca. 100
Total (Zeithorizont : ca. 2030)		ca. 4'000	ca. 1'800

* Annahmen Wohn- und Mischgebiete: 55.0 m² BGF/E, 60% AZ, 70% Ausbaugrad, -15% Verkehrsfläche, 90% Einwohner, 10% Arbeitsplätze (-> Entspricht rund 60E/ha)

** Annahmen Arbeitsplatzgebiete: 100.0 m² BGF/A, 100% AZ, 70% Ausbaugrad, -15% Verkehrsfläche, 100% Arbeitsplätze

Dimensionierung der Bauzonen im Rahmen der Nutzungsplanung

Das detaillierte Fassungsvermögen bzw. die Dimensionierung der Bauzonen für die nächsten 15 Jahre gemäss Art. 15 RPG ist im Rahmen der Nutzungsplanung mit der entsprechenden Zonenzuordnung vorzunehmen.

Bei der Bedarfsermittlung ist das Verdichtungs- und Erneuerungspotenzial, insbesondere von bereits überbauten Arbeitsplatzzonen zu berücksichtigen wie bspw. Zeughausareal (vgl. Objektblatt S.15), Spinnerei Ibach, ehemalige Ziegelei Auf der Maur.

Bei der prognostizierten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung (vgl. Beilage 1), decken die festgelegten Siedlungsentwicklungsgebiete der I. und II. Priorität, inkl. den Kapazitäten in den noch unüberbauten Bauzonen, den Zeithorizont des Richtplans bis 2005 - 2030 ab.

L Landschaft

L.1 Allgemeines

L.1.1 Charakterisierung der Landschaft

*Weitgehend intakte
Landschaft*

Die voralpine Schwyzer Landschaft zeichnet sich aus durch eine bewegte Topografie und eine abwechslungsreiche Kultur- und Naturlandschaft aus: bewaldete Hügel, bewirtschaftetes Grünland an den Hängen, Weiden im Talboden, Feuchtgebiete in der Haggen- und Holzegg, vereinzelte Trockenstandorte, flache Seeufer sowie steile Felswände wechseln sich ab. Die Kulturlandschaft ist geprägt durch herrschaftliche Einzelhöfe und gegliedert durch zahlreiche Landschaftselemente wie hochstämmige Feldobstbäume, Niederhecken, Trockensteinmauern, Einzelbäume sowie zahlreiche oberirdische Fließgewässer.

Das Landschaftsbild und der ökologischer Wert inner- und ausserhalb der besiedelten Gebiete ist grundsätzlich von einer hohen Qualität und kann weitgehend als intakt beurteilt werden. Neu gepflanzte Feldobstbäume und unterhaltene Niederhecken zeigen den Willen zu einem gepflegten Landschaftsbild und einem ökologischen Ausgleich.

*Druck auf die
Landschaft steigt*

Der Druck auf die Landschaft durch die fortschreitende Bauentwicklung und die zunehmend technisierte und produzierende Landwirtschaft wird jedoch deutlicher spürbar. Das allmähliche Zusammenwachsen des Hauptortes mit den Filialen trennt bis anhin zusammenhängende Landschaftsräume. Damit verschwindet vor allem im siedlungsnahen Bereich zunehmend das kleinräumige Mosaik von bebauten und unbebauten Räumen, welche für den „Flecken Schwyz“ ortstypisch und für den ästhetischen Eindruck wie auch für die ökologische Vernetzung wichtig sind.

L.1.2 Richtplan ergänzt Schutzzonenplan

*Schutzzonenplan als
Ausgangslage*

Die Gemeinde Schwyz verfügt seit Ende 2001 über einen rechtskräftigen Schutzzonenplan. Die primäre Zielsetzung des Schutzzonenplans als statisches Planungsinstrument ist die

Erhaltung der bestehenden und bedeutenden
Landschaftselemente und -flächen in der Gemeinde.

*Richtplan ergänzt
Schutzzonenplan*

Der Schutzzonenplan gilt als "statisches" Planungsinstrument, da er den Umgang mit dem schützenswerten Bestand regelt. Der Richtplan als dynamisches Planungsinstrument (Zielplanung) geht weiter: Er zeigt auf, aus welchen Gründen, mit welchen Massnahmen und mit welchen Beteiligten die bestehenden Landschaftsobjekte und -räume ergänzt und aufgewertet werden können. Damit stellt der Richtplan Landschaft - mit Blick in die Zukunft - eine wichtige Ergänzung des Schutzzonenplans dar.

L.1.3 Inhalte und Zielsetzungen

Der Richtplan Landschaft...

- macht Aussagen zur langfristigen Landschaftsentwicklung. Die Massnahmen basieren auf der Erkenntnis, dass eine intakte Landschaft ein wichtiges Qualitätsmerkmal für den Wohn-, Arbeits- und Tourismusstandort Schwyz darstellt.
- ist eine Absichtserklärung der Gemeinde, dass die Qualität der Landschaft für die Bevölkerung, die Landwirte, die Erholungssuchenden und für die Tier- und Pflanzenwelt erhalten und weiter entwickeln werden soll.
- koordiniert die vielfältigen Funktionen, welche die Landschaft zu erfüllen hat (Landwirtschaft / Tourismus / Erholung / Ökologie usw.).
- bildet bei Bedarf die Grundlage für Landschaftsentwicklungskonzepte.
- stellt die bereits rechtskräftigen, landschaftsrelevanten Planungsinstrumente, Verordnungen und Konzepte als hinweisende Inhalte dar.
- ist behördenverbindlich im Gegensatz zum Schutzzonenplan, welcher grundeigentümergebunden ist.

L.2 Planungsleitsätze Landschaft*Planungsleitsätze zum
Thema
Landschaft*

Als Grundlage für den Richtplan Landschaft dienen die Planungsleitsätze, welche der Gemeinderat am 21. September 2001 beschlossen hat (rev. 29.11.02 / 26.09.03):

- Die Gemeinde Schwyz trägt Sorge zur Schönheit ihrer Landschaften.

- Die an das Zentrum heranführenden Grüngürtel Sedleren, Feldli/Oberfeld, Hirschi, Sagenmatt/Urenmatt, Laschmatt/Hagni und Lücken sind prägend für den Charakter des Fleckens Schwyz und sollen als zusammenhängende Landschaftsräume erhalten werden. Die bisherige landwirtschaftliche Nutzung in den Grüngürteln bleibt weiterhin möglich.
- Wichtige Freihaltegebiete innerhalb des Siedlungsraumes sind zu erhalten.
- Für die Landwirtschaft sind hochwertige Böden für die bodenabhängige Produktion sicherzustellen.
- Die Gemeinde Schwyz setzt sich für den Schutz der Gewässer und die Gewährleistung der natürlichen Gewässerfunktion ein. Wo möglich sollen eingedolte Gewässer geöffnet und renaturiert werden.
- Die Gemeinde Schwyz schafft raumplanerische Voraussetzungen für eine sanfte Freizeit-, Erholungs- und Tourismusentwicklung ausserhalb des Siedlungsgebietes. Das Angebot ist derart zu gestalten, dass die hohe Qualität von Natur und Landschaft insgesamt erhalten bleibt. Innerhalb des Siedlungsgebietes soll das Angebot qualitativ optimiert werden.

L.3 Übergeordnete Festlegungen

L.3.1 Allgemeines

Die bestehenden Schutzkonzepte und -verordnungen von Bund, Kanton und Gemeinde gilt es umzusetzen. Die Richtplankarte (insbesondere Richtplankarte 1:10'000) zeigt eine Übersicht über die landschaftsrelevanten Festlegungen auf dem Gemeindegebiet Schwyz.

L.3.2 Schutzkonzepte und -verordnungen

Die Ziele und Massnahmen der übergeordneten Schutzkonzepte und -verordnungen sind in den entsprechenden Gesetzen enthalten. Nachfolgend die in der Karte eingetragenen Inhalte:

- **Eidg. und Kantonale Schutzobjekte und -flächen**
 - Grundwasserschutzzonen (Genehmigte Schutzzonen S/ Provisorische Schutzzonen); Nachführungsstand April 2004

- Kantonales Grundwasserschutzareal (definitives Schutzareal Felderboden); Nachführungsstand April 2004
- Naturschutzgebiet Lauerzersee
- Vorranggebiete Naturschutz (Flach- / Hochmoore von nationaler Bedeutung)
- Moorlandschaft Nr. 25, Ibergereg
- Pflanzenschutzgebiet
- Eidgenössisches Jagdbanngebiet
- **Kommunale Schutzobjekte und -flächen**
 - Feuchtbiotope
 - Trockene Mager- und Frommentalwiesen
 - Landschaftsschutzzone

L.3.3 Fruchtfolgeflächen

Kantonaler Richtplan

Gemäss dem Kantonalen Richtplan (L-3.1)⁹ umfasst das bereinigte Inventar der Fruchtfolgeflächen (FFF) total 3'645 ha, davon 1'786 ha der Eignungsklasse II (Acker- und Futterbau gut) und 1'858 ha der Eignungsklasse III (Futterbau gut; Ackerbau). Der Bundesrat hat 1992 im Sachplan FFF festgelegt, dass der Kanton Schwyz 2'500 ha FFF auszuweisen hat. Die inventarisierten FFF liegen innerhalb rechtskräftiger Landwirtschaftszonen, teilweise auch innerhalb der rechtskräftigen kantonalen Naturschutzgebiete.

Interessenabwägung bei der Zuweisung in die Bauzone

Die Zuweisung von Fruchtfolgeflächen in die Bauzonen ist gemäss Kantonalen Richtplan (L-3.1) nur auf Grund einer sorgfältigen Interessenabwägung zulässig. An den Nachweis des erforderlichen überwiegenden Interesses sind strenge Anforderungen zu stellen. Ein überwiegendes Interesse können insbesondere Bestrebungen darstellen, eine angemessene und geordnete wirtschaftliche sowie siedlungsmässige Weiterentwicklung zu garantieren (insbesondere zur Sicherung bestehender und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze, zum Erhalt der wirtschaftlichen Konkurrenzfähigkeit und zur Gewinnung von neuem Wohnraum bei nachgewiesener Verknappung).

Fruchtfolgeflächen in der Gemeinde Schwyz

Die Gemeinde Schwyz weist total ca. 282 ha FFF aus, davon 178 ha der Eignungsklasse II und ca. 104 ha der Eignungsklasse

⁹ Richtplan des Kantons Schwyz, vom Regierungsrat mit den Beschlüssen Nr. 738 vom 11. Juni 2002 und Nr. 568 vom 30. April 2003 verabschiedet. Vom Kantonsrat am 28. Mai 2003 zur Kenntnis genommen.

III (Abgrenzung gemäss Kantonalem Richtplan, Richtplankarte, Übersicht 1:50'000).

*Betroffene
Fruchtfolgefleichen*

Durch die Festlegung der Siedlungsentwicklungsgebiete gemäss Kap. S.4.1, lit. b) und c) werden Fruchtfolgefleichen in folgendem Umfang betroffen:

Entwicklungsgebiete	FFF Eignungs- klasse II	FFF Eignungs- klasse III	Total
I. Priorität (Zeithorizont 2005-2020)	7.4 ha	13.9 ha	21.3 ha
II. Priorität (Zeithorizont 2020-2030)	9.0 ha	3.9 ha	12.9 ha

(--> Die detaillierte Bilanz der FFF ist in Beilage 3 aufgeführt.)

An der Zuweisung der betroffenen Fruchtfolgefleichen in Siedlungsentwicklungsgebiete bzw. der späteren Zuweisung in eine Bauzone, besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse:

*Überwiegendes
öffentliches Interesse*

- Die Fruchtfolgefleichen schliessen unmittelbar an das Siedlungsgebiet an und verunmöglichen damit eine weitere Entwicklung der Gemeinde Schwyz.
- Schwyz als Kantonshauptort ist gemäss übergeordneten Zielsetzung zu stärken (Zentrum von kantonaler Bedeutung). Gemäss Kantonalen Richtplan (B-2.1 Abs. 3) soll dem Ausbau bestehender Zentren Priorität eingeräumt werden. Damit die Gemeinde Schwyz als Kantonshauptort seine Zentrumsfunktion weiterhin erfüllen kann, ist eine entsprechende Entwicklung nötig.
- Der Grossteil der FFF liegen im Talboden oder an leicht geneigten Gebieten und in unmittelbarer Nähe zum Zentrum mit guter Erschliessung (u.a. Bahnhof). Gemäss den Zielsetzungen der Raumplanung und des Kantonalen Richtplans (B-1.1) soll die künftige Siedlungsentwicklung auf das übergeordnete Verkehrsnetz abgestimmt werden (Strasse und Schiene).
- Mit den Entwicklungsgebieten steht eine Ergänzung und Schliessung bestehender Baugebietslücken im Vordergrund (geringe Erschliessungskosten, bessere Nutzung bestehender Infrastrukturanlagen).

Aufhebung der FFF

Die Aufhebung der FFF hat im Rahmen der Kantonalen Richtplanung bzw. bei der Überarbeitung des Sachplans FFF zu erfolgen.

L.3.4 Kantonaler Nutzungsplan über den Schutz und die Nutzung der Ibergeregge

<i>Inhalt der Planung</i>	Der kantonale Nutzungsplan über den Schutz und die Nutzung der Ibergeregge ¹⁰ regelt die Nutzung und den Schutz der Natur- und Kulturlandschaft Ibergeregge. Diese Landschaft ist geprägt durch eine Verzahnung von Wäldern und Mooren, eine reichhaltige Tier- und Pflanzenwelt, eine dünne Besiedlung mit geringer Erschliessungsdichte und der touristischen Nutzung, vor allem im Winter.
<i>Aussagen des Richtplanes</i>	Bei dem Nutzungsplan über den Schutz und die Nutzung der Ibergeregge handelt es sich um eine kantonale Nutzungsplanung, welche detaillierte Aussagen zur Entwicklung in diesem Gebiet formuliert. Der Richtplan macht diesbezüglich keine zusätzlichen Aussagen, unterstreicht jedoch mit dem Eintrag L.03 "Erholungsgebiete" die langfristige Zielsetzung dieser Planung.

