



Agglomerationsprogramm **Talkessel Schwyz**

Bericht Teil 2: Massnahmenblätter

13. September 2016



metron

Begleitung

Oliver Sutter

Gemeinde Schwyz, Abteilungsleiter Hochbau

Felix Buser

Gemeinde Schwyz, Abteilungsleiter Tiefbau

Daniel Bosshart

Gemeinde Steinen, Bauverwalter

Aldo Moschetti

Gemeinde Ingenbohl, Gemeindeschreiber

Norbert Betschart

Bezirk Schwyz, Bauverwalter

Thomas Huwyler

Kanton Schwyz, Vorsteher Amt für Raumentwicklung

Daniel Kassubek

Kanton Schwyz, Kantonsingenieur

Hugo Gwerder

Kanton Schwyz, Tiefbauamt, Abteilung Strategie und Entwicklung

Annemarie Sandor

Kanton Schwyz, Amt für Natur, Jagd und Fischerei

Markus Meyer

Kanton Schwyz, Vorsteher Amt für öffentlichen Verkehr

Peter Blaser

Kanton Schwyz, Amt für öffentlichen Verkehr

Lena Hausding

Ortsplanerin Steinen, Suisseplan Ingenieure AG, Zürich

Maurus Köchli

Ortsplaner Ingenbohl, Remund+Kuster AG, Pfäffikon SZ

Christoph Stäheli

Ortsplaner Schwyz, Planpartner AG, Zürich

Bearbeitung

Marc Schneiter

dipl. Ing. FH in Raumplanung/FSU/SVI/SIA

Dominic Schorneck

MSc in Economics

Christian Ferres

Dipl.-Geograf, MAS HSLU in Gemeinde-, Stadt- u. Regionalentwicklung

Oliver Maier

Bauzeichner

Maria Andreou

Administration

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Gemehmigung

Kanton Schwyz: Genehmigt am 17. August 2016 (Regierungsratbeschluss Nr. 705)

Bezirk Schwyz: Genehmigt am 15. Juli 2016 (Bezirksratbeschluss Nr. 118)

Gemeinde Ingenbohl: Genehmigt am 18. Juli 2016 (Gemeinderatbeschluss Nr. 1153)

Gemeinde Schwyz: Genehmigt am 08. Juli 2016 (Gemeinderatbeschluss Nr. 784)

Gemeinde Steinen: Genehmigt am 04. Juli 2016 (Gemeinderatbeschluss Nr. 229)

Anmerkung

Das Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz setzt sich zusammen aus dem Bericht Teil 1: Analyse, Zukunftsbild, Konzepte und dem Bericht Teil 2: Massnahmenblättern. Beide Teile sind zusammenhängend und gemeinsam zu konsultieren.

Titelbild: Visualisierung Siegerprojekt Wettbewerb Bushof Schwyz Post

Inhaltsverzeichnis

1	Liste der A-, B- und C-Massnahmen	5
1.1	A-Massnahmen	5
1.2	B-Massnahmen	6
1.3	C-Massnahmen	6
1.4	Eigenleistungen und Vorleistungen	10
2	Übergeordnete Massnahmen Sachplanungen Bund	11
2.1	Übersicht übergeordnete Massnahmen Sachplanungen Bund	11
2.2	Sachpläne des Bundes	11
3	Massnahmen Siedlung und Landschaft	15
3.1	Übersicht Massnahmen Siedlung und Landschaft	15
3.2	Konformität des Agglomerationsprogramms und seiner Massnahmen mit dem Raumplanungsgesetz	15
3.3	Massnahmenblätter Siedlung und Landschaft	16
4	Massnahmen Verkehr	41
4.1	Übersicht Massnahmen Verkehr	41
4.2	Massnahmenblätter Verkehr	43
	Abkürzungen / Glossar	113

1 Liste der A-, B- und C-Massnahmen

Die nachfolgenden Listen zeigen eine Übersicht der Massnahmen und der Massnahmenpriorisierung für die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsmassnahmen des Agglomerationsprogramms.

1.1 A-Massnahmen

M-Nr.	Massnahme	Investitionskosten (Mio. CHF)
S.01	ESP-A Seewen-Schwyz	-
S.02	ESP-B Seewen-Schwyz	-
S.04	ESP Brunnen Nord	-
S.05	Verkehrsentensive Einrichtungen	-
S.06	Vorranggebiete Innenentwicklung	-
L.01	Entwicklungskonzept Lauerzersee	-
L.02	Siedlungstrenngürtel	-
L.03	Schutzzone Muotamündung (Hopfräben)	-
L.04	Zentralpark Seewen / Brunnen	-
L.05	Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept Talkessel (LEK)	-
L.06	Wildtierkorridor Ingenbohl - Morschach	-
ÖV.03	Bushof Schwyz Post	9.50
ÖV.05	Schiffstation Brunnen	2.20
ÖV.09a	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (1. Etappe)	1.20
FVV.01a	Aggloradroute Steinen - Seewen - Brunnen	2.34
FVV.02a	Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (1. Etappe)	5.00
FVV.03a	Anpassungen Fusswegenetz Gemeinde Steinen (1. Etappe)	2.00
FVV.04a	Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Schwyz (1. Etappe)	2.65
FVV.05	Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Ingenbohl	4.49
FVV.06	Quaianlage Brunnen	1.70
FVV.07	Uferwanderweg Brunnen inkl. Fuss- und Radbrücke Hopfräben	2.80
MIV.01	Muota-Brücke inkl. flankierende Massnahmen	18.00
MIV.02	Seewen-Schwyz: Voll-Anschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	14.40
MIV.03	Anschluss ESP-B Brunnen – Nord über Gätzli – Kreisel	33.30
MIV.04	Zentrumsgestaltung Steinen	1.50
MIV.06	BGK Bahnhofstrasse Schwyz-Seewen und Kapazitäten ESP Bahnhof Seewen - Schwyz	8.00
MIV.08	BGK Ortsdurchfahrt Ober-Ibach; Muotabrücke – Postplatz Ibach	4.70
MIV.09	BGK Schwyzerstrasse	5.20
Kosten Total:		118.98

Tabelle 1: Massnahmenliste der A-Massnahmen.

1.2 B-Massnahmen

M-Nr.	Massnahme	Investitions- kosten (Mio. CHF)
S.03	ESP-B Brunnen	-
ÖV.02	Bushof Schwyz Seewen	8.00
ÖV.04	Bushof Bahnhof Brunnen	5.00
ÖV.06	Bahnhof Seewen, Neuer Perronzugang Südende	3.60
ÖV.07	Bahnhof Brunnen, Neuer Perronzugang Nordende	3.60
ÖV.09b	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (2. Etappe)	0.80
ÖV.10	Neue Regionalbuslinie Brunnen - Schwyz	0.66
ÖV.11	Busbeschleunigungsmassnahmen	-
FVV.01b	Aggloradroute Steinen - Seewen - Brunnen	3.09
FVV.02b	Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (2. Etappe)	16.00
FVV.03b	Anpassungen Fusswegenetz Gemeinde Steinen (2. Etappe)	0.50
FVV.04b	Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Schwyz (2. Etappe)	0.74
MIV.07	BGK Ortskern Schwyz	6.30
Kosten Total:		48.29

Tabelle 2: Massnahmenliste der B-Massnahmen.

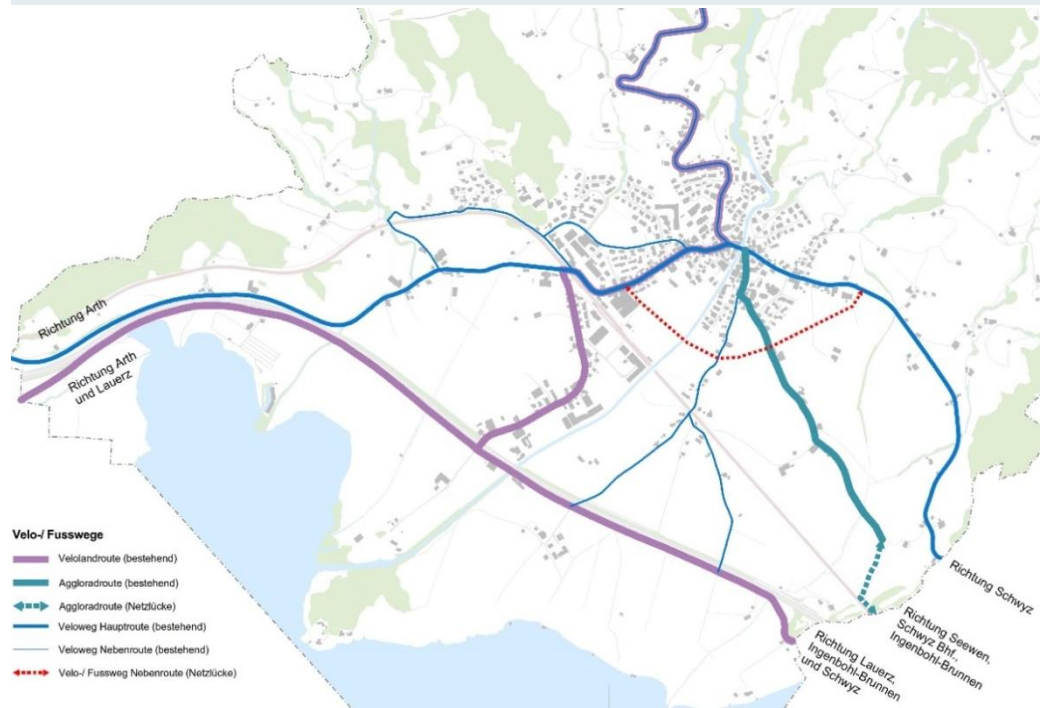
1.3 C-Massnahmen

M-Nr.	Massnahme	Investitions- kosten (Mio. CHF)
ÖV.08c	Bahnhof Steinen, Perronzugang Steinen Süd	-
FVV.02c	Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (Langfristig)	-
FVV.03c	Langfristige Fusswegnetzentwicklung Steinen	1.50
FVV.04c	Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Schwyz (Langfristig)	-
MIV.05	Gebietserschliessung Siedlungserweiterungsgebiete Steinen	6.00
Kosten Total:		7.50

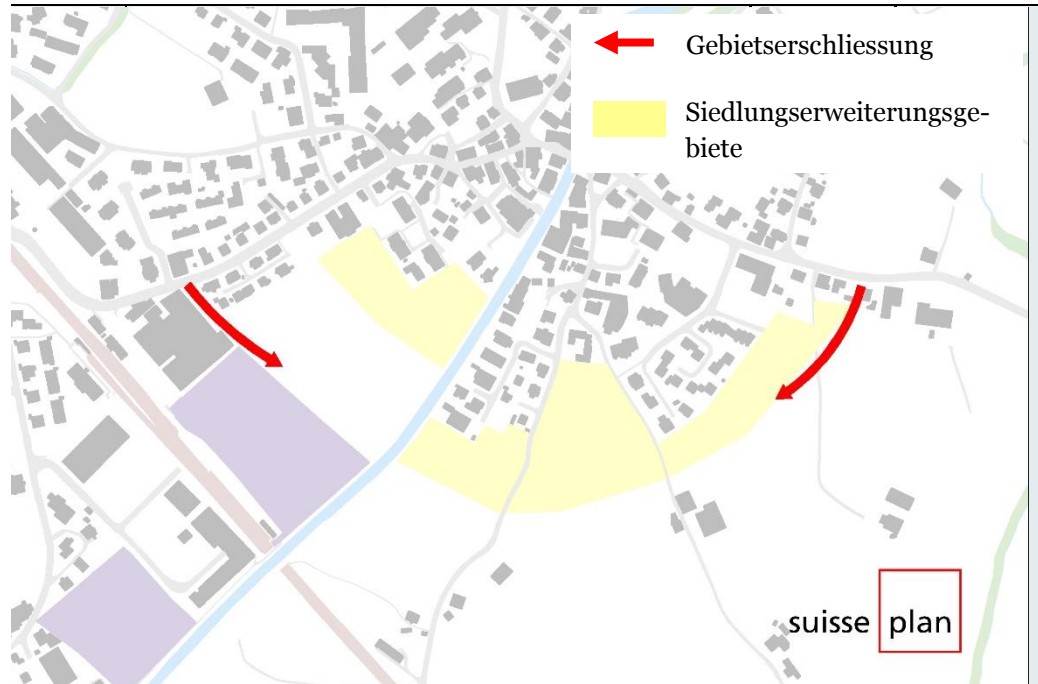
Tabelle 3: Massnahmenliste der C-Massnahmen.

Die nachfolgende Liste gibt eine Übersicht über die C-Massnahmen. Diese sind nicht in eigenen Massnahmenblättern dargestellt, da sie erst einen langfristigen Bedarf darstellen und sie damit nicht im Zeitraum des Agglomerationsprogramms 3. Generation baureif werden.

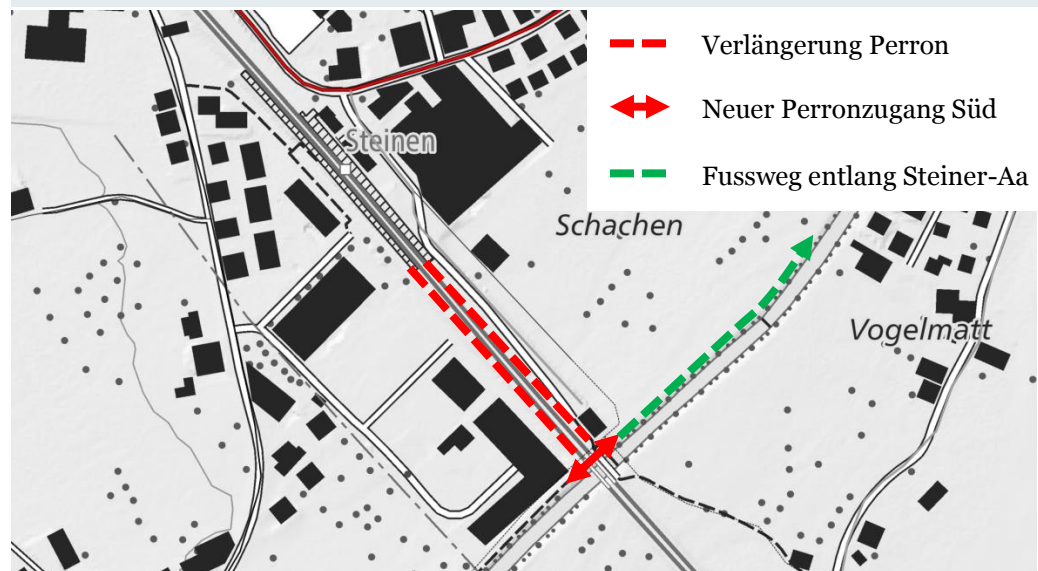
M-Nr.	Massnahme	Kosten:
FVV.3c	Langfristige Fuss- und Radwegnetzentwicklung Steinen	1.50 Mio.



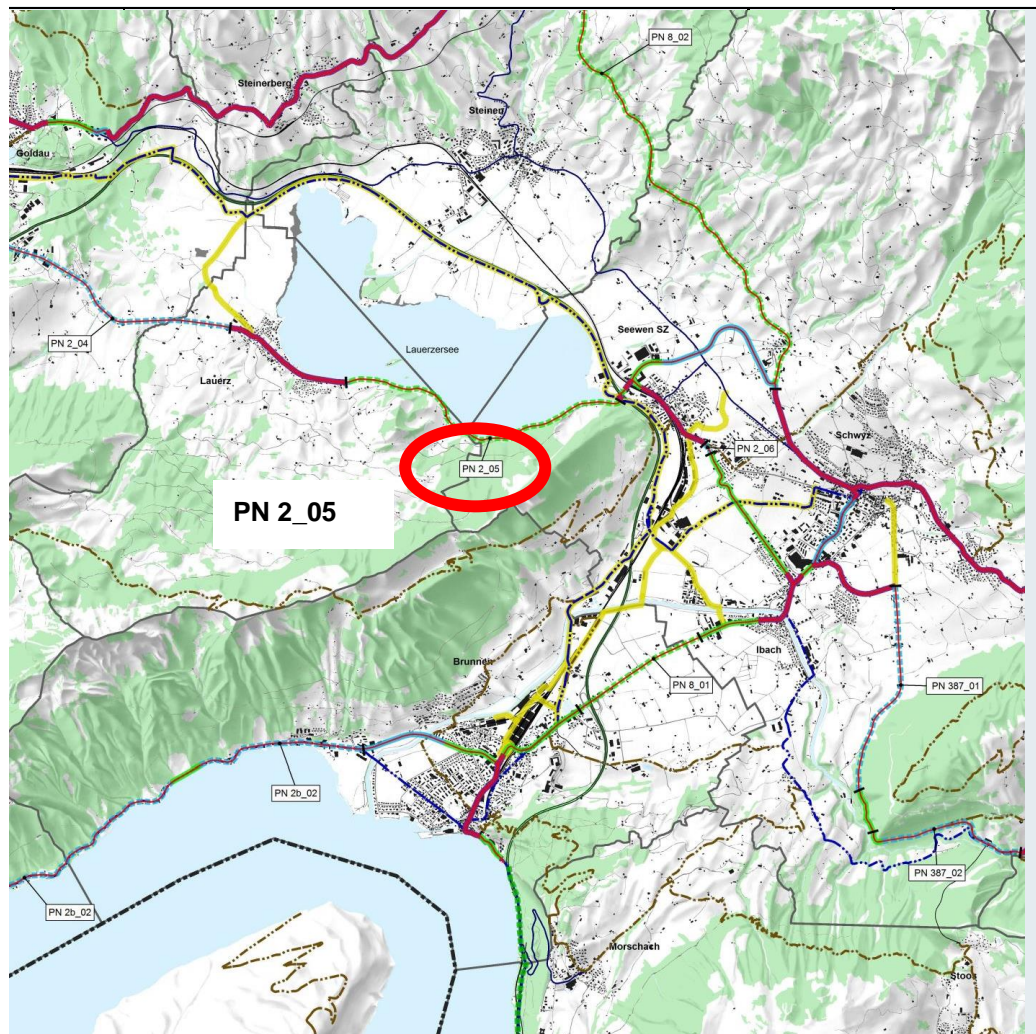
Abgesehen von der geplanten Aggloradroute, soll eine Fussweg- und Radroute die zukünftigen Siedlungsentwicklungsgebiete erschliessen, womit der Bedarf erst langfristig ausgewiesen ist. Diese Rad- und Fusswegverbindung quert die Aggloradroute und vernetzt das Radwegenetz in Richtung Bahnhof Steinen bzw. Richtung Bezirksstrasse. Gestalterisch ist auf einen guten Abschluss des zukünftigen Siedlungsrandes zu achten.

MIV.05 Gebietserschliessung Siedlungserweiterungsgebiete: Kosten: 6.00 Mio.


Gemäss kantonalem und kommunalem Richtplan sind südlich des bestehenden Siedlungsgebietes Siedlungserweiterungsgebiete in der Ebene vorgesehen, welche vollständig über eine neue Gebietserschliessung an das bestehende übergeordnete Netz geknüpft werden sollen. Dadurch kann die Belastung auf den bestehenden Haupt- und Nebenachsen verringert werden. Da die Erschliessungsstrasse am zukünftigen Siedlungsrand zu liegen kommt, werden hohe Ansprüche an die Strassengestaltung und an den Siedlungsrand gestellt. So soll die Achse z.B. durch eine Baumreihe oder Allee begleitet werden und allen Verkehrsteilnehmern den erforderlichen Raum bieten.

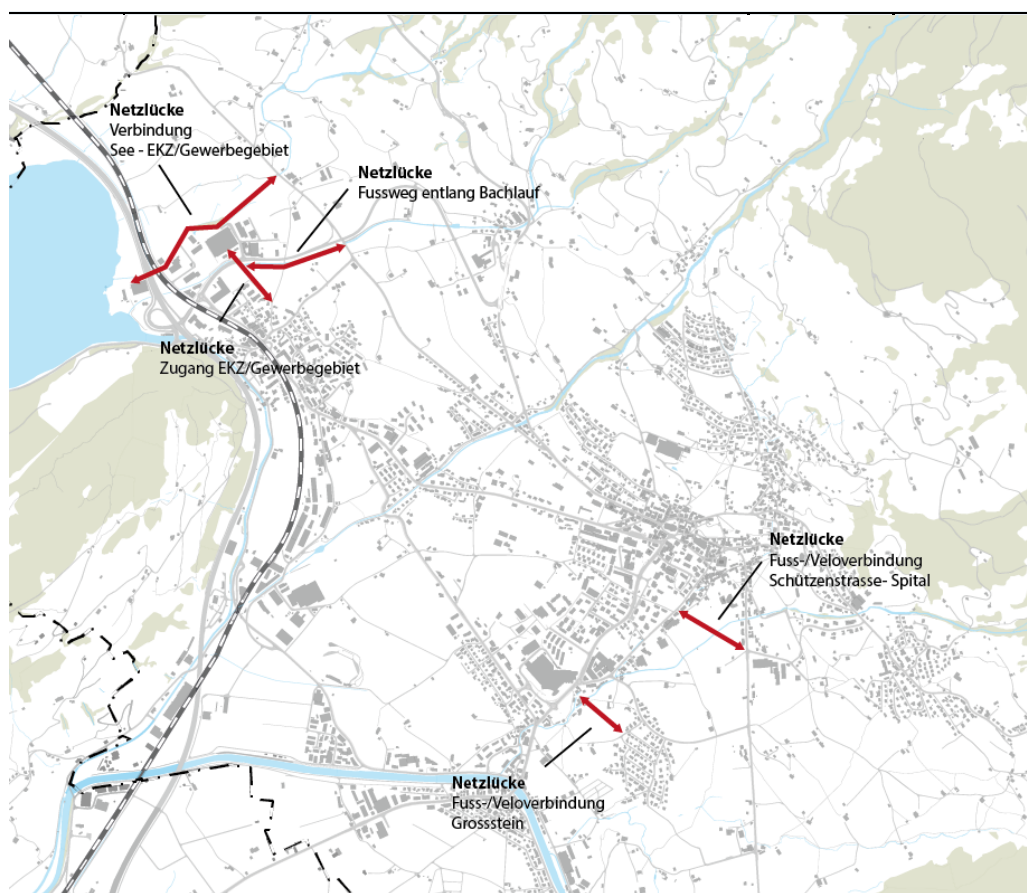
ÖV.08c Bahnhof Steinen, Perronzugang Süd
Kosten: unbekannt


Die Aussenperrons am Bahnhof Steinen sollen künftig verlängert werden, damit der Halt auch für längere Züge ermöglicht wird. Die Siedlungserweiterungsgebiete Wohnen und Arbeiten gemäss kantonalem und kommunalem Richtplan liegen südöstlich und südwestlich des Bahnhofs Steinen. Um die Entwicklungsgebiete direkt mit dem Bahnhof zu erschliessen, werden auf beiden Seiten direkte Perronzugänge am Süden erstellt. Weiter wird durch eine zweite Unterführung auf der Südseite auch die Trennwirkung der Bahngeleise vermindert. Das Fusswegnetz wird mit einer direkten Verbindung entlang der Steiner-Aa ergänzt.

**FVV.02c Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz
(Langfristig)****Kosten: unbekannt**

Das kantonale Radwegnetz soll ausgebaut werden. Langfristig sind dazu folgende Massnahmen vorgesehen:

- PN 2_05 Ausgang Lauerz – Seewen Autobahnanschluss
 - Rad- und Fusswegausbau

**FVV.04c Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz
Gemeinde Schwyz (Langfristig)**
Kosten: unbekannt


In der Gemeinde Schwyz ist mit langfristigem Realisierungshorizont die Schliessung von weiteren Fuss- und Velonetzlücken vorgesehen. Dies sind:

- Verbindung Seebad – Seewenmarkt
- Verbindung Seewen – Seewenmarkt (Querung Umfahrungsstr.T8)
- Netzlücke entlang Siechenbach
- Netzlücke Grossstein
- Verbindung Schützenstrasse – Spital

Tabelle 4: C-Massnahmen mit Kurzbeschrieb.

1.4 Eigenleistungen und Vorleistungen

M-Nr.	Massnahme	Investitionskosten (Mio. CHF)
ÖV.01	Umsetzung ÖV-Konzept Bahn und Bus im Talkessel Schwyz	-
ÖV.08e	Bahnhof Steinen, Aufwertung Perronzugang	0.16
FVV.02e	Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (Eigenleistungen)	1.20
MIV.10	Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage	-
Kosten Total:		1.36

Tabelle 5: Massnahmenliste der Eigenleistungen und Vorleistungen.

2 Übergeordnete Massnahmen Sachplanungen Bund

2.1 Übersicht übergeordnete Massnahmen Sachplanungen Bund

M-Nr.	Massnahme	Zeitplan
ÜG.01	Sachplan Hochspannungsleitungen – Objekt 808 Leitungserneuerung Abschnitt Steinen – Altendorf / Etzelwerk	Realisierung offen
ÜG.02	Sachplan Schiene – Neatzubringer	Realisierung offen
ÜG.04	Sachplan Strasse – Neue Axenstrasse	Realisierung bis 2025 vorgesehen

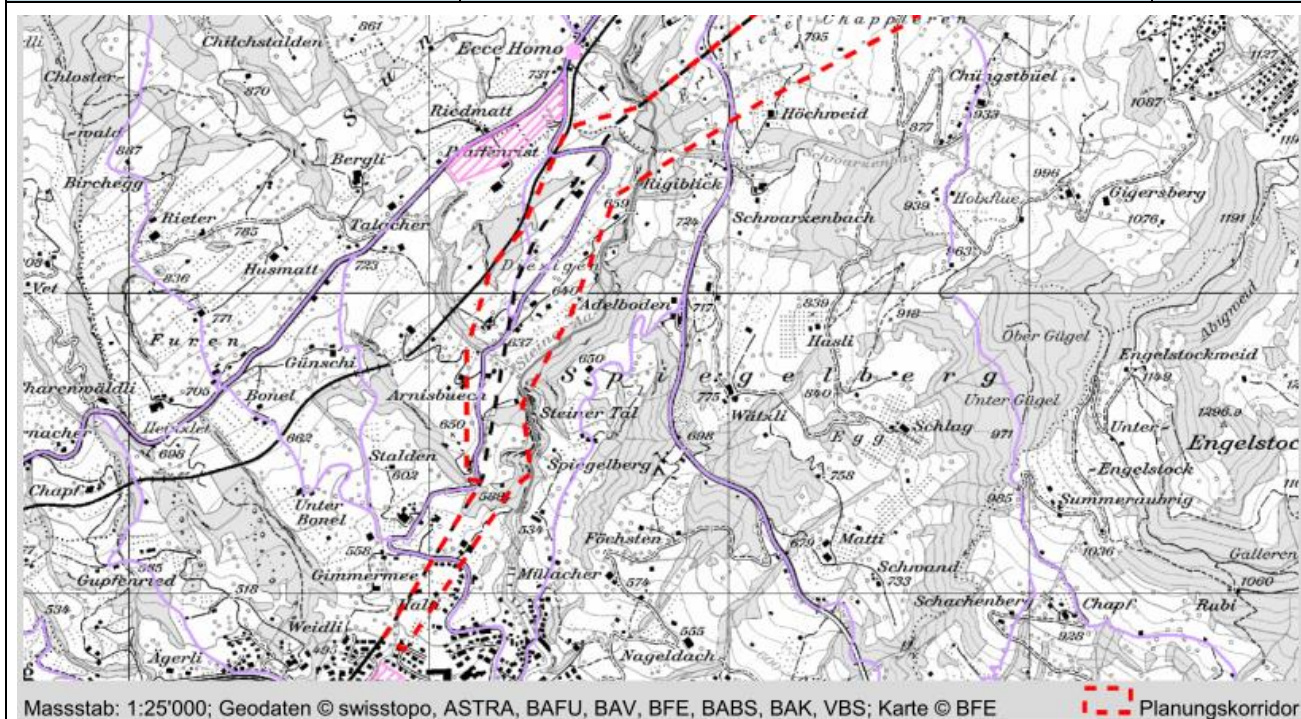
Tabelle 6: Liste der übergeordneten
Massnahmen Sachplanungen Bund

2.2 Sachpläne des Bundes

Der Bund erstellt Konzepte und Sachpläne nach Artikel 13 RPG zur Planung und Koordination seiner Aufgaben, soweit sich diese erheblich auf Raum und Umwelt auswirken. In den Sachplänen werden raumwirksame Tätigkeiten des Bundes aufeinander abgestimmt.

- Der Sachplan Übertragungsleitungen behandelt die Hochspannungsleitungen (220-380 kV) und dient als Grundlage für die Plangenehmigung der Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken.
- Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene behandelt die Schienenverkehrsinfrastruktur. Derzeit befindet sich der Sachplan Infrastruktur Schiene (SIS) beim BAV in Überarbeitung.
- Der Teil Strasse des Sachplans Verkehr behandelt die Nationalstrassen. Derzeit befindet sich der Sachplan Strasse beim ASTRA in Überarbeitung.

Sachplan Hochspannungsleitungen – Objekt 808: Leitungszug Steinen – Altendorf / Etzelwerk	Steinen	ÜG.01



Massnahmenbeschreibung und Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz	Objektblatt 808 des Sachplanes Hochspannungsleitungen betrifft im Abschnitt Steinen – Altendorf/Etzelwerk das Gemeindegebiet Steinen. Zur Erhöhung der Versorgungs- und Betriebssicherheit beabsichtigen die SBB eine Kapazitätserweiterung und Erneuerung der bestehenden Leitung. Die bestehende Leitung, die im Bereich der Nagelstrasse das Siedlungsgebiet von Steinen verlässt, wird innerhalb eines festgesetzten Korridors ausgebaut, der zu diesem Zweck freigehalten werden muss. Gegebenenfalls ergeben sich zudem aus den Anforderungen des LEK Talkessel Schwyz Koordinationsaufgaben mit dem Sachplan.
Zeitplan	Die Planung zum Projekt Steinen-Etzelwerk ist momentan beim BFE in Bearbeitung (Stand Feb. 2016). Die Anhörung zum Planungskorridor ist abgeschlossen, der Bundesratsentscheid jedoch noch hängig.
Federführung	Bund BFE
Beteiligung	Kanton Schwyz, Gemeinde Steinen

Sachplan Strasse – Strasse A4; neue Axenstrasse, Abschnitt Brunnen / Ingenbohl – Flüelen	Ingenbohl	ÜG.03
Massnahmenbeschreibung und Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz	<p>Der aktuelle Sachplan beinhaltet auf dem Gebiet des Talkessels Schwyz die neue Axenstrasse zwischen Brunnen/Ingenbohl und Flüelen. Mit dem neuen Morschacher Tunnel, der geänderten Linienführung der Nationalstrasse und der veränderten Kapazitäten ergeben sich langfristig Spielräume für Entlastungen und Umgestaltungen auf der Ortsdurchfahrt und am Seeufer Brunnen. Zunächst ist jedoch die Sanierung der alten Axenstrasse durch den Bund und deren anschliessende Übernahme als Kantonsstrasse abzuwarten.</p>	
Zeitplan	<p>Das generelle Projekt zur neuen Axenstrasse ist bereits seit 2009 genehmigt. Die Planaufgabe ist bereits erfolgt und die Bereinigung der Einsprachen ist im Gang. Mit der Volksabstimmung vom 05.06.2016 wurde das Projekt an der Urne bestätigt, so dass die vorgesehene Realisierung der neuen Axenstrasse bis 2025 erfolgen kann.</p>	
Federführung	Bund ASTRA	
Beteiligung	Tiefbauamt Kanton Schwyz, Tiefbauamt Kanton Uri	

3 Massnahmen Siedlung und Landschaft

3.1 Übersicht Massnahmen Siedlung und Landschaft

M-Nr.	Massnahme	Priorisierung	Investitions- kosten (Mio. CHF)
S.01	ESP-A Seewen-Schwyz	A	-
S.02	ESP-B Seewen-Schwyz	A	-
S.03	ESP-B Brunnen	B	-
S.04	ESP Brunnen Nord	A	-
S.05	Verkehrsintensive Einrichtungen	A	-
S.06	Vorranggebiete Innenentwicklung	A	-
L.01	Entwicklungskonzept Lauerzersee und Nutzungsplanung Moorland- schaft Sägel / Lauerzersee	A	-
L.02	Siedlungstrenggürtel	A	-
L.03	Schutzzone Muotamündung (Hopfräben)	A	-
L.04	Zentralpark Rigi-Mythen	A	-
L.05	Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept Talkessel (LEK)	A	-
L.06	Wildtierkorridor Ingenbohl – Morschach	A	-

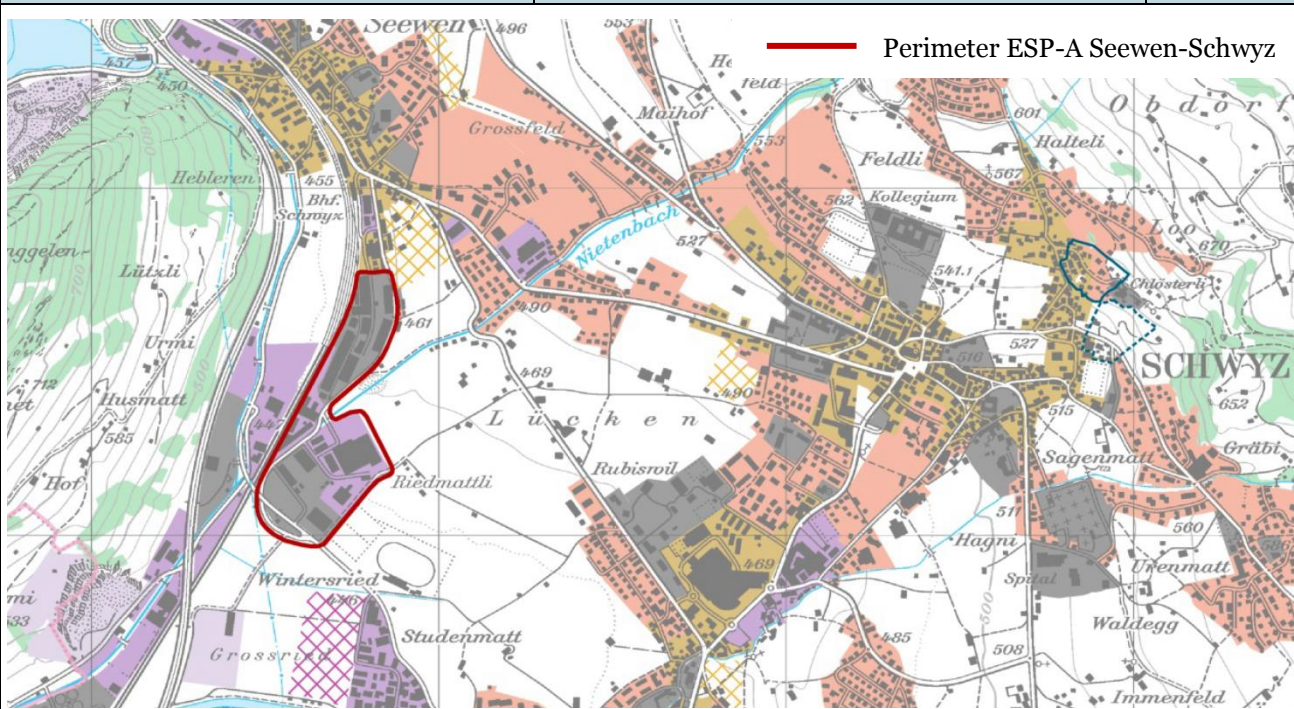
Tabelle 7: Liste der Massnahmen
Siedlung und Landschaft

3.2 Konformität des Agglomerationsprogramms und seiner Massnahmen mit dem Raumplanungsgesetz

Die Massnahmen sind kongruent mit den Massnahmen des kantonalen Richtplanes. Der kantonale Richtplan wurde 2015 nach RPG überarbeitet. Die Vorprüfung des Richtplans durch das Bundesamt für Raumentwicklung – Sektion Richtplanung vom März 2016 bestätigt die Konformität des Richtplans gemäss den Vorgaben des aktuellen RPG.

