

Allgemein

| Nr | Rückmeldung von  | Thema / Betreff             | Änderungen und Ergänzungen  | Begründung, Bemerkungen   | Umsetzung                                   | Begründung  | Zuständig                                     |
|----|--|-----------------------------|---|---|---|---|---|
| 1  | Schwyz<br>Umweltrat  | Allg.                       | Fristerstreckung bis 14. Januar 2021  | Infolge des Umfangs der Unterlagen und der Feiertage konnte die Stellungnahme noch nicht mit allen interessierten USOS abgesprochen werden.   | <i>Frist wurde antragsgemäss erstreckt.</i> | -   | <i>Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm</i> |
| 2  | Peter Blaser,<br>Arth  | Busverbindung Arth-Walchwil | Busverbindung Arth-Walchwil   | [...] es kann nicht sein, dass man 5 Haltestellen zwischen Arth/Klostermatt und Rufibach schliesst, mit der Begründung, von Herrn Regierungsrat Othmar Reichmuth, man muss nicht Doppelspurig fahren. Auf der anderen Seite gibt es 2 neue Buslinien 525/526, wobei eine nur 5 Kurse am Tag hat und Doppelspurig gefahren wird, oder sogar Mehrspurig. Dann will man eine Busschleife in Arth für 1.9 Millionen Fr. bauen und zum Teil in den See hinaus, oder weiter draussen Bergseitig. Der Kanton hat es verpasst in den letzten 1 1/2 Jahren eine Lösung zu finden wie man diese Agglomeration im ÖV einplant. Seit dem 19. Juni 19 bis 12. Dezember 20 hat es sich gezeigt, dass auch diese Agglomeration erfasst wurde. Eine Busschleife besteht in Walchwil/St. Adrian, wo man wenden könnte ohne Problem und auch eine Anschlussmöglichkeit wäre möglich, wenn man will. Es kann einfach nicht sein, dass Haltestellen aufgehoben werden und 2 neue Buslinien eingerichtet wird, wo es sicher nicht braucht, vor allem eine nicht. Es wäre sehr wünschenswert, wenn man bestehende Linien behalten würde, damit alle die Möglichkeiten haben den ÖV zu benutzen. Dass man zeitlich länger hat ist nicht angebracht und stimmt auch nicht. Dass man aber ab dem 13. Dezember 20 rund 1 Km, oder mehr laufen, kann man nicht hinnehmen. [...] eine Verbindung Arth, nicht Goldau, bis Walchwil, sollte in Zukunft wieder möglich sein. | <i>Keine Anpassung</i>                      | <i>Das Agglomerationsprogramm beruht auf der „Strategie öffentlicher Verkehr 2030“ des Kantons Schwyz und stellt selber keine neue strategische Grundlage dar. Der Hinweis wird dem Baudepartement des Kantons Schwyz weitergeleitet.</i>   | <i>Baudepartement Kanton Schwyz</i>           |
| 3  | SP Kanton Schwyz   | Kommunikation               | Der breiten Bevölkerung ist relativ wenig über das Agglo-Projekt als Ganzes bekannt. Eine bessere Kommunikation wäre darum wichtig. | Diverse Teilprojekte des Agglo-Konzepts bedürfen über einen längeren Zeitraum der Zustimmung der Stimmbürger*innen. Diese müssen mit einer umfangreichen Informationskampagne ins Boot geholt werden nach dem Prinzip: Eine Baustelle ist auch eine Schaustelle. Bedingt durch die Covid-Pandemie dürfte jedoch aktuell das Interesse am Projekt gering und der Zeitpunkt für die Information ungünstig sein!   | <i>Kenntnisnahme</i>                        | <i>Das Agglomerationsprogramm befindet sich zwischen bestehenden kantonalen und kommunalen Strategien (welche bereits öffentlich kommuniziert wurden) einerseits und der konkreten Massnahmenumsetzung der Gebietskörperschaften andererseits (Kommunikationshoheit bei den Umsetzern). Bei der Erstellung des Agglomerationsprogramms Talkessel Schwyz 3. Generation 2015 wurde ein grosser Kommunikationsaufwand betrieben – mit bescheidenen Ertrag. Daher wurde die Kommunikation für die 4. Generation angepasst. Im Nachgang zur fristgerechten Einreichung wird die Kommunikation erneut überprüft und ggf. angepasst.</i> | <i>Alle Gebietskörperschaften</i>             |
| 4  | SP Kanton Schwyz   | Organisation                | Erfreulich ist die Agglo-Projekt Erweiterung bis nach Arth  | Es ist positiv zu werten, dass die vier Gemeinden Schwyz, Ingenbohl, Steinen, Arth sowie der Bezirk Schwyz zur übergeordneten Koordination des Agglo-Projekts einen Verein gegründet haben. Wichtig ist, die Gemeinde Arth mit ihrer NEAT-Haltestelle in Goldau auch als Projektpartner dabei zu haben.   | <i>Kenntnisnahme</i>                        | -   | -   |
| 5  | Hans F. Schorno-Grossmann,<br>Luzernerstrasse 26, 6440 Brunnen | Radverkehr                  | Im Bereich Radverkehr muss die Behebung diverser Gefahrenstellen für den Radverkehr endlich angegangen werden.                      | Dem Radverkehr wurde zwischen Brunnen und Schwyz viel zu wenig Beachtung geschenkt (trotz eidg. Abstimmung). Dass man die Achse Brunnen - Steinen ausbauen will ist zu unterstützen, aber die grössten Gefahrenstellen sind zwischen Brunnen und Schwyz. Besondere Gefahrenstellen sind bei der Autobahnunterführung auszumachen. Oft werden Radfahrer von den anderen Verkehrsteilnehmern nicht beachtet - insbesondere in der Dunkelheit. Die Fahrradstreifen sind an etlichen Stellen eine Zumutung. Eine unglaubliche Massnahme hat man auch bei der Abzweigung zum Kloster Ingenbohl getroffen: Da wurde kurzerhand der Vortritt der Radfahrer aufgehoben. Gottlob sind die Autofahrer da recht vernünftig und machen oft von ihrem Vortrittsrecht nicht Gebrauch. Macht bitte etwas für die Fahrrad- und Bikefahrer.  | <i>Keine Anpassung</i>                      | <i>Mit der A-Massnahme „Betriebs- und Gestaltungskonzept Schwyzstrasse“ aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation wird der Radverkehr zwischen Brunnen und Schwyz verbessert. Die Massnahme wird bis 2026 umgesetzt. Die Neugestaltung der Autobahnausfahrt Ingenbohl/Brunnen erfolgt zusammen mit dem Ausbau der Axenstrasse. Massnahmen zur Verbesserung der Velosituation zwischen Schwyz und Brunnen, sind auch im aktuellen Radroutenkonzept aus dem Jahr 2015 enthalten. Der Hinweis wird dem Tiefbauamt des Kantons Schwyz weitergeleitet.</i>  | <i>Tiefbauamt Kanton Schwyz</i>               |

