



Kanton Schwyz
Gemeinde Arth

Beschluss Gemeinderat 16. Mai 2022

Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Goldau

Teilnutzungsplanung Bahnhof Süd Goldau

Planungsbericht nach Art. 47 RPV



304-24
9. Mai 2022

R+K

Die Raumplaner.

Remund + Kuster

Poststrasse 4 ■ Tel 055 415 00 15
Postfach 147 ■ info@rkplaner.ch
8808 Pfäffikon SZ ■ www.rkplaner.ch

 **OST**
Ostschweizer
Fachhochschule

 **irap** INSTITUT FÜR
RAUMENTWICKLUNG

Impressum

Auftrag	Teilnutzungsplanung Bahnhof Süd, Arth-Goldau
Auftraggeber	Gemeinderat der Gemeinde Arth Rathausplatz 6 6415 Arth
Auftragnehmer	Remund + Kuster Büro für Raumplanung AG Churerstrasse 47 8808 Pfäffikon SZ 055 415 00 15 info@rkplaner.ch www.rkplaner.ch
Bearbeitung	Ivo Kuster, Mario Roth, Jakob Müller
Titelbild	https://www.google.ch/maps

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Absicht / Vorhaben	5
1.3	Aufgabe.....	6
1.3.1	Bestandteile der Teilnutzungsplanung	7
1.3.2	Arbeitsorganisation.....	7
1.4	Verfahren.....	9
1.5	Bisheriger Ablauf	10
1.5.1	Informations- und Mitwirkungsverfahren.....	10
1.5.2	Vorprüfung.....	12
1.5.3	Öffentliche Auflage und Einsprachen	13
1.5.4	Zusatzabklärungen	13
2.	Raumrelevante Grundlagen	15
2.1	Grundlagen Bund	15
2.1.1	Konzepte.....	15
2.1.2	Sachpläne	17
2.1.3	Bundesinventare	17
2.1.4	Umweltrecht (Störfall, Lärm, Wald)	18
2.1.5	Weitere tangierte Grundlagen des Bundes	19
2.2	Grundlagen Kanton	20
2.2.1	Kantonaler Richtplan	20
2.2.2	Inventare.....	26
2.2.3	Raum+	26
2.2.4	Naturgefahren	27
2.2.5	Gewässerschutzkarte	28
2.2.6	Altlasten	29
2.2.7	Radroutenkonzept.....	30
2.2.8	Naturschutz – Reptilieninventar des Kt. Schwyz	31
2.2.9	Masterplanung PHSZ/BBZG-Campus.....	31
2.3	Grundlagen Gemeinde	34
2.3.1	Nutzungsplanung.....	34
2.3.2	Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau	36
2.3.3	Bauprojekt Schuttweg.....	41
2.3.4	Wohnortmarketing.....	41
2.3.5	Verzeichnis erhaltenswerter Bauten und Anlagen	42
2.3.6	Planungsvereinbarung und Infrastrukturverträge	43
2.3.7	Weitere kommunalen Grundlagen	44
3.	Teilnutzungsplanung.....	44
3.1	Änderung Zonenplan.....	44
3.2	Änderung Baureglement.....	46
3.3	Änderung Erschliessungsplanung	47
4.	Interessenabwägung	48

4.1	Arealentwicklung Rigi-Bahnen	48
4.2	Arealentwicklung Luxram	52
4.3	Arealentwicklung SBBsüdwest/ Kaufmann / Curiger	55
5.	Berichterstattung gemäss Art. 47 RPV	59
5.1	Berücksichtigung der Grundlagen	59
5.1.1	Ziele (Art. 1) des RPG	59
5.1.2	Grundsätze (Art. 3) des RPG	59
5.1.3	Anregungen der Bevölkerung	60
5.1.4	Bundesvorgaben	60
5.1.5	Kantonaler Richtplan	60
5.1.6	Umweltschutzgesetz (USG)	60
5.1.7	Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG)	61
5.1.8	Übriges Bundesrecht	61
6.	Anhang	62

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Gemeinderat hat am 17. Juli und 18. Dezember 2017 das Zukunftsbild der „Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau“ beschlossen. Mit Zukunftsbild und Massnahmenplan legte er die vier Entwicklungs-Stossrichtungen im Bahnhofsgebiet vorerst behördenverbindlich fest. Die grundeigentümergebundene Festlegung erfolgt nun mit der Umsetzung der 20 prioritären Massnahmen aus dem Massnahmenplan.

„Das Zukunftsbild zeigt auf, welche Entwicklung für das Bahnhofsgebiet Arth-Goldau aus grossmehrheitlicher Sicht der Beteiligten bei der schrittweisen Realisierung in den nächsten 20 Jahren anzustreben ist.“
Status Zukunftsbild

1.2 Absicht / Vorhaben

Zukunftsbild

Das Zukunftsbild der Gemeinde sieht zum Ersten eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit einer regionalen Busdreh Scheibe vor und zum Zweiten sollen die stark unternutzten Rigi-Bahnen-, Luxram- und SBB-Areale südlich des Bahnhofs Arth-Goldau mit einer stark verdichteten und urbane Schicht bebaut werden. Mit einem attraktiv und benutzerfreundlich gestalteten Boulevard (mit Blick Richtung Mythen) sollen diese verbunden werden. Einzelne Hochhäuser sollen bauliche Akzente setzen. Richtung Oberdorf sind kleinere Volumen geplant. Zum Dritten soll, um das Wohnquartier Oberdorf zu entlasten, der entstehende Mehrverkehr über eine neue Groberschliessung (Schuttweg) zum Autobahnanschluss geführt werden. Zum Vierten ist eine qualitätsvolle Verdichtung der bahnhofsnahe Wohnquartiere Oberdorf, Hinterdorf und Bahnhofstrasse vorgesehen.

Massnahmenplan

Um das Zukunftsbild umsetzen zu können, sind bestimmte, bestehende kommunale Instrumente der Nutzungs- und Sondernutzungsplanung anzupassen. Denn die differenzierten Entwicklungsabsichten des ESP Bahnhof Arth-Goldau sind an verschiedenen Stellen mit der bestehenden Zonenzuweisung nicht realisierbar.

So ist auf dem nördlichen Bahnhofplatz die Zonenabgrenzung nicht parzellenscharf, sodass einzelne Platzflächen unterschiedlichen Bestimmungen unterliegen; dies behindert eine übergeordnete Ausgestaltung des Platzraums.

Weiter ist auch das Konzept zum Ausbau der Rigi Bahnen¹ im Rahmen der jetzigen WG4-Zone nicht umsetzbar. Auch für weitere Arealentwicklungen auf der Bahnhof-Südseite sind analoge Anpassungen bei den Festlegungen des Zonenplans sowie im Baureglement notwendig.

¹ Masterplanung zur nachhaltigen Positionierung des Erlebnisraumes Rigi, Quant AG im Auftrag von RigiPlus AG und RIGI BAHNEN AG, 2016 Juli

Nicht zuletzt erfordert die neue Groberschliessung Schuttweg Anpassungen von Erschliessungsplan, -reglement sowie Zonenplan und Baureglement.

1.3 Aufgabe

Massnahme 1. Priorität

Die beabsichtigten Umzonungen sind im Massnahmenplan mit der 1. Priorität bezeichnet. Das Ziel und die Aufgabe der Nutzungsplan-Änderungen ist es, im Raum Bahnhof und entlang der neuen Groberschliessung die Zonenordnung so anzupassen, dass die angestrebte Entwicklung ermöglicht wird und werden kann.

Anpassungen Nutzungsplanung

Es sind folgende Anpassungen in den kommunalen Planungsinstrumenten notwendig:

- a) Umzonungen im Raum Bahnhofplatz und Areal Bahnhof Süd, um den planungsrechtlichen Spielraum zur Umsetzung des Zukunftsbilds zu schaffen. Schaffung einer neuen Kernzone Bahnhof, kombiniert mit einer GP-Pflicht. Entsprechende Ergänzung des Baureglements.
- b) Ergänzung der Erschliessungsplanung um die neue Groberschliessung Schuttweg. Festlegung des entsprechenden Kostenteilers im Reglement.
- c) Umzonung der Groberschliessung Schuttweg in die hierfür neu erforderliche Verkehrszone, kombiniert mit einer zonenplanerischen Arrondierung des PHSZ/BBZG-Campus. Entsprechende Ergänzung des Baureglements.
- d) Erstellung der Raumplanungsberichte gemäss Art. 47 RPV.

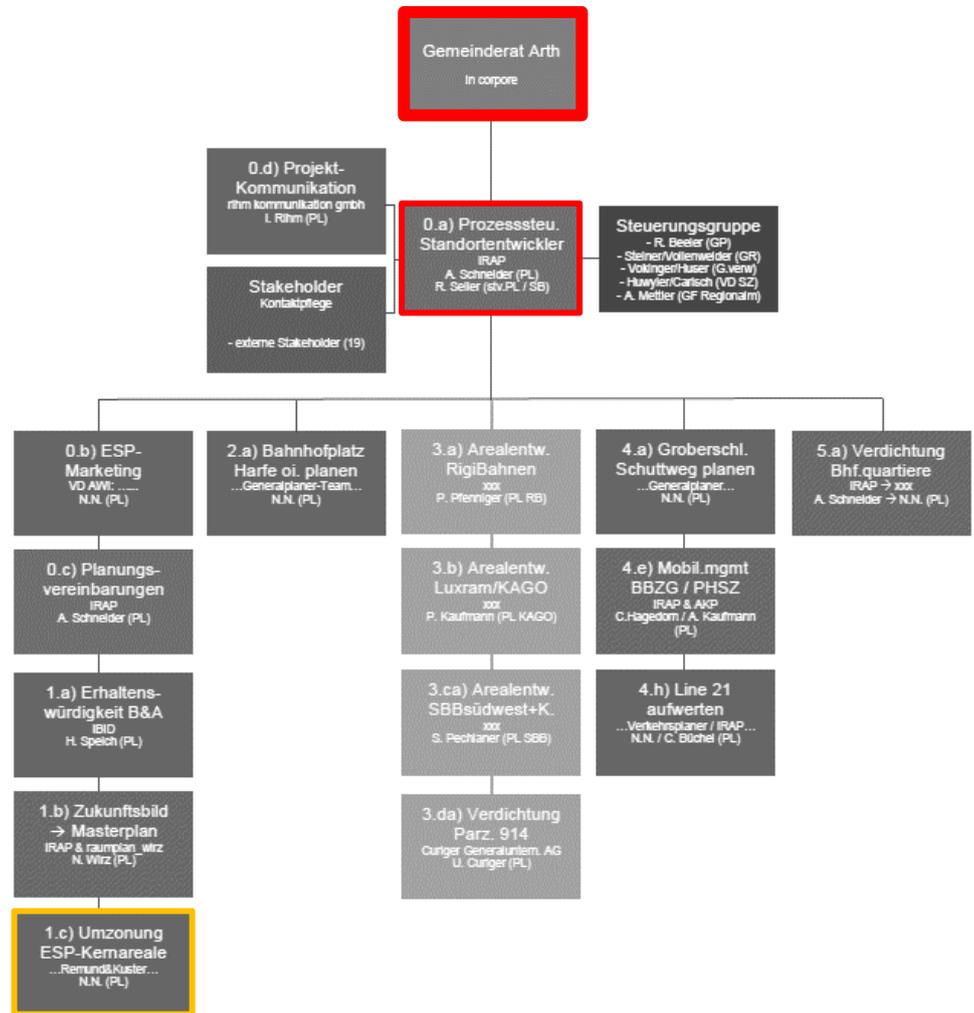
1.3.1 Bestandteile der Teilnutzungsplanung

Verbindliche Unterlagen	<ul style="list-style-type: none">• Teilnutzungsplan Bahnhof Süd Goldau, 1:1'000• Teilnutzungsplan Schuttweg/Campus «Basisvariante», 1:1'000• Teilerschliessungsplan «Basisvariante» (Bahnhof Süd Goldau / Schuttweg / Campus), 1:2'500• Änderungen Baureglement• Änderungen Reglement zum Erschliessungsplan
Weitere Unterlagen	<ul style="list-style-type: none">• Planungsbericht nach Art. 47 RPV zur Teilnutzungsplanung Bahnhof Süd Goldau• Planungsbericht nach Art. 47 RPV zur Teilnutzungsplanung Schuttweg / Campus• Rodungsgesuch Schuttweg/Campus

1.3.2 Arbeitsorganisation

Auftraggeber	<p>Auftraggeberin ist die Gemeinde Arth. Die Arbeiten zur Anpassung der Kernzonenplanung haben zwecks Abstimmung auf das Gesamtprojekt des ESP Bahnhof Arth-Goldau in enger Abstimmung mit dem Institut für Raumentwicklung (IRAP) als Gesamtprojektleitung zu erfolgen. Als Projektleiter für den ESP Bahnhof Arth-Goldau wurde Prof. Andreas Schneider des IRAP eingesetzt. Entscheide werden in der Steuerungsgruppe zum ESP Bahnhof Arth-Goldau gefällt.</p>
--------------	--

Organigramm



Quelle: IRAP, Detailofferte 3. Phase ESP-B Arth-Goldau, 2017

Fachliche Umsetzung

Die fachliche Umsetzung erfolgt durch Remund und Kuster, Büro für Raumplanung AG, Churerstrasse 47, 8808 Pfäffikon.

- Ivo Kuster, dipl. Ing. FH / Raumplaner FSU/SIA
- Mario Roth, BSc FHO in Raumplanung, MAS FHO in Business Administration and Engineering
- Jakob Müller, BSc FHO in Raumplanung

Begleitung

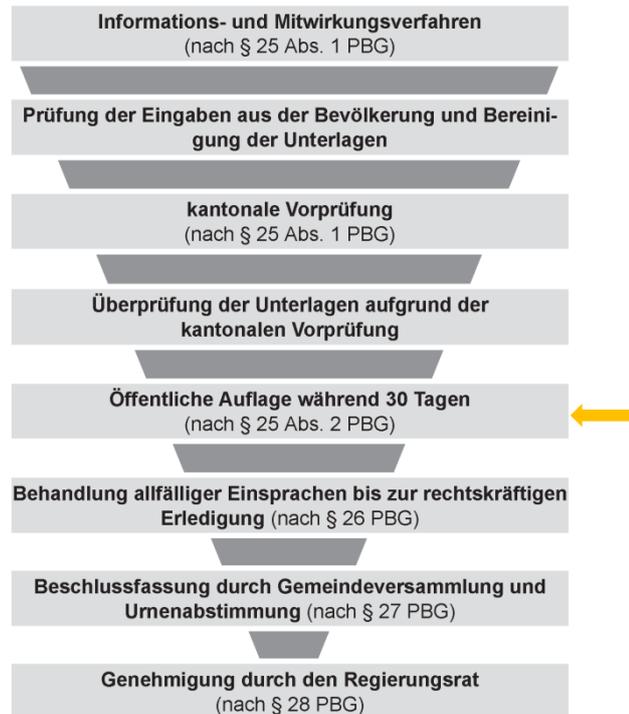
Die fachliche Begleitung erfolgt durch das Institut für Raumentwicklung der Hochschule Rapperswil unter Leitung von:

- Prof. Andreas Schneider dipl. Arch. ETH, Raumplaner ETH/NDS

1.4 Verfahren

Weiteres Verfahren
Teilzonenplan

Das Verfahren des Teilzonenplans richtet sich nach § 25 ff. des kantonalen Planungs- und Baugesetzes.



Vorentscheid-Gesuch
Abbruch Bauten und
Anlagen

Für die beabsichtigte Innenentwicklung sollen die bestehenden Bauten und Anlagen auf dem Areal der Rigibahnen (Depot und Werkstätten), auf dem Areal der ehemaligen Luxram Fabrik, die Villa Sonnheim und die Milchküche auf dem Areal der SBB abgebrochen und durch Neubauten ersetzt werden. Aufgrund von unterschiedlichen Haltungen zur Schutzwürdigkeit und Schutzfähigkeit der erwähnten Bauten und Anlagen wird gleichzeitig zur Auflage der Nutzungsplanung ein Gesuch um Vorentscheid für den Abbruch der fraglichen Bauten und Anlagen durch die Grundeigentümer gestellt und im Amtsblatt publiziert (§84 Abs. 3 PBG). Die koordinierte Auflage des Teilzonenplanes und des Gesuchs um Vorentscheid gewährleistet ein transparentes Vorgehen im Planungsprozess und soll die Planungs- und Rechtssicherheit festigen.

1.5 Bisheriger Ablauf

1.5.1 Informations- und Mitwirkungsverfahren

Die Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau wurde in einem breit angelegten Partizipationsprozess erarbeitet:

In einem von August 2016 bis Mai 2017 dauernden Stakeholder-Prozess wurde in einem engen Austausch zwischen 24 Vertretern aller wesentlichen Anspruchsgruppen (Grundeigentümer, Anwohner, Umweltverbände, Kritiker, Wirtschafts- und Behördenvertreter) und Fachleuten im Rahmen von 5 Workshops zuerst die Ausgangslage analysiert, das Zukunftsbild aus mehreren Varianten Erschliessungs-, Bebauungs- und Nutzungsvarianten entwickelt sowie letztendlich die erforderlichen Umsetzungsmassnahmen diskutiert und priorisiert.

Parallel dazu wurde in 4 öffentlichen Orientierungsversammlungen der breiteren Öffentlichkeit zwischen Ende August 2016 und Ende Mai 2017 Gelegenheit gegeben, sich über den Stand der Diskussion ins Bild zu setzen, Fragen zu stellen und Hinweise einzubringen. Zudem wurde ihr im Februar und Juni 2017 zwei Mal Gelegenheit geboten, während 20 Tagen ihre Anregungen zum Zukunftsbild-Entwurf resp. zur vollständigen Entwicklungsstrategie einzubringen. Alle Anregungen wurden gründlich ausgewertet und den Mitwirkenden gegenüber einzeln beantwortet. Dank dieser breiten Abstützung gingen beim zweiten Mal lediglich noch 6 Eingaben von Privaten, 4 von Ortsparteien und 2 von Organisationen ein. Die wesentlichen Anregungen aus den Mitwirkungsmöglichkeiten bezogen sich im Wesentlichen auf die Arealentwicklungen und die Erschliessung des Bahnhof Süd-Gebiets und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Bezüglich Arealentwicklungen Bahnhof Süd berücksichtigt wurden oder waren bereits die Forderungen

- nach Beteiligung der Grundeigentümer an den Infrastrukturkosten bzw. Leistung einer Mehrwertabgabe;
- nach primärer Nutzung für Gewerbe und nur sekundäre Nutzung für Wohnen;
- einer gesicherten hohen gestalterischen Qualität der Hochhäuser;
- nach Aufhebung der zu detaillierten Material- und Farbvorgaben;
- und zum Verzicht der kath. Kirchgemeinde auf die Umzonung der Parzelle 1666.

Nicht oder nur teilweise berücksichtigt werden konnten die Forderungen

- auch Bergsturz-Geotope und nicht nur Bauten zu inventarisieren (Begründung: Die wenigen noch nicht ausgeebneten Bergsturz-Hügel im Gebiet sind bereits baulich stark überformt oder befinden sich ohnehin im geschützten Wald.);
- es seien öffentliche grüne Freiräume wie Gärten, Pärke oder Wäldchen vorzusehen (Begründung: Das Grundanliegen guter Freiraumqualität

wird vom Zukunftsbild geteilt und soll im Rahmen der einzelnen Arealentwicklungen auch durchgesetzt werden. Der Bedarf an zusätzlichen öffentlichen Parks oder gar Wäldchen erscheint aber überzogen.).

Bezüglich Erschliessung berücksichtigt wurden oder waren bereits die Forderungen

- nach einer Fokussierung auf die Erschliessungsvariante 'Schuttweg' und gegen die bis dahin in 2. Priorität vorgesehene Variante 'Rigistrasse';
- nach mehr Beachtung der Themen Schulwegsicherheit und Langsamverkehr;
- an geeigneter Stelle auf der Bahnhof-Südseite eine Lastwagen- und Bus-Wendemöglichkeit zu schaffen;
- und die Weiterentwicklung des Gewerbegebiets Chräbel / Aeschi bei der Anbindung der Erschliessung Schuttweg an die Gotthardstrasse mit einzubeziehen.

Nicht oder nur teilweise berücksichtigt werden konnten die Forderungen

- die Idee einer neuen, direkten und Shopville-artigen Personenunterführung zwischen Ober- und Hinterdorf (Begründung: Die Idee wurde angesichts der exorbitanten Kosten und geringen Nutzens zur Umsetzungsmassnahme 4.k) „Aufwertung Personenunterführung Süd“ abgewandelt.);
- die Idee den Schuttweg direkt ins SBB-Areal Ost zu verlängern statt an den Eisenbahnweg anzubinden (Begründung: Das SBB-Areal Ost inkl. Gleisanlagen wird voraussichtlich bis 2030 von den SBB-Instandhaltungsdiensten beansprucht, sodass die angedachte Verbindung und dieser Abschnitt der Mythen-Achse bis dann noch nicht realisiert werden kann.).

Alle Mitwirkenden in beiden Runden erhielten eine individuelle schriftliche Antwort auf ihre Eingaben.

Grössere Kontroversen, insbesondere bei den Ortsparteien, löste in der zweiten Mitwirkung einzig noch die Stossrichtung „Aufwertung Bahnhofplatz“ aus. Aufgrund der Kontroversen entschloss sich der Gemeinderat am 17. Juli 2017 einerseits, die anderen 3 Stossrichtungen der Entwicklungsstrategie mit kleineren Anpassungen aufgrund der Mitwirkung zu verabschieden und andererseits den Dialog weiter zu pflegen und mit allen kritischen Mitwirkenden einen „Runden Tisch“ zur Optimierung Bahnhofplatz einzuberufen. Dieser tagte am 7. September und 7. November 2017, brachte seine Kritikpunkte ein und forderte verschiedene Zusatzabklärungen ein. Letztendlich kam er aber grossmehrheitlich zur Überzeugung, dass der Entwicklungsstrategie-Vorschlag im Vergleich zu allen denkbaren Alternativen am meisten überzeugte. Der Gemeinderat verabschiedete daraufhin am 18. Dezember 2017 auch diese Stossrichtung mit kleineren, vom Runden Tisch geforderten, Anpassungen. Die

wesentlichen, am Runden Tisch „Optimierung Bahnhofplatz“ diskutierten Anregungen lauten zusammengefasst:

Berücksichtigt wurden oder waren bereits die Forderungen

- nach dem Einbezug von SBB und Post;
- nach einer Beibehaltung der bestehenden Parkplatzzahl auch mit einem neuen Bahnhofplatz;
- nach Ersatz der bestehenden Parkplätze in einer Tiefgarage direkt am Bahnhofplatz;
- nach Sicherung einer ansprechenden Gestaltung des Bahnhofplatz
- nach einem alternativen Haltestandort für Reise- und Fernbusse statt wie bisher auf dem Bahnhofplatz;
- nach einem ausreichenden Angebot an Veloabstellplätzen;
- und nach dem Erhalt des bestehenden Spielplatz (Bovesta-Pärkli)

Nach ausgiebiger Diskussion und verschiedenen Zusatznachweisen nicht berücksichtigt wurden demgegenüber die Forderungen

- nach teilweiser bzw. vollständiger Verlegung des Busbahnhofs auf die Südseite des Bahnhofs (Begründung: massive Verschlechterung der Umsteigebeziehungen.);
- nach der Realisierung von nur vier Bushaltekante anstatt fünf und den Verzicht auf Abbruch des Postgebäudes (Begründung: für kant. Buskonzept 2021 ff. nicht ausreichend.);
- die bestehenden Parkplätze nicht nur zu ersetzen, sondern die Anzahl der Stellplätze deutlich zu erhöhen (Begründung: siehe nachfolgende Forderung.);
- auf den Verzicht auf Parkplätze auf dem Bahnhofplatz und ein Ersatzangebot durch Private auf der Südseite des Bahnhofs (Begründung: vorhergehende Forderung);
- und nach einem lediglich eingeschossigen Pavillon (Begründung: wirtschaftliche Realisierbarkeit.).

Im Gegensatz zum im Kapitel 1.4 abgebildeten Ablaufschema hat in diesem Fall die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit bereits vor dem Entwurf der Nutzungspläne stattgefunden. Und zwar in wesentlich intensiverem Umfang als dies normalerweise üblich und gemäss eidg. Raumplanungsgesetz und kantonalem Planungs- und Baugesetz erforderlich ist. Deshalb können die Nutzungsplan-Entwürfe direkt zur Vorprüfung eingereicht und zur öffentlichen Auflage gebracht werden.

1.5.2 Vorprüfung

Vorprüfung ARE

Der Gemeinderat unterbreitete mit Beschluss Nr. 364 vom 27.08.2018 dem Volkswirtschaftsdepartement die Teilrevision Bahnhof Goldau zur Beurteilung. Mit Schreiben vom 22. Juli 2019 erhielt die Gemeinde den Vorprüfungsbericht. Wichtigste Änderungen aufgrund der Vorprüfung sind:

- Verschiedene Anpassungen und Präzisierung der Baureglementsanpassungen, insbesondere Ergänzung zur Parkplatzreduktion in Kernzonen, Präzisierung der Pflichtbaulinie und Verkehrszonen sowie Streichung von Bestimmungen, welche nicht die tangierten Grundstücke betreffen.
- Anpassung der Verkehrszone im Bereich des Campus zwecks langfristiger Freihaltung für ein Trottoir oder eine Bushaltestelle.

Das Vorprüfungsverfahren gilt als abgeschlossen. Der Vorprüfungsbericht und deren Behandlung ist im Anhang D dieses Planungsberichts enthalten.

1.5.3 Öffentliche Auflage und Einsprachen

Öffentliche Auflage Der Gemeinderat Arth hat die Teilnutzungsplanung «Bahnhof Süd Goldau» am 30. März 2020 zur öffentlichen Auflage freigegeben. Der Teilnutzungsplan Bahnhof Süd sowie die Änderung des Baureglements lagen vom 26. Juni 2020 bis 27. Juli 2020 öffentlich auf (Publikation im Amtsblatt Nr. 26, vom 26. Juni 2020). Dagegen wurden fristgerecht neun Einsprachen eingereicht.

1.5.4 Zusatzabklärungen

Studienauftrag
Unterlagenergänzung
Bahnhof Süd Zwecks Unterlagenergänzung zur Interessenabwägung im Umgang mit den erhaltenswürdigen Bauten wurde von Februar bis Juli 2021 ein Studienauftragsverfahren durchgeführt. Das Verfahren mit drei Teams umfasste eine Zwischenbesprechung und wurde durch ein ordentlich zusammengesetztes Beurteilungsgremium begleitet.

Nach Abschluss des Verfahrens im Juli 2021 lautete die Empfehlung des Beurteilungsgremiums auf Nicht-Unterschutzstellung von Milchküche, RigiBahnen-Depot und Villa Sonnenheim. Das Luxram-Hauptgebäude sollte hingegen erhalten werden, sofern nicht die erforderlichen Massnahmen zur Quecksilbersanierung eine wirtschaftliche Umnutzung verunmöglichten.

Untersuchungen
Nutzungsbedingte
Belastungen Von August bis Oktober 2021 wurden die nutzungsbedingten Belastungen im Luxram-Hauptgebäude untersucht. Aufgrund der ermittelten Messwerte der Belastungen der Raumluft und der Auswertungen der Kernbohrungen im Luxram-Hauptgebäude wurde durch die Firma Ecosens AG festgestellt, dass die maximal zulässigen Quecksilberbelastungen in der Bausubstanz massiv überschritten sind. Trotz tiefgreifender und sehr kostenintensiver Sanierung des Luxram-Hauptgebäudes könnten mit grosser Wahrscheinlichkeit die zulässigen minimalen Belastungswerte nicht erreicht werden.

Nicht-Aufnahme KSI Vor diesem Hintergrund beurteilte der Regierungsrat Kanton Schwyz in seiner Interessenabwägung von Schutz- und Nutzungsinteressen den Erhalt des Luxram-Hauptgebäudes als unverhältnismässig. Und er entschied sich

gegen die Aufnahme aller vier Objekte ins Kantonale Schutzinventar (RRB Nr. 866/867/868/869 vom 7. Dezember 2021).

Störfall Parallel dazu wurde ab Mitte 2021 die Störfall-Risikobeurteilung vorgenommen. Sämtliche Parzellen des Perimeters der Teilnutzungsplanung Bahnhof Süd Goldau liegen innerhalb des Konsultationskorridors für Gefahrguttransporte auf Schienen gemäss Art. 11a Abs. 1 der Verordnung über den Schutz vor Störfällen vom 27. Februar 1991 (SR 814.012). Hierbei war die zukünftige Risikosituation für Bewohner und Beschäftigte zu untersuchen. Die Risikobeurteilung wurde von SuissePlan Ingenieure AG, Zürich, erarbeitet (Bericht vom 5.11.2021) und vom Amt für Umwelt und Energie Kanton Schwyz beurteilt (Stellungnahme vom 18. November 2021). Das Amt für Umwelt kommt zum Schluss, dass die leichte Erhöhung der Summenkurve direkt westlich angrenzend an das Areal Bahnhof Süd akzeptabel ist und das Schadenausmass mit baulichen Massnahmen im Baubewilligungsprozess hinreichend reduziert werden könne.

