

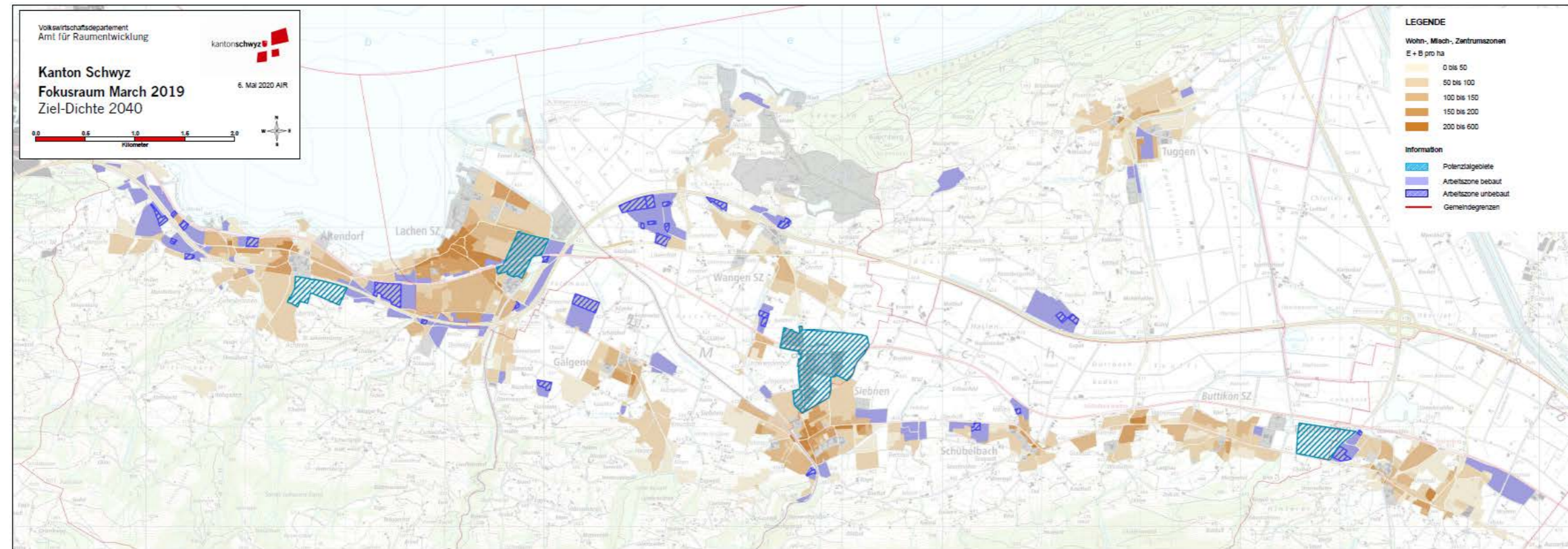
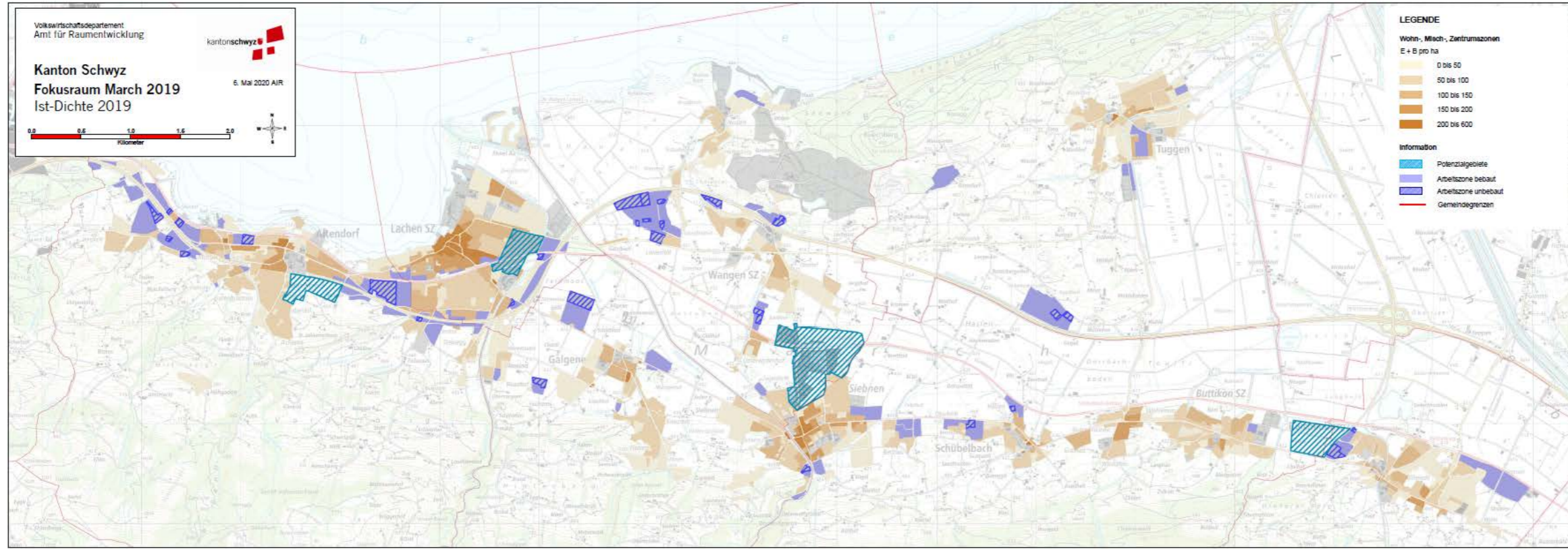
Siedlungsentwicklung Fokusraum March

Anhang

- A1 Nutzungsdichten in der March
- A2 Grobprofile für die potenziellen Entwicklungsschwerpunkte
- A3 Analysekarten



A1 Nutzungsdichten in der March



A2 Grobprofile für die potenziellen Entwicklungsschwerpunkte

Standortprofil: Bitzi/Hof, Altendorf

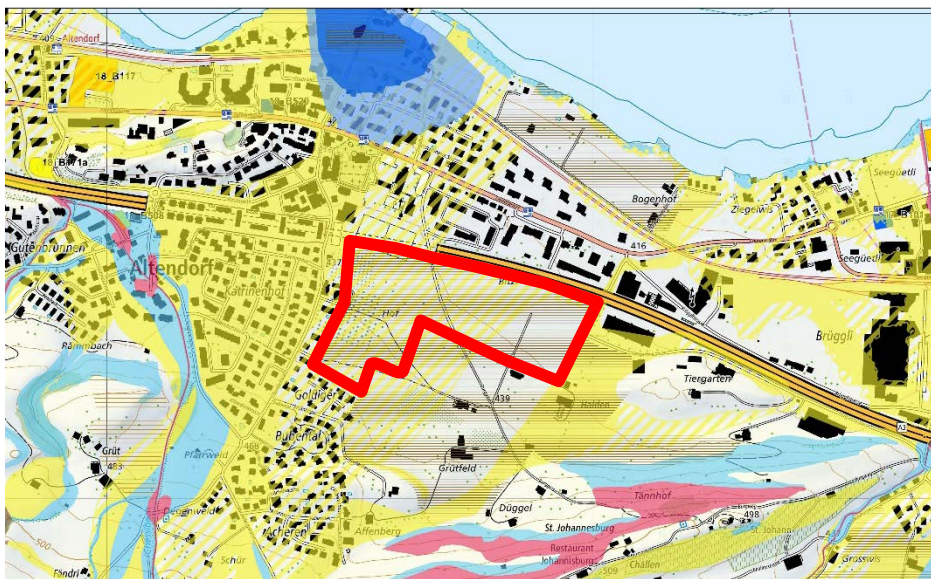
Grösse	Fläche: 12 ha
	BZ bebaut: -
	BZ unbebaut: -
	nicht Bauzone: 12 ha

Künftige Nutzung	Wohn-, Arbeits- und öffentliche Nutzung
-------------------------	---



Abbildung 1 Perimeter Potenzialgebiet Steckbrief Bitzi/Hof, Altendorf (Grundlage: swisstopo)

Ausgangslage



- Naturgefahrenkarte**
- keine Gefahr
 - geringe Gefährdung
 - mittlere Gefährdung
 - erhebliche Gefährdung
 - Gefahrenhinweis
 - Restgefährdung
- Kataster der belasteten Standorte**
- Belastet, keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwa
 - Belastet, untersuchungsbedürftig
 - Belastet, weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig
 - Belastet, überwachungsbedürftig
 - Belastet, sanierungsbedürftig
 - Belastet, Untersuchungsbedürftigkeit noch nicht definiert
- Grundwasserschutzzonen**
- S1
 - S2
 - S3
 - S3Zu
- Grundwasserschutzareale**
- Areal
- Fruchtfolgefleichen**
- 2. Klasse
 - 3. Klasse
- Haltestellen**
- Bus
 - Eisenbahn
 - Schiff
 - Luftseilbahn

Mikrolage (WebGIS SZ)

Zusammenfassung

Wichtigste Standortqualitäten	<ul style="list-style-type: none"> — Unbebautes Gebiet mit grosser zusammenhängender Fläche — Bestehender Anschluss des Areals an Kantonsstrasse — Nähe zu Zentrum Altendorf
Herausforderungen	<ul style="list-style-type: none"> — ÖV-Erschliessung (Distanz zu Bushaltestellen je nach Lage innerhalb Areal bedeutend) — Zunahme Verkehrsbelastung auf Churerstrasse
Standortspezifische Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> — Lärmschutz

Raumplanerische Rahmenbedingungen

Kantonaler Richtplan	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Siedlungsgebiet <input checked="" type="checkbox"/> Siedlungserweiterungsgebiet <input checked="" type="checkbox"/> Kein Siedlungsgebiet
Zonierung	Keine Bauzone
Erschliessung	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> nicht erschlossen <input checked="" type="checkbox"/> groberschlossen <input checked="" type="checkbox"/> feinerschlossen
FFF	Das Siedlungserweiterungsgebiet liegt in einer Fruchtfolgefleichen mit Lageklasse II.
Naturgefahren	Grösstenteils Gebiet mit Restgefährdung. Entlang des östlichen Teils der Haldenstrasse sowie entlang der Oberdorfstrasse im Westen ist mit einer geringen Gefährdung zu rechnen.
Ortsbild-/ Landschaftsschutz	-
Alllasten	Im Perimeter befinden sich keine Einträge im Kataster der belasteten Standorte.
Weiteres	Lärmschutz gegenüber Autobahn notwendig

