



Regionale Ergänzungen zum kantonalen Richtplan

Erläuterungsbericht

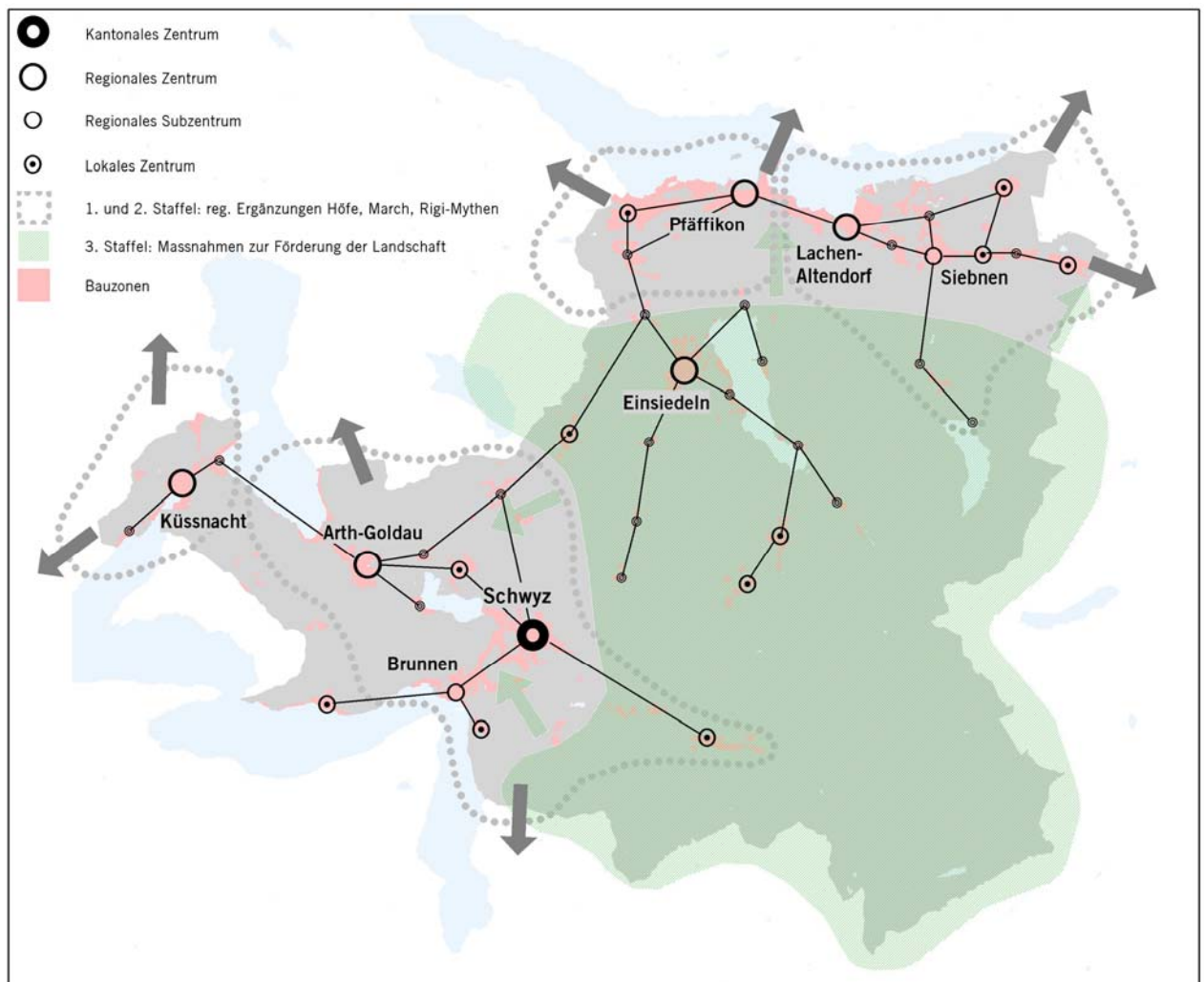
Inhalt:

1. Ausgangslage.....	3
2. Ablauf der Richtplanergänzung.....	4
3. Rahmenbedingungen.....	5
3.1 Demografischer Rahmen.....	5
3.2 Bauzonenreserven.....	6
3.3 Siedlungserweiterungsgebiete.....	6
3.4 Bilanz der Fruchtfolgeflächen.....	7
3.5 Heutiges Verkehrsaufkommen und Modalsplit.....	8
3.6 Annahmen für die Mobilitätsentwicklung.....	9
4. Richtplaninhalt.....	9
4.1 Regionen Höfe und March.....	9
4.2 Region Rigi-Mythen.....	12
5. Ergebnisse der behördlichen Mitwirkung.....	12
6. Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung.....	12
7. Weiteres Vorgehen.....	13
Anhang.....	14
Kennzahlen zu den Bauzonen im Kanton Schwyz.....	14

1. Ausgangslage

Der Bundsrat genehmigte am 20. Oktober 2004 den überarbeiteten kantonalen Richtplan unter Vorbehalt. Namentlich verlangte er präzisierte Grundzüge der räumlichen Entwicklung des Kantons sowie Konkretisierungen im Bereich der erwünschten Siedlungsentwicklung. Ferner wurde der Kanton eingeladen, Ergänzungen des Richtplans betreffend des Raumbedarfs der Fliessgewässer (Hochwasserschutz) sowie Strategien zum Langsamverkehr und zur Parkraumpolitik zu prüfen.