Revision Rodungsgesuch Beim koordiniert, aber separat laufenden Verfahren zum Rodungsgesuch in der Zuständigkeit des kantonalen Amts für Wald und Natur war aufgrund der geplanten Rodungsfläche von 10'919 m² (Stand Öffentliche Auflage 2020) das BAFU anzuhören. Dies beurteilte mehrere Teilflächen als nicht bewilligungsfähig.

Mit Schreiben vom 08. Februar 2022 hat das BAFU aufgrund eines revidierten Rodungsgesuchs (Stand Juni 2021) positiv Stellung genommen. Insbesondere die Rodung für die Erschliessungsstrasse beurteilt das BAFU als begründet, da das Werk den Voraussetzungen der Raumplanung entspricht. Auch hält das BAFU fest, dass die geplante Teilnutzungsplanung Schuttweg/Campus nicht nur im Interesse der Gemeinde Arth ist, sondern auch ein kantonales öffentliches Interesse aufgrund des Entwicklungsschwerpunkts Arth-Goldau und des kantonalen Bildungsstandorts. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, um die Anpassungen an das revidierte, vom BAFU positiv beurteilten Rodungsgesuch im Teilnutzungsplan Schuttweg/Campus nachzuvollziehen.

2. Raumrelevante Grundlagen

2.1 Grundlagen Bund

Im folgenden Kapitel werden die raumrelevanten Grundlagen des Bundes, sofern sie Aussagen über die Umzonungs- und Einzonungsareale enthalten, erläutert und die Vereinbarkeit der Umzonung und Einzonungen mit diesen geklärt.

2.1.1 Konzepte

Konzept für den Gütertransport auf der Schiene vom
20.12.2017, BAV



Ausschnitt Konzept des Bundes, www.map.geo.admin.ch



Annahmehnhof mit Freiverlad

Der Bahnhof Arth-Goldau ist im „Konzept für den Gütertransport auf der Schiene“ als Annahmehnhof mit Freiverlad gekennzeichnet. Das Konzept spezifiziert Rahmenbedingungen für die Planung und Finanzierung von Anlagen des Schienengüterverkehrs aus Sicht des Bundes und stellt so die Planungssicherheit für heutige und zukünftige Vorhaben sicher.

- Annahmehnhof ² :
Anlagen für die lokale Bedienung der zugehörigen Verladeanlagen wie Anschlussgleise, Freiverlade und KV-Umschlagsanlagen. Sie verarbeiten die Züge von oder nach den Rangier- oder Formationsbahnhöfen. (Annahme der Züge für Verladeanlagen)

² Gemäss Konzept für den Gütertransport auf der Schiene, 20.12.2017, Bundesamt für Verkehr

Zukunftsbild 2030 gemäss Konzept	<ul style="list-style-type: none"> • Freiverlad ³ : Die öffentlichen Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, in denen selbstständig und unabhängig Güter umgeschlagen werden können. (Umschlag Schiene – Strasse)
	<p>Gemäss Konzept des Bundes sind die Freiverlade an zentralen, innerstädtischen Lagen besonders unter Druck. Auch ist die räumliche Dichte der Freiverlade relativ hoch und nicht alle Anlagen können bereits heute auch noch als solche genutzt werden.</p>
	<p>In Zukunft werden viele nicht bediente und nicht genutzte Freiverlade stillgelegt werden und durch den Zusammenzug an zentralen Standorten wegfallen. Es sollen jedoch weiterhin zentrumsnahe Anlagen bestehen bleiben, die eine Einbindung in die City-Logistik ermöglichen und den Strassenverkehr in Agglomerationen entlasten.</p>
	<p>Durch den Wegfall von Freiverladen werden auch die Transport-Bewegungen abnehmen. Somit sinkt auch die Zahl der Annahmehöfe.</p>
Festlegungen ⁴ (Auszug)	<p><i>Nr. 3.3: Der Bund, die Kantone und die Gemeinden beachten die bestehenden Freiverlade gemäss Verzeichnis 1 in ihrer Raumplanung.</i></p>
	<p><i>Nr. 3.5: Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK kann das Verzeichnis 1 anpassen, wenn dies zu keinen neuen Konflikten führt und mit keinen erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt verbunden ist. Die Anpassungen erfolgen auf Antrag der Kantone oder der Infrastrukturbetreiberinnen an das BAV. Der Antragsteller dokumentiert mit dem Antrag die Interessen aller von der Anpassung betroffenen Akteure (v.a. Kantone, Gemeinden, Infrastrukturbetreiberinnen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und verladende Wirtschaft). Das UVEK entscheidet über die Anpassung des Verzeichnisses 1...</i></p>
	<p><i>...Die Löschung eines Freiverlads aus dem Verzeichnis 1 kann insbesondere dann beantragt werden, wenn er für das regionale Transportaufkommen längerfristig nicht mehr benötigt wird, wenn für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verloader tragbare Alternativen bestehen oder solche geschaffen werden.</i></p>
	<p><i>Nr. 4.3: Der Bund, die Kantone und Gemeinden beachten die Bahnhöfe des Güterverkehrs gemäss Verzeichnissen 2 bis 5 in ihrer Raumplanung.</i></p>

³ Gemäss Konzept für den Gütertransport auf der Schiene, 20.12.2017, Bundesamt für Verkehr

⁴ Gemäss Konzept für den Gütertransport auf der Schiene, 20.12.2017, Bundesamt für Verkehr

Bedeutung für ESP-
Bahnhof Arth-Goldau

Ein Auflösen des Standorts des Freiverlads wäre somit nur im regionalen Kontext möglich und unter der Koordination verschiedener Akteure. Der nächstgelegene Annahmehof mit Freiverlad liegt in Schwyz (Seewen) oder Brunnen. Die beabsichtigte Umzonung sieht aber keine Auflösung des weiter östlich liegenden Freiverlads vor und entspricht somit dem Konzept des Bundes.

2.1.2 Sachpläne

Sachplan Verkehr
Teil Infrastruktur
Schiene

Im Sachplan Verkehr (Teil Infrastruktur Schiene) wird eine Westumfahrung von Arth-Goldau mittels neuem Urmibergtunnel eingezeichnet und in den Beschlüssen festgesetzt (vgl. Objektblatt OB 10.1 Rigi, Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, 17.08.2015). Unklar ist, ob der Urmibergtunnel nur durch den Güterverkehr benutzt werden soll oder auch für den Personenverkehr.

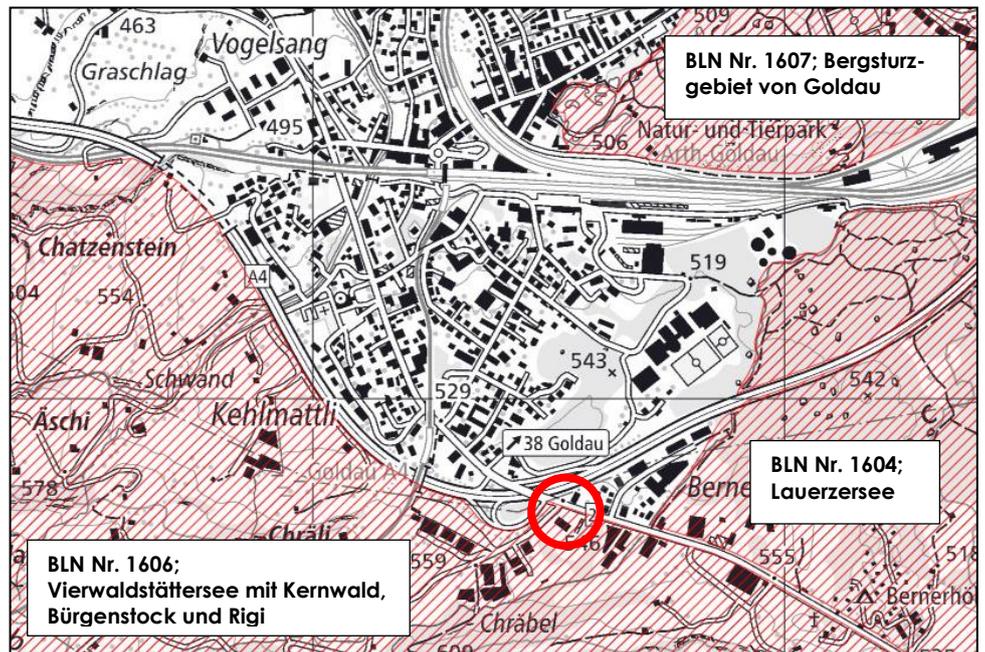
Eine derartige Umfahrung durch den Güterverkehr wäre bezüglich Lärm und Störfallrisiken (vgl. Kapitel 2.1.4) von erheblichem Vorteil für die Gebietsentwicklung. Eine solche Führung für den Personenverkehr würde hingegen den Bahnhof Arth-Goldau umfahren und nicht nur den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Arth-Goldau schwächen, sondern auch die ganze ÖV-Erschliessung des inneren Kantonsteils. In der derzeitigen Bahninfrastruktur-Finanzplanung geniesst der Urmibergtunnel allerdings keinerlei Priorität, sodass er frühestens um 2050 realisiert werden könnte und für die jetzige Gebietsentwicklung irrelevant ist.

2.1.3 Bundesinventare

ISOS Der Ortsteil Goldau wurde 1977 in das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgenommen. 1988 wurde das Ortsbild von der nationalen Bedeutung auf die regionale Bedeutung zurückgestuft und damit aus dem Bundesinventar entlassen.

BLN Südlich des Siedlungsgebietes von Goldau sowie nördlich der Bahnlinie liegen in nächster Nähe drei Bundesinventare der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN).

Das BLN Nr. 1606 wird durch die neue Groberschliessung Schuttweg ganz am nördlichen Perimeterrand im Bereich der Autobahn berührt (●). Diese Strassenbaumassnahmen im Bereich des Autobahnanschlusses Goldau tangieren aber die Schutzgedanken und -inhalte dieses BLN-Gebiets in keiner Weise.

Ausschnitt Bundesinventare, www.map.geo.admin.ch

IVS Die Gotthardstrasse ist im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz als Route SZ 7 verzeichnet. Konkret besteht der Schutzwert lediglich im historischen Verlauf.

Dieser wird durch die geplante Anbindung der Groberschliessung Schuttweg an die Gotthardstrasse nicht gestört.

2.1.4 Umweltrecht (Störfall, Lärm, Wald)

Die für die Raumplanung risikorelevanten Bahnanlagen in der Schweiz

— betroffenes Streckennetz



Ausschnitt Karte „Die für die Raumplanung risikorelevanten Bahnanlagen in der Schweiz, Konzeptteil Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur Schiene“

Die Produktion, Lagerung und der Transport von risikorelevanten Gütern (Treib-, Brennstoffe, Chemikalien, etc.) sind immer mit Risiken verbunden. Mögliche eintretende Unfälle mit Auswirkungen auf Bevölkerung und Umwelt werden als Störfälle bezeichnet. Innerhalb der Siedlungsflächen sollen mögliche Störfälle mit der Siedlungsentwicklung koordiniert werden. Im Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur Schiene ist die Strecke Rotkreuz – Arth-

Goldau – Schwyz als risikorelevante Bahnstrecke markiert. Teile der Umzonungsflächen liegen direkt angrenzend an die Bahnareale resp. Bahnlinien.

Mitte 2021 wurde eine Störfall-Risikobeurteilung durch die SuissePlan Ingenieure AG (Bericht vom 5.11.2021) vorgenommen. Das Amt für Umwelt und Energie des Kantons Schwyz stellt in einer Stellungnahme vom 18. November fest, dass die leichte Erhöhung der Summenkurve direkt westlich angrenzend an das Areal Bahnhof Süd akzeptabel ist und das Schadenausmass mit baulichen Massnahmen im Baubewilligungsprozess hinreichend reduziert werden könne.

Das öffentliche Interesse an der Entwicklung des Standortes ist grundlegend gegeben. Die Planung sieht keine Bauten und Anlagen mit grossen Personenbelegungen oder schwer evakuierbaren Personen vor (Stadien, Spitäler u. dgl.). In der ersten Bautiefe entlang der Geleise sollen sich mehrheitlich Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen befinden. Die Erschliessung sowie Fluchtwege sollen sich auf der bahnabgewandten Seite befinden. Aufgrund der Hauptgefahren (Brand, Explosion) wird auch mit baulichen Massnahmen wie massive Bauweise, wenigen Fassadenöffnungen zu reagieren sein.

Lärmschutz Die Bahnstrecke stellt auch eine erhebliche Lärm-Immission für die Gebietsentwicklung dar. Kritisch sind hierbei vor allem die Nacht-Werte. Im Wesentlichen soll darauf mit der lärmabschirmenden Bebauungsstruktur, der prioritären Nutzung der exponiertesten Baubereiche mit Arbeitsnutzungen sowie einer entsprechenden Grundrissdisposition bei Wohnnutzungen reagiert werden. Die entsprechenden Überlegungen zum Umgang mit dieser Lärmquelle sind im Anhang A dokumentiert.

Die Güterstrasse bzw. der Ausbau zur Mythen-Achse hat aufgrund der neuen Gebietsentwicklung keine erheblichen Auswirkungen in Bezug auf die Lärmbelastung. Der massgebende Immissionsgrenzwert wird am Tag und in der Nacht eingehalten. Der entsprechende Nachweis ist im Anhang B dokumentiert.

Walderhalt Für die Groberschliessung Schuttweg (Basisvariante) und insbesondere für die Arrondierung des Campus PHSZ/BBZG sind grössere Waldrodungen erforderlich. Diese werden vor Ort durch Wiederaufforstungen kompensiert.

2.1.5 Weitere tangierte Grundlagen des Bundes

ÖV-Güteklasse A Der Planungsperimeter rund um den Bahnhof Arth-Goldau befindet sich in der ÖV-Güteklasse A, was die beste Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr bedeutet. Für eine Weiterentwicklung des Entwicklungsschwerpunktes Bahnhof Arth-Goldau ist die Erschliessung ideal.

2.2 Grundlagen Kanton

Im folgenden Kapitel werden die raumrelevanten Grundlagen des Kantons Schwyz, sofern sie Aussagen über die Umzonungs- und Einzonungsareale enthalten, erläutert und die Vereinbarkeit der Umzonung und Einzonungen mit diesen geklärt.

2.2.1 Kantonaler Richtplan

Genehmigung
Richtplan

Am 8. März 2016 hat der Regierungsrat den bereinigten Richtplan erlassen. Diesen hat der Kantonsrat am 13. April 2016 zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Richtplan wurde am 24. Mai 2017 durch den Bundesrat genehmigt.

RES

Innerhalb des Richtplans bildet die Raumentwicklungsstrategie (RES) die Grundlage für die, je nach Siedlungs- und Landschaftsraumtyp, anwendbaren Strategien. Neben den Raumtypen enthält die räumliche Strategie auch punktuelle Ergänzungen. Die Inhalte der RES werden in den Richtplanbeschlüssen präzisiert und verbindlich festgelegt. Im Bereich des Bahnhofs Arth-Goldau befinden sich folgende Einträge:



Ausschnitt RES, Kantonaler Richtplan Schwyz

 **Urbaner Raum:**

Das Gebiet nördlich der Autobahn und um den Bahnhof Arth-Goldau wird als urbaner Raum bezeichnet. Im urbanen Raum sind prioritär die bestehenden Innenentwicklungspotentiale, insbesondere an zentralen sowie gut erschlossenen Lagen zu nutzen.



Regionalzentrum:

Das Gebiet rund um den Bahnhof Arth-Goldau wird als Regionalzentrum der 1. Stufe bestimmt und ist somit in diesem Sinne zu entwickeln.

● Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof:

Der Bahnhof Arth-Goldau besitzt überörtliche Bedeutung und wird dank seiner Zentrumsfunktion als Entwicklungsschwerpunkt (ESP) bezeichnet.

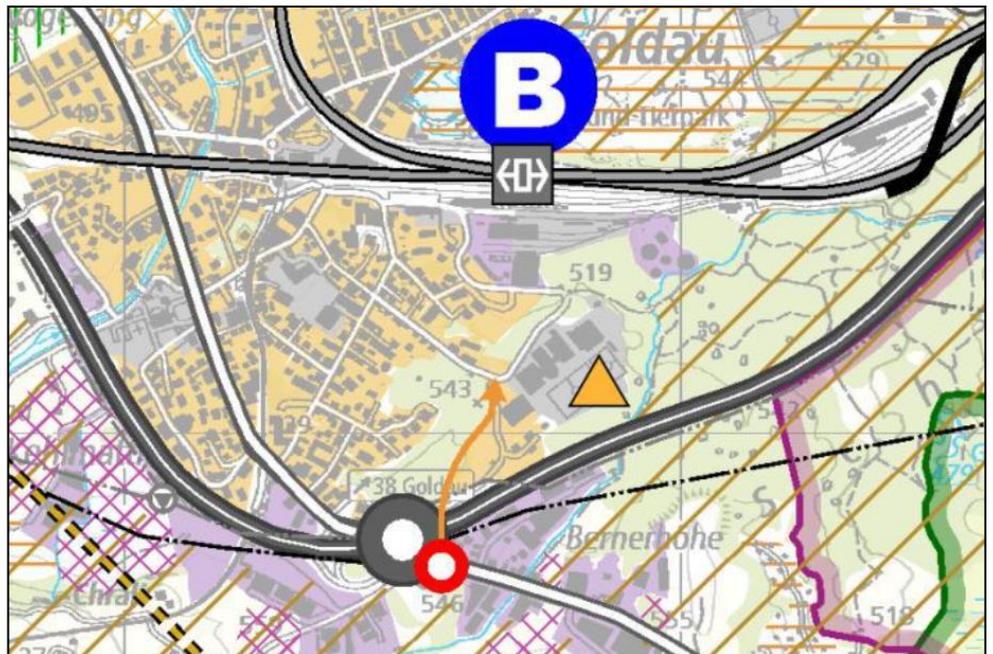
▲ Tourismusschwerpunkte - Anlage (Tierpark Arth-Goldau):

Im grösseren Umkreis des Bahnhofsgebiets wird der Tierpark Goldau als Tourismusschwerpunkt bezeichnet. Der drittgrösste Zoo der Schweiz hat insofern Einfluss auf den Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof, als dieser Ankunftsort für die mit dem ÖV anreisenden Gäste ist.

||||| Tourismusschwerpunkte - Gebiet (Rigi):

Ebenfalls im grösseren Umkreis des Bahnhofsgebiets wird das Rigi-Massiv als Tourismusgebiet bezeichnet. Da das Bahnhofsgebiet einer von zwei Ausgangspunkten zu dieser weltbekannten Tourismusattraktion ist und Pläne zur Steigerung der touristischen Wertschöpfung bestehen, hat dies einen grossen Einfluss auf den Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Arth-Goldau.

Richtplankarte
(Stand Genehmigungseingabe Bund)



Auszug Kantonaler Richtplan Schwyz, www.map.geo.sz.ch (Stand Richtplananpassung 2018, Genehmigungseingabe Bund)

		B-3	Wohn-, Misch- und Zentrumszonen
		B-5	Arbeitszonen
		B-6	Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
		-	Bauzonen mit speziellen Vorschriften
		B-9	Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof
		V-2	Anschlüsse übrige Strassen
		-	Bauten und Anlagen des Kantons
		L-6	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN-Gebiete)
		L-7	Moorlandschaften
			Hochspannungsleitungen SBB

Im Folgenden werden die relevanten Richtplanbeschlüsse zusammengefasst und kurz erläutert.

Grau hinterlegt sind behördenverbindliche Richtplanbeschlüsse inkl. der Richtplananpassung 2018 (Stand vom Regierungsrat mit Beschluss 289 vom 24. April 2019 erlassen, vom Kantonsrat zur Kenntnis genommen am 26. Juni 2019 und zur Genehmigungseingabe Bund eingereicht).

Richtplanbeschluss B-1.1	<p>Die Zentren der ersten Stufe liegen innerhalb des urbanen oder periurbanen Raums und weisen zentralörtliche Funktionen für die umliegende Teilregion aus.</p> <p>In diesen Zentren sollen Erhaltung und Weiterentwicklung der kantonalen und regionalen Zentrumsfunktionen gesichert werden (Verwaltungs- und Administrationseinrichtungen, soziale und Gesundheitseinrichtungen, Bildung, Kultur, Tourismusangebote).</p> <p>Die Zentren bezeichnen nicht die Gemeinde als Ganzes, sondern die in der Karte der Raumentwicklungsstrategie bezeichneten Siedlungsschwerpunkte.</p>
B-2.1	<p>Das Gebiet rund um den Bahnhof Arth-Goldau wird als regionales Zentrum bezeichnet. Mit der vorliegenden Planung werden Möglichkeiten zu dessen Weiterentwicklung bzgl. Tourismus, Bildung und Kultur geschaffen.</p> <p>Das Wachstum bis 2030/2040 wird wie folgt verteilt: c) Urbaner Siedlungsraum: +0.80% p.a.</p> <p>Die Gemeinde Arth liegt im urbanen Siedlungsraum. Für sie wird ein jährliches Wachstum der Einwohner und Beschäftigten (VZA) auf + 0.80 % festgelegt. Für die Gemeinde bedeutet dies im Jahr 2030⁵ ca. 13'000 Einwohner (2016: 11'630 EW) und ca. 3350 Beschäftigte (2015: 2970 VZA). Alleine die bis 2030 im Gebiet Bahnhof Süd mit dieser Planung (Schaffung Kernzone Bahnhof) vorgesehenen Entwicklungen weisen eine Kapazität von etwa +500 Einwohnern und +700-1300 Beschäftigten auf. Hinzu kommen die erheblichen Einwohner- und Arbeitsplatz-Kapazitätsreserven der bahnhofnahen Wohnquartiere im ESP-Perimeter, welche ebenfalls bis 2020 aktiviert werden sollen.</p> <p>Das für Goldau prognostizierte Einwohnerwachstum lässt sich demzufolge innerhalb des weiteren ESP-Perimeters, das Beschäftigungswachstum gar alleine im Bahnhof Süd-Gebiet auffangen.</p>
B-3.2	<p>Es werden keine relevanten Einzonungen vorgenommen, welche zu einer substantiellen Vergrößerung des Baugebiets führen. Die Flächen werden lediglich umgezont.</p>
Siedlungsverdichtung B-4.1	<p>Die Gemeinden legen ihre Nutzungsplanung (Zonenplan, Baureglement) darauf aus, dass die nachstehenden Zielwerte für 2040 für die</p>

⁵ Berechnet aufgrund Wirtschaftsdaten Kanton Schwyz

	<p>Siedlungsdichte (E+B/ha) in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen erreicht werden können.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Urbaner Raum: +10% gegenüber der heutigen Dichte (bis 120 E+B/ha, eine darüber hinaus gehende Verdichtung wird aber ebenfalls angestrebt). <p>Mit der Entwicklungsstrategie resp. der Schaffung der Kernzone Bahnhof wird die zulässige bauliche Dichte je nach Areal um bis zu +200% erhöht. Im Gebiet Bahnhof Süd wird damit eine durchschnittliche Siedlungsdichte von 350-500 E+B/ha erreicht.</p>
Siedlungsqualität B-4.2	<p>Hierzu wird auf die ähnlich lautenden, aber präziseren Richtplan-Vorgaben B-9 / B-9.6 gleich im Anschluss verwiesen.</p>
ESP Bahnhofsgebiete B-9	<p>Der kantonale Richtplan bezeichnet Entwicklungsschwerpunkte für Bahnhofsgebiete von kantonalen Bedeutung (ESP-B). Folgende Gebiete werden als ESP-B bezeichnet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhof Arth-Goldau (Gemeinde Arth) <p>In allen Gebieten sind die verschiedenen Entwicklungspotenziale zu prüfen und ihre Umsetzung auf Basis einer Gesamtstrategie vorzusehen, insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ihre Anbindung an die Dorfkerne bzw. Ortszentren, • ihre Erschliessung und Zugänglichkeit (Strasse, Fuss- und Radverkehr, Parkierung), unter besonderer Berücksichtigung der Förderung einer nachhaltigen Mobilität, • ihre städtebauliche Qualität (öffentlicher Raum und angrenzende Bebauung, Siedlungsökologie), • ihre Umnutzungs- oder Verdichtungspotenziale, sei es direkt am Bahnhof oder in den angrenzenden Quartieren. <p>Fast alle hier genannten Punkte sind Gegenstand der Entwicklungsstrategie Bahnhof Arth-Goldau als Ganzes. Die hier vorliegende Nutzungsplanung befasst sich explizit mit folgenden Punkten: Strassenerschliessung des Gebiets Bahnhof Süd und Verbesserung der ÖV-, Fussgänger-, Velo- und Parkierungssituation auf dem Bahnhofplatz), Sicherung der städtebaulichen Qualität auf Bahnhofplatz und in den Bahnhof Süd-Arealen (Varianzverfahrens- und Gestaltungsplan-Pflicht), Umnutzungs- und Verdichtungspotenziale im Bahnhof Süd. Die von der Gemeinde in einem partizipativen Prozess mit den wichtigsten Stakeholdern erarbeitete Entwicklungsstrategie bildet den angestrebten Zustand ab und definiert die umzusetzenden Massnahmen.</p>
ESP-B Arth-Goldau B-9.6	<p>Das Bahnhofsgebiet besitzt bezüglich Gestaltung und Erschliessung ein Optimierungspotenzial. Insbesondere sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) die Bahnhofserschliessung und -anbindung (Strasse, Fuss- und Radverkehr) zu verbessern, speziell die Zugänge zu den Rigi-Bahnen, b) die Organisation des Bahnhofs als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs zu verbessern (Bushof, Umsteigeplattform, P+R), c) der Bahnhofplatz zu gestalten und aufzuwerten,



Äusserer und innerer Perimeter, Richtplan Kanton Schwyz

d) die in unmittelbarer Nähe liegenden Umnutzungs- oder Verdichtungspotenziale auszuschöpfen (z.B. Luxram-Areal, Güterstrasse, Rigi-Bahnen-Areal),

e) entlang der Bahnlinie ein Korridor freizuhalten (z.B. Überwerfung Querung SOB-Linie, Buslinien, Haltekanten).

a), b), c) und d) wird auf die Entwicklungsstrategie (Zukunftsbild) und obige Ausführungen verwiesen. Und bezüglich e) ist der auf dem Luzerner Ast von der Bebauung freigehaltene Gleiskorridor für die Anordnung von bis zu 6 Perronkanten ausreichend.

V-2.3 überörtliches Strassennetz

V-2.3-03 - Arth Goldau: Neubau Knoten Chräbelstrasse und Anbindung kommunale Basiserschliessung - Festsetzung

Arth, Goldau: Gemäss der kommunalen Entwicklungsstrategie zum ESP-B Arth-Goldau muss für die Areale südlich des Bahnhofs die Groberschliessung angepasst werden. Es wurden verschiedene Varianten unter Mitarbeit des Kantons geprüft. Die Variante mit einer Verlängerung des Schuttweges mit Anschluss am Knoten Chräbelstrasse/Gotthardstrasse wurde als Vorzugsvariante gewählt.

Bahninfrastrukturausbauten V-3.2.1-03

V-3.2.1-02 - Arth-Goldau Bahnhof - SOB-Massnahme: Entflechtungsbauwerk - Zwischenergebnis

Das SOB-Entflechtungsbauwerk tangiert die Umzonungen nicht, da mehrere hundert Meter weiter östlich liegend.

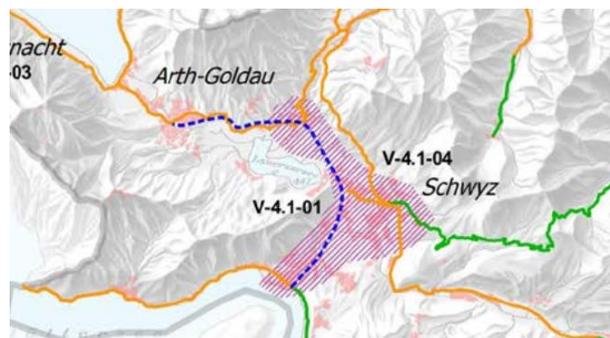
Busbahnhöfe V-3.3.3-02

V-3.3.3-02 - Arth-Goldau - Busbahnhof mit Kapazitätserweiterung - Zwischenergebnis

In der Entwicklungsstrategie, auf welcher die vorgesehene Umzonung am Bahnhofplatz basiert, ist in enger Absprache mit dem Amt für öffentlichen Verkehr ein Ausbau des Busbahnhofs auf 5 Gelenkbus-Haltekanten vorgesehen.