|    |   |                                       |   |   |                 |   |  |
|----|---|---------------------------------------|---|---|-----------------|---|--|
| 6  | SP Kanton Schwyz  | Realisierbarkeit                      | Das Agglo-Projekt besteht aus vielen, über einen längeren Zeitraum zu realisierenden Teilprojekten. Diverse dieser Projekte stehen in gegenseitiger Abhängigkeit.   | Im Bericht wird nicht aufgezeigt, wie bei einer allfälligen Ablehnung bestimmter Projekte durch den Souverän oder bei unlösbaren Eigentumsfragen vorgegangen wird. Beispielsweise ist die Agglo-Radroute von Arth nach Brunnen (Priorität A) eines der Schlüssel-Projekte im ganzen Konzept.  | Keine Anpassung | In Agglomerationsprogrammen müssen keine alternativen Massnahmen aufgezeigt werden. Dies ist eine Aufgabe der jeweiligen Gebietskörperschaften resp. deren Politik. Schwierige Eigentumsfragen können mit allgemeinverbindlichen Erschliessungsplänen gelöst werden. Der Hinweis wird den Gebietskörperschaften weitergeleitet.   | Alle Gebietskörperschaften                       |
| 7  | Strassengenossenschaft Feld Ingenbohl, Auf der Maur Richard, Gätzlistr. 57 6440 Ingenbohl | Strassengenossenschaft Feld Ingenbohl | Regelung diverser Punkte zur Strassengenossenschaft Feld, Ingenbohl   | Folgende Punkte sind noch zu regeln:<br>1. Auf den Strassen der Flurgenossenschaft besteht ein allgemeines Fahrverbot.<br>2. Wer übernimmt der Unterhalt (Schneeräumung, Güsel entlang der Strasse)<br>3. Vortritt für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung<br>Wir von der Strassengenossenschaft erwarten Gespräche zu diesen Themen und nicht eine Planung über den Köpfen hin weg.  | Keine Anpassung | Es ist korrekt, dass die durch die Strassengenossenschaft Feld Ingenbohl genannten Punkte noch geregelt werden müssen. Die Verantwortlichen der Gemeinde werden zeitnah auf den Vorstand der Genossenschaft zukommen.   | Gemeinden Ingenbohl und Schwyz                   |
| 8  | Quartierverein Unterseewen und Seewenstrasse, Seewernstr. 12, 6423 Seewen                 | Umfahrungstunnel Urmiberg             | Antrag: Wiederaufnahme Umfahrungstunnel Urmiberg Projekt 2006 in den Richtplan sowie Aufnahme ins Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz   | Vor 15 Jahren schon forderten Bürger/innen und über 20 namhafte Unternehmer aus dem Grossraum Seewen eine nachhaltige Lösung der Verkehrsproblematik Seewen. Es folgte die Aufnahme des Projektes in den Richtplan. Komischerweise ist der Eintrag wieder 'herausradiert' worden. Ein 'Loch' durch den Tunnel löst: Verkehrsproblematik, Lärmproblem, Hochwasserproblematik Lauerzersee/Seewern und schont die Siedlungsräume, ohne einen einzigen Quadratmeter Bedarf an Kultur- oder Siedlungsfläche! Wir vom Quartierverein Unterseewen und Seewenstrasse beantragen zudem eine Aussprache zur Thematik 'Verkehrs-Gesamtschau Seewen'. Danke für ein Feedback! | Keine Anpassung | Das Agglomerationsprogramm muss sich auf den kantonalen Richtplan stützen, wonach kein Urmibergtunnel mehr geplant ist. Zur Hochwasserproblematik existiert ein laufendes Projekt seitens Kanton. Für die Gesamtverkehrsschau ist die Gemeinde Schwyz zuständig. Der Einbezug des Quartiervereins Unterseewen erfolgt gestützt auf Vereinbarung bezüglich der Einsprache zum Zeughausareal. Der Hinweis wird dem Baudepartement und der Gemeinde Schwyz weitergeleitet. | Baudepartement Kanton Schwyz und Gemeinde Schwyz |
| 9  | SP Kanton Schwyz  | Umfang des Agglo-Berichts             | Mit einem konkreten, auf die einzelnen Teilprojekte heruntergebrochenen Extrakt würde der Bericht erheblich kürzer, übersichtlicher und einfacher verständlich.   | Der Agglo-Bericht enthält diverse allgemein formulierte Aussagen, die sich auch für ähnliche Projekte in anderen Regionen verwenden lassen. Solch allgemein abgefasste Kapitel werden von den beratenden Ingenieur-Unternehmen für verschiedene Beratungsaufträge als „Füllmaterial“ in den jeweiligen Berichten verwendet.   | Kenntnisnahme   | Der Adressat des Berichts ist der Bund. Dessen Kriterien sind in den RPAV (Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr) geregelt.  | Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm           |