Verkehrerschliessung

ÖV	<i>ÖV-Güteklasse</i>	<i>Bemerkungen</i>
	<input type="checkbox"/> A / B <input checked="" type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> keine	Das Gebiet befindet sich in der ÖV-Güteklasse C und D. Die Busstationen Altdorf, Bitzi und Altendorf, Schweizerhofplatz liegen in Fussdistanz (ca. 5 Minuten Fussweg). Es besteht ein Viertelstundentakt durch den Regionalbus.
MIV	<i>Beurteilung</i>	<i>Bemerkungen</i>
	<input type="checkbox"/> sehr gut <input checked="" type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht	Direkte Anbindung über die Burggasse sowie die Haldenstrasse an die Churerstrasse mit Anschluss an die A3.
Fuss- und Veloverkehr	<i>Beurteilung*</i>	<i>Bemerkungen</i>
	<input type="checkbox"/> sehr gut <input checked="" type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht	Das Zentrum ist mit der bestehenden Erschliessung bereits gut erreichbar. Der Bahnhof befindet sich in 5minütiger Fahrdistanz mit dem Velo sowie in 15minütiger Gehdistanz. Die Querung der A3 ist mit der Autobahnüberdeckung sowie der Oberdorfstrasse, Burggasse und der Haldenstrasse bereits heute sichergestellt.
Bereits geplante Erschliessungsmassnahmen		-
Hinweise zur Erschliessung		-

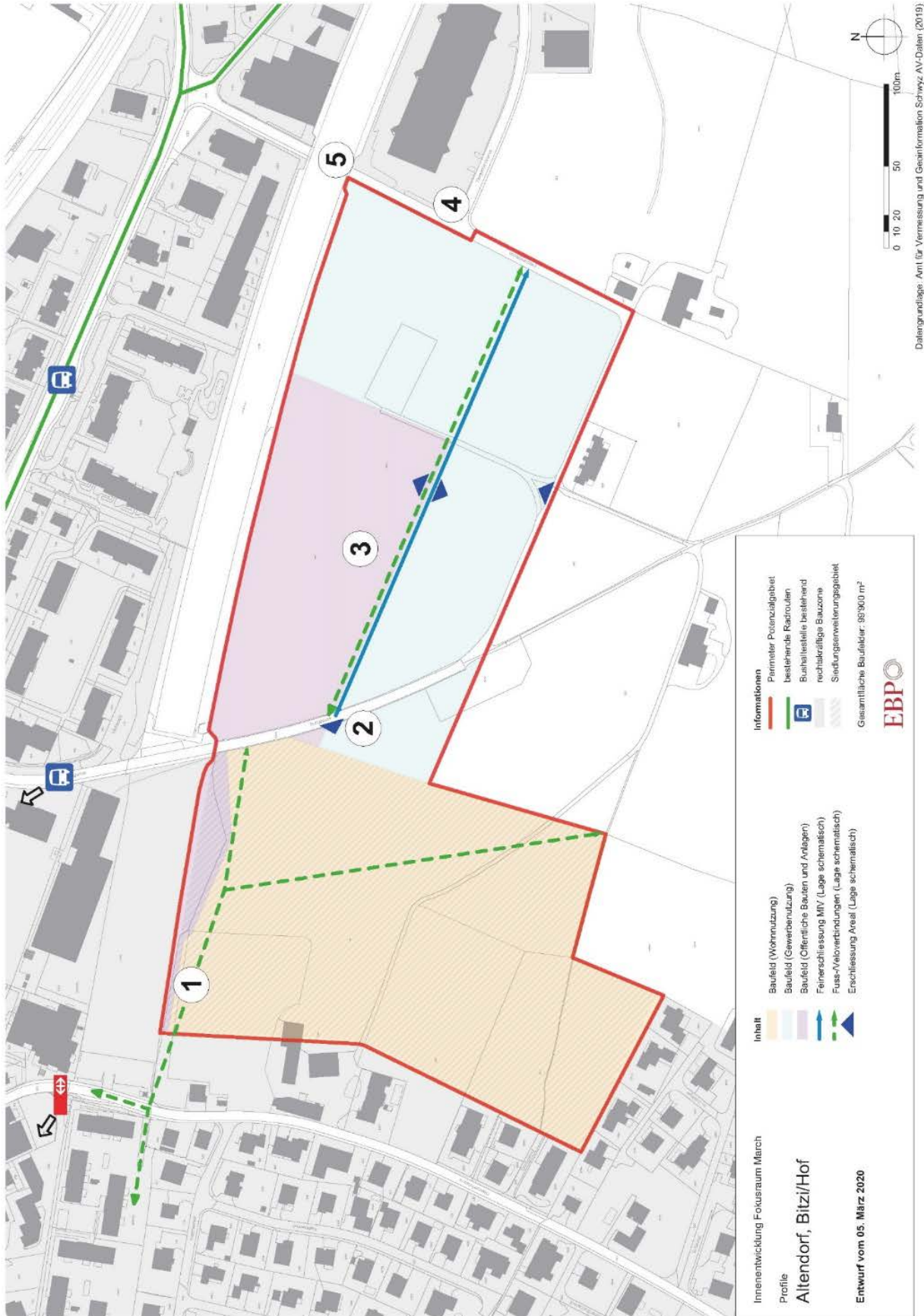
Heutige Nutzung, Eigentumsverhältnisse, Entwicklungsabsichten

Grundeigentümer	private
Heutige Nutzung	Landwirtschaft
Absichten Grundeigentümer	unbekannt
Absichten/ Anforderungen der Gemeinde	Abtausch der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen von Ziegelwis nach Bitzi

Bestehende Nutzungen, Reserven und absehbare Projekte im Umfeld

Bestehende Nutzungen im Umfeld	Wohnnutzung im Katrinenhof, öffentliche Nutzungen auf Autobahnüberdachung und Richtung Zentrum, Gewerbenutzungen im Gebiet Tiergarten, nördlich Autobahn Wohnnutzungen
Aktuelle Planungen und Projekte	Entwurf Teilzonenplan "Ziegelwis-Bitzi"
Reserven in der Gemeinde	Ca. 18 ha unbebaute Bauzonen, davon ca. 8 ha Arbeitszonen

Mögliches Erschliessungs- und Bbauungskonzept



Erläuterungen zum Erschliessungs- und Bebauungskonzept

Genereller Hinweis: Das Erschliessungs- und Bebauungskonzept zeigt für den potenziellen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) mögliche Bauungs- und Erschliessungsvarianten auf und benennt die wesentlichen Herausforderungen für die Gebietsentwicklung. Ziel ist es, die ungefähren Auswirkungen einer Entwicklung abzuschätzen und die grobe Machbarkeit einer Entwicklung aus planungsrechtlicher und verkehrlicher Sicht abzuklären. Basierend darauf erfolgt die Priorisierung der Entwicklungsschwerpunkte im Hinblick auf die Richtplanrevision. Zudem werden kantonale Anforderungen an die Entwicklung formuliert. Das Konzept dient den Gemeinden und dem Kanton als Basis für die weitere Bearbeitung der Standorte.

Mit einer Einzonung des Gebiets könnte die bestehende Zone für öffentliche Bauten und Anlagen im Gebiet Ziegelwis im Osten der Gemeinde aufgehoben werden (Kompensation). Diese wurde ursprünglich ausgeschieden, um eine Sekundarschule zu realisieren. Mit dem Standortentscheid für Lachen fiel dieses Projekt weg. Für von Seiten Gemeinde gewünschte weitere öffentliche Nutzungen (Werkhof und Feuerwehrdepot) liegt das Gebiet Ziegelwis aus Sicht der Gemeinde Altendorf zu peripher.

Die Erschliessung des Gebiets baut auf dem bestehenden (Flur-)Strassennetz auf. Der für Wohnnutzungen geeignete Teil im Westen kann mit Stichstrassen ab der Burggasse erschlossen werden. Für die Erschliessung des östlichen Teils kann die Tiergartenstrasse parallel zur Autobahn bis zur Burggasse verlängert werden.

Durch die bereits bestehenden Querungen der Autobahn A3 durch die Burggasse sowie die Haldenstrasse verfügt das Gebiet über eine attraktive Langsamverkehrsanbindung an das Zentrum der Gemeinde Altendorf sowie die MIV-Anbindung über die Churerstrasse an den Autobahnanschluss in Lachen. Die beiden Einmünder der Haldenstrasse und der Burggasse in die Churerstrasse sind als einfache T-Knoten ohne Vortritt ausgestaltet. Da die Churerstrasse bereits heute stark belastet ist, wären diese Knoten in einem nächsten Schritt genau zu prüfen. Die Haldenstrasse ist heute eher schmal, zudem gilt eine Höhenbeschränkung von 4.0 m bei der Querung der Autobahn, was für Spezialfahrzeuge ein Hindernis sein kann. Ein Ausbau der Strasse wäre darum je nach geplanten Nutzungen zu prüfen.

Eine etappierte Entwicklung ist möglich. Es bestehen kaum Abhängigkeiten zwischen den Teilgebieten.

Nr.	Hinweise/ Erläuterungen
1	Verlängerung heutiger Fussweg über Autobahnüberdeckung
2	Feinerschliessung über Sackgasse/Wendehammer oder direkte Einfahrten Tiefgaragen
3	Neu zu erstellende Feinerschliessung in Verlängerung Tiergartenstrasse
4	Bei Weiterführung Tiergartenstrasse / Feinerschliessung Gebiet: Geländemodellierung neu vorzunehmen
	Ausbau Haldenstrasse prüfen: Querschnitt, Durchgang
5	Der Bedeutung als Schulweg zwischen der Burggasse und dem Gebiet «Steinegg» ist Rechnung (Verkehrssicherheit) zu tragen. Hinweis: Gesuch der Grundeigentümerin (Genossame Schillingsrüti) zur Übernahme der Haldenstrasse durch die Gemeinde liegt vor.