Radverkehr V-4.1-01

Arth-Goldau – Steinen – Seewen – Brunnen (Aggloradroute) – Realisierung der Aggloradroute im Talkessel Schwyz – Festsetzung



Ausschnitt Richtplantext Kapitel V-4.1

Fussverkehr V-4.2

Die Gemeinden erstellen ein Routennetz für den Fussverkehr für den Bereich

Alltags- und Freizeitverkehr abseits der Hauptstrassen. Dieses kann aus Fusswegen, breiten Trottoirs, Wanderwegen etc. bestehen.

In der Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau wurden die in diesem Rahmen erforderlichen und sinnvollen Massnahmen ausgiebig erörtert und im Massnahmenplan behördenverbindlich festgelegt. Darüber hinaus hat die Gemeinde Arth seit Anfang 2018 ein Verkehrskonzept für Goldau, mit Hauptfokus auf den Langsamverkehr. Die nun im Rahmen der Teilzonenplanänderungen ausgeschiedenen Verkehrszonen beinhalten ausreichend Raum für ein adäquates Fuss- und Radwegnetz im Mischverkehr.

Kombinierte Mobilität V-5.1

Bike+Ride-Anlagen werden an allen Bahn- und wichtigen Bushaltestellen eingerichtet.

Park+Ride-Anlagen in urbanen Räumen werden nur eingeschränkt angestrebt.

Die Gemeinden erarbeiten zusammen mit den Bahn- und Busbetreibern Park+Ride / Bike+Ride-Konzepte für PW und Velo und definieren die Massnahmen beim Angebot sowie die erforderlichen baulichen Anpassungen.

Die Entwicklungsstrategie sieht, basierend auf einer detaillierten Bedarfserhebung (M. Schumacher, HSR Rapperswil 2015) die notwendigen Bike+Ride-Anlagen auf dem Bahnhofplatz und bei den anderen Bahnhofzugängen vor. Park+Ride-Anlagen werden von der Entwicklungsstrategie nicht explizit gefördert, sondern auf die Bahnhof-Südseite verwiesen und den privaten Grundeigentümern und ihren Wirtschaftlichkeitsüberlegungen überlassen.

W-7 Störfallvorsorge



Ausschnitt Richtplantext Kapitel W-7

W-7.1

Zur Störfallvorsorge werden die Störfallrisiken seitens Kanton und Gemeinden im Rahmen ihrer Richt- und Nutzungsplanungen berücksichtigt.

Die planerischen und baulichen Schutzmassnahmen sind von den Gemeinden in der Nutzungsplanung rechtlich verbindlich festzulegen (Baureglement, komm. Nutzungsplan, Gestaltungsplan).

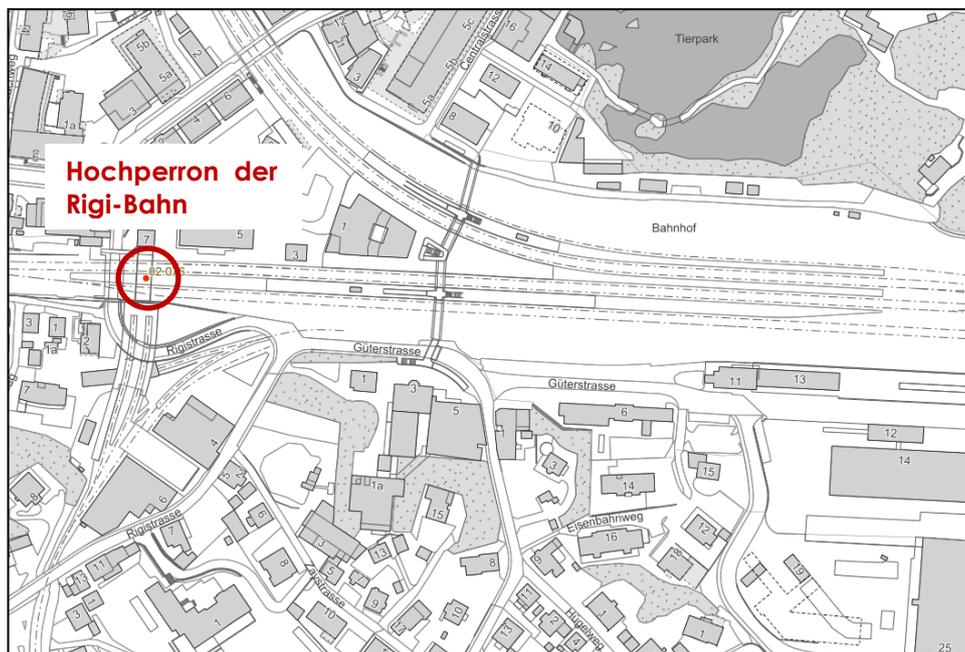
W-7.3 Folgende störfallrelevanten Verkehrswege sind im Richtplan bezeichnet:

Nr.	Objektstandort	Präzisierungen
W-7.3-01	SBB-Gotthardstrecke	Propan, Benzin, (Chlor)

Es wird auf die diesbezüglichen Ausführungen im Kap. 2.1.4 verwiesen.

2.2.2 Inventare

Kantonales
Schutzinventar (KSI)



Ausschnitt KSI-Inventar, www.map.geo.sz.ch

Im kantonalen Schutzinventar (neu KSI, bisher KIGBO) ist das Hochperron der Rigi-Bahn als nationales Schutzobjekt eingestuft. Dass bei der Neubebauung des Rigi-Bahn-Depotareals besondere gestalterische Rücksicht auf das Hochperron zu nehmen sein wird, wird in den Richtlinien zur Gestaltungsplanpflicht für dieses Areal explizit genannt.

Nicht-Aufnahme

Der Regierungsrat hat sich, nach ausgiebigen Abklärungen im Dezember 2021 (RRB Nr. 866/867/868/869 vom 7. Dezember 2021) gegen eine KSI-Aufnahme der RigiBahnen-Depot, Luxram-Hauptbau, Villa Sonnenheim und Milchküche ausgesprochen.

2.2.3 Raum+

Raum Plus

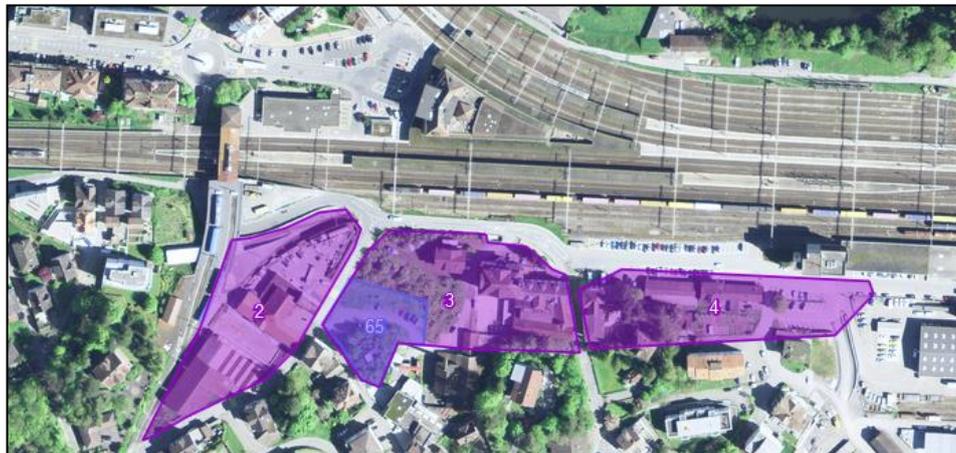
Das Projekt Raum+ soll die Flächenpotentiale innerhalb des Siedlungsgebietes aufzeigen. Es ist die Grundlage für ein kantonales Monitoring der Siedlungsflächen und soll die Siedlungsentwicklung im Inneren fördern. Für den Kanton Schwyz wurde das Tool des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) in Zusammenarbeit mit der ETH weiterentwickelt.

Die Raum+ Plattform zeigt auf, welche Potentiale in der Gemeinde vorhanden sind. Im Bereich des Bahnhofs sind dies:

- Baulücken (Parz. Nr. 907):
 - Unbebaut und kleiner als 2'000 m²
- Innenentwicklungspotentiale (IE) Wohnquartier (Parz. Nr. 970, 907, 2420, 2727, 906, 2476, 2424, 913, 914, 900)

- Unbebaute wie auch bebaute Flächen, im Zuge von Gesprächen mit der Gemeinde aufgenommen

Ausschnitt Kernareale



Ausschnitt Raum+ Karte, Zugang Gemeinde Arth



Baulücken (Parz. Nr. 1666):

- Unbebaut und kleiner als 2'000 m²
- Auf dieser Fläche wird zurzeit ein Schulprovisorium resp. Schulpavillon geplant.



Aussenreserven (Parz. Nr. 1666, 2628)

Weitgehend unbebaute Bauzonen

Ausschnitt Schutt



Ausschnitt Raum+ Karte, Raum+ Portal Gemeinde Arth

2.2.4 Naturgefahren

Kantonale Naturgefahrenkarte

Gemäss der kantonalen Naturgefahrenkarte liegt das gesamte Gebiet innerhalb einer Restgefährdung. Das gelb-weiss gestreifte Gebiet ist ein Hinweisbereich, der eine geringe Restgefährdung bzw. ein Restrisiko aufzeigt.

Für eine Überbauung der Gebiete ist dies im Rahmen eines konkreten Bauprojektes zu beachten.

 Restgefährdung



Ausschnitt Naturgefahrenkarte, www.map.geo.sz.ch

2.2.5 Gewässerschutzkarte

Kantonale
Gewässerschutzkarte



Ausschnitt Gewässerschutzkarte, www.map.geo.sz.ch

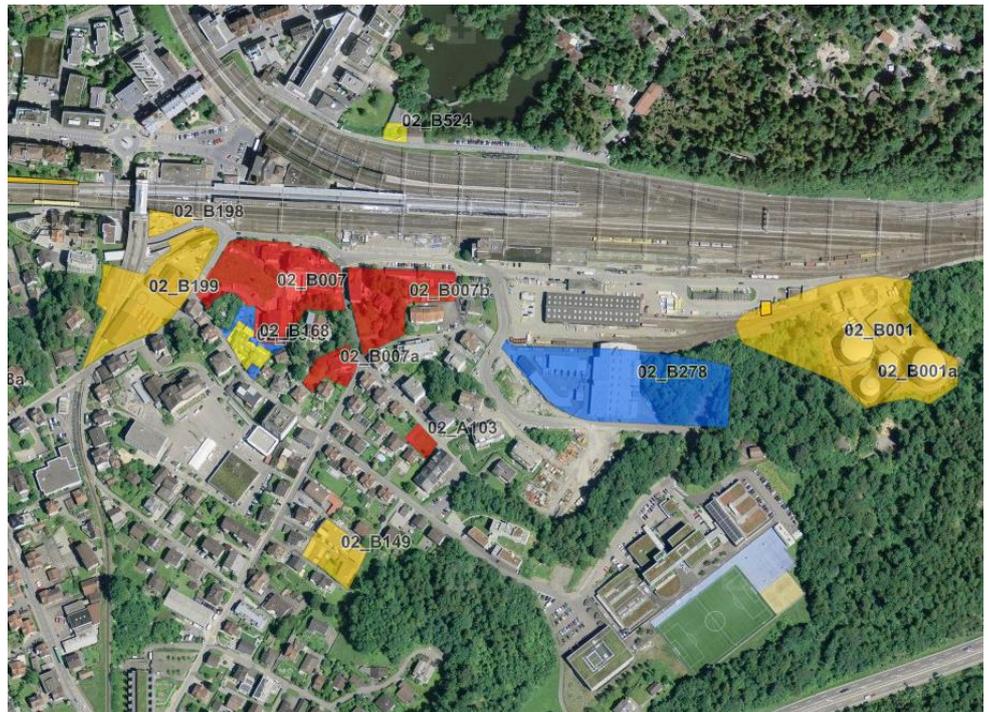
Gewässerschutzbe-
reich Au

Die Planungsperimeter der Nutzungsplananpassungen liegen im Gewässerschutzbereich Au. Bauten und Anlagen dürfen nicht unter den mittleren Grundwasserspiegel reichen. Innerhalb des Planungsperimeters sind gemäss dem Umweltdepartement Kanton Schwyz keine eigentlichen Grundwasserträger vorhanden, aber grundwasserführende Schichten und Klüfte. Künftige Bauvorhaben dürfen diese nicht unterbrechen. In den nachgeordneten Verfahren ist die Vereinbarkeit mit dem Gewässerschutzgesetz nachzuweisen.

2.2.6 Altlasten

Kataster der belasteten Standorte gemäss Karten des Kantons Schwyz

Innerhalb der Umzonungsgebiete liegen einzelne Flächen im Kataster der belasteten Standorte. Diese sind im Baubewilligungsverfahren näher zu untersuchen und entsprechende Massnahmen einzuleiten.



Ausschnitt Kataster der belasteten Standorte, www.map.geo.sz.ch (Stand 03.03.2020)

- **Belastet, sanierungsbedürftig (Betriebsstandort)**
 Belasteter Standort, aufgrund der Untersuchungsergebnisse als sanierungsbedürftig eingestuft (Art. 8 Abs. 2 Bst. b AltIV).
- **Belastet, untersuchungsbedürftig:**
 Belasteter Standort, bei dem mittels einer Voruntersuchung untersucht werden muss, ob er überwachungs- oder sanierungsbedürftig ist (Art. 5 Abs. 4 Bst. b AltIV). Es ist jedoch zu erwarten, dass sie mit Abfällen belastet sind.
- **Belastet, weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig:**
 Bei Bauvorhaben: Beachtung von Art. 3 AltIV und fachgerechte Entsorgung des belasteten Aushubs.
- **Belastet, keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen erwartet:**
 Kein aktueller Handlungsbedarf. Bei Bauvorhaben: Beachtung von Art. 3 AltIV und fachgerechte Entsorgung des belasteten Aushubs.

Altlastendetail-untersuchung

Die Altlastendetailuntersuchung mit Sanierungskonzept wurde im August 2021 abgeschlossen.

Der Untergrund ist auf dem ehemaligen Produktionsgelände beim Säureraum, Hochkamin, bei der ehemaligen Werkstatt und den Schächten des alten Kanalisationssystems mit Schwermetallen, polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und chlorierten Kohlenwasserstoffen (CKW) stark belastet. Aufgrund der Möglichkeit von Ausschwemmungen der Belastungen in ein Oberflächengewässer besteht diesbezüglich ebenfalls ein Sanierungsbedarf.

Im Grundwasser wurden schwache Belastungen mit Arsen (As) und Vinylchlorid (VC) festgestellt, weshalb der Standort bezüglich Grundwasser als Überwachungsbedürftig beurteilt ist.

Die Dringlichkeit der Sanierung der Bodenflächen wird aufgrund der teilweisen Nutzung als Familiengärten, Schrebergärten, etc. als mittel bis hoch beurteilt. Als Sanierungsmassnahme soll der Boden mit Belastungen > 2 mg/kg abgetragen werden. Freiwillig kann auch ein tieferes Ziel gewählt werden, sodass die Fläche aus dem Kbs gelöscht wird und keine weiteren Massnahmen bei Bauprojekten oder Umnutzungen ergriffen werden müssen. Das AfU klärt ab, ob bei einer Teilsanierung mit Entfernung des Oberbodens mit > 2 mg/kg Hg, aber verbleibenden Belastungen im Unterboden von 0.5 mg/kg bis 2 mg/kg Hg der Eintrag im Kbs bestehen bleibt, oder die Fläche in den Prüfperimeter Bodenverschiebungen überführt wird.

Die alten Kanalisationen werden gespült und ausgepumpt, um den Sanierungsbedarf bezüglich Oberflächengewässer zu löschen.

Das Grundwasser ist zu überwachen, um zu klären, ob die im Untergrund verbleibenden Belastungen zu einem Sanierungsbedarf führen oder nicht.

Die Altlastensanierung erfolgt in einem gemeinsamen Vorgehen aller betroffenen Grundeigentümer und wird durch die Gemeinde koordiniert und vorfinanziert. In einem nächsten Schritt wird durch die Gemeinde Arth ein Sanierungsprojekt ausgearbeitet.

2.2.7 Radroutenkonzept

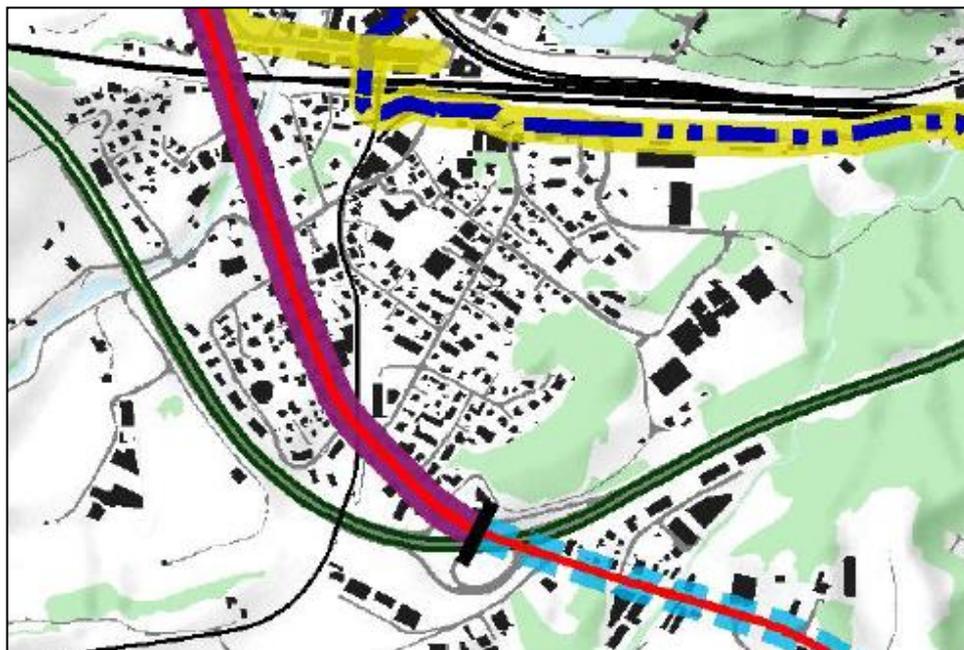
Kantonales
Radroutenkonzept

Das Tiefbauamt des Kantons Schwyz hat im Jahr 2015 ein kantonales Radroutenkonzept erarbeitet. Das Konzept dient als Planungsgrundlage für künftige Strassenbauprojekte und zeigt Handlungsanweisungen auf. Das Radroutenkonzept wurde am 13. Oktober 2015 mit RRB Nr. 945 durch den Regierungsrat genehmigt.

Aufbauend darauf hat die Gemeinde Arth per Ende Februar 2018 ihr Verkehrskonzept Goldau fertiggestellt, welches u.a. für die vom Kanton als ungünstig beurteilte „Kantonsstrasse im Mischverkehr“ attraktive Alternativrouten auf dem Gemeindefeld aufzeigt.

Orientierender Inhalt des
Übersichtplan:

- ■ ■ ■ Schweiz Mobil
- ■ ■ ■ Nebenradrouten
Bezirk/Gemeinde
- ■ ■ ■ Kantonsstrasse im
Mischverkehr
- ■ ■ ■ Bahninfrastruktur



Ausschnitt kantonales Radroutenkonzept, TBA Kanton Schwyz, 31.08.2015

2.2.8 Naturschutz – Reptilieninventar des Kt. Schwyz

Schlingnatter

Das von privater Seite publizierte, aber vom kant. Amt für Natur, Jagd und Fischerei verwendete Reptilieninventar weist einen Teil des ESP-Gebiets als Reptilienkerngebiet 4 (Bahnhof Goldau und Umgebung) aus. Konkret befindet sich das Areal des PHSZ/BBZG-Campus an der Zaystrasse in der Randzone des Reptilienvorranggebiets.

Konkrete Abklärungen mit dem Inventarverfasser, Prof. Dr. Dr. Kühnis, haben ergeben, dass der Campus insbesondere eines der Haupteinstandsgebiete der Schlingnatter im Kanton Schwyz ist (kantonal gefährdet). Nebst dem, dass es grossen Vorkommen der Mauereidechse sowie Einzelnachweise der Ringelnatter gäbe. Diese trockenliebende Art ist allerdings vor allem auf der Südwest- und Südostseite des Campus anzutreffen, welche mit der Groberschliessung Schuttweg und der Masterplanung Campus nicht verändert werden sollen.

2.2.9 Masterplanung PHSZ/BBZG-Campus

Ausgangslage
und Prozess

2017 erarbeitete der Kanton unter Federführung des Hochbauamtes das "Gesamtkonzept Schulraumentwicklung Kanton Schwyz". Es umfasst eine Szenarienauslegeordnung für die kantonale Bildungslandschaft und definiert für jeden Bildungsstandort Gefässe, welche durch genügend Spielraum für Weiterentwicklungen und ausreichend Wachstumspotenzial, die Sicherung des Bildungsangebotes gewährleisten können.

Der Campus Goldau ist ein solches Gefäss, das in einer strategischen Planung unter Einbezug der relevanten Beteiligten bearbeitet wird. Heute

stellen die Pädagogische Hochschule Schwyz (PHSZ) und das Berufsbildungszentrum Goldau (BBZG) das kantonale Bildungsangebot in Goldau zur Verfügung. Langfristig sollen die Entwicklungsoptionen hinsichtlich Bildungsangeboten offen betrachtet werden können. Mittel- bis langfristig sind Entwicklungsspielräume innerhalb des Campus für bis 1'000 SuS/Tag zu sichern. Dazu wird eine Erweiterung der bestehenden Geschossfläche (GF) von 25'000 m² um rund 50% auf eine GF von rund 40'000 m² zu ermöglichen sein.

Im Auftrag des Hochbauamtes des Kantons Schwyz und in Abstimmung mit anderen laufenden Planungen, betroffenen GrundeigentümerInnen und den NutzerInnen des Areals wurde seit Mai 2017 bereits die «Strategie Campus Goldau» erarbeitet. Unterschiedliche städtebauliche Szenarien wurden geprüft, unter Einbezug verschiedener Varianten der Linienführung des Schuttweges. Dabei galt es, einen breiten Fächer relevanter Aspekte im Auge zu behalten. Als Bestvariante wurde das städtebauliche Szenario 4.1 "Orthogonal Plus" weiterbearbeitet.

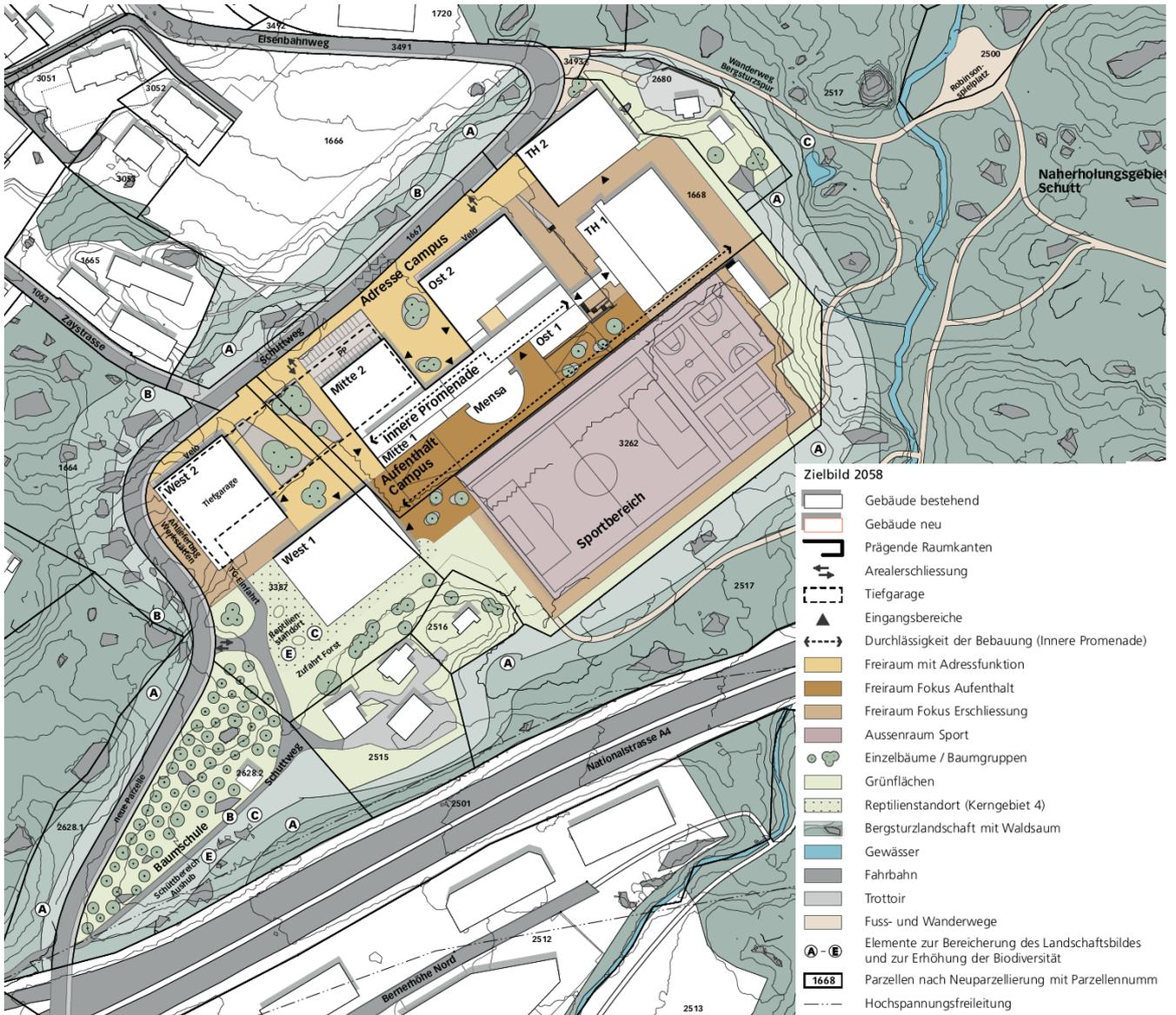
Die daraus resultierende «Strategie Campus Goldau» zeigt mit dem «Zielbild 2058» sehr gute Entwicklungsmöglichkeiten für schulische Nutzungen auf, stützt sich auf die Zustimmung der Beteiligten, ist in sinnvollen Etappen zu realisieren und vermeidet Konflikte zwischen der Erschliessungsstrasse Schuttweg und dem Campusleben.

In einem weiteren Schritt werden nun seit Anfang 2020 gestalterische, verkehrliche und prozessuale Themen in einem Masterplanprozess vertieft und konkrete Massnahmen erarbeitet werden.

Eckwerte Strategie Campus Goldau

- Der Schulstandort Goldau versteht sich als Campus – dieser Campus soll attraktiv sein.
- Entwicklungsmöglichkeiten für eine Zunahme der schulischen Angebote von heute rund 650 Schülerinnen und Schüler pro Tag auf bis zu 1'000 SuS/Tag werden gewährleistet. Die Nutzungskapazität auf dem Campus Goldau weist einen Entwicklungsspielraum von bis zu plus 50% der heutigen Geschossfläche auf.
- Die Landschaft "Campus Goldau" ist ein wertvoller Lebensraum für Mensch, Fauna und Flora. Die Landschaft als empfindlicher Grünraum und attraktives Naherholungsgebiet soll gepflegt und durch die Entwicklung gestärkt werden. Die ökologischen sowie die Erholungs-Qualitäten im Wald und im Campus werden gesteigert.
- Das Zusammenspiel von Landschaft – Verkehr – Vorbereichen – Nutzungen (insbesondere im Erdgeschoss) ist zentral und muss gut organisiert und gestaltet werden.
- Im Rahmen von zukunftsfähigen Mobilitätsüberlegungen werden der Öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gestärkt. Der Campus, die Anknüpfung an das Dorf, den Bahnhof und das Naherholungsgebiet bieten attraktive Aufenthalts- und Bewegungsflächen.
- In den Interventionsräumen "Gestaltung Ökologie" um den Campus herum und "Gestaltung Freiraum" auf dem Campus sollen innovative Handlungsansätze zur Gestaltung, zum Betrieb und zur Pflege der Landschafts- und Freiräume angewendet werden. Der Lebensraum "Campus

Goldau" soll auch pädagogisch durch die anwesenden Bildungsinstitute genutzt werden können.



Ausschnitt Zielbild 2058 Campus Goldau, Quelle: Eckhaus

Nutzungen

Die heutigen Nutzerinnen BBGZ und PHSZ erhalten auf dem Campus Goldau Möglichkeiten zur betrieblichen und baulichen Entwicklung um ihre kantonalen Aufgaben auch in Zukunft wahrnehmen zu können. Es werden Reserven geschaffen für weitere Nutzungen im Bildungsbereich. Eine weitere wichtige Nutzung auf dem Campus sind die vorhandenen Sportanlagen, welche sowohl von den Bildungseinrichtungen als vor allem auch durch Vereine genutzt werden. Auch für Sportnutzungen werden zukünftige Erweiterungen ermöglicht.