L.3.5 Wald

<i>Regionaler Waldplan</i>	Der regionale Waldplan der Gemeinde Schwyz ist zur Zeit in Bearbeitung. Am 3. Juli 2002 führte das Kantonsforstamt eine öffentliche Informationsveranstaltung für die Waldeigentümer durch, an welcher dessen Inhalt erläutert wurde: Die Waldflächen werden unterteilt in die drei Funktionen: <ul style="list-style-type: none"> - Produktion, - Schutz (vor Naturgefahren), - Landschaftsbild / Erholung, sowie in die drei Mischkategorien Produktion/Schutz, Schutz/Landschaftsbild und Landschaftsbild/Produktion. <p>Der regionale Waldplan ist behördenverbindlich. Für die Grundeigentümer bindend ist der nachgeordnete Betriebsplan.</p>
<i>Waldränder</i>	Die Waldränder als Übergangsbereich von Wald zu offenen Wiesen sind im Waldplan nicht berücksichtigt. Die ökologische Aufwertung von Waldrändern ist Teil des Leistungsauftrages für das Kantonsforstamt und wird von diesem umgesetzt.
<i>Abstufung von Waldrändern</i>	Ein Abstufung von Waldrändern bewirkt eine ökologische und landschaftsästhetische Aufwertung. Da sich die sichtexponierten Waldränder überwiegend an steilen

¹⁰ Stand öffentliche Auflage vom 27.09.2002 bis 28.10.2002

Hanglagen befinden, wird im Richtplan von dieser Massnahme abgesehen. Eine Abstufung der Waldränder berechtigt jedoch zu kantonalen Subventionen, welche den zusätzlichen Aufwand und den Ausfall anderer Ausgleichszahlungen kompensieren können.

Waldfeststellung

Die Waldfeststellung gemäss Bundesgesetz über den Wald erfolgt im Rahmen der Nutzungsplanung.

L.3.6 Naturgefahren

Gefahrenplanung

Zur Zeit werden von den sachzuständigen kantonalen Stellen (Kantonsforstamt, Fachbereich Naturgefahren) die Grundlagen zur Beurteilung der Massnahmen zum Schutz vor Naturgefahren erarbeitet (Naturgefahrenkarte). Gemäss Auskunft des seit dem Februar 2003 besetzten Fachbereichs, wird die Gefahrenkarte bis ca. 2010 vorliegen.

Inhalt der Gefahrenplanung

In der Gefahrenplanung wird das Gefahren- und das Schadenpotenzial bezüglich Überschwemmung, Murgang, Steinschlag, Felssturz, Lawinen usw. hin untersucht. In einer Gefahrenkarte werden die betroffenen Gebiete (z.B. entlang eines Baches) einer entsprechenden Kategorie zugeteilt:¹¹

a) Verbotsbereich (rote Gefahrenstufe)

Erhebliche Gefährdung

Bedeutung: Es dürfen grundsätzlich keine Bauten und Anlagen, die dem Aufenthalt von Mensch und Tier dienen, errichtet oder erweitert werden.

b) Gebotsbereich (blaue Gefahrenstufe)

Mittlere Gefährdung

Bedeutung: Das Bauen ist mit Auflagen erlaubt. Diese sollen mit einem der jeweiligen Gefahrenart entsprechendem Inhalt im Bau- und Zonenreglement festgehalten werden.

c) Hinweisbereich (gelbe Gefahrenstufe)

Geringe Gefährdung

Bedeutung: Die Grundeigentümer sind auf die bestehende Gefährdung und auf mögliche Massnahmen zur Schadenverhütung aufmerksam zu machen.

Kantonale Vorprüfung

Die festgelegten Siedlungsentwicklungsgebiete wurden vom Kantonsforstamt, Fachbereich Naturgefahren mit Schreiben

¹¹ Quelle: Bundesamt für Raumplanung (BRP), Bundesamt für Wasserwirtschaft (BWW), Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL): Naturgefahren, Empfehlungen zur Berücksichtigung der Hochwasser- bzw. Massenbewegungsgefahr bei raumwirksamen Tätigkeiten, 1997

vom 07.04.2003, basierend auf dem heutigen Kenntnisstand (keine Naturgefahrenkarte vorliegend) beurteilt.

Es wird festgestellt, dass keine Siedlungsentwicklungsgebiete in einer roten Gefahrenstufe (Verbotsbereich) liegen. Aufgrund der Überschwemmungsgefahr einzelner Gewässer (u.a. Muota, Nietenbach) wird bei einzelnen Entwicklungsgebieten eine geringe bis mittlere Gefährdung vermutet. Die Objektblätter wurden mit den entsprechenden Informationen ergänzt.

Überprüfung der
Richt- und
Nutzungsplanung

Nach dem Vorliegen der Naturgefahrenkarte ist die kommunale Richt- und Nutzungsplanung auf allfällige Massnahmen zum Schutz vor Naturgefahren zu überprüfen. In der Gemeinde Schwyz stehen beispielsweise das Überschwemmungsrisiko durch Bäche, die Gefahr durch Steinschlag unterhalb der Mythen sowie allenfalls Schlipfe (Hangrutschungen) im Vordergrund.

L.3.7 Kantonales Geotopinventar

Hinweisendes
Inventar über
erdwissenschaftliche
Elemente

Erdwissenschaftlich wertvolle Teile der Landschaft, wie Berge, Moränenwälle, Karstphänomene, Steinbrüche, Schluchten, Kiesgruben, Findlinge, usw. dokumentieren eine Begebenheit aus der Vergangenheit der Erde oder aus der Geschichte des Klimas in typischer und anschaulicher Weise. Sie sind in einem Inventar aufgeführt, welches hinweisenden Charakter hat. Das Inventar ist im Richtplan nicht weiter berücksichtigt, liegt jedoch für Interessierte bei der Gemeinde auf.

L.4 Kommunale Festlegungen

L.4.1 Hinweise zu den Objektblättern

Der Teilrichtplan Landschaft beinhaltet vier Einträge. Diese ergeben sich aus der Typisierung der Landschaftsbereiche und deren verschiedenen Funktionen:

L.01

- **Siedlungsnaher Grünraum** im dicht besiedelten Bereich, ortsbildprägend für den Flecken Schwyz, überwiegend landwirtschaftlich genutzt.

L.02

- **Ökologische Vernetzung** der verschiedenen Landschaftsbereiche durch grössere und kleinere **Fliessgewässer**, vorwiegend von der Haggen- und der Holzegg her.

L.03

- L.04
- **Erholungsgebiete** mit Tourismusanlagen in weitgehend intakter Naturlandschaft im voralpinen Bereich und am Lauerzersee.
 - **Fördergebiete Landschaftsbild** am wenig dicht besiedelten Hangfuss (teilweise als Hintergrund des schützenswerten Ortsbildes und Bauten in Streusiedlungsgebieten (gemäss Kantonalen Richtplankarte).

L.4.2 Intensivlandwirtschaft

Die Ausscheidung von Gebieten, die sich für eine Intensivlandwirtschaft nach Art. 16a Abs. 3 RPG eignen, wurde geprüft. Die Anforderungen und räumlichen Auswirkungen von Intensivlandwirtschafts-Gebieten sind weitgehend vergleichbar mit jenen von Industrie- und Gewerbebezonen. Voraussetzung ist, dass die Gebiete gut erschlossen sind und das Konfliktpotenzial in Bezug auf das Orts- und Landschaftsbild möglichst klein ist. Da mit der Revision des Raumplanungsgesetzes in der Landwirtschaftszone die bodenunabhängige Produktion (bis 5'000 m²) bereits heute möglich ist, wurde auf die Festlegung im Richtplan verzichtet.

L.4.3 Öko-Qualitätsverordnung

Gesetzliche Grundlage

Der Bundesrat hat am 4. April 2001 die Öko-Qualitätsverordnung (ÖQV) per 1. Mai 2001 in Kraft gesetzt. Mit der ÖQV werden zusätzlich zu den Direktzahlungen für Ökoflächen Beiträge ausgerichtet für Flächen, die besonderen Ansprüchen bezüglich biologischer Qualität und/oder ökologischer Vernetzung genügen.¹² Der Bund übernimmt im Kanton Schwyz 80% der finanziellen Aufwendungen, 20% gehen zu Lasten des Kantons, der Gemeinden oder privater Trägerschaften.

Wichtigste Voraussetzungen

Die wichtigsten Voraussetzungen zur Auslösung der Beiträge nach ÖQV sind:

Biologische Qualität

- Die ökologischen Ausgleichsmassnahmen liegen in der Landwirtschaftszone.
- Die Ausgleichsmassnahmen erfüllen qualitative Mindestanforderungen, welche der Bund definiert und von

¹² Die Anforderungen richten sich nach dem Informationsblatt „Öko-Qualitätsverordnung des Kantons Schwyz“

Ökologische Vernetzung	<p>den Kantonen übernommen werden können (ergibt 50% der Ausgleichszahlungen).¹³</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Ausgleichsmassnahmen sind Bestandteil eines regionalen Vernetzungskonzeptes, wie Richtplan, Landschaftsentwicklungskonzept u.dgl. (ergibt nochmals 50% der Ausgleichszahlungen).• Die Mindestvertragsdauer beträgt 6 Jahre.
Grundlage für ein regionales Vernetzungskonzept	<p>Der kommunale Richtplan (Bereich Landschaft) stellt damit eine Grundlage für ein weitergehendes Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) bzw. ein regionales Vernetzungskonzept dar.</p>

¹³ Gemäss Angaben des Landwirtschaftsamtes sind zur Zeit in der Gemeinde Schwyz über 130 ha ÖQV-berechtigte Flächen unter Vertrag (Stand Ende 2002).

V Verkehr

V.1 Allgemeines

Verkehrszunahme

Wie im Kap. S.1 Siedlung dargestellt ist, wird die Gemeinde Schwyz wachsen und der Verkehr weiter zunehmen. Die zusätzlichen Bewegungen können bei entsprechender Planung auf Netzabschnitte gelegt werden, die noch freie Kapazitäten aufweisen. Zudem kann mit einer gezielten Förderung wesensgerechter Verkehrsmittel (bei Kapazitätsengpässen besonders durch ÖV, lokal aber auch durch Fuss- und Veloverkehr) eine Umlagerung zwischen verschiedenen Verkehrsarten erreicht werden.

Siedlungsorientierte Gesamtverkehrs- planung

Wichtig ist dementsprechend, eine siedlungsorientierte Gesamtverkehrsplanung zu verfolgen. Die künftigen Bauentwicklungsgebiete liegen grossteils in fussläufiger Distanz zu bestehenden lokalen Zentren mit der nötigen Infrastruktur. Der Fuss- und Veloverkehr wie der öffentliche Verkehr können einen wesentlichen Anteil der Wege übernehmen. Der motorisierte Individualverkehr wird über Strassenabschnitte gelenkt, die noch zusätzlichen Verkehr aufnehmen können. Der öffentliche Verkehr darf nicht behindert werden.

V.2 Planungsleitsätze Verkehr

Als Grundlage für den Teilbereich Verkehr dienen die Planungsleitsätze, welche der Gemeinderat am 21. September 2001 beschlossen hat (rev. 29.11.2002):

- Die Gemeinde Schwyz setzt sich für eine Siedlungsentwicklung ein, welche die gesamte Verkehrsbelastung in Grenzen hält.
- Die kommunale Richt- und Nutzungsplanung sind auf dem bestehenden Strassennetz aufzubauen. Allfällige Verbesserungen auf dem bestehenden Netz bezüglich MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr sind jedoch in die Planungen miteinzubeziehen (GR-Beschluss 16.11.2001).
- Schwyz, Ibach, Rickenbach und Seewen sollen mit attraktiven ÖV-Verbindungen erschlossen werden. Die

weitere bauliche Entwicklung ist auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.

- Die Attraktivität des Rad- und Fussgängerverkehrs ist zu verbessern und die Sicherheit zu gewährleisten. Freizeit- und Erholungsanlagen sind soweit zweckmässig an das kommunale Rad- und Fusswegnetz anzuschliessen.
- Im Rahmen des Grundangebotes soll der Anschluss an den öffentlichen Regionalverkehr gewährleistet und optimiert werden. Die Gemeinde Schwyz setzt sich für den Anschluss an das übergeordnete Verbundsystem ein (u.a. z.B. Stadtbahn Zug).

V.3 Übergeordnete Festlegungen

V.3.1 Richtplaneinträge (mit orientierendem Inhalt, Eintrag in Richtplankarte 1:10'000)

- Bahnlinie mit Bahnhof
- Zulaufstrecke gemäss Sachplan AlpTransit
- Nationalstrasse

V.4 Kommunale Festlegungen

V.4.1 Individualverkehr

Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Nichtmotorisierter Individualverkehr (NmIV)

Der zusätzliche Verkehr muss auf dem bestehenden Netz bewältigt werden können. Dies kann nur erreicht werden, wenn der Neuverkehr über Abschnitte gelenkt werden kann, die noch Reserven aufweisen. Siedlungsentwicklungsgebiete und verkehrserzeugende, publikumsintensive Einrichtungen und Anlagen müssen im Siedlungsraum mit der Verkehrsinfrastruktur abgestimmt werden. Zusätzlich soll mit einer angebotsorientierten Planung ein Anteil des Verkehrs auf wesensgerechte, leistungsfähige Verkehrsarten (wie ÖV oder lokal auch Velo- und Fussverkehr) verlagert werden.

*Motorisierter
Individualverkehr*

Mit einzelnen Infrastrukturergänzungen kann der MIV auf Abschnitte gelenkt werden, die noch Reserven aufweisen:

- Mit dem Umbau der Kreuzung Steinerstrasse/ Umfahrungsstrasse zu einem Vollknoten kann die

Bienenheimstrasse entlastet werden und die Siedlungserweiterungsgebiete Kreuzmatt / Feld / Grossfeld / Ochsenfeld in Seewen können direkt an die Umfahrungsstrasse angeschlossen werden.

- Das Siedlungserweiterungsgebiet Mättivor / Saleshaus (Schwyz) wird über eine neue Brücke an die Nietenbachstrasse angeschlossen.
- Das erweiterte Arbeitsplatzgebiet Muota West (Ibach) wird über eine neue Muotabrücke an die Gotthardstrasse angebunden.

Nichtmotorisierter Individualverkehr

Der nichtmotorisierte Individualverkehr (Fussverkehr, Veloverkehr) benötigt nur wenige Wegnetzergänzungen:

- Die zentrale Personenunterführung im Bahnhof Seewen soll längerfristig erweitert werden und das Bahnhofsgebiet besser erschliessen;
- Zwischen Mythencenter und dem Raum Rösslimatt / Bahnhofstrasse soll ein zusätzlicher Weg angestrebt werden;
- Mit dem Bau der neuen Muotabrücke in Ibach (siehe oben) soll auch das Fuss- und Velowegnetz zwischen Grossried und Erlen (Ibach) verbessert werden;
- Zwischen Seewen und dem neuen Einkaufszentrum „Sewen-Markt“ im Gebiet Steinbislin sind zusätzliche Wege vorzusehen.
- Wegnetzergänzung im Gebiet Hof, Stägliweg / Grosssteinmatt

Schwyz hat ein dichtes und attraktives Wegenetz. Auf Basis des Wegrodelverzeichnisses müssen alle Wege überprüft und falls nötig rechtlich gesichert werden. Entsprechend der aktuellen Gesetzgebung ist ein Fuss- und Wanderwegrichtplan zu erstellen oder das bestehende Wegrodelverzeichnis zu aktualisieren.

