



Kanton Schwyz
Gemeinde Arth

Beschluss Gemeinderat 16. Mai 2022

Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Goldau
Teilnutzungsplanung Schuttweg/Campus

Planungsbericht nach Art. 47 RPV



304-23
09. 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



INSTITUT FÜR
RAUMENTWICKLUNG

Impressum

Auftrag	Teilnutzungsplanung Schuttweg/Campus, 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	9
1.5.1	Informations- und Mitwirkungsverfahren.....	9
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	19
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	35
2.3.1	Nutzungsplanung.....	35
2.3.2	Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau	37
2.3.3	Bauprojekt Schuttweg.....	42
2.3.4	Wohnortmarketing.....	42
2.3.5	Verzeichnis erhaltenswerter Bauten und Anlagen	44
2.3.6	Planungsvereinbarung und Infrastrukturverträge	44
2.3.7	Weitere kommunalen Grundlagen	45
3.	Teilnutzungsplanung.....	45
3.1	Änderung Zonenplan.....	46
3.2	Änderung Baureglement.....	47
3.3	Änderung Erschliessungsplanung	48
3.4	Rodungen.....	49

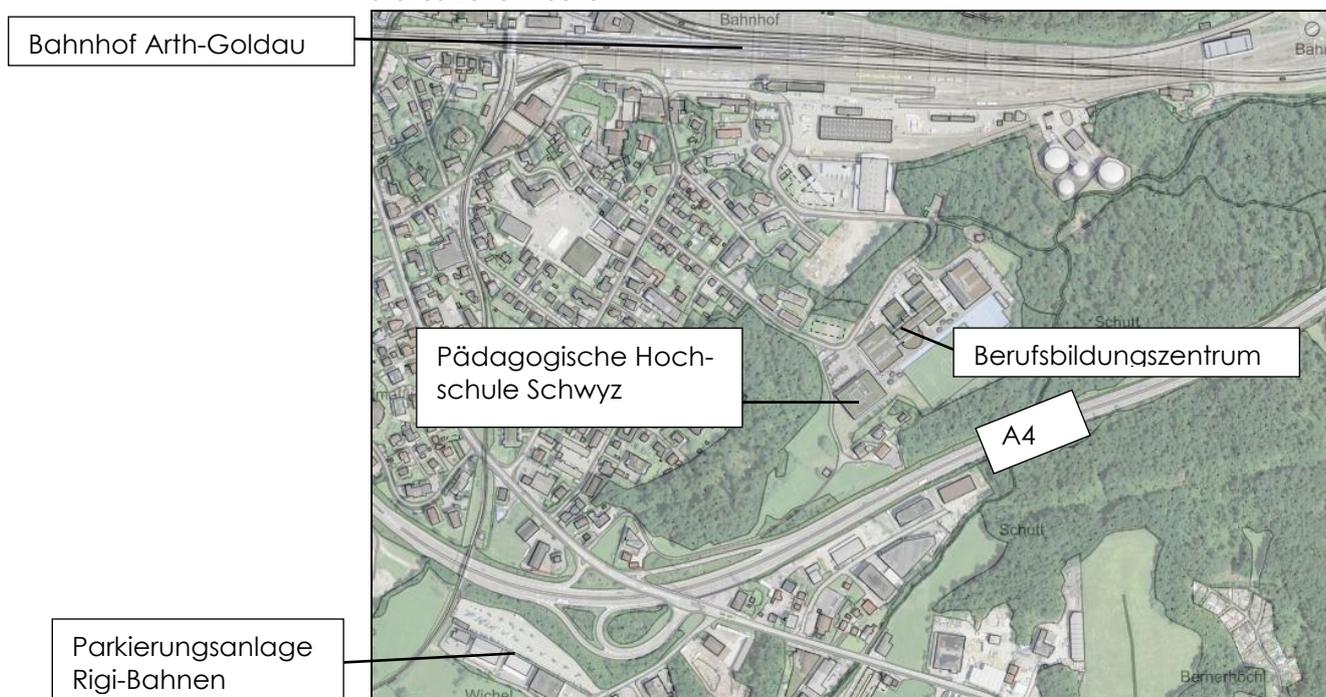
3.5	Ersatzaufforstungen	49
4.	Interessenabwägung	51
4.1	Schuttweg Nord & Masterplanung PHSZ / BBZG-Campus.....	51
4.2	Schuttweg Süd	54
5.	Berichterstattung gemäss Art. 47 RPV	58
5.1	Berücksichtigung der Grundlagen	58
5.1.1	Ziele (Art. 1) des RPG	58
5.1.2	Grundsätze (Art. 3) des RPG.....	58
5.1.3	Anregungen der Bevölkerung	59
5.1.4	Bundsvorgaben	59
5.1.5	Kantonaler Richtplan	59
5.1.6	Umweltschutzgesetz (USG)	59
5.1.7	Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG).....	60
5.1.8	Übriges Bundesrecht	60
6.	Anhang	61

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 Entwicklungsstossrichtungen im Bahnhofsgelände 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 Bahnhofsgelände 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 Busdrehscheibe 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 Groverschliessung (Schuttweg) zum Autobahnanschluss geführt werden. Zum Vierten ist eine qualitätsvolle Verdichtung der bahnhofsnahen Wohnquar-

tiere 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.

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

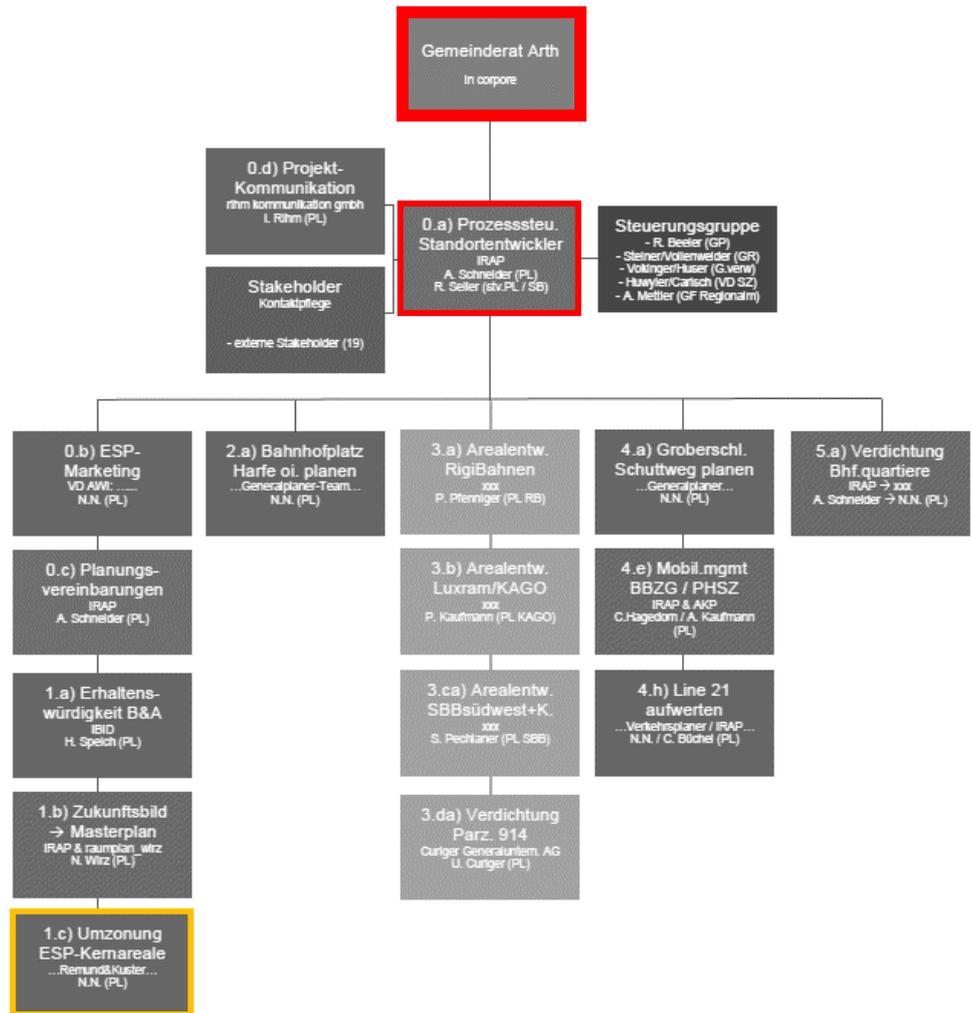
1.3.1 Bestandteile der Teilnutzungsplanung

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

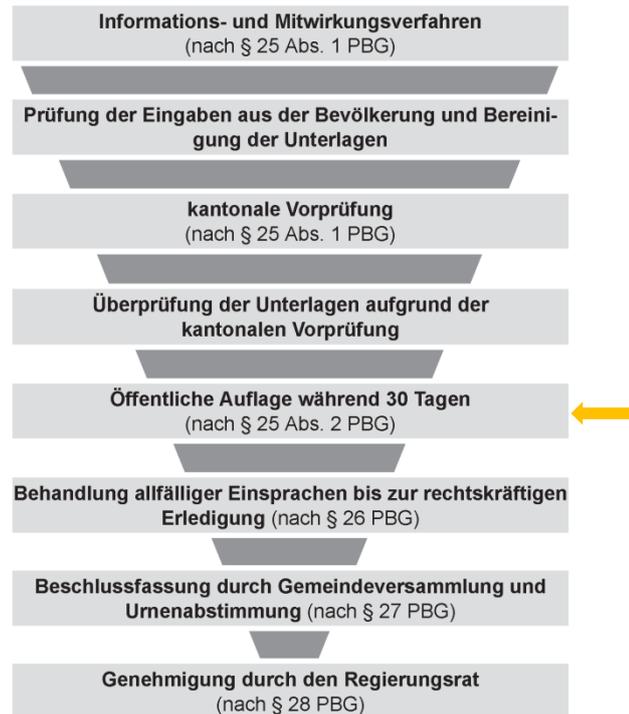
Die fachliche Begleitung erfolgt durch das Institut für Raumentwicklung der Hochschule Rapperswil unter Leitung von:

- 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.



Rodungsgesuch

Im Sinne des Koordinationsprinzips wird die Teilnutzungsplanung Schuttweg/Campus durch den Gemeinderat Arth und das Rodungsgesuch durch das kantonale Amt für Wald und Naturgefahren gleichzeitig öffentlich aufgelegt.

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 und 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 dokumentiert.

1.5.3 Öffentliche Auflage und Einsprachen

Öffentliche Auflage Der Gemeinderat Arth hat die Teilnutzungsplanung Schuttweg/Campus am 30. März 2020 zur öffentlichen Auflage freigegeben. Der Teilnutzungsplan, der Teilerschliessungsplan sowie die Änderung des Erschliessungsreglements lagen vom 26. Juni 2020 bis 27. Juli 2020 öffentlich auf (Publikation im Amtsblatt Nr. 26, vom 26. Juni 2020). Gegen die Teilnutzungsplanung Schuttweg/Campus wurden zwei Einsprachen fristgerecht 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 Amtes 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



Annahmebahnhof mit Freiverlad

Der Bahnhof Arth-Goldau ist im „Konzept für den Gütertransport auf der Schiene“ als Annahmebahnhof 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.

- Annahmebahnhof² :
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

	<ul style="list-style-type: none"> • Freiverlad³ : Die öffentlichen Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, in denen selbstständig und unabhängig Güter umgeschlagen werden können. (Umschlag Schiene – Strasse)
Zukunftsbild 2030 gemäss Konzept	<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 Zusammenschluss 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 Annahmehnhof 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.

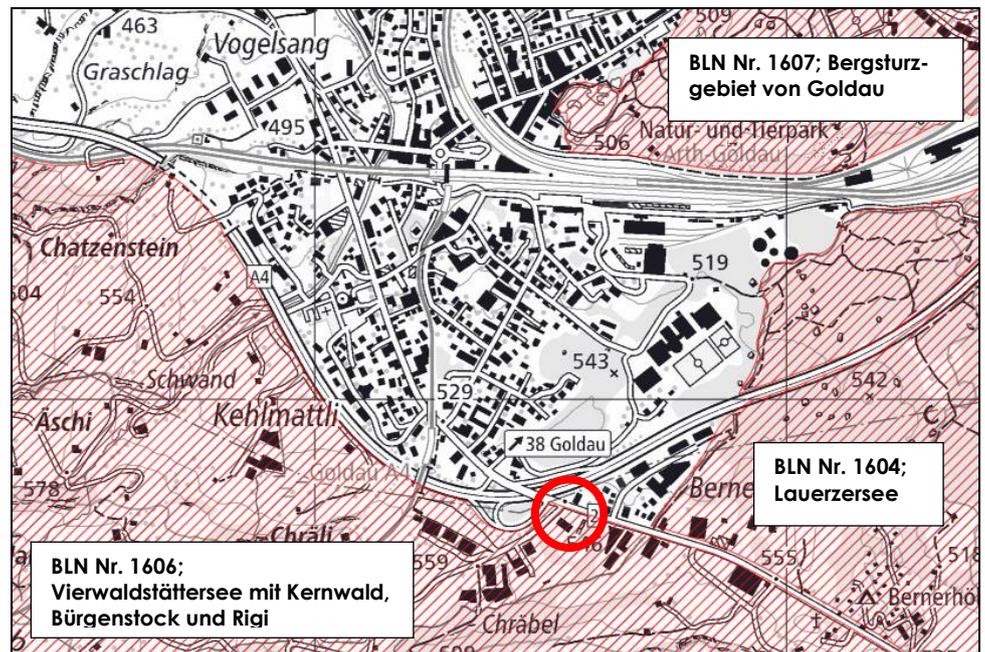
Eine derartige Umfahrung durch den Güterverkehr wäre bezüglich Lärm und Störfallrisiken (vgl. Kapitel 2.1.4) von erheblichem Vorteil für die Gebietsentwicklung. Eine solche Führung für den Personenverkehr würde hingegen den Bahnhof Arth-Goldau umfahren und nicht nur den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt 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 Umzo-

nungsflächen 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 neu zu erstellende Groberschliessung Schuttweg stellt zugleich eine gewisse neue Lärm-Emissionsquelle dar. Aufgrund der bis 2030 vorgesehenen Umzonungen resp. Arealentwicklungen ist im Vollausbau mit einem Verkehrsaufkommen von maximal 5'000 Fz DWV zu rechnen. Die Ausbaugeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Und die Linienführung führt ausschliesslich entlang von Bauzonen der ES III resp. Nichtbauzonen ohne ES-Zuweisung. Gemäss Lärmschutznachweis im Anhang A hat der neue Schuttweg insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen. An einem best. Gebäude (Zaystrasse 39) wird der Planungswert knapp überschritten.

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 Planungssperimeter 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.

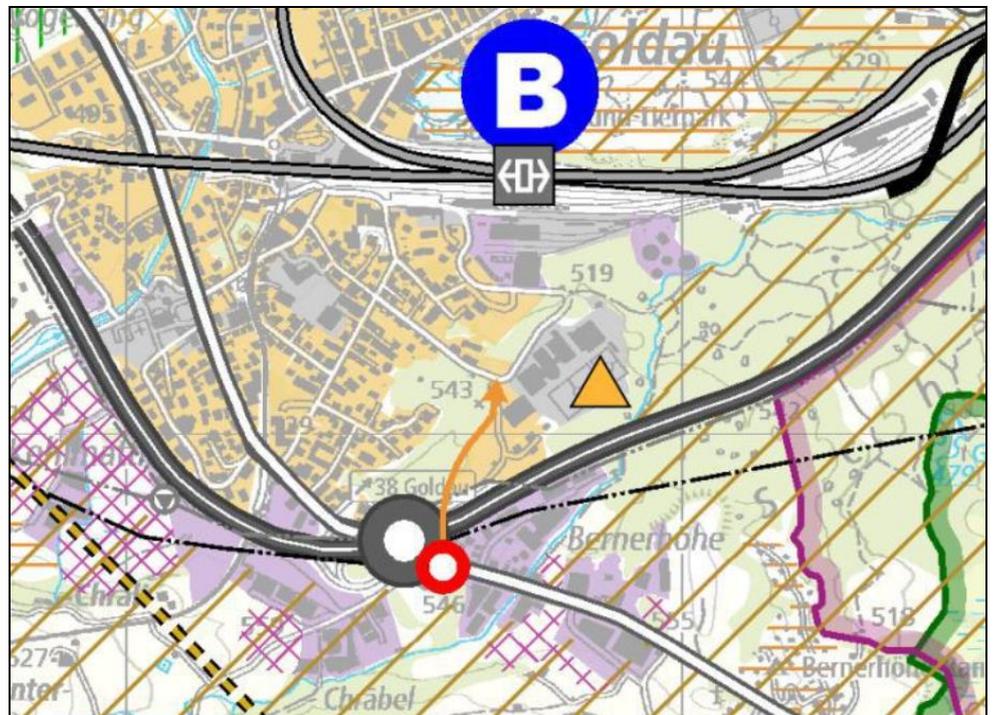
▲ Tourismusschwerpunkte - Anlage (Tierpark Arth-Goldau):

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

Die Zentren der ersten Stufe liegen innerhalb des urbanen oder periurbanen Raums und weisen zentralörtliche Funktionen für die umliegende Teilregion aus.