Der Regierungsrat entschied sich, die Richtplanergänzungen regional zusammenzufassen. Die erste Staffel der Richtplanergänzungen umfasste die Arbeiten in den Regionen Höfe und March sowie die vorgezogenen Inhalte Rigi-Mythen Teil 1). Die zweite Staffel (Zeitraum 2006/2007) bezeichnet die regionale Richtplanergänzung im Raum Rigi-Mythen (Teil 2) und im Rahmen der dritten Staffel (Zeitraum ab 2007) werden die Massnahmen zur Förderung der Landschaft erarbeitet.



Grafik zu den Schwerpunktthemen

Für den Bezirk Höfe basiert die Richtplanergänzung im Wesentlichen auf der Vereinbarung zum Masterplan Höfe, welche im Mai 2004 vom Regierungsrat und den Gemeinden Wollerau und Freienbach unterzeichnet wurde¹. Im Masterplan Höfe wurden festgehalten, dass die erzielten Ergebnisse formell im kantonalen Richtplan zu ergänzen sind.

Auslöser für die Richtplanergänzungen in der March waren die neu geplanten Einkaufszentren und Fachmärkte. Es galt, die Leistungsengpässe beim Autobahnanschluss Lachen und das Erfordernis eines neuen Autobahnanschlusses Wangen-Ost zu überprüfen sowie die erforderlichen Ausbauten des öffentlichen Verkehrs in Abstimmung mit der gewünschten Siedlungsentwicklung zu definieren.

Die Region Rigi-Mythen ist namentlich von baulichen Massnahmen der geplanten Zulaufstrecke der NEAT zum Gotthard Basis-Tunnel betroffen. Der Zeitpunkt der Realisierung ist nach gegenwärtigem Stand auf unbestimmte Zeit zurückgestellt. Zusammen mit den Gemeinden und dem Bund galt es, die möglichen Bau- und Betriebszustände bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (voraussichtlich 2017) bzw. bis zum Bau der Zulaufstrecken (nach 2030) zu klären.

2. Ablauf der Richtplanergänzung

Im Sinne einer Schwerpunktbildung wurde der Fokus der Ergänzungen auf die drei Regionen Höfe, March und Rigi-Mythen gelegt, welche gemäss dem regierungsrätlichen "Strategiekonzept Wirtschaft und Wohnen" besondere Herausforderungen darstellen. Parallel zu den erwünschten Siedlungsentwicklungen galt es, die verkehrlichen Voraussetzungen und die neuen Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des öffentlichen Verkehrs (öV) und des Langsamverkehrs zu untersuchen. Wechselseitig wurden Optimierungen zwischen den Annahmen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen gesucht. Die Arbeiten in den Regionen Höfe und March umfassten insbesondere:

- Ermittlung möglicher Siedlungsentwicklungen der Gemeinden für die Perioden bis 2020 und 2040, unter Beachtung der Trendprognosen des Bundesamtes für Statistik;
- Schwachstellenanalyse und Massnahmen in der Verkehrsplanung;
- Machbarkeitsstudien zu möglichen Neu- und Ausbauten (MIV) und Angebotsverbesserung im OeV;
- Verkehrsmodellrechnungen gemäss den untersuchten Entwicklungen;
- Abschätzen der finanziellen Auswirkungen der möglichen Entwicklungen auf die Haushalte der Gemeinden und der Bezirke;
- Bewerten der vorgeschlagenen Entwicklungen.

Hinsichtlich der NEAT-Zulaufstrecken im Kanton Schwyz bezog der Regierungsrat im Juni 2005 Position und legte die weiteren Schritte für den Raum Rigi-Mythen fest. Namentlich wurde verlangt, die Planung soweit zu vertiefen, dass der Raum Felderboden für das vom Regierungsrat verfolgte Konzept der Verkehrsbündelung mit raumplanerischen Massnahmen möglichst präzise und zuverlässig gesichert werden kann.

¹ Diese Vereinbarung wurde im Oktober 2005 auch vom Gemeinderat Feusisberg unterzeichnet.

3. Rahmenbedingungen

3.1 Demografischer Rahmen

Die absehbare Entwicklung im Bereich der Wohnbevölkerung diente als Grundlage für die weiteren Überlegungen in den Bereichen Bauzonenflächen und Mobilität. Grundlage dazu bietet das Bundesamt für Statistik (BFS) mit seinem "demografischen Portrait der Schweiz", Ausgabe 2004. Es weist drei Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung in der Schweiz aus und gliedert diese nach Kantonen. Die nachfolgend aufgeführten Wachstumsfaktoren basieren auf dem Referenzszenario "Trend". Es lässt für den Kanton Schwyz eine Wachstumsrate der Bevölkerung von 23% in der Periode von 2001 bis 2040 erwarten.

Auf der Basis der BFS-Szenarien wurden die Prognosen der Bevölkerungsentwicklung für den Zeithorizont 2020 (15-jähriger Planungshorizont der kommunalen Nutzungsplanungen) und 2040 abgeschätzt. Hieraus ergeben sich folgende Entwicklungsperspektiven bei der Wohnbevölkerung:

Gebiet	Bevölkerung ¹⁾	Szenario Trend ²⁾	
		Einwohnerprognose	
	2001	2020	2040
Kanton Schwyz	131'400	ca. 153'000	ca. 162'000
Bezirk Höfe	23'850	ca. 29'000	ca. 31'000
Bezirk March	33'691	ca. 41'000	ca. 44'000
Region Rigi-Mythen	41'426	ca. 46'000	ca. 48'000

¹⁾ Quelle: Einwohnerstatistik, Kanton Schwyz, Volkswirtschaftsdepartement / BFS

²⁾ Quelle: BFS, Demografisches Portrait der Schweiz, Demografische Entwicklung in den Kantonen von 2002 bis 2040, Szenario Trend AR-00-2002

Die neuesten Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2005–2050 prognostizieren für den Kanton Schwyz ein noch stärkeres Bevölkerungswachstum. Eine provisorische Abschätzung für den Kanton Schwyz lässt demzufolge ein Bevölkerungswachstum auf ca. 175'000 bis 180'000 Einwohner erwarten. Detaillierte Angaben und eine Aktualisierung der kantonalen Szenarien werden vom BFS für das zweite Quartal 2007 in Aussicht gestellt.