Alle Strassen im Gemeindegebiet (ausgenommen Autobahn) sind Bestandteil des Radverkehrsnetzes. Bei Strassen, die eine Belastung von über 8000 DTV haben, sind Schutzmassnahmen erforderlich: Radstreifen oder Radwege und Querungshilfen (Schutzinseln, Mittelstreifen). Bei allen öffentlichen Bauten und Anlagen sind zeitgemässe Abstellanlagen einzurichten.

Korridorstudien

Die Strassenabschnitte Herrengasse, Schmiedgasse, Gotthardstrasse Ibach, Bahnhofstrasse und neue Kreuzung Franzosenstrasse in Seewen sowie Reichstrasse und Strehlgasse werden sowohl vom motorisierten als auch vom öffentlichen Verkehr stark frequentiert. Zudem sind diese Abschnitte wichtige Bestandteile im Fuss- und Velowegnetz. Zusätzlich müssen die Strassenräume den Anforderungen der Anlieger genügen (parkieren, anliefern / abholen, repräsentieren, und anderes mehr). Für diese wichtigen öffentlichen Räume sollen deshalb mittels Korridorstudien Betriebs- und Gestaltungskonzepte erstellt werden, in denen die zahlreichen Ansprüche aufeinander abgestimmt werden.

Strassenraumgestaltung, Gestaltungsprinzipien

Die Strassenräume sind in den vergangenen Jahrzehnten stark und einseitig an die gestiegenen Ansprüche des schnellen, motorisierten Verkehrs angepasst worden. Die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs und der angrenzenden Nutzungen sind teilweise ungenügend berücksichtigt.

Die öffentlichen Strassenräume im Siedlungsgebiet sollen als Lebens- und Begegnungsräume weiterentwickelt werden. Die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs, der Aufenthaltsfunktion und die Ansprüche angrenzender Nutzungen (Gewerbe, Wohnen, Schule,...) sind angemessen zu berücksichtigen.

Die auf der folgenden Seite dargestellte Erläuterungstabelle „Strassentypen, Gestaltungsprinzipien“ soll bei Erneuerungen von Strassenräumen angewendet werden. Bei rechtzeitiger Planung fallen kaum Mehrkosten an. Attraktive Lebensräume beeinflussen erwiesenermassen das Verkehrsverhalten insofern, dass mehr Wege lokal im Quartier, zum Beispiel zu Fuss, zurückgelegt werden als regional per Auto.

Beilage „Strassentypen Gestaltungsprinzipien“ einfügen

ÖV-Korridor Seewen-Schwyz

V.4.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV-Korridor)

Das heutige Angebot im öffentlichen Verkehr ist gut, aber relativ unübersichtlich. Lokal- und Regionalverkehr vermischen sich, die Nachfrageströme sind nicht klar. Die Schlaufenfahrt der Linie Seewen-Rickenbach über Ibach ist schwer kommunizierbar und zu hinterfragen. Die Verknüpfungen der einzelnen Linienäste sind betrieblich optimiert und weniger auf Nachfrageströme abgestützt. Pläne für einen Netzausbau bestehen nach Arth-Goldau über Lauerz und nach Biberbrugg-Einsiedeln. Rickenbach und Schlatti als Ausgangs- und Zielorte grösserer Freizeitverkehrsströme sind nicht speziell erschlossen (Bsp.: Shuttle-Bus zu bestimmten Zeiten). Entlang dem Korridor Seewen-Schwyz- Ibach sind heute schon die stärksten Frequenzen festzustellen. Die Siedlungserweiterungen sollen entlang diesem Korridor konzentriert werden.

Ein klares, leicht verständliches Liniennetz mit einer Korridorlinie („Paradestrecke“) und Zubringerlinien/ Quartierlinien, respektive Regionallinien soll in den nächsten Jahren schrittweise etabliert werden. Mit einer Korridorstrecke mit speziellem Angebot soll ein überdurchschnittlicher Anteil des gesamten Verkehrs bewältigt werden (Modal-Split über 20%). Nachfrageströme müssen untersucht und das Liniennetz restrukturiert werden.

Die Korridorstrecke mit speziellem Angebot umfasst zum Beispiel: Ein klares Liniennetz, dichte Kursfolge (15- oder 20-Minuten-Takt als Grundangebot täglich von 5/6-20h, Taktverdichtungen (z.B. 7 1/2- oder 10-Minuten-Takt), kurze Haltestellenaufenthaltszeiten dank geregelterm Billetverkauf an Automaten (evtl. Automat im Bus) statt durch Chauffeur, Abendangebot z.B. 20 Min- oder 1/2-Stunden-Takt 20 bis 24h; Nachtbusangebot Freitag/Samstag- und Samstag/Sonntag-Nacht.)

Buskorridor bis Gewerbegebiet Steinbislin

Die geplante publikumsintensive Anlage (Einkaufsnutzung) wird künftig zu markant zusätzlichem Verkehr führen. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist mit der Verlängerung des „Buskorridors Seewen-Schwyz-Ibach“ angemessen zu verbessern. Publikumsintensive Nutzungen bedingen eine gute oder sehr gute ÖV-Erschliessung, d.h. eine Taktfolge der Kurse mindestens alle 30-Minuten.

Lenkungsmaßnahmen an neuralgischen Stellen

Einzelne Stellen im Strassennetz, die von Buslinien mitbenutzt werden, sind regelmässig oder gelegentlich durch Stockungen oder Staus blockiert. Busse werden dadurch verspätet, Anschlüsse müssen gebrochen werden. Die Attraktivität des ÖV sinkt dadurch.

Ziel soll ein störungsarmer, planmässiger, zuverlässiger Betrieb des ÖV sein. In den Bereichen Strehlgasse und Schmiedgasse-Gotthardstrasse/ Ortsdurchfahrt Ibach sind Lenkungsmaßnahmen einzurichten:

- Strehlgasse: Busschleuse/ Lichtsignalanlage, an der der Bus freie Fahrt anfordern kann;
- Schmiedgasse-Gotthardstrasse/ Ortsdurchfahrt Ibach: Fahrbahnhaltestellen, allenfalls Pförtneranlagen, abschnittsweise möglicherweise Busspuren; Korridor-betrachtung ab Ortseingang Ibach bis Postplatz.

Fahrbahnhaltestellen;

Überprüfung der Lage von Haltestellen

Verschiedene Haltestellen liegen an strassenverkehrstechnisch optimierten Orten. Einzelne Busbuchten wurden dort angeordnet, wo Platz war und sind nicht auf Fussverkehrswege und Fahrgastpotenzial abgestimmt; andere Haltestellen sind kaum gesichert für wartende, ein- und aussteigende Personen.

Erzielt werden sollen sichere, gut gelegene, attraktive Bus-Haltestellen:

- Ibach Erlen und Ibach Post/ Kirche: Verschiebungen prüfen, Fahrbahnhaltestellen prüfen, Querungshilfen prüfen (Schutzinseln);
- Herrengasse/Hirschi: Zusätzliche Haltestelle prüfen;
- Grossfeld: Schutzmassnahmen prüfen; z.B. Strasse verschmälern, Schutzinsel prüfen;
- Nietenbachstrasse: Haltestelle Linie 2 und 7; prüfen, ob auf der Brücke eine Fahrbahnhaltestelle mit Schutzinsel angeordnet werden kann.
- Stelzli, Nietenbach, Lützel matt: Fahrbahnhaltestellen und Schutzinseln prüfen.

Rufbus in Randzeiten

Ausserhalb der Korridorlinie ist am Abend kein oder nur ein ungenügendes ÖV-Angebot vorhanden. Ein Linienangebot ist in schwachfrequentierten Zeitlagen nicht finanzierbar; trotzdem soll der öffentliche Verkehr in Gebieten, die tagsüber im Linienangebot bedient werden, wie Rickenbach-Grosstein-Mangelegg-Ried-Chaltbach, täglich bis Mitternacht verbessert werden.

Möglich und finanzierbar ist ein Rufbussystem mit fixen Abfahrtszeiten in Schwyz, Post:

- Abfahrtszeit: 20.15h; 21.15h; 22.15h; 23.15h; 0.15h
- Anschluss vom Schnellzug, Heimfahrt ohne Anmeldung; andere Destinationen oder Rückfahrt ab z.B. Rickenbach nur mit Voranmeldung.

Option 3. Gleis Arth-Goldau-Brunnen

Kapazitätsengpässe bei der Eisenbahn kann der erwünschte Angebotsausbau im Regionalverkehr erschweren oder behindern. Die Idee eines 3. Gleises zur Leistungssteigerung ist weiterzuverfolgen.

V.4.3 Erschliessung Bauentwicklungsgebiete Seewen

Das Bauentwicklungsgebiet Seewen ist verkehrstechnisch günstig gelegen: Der motorisierte Verkehr kann über die Steinerstrasse direkt auf die Umfahrungsstrasse gelenkt werden. Der Umbau der Kreuzung ist zwingend vor Beginn der Bebauung nötig. Auch die Bedingungen für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr sind relativ gut. Die Steinerstrasse soll nach Inbetriebnahme des Vollanschlusses von der Verbindungs- zur Sammelstrasse umklassiert werden. Das Erschliessungsprinzip ist in der Planskizze im Objektblatt V.03 dargestellt.

V.4.4 Erschliessung Gebiet Mättivor / Saleshaus via Nietenbachstrasse

Das Bauentwicklungsgebiet Mättivor / Saleshaus bedingt eine direkte Erschliessung ab der Nietenbachstrasse. Diese neue Erschliessung kann zudem einen Teil des Verkehrs zur und von der Mangelegg übernehmen. Die Riedstrasse über den Hauptplatz darf nicht zusätzlich belastet werden (vgl. auch Objektblatt V.04).

V.4.5 Erschliessung Muota West / Wintersried

Das Gewerbegebiet Muota West wird künftig direkt über eine neue Muotabrücke an die Gotthardstrasse angebunden. Die Erweiterung des Gebietes Muota West darf erst nach Inbetriebnahme der neuen Brücke erfolgen. Die bestehende Muotastrasse zwischen Gotthardstrasse und neuer Brücke darf gegenüber heute nicht zusätzlich belastet werden und soll zur verkehrsberuhigten Erschliessungstrasse umklassiert werden (vgl. auch Objektblatt V.05).

V.4.6 Parkierungsanlagen

An zentralen Lagen ist ein Parkierungsdruck feststellbar. Andererseits sind Parkhäuser im Zentrum ungenügend ausgelastet. Vielerorts sind die Parkplätze heute noch kostenlos. Die Bewirtschaftung, wo vorhanden, ist uneinheitlich.

Gratisparkplätze üben einen beträchtlichen Anreiz zur Auto- benützung aus und bewirken eine relative Benachteiligung der Benutzer öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsmittel. Kritisch ist diese Tatsache bei überlastetem Strassennetz. Ausserdem stellen Gratisparkplätze einen nicht zu vernachlässigenden Kostenfaktor dar. Ein Parkplatz kostet im Schnitt ca. 200 Fr. im Monat. Parkierungsanlagen sind besser auszulasten und Allgemeynkosten zu senken; das Prinzip der Kostenwahrheit ist anstreben.

Die Parkplätze sollen flächendeckend bewirtschaftet werden und Sammelparkierungsanlagen sollen angestrebt werden, um Parkfelder mehrfach zu nutzen. Nachfrage und Angebot soll über Gebühren gesteuert werden. An peripheren Lagen ist ein Angebot an günstigen oder kostenlosen Parkplätzen anzubieten (z.B. Anlage bei der Autobahnausfahrt).

Die Abstimmung verschiedener Parkierungsanlagen und die Signalisation, d.h. die Lenkung des Suchverkehrs und die Auffindbarkeit der Parkierungsanlagen, kann in einem Parkierungskonzept geregelt werden. Ebenfalls abgestimmt werden sollen Abstellanlagen für Velos und die Erstellungspflicht von Abstellplätzen für Velos bei öffentlichen wie auch privaten Bauten und Anlagen.

Velostation beim Bahnhof

Bahnhöfe gehören zu den am dichtest genutzten Räumen und sind Drehscheibe vielfältiger Umsteigebeziehungen. Die Velofahrenden treffen in Bahnhofnähe oft auf qualitativ schlechte Abstellplätze: Fehlender Witterungsschutz, wenig Sicherheit vor Diebstahl und Vandalismus, überstellte oder weit vom Perron entfernte Abstellflächen sind äusserst unattraktiv. Velostationen steigern den Komfort und die Sicherheit der Velofahrenden und leisten einen Beitrag zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs.

Am Bahnhof Schwyz soll eine Velostation eingerichtet werden. Umfang und Aufgabenprofil sind zu definieren, Partner zu klären (SBB, Gemeinde, lokale Velohändler, Veloclub, weitere).

OE Öffentliche Bauten und Anlagen

OE.1 Allgemeines

Durch den Sitz der kantonalen Verwaltung und der Zentrumsfunktion von Schwyz, weist die Gemeinde einen grossen Anteil an öffentlichen Zonen aus.

OE.2 Planungsleitsätze Öffentliche Bauten und Anlagen

*Planungsleitsätze zum
Thema öffentliche
Bauten und Anlagen*

Als Grundlage für den Teilbereich Öffentliche Bauten und Anlagen dienen die Planungsleitsätze, welche der Gemeinderat am 21. September 2001 beschlossen hat (rev. 29.11.02):

- Die Gemeinde Schwyz schafft die raumplanerischen Voraussetzungen für eine eigenständige Versorgung von Schwyz, Ibach, Rickenbach und Seewen. Nach Möglichkeit - und wo der Bedarf ausgewiesen ist - sollen öffentliche Dienstleistungen in den Filialen erhalten werden.
- Die Qualität der öffentlichen Dienste und Einrichtungen soll den erreichten Stand beibehalten und mit der künftigen Entwicklung Schritt halten.
- Die Gemeinde Schwyz berücksichtigt die Bedürfnisse von älteren und betagten Menschen und ist bestrebt, vor allem an zentralen Lagen ein qualitatives und vielfältiges Angebot an speziellen Wohnformen (bspw. Alterswohnungen, Seniorenwohngemeinschaften, Pflegeplätze) zu fördern.
- Die Bedeutung der Gemeinde Schwyz als kantonales Zentrum soll sich auch in einer zeitgemässen städtebaulichen und architektonischen Gestaltung widerspiegeln. Öffentliche Bauten und Anlagen sollen dabei eine Vorbild-Funktion übernehmen.

OE.3 Übergeordnete Festlegungen

*Kantonaler Richtplan:
B-2.1 Überprüfung der
Bauzonen
(Zwischenergebnis)*

Gemäss Kantonalem Richtplan hat die kommunale Planungsbehörde im Rahmen der Ortsplanungsrevision die Standorte für öffentliche Bauten und Anlagen zu überprüfen. Zu beurteilen sind namentlich die Reserven und die Erreichbarkeit mit den öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln, die Einbindung in die Fuss- und Radwege und die Gefahrenstellen (insbesondere Schulwege). Der Sanierungsbedarf ist darzustellen und die zu treffenden Massnahmen aufzulisten.