In diesen Zentren sollen Erhaltung und Weiterentwicklung der kantonalen und regionalen Zentrumsfunktionen gesichert werden (Verwaltungs- und Administrationseinrichtungen, soziale und Gesundheitseinrichtungen, Bildung, Kultur, Tourismusangebote).

Die Zentren bezeichnen nicht die Gemeinde als Ganzes, sondern die in der Karte der Raumentwicklungsstrategie bezeichneten Siedlungsschwerpunkte.

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.

B-2.1

Das Wachstum bis 2030/2040 wird wie folgt verteilt:

c) Urbaner Siedlungsraum: +0.80% p.a.

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.

Das für Goldau prognostizierte Einwohnerwachstum lässt sich demzufolge innerhalb des weiteren ESP-Perimeters, das Beschäftigungswachstum gar alleine im Bahnhof Süd-Gebiet auffangen.

B-3.2

Es werden keine relevanten Einzonungen vorgenommen, welche zu einer substantziellen Vergrößerung des Baugebiets führen. Die Flächen werden lediglich umgezont.

Siedlungsverdichtung

Die Gemeinden legen ihre Nutzungsplanung (Zonenplan, Baureglement) darauf aus, dass die nachstehenden Zielwerte für 2040 für die

⁵ Berechnet aufgrund Wirtschaftsdaten Kanton Schwyz

B-4.1	<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 kantonaler 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 Verdichtungspotentiale 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

V-2.3 Überörtliches Strassennetz

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-2.3-03 - 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 Vorzugs-variante 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.

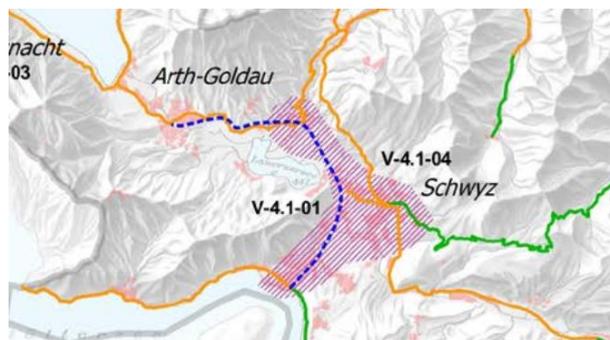
Busbahnhöfe V-3.3.3-02

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 Richtplan 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).

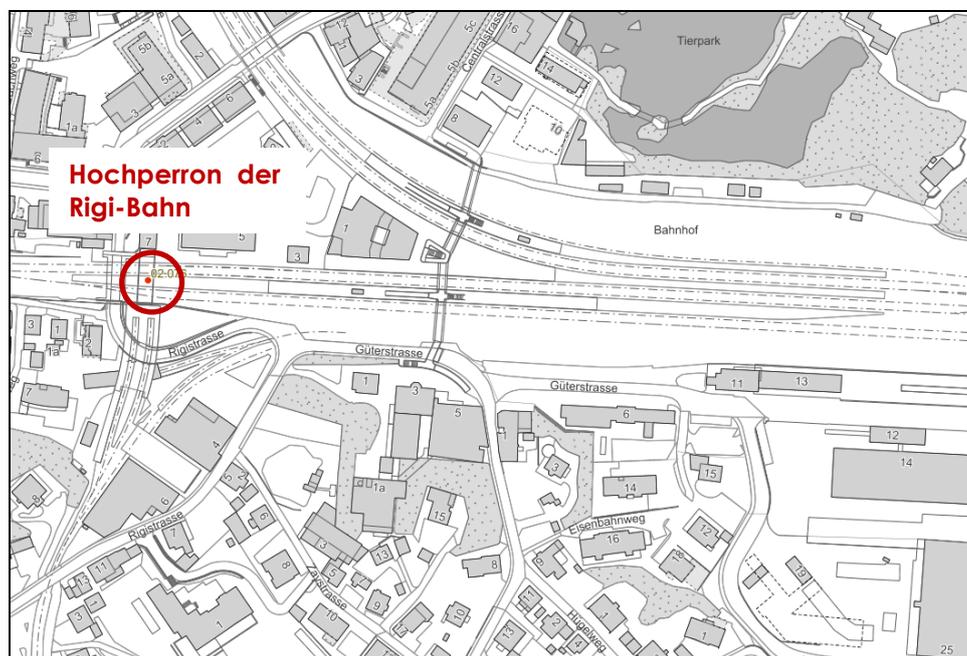
W-7.3 Folgende störfallrelevanten Verkehrswege sind im Richtplan bezeichnet:

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 Gestaltungsplan-Pflicht 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):

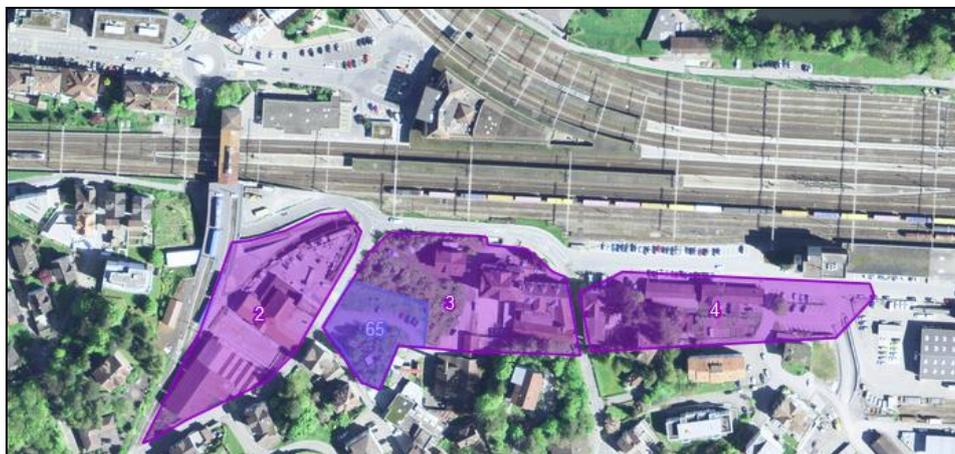
- Unbebaut und kleiner als 2'000 m²

■ 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

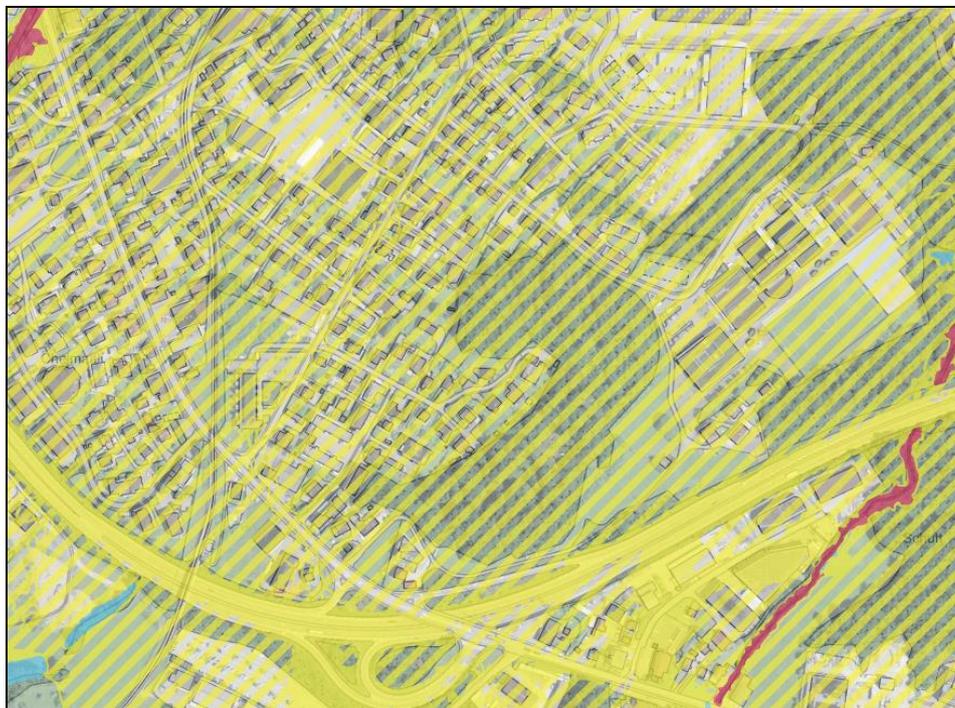
2.2.4 Naturgefahren

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

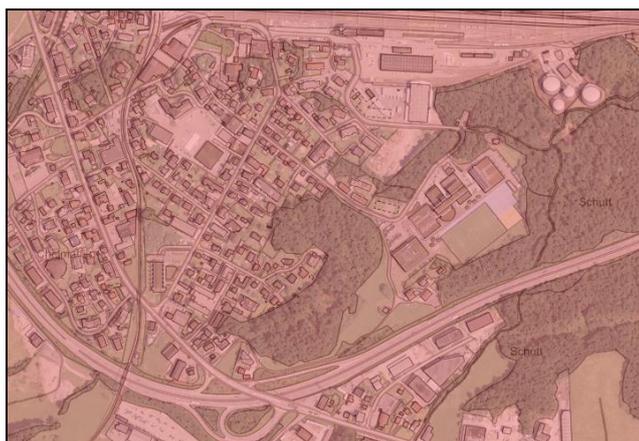
 Restgefährdung



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

2.2.5 Gewässerschutzkarte

Kantonale
Gewässerschutzkarte



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

Gewässerschutzbe-
reich Au

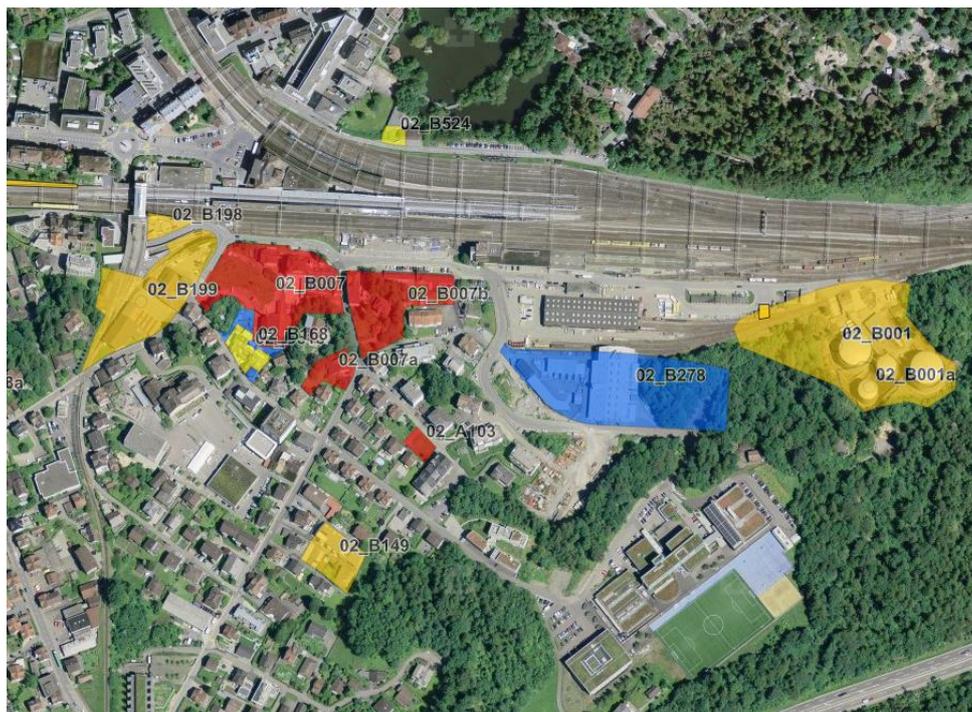
Die Planungsperimeter der Nutzungsplananpassungen liegen im Gewässerschutzbereich Au. Bauten und Anlagen dürfen nicht unter den mittleren Grundwasserspiegel reichen. Innerhalb des Planungsperimeters sind gemäss dem Umweltdepartement Kanton Schwyz keine eigentlichen Grundwasserträger vorhanden, aber grundwasserführende 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

Innerhalb der Kernareale liegen einzelne Flächen im Kataster der belasteten Standorte.



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

Legende zur Karte

- **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.

Altlastendetailuntersuchung

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

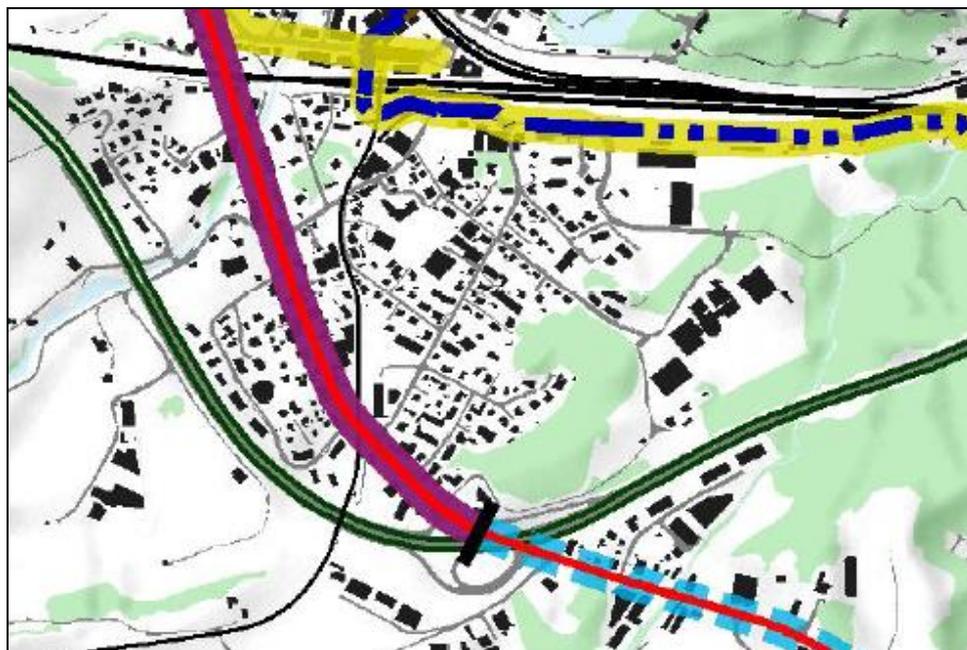
Kantonales
Radroutenkonzept

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 Gemeindefnetz 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 Pla-

nung 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.