Im Hinblick auf die besondere Standortgunst - namentlich der Regionen Höfe und March - werden für die Arbeitsplätze wie für die Einwohner die gleichen Wachstumsfaktoren angenommen.

Gebiet	Beschäftigte ¹⁾	Szenario Trend	
		Arbeitsplatzprognose	
	2001	2020	2040
Kanton Schwyz	56'910		
Bezirk Höfe	12'878	ca. 15'500	ca. 16'500
Bezirk March	11'944	ca. 13'500	ca. 14'000
Region Rigi-Mythen	19'141	ca. 23'500	ca. 24'500

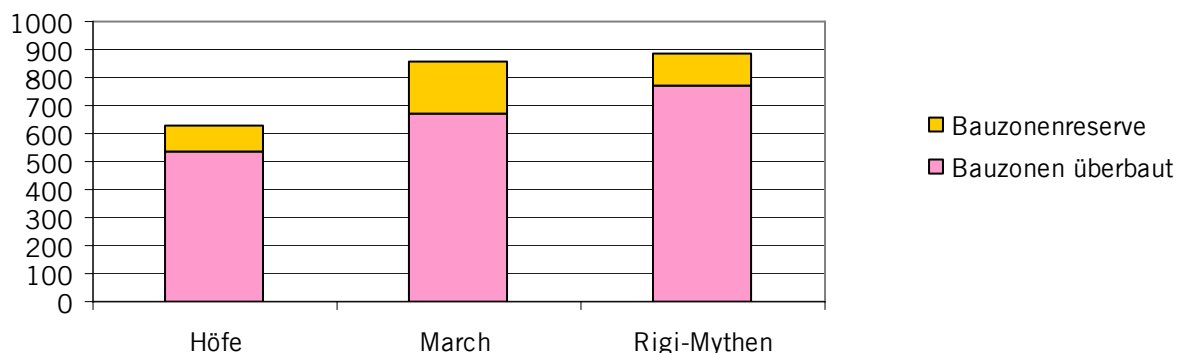
¹⁾ Quelle: Schwyzer Kantonalbank, Der Kanton Schwyz in Zahlen, basierend auf der eidgenössischen Betriebszählung, jährliche Ausgaben und Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Schwyz

3.2 Bauzonenreserven

Im Interesse einer haushälterischen Bodennutzung ist die Bauzonenreserve eher knapp zu halten. Grundsätzlich beschliessen die Gemeinden über die Grösse, Lage und Art der Bauzone, wobei es kantonale Vorschriften einzuhalten gilt. Im schweizerischen Raumplanungsgesetz (SR 700, RPG) ist zudem festgehalten, dass die Bauzonenreserven jeweils im Hinblick auf den voraussichtlichen Bau- landbedarf innerhalb der nächsten 15 Jahre ausgedient werden sollen. Die Kantone, von denen die entsprechenden Zahlen vorliegen, weisen in der Regel eine Reserve zwischen 15 und 30 Prozent auf. In den Regionen Höfe (14%), March (22%) und Rigi-Mythen (13%) liegen diese Werte unter dem gesamtschweizerischen Mittel von 27% (Bauzonenstatistik Schweiz, ARE, September 2005). Detaillierte Angaben finden sich im Anhang.

Kennzahlen zu den Bauzonenreserven* (in ha)

* Stand per Ende 2005



Im Rahmen seiner Vorprüfung verlangte der Bund eine Präzisierung und Differenzierung der Bauzonenreserven. Somit ist es angezeigt – nebst den Reserven an unüberbauten Bauzonen – auch die inneren Nutzungsreserven zu ermitteln. Der Kanton Schwyz beteiligt sich daher am neu geschaffenen Modellvorhaben zur nachhaltigen Raumentwicklung und wird diesbezüglich beim Bund ein Gesuch einreichen. Das Modellvorhaben soll insbesondere darauf ausgerichtet sein, die Siedlungsentwicklung nach innen im Sinne einer kohärenten „Innenentwicklungsplanung“ in der kommunalen Raumplanung verbindlich zu verankern.

3.3 Siedlungserweiterungsgebiete

Die Gegenüberstellung von prognostizierter Bevölkerungsentwicklung und den Bauzonenkapazitäten zeigt, dass zurzeit für die Gemeinden der Bezirke Höfe und March genügend Bauzonenreserven vorhanden sind. Im Rahmen der kommenden Zonenplanrevisionen haben die Gemeinden daher zu prüfen, wieweit eingezonte Baugebiete aus- oder umzuzonen sind. Im Sinne einer Übergangsregelung und bis das Modellvorhaben greift, dürfen Neueinzonungen eine Kapazitätsreserve von nicht mehr als 25 % der rechtskräftigen Bauzone schaffen.