OE.4 Kommunale Festlegungen

*Koordination der
öffentlichen
Bedürfnisse*

- Die öffentlichen Zonen sollen im Rahmen der Nutzungsplanung überprüft werden. Dazu sind die Raumbedürfnisse des Kantons und die gemeindeinternen Bedürfnisse abzuklären (vgl. Objektblatt 0E.01).

*Neues Schulhaus im
Gebiet Feld (Seewen)*

- Die Abklärungen bei der Schuladministration haben ergeben, dass aufgrund der beabsichtigten Siedlungsentwicklung im Raum Seewen die Kapazitäten in den bestehenden Schulhäusern Krummfeld und Seerüti nicht ausreichen, und eine neue Schulanlage im Bereich Feld erforderlich ist.¹⁴ Die Lage und der erforderliche Landbedarf sollen im Rahmen eines Bebauungs- und Erschliessungskonzepts abgeklärt werden (vgl. Objektblatt S.02).

*Förderung von
altersgerechten
Wohnformen*

- Die Gemeinde ist bestrebt, spezielle Wohnformen (Alters- und Seniorengemeinschaften mit Pflegeplätzen) an zentralen Lagen zu fördern. Dies kann bspw. durch
 - die Motivation und Unterstützung von Investoren bei Bauvorhaben;
 - das Schaffen von Anreizen (bspw. im Rahmen von Gestaltungsplänen) oder
 - durch die Bildung von gemischten Trägerschaften erfolgen.

¹⁴ Die erforderlichen finanziellen Mitteln sind in der Finanzplanung der Gemeinde Schwyz (Bau- und Investitionsvorhaben Schulliegenschaften 2004 plus) vom 31.07.03, rev. 13.08.03 berücksichtigt und im Jahre 2007/2008 und später vorgesehen.

VE Ver- und Entsorgung

VE.1 Allgemeines

Versorgung kann sichergestellt werden

Die Ver- und Entsorgung der künftigen Siedlungsentwicklungsgebiete wurde bei den zuständigen Werken abgeklärt. Es hat sich gezeigt, dass die Ver- und Entsorgungsorgung der Gebiete sichergestellt werden kann.

VE.1.1 Vereinheitlichung der Gebühren

Die Wasserversorgung des Gemeindegebietes erfolgt heute durch verschiedene Anbieter (u.a. Dorfgemeinschaft Schwyz und Gas- und Wasserwerk Seewen). Die Gemeinde ist bestrebt, die Gebühren innerhalb des Gemeindegebietes – unter Beachtung des Verursacherprinzips – zu vereinheitlichen (vgl. Objektblatt VE.01).

VE.1.2 Abwasserentsorgung

Kapazität der Abwasserreinigungsanlage (ARA) Schwyz

An die ARA Schwyz sind die Gemeinden Schwyz, Ingenbohl-Brunnen, Morschach, Steinen, Steinerberg und Lauerz angeschlossen. Die ARA Schwyz weist bereits heute eine hydraulische und biologische Überlast auf.

Da die Siedlungsentwässerung von Neubaugebieten im Trennsystem zu erfolgen hat, ist der Einfluss der Neubaugebiete auf die hydraulische Belastung gering. Die biologische Belastung hingegen wird durch jedes Neubaugebiet zusätzlich erhöht.

Im Rahmen einer künftigen zonengerechten Nutzung sämtlicher ausgewiesener Baugebiete der Anschlussgemeinden und auch im Rahmen der Ausscheidung von neuen Baugebieten ist der Ausbau der ARA Schwyz in naher Zukunft zu prüfen.

Schmutz- und Meteorwasserableitung:

Gebiet S.01: Mättivor; Schwyz.

Das Gebiet Mättivor liegt unmittelbar am bestehenden, öffentlichen Kanalisationsnetz. Der Schmutzwasseranfall aus diesen Gebieten kann durch die bestehende Kanalisation problemlos aufgenommen werden.

Die Versickerungsmöglichkeit von Meteorwasser ist hier gemäss Versickerungskarte der Gemeinde Schwyz unsicher. Das Meteorwasser kann jedoch durch neu zur erstellende Meteorleitungen mit relativ geringfügigen baulichen Massnahmen in den nahegelegenen, kapazitätsmässig genügenden Nietebach abgeleitet werden.

*Gebiete S.02, OE.02;
Kreuzmatt, Feld,
Grossfeld,
Ochsenfeld, Bifang;
Seewen*

Die Gebiete Kreuzmatt, Feld, Grossfeld, Ochsenfeld und Bifang liegen teilweise direkt im Einzugsgebiet oder in nächster Nähe (bis ca. 200m) öffentlicher Kanalisationsstränge. Gemäss Erhebungen der generellen Entwässerungsplanung sind vereinzelte, örtliche Kapazitätsengpässe im betroffenen öffentlichen Leitungsnetz vorhanden. Diese gilt es im Rahmen der Neuaufarbeitung des GEP zu überprüfen und durch allfällige Massnahmen zu beseitigen.

Die Versickerungsmöglichkeit von Meteorwasser ist in allen Gebieten gemäss Versickerungskarte der Gemeinde Schwyz unsicher. Es wird eine Ableitung des Meteorwassers mittels einer neuen Leitung durch bestehende Baugebiete und unter den Geleiseanlagen der SBB in die ca. 600 - 800 m entfernte Seewen nötig. Infolge der bestehenden baulichen Hindernissen und schwierigen Einleitungsverhältnissen in den Vorfluter kann die Ableitung des Meteorwassers nur durch erhebliche baulichen Massnahmen sichergestellt werden.

*Gebiet S.03:
Sonnenberg, Seewen.*

Das Gebiet Sonnenberg ist durch eine private Kanalisationsleitung erschlossen. Die öffentliche Kanalisation führt ebenfalls in unmittelbare Nähe des Entwicklungsgebietes Sonnenberg. Die Schmutzwasserableitung kann demzufolge mit geringfügigen baulichem Aufwand gewährleistet werden.

Die steile Hanglage des Gebietes Sonnenberg ist gemäss Versickerungskarte der Gemeinde Schwyz zur Versickerung von Meteorwasser nicht geeignet. Das Meteorwasser kann jedoch durch eine neu zur erstellende Meteorleitung mit relativ geringfügigen baulichen Massnahmen in den nahegelegenen, kapazitätsmässig genügenden Siechenbach abgeleitet werden.

*Gebiet S.04: Hof,
Stägliweg; Ibach.*

Das Gebiet Hof/Stägliweg liegt in unmittelbarer Nähe von öffentlichen Kanalisationsleitungen, welche über genügende Kapazitätsreserven verfügen. Die Schmutzwasserableitung kann demzufolge mit geringfügigem baulichem Aufwand gewährleistet werden.

Gemäss der Versickerungskarte der Gemeinde Schwyz eignen sich Teile des vorgesehenen Entwicklungsgebietes Hof/Stägliweg gut zur Versickerung von anfallendem Meteorwasser. Andererseits besteht die Möglichkeit der Ableitung des anfallenden Meteorwassers in die nahegelegene Muota oder in den Tobelbach. Zu beachten ist dabei, dass der Tobelbach in Ibach höchstens geringfügige hydraulische Reserven aufweist und dass die Einleitung in die Muota infolge der Topographie und des Hochwasserschutzes mit baulichen und betrieblichen Mehraufwendungen verbunden sein könnte.

*Gebiet S.05: Erlen,
Hinteribach:*

Das Gebiet Erlen liegt unmittelbar am bestehenden, öffentlichen Kanalisationsnetz. Der Schmutzwasseranfall aus diesem Gebiet kann durch die bestehende Kanalisation problemlos aufgenommen werden.

Gemäss der Versickerungskarte der Gemeinde Schwyz eignen sich Teile des vorgesehenen Entwicklungsgebietes Erlen gut zur Versickerung von anfallendem Meteorwasser.

*Gebiet S.06:
Lützel matt, Schwyz:*

Für die Ableitung des Schmutzwassers aus dem Gebiet Lützel matt ist eine min. 200 m lange, neue Anschlussleitung an das öffentliche Kanalisationsnetz erforderlich. Der Schmutzwasseranfall aus diesem Gebiet kann durch die bestehende öffentliche Kanalisation problemlos aufgenommen werden.

Die Versickerungsmöglichkeit von Meteorwasser ist im Gebiet Lützel matt gemäss Versickerungskarte der Gemeinde Schwyz unsicher. Zur Ableitung des Meteorwassers bedarf es einer neuen, ca. 800 m langen Meteorleitung in den kapazitätsmässig genügenden Nietenbach.

*Gebiet S.07:
Rösslimatt, Seewen:*

Das Gebiet Rösslimatt liegt unmittelbar am bestehenden, öffentlichen Kanalisationsnetz. Gemäss Erhebungen der generellen Entwässerungsplanung sind vereinzelte, örtliche Kapazitätsengpässe im betroffenen öffentlichen Leitungsnetz vorhanden. Diese gilt es im Rahmen der Neuaufarbeitung des GEP zu überprüfen und durch allfällige Massnahmen zu beseitigen.

Die Versickerungsmöglichkeit von Meteorwasser des Gebietes Rösslimatt ist gemäss Versickerungskarte der Gemeinde Schwyz unsicher. Das Meteorwasser kann jedoch mit relativ geringfügigen baulichen Massnahmen in den nahegelegenen, kapazitätsmässig genügenden Nietenbach abgeleitet werden.

Gebiet S.08:
Bergstrasse,
Rickenbach:

Das Gebiet Bergstrasse liegt unmittelbar am bestehenden, öffentlichen Kanalisationsnetz. Der Schmutzwasseranfall aus diesem Gebiet kann durch die bestehende Kanalisation problemlos aufgenommen werden.

Das Gebiet Bergstrasse ist gemäss Versickerungskarte der Gemeinde Schwyz zur Versickerung von Meteorwasser nicht geeignet. Das Meteorwasser kann jedoch mit relativ geringfügigen baulichen Massnahmen in den nahegelegenen Tobelbach abgeleitet werden.

Gebiet S.10: Muota
West, Ibach:

Das Gebiet Muota West ist durch eine private Kanalisationsleitung erschlossen. Die öffentliche Kanalisation führt ebenfalls in unmittelbare Nähe des Entwicklungsgebietes Muota West. Die Schmutzwasserableitung kann demzufolge mit geringfügigen baulichem Aufwand gewährleistet werden.

Gemäss der Versickerungskarte der Gemeinde Schwyz eignen sich Teile des vorgesehenen Entwicklungsgebietes Muota West gut zur Versickerung von anfallendem Meteorwasser. Andererseits besteht die Möglichkeit zur Ableitung des anfallenden Meteorwassers in den naheliegenden Wintersriedkanal, wobei dem Hochwasserschutz eine gebührende Beachtung zu schenken ist.

Gebiet S.11:
Grosserlen, Ibach:

Das Gebiet Grosserlen liegt unmittelbar am bestehenden, öffentlichen Kanalisationsnetz. Der Schmutzwasseranfall aus diesem Gebiet kann durch die bestehende Kanalisation problemlos aufgenommen werden.

Gemäss der Versickerungskarte der Gemeinde Schwyz eignen sich das vorgesehene Entwicklungsgebietes Grosserlen gut zur Versickerung von anfallendem Meteorwasser.

Gebiet S.16: Lücken/
Gotthardstrasse,
Ibach

Das Gebiet Lücken/Gotthardstrasse liegt unmittelbar am bestehenden, öffentlichen Kanalisationsnetz. Der Schmutzwasseranfall aus diesem Gebiet kann durch die bestehende Kanalisation problemlos aufgenommen werden.

Die Versickerungsmöglichkeit von Meteorwasser ist gemäss Versickerungskarte unsicher. Zur Ableitung des Meteorwassers bedarf es evtl. einer neuen Meteorleitung in den kapazitätsmässig genügenden Nietenbach.

VE.1.3 Abfallentsorgung

Die Abfallentsorgungsaufträge können - ohne an Kapazitätsgrenzen der Abfuhr oder Verbrennung zu stossen -

im Verhältnis der Neubaugebiete zum bestehenden Baugebiet erweitert werden.

VE.1.4 Friedhofplanung

Die Erd- und Urnenbestattung erfolgt auf dem Friedhof Bifang. Innerhalb des Friedhofareals sind ausreichende Kapazitäten für die nächsten rund 30 Jahre für Bestattungen vorhanden.¹⁵

Bestattungsstatistik

	1994	1996	1998	2000	2002
Erdbestattungen	55	48	42	39	28
Urnenbestattungen	50	57	73	74	71
Total	105	105	115	113	99

¹⁵ Abklärung Bauverwaltung Gemeinde Schwyz, 23.09.2003

Beilage 1: Grundlagen Siedlungsentwicklung

1.1 Prognose Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum

a) Prognose Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde Schwyz

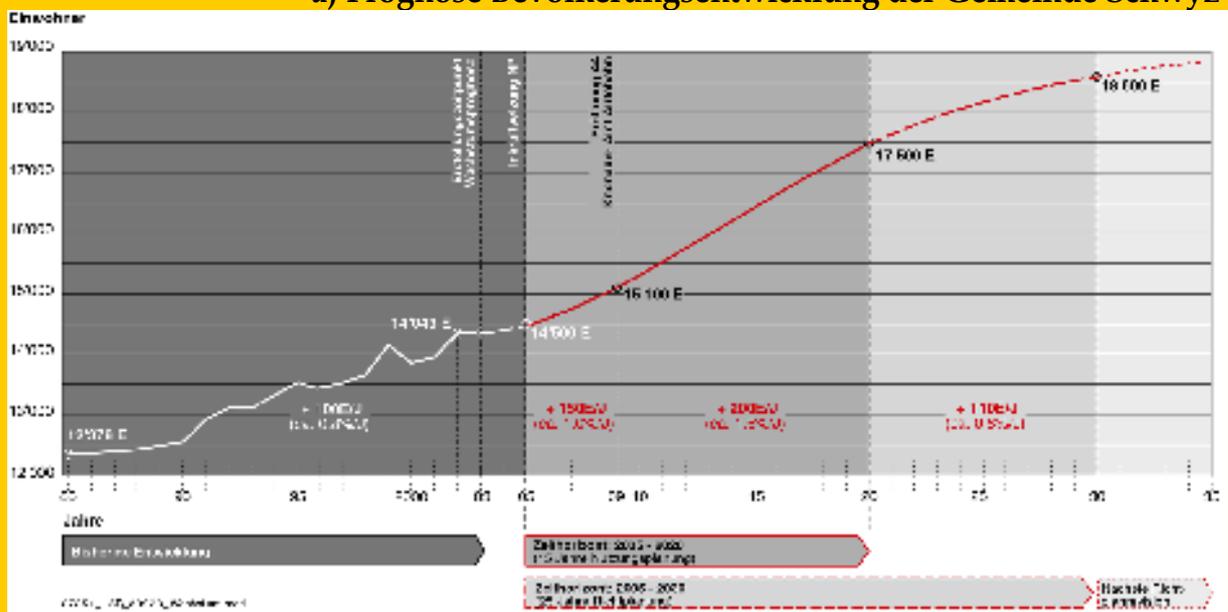


Abb. B1.1: Prognose Bevölkerungsentwicklung

2003 – 2005

Es wird davon ausgegangen, dass bis zur Inkraftsetzung der Nutzungsplanung ca. 2005 die Bevölkerungsentwicklung im bisherigen Rahmen erfolgen wird (+ ca. 100E/Jahr).