Grobe Abschätzung zu Flächen, Einwohnern, Beschäftigten und Verkehrsmengen

Altendorf, Bitzi/Hof			
Gesamtfläche	[m ²]	99'900	
Abzug Groberschliessung, Gewässerraum, etc. (ca.)	[m ²]	10'000	
Gesamtfläche Baufelder (Grundstücksfläche)	[m²]	89'900	
Annahme Anteil überbaute Fläche	[%]	30%	
Total Gebäudegrundflächen	[m²]	26'970	
Total Frei- und Verkehrsflächen	[m²]	62'930	
bestehende Einwohner im Perimeter (2016)		0	
bestehende Beschäftigte im Perimeter (2016)		0	
Szenarien		<i>minimal</i>	<i>maximal</i>
Geschosse	[Anzahl]	3	4
Nutzungsmix (Anteile)			
Wohnen		50%	50%
öffentliche Nutzungen		20%	20%
Dienstleistungen		5%	20%
Gewerbe		25%	10%
Industrie		0%	0%
Geschossflächen			
Wohnen	[m ²]	40'455	53'940
öffentliche Nutzungen	[m ²]	16'182	21'576
Dienstleistungen	[m ²]	4'046	21'576
Gewerbe	[m ²]	20'228	10'788
Industrie	[m ²]	-	-
Total Geschossflächen (GF)	[m²]	80'910	107'880
Dichte			
Geschossflächenziffer (GFZ)		0.9	1.2
ungefähre Ausnutzungsziffer (AZ)		0.7	1.0
Raumnutzer			
Einwohnende		578	771
Beschäftigte		498	837
Total Raumnutzer		1'076	1'608
Nutzungsdichte (Raumnutzer pro ha)		120	179

Parkplätze gemäss Norm

Wohnen	[Anzahl]	289	386
öffentliche Nutzungen*	[Anzahl]	53	70
Dienstleistungen	[Anzahl]	66	351
Gewerbe	[Anzahl]	243	130
Industrie	[Anzahl]	0	0
Total Parkplätze gemäss Norm	[Anzahl]	651	936
Flächenbedarf Parkplätze inkl. Erschliessungsfläche	[m ²]	16'300	23'400

Szenario Modalsplit heute

DWV

Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/d]	2'378	3'315
Personenbewegungen ÖV	[Pers/d]	554	771
Personenbewegungen FVV	[Pers/d]	185	257
Total Bewegungen	[Bewegungen/d]	3'117	4'343

ASP

Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/h]	323	433
Personenbewegungen ÖV	[Pers/h]	75	101
Personenbewegungen FVV	[Pers/h]	25	34
Total Bewegungen	[Bewegungen/d]	424	568

Szenario Modalsplit MIV tief

DWV

Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/d]	1'932	2'694
Personenbewegungen ÖV	[Pers/d]	779	1'086
Personenbewegungen FVV	[Pers/d]	312	434
Total Bewegungen	[Bewegungen/d]	3'023	4'214

ASP

Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/h]	263	352
Personenbewegungen ÖV	[Pers/h]	126	169
Personenbewegungen FVV	[Pers/h]	50	67
Total Bewegungen	[Bewegungen/d]	439	588

Annahmen

Flächenbedarf [m2 GF/Beschäftigten resp. Einwohnenden]	
Dienstleistung	40
öffentliche Nutzung	150
Gewerbe	70
Industrie	100
Wohnen	70
Parkplatzberechnung (SN 640 281)	<i>Reduktionsfaktoren Mittelwert ÖV, heutiger Standorttyp</i>
Verkehrsaufkommen (SN 640 283)	
Modalsplit heute [%]	80% MIV, 15% ÖV, 5% FVV
Modalsplit MIV tief [%]	65% MIV, 25% ÖV, 10% FVV
Verkehrserzeugung [Personenbewegungen/100m2 GF]	Wohnen 5.8; öffentliche Nutzung* 2.2; DL 5.2; Gewerbe 3.05; Industrie 2.5
Besetzungsgrad MIV [Pers/Fz]	Wohnen 1.31; öffentliche Nutzung* 1.15; DL 1.15; Gewerbe 1.15; Industrie 1.1
Anteil ASP an DWV [%]	Wohnen 14%; öffentliche Nutzung* 8%; DL 12%; Gewerbe 16%; Industrie 19%

*Abschätzung über Erfahrungswert

Standortprofil: Lachen, Dienstleistungszentrum Alpenblick

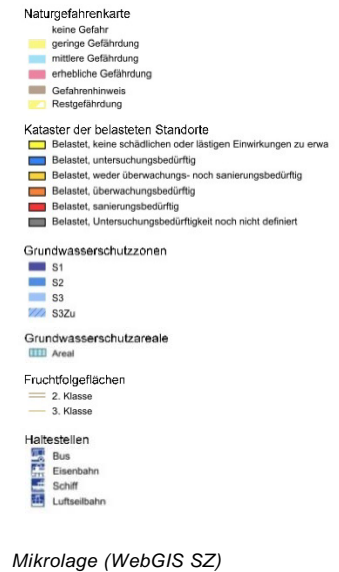
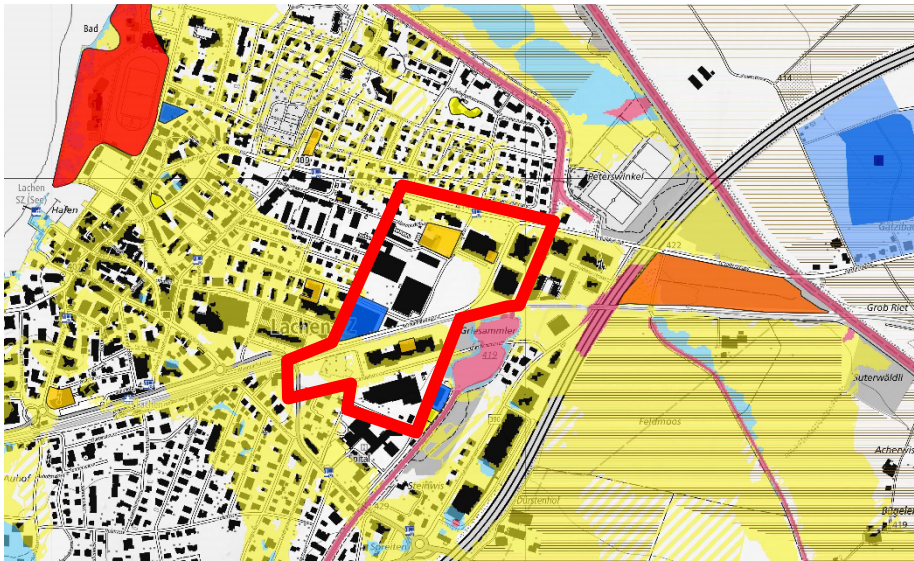
Grösse	Fläche: 12 ha
	BZ bebaut: 11 ha
	BZ unbebaut: 1 ha
	nicht Bauzone: -

Künftige Nutzung	Gewerbe und Dienstleistungen
-------------------------	------------------------------



Abbildung 2 Perimeter Potenzialgebiet Dienstleistungszentrum Alpenblick, Lachen (Grundlage: swisstopo)

Ausgangslage



Zusammenfassung

Wichtigste Standortqualitäten	<ul style="list-style-type: none"> — In Fussdistanz vom Zentrum sowie vom Bahnhof Lachen — Gute Anbindung an die Verkehrsträger durch bestehende Bushaltestellen auf dem Areal sowie durch die Kernumfahrung samt Autobahnzubringer — Seenähe
Herausforderungen	<ul style="list-style-type: none"> — Verdrängung der Gewerbenutzung — Ausbau ÖV-Angebot für Mischnutzung
Standortspezifische Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> — Koordination der verschiedenen bereits laufenden Planungen — Anbindung an Fuss- und Velonetz sowie Zentrum

Raumplanerische Rahmenbedingungen

Kantonaler Richtplan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Siedlungsgebiet □ Siedlungserweiterungsgebiet □ Kein Siedlungsgebiet
Zonierung	Industriezone (ES IV)
Erschliessung	<ul style="list-style-type: none"> □ nicht erschlossen □ groberschlossen ■ feinerschlossen
FFF	-
Naturgefahren	grösstenteils keine bis geringe Gefährdung, nur direkt entlang des Spreitenbachs mittlere bis erhebliche Gefährdung.
Ortsbild-/ Landschaftschutz	-
Alllasten	Verschiedene belastete Standorte innerhalb des Perimeters, einer davon untersuchungsbedürftig.
Weiteres	<p>Gewässerraum des Spreitenbachs und Griesammler ist auszuscheiden.</p> <p>Die Zugänglichkeit des Geschiebesammlers für den periodischen Unterhalt ist uneingeschränkt zu erhalten.</p> <p>Lärmschutz gegenüber der SBB Bahnstrecke notwendig.</p>

Verkehrerschliessung

ÖV	<i>ÖV-Güteklasse</i>	<i>Bemerkungen</i>
	<input type="checkbox"/> A / B <input checked="" type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> keine	Das Gebiet befindet sich zum grössten Teil in der Güteklasse D. Westlicher Teil entlang der Kernumfahrung liegt in der Güteklasse C. Mit dem geplanten Ausbau des Bahnangebots in Lachen (STEP 2035, Fahrplan noch nicht gesichert) werden die Flächen in der Güteklasse B/ C liegen.
MIV	<i>Beurteilung</i>	<i>Bemerkungen</i>
	<input checked="" type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht	Sehr gute Anbindung durch die St. Gallerstrasse und Kernumfahrung sowie den Autobahnzubringer auf die A3, Verkehrsmengen auf Kantonsstrassen voraussichtlich bewältigbar.
Fuss- und Veloverkehr	<i>Beurteilung*</i>	<i>Bemerkungen</i>
	<input type="checkbox"/> sehr gut <input checked="" type="checkbox"/> gut <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht	Westlicher Teil des Areals mit direkten Verbindungen an Bahnhof und Zentrum gut angebunden. Im östlichen Teil wird das Fuss- und Velonetz weitmaschiger und für gewisse Verbindungen weniger durchlässig.
Bereits geplante Erschliessungsmassnahmen		Vgl. laufende Planungen «Lachen im Park» sowie «Grobareal»
Hinweise zur Erschliessung		-