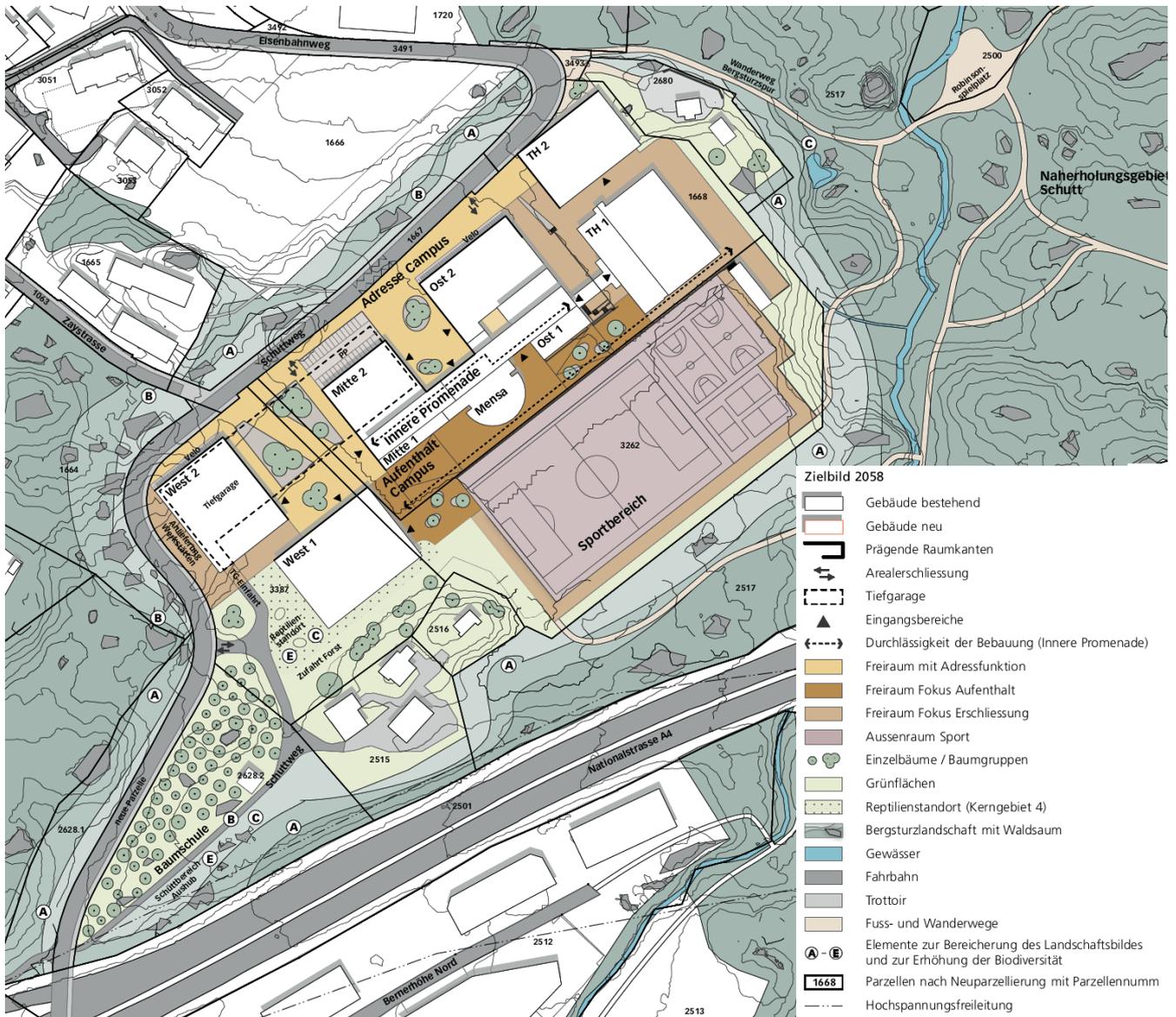
Die daraus resultierende «Strategie Campus Goldau» zeigt mit dem «Zielbild 2058» sehr gute Entwicklungsmöglichkeiten für schulische Nutzungen auf, stützt sich auf die Zustimmung der Beteiligten, ist in sinnvollen Etappen zu realisieren und vermeidet Konflikte zwischen der Erschliessungsstrasse Schuttweg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

Der Campus präsentiert sich als ein zusammenhängendes Ensemble verschiedenen baulichen Volumen. Zukünftige Bauten werden analog der

Aufbau	bestehenden orthogonalen Struktur ergänzt oder ersetzen bestehende 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.
Erschliessung / Verkehr	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.
Naherholungsgebiet / Sport und Freizeit	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.
Bergsturzlandschaft / Ökologie	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.

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 Revision der Ortsplanung (Teilrevision) in der die Ausscheidung der Gewässerräume innerhalb und ausserhalb der Bauzonen sowie die Naturgefahren grundeigentümerverschrieben 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.

Verbindlicher Planinhalt**Bauzonen**

	W2	Wohnzone mit 2 Geschossen
	W3	Wohnzone mit 3 Geschossen
	WG3	Wohn- Gewerbezone mit 3 Geschossen
	WG4	Wohn- Gewerbezone mit 4 Geschossen
	G	Gewerbezone
	I	Industriezone
	ÖBA	Zone für öffentliche Bauten und Anlagen

Übrige Zonen

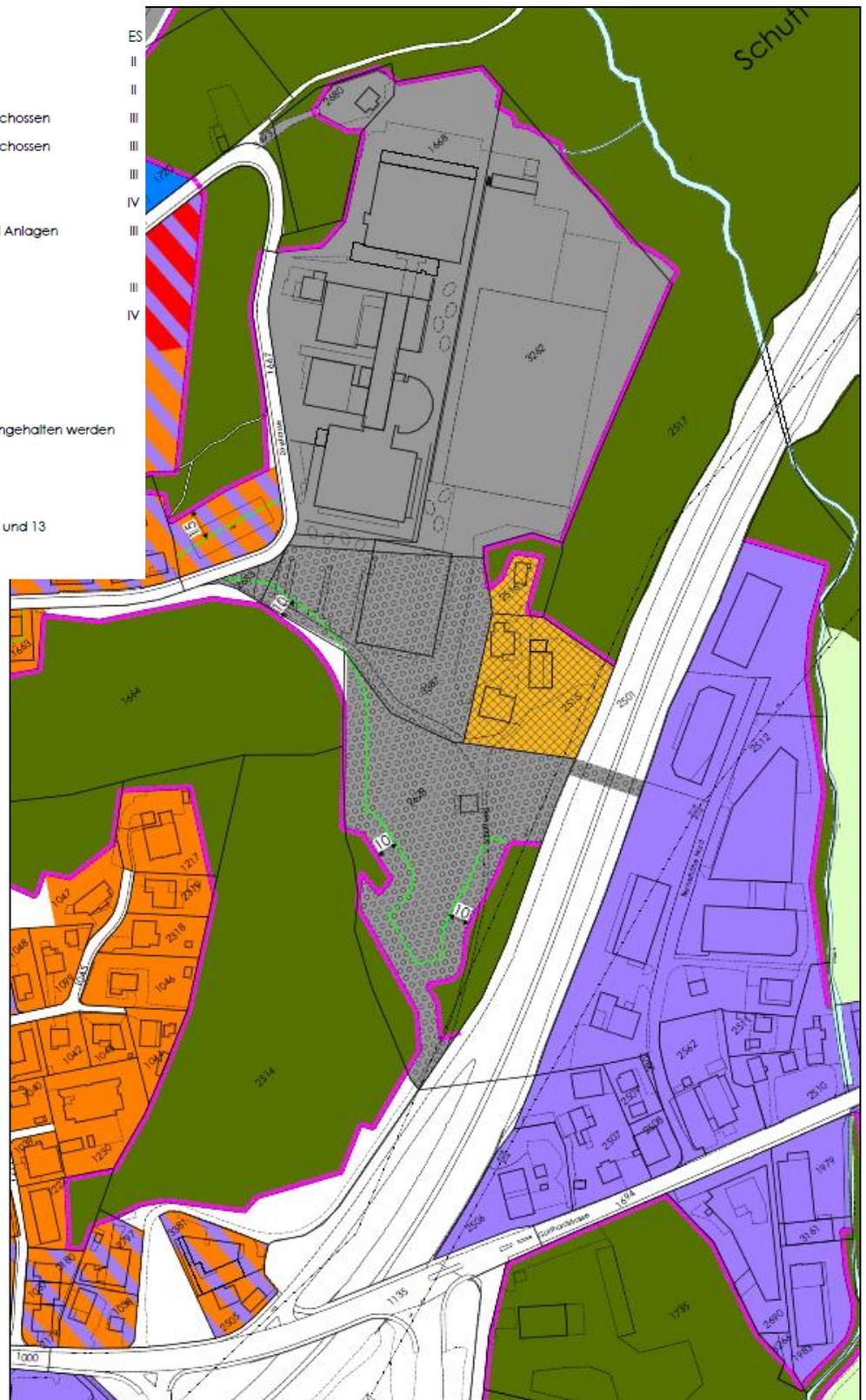
	ÜG	Übriges Gemeindegebiet
	L	Landwirtschaftszone

Überlagerte Zonen und Festlegungen

	Offene Bauzone
	Baulinie (Waldabstandslinie)
	Planungswert nach LSV muss eingehalten werden

Orientierender Planinhalt

	Wald
	Waldfeststellung gemäss Art. 10 und 13 Bundesgesetz über den Wald
	Gewässer



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

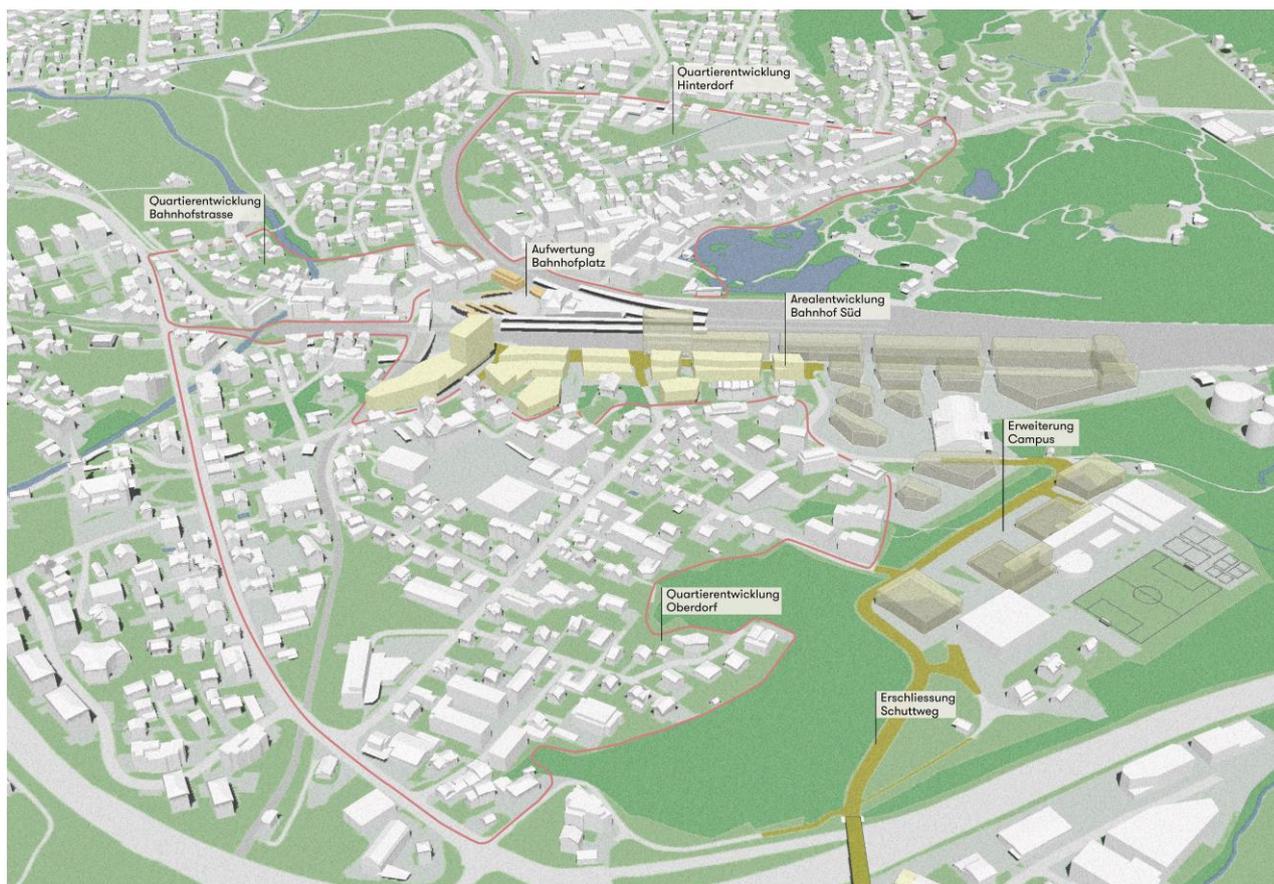
Entwicklungsstrategie
Bahnhofgebiet
Arth-Goldau

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:



Zunfts bild – 3D-Übersicht mit den 4 Stossrichtungen

Bahnhofplatz

Zusammenfassung der Leitideen:

- repräsentativ gestalteter, gut organisierter Platz
- Leistungsfähige, attraktive ÖV-Drehscheibe & Tiefgarage mit Vorfahrt

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Belebung durch Publikumsnutzungen, auch im neuen Pavillongebäude</i>
<i>Arealentwicklung Bahnhof Süd</i>	<p><i>Zusammenfassung der Leitideen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Bebauung mit vieleckigen, 4 bis 5-geschossigen Grossformen, mit hohem Anspruch an Gestaltungsqualität und ortstypische Erscheinung</i> • <i>Strukturiert durch eine boulevardartige Mythen-Allee, gut gestaltete Freiflächen auf den Entwicklungsarealen zwecks Aufenthaltsqualität</i> • <i>Hauptfokus auf moderne Arbeits-, Tourismus-, Bildungs-, Kultur- und Freizeitnutzungen, Wohnnutzungen nur ergänzend in oberen Geschossen</i> • <i>Zwei Hochhaus-Akzente an prominenter Stelle und in Gleisnähe</i> • <i>Die Erschliessung der Entwicklungsgebiete soll von Süden her über eine neue Erschliessungsstrasse erfolgen</i>
<i>Erschliessung</i>	<p><i>Zusammenfassung der Leitideen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mehrverkehr durch Bahnhof Süd und Verdichtung Oberdorf über neue Groberschliessung Schuttweg abwickeln</i> • <i>Güterstrasse zu Mythen-Achse und Rigiplatz umbauen, Schulwegsicherheit beachten</i> • <i>Weitere Herausforderungen wie Knoten Gotthard-/Bahnhofstr., Mobilität Tierpark, Reise- und Fernbus-Haltepunkt angehen.</i>
<i>Weiterentwicklung Wohnquartiere</i>	<p><i>Zusammenfassung der Leitideen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Vor einem Umbruch stehende, bahnhofsnahe Wohnquartiere Hinterdorf, Oberdorf und Bahnhofstrasse vor qualitätsminderndem „pragmatischem Vollbauen“ bewahren.</i> • <i>Stattdessen in kooperativem Prozess mit Grundeigentümern „gestaltete Entwicklung“ und lagegerechte, qualitätsvolle Verdichtung vorantreiben.</i>
<i>Massnahmenplan</i>	<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
<i>Evaluierte Erschliessungs-Varianten</i>	<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"> • <i>Unterführung SBB / Bahnhofstrasse (orange)</i> • <i>Rigistrasse (blau)</i> • <i>Sonneggstrasse (grün)</i> • <i>Schuttweg (violett)</i> • <i>Eisenbahnweg (rot)</i>



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:

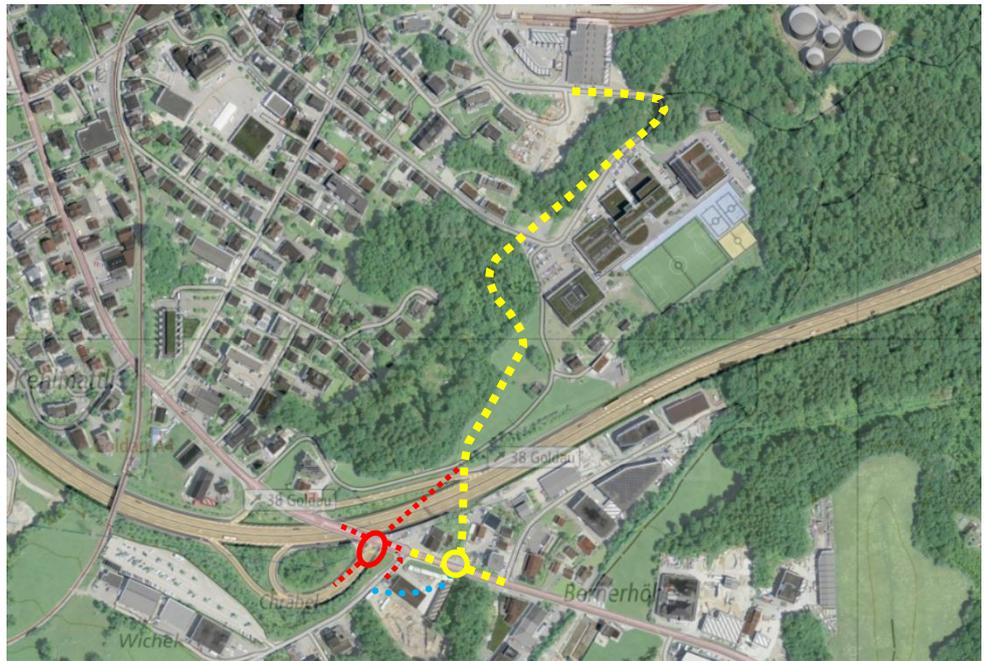
- Variante 'Unterführung SBB' (Begründung: Ist heute nicht Lastwagentauglich. Vollständiger und sehr aufwändiger Umbau wäre erforderlich. Keine Akzeptanz durch die Stakeholder.);
- Variante 'Sonneggstrasse' (Verkehrstechnisch sehr gut bewertete Variante, da praktisch auf Wunschlinie. Führt allerdings mitten durch bebauten Wohngebiet mit einer sehr hohen Anzahl an betroffenen Grundeigentümern, verglichen mit nahegelegener Rigstrasse. 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. Kreisarm Anbindung Chräbelstrasse
- ■ ■ ■ ■ Verzicht auf Alternativvariante

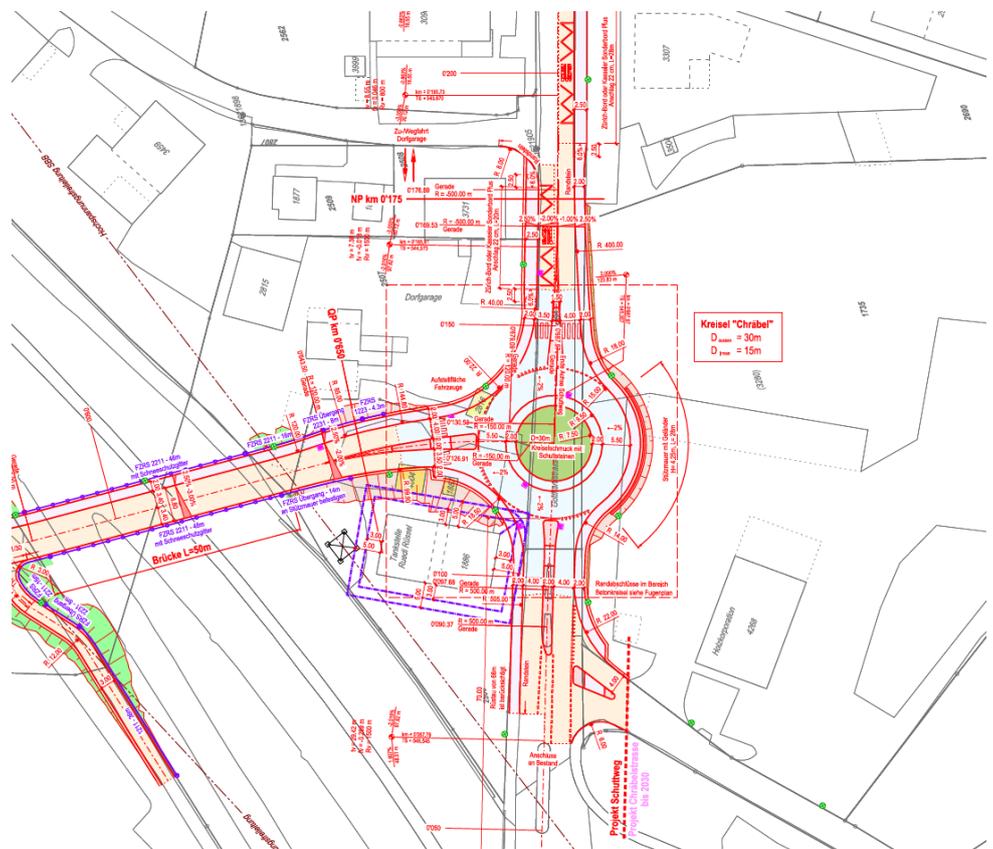


Schematische Linienführung der Basisvariante und Alternativvariante

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

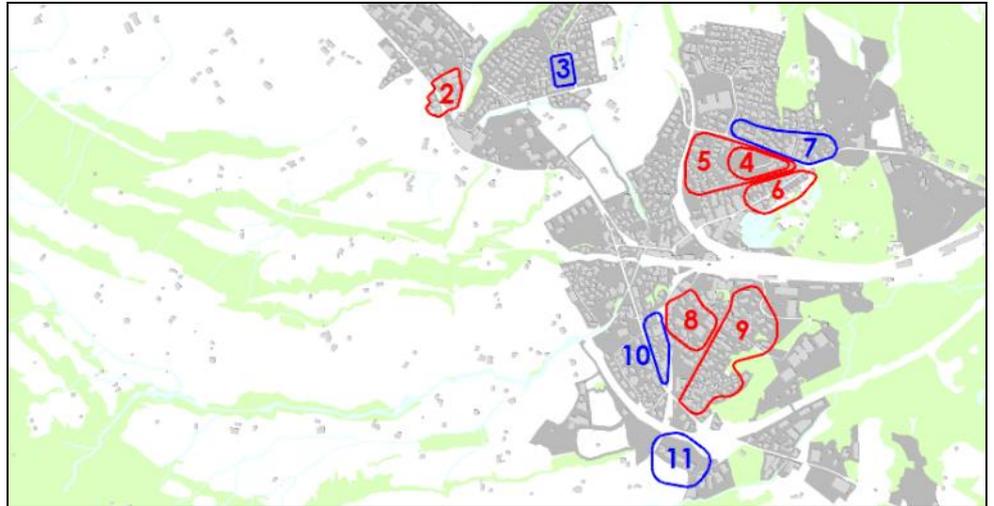
Im Juni 2016 hat die Gemeinde Arth ein Positionspapier Wohnortmarketing erarbeitet. Mit einer gezielten Siedlungsentwicklung soll die Siedlungsqualität verbessert, der Wohnstandort Arth-Goldau gestärkt und schlussendlich die Steuerkraft erhöht werden. Das Positionspapier definiert 11 Gebiete mit verschiedenen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

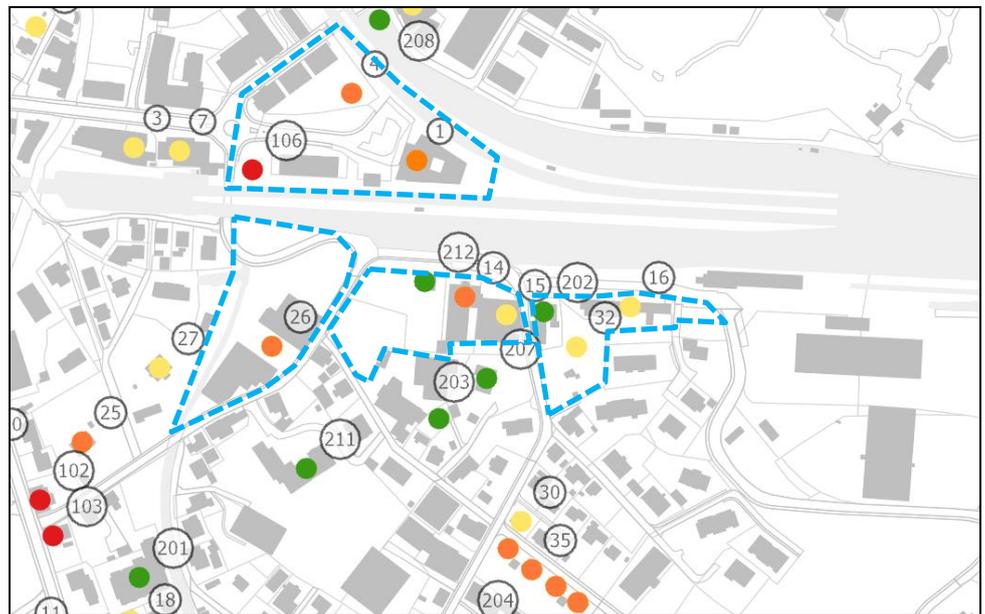
001 – Inventarobjekte mit dem Einstufungsvorschlag „schützenswert“ oder „erhaltenswert“
 100 – KSI Objekte
 200 – Dokumentierte Objekte (ohne Eingang in Inventarvorschlag)

- Dokumentiert
- Erhaltenswert
- Schützenswert
- KIGBO / Bund

— Perimeter Umzonungen
(vereinfacht)

Im Perimeter liegende Objekte:

- 1; Bahnhofsgebäude
- 4; Stationsgebäude Talbahn
- 106; Hochperron Rigi-Bahnen
- 26; Depot Rigi-Bahnen
- 212; ehem. Bahnhofshotel
- 14; Luxram Hauptgebäude
- 15; Luxram Industriegeb.
- 202; Wohnbau
- 32; Villa Sonnenheim
- 16; Milchküche



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 / Campuserwicklung 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

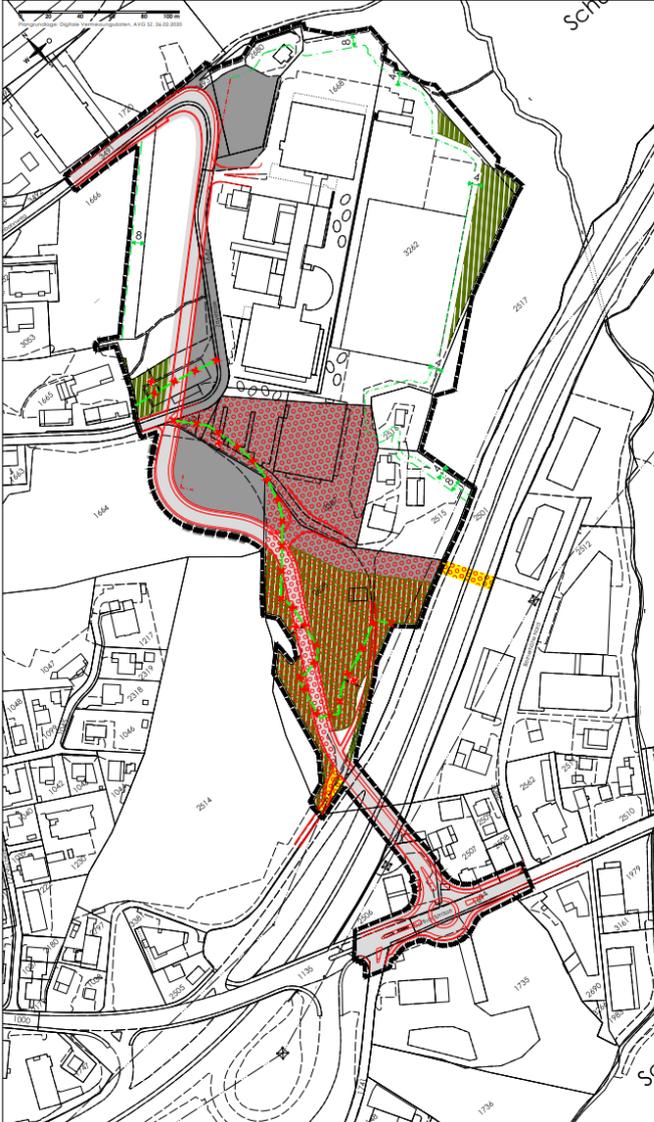
Die Umzonung betrifft keine weiteren kommunalen Grundlagen.

3. Teilnutzungsplanung

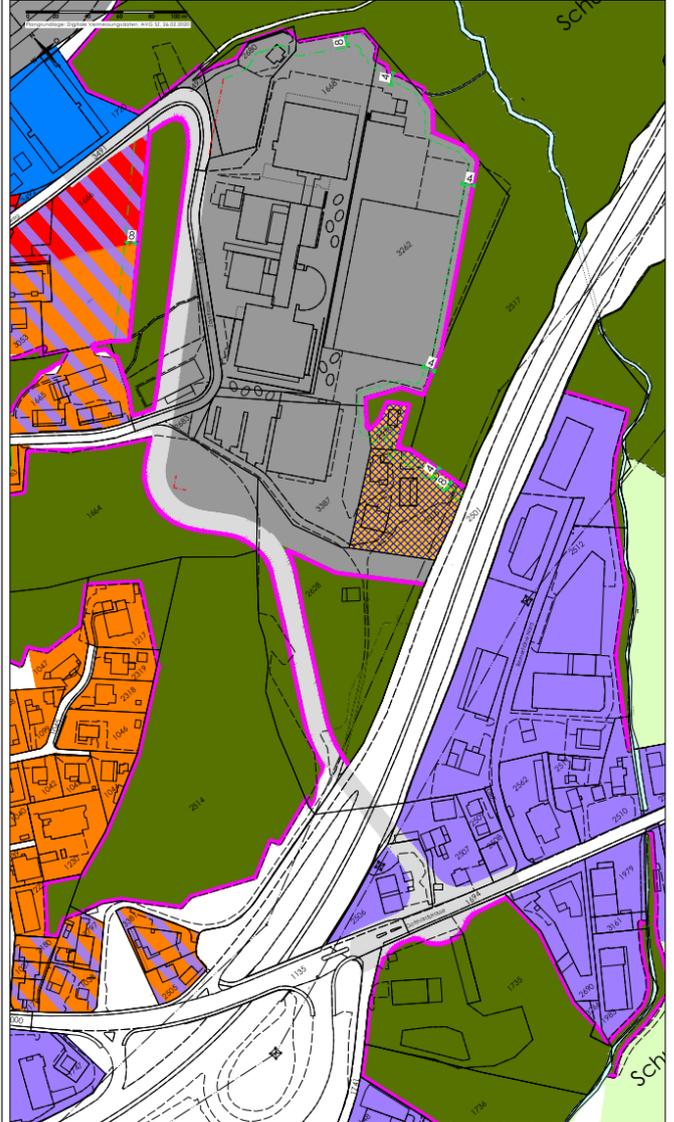
Änderungen Im folgenden Kapitel werden die Änderungen gegenüber den rechtskräftigen Dokumenten erläutert. Neben den hier diskutierten Teilzonenplan-Änderung Schuttweg/Campus plus Baureglement sowie Teilerschliessungsplan inkl. Reglement ist für die Erschliessung und den Campus auch ein Rodungsgesuch erforderlich.

3.1 Änderung Zonenplan

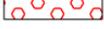
Änderungen des Zonenplans:



Zonenplan mit Änderungen:



Legende zu den Änderungsinhalten

	Perimeter Teilnutzungsplan "Schuttweg / Campus"
	ÖBA Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (14'601 m ²)
	ÜG Übriges Gemeindegebiet (453 m ²)
	VZ Verkehrszone (10'792 m ²)
	Wald / Aufforstung (4'580 m ²)
	Planungswert nach LSV muss eingehalten werden (746 m ²)
	Aufhebung offene Bauzone (16'198 m ²)
	Baulinie
	Reduzierte Waldabstandslinie für Hauptbauten
	Reduzierte Waldabstandslinie für Nebenbauten
	Aufhebung Baulinie (Waldabstandslinie)

Verkehrszone	Die neue Erschliessungsstrasse verläuft gradlinig entlang des Campus vorbei. Dabei berücksichtig sie eine waldseitige Verbreiterung der Strasse für ein optionales Trottoir und/oder eine Bushaltestelle. Die gesamten Erschliessungsflächen werden einer neuen „Verkehrszone“ zugewiesen. Ein entsprechender Baureglementsartikel legt zugehörige Bestimmungen fest.
ÖBA	Die Flächen der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, in welcher sich der Campus befindet, werden bis an die Strasse herangeführt. Somit sind Erweiterungsbauten, wie in der Masterplanung aufgezeigt (siehe Kapitel 2.2.9) möglich.
Weitere Zonen	Die „offene Bauzone“ wird aufgehoben. Im südlichen Bereich wird diese durch Ersatzaufforstungen ersetzt.
WG3 / WG4	Die Parzelle Nr. 1666 verliert am südlichen Rand ihre WG3-Flächen. Deshalb werden die WG3 sowie WG4-Flächen im nördlichen Bereich der Parzelle erweitert.