2005 – 2020

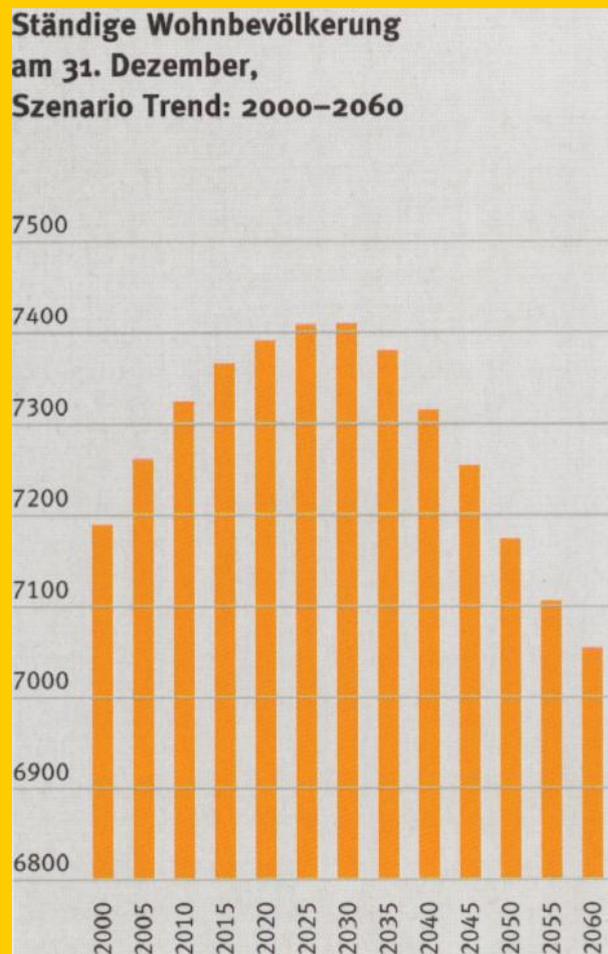
Mit der Inkraftsetzung der Nutzungsplanung werden zusätzliche Bauzonenflächen zur Verfügung stehen. Aufgrund des bestehenden Nachholbedarfs wird mit einer Zunahme von rund 150E/Jahr gerechnet. Mit der Eröffnung der Knonaueramt-Autobahn A4 ca. 2009, ist mit zusätzlichen Wachstumsimpulsen auf Grund der verbesserten Erreichbarkeit des Wirtschaftsraumes Zürich zu rechnen. Es wird mit einem Wachstum von rund 200E/Jahr gerechnet.

2020 – 2030

Etwa nach 2020 wird eine Verringerung des Bevölkerungswachstums (+ 110E/Jahr) erwartet (demografische Entwicklung).

Vgl. auch untenstehende Grafik „Szenario Trend“: 2000-2060 des Bundesamtes für Statistik, das von einem Rückgang der ständigen Wohnbevölkerung ab 2025-2030 ausgeht.

Bevölkerungsentwicklung Schweiz, Szenario Trend: 2000-2060, BfS



b) Prognose Arbeitsplatzentwicklung der Gemeinde Schwyz

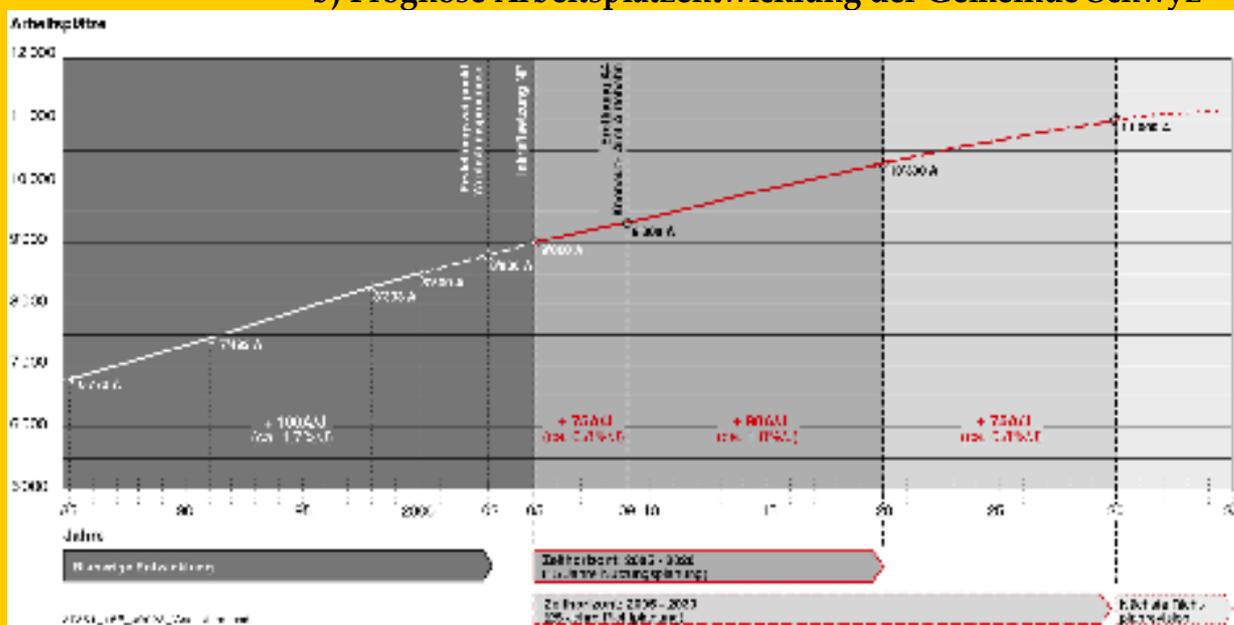


Abb. B1.2: Prognose Arbeitsplatzentwicklung

2003 – 2009

Aufgrund der konjunkturellen Aussichten wird in den nächsten Jahre mit einem leichten Rückgang der bisherigen Arbeitsplatzentwicklung gerechnet (ca. +75A/Jahr). Die Inkraftsetzung der Nutzungsplanung (ca. 2005) und die Eröffnung der Knonaueramt-Autobahn A4 (ca. 2009) werden voraussichtlich bezüglich Arbeitsplatzentwicklung nur einen geringen Einfluss haben.

2009 – 2030

Längerfristig wird davon ausgegangen, dass sich das Arbeitsplatzwachstum im Rahmen von rund +90A/Jahr bewegen wird.

1.2 Bisherige Bevölkerungsentwicklung

a) Übersicht der Kantone 1990 - 2000

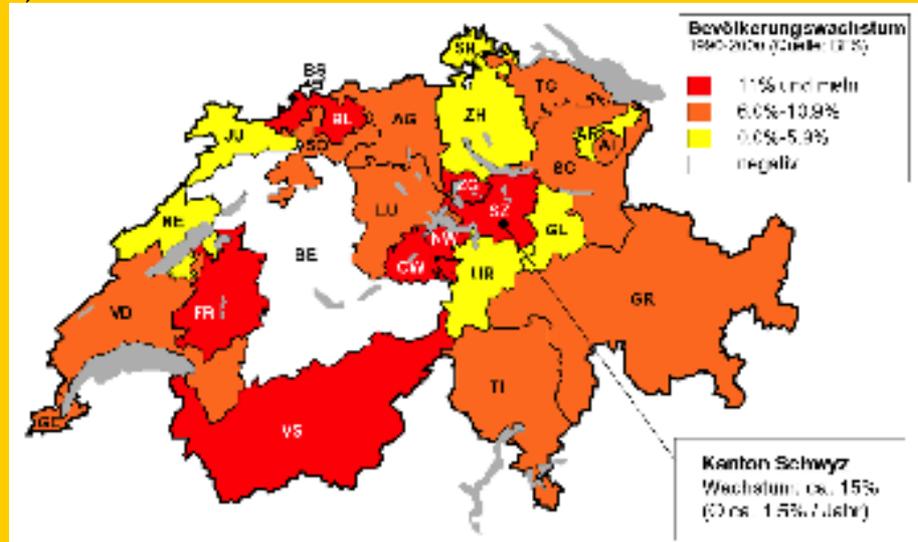


Abb. B1.3: Bevölkerungswachstum der Kantone 1990-2000, Quelle: BFS

b) Steuerbelastung der Kantone

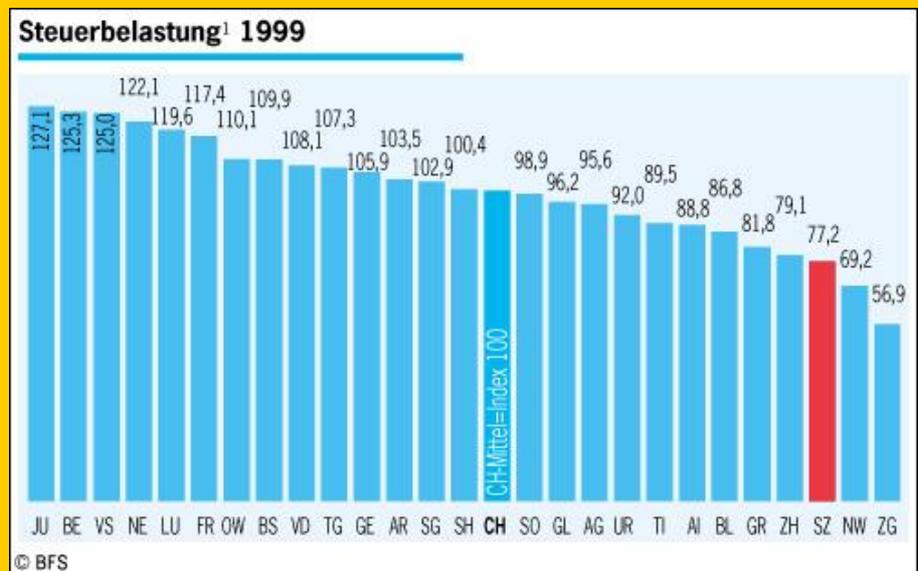


Abb. B1.4: Steuerbelastung der Kantone, Quelle: SonntagsZeitung/BFS

c) Bevölkerungswachstum Kanton Schwyz 1990 - 2000

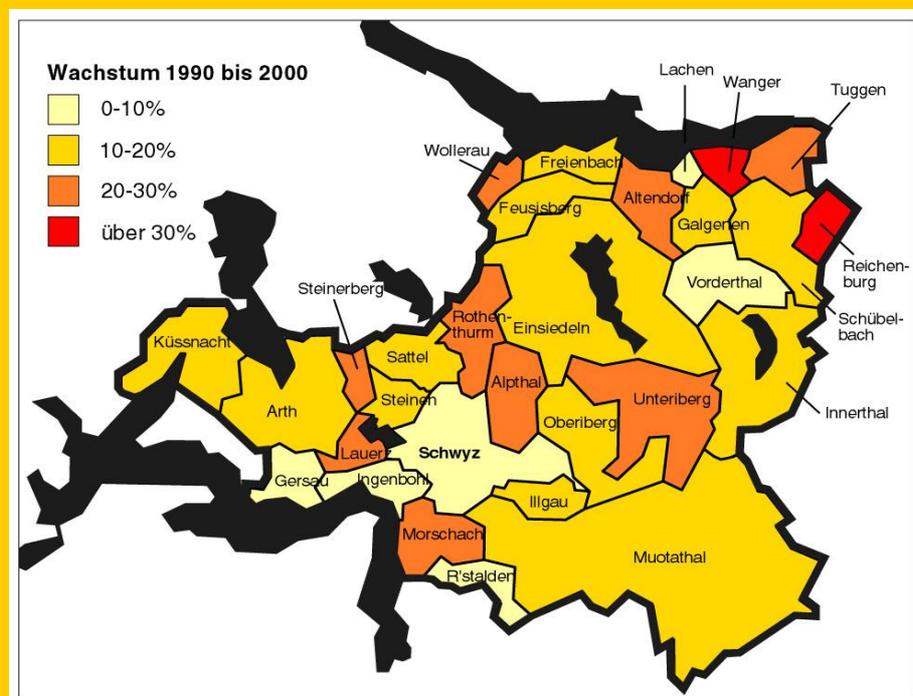


Abb. B1.5: Bevölkerungswachstum Kanton Schwyz 1990-2000, Quelle: BfS / Bote, 11.07.2002

d) Bevölkerungswachstum der Nachbargemeinden von Schwyz 1990-2000

Gemeinde:	1990	2000	Ø/Jahr	2002*	Ø/Jahr
Alpthal	365	445	2.19%	462	2.21%
Lauerz	728	874	2.00%	908	2.10%
Rothenturm	1'678	2'089	2.45%	2'077	2.00%
Illgau	633	721	1.39%	763	1.71%
Sattel	1'213	1'402	1.56%	1'457	1.68%
Steinen	2'411	2'775	1.51%	2'876	1.61%
Morschach	759	958	2.62%	883	1.36%
Muotathal	3'130	3'507	1.20%	3'578	1.19%
Oberberg	623	718	1.53%	686	0.84%
Schwyz	12'872	13'802	0.72%	14'043	0.76%
Ingenbohl	7'042	7'482	0.62%	7'580	0.64%

Quelle: BfS/Bote der Urschweiz, 11.07.2002

* Quelle: www.sz.ch (Angaben der Gemeinden), 23.09.2003

e) Bevölkerungswachstum Gemeinde Schwyz 1985 - 2000

1985	2000	Ø Zunahme pro Jahr	durchschnittliches jährliches Wachstum	absolut
12'378	13'802	95 Einw.	0.78%	11.5%

Tab. B1.6: Bevölkerungswachstum Gemeinde Schwyz 1985 - 2000

1.3 Bisherige Arbeitsplatzentwicklung**a) Arbeitsplatzwachstum (Beschäftigte) der Gemeinde Schwyz 1991-1998**

1991*	1998**	Ø jährliches Wachstum	absolut
7'492	8'333	1.6%	11.2%

* Quelle: Eidgenössische Betriebszählung 91

** Quelle: Eidgenössische Betriebszählung 98

1.4 Bauzonenkapazität

1.3.1 Stand der Erschliessung gem. Art. 21 RPV

Flächenkategorie/Zone	Stand der Erschliessung in ha				
	total	überbaut	[%]	nicht überbaut, baureif	[%]
Wohn- und gemischte Zonen (inkl. Kernzonen)	212.1	187.2	88	24.9	12
Industrie- /Gewerbezone	55.7	39.9	72	15.8	28
Freihaltezone Fb:Sport/Erholung, Fd: Familiengärten	15.4		0	15.4	100
Nettobaupfläche (NBF) Total	283.2	227.1	80	56.1	20
Zone für öffentliche Bauten und Anlagen	54.3	48.8	90	5.5	10
Nettosiedlungsfläche (NSF)	337.5	275.9	82	61.6	18
Freihaltezone Fa, Fc, Fe	11.1		0	11.1	100
Brutto- Siedlungsfläche	348.6	275.9	79	72.7	21

27351/15/11011/Bauz.