Städtebaulicher Aufbau

Der Campus präsentiert sich als ein zusammenhängendes Ensemble verschiedenen baulichen Volumen. Zukünftige Bauten werden analog der bestehenden orthogonalen Struktur ergänzt oder ersetzen bestehende

	<p>Bauten. Dabei entsteht ein kompakter Campus der logisch strukturiert ist und klar programmierte Bereiche für Adressbildung/Empfang, Bildung, Aufenthalt und Sport ausbildet. Freiflächen und Aussenräume werden im Sinne eines Miteinanders von Menschen und Natur gestaltet. Zusammen mit einem ergänzten Netz an Fusswegen werden vielfältige Aufenthaltsorte und Wegeverbindungen geschaffen, die sowohl den auf dem Campus Beschäftigten als auch Erholungssuchenden zur Verfügung stehen.</p>
Erschliessung / Verkehr	<p>Die Erschliessungsqualität des Campus Goldau nahe am Bahnhof Arth-Goldau und der Nationalstrasse A4 ist sehr hoch. Im Rahmen der Campus-Planung werden in Zukunft Parkierung und Erschliessung des Bildungsstandortes mit einem Mobilitätskonzept weiterentwickelt. Heute ist der Campus ab dem Bahnhof Arth-Goldau sowie ab dem Dorf Goldau fussläufig sowie per Velo schnell erreichbar. Wegführung und -attraktivität sind noch zu verbessern. Die gute Anbindung an die Kantons-/Nationalstrassen (Kommunales Strassenprojekt Schuttweg) stärkt die gute Erreichbarkeit für den MIV noch weiter. Das Parkierungsangebot für Motorfahrzeuge auf dem Campus Goldau trägt zur Erschliessungsqualität bei.</p>
Naherholungsgebiet / Sport und Freizeit	<p>Das regional bedeutsame Freizeit-, Sport- und Naherholungsangebot auf und um den Campus soll gepflegt und aufgewertet werden. Es beinhaltet das Naherholungsgebiet Schutt sowie die Sportanlagen auf den Campus selbst. Der Campus ergänzt das kommunale Angebot bestens mit seinen Angeboten an Sport- und Freizeitanlagen.</p>
Bergsturzlandschaft / Ökologie	<p>Der Campus liegt inmitten eines teilweise noch ursprünglichen, eindrücklichen Bergsturz-Waldgebietes. Die hohen Qualitäten der unmittelbaren angrenzenden Landschaft sollen gepflegt und ausgebaut werden. Insbesondere soll im Rahmen der Weiterentwicklung der baulichen Situation die Einbettung und Nachbarschaft zwischen Siedlung und Natur gestärkt werden. In Interventionsräumen für ökologische und Freiraumgestaltung soll der Campus dahingehend entwickelt werden, dass Mensch, Flora und Fauna ein ideales Mit- und Nebeneinander pflegen können und über einen hochwertigen gemeinsamen Ort verfügen.</p>

2.3 Grundlagen Gemeinde

Im folgenden Kapitel werden die raumrelevanten Grundlagen der politischen Gemeinde Arth, sofern sie Aussagen über die Umzonungs- und Einzonungsareale enthalten, erläutert und die Vereinbarkeit der Umzonung und Einzonungen mit diesen geklärt.

2.3.1 Nutzungsplanung

Der rechtskräftige Zonenplan stammt aus dem Jahr 2008 und wurde mit Beschluss Nr. 717 am 24. Juni 2008 vom Regierungsrat genehmigt. Seither

wurden diverse Zonengrenzkorrekturen und Teilzonenpläne genehmigt und im Zonenplan nachgeführt.

laufende
Teilrevision

Neben der ESP-Planung läuft zurzeit eine Teilrevision der Ortsplanung in der die Ausscheidung der Gewässerräume innerhalb und ausserhalb der Bauzonen sowie die Naturgefahren grundeigentümergebündlich festgesetzt werden. Folgende Inhalte sind Bestandteil der Teilrevision:

- Ausscheidung der Gewässerräume entlang Fließgewässer (innerhalb und ausserhalb der Bauzonen, Umsetzung des Gewässerrauminventars)
- Ausscheidung der Gewässerräume entlang stehenden Gewässern (ganzes Gemeindegebiet)
- Ausscheidung der Gefahrenzonen (ganzes Gemeindegebiet)
- Diverse Nachführungen am Zonenplan

Die Teilrevision Nutzungsplanung hat keinen Einfluss auf die hier vorliegenden Nutzungsplan-Änderungen.

Zonenplan

Die Flächen der verschiedenen Teilgebiete liegen heute in unterschiedlichen Bauzonen (K, W4, WG4, öBA, öB) oder in, dem übrigen Gemeindegebiet (üG) zugewiesenen, Verkehrsräumen.



Ausschnitt rechtskräftiger Zonenplan Arth-Goldau

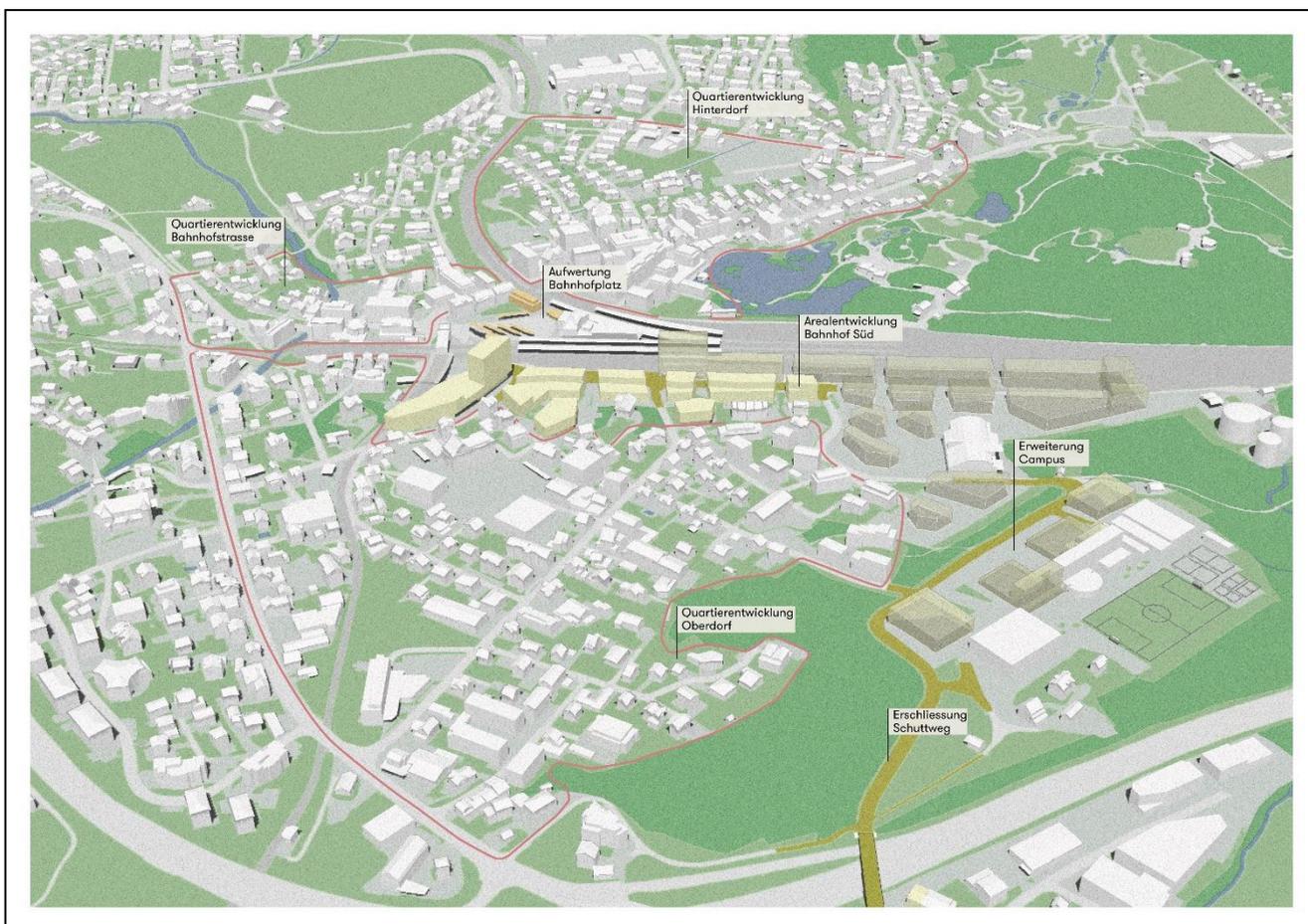
Baureglement Das rechtskräftige Baureglement wurde mit Beschluss Nr. 717/2008 am 24. Juni 2008 durch den Regierungsrat des Kantons Schwyz genehmigt.

2.3.2 Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau

Entwicklungsstrategie Bahnhofgebiet Arth-Goldau Zwischen August 2016 und Mai 2017 wurde in einem Stakeholder-Prozess mit Fachexperten, Anspruchsgruppen-Vertretern, Kanton und Gemeinde ein Zukunftsbild und Massnahmenplan für die Entwicklung des Bahnhofsbereichs Arth-Goldau entwickelt. Das Zukunftsbild zeigt die anzustrebende Entwicklung bis 2050 auf. Der Massnahmenplan skizziert und priorisiert die in den nächsten 10 Jahren dazu erforderlichen Umsetzungsprojekte.

Der Gemeinderat hat die Entwicklungsstrategie am 17. Juli und 18. Dezember 2017 beschlossen. Sie ist als (Gemeinde-)behördenverbindliches Instrument für die Entwicklung des Bahnhofsbereichs zu verstehen. Sie soll aber darüber hinaus auch für Grundeigentümer und Öffentlichkeit orientierenden Charakter haben.

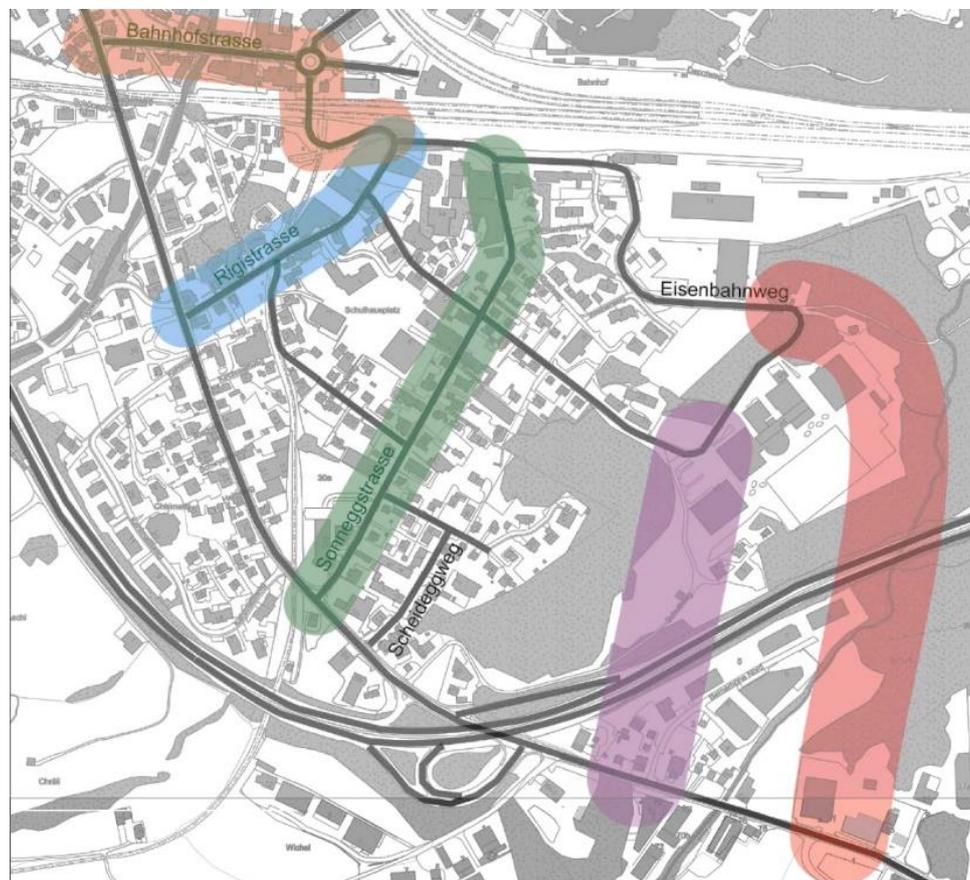
Zukunftsbild Das Zukunftsbild stellt die Vision für den Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Arth-Goldau dar. Sie enthält 4 Stossrichtungen:



Zukunftsbild – 3D-Übersicht mit den 4 Stossrichtungen

Bahnhofplatz	<p>Zusammenfassung der Leitideen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • repräsentativ gestalteter, gut organisierter Platz • Leistungsfähige, attraktive ÖV-Drehscheibe & Tiefgarage mit Vorfahrt • Belebung durch Publikumsnutzungen, auch im neuen Pavillongebäude
Arealentwicklung Bahnhof Süd	<p>Zusammenfassung der Leitideen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bebauung mit vieleckigen, 4 bis 5-geschossigen Grossformen, mit hohem Anspruch an Gestaltungsqualität und ortstypische Erscheinung • Strukturiert durch eine boulevardartige Mythen-Allee, gut gestaltete Freiflächen auf den Entwicklungsarealen zwecks Aufenthaltsqualität • Hauptfokus auf moderne Arbeits-, Tourismus-, Bildungs-, Kultur- und Freizeitnutzungen, Wohnnutzungen nur ergänzend in oberen Geschossen • Zwei Hochhaus-Akzente an prominenter Stelle und in Gleisnähe • Die Erschliessung der Entwicklungsgebiete soll von Süden her über eine neue Erschliessungsstrasse erfolgen
Erschliessung	<p>Zusammenfassung der Leitideen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehrverkehr durch Bahnhof Süd und Verdichtung Oberdorf über neue Groberschliessung Schuttweg abwickeln • Güterstrasse zu Mythen-Achse und Rigiplatz umbauen, Schulwegsicherheit beachten • Weitere Herausforderungen wie Knoten Gotthard-/Bahnhofstr., Mobilität Tierpark, Reise- und Fernbus-Haltepunkt angehen.
Weiterentwicklung Wohnquartiere	<p>Zusammenfassung der Leitideen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vor einem Umbruch stehende, bahnhofsnahe Wohnquartiere Hinterdorf, Oberdorf und Bahnhofstrasse vor qualitätsminderndem „pragmatischem Vollbauen“ bewahren. • Stattdessen in kooperativem Prozess mit Grundeigentümern „gestaltete Entwicklung“ und lagegerechte, qualitätsvolle Verdichtung vorantreiben.
Massnahmenplan	<p>Als zweiter Bestandteil der Entwicklungsstrategie wurde der Massnahmenplan erarbeitet. Er enthält insgesamt 29 Umsetzungsprojekte, welche nach generellen Massnahmen und den 4 Stossrichtungen gegliedert sind. Davon sollen 20 1. + 2. Prioritäts-Projekte bis 2020 angegangen werden.</p> <p>Die diese Nutzungsplananpassungen hauptsächlich betreffenden Umsetzungsprojekte sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.c) ESP-Kernareale umzonen 2.a) Bahnhofplatz aufwerten 4.a) Groberschliessung Schuttweg realisieren
Evaluierte Erschliessungs-Varianten	<p>Im Rahmen der Erarbeitung von Zukunftsbild und Massnahmenplan wurden folgende fünf Grobvarianten für die Erschliessung des Gebiets Bahnhof Süd auf Stufe Projektstudie ausgearbeitet und geprüft:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterführung SBB / Bahnhofstrasse (orange) • Rigistrasse (blau) • Sonnegstrasse (grün)

- Schuttweg (violett)
- Eisenbahnweg (rot)



Evaluierte Erschliessungsvarianten

Die Varianten wurden fachlich mit einer Nutzwertanalyse unter der Berücksichtigung der Kriterien Flächenbedarf, Umwelteinfluss, Ortsbild- und Landschaftseingriff, Erschliessungsqualität, Realisierungswahrscheinlichkeit und Kosten bewertet. Und anschliessend ein erstes Mal mit den Stakeholdern diskutiert und priorisiert. Anschliessend erfolgte Anfangs 2017 eine umfassende Vorabklärung mit kantonalen Fachstellen und ASTRA. Deren Ergebnisse wurden im Rahmen eines weiteren Stakeholderworkshops eingehend diskutiert. Folgende Varianten wurden daraufhin nicht weiterverfolgt:

- Variante 'Unterführung SBB' (Begründung: Ist heute nicht Lastwagentauglich. Vollständiger und sehr aufwändiger Umbau wäre erforderlich. Keine Akzeptanz durch die Stakeholder.);
- Variante 'Sonneggstrasse' (Verkehrstechnisch sehr gut bewertete Variante, da praktisch auf Wunschlinie. Führt allerdings mitten durch bebauten Wohngebiet mit einer sehr hohen Anzahl an betroffenen Grundeigentümern, verglichen mit nahegelegener Rigistrasse. Keine Akzeptanz bei den Stakeholdern.);
- Variante 'Eisenbahnweg' (Weder verkehrstechnisch sinnvoll noch planerisch machbar, da weit ausserhalb Wunschlinie, Erschliessung von

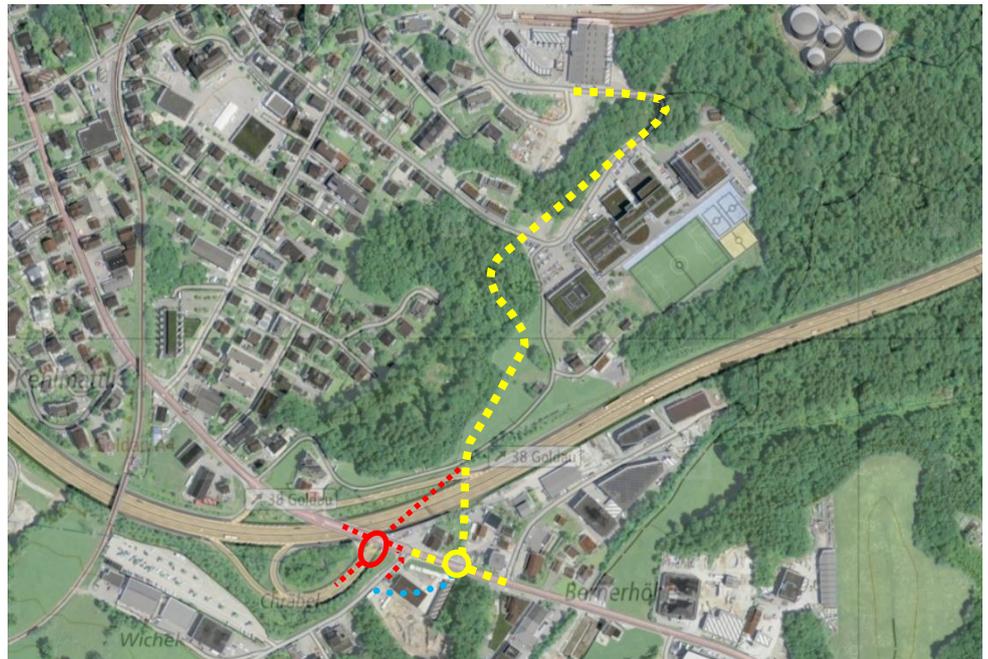
Baugebiet über Nichtbaugebiet, in BLN-Gebiet und innerhalb Gewässerraum. Auch keine Akzeptanz bei den Stakeholdern.)

Aufgrund der Ergebnisse aus der fachlichen Beurteilung und der Akzeptanz der Stakeholder standen damit die Varianten 'Schuttweg' (1. Priorität) und 'Rigistrasse' (2. Priorität, falls Schuttweg nicht machbar) klar im Vordergrund. Im zweiten Mitwirkungsverfahren wurde die Variante 'Schuttweg' in Kenntnis der Verfahrensrisiken dann sehr deutlich befürwortet. Die 'Rigistrasse' hingegen wurde insbesondere aufgrund von Schulwegsicherheits-Bedenken und der Beeinträchtigung zweier KSI Objekte vehement abgelehnt. Der Gemeinderat entschloss sich deshalb im Juli 2017, die Variante Rigistrasse nicht weiter zu verfolgen.

Die verkehrstechnische Machbarkeit der Variante 'Schuttweg' wurde deshalb noch im Sommer 2017 in aufwändigen Abklärungen mit dem ASTRA und kantonalen Tiefbauamt mittels Verkehrssimulationen der verschiedenen Anschlussmöglichkeiten an die Gotthardstrasse nachgewiesen. Vorerst zeigte sich dabei, dass der Schuttweg zusammen mit der Chräbelstrasse mittels eines 4-armigen Kreisels südlich der Autobahn an die Gotthardstrasse angebunden werden muss, um die Leistungsfähigkeit von Autobahnanschluss, Kantons- und Groberschliessungsstrassen zu gewährleisten. Auf Forderung der betroffenen Grundeigentümer hin wurden Ende 2017 / Anfang 2018 nochmals verschiedene, ihre Grundstücke weniger tangierende Kreisels-Varianten nördlich und südlich der Autobahn geprüft und verkehrstechnisch simuliert – zeigten aber v.a. den stark beschränkten Handlungsspielraum bei dieser sog. „Basisvariante Schuttweg“ auf.

Auf den immer vehementeren Widerstand eines Grundeigentümers hin sah sich der Gemeinderat im Frühsommer 2018 veranlasst, für den Anschluss an die Gotthardstrasse auch noch die verkehrs- und bautechnische Machbarkeit eines 5-armigen Kreisels unter Einbezug des südlichen Autobahnanchluss' prüfen zu lassen – der sog. „Alternativvariante Schuttweg“. Diese erwies sich zwar als theoretisch machbar, aber bezüglich Rechtsverfahren und Zeitbedarf, Bauablauf und -kosten sowie Eingriffe in Nachbargrundstücke als erheblich aufwendiger. Deshalb meldete ein anderer Grundeigentümer im Mai 2019 grundsätzlichen Widerstand gegen diese Variante an. Mittels einer erneuten Verkehrssimulation mit präzisierten Annahmen zur Chräbelstrasse konnte im Herbst 2019 dann nachgewiesen werden, dass die Kapazität der einfachen Rechtseinmünder-Lösung (+ 3-armiger Kreisels Schuttweg) bis ca. 2050 ausreichen dürfte. Sodass die Chräbelstrasse auch längerfristig nicht als 4. Arm an den Kreisels angebunden werden muss und auf die Trasseefreihaltung durch das Forstwerkhof-Areal verzichtet werden kann. Bezüglich der erforderlichen Landabtretungen für den Bau von Schuttweg und Anschlusskreisels konnte mit nahezu allen betroffenen Grundeigentümern inzwischen eine einvernehmliche Lösung gefunden werden.

- ■ ■ ■ ■ Umsetzung optimierte Basisvariante
- ● ● ● ● Verzicht auf 4. Kreislarm Anbindung Chräbelstrasse
- ■ ■ ■ ■ Verzicht auf Alternativvariante

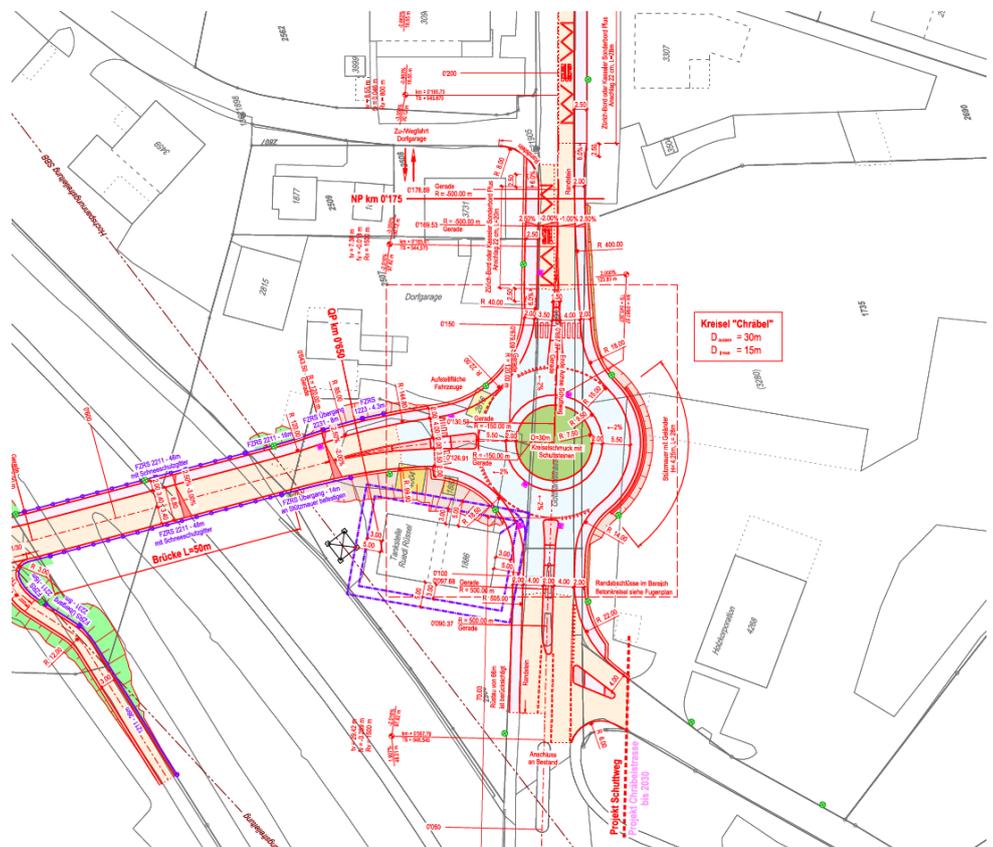


Schematische Linienführung der Basisvariante und Alternativvariante

2.3.3 Bauprojekt Schuttweg

Bauprojekt Schuttweg

Zwischenzeitlich wurde das Vorprojekt des Schuttwegs mit Kreisel Chräbelstrasse der Firma Basler & Hofmann Ingenieure zu einem Bauprojekt weiterentwickelt. Dieses bildet die Grundlage für die Zonenplananpassung sowie Rodungs- und Aufforstungsflächen. Aufgrund erfolglosen Landverhandlungen wurde auf den «vierten» Arm des Kreisels verzichtet. Die Leistungsfähigkeit kann bis 2030 über die bestehende Chräbelstrasse garantiert werden. Es sind jedoch Umbauten im Einbiegebereich notwendig. Ebenfalls ist ein Linksabbiegeverbot ab der Chräbelstrasse notwendig.



Auszug Bauprojekt, Kreisel Chräbel, Basler & Hofmann Ingenieure, Zürich

Landabtretungen

Bezüglich der erforderlichen Landabtretungen für den Bau von Schuttweg und Anschlusskreisel konnte mit nahezu allen betroffenen Grundeigentümern inzwischen eine einvernehmliche Lösung gefunden werden.

2.3.4 Wohnortmarketing

Wohnortmarketing Arth

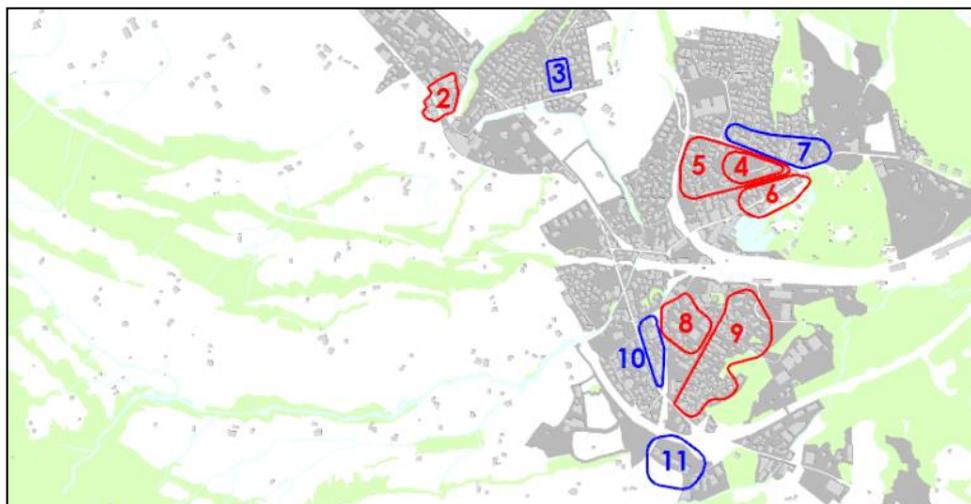
Im Juni 2016 hat die Gemeinde Arth ein Positionspapier Wohnortmarketing erarbeitet. Mit einer gezielten Siedlungsentwicklung soll die Siedlungsqualität verbessert, der Wohnstandort Arth-Goldau gestärkt und schlussendlich die Steuerkraft erhöht werden. Das Positionspapier definiert 11 Gebiete mit verschiedenen Handlungsfeldern, Zielvorgaben und mögliche Verfahren.