| 10 | SP Kanton Schwyz  | Verfahren                             | Für ein seriöses Vernehmlassungsverfahren ist eine angemessene Frist zu setzen. Sechs Wochen mit den Weihnachtsfeiertagen dazwischen sind dazu in keiner Weise ausreichend.                                       | Wir bedauern es, dass die offerierte Vernehmlassungsdauer vom 27. November – 6. Januar, es uns nicht ermöglicht, zu dieser umfangreichen Dokumentation von insgesamt knapp 400 Seiten plus diversen Karten fundiert Stellung zu beziehen. Vernehmlassungen des Kantons, die jeweils bei Weitem nicht diesen Daten-Umfang haben, stellen trotzdem regelmässig eine Vernehmlassungsfrist von zwei bis drei Monaten zur Verfügung. Zudem sind die Planunterlagen teilweise in einer schlechten Auflösung, womit es nicht immer möglich war, die genaue Linienführung festzustellen.  | Kenntnisnahme   | Eine längere öffentliche Mitwirkung wird für das nächste Agglomerationsprogramm der 5. Generation geprüft.  | Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm           |
| 11 | Schelbert AG Muotathal  | Arbeitsgebiet Selgis                  | Das Gebiet Selgis ist aufgrund seiner besonderen Lage und Situation für die Ansiedlung von lärmstörenden gewerblichen und industriellen Betrieben in die Agglomerationsplanung Talkessel Schwyz miteinzubeziehen. | Insbesondere soll bei der Wirtschaftsförderung und bei der Planung der Arbeitsgebiete im Talkessel Schwyz das Gebiet Selgis als Arbeitsgebiet für störende Betriebe berücksichtigt werden. (Umfassende Begründung in separatem Schreiben).  | Keine Anpassung | Das Gebiet Selgis befindet sich nicht im Perimeter des Agglomerationsprogramms Talkessel Schwyz. Der Hinweis wird dem Amt für Raumentwicklung des Kantons Schwyz weitergeleitet.  | Amt für Raumentwicklung                          |
| 12 | Schelbert AG Muotathal  | Steinbruch Fallenbach/Ott             | Es sei der Standort Steinbruch Fallenbach/Ott im Siedlungsentwicklungsgebiet (SEG) 1. Priorität einzustufen.  | Der Steinbruch Fallenbach ist aufgrund seiner besonderen Lage und historischen Prägung zeitgemäss und inhaltlich – wie auch zeitlich – entsprechend den verschiedenen öffentlichen Interessen zu gestalten. (Umfassende Begründung in sep. Schreiben)   | Keine Anpassung | Im Zeithorizont des Agglomerationsprogramms der vierten Generation ist es nicht absehbar, dass das öffentliche Interesse eine bevorzugte Einzonung des Gebietes Fallenbach zulässt. Diese Frage wird allerdings bei der Erarbeitung der nächsten Generation des Agglomerationsprogramms neu evaluiert.  | Gemeinde Ingenbohl                               |
| 13 | VCS Schwyz  | Bevölkerungswachstum                  | Die Wünschbarkeit des durch den Bericht ausgewiesenen stetigen Bevölkerungswachstums ist zu hinterfragen.   | Der Umstand allein, dass sich dieses im Rahmen der Annahmen des kantonalen Richtplans bewegt, ist angesichts der negativen Auswirkungen des Wachstums der letzten Jahrzehnte auf Landschaft, Klima, Biodiversität, Lebensqualität kein hinreichendes Argument für die Fortführung des Wachstums.  | Kenntnisnahme   | Der Antrag geht über die Zuständigkeit des Agglomerationsprogramms hinaus. Der Hinweis wird dem kantonalen Amt für Raumentwicklung weitergeleitet.  | Amt für Raumentwicklung                          |
| 14 | VCS Schwyz  | Landschaftsentwicklung                | Es fehlen Aussagen zur qualitativen Entwicklung unserer Landschaften.   | Nach unserer Wahrnehmung wurden die Landschaften durch eine Vielzahl von Bauten und Anlagen beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigung dauert an. Auch hat die Biodiversität zumindest in den landwirtschaftlich genutzten Gebieten massiv abgenommen. ob diese negative Entwicklung mit den bisherigen Massnahmen (beispielsweise 1.08 Landschaftsqualitätsprojekte) gestoppt werden konnte, kann dem Bericht nicht entnommen werden.  | Keine Anpassung | Die Konkretisierung zur qualitativen Entwicklung der Landschaften erfolgt mit den kommunalen Landschaftsentwicklungskonzepten (LEK) und weiteren Aufwertungsprojekten. Das Agglomerationsprogramm koordiniert diese. Der Hinweis wird an die Gebietskörperschaften weitergeleitet.  | Alle Gebietskörperschaften                       |

|    |            |  |  |  |                 |  |                                |
|----|------------|--|--|--|-----------------|--|--------------------------------|
| 15 | VCS Schwyz | Naturvorranggebiete                    | Es ist auch daran zu erinnern, dass die Naturvorranggebiete nicht in erster Linie als Erholungsgebiete dienen sollen.  | In diesen Gebieten ist von der Erstellung weiterer touristischer Anlagen, beispielsweise von Wegen, Bike-Routen und von Anlagen für die Land- und Forstwirtschaft, insbesondere neuer Strassen, abzusehen. Hierzu finden sich im Bericht keine verbindlichen Vorgaben.   | Keine Anpassung | Naturvorranggebiete sind im Agglomerationsprogramm nicht näher umschrieben. Bei der Planung und Umsetzung von Massnahmen werden vorhandene Naturschutzzonen berücksichtigt.  | Alle Gebietskörperschaften     |
| 16 | VCS Schwyz | Wildtierkorridore                      |  | Positiv zu würdigen sind die Bemühungen für die beiden Wildtierkorridore.  | Kenntnisnahme   | -  | -                              |