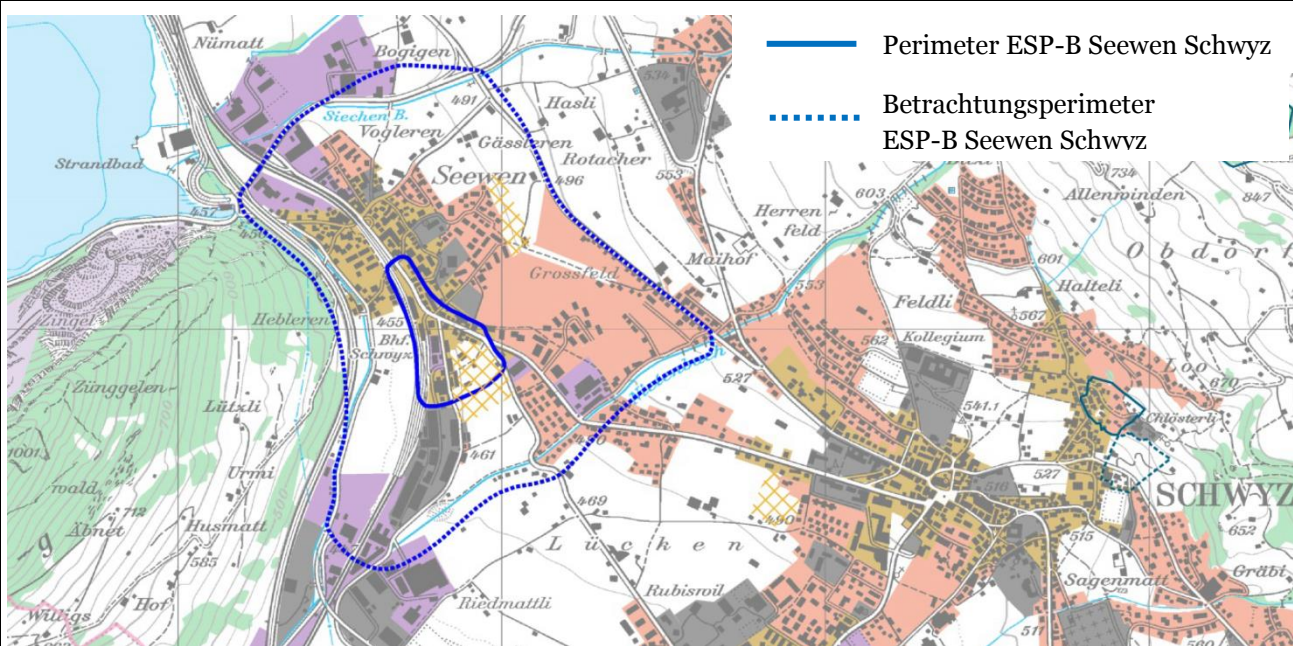
3.3 Massnahmenblätter Siedlung und Landschaft

3.3.1 Siedlung

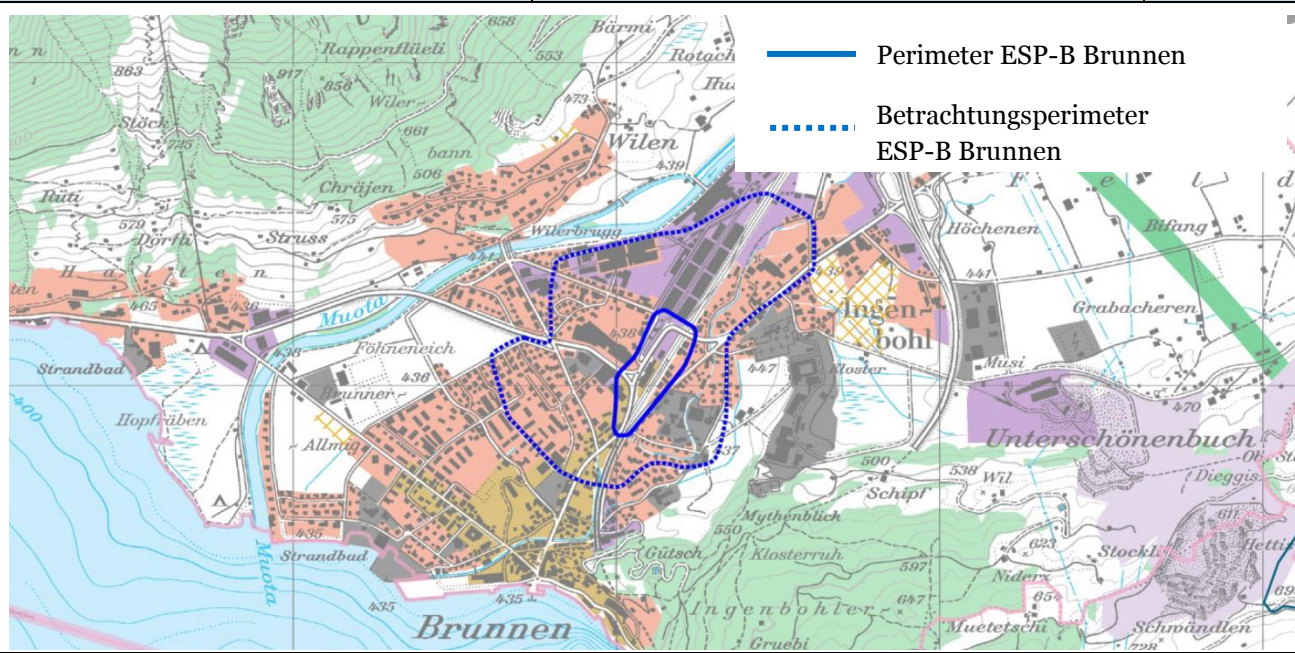
ESP-A Seewen-Schwyz	Schwyz	S.01
		
<p>Massnahmenbeschreibung</p>	<p>Der Raum Innerschwyz ist ein attraktiver Wohnstandort. Seit der Eröffnung der A4 durch das Knonaueramt hat sich der Siedlungsdruck verstärkt. Der Kanton Schwyz hat sich zum Ziel gesetzt, neuen Raum für Arbeitsplätze zu schaffen, um die Pendlerströme in die Arbeitsregionen Zürich, Luzern und Zug zu mindern. Zusätzlich zu den bestehenden Reserven in den urbanen Arbeits- und Mischzonen wurden im Richtplan an strategisch gut gelegenen Lagen Flächen für die Ansiedelung von Betrieben ausgeschrieben. Das zusätzliche Angebot an Arbeitsflächen soll regional in Entwicklungsschwerpunkten (ESP Arbeiten und Bahnhofgebiete) koordiniert werden. Im Raum Innerschwyz sollen die ESP-A Schwyz – Seewen, ESP-B Bahnhof Schwyz – Seewen, ESP-B Bahnhof Brunnen und ESP Brunnen Nord entwickelt werden.</p> <p>Der Kantonale Richtplan sieht im ESP-A Schwyz-Seewen eine Umstrukturierung des Zeughausareals und seiner Umgebung vor. Zielsetzung ist die Schaffung von Flächen für Unternehmen mit hochwertigen Nutzungen und hoher Wertschöpfung. Auf dem insgesamt 12 Hektaren umfassenden Gebiet sollen prioritär Gewerbe, Dienstleistungen oder öffentliche Nutzungen angesiedelt werden. Weiter ist die Erstellung eines regionalen Sicherheitsstützpunktes sowie Werkhofs im südlichen Perimeterbereich vorgesehen. Ebenso ist in diesem Perimeter ein Bundesasylzentrum vorgesehen. Für das geplante Bundesasylzentrum und den Sicherheitsstützpunkt / Werkhof steht ein Militärareal zur Verfügung. Die Gemeinde Schwyz beabsichtigt den Abschluss einer Vereinbarung mit der Armasuisse, welche die Abgabe des Zeughausareals im Baurecht und den Verkauf der frei werdenden Flächen des Militärareals an die Gemeinde Schwyz umfasst.</p> <p>Den Kernbereich des ESP-A bildet das 4.5 ha grosse Zeughausareal. Dieses befindet sich in der öffentlichen Zone und soll mittels der kantonalen Nutzungsplanung Urmibergachse Teil Seewen-Schwyz in verschiedene Gewerbe- und Dienstleistungszonen umgezont werden. Die öffentliche Mitwirkung und Auflage erfolgten bereits 2011 und 2013. Die Einsprachen richteten sich hauptsächlich gegen den beabsichtigten Anschluss des ESP nach Norden in die Bahnhofstrasse und an den Autobahnanschluss Schwyz. Gleichzeitig eröffnete sich die Option eines Anschlusses nach Süden mit einer neuen Brücke über die Muota (siehe Massnahme MIV.01) und von dort auf den Autobahnanschluss Brunnen.</p>	

	<p>Die Planung der Muotabrücke West ermöglicht den Anschluss des Zeughausareal und des gesamten ESP-A an das HLS-Netz, ohne die Bahnhofstrasse zusätzlich zu belassen. Daher entschieden der Kanton und die Gemeinde Schwyz, das laufende Umzonungsverfahren zum Zeughausareal zu sistieren, bis die Erschliessungsplanänderung, resp. Baukreditabstimmung zur Muotabrücke West genehmigt ist. Gegenwärtig laufen Vorarbeiten der Gemeinde für die temporäre Umnutzung des Zeughausareals für Zwischennutzungen mit geringem Verkehrsaufkommen. Erst wenn die Erschliessung dieses bedeutenden Arbeitsplatzschwerpunktes mit der neuen Muotabrücke West gelöst werden kann, ist die Um- und Neunutzung machbar.</p> <p>Der ESP-A soll optimal an das ÖV-Netz angeschlossen werden, um das bestehende Strassen-netz möglichst wenig zu belasten. Um das Gebiet attraktiv mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen, wird eine zusätzliche Buslinie durch den ESP geführt, die das Gebiet mit dem Bahnhof Schwyz und dem Siedlungsgebiet Ibach – Schwyz verbindet. Zudem soll der ESP mit der Agglomerationsradroute auch an eine starke Veloachse angeschlossen werden. Der ESP kann mit der neuen Moutabrücke direkt an den Autobahnanschluss Brunnen angeschlossen werden. Mit entsprechenden flankierenden Massnahmen wird ein Mehrverkehr auf die bereits heute schon hoch belastete Bahnhofstrasse unterbunden und die angrenzenden Wohngebiete insbesondere vom Schwerverkehr freigehalten.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B		<input type="checkbox"/> E
Gesetzliche Grundlage	Kantonaler Richtplan Schwyz, B-8.4 ESP-A „Seewen – Schwyz“.			
Zeitplan	<p>Die Planungen zur Entwicklung der Urmibergachse starteten im Jahr 2008 mit der Testplanung. Ab 2012 erfolgte die kantonale Nutzungsplanung Urmibergachse mit den beiden Teilen Seewen-Schwyz und Brunnen-Nord. Die öffentliche Mitwirkung zum Teil Seewen-Schwyz (Zeughausareal) fand vom 03.12.11 bis 31.01.12 statt. Am 19.04.13 bis 31.05.13 erfolgte die öffentliche Auflage. Geplant ist die zweite öffentliche Auflage der kantonalen Nutzungsplanung Teil Seewen-Schwyz zusammen mit der Erschliessungsplanänderung zur Muotabrücke West im September 2017. Die kommunale Volksabstimmung zur Erschliessungsplanänderung soll im Februar 2018 erfolgen. Für die kantonale Nutzungsplanung bedarf es keiner Volksabstimmung. Die Neu- und Umnutzung des Zeughausareals ist mit der Eröffnung der Muotabrücke West verknüpft (ca. 2020).</p>			
Richtplanrelevanz, Verankerung und quantitative Angaben	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Kantonaler Richtplan Schwyz: B-8.4 ESP-A „Seewen-Schwyz“. Es sind keine Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS

Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild setzt einen Schwerpunkt auf die Entwicklung und Verdichtung entlang der ÖV-Hauptachse und in der näheren Umgebung der Bahnhöfe. Die Arbeitsplatzgebiete werden dabei an geeigneten Lagen konzentriert. Für Gewerbenutzungen mit Güterverkehr ist eine gute Erschliessung durch das Strassennetz entwickelbar ohne die Wohngebiete übermässig zu belasten.	
Nutzen	WK1	<p>Der für Arbeits- und Mischzonen nötige Wirtschaftsverkehr kann direkt von und zur der Hochleistungsstrasse geführt werden, ohne dass historisch gewachsene Zentrumszonen durchfahren werden müssen.</p> <p>Die Erreichbarkeit des Entwicklungsschwerpunkts ist durch den Fuss- und Veloverkehr bereits gewährleistet, kann mit den vorgesehenen ergänzenden Massnahmen jedoch wesentlich verbessert werden.</p> <p>Mit der zusätzlichen Buslinie durch die ESP-Zone wird eine erhebliche Verbesserung bei der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr erreicht und dadurch auch der öffentliche Verkehr als Ganzes gestärkt.</p> <p>Die Anbindung mit dem Fuss- und Veloverkehr wird mit den Massnahmen ÖV.05 (Bahnhof Seewen, Perronzugang Südende) und FVV.01 (Aggloradroute Steinen – Seewen – Brunnen) verbessert.</p>
	WK2	<p>Konzentration von Arbeitsplätzen an gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossener Lage.</p> <p>Mit dem ESP-A (und den weiteren ESP) werden notwendige Kapazitäten an sehr gut erschlossenen Lagen geschaffen, welche den Druck auf weniger gut gelegene Lagen deutlich entschärfen.</p> <p>Der öffentliche Raum im Umfeld des Bahnhofes wird neu gestaltet und aufgewertet.</p>
	WK3	Die subjektive und objektive Verkehrssicherheit kann durch die veränderte Verkehrsführung (Muotabrücke, BGK Bahnhofstrasse, Bushof und neuer Südzugang zum Perron) insbesondere im direkten Umfeld des Bahnhofes deutlich verbessert werden.
	WK4	Durch die verdichtete Bauweise und die Nutzung von Konversionsflächen im ESP verringert sich der Flächenbedarf für die Siedlungstätigkeit. Die Lärmemissionen nehmen durch die Konzentration des MIV im Umfeld des Hochleistungsnetzes ab. Der durch die geeignete Lage und verdichtete Bauweise vermehrt auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr verlagerte Verkehr hat weitere, positive indirekte Effekte auf Luft- und Lärmemissionen.
Federführung	Kanton SZ, Gde. Schwyz	
Beteiligung	Grundeigentümer, SBB, ARE Kanton SZ, TBA Kt. SZ, AöV Kt. SZ, Armasuisse	

ESP-B Seewen-Schwyz	Schwyz			S.02
				
Massnahmenbeschreibung	<p>Der Raum Innerschwyz ist ein attraktiver Wohnstandort. Seit der Eröffnung der A4 durch das Knonaueramt hat sich der Siedlungsdruck verstärkt. Der Kanton Schwyz hat sich zum Ziel gesetzt, neuen Raum für Arbeitsplätze zu schaffen, um die Pendlerströme in die Arbeitsregionen Zürich, Luzern und Zug zu mindern. Zusätzlich zu den bestehenden Reserven in den urbanen Arbeits- und Mischzonen wurden im Richtplan an strategisch gut gelegenen Lagen Flächen für die Ansiedelung von Betrieben ausgeschieden. Das zusätzliche Angebot an Arbeitsflächen soll regional in Entwicklungsschwerpunkten (ESP Arbeiten und Bahnhofgebiete) koordiniert werden. Im Raum Innerschwyz sollen die ESP-A Schwyz – Seewen, ESP-B Bahnhof Schwyz-Seewen, ESP-B Bahnhof Brunnen und ESP Brunnen Nord entwickelt werden.</p> <p>Aufgrund der speziellen Organisation als Umsteigepunkte und der städtebaulichen Integration besitzen Bahnhofgebiete besondere Entwicklungspotenziale. Rund um den Bahnhof Seewen – Schwyz soll gemäss kantonalem Richtplan die Siedlungsdichte erhöht werden. Im Seewen-Feld im direkten Einzugsbereich des Bahnhofs besteht bereits ein grösseres eingezontes Gebiet, indem zusätzlicher Wohnraum für bis zu 1'000 Einwohner geschaffen wird. Auch die Planung des nahe gelegenen ESP-A Seewen-Schwyz (Massnahme S.01: ESP-A Seewen-Schwyz) ist weit fortgeschritten. Im näheren Umfeld des Bahnhofs bestehen bereits eingezonte, unbebaute Flächen für weitere Entwicklungen.</p> <p>Weiteres Potenzial besteht bei der Gestaltung des öffentlichen Raums (Massnahmen ÖV.02: Bushof Schwyz-Seewen; ÖV.06: Bahnhof Seewen, Perronzugang Südende; MIV.06: BGK Bahnhofstrasse Schwyz-Seewen). Zudem soll der ESP mit der Agglomerationsradroute auch an eine starke Veloachse angeschlossen werden. Die Anbindung des Gebiets Seewen-Feld an das HLS-Netz erfolgt rückseitig direkt an die H8 und die Autobahn. Dazu wird der bestehende 1/4-Anschluss Steinerstrasse zu einem Vollanschluss ausgebaut. Flankierende Massnahmen stellen sicher, dass der Verkehr direkt auf die HLS geleitet wird und das Siedlungsgebiet von Schwyz, sowie die heute stark belastete Bahnhofstrasse entlastet werden können.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B		<input type="checkbox"/> E
Gesetzliche Grundlage	Kantonaler Richtplan Schwyz, B-9.5 ESP-B „Seewen – Schwyz“.			

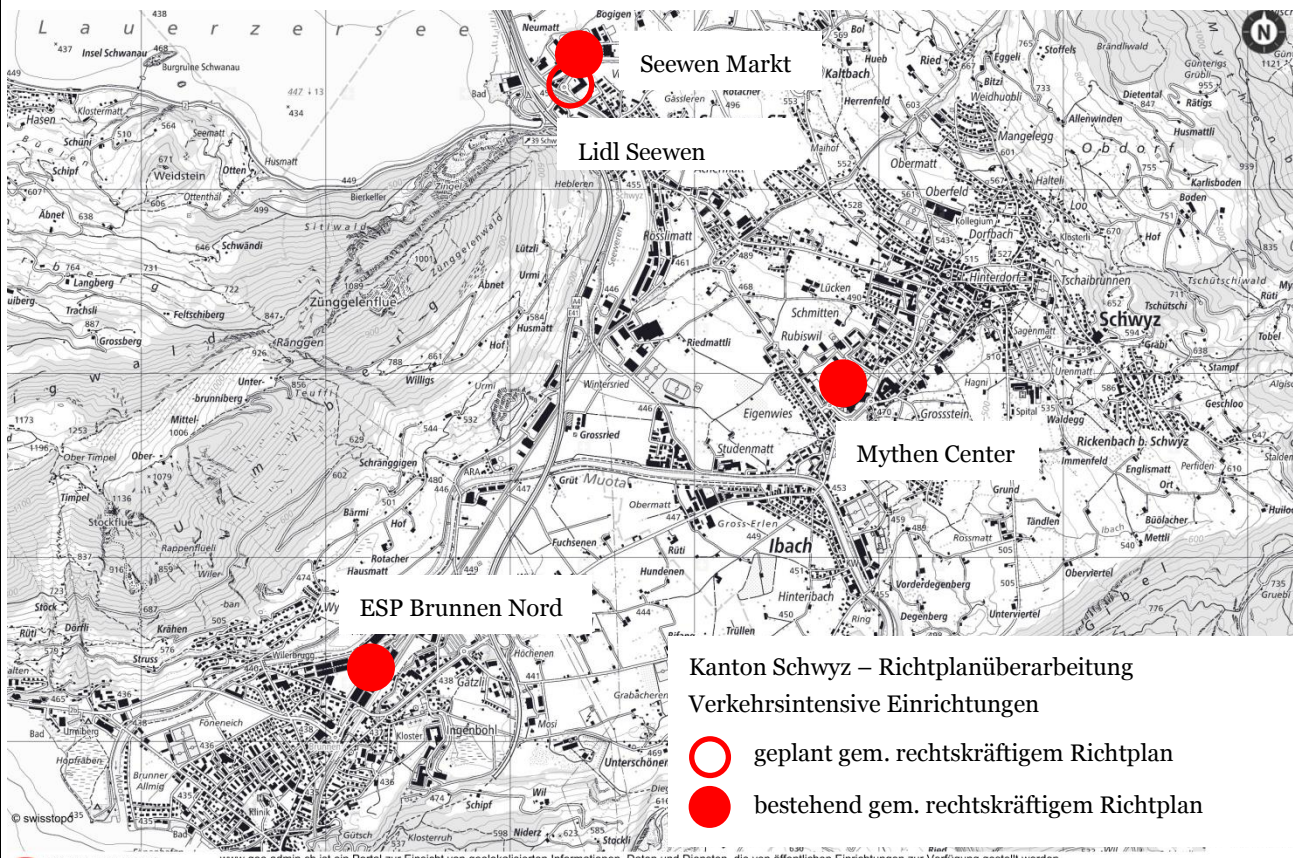
Zeitplan	<p>Für das Seewen-Feld liegt ein Gesamtkonzept mit Quartierrichtplancharakter vor. Zurzeit werden die Gestaltungspläne für die Baufelder erstellt (1 genehmigt, 2 im Genehmigungsprozess, 4 in Erarbeitung). Sobald die Erschliessung mit dem Vollanschluss H8 sichergestellt ist, kann die Bebauung erfolgen.</p> <p>Der Fahrplan für die städtebauliche Aufwertung der Quartiere rund um den Bahnhof sieht wie folgt aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Präzisierung Auftrag, Zielsetzung innerhalb der Revision der kommunalen Richtplanung (2017-2019) – Partizipative Testplanung 2018-2020 – Umsetzung in Ortsplanungsrevision 2020-2026 <p>Die Planungsschritte und Inhalte zur Aufwertung des Bahnhofsumfelds und des Bushofs Schwyz Seewen sind in der Massnahme ÖV.02 umschrieben.</p>		
Richtplanrelevanz, Verankerung und quantitative Angaben	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		
	Kantonaler Richtplan Schwyz: B-9.5 ESP-B „Seewen-Schwyz“. Es sind keine Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.		
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild setzt den Schwerpunkt auf die Entwicklung und Verdichtung entlang des ÖV-Korridors und in der näheren Umgebung der Bahnhöfe. Die Arbeitsplatzgebiete werden dabei an geeigneten Lagen konzentriert. Die noch vorhandenen Verdichtungspotenziale im urbanen Raum werden aktiviert. Die direkte Umgebung des Bahnhofs Seewen-Schwyz wird durch den Entwicklungsschwerpunkt weiterentwickelt und städtebaulich aufgewertet.		
Nutzen	WK1	<p>Die Lage des Entwicklungsschwerpunktes im fussläufigen Umfeld des bestehenden Bahnhofes sowie des Buskorridors ist so gewählt, dass die Erreichbarkeit für den Fussverkehr optimal gewährleistet werden kann. Durch die angestrebte Verdichtung und Innenentwicklung werden die Verkehrsströme vermehrt zu Fuss, mit dem ÖV und dem Velo zurückgelegt werden können.</p> <p>Der motorisierte Verkehr soll mit den aufgezeigten Massnahmen Vollanschluss H8 Knoten Steinerstrasse und Muotabrücke in die Entwicklungsschwerpunkte geführt werden können, ohne dass historisch gewachsene Zentrumsabschnitte befahren werden müssen. BGK Bahnhofstrasse und flankierende Massnahmen zu den Massnahmen Vollanschluss und Muotabrücke können entsprechende Umlagerungen gewährleisten.</p> <p>Die verdichtete Bauweise führt zu einer Verschiebung des Modal Splits hin zum öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr.</p>	
	WK2	<p>Konzentration von Arbeitsplätzen an sehr gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen.</p> <p>Aufwertung des öffentlichen Raumes insbesondere im Umfeld des Bahnhofes mit den definierten Massnahmen BGK Bahnhofstrasse, Südzugang Bahnhof und Bushof Bahnhof Schwyz – Seewen; das Zentrum von Seewen entlang der Bahnhofstrasse wird mit der Siedlungsentwicklung gestärkt.</p>	
	WK3	<p>Durch die Lenkung des motorisierten Verkehrs aus den Entwicklungsschwerpunkten direkt auf die Hochleistungsachsen, kann das bestehende Strassennetz in den Zentrumsbereichen entlastet und umgestaltet werden. Die subjektive und objektive Sicherheit kann mit den BGKs und den flankierenden Massnahmen verbessert werden.</p>	
	WK4	<p>Durch die verdichtete Bauweise im ESP verringert sich der Flächenbedarf für die Siedlungstätigkeit. Die Lärmemissionen nehmen durch die Konzentration des MIV im Umfeld des Hochleistungsnetzes ab. Der durch die geeignete Lage und verdichtete Bauweise vermehrt auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr verlagerte Verkehr, hat weitere positive indirekte Effekte auf Luft- und Lärmemissionen.</p>	
Federführung	Kanton SZ, Gde. Schwyz		
Beteiligung	Grundeigentümer, SBB, TBA Kt. SZ, ARE Kt. SZ, AöV Kt. SZ		

ESP-B Brunnen		Schwyz		S.03	
					
Massnahmenbeschreibung	<p>Der Raum Innerschwyz ist ein attraktiver Wohnstandort. Seit der Eröffnung der A4 durch das Knonaueramt hat sich der Siedlungsdruck verstärkt. Der Kanton Schwyz hat sich zum Ziel gesetzt, neuen Raum für Arbeitsplätze zu schaffen, um die Pendlerströme in die Arbeitsregionen Zürich, Luzern und Zug zu mindern. Zusätzlich zu den bestehenden Reserven in den urbanen Arbeits- und Mischzonen wurden im Richtplan an strategisch gut gelegenen Lagen Flächen für die Ansiedelung von Betrieben ausgeschieden. Das zusätzliche Angebot an Arbeitsflächen soll regional in Entwicklungsschwerpunkten (ESP Arbeiten und Bahnhofgebiete) koordiniert werden. Im Raum Innerschwyz sollen die ESP-A Schwyz – Seewen, ESP-B Bahnhof Schwyz-Seewen, ESP-B Bahnhof Brunnen und ESP Brunnen Nord entwickelt werden.</p> <p>Aufgrund der speziellen Organisation als Umsteigepunkte und der städtebaulichen Integration besitzen Bahnhofgebiete besondere Entwicklungspotenziale. Der ESP-B Brunnen steht in engem Bezug zum ESP Brunnen-Nord (Massnahme S.04) das mittelfristig umstrukturiert wird. Rund um den Bahnhof Brunnen soll gemäss kantonalem Richtplan die Siedlungsdichte erhöht werden. Im näheren Umfeld des Bahnhofs bestehen bereits eingezonte, unbebaute Flächen für weitere Entwicklungen und eine städtebauliche Aufwertung.</p> <p>Weiteres Potenzial besteht bei der Gestaltung des öffentlichen Raums (Massnahmen ÖV.03: Bushof Brunnen; ÖV.06: Bahnhof Brunnen, Perronzugang Nordende).</p>				
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B		<input type="checkbox"/> E	
Gesetzliche Grundlage	Kantonaler Richtplan Schwyz, B-9.4 ESP-B „Brunnen“.				
Zeitplan	Die Planungen zur Entwicklung der Urmibergachse starteten im Jahr 2008 mit der Testplanung. Ab 2012 erfolgte die kantonale Nutzungsplanung Urmibergachse mit den beiden Teilen Seewen-Schwyz und Brunnen-Nord. Für den Teil Brunnen Nord (ehemaliges Holcim-Areal) wurde bereits die 2. öffentliche Auflage durchgeführt. Die Inkraftsetzung des Nutzungsplans erfolgte im Juni 2016. Damit ist die planerische Grundlage geschaffen für die Umnutzung und Erschliessung der Industriebrache zu Wohnen und Arbeiten. Für die Entwicklung von Brunnen Nord wurden bereits Architekturwettbewerbe durchgeführt.				
Richtplanrelevanz, Verankerung und quantitative Angaben	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein		
	Kantonaler Richtplan Schwyz, B-9.4 ESP-B „Brunnen“. Es sind keine Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.				
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS	

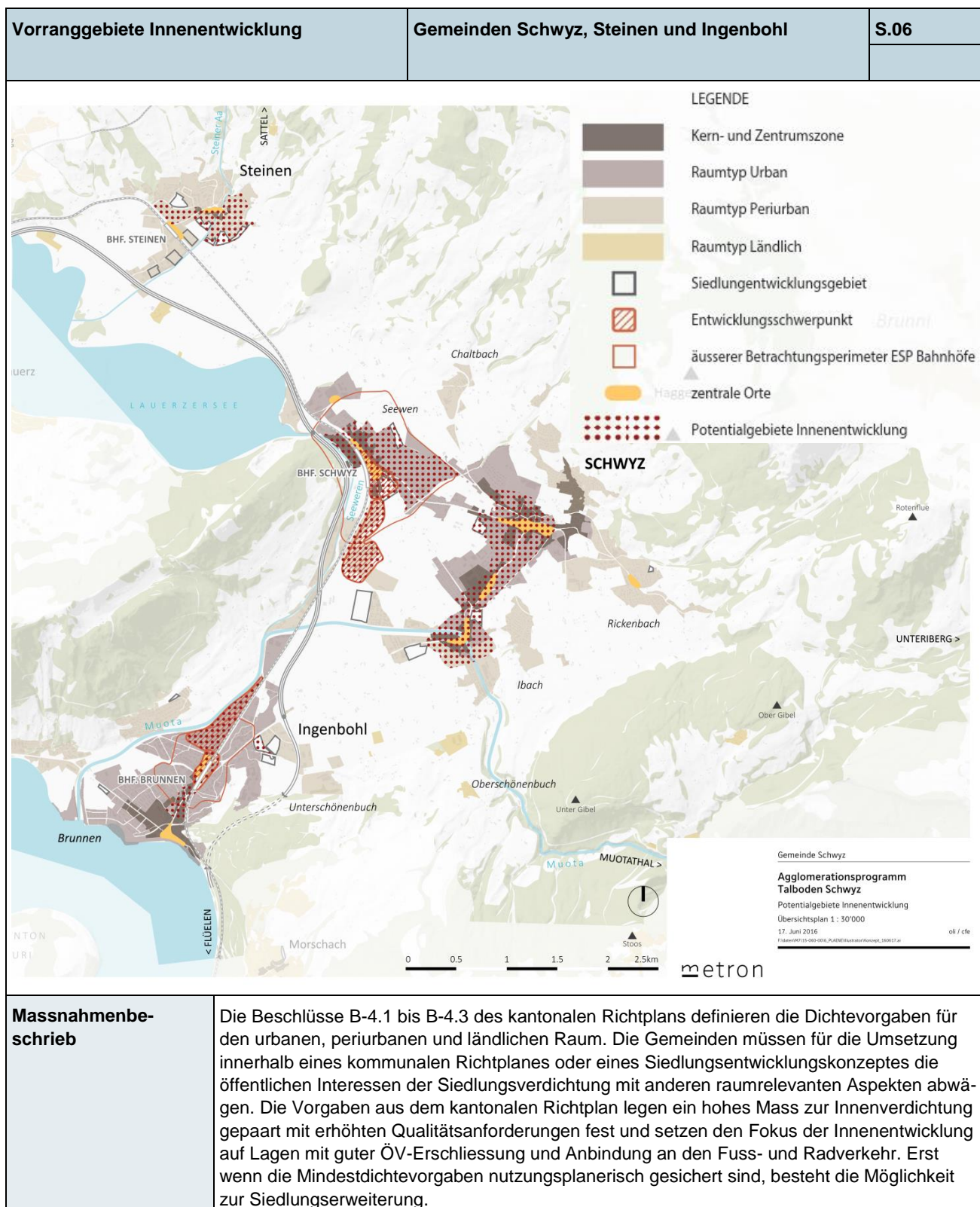
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild setzt den Schwerpunkt auf die Entwicklung und Verdichtung entlang des ÖV-Korridors und in der näheren Umgebung der Bahnhöfe. Die Arbeitsplatzgebiete werden dabei an geeigneten Lagen konzentriert. Die Entwicklung des an höchst attraktiver Lage gelegenen Gebiets Brunnen – Nord und der näheren Umgebung des Bahnhofs Brunnen entspricht dem Zukunftsbild einer verdichteten Siedlung im urbanen Raum.	
Nutzen	WK1	<p>Die Lage des Entwicklungsschwerpunktes im fussläufigen Umfeld des bestehenden Bahnhofes sowie der ÖV-Hauptachse ist so gewählt, dass die Erreichbarkeit für den Fussverkehr optimal gewährleistet werden kann. Durch die angestrebte Verdichtung und Innenentwicklung werden die Verkehrsströme vermehrt zu Fuss, mit dem ÖV und dem Velo zurückgelegt werden können.</p> <p>Der motorisierte Verkehr soll mit Ausnahme des öffentlichen Busverkehrs mit der aufgezeigten Massnahme "Anschluss ESP-B Brunnen Nord über Gätzli Kreisel" in den Entwicklungsschwerpunkt geführt werden können, ohne dass der Bereich um den Bahnhof befahren werden muss. Dies trägt zur Stabilität der Buslinien bei, die den Bahnhofplatz befahren. Ein BGK auf der bestehenden Ortsdurchfahrt und flankierende Massnahmen zur Spange können entsprechende Umlagerungen gewährleisten.</p> <p>Die verdichtete Bauweise und ein attraktives ÖV-Angebot führen zu einer Verschiebung des Modal Splits hin zum öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr.</p>
	WK2	<p>Konzentration von Arbeitsplätzen an sehr gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossener Lage.</p> <p>Aufwertung des öffentlichen Raumes, insbesondere im Umfeld des Bahnhofes mit den definierten Massnahmen Nordzugang Bahnhof und Bushof Brunnen; das Zentrum Brunnen wird mit der Siedlungsentwicklung gestärkt.</p>
	WK3	Durch die Lenkung des motorisierten Verkehrs aus den Entwicklungsschwerpunkten direkt auf die Hochleistungsachsen kann das bestehende Strassennetz in den Zentrumsbereichen entlastet und umgestaltet werden. Die subjektive und objektive Sicherheit kann mit den BGKs und den flankierenden Massnahmen verbessert werden.
	WK4	<p>Reduzierter Flächenbedarf durch verdichtete Bauweise.</p> <p>Reduzierte Lärmemissionen durch Konzentration des MIV – Verkehrs im Umfeld des Hochleistungsnetzes; reduzierte Schadstoffemissionen bei verändertem Modal-Split, indem der Verkehr durch die geeignete Lage und verdichtete Bauweise vermehrt auf ÖV sowie Velo- und Fussverkehr umgelagert werden kann.</p>
Federführung	Gde. Ingenbohl	
Beteiligung	Grundeigentümer, SBB, TBA Kt. SZ, ARE Kt. SZ, AöV Kt. SZ	

ESP Brunnen Nord	Schwyz	S.04
<p>Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Der Raum Innerschwyz ist ein attraktiver Wohnstandort. Seit der Eröffnung der A4 durch das Knonaueramt hat sich der Siedlungsdruck verstärkt. Der Kanton Schwyz hat sich zum Ziel gesetzt, neuen Raum für Arbeitsplätze zu schaffen, um die Pendlerströme in die Arbeitsregionen Zürich, Luzern und Zug zu mindern. Zusätzlich zu den bestehenden Reserven in den urbanen Arbeits- und Mischzonen wurden im Richtplan an strategisch gut gelegenen Lagen Flächen für die Ansiedelung von Betrieben ausgeschieden. Das zusätzliche Angebot an Arbeitsflächen soll regional in Entwicklungsschwerpunkten (ESP Arbeiten und Bahnhofgebiete) koordiniert werden. Im Raum Innerschwyz sollen die ESP-A Schwyz – Seewen, ESP-B Bahnhof Schwyz-Seewen, ESP-B Bahnhof Brunnen und ESP Brunnen Nord entwickelt werden.</p> <p>Wie die zukünftige Entwicklung der Urmibergachse aussehen soll, wurde 2009 mit einer Testplanung und 2010 mit der Vertiefungsphase aufgezeigt. Das Entwicklungsgebiet Brunnen-Nord, das mittelfristig vom brachliegenden Industriegebiet in ein Wohn- und Gewerbegebiet umstrukturiert wird, liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Brunnen.</p> <p>Der Kantonale Nutzungsplan für die Urmibergachse sieht eine Umstrukturierung in Brunnen Nord vor. Beim Siedlungsgebiet wird eine dichtere Bebauung angestrebt. Zielsetzung ist die Schaffung von Flächen für Unternehmen mit hochwertigen Nutzungen und hoher Wertschöpfung. Die Mischnutzung ist auf die räumliche Nähe zum Bahnhof Brunnen abgestimmt. Je zentrumnah (Bahnhof Brunnen) desto mehr Arbeitsplätze und Publikumsanlagen, je dezentraler desto mehr Wohnnutzungen sind zu realisieren.</p> <p>Die Entwicklung des ESP Brunnen Nord soll etappiert erfolgen. Die Realisierung der ersten Bauetappen kann sofort erfolgen, da die Erschliessung über das bestehende Strassennetz sichergestellt werden kann. Für einen Vollausbau des Gebiets ist eine direkte Erschliessung ab der Autobahn zu realisieren. Diese erfolgt mit der Spange Nord (Massnahme MIV.03) ab dem Kreisel Gätzli. Zudem soll der ESP mit der Agglomerationsradroute auch an eine starke Veloachse angeschlossen werden.</p>	

Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> E
Gesetzliche Grundlage	Kantonaler Nutzungsplan Entwicklungsachse Urmiberg, Teil Brunnen Nord, in Kraft getreten am 3. Juni 2016		
Zeitplan	Die Umsetzung / Realisierung erfolgt bedarfsgerecht in Etappen. Das Areal wird sich je nach Nachfrage über die nächsten 10 bis 15 Jahre entwickeln. Erste Bauten werden voraussichtlich 2018 / 2019 realisiert und für die vorgesehene Nutzung bezugsbereit sein.		
Richtplanrelevanz, Verankerung und quantitative Angaben	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein
	Es sind keine Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.		
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE <input checked="" type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild setzt den Schwerpunkt auf die Entwicklung und Verdichtung entlang des ÖV-Korridors und in der näheren Umgebung der Bahnhöfe. Die Arbeitsplatzgebiete werden dabei an geeigneten Lagen konzentriert. Die Entwicklung des an höchst attraktiver Lage gelegenen Gebiets Brunnen – Nord und der näheren Umgebung des Bahnhofs Brunnen entspricht dem Zukunftsbild einer verdichteten Siedlung im urbanen Raum.		
Nutzen	WK1	Die Lage des Entwicklungsschwerpunktes im fussläufigen Umfeld des bestehenden Bahnhofes sowie einer neuen Buserschliessung ist so gewählt, dass die Erreichbarkeit für den Fussverkehr optimal gewährleistet werden kann. Durch die angestrebte Verdichtung und Innenentwicklung sowie ein attraktives ÖV-Angebot, werden die Verkehrsströme vermehrt zu Fuss, mit dem ÖV und dem Velo zurückgelegt werden können. Der motorisierte Verkehr soll mit der aufgezeigten Massnahme "Anschluss ESP-B Brunnen Nord über Gätzli Kreisel" in den Entwicklungsschwerpunkt geführt werden können, ohne dass der Bereich um den Bahnhof befahren werden muss. Flankierende Massnahmen zur Spange können entsprechende Umlagerungen gewährleisten. Die verdichtete Bauweise und ein attraktives ÖV-Angebot führen zu einer Verschiebung des Modal Splits hin zum öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr.	
	WK2	Konzentration von Arbeitsplätzen an sehr gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossener Lage. Aufwertung des öffentlichen Raumes, insbesondere im Umfeld des Bahnhofes mit den definierten Massnahmen Nordzugang Bahnhof und Bushof Brunnen; das Zentrum Brunnen entlang der Bahnhofstrasse wird mit der Siedlungsentwicklung gestärkt.	
	WK3	Durch die Lenkung des motorisierten Verkehrs aus den Entwicklungsschwerpunkten direkt auf die Hochleistungsachsen kann das bestehende Strassennetz in den Zentrumsbereichen entlastet und umgestaltet werden. Die subjektive und objektive Sicherheit kann mit den flankierenden Massnahmen verbessert werden.	
	WK4	Reduzierter Flächenbedarf durch verdichtete Bauweise. Haushälterischer Umgang mit dem Boden durch Umstrukturierung bestehender brachliegender Gebiete. Reduzierte Lärmemissionen durch Konzentration des MIV – Verkehrs im Umfeld des Hochleistungsnetzes; reduzierte Schadstoffemissionen bei verändertem Modal-Split, indem der Verkehr durch die geeignete Lage und verdichtete Bauweise vermehrt auf ÖV sowie Velo- und Fussverkehr umgelagert werden kann.	
Federführung	Gde. Ingenbohl		
Beteiligung	AöV Kt. SZ, TBA Kt. SZ, ARE Kt. SZ		