Die Bezeichnung der geeigneten Siedlungsentwicklungsgebiete ist weder Anlass noch Aufforderung für Einzonungen in den Gemeinden. Es gilt diesbezüglich der Grundsatz, dass das Siedlungsgebiet erst bei Bedarf und nach Massgabe von Art. 15 RPG erweitert wird. Die festgelegten potenziellen Erweiterungsgebiete entsprechen den nutzungsplanerischen Vorstellungen der Gemeinden und sind in der Richtplankarte differenziert nach den Hauptnutzungskategorien dargestellt.

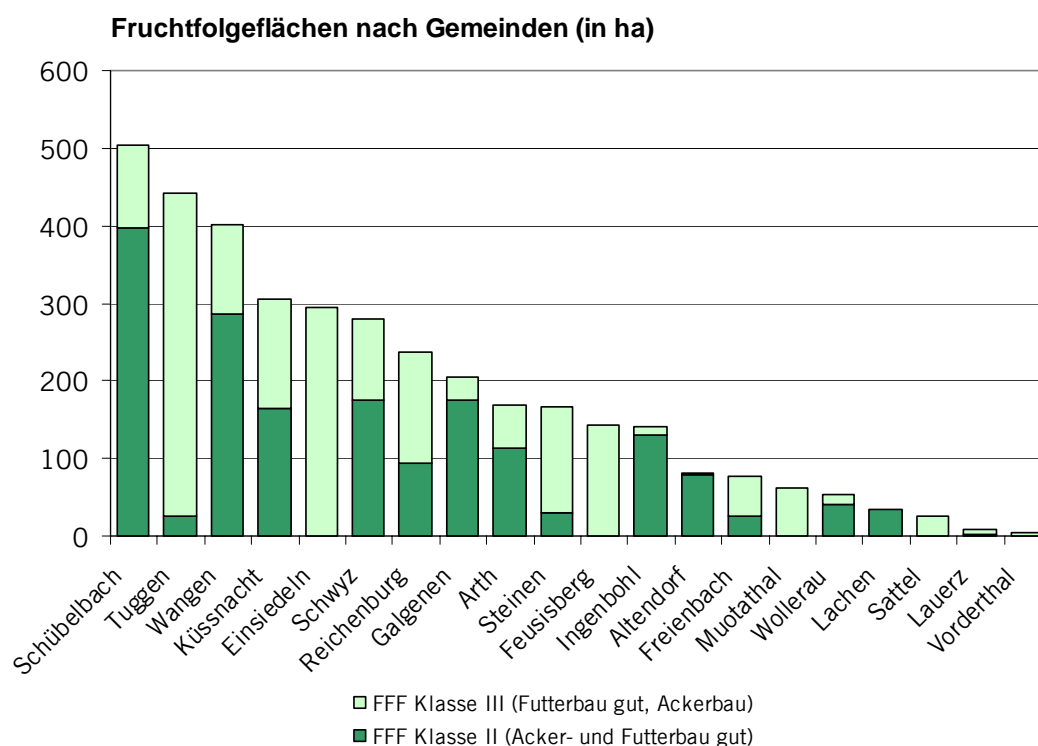
Geeignete Siedlungsentwicklungsgebiete in den Bezirken Höfe und March:

Höfe	Nutzungskategorie	Fläche	Davon Fruchtfolgeflächen
Wollerau	Wohnen / Arbeiten	13 ha	0 ha
Freienbach	Wohnen / Arbeiten	34 ha	4 ha
Feusisberg	Wohnen / Arbeiten	10 ha	1 ha
Total		57 ha	5 ha

March	Nutzungskategorie	Fläche	Davon Fruchtfolgeflächen
Lachen/Altendorf	Wohnen / Arbeiten	30 ha	10 ha
Galgenen	Wohnen / Arbeiten	17 ha	10 ha
Reichenburg	Wohnen / Arbeiten	17 ha	10 ha
Schübelbach	Wohnen / Arbeiten	44 ha	27 ha
Tuggen	Wohnen / Arbeiten	17 ha	2 ha
Wangen	Wohnen / Arbeiten	35 ha	10 ha
Total		160 ha	69 ha

3.4 Bilanz der Fruchtfolgeflächen

Der Bund legt im Sachplan Fruchtfolgeflächen den Mindestumfang der Fruchtfolgeflächen (FFF) und deren Aufteilung auf die Kantone fest. Das aktuelle Inventar der Fruchtfolgeflächen im Kanton Schwyz umfasst total 3'633 ha (Stand 2005). Die in den Regionen Höfe und March bezeichneten Siedlungsentwicklungsgebiete würden theoretisch rund 74 ha FFF beanspruchen. Der Sachplan FFF verlangt vom Kanton Schwyz einen Mindestumfang von 2'500 ha. Die FFF nach Gemeinden zeigt folgende Abbildung.



3.5 Heutiges Verkehrsaufkommen und Modalsplit

Parallel zum anhaltenden Bevölkerungswachstum nahmen die Verkehrsbelastungen auf den Autobahnen wie auch auf den Kantonsstrassen stetig zu. Der augenfälligste Engpass im Strassennetz der Ausserschwyz ist die Seedamm-Achse mit entsprechenden Sicherheitsproblemen bei der Autobahn A3 in Pfäffikon. Bezogen auf die Regionen Höfe und March ist der Anteil des Durchgangsverkehrs selbst mit Einbezug der Nationstrasse klein und dürfte im Bereich von 10 - 15% liegen. Der überwiegende Teil des Verkehrsaufkommen (Anzahl Fahrten sowie Fahrleistung) wird in den einzelnen Gemeinden generiert (Ziel-, Quell- und Binnenverkehr). Dies zeigt die Auswertung der Daten zum Mikrozensus 2000, welche im Rahmen der Verkehrsstrategie Obersee erfolgte (Tiefbauamt des Kantons Schwyz, Schlussbericht, Juni 2004).