Das Positionspapier legt im Raum des ESP Bahnhof Arth-Goldau die Gebiete Goldau, Bischofshusen (Nr. 4, 5, 6), Schulhausplatz (Nr. 8) und Oberdorf (Nr. 9) als Gebiete mit 1. Priorität fest.

Prioritäten Gebiete

Rot → 1. Priorität

Blau → 2. Priorität



Ausschnitt Plan mit Gebieten

Für die hier vorliegende Nutzungsplanungsrevision sind diese Gebiete nicht direkt relevant. Im Rahmen der ESP-Entwicklungsstrategie decken sie sich aber weitgehend mit der Stossrichtung „Weiterentwicklung der bahnhofsnahe Wohnquartiere.“

2.3.5 Verzeichnis erhaltenswerter Bauten und Anlagen

Die Gemeinde beauftragte die Firma IBID mit der Erstellung eines Verzeichnisses der erhaltenswerten Bauten und Anlagen. Untersucht wurden die Bauten und Anlagen im ESP-Perimeter des Bahnhofs Arth-Goldau. Dabei wurden die Objekte unterschiedlichen Kategorien zugeteilt.

001 – Inventarobjekte mit dem Einstufungsvorschlag „schützenswert“ oder „erhaltenswert“

100 – KSI Objekte

200 – Dokumentierte Objekte (ohne Eingang in Inventarvorschlag)



Inventarplan zum Verzeichnis erhaltenswerter Bauten und Anlagen, IBID, 22.1.2018

Im Bereich des Bahnhofplatzes wird das Bahnhofsgebäude sowie das Stationsgebäude der Arther Talbahn aus Holz als schützenswert bezeichnet. Des Weiteren befindet sich das Hochperron der Rigi-Bahnen im KSI-Inventar. Auf der Bahnhof-Südseite gelten die Depotgebäude, welche in den 1880er Jahren von Oberarth nach Goldau versetzt wurden, als schützenswert. Und ebenso das Luxram-Hauptgebäude aus den 1890er/1920er-Jahren. Ausserdem werden drei Gebäude als erhaltenswert eingestuft. Vergleicht man die provisorischen Einstufungen der Schutzwürdigkeiten der Objekte mit der Entwicklungsstrategie der Gemeinde Arth, werden Konflikte erkennbar. Diese Konflikte werden im Kapitel 4 Interessenabwägung dargelegt.

2.3.6 Planungsvereinbarung und Infrastrukturverträge

Die Gemeinde hat gemeinsam mit den Grundeigentümern der folgenden Areale vor der öffentlichen Auflage Planungsvereinbarungen und Infrastrukturverträge ausgearbeitet und unterzeichnet:

- Areal Rigi Bahnen AG
- Areal Luxram / KAGO
- Areal SBBsüdwest / Kaufmann / Curiger

Die Planungsvereinbarungen halten die Eckpunkte der gemeinsamen Entwicklungsabsichten fest. Die Infrastrukturverträge regeln den Ausgleich der auf den Arealen durch Umzonung und Gestaltungsplanpflicht entstehenden Mehrwerten und Erschliessungsbeiträgen.

Zwischen dem kantonalen Hochbauamt und der Gemeinde wurde ebenfalls eine Planungsvereinbarung zur Schuttstrasse / Campusentwicklung ausgearbeitet. Diese regelt u.a. die Landabtretung des Kantons, den Erschliessungsbeitrag als Grundeigentümer und weitere Beiträge zur ESP-Förderung.

2.3.7 Weitere kommunalen Grundlagen

Die Umzonung betrifft keine weiteren kommunalen Grundlagen.

3. Teilnutzungsplanung

Im folgenden Kapitel werden die Änderungen gegenüber den rechtskräftigen Dokumenten erläutert. Neben den hier diskutierten Teilzonenplan-Änderung Bahnhof Süd Goldau plus Baureglement ist für die Erschliessung Bahnhof Süd parallel dazu auch der Erschliessungsplan inkl. Reglement anzupassen. Die Änderungen der Erschliessungsplanung sind im Planungsbericht TNP Schuttweg/Campus und Teilerschliessungsplanung dokumentiert.

3.1 Änderung Zonenplan

Zonenplan mit dargestellten Änderungen

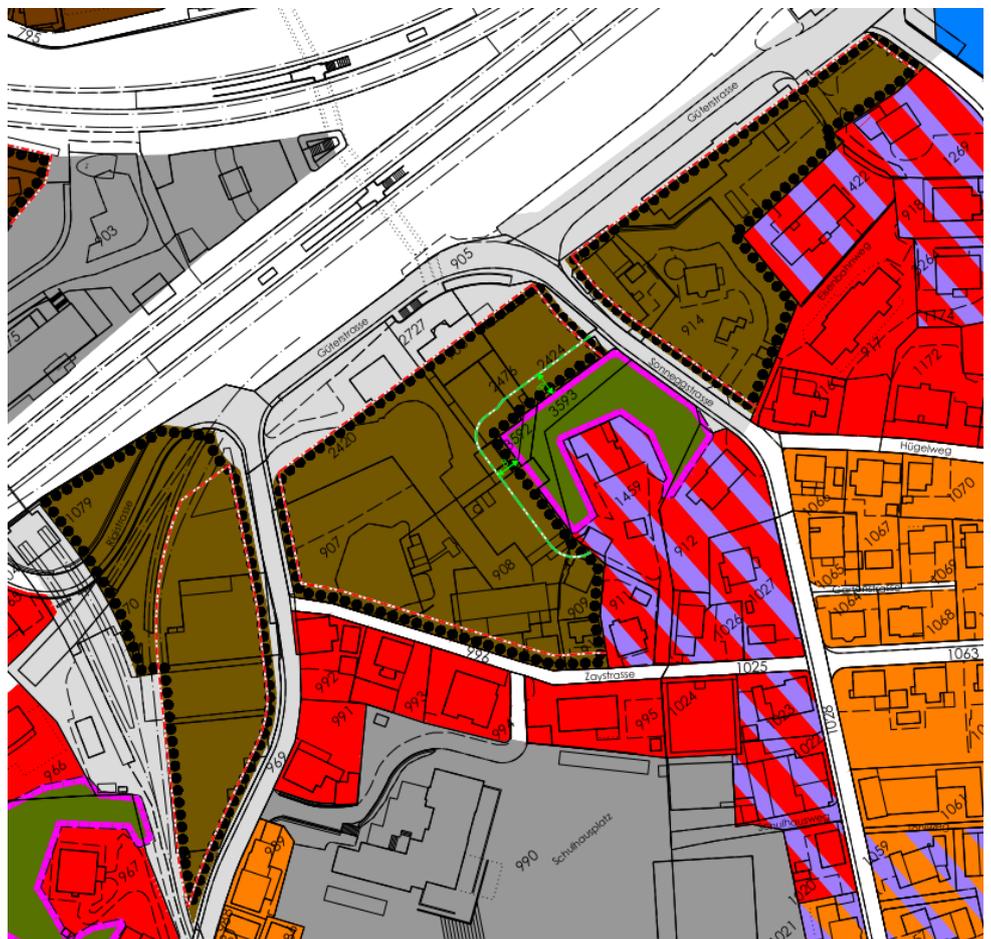


Änderungen

-  Perimeter Teilnutzungsplan "Bahnhof Süd Goldau"
-  Gestaltungsplanpflicht neu
-  Baulinie
-  Reduzierte Waldabstandslinie für Hochbauten
-  1 Umzonung von Wohnzone mit 4 Geschossen in Kernzone Bahnhof; ES III = 2'972 m²
-  2 Umzonung von Zone für öffentliche Bauten und Anlagen in Kernzone Bahnhof; ES III = 2'861 m²
-  3 Einzonung von Übriges Gemeindegebiet in Kernzone Bahnhof; ES III = 1'548 m²
-  4 Umzonung von Wohn- Gewerbezone mit 4 Geschossen in Kernzone Bahnhof; ES III = 12'703 m²

-  5 Umzonung von Übriges Gemeindegebiet in Verkehrszone; ES - = 8'964 m²
-  6 Umzonung von Wohnzone mit 4 Geschossen in Verkehrszone; ES - = 331 m²
-  7 Umzonung von Zone für öffentliche Bauten und Anlagen in Verkehrszone; ES - = 1'040 m²
-  8 Umzonung von Wohn- Gewerbezone mit 4 Geschossen in Verkehrszone; ES - = 1'745 m²
-  9 Umzonung von Zone für öffentliche Bauten und Anlagen in Wohn- Gewerbezone mit 4 Geschossen; ES III = 53 m²

Zonenplan mit Änderungen



Verbindlicher Planinhalt

Bauzonen	
	K Kernzone
	KB Kernzone Bahnhof
	W3 Wohnzone mit 3 Geschossen
	W4 Wohnzone mit 4 Geschossen
	WG3 Wohn- Gewerbezone mit 3 Geschossen
	WG4 Wohn- Gewerbezone mit 4 Geschossen
	I Industriezone
	Sonderzone Tierpark
	Tpz I Tierparkzone I
	ÖBA Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
	VZ Verkehrszone

ES	Übrige Zonen	ES
III	 ÜG Übriges Gemeindegebiet	III
III	Überlagerte Zonen und Festlegungen	
II	 GP Gestaltungsplanpflicht	
II	 Baulinie	
III	 Reduzierte Waldabstandslinie für Hochbauten	
III	Orientierender Planinhalt	
IV	 Wald	
III	 Waldfeststellung gemäss Art. 10 und 13 Bundesgesetz über den Wald	
III	 Gewässer	

Umzonungen Die Kernareale im südlichen Bahnhofsgelände werden alle in eine neue Kernzone Bahnhof umgezont. Im Baureglement werden dazu neue Vorschriften festgelegt. Ebenfalls werden die Kernareale Bahnhof Süd neu mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt. Jedes Areal kann so, im Hinblick auf die Entwicklungsstrategie, einzeln projektiert und realisiert werden. Die Strassen- und Erschliessungsflächen werden der neuen Verkehrszone zugewiesen.

3.2 Änderung Baureglement

Nachfolgend werden alle im Rahmen der ESP-Entwicklung vorgesehenen Reglementsanpassungen erläutert. Für die hier vorliegende Teilzonenplanänderung inhaltlich keine Relevanz hat Art. 38.

Planungsmittel
Art. 3
Mehrwertabgabe
Art. 3a Für hier vorgesehene Umzonungen werden zwar Infrastrukturverträge mit ca. 20% Mehrwertabgabe ausgehandelt. Im Sinne der Gleichbehandlung künftiger Umzonungen soll dieser Mehrwertabgabe-Satz aber auch für zukünftige Um-/Aufzonungen gelten. Und so gestützt auf Planungs- und Baugesetz einen Teil der dadurch bei der Gemeinde anfallenden Aufwendungen für raumplanerische Massnahmen nach §36j PBG decken.

Abstellplätze
Art. 17 Abs. 6 In der Kernzone kann die Anzahl an Abstellplätzen aufgrund der guten Erschliessung durch den Öffentlichen Verkehr entsprechend reduziert werden.

Kernzone Bahnhof
Art. 31a Die Kernzone Bahnhof ist Schlüsselement der Entwicklungsstrategie. Sie bezweckt die Ausschöpfung des Entwicklungspotentials im Bereich des Bahnhofs Arth-Goldau. Ebenfalls macht der Artikel Aussagen zu allfälligen Hochhäusern, welche nur auf der Parzelle Nr. 970 zulässig sind. Ausserdem müssen Bauprojekte durch fachlich anerkannte Verfahren ermittelt werden.

Für die Kernzone Bahnhof werden, wie in der bestehenden Kernzone und Zone für öffentliche Bauten und Anlagen keine Maximalmasse festgelegt (siehe Art. 30 Abs. 2). Der Kernzone Bahnhof wird die Empfindlichkeitsstufe III zugewiesen.

Offene Bauzone
Art. 38 Die „offene Bauzone“ (Art. 38) wird aus dem Baureglement gestrichen. In der Erschliessungsplanung Schutt wird diese aufgehoben, da diese durch Umzonierungen nicht mehr benötigt wird.

Verkehrszone
Art. 38c Neu müssen Verkehrsanlagen innerhalb der Bauzonen in der Verkehrszone liegen. Dies verlangt der Kanton im Zuge der Einführung des Katasters der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREB-Kataster). Innerhalb der Verkehrszone sind, unter Vorbehalt der Verkehrssicherheit, der Strassengesetzgebung und guten Gestaltung, auch Möblierungen, Bepflanzungen, Nebenbauten sowie vorspringende Gebäudeteile möglich.

Schluss- und Übergangsbestimmungen Es werden die Schluss- und Übergangsbestimmungen (Art. 52 Abs. 2) angepasst.

Anhang Das Baureglement macht im Anhang detaillierte Aussagen zu den jeweiligen Gestaltungsplanrichtlinien für die einzelnen Teilgebiete.

Die kompletten Änderungen und der genaue Wortlaut sind dem beiliegenden Baureglement mit Änderungen (rot) dargestellt.

3.3 Änderung Erschliessungsplanung

Ausschnitt Erschliessungsplan
Gemeinde Arth

- X X X aufheben
- □ □ Neubau/Ausbau
2. Etappe



Der neue „Boulevard Mythen-Achse/Rigiplatz“ wird im Erschliessungsplan als Neubau / Ausbau geplant eingetragen. Die davon abweichende Linienführung der Güterstrasse zwischen Rigistrasse und Sonneggstrasse wird gleichzeitig aufgehoben.

Im Erschliessungsreglement wird für die ganze Erschliessung Bahnhof Süd (Schuttweg, Eisenbahnweg, Güterstrasse) ein einheitlicher Gemeindeanteil von 70% vorgesehen.

Gemäss dem Gesetz über die Grundeigentümerbeiträge an Verkehrsanlagen bemisst sich der Kostenanteil der Gemeinde nach der Bedeutung der Verkehrsanlage für die Allgemeinheit. Angesichts des erheblichen öffentlichen Interesses an der Groberschliessung für den Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Goldau wird der Maximalbetrag von 70% vorgesehen. Die übrigen 30% sind nach Abzug von Beiträgen Dritter durch die Grundeigentümer mit wirtschaftlichem Sondervorteil zu tragen.

Von den Grundeigentümern der künftigen Kernzone Bahnhof wird ein Mehrwertausgleich abgeschöpft. Solche Einnahmen können unter anderem nach §36j PBG für Infrastruktur- und Erschliessungsanlagen verwendet werden.

4. Interessenabwägung

Art. 3 RPV Gemäss Art. 3 der Raumplanungsverordnung (RPV) sind bei relevanten Interessenskonflikten in einer Planung die betroffenen Interessen vor dem Hintergrund der anzustrebenden räumlichen Entwicklung zu ermitteln, zu beurteilen und möglichst umfassend zu berücksichtigen.

Nachfolgend werden diese Interessenabwägungen und die Begründungen der Beschlüsse dargelegt.

4.1 Arealentwicklung Rigi-Bahnen

Die RigiBahnen beabsichtigen, einerseits ihre über 120 Jahre gewachsene, nicht mehr zeitgemässe Depot- und Werkstattinfrastruktur im Hinblick auf eine neue Rollmaterial-Generation zu ersetzen. Andererseits wollen sie sich von der reinen Bahngesellschaft zur umfassenden Tourismusdienstleisterin und vom Ein- zum Mehrtagestourismus entwickeln, um die regionale Wertschöpfung zu steigern. Zu diesem Zweck soll über dem Depot ein Hotel errichtet werden, welches sowohl den regionalen Ausflugs- als auch Geschäftstourismus (MICE) bedient. Dazu haben sie bereits 2015 eine Vorstudie einer 6-geschossigen Neuüberbauung mit Hochhausakzent ausarbeiten lassen.

Folgende, relevanten Interessen sind hier identifiziert worden:

- Es besteht ein öffentliches Interesse am Stopp der Zersiedelung und einer qualitätsvollen Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Orten.
- Laut kantonalem Richtplan-Beschluss B-9.6 besteht zugleich ein öffentliches Interesse, an der Umnutzung und Verdichtung der stark unternutzten Areale auf der Bahnhof-Südseite.
- Es besteht weiter ein öffentliches Interesse, die darauf aufbauende kommunale ESP-Strategie umzusetzen und eine stark verdichtete Neuüberbauung dieses sehr zentral gelegenen Areals zu ermöglichen.
- Es bestehen sowohl private als auch öffentliche Interessen, den künftigen rechtlichen und betrieblichen Anforderungen entsprechendes Rollmaterial zu beschaffen und die Depotanlagen hierfür zeitgemäss zu erneuern.
- Es bestehen sowohl öffentliche als auch private Interessen, die tourismus- und immobilienwirtschaftliche Wertschöpfung in der Region zu steigern.
- Seitens des Grundeigentümers RigiBahnen besteht nicht zuletzt ein privates Interesse, die bisherigen denkmalpflegerischen Anstrengungen zu würdigen und nicht jegliche unternehmerische Entwicklung zu blockieren.
- Es besteht ein öffentliches Interesse an einem geeigneten Umfeld für das Hochperron.
- Dem gegenüber steht das öffentliche Interesse an einem Erhalt der historischen Depotanlagen.

Diese Interessen werden wie folgt beurteilt:

- Das öffentliche Interesse am Stopp der Zersiedelung und einer qualitätsvollen Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Orten stützt sich auf das eidg. Raumplanungsgesetz. Das Bundesgericht hat dazu unmissverständlich festgehalten, dass es sich hierbei um ein öffentliches Interesse von nationaler Bedeutung handelt (vgl. eidg. Raumplanungsgesetz).
- Mit seinem Richtplan-Beschluss B-9 „ESP Bahnhofgebiete“ im Allgemeinen und mit B-9.6 „ESP Bahnhof Arth-Goldau“ im Besonderen wird unmissverständlich statuiert, dass eine bessere Inwertsetzung der stark unternutzten Areale auf der Südseite des Bahnhofs Arth-Goldau für die Tourismus- und Wirtschaftsentwicklung von kantonalem öffentlichem Interesse ist.
- In Ausführung dieses Richtplanauftrags besteht auch ein öffentliches Interesse von kommunaler Bedeutung, die erarbeitete ESP-Strategie umzusetzen und auf dem Areal nebst der Depotnutzung auch ein in der näheren Region fehlendes Geschäfts-, Freizeit- und Tagungshotel sowie weitere Nebennutzungen zu platzieren (vgl. ESP-Entwicklungsstrategie, Zukunftsbild).
- Seitens des Bahnbetreibers Rigi-Bahnen besteht eine gesetzliche Pflicht von nationaler Bedeutung, das mit 35-50 Jahren am Ende seiner technischen Lebensdauer angekommene Rollmaterial spätestens bis 2024 durch neue und behindertentaugliche Fahrzeuge zu ersetzen. Damit praktisch zwingend verbunden, ist eine Umstellung von den bisherigen, gekoppelten Einzelfahrzeugen (max. 16.5 m) auf nicht mehr entkoppelbare Gelenktriebzüge (>30 m). Für deren Garagierung muss im Depot Goldau eine neue, massiv längere Schiebebühne realisiert werden, was weitreichende Änderungen an Gleisgeometrie und Gebäudebestand zwingend voraussetzt.
Seitens Bahnbetreiber und kantonaler Gewerbeaufsicht besteht zudem ein sowohl privates Interesse lokaler wie auch öffentliches Interesse von kantonaler Bedeutung, das Depot zeitgemäss und wirtschaftlich zu erneuern, sowie die Arbeitsplätze attraktiv und den heutigen Gesundheits-/Sicherheitsvorschriften entsprechend auszustatten (Wirtschaftlicher Betrieb, Gesundheitsschutz).
- Dem gemeinsamen Interesse der kantonalen Wirtschaftsförderung und des Grundeigentümers Rigi-Bahnen, die touristische Wertschöpfung durch einen Übergang vom reinen Tages- zum Übernachtungstourismus zu steigern und das in der WG4-Zone / künftig Kernzone Bahnhof liegende Grundstück wirtschaftlich besser in Wert zu setzen, wird kantonale Bedeutung zugeordnet (Tourismuskonzept Schwyz, Masterplan Rigi).
- Dem legitimen privaten Interesse, dass deren bisherige denkmalpflegerischen Bemühungen für den Erhalt und Erneuerung des Hochperrons anerkannt werden, und ihr nicht sämtliche touristischen Weiterentwicklungsmöglichkeiten in Goldau verbaut werden, wird lokale bis kantonale Bedeutung zugeordnet.
- Dem öffentlichen Interesse daran, dass das national bedeutsame und kantonale geschützte Hochperron der Rigi-Bahnen in ein dem Denkmal

gebührenden Umfeld eingebettet ist, wird kantonale Bedeutung zugemessen (vgl. KSI).

- Der weiteren Entwicklung grundsätzlich entgegen steht ein öffentliches Interesse am Erhalt der Depotanlagen gegenüber. Das von der Gemeinde Arth bei IBID in Auftrag gegebene, und vom kant. Denkmalpfleger begleitete Inventar erachtet dieses Gebäude als kommunal schutzwürdig (vgl. Ziff. 2.3.4). Damit kann erstellt gelten, dass dieses öffentliche Interesse – vorbehältlich einer sofortigen Unterschutzstellung im KSI – lediglich von kommunaler Bedeutung ist.

Das von der Gemeinde umgehend bei IBID in Auftrag gegebene Detailgutachten weist im Wesentlichen nach, dass Wagenhalle, Verschiebebühne und Lokremise, ursprünglich 1875 in Oberarth errichtet und 1887 an den heutigen Standort verschoben wurden. Seither wurden die Depotbauten immer wieder den neueren Bedürfnissen angepasst, aber angesichts der Mittelknappheit der Arth-Rigi-Bahn nie neu gebaut. Sie stellen deshalb eine der ältesten derartigen Tourismus-Bahnanlagen in der Schweiz dar (vgl. Detailgutachten IBID vom 20.2.2018).

- Die an diesem Ort konkret anzustrebende räumliche Entwicklung ergibt sich im Wesentlichen aus dem kantonalen Richtplan und im Detail aus der kommunalen ESP-Entwicklungsstrategie:
- Der Regierungsrat des Kantons Schwyz hat im Richtplan das Bahnhofsgebiet Arth-Goldau als einen von nur vier Entwicklungsschwerpunkten von kantonaler Bedeutung im inneren Kantonsteil festgelegt, dessen Umnutzungs- und Verdichtungspotential zur Schaffung von Wirtschafts-, Tourismus-, Bildungs- und Wohnflächen möglichst optimal ausgeschöpft werden soll. Zum Kernperimeter dieses ESP gehört zweifelsfrei auch das Depotareal der Rigi-Bahnen.

Zur konkreten Umsetzung des Richtplanauftrags wurden im Rahmen der ESP-Strategieerarbeitung verschiedene Bebauungsvarianten geprüft. Es erwies sich, dass für die Depotanlagen ein Grossteil des bebaubaren Areals zwischen Bahnlinie und Rigistrasse benötigt wird und eine wirtschaftlich sinnvolle Hotelnutzung deshalb nur über den Depotanlagen angeordnet werden kann (vgl. ESP-Strategie, Zukunftsbild).

Im Sinne einer möglichst umfassenden Berücksichtigung der Interessen ergibt daraus was folgt:

- Pro: Das nationale Interessen an Innenentwicklung sowie behindertengerechtem und betriebssicherem Bahnverkehr, die kantonalen Interessen an der Ausschöpfung des Umnutzungs- und Verdichtungspotentials, an Weiterentwicklungsmöglichkeiten des Bahnbetriebs und Optimierung der touristischen Wertschöpfung sowie Gesundheits-/Arbeitsschutz, das kommunale Interesse an der Umsetzung der ESP-Strategie und einem Hotelangebot sowie das lokale Interesse des Grundeigentümers betriebswirtschaftlich notwendiger Weiterentwicklung, Immobilienverwertung und Wertschätzung seiner bisherigen denkmalpflegerischen Bemühungen sprechen für die Umsetzung des Vorhabens.
- Contra: Das kantonale Interesse an einem gebührenden Umgebungsschutz des Hochperrons bedingt lediglich eine rücksichtsvolle

Umsetzung des Vorhabens. Das kommunale Interesse an einem Erhalt der der Depotanlagen spricht hingegen prinzipiell gegen die Realisierung des Vorhabens.

- Optimierungen: Ein nur teilweiser Erhalt der Depotanlagen wurde erwogen, ist aber – wie oben beschrieben – weder aus bahnbetrieblicher Sicht machbar noch aus denkmalpflegerischer, städtebaulicher und wirtschaftlicher Sicht sinnvoll.

Ein integraler Schutz der historischen Depotanlagen und ihrer Umgebung wäre aufgrund des neuen Rollmaterials nur mit einer Musealisierung von Depot, altem Rollmaterial und letztendlich auch der ganzen Strecke Goldau – Rigi Staffel denkbar. Denn geeigneter, flacher Alternativstandort für das betrieblich notwendige, zukunftstaugliche Depot ist auf dieser Bergseite nicht auszumachen; so liegt z.B. der RigiBahnen-Parkplatz A4 in einem Steilstück mit gegen 20% Steigung. Wie die RigiBahnen in ihrer Machbarkeitsstudie vom 28.2.2019 detailliert darlegen, wäre dies der Tod eines nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen fährbaren Tourismus-Bahnbetriebs. Noch wäre mit einer Teil- oder Vollunterschützstellung der Depotanlagen die angestrebte bauliche Verdichtung und Steigerung der touristischen Wertschöpfung an diesem Ort möglich. Als Alternative für die Hotelanlage wäre allenfalls noch der Parkplatz A4 der Rigi-Bahnen denkbar. Damit gingen allerdings wesentliche regionalwirtschaftliche Synergien unter den touristischen Hotspots (Rigi-Bahnen, Tierpark) selbst wie auch zum Geschäfts- und Tagungstourismus (Bahnhofslage deutlich optimaler) verloren.

Der Umgebungsschutz des Hochperrons lässt sich hingegen durch ein geeignetes Bebauungskonzept ohne Weiteres gewährleisten.

- In Abwägung aller Interessen und vor dem Hintergrund der anzustrebenden Entwicklung hat die Gemeinde Arth deshalb wie folgt entschieden:

Mit der hier vorliegenden Umzonung des Rigi-Bahnen-Areals, der anschliessenden Gestaltungsplanung und Neubebauung des Rigi-Bahnen-Areals ist explizit der Abbruch der historischen Depotanlage verbunden. Der Umgebungsschutz des geschützten Hochperrons durch die Neubebauung wird in den Gestaltungsplan-Richtlinien explizit eingefordert.

Zwecks Unterlagenergänzung zur Interessenabwägung im Umgang mit den erhaltenswürdigen Bauten wurde von Februar bis Juli 2021 ein Studienauftragsverfahren durchgeführt. Das Verfahren mit drei Teams umfasste eine Zwischenbesprechung und wurde durch ein ordentlich zusammengesetztes Beurteilungsgremium begleitet. Nach Abschluss des Verfahrens im Juli 2021 lautete die Empfehlung des Beurteilungsgremiums auf Nicht-Unterschützstellung des RigiBahnen-Depots.

Vor diesem Hintergrund entschied sich der Regierungsrat Kanton Schwyz in seiner Interessenabwägung gegen die Aufnahme des RigiBahnen-Depots ins Kantonale Schutzzinventar KSI (RRB vom 7. Dezember 2021).

4.2 Arealentwicklung Luxram

Das Luxram-Areal liegt teilweise brach. Die Grundeigentümer haben vor allem einen dringlichen Bedarf für neue Produktionsräume der KAGO AG auf dem westlichen Arealteil. Sie möchten zudem die schlecht unterhaltenen, kaum mehr nutzbaren und teils Quecksilberbelasteten Luxram-Fabrikationsbauten auf dem östlichen Arealteil rückbauen.

Folgende, relevanten Interessen sind hier identifiziert worden:

- Es besteht ein öffentliches Interesse am Stopp der Zersiedelung und einer qualitätsvollen Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Orten.
- Laut kantonalem Richtplan-Beschluss B-9.6 besteht zugleich ein öffentliches Interesse, an der Umnutzung und Verdichtung der stark unternutzten Areale auf der Bahnhof-Südseite.
Es besteht weiter ein öffentliches Interesse, die darauf aufbauende kommunale ESP-Strategie umzusetzen und eine stark verdichtete Neuüberbauung dieses sehr zentral gelegenen Areals zu ermöglichen.
- Es besteht zudem ein öffentliches Interesse, dass die sanierungspflichtigen Quecksilber-Altlasten und weiteren Umweltbelastungen innert nützlicher Frist behoben werden.
- Auch besteht ein privates wie auch öffentliches Interesse, dem bestehenden Produktionsbetrieb eine Weiterentwicklung zu ermöglichen.
- Und nicht zuletzt besteht ein privates Interesse des Grundeigentümers, sein Grundstück wirtschaftlich besser in Wert zu setzen.
- Dem gegenüber steht das öffentliche Interesse an einem Erhalt der historischen Luxram-Fabrikationsgebäude.