Verkehrsentensive Einrichtungen	Schwyz	S.05
 <p data-bbox="826 902 1276 936">Kanton Schwyz – Richtplanüberarbeitung</p> <p data-bbox="826 943 1181 976">Verkehrsentensive Einrichtungen</p> <p data-bbox="826 987 1316 1021">○ geplant gem. rechtskräftigem Richtplan</p> <p data-bbox="826 1032 1348 1066">● bestehend gem. rechtskräftigem Richtplan</p> <p data-bbox="151 1104 1396 1149"> <small>www.geo.admin.ch ist ein Portal zur Einsicht von geolokalisierten Informationen, Daten und Diensten, die von öffentlichen Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden Häftung: Obwohl die Bundesbehörden mit aller Sorgfalt auf die Richtigkeit der veröffentlichten Informationen achten, kann hinsichtlich der inhaltlichen Richtigkeit, Genauigkeit, Aktualität, Zuverlässigkeit und Vollständigkeit dieser Informationen keine Gewährleistung übernommen werden. Copyright, Bundesbehörden der Schweizerischen Eidgenossenschaft, http://www.disclaimer.admin.ch</small> </p>		
<p data-bbox="137 1171 335 1227">Massnahmenbeschreibung</p>	<p data-bbox="419 1171 1428 1323">Die Erstellung von verkehrsentensiven Einrichtungen muss regional koordiniert werden, da diese Einrichtungen (Einkaufszentren oder Freizeitanlagen) erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrssystem haben. Der kantonale Richtplan setzt für grosse verkehrsentensive Einrichtungen ein Richtplanverfahren voraus, während mittlere und kleinere Einrichtungen auf Stufe der kommunalen Nutzungspläne geregelt werden.</p> <p data-bbox="419 1339 1428 1429">Durch die in der Richt- und Nutzungsplanung explizit als verkehrsentensive Einrichtungen gekennzeichneten Standorte und entsprechenden Verfahren mit Standortkriterien und Nutzungsvorschriften werden Nutzungen mit grossen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz abgestimmt.</p> <p data-bbox="419 1444 1428 1597">In der Agglomeration Talkessel Schwyz befinden sich momentan zwei grosse verkehrsentensive Einrichtungen. Die Kriterien für verkehrsentensive Einrichtungen werden innerhalb der Agglomeration durch die Erarbeitung einer Richtlinie oder Planungshilfe harmonisiert. Gemäss kantonalem Richtplan sind für grosse und mittelgrosse verkehrsentensive Einrichtungen folgende Standortkriterien definiert:</p> <p data-bbox="419 1612 1428 1742">a) Verkehrsentensive Einrichtungen sind an integrierten Standorten vorzusehen, d.h. sie liegen im oder am Siedlungsschwerpunkt, insb. wenn Güter für den täglichen Bedarf angeboten werden. Sie sind erschliessungstechnisch und städtebaulich mit Bezug zu den bestehenden Siedlungsschwerpunkten anzusiedeln. Eine bodensparende Bebauung ist vorzugeben (z.B. mehrgeschossige Bauten, Parkierung unter- oder oberhalb der VE u.a.). Angrenzende Wohngebiete sind vor übermässiger Belastung zu schonen.</p> <p data-bbox="419 1758 1428 1888">b) Öffentlicher Verkehr: Eine der Nutzung angemessene Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist vorzusehen. Bei grossen verkehrsentensiven Einrichtungen legt die zuständige Behörde die Anforderungen im Einzelfall wie folgt fest: Das Angebot ist auf die Betriebszeiten der Einrichtung abzustimmen und die Haltestellen sind bei den Eingängen anzuordnen und müssen möglichst ohne Querung stark befahrener Strassen erreichbar sein.</p> <p data-bbox="419 1904 1428 2002">c) Fuss- und Radverkehr: Eine attraktive Erschliessung für den Fuss- und Radverkehr ist für verkehrsentensive Einrichtungen vorzusehen (direkte und sichere Wege, gedeckte und abschliessbare Veloabstellplätze nahe bei den Eingängen). Bezüglich Anzahl Veloabstellplätze ist die entsprechende VSS-Norm anwendbar (SN 640 065).</p>	

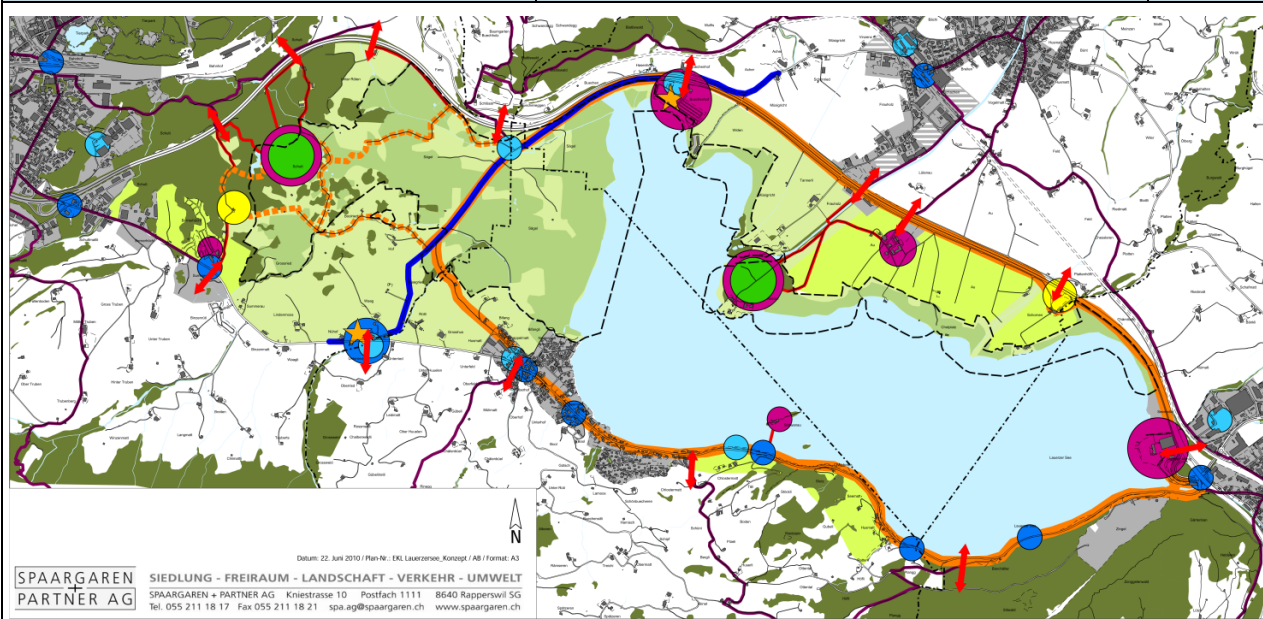
	<p>d) Strassenerschliessung: Der Nachweis von genügenden Strassen- und Knotenkapazitäten muss erbracht werden. Allfällig notwendige Massnahmen müssen planungsrechtlich gesichert sein.</p> <p>e) Parkierung (grosse verkehrsintensive Einrichtungen):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkplatzangebot: Maximal können 2 Parkplätze/100m² Bruttogeschossfläche (BGF) bzw. 2.8 Parkplätze/100m² Verkaufsfläche (VF), sofern diese im massgeblichen Verfahren bekannt ist, erstellt werden. Bei der Berechnung der Anzahl Parkplätze wird nicht zwischen solchen für die Kunden und Angestellten unterschieden. Eine Überschreitung auf 3 Parkplätze/100m² BGF bzw. 4.2 Parkplätze/100m² VF ist zulässig, wenn die verkehrsintensive Einrichtung mehr als zehn Anbieter oder weniger als 10'000m² BGF bzw. 7'000m² VF umfasst. • Parkraumbewirtschaftung: Im Rahmen der Planungs- und Baubewilligungsverfahren von verkehrsintensiven Einrichtungen prüfen die Gemeinden die Einführung einer kostenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung als eine mögliche Massnahme zur Beschränkung des Verkehrsaufkommens (neben der Regelung des Standorts, des Nutzungsmasses, der Parkplatzzahl oder der Fahrtenzahl). • Parkleitsystem: Bei Einrichtungen mit mehreren Parkflächen ist durch den Betreiber ein Parkleitsystem einzurichten, das zur besseren Verkehrsabwicklung und zu verminderten Luftschadstoffemissionen beiträgt. <p>f) Parkierung (mittelgrosse verkehrsintensive Einrichtungen):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine kostenpflichtige Parkraumbewirtschaftung ist für solche Einrichtungen in der Nutzungsplanung vorzusehen und im Rahmen des Baugesuchs zu regeln. <p>g) Bei Infrastrukturkosten (ÖV, Fuss- und Radverkehr, Strassen, Parkierung) für grosse verkehrsintensive Einrichtungen beteiligt sich der Betreiber anteilmässig und verursachergerecht.</p> <p>h) Bei Infrastrukturkosten für mittelgrosse Einrichtungen beteiligt sich der Betreiber an den Kosten für den öffentlichen Verkehr.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B		<input type="checkbox"/> E
Gesetzliche Grundlage	Kantonaler Richtplan Schwyz, Objektblatt B-7 Verkehrsintensive Einrichtungen.			
Zeitplan	Daueraufgabe			
Richtplanrelevanz, Verankerung und quantitative Angaben	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Kantonaler Richtplan Schwyz, Objektblatt B-7: Verkehrsintensive Einrichtungen. Es sind keine Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Ein Kernpunkt von Zukunftsbild und Strategie ist der Umgang mit dem Mehrverkehr im Talkessel Schwyz. Die Anordnung der VE an integrierten Lagen sowie deren Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Radverkehr sind wichtige Stellschrauben zur Verminderung der MIV Nachfrage.			
Nutzen	WK1	Verbesserte Erschliessung der verkehrsintensiven Einrichtungen durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Anforderungen an das Parkierungsregime und Nachweis von genügend Kapazitäten im Strassennetz.		
	WK2	Ansiedelung von verkehrsintensiven Einrichtungen an integrierten Standorten in Siedlungsschwerpunkten. Ansiedelung von verkehrsintensiven Einrichtungen entsprechend der verkehrstechnischen Anforderungen und Kapazitäten.		
	WK3	Die bestehenden Schwachstellen im Umfeld der bestehenden VEs werden behoben (Massnahmenpaket Schwachstellenbehebungen im LV) und damit die objektive und subjektive Sicherheit erhöht.		
	WK4	Verbesserung des Modal Split und damit Verminderung Lärm und Luftbelastungen durch integrierte Lage der VEs an Orten mit sehr guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.		
Federführung	AfU Kanton Schwyz			
Beteiligung	Gde. Schwyz, Gde. Steinen, Gde. Ingenbohl, ARE Kt. SZ, TBA Kt. SZ			



	<p>Im Rahmen der kommunalen Richtplanung oder den Siedlungsentwicklungskonzepten erfolgt eine umfassende Partizipation Nachverdichtung an geeigneten Lagen, inkl. einer umfassenden Interessensabwägung mit weiteren Indikatoren (Z.B. Lärmschutz, Ortsbildschutz). In den Nutzungsplanungen der Gemeinden sollen laut kantonalem Richtplan folgende Dichteziele verfolgt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Im urbanen Raum +10% gegenüber der heutigen Dichte, maximal 120 Einwohner + Beschäftigte pro Hektare – Im periurbanen Raum +10% gegenüber der heutigen Dichte, maximal bis zum Medianwert des urbanen Raums von 93 Einwohner + Beschäftigte pro Hektar. – Im ländlichen Raum soll die heutige Dichte mindestens erhalten werden. <p>Die Betrachtung der Potenziale zur Innenentwicklung der drei Gemeinden zeigt ein Nachverdichtungspotential angrenzend an den Dorfkern von Steinen und in der näheren Umgebung des Bahnhofs, bei den grossen Entwicklungsgebieten in Seewen und Ingenbohl sowie in einzelnen Gebieten entlang der ÖV-Hauptachse Brunnen – Ibach – Schwyz – Seewen.</p> <p>Im Rahmen der Verdichtung nach innen sollen auch Massnahmen zur Verminderung der MIV-Verkehrserzeugung umgesetzt werden. Als effizienteste Massnahme dazu sind Beschränkungen der Parkplatzzahlen im Rahmen der Parkplatzerstellungspflicht und die Bewirtschaftung der Parkplätze mit einem umfassenden Parkierungsmanagement umzusetzen.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B		<input type="checkbox"/> E
Gesetzliche Grundlage	Bundesgesetz über die Raumplanung sowie kantonaler Richtplan			
Zeitplan	<p>2016 – 2019: Revision der kommunalen Richtpläne / Siedlungsentwicklungskonzepte. Die Entwicklungsgebiete werden innerhalb der laufenden kantonalen Nutzungsplanung umgesetzt (Brunnen Nord 2016), Teil Seewen-Schwyz (2018)</p> <p>Ab 2020: Umsetzung in der Ortsplanungsrevision.</p>			
Richtplanrelevanz, Verankerung und quantitative Angaben	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Das Kaptiel B-4 Siedlungsverdichtung und Siedlungsqualität des kantonalen Richtplans legt die Mindestdichten in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen fest.			
	Es sind keine Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild sieht eine verstärkte Entwicklung nach innen vor. Damit einher geht eine Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang der ÖV-Hauptachse und in den Bahnhofsgeländen. Dadurch wird auch den Zersiedelungstendenzen an ungeeigneten Lagen vorgebeugt.			
Nutzen	WK1	<p>Der Fokus der Innenentwicklung auf Lagen mit guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Radverkehr, verkürzt die durchschnittlichen Distanzen der im Alltag zurückgelegten Wege.</p> <p>Durch die Verdichtung und eine attraktive ÖV-Erschliessung wird die Nachfrage im öffentlichen Verkehr erhöht und optimierte Bedingungen geschaffen, um höhere Takt-dichten und ein verbessertes Angebot im öffentlichen Verkehr umzusetzen.</p>		
	WK2	<p>In Verdichtungsgebieten werden Arbeitsplätze und Anwohner an geeigneten Standorten mit guter Erschliessung konzentriert und in die Zentren gelenkt.</p> <p>Zersiedelungstendenzen werden mit der Innenverdichtung verringert.</p>		
	WK3	--		
	WK4	<p>Haushälterischer Umgang mit dem Boden.</p> <p>Durch die verbesserten Erschliessungsmöglichkeiten im öffentlichen Verkehr und im Fuss- und Radverkehr besteht eine indirekte Wirkung auf die Verminderung von Luft- und Lärmemissionen.</p>		
Federführung	Gde. Schwyz, Gde. Steinen, Gde. Ingenbohl			
Beteiligung	ARE Kt. SZ			

3.3.2 Landschaft

Entwicklungskonzept Lauerzersee und Nutzungsplanung Moorlandschaft Sägel / Lauerzersee	Gemeinde Steinen Gemeinde Schwyz	L.01



Besucherlenkung

Erlebnisschwerpunkte

- Erholung / Freizeit / Kultur
- Lebensraum / Natur
- Landschaftsbild / Aussicht
- ★ Varianten für eine "Besucherplattform"

Wege und Anbindungen

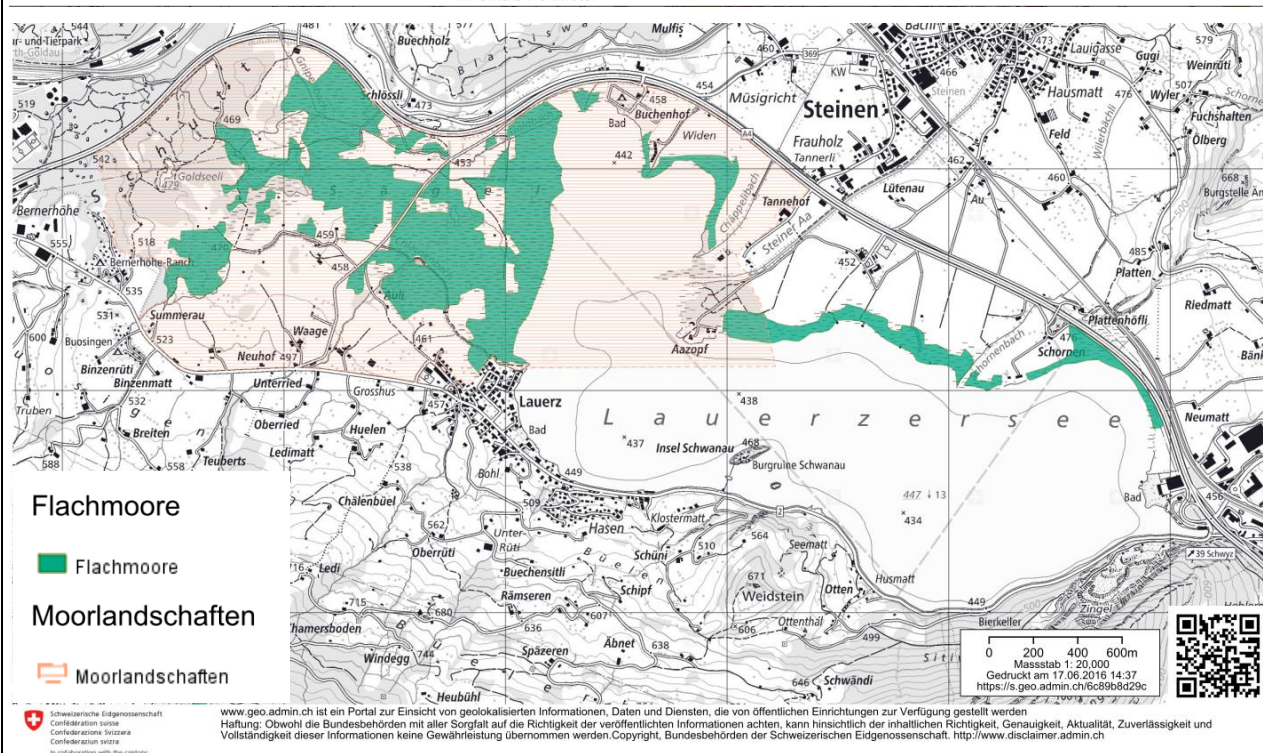
- ÖV-Haltestellen
- Parkplatz
- ▬ Optimierung Sägelstrasse
- ▬ Grosser Rundweg
- - - Kleine Rundwege
- ↔ Zugänge
- ▬ Verbindungswege innerhalb Perimeter

Kerngebiete

- ▬ Lebensraum
- ▬ Vernetzung
- ▬ Landwirtschaft
- ▬ Wald

Karteninformation

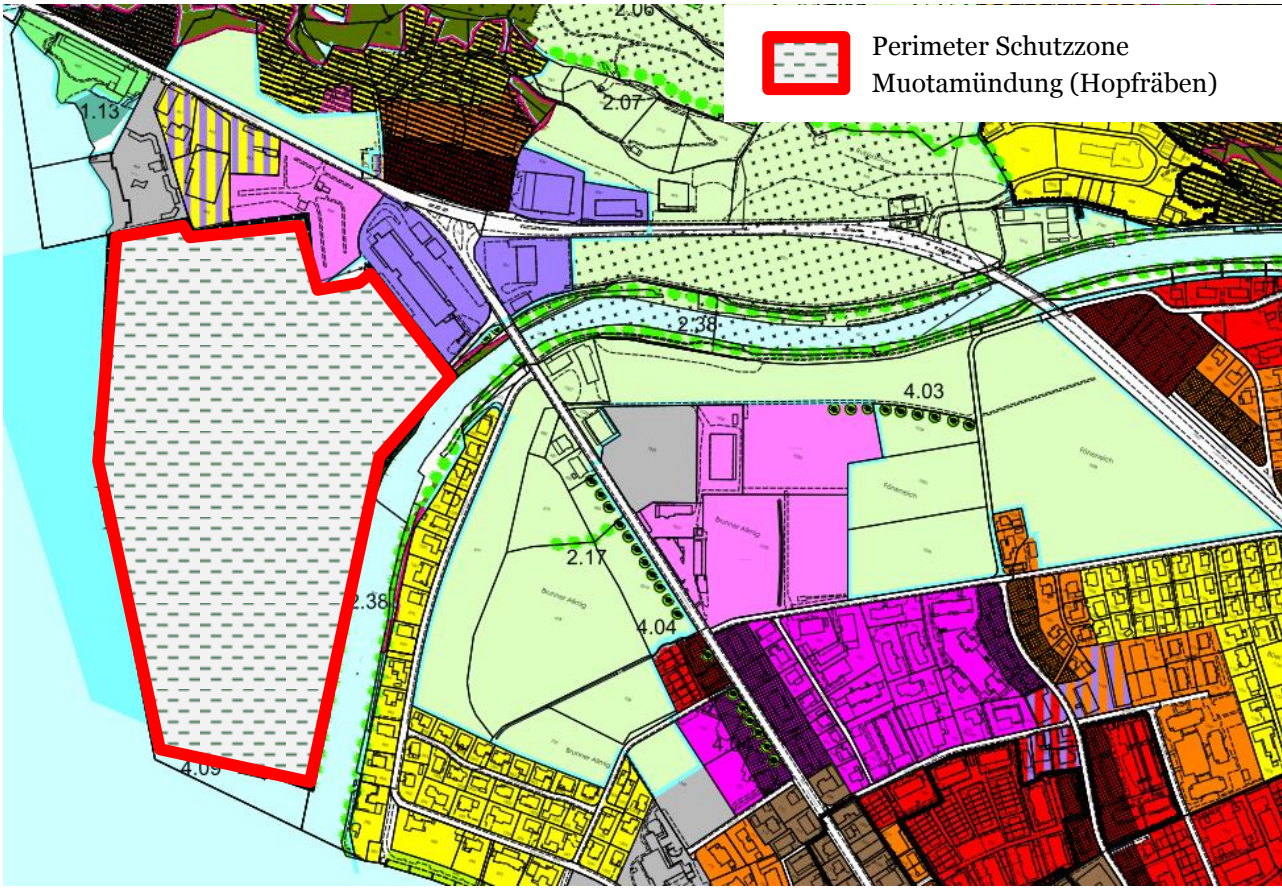

- Gemeindegrenze
- Wanderwege ausserhalb Perimeter
- Naturschutzgebiet Lauerzersee-Sägel-Schutt
- Fliess- und Stillgewässer
- Siedlungsgebiet



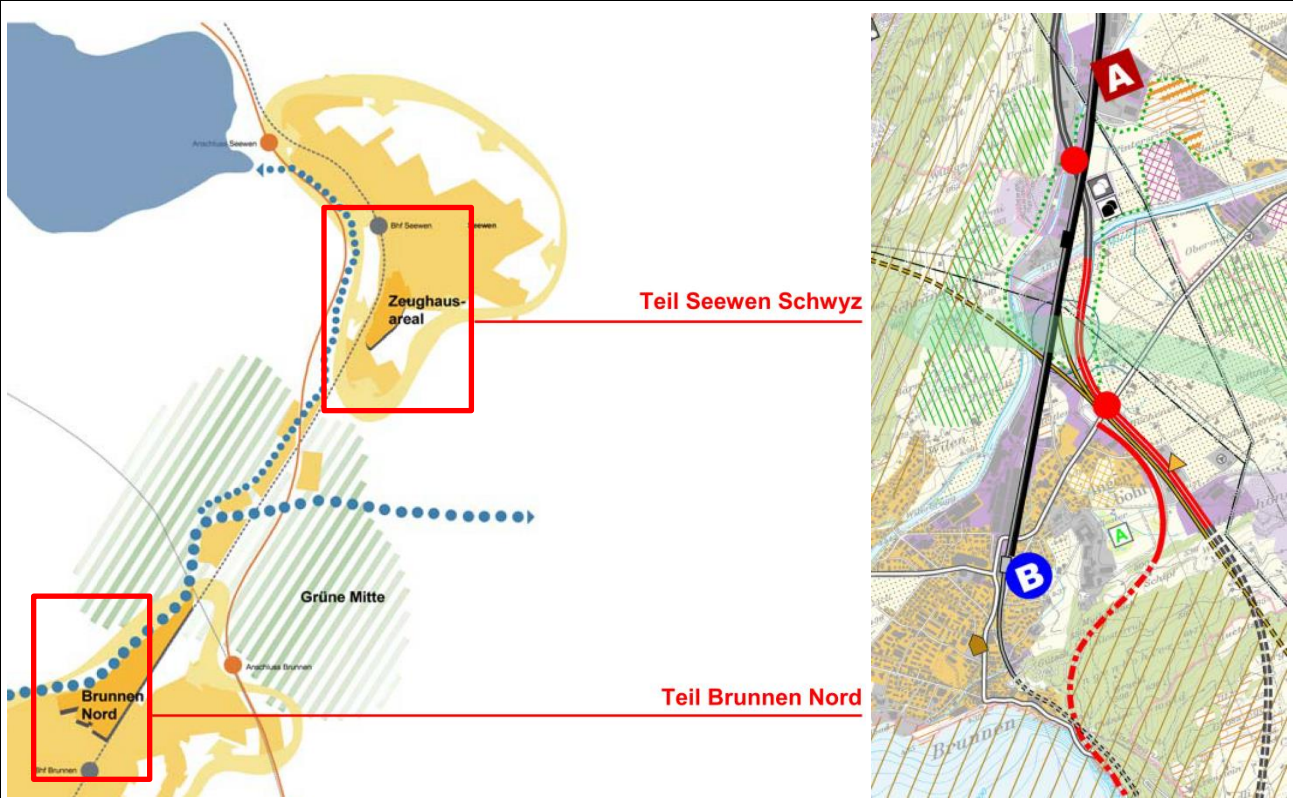
Massnahmenbeschrieb	<p>Im Juni 2008 hat der Regierungsrat die Ergänzungen und Anpassungen des Richtplans der Region Rigi-Mythen verabschiedet. Eines der Ergebnisse dieser Richtplanung war die Erarbeitung des Entwicklungskonzept Lauerzersee (EKL), das als Vorstufe zur Nutzungsplanung Moorlandschaft Sägel / Lauerzersee mit zusätzlichen Planungsaufgaben und Umsetzungsmassnahmen dient. Der Perimeter orientiert sich im Wesentlichen am Perimeter des BLN-Gebiets Nr. 1604 "Lauerzersee". Das EKL hat das Ziel, die naturnahen Lebensräume aufzuwerten und zu erhalten, die kontroversen Schutz- und Nutzungsinteressen zu entflechten und das Potenzial der Kulturlandschaft und der touristischen Angebote zu fördern. Das EKL definiert Kerngebiete, Erlebnisschwerpunkte und regelt die Wege und Anbindungen für Besuchende. Das Gebiet um den Lauerzersee wird so für die Öffentlichkeit besser zugänglich und in seiner landschaftlichen Identität gestärkt.</p> <p>In den Gebieten Sägel und Schutt am Lauerzersees besteht seit dem 1. Januar 1987 das kantonale Naturschutzgebiet Lauerzersee-Sägel-Schutt. Mit dem Erlass der Moorlandschaftsverordnung im Jahr 1996 durch den Bund wurde ein etwas grösserer Perimeter im selben Gebiet als Moorlandschaft Nr. 235 „Sägel/Lauerzersee“ von nationaler Bedeutung bezeichnet. Der Kanton (Umweltdepartement) ist derzeit mit der Erarbeitung einer den Vorgaben des aktuellen eidgenössischen Moorlandschaftsrechtes und die gesamte Moorlandschaft umfassenden Schutzverordnung befasst. Diese sieht im Grundsatz vor, die Moorlandschaft als Lebensraum einer vielfältigen Pflanzen- und Tierwelt, sowie in ihrer landschaftlichen Eigenart zu erhalten, zu pflegen und zu fördern. Im Bereich der Moorlandschaft bzw. des kantonalen Naturschutzgebietes haben diese Ziele Vorrang. Die Erholungsnutzung muss auf sie abgestimmt werden. Dies soll insbesondere mit einer Verbesserung der Besucherlenkung erreicht werden.</p> <p>Eine verbesserte ÖV-Erschliessung (Ausbau des Busangebots) trägt dazu bei, den Modal-Split zu Gunsten des ÖV zu erhöhen und das Naturschutzgebiet vor Immissionen zu schützen.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B		<input type="checkbox"/> E
Gesetzliche Grundlage	Verordnung über den Schutz der Moorlandschaften von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung vom 1. Mai 1996 (Moorlandschaftsverordnung, SR 451.35); Verordnung zum Schutze der Gebiete Sägel und Schutt sowie des Lauerzersees vom 16. Dezember 1986 (SRSZ 722.211) bzw. Entwurf der kantonalen Verordnung zum Schutze der Moorlandschaft Lauerzersee vom 13. März 2015 (inkl. Schutzplan).			
Zeitplan	Die laufende Nutzungsplanung bzw. die Erarbeitung der Schutzverordnung für die Moorlandschaft Lauerzersee wird frühestens im Jahr 2018 abgeschlossen sein. Mit der Umsetzung der Massnahmen kann demnach (frühestens) ab ca. 2019 begonnen werden. Sie wird sich über mehrere Jahre erstrecken.			
Richtplanrelevanz, Verankerung und quantitative Angaben	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	Es sind eine Moorlandschaft von nationaler Bedeutung sowie Flachmoorbiootope und Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung betroffen. Es wird ein kantonales Schutzgebiet geschaffen bzw. vergrössert. Dieses ist im kantonalen Richtplan aufzuführen bzw. in der Richtplankarte darzustellen.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input checked="" type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild sieht eine Aufwertung der bedeutenden naturräumlichen Gebiete im Talkessel Schwyz vor. Dazu leistet das Entwicklungskonzept Lauerzersee und die Nutzungsplanung Moorlandschaft Sägel / Lauerzersee einen bedeutenden Beitrag. Sie dienen insbesondere der Interessensabwägung zwischen den Schutzzielen und der Naherholungsbedürfnisse der Bevölkerung. Innerhalb der Moorlandschaft Sägel / Lauerzersee gehen die Anliegen des Naturschutzes denjenigen der Erholungsnutzung vor.			
Nutzen	WK1	-		
	WK2	Förderung von attraktiven Landschaftsräumen die einen Ausgleich zu dichten Siedlungsflächen bieten. Klare Gliederung der Landschaftsräume und qualitative Aufwertung der Erholungsräume.		
	WK3	-		
	WK4	Erhalt der ökologischen Vernetzungsfunktion der Landschaftsräume. Aufwertung und Schutz von hochwertigen Landschaftsräumen in der Agglomeration.		
Federführung	ANJF Kt. SZ			
Beteiligung	AFK Kt. Schwyz, AFU Kt. SZ, AWB Kt. SZ, AöV Kt. SZ, Schiffsinspektorat Kt. SZ, TBA Kt. SZ, Bezirk Schwyz, Gde. Arth, Gde. Lauerz, Gde. Schwyz, Gde. Steinen, Gde. Steinerberg			

Siedlungstrenngürtel		Gemeinden Schwyz, Ingenbohl und Steinen		L.02	
Massnahmenbeschreibung	<p>Das Siedlungsgebiet im Talkessel Schwyz hat sich in den letzten Jahren stark ausgedehnt. Um die charakteristischen landschaftlichen Zäsuren innerhalb der Siedlungsstrukturen zu erhalten, wurden im kantonalen Richtplan Siedlungstrenngürtel festgesetzt. Die Trenngürtel dienen zur Freihaltung der Landschaft und der Strukturierung des Siedlungsgebiets. In den Freihaltezonen werden landwirtschaftliche und ökologische Flächen gesichert.</p>				
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B		<input type="checkbox"/> E	
Gesetzliche Grundlage	Kantonaler Richtplan Schwyz, L-2 Siedlungstrenngürtel.				
Zeitplan	Die Siedlungstrenngürtel wurden im Rahmen des kantonalen Richtplans 2016 festgesetzt.				
Richtplanrelevanz, Verankerung und quantitative Angaben	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein		
	Kantonaler Richtplan Schwyz: L-2: "Siedlungstrenngürtel". Es sind keine Fruchtfolgefleichen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen				
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS	

Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild zielt auf eine Konzentration der Siedlungsentwicklung nach innen sowie in die ESP-Gebiete ab. Die Siedlungstrenngürtel dienen dabei als äusserste Grenze zur Vermeidung der weiteren Zersiedelung in die Fläche. Sie sichern langfristig Minimalflächen für siedlungsnaher Erholungsräume und die Landwirtschaft. Zudem dienen sie dem Erhalt der Funktionen der ökologischen Vernetzung und dem Arten- und Naturschutz.	
Nutzen	WK1	Die Siedlungsbegrenzung fördert die Innenentwicklung. Qualitätsvolle Naherholungsräume werden in fussläufiger Distanz gesichert.
	WK2	Verminderung weiterer Zersiedelung und Schutz charakteristischer Ortsbilder. Gliederung der Siedlungs- und Landschaftsräume. Förderung der Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung im Siedlungsraum.
	WK3	-
	WK4	Schutz des Freiraums an Hanglagen und ausserhalb der Siedlungsgebiete im Talkessel. Erhalt der ökologischen Vernetzungsfunktion der Landschaftsräume.
Federführung	Kanton Schwyz	
Beteiligung	ARE Kt. Schwyz	

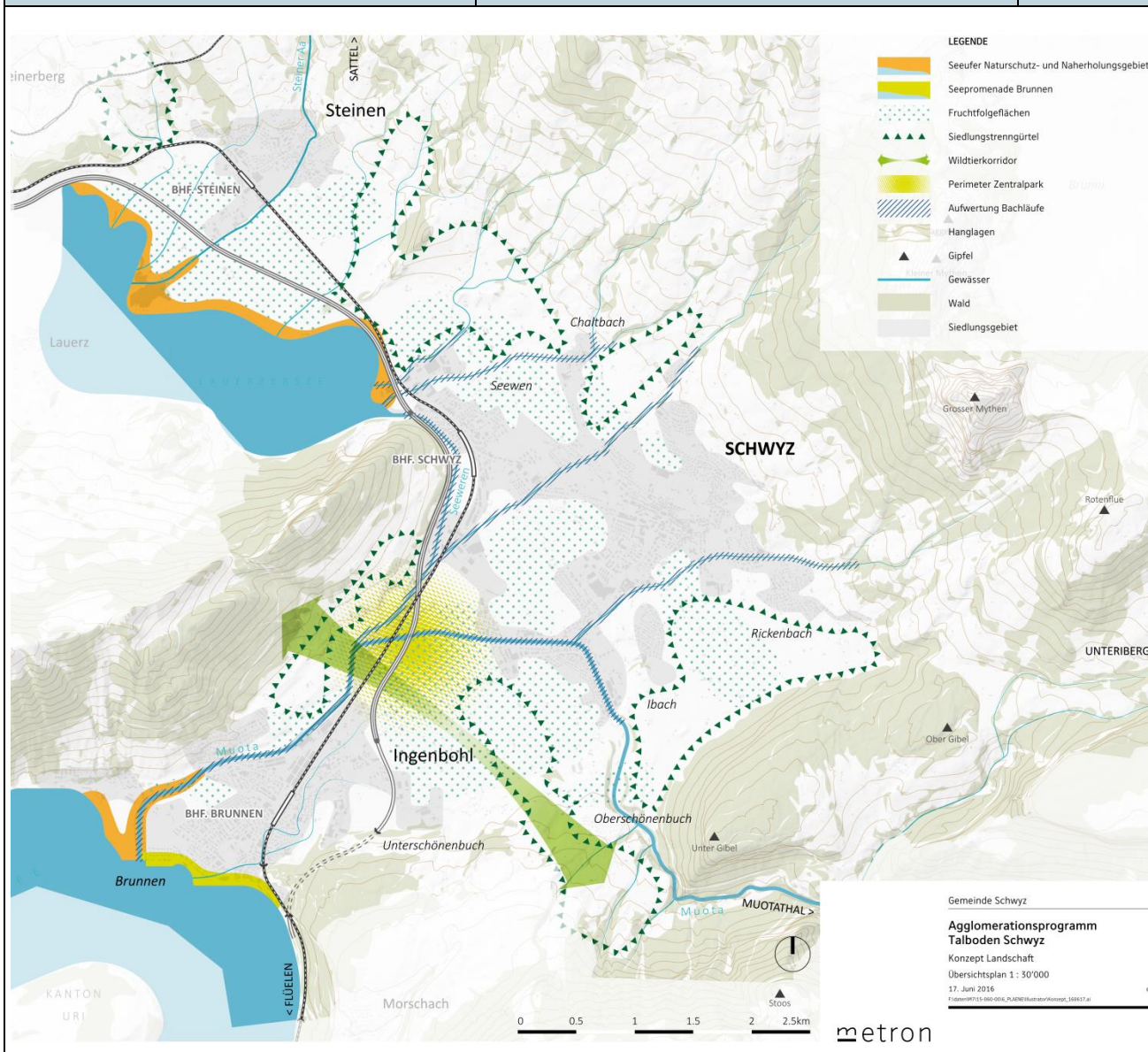
Schutzzone Muotamündung (Hopfräben)		Gemeinde Ingenbohl		L.03
 <p style="text-align: right;">  Perimeter Schutzzone Muotamündung (Hopfräben) </p>				
Massnahmenbe- schrieb	<p>Das Flachmoor Hopfräben ist Bestandteil des Inventars der Flachmoore von nationaler Bedeutung. Der kantonale Nutzungsplan Hopfräben und der kommunale Teilzonenplan Hopfräben stellen die rechtliche Grundlage für die Lösung von Nutzungskonflikten im Schutzzonenbereich und eine Aufwertung des Erholungsgebiets dar. Kernstück ist ein neu zu erstellender Wanderweg durch das Gebiet, welcher mit diversen ökologischen Aufwertungsmassnahmen verbunden wird. Der mit einer Sichtblende ausgeführte Wanderweg bringt gewichtige schutzzieldienliche Verbesserungen in der Schutzzone Hopfräben. Der Lebensraum für die einheimische Flora und Fauna wird verbessert und bietet gleichzeitig eine attraktive Führung der Fussgänger auf dem zusätzlichen Zugang zur Badeanstalt.</p> <p>Mit der gesamtheitlichen Aufwertung des Naturschutzgebiets Hopfräben wird ein landschaftlich attraktiver Freiraum am Siedlungsrand ökologisch aufgewertet und für die Naherholung besser zugänglich gemacht.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B		<input type="checkbox"/> E
Gesetzliche Grundlage	Kantonaler Nutzungsplan Hopfräben, kommunaler Teilzonenplan Hopfräben			
Zeitplan	Vorbereitung bis Anfang 2017, Realisierung Wanderweg, Erholungszone und ökologische Aufwertungen ab 2019 (vgl. Massnahme FVV.06)			
Richtplanrelevanz, Verankerung und quantitative Angaben	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS

Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild sieht eine Aufwertung der bedeutenden naturräumlichen Gebiete im Talkessel Schwyz vor. Dazu leistet die Schutzzone Hopfräben einen bedeutenden Beitrag. Sie dient insbesondere auch der Interessensabwägung zwischen den Schutzzielen und der Naherholungsbedürfnisse der Bevölkerung.	
Nutzen	WK1	-
	WK2	Erhalt und Aufwertung von attraktivem Naherholungsraum im direkten Siedlungsumfeld. Vielseitige Raumnutzung mit guter Integration von Siedlung und Landschaft.
	WK3	-
	WK4	Sicherung und Aufwertung der Schutzzone Hopfräben
Federführung	Kanton Schwyz, Gde. Ingenbohl	
Beteiligung	Bezirk Schwyz, ANJF Kt. SZ, Grundeigentümer	

Zentralpark Seewen / Brunnen	Gemeinden Schwyz und Ingenbohl	L.04
		
<p>Massnahmenbeschreibung</p>	<p>Der Landschaftsraum entlang der Verkehrsträger am Urnerberg sowie der beiden Flüsse Muota und Seewern, zwischen den Siedlungsgebieten Schwyz und Brunnen wird einerseits landschaftlich und landschaftsökologisch sowie andererseits mit attraktiven Rad- und Fusswegen für die naturnahe Erholungsnutzung aufgewertet. Dazu werden die Schutzziele (Aufwertung der Ufer von Muota und Seewern, Umsetzung überregional bedeutender Wildtierkorridor, ökologische Vernetzung, ökologischer Ausgleich) konkretisiert und die im Gebiet bestehenden Nutzungs- und Schutzinteressen aufeinander abgestimmt.</p> <p>Im Rahmen der Planung der kantonalen Nutzungspläne der Entwicklungsachse Urnerberg wurde bereits ein Perimeter für die Schaffung eines Zentralparks ("Grüne Mitte") ausgeschieden. Die Aufwertung des Wildtierkorridors (vgl. L.06) ist in den Vordergrund getreten. Gemäss kantonaalem Richtplan (L-9.2) soll die Idee des Zentralparks als multifunktionaler Landschaftsraum weiterhin aufrechterhalten werden. Die Nutzungsansprüche sind vielseitig: Ökologische Vernetzung (Wildtierkorridor, vgl. L.06), Gewässer (Muota, Grundwasserschutzzone), Energie (Biokraftwerk, Hochspannungsleitungen), landwirtschaftliche Nutzung und Verkehrsanlage (NEAT-Trasse, Autobahn).</p> <p>Die Gemeinden Ingenbohl und Schwyz und der Kanton Schwyz erarbeiten eine Strategie zur Aufwertung und Weiterentwicklung des Landschaftsraumes entlang der Entwicklungsachse Urnerberg. Gemäss kantonaalem Richtplan sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung des überregionalen Wildtierkorridors – Erschliessungskonzept für den Rad- und Fussverkehr – Landschaftliche Gestaltung (Flussufer Muota und Seewern) – Festlegung von extensiv genutzten Bereichen (z.B. Retentionsräume, ökologische Ausgleichsflächen) – Im Rahmen des Erschliessungskonzepts soll die Möglichkeit einer transitierenden Buserschliessung zwischen Brunnen und Seewen geprüft werden. 	

Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B		<input type="checkbox"/> E
Gesetzliche Grundlage	Kantonaler Richtplan Schwyz: L-9.2 (und evtl. Entwurf Kantonaler Nutzungsplan Entwicklungsachse Urmiberg, Teil Brunnen Nord)			
Zeitplan	Erstellen einer Strategie und Planung bis 2022, Umsetzung 2024 / 2025.			
Richtplanrelevanz, Verankerung und quantitative Angaben	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	Die Massnahme ist im Richtplan aufzuzeigen, da ein Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung betroffen ist, Gemäss Bundesgerichtsentscheid 128 II vom 5. November 2001 sind Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung den Biotopen von nationaler Bedeutung gleichgestellt.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Der Zentralpark regelt die vielseitigen Nutzungsansprüche und sichert Erholungs- und Landschaftsräume im Bereich zwischen Ingenbohl und Schwyz. Zudem werden Siedlungsnaherholungsräume in Fussdistanz der Entwicklungsschwerpunkte geschaffen und die Multifunktionalität des Landschaftsraumes aufgewertet.			
Nutzen	WK1	-		
	WK2	Sicherung von attraktiven Naherholungsräumen im Siedlungsumfeld.		
	WK3	-		
	WK4	Freihaltung des Landschaftsraumes als Naherholungsgebiet zwischen Schwyz und Ingenbohl. Sicherung des Vernetzungskorridors Ingenbohl – Morschach. Qualitative Aufwertung des Freiraumes in Siedlungsnähe.		
Federführung	Gde. Schwyz, Gde. Ingenbohl			
Beteiligung	Bezirk Schwyz, AWB Kt. SZ, AFU Kt. SZ, AWN Kt. SZ, AöV Kt. SZ, ANJF Kt. Schwyz			

Erarbeitung Landschaftsentwicklungs-konzept (LEK)	Gemeinden Schwyz, Ingenbohl und Steinen	L.05
---	---	------



Massnahmenbe-schrieb

Zur koordinierten Entwicklung der Landschaftsräume im Talkessel Schwyz soll ein überkommunales LEK erarbeitet werden. Das LEK zeigt Möglichkeiten auf, wie die hochwertige Landschaft in der Agglomeration Schwyz genutzt und aufgewertet werden kann. Zudem werden Massnahmen aufgezeigt, um die gewünschte Entwicklung herbeizuführen. Das LEK fördert die kommunal übergreifende Zusammenarbeit für die Landschaftsaufwertung. Der überkommunale Ansatz ist wichtig, da die Landschaftsräume sich zwischen den Siedlungsgebieten befinden und von den Gemeindegrenzen unterteilt werden.

Ziele sind:

- Verbesserung des Angebots von attraktiven Freiräumen in der Agglomeration
- Qualitative Verbesserung der Naherholungsräume und somit der Lebensqualität in der Agglomeration
- Sicherung wertvoller Landschaftsräume
- Entwicklung der Landschaftsräume und Reduktion der Trennwirkung zwischen Siedlung, Landschaft und Verkehr
- Aufwertung naturnaher Landschaftsräume. Steuerung der Naherholung. Umsetzung der Massnahmen im Zusammenhang mit dem Wildtierkorridor
- naturnahe Aufwertung mit einheimischen Pflanzen im Siedlungsgebiet und der Bachräume

Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B		<input type="checkbox"/> E
Gesetzliche Grundlage				
Zeitplan	Konzepterarbeitung 2017, Beschlussfassung 2018, Konstituierung 2019			
Richtplanrelevanz, Verankerung und quantitative Angaben	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	Die Landschaftsentwicklungskonzepte sind als Beschluss L-9.1 generell und als Beschluss L-9.2 konkret für den Landschaftsraum zwischen Seewen und Brunnen im kantonalen Richtplan bereits aufgeführt.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input checked="" type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild sieht eine Aufwertung der Landschaftsräume und deren Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung vor. Dazu gehört auch die Zugänglichkeit der attraktiven Landschaftsräume, die mit der stärkeren Innenentwicklung für die Lebensqualität der Bevölkerung an Bedeutung gewinnt. Das LEK ist das Steuerungsinstrument für diese Ziele.			
Nutzen	WK1	Verbesserung der Erreichbarkeit der Landschaftsräume im Freizeitverkehr.		
	WK2	Qualitative Aufwertung der öffentlichen Räume und Grünräume im Agglomerationsraum Reduktion der Trennwirkung zwischen Siedlung und Landschaft		
	WK3	-		
	WK4	Aufwertung und Erhalt attraktiver Naturräume, Steigerung der Qualität des Erholungs- und Freizeitangebots. Sicherung Vernetzungsachsen		
Federführung	Gde Ingenbohl, Gde. Schwyz			
Beteiligung	Bezirk Schwyz, AWB Kt. SZ, AFU Kt. SZ, AWN Kt. SZ, ANJF Kt. SZ			

Wildtierkorridor Ingenbohl – Morschach		Gemeinde Ingenbohl		L.06	
Massnahmenbeschreibung	<p>Der Wildtierkorridor Ingenbohl / Morschach ist durch das Nationalstrassennetz und die Eisenbahn unterbrochen. Wildtiere sind auf der Suche nach Nahrung, geeigneten Fortpflanzungs- und ruhigen Einstandsgebieten auf intakte Bewegungsachsen angewiesen.</p> <p>Aufgrund der aktuell laufenden Planungen im Rahmen des kantonalen Nutzungsplans zur Entwicklungsachse Urmiberg ist eine Aufwertung des Wildtierkorridors geplant. Der Wildtierkorridor wird durchgehend wiederhergestellt, aufgewertet und kann so seine Funktionen als Wildwechsel sowie für die ökologische Vernetzung wieder wahrnehmen.</p>				
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B		<input type="checkbox"/> E	
Gesetzliche Grundlage	Kantonaler Richtplan Schwyz: L 9.2 „Zentralpark Seewen/Brunnen“ und L-10: „Wildtierkorridor“; kantonaler Nutzungsplan Entwicklungsachse Urmiberg (Teil Brunnen Nord) bzw. Vereinbarung zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit des Wildtierkorridors SZ 6 Ingenbohl				
Zeitplan	Planung bis 2018/2019; Baubeginn 2020.				
Richtplanrelevanz, Verankerung und quantitative Angaben	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein			
	Die Massnahme ist im Richtplan aufzuzeigen, da ein Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung betroffen ist. Gemäss Bundesgerichtsentscheid 128 II vom 5. November 2001 sind Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung den Biotopen von nationaler Bedeutung gleichgestellt.				
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS	

Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild sieht eine Aufwertung der bedeutenden naturräumlichen Gebiete im Talkessel Schwyz vor. Dazu leistet die Aufwertung des Wildtierkorridors einen bedeutenden Beitrag. Aufgrund der Schutzvorgaben dient der Wildtierkorridor gleichzeitig auch der Strukturierung des Siedlungs- und Landschaftsbildes.	
Nutzen	WK1	-
	WK2	Freihalten von wichtigen Vernetzungsachsen für Wildtiere und Aufwertung der Qualität des Grünraumes. Erhalt von Freiraum zwischen den Siedlungsteilen von Ingenbohl und Steinen sichert eine klare Abgrenzung von Siedlung und Landschaft.
	WK3	-
	WK4	Sicherung und Verbreiterung des unterbrochenen Wildtierkorridors Ingenbohl – Morschach.
Federführung	Gde. Ingenbohl	
Beteiligung	Bezirk Schwyz, ARE Kt. SZ, TBA Kt. SZ, ASTRA, ANJF Kt. SZ	

4 Massnahmen Verkehr

4.1 Übersicht Massnahmen Verkehr

Massnahmen öffentlicher Verkehr

M-Nr.	Massnahme	Priorisierung	Investitions- kosten (Mio. CHF)
ÖV.01	Umsetzung ÖV-Konzept Bahn und Bus im Talkessel Schwyz	E	-
ÖV.02	Bushof Schwyz Seewen	B	8.00
ÖV.03	Bushof Schwyz Post	A	9.50
ÖV.04	Bushof Bahnhof Brunnen	B	5.00
ÖV.05	Schiffstation Brunnen	A	2.20
ÖV.06	Bahnhof Seewen, Neuer Perronzugang Südende	B	3.60
ÖV.07	Bahnhof Brunnen, Neuer Perronzugang Nordende	B	3.60
ÖV.08e	Bahnhof Steinen, Aufwertung Perronzugang	E	0.16
ÖV.08c	Bahnhof Steinen, Perronzugang Steinen Süd	C	-
ÖV.09a	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (1. Etappe)	A	1.20
ÖV.09b	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (2. Etappe)	B	0.80
ÖV.10	Neue Regionalbuslinie Brunnen - Schwyz	B	0.66
ÖV.11	Busbeschleunigungsmassnahmen	B	-
Kosten Total			34.72

Tabelle 8: Massnahmen öffentlicher Verkehr

Massnahmen Fuss- und Radverkehr

M-Nr.	Massnahme	Priorisierung	Investitions- kosten (Mio. CHF)
FVV.01a	Aggloradroute Steinen – Seewen – Brunnen	A	2.34
FVV.01b	Aggloradroute Steinen – Seewen – Brunnen	B	3.09
FVV.02e	Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (Eigenleistungen)	E	1.20
FVV.02a	Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (1. Etappe)	A	5.00
FVV.02b	Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (2. Etappe)	B	16.00
FVV.02c	Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (Langfristig)	C	-
FVV.03a	Anpassungen Fusswegenetz Gemeinde Steinen (1. Etappe)	A	2.00
FVV.03b	Anpassungen Fusswegenetz Gemeinde Steinen (2. Etappe)	B	0.50
FVV.03c	Langfristige Fusswegnetzentwicklung Steinen	C	1.50
FVV.04a	Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Schwyz (1. Etappe)	A	2.65
FVV.04b	Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Schwyz (2. Etappe)	B	0.74
FVV.04c	Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Schwyz (Langfristig)	C	-
FVV.05	Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Ingenbohl	A	4.49
FVV.06	Quaianlage Brunnen	A	1.70
FVV.07	Uferwanderweg Brunnen inkl. Fuss- und Radbrücke Hopfräben	A	2.80
Kosten Total:			44.01

Tabelle 9: Massnahmen Fuss- und Radverkehr

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

M-Nr.	Massnahme	Priorisierung	Investitions- kosten (Mio. CHF)
MIV.01	Muota-Brücke inkl. flankierende Massnahmen	A	18.00
MIV.02	Seewen-Schwyz: Voll-Anschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	A	14.40
MIV.03	Anschluss ESP-B Brunnen – Nord über Gätzli – Kreisel	A	33.30
MIV.04	Zentrumsgestaltung Steinen	A	1.50
MIV.05	Gebietserschliessung Siedlungserweiterungsgebiete Steinen	C	6.00
MIV.06	BGK Bahnhofstrasse Schwyz-Seewen	A	8.00
MIV.07	BGK Ortskern Schwyz	B	6.30
MIV.08	BGK Ortsdurchfahrt Oberlbach; Muotabrücke – Postplatz Ibach	A	4.70
MIV.09	BGK Schwyzerstrasse	A	5.20
MIV.10	Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage	E	-
Kosten Total:			97.40

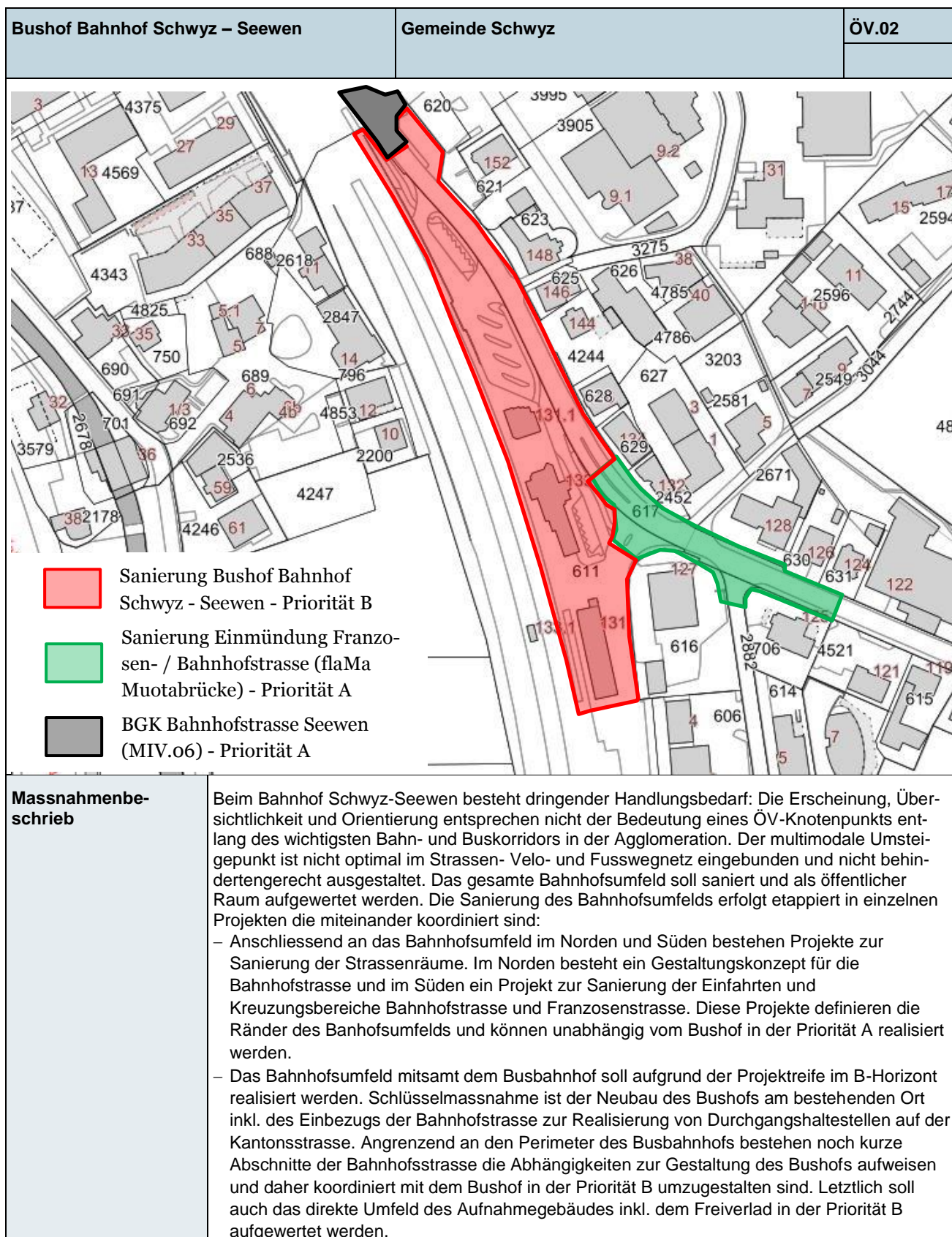
Tabelle 10: Massnahmen
motorisierter Individualverkehr

4.2 Massnahmenblätter Verkehr

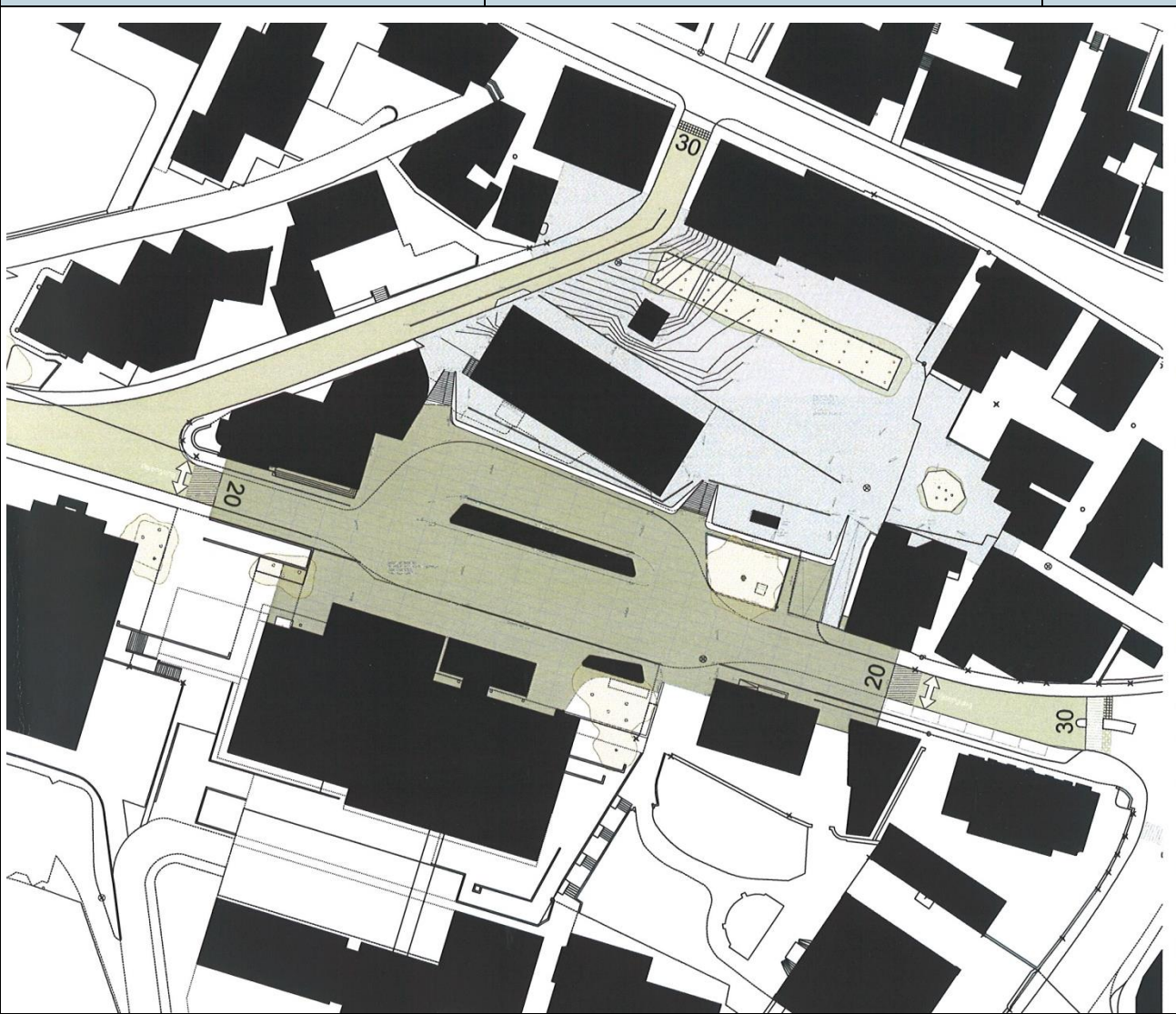
4.2.1 Öffentlicher Verkehr

Umsetzung ÖV-Konzept Bahn und Bus im Talkessel Schwyz	Gemeinden Schwyz, Ingenbohl und Steinen	ÖV.01
Massnahmenbeschreibung	<p>Das ÖV-Konzept gibt die konzeptionellen Vorgaben für den Betrieb sowie die Anforderungen für die Gestaltung der Infrastrukturausbauten (ÖV.02 bis 10) vor. Der öffentliche Verkehr soll als Gesamtsystem gestärkt werden. Dies trägt zur Entlastung der Strassen bei.</p> <p>Die Bahnlinien bilden die Hauptfunktion des öffentlichen Verkehrs für Verkehrsbeziehungen in bzw. aus dem Talkessel Schwyz. Die stündlich verkehrenden Linien nach Luzern, Rotkreuz und Zug überlagern sich zukünftig im Korridor Brunnen – Schwyz – Steinen – Arth-Goldau während der Hauptverkehrszeiten miteinander zu einem angenäherten Viertelstundentakt.</p> <p>Die regionalen Buslinien verkehren aufeinander abgestimmt und erschliessen Bahnhöfe und Siedlungsschwerpunkte. Mit Direktverbindungen und Liniendurchbindungen für nachfragestarke Verkehrsbeziehungen sowie stabilen und attraktiven Anschlüssen zur Bahn- und zwischen den Buslinien wird die Funktionalität des ÖV-Netzes erhöht. Ortsbuslinien übernehmen die Quartierserschliessungen und binden an die regionalen Transportketten an.</p>	

	<p>Es gelten folgende Angebotsgrundsätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Auf der ÖV-Hauptachse Seewenmarkt – Schwyz SBB – Schwyz Post – Ibach – Brunnen – Schiller, der auch die verkehrsintensiven Einrichtungen erschliesst, verkehren Busse allenfalls durch Überlagerung verschiedener Linien im Viertelstundentakt. Nachfragegerecht kann der Takt dieser Linien durch Zusatzkurse auf einen 7.5 Min. Takt erhöht werden – Auf den Korridoren nach Morschach, Gersau, Rickenbach, Muotathal, Sattel, Steinen und Lauerz verkehren die Buslinien halbstündlich – Der Neat-Knoten Arth-Goldau wird von Schwyz Post aus halbstündlich erschlossen – Die ESP werden halbstündlich mit den Bahnhöfen Brunnen und Schwyz bzw. mit dem Ortszentrum von Schwyz verbunden – In Schwyz Bahnhof Seewen, Schwyz Zentrum und Brunnen sowie an den untergeordneten Knoten (beispielsweise Mythen Center, Herrengasse, Bienenheimstrasse, Schützenstrasse und neue Muotabrücke) bestehen attraktive Umsteigeverbindungen für Transportketten, die nicht mit Direktverbindungen erschlossen sind 			
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		Konkretisierung Fahrplankonzept bis 2018	
	Einreichung Vorprojekt ARE		--	
	Geschätzter Baubeginn		--	
	Geschätzte Inbetriebnahme		Betrieb neues Fahrplankonzept schrittweise ab Fahrplan 2020	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Stabile ÖV-Transportketten und –Anschlüsse sind entscheidend für die Akzeptanz des ÖV und eine Erhöhung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖV.			
Nutzen	WK1	Qualitätssprung durch Direktverbindungen und Taktverdichtungen, Einhalten des Fahrplans, Gewähren der Transportketten und Anschlüsse		
	WK2	Durch die Festlegung der langfristigen Netzstruktur können die Infrastrukturen auf ihre betriebsnotwendige Grösse dimensioniert werden. Damit können die Areale auf den vorhandenen Flächen ansprechend gestaltet und somit die Attraktivität dieser gut erschlossenen Gebiete gefördert werden.		
	WK3	Durch Liniendurchbindungen und zusätzliche Umsteigeebenenknoten können die bisherigen Umsteigeknoten entlastet werden. Damit ist eine offene und übersichtliche Gestaltung dieser Knoten möglich, welche klare Beziehungen für die verschiedenen Verkehrsträger erlaubt und somit eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Folge hat.		
	WK4	Durch die qualitative Verbesserung des Busangebots und die bessere Abstimmung mit dem übergeordneten Bahnnetz kann die Attraktivität des ÖV verbessert und damit der Modalsplit erhöht werden. Dies hat eine höhere Effizienz des Gesamtverkehrssystems zur Folge. Die vorhandene Infrastruktur wird besser ausgenutzt und die Mobilitätsbedürfnisse werden mit dem ÖV energieeffizienter befriedigt.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit sind im Rahmen der Vorprojekte nachzuweisen.			
Kosten	Lediglich Planungskosten, keine Infrastrukturkosten			
Abhängigkeiten	Ausbau Bushöfe Schwyz Bahnhof Seewen, Schwyz Post und Brunnen (ÖV.02 / .03 / .04)			
Quantitative Angaben	--			
Federführung	Kanton Schwyz, AöV Kt. SZ			
Beteiligung	TBA Kt. SZ, Gde. Schwyz, Gde. Steinen, Gde. Ingenbohl, AAGS, SBB, SOB			



	Der Bushof soll möglichst in unmittelbarer Nähe zur Bahnhofstabelle zu liegen kommen und die Entwicklungsschwerpunkte ESP-A Seewen-Schwyz und ESP-B Bahnhof Seewen-Schwyz optimal erschliessen. Für den Bushof werden gesamthaft sechs Buskanten benötigt, wovon jeweils drei pro Fahrriichtung parallel zur Strasse angeordnet werden könnten. Mindestens zwei Buskanten pro Richtung sind für Gelenkbusse auszugestalten. Planerisch noch zu lösen ist die Realisierung der betrieblich notwendigen Buswendemöglichkeiten ausserhalb des Bushofs, damit der Busverkehr trotz der beschränkten Platzverhältnisse, unter Berücksichtigung der Behindertengerechtigkeit, abgewickelt werden kann. Der Bahnhofsvorplatz soll entsprechend seiner zentralen Funktion in der Ortschaft Seewen ausgestaltet werden. Der sichere Zugang für den Fuss- und Veloverkehr und die intermodalen Umsteigebeziehungen sollen dabei besonders beachtet und verbessert werden. Im Rahmen der Planung wird auch das Thema Bike + Ride gemäss Nachfrage und Handlungsbedarf geprüft, so dass genügend öffentlich zugängliche, überdachte Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden können.			
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2019	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2022	
	Geschätzter Baubeginn		2023	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2025	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	Der Bahnhof und seinen Umgebung bildet einen Bestandteil des S.02 ESP-B Seewen-Schwyz, welcher als Beschluss B-9.5 im kantonalen Richtplan verankert ist.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Die Mobilität der zu Fuss gehenden und Velofahrer soll sicherer und attraktiver werden. Der Bahnhof soll als multimodaler Umsteigepunkt aufgewertet werden und das Zentrum von Seewen städtebaulich stärken. Die Umgestaltung des Bushofs inkl. Wendemöglichkeiten sind Voraussetzung für Ausbau und Optimierung des Busnetzes im Talkessel Schwyz.			
Nutzen	WK1	Verbesserung der Umsteigebeziehungen an einem Hauptumsteigepunkt der Busverbindungen im Talkessel Schwyz. Verbesserung des Komforts für Benutzer (Behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestellen; Witterungsschutz an allen Haltekanten). Verbesserte Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte ESP-A Seewen-Schwyz und ESP-B Seewen-Schwyz.		
	WK2	Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Platzgestaltung und verbesserte Integration der Haltestelle in den Siedlungsraum.		
	WK3	Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit durch offene Gestaltung des Strassenraums und der Erweiterung der Flächen zum Aufenthalt für den Fuss- und Veloverkehr.		
	WK4	Durch die verbesserte Qualität des öffentlichen Verkehrs sowie den Fuss- und Veloverkehr, hat durch die Veränderung des Modal Split indirekte Effekte auf Luft- und Lärmemissionen.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft.			
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Total Kosten		8.0 Mio. Fr.	
Abhängigkeiten	S.02 (ESP-A Seewen-Schwyz, ESP-B Seewen-Schwyz; MIV.06 BGK Bahnhofstrasse Schwyz-Seewen);			
Quantitative Angaben	Bahnhofstrasse (DTV, 2010): 14'800			
Federführung	Gde. Schwyz, TBA Kt. SZ			
Beteiligung	SBB, AöV Kt. SZ, ARE Kt. SZ, AAGS, Grundeigentümer			

Bushof Schwyz Post	Gemeinde Schwyz	ÖV.03
		
Massnahmenbeschrieb	<p>Neben den Bahnhöfen ist der Bushof Schwyz Post im Talkessel Schwyz eine der wichtigen Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs. Am Bushof werden verschiedenste betriebliche Anforderungen gestellt, die heute nicht zureichend erfüllt werden. Gleichzeitig nimmt der Bushof im historischen Teil von Schwyz zusammen mit der Bahnhofstrasse auch eine repräsentative Funktion als Eingangstor zu Schwyz wahr und ist einer der höchst frequentierten öffentlichen Räume im Talkessel Schwyz.</p> <p>Die Erneuerung des Bushof Schwyz Post sieht durch die Neugestaltung des Platzes und der Bahnhofstrasse sowie der Integration der Seitenbereiche, eine umfassende Aufwertung des Siedlungsraumes vor. Ein verbessertes Buskonzept für den gesamten Talkessel Schwyz ermöglicht zusätzliche Direktverbindungen und attraktive, schlanke Umsteigebeziehungen. Dazu sind gesamthaft acht Buskanten notwendig, wovon sechs für Gelenkbusse ausgelegt werden müssen. Auf Wendemanöver auf dem Platz kann weitgehend verzichtet werden, wenn allfälliges Wenden via Zeughausstrasse – Herrengasse – Postplatzkreisel erfolgen kann. Auf diesem Korridor sollen Busbevorzugungsmassnahmen untersucht werden (siehe Massnahmen ÖV.10 und MIV.07). Im Rahmen der Planung wird das Thema Bike + Ride gemäss Nachfrage und Handlungsbedarf geprüft, so dass genügend öffentlich zugängliche, überdachte Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden können.</p> <p>Das bestehende Wettbewerbsprojekt kann in kurzer Zeit zu einem Vorprojekt weiterentwickelt werden. Dabei steht neben der zukunftsfähigen Gestaltung der Busverkehrsanlagen auch die Aufwertung des öffentlichen Raums im Fokus.</p>	

Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2017	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2018	
	Geschätzter Baubeginn		2019	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2020	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	Im Richtplan ist die generelle Planungsanweisung zur Aufwertung der Umsteigepunkte verankert. Im Richtplangentext Ergänzung Region Rigi-Mythen sind die Richtplangeschäfte R _{R-M} – 6.5 Schienenverkehr und R _{R-M} – 6.6 Busnetz beschrieben. Darin sind die optimale Zugänglichkeit zum Schienennetz für alle Verkehrsarten sowie die Integration von P+R und B+R aufgeführt.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Der Bushof Schwyz Post ist ein zentraler Punkt des Buskorridors und eine der wichtigsten Umsteigeorte im Talkessel Schwyz. Um ein zukunftsgerichtetes Buskonzept mit Durchmesserlinien und verdichteter Taktfolge umsetzen zu können, ist der Umbau des Bushofs Schwyz Post notwendig.			
Nutzen	WK1	Attraktivitätssteigerung des Busnetzes durch Direktverbindungen und Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Hauptumsteigepunkt der Busverbindungen im Talkessel Schwyz. Verbesserung des Komforts für Benutzer (behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestellen; Witterungsschutz an allen Haltekanten).		
	WK2	Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Platzgestaltung und verbesserte Integration der Haltestelle in den Siedlungsraum.		
	WK3	Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit durch offene Gestaltung des Strassenraums und der Erweiterung der Flächen zum Aufenthalt für den Fuss- und Veloverkehr.		
	WK4	Durch die vorgesehene verkehrsberuhigte Zone können die Emissionen gesenkt werden.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wurde im Rahmen des Wettbewerbs 2012 geklärt. Ein Vorprojekt ist vorhanden.			
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Total Kosten		9.5 Mio. Fr.	
Abhängigkeiten	Keine.			
Quantitative Angaben	DTV (2014) der Bahnhofstrasse in Schwyz: 6'800.			
Federführung	Gde. Schwyz			
Beteiligung	TBA Kt. SZ, AöV Kt. SZ, ARE Kt. SZ, AAGS, Grundeigentümer			

Bushof Bahnhof Brunnen	Gemeinde Ingenbohl	ÖV.04
------------------------	--------------------	-------



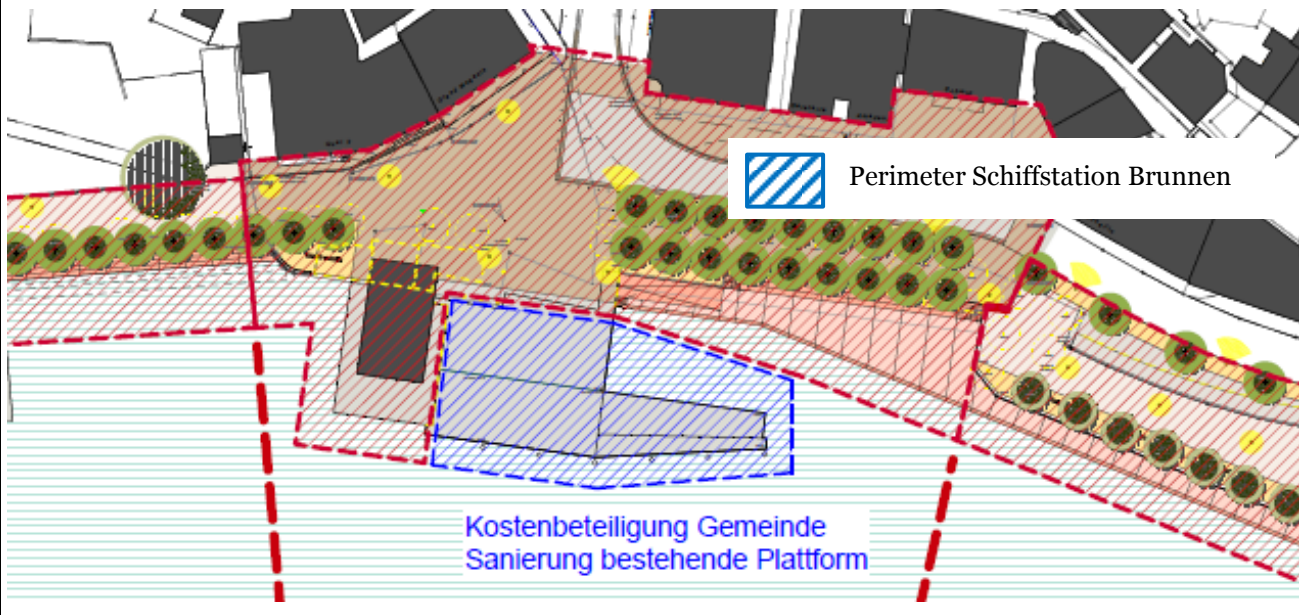
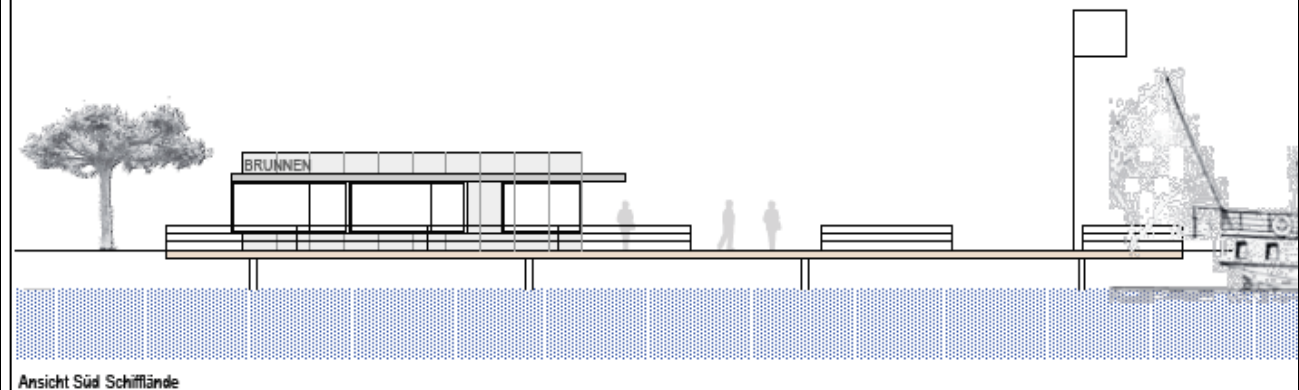
Massnahmenbeschrieb

Für viele Gäste stellt der Bahnhof mit dem vorgelagerten Bushof das Eingangstor nach Brunnen dar. Diese wichtige Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs ist heute neben der Nutzung durch die Busse vor allem durch den MIV geprägt. Die Aufenthaltsqualität ist bescheiden. Die betrieblichen Anforderungen an den Bushof können in Zukunft nicht mehr mit dem aktuellen Regime bewerkstelligt werden. Es müssen für die längerfristige Entwicklung des Buskonzepts pro Fahrrichtung drei Buskanten vorgesehen werden, wobei jeweils mindestens eine pro Richtung für Gelenkbusse ausgelegt sein muss. Die Zu- und Wegfahrten der Busse sollen so gestaltet werden, dass die Busse nicht durch MIV-Zubringerfahrten (Einkaufen im Bahnhof, Kiss & Ride, usw.) behindert werden.

Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Brunnen sieht eine umfassende Aufwertung des Siedlungsraumes vor. Mit der verbesserten Aufenthaltsqualität wird die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr gesteigert, der Busbetrieb sichergestellt und die Umsteigebeziehungen verbessert. Im Rahmen der Planung wird auch das Thema Bike + Ride gemäss Nachfrage und Handlungsbedarf geprüft, so dass genügend öffentlich zugängliche, überdachte Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden können.

Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2020	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2021	
	Geschätzter Baubeginn		2023	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2025	

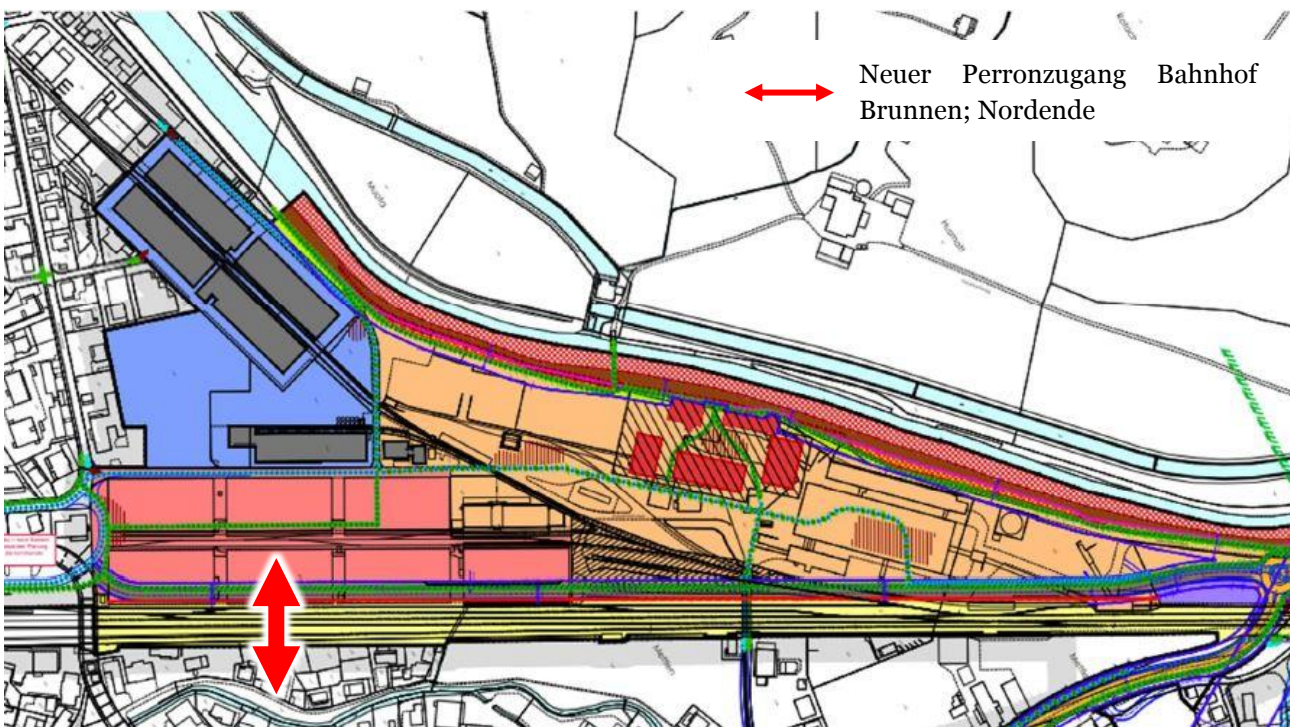
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	
	Im Richtplan ist die generelle Planungsanweisung zur Aufwertung der Umsteigepunkte verankert. Im Richtplantext Ergänzung Region Rigi-Mythen sind die Richtplangeschäfte R _{R-M} – 6.5 Schienenverkehr und R _{R-M} – 6.6 Busnetz beschrieben. Darin sind die optimale Zugänglichkeit zum Schienennetz für alle Verkehrsarten sowie die Integration von P+R und B+R aufgeführt.		
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE <input checked="" type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes Brunnen verbessern sich die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr sowie die Verkehrssicherheit massgeblich. Die Platzverhältnisse für die Regionalbusse genügen den Anforderungen für eine Weiterentwicklung des Busnetzes im Talkessel Schwyz und ermöglichen ein verbessertes ÖV-Angebot. Der für den Pendler- sowie Freizeitverkehr wichtige regionale Umsteigeknoten wird gestärkt und entsprechend seiner Funktion ausgestaltet. Mit attraktiven B+R und P+R Anlagen erfährt der öffentliche Verkehr eine zusätzliche Förderung.		
Nutzen	WK1	Die Platzverhältnisse für die Regionalbusse genügen den Anforderungen für eine Weiterentwicklung des Busnetzes im Talkessel Schwyz und ermöglichen ein verbessertes ÖV-Angebot. Die Stabilität der Busse im Zu- und Wegfahrbereich wird verbessert. Die Qualität des gesamten Verkehrssystems wird mit geeigneten Massnahmen ebenfalls gelenkt und verbessert. Mit der verbesserten Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs wird die Intermodalität gesteigert. Nicht nur der öffentliche Verkehr, auch der Langsamverkehr und der motorisierte Individualverkehr profitieren nicht zuletzt wegen den B+R und P+R Anlagen von der Bahnhofplatzgestaltung.	
	WK2	Der öffentliche Raum beim Bahnhof Brunnen wird mit der Umgestaltung aufgewertet und die Lebensqualität verbessert. Durch eine entsprechend gestaltete Begegnungszone steigen die Qualität und die Sicherheit im öffentlichen Raum. Mit einer Begegnungszone (vor dem Bahnhof, nicht auf der Kantonsstrasse) wird das Verkehrsregime der Nutzung angepasst.	
	WK3	Die Geschwindigkeitsreduktion führt zu einer erhöhten subjektiven Verkehrssicherheit.	
	WK4	Indirekte Reduktion der Luft- und Lärmemissionen durch ein attraktives Angebot für alternative Verkehrsträger zum MIV.	
Machbarkeit	Im Rahmen der Studie zur Umgestaltung des Bahnhofplatzes „vom Bahnhofplatz zum Centralplatz“ wurden verschiedene Ansätze gesamtheitlich untersucht. Die vertiefte Machbarkeit ist hingegen mit einem Vorprojekt nachgewiesen.		
Kosten		Infrastruktur	Betrieb
	Total Kosten	5.0 Mio. Fr.	
Abhängigkeiten	Die strassenseitige Erschliessung von Brunnen Nord mündet mit der neu zu erstellenden Groberschliessungsstrasse in den Bahnhofplatz. Dies führt, zusammen mit den P+R-Anlagen, zu einer Zunahme der Ein- und Ausfahrkonflikte mit den Buslinien. Diesen Umständen ist bei der Gestaltung des Bahnhofplatzes Rechnung zu tragen.		
Quantitative Angaben	DTV Schwyzerstrasse (VM, 2012): 16'700		
Federführung	Gde. Ingenbohl		
Beteiligung	SBB, AAGS, TBA Kt. SZ, AöV Kt. SZ		

Schiffstation Brunnen	Gemeinde Ingenbohl	ÖV.05
 <p>Perimeter Schiffstation Brunnen</p> <p>Kostenbeteiligung Gemeinde Sanierung bestehende Plattform</p>		
 <p>Ansicht Süd Schifflande</p>		
<p>Massnahmenbeschreibung</p>	<p>Die Schiffstation in Brunnen ist neben dem Bahnhof der wichtigste Umsteigepunkt in der Gemeinde Ingenbohl. Touristen aus dem In- und Ausland nutzen das attraktive Angebot, eine Schiffsfahrt auf dem Vierwaldstättersee in Brunnen zu beginnen oder zu beenden. Zudem hat die Schiffstation eine weitere Funktion für Seequerende Pendler. Die Schiffstation Brunnen hatte während den vergangenen Jahren im Durchschnitt eine Frequenz von rund 315'000 Personen pro Jahr. Damit lag sie an 4. Stelle der 33 Schiffstationen des Vierwaldstättersees.</p> <p>Die 1905 in Betrieb genommene Schiffstation ist unterspült und entspricht nicht den aktuellen Kundenbedürfnissen. Ein integrales Projekt mit einem Ersatzneubau, einer bedarfsgerechten Anlegestelle sowie einer entsprechenden Umgebungsgestaltung ist angezeigt. Basierend auf dem Wettbewerbprojekt Quaianlage sind ein Vor- und ein Bauprojekt zu erarbeiten. Aus rein sicherheitstechnischen Überlegungen (Unterspülung) ist die Behebung der Mängel zwingend. Aus Kosten/Nutzen und Nachhaltigkeitsüberlegungen ist ein Ersatzneubau mit neuer Anlegestelle einer Sanierung der bestehenden Infrastruktur vorzuziehen.</p> <p>Mit einem Ersatzneubau und einer entsprechenden Umgebungsgestaltung wird die Zugänglichkeit zur Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee massgeblich verbessert. Auch die Aufenthaltsqualität und die Benutzerfreundlichkeit werden den Bedürfnissen angepasst, sowie das Image der Schifffahrt verbessert. Durch diese Massnahme wird der Freizeitverkehr im touristisch geprägten Brunnen aktiv gefördert. Der Bereich der Schiffsstation wird als Umsteigeknoten und als attraktiver Treffpunkt im öffentlichen Raum durch einen Ersatzneubau sowie eine entsprechende Umgebungsgestaltung aufgewertet. Die Lebensqualität und die Qualität des öffentlichen Raums werden verbessert.</p> <p>Um das hauptsächlich touristisch genutzte Potential der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee mittel- bis langfristig zu sichern und den ÖV-Anschluss sowie die Sicherheit zu gewährleisten, ist die bestehende Schiffstation zwingend zu erneuern.</p>	

Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2017	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2018	
	Geschätzter Baubeginn		2019	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2020	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgefleichen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Verbesserung und zeitgemässe Erneuerung des Umsteigepunkts des öffentlichen Verkehrs und Aufrechterhaltung des Potenzials der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee sowie Beheben von Sicherheitsmängeln und Aufwertung des Siedlungsraums am Seeufer Brunnen.			
Nutzen	WK1	Verbesserung im Pendler- und Tourismusverkehr der Schiffstation Brunnen.		
	WK2	Der Bereich der Schiffsstation wird als Umsteigeknoten und als attraktiver Treffpunkt im öffentlichen Raum durch einen Ersatzneubau sowie eine entsprechende Umgebungsgestaltung aufgewertet. Die Lebensqualität und die Qualität des öffentlichen Raums werden verbessert.		
	WK3	Die rund 100-jährige Schiffstation ist unterspült. Mit einem Ersatzneubau wird das Gefahrenpotential saniert und die notwendige Sicherheit wieder gewährleistet.		
	WK4	-		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wird im Rahmen des Vorprojekts überprüft.			
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Total Kosten		2.2 Mio. Fr.	
Abhängigkeiten	Massnahme FVV.06 (Quaianlagen und Uferwanderweg Brunnen inkl. Fuss- und Velobrücke Hopfräben).			
Quantitative Angaben	Besucherfrequenz Schiffstation Brunnen: 2013: 318'926 Personen 2014: 313'488 Personen			
Federführung	Gde. Ingenbohl			
Beteiligung	SGV, Schifffahrtsinspektorat, AWB Kt. SZ, TBA Kt. SZ			

Bahnhof Seewen Neuer Perronzugang Südende	Gemeinde Schwyz			ÖV.06
Massnahmenbe- schrieb	<p>Durch die Entwicklungsschwerpunkte am Bahnhof Seewen – Schwyz und beim Zeughausareal nehmen die Frequenzen im Personenverkehr stark zu. Das bestehende Perron mit den zwei vorhandenen Zugängen ist nicht ausreichend und entspricht nicht den Wunschlinien der Fussgänger, die den Bahnhof in Richtung Süden verlassen. Durch einen Perronzugang am Südende der Gleise werden diese Schwachstellen behoben.</p> <p>Der nördliche Teil des ESP-A: Seewen-Schwyz kann für den Fuss- und Veloverkehr direkt mit dem Bahnhof Seewen-Schwyz verbunden werden, was die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr verbessert. Weiter wird durch eine zweite Unterführung auf der Südseite auch die Trennwirkung der Bahngleise vermindert.</p>			
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2020	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2022	
	Geschätzter Baubeginn		2023	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2024	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgefächern oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS


Zweckmässigkeit	Der zusätzliche Perronzugang am Süden des bestehenden Perrons erschliesst den Entwicklungsschwerpunkt direkt und schafft zusätzliche Kapazitäten. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs vom Entwicklungsschwerpunkt aus wird stark verbessert.	
Nutzen	WK1	Der Fussweg zum Perron wird von Süden her kommend um rund 200m verkürzt. Die Auslastung längerer Züge wird verbessert. Bessere Entwicklungsfähigkeit des Bahnhofes zur multimodalen Umsteigeplattform (B+R, Bushof, Vernetzung, etc.)
	WK2	Der nördliche Teil des Entwicklungsschwerpunkts ESP-A Seewen-Schwyz wird direkt an den Bahnhof angeschlossen.
	WK3	--
	WK4	Verbesserung des Netzes des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Radverkehrs hat indirekte Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.
Machbarkeit		
Kosten	Infrastruktur	Betrieb
	Total Kosten 3.6 Mio. Fr.	
Abhängigkeiten	S.01 (ESP-A Seewen-Schwyz), S.02 (ESP-B Seewen-Schwyz)	
Quantitative Angaben		
Federführung	Gde. Schwyz	
Beteiligung	SBB, AöV Kt. SZ	

Bahnhof Brunnen Neuer Perronzugang Nordende		Gemeinde Ingenbohl		ÖV.07	
					
Massnahmenbeschreibung	<p>Der Entwicklungsschwerpunkt Brunnen Nord beim Bahnhof Brunnen, ist momentan nicht direkt mit dem Bahnhof verbunden. Ein Perronzugang am Nordende des Bahnhofs erschliesst die Gleise über den bestehenden Perron direkt mit dem Entwicklungsschwerpunkt.</p> <p>Der südliche Teil des ESP Brunnen Nord kann für den Fuss- und Veloverkehr direkt mit dem Bahnhof Brunnen verbunden werden, was die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr verbessert.</p>				
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2023		
	Einreichung Vorprojekt ARE		2023		
	Geschätzter Baubeginn		2025		
	Geschätzte Inbetriebnahme		2026		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein			
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgefleichen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.				
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS	

Zweckmässigkeit	Der zusätzliche Perronzugang am Nordende des bestehenden Perrons erschliesst den südlichen Teil des Entwicklungsschwerpunkt direkt und schafft nötige zusätzliche Kapazitäten. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs vom Entwicklungsschwerpunkt aus wird stark verbessert.	
Nutzen	WK1	Der Fussweg zum Perron wird von Norden her kommend um rund 300m verkürzt. Die Auslastung längerer Züge wird verbessert. Die Trennwirkung der Bahngleise wird vermindert. Bessere Entwicklungsfähigkeit des Bahnhofes zur multimodalen Umsteigeplattform (B+R, Bushof, Vernetzung, etc.)
	WK2	Die Qualität des Zugangs zur Bahn wird im nördlichen Bereich des Bahnhofs verbessert.
	WK3	--
	WK4	Verbesserung des Netzes des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Radverkehrs hat indirekte Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.
Machbarkeit	Die Machbarkeit wurde im Rahmen des Vorprojekts geprüft.	
Kosten		Infrastruktur
		Betrieb
	Total Kosten	3.6 Mio. Fr.
Abhängigkeiten	Realisierung Entwicklungsgebiet Brunnen Nord (S.04)	
Quantitative Angaben		
Federführung	Gde. Ingenbohl	
Beteiligung	SBB, AöV Kt. SZ	

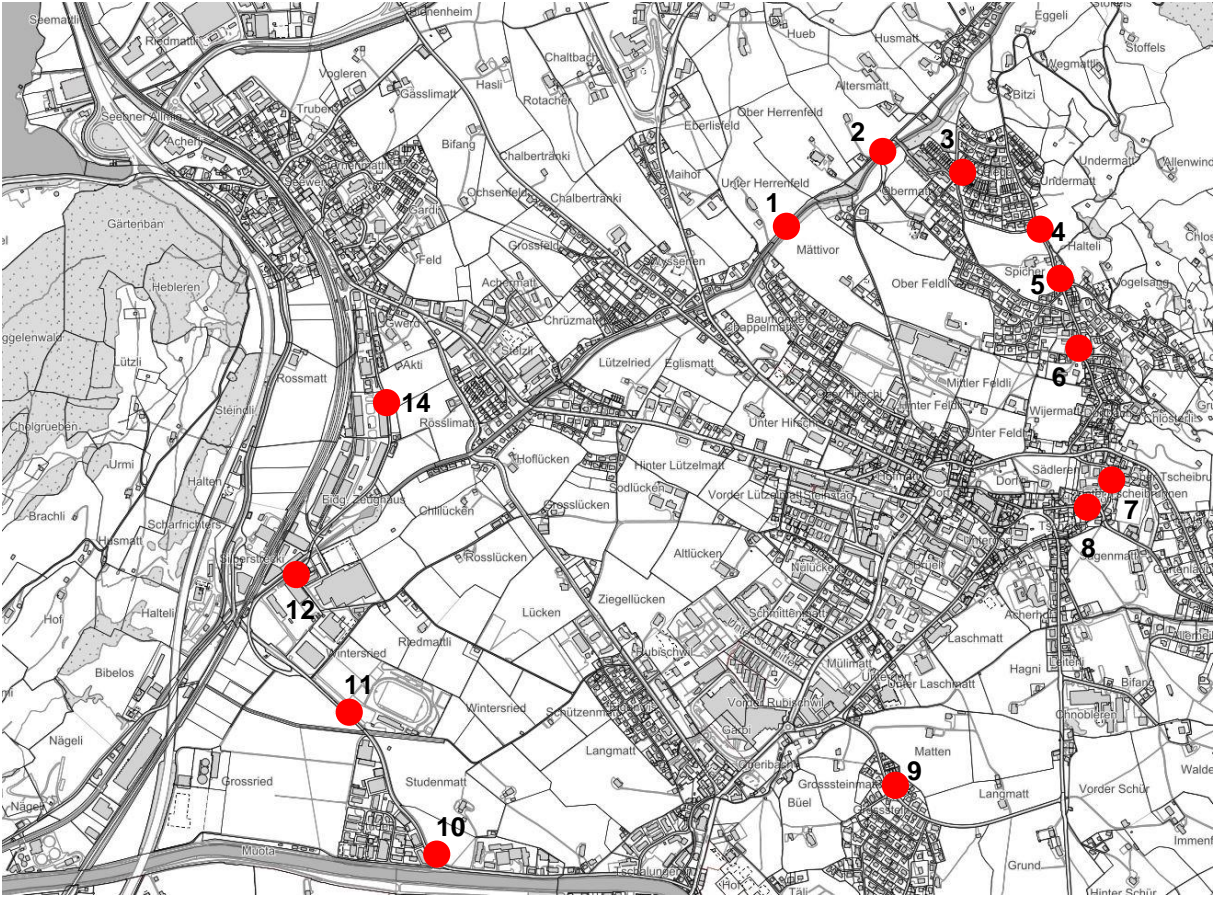
Bahnhof Steinen Aufwertung Perronzugang		Gemeinde Steinen		ÖV.08e	
Massnahmenbe- schrieb	<p>Die beiden Aussenperrons am Bahnhof Steinen werden 2016 behindertengerecht gestaltet und verlängert, damit der Halt auch für längere S-Bahnzüge ermöglicht wird. Mit der Erstellung der Rampen nördlich und südlich der beiden Gleise können diese behindertengerecht erschlossen werden und der direkte Fusswegzugang von Süden her zu den Gleisen wird ermöglicht und rechtlich gesichert.</p> <p>Die Bahngleise trennen die nordöstlichen Wohn- und Mischgebiete, sowie zukünftigen Siedlungserweiterungsgebiete, von den südlich gelegenen bestehenden und geplanten Arbeitsgebieten. Durch die neuen Fusswegverbindungen und den Umbau des Bahnhofs, wird die Trennwirkung der Gleise vermindert und die Entwicklungsgebiete können direkt erschlossen werden.</p> <p>Die Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage, wie der bewirtschaftete Parkplatz oder die Veloabstellplätze bleiben bestehen bzw. werden möglichst ausgebaut.</p> <p>Mit der langfristigen Ergänzung eines zusätzlichen Perronzugangs im Süden kann der Zugang zur Bahn nochmals verbessert werden (siehe Massnahme ÖV.08c). Zudem ist eine nochmalige Verlängerung der Perrons anzustreben, damit auch RE-Züge in Steinen halten können.</p>				
	Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> E
	Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		Bereits abgeschlossen	
		Einreichung Vorprojekt ARE		--	
Geschätzter Baubeginn		2016			
Geschätzte Inbetriebnahme		2016			
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein			
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.				
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS	

Zweckmässigkeit	Eine behindertengerechte Personenunterführung sowie der südliche Fusswegezugang zum Bahnhof, schaffen die nötigen Kapazitäten für die bessere Erschliessung der Wohn- und Arbeitsgebiete.		
Nutzen	WK1	Die Zugänge zum Bahnhof werden behindertengerecht ausgebaut.	
	WK2	--	
	WK3	--	
	WK4	Verbesserung des Netzes des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Radverkehrsnetzes hat positive indirekte Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.	
Machbarkeit	Die Machbarkeit wurde im Rahmen des Vorprojekts geprüft.		
Kosten		Infrastruktur	Betrieb
	Total Kosten	0.16 Mio. Fr.	
Abhängigkeiten			
Quantitative Angaben			
Federführung	SBB		
Beteiligung	Gde. Steinen, AöV Kt. SZ		

Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen	Gemeinden Schwyz und Steinen	ÖV.09a
		
Massnahmenbeschreibung	<p>Das bestehende Fahrplankonzept der Orts- und Regionalbuslinien entspricht nicht den zukünftigen Anforderungen an die Siedlungsentwicklung. Im Zuge der Umgestaltung des Busnetzes mit neuen oder geänderten Linienführungen, Durchmesserlinien und neuen Verknüpfungspunkten, die Umstiege zwischen den Buslinien ermöglichen, sind verschiedene Anpassungen der Haltestelleninfrastrukturen nötig.</p> <p>Dieses Massnahmenblatt beinhaltet einerseits Massnahmen im Zusammenhang mit der künftigen Linienführung und dem Betrieb (gemäss kantonalem und kommunalem ÖV-Konzept) und andererseits Massnahmen im Zusammenhang mit der Zugänglichkeit der Haltestellen und der Erhöhung der Verkehrssicherheit (gemäss LV Konzept). Auf Kantonsstrassen werden die Massnahmen mit dem Tiefbauamt koordiniert. Ausgenommen sind die notwendigen Anpassungen an den Bushöfen beim Bahnhof Schwyz (ÖV.02), Schwyz Zentrum (ÖV.03), und Bahnhof Brunnen (ÖV.04) sowie der untergeordnete Umsteigepunkt bei der neuen Muotabrücke (MIV.01), welche als eigenständige Massnahmen aufgeführt sind.</p>	

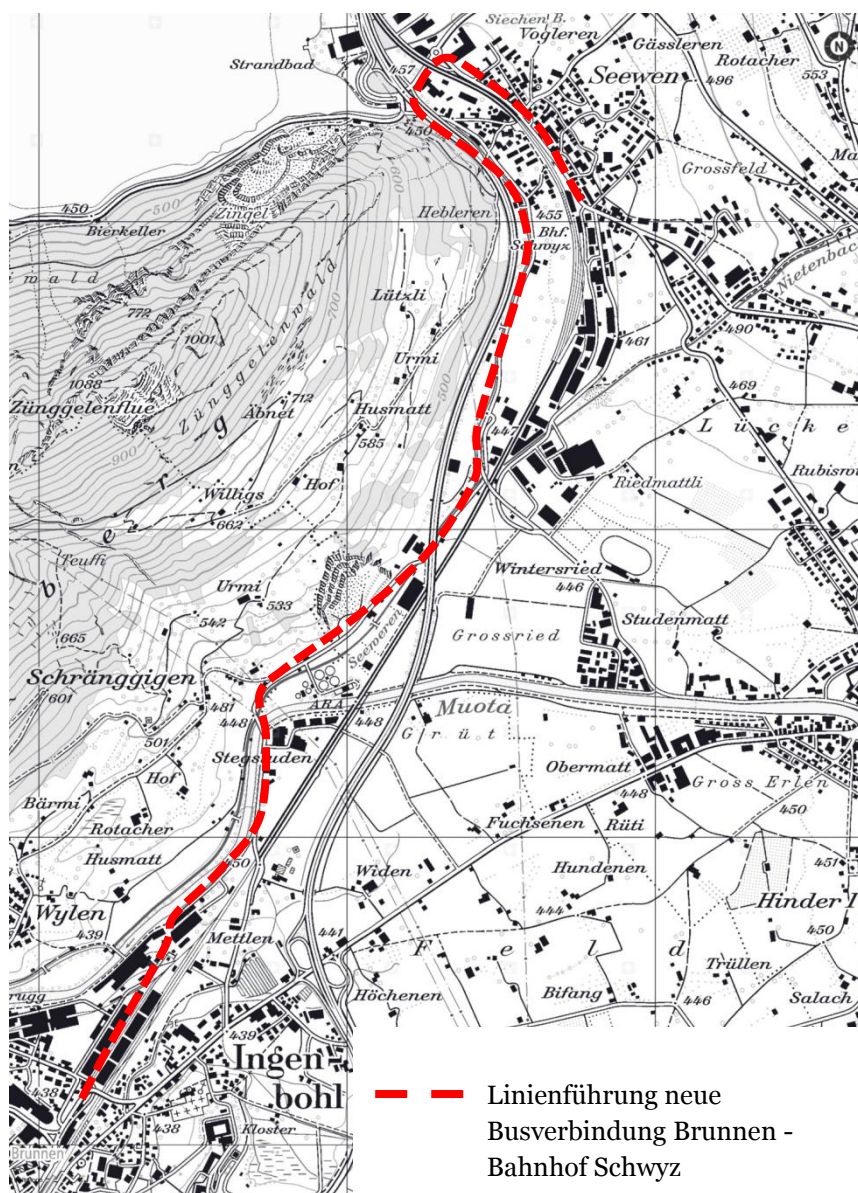
	<p>In einer ersten Etappe sind die Anpassungen an den Bushaltestellen zusammengefasst, welche für die Neugestaltung des Busnetzes unabdingbar sind. Dies beinhaltet die folgenden Teilmassnahmen in:</p> <p>Schwyz:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Neugestaltung der aufgewerteten bzw. neu untergeordneten ÖV-Knotenpunkte. Durch die Anpassung des ÖV-Konzepts verändern sich die Anforderungen an verschiedene Bushaltestellen. Die Ausgestaltung der Haltestellen wird entsprechend der neuen Funktion angepasst. – Erstellung von ca. 30 neuen Bushaltestellen im A- und B-Horizont, grossmehrheitlich als Fahrbahnhaltestellen, entlang von neuen oder verlegten Buslinien. – Massnahmen zur Verbesserung von bestehenden Haltestellen (Zugänglichkeit, Sicherheit, Witterungsschutz, etc.). <p>Steinen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Umgestaltung Bushaltestelle und Buswendeplatz Steinen Bahnhof. Die aktuelle Wendesituation der Buslinie am Bahnhof Steinen ist vertraglich nicht geregelt. Für das zukünftige Buskonzept im Talkessel Schwyz ist es notwendig, dass den am Bahnhof Steinen wendenden Bussen der dafür notwendige Wenderaum zugesichert ist. Die Haltestelle ist zudem so umzugestalten, dass zukünftig auch Busse von/nach Arth-Goldau verkehren und beim Bahnhof anhalten können. <p>Im A-Horizont sind folgende Massnahmen vorgesehen:</p>			
	Massnahme		Massnahmenbeschreibung	Kostenschätzung CHF (+/- 30%, exkl. MwSt.)
	1	Spital	Erstellen von ausreichend grossen Warteräumen, Markierung Bushaltestelle und Erstellen Witterungsschutz.	95'000
	2	Schützenstrasse	Zusätzliche Haltestelle	36'000
	3	Grosslücken	2 neue Haltestellen	66'000
	4	Nietenbach	Fussgängerstreifen mit Mittelinsel, Aufteilung Haltestellen	160'000
	5	Seewen-Feld	2 neue Haltestellen	127'000
	6	Bienenheimstrasse	Ausbau Haltestelle, untergeordneter Umsteigepunkt	207'000
	7	Acherli	2 neue Haltestellen	207'000
	8	Bahnhof Steinen	2 neue Haltestellen	207'000
9	Herrengasse	Umbau Haltestellen	95'000	
Total			1'200'000	
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2017	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2017	
	Geschätzter Baubeginn		2019	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2022	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgefächern oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS

Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild setzt einen Schwerpunkt in der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Ein wichtiger Baustein für die Aufwertung des ÖV-Systems besteht in der Neukonzeption der Buslinien und der Weiterentwicklung des Betriebskonzepts. Damit kann die bisherige infrastrukturbedingte Beschränkung des ÖV-Angebots mit verhältnismässigen Mitteln gelöst und eine quantitative und qualitative Verbesserung des ÖV-Angebots erreicht werden. Somit kann das Siedlungsgebiet besser mit dem ÖV erschlossen und die Quartiere besser an die Bahnhöfe angebunden werden.	
Nutzen	WK1	Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr mit optimierten Abläufen und Sicherstellung von ausreichend Kapazität und eines reibungsfreien Betriebs. Ausrichtung des Busnetzes auf die zukünftigen Anforderungen und Vermeidung der infrastrukturbedingten Beschränkungen. Verbesserung der Umsteigebeziehungen im Talkessel Schwyz durch mehr Umsteigeknoten. Verbesserung des Komforts für Benutzer (behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestellen und Bedarfsgerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen.
	WK2	Verbesserte Integration der Haltestellen im Siedlungsraum erhöht die Qualität der öffentlichen Räume. Erschliessung der bisher nicht erschlossenen Wohn- und Arbeitsplatzgebiete durch neue Buslinien.
	WK3	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch bedarfsgerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen.
	WK4	Durch Verbesserung des Modalsplitts können die vorhandenen Infrastrukturen besser ausgenützt werden und die Verkehrsbelastungen entlang der Haupttrouten gesenkt werden. Indirekte positive Effekte auf Luft- und Lärmemissionen durch die Verbesserung der Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr.
Machbarkeit		
Kosten	Infrastruktur	Betrieb
	Total Kosten	1.2 Mio. Fr.
Abhängigkeiten	MIV. 01 (neue Muotabrücke), MIV.07 (BGK Ortskern Schwyz), ÖV.01- ÖV.04	
Quantitative Angaben		
Federführung	Gde. Schwyz	
Beteiligung	AöV Kt. SZ, TBA Kt. SZ	

Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen	Gemeinde Schwyz	ÖV.09b
 <p>The map displays the town of Schwyz with various districts and streets. Fourteen red dots, numbered 1 through 14, are placed at specific locations across the town, indicating where bus stops are planned for improvement or expansion. The locations are distributed throughout the urban area, from the northern districts like Eberlisted and Ober Herrenfeld down to the southern districts like Studenmatt and Langmatt.</p>		
<p>Massnahmenbeschreibung</p>	<p>Das bestehende Fahrplankonzept der Orts- und Regionalbuslinien entspricht nicht den zukünftigen Anforderungen an die Siedlungsentwicklung. Im Zuge der Umgestaltung des Busnetzes mit neuen oder geänderten Linienführungen, Durchmesserlinien und neuen Verknüpfungspunkten, die Umstiege zwischen den Buslinien ermöglichen, sind verschiedene Anpassungen der Haltestelleninfrastrukturen nötig.</p> <p>Dieses Massnahmenblatt beinhaltet einerseits Massnahmen im Zusammenhang mit der künftigen Linienführung und dem Betrieb (gemäss kantonalem und kommunalem ÖV-Konzept) und andererseits Massnahmen im Zusammenhang mit der Zugänglichkeit der Haltestellen und der Erhöhung der Verkehrssicherheit (gemäss LV Konzept). Auf Kantonsstrassen werden die Massnahmen mit dem Tiefbauamt koordiniert. Ausgenommen sind die notwendigen Anpassungen an den Bushöfen in Schwyz Zentrum, Bahnhof Schwyz und Bahnhof Brunnen, welche als eigenständige Massnahmen umgesetzt werden (vgl. Massnahmen ÖV.01, bis ÖV.04 sowie MIV.01).</p>	

	<p>In einer zweiten Etappe sind die Anpassungen an den Bushaltestellen aufgrund veränderter Linienführungen der Ortsbusse zusammengefasst.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Massnahmen zur Verbesserung von bestehenden Haltestellen (Zugänglichkeit, Sicherheit, Witterungsschutz, etc.). – Neue Haltestellen aufgrund der neuen Linienführung des Ortsbusses insbesondere zur ÖV-Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets Seewen-Ibach (S.01) mit der neuen Muotabrücke West (MIV.01) sowie über die Nietenbachstrasse, Steinerstrasse, Anschluss H8 zur Verbesserung des Gebiets Seewen Feld – Aufhebung von Haltestellen aufgrund der neuen Linienführung des Ortsbusses <p>Im B-Horizont sind folgende Massnahmen vorgesehen:</p>			
	Massnahme Bushaltestelle	Massnahmenbeschrieb	Kostenschätzung CHF (+/- 30%, exkl. MwSt.)	
	1 Herrenfeld/Mättivor	2 neue Haltestellen	127'000	
	2 Nietenbachbrücke	Zusammenzug der Haltestellen Riedbrücke und Salesheim zu 2 neuen Haltestellen an der Nietenbachbrücke	81'000	
	3 Mangelegg	Neue Markierung, Beschilderung	5'000	
	4 Weidhuobli	Neuer Warteraum, Markierung, Beschilderung	10'000	
	5 Loostrasse	Neue Markierung, Beschilderung	5'000	
	6 Dorfbach	Neue Markierung, Beschilderung	5'000	
	7 Bachmatt	Neue Markierung, Beschilderung	5'000	
	8 Hinterdorf	Neue Markierung, Beschilderung	5'000	
	9 Grosstein	Zusammenzug der Haltestellen Rainweg und Eichenweg, bedarf einer neuen Haltestelle	41'000	
	10 Dammstrasse	2 neue Haltestellen	131'000	
	11 Sportanlagen	2 neue Haltestellen	71'000	
	12 Wintersried	2 neue Haltestellen	201'000	
13 Franzosenstrasse/Zeughausareal	2 neue Haltestellen	71'000		
14 Aufhebung Haltestellen	Grundstrasse, Muotastrasse, Studenmatt, Drei Könige, Kollegi, Lärchenweg, St. Martinstrasse, Obermatt	40'000		
Total		798'000		
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2019	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2021	
	Geschätzter Baubeginn		2024	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2026	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgefächern oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS

Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild setzt einen Schwerpunkt in der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Ein wichtiger Baustein für die Aufwertung des ÖV-Systems besteht in der Neukonzeption der Buslinien und der Weiterentwicklung des Betriebskonzepts. Damit kann die bisherige infrastrukturbedingte Beschränkung des ÖV-Angebots mit verhältnismässigen Mitteln gelöst und eine quantitative und qualitative Verbesserung des ÖV-Angebots erreicht werden. Somit kann das Siedlungsgebiet besser mit dem ÖV erschlossen und die Quartiere besser an die Bahnhöfe angebunden werden.	
Nutzen	WK1	Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr mit optimierten Abläufen und Sicherstellung von ausreichend Kapazität und eines reibungsfreien Betriebs. Ausrichtung des Busnetzes auf die zukünftigen Anforderungen und Vermeidung der infrastrukturbedingten Beschränkungen. Verbesserung der Umsteigebeziehungen im Talkessel Schwyz durch mehr Umsteigeknoten. Verbesserung des Komforts für Benutzer (Behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestellen und Bedarfsgerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen.
	WK2	Verbesserte Integration der Haltestellen im Siedlungsraum erhöht die Qualität der öffentlichen Räume. Erschliessung der bisher nicht erschlossenen Wohn- und Arbeitsplatzgebiete durch neue Buslinien.
	WK3	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Bedarfsgerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen.
	WK4	Durch Verbesserung des Modalsplitts können die vorhandenen Infrastrukturen besser ausgenützt werden und die Verkehrsbelastungen entlang der Haupttrouten gesenkt werden. Indirekte positive Effekte auf Luft- und Lärmemissionen durch die Verbesserung der Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr.
Machbarkeit		
Kosten	Infrastruktur	Betrieb
	Total Kosten	0.8 Mio. Fr.
Abhängigkeiten	MIV. 01 (neue Muotabrücke), MIV.07 (BGK Ortskern Schwyz), ÖV.01- ÖV.04	
Quantitative Angaben		
Federführung	Gde. Schwyz	
Beteiligung	AöV Kt. SZ, TBA Kt. SZ	



Massnahmenbeschreibung

Das bestehende Fahrplankonzept der Orts- und Regionalbuslinien entspricht nicht den zukünftigen Anforderungen an die Siedlungsentwicklung. Im Zuge der Umgestaltung des Busnetzes mit neuen oder geänderten Linienführungen, Durchmesserlinien und neuen Verknüpfungspunkten, die Umstiege zwischen den Buslinien ermöglichen, sind verschiedene Anpassungen der Haltestelleninfrastrukturen nötig.

Zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung soll eine neue Buslinie Schwyz - Brunnen eingeführt werden, für die entsprechende Haltestelleninfrastrukturen realisiert werden müssen.