3.2 Änderung Baureglement

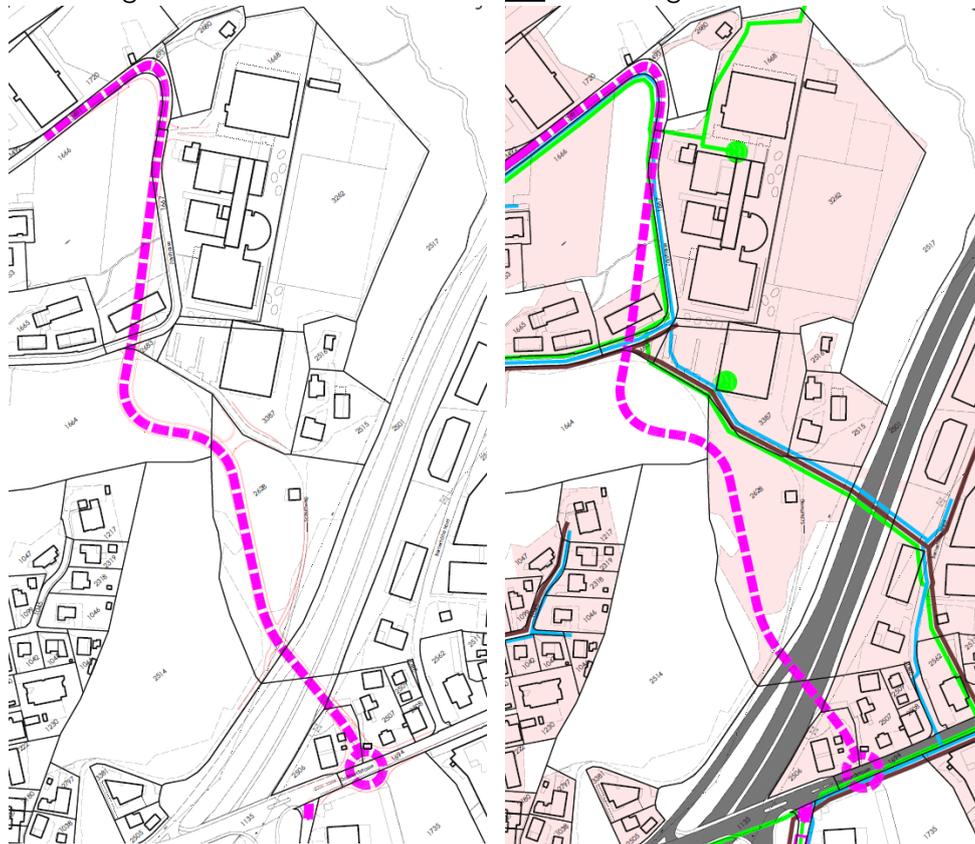
Die „offene Bauzone“ (Art. 38) wird aus dem Baureglement gestrichen. Die weiteren Anpassungen sind im separaten Planungsbericht „Teilnutzungsplan Bahnhof Süd Goldau“ erläutert.

3.3 Änderung Erschliessungsplanung

Ausschnitt Erschliessungsplan
Änderungen Basisvariante

Ausschnitt Erschliessungsplan
mit Änderungen Basisvariante

-  Neubau / Ausbau
1. Etappe
-  Neubau/Ausbau
2. Etappe



Der Schuttweg (Basisvariante) werden im Erschliessungsplan als Neubau / Ausbau 1. Etappe eingetragen. Die Chräbelstrasse verbleibt in der 2. Etappe.

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.

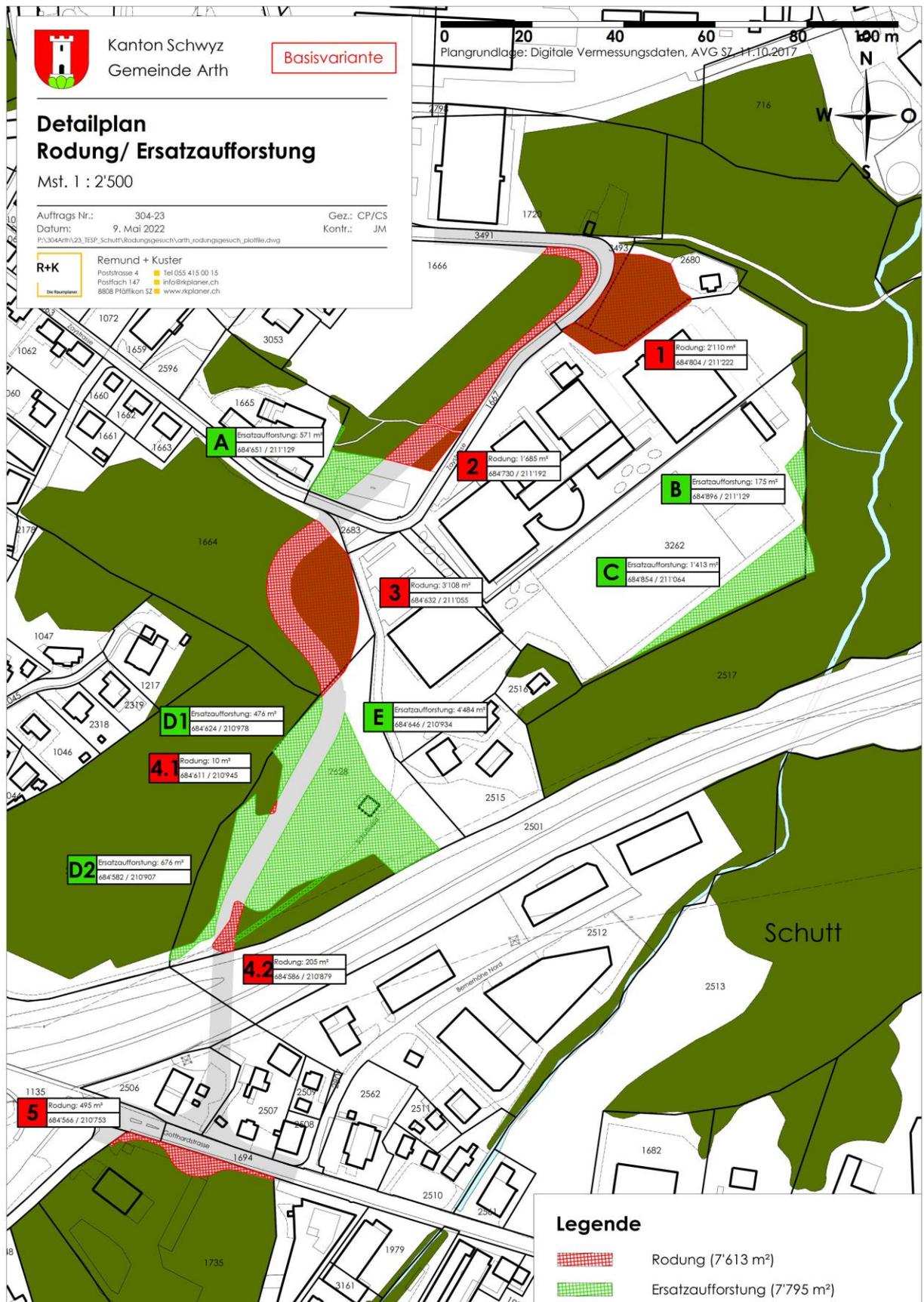
Von den Grundeigentümern der künftigen Kernzone Bahnhof wird ein Mehrwertausgleich abgeschöpft. Solche Einnahmen können unter anderem nach §36j PBG für Infrastruktur- und Erschliessungsanlagen verwendet werden.

3.4 Rodungen

Rodungen	Insgesamt sind rund 7'613 m ² Rodungen vorzunehmen.
Rodungsflächen Nr. 1, Nr. 2, Nr. 4.1 / 4.2	Die Rodungsflächen Nr. 1, Nr. 2, Nr. 4.1 und Nr. 4.2 stehen im direkten Zusammenhang mit der neu geplanten Erschliessungsanlage Schuttweg. Basierend auf einer ausgiebigen Erschliessungsvarianten-Evaluation ist die vorliegende Erschliessungsanlage Schuttweg auf diesen Standort angewiesen. Die neue Erschliessungsanlage bildet die Voraussetzung um eine hinreichende Erschliessung für den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Arth-Goldau zu erreichen.
Rodungsfläche Nr. 3	Die Rodungsfläche 3 wird für das Strassenprojekt Groberschliessung Schuttweg benötigt. Ein Teil soll neu der ÖBA zugeordnet werden und dient als Ausgleich für ÖBA Flächen, welche durch das Strassenprojekt Groberschliessung Schuttweg verloren gehen, beziehungsweise nicht mehr nutzbar würden (Parzelle 2628). In der Strategie Campus Goldau wird ein städtebaulich kompakter Campus angestrebt, der von einem landschaftlichen Rahmen (Bergsturz-Wald) gefasst wird. Der Schuttweg soll um diesen kompakten Campus herum und nicht durch diesen hindurch führen, weshalb das Trasse an der Aussenseite des Campus geführt wird. Die Rodungsfläche 3 erlaubt eine bauliche Erweiterung des Campus. In dieser westlichen Ecke des Campus ist eine bauliche Erweiterung der PHSZ sowie eine Verlagerung der Werkstätten des BBZG vorgesehen.
Rodungsfläche Nr. 5	Die Rodungsfläche Nr. 5 gründet auf das Bauprojekt des Kreisels.

3.5 Ersatzaufforstungen

Ersatzmassnahmen	Durch Aufforstungen können rund 7'795 m ² Wald wiedergewonnen werden (Bilanz: +182 m ²).
------------------	---



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 Schuttweg Nord & Masterplanung PHSZ / BBZG-Campus

Aufgrund einer ausgiebigen Erschliessungsvarianten-Evaluation soll der Verkehr der Bahnhof Süd-Entwicklung vom Eisenbahnweg dem Campus der kantonalen Schulen entlang über die Autobahn A4 hinweg an die Gotthardstrasse geführt werden. Zugleich hat der Kanton Schwyz das Bedürfnis, den Standort von Pädagogischer Hochschule Schwyz und des Berufsbildungs-Zentrums Goldau kurz- bis mittelfristig auf eine 50% höhere Studenten- und Schülerzahl auszurichten und in einem kompakten Campus zu organisieren.

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 und deren Erschliessung.
- Es besteht ein öffentliches Interesse am Schutz der im Gebiet vorkommenden Fauna und Flora.
- Es besteht weiter ein öffentliches Interesse, die darauf aufbauende kommunale ESP-Strategie umzusetzen und die dafür benötigte Erschliessung zu ermöglichen.
- Weiter besteht ein öffentliches Interesse am Ausbau der kantonalen Schulen.
- In Ausführung des obenstehenden Richtplanauftrags besteht ein öffentliches Interesse, die im Masterplan Campus PHSZ/BBZG vorgesehene Erweiterung umsetzen zu können.
- Dem gegenüber steht das öffentliche Interesse am flächenmässigen und örtlichen Erhalt des Waldes.

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. Raumpla-

nungsgesetz).

- Mit dem 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.
- Das öffentliche Interesse am Schutz von Fauna und Flora ist allenfalls von kantonaler Bedeutung. Wie im Kap. 2.2.9 dargelegt, existiert südlich der PHSZ-Gebäude eines der kantonale grössten Einstandsgebiete der seltenen Schlingnatter. Wie dort ebenfalls dargelegt, ist dieser Arealteil aber weder durch den Bau des Schuttwegs noch durch die vorgesehenen Campus-Erweiterungsbauten betroffen. Vielmehr ist bei den Wiederaufforstungen eine Aufwertung für Fauna und Flora vorgesehen.
- In Ausführung dieses Richtplanauftrags besteht auch ein öffentliches Interesse von kommunaler Bedeutung, die erarbeitete ESP-Strategie umzusetzen und die für die Entwicklung des Bahnhof Süd-Gebiets benötigte Erschliessung ohne Durchquerung von Wohnquartieren zu ermöglichen (vgl. ESP-Entwicklungsstrategie, Zukunftsbild).
- Mit dem Richtplan-Beschluss RES-1.5 wird klar statuiert, dass zudem ein öffentliches Interesse von kantonaler Bedeutung besteht, die zur Bewältigung des Bevölkerungswachstums notwendigen kantonalen Schulen an diesem hervorragend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Standort weiterentwickeln zu können.
- Dem Interesse nach Ausführung dieses Richtplanauftrags kommt kantonale Bedeutung zu. Die aus mehreren Varianten evaluierte Erweiterung soll in der vorgesehenen, räumlich kompakten und mit dem Boden haushälterisch umgehenden Weise umgesetzt werden (vgl. Kap. 2.2.9 und Masterplan Campus PHSZ/BBZG).
- Dem steht das öffentliche Interesse am Walderhalt gegenüber, welches grundsätzlich von nationaler Bedeutung ist (vgl. Eidg. Waldgesetz u. -verordnung). Der Wald soll demnach in seiner Fläche und (gross-)räumlichen Verteilung erhalten werden. Für die Erstellung der neuen Groberschliessung Schuttweg müssten zwischen der PHSZ und Autobahnüberquerung grundsätzlich nur geringe Waldflächen gerodet werden. Zur Arrondierung des PHSZ/BBZG-Campus (und Verlegung der bestehenden Zaystr.) müssen hingegen im ganzen Gebiet grössere Waldrodungen vorgenommen werden. Insgesamt sind im Planungssperimeter für den Masterplan Campus und die dadurch bedingte Linienführung des Schuttwegs etwa gleich viele Rodungsflächen wie Wiederaufforstungsflächen vorgesehen (Bilanz + 182 m²).
- Die an diesem Ort konkret anzustrebende räumliche Entwicklung ergibt sich im Wesentlichen aus dem kantonalen Richtplan und im Detail aus der kommunalen ESP-Entwicklungsstrategie resp. Masterplan Campus PHSZ/BBZG:
Der Regierungsrat des Kantons Schwyz hat im Richtplan das Bahnhofsgelände 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. Zu den erforderlichen Massnahmen für diesen ESP gehört zweifelsfrei auch die Realisierung einer hinreichenden Erschliessung. Zur konkreten Umsetzung des Richtplanauftrags wurden im Rahmen der ESP-Strategieerarbeitung verschiedenste Erschliessungsvarianten geprüft (vgl. Kap. 2.3.2). Es erwies sich, dass die Variante Schuttweg hierbei die insgesamt zweckmässigste Variante ist (vgl. ESP-Strategie, Zukunftsbild).

Der Regierungsrat des Kantons Schwyz hat im Richtplan der Erweiterung der kantonalen Schulen gemäss der wachsenden Bevölkerung generell strategische Bedeutung zugemessen (Raumentwicklungsstrategie des kant. Richtplans Ziff RES-1.5). Darauf aufbauend wurde 2017 das Gesamtkonzept Schulraumentwicklung Kanton Schwyz erarbeitet. Und am konkreten Standort Goldau hat der Regierungsrat aufgrund einer ausgiebigen Evaluation von Erweiterungsszenarien (u.a. ohne / mit Waldrodungen, mehr / weniger Ausbaupotential) am 9. März 2018 den vorliegenden Masterplan mit einem kompakten Campus in seinen wesentlichen Zügen gutgeheissen.