Diese Interessen werden wie folgt beurteilt:

- Das öffentliche Interesse am Stopp der Zersiedelung und einer qualitätsvollen Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Orten stützt sich auf das eidg. Raumplanungsgesetz. Das Bundesgericht hat dazu unmissverständlich festgehalten, dass es sich hierbei um ein öffentliches Interesse von nationaler Bedeutung handelt (vgl. eidg. Raumplanungsgesetz).
- Mit seinem Richtplan-Beschluss B-9 „ESP Bahnhofgebiete“ im Allgemeinen und mit B-9.6 „ESP Bahnhof Arth-Goldau“ im Besonderen wird unmissverständlich statuiert, dass eine bessere Inwertsetzung der stark unternutzten Areale auf der Südseite des Bahnhofs Arth-Goldau für die Tourismus- und Wirtschaftsentwicklung von kantonalem öffentlichem Interesse ist.
- In Ausführung dieses Richtplanauftrags besteht auch ein öffentliches Interesse von kommunaler Bedeutung, die erarbeitete ESP-Strategie umzusetzen und auf dem Areal hochwertige Produktions- und Dienstleistungsbetriebe sowie ev. Tourismus- und Bildungseinrichtungen unterzubringen (vgl. ESP-Entwicklungsstrategie, Zukunftsbild).
- Die Sanierung der vorhandenen Quecksilber-Altlasten im Bereich des Luxram-Hauptgebäudes und des Fabrik-Anbaus und der umliegenden Oberflächen liegt stellt ein Interesse von nationaler Bedeutung dar. Bei

der Glühlampen-Produktion und späteren Revision wurde in den beiden Gebäuden während Jahrzehnten in erheblichem Umfang mit giftigem Quecksilber hantiert. Gemäss Angaben des kant. Amts für Umweltschutz (AfU) sind einzelne Entwässerungsschächte und verschiedene humusierte Flächen in der näheren Umgebung dringend sanierungspflichtig. Darüber hinaus besteht der begründete Verdacht, dass der Untergrund der Gebäude sowie gewisse Böden, Wände und Decken mit Quecksilber belastet sein könnten. Das Schutzfähigkeits-Gutachten zum Luxram-Hauptgebäude vom 8.5.2019 bezweifelt zwar, dass dessen Abbruch für eine Altlastensanierung des Untergrunds verhältnismässig wäre, kann aber zugleich eine Nicht-Sanierbarkeit resp. Nicht-Benutzbarkeit der stark Quecksilberbelasteten Räume nicht ausschliessen. Und die begleitende Abschätzung zur Statik des ebenfalls seit 20 Jahren fast nicht unterhaltenen Fabrik-Anbaus (und den teils schon erfolgten Einstürzen) zeigten, dass das Gebäude mit gewissen Sicherheitsmassnahmen für die Durchführung der Altlasten-Detailuntersuchung gerade noch knapp betretbar ist.

- Das Interesse von KAGO AG, der kantonalen Wirtschaftsförderung und der Gemeinde Arth, die im rückwärtigen Bereich zum Wohnquartier hin befindliche, aus allen Nähten platzende Produktion der im Bahnanlagenbau seit Jahrzehnten etablierten Firma durch geeignetere, zeitgemässe Produktionsräume ersetzen zu können, ist von lokaler bis kantonalen Bedeutung. Dies, um diese gewerblichen Arbeitsplätze längerfristig erhalten zu können. Und zwar wenn immer möglich im noch weitgehend unbebauten südöstlichen Arealteil.
- Dem privaten Interesse der beiden Grundeigentümer Kaufmann, die künftig in der Kernzone Bahnhof liegenden Grundstücke wirtschaftlich besser in Wert zu setzen, kommt zudem kommunale Bedeutung zu.
- Dem steht das öffentliche Interesse am Erhalt der Luxram-Fabrikbauten gegenüber. Das von der Gemeinde Arth bei IBID in Auftrag gegebene, und vom kant. Denkmalpfleger begleitete Inventar erachtet den Fabrik-Hauptgebäude als kommunal schützenswert und den Fabrik-Anbau als kommunal erhaltenswert (vgl. Ziff. 2.3.4). Damit kann erstellt gelten, dass dieses öffentliche Interesse – vorbehältlich einer sofortigen Unterschutzstellung im KSI – lediglich von kommunaler Bedeutung ist.
- Das von der Gemeinde umgehend bei IBID in Auftrag gegebene Detailgutachten weist im Wesentlichen nach, dass das Luxram-Hauptgebäude um 1905 als eingeschossiger Tanzsaal mit Türmchen für das benachbarte Hotel Hof Goldau errichtet wurde. 1917 erfolgte dann die Umnutzung und Aufstockung um 2 Geschosse plus Walmdach mit dreiachsiger Gaube für die industrielle Produktion von Glühlampen (Rigi-Licht, später Luxram). Der städtebaulich markant in Erscheinung tretende Bau spiegelt deshalb sowohl die touristische als auch die industrielle Wirtschaftsgeschichte von Goldau wider. Das auf Betreiben der neuen kant. Denkmalpflegerin zusätzlich erstellte Schutzfähigkeits-Gutachten vom 8.5.2019 hebt nach eingehender Besichtigung der baulichen Substanz vor allem den städtebaulichen Situationswert hervor, bescheinigt ihm eine intakte Statik und erkennt – mit einem Vorbehalt – keine Umweltbelastungen welche einen Abbruch rechtfertigen würden.

Dieser Vorbehalt betrifft die Sanierbarkeit resp. künftige Nutzbarkeit derjenigen Geschosse, deren Bausubstanz nutzungsbedingt stark mit Quecksilber belastet wurden. Das scheinbar gleichzeitig mit der Umnutzung 1917 errichtete, ostseitig anschliessende Fabrikgebäude weist einen geringen Eigenwert auf, steht aber ebenfalls an städtebaulich exponierter Lage und bildet die Industriegeschichte von Goldau ab (vgl. Detailgutachten IBID vom 20.2.2018).

- Die an diesem Ort konkret anzustrebende räumliche Entwicklung ergibt sich im Wesentlichen aus dem kantonalen Richtplan und im Detail aus der kommunalen ESP-Entwicklungsstrategie:
- Der Regierungsrat des Kantons Schwyz hat im Richtplan das Bahnhofsgebiet Arth-Goldau als einen von nur vier Entwicklungsschwerpunkten von kantonalen Bedeutung im inneren Kantonsteil festgelegt, dessen Umnutzungs- und Verdichtungspotential zur Schaffung von Wirtschafts-, Tourismus-, Bildungs- und Wohnflächen möglichst optimal ausgeschöpft werden soll. Zum Kernperimeter dieses ESP gehört zweifelsfrei auch das Luxram-Areal.
- Zur konkreten Umsetzung des Richtplanauftrags wurden im Rahmen der ESP-Strategiearbeit verschiedene Bebauungsvarianten geprüft. Es erwies sich, dass für eine zweckmässige Überbauung des Areals nicht nur der weitgehend unbebaute Westteil des Areals verdichtet werden kann. Sondern dass der Ostteil des Areals nur mit einem Abbruch der Fabrik-Nebenbauten kaum sinnvoll überbaubar ist, und der Luxram-Hauptbau einen deutlichen Störstein in der künftigen städtebaulichen Struktur des Gebiets darstellen würde (vgl. ESP-Strategie, Zukunftsbild).

Im Sinne einer möglichst umfassenden Berücksichtigung der Interessen ergibt daraus was folgt:

- Pro: Die nationalen Interessen an Innenentwicklung und Altlastensanierung, die kantonalen Interessen an der Ausschöpfung des Umnutzungs- und Verdichtungspotentials sowie das kommunale Interesse an der Umsetzung der ESP-Strategie und der Weiterentwicklung des ansässigen Unternehmens sowie das lokale Interesse des Grundeigentümers an unternehmerischer Weiterentwicklung und Immobilienverwertung sprechen für die Umsetzung des Vorhabens.
- Contra: Das kommunale Interesse an einem Schutz des Luxram-Hauptbaus resp. Erhalt des Fabrik-Nebenbaus spricht gegen die Realisierung des Vorhabens.
- Optimierungen: Zumindest ein Schutz des Luxram-Hauptgebäudes, allenfalls auch ein Erhalt des Fabrik-Anbaus, mag zwar auf den ersten Blick zwar denkmalpflegerisch wünschbar scheinen. Aufgrund der eingehenden Untersuchungen von Schutzwert, Altlastensituation und Gebäudestatik erscheint einerseits der Erhalt des Fabrik-Anbaus jedenfalls unverhältnismässig. Andererseits sind auch beim Luxram-Hauptgebäude erhebliche Zweifel angebracht, ob alleine seine städtebauliche Prägnanz die mit der Erhaltung verbundenen Mehraufwendungen und Mindernutzung (Quecksilbersanierung / massiv kleineres Bauvolumen Hauptgebäude + neuer Anbau) rechtfertigen kann. Des Weiteren ginge

diese Erhaltung / Schutz mit dem Verzicht auf eine verdichtete Neubebauung des ganzen östlichen Arealteils mit den hier erwünschten Wirtschafts- sowie ev. Tourismus- und Wohnflächen einher. Und nicht zuletzt würde der Schutz des Luxram-Hauptgebäudes (v.a. „Türmchen“-Vorbau) die Realisierung der geplanten städtebaulichen Achse deutlich erschweren (Störstein).

- In Abwägung aller Interessen und vor dem Hintergrund der anzustrebenden Entwicklung hat die Gemeinde Arth hat deshalb wie folgt entschieden:

Mit der hier vorliegenden Umzonung des Luxram-Areals, der anschließenden Alllastensanierung, Gestaltungsplanung und Neubebauung ist explizit der Abbruch des Luxram-Hauptgebäudes und Fabrik-Anbaus verbunden.

Zwecks Unterlagenergänzung zur Interessenabwägung im Umgang mit den erhaltenswürdigen Bauten wurde von Februar bis Juli 2021 ein Studienauftragsverfahren durchgeführt. Das Verfahren mit drei Teams umfasste eine Zwischenbesprechung und wurde durch ein ordentlich zusammengesetztes Beurteilungsgremium begleitet. Nach Abschluss des Verfahrens im Juli 2021 lautete die Empfehlung des Beurteilungsgremiums auf Erhaltung des Luxram-Hauptgebäudes, sofern nicht die erforderlichen Massnahmen zur Quecksilbersanierung eine wirtschaftliche Umnutzung verunmöglichten.

Von August bis Oktober 2021 wurden die nutzungsbedingten Belastungen im Luxram-Hauptgebäude untersucht. Aufgrund der ermittelten Messwerte der Belastungen der Raumluft und der Auswertungen der Kernbohrungen im Luxram-Hauptgebäude wurde durch die Firma Ecosens AG festgestellt, dass die maximal zulässigen Quecksilberbelastungen in der Bausubstanz massiv überschritten sind. Trotz tiefgreifender und sehr kostenintensiver Sanierung des Luxram-Hauptgebäudes könnten mit grosser Wahrscheinlichkeit die zulässigen minimalen Belastungswerte nicht erreicht werden.

Vor diesem Hintergrund entschied sich der Regierungsrat Kanton Schwyz in seiner Interessenabwägung gegen die Aufnahme des des Luxram-Hauptgebäudes ins Kantonale Schutzinventar KSI (RRB vom 7. Dezember 2021).

4.3 Arealentwicklung SBBsüdwest/ Kaufmann / Curiger

Das Areal stellt einen substanziellen Teil der angestrebten ESP-Gebietsentwicklung Bahnhof Süd dar. Die SBB benötigen ihren Arealteil nicht mehr für Betriebszwecke und haben ihn 2017 für eine Immobilienentwicklung freigestellt. Die Curiger GU AG hat ihr Grundstück erst 2015 erworben, ist mit ihren Bauabsichten aber vorerst aus Lärmschutzgründen gescheitert und hat sich deshalb der Arealentwicklung angeschlossen. Vom dritten Grundeigentümer sind noch keine konkreten Bauabsichten bekannt.

Folgende, relevanten Interessen sind hier identifiziert worden:

- Es besteht ein öffentliches Interesse am Stopp der Zersiedelung und einer qualitätsvollen Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Orten.
- Laut kantonalem Richtplan-Beschluss B-9.6 besteht zugleich ein öffentliches Interesse, an der Umnutzung und Verdichtung der stark unternutzten Areale auf der Bahnhof-Südseite.
- Es besteht weiter ein öffentliches Interesse, die darauf aufbauende kommunale ESP-Strategie umzusetzen und eine stark verdichtete Neuüberbauung dieses sehr zentral gelegenen Areals zu ermöglichen.
- Und nicht zuletzt besteht ein privates Interesse der Grundeigentümer, ihre Grundstücke wirtschaftlich besser in Wert zu setzen.
- Dem gegenüber steht das öffentliche Interesse an einem Erhalt der historischen Villa Sonnenheim und sog. „Milchküche“.

Diese Interessen werden wie folgt beurteilt:

- Das öffentliche Interesse am Stopp der Zersiedelung und einer qualitätsvollen Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Orten stützt sich auf das eidg. Raumplanungsgesetz. Das Bundesgericht hat dazu unmissverständlich festgehalten, dass es sich hierbei um ein öffentliches Interesse von nationaler Bedeutung handelt (vgl. eidg. Raumplanungsgesetz).
- Mit seinem Richtplan-Beschluss B-9 „ESP Bahnhofgebiete“ im Allgemeinen und mit B-9.6 „ESP Bahnhof Arth-Goldau“ im Besonderen wird unmissverständlich statuiert, dass eine bessere Inwertsetzung der stark unternutzten Areale auf der Südseite des Bahnhofs Arth-Goldau für die Tourismus- und Wirtschaftsentwicklung von kantonalem öffentlichem Interesse ist.
- In Ausführung dieses Richtplanauftrags besteht auch ein öffentliches Interesse von kommunaler Bedeutung, die erarbeitete ESP-Strategie umzusetzen und auf dem Areal hochwertige Produktions- und Dienstleistungsbetriebe sowie ev. Tourismus- und Bildungseinrichtungen unterzubringen (vgl. ESP-Entwicklungsstrategie, Zukunftsbild).
- Den privaten Interessen der Grundeigentümer SBB, Kaufmann und Curiger, die künftig in der Kernzone Bahnhof liegenden Grundstücke wirtschaftlich besser in Wert zu setzen, kommt ebenfalls kommunale Bedeutung zu.
- Dem steht ein öffentliches Interesse am Erhalt der historischen Bauten Villa Sonnenheim und Milchküche entgegen. Das von der Gemeinde Arth bei IBID in Auftrag gegebene, und vom kant. Denkmalpfleger begleitete Inventar erachtet die beiden Gebäude als kommunal erhaltenswert (vgl. Ziff. 2.3.4). Damit kann erstellt gelten, dass dieses öffentliche Interesse – vorbehältlich einer sofortigen Unterschutzstellung im KSI – lediglich von kommunaler Bedeutung ist.

Die bereits vorliegenden Gutachten zur Villa Sonnenheim zeigen im Wesentlichen, dass das um 1925 errichtete Gebäude ist eine von 4 Villen unterschiedlichster Bauperioden im Oberdorf ist, welche sich auf Bergsturz-Hügeln erheben. Sie weist aber bei Weitem nicht die Bedeutung und den Erhaltungszustand auf, wie die im Inventar IBID als schützenswert aufgeführte Villa „Mon Abri“ an der Rigistrasse 10 hat. Aufgrund der Veränderungen in den vergangenen Jahrzehnten weisen weder die

historische Gartenanlage noch die Villa selbst einen wesentlichen Substanzwert auf. Auch ihre städtebauliche Bedeutung ist vernachlässigbar, liegt sie doch versteckt hinter einem Baumgürtel. Einzig damit, dass dies lange Zeit der Wohnsitz der Bahnhofbuffet-Wirtefamilie war, liesse sich ein Erhalt rechtfertigen (vgl. Detailgutachten Dosch 22.3.2016, IBID 6/2016 und Büro für Gartendenkmalpflege 15.9.2016).

Und das von der Gemeinde umgehend bei IBID in Auftrag gegebene Detailgutachten weist zur sog. Milchküche im Wesentlichen nach, dass es sich in gewissen Kernbestandteilen um das 1882 errichtete, erste Aufnahmegebäude der Gotthardbahn (+ Arth-Rigi-Bahn) handelt. Diese Funktion verlor es allerdings bereits nach 15 Jahren als mit dem Bau der Zuger Linie 1897 heutiges SBB-Aufnahmegebäude, Hochperron und Tramstation erstellt wurden. Zum gleichen Zeitpunkt wurde es deshalb rückgebaut und gut 100 m südöstlich in verlängerter Form als Bahndienstgebäude teilweise wiedererrichtet (ohne Perrondächer u.ä.). Aufgrund der massiven Um- und Anbauten in den 1940-60er-Jahren ist der Substanzwert stark eingeschränkt. Auch der städtebauliche Situationswert an dieser Stelle ist eher gering. Einzig mit dem sozialhistorischen Wert der 1917 eingerichteten „Milchküche“, einer der auf bundesrätliche Dekret hin schweizweit geschaffenen, alkoholfreien Kantinen für SBB-Mitarbeiter, liesse sich der Erhalt allenfalls rechtfertigen (vgl. Detailgutachten IBID vom 20.2.2018).

- Die an diesem Ort konkret anzustrebende räumliche Entwicklung ergibt sich im Wesentlichen aus dem kantonalen Richtplan und im Detail aus der kommunalen ESP-Entwicklungsstrategie:

Der Regierungsrat des Kantons Schwyz hat im Richtplan das Bahnhofsgebiet Arth-Goldau als einen von nur vier Entwicklungsschwerpunkten von kantonaler Bedeutung im inneren Kantonsteil festgelegt, dessen Umnutzungs- und Verdichtungspotential zur Schaffung von Wirtschafts-, Tourismus-, Bildungs- und Wohnflächen möglichst optimal ausgeschöpft werden soll. Zum Kernperimeter dieses ESP gehört zweifelsfrei auch das SBB-nordost/Kaufmann/Curiger-Areal.

Zur konkreten Umsetzung des Richtplanauftrags wurden im Rahmen der ESP-Strategieerarbeitung verschiedene Bebauungsvarianten geprüft. Es erwies sich, dass das sowohl die SBB-Parzelle wie auch die Curiger-Parzelle nur unter Abbruch der Bestandesbauten in städtebaulich sinnvoller Weise bebaubar sind (vgl. ESP-Strategie, Zukunftsbild).

Im Sinne einer möglichst umfassenden Berücksichtigung der Interessen ergibt daraus was folgt:

- Pro: Das nationale Interesse an Innenentwicklung, das kantonale Interesse an der Ausschöpfung des Umnutzungs- und Verdichtungspotentials sowie das kommunale Interesse an der Umsetzung der ESP-Strategie sowie das lokale Interesse der Grundeigentümer an Immobilienverwertung sprechen für die Umsetzung des Vorhabens.
- Contra: Das kommunale Interesse an einem Erhalt der Villa Sonnenheim und sog. Milchküche spricht gegen die Realisierung des Vorhabens.

- Optimierungen: Ein Erhalt von Villa Sonnenheim und/oder Milchküche und ihrer Umgebung würde aufgrund ihrer Lage eine sinnvolle Neuüberbauung sämtlicher Arealteile und damit die angestrebte qualitätsvolle Verdichtung verunmöglichen. Und dies bei einem relativ bescheidenen Schutzwert der beiden Gebäude.
- In Abwägung aller Interessen und vor dem Hintergrund der anzustrebenden Entwicklung hat die Gemeinde Arth hat deshalb wie folgt entschieden:
Mit der hier vorliegenden Umzonung des SBBsüdwest / Kaufmann / Curiger-Areals, der anschliessenden Gestaltungsplanung und Neubebauung ist explizit mit dem Abbruch der Villa Sonnenheim und Milchküche verbunden.

Zwecks Unterlagenergänzung zur Interessenabwägung im Umgang mit den erhaltenswürdigen Bauten wurde von Februar bis Juli 2021 ein Studienauftragsverfahren durchgeführt. Das Verfahren mit drei Teams umfasste eine Zwischenbesprechung und wurde durch ein ordentlich zusammengesetztes Beurteilungsgremium begleitet. Nach Abschluss des Verfahrens im Juli 2021 lautete die Empfehlung des Beurteilungsgremiums auf Nicht-Unterschutzstellung der Milchküche und der Villa Sonnenheim (inkl. Garten).

Vor diesem Hintergrund entschied sich der Regierungsrat Kanton Schwyz in seiner Interessenabwägung gegen die Aufnahme des der Milchküche und der Villa Sonnenheim ins Kantonale Schutzinventar KSI (RRB vom 7. Dezember 2021).

5. **Berichterstattung gemäss Art. 47 RPV**

Art. 47 RPV Gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV) sind die Behörden, welche die Nutzungspläne erlässt, verpflichtet den kantonalen Genehmigungsbehörden Bericht zu erstatten. Darunter fällt dieser Bericht. Der Bericht soll darüber informieren wie unter anderem die Ziele und Grundsätze des Raumplanungsgesetzes, der Umweltschutzgesetzgebung und übergeordneten Vorgaben entspricht und diese berücksichtigt. Auch ist im Bericht nachzuweisen, wie die Anregungen aus der Bevölkerung berücksichtigt wurden.

5.1 **Berücksichtigung der Grundlagen**

5.1.1 **Ziele (Art. 1) des RPG**

Mit der Umzonung der Kernareale kann den Zielen des Raumplanungsgesetzes entsprochen werden.

- Der Boden wird haushälterisch genutzt. (Keine Vergrösserung der Bauzonen)
- Die raumwirksamen Tätigkeiten wurden aufeinander abgestimmt. (Interessensabwägung)
- Es wurde auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft geachtet. (Information und Mitwirkung)
- Die natürlichen Lebensgrundlagen werden geschützt (kein Kulturland)
- Die Siedlungsentwicklung wird nach innen gelenkt und kompakt gehalten. (Keine Vergrösserung der Bauzonen)
- Es werden räumliche Voraussetzungen für die Wirtschaft geschaffen. (Schaffung von neuen Arbeitsplätzen, Räumen)

5.1.2 **Grundsätze (Art. 3) des RPG**

Auch wird mit den Umzonungen den Grundsätzen des Raumplanungsgesetzes entsprochen.

- Die Landschaft wird geschont. (Keine Kulturlandflächen betroffen)
- Die Siedlung wird nach den Bedürfnissen der Bevölkerung gestaltet. (Interessen durch Mitwirkungen abgeholt, Siedlung wird begrenzt, Flächen optimal genutzt)
- Schutz vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen. (Es werden Massnahmen getroffen (z.B. Nutzungsanordnung) um die Einwirkungen zu reduzieren.)
- Sachgerechte Standorte für öffentliche oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sind in Bahnhofsnähe geplant. (Weiterentwicklung des Bahnhofstandorts)
- Die Rad- und Fusswege werden erhalten und ggf. neu geschaffen. (Bessere Anbindung aller Quartiere an Bahnhof)
- Schaffung durchgrünter Siedlungen (Zukunftsbild sieht Allee vor, Augenmerk in Gestaltungsplanverfahren auf siedlungsinterne Freiräume)

5.1.3 Anregungen der Bevölkerung

Die Anregungen aus der Bevölkerung wurden berücksichtigt.

- Die Bevölkerung wurde im Rahmen der Entwicklungsstrategie "Zukunft Arth Goldau" fünfmal an öffentlichen Orientierungsveranstaltungen über die planerischen Absichten der Gemeinde informiert (28.01.2016, 31.08.2016, 17.10.2016, 08.02.2017 und 24.05.2017). Zudem wurde die Bevölkerung bezüglich der Entwicklungsstrategie-Entwürfe zweimal zur öffentlichen Mitwirkung eingeladen (Februar 2017 und Mai 2017). Nach Abschluss der Mitwirkung im Mai 2017 wurden sämtliche eingegangenen Anmerkungen separat schriftlich beantwortet. In der Folge wurde die Bevölkerung im April 2019, Juni 2020 und Dezember 2021 über den Fortgang und die Planungsarbeiten informiert (zum Beispiel mittels Flyer, RigiPost usw.). Weiter wurden auch Sprechstunden angeboten.

5.1.4 Bundesvorgaben

Das Umzonungsvorhaben entspricht den Konzepten und Sachplänen des Bundes sowie den Bundesinventaren.

- Wie im Kapitel 2.1 aufgezeigt, entspricht das Vorhaben weitgehend den Bundesvorgaben. Der tangierte Inhalt des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene liegt ausserhalb des Umzonungsperrimeters. Ebenfalls tangiert die Erschliessungsplanung des Kreisels Schuttweg/Gott-hardstrasse das BLN Nr. 1606 nur minimal und beeinträchtigt die Schutzgedanken in keiner Weise.

5.1.5 Kantonaler Richtplan

Das Umzonungsvorhaben entspricht den Vorgaben des kantonalen Richtplans.

- Wie im Kapitel 2.2 näher aufgezeigt, entspricht das Vorhaben den Vorgaben des kantonalen Richtplans. Der Richtplan bezeichnet den Standort Bahnhof Arth-Goldau als Entwicklungsschwerpunkt „Bahnhofsgebiet“ von kantonalen Bedeutung. Mit der Entwicklungsstrategie und den Umzonungen kann den Hauptforderungen nach;
 - einer verbesserten Erschliessung,
 - einer Neuorganisation des Bahnhofs als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs,
 - einer Aufwertung und Gestaltung des Bahnhofsplatzes,
 - der Umnutzung und Verdichtung der Potentiale entsprochen und im Sinne des kantonalen Richtplans gehandelt werde.

5.1.6 Umweltschutzgesetz (USG)

Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensgemeinschaften und Lebensräume müssen gegen schädliche oder lästige Einwirkungen geschützt werden. Mit gezielten Massnahmen innerhalb der Bauprojekte und Gestaltungsplänen kann den Grundsätzen und Zielen des USG entsprochen werden.

5.1.7 Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG)

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) hat zum Zweck die heimatlichen Landschaften sowie Ortsbilder und natur- und Kulturdenkmäler zu schützen sowie ihre Erhaltung und Pflege zu fördern.

Die nationalen Inventare gemäss NHG wurden angemessen berücksichtigt.

Der Umgang mit den Kantonalen und kommunalen Inventaren sind im Kapitel 4 der Interessenabwägung dokumentiert.

5.1.8 Übriges Bundesrecht

Das Umzonungsvorhaben entspricht den übrigen Bundesgesetzen.

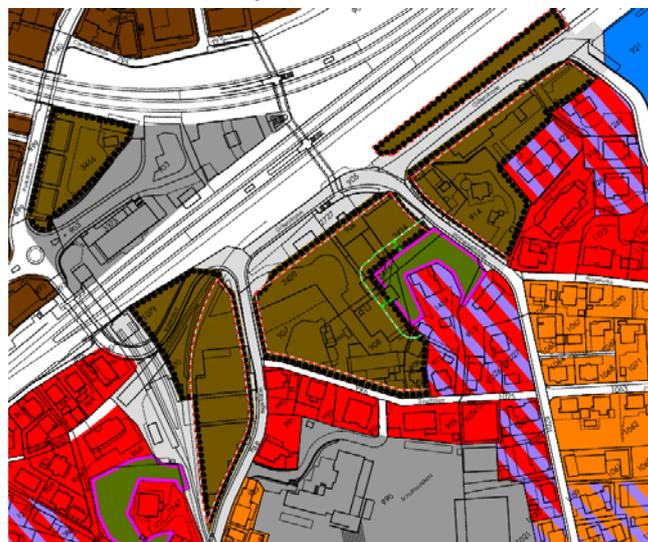
6. Anhang

- A) Nachweis Lärmschutz Eisenbahn**
- B) Nachweis Lärmschutz Mythen-Achse (Güterstrasse)**
- C) Verzeichnis erhaltenswerter Bauten und Anlagen**
- D) Behandlung Vorprüfung**

A) Grundlagen Einzonung

- Zone & Empfindlichkeitsstufe:
- Lärmart: Eisenbahnlärm
- Massgebender Belastungsgrenzwert: Da die Parzellen bereits erschlossen und bebaut sind, ist der Immissionsgrenzwert der ES III massgebend.
- Tag: 65 dB(A), Nacht: 55 dB(A)
Bei Räumen in Betrieben gelten gemäss Art. 42 LSV um 5 dB(A) höhere Immissionsgrenzwerte.