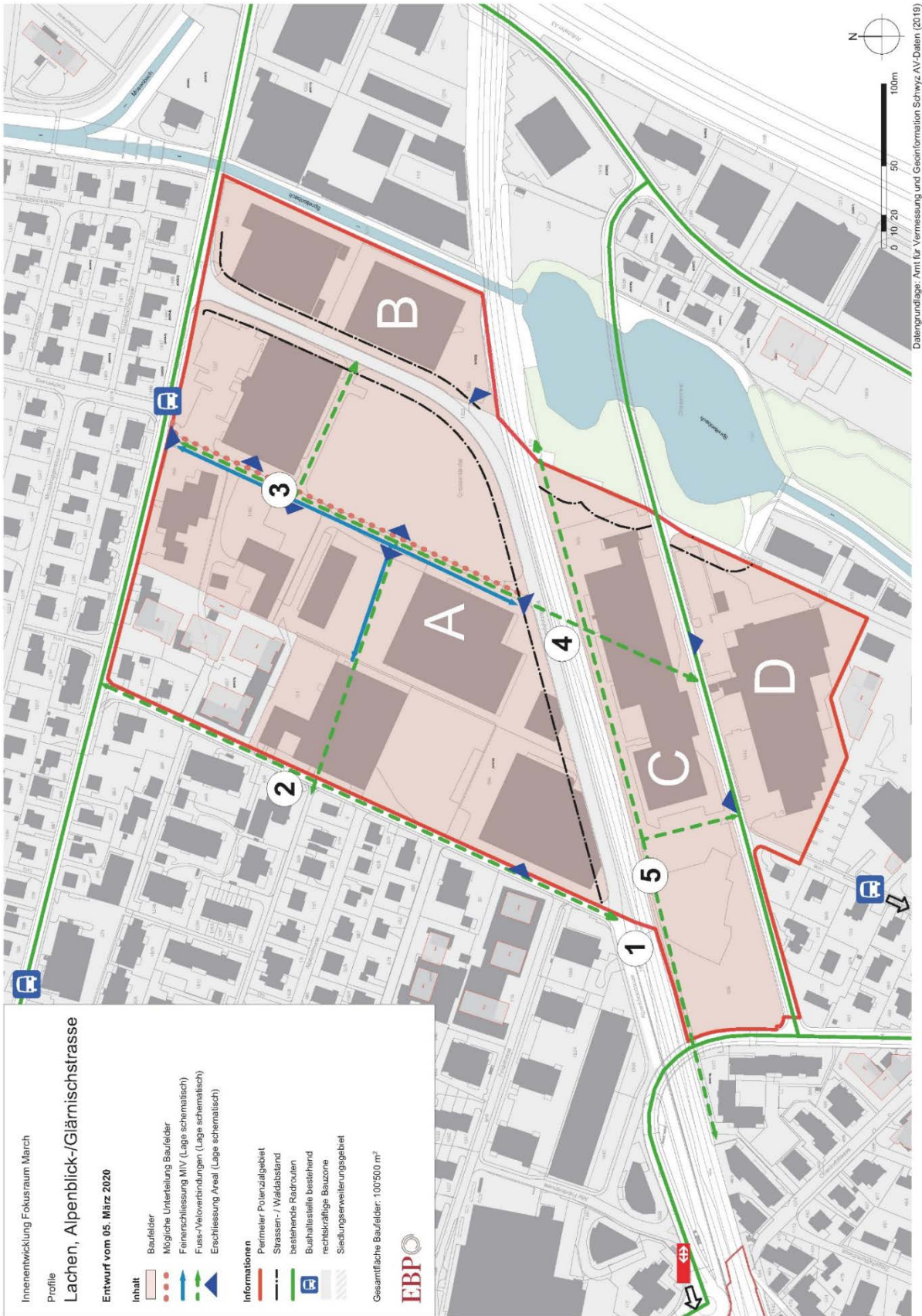
Heutige Nutzung, Eigentumsverhältnisse, Entwicklungsabsichten

Grundeigentümer	Verschiedene, teilweise grössere Eigentümer
Heutige Nutzung	Gewerbenutzung
Absichten Grundeigentümer	2 laufende Planungen: «Lachen im Park» und «Grobareal» (Innovatives Gewerbe, Familienwohnungen, Kultur und Alterswohnen)
Absichten/ Anforderungen der Gemeinde	

Bestehende Nutzungen, Reserven und absehbare Projekte im Umfeld

Bestehende Nutzungen im Umfeld	Spital Lachen (Ausbau geplant), Wohn- und Gewerbenutzungen
Aktuelle Planungen und Projekte	Erweiterung des Spitals Lachen geplant
Reserven in der Gemeinde	13.4 Hektaren unbebaute Bauzonen, vorwiegend Wohnzonen

Mögliches Erschliessungs- und Bbauungskonzept



Erläuterungen zum Erschliessungs- und Bebauungskonzept

Genereller Hinweis: Das Erschliessungs- und Bebauungskonzept zeigt für den potenziellen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) mögliche Bauungs- und Erschliessungsvarianten auf und benennt die wesentlichen Herausforderungen für die Gebietsentwicklung. Ziel ist es, die ungefähren Auswirkungen einer Entwicklung abzuschätzen und die grobe Machbarkeit einer Entwicklung aus planungsrechtlicher und verkehrlicher Sicht abzuklären. Basierend darauf erfolgt die Priorisierung der Entwicklungsschwerpunkte im Hinblick auf die Richtplanrevision. Zudem werden kantonale Anforderungen an die Entwicklung formuliert. Das Konzept dient den Gemeinden und dem Kanton als Basis für die weitere Bearbeitung der Standorte.

Beim Standort in Lachen sollen sowohl die bauliche Struktur als auch die Nutzung gegenüber heute geändert werden. Ziel ist die Transformation von einem Gewerbegebiet mit niedriger Beschäftigten-dichte zu einem dichten Dienstleistungs- und Gewerbegebiet mit hoher Aufenthaltsqualität.

Die bestehenden kommunalen Strassen «Kernumfahrung Ost» sowie Glärnischstrasse unterteilen die Gebiete und können für die Entwicklung als Groberschliessung dienen. Die Baufelder ergeben sich entsprechend aus diesen Strassen. Das Gebiet A zwischen Alpenblickstrasse und «Kernumfahrung Ost» kann in mehrere Baufelder unterteilt werden. Eine Etappierung der Entwicklung ist problemlos möglich. Beim Baufeld A bestehen teilweise Abhängigkeiten bei der Erschliessung.

Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist an diesem Standort nicht notwendig. Der Bahnhof Lachen liegt 500 m westlich des Areals. Am Bahnhof Lachen sind zukünftig auch Fernverkehrshalte vorgesehen. Zudem bestehen Bushaltestellen im Norden und Süden.

Gebäude sind 4-6 geschossig und mit einem geringen Fussabdruck auszugestalten. Denkbar ist die «Stapelung» von Nutzungen mit gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss und Dienstleistungs-/ Büronutzungen in den Obergeschossen. Neben der baulichen Verdichtung soll vor allem auf eine hohe Aufenthaltsqualität hingewirkt werden. Dazu sind die Freiräume durchgängig auszugestalten, mit Mobiliar für den Aufenthalt zu bestücken und mit Bäumen als Beschattungselemente zu bepflanzen. Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen wie Gastronomie oder Läden für die Bedürfnisse des Dienstleistungszentrums tragen zur Belebung und Attraktivierung des Standorts bei. Die Mitarbeitendenparkplätze sind grundsätzlich in Tiefgaragen anzuordnen. Einzelne oberirdische Parkplätze für Besucher oder die Anlieferung sind denkbar.

Während die Kernumfahrung Ost noch Kapazität aufweist, ist das Strassennetz im direkten Umfeld teilweise stark belastet. Insbesondere die Knoten am Autobahnanschluss im Süden sind zeitweise überlastet mit Rückstaus und negativen Folgen für Lachen. Die Feldmoosstrasse sowie der Knoten St. Gallerstrasse / Feldmoosstrasse werden voraussichtlich 2021-2023 durch den Kanton ausgebaut. Um eine weitere, starke Belastung des Strassennetzes zu verhindern, ist eine Beeinflussung des Modal-Split über Massnahmen des Mobilitätsmanagements und eine Begrenzung der Parkplatzzahl zu prüfen. Mit der Realisierung des Autobahnanschlusses Wangen-Ost wird eine Entlastung am Autobahnanschluss Lachen erwartet.

Nr.	Hinweise/ Erläuterungen
1	Die im Rahmen der Umfahrung Lachen erstellte «Kernumfahrung Ost» übernimmt heute eine Durchleitungsfunktion in der Gemeinde und weist einen DTV von rund 5'000 Fahrzeugen aus. Querungsmöglichkeiten zwischen den Teilgebieten sollen deshalb geprüft werden.
2	Der Fuss- und Veloverkehr soll über die an das Wohngebiet angrenzende Alpenblickstrasse sowie neu zu realisierende Querverbindungen geführt werden. Die Kernumfahrung Ost eignet sich nicht als Achse für den Fuss- und Veloverkehr.
3	Das Teilgebiet A soll für den MIV/ Schwerverkehr hauptsächlich von der bestehenden Strasse durch das Gebiet hindurch erschlossen werden.

4 Die Bahnlinie wirkt heute stark trennend. Die bestehenden Querungen für den Fuss- und Veloverkehr (theoretisch Kantonsstrasse/Oberdorfstrasse, Feldmoosstrasse, Bahnhofunterführung) sind einige 100 m entfernt und machen längere Umwege nötig. Angesichts der angestrebten hohen Dichte beidseitig der Bahn ist eine neue Querung zu prüfen.

5 Die teilweise bestehende Fusswegverbindung entlang der Bahn soll zu einer durchgehenden Fuss-/Veloverkehrsverbindung bis zur Höhe Spitalweg ausgebaut werden und an die neue Bahnquerung angebunden werden. Im Osten ist eine Verlängerung bis zur Feldmoosstrasse prüfenswert, würde sie doch eine direkte und durchgehende Fuss- und Veloverbindung ermöglichen.