Eine Auswertung der Daten des Bundesamtes für Statistik (BFS) zeigt zudem, dass der Motorisierungsgrad in den Kleinagglomerationen Lachen und Schwyz grösser ist, als derjenige der Agglomeration Zürich. Zudem liegt dieser Wert in der Kleinagglomerationen Lachen höher als der gesamtschweizerische Durchschnitt.

Bestand an Personenwagen und Motorrädern, Motorisierungsgrad 2002

Agglomeration	Motorisierungsgrad (PW/1000 Einwohner)			
	Kerngemeinde(n)	Kernzone	Übrige Agglomeration	Gesamtes Gebiet
Lachen	546	546	570	565
Schwyz	516	516	487	503
Zürich	387	468	541	499
Schweiz				504

Quelle: BFS: Schweizerische Motorfahrzeugstatistik 2002; BFS: Bevölkerungsstatistik 2002; Agglomerationsabgrenzung auf der Basis der eidgenössischen Volkszählung 2000

In den vergangenen Jahrzehnten nahm auch der prozentuale Anteil der Pendler am motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Kleinagglomeration Lachen deutlicher zu als in Schwyz, Zürich oder der Schweiz. Der Anteil an MIV-Pendler in der Kleinagglomeration Schwyz wuchs in gleichen Schritten wie der schweizerische Durchschnitt, während die öV-Pendler in der Agglomeration Zürich stärker zugenommen haben.

Anzahl / Anteil Pendler an MIV (Motorisierter Individualverkehr)

Erwerbstätige (ohne Schüler, Studenten) ab 6 Stunden Arbeitszeit pro Woche; Ausschlaggebend ist der Wohnort

Agglomeration	Anzahl Pendler mit Verkehrsmittel MIV (Motorisierter Individualverkehr)				Anteil der Pendler mit Verkehranteil MIV (Motorisierter Individualverkehr)			
	1970	1980	1990	2000	1970	1980	1990	2000
Lachen	1978	4076	7356	9368	29.8 %	50.2 %	61.2 %	68.5 %
Schwyz	1651	2889	4354	5375	33.3 %	46.4 %	50.8 %	56.0 %
Zürich	136485	190151	223418	229791	34.5 %	44.9 %	44.7 %	47.2 %
Schweiz	757540	1110378	1476274	1667139	33.3 %	46.0 %	49.5 %	56.4 %

Quelle: BFS: Eidgenössische Volkszählung 1970, 1980, 1990, 2000; Auswertung Infras

3.6 Annahmen für die Mobilitätsentwicklung

Als Prognoseinstrument für die Mobilitätsentwicklung wurde ein Simulationsmodell verwendet, mit dem sich aufgrund von Siedlungsdaten und Gesetzmässigkeiten über das Verkehrsverhalten, das Verkehrsaufkommen auf dem heutigen Strassennetz nachbilden resp. auf zukünftigen Netzzuständen prognostizieren lässt.

Die Basis für eine möglichst gute Prognose bildet der kalibrierte (geeichte) Ist-Zustand. Dazu werden die Modellbelastungen durch Zonen-, Netz- und Fahrtenanpassungen in eine möglichst gute Übereinstimmung mit den vorhandenen Messgrössen gebracht. Dieses Verfahren wurde mit Verkehrszählungen aus dem Jahre 2000 durchgeführt. Die Abweichungen an den Messstellen lagen mit wenigen Ausnahmen unter 5%. Diese Feinkorrekturen wurden in die Prognoserechnungen übertragen.

Die Verkehrsmodellrechnungen zeigen, dass im Raum Freienbach und der unteren March bis 2020 mit einer Verkehrszunahme von über 20% zu rechnen ist, in den übrigen Gemeinden mit ca. 15%. Für die Nachfrageentwicklung im öffentlichen Verkehr wurden keine Verkehrsmodellrechnungen durchgeführt. Es kann näherungsweise davon ausgegangen werden, dass sich dieser ähnlich wie der MIV entwickeln wird. Zwar wurde der Nachfrageberechnung im MIV ein ausgebauter öV-Angebot zugrunde gelegt, jedoch sprechen die zunehmende Motorisierung und die periphere Siedlungsentwicklung gegen eine deutliche Erhöhung des öV-Anteils. Gemäss den Angaben des Tiefbauamtes muss auf der Achse Richtung Zürich mit einer Zunahme der Nachfrage von rund 15% gerechnet werden. Die lokale Nachfrage dürfte hingegen deutlich mehr zunehmen.

4. Richtplaninhalt

Als wichtige materielle Aussagen werden im Richtplan insbesondere die geeigneten Siedlungsentwicklungsgebiete und die Siedlungstrenngürtel festgelegt. Im Weiteren ergeben sich folgende materiellen Aussagen:

4.1 Regionen Höfe und March

- Autobahnanschluss Wollerau und weitere Entlastung:

In Wollerau soll zur Entlastung des Dorfkernes der Autobahnanschluss in das Gebiet Öltrotte (Gemeinde Freienbach) verlegt und mit einem direkten Zubringer zur Wilenstrasse (Fällmistunnel) erschlossen werden. Weiter kann mit einer Südspange der Verkehr aus der Region Schindellegi, ohne das Zentrum zu belasten, auf den neuen Autobahnanschluss geführt werden.