Flächen gemäss Zonenplan 1991, Stand der Nachführung: Juli 2001

Die Flächenzusammenstellung zeigt, dass die bestehenden Wohn- und Mischzonen heute zu rund 88% überbaut sind (Stand Juli 2001).¹⁶ Durch das mangelnde Angebot an Bauland in der Gemeinde Schwyz waren in der Vergangenheit bauwillige Bürger vermehrt gezwungen, ihre Bauvorhaben in benachbarten Gemeinden zu realisieren. Dies zeigt auch die Bauentwicklung in den umliegenden Gemeinden (vgl. auch Abb. B1.5).

1.3.2 Entwicklung Leerwohnungen

Die aktuellste Erhebung der Schwyzer Kantonalbank zeigt, dass der durchschnittliche Leerwohnungsbestand im Kanton auf 0.52% gesunken ist. Die Anzahl der Leerwohnungen in der Gemeinde Schwyz ist innerhalb eines Jahres von 77 auf 63 gesunken (Stand per 1.6.2003) und beträgt heute weniger als 1%. Für einen funktionierenden Wohnungsmarkt ist gemäss Studien von Wüest & Partner, Zürich ein Leerwohnungsbestand von ca. 1.0 - 1.5% erforderlich.

Entwicklung Leer-
wohnungsbestand
1999-2003

	1999	2000	2001	2002	2003
Gem. Schwyz (Leerwohnungen)	1.24% (74 W)	1.08% (69 W)	1.7% (109 W)	1.19% (77 W)	0.9% (63 W)
Kanton SZ (Leerwohnungen)	1.91% (1'044 W)	1.34% (780 W)	0.99% (586 W)	0.88% (512 W)	0.52% (302 W)

Quelle: Der Kanton Schwyz in Zahlen, Schwyzer Kantonalbank

¹⁶ Dabei nicht berücksichtigt sind Bauvorhaben wie bspw. Seewen-Markt, Steinbislin (15'000 m² Verkaufsfläche) / Brühlmatte, Schwyz (140 Wohnungen, Büros, Praxen) / Kreuzmatt

*Zunehmender
Wohnflächenbedarf*

1.3.3 Entwicklung der Wohnungsbelegung

Die durchschnittlichen Haushaltgrössen (Personen pro Haushalt) und Wohnungsbelegung (Personen pro Wohnung) haben kontinuierlich abgenommen. Die Wohnungsbelegung ist in der Gemeinde Schwyz im Jahr 2000 auf 2,2 Personen gesunken. Im Jahr 1995 lag diese noch bei 2,4. Der schweizerische Durchschnitt beträgt 2,3.

Beilage 2: Eignungskarte Siedlungsentwicklung

Eignungskarte A3 Einfügen

Beilage 3: Bilanz Fruchtfolgeflächen

Bilanz Fruchtfolgeflächen aufgrund Siedlungsentwicklungsgebieten

(alle Flächenangaben in m2, ha sind angegeben)

Entwicklungsgebiete (I. Priorität)	FFF 2. Klasse	FFF 3. Klasse	
S.01		12'536	
S.02		115'059	
S.04	7'319		
S.05	11'178		
S.06	19'047		
S.10	26'777		
S.14		10'901	
S.16	9'600		
Zwischentotal (m2)	73'921	138'496	212'417
Zwischentotal (ha)	7.39	13.85	21.24

Entwicklungsgebiete (II. Priorität)			
S.01		12'537	
S.02		26'159	
S.04	7'318		
S.06	25'944		
S.07	38'292		
S.11	18'328		
Zwischentotal (m2)	89'882	38'696	128'578
Zwischentotal (ha)	8.99	3.87	12.86
Gesamttotal (ha)			34.10 ha

Entwicklungsgebiete (Sonderfälle)			
S.12 (für Zone F)	25'251	492	
OE.01 (für Zone Oe)	24'771		
Zwischentotal (m2)	50'022	492	50'514
Zwischentotal (ha)	5.00	0.05	5.05
			34.10
			39.15 ha

Total (m2)	213'825	177'684	
Total (ha)	21.38	17.77	39.15 ha

(27351_22A_40610_BilanzFFF.xls)

Beilage 4: Grundlagen Verkehrsrichtplan

4.1 Ausgangslage

4.1.1 Anlass, Aufgabe

Ein Ausbau der Strasseninfrastruktur in Schwyz ist in absehbarer Zeit nicht vorgesehen: „Die Umsetzung des [aktuellen] Verkehrskonzeptes ist gemäss heutiger Lagebeurteilung nicht finanzierbar und das Strassennetz gemäss Verkehrskonzept kann nicht innert nützlicher Frist realisiert werden. Die kommunale Richtplanung und die nachfolgende Revision der Ortsplanung der Gemeinde Schwyz sind deshalb auf dem bestehenden Strassennetz aufzubauen.“¹⁷

Ein weiteres überdurchschnittliches Wachstum des Verkehrs ist nach wie vor absehbar. Gründe dazu sind: Der Bau der A4 im Knonaueramt, die S-Bahn-Zentralschweiz und die NEAT fördern ein verstärktes Wachstum im „Metropolitanraum Schweizer Mittelland“. Die Verkehrsprobleme sind jedoch nicht auf Schwyz beschränkt; neue angebotsorientierte Verkehrslösungen sind dringlich.

Stellenwert der Erläuterungen

Die vorliegenden Erläuterungen sind ein Zusammenschluss aus den Arbeitspapieren, die die Erarbeitung durch die Planungs- und Entwicklungskommission der Gemeinde Schwyz dokumentieren.

Übersicht der Arbeitspapiere:

1. Arbeitspapier, vom Dezember 2001
2. Arbeitspapier, vom 30. Mai 2002
3. Arbeitspapier, vom 21. August 2002

Bestandteil des Richtplanes, Bereich Verkehr ist der Planungsbericht mit den 6 Objektblättern und den beiden Richtplankarten:

- Strassenverkehr, Übersicht Strassentypen
- Öffentlicher Verkehr

¹⁷ Protokollauszug Gemeinderat Schwyz, 16. November 2001.

4.1.2 Korridor, Strukturen

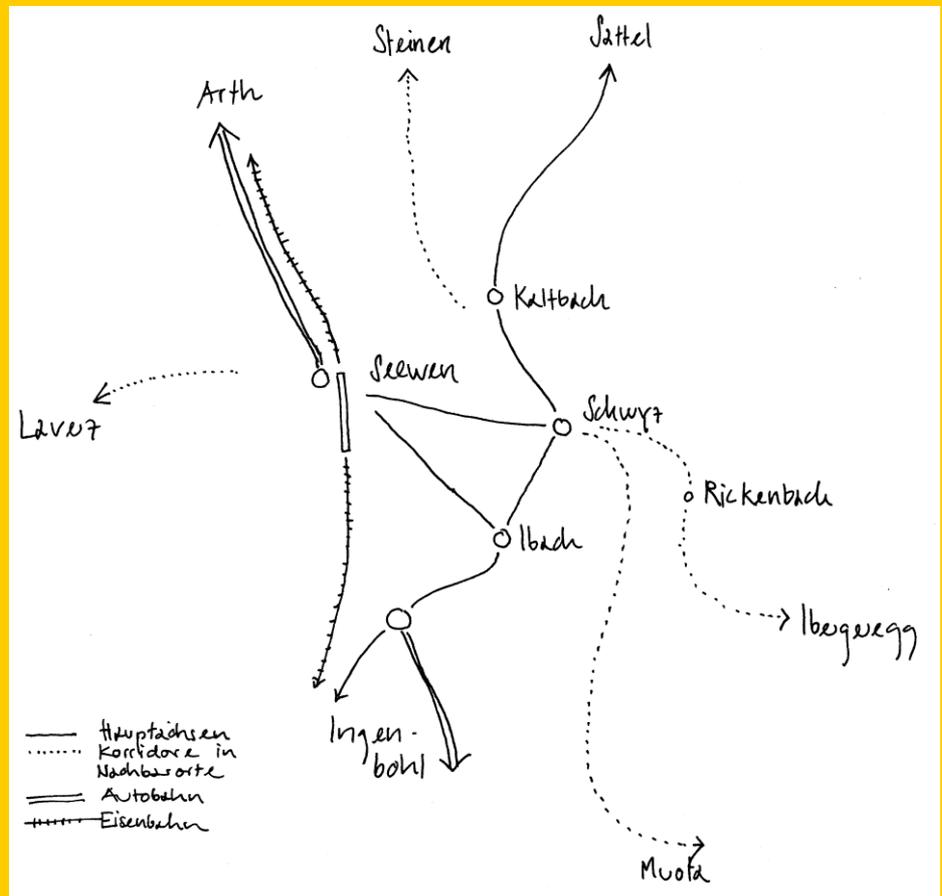


Abb. B3.1: Skizze der Gemeinde Schwyz mit den Hauptachsen und weiteren Korridoren in benachbarte Gemeinden.

Die Gemeinde Schwyz umfasst den gleichnamigen Hauptort und die Filialen Seewen, Ibach und Rickenbach. An das übergeordnete Bahn- und Strassennetz ist die Gemeinde in Seewen und bei Ibach/Brunnen-Ingenbohl angebunden.

Eine weitere Hauptachse verläuft in Richtung Sattel - Ausserschwyz.

Die Korridore nach Ibergereg, Muotathal, Lauerz und Steinien sind bezüglich Verkehrsaufkommen weniger bedeutend.

4.1.3 Verkehrsströme (Berufs-Pendelverkehr) nach Korridoren

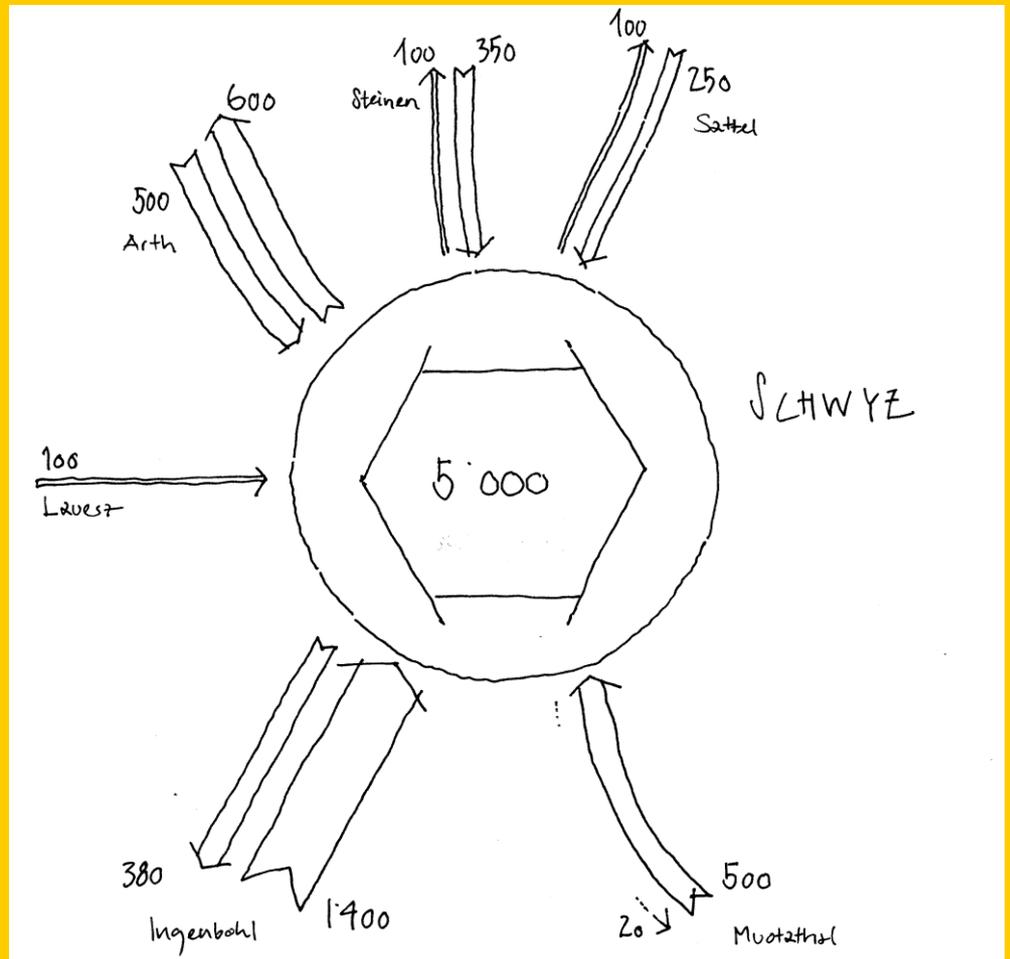


Abb. B3.2: Skizze Verkehrsströme nach Korridoren; Anzahl Binnenpendler, Zu- und Wegpendler im Berufspendelverkehr ohne Schülerinnen und Schüler. Quelle: Basis Volkszählung 1990, Anzahl Erwerbstätige; Auswertung Metron.

Die Abbildung zeigt das Verhältnis zwischen dem Binnenverkehr und dem Ziel- und Quellverkehr mit der Gemeinde Schwyz. Beim Berufs-Pendelverkehr ist Quelle und Ziel bei rund 5000 Personen (55%) im Gemeindegebiet („Binnenverkehr“). Der Rest verteilt sich unterschiedlich auf die verschiedenen Korridore (Summe: rund 4'300, ca. 45%). Ergänzende, aktuelle Daten sind per Frühjahr 2003 zu erwarten.