Grobe Abschätzung zu Flächen, Einwohnern, Beschäftigten und Verkehrsmengen

Lachen, Dienstleistungszentrum Alpenblick			
Gesamtfläche	[m ²]	100'500	
Abzug Groberschliessung, Gewässerraum, etc. (ca.)	[m ²]	5'500	
Gesamtfläche Baufelder (Grundstücksfläche)	[m²]	95'000	
Annahme Anteil überbaute Fläche	[%]	50%	
Total Gebäudegrundflächen	[m²]	47'500	
Total Frei- und Verkehrsflächen	[m²]	47'500	
bestehende Einwohner im Perimeter (2016)		24	
bestehende Beschäftigte im Perimeter (2016)		207	
Szenarien		<i>minimal</i>	<i>maximal</i>
Geschosse	[Anzahl]	4	6
Nutzungsmix (Anteile)			
Wohnen		0%	0%
Dienstleistungen		30%	60%
Gewerbe		70%	40%
Industrie		0%	0%
Geschossflächen			
Wohnen	[m ²]	-	-
Dienstleistungen	[m ²]	57'000	171'000
Gewerbe	[m ²]	133'000	114'000
Industrie	[m ²]	-	-
Total Geschossflächen (GF)	[m²]	190'000	285'000
Dichte			
Geschossflächenziffer (GFZ)		2.0	3.0
ungefähre Ausnutzungsziffer (AZ)		1.6	2.4
Raumnutzer			
Einwohnende		0	0
Beschäftigte		3'325	5'904
Total Raumnutzer		3'325	5'904
Nutzungsdichte (Raumnutzer pro ha)		350	621

Parkplätze gemäss Norm

Wohnen	[Anzahl]	0	0
Dienstleistungen	[Anzahl]	926	2'779
Gewerbe	[Anzahl]	1'599	1'371
Industrie	[Anzahl]	0	0
Total Parkplätze gemäss Norm	[Anzahl]	2'526	4'150
Flächenbedarf Parkplätze inkl. Erschliessungsfläche	[m ²]	63'100	103'700

Szenario Modalsplit heute

DWV

Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/d]	4'265	6'970
Personenbewegungen ÖV	[Pers/d]	2'021	3'320
Personenbewegungen FVV	[Pers/d]	1'213	1'992
Total Bewegungen	[Bewegungen/d]	7'499	12'282

ASP

Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/h]	607	918
Personenbewegungen ÖV	[Pers/h]	287	437
Personenbewegungen FVV	[Pers/h]	172	262
Total Bewegungen	[Bewegungen/d]	1'067	1'617

Szenario Modalsplit MIV tief

DWV

Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/d]	2'844	4'646
Personenbewegungen ÖV	[Pers/d]	2'830	4'648
Personenbewegungen FVV	[Pers/d]	2'021	3'320
Total Bewegungen	[Bewegungen/d]	7'694	12'615

ASP

Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/h]	405	612
Personenbewegungen ÖV	[Pers/h]	402	612
Personenbewegungen FVV	[Pers/h]	287	437
Total Bewegungen	[Bewegungen/d]	1'094	1'660

Annahmen

Flächenbedarf [m2 GF/Beschäftigten resp. Einwohnenden]	
Dienstleistung	40
Gewerbe	70
Industrie	100
Wohnen	70
Parkplatzberechnung (SN 640 281)	<i>Reduktionsfaktoren Mittelwert ÖV, zukünftiger Standorttyp C</i>
Verkehrsaufkommen (SN 640 283)	
Modalsplit heute [%]	60% MIV, 25% ÖV, 15% FVV
Modalsplit MIV tief [%]	40% MIV, 35% ÖV, 25% FVV
Verkehrserzeugung [Personenbewegungen/100m2 GF]	Wohnen 5.8; DL 5.2; Gewerbe 3.05; Industrie 2.5
Besetzungsgrad MIV [Pers/Fz]	Wohnen 1.31; DL 1.15; Gewerbe 1.15; Industrie 1.1
Anteil ASP an DWV [%]	Wohnen 14%; DL 12%; Gewerbe 16%; Industrie 19%

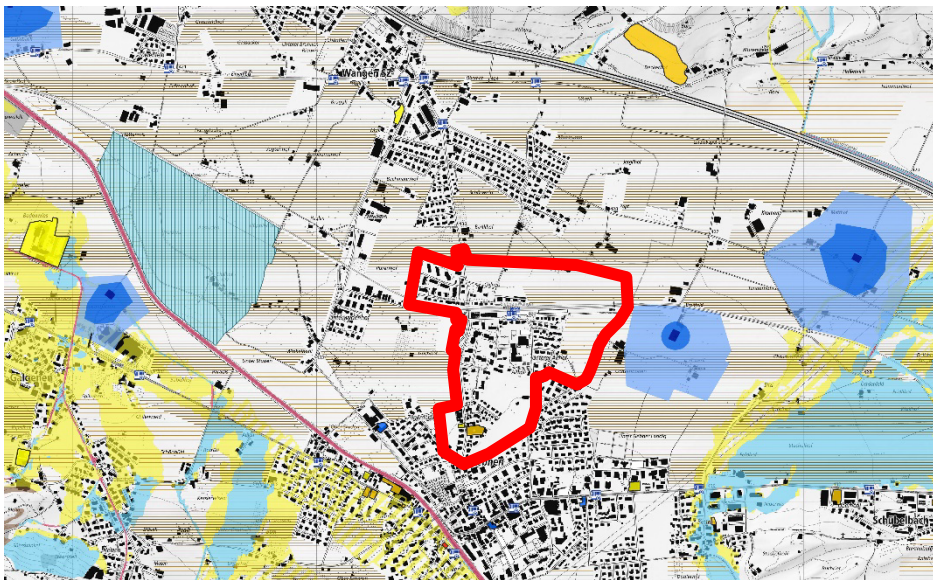
Standortprofil: Bahnhof Siebnen-Wangen, Wangen

Grösse	Fläche: 42 ha
	BZ bebaut: 18 ha
	BZ unbebaut: 2 ha
	nicht Bauzone: 22 ha
Künftige Nutzung	Wohn- und Mischnutzung
	Arbeitsnutzung



Abbildung 3 Perimeter Potenzialgebiet Steckbrief Bahnhof Siebnen-Wangen, Wangen (Grundlage: swisstopo)

Ausgangslage



- Naturgefahrenkarte**
- keine Gefahr
 - geringe Gefährdung
 - mittlere Gefährdung
 - erhebliche Gefährdung
 - Gefahrenhinweis
 - Restgefährdung
- Kataster der belasteten Standorte**
- Belastet, keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwa
 - Belastet, untersuchungsbedürftig
 - Belastet, weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig
 - Belastet, überwachungsbedürftig
 - Belastet, sanierungsbedürftig
 - Belastet, Untersuchungsbedürftigkeit noch nicht definiert
- Grundwasserschutzzonen**
- S1
 - S2
 - S3
 - S3Zu
- Grundwasserschutzzonareale**
- Areal
- Fruchtfolgefleichen**
- 2. Klasse
 - 3. Klasse
- Haltestellen**
- Bus
 - Eisenbahn
 - Schiff
 - Luftseilbahn

Mikrolage (WebGIS SZ)

Zusammenfassung

Wichtigste Standortqualitäten	<ul style="list-style-type: none"> — Grosse Flächen im kantonalen Siedlungserweiterungsgebiet — Lage unmittelbar beim Bahnhof Siebnen-Wangen
Herausforderungen	<ul style="list-style-type: none"> — Konkurrenz zu bestehenden Ortszentren bei Mischnutzung — Teilweise fehlende Verfügbarkeit von Schlüsselgrundstücken — Erwartete Mobilitätsbedürfnisse können je nach Modal-Split zu starken Belastungen führen
Standortspezifische Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> — Stärkung der Achse Wangen / Zentrum Siebnen — Sicherung des Raumbedarfs für Überholgleisanlage

Raumplanerische Rahmenbedingungen

Kantonaler Richtplan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Siedlungsgebiet ■ Siedlungserweiterungsgebiet □ Kein Siedlungsgebiet
Zonierung	Wohnzone 2 und 3 (ES II), Wohn- und Gewerbezone 3 (ES III), Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ES II)
Erschliessung	<ul style="list-style-type: none"> □ nicht erschlossen ■ groberschlossen ■ feinerschlossen
FFF	Siedlungserweiterungsgebiete im Osten und Norden des Perimeters liegen auf Fruchtfolgefleichen
Naturgefahren	Keine
Ortsbild-/ Landschaftsschutz	Geschützte Natur- und Landschaftsobjekte entlang des Stockbergwegs im nördlichen Teil
Alllasten	Drei belastete Standorte innerhalb des Perimeters, einer davon untersuchungsbedürftig.
Weiteres	Lärmschutz gegenüber SBB-Bahnstrecke notwendig

Verkehrerschliessung

ÖV	ÖV-Güteklasse <input checked="" type="checkbox"/> A / B <input checked="" type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> keine	Bemerkungen Das Gebiet rund um den Bahnhof Siebnen Wangen liegt in der ÖV-Güteklasse B und verfügt somit über die beste ÖV-Erschliessung in der March. Das restliche Gebiet im Perimeter verfügt über eine ÖV-Güteklasse C was einer mittelmässigen Erschliessung entspricht.
	Beurteilung <input type="checkbox"/> sehr gut <input checked="" type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht	Bemerkungen Die Groberschliessung wird durch die Bahnhofstrasse sichergestellt. Diese verfügt über die Zürcherstrasse im Norden sowie im Süden eine Anbindung zur Autobahn A3. Verschiedene Feinerschliessungen der einzelnen Teilgebiete sind noch ausstehend. Aufgrund des grossen Potenzials sind auch grössere Mobilitätsbedürfnisse zu erwarten. Je nach Mobilitätsverhalten (Modal-Split) ist mit grösseren Verkehrsmengen auf der Strasse zu rechnen. Aktuell liegen die nächsten Autobahnanschlüsse in Lachen und Reichenburg, entsprechend ist mit einem Anstieg auf den Ortsdurchfahrten von Siebnen, Wangen, Galgenen, Schübelbach und Buttikon zu rechnen. Mit dem geplanten Autobahnanschluss Wangen Ost wäre dagegen eine direkte Anbindung an die Autobahn möglich. Dessen Realisierungszeitpunkt ist aber noch nicht klar.
Fuss- und Veloverkehr	Beurteilung <input type="checkbox"/> sehr gut <input checked="" type="checkbox"/> gut <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht	Bemerkungen Mit der Bahnhofstrasse verfügt das Gebiet über eine stark belastete Strasse als Haupteerschliessung des Gebiets für den Fuss- und Veloverkehr. Die Durchlässigkeit ist an verschiedenen Stellen nicht bzw. noch nicht sichergestellt. Ein engmaschigeres Netz ist anzustreben. An der äusseren Bahnhofstrasse soll künftig eine Tempo-30-Zone eingeführt werden, was die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhöht.
Bereits geplante Erschliessungsmassnahmen		-
Hinweise zur Erschliessung		-