| 17 | VCS Schwyz | Aggloroute und weitere Wegverbindungen | Die Ausscheidung einer Aggloroute hat aus unserer Sicht gegenüber andern Projekten für den Fuss und Veloverkehr zurückzustehen:<br>in erster Linie sollen die Gemeinden vorerst die in den Erschliessungsplänen vorgesehenen neuen Wegverbindungen bzw. die vorgesehene rechtliche Sicherung bestehender Anlagen, die eine erhebliche grössere Bedeutung haben, umsetzen, beispielsweise in der Gemeinde Schwyz die Wegverbindung ab Mythencenter – Liegenschaft Hof – Sportanlagen Ibach;<br>In zweiter Priorität sind die im Aggloprogramm 3. Generation vorgesehenen Massnahmen umzusetzen; | Wesentlicher Inhalt des Agglomerationsprogramms bildet die Aggloroute (3G). Nach dem Bericht werden mit dieser Aggloroute alle Gemeinden im Agglomerationsperimeter mit einer direkten und attraktiven Linienführung durchgebunden, Diese Aggloroute ist aus unserer Sicht weder vordringlich noch in der vorgesehenen Linienführung ein Gewinn:<br>das Potential der Wegstrecke für Arbeitnehmende ist nicht ausgewiesen. Dieses dürfte denn auch bescheiden sein;<br>die gewählte Linienführung ist für Velofahrende bezüglich Lärmbelastung (Linienführung teilweise entlang Autobahn) und bezüglich Verkehrssicherheit (Linienführung im Bereich Seewen auf der Bahnhofstrasse) wenig attraktiv; | Keine Anpassung | Die Gemeinden treiben auch die Veloverkehrsmassnahmen ausserhalb der Aggloroute voran. Die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) erfordern eine optimale Anbindung für den Veloverkehr, was mit der Aggloroute realisiert werden soll. Aufgrund des erforderlichen zweistufigen Planungsverfahrens (Erschliessungspläne) wird die Umsetzung der Aggloroute mehrere Jahre dauern.  | Alle Gebietskörperschaften     |
| 18 | VCS Schwyz | Wegverbindungen Brunnen – Schwyz       | Die Wegverbindungen zwischen Brunnen und Schwyz (Weg über Feld oder auf dem Muotadam) sind ins Agglomerationsprogramm aufzunehmen.   | Die wichtigste Verbindung für Arbeitnehmende ist die Strecke zwischen Brunnen – Ibach – Schwyz. Eine von der Bahnhofstrasse abgetrennte Wegverbindung für Velofahrende besteht nicht bzw sie ist rechtlich nicht gesichert (beispielsweise der Weg über Feld oder Weg auf dem Muotadam).   | Keine Anpassung | Die Aggloroute inkl. Zubringer (z.B. via Muotabrücke West) entspricht dem Anliegen, die Wegverbindungen für Arbeitnehmende zwischen Brunnen und Schwyz zu verbessern. Sie verbindet Brunnen mit dem Wintersried und Seewen mit einer Abzweigung Richtung Schwyz Zentrum. Aufgrund der Agglorouten-Idee erfolgt deren Sicherung im kantonalen Richtplan und wenn notwendig in den kommunalen Erschliessungsplänen.                        | Gemeinden Ingenbohl und Schwyz |
| 19 | VCS Schwyz | Webverbindung Steinbislin              | Umgehend umzusetzen ist auch die vorgesehene Neuerschliessung des Gebietes Steinbislin, abseits der Bahnhofstrasse.  | Diese Massnahme ist angesichts der völlig ungenügenden Veloverträglichkeit der Bahnhofstrasse vor deren Umbau zu realisieren.  | Keine Anpassung | Die Erschliessung des Steinbislins ist mit „FVV.16 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, A-Horizont“ vorgesehen   | Gemeinde Schwyz                |
| 20 | VCS Schwyz | Erschliessungspläne                    | [...] alle in den Erschliessungsplänen aufgeführten Fuss- und Radweganlagen, die noch nicht bestehen bzw. rechtlich nicht gesichert sind, sind ins Agglomerationsprogramm zu übernehmen.   | -  | Keine Anpassung | Die in den kommunalen Erschliessungsplänen aufgeführten Fuss- und Radweganlagen, welche eine entsprechende Priorität aufweisen und noch nicht im Rahmen der 3. Generation umgesetzt werden, werden mit Massnahme FVV.16 (A-Horizont) und FVV.17 (B-Horizont) umgesetzt.  | Alle Gebietskörperschaften     |
| 21 | VCS Schwyz | Busbeschleunigungsmassnahmen           | Der Bericht ist mit einer Liste der Strassen, für welche eine Busbeschleunigungsmassnahme nötig ist, zu ergänzen und diese sind als A-Massnahmen auszuscheiden.  | -  | Keine Anpassung | Busbeschleunigungsmassnahmen sind dort vorgesehen, wo der dringendste Bedarf vorhanden ist. Dazu gehören die Massnahmen MIV.07 BGK Ortskern Schwyz und ÖV.11 Optimierung Bushaltestellen Mythencenter.   | Alle Gebietskörperschaften     |
| 22 | VCS Schwyz | Verlagerung MIV                        | Eines der Ziele im Bereich Verkehr sollte neben der Vermeidung von Verkehr, die Verlagerung des MIV sein.  | Im Bericht wird zwar die Plafonierung der MIV-Frequenzen in den zentralen Orten mit Aufwertungspotenzial angestrebt (S. 133). Eine Plafonierung ist unseres Erachtens nicht ausreichend. Vielmehr bedarf es einer deutlichen Senkung des MIV-Anteils, Dem Bericht lässt sich nicht entnehmen, welche Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele nötig sind. Ob der politische Wille der Gemeindebehörden für solche Massnahmen vorhanden ist, beispielsweise für eine Reduktion der Pflichtparkplätze und eine Festlegung von Obergrenzen und für die Schaffung von autofreien Siedlungen wird sich weisen. Zumindest wurden entsprechende Begehren bis anhin nicht gehört.                              | Keine Anpassung | Die Vermeidung von Verkehr und Verlagerung des MIV sind Ziele der Massnahme MIV.12 Parkraum und Mobilitätsmanagement. Dabei wird kurzfristig eine Plafonierung und langfristig eine Reduktion angestrebt. Für die Erreichung der Ziele sind die Gemeinden verantwortlich. Zu beachten ist, dass für die Umsetzung Gesetzesänderungen notwendig sind, was mehrere Jahre in Anspruch nimmt. Der Hinweis wird den Gemeinden weitergeleitet. | Alle Gemeinden                 |