Planausschnitt Zonenplanentwurf



B) Grundlagen zu den Lärmemissionen

- | | | |
|--|----------------------|-----------------------|
| • Emissionsplan 2015: | (L _{re,t}) | (L _{re,n}): |
| Abschnitt (DfA-Linie 600): 08606 – 08864 | 77.7 dB(A) | / 78.1 dB(A) |
| Abschnitt (DfA-Linie 600): 08864 – 09315 | 77.7 dB(A) | / 78.1 dB(A) |
| Abschnitt (DfA-Linie 600): 09315 - 13742 | 77.6 dB(A) | / 78.1 dB(A) |
| Abschnitt (DfA-Linie 665): 15240 - 15758 | 53.2 dB(A) | / 46.2 dB(A) |

C) Lärmbelastungen ohne Massnahmen

- **Isofonenplan Nacht**, Höhe der Isofonen über Terrain: 4.25 m (Mitte 1. OG: 1.5 + 2.75 = 4.25 m)



- **Isofonenplan Nacht**, Höhe der Isofonen über Terrain: 9.75 m (Mitte 3. OG: 1.5 + 3 x 2.75 = 9.75 m)



- **Isofondenplan Nacht**, Höhe der Isofönen über Terrain: 15.25 m (Mitte 5. OG: $1.5 + 5 \times 2.75 = 15.25$ m)



D) Beurteilung der Lärmbelastung ohne Massnahmen

- Aufgrund der beinahe gleichen Emissionen bei Tag und Nacht fallen die Ergebnisse praktisch identisch aus.
- Auf allen Beurteilungshöhen wird der Immissionsgrenzwert Nacht von 55 dB(A) deutlich überschritten.
- Alarmwert Nacht 65 dB(A) wird im 1. OG erreicht aber nicht überschritten.
- Der Immissionsgrenzwert Tag von 65 dB(A) wird eingehalten.

E) Lärmschutzmassnahmen (gemäss Wegleitung Lärmschutz bei Einzonung und Erschliessung,

Kantone BL, SZ, SO, UR)

1. Lärmschutzmassnahmen Priorität 1: Nutzungen der Lärmsituation anpassen (weniger lärmempfindliche Nutzung wählen)

Da der IGW-Nachtwert von 55 dB(A) auf dem grössten Teil des zu untersuchenden Perimeters überschritten ist.

Soll in der ersten Bautiefe Gewerbenutzung zu erstellen. Bei Gewerbenutzung ist der geltende Immissionsgrenzwert für Betriebsräume bei Tag von 70 dB(A) eingehalten. Der Nachtwert bei Betriebsräumen ist nicht relevant. Gleichzeitig werden die dahinterliegenden Wohnhäuser geschützt. Mit dieser Realisierung können die Anforderungen der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV) erfüllt werden.

2. Lärmschutzmassnahmen Priorität 2: Lärmschutzbauten (Lärmschutzwand, Lärmschutzdamm)

Die Realisierung einer Lärmschutzbaute (Wand oder Damm) ist aus folgenden Gründen nicht zielführend:

- Grundsätzlich ist der Bau einer Lärmschutzwand oder eines Lärmschutzwalles zwar möglich.
- Aufgrund der Gebäudehöhe in einer Wohnzone 4-geschossig könnten die obersten Geschosse nicht mehr genügend geschützt werden.
- Eine Lärmschutzwand könnte zu unerwünschten Reflexionen führen. Insbesondere da auf beide Seiten der Geleise eine solche Wand notwendig wäre.

3. Lärmschutzmassnahmen Priorität 3: Gestalterischer Lärmschutz am Gebäude (Sondernutzungsplanung: a) Gebäudeanordnung, b) Raumordnung, c) Transparente Fassadenbauteile)

a) Die Betriebsräume in der ersten Bautiefe können so gestaltet werden, dass diese die dahinterliegenden Wohnhäuser vor dem Lärm abschirmen.

b) Die Gebäude sollten mit einseitig ausgerichteten Grundrissen geplant werden, sodass die lärmempfindlich genutzten Räume durch das Gebäude selbst geschützt werden (siehe Beilage).

c) Transparente Fassadenbauteile sollte nur im Ausnahmefall in Betracht gezogen werden. Da eine Belüftung der Räume anderweitig erfolgen muss und zudem die Aussenreinigung schwierig ist.

F) Fazit/Zusammenfassung

Aufgrund des Eisenbahnlärms überschreitet der Immissionsgrenzwert bei Nacht fast die ganze Perimeterfläche im vorgesehenen Gebiet „Arth Bahnhofareal“

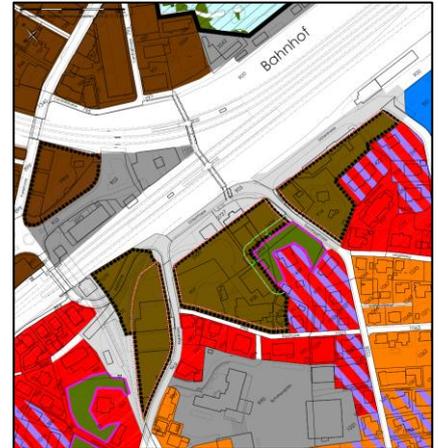
Die Prüfung von Massnahmen der 1. Priorität (Nutzung der Lärmsituation anpassen) ist eine sinnvolle Massnahme und sollte realisiert werden. Jedoch sollte diese mit den Massnahmen der 3. Priorität kombiniert werden. Im Rahmen der Gestaltungspläne soll der Nachweis erbracht werden, dass die Belastungsgrenzwerte eingehalten werden.

Die Massnahmen der 2. Priorität (Lärmschutzbauten) sind nicht sinnvoll.

A) Grundlagen Einzonung

- Zone & Empfindlichkeitsstufe: Kernzone (K) [ES III], Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ÖBA) [ES III]. Wohn- Gewerbezone mit 4 Geschossen (WG4) [ES III]
- Lärmart: Strassenlärm
- Massgebender Belastungsgrenzwert: Da die Parzellen bereits erschlossen und bebaut sind, ist der Immissionsgrenzwert der ES III massgebend.
- Tag: 65 dB(A), Nacht: 55 dB(A)
Bei Räumen in Betrieben gelten gemäss Art. 42 LSV um 5 dB(A) höhere Immissionsgrenzwerte.

Planausschnitt Zonenplan



B) Grundlagen zu den Lärmemissionen

Gemäss Verkehrszählung im Jahr 2015 (Verkehrserhebungen Goldau, AKP Verkehringenieur AG, 19. Mai 2015) beträgt der aktuelle DTV an der Güterstrasse 2'205 FZ. Der DTV wurde mit einer Verkehrszunahme von 1 % pro Jahr auf das Jahr 2030 hochgerechnet.

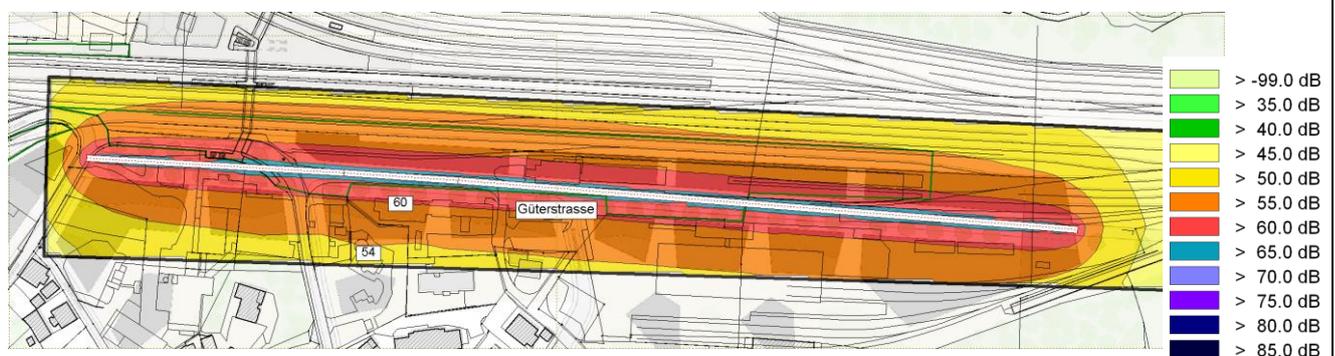
Die Grundlagen der Verkehrszahlen für den Schuttweg beruhen auf dem Bericht: ESP Bahnhof Arth-Goldau und Parkierung Rigi Bahnen AG, Erschliessung und Auswirkung Autobahnanschluss Goldau, AKP Verkehringenieur AG, vom 29. März 2018.

Strassenabschnitt	Grundwert [FZ]	DTV (2030) [FZ]
Güterstrasse	2'205 (DTV 2015)	2'560
Schuttweg neu	492 (ASP 10.4)	4'730

Für die Berechnungen wurde angenommen, dass der ganze Verkehr Schuttweg über die Güterstrasse fährt. Einen erheblichen Teil dieses Verkehrs wird nur bis zum Bildungszentrum fahren und bildet somit eine zusätzliche Sicherheit für die Berechnungen.

C) Lärmbelastungen ohne Massnahmen

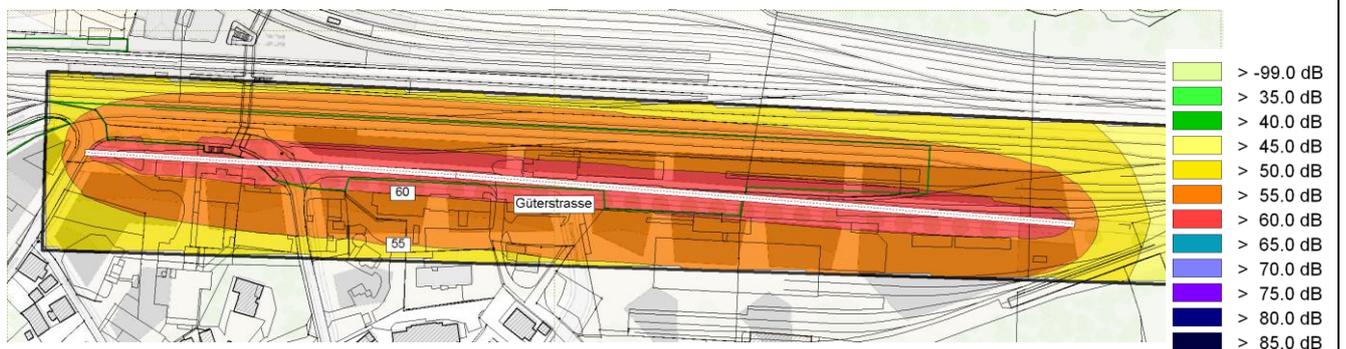
- **Isofonenplan Tag**, Höhe der Isofonen über Terrain: 4.25 m (Mitte 1. OG: 1.5 + 2.75 = 4.25 m)



- **Isofonenplan Nacht**, Höhe der Isofonen über Terrain: 4.25 m (Mitte 1. OG: 1.5 + 2.75 = 4.25 m)



- **Isofonenplan Tag**, Höhe der Isofonen über Terrain: 9.75 m (Mitte 3. OG: 1.5 + 3 x 2.75 = 9.75 m)



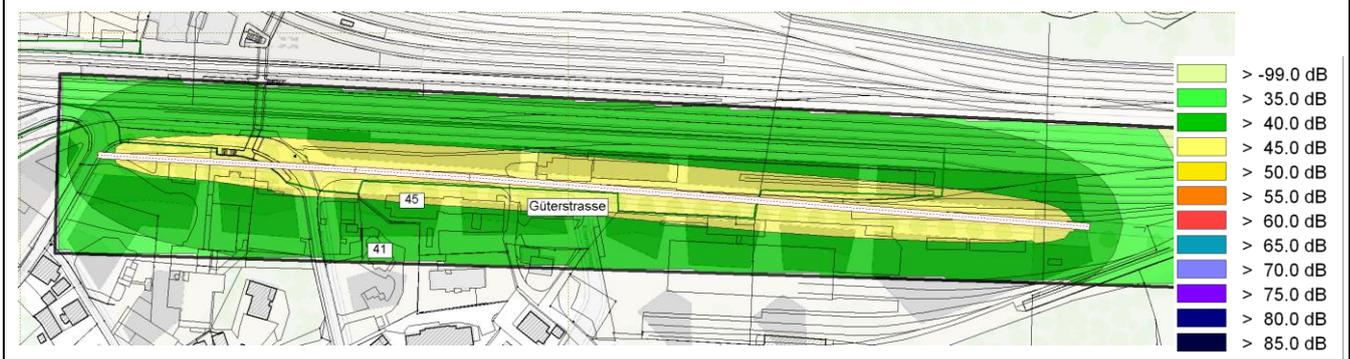
- **Isofonenplan Nacht**, Höhe der Isofonen über Terrain: 9.75 m (Mitte 3. OG: 1.5 + 3 x 2.75 = 9.75 m)



- **Isofonenplan Tag**, Höhe der Isofonen über Terrain: 15.25 m (Mitte 5. OG: 1.5 + 5 x 2.75 = 15.25 m)



- **Isofonenplan Nacht**, Höhe der Isofonen über Terrain: 15.25 m (Mitte 5. OG: $1.5 + 5 \times 2.75 = 15.25$ m)



D) Beurteilung der Lärmbelastung ohne Massnahmen

- Die Immissionsgrenzwerte werden am Tag und in der Nacht, mit dem ganzen Verkehr des Schuttwegs, eingehalten.

F) Fazit/Zusammenfassung

Da Immissionsgrenzwerte am Tag und in der Nacht eingehalten werden, sind keine Lärmschutzmassnahmen bezüglich der Güterstrasse notwendig.



**Standortentwicklung ESP
Bahnhof Arth-Goldau**

Plan zum Verzeichnis erhaltenswerter
Bauten und Anlagen

Version: 12.12.2017 rev. 22.1.2018/bm

- Dokumentiert
- Erhaltenswert
- Schützenswert
- KIGBO / Bund

Standortentwicklung ESP Bahnhof Arth-Goldau

Verzeichnis erhaltenswerter Bauten und Anlagen



Auftraggeber: Gemeinde Arth

Bearbeitung: Basil Marty
Heinrich Speich

Winterthur, 22. Januar 2018

1

1141 Bahnhofstrasse 1

Bautyp Kategorie 2.2
Bauzeit 1897; 1982/85 (Umbau)**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit** schützenswert
 erhaltenswert ISOS: *E 0.0.1*
 KGS:

Quellen: INDUSTRIEINVENTAR; KUNSTFÜHRER 2005



0145

Würdigung / Baudaten

Verkehrshistorische + städtebauliche Bedeutung
Eigen- und Situationswert durch Umbau in den 1930er und 1980er Jahren geschmälert.

2

1103 Bahnhofstrasse 10

Bautyp Kategorie: 3.3; 4.5
Bauzeit 1900 / 1910**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit** schützenswert
 erhaltenswert ISOS: *E 2.0.7*
 KGS:

Quellen: KUNSTFÜHRER 2005



0050b



0179

Würdigung / Baudaten

Hotelgebäude, markante ortsbauliche Situation an Kreuzung Gotthardstrasse/Bahnhofstrasse.
Wichtiger Vertreter des Späthistorismus.
Erbaut von Gottfried Bucheli, Besitzer der nahegelegenen Sägerei.
Sozialgeschichtliche Bedeutung als ehemaliges Volkshaus 1930-1962.

3

1133 Bahnhofstrasse 11

Bautyp Kategorie 3.3
Bauzeit 1912**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit** schützenswert
 erhaltenswert ISOS: *Zone 2*
 KGS:

Quellen: CHROINK



0038

Würdigung / Baudaten

Qualitätsvolles Wohn- und Geschäftshaus in Heimatstilformen. Das Haus gehört zur frühen Bebauung der damals locker mit Bauten gesäumten Bahnhofstrasse.

1912 Wohnhaus mit Ladenlokal Metzgerei Steiner

4

1144

Bahnhofstrasse 2

Bautyp Kategorie 2.2, 2.4**Bauzeit** 1897**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone 2
 KGS:

Quellen:



0149

Würdigung / Baudaten

Verkehrsinfrastrukturbau im Schweizer Holzstil. Es sind Spuren originaler Farbigkeit erhalten. Das Gebäude wurde 1897 zusammen mit dem neuen Bahnhof erstellt und diente als Endhaltestelle der Linie der Talbahn Arth-Goldau. Der Bahnverkehr wurde 1959 eingestellt.

5

1104

Bahnhofstrasse 21

Bautyp Kategorie 3.4**Bauzeit** 1914**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone 2
 KGS:

Quellen: CHRONIK



0180



0186

Würdigung / Baudaten

Das Gebäude folgt der Typologie eines spätbarocken Schwyzer Herrenhauses, hier aus den 1920er Jahren. Es ist ein gut erhaltener Vertreter einer traditionalistischen Architekturströmung. Dabei sind die Details der Fassadengestaltung mit Fenstergewänden, Gliederungselementen, Zugang und Umgebungsgestaltung bedeutend.

1914 für den Staatsanwalt Dr. Franz Rickenbacher erbaut

7

1136

Bahnhofstrasse 9

Bautyp Kategorie 4.5**Bauzeit** 1897**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: E 2.0.5
 KGS:

Quellen: KUNSTFÜHRER 2005; CHRONIK



0035



0168

Würdigung / Baudaten

Hotel Terminus, Tourismusbau in unmittelbarer Nähe zu Bahnhof und Rigibahn. Das Hotel entstand zeitgleich zu Bahnhof SBB und Rigibahn. Zusammen mit der Rigibahn bildet das Hotel eine Torsituation als Kopfbau zur Bahnhofstrasse hin.

1897 als Bahnhofhotel Steiner erbaut
 1982 Umbau Hotel Terminus

8

853

Bergstrasse 37

Bautyp Kategorie 3.3**Bauzeit** nach 1894**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

 ISOS: Zone 1, Hinweis 1.0.3 KGS:

Quellen: SIEGFRIEDKARTE 1894



0014

Würdigung / Baudaten

Das Wohn- und Geschäftshaus steht prominent sichtbar am Ortseingang. Es ist epochentypisch für die Zeit um 1900 und ist in seinen Erscheinungsformen weitgehend authentisch.

9

1100

Gotthardstrasse 13

Bautyp Kategorie 3.3**Bauzeit** 1910**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

 ISOS: Zone II KGS:

Quellen: CHRONIK



0187



0191

Würdigung / Baudaten

Die Jugendstilvilla als Ziegelbau ist in der Zentralschweiz selten anzutreffen. Mit ihren Zierformen, Flugsparren, Dachterrasse, Rollstoren, verglaster Veranda und der Umgebungsgestaltung bildet sie einen markanten Dorfzugang von Oberarth her.

1910 Wohnhaus Dr. F. Holdener

10

1194/1196 Gotthardstrasse 30/32

Bautyp Kategorie 3.3**Bauzeit** 1895/96**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

 ISOS: Zone IV KGS:

Quellen: KUNSTFÜHRER 2005



0202



0204

Würdigung / Baudaten

Wohnblock für "höhere Bahnangestellte" mit Nebengebäuden, Remise 19. Jahrhundert, Ökonomiegebäude unbestimmt. Früher Pferdestall des Hotels Rössli und Standort einer Postkutschenstation

11

1203 Gotthardstrasse 38

Bautyp Kategorie 5.1**Bauzeit** 1897;1899**Würdigung / Baudaten**

Typischer, historistischer Schulbau mit früher rückseitiger Erweiterung

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone 3
 KGS:

Quellen: KUNSTFÜHRER 2005, CHRONIK



0064



0234

1897 erstellt, zwei Jahre später vergrössert.

12

1300 Gotthardstrasse 55

Bautyp Kategorie 3.4**Bauzeit** 1933**Würdigung / Baudaten**

Wohnhaus aus der 2.Phase des Heimatstils mit früher Garage. Gut erhaltene Details der Bauzeit wie "Luzerner Dach", Erker, Zugang im Obergeschoss über Treppe, Fenster und Schlagläden.

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
 KGS:

Quellen: CRHONIK



0248



0250

1933 für den Bremser Gottfried Holdener

14

1163 Güterstrasse 3

Bautyp Kategorie 4.4**Bauzeit** 1917 (Aufstockung)**Würdigung / Baudaten**

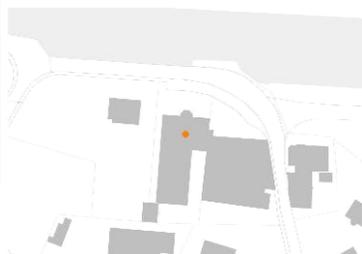
Architektonisch außergewöhnliches Industriegebäude in repräsentativen, neoklassizistischen Formen.

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert *vgl. Vertiefungsstudie*
 erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
 KGS:

Quellen: INDUSTRIEINVENTAR; KUNSTFÜHRER 2005; CHRONIK



0138



0279

15

1164

Güterstrasse 5

Bautyp Kategorie 4.3**Bauzeit** 1910er Jahre**Würdigung / Baudaten**

Luxram-Gebäude

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert
 erhaltenswert

vgl. Vertiefungsstudie

- ISOS: Zone IV
 KGS:

Quellen: INDUSTRIEINVENTAR



0276



0323

16

1150

Güterstrasse 6

Bautyp Verkehrs- und Infrastrukturbau**Bauzeit** 1896/97**Würdigung / Baudaten**

Erstes Aufnahmegebäude der Gotthardbahn, um 1880; so genannte "Milchchuchi", heute SBB-Mensa. Der Bau wurde vor 1897, beim Bau des neuen Bahnhofsgebäudes an die Gleisperipherie versetzt. Umbauten in den 1940er/50er Jahren.

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
 KGS:

Quellen: CHRONIK



0330



0345

1896/97 Wiederaufbau am heutigen Standort

17

1124

Gutenbergweg 6

Bautyp Kategorie 3.3**Bauzeit** 1904**Würdigung / Baudaten**

Schweizer Holzstil des 19. Jahrhunderts, mit südseitiger Laube mit Sägezier. Guterhaltener traditionaler Holzbau; einziger verzierter Vertreter des Typs.

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone II
 KGS:

Quellen: CHRONIK



0199



0201

1904 durch F. Blumer erbaut

18

1233

Kirchmattweg 2

Bautyp Kategorie 3.3**Bauzeit** 1910**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
 KGS:

Quellen: CHRONIK



0239



0240

Würdigung / Baudaten

Repräsentatives Wohnhaus "Baumeisterhaus" mit dekorativ gestalteten Fassaden.
 1910 für Bahnportier Sepp Walker

1910 für Bahnportier Sepp Walker

19

1078/1080 Parkstrasse 11/13

Rigihaus

Bautyp Kategorie 3.3**Bauzeit** 1910**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone 1
 KGS:

Quellen: CHRONIK, KULTURSPUR GOLDAU G25



0029



0302

Würdigung / Baudaten

Mehrfamilienhaus von 1910. Architektonisch bedeutend und wichtig in Stellung und Volumen. Es handelt sich mit den markanten Giebeln, den Eckerkern und dem Doppelgiebel um einen Vertreter der ersten Phase des Heimatstils. Das Gebäude wurde als Saalgebäude zum abgebrochenen Hotel Rigi (Parkstrasse 11) erbaut.

1910 Zeno Schorno, "Rigihaus" mit 6 Wohnungen.

20

1025/1026 Parkstrasse 12

Bautyp Kategorie Nr. 3.3; 4.5**Bauzeit** 1897**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone 1
 KGS:

Quellen: CHRONIK



0031



0300

Würdigung / Baudaten

Der Bau des Hotels National ist heute ein Mehrfamilienhaus. Es wurde im Spätklassizismus des ausgehenden 19. Jahrhunderts erstellt und bildet zusammen mit dem Rigihaus die Torsituation der Parkstrasse.

1897 Hotel, später Saal für Kino

22

983

Parkstrasse 21

Bautyp Kategorie 3.3; 4.5**Bauzeit** 1895; 1994 Umbau**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: *E 1.0.2*
 KGS:

Quellen: KUNSTFÜHRER 2005



0003



0305

Würdigung / Baudaten

Restaurant Gotthard, 1895 erbaut. Es handelt sich um einen Bau der 1. Phase des Heimatstils mit zahlreichen erhaltenen Details. Der Bau ahmt spätbarockes Volumen nach.

24

1007

Parkstrasse 45

Bautyp Kategorie 3.3**Bauzeit** 1909**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: *Zone 1, Hinweis 1.0.3*
 KGS:

Quellen: CHRONIK



0012

Würdigung / Baudaten

Städtebaulich markantes Wohn- und Geschäftshaus an der äusseren Parkstrasse. Der Bau gehört zusammen mit Parkstrasse 43 zu den ältesten erhaltenen Bauten an der Zufahrtsstrasse und ist typisch für die Bauzeit. Eigenwillig ist der abgewalmte Kreuzfirst des quadratischen Baukörpers.

1909 Wohnhaus Lino Fachinetti,
Schafhändler

25

1244

Rigistrasse 10

Bautyp Kategorie 3.3**Bauzeit** 1901/1905**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

ICOMOS-Gartenliste

- ISOS: *Zone IV*
 KGS:

Quellen: CHRONIK



0219



0218

Würdigung / Baudaten

Villa Bel-Air von 1905. Sitzt auf einer Bergsturz-Kuppe und ist bis in die gestalterischen Details authentisch erhalten. Die schmiedeeiserne Garteneinfriedung ist ins Jahr 1905 datiert.

1901 Carl Simon Villa "mon abri"

26

1261/1262 Rigistrasse 4/6

Bautyp Kategorie 2.3**Bauzeit** 1875; 1880er**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert *vgl. Vertiefungsstudie*
 erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
 KGS:

Quellen: INDUSTRIEINVENTAR; CHRONIK



0125



0123

Würdigung / Baudaten

Remisengebäude unter Paralleldach.
 Verkehrshistorisch bedeutend.
 Sehr authentischer Erhaltungszustand.
 In den 1880er Jahren von Oberarth an den
 heutigen Standort versetzt.

27

1259 Rigistrasse 8

Bautyp Kategorie 3.3**Bauzeit** 1900**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
 KGS:

Quellen:



0220b



0220

Würdigung / Baudaten

Villengebäude in schlichten Formen auf
 Bergsturzkessel um 1900. Das vorgelagerte
 Oekonomiegebäude ist vollständig
 umgestaltet. Der wohl bauzeitliche hölzerne
 Schindelschirm wurde durch einen
 Eternitschirm ersetzt.

30

1365 Sonneggstrasse 15

Bautyp Kategorie 3.4**Bauzeit** 1932**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
 KGS:

Quellen: CHRONIK



0087



0268

Würdigung / Baudaten

Wohnhaus frühe 1930er Jahre, schmucklos,
 prägt das Ortsbild als Kopfbau der
 Zaystrasse. Für die Bauzeit ein eher
 konservativer Bau.

Wohl 1932 für den Sekundarlehrer Karl
 Fuchs erbaut.

31

1308

Sonneggstrasse 26

Bautyp Kategorie 3.4**Bauzeit** >1934**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
 KGS:

Quellen:



0084

Würdigung / Baudaten

Wichtiger und einzigartiger Vertreter der angewandten Moderne, wie sie für die Zeit nach 1930 prägend ist. In der Innerschweiz hält dieser Baustil mit etwas Verspätung Einzug.

Nicht in Chronik (bis 1934)

32

Sonneggstrasse 3

Bautyp Wohnbau**Bauzeit** 1923/25**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

ICOMOS-Gartenliste

- ISOS:
 KGS:

Quellen: CHRONIK



1002

Würdigung / Baudaten

Repräsentativer Wohnbau mit Garten von 1923. Vertreter einer traditionalistischen Architekturströmung, im Rahmen der zweiten Phase des Heimatstils.

Erbaut von Simon-Scherer August, Bahnhofuffetier

33

1342

Tannenweg 5

Bautyp Kategorie 3.3 oder 3.4**Bauzeit** 1933**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
 KGS:

Quellen: CHRONIK



0258

Würdigung / Baudaten

Blockbau mit Eternitverkleidung, 2. Phase Heimatstil, um 1933. Das Gebäude verfügt über eine gepflegte Umgebung und gut erhaltene bauzeitliche Gestaltungsdetails wie klassizistische Fensterverdachungen und Vordächer an den Giebelfassaden.

1933 durch Xaver Kamer, Strassenmeister erstellt.

34

1043

Vogelsangstrasse 17

Bautyp Kategorie 3.4**Bauzeit** 1921**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone II
 KGS:

Quellen: CHRONIK



0192



0193

Würdigung / Baudaten

Heimatstil-Wohnhaus, Schwyzer Herrenhaus mit Schweifgiebel imitierend. Der Bau ist der besterhaltene aus der Dreiergruppe und verfügt über authentisch erhaltene Details wie Erker mit Balkon, Quer- und Schweifgiebel.

1921 als eines von drei Wohnhäusern der Baugenossenschaft des Verkehrspersonals erstellt.

35

1361-1364 Zaystrasse 16-22

Bautyp Kategorie 3.3**Bauzeit** 1912**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
 KGS:

Quellen: CHRONIK 1997



0089



0267

Würdigung / Baudaten

4 Typenhäuser: Mehrfamilienhäuser quer zum First geteilt. Aussen sind alle vier Gebäude nur wenig (und einheitlich) verändert.

Als Bauten des genossenschaftlicher Wohnbaus in Folge des Bahnbaus haben sie eine hohe sozialhistorische Bedeutung.

1912 durch Baugenossenschaft Sonnegg erbaut.