Heutige Nutzung, Eigentumsverhältnisse, Entwicklungsabsichten

Grundeigentümer	Verschiedene, teilweise grössere Eigentümer im Gebiet Eggenbühl
Heutige Nutzung	Wohn- und Mischnutzung, Bahnhofinfrastruktur, Schulhaus und Landwirtschaft
Absichten Grundeigentümer	Im Gebiet Eggenbühl auch in Zukunft Landwirtschaftsnutzung durch den Grundeigentümer
Absichten/ Anforderungen der Gemeinde	

Bestehende Nutzungen, Reserven und absehbare Projekte im Umfeld

Bestehende Nutzungen im Umfeld	Wohn- und Gewerbenutzungen, Wohnnutzungen sowie Zentrumsnutzungen Siebnen
Aktuelle Planungen und Projekte	-
Reserven in der Gemeinde	19.3 Hektaren unbebaute Bauzonen, vorwiegend Wohnzonen

Mögliches Erschliessungs- und Bbauungskonzept



Erläuterungen zum Erschliessungs- und Bebauungskonzept

Genereller Hinweis: Das Erschliessungs- und Bebauungskonzept zeigt für den potenziellen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) mögliche Bauungs- und Erschliessungsvarianten auf und benennt die wesentlichen Herausforderungen für die Gebietsentwicklung. Ziel ist es, die ungefähren Auswirkungen einer Entwicklung abzuschätzen und die grobe Machbarkeit einer Entwicklung aus planungsrechtlicher und verkehrlicher Sicht abzuklären. Basierend darauf erfolgt die Priorisierung der Entwicklungsschwerpunkte im Hinblick auf die Richtplananpassung. Zudem werden kantonale Anforderungen an die Entwicklung formuliert. Das Konzept dient den Gemeinden und dem Kanton als Basis für die weitere Bearbeitung der Standorte.

Direkt beim Bahnhof Siebnen-Wangen hat der Kanton in seinem Richtplan grossflächige Siedlungserweiterungsgebiete bezeichnet. Im bestehenden kantonalen Richtplan sowie im überkommunalen Richtplan Siebnen ist im Gebiet nördlich der Bahn eine Gewerbenutzung, im Gebiet südlich der Gleise eine Mischnutzung vorgesehen. Die Teilflächen unmittelbar südlich des Bahnhofs sind für Dienstleistungsnutzungen geeignet. Daneben bestehen mehrere bereits eingezonte, aber noch unbebaute Gebiete im Bahnhofsumfeld.

Aufgrund der Kapazitätsengpässe an der Ausfahrt Lachen plant der Kanton Schwyz in Absprache mit dem ASTRA einen zusätzlichen Autobahnanschluss «Wangen Ost». Die Bestvariante aus dem Variantenstudium sieht eine Querung der Bahn im Osten des Bahnhofs und einen Anschluss an der Haslenstrasse vor. Entsprechend müssen gewisse Flächen für die Bauwerke vorgehalten werden und es könnte nicht das ganze Siedlungserweiterungsgebiet bebaut werden.

Die Gebiete südlich der Gleise verfügen bereits über eine ausreichende Groberschliessung mit der Bahnhofstrasse sowie der äusseren Bahnhofstrasse. Mit dem neuen Zubringer wären sie direkt an den Autobahnanschluss Wangen-Ost angeschlossen. Das Gebiet nördlich des Bahnhofs ist bislang nicht erschlossen. Für eine Anbindung direkt über den geplanten Autobahnzubringer Wangen Ost werden momentan Machbarkeit und Kosten geprüft. Bislang waren bautechnische Schwierigkeiten (Knoten in Steigungsbereich/ Tieflage), mutmasslich hohe Kosten und eine Reduktion der Geschwindigkeit und damit Reduktion der Entlastungswirkung ausschlaggebend dafür, dass kein zweiter Anschluss in Bahnhofsnähe eingeplant wurde. Im Erschliessungskonzept wurde von einer Stichstrasse von Westen her ausgegangen.

Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist an diesem Standort nicht notwendig. Der Bahnhof Siebnen-Wangen verfügt über ein sehr gutes Bahnangebot. Zudem liegt die häufig bediente Bushaltestelle Siebnen Zentralhof südlich des Gebiets. Angesichts der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und um eine starke Belastung des Strassennetzes zu verhindern, ist eine Beeinflussung des Modal-Split über Massnahmen des Mobilitätsmanagements und eine Begrenzung der Parkplatzzahl zu prüfen.

Nr.	Hinweise/ Erläuterungen
1	Eine neue Stichstrasse nördlich des Gewerbegebiets erlaubt eine zweckmässige Feinerschliessung sowie eine etappierte Überbauung des Areals.
2	Mit dem aktuellsten Stand der Planungen, wird der Zubringer an den Autobahnanschluss Wangen-Ost südlich der Geleise zum Bahnhof Siebnen-Wangen geführt. Dieser Zubringer beansprucht Flächen des Siedlungserweiterungsgebiets. Die Bebaubarkeit des Gebiets ist aufgrund des konkretisierten Projekts zu klären.
3	Das Siedlungserweiterungsgebiet Wohnen befindet sich zum heutigen Stand in der Landwirtschaftszone. Die Erschliessung des MIV kann über die Breitfeldstrasse erfolgen. Mit einer Verlängerung des Stationsweg durch das Gebiet Richtung Osten zur Breitfeldstrasse soll eine direkte Fuss- und Veloverbindung zum Bahnhof geschaffen werden.

-
- 4 Der in der Reservezone liegende Park soll gemäss überkommunalem Richtplan Siebnen in eine Erholungszone überführt werden. Dieser sieht für das Gebiet Althof eine öffentliche Freifläche vor, welche mit einer parkähnlichen Gestaltung als Rückzugsort sowie auch für kulturelle Nutzungen zur Verfügung stehen soll.
-
- 5 Im südlichen Teil der heutigen Reservezone werden Wohnnutzungen angestrebt. Die Erschliessung soll über die Äussere Bahnhofstrasse bzw. Siebnen-Eichenweg erfolgen.
-
- 6 Das Baufeld im Zügerdörfli befindet sich in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Der Bedarf dieser Zonierung ist abzuklären. Mit der Zügerdörflistrasse verfügt das Gebiet bereits heute über eine direkte Anbindung an die Bahnhofstrasse.
-

Grobe Abschätzung zu Flächen, Einwohnern, Beschäftigten und Verkehrsmengen

Wangen, Bahnhof Siebnen-Wangen			
Gesamtfläche	[m ²]	151'400	
Abzug Groberschliessung, Gewässerraum, etc. (ca.)	[m ²]	15'000	
Gesamtfläche Baufelder (Grundstücksfläche)	[m²]	136'400	
Annahme Anteil überbaute Fläche	[%]	40%	
Total Gebäudegrundflächen	[m²]	54'560	
Total Frei- und Verkehrsflächen	[m²]	81'840	
bestehende Einwohner im Perimeter (2016)		1'229	
bestehende Beschäftigte im Perimeter (2016)		162	
Szenarien		<i>minimal</i>	<i>maximal</i>
Geschosse	[Anzahl]	2	3
Nutzungsmix (Anteile)			
Wohnen		40%	50%
Dienstleistungen		10%	30%
Gewerbe		30%	20%
Industrie		20%	0%
Geschossflächen			
Wohnen	[m ²]	43'648	81'840
Dienstleistungen	[m ²]	10'912	49'104
Gewerbe	[m ²]	32'736	32'736
Industrie	[m ²]	21'824	-
Total Geschossflächen (GF)	[m²]	109'120	163'680
Dichte			
Geschossflächenziffer (GFZ)		0.8	1.2
ungefähre Ausnutzungsziffer (AZ)		0.6	1.0
Raumnutzer			
Einwohnende		624	1'169
Beschäftigte		959	1'695
Total Raumnutzer		1'582	2'864
Nutzungsdichte (Raumnutzer pro ha)		116	210

Parkplätze gemäss Norm

Wohnen	[Anzahl]	240	450
Dienstleistungen	[Anzahl]	136	614
Gewerbe	[Anzahl]	303	303
Industrie	[Anzahl]	131	0
Total Parkplätze gemäss Norm	[Anzahl]	810	1'367
Flächenbedarf Parkplätze inkl. Erschliessungsfläche	[m ²]	20'300	34'200

Szenario Modalsplit heute

DWV

Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/d]	2'422	4'175
Personenbewegungen ÖV	[Pers/d]	1'226	2'140
Personenbewegungen FVV	[Pers/d]	736	1'284
Total Bewegungen	[Bewegungen/d]	4'384	7'600

ASP

Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/h]	358	568
Personenbewegungen ÖV	[Pers/h]	180	292
Personenbewegungen FVV	[Pers/h]	108	175
Total Bewegungen	[Bewegungen/d]	647	1'034

Szenario Modalsplit MIV tief

DWV

Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/d]	1'817	3'132
Personenbewegungen ÖV	[Pers/d]	1'717	2'996
Personenbewegungen FVV	[Pers/d]	981	1'712
Total Bewegungen	[Bewegungen/d]	4'514	7'840

ASP

Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/h]	269	426
Personenbewegungen ÖV	[Pers/h]	253	408
Personenbewegungen FVV	[Pers/h]	144	233
Total Bewegungen	[Bewegungen/d]	665	1'067

Annahmen

Flächenbedarf [m2 GF/Beschäftigten resp. Einwohnenden]

Dienstleistung	40
Gewerbe	70
Industrie	100
Wohnen	70

Parkplatzberechnung (SN 640 281)

Reduktionsfaktoren Mittelwert ÖV, heutiger Standorttyp

Verkehrsaufkommen (SN 640 283)

Modalsplit heute [%]	60% MIV, 25% ÖV, 15% FVV
Modalsplit MIV tief [%]	45% MIV, 35% ÖV, 20% FVV
Verkehrserzeugung [Personenbewegungen/100m2 GF]	Wohnen 5.8; DL 5.2; Gewerbe 3.05; Industrie 2.5
Besetzungsgrad MIV [Pers/Fz]	Wohnen 1.31; DL 1.15; Gewerbe 1.15; Industrie 1.1
Anteil ASP an DWV [%]	Wohnen 14%; DL 12%; Gewerbe 16%; Industrie 19%