| 23 | VCS Schwyz | diverse angefochtene Projekte          | An den Vorbehalten gegen diese Projekte wird unsererseits festgehalten.  | Im Agglomerationsprogramm werden verschiedene Projekte aufgeführt, die seitens des VCS angefochten sind:<br>- neue Axenstrasse, Abschnitt Brunnen / Ingenbohl - Flüelen (ÜG.01);<br>- BGK Bahnhofstrasse Seewen (MIV.06), insbesondere können wir der Aussage auf S. 129 des Massnahmeberichts, wonach die Situation für den Fuss- und Radverkehr stark verbessert werde, in keiner Weise folgen. Die völlig unbefriedigende heutige Situation wird nicht verbessert;<br>- Groberschliessungsstrasse Schuttweg Goldau (MIV.13)   | Kenntnisnahmen  | Das Agglomerationsprogramm muss sich nebst dem kantonalen Richtplan auf die übergeordneten Sachpläne des Bundes stützen. Der Hinweis wird dem Baudepartement des Kantons Schwyz weitergeleitet.  | -                              |

Hauptbericht

| Nr | Rückmeldung von                        | Kap.  | Seite  | Thema/Betreff                                    | Änderungen und Ergänzungen   | Begründung, Bemerkungen   | Umsetzung                   | Begründung  | Zuständig                  |
|----|--|-------|--------|--|--|---|-----------------------------|---|----------------------------|
| 24 | SP Kanton Schwyz                       | 2.3   | 20     | ÖV03 Bushof Zentrum Schwyz                       | Das Vorprojekt für den Bushof Schwyz Zentrum liegt vor. Das Bauprojekt kommt voraussichtlich im Juni 2021 zur Abstimmung. Der Baubeginn ist für 2024 vorgesehen.   | Nachdem die der Öffentlichkeit gut kommunizierten Projektarbeiten 2013 sistiert wurden, ist es um das Nachfolgeprojekt „Bushof Schwyz Zentrum“ still geworden. Bei der Bevölkerung ist aktuell darüber wenig bekannt und es ist fraglich, ob ein Vorhaben dieser Dimension in 6 Monaten bereits abstimmungsreif sein wird.  | <i>Kenntnisnahme</i>        | <i>Die Kommunikation zur Abstimmung des Projekts liegt in der Verantwortung der Gemeinde Schwyz. Der Hinweis wird der Gemeinde Schwyz weitergeleitet.</i>   | Gemeinde Schwyz            |
| 25 | VCS Schwyz                             |       | 57     | Schwachstellen Velo- und Fussverkehrsnetz        |  | Im Bericht wird ausgeführt, das grundsätzlich vollständige Velonetz sei auf Schwachstellen geprüft worden, welche nun behoben würden. Die gleiche Aussage findet sich zum Fussverkehrswegnetz. Diese optimistische Einschätzung widerspricht der Feststellung im Bericht, wonach verschiedene der namentlich aufgeführten Freizeitanlagen und Erholungslandschaften heute mit dem öffentlichen Fuss- und Veloverkehr nur unbefriedigend erschlossen sind (S. 57). | <i>Anpassung im Bericht</i> | <i>Es soll präzisiert werden, dass das Fuss- und Velowegnetz im heutigen Zustand nicht „grundsätzlich vollständig“ ist.</i>   | Metron AG                  |
| 26 | Roland Ullmann, Husmattrain 8, Steinen |       | 146 ff | Entflechtung der Verkehrsträger                  | Entflechtung der Verkehrsträger und es entsteht Raum für den Langsamverkehr, ÖV und Gewerbe / Begegnungszonen.   | Ich denke, nicht jede Region muss alles selber erfinden. Typisches Beispiel Bahnhof Schwyz (Seewen): Hier sind - ausser einer Strassenbahn - so ziemlich alle Verkehrsträger auf der gleichen Achse aktiv. Nehmen sie sich ein Beispiel am Bahnhof Frauenfeld. Dort sind die Verkehrsträger getrennt auf 2 Ebenen realisiert. Natürlich kostet das etwas, aber eine solche Trennung ist eine langfristige Investition.  | <i>Zur Kenntnisnahme</i>    | <i>Der Prüfbehörde des Bundes ist es sehr wichtig, dass bei den Massnahmen das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt. Projektverantwortlich beim Bahnhof Schwyz ist die Gemeinde Schwyz. Der Hinweis wird der Gemeinde Schwyz weitergeleitet.</i>   | Gemeinde Schwyz            |
| 27 | VCS Schwyz                             |       | 147    | Klima, Biodiversität und Gewässerrevitalisierung | Massnahmen zur Klimaanpassung, zur Biodiversität in Siedlungen und Gewässerrevitalisierungen sollen im AP abgehandelt werden.  | Eine Verschiebung auf das AP5/6 lehnen wir angesichts der Dringlichkeit dieser Themenbereiche ab (S. 147).  | <i>Keine Anpassung</i>      | <i>Das Agglomerationsprogramm kann sich nur auf genehmigte Grundlagen stützen. Die Mitwirkung zu den „Objektblättern Fliessgewässer“ des Umweltdepartements läuft noch bis Ende März 2021 und kann deshalb nicht aufgenommen werden.</i>  | Geschäftsstelle            |
| 28 | SP Kanton Schwyz                       | 8.3.6 | 176    | Veloverkehr                                      | Von Arth nach Oberarth (Feld) darf der Radweg nicht auf der stark befahrenen Kantonsstrasse geführt werden, sondern soll schon zu Beginn ab der Zugerstrasse in Arth entlang des Tramweges verlaufen. (S. 177) Auch auf der Seewernstrasse muss ein separater Radweg die Sicherheit gewährleisten. | Ein sicherer Radweg muss möglichst abseits von Verbindungsstrassen oder von diesen abgetrennt geführt werden. Ein gelb markierter Radstreifen auf dicht befahrenen Verbindungsstrassen ist kein Radweg! Gemäss der Geo-Karte Abb. 78 verläuft der Aggloradweg abschnittsweise auf oder entlang bestehender, teilweise stark durch MIV befahrener Strassen; beispielsweise Seewernstrasse mit intensivem LKW-Verkehr.  | <i>Keine Anpassung</i>      | <i>Die Aggloradroute richtet sich primär an den schnellen Veloverkehr für Pendler, während sich der Tramweg in Arth an der Nutzung durch Schüler, Kinder und für den Freizeitveloverkehr orientiert. Der Hinweis zur Seewernstrasse wird dem Bezirk weitergeleitet. Projektverantwortlich für die Aggloradroute sind die Gebietskörperschaften resp. die Strasseneigentümer. Der Hinweis wird den Gebietskörperschaften weitergeleitet.</i> | Alle Gebietskörperschaften |