Zur weiteren Entlastung des Ortskernes von Wollerau ist es der Gemeinde zudem freigestellt, die Umfahrung "Süd klein" auf den gleichen Zeitpunkt zu erstellen und die für die weitere Entlastung erforderlichen verkehrsberuhigenden Massnahmen (untere Roosstrasse und Hauptstrasse) zu realisieren. Die Anlagen sind allerdings so zu gestalten, dass spätere Ergänzungen durch einen weiteren Zubringer "Kafirank" (Öltrotte bis Wilenstrasse) und einen Anschluss Umfahrung "Süd gross" realisierbar bleiben.

- Entlastung des Ortskernes Pfäffikon mit Umfahrung

In Freienbach sollen die Umfahrung Pfäffikon in erster Priorität und der Ausbau des Autobahnanschlusses Halten in zweiter Priorität erfolgen. Diese Abfolge dient insbesondere einer baldigen Behebung der täglichen Staus bei der Zufahrt zum Bahnhof Pfäffikon und schafft Raum für eine konfliktfreie Führung des öffentlichen Busverkehrs.

Die Linie für die Umfahrung Pfäffikon wird oberirdisch geführt, ausgenommen im Bereich des Bahnhofplatzes. Die Unterquerung in diesem Abschnitt dient der Neugestaltung des Bahnhofbereichs und der Zufahrt für den öffentlichen und privaten Verkehr, in Verbindung mit den Parkierungsanlagen (Park+Ride) und der Umfeldentwicklung. Der Sekundärbereich des Autobahnanschlusses A3 in Pfäffikon (Knoten Etzelpark) ist als Ausgangspunkt und in erster Priorität verkehrstechnisch zu sanieren. Die Realisierung des Vollanschlusses Halten, ergänzt durch den Zubringer Halten bis Wilenstrasse, wird als Option im Richtplan gesichert.

- Sanierung Autobahnanschluss Lachen

Um die erforderliche Leistungsfähigkeit bis über den Zeithorizont 2020 hinaus gewährleisten zu können, ist der Autobahnanschluss Lachen zu sanieren. Mit der Erhöhung der Leistungsfähigkeit am Anschluss Lachen muss Verkehr von der Kantonsstrasse zwischen Lachen und Pfäffikon vermehrt auf die A3 gelenkt werden. Dazu sind in Altendorf flankierende Massnahmen notwendig. Dasselbe gilt für die stark belasteten Ortsdurchfahrten von Galgenen und Siebnen sowie in reduziertem Ausmass auch für Schübelbach und Reichenburg.

- Autobahnanschluss Wangen-Ost in zweiter Priorität

Längerfristig wird durch das Verkehrswachstum am Anschluss Lachen, aber auch in den Ortsdurchfahrten Galgenen und Siebnen die Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht. Nur ein weiterer Autobahnanschluss in der March bringt eine Entlastung der Ortsdurchfahrten und des Anschlusses Lachen. Ein solcher ist in Wangen-Ost zweckmässig, da er ungefähr in der Mitte zwischen den bestehenden Anschlüssen liegt und die Siedlungsgebiete Wangen, Siebnen und Schübelbach optimal erschliessen kann. Dazu ist eine neue Zubringerstrasse von der Kantonsstrasse zwischen Siebnen und Schübelbach notwendig, um die Siedlungsgebiete nicht mit Mehrverkehr zu belasten. Aufgrund der hohen erwarteten Belastung dieses Zubringers wird deutlich, dass dieser zusammen mit dem Anschluss realisiert werden muss, anderenfalls die bestehenden Strassen (v.a. Bahnhofstrasse Siebnen-Wangen) überlastet würden. Aufgrund der Siedlungs- und Verkehrsprognose wird eine Realisierung im Zeitraum 2025-2030 notwendig, da dann sowohl der ausgebaute Anschluss Lachen wie auch die Ortsdurchfahrt Siebnen an die Belastungsgrenze stossen.

- Verdichtung S-Bahn S2 auf einen Halbstunden-Takt

Als Kurzfristmassnahme zur Entlastung des A3-Anschluss Lachen ist ab frühestmöglichem Zeitpunkt die S2 wie im Bereich des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) zum Halbstundentakt zu verdichten. Das Busangebot ist einerseits ebenfalls integral an die S2 in Siebnen-Wangen anzuschliessen und andererseits in Lachen der Stausituation anzupassen. Für den Zeithorizont 2020 ist aufbauend auf dem Konzept der Kurzfristmassnahme das Angebot der Buslinien weiter zu verdichten. Im Vordergrund steht der Aufbau einer ergänzenden Buslinie Pfäffikon – Lachen – Wangen – Tuggen, welche die

Anschlussproblematik zwischen Uznach und Siebnen-Wangen entschärft. Zur Verdichtung zum Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten werden zwischen Reichburg und Siebnen-Wangen zusätzliche Kurse eingeführt, die an den Glarner-Sprinter bzw. an den Tangentialzug anschliessen. Der weitere Ausbau besteht in der Verlängerung der Verdichtungszeiten beim Bus und einer allfälligen Verdichtung des Glarner-Sprinters bzw. der Tangentialzüge (Ziegelbrücke – Pfäffikon – ZH Enge – ZH Altstetten) mindestens in den Hauptverkehrszeiten. Mit einem Halt des Glarner-Sprinters auch in Lachen kann das Verdichtungsangebot für Orte mit grossem Potenzial in der March weiter ausgebaut werden.