4.1.4 Modal-Split-Werte im Raum Schwyz

Modal-Split nach Korridoren

(Beachte: im Regionalverkehr marginaler Anteil Fussverkehr)

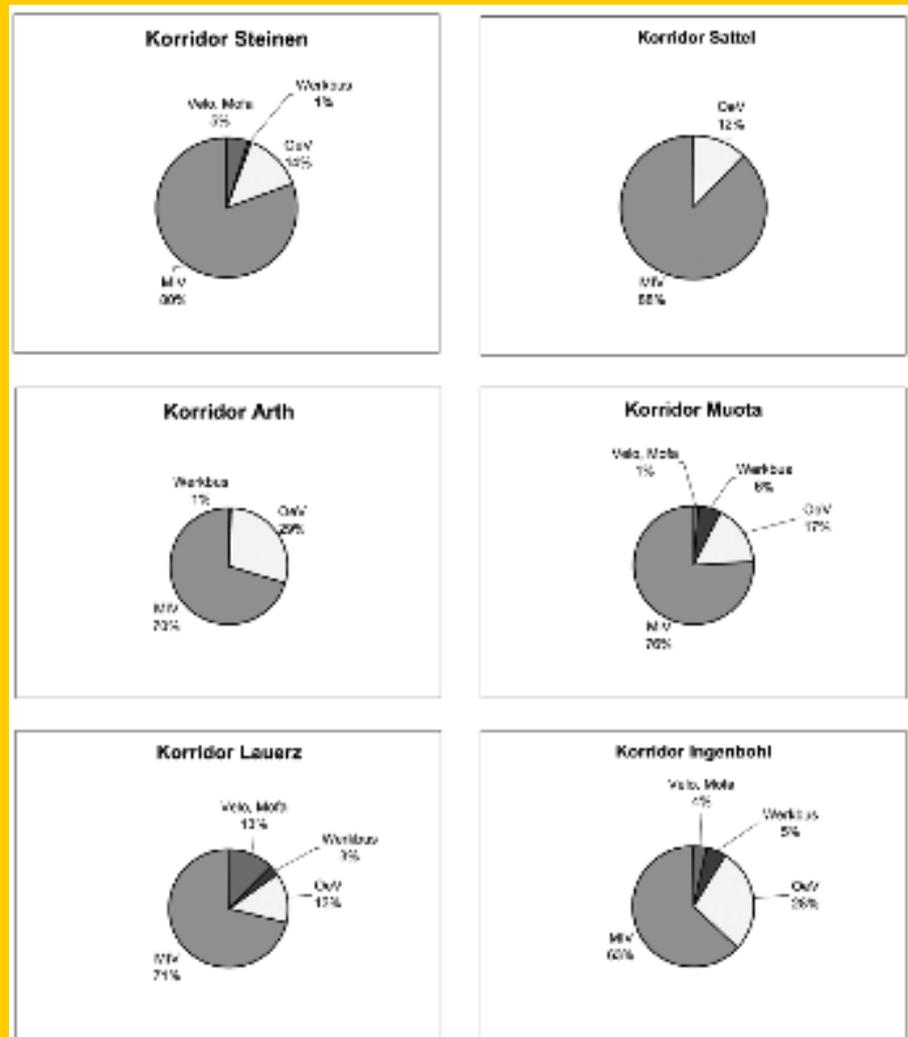


Abb. B3.3: Modal-Split nach Korridoren. Basis: Volkszählung 1990, Bearbeitung: Metron.

Der Modal-Split zeigt den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr. Die Diagramme zeigen plausibel recht unterschiedliche Werte. In den letzten Jahren dürften Veränderungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs stattgefunden haben, insbesondere im Korridor Steinen und Sattel, da dieser ausgebaut wurde und Parkplatzbewirtschaftung teilweise eingeführt wurde. Die Veränderungen seit 1990 dürften aber nur im Bereich weniger Prozentpunkte liegen.

Modal-Split im Binnenverkehr

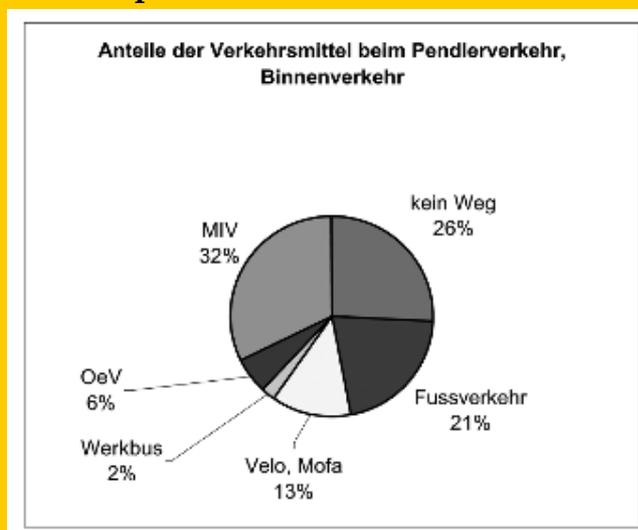


Abb. B3.4: Modal-Split im Binnenverkehr. Basis: Volkszählung 1990, Bearbeitung: Metron.

Im Binnenverkehr dürfte ebenfalls eine Veränderung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs stattgefunden haben, primär zu Lasten des Fuss- und Veloverkehrs.

4.2 Strategie

Die Zielsetzung, zusätzlichen Verkehr auf dem bestehenden Netz zu bewältigen, entspricht aktuellen übergeordneten Zielen, ist aber anspruchsvoll. Zwingend ist eine Strategie, die alle Verkehrsarten und eine siedlungsorientierte Verkehrsplanung umfasst.

Nachfolgend sind Eignung und Stärken der einzelnen Verkehrsarten umschrieben und in der Karte „Strategie Gesamtverkehr (Abb. B3.5) dargestellt.

Eignung und Stärken des Fussverkehrs

- Im Binnenverkehr ist der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs etwa gleich hoch wie jener des Motorisierten Individualverkehrs.¹⁸ Dieser Tatsache ist Rechnung zu tragen.
- Die Bereiche um die „gewachsenen“ Ortskerne (braune Schraffur) haben einen hohen Anteil Fussverkehr. Bei Siedlungsverdichtungen in oder nahe diesen Bereichen ist

¹⁸ Vergleiche Modal-Split-Untersuchung oben.

ein überdurchschnittlicher Anteil der täglichen Wege zu Fuss zu bewältigen.

- Die beige schraffierten Flächen zeigen den Perimeter, der nach Erfahrungswerten zu Fuss noch bewältigt wird.
- Erfahrungswerte für Fussweglängen: bis 150m ideal, bis 300m gut, bis 600m akzeptabel/ genügend.

Eignung und Stärken des Öffentlichen Verkehrs

- Sehr gut erschlossen sind heute die Gebiete Bahnhof und Postplatz mit mehr als 10 Haltestellenabfahrten je Stunde in der Normalverkehrszeit.
- Im Umkreis von diesen Gebieten bis 150m ist ein hoher Anteil Wege mit ÖV machbar.
- Ein erweiterter Korridor um diese sehr gut erschlossenen Gebiete und ein Korridor entlang Bahnhofstrasse und Schmiedgasse-Ibach-Gotthardstrasse nach Brunnen lässt sich gut mit öffentlichem Verkehr erschliessen (Taktfrequenz tagsüber mehr als 3 Kurspaare je Stunde in der Normalverkehrszeit, Abendangebot bis 24h)
- Die übrigen mit ÖV erschliessbaren Gebiete sind hellgrün bezeichnet; ein relativ geringer Anteil (<10%) ist per ÖV machbar.

Eignung und Stärken des Veloverkehrs

- Für Distanzen von 0.5 bis 3km ist das Velo oft das geeignetste Verkehrsmittel (schnell, günstig, flächensparend). Die Modal-Split-Untersuchungen zeigen für Schwyz Werte um die 10%. Ein grösserer Anteil gerade im Verkehr zwischen den Filialen und dem Hauptort ist machbar. Allerdings sind infolge der topografischen Lage Grenzen gesetzt: Bei längeren Steigungsstrecken ist das Velo nicht mehr konkurrenzfähig.
- In der Karte ist die Fläche, die per Velo massgeblich erschliessbar ist, gelb unterlegt.

Eignung und Stärken des Motorisierten Individualverkehrs

- Geeignete Bereiche, die durch den motorisierten Individualverkehr erschlossen werden können, liegen nahe der Autobahnausfahrten, also nahe der Anschlüsse an übergeordnete Hochleistungsstrassen.
- Als Option soll im Gebiet Grossried ein Korridor längs und quer zur Autobahn offengehalten werden. Künftigen

Generationen soll der Spielraum gewährt bleiben, zusätzliche Gebiete direkt an die Autobahn anzuschliessen oder zusätzlichen Verkehr parallel zur Autobahn zu den bestehenden Anschlüssen zu führen.

Abb. B3.5:

Nächste Seite: Karte Strategie Gesamtverkehr Schwyz.

Einfügen: Karte „Strategie Gesamtverkehr“ (A3)

4.3 Modal-Split-Modell 2000/ 2015

Nachfolgend ein Modell zum Modal-Split mit folgenden Überlegungen und Annahmen:

- Aus den Modal-Split-Untersuchungen (siehe oben) ist ersichtlich, dass der Binnenverkehr und Ziel-Quellverkehr sehr unterschiedliche Anteile der Verkehrsmittel haben.
- Der Transit-Verkehr durch Schwyz ist relativ klein.
- Aus der Erhebung Mikrozensus und verschiedenen anderen Untersuchungen ist erkennbar, dass je Einwohner ca. 3 bis 4 Wege je Tag generiert werden.
- Je Arbeitsplatz werden 4 Wege je Tag angenommen.
- Die Tendenz gegenwärtig ist eine Zunahme der Verkehrsleistung, also der täglich zurückgelegten Distanzen; zurückzuführen auf schnellere Infrastrukturen bei weniger stark ansteigendem Zeitbudget. Daraus ergibt sich tendenziell eine Verschiebung vom Binnenverkehr zum Ziel- / Quellverkehr.

Modell Anzahl Wege in Schwyz je Tag:

2000		2015	
Einwohner:	13'800	Einwohner:	17'000
Arbeitsplätze:	8'500	Arbeitsplätze	10'000
Anzahl Wege im Tag:		Anzahl Wege im Tag:	
$13'800 * 3.5 =$	ca. 48'000	$17'000 * 3.5 =$	ca. 60'000
$8'500 * 4.0 =$	ca. 34'000	$10'000 * 4.0 =$	ca. 40'000
Total gerundet	<u>ca. 80'000</u>	Total gerundet	<u>ca. 100'000</u>

Modal-Split-Modell:

2000				2015			
Anteil Binnenverkehr: 55% => 44'000 Wege				Anteil Binnenverkehr: 50% => 50'000 Wege			
MIV	ÖV	Velo	Fuss	MIV	ÖV	Velo	Fuss
> 40%	< 10 %	< 10 %	> 40%	40%	10 %	10 %	40%
18'000	4'000	4'000	18'000	20'000	5'000	5'000	20'000
100%	100%	100%	100%	ca. 115%	ca. 115%	ca. 115%	ca. 115%
Anteil Ziel- /Quellverkehr: 45% => 36'000 Wege				Anteil Ziel- / Quellverkehr: 50% => 50'000 Wege			
MIV	ÖV	andere		MIV	ÖV	andere	
85%	10- 15%	< 5%		85%	10- 15%	< 5%	
30'000	4'000	1'000		43'000	6'000	1'000	
100%	100%	100%		ca. 140%	ca. 140%	ca. 140%	
Total Ziel-, Quell- und Binnenverkehr				Total Ziel-, Quell- und Binnenverkehr			
MIV	ÖV	Velo	Fuss	MIV	ÖV	Velo	Fuss
48'000	8'000	5'000	18'000	63'000	11'000	6'000	20'000
100%	100%	100%	100%	131%	137%	120%	110%

Anmerkung: Prognostiziertes Wachstum im Durchschnitt 1.5% ergibt in 15 Jahren eine Zunahme von 25% der Anzahl Wege. Problem: Bei gleichem Anteil Modal-Split nimmt der Anteil MIV überdurchschnittlich um ca. 30% zu! Um diese Verkehrsbelastungen zu bewältigen, reichen die vorhandenen Kapazitäten nicht überall aus.

4.4 Grundlagen öffentlicher Verkehr (ÖV)

4.4.1 Ausgangslage

- Modal-Split-Anteil rund 10% bezogen auf Anzahl aller Wege im Binnen- und Ziel-Quellverkehr im gesamten Verkehr, also inkl. Fuss- und Veloverkehr;
 - Binnenverkehr etwas unter 10%¹⁹
 - Ziel-Quellverkehr rund 10%-20%²⁰
- Verhältnis MIV : ÖV = 4 : 1
- Gutes bestehendes Angebot im Öffentlichen Verkehr:
 - SBB: 1/2-Studentakt (InterRegio und Regio je stündlich)
 - AAGS: 3-4 Kurspaare im Raum Seewen-Schwyz-Ibach und -Studentakt während Hauptverkehrszeiten auf allen Linien; Zusätzlich: Ortsbus / Quartierbus mit Kleinfahrzeugen.
- Bemerkenswerte Betriebsentwicklung der AAGS in den letzten 10 Jahren:

Jahr	Personen Total	Veränderung	Bemerkungen
1989	1'655'296	Basisjahr	
1991	1'949'957	+17.8%	700-Jahr-Feierlichkeiten
1993	1'871'173	+13%	
1995	1'869'731	+13%	
1997	2'090'063	+26.3%	
1999	2'172'254	+31.2%	Einführung 20-Min-Takt: Schwyz-Brunnen
2001	2'573'306	+55.45%	Einführung Durchmesserlinien

¹⁹ VZ '90: 6% Anteil Binnenverkehr bei den Berufspendlern; seit 1990 Zunahme um ca 50%

²⁰ VZ '90: 12%-30% Anteil bei den Berufspendlern, je nach Korridor (siehe 1. Arbeitspapier); seit 1990 ebenfalls teils markante Zunahme, mengenmässig insgesamt handelt es sich aber um geringe Ströme.

4.4.2 Grobanalyse

Potenziale, Stärken des ÖV

- Generell: Leistungsfähigkeit, geringer Flächenbedarf, geringer Energieeinsatz, Zuverlässigkeit/ Planbarkeit, Sicherheit, Sozialverträglichkeit.
- Gute Produktivität bei dichten, bandförmigen Siedlungen
- Hohe Attraktivität:
 - Im Alltagsverkehr, Lokalverkehr bei dichter Taktfolge: 7 1/2-10-15-Minuten-Takt; möglich entlang dichtbesiedelter Korridore;
 - Im Gelegenheitsverkehr: Integraler Stunden- oder Halbstundentakt bei klarer Netzstruktur

Schwachstellen, Schwächen des ÖV

- Generell: Linien-, Strecken-, Tarif-, Zeit-/ Fahrplan-Gebundenheit
- Stockungen und Staus behindern Bus; Folgen: Verspätungen und Anschlussbrüche
- Busbuchten innerorts bei starkem Verkehr können zu Wettbewerbsnachteilen des ÖV führen
- Image, fehlende Mittel für Marketing
- Abendangebot ausserhalb des Korridors Seewen-Schwyz-Ibach/Brunnen fehlt
- Entwicklungsgebiet Steinbislin (mit geplanten publikumsintensiven Einrichtungen) noch nicht angeschlossen

Strategie

- Für den Korridor Seewen-Schwyz-Ibach, der bereits heute ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen hat, ist ein Angebot mit besonderer Bedienungsqualität zu schaffen (Ziel: 15-10-7 1/2-Minuten-Takt);
- Siedlungsgebiete sind möglichst entlang diesem Korridor anzuordnen;
- Publikumsintensive Anlagen und Einrichtungen sind nur noch an mit ÖV gut oder sehr gut erschlossenen Standorten zulässig.