**Massnahmenbericht**

| Nr | Rückmeldung von                        | Kap.  | Seite | Betreff                     | Änderungen und Ergänzungen  | Begründung, Bemerkungen  | Umsetzung       | Begründung  | Verantwortlich                                 |
|----|--|-------|-------|-----------------------------|---|--|-----------------|---|--|
| 29 | SP Kanton Schwyz                       |       | 10    | ÜG.01                       | Neat-Zubringer:<br>Der Kanton muss sich mit allen verfügbaren Möglichkeiten weiter beim Bund für einen Infrastrukturausbau Urmibergtunnel – Axentunnel einsetzen und darf nicht nur passiv darauf warten. Aktuell läuft auf dem Felderboden das Planungsverfahren für den Bau des neuen Morschachertunnels. Diese Planung sollte dringend mit der vorgesehenen Neat-Bahnstrecke koordiniert werden um später nicht noch zusätzliche Kosten für die Bahn zu verursachen. | Leider setzt sich der Kanton Schwyz nicht einmal minimalistisch für die Realisierung der NEAT-Zulaufstrecken ein (die «siamesischen Zwillinge» Urmiberg- und Axentunnel als Güterverkehrstunnel) und nimmt damit in Kauf, dass der Nord-Süd-Gütertransitverkehr im Nadelöhr Goldau – Erstfeld den Personenverkehr noch mehr auf die Strasse verdrängt. Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2020 sind bereits viele Regionalbahn-Verbindungen von Brunnen nach Schwyz- Steinen-Goldau-Küssnacht und nach Rotkreuz gestrichen worden. Urmiberg- und Axenbahntunnel würden dem Kanton Schwyz weit mehr bringen, als ein neuer Strassentunnel am Axen, für den sich der Kanton seit Jahren in Bern aktiv einsetzt.   | Kenntnisnahme   | Das Agglomerationsprogramm muss sich auf den kantonalen Richtplan stützen. Der Hinweis wird dem Baudepartement des Kantons Schwyz weitergeleitet.   | Baudepartement Kanton Schwyz                   |
| 30 | SP Kanton Schwyz                       |       | 10    | ÜG.02                       | Neue Axenstrasse:<br>Auf den Bau der neuen Axenstrasse soll verzichtet werden.  | Mit Fangnetzen und der Sanierung der Galerien kann die Strasse auch in Zukunft gesichert werden. Zudem wird das Steinschlaggebiet Gumpisch mit dem geplanten Tunnel nicht im Berg umfahren. Der Verkehr auf der Strasse ist die bei weitem problematischste Form der Mobilität. Er hat einen massiven Einfluss auf die Umwelt in den Bereichen Energie, Klima, Luftverschmutzung, Lärm und Raum. Mit den immensen Kosten von rund 1'200 Millionen Franken wird die Attraktivität des Strassenverkehrs gesteigert. Der Bau der neuen Axenstrasse wird darum zusätzlichen Transitverkehr in den Schwyzer Talkessel und auf der H8 von Rothenthurm her bringen. Die SP fragt sich, wie und wann der Kanton gedenkt die Bekenntnisse des Richtplans zur Reduktion des Strassenverkehrs und auch des Pariser Klimaabkommens umzusetzen, wenn nicht jetzt. Ein Bahntunnel durch den Axen (und den Urmiberg) würde der Bevölkerung im Talkessel Schwyz weit mehr bringen, als ein neuer Strassentunnel. | Kenntnisnahme   | Das Agglomerationsprogramm muss sich nebst dem kantonalen Richtplan auf die übergeordneten Sachpläne des Bundes stützen. Der Hinweis wird dem Baudepartement des Kantons Schwyz weitergeleitet.   | Baudepartement Kanton Schwyz                   |
| 31 | Adrian Lüönd, Kehlmattliweg 12, Goldau | ÜG.03 | 13    | Halbanschluss Autobahn Arth | Beschleunigung Halbanschluss Autobahn Arth  | Der Halbanschluss Arth wäre aus meiner Sicht, zwingend weiter zu Beschleunigen. Einerseits würde sich dadurch eine wesentliche Entlastung des Verkehrsaufkommens durch den Pendlerverkehr (Arth, Oberarth, Walchwil, Immensee) ergeben. Dies würde sicher auch den Verkehrsfluss der Gotthardstrasse verbessern / verringern.  | Kenntnisnahme   | Projektverantwortlich für die Massnahme sind die Gebietskörperschaften resp. die Strasseneigentümer. Der Hinweis wird der Gemeinde Arth und dem Baudepartement des Kantons Schwyz weitergeleitet. | Baudepartement Kanton Schwyz und Gemeinde Arth |
| 32 | SP Kanton Schwyz                       |       | 13    | ÜG.03                       | Autobahn-Anschluss N4 Arth:<br>Auf den Ausbau zu einem Halbanschluss ist zu verzichten.   | Laut dem Agglo-Bericht soll der geplante Halbanschluss einerseits das Dorf Arth vom Durchgangsverkehr entlasten, andererseits Mehrverkehr in Richtung der Zugersee-Ostseite generieren. Dieses Projekt ist somit ein teures Nullsummenspiel. Eine 2012 vom Astra ausgearbeitete Studie kommt zum Ergebnis, dass aus planerischer Sicht auf die Erweiterung des bestehenden Viertelanschlusses Arth zu einem Halbanschluss zu verzichten sei. Die Nachteile würden deutlich überwiegen. Zudem läuft diese Massnahme der Förderung von ÖV-, Velo und Fussverkehrs krass zuwider.   | Kenntnisnahme   | Das Agglomerationsprogramm muss sich auf den kantonalen Richtplan stützen. Der Hinweis wird dem Baudepartement des Kantons Schwyz weitergeleitet.   | Baudepartement Kanton Schwyz                   |
| 33 | SP Kanton Schwyz                       |       | 92    | ÖV.06 Gemeinde Schwyz       | Bahnhof Seewen neuer Perron Zugang Südende:<br>Um den Zugang behindertengerecht zu gestalten, soll in der Südunterführung ein Personenlift eingebaut werden.  | Gemäss Vorgaben Behindertengleichstellungsgesetz   | Keine Anpassung | Der neue Perronzugang Südende beim Bahnhof Seewen wird einer Rampe Behindertengerecht geplant. Der Hinweis wird der Gemeinde Schwyz zur Kenntnisnahme zugestellt.                                 | Gemeinde Schwyz                                |