- Keine weiteren verkehrsintensiven Einrichtungen

Die Gemeinden der Bezirke Höfe und March einigten sich auf den Grundsatz, vorläufig auf die Ansiedlung neuer Einkaufszentren mit überregionaler Bedeutung (Zentren mit durchschnittlich mehr als 1'500 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs pro Tag) zu verzichten, um weiteren, sprunghaften Verkehrszunahmen auf einzelnen Strassenabschnitten vorzubeugen. Davon ausgenommen bleiben Erweiterungen des bestehenden Seedammcenters und des Seedamm Plaza sowie das in Planung befindliche Oberseecenter in Lachen (integrierter Standort) und ein Fachmarkt in Galgenen. Dieser Verzicht soll die Leistungsfähigkeit des öffentlichen und privaten Verkehrs im Raum Höfe und March sicherstellen. Betreffend das Koordinationsblatt R_H-3 (Verkehrsintensive Einrichtungen) vertritt der Gemeinderat Feusisberg den Standpunkt, dass er das Gebiet "Chaltenboden" nicht von der Vereinbarung zum Masterplan Höfe betroffen erachte. An der Formulierung des Koordinationsblattes R_H-3 wird jedoch unverändert festgehalten. Es ist Aufgabe der Gemeinde Feusisberg, das Ergebnis der Richtplanergänzung in seinem kommunalen Baureglement durch die Schaffung einer entsprechenden Bestimmung (Nutzungsbeschränkung für Konsum- und Freizeitanlagen) umzusetzen und damit zu verhindern, dass in Industrie- und Gewerbebezonen verkehrsintensive Einrichtungen entstehen.

- Verbesserungen der Infrastruktur für den Langsamverkehr in der March

Im Rahmen der aus dem Masterplan hervorgehenden Richtplanergänzungen soll namentlich für den Radverkehr in der March – im Sinne eines Netzbeschlusses und in Ergänzung zu den nationalen und regionalen Radwanderrouten – das kantonale Radroutenkonzept mit entsprechenden Radverkehrskorridoren ergänzt werden. Zudem muss die Infrastruktur für den Langsamverkehr an die gestiegenen Verkehrsmengen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit entsprechend höherem Gefahrenpotential angepasst werden. Dies muss insbesondere bei anstehenden Strassensanierungen berücksichtigt und koordiniert werden. Erforderlich sind beidseitige und ausreichend breite Trottoirs an Hauptachsen des MIV sowie nach Möglichkeit mit Fussgängerschutzinseln gesicherte Übergänge.

- Siedlungsentwässerung in der March / Naturgefahren

Für die weitere Siedlungsentwicklung in der Obermarch und die damit verbundene Siedlungsentwässerung fehlen bei den Oberflächengewässern in der Linthebene die erforderlichen Abflusskapazitäten. Aufgrund des dringlichen Handlungsbedarfs ist die Erstellung einer regionalen Entwässerungsplanung (REP) in Vorbereitung. Parallel erfolgt in der March zurzeit die Erarbeitung von flächendeckenden Gefahrenkarten.

4.2 Region Rigi-Mythen

Für die Region Rigi-Mythen stimmte der Steuerungsausschuss den möglichen Szenarien und Strategien an seiner Sitzung vom Dezember 2005 zu. Weiter verabschiedete er an seiner Sitzung vom März 2006 folgende Inhalte, welche in die erste Staffel zur Richtplanergänzung einfließen:

- Grundsatzbeschluss zur gebündelten Linienführung Schiene/Strasse im Felderboden;
- Entwicklungsachse "Urmiberg" (Gemeinsame Nutzungsplanung der Gemeinden Schwyz und Ingenbohl, Umnutzung nicht mehr benötigter Armee-, SBB- und Industrieareale zwischen Seewen und Brunnen);
- Erschliessung der Tourismusgebiete (Ersatz/Neubau von Bergbahnen);
- Erweiterung Abbaugelände Zingel / Seewen.

5. Ergebnisse der behördlichen Mitwirkung

Die behördliche Mitwirkung gemäss § 6 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes fand im April und Mai 2006 statt. Zudem wurden in diesem Zeitraum die zuständigen Bundesstellen und sämtliche Nachbarkantone des Kantons Schwyz angehört. Insgesamt äusserten sich 21 Gemeinden zu den regionalen Ergänzungen des kantonalen Richtplans. 9 Gemeinden verzichteten auf eine Vernehmlassung. Zusätzlich nahmen die Bezirke Schwyz und March sowie der Regionalentwicklungsverband Rigi-Mythen Stellung. Die Stellungnahmen sind generell zustimmend. Die eingegangenen Hinweise und Korrekturen wurden berücksichtigt und der Erläuterungsbericht wo nötig ergänzt.

6. Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung

Im August 2006 verabschiedete der Regierungsrat den Entwurf der Richtplanergänzung Höfe, March und Rigi-Mythen (Teil 1) zur öffentlichen Auflage. Die Auflagefrist begann am 1. September 2006 und dauerte bis zum 31. Oktober 2006. Während der Auflagefrist konnte sich jedermann zur Vorlage äussern und Anregungen sowie Einwendungen einreichen. Der Richtplanentwurf wurde gleichzeitig mit der öffentlichen Auflage dem Bund zur Vorprüfung und den Nachbarkantonen zur Anhörung zugestellt.

Insgesamt gingen 83 Vernehmlassungen ein. Diese verteilen sich auf

- 17 Bezirke und Gemeinden;
- 5 Nachbarkantone;
- 29 Parteien, Verbände, Organisationen und Unternehmen;
- 31 Private (teilweise unterzeichnet von mehreren Einzelpersonen);
- 1 Bundesamt für Raumentwicklung, Vorprüfung.