Standortprofil: Rietli, Buttikon / Reichenburg

Grösse	Fläche: 15 ha
	BZ bebaut: -
	BZ unbebaut: -
	nicht Bauzone: 15 ha

Künftige Nutzung	Arbeitsnutzung
-------------------------	----------------

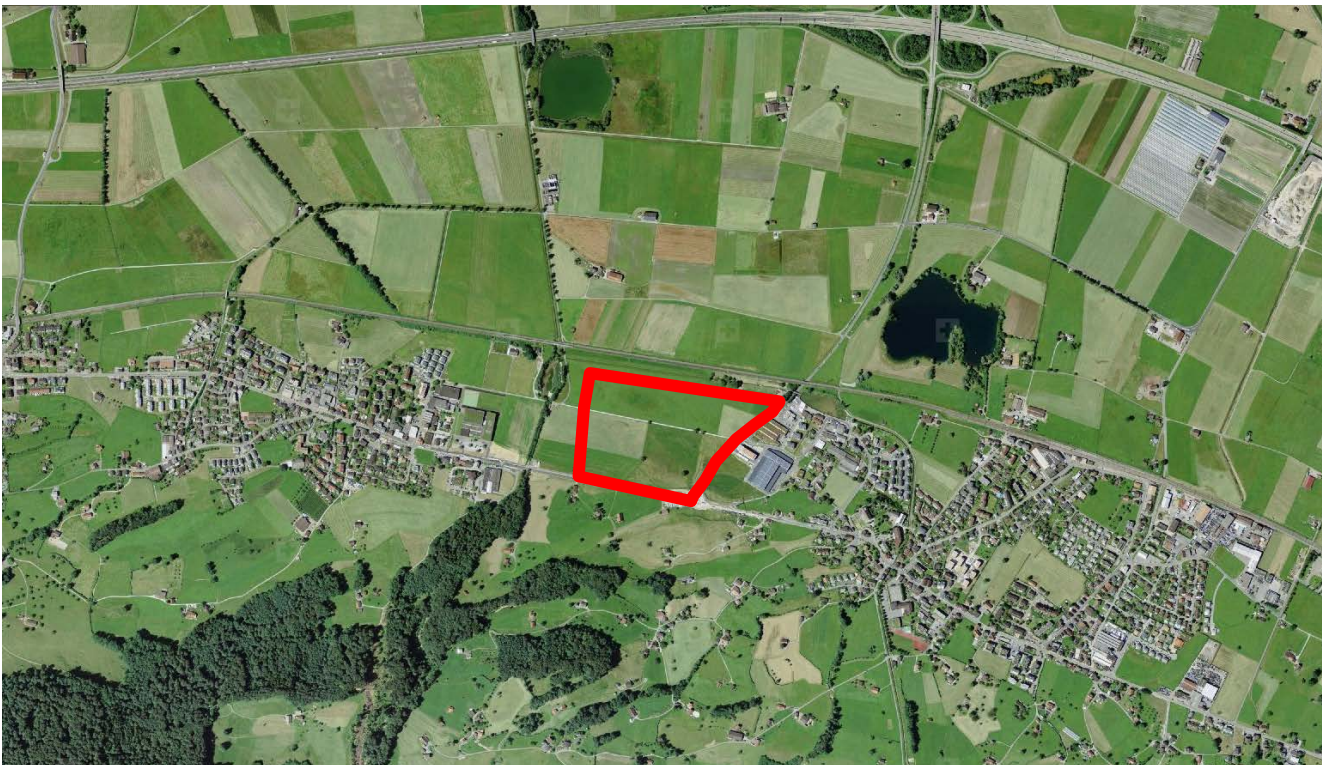
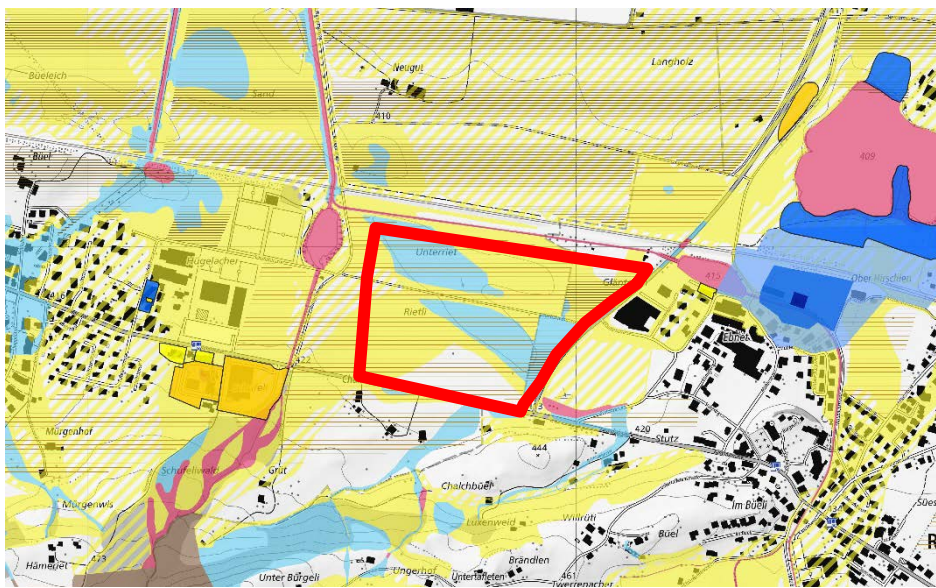


Abbildung 4 Perimeter Potenzialgebiet Steckbrief Rietli, Buttikon / Reichenburg (Grundlage: swisstopo)

Ausgangslage



- Naturgefahrenkarte**
- keine Gefährdung
 - geringe Gefährdung
 - mittlere Gefährdung
 - erhebliche Gefährdung
 - Gefahrenhinweis
 - Restgefährdung
- Kataster der belasteten Standorte**
- Belastet, keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten
 - Belastet, untersuchungsbedürftig
 - Belastet, weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig
 - Belastet, überwachungsbedürftig
 - Belastet, sanierungsbedürftig
 - Belastet, Untersuchungsbedürftigkeit noch nicht definiert
- Grundwasserschutzzonen**
- S1
 - S2
 - S3
 - S3Zu
- Grundwasserschutzareale**
- Areal
- Fruchtfolgeflächen**
- 2. Klasse
 - 3. Klasse
- Haltestellen**
- Bus
 - Eisenbahn
 - Schiff
 - Luftseilbahn

Mikrolage (WebGIS SZ)

Zusammenfassung

Wichtigste Standortqualitäten	<ul style="list-style-type: none"> — Gebiet mit grosszügig zusammenhängender Fläche — Nähe zu Autobahnanschluss — Grenzt an bereits bestehende Arbeitsnutzungen
Herausforderungen	<ul style="list-style-type: none"> — ÖV-Erschliessung — Anforderungen der ökologischen Vernetzung — Gemeindeübergreifende Planung notwendig — Haltung der Bevölkerung unklar (abgelehnte Einzonung)
Standortspezifische Anforderungen	—

Raumplanerische Rahmenbedingungen

Kantonaler Richtplan	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Siedlungsgebiet <input checked="" type="checkbox"/> Siedlungserweiterungsgebiet <input type="checkbox"/> Kein Siedlungsgebiet
Zonierung	Gebiet ausserhalb Bauzone, östlicher Teil in Reservegebiet der Gemeinde Reichenburg
Erschliessung	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> nicht erschlossen <input checked="" type="checkbox"/> groberschlossen <input type="checkbox"/> feinerschlossen
FFF	Gebiet innerhalb der Reservezone liegt in Fruchtfolgefläche der Lageklasse II. Restliches Gebiet in Lageklasse III.
Naturgefahren	Bei der leichten Absenkung innerhalb sowie am südöstlichen Rand des Gebiets besteht eine mittlere Gefährdung. Entlang der an das Gebiet angrenzenden Bäche sowie Weiher nördlich und westlich des Gebiets besteht eine erhebliche Gefährdung. Auf der restlichen Fläche besteht eine geringe bzw. Restgefährdung.
Ortsbild-/ Landschaftsschutz	Trennt die Siedlungen von Buttikon und Reichenburg Reptiliengebiet «Büel / Rietli / Unter-Hirschen»

Altlasten	-
Weiteres	Rufibach: Bedarf Gewässerraum und Raum für ökologische Vernetzung; aktuell Hochwasserentlastung ins Gebiet Rietli, Rückführung resp. Arealschutz frühzeitig in weiterer Planung zu berücksichtigen. Rütibach: grosser Nutzen und hohe Umsetzungspriorität gemäss kantonaler Revitalisierungsplanung, erste Planungsschritte für Revitalisierung durch Bezirk im Jahr 2021 vorgesehen Lärmschutz gegenüber SBB-Bahnstrecke notwendig.

Verkehrerschliessung

ÖV	ÖV-Güteklasse <input type="checkbox"/> A / B <input checked="" type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> D <input checked="" type="checkbox"/> keine	Bemerkungen Durch die Haltestelle Buttikon, Mittelpunktschule liegen die westlichen Teile des Gebiets in einer Güteklasse C sowie D. Allerdings ist mit der Wiederaufnahme des Bahnangebots nach Zürich eine Reduktion des Busangebots geplant.
MIV	Beurteilung <input checked="" type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht	Bemerkungen Direkte Anbindung an die Autobahn über die Kantonsstrasse, Verkehrsmengen voraussichtlich bewältigbar.
Fuss- und Veloverkehr	Beurteilung* <input type="checkbox"/> sehr gut <input checked="" type="checkbox"/> gut <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht	Bemerkungen Verbindungen in die Dorfkern von Buttikon und Reichenburg bestehen über Flurwege und die für Fussgänger wenig attraktive Kantonsstrasse. Im Rahmen der Entwicklung ist die Durchwegung des Areals noch zu prüfen.

Bereits geplante Erschliessungsmassnahmen -

Hinweise zur Erschliessung

Heutige Nutzung, Eigentumsverhältnisse, Entwicklungsabsichten

Grundeigentümer	Verschiedene, grössere Grundeigentümer
Heutige Nutzung	Landwirtschaft
Absichten Grundeigentümer	Grundsätzliche Bereitschaft zu Entwicklung
Absichten/ Anforderungen der Gemeinde	

Bestehende Nutzungen, Reserven und absehbare Projekte im Umfeld

Bestehende Nutzungen im Umfeld	Arbeitsnutzungen, Landwirtschaft
Aktuelle Planungen und Projekte	-
Reserven in der Gemeinde	6.5 (Schübelbach) resp. 10.7 Hektaren (Reichenburg) unbebaute Bauzonen, sowohl in Arbeits- als auch in Wohn- und Mischzonen. In Schübelbach wenig unbebaute Gewerbezone.