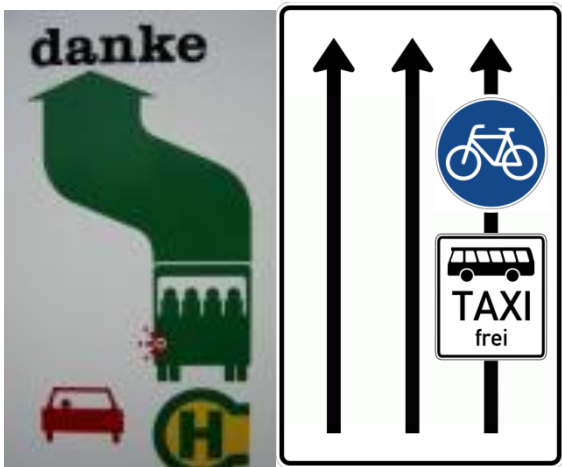
Schwyz:

- Neue Buslinie mit Bushaltestellen auf der Urmibergachse Brunnen Bahnhof – ESP Brunnen Nord – Seewen West (Seewernstrasse) – Bahnhof Schwyz

Ingenbohl:

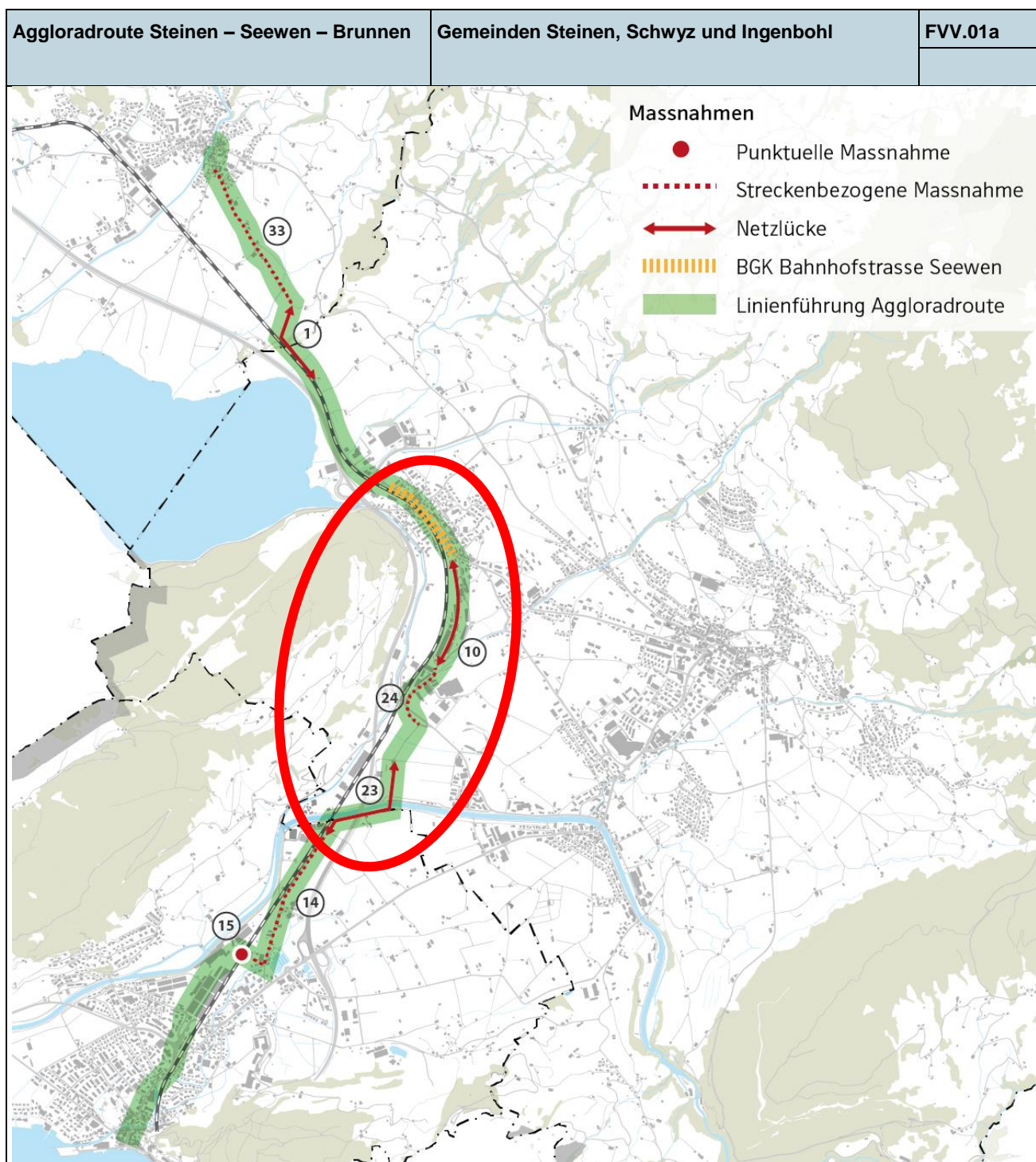
- Für die Buserschliessung des ESP Brunnen Nord und eine zukünftige Erschliessung der Gewerbegebiete entlang der Seewernstrasse werden die benötigten Flächen zur Erstellung von Bushaltestellen freigehalten.

Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2021	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2021	
	Geschätzter Baubeginn		2023	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2023	
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild setzt einen Schwerpunkt in der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Ein wichtiger Baustein für die Aufwertung des ÖV-Systems besteht in der Weiterentwicklung des Betriebskonzepts. Damit wird das Siedlungsgebiet besser mit dem ÖV erschlossen und die Quartiere an die Bahnhöfe angebunden.			
Nutzen	WK1	Qualitative Verbesserung des Angebots des öffentlichen Verkehrs durch zeitgemässe Haltestellen und verbessertem Zugang. Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr mit optimierten Abläufen und Sicherstellung von ausreichend Kapazität und eines reibungsfreien Betriebs.		
	WK2	Verbesserte Integration der Haltestellen im Siedlungsraum erhöht die Qualität der öffentlichen Räume.		
	WK3	Erhöhung der subjektiven Sicherheit im Bereich der Bushaltestellen.		
	WK4	Indirekte positive Effekte auf Luft- und Lärmemissionen durch die Verbesserung der Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr.		
Machbarkeit				
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Total Kosten		0.66 Mio.	
Abhängigkeiten	S.04 (ESP Brunnen Nord, ÖV.04 (Bushof Bahnhof Brunnen), MIV.03 (Spange Nord)			
Quantitative Angaben				
Federführung	AöV Kt. SZ			
Beteiligung	TBA Kt. SZ, Gde. Schwyz, Gde. Brunnen			

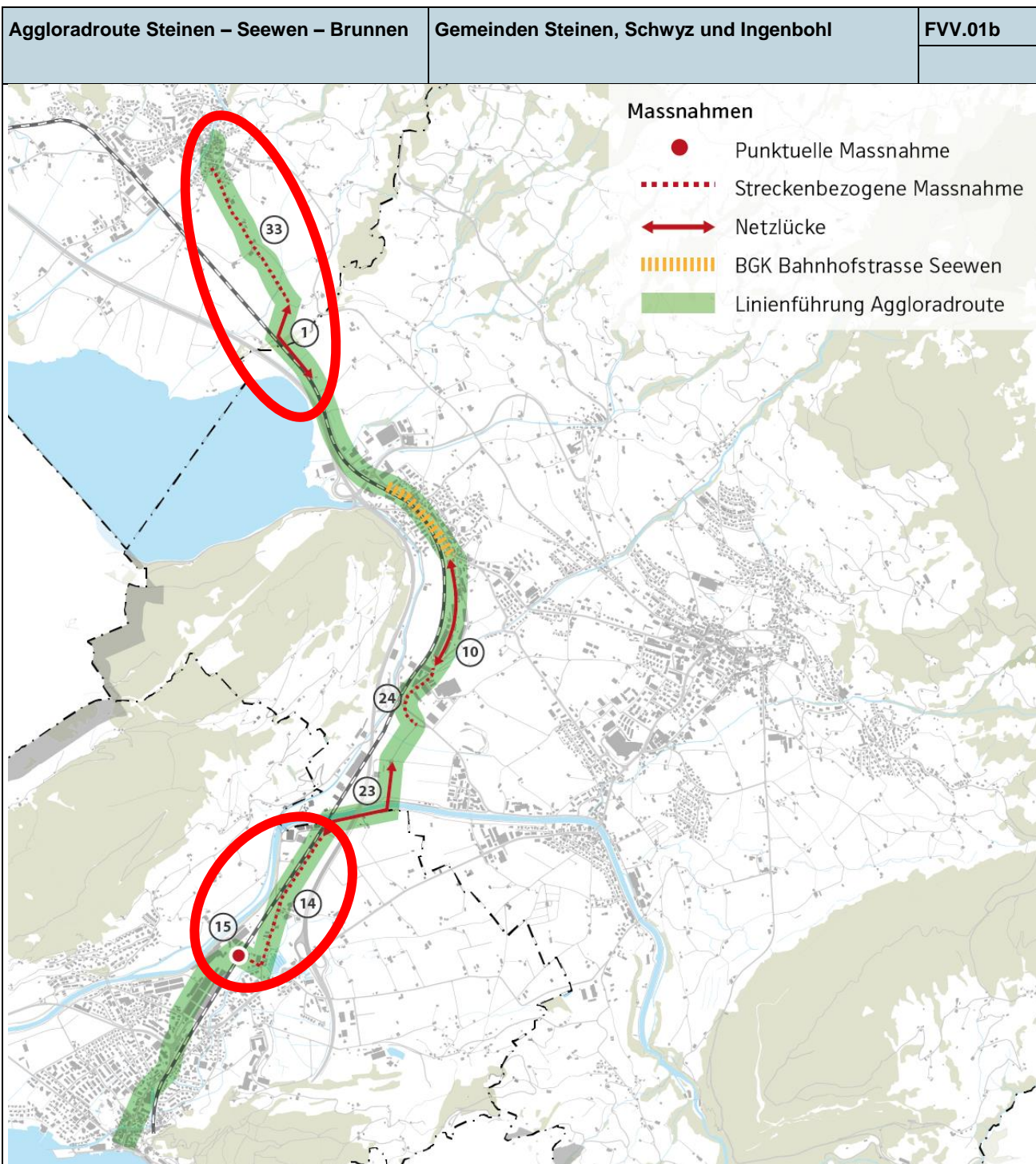
Busbevorzugungsmassnahmen		Gemeinde Schwyz		ÖV.11	
					
Massnahmenbeschreibung	<p>Während der Hauptverkehrszeiten sind die öffentlichen Busse aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens des MIV so stark verspätet, dass die Anschlüsse und die Transportketten nicht sichergestellt werden können. Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität sollen Busbevorzugungsmassnahmen an den verspätungsanfälligen Knoten oder Strecken geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Schwyz: Schmiedgasse, zwischen Postplatz und Muotabrücke: (Stau- und Kapazitätsproblem) – Schwyz: Zeughausstrasse – Herrengasse – Schulgasse – Hauptplatz: (Schmale Strassen und Gegenverkehr behindern die Busse, die auf die Gegenfahrbahn ausholen müssen – Busbevorzugung mit Lichtsignalansteuerung und Freihaltung) – Seewen: zwischen Kreisel Acherli und der Verzweigung Bahnhofstrasse/Gotthardstrasse (Stau- und Kapazitätsproblem) 				
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2021		
	Einreichung Vorprojekt		2022		
	Geschätzter Baubeginn		2023		
	Geschätzte Inbetriebnahme		2024		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS	
Zweckmässigkeit	Stabile ÖV-Transportketten und –Anschlüsse sind entscheidend für die Akzeptanz des ÖV und eine Erhöhung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖV.				
Nutzen	WK1	Einhaltung des Fahrplans, Gewähren der Transportketten und Anschlüsse verbessert den öffentlichen Verkehr massgeblich.			
	WK2	-			
	WK3	Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit durch klare Verkehrsführung und Bevorzugungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr.			
	WK4	Reduzierte Schadstoffemissionen durch die Förderung des öffentlichen Verkehrs und Verschiebung des Modal Splits.			

Machbarkeit	
Kosten	Infrastruktur Betrieb
	Total Kosten
Abhängigkeiten	
Quantitative Angaben	
Federführung	AöV Kt. SZ
Beteiligung	TBA KT. SZ, Gde. Schwyz

4.2.2 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr



Massnahmenbeschrieb	Als neues Rückgrat des Velowegnetzes wird eine Aggloradroute als direkte, attraktive und sichere Verbindung zwischen Steinen – Seewen – Brunnen realisiert. Entlang dieser Achse befinden sich die Ortszentren, die Bahnhöfe und auch die wichtigsten Entwicklungsgebiete (ESP-B Schwyz-Seewen, ESP-B Bahnhof Brunnen, ESP-A Schwyz-Seewen, ESP Brunnen Nord) der Agglomeration. Die Realisierung der Aggloradroute erfolgt etappiert. Zur Realisation sind entlang der Aggloradroute im A-Horizont die folgenden Infrastrukturmassnahmen vorgesehen:				
	Massnahme	Massnahmenbeschrieb	Kostenschätzung CHF (+/- 30%, exkl. MwSt.)		
	M10	Netzlücke Zeughausareal	Schaffung einer Fuss- und Veloachse durchs Zeughausareal	260'000	
	M23	Netzlücke Grossried	Ausbau Fuss- und Veloweg, Erstellen Fuss- und Velobrücke über Muota	1'500'000	
	M24	Veloinfrastruktur Franzosenstrasse	Erstellen separierter Rad-/Gehweg entlang Franzosenstrasse	580'000	
	Gesamtpaket			2'340'000	
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2017		
	Einreichung Vorprojekt ARE		2019		
	Geschätzter Baubeginn		2022		
	Geschätzte Inbetriebnahme		2024		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein			
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.				
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS	
Zweckmässigkeit	Die Massnahme trägt zu einem effizienten Gesamtverkehrssystem bei. Die Agglomerationsradroute bildet eine Hauptachse des Radwegnetzes und erschliesst die Siedlungsteile und Entwicklungsschwerpunkte der Agglomeration mit dem Fahrrad.				
Nutzen	WK1	Verbesserung des Fuss- und Radwegnetzes innerhalb der Agglomeration. Behebung verschiedener Schwachstellen im Radwegnetz.			
	WK2	Attraktive Fuss- und Radverbindungen innerhalb der Agglomeration verbessern den Siedlungsraum im Sinne der Stadt der kurzen Wege.			
	WK3	Erhöhung der subjektiven Sicherheit im Radverkehr durch Behebung von Schwachstellen.			
	WK4	Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des Fuss- und Radverkehrs hat indirekte Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.			
Machbarkeit	Die Machbarkeit wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft.				
Kosten	Infrastruktur		Betrieb		
	Total Kosten		2'34 Mio. Fr.		
Abhängigkeiten	Entwicklung der ESP-Gebiete Schwyz Seewen, Schwyz Zeughausareal, Brunnen Nord (vgl. Massnahmen S.01 / .02 / .04)				
Quantitative Angaben					
Federführung	Gde. Schwyz				
Beteiligung	Gde. Schwyz, Gde. Ingenbohl, Gde. Steinen				



Massnahmenbeschreibung	Als neue Rückgrat des Velowegnetzes wird eine Aggloradroute als direkte, attraktive und sichere Verbindung zwischen Steinen – Seewen – Brunnen realisiert. Entlang dieser Achse befinden sich die Ortszentren, die Bahnhöfe und auch die wichtigsten Entwicklungsgebiete (ESP-B Schwyz-Seewen, ESP-B Bahnhof Brunnen, ESP-A Schwyz-Seewen, ESP Brunnen Nord) der Agglomeration. Eine mögliche Weiterführung der Radroute von Steinen in Richtung Bahnhof Arth-Goldau ist im Rahmen der Projektierung noch zu prüfen.			
	Zur Realisation im B-Horizont sind entlang der Aggloradroute die folgenden Infrastrukturmassnahmen vorgesehen:			
	Massnahme	Massnahmenbeschreibung	Kostenschätzung CHF (+/- 30%, exkl. MwSt.)	
	M01	Netzlücke Chämilo	Ausbau zu Fuss- und Veloweg, Abtragung Fels, Aufschüttung zur Überwindung der Höhendifferenz, Einbau Oberbau	1'320'000
	M14	Brunnen Nord: Seewenstrasse / Öli	Netzlücke vom Knoten Mettlen bis Muota auf mehrheitlich bestehendem Wegnetz	120'000
	M15	Brunnen Nord: Unterführung Mettlen	Unterführung Mettlen für Langsamverkehr umbauen.	50'000
M33	Aufwertung Verbindung Chämilo	Verbreiterung Strasse von 2.5 bis 3.0 m auf 4.25 m und Belagssanierung	1'600'000	
		Gesamtpaket	3'090'000	
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2023	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2023	
	Geschätzter Baubeginn		2024	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2025	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	Die diversen Massnahmen für den Radverkehr entsprechen dem Richtplangeschäft V-4.1 Radverkehr, sowie dem kantonalen Radroutenkonzept (2015).			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Die Massnahme trägt zu einem effizienten Gesamtverkehrssystem bei. Die Agglomerationsradroute bildet eine Hauptachse des Radwegnetzes und erschliesst die Siedlungsteile und Entwicklungsschwerpunkte der Agglomeration mit dem Fahrrad.			
Nutzen	WK1	Verbesserung des Fuss- und Radwegnetzes innerhalb der Agglomeration. Behebung verschiedener Schwachstellen im Radwegnetz.		
	WK2	Attraktive Fuss- und Radverbindungen innerhalb der Agglomeration verbessern den Siedlungsraum im Sinne der Stadt der kurzen Wege.		
	WK3	Erhöhung der subjektiven Sicherheit im Radverkehr durch Behebung von Schwachstellen.		
	WK4	Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des Fuss- und Radverkehrs hat indirekte Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft.			
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Total Kosten		3.01 Mio. Fr.	
Abhängigkeiten	Entwicklung der ESP-Gebiete Schwyz Seewen, Schwyz Zeughausareal, Brunnen Nord (vgl. Massnahmen S.01 / .02 / .04)			
Quantitative Angaben				
Federführung	Gde. Schwyz			
Beteiligung	Gde. Schwyz, Gde. Ingenbohl, Gde. Steinen			

Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (Eigenleistung)	Gemeinden Steinen, Schwyz und Ingenbohl			FVV.02e
Massnahmenbeschreibung	<p>Mit dem starken Bevölkerungswachstum ist auch die Mobilität einem stetigen Wandel unterzogen. Das Potenzial des Radfahrens wurde bereits in den 1990er Jahren erkannt und gefördert. Im Juni 1993 wurde im Rahmen der Förderung des Fuss- und Radverkehrs im Kanton Schwyz bereits ein Radroutenkonzept ausgearbeitet. Aufgrund neuer Normen und Erkenntnisse im Bereich des Radverkehrs sowie dem stark wachsendem Verkehrsaufkommen der Agglomeration, wurde das Konzept aktualisiert.</p> <p>Aufgrund der hohen Dringlichkeit soll bereits vor 2019 als Sofortmassnahme die Kreuzung Bahnhofstrasse – Gotthardstrasse (Mythenblick) Seewen-Schwyz saniert werden (Nr. PN 2_06 im kant. Radroutenkonzept):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fortsetzung bestehender Rad- und Fussweg – Neue Radfahrerführung im Knotenbereich 			
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> E

Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2016	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2016	
	Geschätzter Baubeginn		2017	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2018	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	Die diversen Massnahmen für den Radverkehr entsprechen dem Richtplangeschäft V-4.1 Radverkehr, sowie dem kantonalen Radroutenkonzept (2015).			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Die diversen Abschnitte ergänzen das bestehende Fuss- und Radverkehrsnetz und schliesst verschiedene Lücken. Das Gesamtverkehrssystem wird durch durchlässige und komplette Netze im Fuss- und Radverkehr verbessert.			
Nutzen	WK1	Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs im Talkessel Schwyz durch Lückenschlüsse auf Kantonsstrassen.		
	WK2	Attraktive Fuss- und Radverbindungen innerhalb der Agglomeration verbessern den Siedlungsraum im Sinne der Stadt der kurzen Wege.		
	WK3	Erhöhung der subjektiven Sicherheit im Radverkehr durch Behebung von Schwachstellen.		
	WK4	Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des Fuss- und Radverkehrs hat indirekte Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen. Die Radrouten leisten einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität im Agglomerationsgebiet Talkessel Schwyz		
Machbarkeit				
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Total Kosten		1.20 Mio.	
Abhängigkeiten				
Quantitative Angaben				
Federführung	TBA Kt. SZ			
Beteiligte				

Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (1. Etappe)	Gemeinden Steinen, Schwyz und Ingenbohl	FVV.02a
Massnahmenbeschreibung	<p>Mit dem starken Bevölkerungswachstum ist auch die Mobilität einem stetigen Wandel unterzogen. Das Potenzial des Radfahrens wurde bereits in den 1990er Jahren erkannt und gefördert. Im Juni 1993 wurde im Rahmen der Förderung des Fuss- und Radverkehrs im Kanton Schwyz bereits ein Radroutenkonzept ausgearbeitet. Aufgrund neuer Normen und Erkenntnissen im Bereich des Radverkehrs sowie dem stark wachsendem Verkehrsaufkommens der Agglomeration, wurde das Konzept aktualisiert. In den nächsten Jahren sollen die Massnahmen etappiert umgesetzt werden. Die 1. Etappe umfasst Sanierung der Grosse Steinstrasse – Grund (Nr. PN 387_01 des kant. Radroutenkonzepts):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Rad- und Fusswegneubau – Radstreifenneubau 	

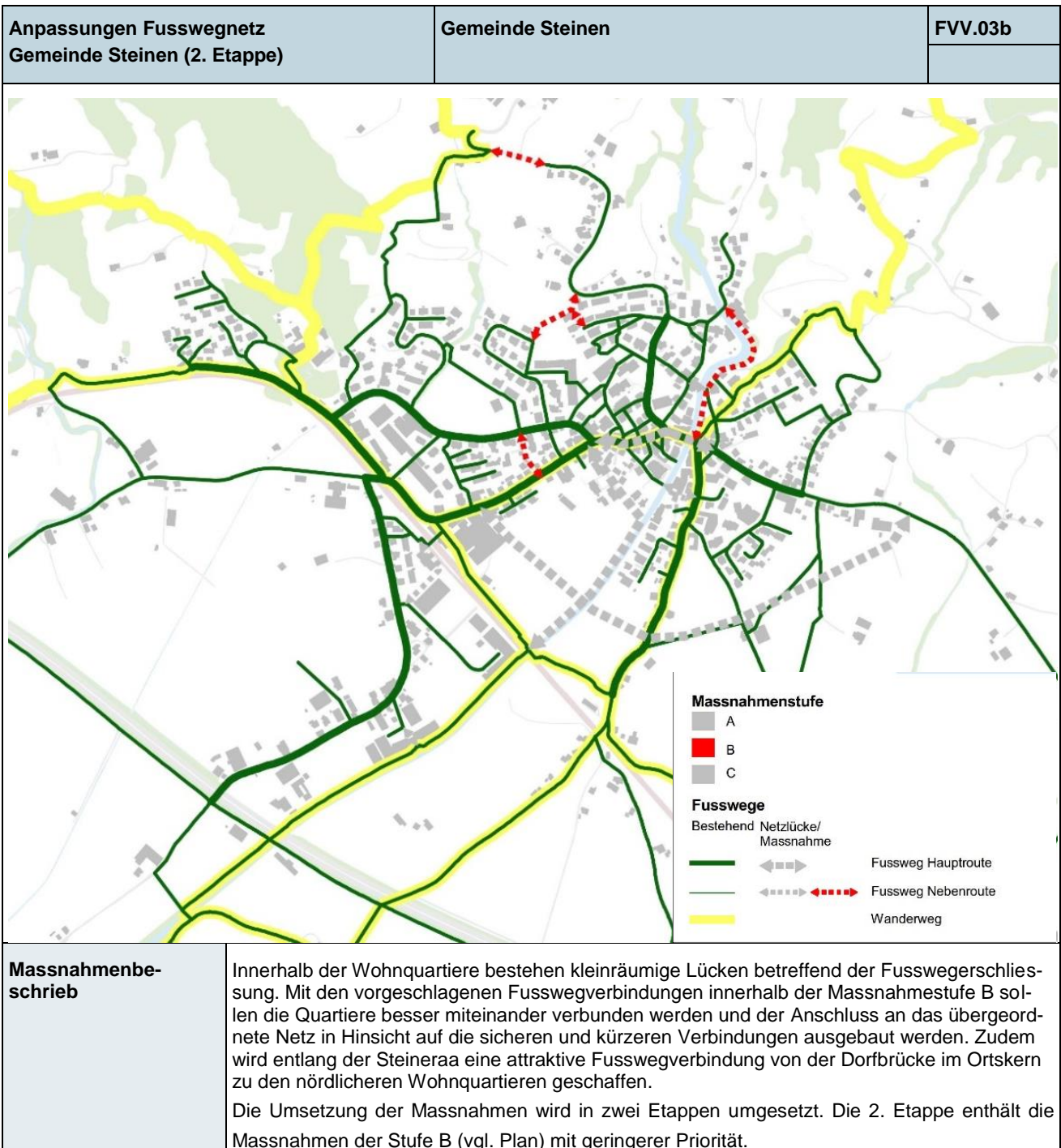
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2017 – 2019	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2017 – 2019	
	Geschätzter Baubeginn		Etappiert ab 2021	
	Geschätzte Inbetriebnahme		Etappiert ab 2021	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	Die diversen Massnahmen für den Radverkehr entsprechen dem Richtplangeschäft V-4.1 Radverkehr, sowie dem kantonalen Radroutenkonzept (2015).			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Die diversen Abschnitte ergänzen das bestehende Fuss- und Radverkehrsnetz und schliesst verschiedene Lücken. Das Gesamtverkehrssystem wird durch durchlässige und komplette Netze im Fuss- und Radverkehr verbessert.			
Nutzen	WK1	Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs im Talkessel Schwyz durch Lückenschlüsse auf Kantonsstrassen.		
	WK2	Attraktive Fuss- und Radverbindungen innerhalb der Agglomeration verbessern den Siedlungsraum im Sinne der Stadt der kurzen Wege.		
	WK3	Erhöhung der subjektiven Sicherheit im Radverkehr durch Behebung von Schwachstellen.		
	WK4	Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des Fuss- und Radverkehrs hat indirekte Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen. Die Radrouten leisten einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität im Agglomerationsgebiet Talkessel Schwyz.		
Machbarkeit				
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Total Kosten		5.00 Mio.	
Abhängigkeiten				
Quantitative Angaben				
Federführung	TBA Kt. SZ			
Beteiligte				

Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (2. Etappe)	Gemeinden Steinen, Schwyz und Ingenbohl		FVV.02b	
Massnahmenbe- schreibung	<p>Mit dem starken Bevölkerungswachstum ist auch die Mobilität einem stetigen Wandel unterzogen. Das Potenzial des Radfahrens wurde bereits in den 1990er Jahren erkannt und gefördert. Im Juni 1993 wurde im Rahmen der Förderung des Fuss- und Radverkehrs im Kanton Schwyz bereits ein Radroutenkonzept ausgearbeitet. Aufgrund neuer Normen und Erkenntnissen im Bereich des Radverkehrs sowie dem stark wachsendem Verkehrsaufkommens der Agglomeration, wurde das Konzept aktualisiert. In den nächsten Jahren sollen die Massnahmen etappiert umgesetzt werden. Die 2. Etappe umfasst folgende Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – PN 2b_02 Kantonsgrenze Luzern – Brunnen <ul style="list-style-type: none"> • Freigabe des Trottoirs für den Radverkehr • Radstreifenneubau – PN 8_01 Autobahnanschluss Brunnen – Ibach <ul style="list-style-type: none"> • Anpassung Radfahrerführung bei Umbau Autobahnanschluss – PN 8_02 Schwyz (Verkehrsamt) – Sattel <ul style="list-style-type: none"> • Radstreifenausbau 			
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E

Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2021 – 2024	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2021 – 2024	
	Geschätzter Baubeginn		Etappiert ab 2023	
	Geschätzte Inbetriebnahme		Etappiert ab 2023	
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	Die diversen Massnahmen für den Radverkehr entsprechen dem Richtplangeschäft V-4.1 Radverkehr, sowie dem kantonalen Radroutenkonzept (2015).			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Die diversen Abschnitte ergänzen das bestehende Fuss- und Radverkehrsnetz und schliesst verschiedene Lücken. Das Gesamtverkehrssystem wird durch durchlässige und komplette Netze im Fuss- und Radverkehr verbessert.			
Nutzen	WK1	Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs im Talkessel Schwyz durch Lückenschlüsse auf Kantonsstrassen.		
	WK2	Attraktive Fuss- und Radverbindungen innerhalb der Agglomeration verbessern den Siedlungsraum im Sinne der Stadt der kurzen Wege.		
	WK3	Erhöhung der subjektiven Sicherheit im Radverkehr durch Behebung von Schwachstellen.		
	WK4	Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des Fuss- und Radverkehrs hat indirekte Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen. Die Radrouten leisten einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität im Agglomerationsgebiet Talkessel Schwyz		
Machbarkeit				
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Total Kosten		16.00 Mio.	
Abhängigkeiten	Die diversen Massnahmen für den Radverkehr entsprechen dem Richtplangeschäft V-4.1 Radverkehr, sowie dem kantonalen Radroutenkonzept (2015).			
Quantitative Angaben				
Federführung	TBA Kt. SZ			
Beteiligte				

Anpassungen Fusswegnetz Gemeinde Steinen (1. Etappe)	Gemeinde Steinen	FVV.03a
Massnahmenbe- schrieb	<p>Die Sicherheit und Attraktivität der Fusswegverbindungen in der Gemeinde Steinen soll erhöht werden. Insbesondere im Ortskern bestehen Defizite betreffend Fuss- und Schulwegsicherheit.</p> <p>Aus diesem Grund soll prioritär die Fusswegsicherheit entlang der Hauptstrasse im Ortskern verbessert werden. Die Massnahmen umfassen die Sanierung und Umgestaltung eines Teilbereiches der Bezirksstrasse von Steinen. Zudem sind innerhalb der Massnahmestufe A zwei neue Fussgängerbrücken über die Steineräa geplant und es wird eine direkte und attraktive Fusswegverbindung vom Ortszentrum entlang der Steineräa bis zum Bahnhof bzw. zu bestehenden Siedlungsgebieten südlich der Bahnlinie, oder auch zu den neuen Siedlungsgebieten nördlich der Bahnlinie geschaffen. Am Südperron des Bahnhofs und im weiter südlich gelegenen Gewerbegebiet werden weitere Lückenschliessungen vorgenommen.</p> <p>Die Erstellung der Fusswegverbindungen wird in zwei Etappen umgesetzt. Die 1. Etappe enthält die Massnahmen mit hoher Priorität (vgl. Plan).</p>	

Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2017	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2018	
	Geschätzter Baubeginn		2019	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2021 / 2022	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind teilweise Fluchtfolgefleichen entlang der Steineraa betroffen. Bei Ausscheidung des Gewässerraums müssten diese jedoch gemäss Gesetzgebung des Gewässerschutzes bewirtschaftet werden und würden ohnehin aus dem FFF-Kataster entlassen.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Die Attraktivität der Fussgängerverbindungen innerhalb des Siedlungsgebiets von Steinen wird erhöht und die kurzen fussläufigen Distanzen werden den Siedlungsraum auf. Die fussläufige Erschliessung des Bahnhofs wird verbessert.			
Nutzen	WK1	Direkte Verbesserung des Fusswegnetzes in der Gemeinde Steinen durch die Behebung von Schwachstellen und Netzlücken.		
	WK2	Mit der Erstellung eines engmaschigeren Fusswegnetzes werden Anreize für die kombinierte Nutzung der Fuss- und Radwegrouten sowie des ÖV geschaffen, womit auch die innere Verdichtung unterstützt wird.		
	WK3	Mit der Sanierung und der Aufwertung des Strassenraums im Dorfzentrum wird die subjektive Verkehrssicherheit und Verkehrsführung der Fussgänger verbessert.		
	WK4	Der Strassenraum wird so gestaltet, dass eine Temporeduktion im Bereich des Ortskerns aufgrund der Verkehrsführung und –gestaltung erfolgt. Die Reduktion der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit des MIV führt zu einer flüssigeren Fahrweise und zur Reduktion der Lärmemissionen, sowie der Menge an Luftschadstoffen.		
Machbarkeit	Im Rahmen der Revision der kommunalen Richtplanung wurden diese Massnahmen festgesetzt.			
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Total Kosten		2.0 Mio.	
Abhängigkeiten	Die Aufwertung des Strassenraums der Herrengasse steht im Bezug zur Platzgestaltung des Dorfplatzes. Beide Massnahmen sind möglichst zeitgleich im Detail zu planen und auszuführen.			
Quantitative Angaben	Herrengasse - DTV rund 4'000 Fz Breite der Strasse teils nur 6 m inkl. Trottoir, Gebäude bis an den Strassen- und Trottoirrand			
Federführung	Gemeinde Steinen			
Begleitung	Bezirk Schwyz, AWB Kt. SZ, AJNF Kt. SZ, AFU Kt. SZ, ARE Kt. SZ, AWN Kt. SZ			



Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2020	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2022	
	Geschätzter Baubeginn		2023	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2024	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgefächern oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Attraktive Fussgängerverbindungen innerhalb des Siedlungsgebiets von Steinen verbessern die Erreichbarkeit und werten den Siedlungsraum auf.			
Nutzen	WK1	Direkte Verbesserung des Fusswegnetzes in der Gemeinde Steinen durch die Behebung von Schwachstellen und Netzlücken.		
	WK2	Eine bessere fussläufige Erreichbarkeit vermindert den Gebrauch von MIV und fördert eine dichtere Bauweise.		
	WK3	Die Sicherheit der Fussgänger wird erhöht, da sie auf ein separates Netz ausweichen können.		
	WK4	Durch die Verbesserung des Fusswegenetzes sollen die Wege vermehrt durch ohne MIV erfolgen und somit die Lärm- und Luftbelastung im Siedlungsgebiet verringern.		
Machbarkeit	Im Rahmen der Revision der kommunalen Richtplanung wurde diese Massnahme festgesetzt.			
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Total Kosten		0.50 Mio.	
Abhängigkeiten	Keine			
Quantitative Angaben	Keine			
Federführung	Gde. Steinen			
Begleitung	Bezirk Schwyz, AWN Kt. SZ			

Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Schwyz (1. Etappe)	Gemeinde Schwyz	FVV.04a																														
Massnahmenbeschreibung	<p>Mit der Schwachstellenanalyse konnte der Handlungsbedarf in der Gemeinde Schwyz aufgezeigt werden. Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehrsnetz bestehen bei Siedlungsentwicklungsgebieten, bei Hauptstrassen durch die Ortszentren und bei den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr. Im Massnahmenpaket Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Schwyz werden diese Schwachstellen behoben. Vorgesehen sind Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken, Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fuss und Radverkehrsnetzes. Die Massnahme M02 erfordert eine Koordination mit dem ASTRA. Die Massnahmen M11 und M19 betreffen Kantonsstrassen und sind entsprechend mit dem Kanton zu koordinieren.</p> <p>Folgende Massnahmen sind in einer ersten Etappe geplant:</p> <table border="1" data-bbox="413 1456 1444 2004"> <thead> <tr> <th>Massnahme</th> <th>Massnahmenbeschreibung</th> <th>Kostenschätzung CHF (+/- 30%, excl. MwSt.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>M02 Knoten Barcarola</td> <td>Umgestaltung Knoten (Abbiegehilfe für Velofreizeitroute / Zugang See, klare MIV-Führung, Aufwertung Bushaltestelle)</td> <td>900'000</td> </tr> <tr> <td>M11 Querungshilfe Velo Gotthard- / Lückenstrasse</td> <td>Realisierung von Mittelinsel mit Velofurt, Aufwertung Strassenraum</td> <td>110'000</td> </tr> <tr> <td>M12 Netzlücke Lückenstrasse – Rubiswil</td> <td>Erstellen eines neuen Fuss- und Veloweges</td> <td>400'000</td> </tr> <tr> <td>M18 Sicherheitsmassnahmen Schützenstrasse</td> <td>Realisierung Trottoirnasen bei Querungsstellen, Verbesserung Beleuchtung</td> <td>40'000</td> </tr> <tr> <td>M19 Umgestaltung Knoten Grossestein-/ Schützenstrasse</td> <td>Umgestaltung Knoten, Verschiebung Fussgängerstreifen, Abbiegehilfe Velo</td> <td>390'000</td> </tr> <tr> <td>M25 Aufwertung Perronzugänge und Bahnunterführung Seewen Nord</td> <td>Aufwertung der bestehenden Bahnunterführung (Gestaltung, Beleuchtung)</td> <td>100'000</td> </tr> <tr> <td>M26 Ausbau Stelzliweg</td> <td>Verbreiterung Fuss-/(Radweg) und Beleuchtung</td> <td>390'000</td> </tr> <tr> <td>M27 Schmiedgass-Paletta Gerbi</td> <td>Erstellen eines neuen Fuss- und Veloweges</td> <td>320'000</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtpaket</td> <td>2'650'000</td> </tr> </tbody> </table>		Massnahme	Massnahmenbeschreibung	Kostenschätzung CHF (+/- 30%, excl. MwSt.)	M02 Knoten Barcarola	Umgestaltung Knoten (Abbiegehilfe für Velofreizeitroute / Zugang See, klare MIV-Führung, Aufwertung Bushaltestelle)	900'000	M11 Querungshilfe Velo Gotthard- / Lückenstrasse	Realisierung von Mittelinsel mit Velofurt, Aufwertung Strassenraum	110'000	M12 Netzlücke Lückenstrasse – Rubiswil	Erstellen eines neuen Fuss- und Veloweges	400'000	M18 Sicherheitsmassnahmen Schützenstrasse	Realisierung Trottoirnasen bei Querungsstellen, Verbesserung Beleuchtung	40'000	M19 Umgestaltung Knoten Grossestein-/ Schützenstrasse	Umgestaltung Knoten, Verschiebung Fussgängerstreifen, Abbiegehilfe Velo	390'000	M25 Aufwertung Perronzugänge und Bahnunterführung Seewen Nord	Aufwertung der bestehenden Bahnunterführung (Gestaltung, Beleuchtung)	100'000	M26 Ausbau Stelzliweg	Verbreiterung Fuss-/(Radweg) und Beleuchtung	390'000	M27 Schmiedgass-Paletta Gerbi	Erstellen eines neuen Fuss- und Veloweges	320'000	Gesamtpaket		2'650'000
Massnahme	Massnahmenbeschreibung	Kostenschätzung CHF (+/- 30%, excl. MwSt.)																														
M02 Knoten Barcarola	Umgestaltung Knoten (Abbiegehilfe für Velofreizeitroute / Zugang See, klare MIV-Führung, Aufwertung Bushaltestelle)	900'000																														
M11 Querungshilfe Velo Gotthard- / Lückenstrasse	Realisierung von Mittelinsel mit Velofurt, Aufwertung Strassenraum	110'000																														
M12 Netzlücke Lückenstrasse – Rubiswil	Erstellen eines neuen Fuss- und Veloweges	400'000																														
M18 Sicherheitsmassnahmen Schützenstrasse	Realisierung Trottoirnasen bei Querungsstellen, Verbesserung Beleuchtung	40'000																														
M19 Umgestaltung Knoten Grossestein-/ Schützenstrasse	Umgestaltung Knoten, Verschiebung Fussgängerstreifen, Abbiegehilfe Velo	390'000																														
M25 Aufwertung Perronzugänge und Bahnunterführung Seewen Nord	Aufwertung der bestehenden Bahnunterführung (Gestaltung, Beleuchtung)	100'000																														
M26 Ausbau Stelzliweg	Verbreiterung Fuss-/(Radweg) und Beleuchtung	390'000																														
M27 Schmiedgass-Paletta Gerbi	Erstellen eines neuen Fuss- und Veloweges	320'000																														
Gesamtpaket		2'650'000																														

Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2018 / 2019	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2018 / 2019	
	Geschätzter Baubeginn		2021 / 2022	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2023 / 2024	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Attraktive Fussgängerverbindungen innerhalb des Siedlungsgebiets verbessern die Erreichbarkeit aller Gebiete und werten den Siedlungsraum auf. Die fussläufige Erschliessung des Bahnhofs und von Bushaltestellen sowie die Vernetzung zwischen Filialen Schwyz, Seewen und Ibach werden durch durchgängige Verbindungen verbessert.			
Nutzen	WK1	Verbesserung der Qualität des Fuss- und Radwegnetzes durch Behebung von Schwachstellen und Netzlücken. Verbesserte Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete durch lückenlose Fuss- und Radwegnetze.		
	WK2	Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume durch die Schwachstellenbehebung im Fuss- und Radwegnetz. Die Lebensqualität im öffentlichen Raum wird verbessert und aufgewertet. Trennwirkungen von Verkehrsinfrastrukturen werden verringert.		
	WK3	Verbesserung der subjektiven Verkehrssicherheit durch Sanierung von Schwachstellen.		
	WK4	Indirekte positive Effekte auf Lärm- und Luftemissionen mit der Verschiebung des Modal Split zu Gunsten von Fuss- und Radverkehr.		
Machbarkeit				
Kosten			Infrastruktur	Betrieb
	Total Kosten		2.65 Mio. Fr.	
Abhängigkeiten				
Quantitative Angaben				
Federführung	Gde. Schwyz			
Beteiligung	Bezirk Schwyz, TBA Kt. SZ, ASTRA; AWN Kt. SZ			

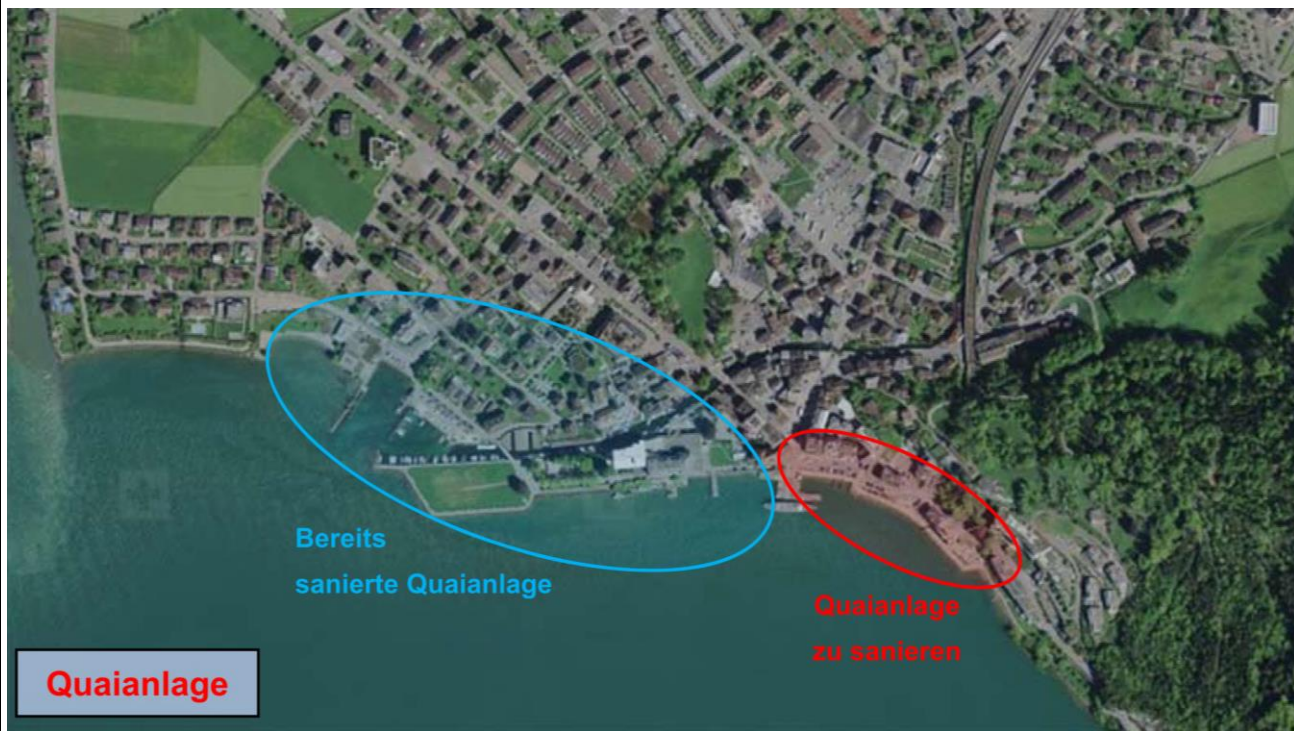
Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Schwyz (2. Etappe)		Gemeinde Schwyz		FVV.04b											
Massnahmenbe- schrieb	<p>Mit der Schwachstellenanalyse konnte der Handlungsbedarf in der Gemeinde Schwyz aufgezeigt werden. Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehrsnetz bestehen bei Siedlungsentwicklungsgebieten, bei Hauptstrassen durch die Ortszentren und bei den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr. Im Massnahmenpaket "Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Schwyz" werden diese Schwachstellen behoben. Vorgesehen sind Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken, Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fuss- und Radverkehrsnetzes.</p> <p>Folgende Massnahme ist in einer zweiten Etappe geplant:</p>														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Massnahme</th> <th>Massnahmenbeschrieb</th> <th>Kostenschätzung CHF (+/- 30%, exkl. MwSt.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>M09</td> <td>Netzlücke Rösslimatt Erstellen von neuem Fuss-/Radweg als direkter Zugang zum Zeughausareal</td> <td>330'000</td> </tr> <tr> <td>M16</td> <td>Fussverkehrsmassnahmen Grundstrasse Schaffung von Warteräumen bei Querungen, beidseitig durchgehendes Trottoir</td> <td>410'000</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtpaket</td> <td>740'000</td> </tr> </tbody> </table>	Massnahme	Massnahmenbeschrieb	Kostenschätzung CHF (+/- 30%, exkl. MwSt.)	M09	Netzlücke Rösslimatt Erstellen von neuem Fuss-/Radweg als direkter Zugang zum Zeughausareal	330'000	M16	Fussverkehrsmassnahmen Grundstrasse Schaffung von Warteräumen bei Querungen, beidseitig durchgehendes Trottoir	410'000	Gesamtpaket		740'000		
Massnahme	Massnahmenbeschrieb	Kostenschätzung CHF (+/- 30%, exkl. MwSt.)													
M09	Netzlücke Rösslimatt Erstellen von neuem Fuss-/Radweg als direkter Zugang zum Zeughausareal	330'000													
M16	Fussverkehrsmassnahmen Grundstrasse Schaffung von Warteräumen bei Querungen, beidseitig durchgehendes Trottoir	410'000													
Gesamtpaket		740'000													
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E											
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2020												
	Einreichung Vorprojekt ARE		2021												
	Geschätzter Baubeginn		2023												
	Geschätzte Inbetriebnahme		2024												
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2													

Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Attraktive Fussgängerverbindungen innerhalb des Siedlungsgebiets verbessern die Erreichbarkeit aller Gebiete und werten den Siedlungsraum auf. Die Schaffung von Warteräumen bei Querungen und ein durchgehendes Trottoir verbessert die Qualität des Fusswegnetzes in der Gemeinde Steinen.			
Nutzen	WK1	Verbesserung der Qualität des Fuss- und Radwegnetzes durch Behebung von Schwachstellen und Netzlücken. Verbesserte Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete durch lückenlose Fuss- und Radwegnetze.		
	WK2	Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume durch die Schwachstellenbehebung im Fuss- und Radwegnetz. Die Lebensqualität im öffentlichen Raum wird verbessert und aufgewertet. Trennwirkungen von Verkehrsinfrastrukturen werden verringert.		
	WK3	Verbesserung der subjektiven Verkehrssicherheit durch Sanierung von Schwachstellen.		
	WK4	Indirekte positive Effekte auf Lärm- und Luftemissionen mit der Verschiebung des Modal Split zu Gunsten von Fuss- und Radverkehr.		
Machbarkeit				
Kosten			Infrastruktur	Betrieb
	Total Kosten		0.74 Mio. Fr.	
Abhängigkeiten				
Quantitative Angaben				
Federführung	Gde. Schwyz			
Beteiligung	AWN Kt. SZ, TBA Kt. SZ			

Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Ingenbohl	Gemeinde Ingenbohl	FVV.05
Massnahmenbe- schrieb	<p>Das Fuss- und Radwegnetz in Ingenbohl weist einige Schwachstellen auf. Das Massnahmenpaket soll Netzlücken schliessen, Infrastrukturschwachstellen beheben und die Fusswegsignalisation mit einem touristischen Leitsystem ergänzen.</p> <p>Durch die Schliessung der Netzlücken sowie der Behebung der zahlreichen Schwachstellen, entsteht ein attraktives Fuss- und Radwegnetz und eine klare Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Die Verkehrssicherheit im Allgemeinen sowie die Sicherheit für den Fuss- und Radverkehr im Speziellen, wird erhöht. Zusätzlich wird die Erreichbarkeit und die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr verbessert. Die Gemeinde Ingenbohl ist ein touristisch attraktives Ziel. Das Auffinden der einzelnen Attraktoren ist heute für die Gäste schwierig. Mit einer Fusswegsignalisation, sowie einem geeigneten Besucherleitsystem, wird der Fussverkehr massgeblich verbessert.</p> <p>Die Massnahmen 1 betreffen teilweise Kantonsstrassen und erfordern eine Koordination mit dem TBA Kt. SZ, welches die Notwendigkeit prüft. Folgende Massnahmen bilden das Massnahmenpaket Fuss- und Radverkehr der Gemeinde Ingenbohl:</p>	

Massnahmenbe- schrieb	Massnahme	Massnahmenbeschrieb	Kostenschätzung CHF (+/- 30%, exkl. MwSt.)	
	1	Verschiedene Fussgänger- übergänge	Sanierung der Fussgängerübergänge	50'000
2	Aufenthaltsbereich Bushalte- stelle	Ausbau Bushaltestellen: Sitzgelegenheit, Wet- terschutz, usw.	110'000	
3	Verlängerung Viktoriastrasse	Die Viktoriastrasse ist im Bereich Altersheim aktuell über einen schmalen Trampelpfad mit dem Kirchenriedweg verbunden. Ausbau auf einen fussgängerfreundlichen Weg.	30'000	
4	Strassenquerung Bristenquai	Bei der Einmündung des viel begangenen Bristenquai in die Dristenstrasse ist die nötige Sichtweite nicht gegeben.	20'000	
5	Verbindung Riedmattweg / Im Acher	Die Fusswegverbindung vom Im Acher zum Riedmattweg ist schwer aufzufinden und viel zu schmal. Ausbau auf einen fussgängerfreundli- chen Weg/Verbindung.	10'000	
6	Rubisacherweg	Die Naturstrasse Rubisacherweg asphaltieren.	80'000	
7	Wylenstrasse	Absturzsicherung für bergauffahrende Radfah- rer	60'000	
8	Viktoriastrasse	Radfahren auf der Viktoriastrasse legalisieren.	5'000	
9	Verbindung Bahnhof- / Alte Kantonsstrasse	Normgerechter Ausbau der Langsamverkehrs- führung.	500'000	
10	Verschiedene	Veloabstellplätze erstellen.	350'000	
11	Klosterstrasse	Entlang der viel begangenen Klosterstrasse ein Trottoir bis zur Schwyzerstrasse erstellen.	100'000	
12	Gätzlistrasse	Normgerechtes Trottoir als Fussgängerer- schliessung ins Wohnquartier (viele Schulkin- der, Schwerverkehr)	130'000	
13	Seewenstrasse	Normgerechtes Trottoir als Fussgängerer- schliessung ins Wohnquartier	75'000	
16	Brunnen Nord: Verbindung Stegstudien	Fuss- und Veloweg zwischen Unterführung Mettlen und Knoten Stegstuden	300'000	
17	Brunnen Nord: Verbindung Richtung Muota	Fuss- und Veloweg zwischen Fussgängersteg über Muota und Unterführung Mettlen	105'000	
18	Brunnen Nord: Verbindung Hertipark	Fussweg Verbindung durchs Hertiareal	345'000	
20	Bahnhofsunterführung	Verbreiterung der bestehenden Personenunter- führung beim Bahnhof Brunnen. Auch Freigabe für den rollenden Langsamverkehr.	1'500'000	
21	Veloschnellroute Ibach	Ausbau Wanderweg zu kombiniertem Rad- /Gehweg	600'000	
22	Besucherlenkung	In Kombination mit einem Besucherleitsystem wird eine Fusswegnetzsignalisation aufgebaut.	115'000	
Gesamtpaket			4'485'000	
(Die im Plan aufgezeigten Massnahmen Nr. 14 und 15 sind Bestandteil der Aggloradroute Massnahme FVV.01b. Bei Massnahme Nr. 19 handelt es sich um den neuen Perronzugang Bahnhof Bunnan ÖV.07).				
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2017-2019 (je nach Massnahme)	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2017-2019, etappiert	
	Geschätzter Baubeginn		Ab 2019 etappiert	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2019-2022, etappiert	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgefächern oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS

Zweckmässigkeit	Die Behebung der Schwachstellen im Fuss- und Radverkehrsnetz erhöht die Attraktivität dieser Verkehrsträger stark. Sicherheits- und Netzlücken werden geschlossen und die allgemeine Qualität der Verkehrswege erhöht.	
Nutzen	WK1	Verbesserung der Qualität des Fuss- und Radwegnetzes durch Behebung von Schwachstellen und Netzlücken. Verbesserte Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete durch lückenlose Fuss- und Radwegnetze.
	WK2	Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume durch die Schwachstellenbehebung im Fuss- und Radwegnetz. Die Lebensqualität im öffentlichen Raum wird klar verbessert und aufgewertet. Die Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen wird verringert.
	WK3	Die subjektive Sicherheit wird durch die Einführung von Begegnungs- und Tempo-30-Zonen und den damit verbundenen Strassenraumgestaltungen eindeutig verbessert. Schwachstellen des Ist-Zustands werden entschärft.
	WK4	Durch die flächendeckende Einführung von Begegnungs- und Tempo-30-Zonen erfährt der Fuss- und Radverkehr eine Aufwertung (Achsen – Kammern – Prinzip). Mit der Optimierung des Modalsplits zu Gunsten des Fuss- und Radverkehrs, reduzieren sich die Luftschadstoff-, CO ₂ -, sowie die Lärm- Emissionen massgeblich. Auch wird durch die Geschwindigkeitsreduktion eine Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV erreicht.
Machbarkeit	Die meisten Massnahmen im Langsamverkehr sind mit verhältnismässig geringen Aufwand umsetzbar. Die Machbarkeit ist meistens direkt abhängig von den begrenzten finanziellen Mittel für den Langsamverkehr. Grundsätzliche bauliche Schwierigkeiten sind nicht absehbar.	
Kosten	Infrastruktur	Betrieb
	Total Kosten	4.49 Mio. Fr.
Abhängigkeiten	Die Behebung der Schwachstellen im Gebiet Bahnhof ist mit der Neuorganisation des Bahnhofareals (inkl. Bushof) zu koordinieren. Erst nach Inbetriebnahme des neuen Morschachertunnels wird der Mositunnel zur Kantonsstrasse und die heutige Kantonsstrasse Nr. 2 zur Gemeindestrasse abklassiert, sowie die Begegnungszone See umsetzbar. Die Schliessung der Netzlücken in Brunnen Nord, sowie die Einführung der Begegnungszone Nova Brunnen, geschieht sinnvollerweise erst nach einer ersten/teilweisen Entwicklung des Areals. Diese sollte aber nach aktuellem Wissensstand voraussichtlich im Zeitraum von 2019 bis 2022 stattfinden.	
Quantitative Angaben		
Federführung	Gde. Ingenbohl	
Beteiligung	TBA Kt. SZ, SBB; AWN Kt. SZ	

Quaianlagen Brunnen	Gemeinde Ingenbohl			FVV.06
				
Massnahmenbeschreibung	<p>Im Sommer 2016 wird die Sanierung der Quaianlage in Brunnen abgeschlossen. Ausstehend wird dann nur noch der Abschnitt Bellevue und Mythenstein sein. Damit auch dieser von vielen Fussgängern genutzte Abschnitt in Zukunft als attraktiver Naherholungsraum zur Verfügung steht, ist die bestehende Anlage ebenfalls baulich anzupassen. Dabei soll auch die bestehende Parkierung entlang der Kantonsstrasse überprüft werden. Mit der Umgestaltung des Strassenraumes und einer Aufhebung der Parkierung kann die Verkehrssicherheit deutlich verbessert werden.</p> <p>Mit der Sanierung der Quaianlage im Abschnitt Bellevue und Mythenstein wird ein touristisch höchst attraktiver Seeuferabschnitt saniert und für Fussgänger langfristig verfügbar gemacht.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2018	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2018	
	Geschätzter Baubeginn		2020	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2021	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS

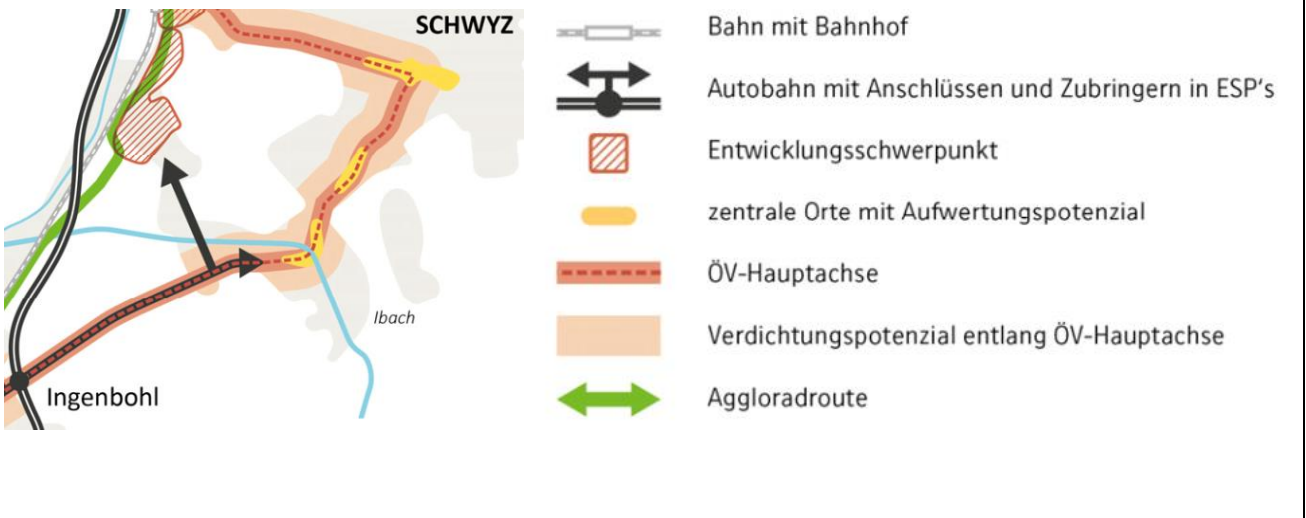
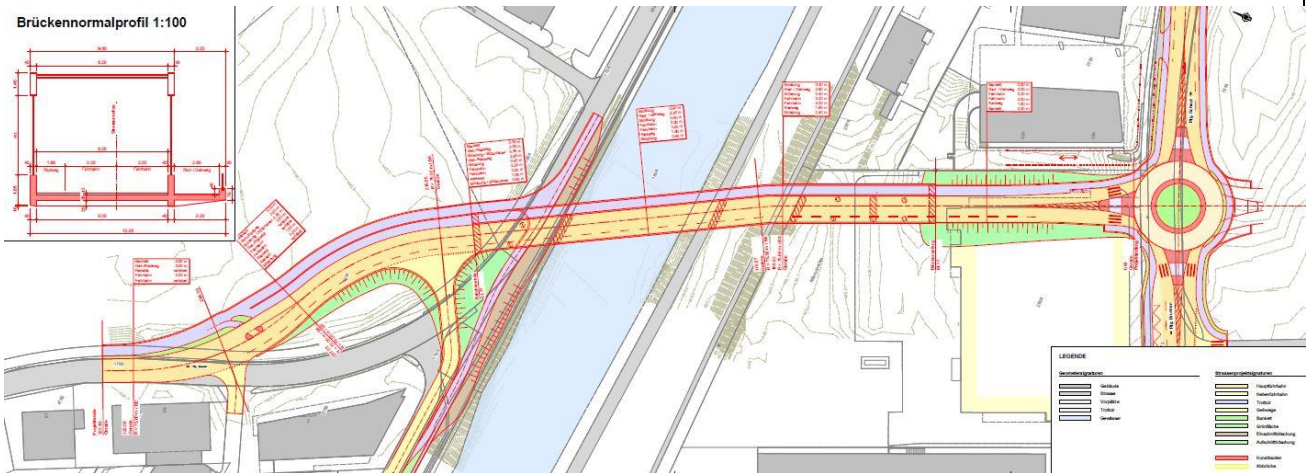
Zweckmässigkeit	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum von Brunnen mit einer attraktiven Quaianlage. Stärkung des Fussverkehrs mit einer besseren Erschliessung von Naherholungsräumen im Siedlungsgebiet.	
Nutzen	WK1	Durch die Sanierung der Anlage wird die Zugänglichkeit zum Seeufer gewährleistet. Die in unmittelbarer Nähe liegende Schiffsstation sichert das touristische Angebot und der Fuss- und Radverkehr wird gefördert.
	WK2	Der an die Schifflande angrenzende öffentliche Raum wird langfristig gestärkt und aufgewertet.
	WK3	Mit der Umgestaltung und Sanierung der Quaianlage wird die subjektive Sicherheit für den Fussverkehr erhöht. Mit der Umgestaltung des Strassenraumes und der Aufhebung der Parkierung kann die Verkehrssicherheit verbessert werden.
	WK4	-
Machbarkeit	Auf Basis des Wettbewerbprojekts Quaianlage sind noch ein Vor- und ein Bauprojekt zu erarbeiten.	
Kosten		Infrastruktur Betrieb
	Total Kosten	1.70 Mio.
Abhängigkeiten		
Quantitative Angaben		
Federführung	Gde. Ingenbohl	
Begleitung	Bezirk Schwyz, TBA Kt. SZ, AWB Kt. SZ; ANJF Kt. SZ; AWN Kt. SZ	

Uferwanderweg Brunnen inkl. Fuss- und Velobrücke Hopfräben		Gemeinde Ingenbohl		FVV.07
Massnahmenbeschreibung	<p>Im Bereich Hopfräben (Flachmoor von nationaler Bedeutung) besteht eine Wanderwegnetzücke. Der Hauptwanderweg Nr. 5 "Waldstätterweg – Brunnen – Riemenstalden" verläuft heute im Bereich Hopfräben entlang Gemeinde- und Kantonsstrassen. Mit einer Fuss- und Velobrücke über die Muota und einem neuen Wanderweg um das Flachmoor wird die Netzücke geschlossen. Die Anbindung des Erholungsgebietes Hopfräben an die Seepromenade (Bellevue bis Bristenquai) wird bewerkstelligt.</p> <p>Durch die Schliessung der Netzücke im Hauptwanderwegnetz gewinnt der Waldstätterweg, welcher kombiniert mit dem Weg der Schweiz den Vierwaldstättersee umrundet, an Attraktivität und wird mit einer Sehenswürdigkeit (Aussichtsplattform Flachmoor) erweitert.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2016	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2017	
	Geschätzter Baubeginn		2019	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2021	
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS

Zweckmässigkeit	Erschliessung eines touristisch wichtigen Gebiets mit dem Fuss- und Radverkehr durch die Brücke über die Muota. Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum Brunnen mit einer attraktiven Quaianlage.	
Nutzen	WK1	Indem eine wichtige Wanderwegnetzücke geschlossen wird, erhöht sich die Qualität der Fuss- und Radverbindungen massgeblich. Erschliessung des Naherholungsgebiets durch die Fuss- und Radbrücke und eine moderne Besucherlenkung.
	WK2	Die Trennwirkung der Muota wird mit einer neuen Fuss- und Radverkehrsbrücke aufgehoben. Speziell den für den Fussverkehr relevante Umweg über MIV-orientierte Strassen wird eliminiert.
	WK3	Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch neue Führung des Wanderwegs abseits der Hauptstrasse.
	WK4	Erschliessung und Aufwertung des Flachmoors von nationaler Bedeutung.
Machbarkeit	Die Machbarkeit ist mit dem kantonalen Nutzungsplan Hopfräben und dem Vorprojekt nachgewiesen. Auf Basis des Wettbewerbprojekts Quaianlage sind noch ein Vor- und ein Bauprojekt zu erarbeiten.	
Kosten		Infrastruktur
		Betrieb
	Total Kosten	2.80 Mio.
Abhängigkeiten	Mit dem kantonalen Nutzungsplan und dem kommunalen Teilzonenplan sind die rechtlichen Voraussetzungen für die Schliessung der Fusswegücke im Gebiet Hopfräben gegeben. Damit der Wanderweg realisiert werden kann, sind ökologische Aufwertungsmassnahmen im Gebiet des Flachmoors Hopfräben zu realisieren.	
Quantitative Angaben		
Federführung	Gde. Ingenbohl	
Begleitung	Bezirk Schwyz, AWB Kt. SZ; ANJF Kt. SZ; AWN Kt. SZ	

4.2.3 MIV

<p>Muota – Brücke inkl. flankierende Massnahmen</p>	<p>Gemeinde Schwyz</p>	<p>MIV.01</p>
---	------------------------	---------------



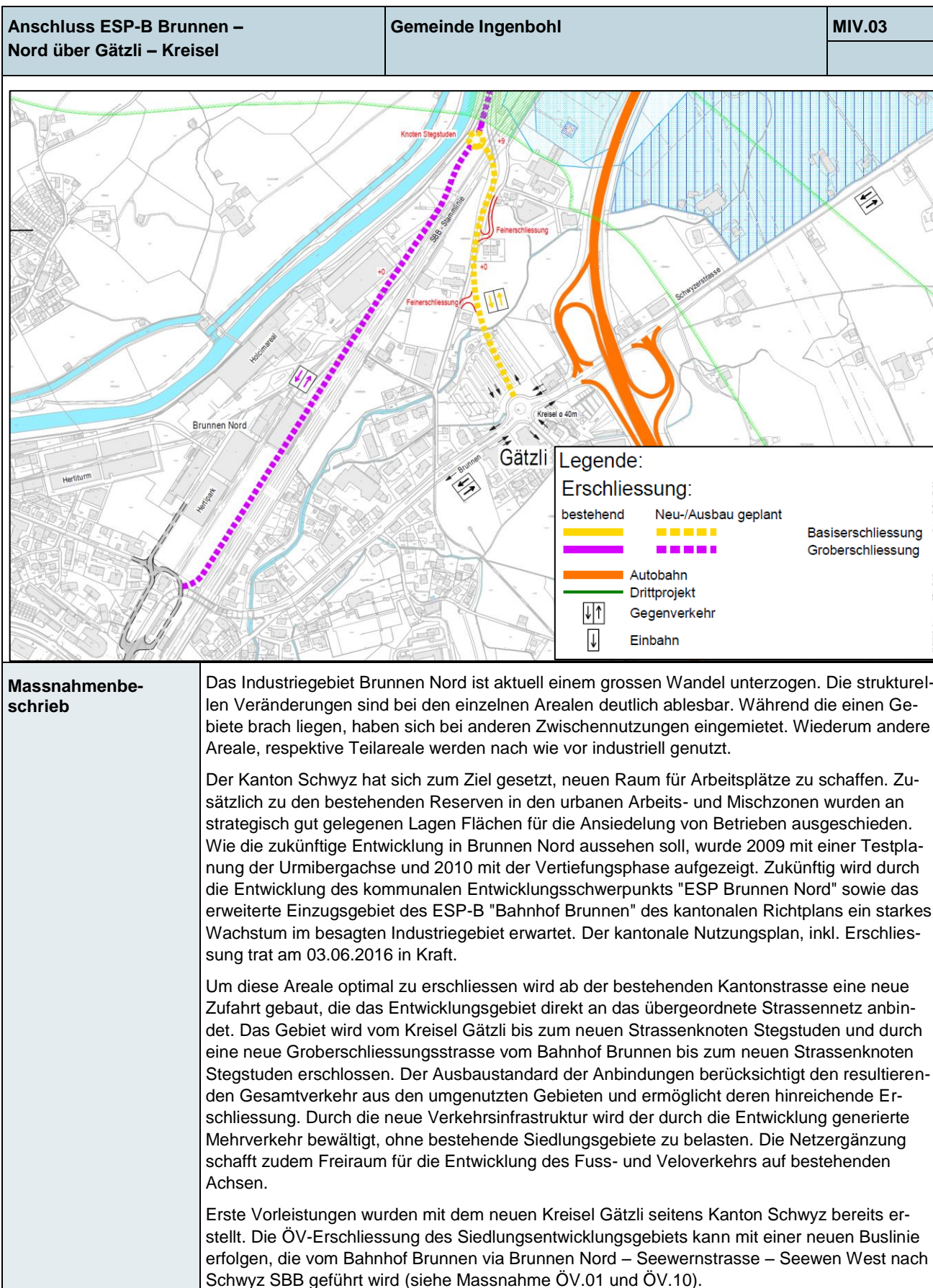
<p>Massnahmenbeschreibung</p>	<p>Das Arbeitsplatzgebiet zwischen Seewen und Ibach verfügt über grosse, mittelgrosse und kleine Betriebe mit einer Vielzahl von Arbeitsplätzen. Im Zuge der zukünftigen Entwicklung</p>
-------------------------------	--

	<p>wird das Gebiet weiterentwickelt und mit dem ESP-A "Seewen – Schwyz" (Massnahme S.01) ergänzt. Somit ist in Zukunft mit einer starken Zunahme des Verkehrs zu rechnen, die neue Herausforderungen an alle Verkehrsträger stellt. Die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr und damit auch dem Schwerverkehr, soll weitgehend rückwärtig und direkt an das Hochleistungsstrassennetz erfolgen. Zu diesem Zweck ist eine Brücke zur Verbindung der Arbeitsplatzgebiete Zeughausareal und Wintersried zwischen Seewen und Ibach mit dem Kantonsstrassennetz geplant. Die Verbindung des Arbeitsplatzgebietes mit der Hochleistungsstrasse ermöglicht die Weiterentwicklung der bestehenden Betriebe sowie die Ansiedlung von neuen Betrieben zwischen Seewen und Ibach.</p> <p>Die Brücke schliesst eine bedeutende Lücke im Fuss- und Veloverkehrsnetz indem die Filiale Ibach und auch die Arbeitsplatzgebiete südlich der Muota eine direkte Anbindung an die Aggloradroute bekommen. Über die Brücke soll zudem eine neue Ortsbuslinie geführt werden. Ergänzt mit einer neuen Bushaltestelle, kann ein untergeordneter Umsteigepunkt von der ÖV-Hauptachse in die Gebieten nördlich der Muota realisiert werden. Somit stellt die neue Muotabrücke die Anbindung der Entwicklungsgebiete mit allen Verkehrsträgern sicher.</p> <p>Zur neuen Muotabrücke gehört zudem ein Bündel an flankierenden Massnahmen zur Lenkung des Verkehrs auf dem Hauptstrassennetz vom Bahnhof Schwyz Seewen über die Gotthardstrasse bis zum Muotaübergang Ibach. Dazu gehört auch die Sanierung der Einmündung Franzosen- / Bahnhofstrasse inkl. Verkehrslenkung beim Bahnhof Schwyz Seewen (vgl. ÖV.02) Damit wird eine Entlastung der Bahnhofstrasse und der Siedlungsgebiete Ibach vom MIV sichergestellt. Zudem nimmt infolge der Kappung der bisherigen Zufahrt in das Arbeitsplatzgebiet Wintersried aus Richtung Ibach (Muotastrasse) der Verkehr auf der heutigen Anbindung erheblich ab. Der lokale Unfallschwerpunkt am Knoten Gotthardstrasse / Asetstrasse / Muotastrasse wird dadurch erheblich entlastet. Eine Neugestaltung wird mit Massnahme MIV.08 BGK Ortsdurchfahrt Oberbach Muotabrücke – Postplatz Ibach vorgenommen.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2016	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2017	
	Geschätzter Baubeginn		2020	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2022	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	Unter Beschluss V-3.3.2.-01 ist die durchgängige Buslinie durch das Arbeitsplatzgebiet aufgeführt.			
<input type="checkbox"/> keine		<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS

Zweckmässigkeit	Die Muotabrücke erschliesst das Arbeitsplatzgebiet und den ESP-A "Seewen-Schwyz" direkt mit der Hochleistungsachse und reduziert den Verkehr im Zentrum von Ibach. Lücken im Fuss- und Radverkehrsnetz werden geschlossen und ein direkter Zugang vom Arbeitsplatzgebiet zwischen Seewen und Ibach zur Hauptachse des öffentlichen Verkehrs geschaffen.	
Nutzen	WK1	<p>Stark verbesserte Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete zwischen Seewen und Ibach.</p> <p>Die Verkehrsmenge im Ortszentrum Ibach wird durch den direkten Anschluss des Entwicklungsgebietes ans Hochleistungsnetz reduziert.</p> <p>Die Verbindung schliesst bestehende Lücken im Fuss- und Radwegnetz.</p> <p>Der Zugang zur Hauptachse des öffentlichen Verkehrs aus den Arbeitsplatzgebieten zwischen Seewen und Ibach wird erheblich verbessert.</p>
	WK2	Verkehrslenkung des motorisierten Mehrverkehrs an das Hochleistungsnetz ohne zusätzliche Belastung der Ortszentren.
	WK3	Entlastung des lokalen Unfallschwerpunkts in Ibach durch die Kappung der heutigen Anbindung an die Hauptstrasse.
	WK4	Reduktion der Luft- und Lärmemissionen im Zentrum von Ibach durch Verkehrslenkung über die neue Anbindung.
Machbarkeit	Das Projekt wurde einer öffentlichen Mitwirkung unterzogen. Die Machbarkeit wurde durch die involvierten kantonalen Amtsstellen permanent überprüft.	
Kosten	Infrastruktur	Betrieb
	Total Kosten	18.00
Abhängigkeiten	Es bestehen grosse Abhängigkeiten zu den Siedlungsmassnahmen S.01 und S.02 ESP Schwyz Seewen A und ESP Schwyz Seewen B, sowie zu den Verkehrsmassnahmen FVV.01 Aggloradroute und ÖV.01 Umsetzung ÖV-Konzept Bahn und Bus im Talkessel Schwyz.	
Quantitative Angaben	Geschätzter DTV 2035 über die neue Brücke gut 8'000 Fahrten.	
Federführung	Gde. Schwyz	
Beteiligung	Bezirk Schwyz, TBA Kt. SZ, ARE Kt. SZ, AöV Kt. SZ, AFU Kt. SZ, ANJF KT. SZ, AWB Kt. SZ, Grundeigentümer	

Seewen – Schwyz: Vollanschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	Gemeinde Schwyz	MIV.02
Massnahmenbeschreibung	<p>Seit der Neueröffnung des Nationalstrassenabschnitts N4 durch das Knonaueramt ist der Siedlungsdruck im Talkessel Schwyz gestiegen. Die Gemeinde Schwyz hat deshalb im Gebiet Seewenfeld in direkter Bahnhofsnähe Bauzonen für rund 1'000 neue Einwohner geschaffen. Eine wesentliche Voraussetzung für diese Neueinzonung ist der Ausbau des bestehenden 1/4 Anschlusses Steinerstrasse / Umfahrungsstrasse H8 zu einem Vollanschluss. Damit soll der zunehmende Verkehr von und nach Steinen sowie vom Neubaugebiet Seewen-Feld direkt auf die H8 und Richtung Autobahn geleitet werden. Geplant sind auf der Steinerstrasse die beiden neuen Kreisel „Feld“ und „Bienenheim“ mit den entsprechenden Ein- und Ausfahrten der H8. Durch den Vollanschluss wird der Durchgangsverkehr auf der Bienenheimstrasse verringert und die Filiale Seewen verkehrlich entlastet. Dies kommt insbesondere der heute schon stark belasteten Bahnhofstrasse zu Gute.</p> <p>Flankierende Massnahmen sollen den zusätzlichen Verkehr aus den Entwicklungsgebieten verträglich um die Siedlungsgebiete leiten. So ist unter anderem vorgesehen, dass die Verkehrsbelastung auf der Steinerstrasse (Wohngebiet) zum Zentrum Schwyz gesenkt oder mindestens gehalten (ca. 5'000 Fz) werden kann, während das zusätzliche Verkehrsaufkommen direkt auf die Hauptachse (Umfahrungsstrasse) geleitet wird.</p> <p>Um dieses Ziel zu erreichen, sind auf der Steinerstrasse im Abschnitt von der künftigen Erschliessung des Baugebietes Seewenfeld bis zum Knoten Eglismatt flankierende Massnahmen erforderlich, welche das Verkehrsaufkommen entsprechend beeinflussen. In Zusammenarbeit von Kanton, Bezirk und Gemeinde Schwyz sind die flankierenden Massnahmen erarbeitet worden. Dazu gehören markante Verengungen der Fahrbahn auf eine Fahrspur (4.00m), sowie Fahrbahnhaltestellen für den öffentlichen Verkehr (Siehe Massnahmenblatt ÖV.09a, M5 und M6). Der öffentliche Linienbus wird somit bis ins Zentrum von Schwyz als Pulkführer bevorzugt. Diese flankierenden Massnahmen wurden in einer Absichtserklärung zwischen der Gemeinde Schwyz und dem Bezirk Schwyz festgehalten.</p>	

Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2007 abgeschlossen	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2018	
	Geschätzter Baubeginn		2019	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2021	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	Die Umgestaltung des Anschluss Steinerstrasse ist als Massnahme V-2.3-03 Schwyz im kantonalen Richtplan als neues Geschäft und als Festsetzung eingetragen. Im aktuell gültigen Richtplan ist die Massnahme noch nicht eingetragen.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Durch den Vollanschluss der H8 wird der durch das Siedlungserweiterungsgebiet generierte Mehrverkehr direkt auf die Hauptachse an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen. Zudem wird eine Netzlücke des Durchgangsverkehrs von der Hochleistungsstrasse nach Steinen geschlossen und das Siedlungsgebiet entsprechend entlastet.			
Nutzen	WK1	Stark verbesserte Erreichbarkeit des Siedlungsentwicklungsgebiets in Seewenfeld und der Gemeinde Steinen. Verringerung des Durchgangsverkehrs im Siedlungsgebiet von Seewen. Unterstützung des übergeordneten Verkehrsregimes im Raum Schwyz – Seewen.		
	WK2	Anbindung neue Siedlungsentwicklungsgebiete im Seewenfeld ohne nachteilige Zunahme des Durchgangsverkehrs durch bestehende Wohngebiete. Entlastung von den Ortszentren Schwyz und Seewen.		
	WK3	Flankierende Massnahmen auf der alten Steinerstrasse bringen eine starke Verbesserung der subjektiven Verkehrssicherheit, insbesondere beim Fuss- und Veloverkehr.		
	WK4	Durch das neue Verkehrsregime in Seewen werden Fahrleistungen vermindert, dadurch können auch Luftschadstoff- und Lärmemissionen verringert werden.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit ist aus technischer und umweltrechtlicher Sicht geben.			
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Total Kosten		14.4 Mio.	
Abhängigkeiten	Es bestehen Abhängigkeiten mit dem ESP B Schwyz-Seewen (Massnahme S.02) sowie den Verkehrsmassnahmen ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz Seewen, ÖV.09a Ausbau Bushaltestellen und MIV.06 BGK Bahnhofstrasse Schwyz			
Quantitative Angaben	Steinerstrasse: ca. 4'000 (DTV, 2001) Umfahrungsstrasse: 15'200 (DTV, 2014)			
Federführung	TBA Kt. SZ (Vollanschluss)			
Begleitung	Gde. Schwyz, Bezirk Schwyz (flankierende Massnahmen)			



Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2018	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2019	
	Geschätzter Baubeginn		2020	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2022	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	Die geplante Massnahme ist im aktuellen kant. Richtplan eingetragen.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Mit der neuen Strassenverbindung Bahnhof Brunnen – Brunnen Nord – Kreisel Gätzli wird das Gebiet Brunnen Nord hinreichend erschlossen und die Möglichkeit zur gewünschten Entwicklung von Brunnen Nord geschaffen. Mit der neuen Strassenverbindung entsteht die nötige Trasse, um das Siedlungsentwicklungsgebiet zu erschliessen und den motorisierten Individualverkehr direkt auf das übergeordnete Strassennetz (N4) zu führen. Indem nur die Feinerschliessung durch die Entwicklungsareale geführt wird und die Groberschliessung ausserhalb verläuft, besteht genügend Raum für eine attraktive Führung des Fuss- und Radverkehrs in den einzelnen Arealen.			
Nutzen	WK1	Die Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets Brunnen Nord wird durch die direkte Erschliessung an das übergeordnete Strassennetz massgeblich verbessert. Entlastung der bestehenden Verkehrsachse verbessert die Bedingungen auf der Hauptachse des öffentlichen Verkehrs. Entlastung der Siedlungsgebiete an der heutigen Zubringerachse (Schwyzerstrasse) zwischen Autobahnanschluss und dem Entwicklungsgebiet Brunnen Nord. Verbesserung für den Fuss- und Radverkehr durch das Freispiel der bestehenden MIV-Unterführung unter der Eisenbahn.		
	WK2	Unterstützung der Verdichtung des Entwicklungsgebiets Brunnen Nord durch die verbesserte Anschliessung ans übergeordnete Strassennetz. Verringerung der Verkehrsmenge auf dem Bahnhofplatz Brunnen durch die direkte Erschliessung des Entwicklungsgebiets an das Hochleistungsnetz.		
	WK3	-		
	WK4	Mit der direkten Anbindung des Entwicklungsgebiets an das übergeordnete Strassennetz werden Luftschadstoff- und Lärmemissionen verringert. Durch die Bündelung von Strasse und Schiene wird der Flächenverbrauch auf ein Minimum gesenkt und die Lärmemissionen gebündelt. Trassen werden möglichst schonend und mit geringem Landverbrauch in die Umgebung eingebunden und lassen Raum für zukünftige Entwicklungen (NEAT).		
Machbarkeit	In der aktuellen Projektphase ist die verkehrliche und technische Machbarkeit für die vorliegende Linienführung nachgewiesen. Weitere Abklärungen folgen in den nächsten Planungsschritten. Die Spange Brunnen Nord kann mehrheitlich über eine Brache gebaut werden. Um die entsprechenden Räume langfristig zu sichern, wurden im kantonalen Nutzungsplan die notwendigen Baulinien festgesetzt.			
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Total Kosten	33.3 Mio. (ohne Landerwerb)		
Abhängigkeiten	Es bestehen grosse Abhängigkeiten zur Massnahme S.04 ESP Brunnen Nord und zur Massnahme MIV.09 BGK Schwyzerstrasse.			
Quantitative Angaben	Im Jahr 2030 werden auf der Strasse zwischen Bahnhof und Knoten Stegstuden ein DTV von gut 9'000 Fahrzeugen und auf der Strasse zwischen Knoten Stegstuden und Kreisel Gätzli ein DTV von zirka 10'000 Fahrzeugen erwartet.			
Federführung	Gde. Ingenbohl			
Beteiligung	Bezirk Schwyz, TBA Kt. SZ, ARE Kt. Sz, Grundeigentümer			

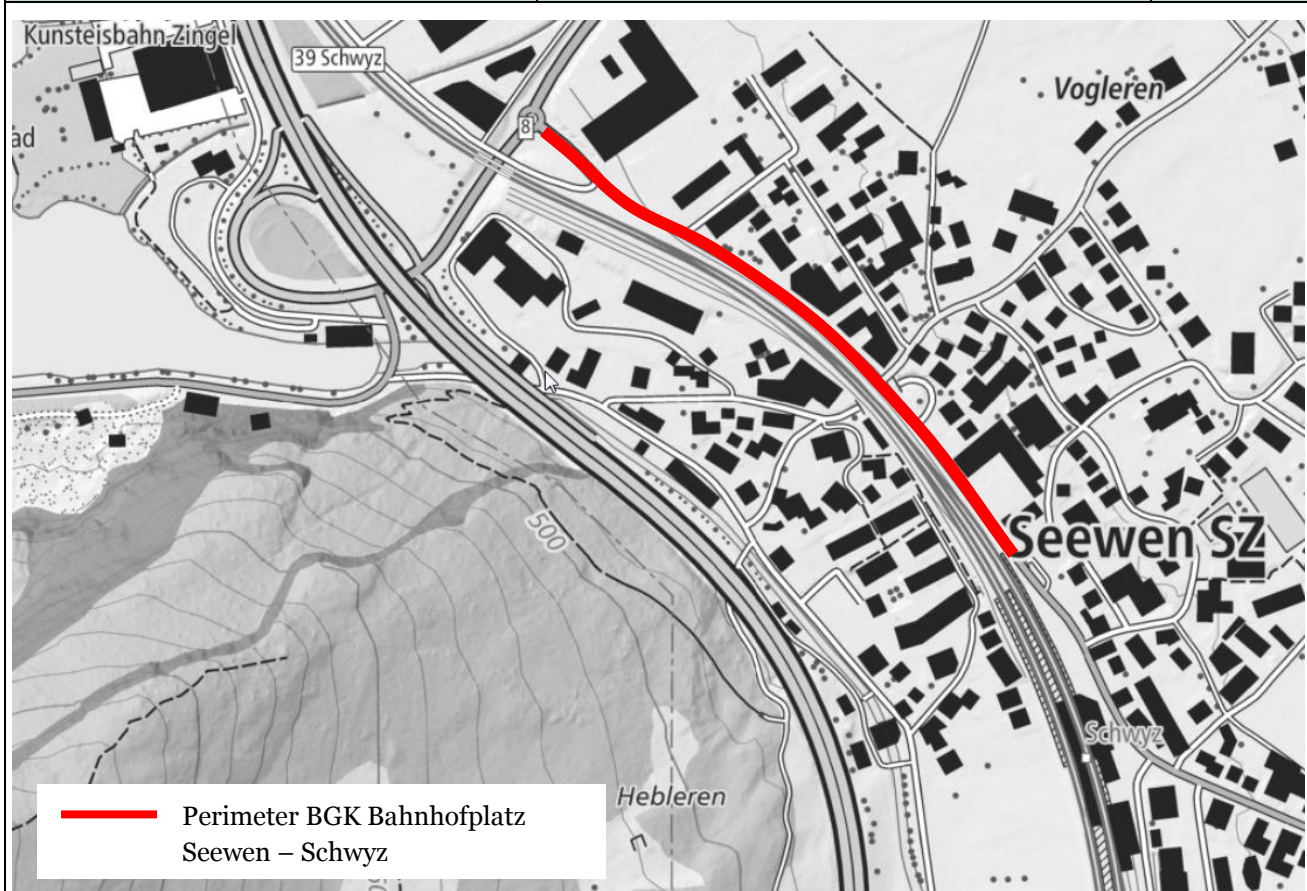
Zentrumsgestaltung Steinen	Gemeinde Steinen	MIV.04
----------------------------	------------------	--------



Massnahmenbeschreibung	Die Gemeinde Steinen zeigt ein kompaktes Siedlungsgebilde mit einem intakten Dorfkern, geprägt durch Plätze und historische Bauten. Diese Strassen und Plätze werden Grossteils vom motorisierten Verkehr dominiert und bilden somit Gefahrenbereiche für den Fuss- und Radverkehr. Der motorisierte Verkehr wird mit dem Wachstum der gesamten Agglomeration zusätzlich verstärkt.			
	Mit der Umgestaltung des Dorfplatzes (Belagswechsel, eindeutiges Verkehrsregime, Verkehrsberuhigung, Gestaltungselemente) soll die Aufenthaltsqualität und die Fussgängersicherheit erhöht werden (geplant ist eine Tempo 20 oder Tempo 30-Zone). Es ist vorgesehen, ein Wettbewerbsverfahren durchzuführen. Der hintere Postplatz soll autofrei und umgestaltet werden. Zwischen Schulhaus und Spielplatz gelegen, bietet er grosses Potential für die Nutzung durch die Schüler und Kinder, aber auch andere Alters- und Interessengruppen.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2018	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2019	
	Geschätzter Baubeginn		2019	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2022	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgefächern oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Die Gestaltung des Zentrums Steinen verbessert die Aufenthaltsqualität im historischen Zent-			

	rum und im Bereich des Schulhauses stark. Die Flächen für den motorisierten Verkehr werden reduziert und für den Fuss- und Radverkehr freigespielt.	
Nutzen	WK1	Verbesserung der Verkehrssituation für den Fuss- und Radverkehr im Zentrum von Steinen.
	WK2	Verbesserung der öffentlichen Räume durch ein attraktiveres Dorfzentrum. Unterstützung der geplanten inneren Verdichtung, da der Dorfplatz und hintere Postplatz als Freiräume genutzt werden können.
	WK3	Durch die Temporeduktion und Gestaltung wird die subjektive Verkehrssicherheit erhöht.
	WK4	Die Temporeduktion geht mit einer geringen Luft- und Lärmbelastung einher.
Machbarkeit	Die Machbarkeit wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft.	
Kosten		Infrastruktur
		Betrieb
	Total Kosten	1.50 Mio.
Abhängigkeiten	Keine	
Quantitative Angaben	Herrengasse DTV rund 4'000 Fz Rossbergstrasse DTV rund 2'000 Fz	
Federführung	Gde. Steinen	
Begleitung	Bezirk Schwyz, ARE Kt. SZ, AFK Kt. SZ	

BGK Bahnhofstrasse Seewen – Schwyz	Gemeinde Schwyz	MIV.06
------------------------------------	-----------------	--------

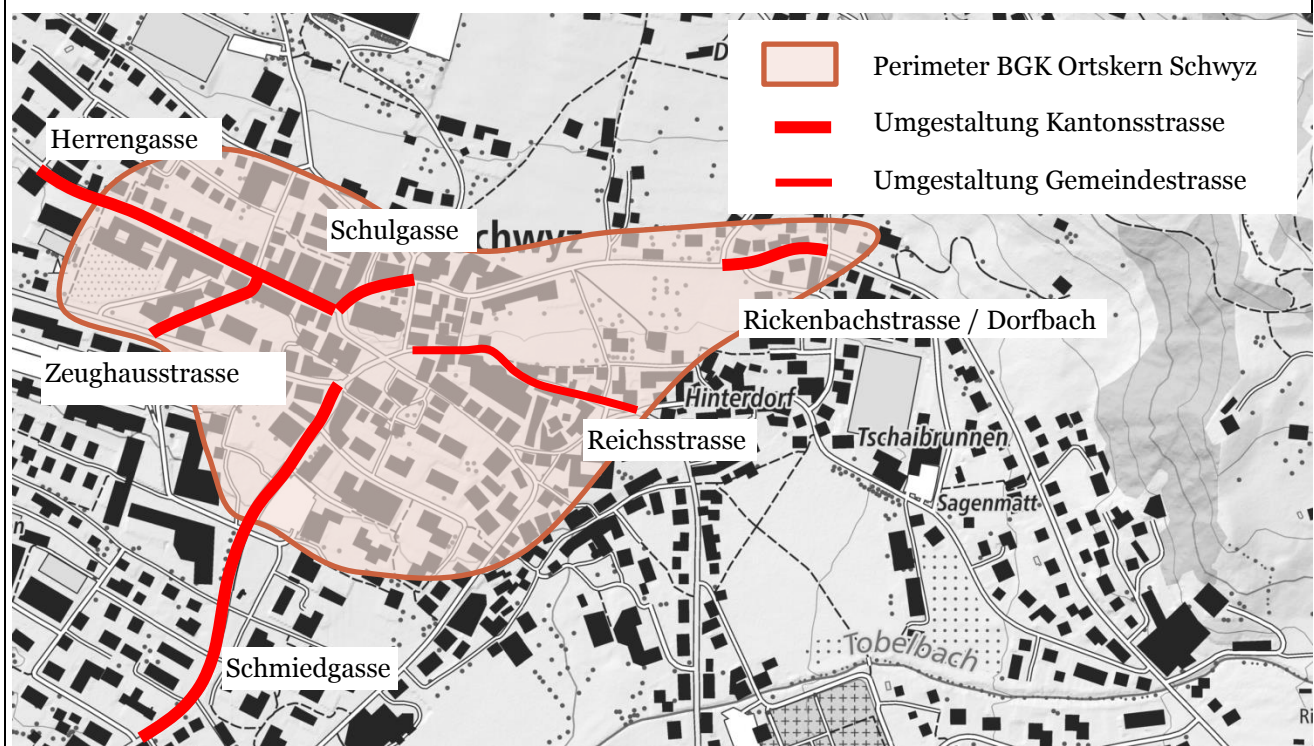


— Perimeter BGK Bahnhofplatz
Seewen – Schwyz

Massnahmenbeschreibung	<p>Gleichzeitig mit der kantonalen Nutzungsplanung "Entwicklungsachse Urmiberg" ist mit dem Teilbereich Seewen-Schwyz auch die Kantonsstrasse Nr. 2 im Abschnitt Bahnhofstrasse vom Acherli-Kreisel bis zur Franzosenstrasse Seewen, betrachtet worden. Aufgrund verschiedener Abhängigkeiten mit der Gestaltung des Bushofs Seewen soll in einer ersten Etappe zunächst der Abschnitt Acherli-Kreisel bis Höhe Kirchweg umgestaltet und aufgewertet werden. Die Umgestaltung und Sanierung des Abschnitts Kirchweg bis Franzosenstrasse erfolgt in einer 2. Etappe koordiniert mit der Sanierung des Bushofs und ist in Massnahmenblatt ÖV.02 abgedeckt.</p> <p>Die Bahnhofstrasse ist die direkte Verbindung des Zentrums von Schwyz zur Autobahn und bereits heute in den Spitzenstunden stark belastet. Der Abschnitt direkt beim Bahnhof Schwyz – Seewen ist ausserdem stark durch den öffentlichen Verkehr und von Fussgängern frequentiert. Mit einer Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes kann der Verkehrsfluss auf der Bahnhofstrasse auch in Zukunft sichergestellt werden. Dies ist auch eine zwingende Voraussetzung, damit der öffentliche Verkehr die Fahrplaneinhaltung gewährleisten kann. Eine rasche Umsetzung der verschiedenen leistungssteigernden Massnahmen auf der Bahnhofstrasse ist deshalb anzustreben. Weiter wird die Situation für den Fuss- und Radverkehr stark verbessert. Die Verkehrssituation um den Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Verkehrs am Bahnhof Seewen – Schwyz wird aufgewertet und siedlungsverträglich gestaltet.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2016	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2018	
	Geschätzter Baubeginn		2019	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2021	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		

Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Die beiden Massnahmen (B-8.4 ESP-A „Seewen-Schwyz“ und B-9.5 ESP-B „Seewen-Schwyz“) im kantonalen Richtplan setzen auf eine geordnete Erschliessung.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input checked="" type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept der Bahnhofstrasse Schwyz – Seewen verbessert die Verkehrssituation für alle Verkehrsträger, in dem der Verkehr verlangsamt und verflüssigt wird.			
Nutzen	WK1	Verbesserung der Strasseninfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer auf der Hauptverbindungsachse. Verflüssigung des Verkehrs Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs Optimierung Querungsstellen für den Fussverkehr		
	WK2	Erhöhung der Qualität des öffentlichen Raums, insbesondere im Bereich des Bahnhofs Seewen, der von allen Verkehrsträgern stark frequentiert wird.		
	WK3	Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit und Mehrzweckstreifen.		
	WK4	Indirekte Effekte auf Luft- und Lärmemissionen durch Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wird im Rahmen des Vorprojekts abgeklärt.			
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Total Kosten		8.00 Mio.	
Abhängigkeiten	Es bestehen grosse Abhängigkeiten zu den Massnahmen ÖV.02 Bushof Bahnhof Schwyz Seewen und MIV.02 Vollanschluss Steinerstrasse			
Quantitative Angaben	Bahnhofstrasse ca. 15'000 Fz (DTV, 2014)			
Federführung	TBA Kt. SZ			
Beteiligung	Gde. Schwyz, AöV Kt. SZ			

BGK Ortskern Schwyz	Gemeinde Schwyz	MIV.07
---------------------	-----------------	--------

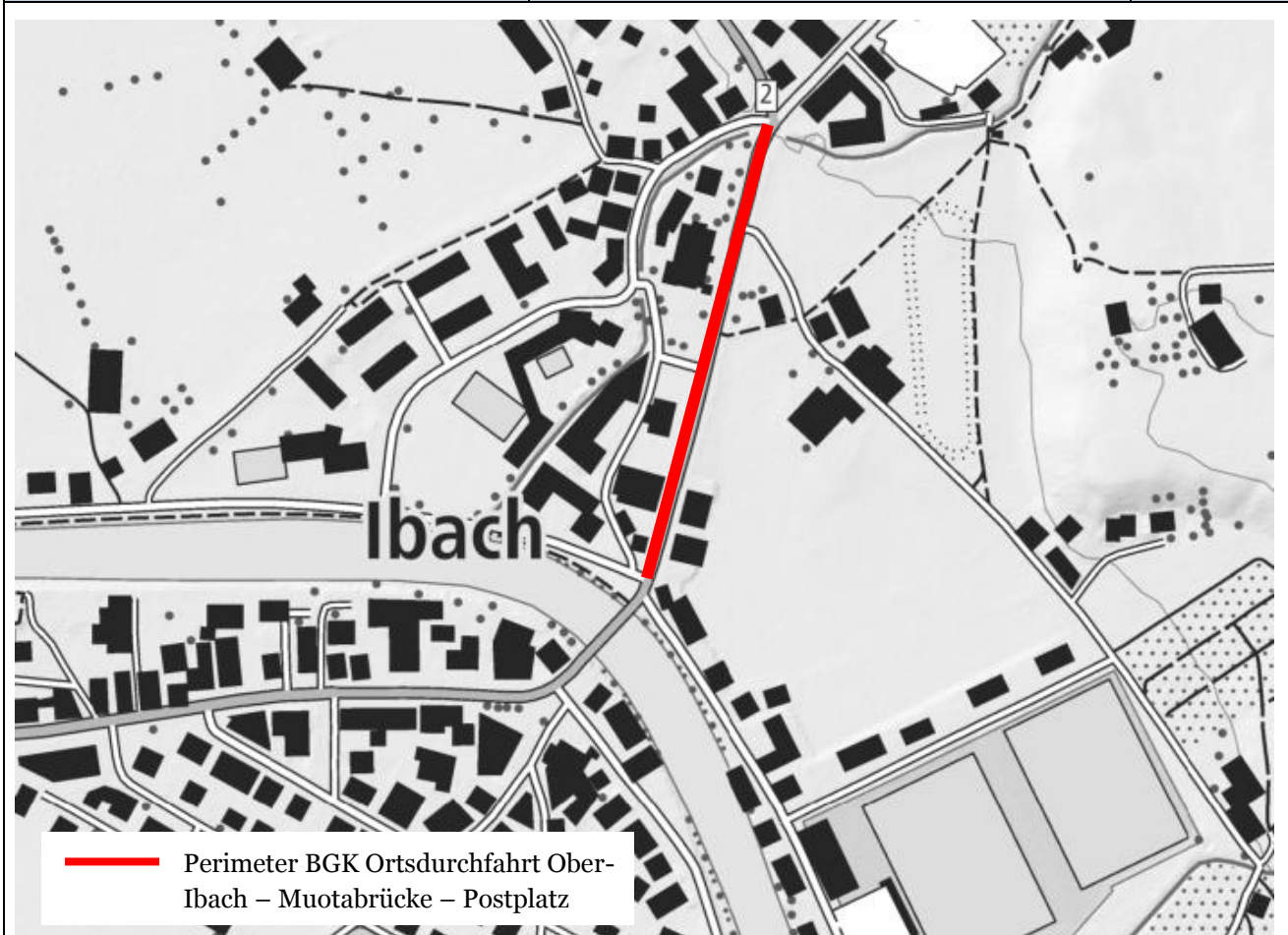


Massnahmenbeschreibung	<p>Der motorisierte Verkehr im Zentrum von Schwyz weist eine hohe Verkehrsbelastung auf, die in den letzten Jahren die Grenze der Siedlungsverträglichkeit erreicht hat. Dies vermindert die Aufenthaltsqualität im Ortskern von Schwyz und hemmt zukünftige Entwicklungen. Die Herrengasse und Schmiedgasse und der Bushof Schwyz Post sind im Zukunftsbild der Agglomeration wichtige Achsen für den öffentlichen Verkehr und befinden sich im dicht bebauten Zentrum, das stark mit Fuss- und Radverkehr frequentiert ist. Mit dem BGK Ortskern Schwyz soll der Strassenraum neu gestaltet und aufgewertet werden. Störende Immissionen des motorisierten Verkehrs sollen gesenkt, die Verhältnisse für den Fuss- und Radverkehr verbessert und ein reibungsloser Ablauf für den öffentlichen Verkehr sichergestellt werden. Dazu sind insbesondere Busbevorzugungsmassnahmen auf der Herrengasse, Schmiedgasse, Zeughausstrasse und Schulgasse vorgesehen.</p> <p>Im Rahmen der Testplanung Dorfkern Schwyz wurden bereits verschiedene Massnahmen zur Aufwertung des Ortskerns Schwyz ausgearbeitet und zum Teil bereits umgesetzt (Umgestaltung Platz Hofmatt). Im Rahmen des BGK Ortskern Schwyz sollen diese Planungen vertieft werden. Der Perimeter umfasst die Herrengasse, Schmiedgasse, Rickenbachstrasse / Dorfbach, den Bushof Schwyz Post, die Reichsstrasse und die Schulgasse.</p> <p>Im Rahmen der Planung wird auch das Thema Bike + Ride gemäss Nachfrage und Handlungsbedarf geprüft, so dass an wichtigen Zielorten wie dem Hauptplatz oder dem Mythen-Forum genügend öffentlich zugängliche, überdachte Veloabstellplätzen zur Verfügung gestellt werden können.</p>
-------------------------------	--

Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2022	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2023	
	Geschätzter Baubeginn		2024	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2026	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		

Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgefächern oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Durch die Umgestaltung des Hauptplatzes wird die Trennwirkung für den querenden Fuss- und Radverkehr reduziert, die Verkehrssicherheit erhöht und eine leichte Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten angestrebt, die Luft- und Lärmmissionen verringern. Die Funktion des Platzes als Begegnungsort wird verstärkt und die Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum erhöht.			
Nutzen	WK1	Starke Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr im Zentrum von Schwyz.		
	WK2	Starke Aufwertung des öffentlichen Raumes und der Lebensqualität im Ortskern Schwyz. Verringerung der Trennwirkung zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- und Radverkehr.		
	WK3	Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch eine übersichtliche Gestaltung des Strassenraumes und Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeiten.		
	WK4	Verringerung der Luft- und Lärmmissionen durch Anpassung der Geschwindigkeiten.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wurde im Rahmen der Testplanung für den Dorfkern Schwyz nachgewiesen.			
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Total Kosten		6.30 Mio.	
Abhängigkeiten	Umsetzung ÖV Konzept Gemeinde Schwyz und ÖV.02 Bushof Schwyz Post, ÖV.10 Busbevorzugungsmassnahmen			
Quantitative Angaben				
Federführung	Gde. Schwyz			
Beteiligung	Bezirk Schwyz, TBA Kt. SZ			

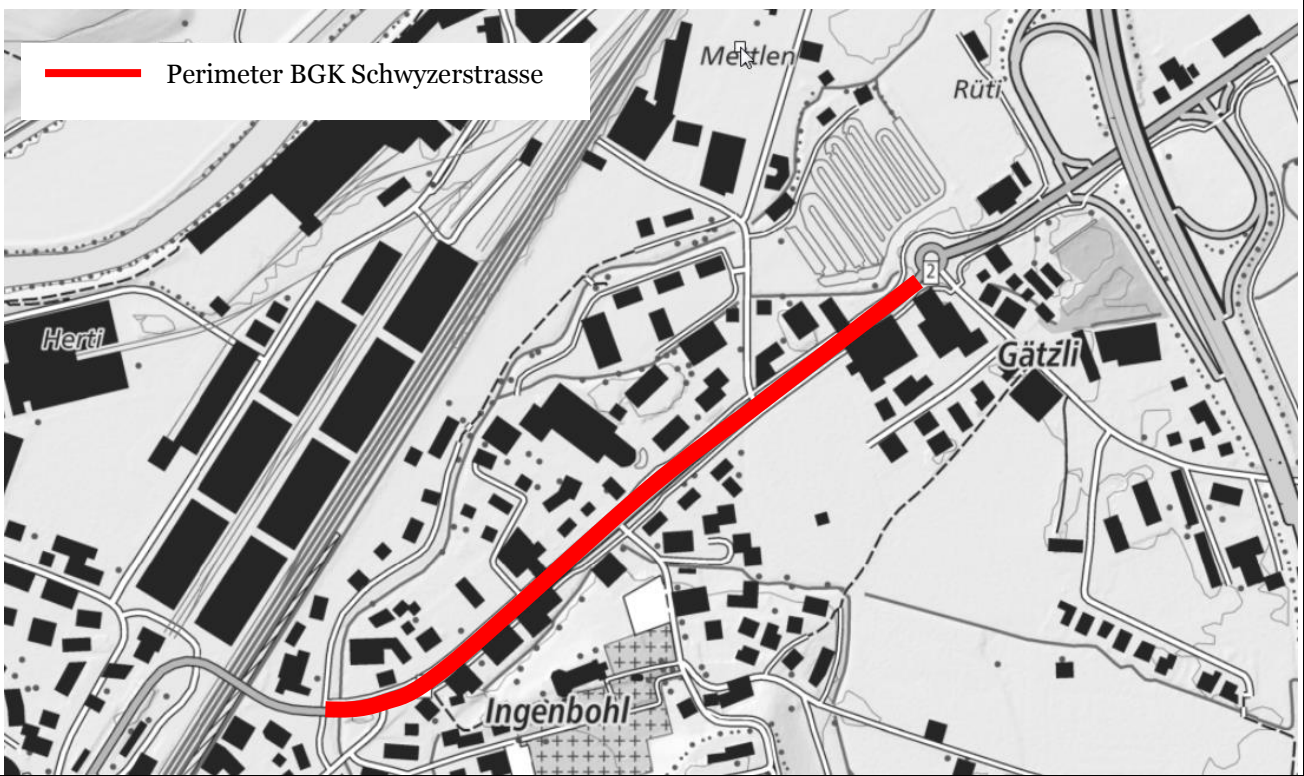
BGK Ortsdurchfahrt Ober-Ibach Muotabrücke – Postplatz Ibach	Gemeinde Schwyz	MIV.08
--	------------------------	---------------




Massnahmenbeschreibung	<p>Der Knoten Schmiedgasse / Gotthardstrasse / Alte Gasse und der angrenzende Streckenabschnitt der Gotthardstrasse Richtung Süden weist hohe Verkehrsbelastungen und Sicherheitsmängel im Bereich Fuss- und Radverkehr auf. Die Verkehrsbeziehungen am Knoten Schmiedgasse / Gotthardstrasse werden durch den bestehenden T-Knoten nicht optimal bedient, womit auch der öffentliche Verkehr nicht leistungsfähig und komfortabel gewährleistet werden kann. Die Umstände erfordern eine leistungsfähige Neugestaltung des Knotens Postplatz Ibach sowie des Knotens Muota- / Asetstrasse.</p> <p>Der Kanton beabsichtigt mit dem vorliegenden Projekt verstärkt zukünftigen Bedürfnissen gerecht zu werden. Mit Blick auf den Fuss- und Radverkehr muss ausreichend Verkehrsfläche für die sichere Verkehrsführung bereit gestellt und zudem die Strassenquerungen der Verkehrsbelastung gerecht mittels entsprechend angeordneten Fussgängerschutzinseln verbessert werden.</p> <p>Mit dem Umbau des Knotens Muota- / Asetstrasse wird auch die Sanierung des einzigen Unfallschwerpunkt der Agglomeration angegangen. Mit der Realisierung der neuen Muotabrücke (siehe Massnahme MIV.01) ergibt sich ein deutlich grösserer Spielraum zur sicheren Gestaltung des Knotens. Bei der Neuplanung wird diesem Umstand vordringlich Rechnung getragen.</p>
-------------------------------	--

Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2018	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2019	
	Geschätzter Baubeginn		2021	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2022	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		

Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input checked="" type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Zweckmässigkeit	Mit der neuen Gestaltung des Strassenraums in Oberibach können diverse Punkte an der Strassenanlage verbessert werden. Dazu gehören durchgehende Radstreifen für den Veloverkehr, sichere Querungen für den Fussgänger sowie neue Bushaltestellen.			
Nutzen	WK1	Erhöhung der Kapazität beim Knoten Schmiedgasse / Gotthardstrasse. Verbesserung des Radwegnetzes aufgrund der Umgestaltung der Strecke und ausreichend Raum für die sichere Führung. Zusätzliche Fussgängerstreifen und gesicherte Übergänge verbessern die Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr.		
	WK2	Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raumes im Bereich des Strassenabschnitts.		
	WK3	Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheit durch Behebung des Unfallschwerpunkts in Ibach. Verbesserung der subjektiven Verkehrssicherheit durch zusätzliche Fussgängerinseln.		
	WK4	-		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wird im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.			
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Total Kosten		4.70 Mio.	
Abhängigkeiten	MIV.01 Muota-Brücke ink. flankierende Massnahmen			
Quantitative Angaben	Gotthardstrasse. Ca. 12'000 Fz (DTV, 2014)			
Federführung	TBA Kt. SZ			
Begleitung	Gde. Schwyz, AöV Kt. SZ, Bezirk Schwyz			

BGK Schwyzerstrasse		Gemeinde Ingenbohl		MIV.09
				
Massnahmenbeschreibung	<p>Neben der Erstellung des Gätzli-Kreisels mit der Netzerweiterung nach Brunnen Nord soll auch der Abschnitt vom SBB-Viadukt bis Kreisel Gätzli der Kantonsstrasse 2b (Schwyzerstrasse) in Ingenbohl saniert werden. Ein zentraler Aspekt der Erneuerung ist die Optimierung der Linienführung unter Berücksichtigung des Strassenquerschnitts. Im beschränkten Raum des Strassenperimeters soll die Verkehrsführung von MIV, Fuss- und Veloverkehr, die Anordnung der Bushaltestellen und die Geometrie der Knoten verbessert werden.</p> <p>Mit der neuen Gestaltung des Strassenraums der Schwyzerstrasse in Ingenbohl können diverse Punkte an der Strassenanlage verbessert werden. Dazu gehören durchgehende Radstreifen für den Veloverkehr, sichere Querungen für den Fussgänger sowie neue Bushaltestellen.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2016 (die Projektierung erfolgt bereits auf Stufe Bauprojekt)	
	Einreichung Vorprojekt ARE		2017	
	Geschätzter Baubeginn		2019	
	Geschätzte Inbetriebnahme		2020	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgefleichen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS

Zweckmässigkeit	Die Neugestaltung des Strassenraumes verbessert die Situation für den MIV, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Radverkehr. Der Verkehr wird verstetigt und ein leicht reduziertes Geschwindigkeitsniveau angestrebt.	
Nutzen	WK1	Verbesserung im Bereich Radverkehr durch einen durchgängigen beidseitigen Radstreifen. Verbesserung des öffentlichen Verkehrs durch optimierte Positionierung der Haltestellen und optimierter Lage von Querungsstellen. Erhöhung des Verkehrsflusses durch Optimierung der Strassengeometrie.
	WK2	Die Strassenraumgestaltung verbessert die Qualität des öffentlichen Raumes.
	WK3	Gewisse subjektive Verbesserungen der Verkehrssicherheit durch gesicherten Fussgängerübergang und klarere Strassengeometrie.
	WK4	-
Machbarkeit	Die Machbarkeit wird im Rahmen des Bauprojekts überprüft.	
Kosten		Infrastruktur
		Betrieb
	Total Kosten	5.2 Mio.
Abhängigkeiten		
Quantitative Angaben	Schwyzerstrasse. Ca. 16'500 Fz (DTV, 2014)	
Federführung	TBA Kt. SZ	
Beteiligung	Gde. Ingenbohl	

Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage		Gemeinden Schwyz, Ingenbohl und Steinen			MIV.10
					
Massnahmenbeschreibung	<p>Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage sollen das Zufussgehen, das Radfahren sowie die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, CarSharing, etc. fördern. In den Gemeinden der Agglomeration Talkessel Schwyz werden verschiedene Beiträge zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage geleistet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätzen der Gemeinden Schwyz, Ingenbohl und Steinen. – Der Talkessel Schwyz (Gde. Schwyz, Steinen, Goldau, Lauerz, Ingenbohl) nehmen im Rahmen des Projekts "SlowUp" an den autofreien Erlebnistagen teil. – In den Gemeinden Schwyz und Ingenbohl wird ein Veloausleihsystem umgesetzt. – Im Bereich der Bahnhöfe werden an attraktiver Lage ausreichend Parkplätze für Mobility-CarSharing bereitgestellt. – Im Rahmen der Verdichtung nach innen sollen Massnahmen zur Verminderung der MIV-Verkehrserzeugung umgesetzt werden. Als effizienteste Massnahme dazu sind Beschränkungen der Parkplatzzahlen im Rahmen der Parkplatzerstellungspflicht umzusetzen. Zudem soll die bereits bestehende Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze mit einem umfassenden Parkierungsmanagement überprüft und zusätzliche Massnahmen abgeleitet werden. 				
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt		2019		
	Einreichung Vorprojekt ARE		2020		
	Geschätzter Baubeginn		2022		
	Geschätzte Inbetriebnahme		2022		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein			
	Die Massnahme ist für den Richtplan nicht relevant, keine Verankerung notwendig. Es sind keine Verluste von Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.				
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS	

Zweckmässigkeit	Die Massnahmen im Bereich der Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage setzen Anreize zur verringerten Nutzung des motorisierten Individualverkehrs und optimieren die Nutzung der Strasseninfrastruktur.	
Nutzen	WK1	Verringerte Nutzung des motorisierten Individualverkehrs entlastet die Verkehrsnetze und Zentren. Verbesserung der Intermodalität oder Verlagerung auf den Radverkehr durch Angebote wie PubliBike. Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr mit dem Angebot von kombinierter Mobilität und CarSharing.
	WK2	Qualitative Verbesserung der öffentlichen Räume durch Förderung siedlungsverträglicher Mobilität.
	WK3	-
	WK4	Indirekte Effekte auf Lärm- und Luftemissionen durch Förderung des Fuss- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs.
Machbarkeit		
Kosten	Lediglich Planungskosten, keine Infrastrukturkosten	
Abhängigkeiten		
Quantitative Angaben	-	
Federführung	Gde. Schwyz, Gde. Ingenbohl, Gde. Steinen	
Beteiligung		

Abkürzungen / Glossar

AAGS	Auto AG Schwyz
AFK	Amt für Kultur
AFU	Amt für Umweltschutz
ANJF	Amt für Natur, Jagd und Fischerei
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AWB	Amt für Wasserbau
AWN	Amt für Wald und Naturgefahren
ARE-SZ	Amt für Raumentwicklung Kanton Schwyz
ASTRA	Bundesamt für Strassen
B+R	Bike and Ride
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFE	Bundesamt für Energie
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
CO ₂	Kohlendioxid
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
EC	EuroCity
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
ESP-A	Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiete im kantonalen Richtplan
ESP-B	Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof im kantonalen Richtplan
EKL	Entwicklungskonzept Lauerzersee
FFF	Fruchtfolgeflächen
FS	Festsetzung (Richtplanung)

FVV	Fuss- und Veloverkehr
IC	InterCity
kV	Kilovolt
LEK	Landschaftsentwicklungskonzept
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEAT	Neue Alpentransversale
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P&R	Park and Ride
RPG	Raumplanungsgesetz
SBB	Schweizerische Bundesbahn
SGV	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees
SIS	Sachplan Infrastruktur Schiene
SN	Schweizer Norm
SOB	Südostbahn
SZ	Schwyz
TBA	Tiefbauamt
ÜG	Übergeordnet
VE	Verkehrsintensive Einrichtungen
VM	Verkehrsmodell
VO	Vororientierung (Richtplanung)
VSS	Der Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
WK	Wirkungskriterium gemäss Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation
ZE	Zwischenergebnis (Richtplanung)

metron

**Stahlrain 2
Postfach**

**5201 Brugg
Schweiz**

**info@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00**