Sie enthalten total 350 Anregungen und Einwendungen. Von diesen ist die überwiegende Zahl, nämlich 262 zustimmend. 38 Anträge sind im Grundsatz zustimmend, verlangen jedoch Änderungen bei

den Koordinationsblättern oder in der Richtplankarte. 50 Anträge waren im Grundsatz ablehnend. Über die Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens gibt der Vernehmlassungsbericht des Justizdepartementes Auskunft. Dieser Bericht zeigt, wie die Anregungen und Einwendungen berücksichtigt wurden.

7. Weiteres Vorgehen

Mit Beschluss Nr. 557 vom 24. April 2007 hat der Regierungsrat die regionalen Richtplanergänzungen Höfe und March sowie den ersten Teil Rigi-Mythen erlassen (Bericht und Vorlage an den Kantonsrat). Anschliessend folgt die Eingabe der ersten Staffel der Richtplanergänzungen zur Genehmigung beim Bund.

Anhang

Kennzahlen zu den Bauzonen im Kanton Schwyz

BFS-Nr	Gemeinde	Wohnzone		davon nicht überbaut		Mischzone		davon nicht überbaut		Arbeitszone		davon nicht überbaut		ÖBA-Zone		davon nicht überbaut		Stand		Bauzonen		davon nicht überbaut	
		ha	in %	ha	in %	ha	in %	ha	in %	ha	in %	ha	in %	ha	in %	ha	in %	ha	in %	ha	in %	ha	in %
1321	Feuisberg	67.0	20%	17.0	3%	21.8	5.0	23%	9.7	0.0	0%	0%	0%	30.9	3.4	11%	30.9	3.4	11%	Sep 05			
1322	Freienbach	171.2	14%	77.3	9.0	12%	70.3	10.8	15%	70.3	10.8	15%	30.9	3.4	11%	30.9	3.4	11%	Jul 05				
1323	Wollerau	109.0	16%	16.4	1.1	7%	20.7	2.6	13%	20.7	2.6	13%	13.5	3.6	27%	13.5	3.6	27%	Jul 05				
	Höfe	347.2	15%	110.7	10.6	10%	112.8	18.4	16%	112.8	18.4	16%	54.1	7.0	13%	54.1	7.0	13%			625	90	14%
1341	Altendorf	74.2	13%	26.2	8.5	32%	40.8	9.7	24%	40.8	9.7	24%	8.2	2.2	27%	8.2	2.2	27%					
1342	Galgenen	62.7	29%	26.6	8.9	33%	16.3	7.5	46%	16.3	7.5	46%	3.5	0.2	6%	3.5	0.2	6%					
1343	Innerthal																						
1344	Lachen (SZ)	66.4	20%	38.0	2.2	6%	24.6	3.8	15%	24.6	3.8	15%	30.4	3.8	13%	30.4	3.8	13%					
1345	Reichenburg	27.4	22%	27.7	6.6	24%	18.0	9.7	54%	18.0	9.7	54%	4.3	0.0	0%	4.3	0.0	0%					
1346	Schübelbach	74.4	18%	38.3	8.5	22%	16.5	4.2	25%	16.5	4.2	25%	15.4	0.7	5%	15.4	0.7	5%					
1347	Tuggen	38.8	32%	16.3	2.9	18%	22.6	3.3	15%	22.6	3.3	15%	5.0	0.2	4%	5.0	0.2	4%					
1348	Vorderthal	10.2	28%	7.8	2.2	28%	1.8	0.6	33%	1.8	0.6	33%	2.6	0.8	31%	2.6	0.8	31%					
1349	Wangen (SZ)	50.4	16%	22.9	2.9	13%	25.9	10.3	40%	25.9	10.3	40%	11.0	2.8	25%	11.0	2.8	25%					
	March	404.5	21%	203.8	42.7	21%	166.5	49.1	29%	166.5	49.1	29%	80.4	10.7	13%	80.4	10.7	13%			855	187	22%
1362	Arth	93.0	10%	41.7	3.6	9%	28.4	5.7	20%	28.4	5.7	20%	24.6	0.0	0%	24.6	0.0	0%					
1364	Ingenbohl	69.6	9%	45.5	5.5	12%	39.6	8.7	22%	39.6	8.7	22%	15.0	0.4	2%	15.0	0.4	2%					
1365	Lauerz	11.5	19%	6.2	1.2	20%	0.4	0.0	0%	0.4	0.0	0%	2.2	0.2	7%	2.2	0.2	7%					
1366	Morschach	15.3	34%	7.4	1.0	14%	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	1.2	0.0	0%	1.2	0.0	0%					
1367	Muotathal	14.0	3%	33.0	4.0	12%	9.3	3.8	41%	9.3	3.8	41%	9.3	0.6	6%	9.3	0.6	6%					
1371	Sattel	29.2	23%	12.8	2.0	16%	2.7	0.5	18%	2.7	0.5	18%	7.0	1.3	18%	7.0	1.3	18%					
1372	Schwyz	116.1	15%	83.5	6.6	8%	51.8	12.4	24%	51.8	12.4	24%	52.8	6.3	12%	52.8	6.3	12%					
1373	Steinen	21.7	9%	12.6	1.2	10%	7.7	1.0	13%	7.7	1.0	13%	8.3	0.5	6%	8.3	0.5	6%					
1374	Steinerberg	5.8	6%	5.8	0.9	15%	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	1.5	0.0	0%	1.5	0.0	0%					
	Rigi-Mythen	376.0	13%	248.6	26.0	10%	139.9	32.1	23%	139.9	32.1	23%	121.7	9.2	8%	121.7	9.2	8%			886	117	13%