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

- Pro: Das nationale Interesse an haushälterischem Umgang mit dem Boden und Innenentwicklung, die kantonalen Interessen an der Ausschöpfung des Umnutzungs- und Verdichtungspotentials, an der Schulerweiterung und ökologischer Aufwertung sowie das kommunale Interesse an der Umsetzung der ESP-Strategie sprechen für die Umsetzung von Schuttweg und Campus.
- Contra: Das nationale Interesse an einem unveränderten Erhalt des Waldes spricht eigentlich gegen die Realisierung des kompakt arrondierten Campus'.
- Optimierungen: Wie obenstehend bereits aufgezeigt, wurden im Masterplan Campus verschiedenste Szenarien für Schuttweg und Campus-Erweiterungen geprüft und ist bereits eine vollständige Kompensation der erforderlichen Waldrodungen mit Ersatzaufforstungen vorgesehen. Eine Nullvariante würde nicht nur den Schuttweg und den dringend benötigten Campus-Ausbau blockieren, sondern auch die ganze Entwicklung des ESP Bahnhof Arth-Goldau.
- In Abwägung aller Interessen und vor dem Hintergrund der anzustrebenden Entwicklung hat die Gemeinde Arth hat deshalb wie folgt entschieden:

Als Folge der hier vorliegenden Umzonung wird explizit die Walderhaltung am exakt gleichen Ort der ESP-Erschliessung und der Weiterentwicklung des PHSZ-/BBZG-Campus untergeordnet.

Wobei die gerodete Waldfläche durch Wiederaufforstungen innerhalb des Perimeters gleichwertig ersetzt wird.

4.2 Schuttweg Süd

Aufgrund einer ausgiebigen Erschliessungsvarianten-Evaluation soll der Verkehr der Bahnhof Süd-Entwicklung vom Eisenbahnweg dem Campus der kantonalen Schulen entlang über die Autobahn A4 hinweg an die Gotthardstrasse geführt werden. Für die Anbindung an die Gotthardstrasse wird, nach einer ebenfalls ausführlichen Anschlussvariante-Evaluation (siehe unten), eine fast rechtwinklige Überbrückung der Autobahn mit einem 3-armigen Kreisels auf der Gotthardstrasse und flankierenden Massnahmen bei der Einmündung Chräbelstrasse (nur Rechtseinmünder) vorgesehen.

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 und deren Erschliessung.
- Es besteht weiter ein öffentliches Interesse, die darauf aufbauende kommunale ESP-Strategie umzusetzen und die dafür benötigte Erschliessung zu ermöglichen.
- Nicht zuletzt besteht ein öffentliches Interesse an der längerfristigen Funktionsfähigkeit des Autobahnanschlusses.
- Dem gegenüber steht das öffentliche Interesse am flächenmässigen und örtlichen Erhalt des Waldes.
- Zudem besteht ein öffentliches Interesse am Erhalt des BLN-Gebiets „Vierwaldstättersee / Bürgenstock / Rigi“.
- Und nicht zuletzt bestehen private Interessen mehrerer Anstösser des Anschlusses an die Gotthardstrasse, durch die Erschliessungslösung möglichst gar nicht oder möglichst geringfügig tangiert zu werden.

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 dem 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. Zudem sehen Richtplan-Karte und -Beschluss V-2.3-03 die nun gewählte Linienführung explizit als Festsetzung vor.
- In Ausführung dieses Richtplanauftrags besteht auch ein öffentliches Interesse von kommunaler Bedeutung, die erarbeitete ESP-Strategie umzusetzen und die für die Entwicklung des Bahnhof Süd-Gebiets be-

nötigte Erschliessung ohne Durchquerung von Wohnquartieren zu ermöglichen (vgl. ESP-Entwicklungsstrategie, Zukunftsbild).

- Seitens des ASTRA besteht ein öffentliches Interesse von nationaler Bedeutung, dass die Einmündungssituationen von neuem Schuttweg (und Chräbelstrasse) auf die Gotthardstrasse im Nahbereich des Autobahnanschlusses Goldau auch längerfristig keinen negativen Einfluss auf die Autobahn-Stammstrecke haben (Übermässige Rückstaus auf Autobahn-Ausfahrten). Aus diesem Grund muss der Schuttweg über einen Kreisel in die Gotthardstrasse eingeführt an Gotthardstrasse und Autobahnanschluss angebunden und die Chräbelstrassen-Ausfahrt mit einem Linksabbiegeverbot belegt werden.
- Dieser Strassenanbindung steht einerseits das öffentliche Interesse am Walderhalt gegenüber, welches grundsätzlich von nationaler Bedeutung ist (vgl. Eidg. Waldgesetz u. -verordnung). Der Wald soll demnach in seiner Fläche und (gross-)räumlichen Verteilung erhalten werden. Konkret handelt es sich bei der nun vorgesehenen Verkehrslösung nur noch um gut 495 m² Rodungsfläche. Aufgrund der Wiederaufforstungen beim Campus, werden diese Rodungsflächen innerhalb des Planungssperimeters kompensiert.
- Das öffentliche Interesse am Schutz der Landschaft „Vierwaldstättersee / Bürgenstock / Rigi“ (BLN 1606) ist von nationaler Bedeutung. Die oben angesprochenen gut 495 m² Waldfläche verlaufen entlang der Grenze des BLN-Perimeters. Wie in Kap. 2.1.3 dargelegt, tangiert dieser Strassenbau die relevanten Schutzgehalte dieses riesigen BLN-Gebiets aber in keiner Weise.
- Dem privaten Interesse der Grundeigentümer und Gewerbetreibenden nördlich und südlich dieses Gotthardstrassen-Abschnitts kommt lokale Bedeutung zu. Konkret hat sich aufgrund der vorgenommenen Anschlussvarianten-Evaluation ("Basisvariante" vs. "Alternativvariante") der Grundeigentümer des Tankstellen-Grundstücks nördlich der Gotthardstrasse im Sommer 2019 für die nun verfolgte Variante und explizit gegen die sog. "Alternativvariante" (5-armiger Kreisel an der Autobahnbrücke) ausgesprochen, sowie der Gemeinde ein entsprechendes Kaufrecht eingeräumt. Auch die Eigentümerin und Baurechtsnehmerin des Forstwerkhof-Grundstücks südlich der Gotthardstrasse haben sich Anfang 2020 explizit für die nun verfolgte, optimierte "Basisvariante" ausgesprochen, sowie mit der Gemeinde ein entsprechendes Kaufrecht vereinbart. Und nicht zuletzt wird aktuell erneut eine gütliche Einigung mit der Eigentümerin des Garagen-Grundstücks südlich der Gotthardstrasse angestrebt.
- 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 Bahnhofsgelände 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. Zu den erforderlichen Massnahmen für diesen ESP gehört

zweifelsfrei auch die Realisierung einer hinreichenden Erschliessung. Zur konkreten Umsetzung des Richtplanauftrags wurden im Rahmen der ESP-Strategiearbeit verschiedenste Erschliessungsvarianten geprüft (vgl. Kap. 2.3.2). Es erwies sich, dass die Variante Schuttweg hierbei die insgesamt zweckmässigste Variante ist (vgl. ESP-Strategie, Zukunftsbild).

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

- Pro: Das nationale Interesse an haushälterischem Umgang mit dem Boden und Innenentwicklung, die kantonalen Interessen an der Ausschöpfung des Umnutzungs- und Verdichtungspotentials sowie das kommunale Interesse an der Umsetzung der ESP-Strategie sprechen für die Umsetzung des Schuttweg-Projekts.
- Contra: Mit der nun (nach Optimierungen) gewählten Lösung wird das nationale Interesse an einem Erhalt des Waldes und der BLN-Landschaft sind nur marginal tangiert. Das lokale Interesse der betroffenen Grundeigentümer wird dadurch ebenfalls bestmöglich gewahrt.
- Optimierungen: Wie obenstehend bereits aufgezeigt, wurden betreffend Erschliessungs-Varianten Bahnhof Süd bereits verschiedene Optionen geprüft und werden die Interessen am BLN-Gebiet und Walderhalt nur marginal tangiert resp. vollständig kompensiert. Um den privaten Interessen möglichst gerecht zu werden, wurde aufgrund der Interventionen der betroffenen Grundeigentümer nebst der projektierten "Basisvariante" (4-armige Kreiselanbindung von Schuttweg und Chräbelstrasse) 2018/19 verschiedene andere Optionen geprüft und für die sog. "Alternativvariante" (5-armiger Doppelkreisel direkt am Autobahnanschluss) eine verkehrstechnische und bauliche Vorprojektstudie erstellt:

Dabei erwies sich erstens, dass bei der "Basisvariante" der Kreisel lediglich noch 1-2 m gegen die Autobahn verschoben werden kann, ohne die Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses zu gefährden. Zweitens scheiterte jegliche Anschlusslösung nördlich der Autobahn an ungenügender verkehrstechnischer Leistungsfähigkeit, sowie auf der Autobahn zusätzlich an der organisatorischen und finanziellen Machbarkeit. Und drittens zeigte sich, dass die verbleibende, verkehrstechnisch machbare und bautechnisch realisierbare "Alternativvariante" nicht nur um mehrere Mio. Fr. teurer und als Nationalstrassen-Umbau komplizierter wäre. Sondern die "Alternativvariante" in Bau und Betrieb auch für die anstossenden Grundstücke von Tankstelle und Forstwerkhof wider Erwarten massive Auswirkungen (bis hin zu Sonderopfern!) zur Folge hätte, während dadurch einzig die Garagen-Parzelle geschont werden könnte.

Deshalb rückte die "Basisvariante" wieder in den Fokus und die verkehrstechnische Notwendigkeit des 4. Kreisel-Asts Chräbelstrasse (durch das Forstwerkhof-Areal hindurch) resp. die zugrundeliegenden Annahmen nochmals hinterfragt. Dabei erwies sich, dass die Leistungs-

fähigkeit des "Rechtseinbiegers Chräbelstrasse" bis nach 2050 ausreicht, wenn auf die Erschliessung neuer Arbeitszonen via Chräbelstrasse verzichtet wird. Im Dezember 2020 wurden die betroffenen Anstösser darüber informiert, dass der Gemeinderat diese optimierte "Basisvariante" (3-armiger Kreiselschuttweg + Rechtseinbieger Chräbelstr.) weiterverfolgt.

Im Vergleich zu dieser optimierten "Basisvariante" würde eine Nullvariante nicht nur die Realisierung des Schuttwegs selbst blockieren, sondern auch die ganze Entwicklung des ESP Bahnhof Arth-Goldau sowie die Aufhebung des Bauverbots im Gewerbegebiet Chräbelstrasse verunmöglichen.



Basisvariante (Vorprojekt 8.2018)



Alternativvariante (Projektstudie 4.2019)



optimierte Basisvariante (12.2019)

- **Als Folge der hier vorliegenden Nutzungsplan-Änderung werden der marginal tangierte Schutz des BLN-Gebiets Nr. 1606 und des Waldes sowie die privaten Interessen am ungeschmäleren Erhalt der Grundstücke der ESP-Erschliessung gemäss optimierter "Basisvariante" untergeordnet. Wobei die gerodete Waldfläche durch Wiederaufforstungen innerhalb des Perimeters gleichwertig ersetzt und die Grundeigentümer angemessen entschädigt werden.**

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 Bahnhofsnahe geplant. (Weiterentwicklung des Bahnhofsstandorts und des Campusareals)
- 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 Umzonungssperimeters. Ebenfalls tangiert die Erschliessungsplanung des Kreisel Schuttweg/Gotthardstrasse 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 „Bahnhofsgelände“ 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 Bahnhofplatzes,
 - der Umnutzung und Verdichtung der Potentiale entsprochen und im Sinne des kantonalen Richtplans gehandelt werden.

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.

5.1.8 Übriges Bundesrecht

Das Umzonungsvorhaben entspricht den übrigen Bundesgesetzen.

6. Anhang

- A) Nachweis Lärmschutz neuer Schuttweg**
- B) Behandlung der Vorprüfung**



Kanton Schwyz
Gemeinde Arth

Einhaltung Lärmschutznachweis der Belastungsgrenzwerte zum Schuttweg

304-23
22. August 2018*



Büro für Raumplanung AG

Remund + Kuster

Churerstrasse 47 ■ Tel 055 415 00 15
Postfach 147 ■ info@rkplaner.ch
8808 Pfäffikon SZ ■ www.rkplaner.ch

Impressum

Auftrag Einhaltung Lärmgrenzwerte Schuttweg

Auftraggeber

Auftragnehmer Remund + Kuster
Büro für Raumplanung AG
Churerstrasse 47
8808 Pfäffikon SZ

055 415 00 15
info@rkplaner.ch
www.rkplaner.ch

Bearbeitung Anita Meier, Ivo Kuster

Qualitätsmanagement



zertifiziertes Qualitätssystem
ISO 9001 / Reg. Nr. 15098

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage und Auftrag	4
2.	Allgemeine Grundlagen	5
3.	Massgebende Belastungsgrenzwerte	6
3.1	Zonenplan und Empfindlichkeitsstufe	6
3.2	Massgebende Grenzwerte für Strassenverkehrslärm ESII	7
3.3	Massgebende Grenzwerte für Strassenverkehrslärm ESIII	7
4.	Lärmberechnung Strassenverkehrslärm	8
4.1	Grundlagen Strassenverkehrslärm	8
4.2	Ergebnisse der Lärmberechnungen Strassenverkehrslärm Ausgangslage (ohne Schuttweg)	10
4.3	Ergebnisse der Lärmberechnungen Strassenverkehrslärm Schuttweg (ohne Autobahn und ohne Kantonstrasse)	12
4.4	Ergebnisse der Lärmberechnungen Strassenverkehrslärm Gesamtsystem.....	14
5.	Beurteilung und Massnahmen	16
Anhang	17

1. Ausgangslage und Auftrag

Einleitung Der Schuttweg in Arth soll an die Gotthardstrasse angeschlossen werden.

— neu geplanter Schuttweg



Karte aus maps.google.ch, 8. August 2018

- Auftrag** Für den Anschluss des Schuttwegs an die Gotthardstrasse gilt es zu prüfen, ob der Schuttweg als Einzelanlage den Planungswert einhält. Zudem darf es im Gesamtsystem (Autobahn A4, Kantonstrasse, Schuttweg) darf es zu keinen neuen Immissionsgrenzwert- oder Alarmwertüberschreitungen kommen.
- Haftung** Die Berechnungen der Lärmimmissionen beruhen auf den nachfolgend erwähnten Grundlagen. Sollten im Projekt Änderungen erfolgen, gilt die Beurteilung nur mit Vorbehalt. Die Ergebnisse können nicht unüberprüft auf weitere Objekte übertragen werden.

2. Allgemeine Grundlagen

- | | |
|--------------------------|---|
| Bund | <ul style="list-style-type: none">• Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 7. Oktober 1983, in Kraft seit dem 1. Januar 1985, Stand 1. Januar 2017• Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986, in Kraft seit dem 1. April 1987, Stand 1. Januar 2016 |
| BAFU / ASTRA | <ul style="list-style-type: none">• Leitfaden Strassenlärm, Vollzugshilfe für die Sanierung. Stand: Dez. 06 |
| Gemeinde | <ul style="list-style-type: none">• Zonenplan Arth 24. Juni 2008 |
| Unterlagen Strassen | <ul style="list-style-type: none">• Schweizerische automatische Verkehrszählungen (SASVZ), durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) 2016 (Autobahn)• Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Bahnhof Arth-Goldau und Parkierung Rigi Bahnen AG, AKP Verkehrsingenieur AG, 29. März 2018 |
| Weitere Unterlagen | <ul style="list-style-type: none">• http://maps.google.ch/ -> Situation/Luftbild |
| Bisherige Untersuchungen | <ul style="list-style-type: none">• R+K sind keine weiteren Untersuchungen zu diesem Standort bekannt. |

3. Massgebende Belastungsgrenzwerte

3.1 Zonenplan und Empfindlichkeitsstufe

Standort im Zonenplan



VERBINDLICHER PLANINHALT

-  Gewerbezone
-  Wohn- Gewerbezone mit 3 Geschossen
-  Wohn- Gewerbezone mit 4 Geschossen
-  Wohnzone mit 3 Geschossen
-  Abweichung von der LSV: Aufstufung von ESII in ESIII

Betroffene Zonen & Empfindlichkeitsstufe

Zonen	Empfindlichkeitsstufe
Gewerbezone	III
Wohn- Gewerbezone mit 3 Geschossen	III
Wohn- Gewerbezone mit 4 Geschossen	III
Wohnzone mit 3 Geschossen	II
Abweichung von der LSV: Aufstufung von ESII in ESIII	III

Lärmbeschreibung

Lärmart	Quellenart
Strassenverkehrslärm	Linienquellen

Massgebende Grenzwerte nur Schuttweg	Da es sich beim Schuttweg um eine neue geplante Anlage handelt, ist der Planungswert massgebend.
Massgebende Grenzwerte Gesamtsystem	Im Gesamtsystem darf es durch den geplanten Schuttweg zu keiner neuen Überschreitung des Immissionsgrenzwertes (IGW) oder des Alarmwerts (AW) kommen.
Glossar	Detaillierte Erläuterungen zu den Belastungsgrenzwerten und Empfindlichkeitsstufen befinden sich im Glossar (Anhang B) am Ende des Berichts.