| 34 | SP Kanton Schwyz                       |       | 95    | ÖV.11                       | Optimierung Bushaltestellen Mythen Center:<br>Von Ibach nach Schwyz soll eine separate Busspur erstellt werden.   | 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   | Keine Anpassung | Projektverantwortlich für die Massnahme ist das Tiefbauamt des Kantons Schwyz. Der Hinweis wird dem Tiefbauamt weitergeleitet.  | Tiefbauamt Kanton Schwyz                       |

|    |  |       |     |   |   |  |   |  |
|----|--|-------|-----|---|---|--|---|--|
|    |  |       |     |   | Fahrplanstabilität und der damit einhergehenden Attraktivierung der ÖV-Nutzung soll die Bushaltestelle Mythencenter optimiert werden.   |  |   |  |
| 35 | Josef Reichlin – Gasser, Buchenhof-Camping 3, 6422 Steinen | ÖV.09 | 102 | Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge: Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, A-Horizont   | Zusätzliche Haltestelle „Buchenhof“ der neuen Busverbindung Linie 502 Arth - Goldau - Steinen<br>Folgende Gründe sprechen für eine Haltestelle im Buchenhof:<br>1. Oft wird von unseren Campinggästen sowie auch von unseren Badegästen und Restaurantbesuchern der Wunsch nach einer Haltestelle im Bereich des Campingbetriebes geäußert. Insbesondere Gästen, welche nicht im Besitze eines Autos sind sowie auch vor allem älteren Besuchern wäre mit einer Haltestelle sehr oft geholfen.<br>2. Der „Buchenhof“ ist vielfach Ausgangspunkt für eine Wanderung ins nahegelegene Naturschutzgebiet Sägel oder aber auch für eine Wanderung rund um den Lauerzersee. Eine Haltestelle könnte dazu beitragen dass weniger Autos auf unserem betriebseigenen Parkplatz, aber auch im Naturschutzgebiet im Sägel parkieren würden. Eine Haltestelle im Buchenhof ergäbe die Möglichkeit, mit dem Bus das Gebiet Sägel und Lauerzersee auch von Steinen her mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.  | Anpassung (teilweise, gemäss Begründung) | Projektverantwortlich für die Massnahme sind die Strasseneigentümer und damit in diesem Fall der Bezirk Schwyz. Die genaue Lage der Bushaltestelle wird noch abgeklärt. Im Massnahmenpaket „Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, A-Horizont“ wird die Haltestelle PÖV 2.01 nicht „Müsigrich“ sondern „Buchenhof/Müsigrich“ lauten und der Beschrieb entsprechend angepasst. Der Hinweis wird an den Bezirk Schwyz weitergeleitet.   | Bezirk Schwyz                              |
| 36 | SP Kanton Schwyz   |       | 102 | ÖV.09<br>Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge: Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen: Wichtige Bushaltestellen mit hohen Personenfrequenzen sollen mit überdachten Wartehäuschen ausgerüstet und damit benutzerfreundlicher gemacht werden. | Vor allem für ältere und behinderte Personen ist es sehr unangenehm der Witterung ausgesetzt an einer Haltestelle zu warten. Erst recht, wenn Busse noch unpünktlich kommen.  | Kenntnisnahme                            | Das Agglomerationsprogramm kann und darf keine übergreifenden Gestaltungsvorgaben definieren. Projektverantwortlich für die Massnahme sind die Gebietskörperschaften resp. die Strasseneigentümer gestützt auf kantonale Vorgaben. Der Hinweis wird an die Gebietskörperschaften weitergeleitet.  | Alle Gebietskörperschaften                 |
| 37 | SP Kanton Schwyz   |       | 116 | FVV.16<br>Aggloroute – Teil Arth-Goldau: Markierungsverbesserungen auf der Kantonsstrasse zwischen Arth und Goldau sind absolut ungenügend. Der Tramweg soll von Arth bis zum Bahnhof Goldau als durchgehenden Fuss- und Radweg ausgebaut werden.             | Gemäss Massnahmenbericht Seite 116, resp. 119 soll von Arth nach Goldau die geplante Aggloroute auf der stark befahrenen Kantonsstrasse geführt werden, lediglich mit Radstreifen markiert. Die Kantonsstrasse hat zwischen Arth und Oberarth einen DTV von 9'900. Zwischen Oberarth und Goldau hat sie einen DTV von 9'200 und eine relativ starke Steigung. Für schwächere Velofahrer oder Kinder wird eine Fahrt auf dieser Strasse trotz einigen Markierungsverbesserungen weiterhin sehr gefährlich sein. Für die SP ist es darum absolut unverständlich, warum nicht endlich der bestehende Tramweg zu einem attraktiven Fuss- und Radweg ausgebaut wird. Die SP Arth-Goldau hatte dazu im Frühjahr 2018 die Petition Velotramweg eingereicht. Knapp 400 Personen hatten mit ihren Unterschriften unter die Petition den Arther Gemeinderat aufgefordert, den Tramweg zu einem kombinierten Fuss- und Veloweg auszubauen. Damit würde auch die Schulwegsicherheit zwischen Arth und Oberarth sowie Goldau und der MPS in Oberarth verbessert. | Kenntnisnahme                            | Die Gemeinde Arth hat zu diesem Thema eine Vorstudie erarbeitet. Die Idee den Tramweg zu einem kombinierten Fuss- und Veloweg auszubauen wird auch vom kantonalen Tiefbauamt gestützt. Die Aggloroute richtet sich primär an den schnellen Veloverkehr für Pendler, während sich der Tramweg in Arth an der Nutzung durch Schüler, Kinder und für den Freizeitveloverkehr orientiert. Projektverantwortlich für die Aggloroute sind die Gebietskörperschaften resp. die Strasseneigentümer. Der Hinweis wird an die Gemeinde Arth und das Tiefbauamt des Kantons Schwyz weitergeleitet. | Tiefbauamt Kanton Schwyz und Gemeinde Arth |