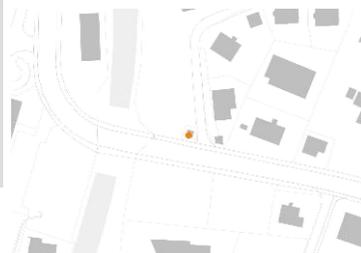
100

Bergstrasse 15, bei
Ölberg-Kapelle**Bautyp** Kategorie 6**Bauzeit** 1899**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert *KIGBO*
 erhaltenswert

- ISOS:
 KGS:

Quellen: KULTURSPUR GOLDAU G22



1001

Würdigung / Baudaten

Wieder aufgebaute Kapelle von 1899. Das Original des 17. Jahrhunderts musste dem Bahnbau weichen.

101

1098 Gotthardstrasse 18

Bautyp Kategorie 1.3; 3.1; 4.5
Bauzeit 1761 / 1820 (verschoben)**Würdigung / Baudaten**

Ortsbaulich wertvolle Situation, Restaurant Bauernhof, 1820 an den heutigen Standort verschoben.

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit schützenswert *KIGBO*
 erhaltenswert ISOS: *E 2.0.8*
 KGS:

Quellen: KUNSTFÜHRER 2005



0046b



0185

102

1242 Gotthardstrasse 29

Bautyp Kategorie 3.2; 4.5
Bauzeit 1812; 1991 renoviert**Würdigung / Baudaten**

Hotel Rössli mit Saalbau, wichtige Pferdewechselstation. Das Gebäude ist innen weitgehend verändert.

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit schützenswert *KIGBO*
 erhaltenswert ISOS: *Zone 3*
 KGS:

Quellen: KUNSTFÜHRER 2005



0061



0212

103

1240 Gotthardstrasse 31

Bautyp Kategorie: 3.2
Bauzeit 1808-11**Würdigung / Baudaten**

Siedlungshistorisch und architektonisch bedeutender Bau aus der ersten Phase des Wiederaufbaus. Regionaltypisch ungewöhnlich ist das Mansarddach. Der Saal im Erdgeschoss diente ursprünglich als erste Kapelle nach dem Bergsturz.

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit schützenswert *KIGBO*
 erhaltenswert ISOS: *Zone 3*
 KGS:

Quellen: KUNSTFÜHRER 2005



0066b

Glockenturm 1986 rekonstruiert.

104

1189 Gotthardstrasse 34

Bautyp Kategorie 3.3**Bauzeit** 1906/09; 1997 renoviert**Würdigung / Baudaten**

Pfarrhaus nördlich der Kirche. Gutes Ensemble mit Kirche, Rössli, Pfrundhaus

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit
 schützenswert *KIGBO*
 erhaltenswert

 ISOS: *E 3.0.10*
 KGS:

Quellen: KUNSTFÜHRER 2005; CRHONI



0223



0224

Gemäss Chronik 1911 als Kaplanenhaus erstellt.

105

1187 Gotthardstrasse 36

Bautyp Kategorie 5.1.1**Bauzeit** 1906/09; 1995 renov.**Würdigung / Baudaten**

Die Kirche aus Bergsturz-Material wurde ab 1906 von Architekt August Hardegger in zeitgenössischer Formensprache erbaut. Die Kreuzwegbilder sind von Georg Weber 1931.

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit
 schützenswert *KIGBO*
 erhaltenswert

 ISOS: *E 3.0.9*
 KGS:

Quellen: KUNSTFÜHRER 2005



0222



0225

106

1147 Bahnhofstrasse 7

Bautyp Kategorie 2.2**Bauzeit** 1897**Würdigung / Baudaten**

Die verkehrshistorisch bedeutende Stationsanlage mit Hochperron wurde 1897 erstellt, als die SBB den neuen Bahnhof baute. Es ist die Talstation der Zahnradstrecke der Arth-Rigi Bahn.

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit
 schützenswert *KIGBO*
 erhaltenswert

 ISOS: *E 0.0.4*
 KGS:

Quellen: INDUSTRIEINVENTAR; KUNSTFÜHRER 2005



0146



0287

200

845

Bergstrasse 36

Bautyp Kategorie 3.3**Bauzeit** 1905**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone II
 KGS:

Quellen: CHRONIK



0019b

Würdigung / Baudaten

Epochentypischer Wohnbau mit dekorativer Laube. An peripherer Lage an der Bergstrasse markiert das Haus den Siedlungsrand zur Zeit des Bahnbaus. Der Ausbau scheint weitgehend authentisch.

1905 Wohnhaus Zuppiger, Rangiermeister

201

2810

Rigistrasse 15

Bautyp Kategorie: 5.2**Bauzeit** 1982**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
 KGS:

Quellen:



0244



0243

Würdigung / Baudaten

Qualitätvoller Bau der Nachkriegsmoderne nach Entwurf von Hans Zehnder aus Siebnen. Typischer Vertreter der plastischen Strömung mit Sichtbettoberflächen. Gute Umgebungsgestaltung. Architektonisch eher ein "Spätzünder" im Geiste der 1970er Jahre.

202

1178

Sonneggstrasse 1

Bautyp Kategorie 3.3; 3.5**Bauzeit** 1900 / 1950**Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit**

- schützenswert
 erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
 KGS:

Quellen:



0277

Würdigung / Baudaten

Kopfbau um 1900, um 1950 Türmchen gekappt, aufgestockt.

203

Zaystrasse 13

Bautyp Kategorie 3.3

Bauzeit 1913

Würdigung / Baudaten

Qualitätsvolles Wohnhaus in Heimatstilformen. Von der Strasse zurückversetzt in der zweiten Reihe. Steiles Dach mit tief angesetztem Sparrendach. Jugendstilverzierungen an den Fassaden.

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert
- erhaltenswert

- ISOS:
- KGS:

Quellen: CHRONIK



0567



0565

1913 Bernhard Wyss, Rangiermeister

Würdigung / Baudaten

Historistischer Wohnbau nach lokalen Vorbildern verbunden mit modernen Elementen, wie z.B die grossen Fenster.

Umbau 1919 für Speck Alfred Koduktuer SOB

204

1357 Sonnegstrasse 19

Bautyp Kategorie 3.3; 4.5

Bauzeit 1898; 1919

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert
- erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
- KGS:

Quellen: CHRONIK



0264



0265

Würdigung / Baudaten

Wohnhaus der Zwischenkriegszeit in späthistoristischen Formen Städtebaulich bedeutender Eckbau

1929 durch Gretener Leo erbaut.

205

1346 Sonnegstrasse 33

Bautyp Kategorie 3.3

Bauzeit 1929

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert
- erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
- KGS:

Quellen: CHRONIK



0081

206

Sportplatzweg 10

Bautyp Kategorie 3.5

Bauzeit 1950er

Würdigung / Baudaten

Qualitätsvoller Wohnbau der 1950er Jahre mit epochentypischer Formensprache. Sehr authentischer Zustand.

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert
- erhaltenswert

- ISOS:
- KGS:

Quellen:



0313



0311

Würdigung / Baudaten

Freistehendes Wohnhaus von 1930 in Holzbauweise. Gartenanlage mit prägendem Baumbestand. Sensible Lage im Ortsbild. Das Haus ist durch einen Anbau verändert und in seiner Aussagekraft geschmälert.

1930 für Licht AG erbaut

207

1171 Zaystr 15

Bautyp Kategorie 3.3/3.4

Bauzeit 1930

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert
- erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
- KGS:

Quellen: CHRONIK



0133

Würdigung / Baudaten

Typische Mauereinfassung aus Konglomerat-Gestein. Prägenden im Strassenraum.

208

Parkstrasse 12

Bautyp Kategorie 5.2.2

Bauzeit 1890er Jahre

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert
- erhaltenswert

- ISOS: Zone 1
- KGS:

Quellen:



0032

209

1006 Parkstrasse 43

Bautyp Kategorie 3.3

Bauzeit 1897

Würdigung / Baudaten

Wohn- und Geschäftshaus des ausgehenden 19. Jhs.
recht authentisch erhalten

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert
- erhaltenswert

- ISOS: Zone 1, Hinweis 1.0.3
- KGS:

Quellen: CHRONIK



0025b

1897 Käserei Notter/Pflanzer

210

1119 Rosenweg 4

Bautyp 3.3 oder 3.4

Bauzeit

Würdigung / Baudaten

Kleines Wohnhaus in traditionaler Schwyzer Bauweise, frühneuzeitliche Holzhäuser imitierend.

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert
- erhaltenswert

- ISOS: Zone II
- KGS:

Quellen:



0045b



0197

211

1282 Schulhausplatz 1

Bautyp Kategorie 5.1

Bauzeit 1929/30

Würdigung / Baudaten

Schulhaus aus 1. Viertel 20. Jh. 1. Phase Heimatstil. Städtebaulich prominent wegen des grossen Volumens.

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert
- erhaltenswert

- ISOS: Zone IV
- KGS:

Quellen: CHRONIK



0104

1929/30 als Schulhaus erbaut.

Provisorische Einstufung der Schutzwürdigkeit

- schützenswert
- erhaltenswert

vgl. Vertiefungsstudie

- ISOS:
- KGS:

Quellen: CHRONIK



0281

1882, Hotel Hof Goldau

Anhang D)

Gemeinde Arth, Teilnutzungsplan Bahnhof Süd und Schuttweg/Campus

Behandlung der Vorprüfung

	Behandlung										
<p>Volkswirtschaftsdepartement Vorsteher</p> <p>Bahnstrasse 15 Postfach 1180 6431 Schwyz Telefon 041-819 16 52 Telefax 041-819 16 19</p> <p style="text-align: right;">kantonschwyz </p> <p>6431 Schwyz, Postfach 1180</p> <p>Gemeinderat Arth Rathausplatz 6 Postfach 263 6415 Arth</p> <table border="1" data-bbox="504 837 858 1077"><tr><td colspan="2" style="text-align: center;">Gemeindekanzlei Arth</td></tr><tr><td><input checked="" type="checkbox"/> Kenntnis GR</td><td></td></tr><tr><td><input checked="" type="checkbox"/> Bearbeitung Ressort <i>Tiefbau-Planung</i></td><td></td></tr><tr><td>Eing.:</td><td>26. Juli 2019</td></tr><tr><td>Geht an:</td><td><i>- Al. Baer-Planung</i></td></tr></table> <p>A2018-1463 / StD 041 / 819 20 58 22. Juli 2019</p> <p>Gemeinde Arth: ESP Bahnhof Arth-Goldau, Teilnutzungsplan Bahnhof Süd und Schuttweg Vorprüfung</p> <p>Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident Sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderäte</p> <p>Mit Gemeinderatsbeschluss Nr. 364 vom 27. August 2018 unterbreiten Sie dem Volkswirtschaftsdepartement die Teilrevision der Nutzungsplanung, Bahnhof Arth-Goldau zur Beurteilung. Der Teilzonenplan Bahnhofplatz wurde vom Volkswirtschaftsdepartement mit Schreiben vom 25. September 2018 vorgeprüft. Gegenstand dieser Vorprüfung ist der Teilnutzungsplan Bahnhof Süd sowie die Erschliessungsplanung Schuttweg. Zur Beurteilung wurden folgende Unterlagen eingereicht:</p> <ul style="list-style-type: none">- Teilnutzungsplan Bahnhof Süd Goldau, Massstab 1 : 1000 vom 29. August 2018 (verbindlich);- Teilnutzungsplan Schutt / Campus "Basisvariante", Massstab 1 : 1000 vom 29. August 2018 (verbindlich);- Teilnutzungsplan Schutt / Campus "Alternativvariante", Massstab 1 : 1000 vom 29. August 2018 (verbindlich);- Teilerschliessungsplan (Bahnhof Goldau / Schutt / Campus) "Basisvariante", Massstab 1 : 2500, vom 29. August 2018 (verbindlich);- Teilerschliessungsplan (Bahnhof Goldau / Schutt / Campus) "Alternativvariante", Massstab 1 : 2500 vom 29. August 2018 (verbindlich);- Baureglement Änderungen vom 29. August 2018 (verbindlich);- Reglement zum Erschliessungsplan Änderungen vom 29. August 2018 (verbindlich);- Planungsbericht nach Art. 47 RPV zur Teilnutzungsplanung Bahnhof Süd Goldau vom 29. August 2018 (orientierend);- Planungsbericht nach Art. 47 RPV zur Teilnutzungsplanung Schuttweg / Campus vom 29. August 2018 (orientierend);- Rodungsgesuch Schuttweg / Campus vom 29. August 2018 (orientierend);- Denkmalpflegerisches Detailgutachten zu Rigi-Depot, Milchküche und Luxram Areal vom 20. Februar 2018 (orientierend).	Gemeindekanzlei Arth		<input checked="" type="checkbox"/> Kenntnis GR		<input checked="" type="checkbox"/> Bearbeitung Ressort <i>Tiefbau-Planung</i>		Eing.:	26. Juli 2019	Geht an:	<i>- Al. Baer-Planung</i>	
Gemeindekanzlei Arth											
<input checked="" type="checkbox"/> Kenntnis GR											
<input checked="" type="checkbox"/> Bearbeitung Ressort <i>Tiefbau-Planung</i>											
Eing.:	26. Juli 2019										
Geht an:	<i>- Al. Baer-Planung</i>										

Anhang D)

Gemeinde Arth, Teilnutzungsplan Bahnhof Süd und Schuttweg/Campus

Behandlung der Vorprüfung

	Behandlung
<p>A. Ausgangslage</p> <p>Das Bahnhofsgelände Arth-Goldau ist im kantonalen Richtplan unter dem Beschluss B-9.6 als Entwicklungsschwerpunkt festgelegt. Dem Umfeld des Bahnhofareals wird ein grösseres Potential in Bezug auf die vom revidierten Raumplanungsgesetz (RPG I) geforderte Innenentwicklung zugeschrieben. Um die vom Bundesgesetzgeber und im kantonalen Richtplan geforderte Standort- und Innenentwicklung an die Hand zu nehmen, hat die Gemeinde ein Zukunftsbild inklusive verschiedener Massnahmen für den Bahnhofplatz und die teilweise unternutzten Areale und Industriebrachen auf der Südseite des Bahnhofs erarbeitet. Diese Grundlagen wurden mit Gemeinderatsbeschlüssen vom 17. Juli 2017 und vom 18. Dezember 2017 verabschiedet.</p> <p>Mit der zur Vorprüfung eingereichten Teilrevision der Nutzungsplanung sollen die planungsrechtlichen Grundlagen für die Innenentwicklung und Umstrukturierung inklusive einer zeitgemässen Erschliessung des Bahnhofareals Arth-Goldau geschaffen werden. Die Groberschliessung des Bahnhofareals Süd erfolgt durch den Schuttweg, welcher die Zaystrasse über eine neue Brücke mit der Gotthardstrasse verbindet. Für die Einmündung des Schuttwegs in die Gotthardstrasse (Kreisel) wurden zwei Varianten bis auf Stufe Vorprojekt erarbeitet (Basis- und Alternativvariante).</p> <p>Nach der erfolgten Vorprüfungseingabe Ende August 2018 hat die Gemeinde Arth, gemeinsam mit dem Kanton, zusätzliche Gutachten zur Schutzwürdigkeit und Schutzfähigkeit des Rigibahndepots (28. Februar 2019) und des Luxramgebäudes (8. Mai 2019) in Auftrag gegeben. Gestützt auf diese weiterführenden denkmalpflegerischen Grundlagen wurde das Kapitel 4 zur Interessenabwägung im Erläuterungsbericht mit Datum vom 11. Juni 2019 aktualisiert. Seit der Vorprüfungseingabe im August 2018 sind auch betreffend dem Knoten Gotthardstrasse / Schuttweg weitere Abklärungen mit dem ASTRA, dem Kanton und den direkt betroffenen Grundeigentümern erfolgt. Aus Sicht des Volkswirtschaftsdepartements kann die Vorprüfung nun abgeschlossen werden.</p>	
<p>B. Vernehmlassung</p> <p>Auf Einladung des Amtes für Raumentwicklung haben sich das Umweltdepartement (Mitbericht vom 14. September 2018), das Bundesamt für Strassen, ASTRA (27. September 2018) und das Baudepartement (28. September 2018) zu den eingereichten Unterlagen geäussert. Das Amt für Kultur, kantonale Denkmalpflege hat mit Schreiben vom 25. Juni 2019 zu den nachträglich in Auftrag gegebenen Gutachten und zum revidierten Erläuterungsbericht Stellung genommen. Die Beurteilung der Schweizerischen Bundesbahnen AG, SBB vom 1. Oktober 2018 bezieht sich im Wesentlichen auf die derzeit noch laufenden Verhandlungen zu den Planungsvereinbarungen, welche die Gemeinde mit den Grundeigentümern im Zuge der Teilrevision der Nutzungsplanung abschliessen möchte. Die Schweizerische Südostbahn AG, SOB verwies am 2. Oktober 2018 ihrerseits auf den Mitbericht der SBB.</p>	
<p>C. Vorprüfungsergebnisse</p> <p>Vorbemerkung: Vorbehalte [V] können dem Regierungsrat in der vorliegenden Form nicht zur Genehmigung beantragt werden. Empfehlungen [E] weisen auf präzisierungsbedürftige Punkte hin, deren abschliessende Beurteilung vorbehalten bleibt; Hinweise [H] dienen der Orientierung.</p> <p><i>Baureglementsentwurf (BauR-E)</i></p> <p>[H] Weil die Teilnutzungspläne für den Bahnhofplatz Arth-Goldau und für das Bahnhofareal Süd gleichzeitig eingereicht, aber getrennt beurteilt wurden, ergeben sich zum Teil Wiederholungen zum Vorprüfungsbericht des Volkswirtschaftsdepartements vom 25. September 2018, welcher sich lediglich auf den Bahnhofplatz beschränkte.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anhang D)

Gemeinde Arth, Teilnutzungsplan Bahnhof Süd und Schuttweg/Campus

Behandlung der Vorprüfung

	Behandlung
<p>[E] Verweise im kommunalen Baureglement auf einzelne konkrete Bestimmungen des übergeordneten Rechts sollten nach Möglichkeit vermieden werden, da sich auch das übergeordnete Recht weiterentwickelt. Daher wird empfohlen, in Art. 28a Abs. 1 BauR-E auf die Verweise zu einzelnen Paragraphen im Planungs- und Baugesetz vom 14. Mai 1987 (SRSZ 400.100, PBG) zu verzichten. Der Zweck der Baulinie gemäss Art. 28a Abs. 1 BauR-E könnte beispielsweise wie folgt umschrieben werden: <i>"Baulinien dienen der Raumsicherung für künftige Vorhaben. Sie gehen anderen Abstandsvorschriften vor. An bestehenden Bauten und Anlagen, welche über die Baulinie hinausragen, dürfen nur Unterhaltsarbeiten vorgenommen werden. Über die Baulinie hinausragende ober- und unterirdische Bauteile sind zulässig, soweit sie mit dem Zweck der jeweiligen Baulinie vereinbar sind."</i></p>	Wurde berücksichtigt. Das Baureglement wurde angepasst.
<p>[E] Gemäss Art. 31a Abs. 4 BauR-E ist gegenüber Grundstücken ausserhalb der Kernzone Bahnhof ein Grenzabstand von 5 m einzuhalten, sofern keine Baulinien festgelegt wurden. Für Bauten mit weniger als 10 m Gebäudehöhe sind (gegenüber Grundstücken in anderen Zonen) die kantonalen Abstandsvorschriften massgebend. Hier ist zu ergänzen, wie gross die Grenz- und Gebäudeabstände innerhalb der Kernzone Bahnhof sein sollen (analog zu Art. 31 Abs. 5 BauR). Wird kein konkretes Mass aufgenommen, könnte vorgegeben werden, dass der Gemeinderat die Abstände im Einzelfall festlegt. Ansonsten gelten innerhalb der Kernzone Bahnhof die kantonalen Abstandsvorschriften.</p>	Wurde berücksichtigt. Das Baureglement wurde angepasst. Die Abstände werden innerhalb der Kernzone Bahnhof vom Gemeinderat im Einzelfall festgelegt.
<p>[V] In Art. 31a Abs. 5 BauR-E wird ausgeführt, dass Hochhäuser nur auf den Grundstücken KTN 970 und auf dem SBB-Areal (KTN 900) in der Verlängerung der Sonneggstrasse zulässig seien. Letzterer Standort ist jedoch nicht Bestandteil des Teilzonenplans und deshalb aus dem Baureglement zu streichen.</p>	Wurde berücksichtigt. Das Baureglement wurde angepasst.
<p>[V] Nach Art. 38c BauR-E sind in den Verkehrszonen auch Möblierungen, Bepflanzungen, Nebenbauten, unterirdische Bauten sowie vorspringende Gebäudeteile zulässig. Soweit diese innerhalb der Verkehrszone gelegenen Bauten und Anlagen nicht zum Strassenraum nach § 3 Strassengesetz vom 15. September 1999 (SRSZ 442.110, StraG) gehören, haben sie ab dem Fahrbahnrand respektive ab dem äusseren Rand des Strassenraums die Abstände gemäss § 41 StraG einzuhalten. Eine Unterschreitung dieser Abstände ist möglich, soweit sich dies mit §§ 42 ff. StraG vereinbaren lässt. In der genannten Baureglementsbestimmung ist daher zu ergänzen, dass die Abstandsvorschriften des übergeordneten Rechts vorbehalten bleiben.</p>	Wurde berücksichtigt. Das Baureglement wurde angepasst.
<p>[H] In den Richtlinien zu den Gestaltungsplanarealen "Rigi Bahnen", "Luxram / Kago" und "SBBsüd-ost / Kaufmann / Curiger" ist jeweils in lit. d die Bestimmung zum Pavillon-Neubau zu streichen. Diese bezieht sich einzig auf den Gestaltungsplan "Bovesta" beim Bahnhofplatz. Im Übrigen ist die Vorgabe des Minergiestandards für Wohnbauten eine formelle Voraussetzung, damit in einem Gestaltungsplan überhaupt von den kantonalen und kommunalen Vorschriften abgewichen werden kann (unter Hinweis auf § 24 Abs. 2 PBG).</p>	Wurde berücksichtigt. Die Anhänge zum Baureglement wurden angepasst.
<p>[H] Das Baudepartement schlägt vor, in Art. 17 BauR die Grundlagen für eine Reduktion der Mindestanzahl an Parkplätzen zu schaffen, wenn eine neue Überbauung gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Zudem seien weitere Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs im Bahnhofsgelände von Arth-Goldau zu prüfen. Dem Volkswirtschaftsdepartement ist bekannt, dass die Gemeinde Arth im Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz (4. Generation) Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Langsamverkehrs plant.</p>	Wurde berücksichtigt. Das Baureglement wurde angepasst und die Möglichkeit der Reduktion ergänzt.
<p><i>Erschliessungsplanung</i></p> <p>[H] Gemäss der Stellungnahme des ASTRA ist sowohl die Basis- als auch die Alternativvariante des Schuttwegs mit Knoten auf der Gotthardstrasse realisierbar. Die Alternativvariante bedürfte jedoch verschiedener Optimierungsmassnahmen, um die erforderlichen Verkehrsqualitäten zu erreichen. Wird der Kreislauf im Perimeter der Nationalstrasse erstellt, obliegt die Verfahrenshoheit dem ASTRA. In diesem Fall müssten laut dem ASTRA in einer Objektvereinbarung die Eigentumsverhältnisse, der Kostenteiler sowie die Unterhaltskosten definiert werden.</p>	Zur Kenntnis genommen. Die Alternativvariante wird nicht weiterverfolgt.

Anhang D)

Gemeinde Arth, Teilnutzungsplan Bahnhof Süd und Schuttweg/Campus

Behandlung der Vorprüfung

	Behandlung
<p>[H] Der Beitragssatz der Gemeinde für die neue Groberschliessung Schuttweg wurde im Erschliessungsreglement auf 60 % festgelegt. Das Baudepartement weist darauf hin, dass die Beteiligung des Kantons in einer derzeit noch nicht abgeschlossenen Vereinbarung geregelt werde. Die Gemeinde wird gestützt auf § 20 Abs. 1 Vollzugsverordnung zum Planungs- und Baugesetz vom 2. Dezember 1997, SRSZ 400.111, WzPBG eingeladen, mit der öffentlichen Auflage des Erschliessungsplans auch das Gropprojekt und die Realisierungskosten für die neue Erschliessung vorzulegen.</p>	<p>Wurde berücksichtigt. Der Beitragssatz der Gemeinde wurde auf 70% erhöht und in Infrastrukturverträgen geregelt.</p>
<p>[E] Im Erschliessungsreglement wird die Realisierung des Schuttwegs und des Kreisels auf der Gotthardstrasse der ersten Bauetappe (2018-2024) zugewiesen. Die damit in Verbindung stehende Anpassung der Chräbelstrasse im Einmündungsbereich in die Gotthardstrasse soll erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden (zweite Ausbauetappe). Demnach wird empfohlen, im Reglement zum Erschliessungsplan für die zweite Ausbauetappe ebenfalls eine Zeitperiode anzugeben.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Hat sich mit der optimierten Basisvariante (ohne Veränderung Chräbelstrasse) erledigt.</p>
<p>[H] Weiter regt das Baudepartement an, entlang des Schuttwegs im Bereich des Campus die Verkehrszone um 2 bis 2.5 m zu verbreitern, um den Raum für ein Trottoir und/oder eine Bushaltestelle zu sichern. Auf dem Grundstück KTN 2680 sei ausserdem die Lücke zwischen der Baulinie und der Waldabstandslinie zu schliessen. Im Übrigen sei bei der weiteren Planung des Schuttwegs der vom Kanton beauftragte Verkehrsplaner für den Campus Goldau einzubeziehen.</p>	<p>Wurde entsprechend berücksichtigt. Die Verkehrszone wurde um 2m verbreitert.</p>
<p><i>Ortsbild- und Denkmalschutz</i></p> <p>[H] Für die am Bahnhofplatz Arth-Goldau beabsichtigte Innenentwicklung sollen die bestehenden Bauten und Anlagen auf dem Areal der Rigibahnen (Depot und Werkstätten), auf dem Areal der ehemaligen Luxram Fabrik, die Villa Sonnheim und die Milchküche auf dem Areal der SBB abgebrochen und durch Neubauten ersetzt werden. Das Volkswirtschaftsdepartement begrüsst und unterstützt die Bestrebungen der Gemeinde Arth, das vorhandene Innenentwicklungspotential an diesem gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Standort zu nutzen. Um die Kosten für die ebenfalls notwendige, neue Erschliessung über den Schuttweg bis zum Autobahnanschluss A4 zu rechtfertigen, muss das Bahnhofgebiet entscheidend weiterentwickelt werden können. Das Amt für Kultur kommt zum Schluss, dass aufgrund der verschiedenen Gutachten mit Ausnahme der Milchküche die oben genannten Objekte grösstenteils sowohl schutzwürdig als auch schutzfähig sind und deshalb aus Sicht des Denkmalschutzes zu erhalten seien.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgte eine umfassende Interessensabwägung im Bericht.</p>
<p>Für die städtebauliche Entwicklung des Bahnhofgebiets Arth-Goldau ist die Klärung des Umgangs mit den verschiedenen schutzwürdigen Objekten von zentraler Bedeutung. Ohne Planungs- und Rechtssicherheit hinsichtlich dieser Schlüsselfrage werden keine Planungsvereinbarungen mit den betroffenen Grundeigentümern abgeschlossen werden können und weitere finanzielle Ausgaben der Gemeinde für die Planung der neuen Groberschliessung Schuttweg dürften sich nach heutigem Kenntnisstand vor dem Gemeindegouvern nicht mehr begründen lassen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>[E] Der Gemeinde Arth wird deshalb empfohlen, zeitgleich mit der öffentlichen Auflage der Nutzungsplanung (Bahnhofareal Süd und Schuttweg) ein Gesuch um Vorentscheid für den Abbruch der fraglichen Bauten und Anlagen durch die Grundeigentümer zu stellen und im Amtsblatt zu publizieren (§ 84 Abs. 2 und 3 PBG). Die koordinierte Auflage der Nutzungsplanung und des Gesuchs um Vorentscheid gewährleistet ein transparentes Vorgehen im Planungsprozess.</p>	<p>Wird berücksichtigt. Ein Gesuch um Vorentscheid wird zeitgleich zur öffentlichen Auflage eingereicht.</p>
<p>D. Schlussfolgerungen</p> <p>Das Vorprüfungsverfahren für den Teilzonenplan Bahnhofareal Süd und für die Erschliessungsplanung Schuttweg kann abgeschlossen werden. Das Baureglement ist für die öffentliche Auflage noch wie folgt zu bereinigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Grundstück KTN 900 ist aus Art. 31a Abs. 5 BauR-E zu streichen, da es am angesprochenen Standort nicht Bestandteil der Nutzungsplanung ist; - Präzisierung von Art. 38c BauR-E (Verkehrszonen), dass die Abstandsvorschriften der Strassen-gesetzgebung vorbehalten bleiben. 	<p>Die aufgeführten Vorbehalte wurden in den Unterlagen entsprechend geändert.</p>