3.2 Massgebende Grenzwerte für Strassenverkehrslärm ESII

Grenzwerte bei lärmempf. Räumen	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
PW Wohnen	55	45
PW Betriebsräume*	60	-
IGW Wohnen	60	50
IGW Betriebsräume*	65	-
AW Wohnen	70	65
AW Betriebsräume*	70	-

* Gemäss Art. 42 LSV gelten für Betriebsräume in den Empfindlichkeitsstufen I, II und III um 5 dB(A) erhöhte Werte.

3.3 Massgebende Grenzwerte für Strassenverkehrslärm ESIII

Grenzwerte bei lärmempf. Räumen	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
PW Wohnen	60	50
PW Betriebsräume*	65	-
IGW Wohnen	65	55
IGW Betriebsräume*	70	-
AW Wohnen	70	65
AW Betriebsräume*	70	-

* Gemäss Art. 42 LSV gelten für Betriebsräume in den Empfindlichkeitsstufen I, II und III um 5 dB(A) erhöhte Werte.

4. Lärmberechnung Strassenverkehrslärm

4.1 Grundlagen Strassenverkehrslärm

Software	Die Berechnung erfolgt mit der Software CadnaA, Version 2018 MR 1 mit dem Strassenlärmmodell StL86+.
Reflexionen	Das Modell rechnet mit einer Reflexion (1. Reflexionsordnung).
Hausfassaden	Für sämtliche Hausfassaden wurde ein Absorptionsgrad $\alpha = 0.21$ gewählt (glatte, schallreflektierende Fassaden).
Topografie	Die Topografie wurde im Berechnungsmodell berücksichtigt.
Hausbeurteilung	Unter Hausbeurteilung wird ein Berechnungstool im Programm CadnaA bezeichnet, welches die Lärmimmissionen in regelmässigen Abständen entlang von Gebäudefassaden berechnet, ohne Bezugnahme auf die effektive detaillierte Lage der Fenster. Angezeigt werden jeweils die maximalen Lärmimmissionen über die gesamte Anzahl der Geschosse.
Quellenangaben	<p>Die Grundlagen der Verkehrszahlen für den Schuttweg neu und der Gotthardstrasse beruhen auf dem Bericht: ESP Bahnhof Arth-Goldau und Parkierung Rigi Bahnen AG, Erschliessung und Auswirkung Autobahnanschluss Goldau, AKP Verkehrsingenieur AG, vom 29. März 2018</p> <p>Die Grundlagen der Verkehrszahlen für die Autobahn A4 beruhen auf den schweizerische automatische Verkehrszählung (SASVZ) von 2017 Die allgemeine Verkehrszunahme wurde beim Hochrechnen auf den massgebenden Beurteilungshorizont 2030 mit 1.0 % pro Jahr berücksichtigt.</p>

Strassenabschnitt	Grundwert	DTV 2030
Schuttweg neu	492 (ASP 10.4 %)	4'730
Autobahn A4	27'100 (DTV 2017)	30'842
Gotthardstrasse	781 (ASP 10.4 %)	7'510
Schuttweg ursprünglich	-	-
Zaystrasse	-	-
Eisenbahnweg	-	-

Parameter
Schuttweg neu

Parameter	Werte
Eingabe CadnaA DTV 2030	4'730 Fz/24h
Geschwindigkeit Eisenbahnweg – Verzweigung Zaystrasse & Schuttweg	30 km/h
Geschwindigkeit ab Verzweigung Zaystrasse & Schuttweg	50 km/h
Mittlere Steigung	4 %
Anteil lärmigen Verkehrs gem. LSV	Tag: 10 % Nacht: 5 %

Parameter
Autobahn A4

Parameter	Werte
Eingabe CadnaA DTV 2030	30'842 Fz/24h
Geschwindigkeit	100 km/h
Mittlere Steigung	0-3 %
Anteil lärmigen Verkehrs gem. LSV	Tag: 10 % Nacht: 5 %

Parameter
Gotthardstrasse

Parameter	Werte
Eingabe CadnaA DTV 2030	7'510Fz/24h
Geschwindigkeit	60 km/h
Mittlere Steigung	0-3 %
Anteil lärmigen Verkehrs gem. LSV	Tag: 10 % Nacht: 5 %

Genauigkeit
im CadnaA

Die Genauigkeit der Berechnungsergebnisse liegt für aktuelle Verkehrszahlen bei +/- 1.5 dB(A). Je weiter weg der Zeithorizont gewählt ist, desto grössere Abweichungen bei den Lärmberechnungen können auftreten. Einflüsse auf die Genauigkeit beruhen unter anderem auf Abweichungen bei den Verkehrsmengen, Abweichung zwischen der gefahrenen und signalisierten Geschwindigkeit, der genauen Steigung, der Menge an lauten Fahrzeugen, Reflexionen, der vorhandenen Vegetation und Meteo-Einflüsse.

4.2 Ergebnisse der Lärmberechnungen Strassenverkehrslärm Ausgangslage (ohne Schuttweg)

Für die Beurteilung in der Ausgangslage werden die Autobahn A4 und die Gotthardstrasse betrachtet.

Darstellung CadnaA
Tag



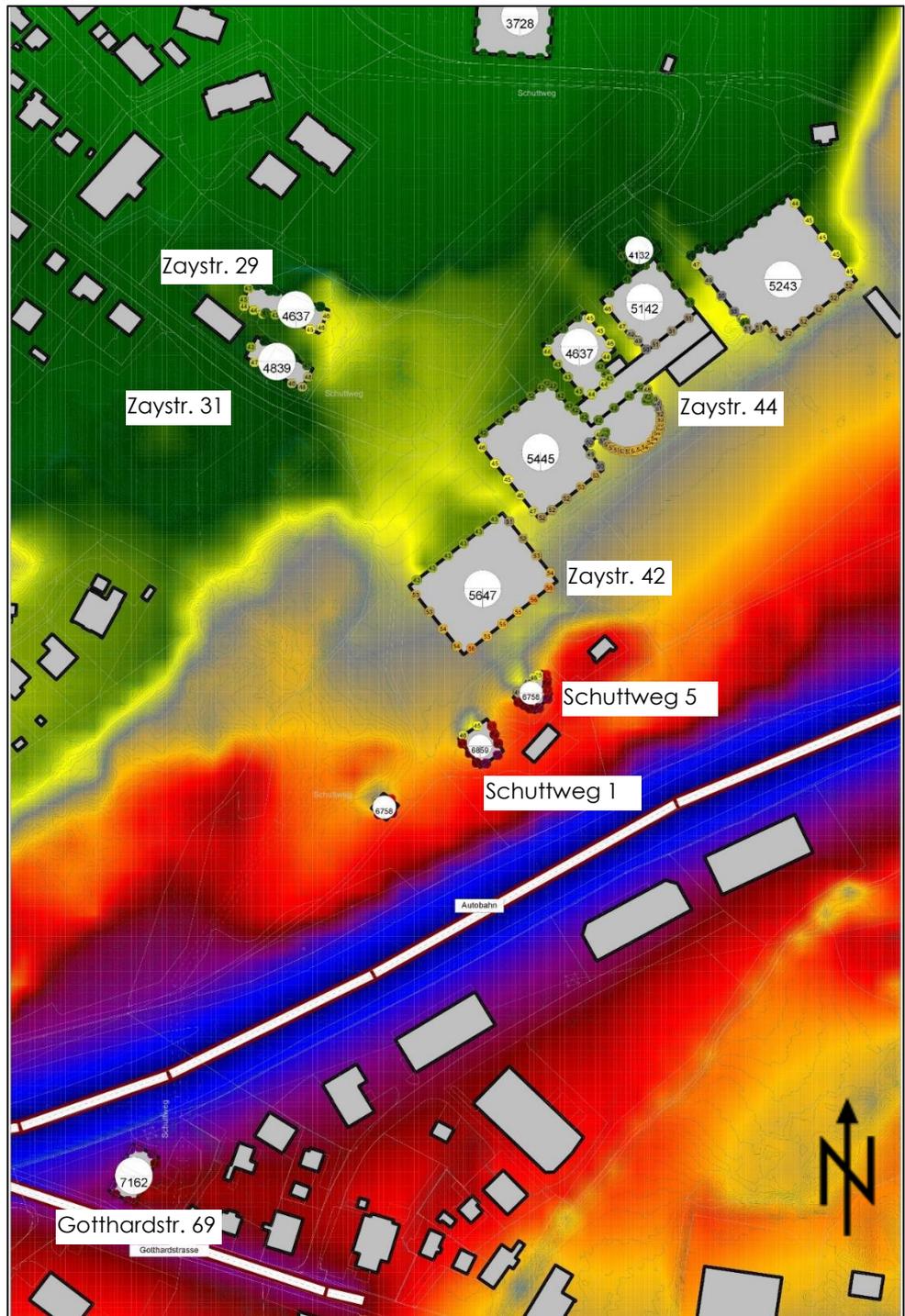
Hausbeurteilungen:

Unten links:
Höchster Wert Tag

Unten rechts:
Höchster Wert
Nacht

Lärmbelastung in dB(A)

	35.0 ... 40.0
	40.0 ... 45.0
	45.0 ... 50.0
	50.0 ... 55.0
	55.0 ... 60.0
	60.0 ... 65.0
	65.0 ... 70.0



Beurteilungspegel

	Massgebender Grenzwert IGW		Nord		Ost		Süd		West	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Zaystr. 29	60	50	39	30	46	37	45	36	43	34
Zaystr. 31	60	50	41	32	48	39	48	39	43	34
Zaystr. 42	65	55	54	45	56	46	54	45	43	34
Zaystr. 44	65	55	41	36	45	43	52	43	50	31
Schuttweg 1	60	50	46	37	64	55	68	59	65	56
Schuttweg 5	60	50	49	40	62	53	67	58	65	56
Gotthardstr. 69	65	55	70	61	65	55	67	57	71	62

Ergebnis Die dargestellten Messpunkte entlang der Fassade zeigen den Maximalwert an, welcher an den jeweiligen Punkten über sämtliche Geschosse erreicht wurde. Die Darstellung zeigt die Lärmbelastung am Tag.

Der Immissionsgrenzwert wird am Schuttweg 1 (Nord, Ost und Süd), am Schuttweg 5 (Nord, Ost und Süd) und an der Gotthardstrasse 69 (Nord, Süd und West) überschritten.

An der Gotthardstrasse 69 wird an der Westfassade zudem der Alarmwert überschritten.

4.3 Ergebnisse der Lärmberechnungen Strassenverkehrslärm Schuttweg (ohne Autobahn und ohne Kantonstrasse)

Für die Beurteilung des Schuttwegs wird nur der neu geplante Schuttweg betrachtet.

Darstellung CadnaA
Tag



Hausbeurteilungen:

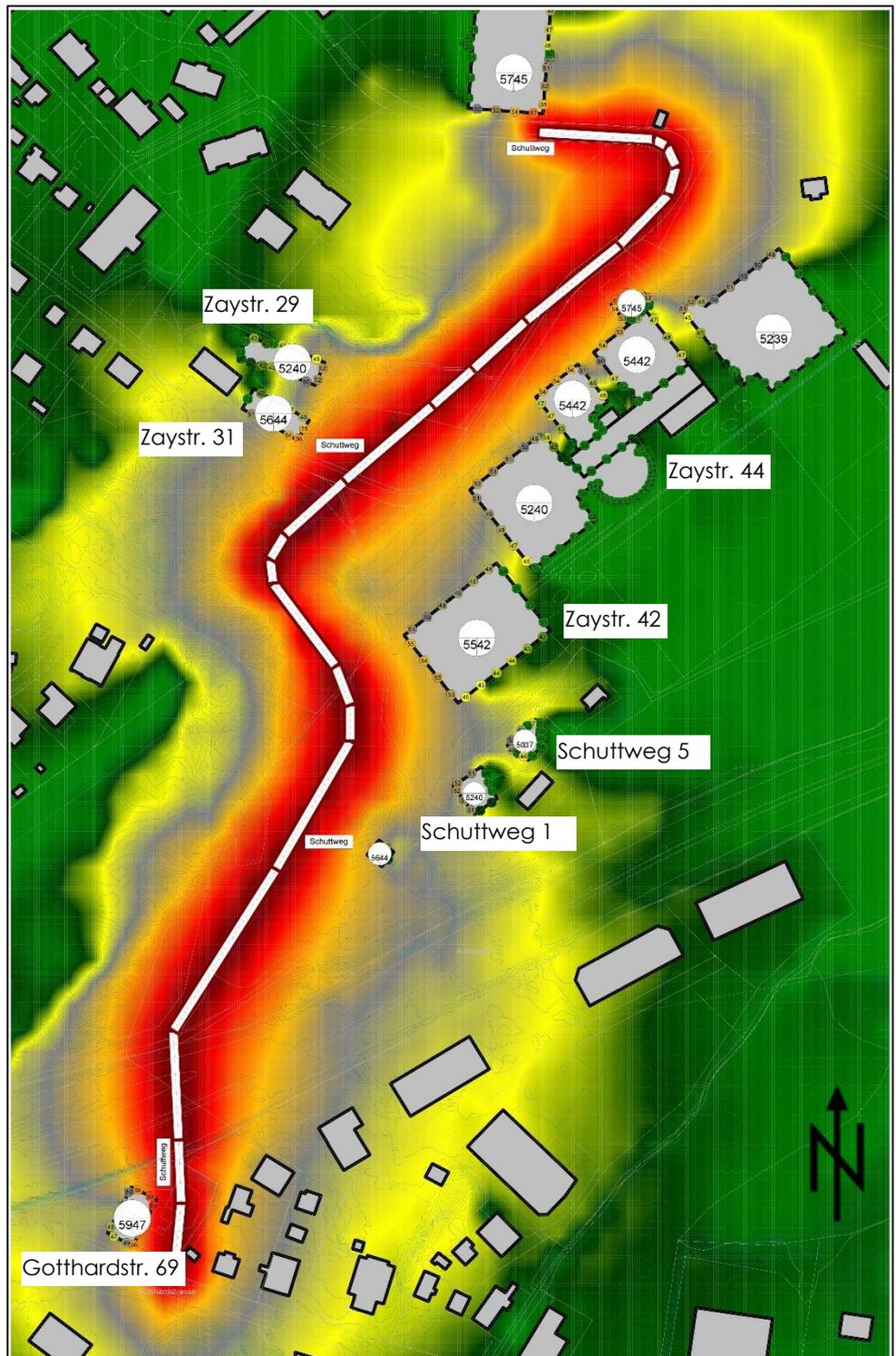
Oberer Halbkreis:
Stockwerke mit
Überschreitungen

Unten links:
Höchster Wert Tag

Unten rechts:
Höchster Wert
Nacht

Lärmbelastung in dB(A)

	35.0 ... 40.0
	40.0 ... 45.0
	45.0 ... 50.0
	50.0 ... 55.0
	55.0 ... 60.0
	60.0 ... 65.0
	65.0 ... 70.0



Beurteilungspegel

	Massageben- der Grenzwert PW		Nord		Ost		Süd		West	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Zaystr. 29	55	45	45	33	52	40	50	37	32	19
Zaystr. 31	55	45	48	35	56	43	54	42	33	21
Zaystr. 42	60	50	57	45	52	40	35	23	54	42
Zaystr. 44	60	50	51	39	34	22	45	33	55	42
Schuttweg 1	55	45	51	40	36	24	40	28	52	40
Schuttweg 5	55	45	50	37	31	25	34	22	49	37
Gotthardstr. 69	60	50	58	46	59	47	49	36	50	38

Ergebnis

Die dargestellten Messpunkte entlang der Fassade zeigen den Maximalwert an, welcher an den jeweiligen Punkten über sämtliche Geschosse erreicht wurde. Die Darstellung zeigt die Lärmbelastung am Tag.