4.5 Grundlagen motorisierter Individualverkehr (MIV)

4.5.1 Ausgangslage

Kennzahlen

- Anteil MIV am gesamten Verkehr (Ziel- / Quell- und Binnenverkehr) bezogen auf Weg-Etappen: rund 45%
 - Binnenverkehr rund 40%
 - Ziel-Quellverkehr rund 80-85%
- Verhältnis MIV : ÖV = 4 : 1

Motorisierungsgrad:

Anzahl PW je 1000 Einwohner
(Jahr: 2000; Quelle: BfS):
Der Kanton Schwyz befindet sich
leicht über dem schweizerischen
Mittel, wie die Übersicht mit einer
Auswahl verschiedener Kantone
zeigt:

PW je 1000 EW

TI	592
ZG	554
NW	541
SZ	529
<i>CH</i>	<i>492</i>
ZH	483
UR	458
GL	463
LU	447
AI	441
BS	336

Entwicklung des Motorisierungsgrades 1994-2000:

1994:		2000:			
SZ	476	100%	SZ	529	111%
CH	450	100%	CH	492	109%

- Anzahl Fahrten je Tag in Schwyz 2000: Annähernd 50'000 Fahrten /Tag

aktuelle Planungen

- Verkehrslenkungs-Konzept vom März 2000; Lenkung insbesondere des Schwerverkehrs; Realisation wird/ ist eingeleitet.
- Kreisel Postplatz; Realisation wird/ ist eingeleitet.

- Franzosenstrasse; Teilweise Umlegung auf SBB-Areal; P+R-Anlage (45 Plätze); Sanierung Franzosenstrasse (Gehweg/ Trottoir); Realisation wird/ ist eingeleitet.
- Sanierung Seewernstrasse; Realisation ist von übergeordneten Entscheiden (AlpTransit) abhängig.
- Knoten Steinerstrasse in Vollknoten umbauen;
- Anpassungen Knoten Grossteinstrasse/ Grundstrasse (angestrebte Massnahmen).

4.5.2 Grobanalyse

Lokalisierung zusätzlicher, freier Kapazitäten für den MIV

- Zusätzliche Kapazitäten für den MIV können in der Nähe der beiden Autobahnanschlüsse Seewen und Brunnen bereitgestellt werden.

Grenzen des MIV

- Strassennetz kann nicht der Nachfrage entsprechend ausgebaut werden; neben finanziellen Gründen spricht die Umweltschutzgesetzgebung dagegen (Lärmschutz, Flächenbedarf/ Raumplanung, CO2).
- Kapazitäts-Engpässe heute sind:
 - Hauptplatz, Seite Schmiedgasse und Bahnhofstrasse,
 - Ortsdurchfahrt Ibach.
- Kapazitäts-Engpässe in ca. 15 Jahren sind zusätzlich zum Hauptplatz und zur Ortsdurchfahrt Ibach:
 - Herrengasse
 - Gotthardstrasse Seewen

Strategie

- Zusätzliche MIV-Kapazitäten nur dort ausschöpfen, wo diese bewältigbar sind:
 - Seewen: Bogigen, Vogleren, Grossfeld, Achermatt;
 - teils in Ibach
 - teils Schwyz, entlang Bahnhofstrasse.
- Push-Pull-Massnahmen: Dort, wo Kapazitäten ausgeschöpft sind, muss zusätzlicher Bedarf über Alternativen (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) abgewickelt werden.

**Art und Lage von Massnahmen in den Korridoren,
Anforderungen:**

- Primär: Korridor Seewen-Schwyz-Ibach:
 - Buslinien müssen pünktlich verkehren können
 - Fuss- und Veloverkehr: Bedürfnisse in Längs- und Querrichtungen beachten
- Sekundär: Übrige Korridore Schlagstrasse, Steinen, Lauerz, Gotthardstrasse, Ibergereg.

**Betriebs- und Gestaltungsprinzipien für verschiedene
Strassentypen:**

- verschiedene Gestaltungsprinzipien abgestuft nach Strassentyp, Eigentümer und Verkehrsmengen.
- Übersicht der Strasseneigentümer auf folgender Doppelseite.

einfügen: Karte Strasseneigentümer (A3)

4.6 Grundlagen zum Veloverkehr

4.6.1 Ausgangslage

Kennzahlen

- Anteil: Der Veloverkehr ist anteilmässig am Verkehrsvolumen bezogen auf die Anzahl Wege mit rund 10% (1990) gering.
 - Binnenverkehr: 13%
 - Ziel-/ Quellverkehr: Lauerz: 13% (mengenmässig geringe Ströme), Steinen: 5%, Ingenbohl: 4%.²¹
- Entwicklung der letzten Jahre: Durch die starke Förderung des öffentlichen Verkehrs und des massiven Anstieges der Fahrgastzahlen dürfte der Anteil des Veloverkehrs im Pendler- wie im Einkaufs- und Nutzverkehr zurückgegangen sein. Im Freizeitverkehr ist eine „Renaissance“ des Veloverkehrs feststellbar.
- Der durchschnittliche Anteil Veloverkehr in der Schweiz ist nach Mikrozensus 2000 bei 6%.

aktuelle Planungen

- Rad- und Gehweg entlang Gotthardstrasse zwischen Ibach und Seewen
- Schutzmassnahmen entlang Franzosenstrasse bei Seewen

4.6.2 Grobanalyse

Stärken des Veloverkehrs

- Bis 2-3 km ist das Velo im Siedlungsgebiet in der Regel das schnellste und günstigste Verkehrsmittel
- Flächensparend und emissionsarm (keine Luft- und kaum Lärmemissionen)
- Verkehrsmittel insbesondere auch für Kinder und Jugendliche
- Fördert die Gesundheit

²¹ Die Zahlen basieren auf der Volkszählung '90. Gezählt wurde im November, d.h. im Sommer sind höhere Werte zu vermuten. Die Zahlen beziehen sich auf den Pendelverkehr. Erstaunlich ist der relativ geringe Anteil der Korridore Ingenbohl und Steinen. Durch die Förderung des öffentlichen Verkehrs dürfte sich der Anteil des Veloverkehrs verringert haben.

Potenzial

- Anteil von 15-20% an den Verkehrsbewegungen ist nach Möglichkeit anzustreben.
- Bei 5-8% Anteil (Annahme für gegenwärtigen Anteil in Schwyz 2000) ist Verdoppelung des Anteiles innerhalb 10 Jahren realistisch.
- Vergleich: Gemeinden mit aktiver Veloförderungspolitik haben Anteile am Gesamtverkehr von über 20%; Beispiele: Burgdorf, Münsingen. (www.energiestadt.ch)

Schwächen des Veloverkehrs

- Empfindlichkeit auf:
 - Umwegfahrten
 - Steigungen
 - Gefahren durch starke Verkehrsbelastungen MIV
 - Wetter (hauptsächlich Schnee und Regen)

Strategie

- Flächendeckendes, lückenloses, sicheres Angebot für den Veloverkehr im Talbereich (vergleiche Kriterienkarte Veloverkehr oder Strategiekarte)
- Förderungsmassnahmen für den Veloverkehr, Erhöhung des Veloanteils (von ca. 8 % auf 10-12% in 10 Jahren)

Netzbildung: Wunschliniennetz

In der Karte Hauptwegnetz Veloverkehr (Wunschliniennetz, siehe folgende Seite) sind abgebildet:

- Ziel- und Quellorte im Siedlungsgebiet Schwyz, zudem Schulstandorte und Standorte von Freizeit- und Erholungsgebieten
- bestehende Hauptverbindungen (möglichst direkte Wege zwischen Ziel- und Quellorten)
- bestehende Hauptverbindungen mit ungenügender Qualität (Gefahrenstellen, starke Verkehrsbelastungen durch MIV)
- Weglücken

Erkenntnisse

- Ein dichtes Wegenetz ist vorhanden, dieses ist rechtlich aber nur teilweise gesichert.
- Nur wenige Weglücken sind festzustellen

- Anschlüsse an tourist. Routen (Mostelegg, Haggeneegg, Ibergeregg) sind vorhanden

Gefahrenstellen

- Problematisch für den Veloverkehr sind Kreuzungen und Strassenabschnitte im Mischverkehr ab ca. 6000 Fahrzeugen (DTV) und höheren Geschwindigkeiten (ab 30km/h).
- Massnahmen: Angebot von sicheren Veloverkehrsanlagen schaffen entsprechend den einschlägigen Normen und Empfehlungen (VSS/ SN, ERA)²².

Abstellanlagen

Vor öffentlichen Bauten und Anlagen fehlen oft Abstellanlagen für den Veloverkehr. Hinweis: Normen und Empfehlungen (VSS/ SN, ERA) anwenden.

²² VSS: Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, Norm 640 060 bis 066. FGSV: Forschungsgesellschaft für Strassen und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95).

einfügen: Karte Veloverkehr, Wunschliniennetz

4.7 Grundlagen zum Fussverkehr

4.7.1 Ausgangslage

Der Fussverkehr ist anteilmässig am Verkehrsvolumen bezogen auf die Anzahl Wege im Binnenverkehr mit schätzungsweise rund 40%²³ sehr bedeutend. Die Zahlen basieren auf der Volkszählung 1990. Die Zahlen beziehen sich auf den Berufs-Pendelverkehr. Ableitungen auf den Gesamtverkehr sind vertretbar, insbesondere da andere Verkehrszählungen (z.B. Mikrozensus oder im Vergleich mit anderen Kleinstädten) sehr ähnliche Werte aufweisen.

4.7.2 Grobanalyse

Potenziale, Stärken des Fussverkehrs

- Natürlichste und selbstverständlichste Art der Fortbewegung, die in der Planung wie im Alltag meist unterschätzt wird und vergessen geht;
- Ideale Art der Fortbewegung für kurze Wege: Keine Parkplatzsuche, keine oder kaum Emissionen, stärkt Quartier (Sozialkontakte, lokales Gewerbe).
- Fortbewegungsart für alle, auch Kinder und Alte.
- Potenzial: Bei entsprechenden Siedlungsstrukturen ist ein sehr hoher Anteil (über 50%) des Fussverkehrs möglich.

Schwachstellen

- Anfällig auf Umwege und unattraktives Wegangebot
- Unfallgefährdung

Strategie

- Flächendeckendes, lückenloses, sicheres Angebot für den Fussverkehr
- Siedlungserweiterungsgebiete nur an Standorten, wo ein brauchbares Wegenetz für den Fussverkehr angeboten werden kann.

²³ Gemäss VZ '90 wird von 21% der Weg zur Arbeit zu Fuss zurückgelegt. Dazu kommt ein wesentlicher Anteil jener, die Angeben, keinen Weg zur Arbeit zu haben (26%); Interpretation: Diese Personen arbeiten zu Hause oder im Quartier und benutzen kein Verkehrsmittel, gehen also dank besonderen Bedingungen zu Fuss.

Netzbildung: Wunschliniennetz

- Erläuterung: In der Karte Hauptwegennetz Fussverkehr (Wunschliniennetz, siehe folgende Seite) sind abgebildet:
 - Ziel- und Quellorte im Siedlungsgebiet Schwyz, sowie Schulstandorte, Erholungs- und Freizeitanlagen;
 - bestehende Hauptverbindungen (möglichst direkte Wege zwischen Ziel- und Quellorten)
 - bestehende Hauptverbindungen abseits der Hauptverkehrsstrassen mit besonderer Qualität
 - Weglücken

Erkenntnisse

- Dichtes Wegenetz ist vorhanden, dieses ist jedoch nur teilweise rechtlich gesichert.
- Nur wenige Weglücken sind festzustellen

Gefahrenstellen

- Problematisch für den Fussverkehr sind:
 - höhere Geschwindigkeiten entlang Schulwegen, respektive Wegabschnitte, wo Kinder sich bewegen,
 - Fahrbahnquerungen bei höheren Geschwindigkeiten (ab 20-30km/h)
 - Fahrbahnquerungen bei starkem Verkehrsaufkommen (ab 6'-8'000 DTV) über mehr als eine Fahrbahn
- Massnahmen:
 - Angebot von sicheren Querungsstellen schaffen (Schutzinseln)
 - Schulwegennetz auf baulich getrennten Fusswegen oder verkehrsberuhigten Fusswegen.
 - Wohngebiete mit verkehrsberuhigtem Strassen- und Wegenetz.

Schnittstellen zu Wanderwegen

Dank dichtem Wegenetz ist die Integration von Wanderwegen (Fusswege ausserhalb des Siedlungsgebietes) ins siedlungsinterne Fusswegennetz problemlos möglich.

einfügen: Karte Fussgängerkehr

4.8 Abkürzungen und Begriffe

4.8.1 Abkürzungen

AAGS	Auto AG Schwyz
AP	Arbeitsplätze
B+R	Bike and Ride
BFS	Bundesamt für Statistik
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (beim MIV: in Anzahl Fahrzeugen)
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
FV	Fussverkehr
Fzg.	Fahrzeuge
HVZ	Hauptverkehrszeit
MIV	Motorisierter Verkehr
NmIV	Nichtmotorisierter Verkehr
NZ	Normalverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PW	Personenwagen
RZ	Regionalzug, Randverkehrszeit
SS	Spitzenstunde
VZ 90	Volkszählung 1990

4.8.2 Begriffe

Alltagsverkehr	Wege, die von Personen meist täglich zurückgelegt werden.
Berufspendelverkehr	Wege, die von Pendlern meist täglich zurückgelegt werden.
Binnenverkehr	Verkehr, der Anfang und Zielort innerhalb eines bestimmten Gebietes hat, zum Beispiel Gemeindegebiet Schwyz.
Einkaufsverkehr	Verkehr im Zusammenhang mit Einkaufen.
Freizeit- und Tourismusverkehr	Wege, die in der Freizeit unternommen werden.
Gelegenheitsverkehr	Wege, die 1x wöchentlich oder seltener zurückgelegt werden.
Modal-Split	Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehr
Mikrozensus	Stichprobenerhebung zum Verkehrsverhalten, 5-jährlich durchgeführt durch BFS
Motorisierungsgrad	Anzahl Motorfahrzeuge je 1000 Einwohner
Transitverkehr	Verkehr, der Ziel und Quelle ausserhalb eines bestimmten Gebietes hat.
Ziel- und Quellverkehr	Verkehr mit Ursprung oder Zielort innerhalb eines bestimmten Gebietes, zum Beispiel Gemeindegebiet Schwyz.