| 38 | SP Kanton Schwyz   |       | 129 | MIV.06<br>Gemeinde Schwyz – BGK Bahnhofstrasse Seewen (S. 129) Knoten Dorfzentrum Seewen – Einkaufszentrum Seewenmarkt soll für Radfahrer sicherer werden.  | Aktuell ist es kaum zumutbar, vom Dorfzentrum Seewen mit dem Velo zum Einkaufszentrum „Seewenmarkt“ und zurück zu gelangen. Bei der Planung des Seewenmarkts blieb die Velo- Erreichbarkeit ziemlich unberücksichtigt. Anlässlich der Neugestaltung der Bahnhofstrasse soll dieser Planungsfehler behoben werden.   | Keine Anpassung                          | Der geplante Umbau der Bahnhofstrasse verbessert die Situation für die Velofahrenden. Beispielsweise kann mit dem Mittelstreifen und zwei geplanten Mittelinseln verbessert aus der Badstrasse in die Bahnhofstrasse linkseigebogen werden (Aggloroute). Projektverantwortlich für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse in diesem Bereich ist der Kanton als Strasseneigentümer. Der Hinweis wird an das kantonale Tiefbauamt weitergeleitet.   | Tiefbauamt Kanton Schwyz                   |
| 39 | SP Kanton Schwyz   |       | 153 | MIV.19<br>Gemeinde Schwyz – BGK Ortskern (2. Etappe)  | Vor einigen Jahren liess der Kanton als Eigentümer der Herrengasse in Schwyz ein Vorprojekt „Neugestaltung der Herrengasse“ erstellen. Dieses Projekt soll in das Agglo-Programm aufgenommen und reaktiviert werden.  | Kenntnisnahme                            | Projektverantwortlich für die Neugestaltung der Herrengasse ist der Kanton als Strasseneigentümer. Der Hinweis wird an das kantonale Tiefbauamt weitergeleitet. Eine präzisere Darstellung des Projekts „BGK Ortskern“ ist in die finale Version eingeflossen.  | Tiefbauamt Kanton Schwyz                   |
| 40 | VCS Schwyz   | FVV   | 106 | FVV.12, FVV.13 und FVV.14<br>-  | Die vorgesehenen Aufwertungen FVV.12 Veloverbindung Turm - Nasegg - Arth, FVV.13 Veloverbindung Nasegg - Fischratten und FW 14 Veloverbindung Sagenmattli Arth- Kantonsgrenze begrüssen wir.  | Kenntnisnahme                            | -   | Gemeinde Arth, Tiefbauamt Kanton Schwyz    |

|    |            |     |     |                                |   |  |                                |   |   |
|----|------------|-----|-----|--------------------------------|---|--|--------------------------------|---|---|
| 41 | VCS Schwyz | FVV | 116 | Massnahmenpaket FVV.16         | -   | Zu den in der Rubrik FVV.16 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr können wir angesichts der Vielzahl von Massnahmen und der begrenzten Zeit nicht detailliert Stellung nehmen. Die verbandsinterne Prüfung dauert noch an. Sollte diese Prüfung bei einzelnen Massnahmen erhebliche Vorbehalte ergeben, werden wir uns eine ergänzende Stellungnahme erlauben. | <i>Kenntnisnahme</i>           | <i>Die öffentliche Mitwirkung endete am 6. Januar 2021. Spätere Stellungnahmen zu konkreten Massnahmen werden gerne entgegengenommen. Diese werden anschliessend den Massnahmenträgern für die Umsetzung weitergeleitet.</i>          | <i>Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm</i>                       |
| 42 | VCS Schwyz |     | 85  | Massnahmen ÖV.02, ÖV.04, ÖV.06 | -   | Die Einzelmassnahmen ÖV.02 Bushof Bahnhof Seewen, ÖV.04 Bahnhofareal Brunnen - Drehscheibe öV und öV.06 Gemeinde Schwyz - Bahnhof Seewen neuer Perronzugang begrüßen wir grundsätzlich. Innert Frist war es uns hingegen nicht möglich, die Rubrik ÖV.09 Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen auf ihre Vollständigkeit und Wünschbarkeit zu prüfen.   | <i>Kenntnisnahme</i>           | <i>Die öffentliche Mitwirkung endete am 6. Januar 2021. Spätere Stellungnahmen zu konkreten Massnahmen werden gerne entgegengenommen. Diese werden anschliessend den Massnahmenträgern für die Umsetzung weitergeleitet.</i>          | <i>Gemeinden Ingenbohl und Schwyz, Amt für öffentlichen Verkehr</i> |
| 43 | VCS Schwyz |     | 16  | Massnahme MIV.02               | Der Text bei der Massnahme MIV.02 Vollanschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen (S. 16 Massnahmenbericht) ist zu ergänzen. | Für die Steinerstrasse wurde verbindlich eine Tempo-30-Beschränkung vereinbart.  | <i>Anpassung gemäss Antrag</i> | -   | <i>Metron AG</i>  |
| 44 | VCS Schwyz |     | 19  | Massnahme MIV.12               | Die Massnahme MIV.12 Parkraum- und Mobilitätsmanagement Agglomeration Schwyz ist zu beschleunigen.                                      | Nach dem Bericht soll die Analyse spezifischer Handlungsbedarf in den Gemeinden in den Jahren 2021 bis 2024 und die Umsetzung bis 2028 erfolgen, Ein derart langer Zeitraum ist weder nötig noch wünschenswert, Ziel dieser Massnahme ist es, den Verkehr siedlungsverträglich zu gestalten. Diese Zielerreichung kann nicht weitere Jahre hinausgezögert werden.                                      | <i>Keine Anpassung</i>         | <i>Für die Erreichung der Ziele sind die Gemeinden verantwortlich. Zu beachten ist, dass für die Umsetzung Gesetzesänderungen notwendig sind, was mehrere Jahre in Anspruch nimmt. Der Hinweis wird den Gemeinden weitergeleitet.</i> | <i>Alle Gemeinden</i>   |