An der Ostfassade der Zaystrasse 31 wird der Planungswert überschritten.

4.4 Ergebnisse der Lärmberechnungen Strassenverkehrslärm Gesamtsystem

Für die Beurteilung des Gesamtsystems werden, der neugeplante Schuttweg, die Autobahn A4 und die Gotthardstrasse betrachtet.

Darstellung CadnaA
Tag



Hausbeurteilungen:

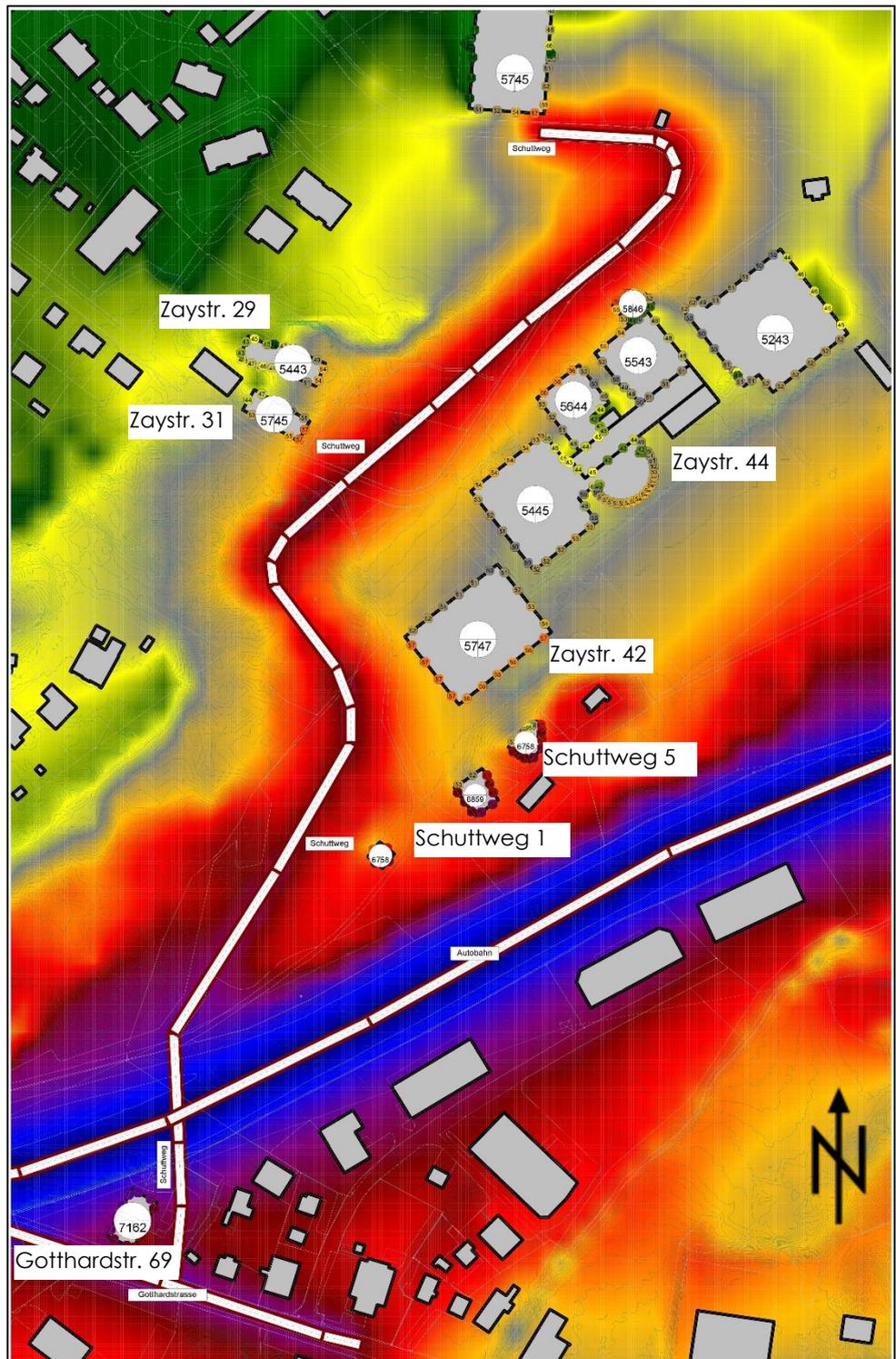
Oberer Halbkreis:
Stockwerke mit
Überschreitungen

Unten links:
Höchster Wert Tag

Unten rechts:
Höchster Wert
Nacht

Lärmbelastung in dB(A)

	35.0 ... 40.0
	40.0 ... 45.0
	45.0 ... 50.0
	50.0 ... 55.0
	55.0 ... 60.0
	60.0 ... 65.0
	65.0 ... 70.0



Beurteilungspegel

	Massageben- der Grenzwert		Nord		Ost		Süd		West	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Zaystr. 29	60	50	49	37	54	43	51	40	43	34
Zaystr. 31	60	50	51	39	57	45	55	44	44	35
Zaystr. 42	65	55	58	46	52	41	54	45	55	43
Zaystr. 44	65	55	51	40	57	45	57	47	52	46
Schuttweg 1	60	50	53	42	64	55	68	59	65	57
Schuttweg 5	60	50	53	42	67	55	67	59	65	57
Gotthardstr. 69	65	55	71	62	66	56	67	67	71	62

Ergebnis

Die dargestellten Messpunkte entlang der Fassade zeigen den Maximalwert an, welcher an den jeweiligen Punkten über sämtliche Geschosse erreicht wurde. Die Darstellung zeigt die Lärmbelastung am Tag.

Für die Gesamtbetrachtung ist der Immissionsgrenzwert (IGW) und der Alarmwert (AW) massgebend. An der Ost-Fassade der Gotthardstrasse 69 gibt es neue Überschreitungen des IGW. An der Nord-Fassade der Gotthardstrasse 69 gibt es eine neue AW-Überschreitung.

5. Beurteilung und Massnahmen

Zaystrasse 31 Überschreitung des Planungswerts aufgrund des neu geplanten Schuttwegs.

Bauliche Massnahmen zum Beispiel in Form von einem Damm wäre eine denkbare Lösung.

Gotthardstrasse 69



Foto aus maps.google.ch, 8. August 2018

Die Nordfassade überschreitet im Gesamtsystem neu den Alarmwert. An der Ostfassade im Bereich des Anbaus wird neu der IGW überschritten. Hierfür gilt es zu prüfen, ob der hintere Anbau lärmempfindlich genutzt wird. Falls dieser lärmunempfindlich genutzt wird, entfallen Massnahmen.

Anhang

A. Anhang - Verkehrszahlen

B. Glossar

A. Anhang - Verkehrszahlen

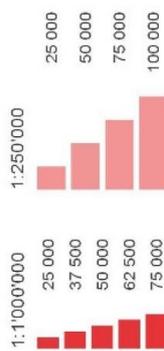
Schweizerische automatische Verkehrszählung (SASVZ) Comptage suisse automatique de la circulation routière (CSACR)

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) 2017 und
Verkehrsentwicklung der Motorfahrzeuge 2016/17

Trafic journalier moyen (TJM) 2017 et
évolution du trafic des véhicules à moteur 2016/17

Nationalstrassen / Routes nationales

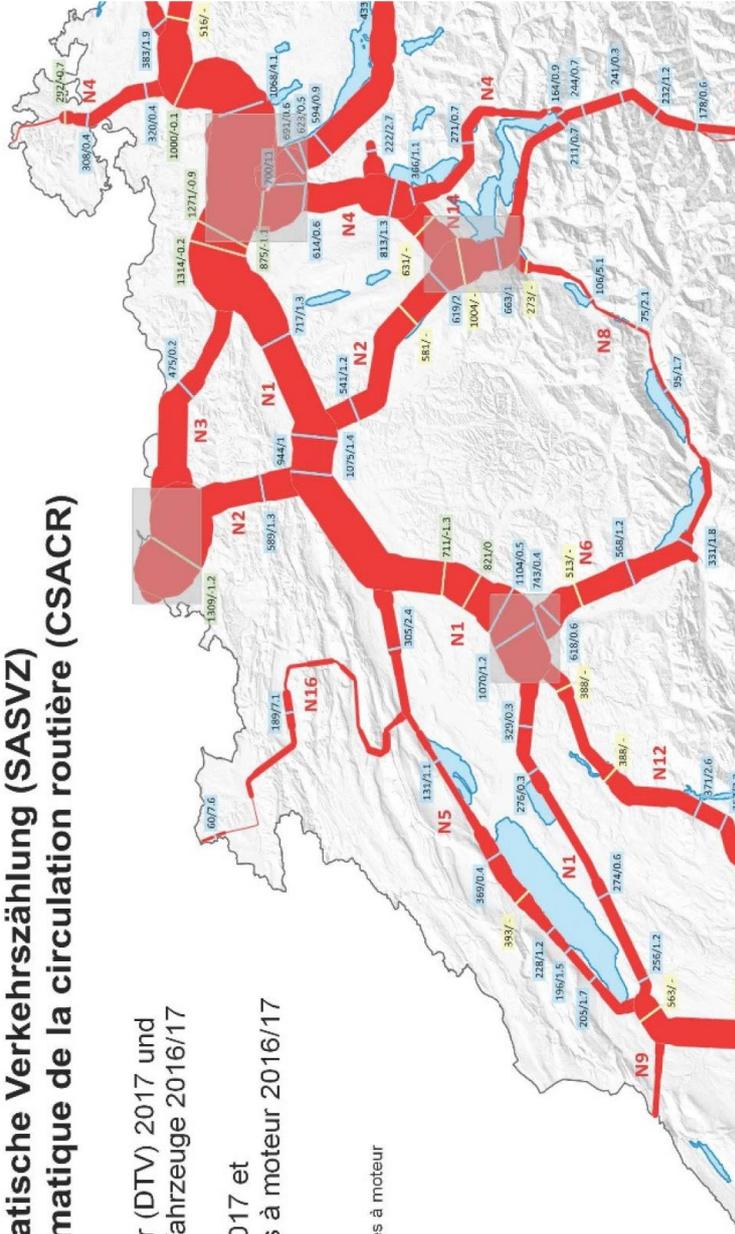
Anzahl der Motorfahrzeuge / Nombre de véhicules à moteur



Zählstellen / Postes de comptage

DTV [10⁴2] und Verkehrsänderung in % /
TJM [10⁴2] et changement du trafic en %

Verkehrszählung / Comptage



B. Glossar

LSV	Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986, bildet zusammen mit dem Umweltschutz-Gesetz die Rechtsgrundlage für den Lärmschutz in der Schweiz.
DTV	DTV bedeutet durchschnittlicher täglicher Verkehr und gibt die Anzahl Fahrzeuge an, welche durchschnittlich während 24h in beide Richtungen vorbeifahren.
Emission	Aussendung von Lärm an die Umwelt. Emissionsmessung wird am Ort der Entstehung vorgenommen (z. B. an der Bahnlinie).
Immission	Ankunft des Störfaktors beim Empfänger (z. B. Bahnlärm im offenen Fenster einer Wohnung).
Dezibel dB	Mass für die Stärke des Schalldruckpegels L.
Dezibel dB(A)	Dies ist ein bewerteter Schalldruckpegel. Das menschliche Gehör nimmt unterschiedlich hohe Töne unterschiedlich laut wahr, auch wenn sie den gleichen Schalldruck aufweisen.
Beurteilungspegel Lr	Die Lärmimmissionen werden als Beurteilungspegel (Lr) anhand von Berechnungen ermittelt.
Lärmart	Die Lärmschutzverordnung enthält Belastungswerte für die sechs häufigsten Lärmarten: Strassenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Lärm von zivilen Flugplätzen, Industrie- und Gewerbelärm, Lärm von Schiessanlagen, Lärm von Militärflugplätzen.
Empfindlichkeitsstufen	In der Lärmschutzverordnung sind vier Empfindlichkeitsstufen (ES) definiert, die unterschiedlichen Zonen des Nutzungsplans zugeordnet sind. Empfindlichkeitsstufen sind somit abhängig von der Nutzung.
Belastungsgrenzwerte ¹	<p>Es gibt drei Stufen von Belastungsgrenzwerten. Welcher Grenzwert massgebend ist, ist abhängig vom Planungszeitpunkt.</p> <p><i>Planungswerte (PW):</i> Gelten für Grundstücke, die noch nicht überbaut und für Grundstücke, die noch nicht erschlossen sind, bzw. wenn ein Gebiet der Bauzone zugeordnet werden soll.</p> <p><i>Immissionsgrenzwerte (IGW):</i> gelten für Gebäude, die (vor Inkrafttreten der LSV) in bereits als Bauland ausgedehnten und erschlossenen Zonen gebaut oder saniert werden.</p> <p><i>Alarmwerte (AW):</i> Sind die höchsten Belastungsgrenzwerte und gelten für bereits bestehende Bauten.</p>

¹ Zusammenfassung gemäss Wegleitung der Kantone BL, SZ, SO und UR: Lärmschutz bei Einzonung u. Erschliessung, 2010

Beispiele Grenzwerte
nach Art. 43 LSV

Je nach Lärmart, Tageszeit und der Lärmempfindlichkeit des zu schützenden Gebäudes sind die Werte unterschiedlich hoch.

Folgende Beurteilungspegel gelten für Strassenverkehrs- und Eisenbahnlärm.

ES	Beispiele	Planungswert Lr in dB(A)		IGW Lr in dB(A)		Alarmwert Lr in dB(A)	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
I	Erholungszonen	50	40	55	45	65	60
II	Wohnzonen	55	45	60	50	70	65
III	Landwirtschaftsz.	60	50	65	55	70	65
IV	Industriezone	65	55	70	60	75	70

Anhang B)

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>kantonschwyz</p> <p>6431 Schwyz, Postfach 1180</p> <p>Gemeinderat Arth Rathausplatz 6 Postfach 263 6415 Arth</p> <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).	<p>Gemeindekanzlei Arth</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kenntnis GR <input checked="" type="checkbox"/> Bearbeitung Ressort <i>Tiefbau-Planung</i></p> <p>Eing.: 26. Juli 2019</p> <p>Geht an: <i>- Al Baer-Planung</i></p>

Anhang B)

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 B)

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>	<p>Wurde berücksichtigt. Das Baureglement wurde angepasst.</p>
<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>	<p>Wurde berücksichtigt. Das Baureglement wurde angepasst. Die Abstände werden innerhalb der Kernzone Bahnhof vom Gemeinderat im Einzelfall festgelegt.</p>
<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>	<p>Wurde berücksichtigt. Das Baureglement wurde angepasst.</p>
<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>	<p>Wurde berücksichtigt. Das Baureglement wurde angepasst.</p>
<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>	<p>Wurde berücksichtigt. Die Anhänge zum Baureglement wurden angepasst.</p>
<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 Bahnhofsgebiet 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>	<p>Wurde berücksichtigt. Das Baureglement wurde angepasst und die Möglichkeit der Reduktion ergänzt.</p>
<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>	<p>Zur Kenntnis genommen. Die Alternativvariante wird nicht weiterverfolgt.</p>

Anhang B)

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 Grobprojekt 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>