Mögliches Erschliessungs- und Bebauungskonzept



Erläuterungen zum Erschliessungs- und Bebauungskonzept

Genereller Hinweis: Das Erschliessungs- und Bebauungskonzept zeigt für den potenziellen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) mögliche Bauungs- und Erschliessungsvarianten auf und benennt die wesentlichen Herausforderungen für die Gebietsentwicklung. Ziel ist es, die ungefähren Auswirkungen einer Entwicklung abzuschätzen und die grobe Machbarkeit einer Entwicklung aus planungsrechtlicher und verkehrlicher Sicht abzuklären. Basierend darauf erfolgt die Priorisierung der Entwicklungsschwerpunkte im Hinblick auf die Richtplanrevision. Zudem werden kantonale Anforderungen an die Entwicklung formuliert. Das Konzept dient den Gemeinden und dem Kanton als Basis für die weitere Bearbeitung der Standorte.

Das Siedlungserweiterungsgebiet, welches der Kanton für die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze bereitstellen möchte, liegt im westlichen Teil in der Landwirtschaftszone der Gemeinde Schübelbach sowie im östlichen in der Reservezone der Gemeinde Reichenburg.

Über den Autobahnzubringer verfügt das Gebiet für den MIV eine direkte Anbindung an die Autobahn. Die Kantonsstrasse verbindet das Gebiet Rietli zudem mit den Ortszentren der Gemeinden Schübelbach und Reichenburg sowie der übrigen March. Für die Feinerschliessung ist eine neue Strasse durch das Gebiet zu führen, welche auch dem Fuss- und Veloverkehr dient. Im Westen kann die bestehende Flurstrasse weiter für den Fuss- und Veloverkehr Richtung Buttikon genutzt werden.

Das Gebiet ist heute nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Aktuell wird ein Buskonzept für die Obermarch geplant. Mit der Realisierung eines neuen Grossverteilerstandorts am Autobahnzubringer östlich des Areals, wurde der Raum für eine neue Bushaltestelle gesichert. Bei einer Realisierung des Rietli könnte der Bus neu über die neue Erschliessungsstrasse durch das Areal geführt werden.

Nr.	Hinweise/ Erläuterungen
1	Neue Feinerschliessung für MIV und LV mit Verlängerung der Fuss- und Veloverbindung Richtung Westen. Schulwegsicherheit entlang Kantonsstrasse zu beachten.
2	Erschliessung des Gebiets über die Kantonsstrasse sowie den Autobahnzubringer mit direktem Anschluss an die A3, Ev. Erstellung Kreisel bei Einmündung Erschliessungsstrasse/ Glänternstrasse.
3	Neue Bushaltestelle bei geplantem Grossverteiler.
4	Revitalisierung des Rufibachs und des Rütibachs prüfen (beide naturfremd, vollständig verbaute Gewässersohle), dabei Hochwasserschutz berücksichtigen (vgl. Raumplanerische Rahmenbedingungen) Ökologische Vernetzung entlang Rufibach mit geeigneten Leitstrukturen (Hecken, Gehölze) ermöglichen, Hindernisse reduzieren

Grobe Abschätzung zu Flächen, Einwohnern, Beschäftigten und Verkehrsmengen

Schübelbach/Reichenburg, Rietli			
Gesamtfläche	[m ²]	139'000	
Abzug Groberschliessung, Gewässerraum, etc. (ca.)	[m ²]	10'000	
Gesamtfläche Baufelder (Grundstücksfläche)	[m²]	129'000	
Annahme Anteil überbaute Fläche	[%]	40%	
Total Gebäudegrundflächen	[m²]	51'600	
Total Frei- und Verkehrsflächen	[m²]	77'400	
bestehende Einwohner im Perimeter (2016)		0	
bestehende Beschäftigte im Perimeter (2016)		0	
Szenarien		<i>minimal</i>	<i>maximal</i>
Geschosse	[Anzahl]	3	4
Nutzungsmix (Anteile)			
Wohnen		0%	0%
Dienstleistungen		20%	30%
Gewerbe		60%	70%
Industrie		20%	0%
Geschossflächen			
Wohnen	[m ²]	-	-
Dienstleistungen	[m ²]	30'960	61'920
Gewerbe	[m ²]	92'880	144'480
Industrie	[m ²]	30'960	-
Total Geschossflächen (GF)	[m²]	154'800	206'400
Dichte			
Geschossflächenziffer (GFZ)		1.2	1.6
ungefähre Ausnutzungsziffer (AZ)		1.0	1.3
Raumnutzer			
Einwohnende		0	0
Beschäftigte		2'410	3'612
Total Raumnutzer		2'410	3'612
Nutzungsdichte (Raumnutzer pro ha)		187	280

Parkplätze gemäss Norm

Wohnen	[Anzahl]	0	0
Dienstleistungen	[Anzahl]	619	1'238
Gewerbe	[Anzahl]	1'375	2'138
Industrie	[Anzahl]	297	0
Total Parkplätze gemäss Norm	[Anzahl]	2'291	3'377
Flächenbedarf Parkplätze inkl. Erschliessungsfläche	[m ²]	57'300	84'400

DWV

Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/d]	4'214	6'178
Personenfahrten ÖV	[Pers/d]	894	1'317
Personenfahrten FVV	[Pers/d]	298	439
Total Fahrten	[Fahrten/d]	5'406	7'934

ASP

Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/h]	634	879
Personenfahrten ÖV	[Pers/h]	134	187
Personenfahrten FVV	[Pers/h]	45	62
Total Fahrten	[Fahrten/h]	813	1'129

Annahmen			
Flächenbedarf [m ² GF/Beschäftigten resp. Einwohnenden]			
	Dienstleistung	40	
	Gewerbe	70	
	Industrie	100	
	Wohnen	70	
Parkplatzberechnung (SN 640 281)		<i>Reduktionsfaktoren Mittelwert ÖV, heutiger Standorttyp</i>	
Verkehrsaufkommen (SN 640 283)			
	Modalsplit [%]	<i>80% MIV, 15% ÖV, 5% FVV</i>	
	Verkehrserzeugung [Personenbewegungen/100m ² GF]	<i>Wohnen 5.8; DL 5.2; Gewerbe 3.05; Industrie 2.5</i>	
	Besetzungsgrad MIV [Pers/Fz]	<i>Wohnen 1.31; DL 1.15; Gewerbe 1.15; Industrie 1.1</i>	
	Anteil ASP an DWV [%]	<i>Wohnen 14%; DL 12%; Gewerbe 16%; Industrie 19%</i>	

Standortprofil: Vogtswis, Reichenburg

Grösse	Fläche: 19 ha
	BZ bebaut: 7 ha
	BZ un bebaut: 4 ha
	nicht Bauzone: 8 ha

Künftige Nutzung	Arbeitsnutzung
-------------------------	----------------

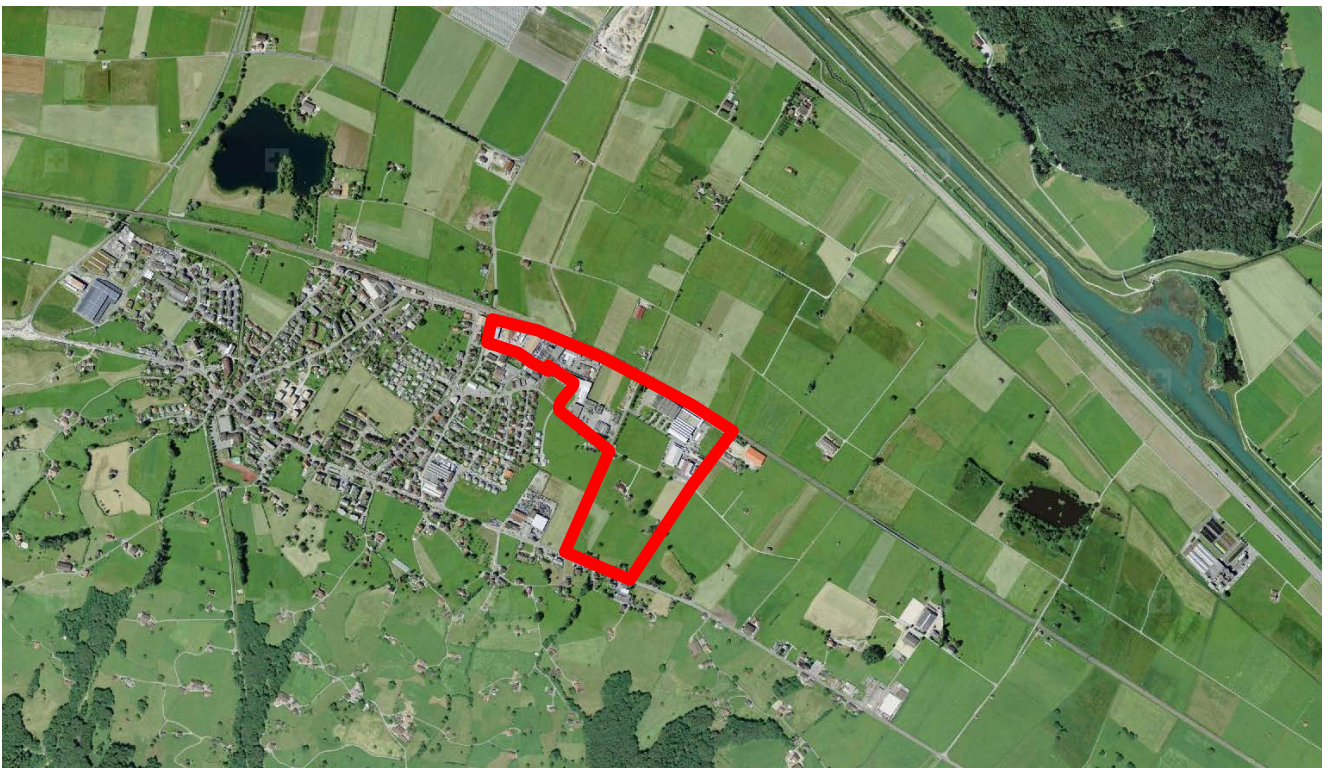
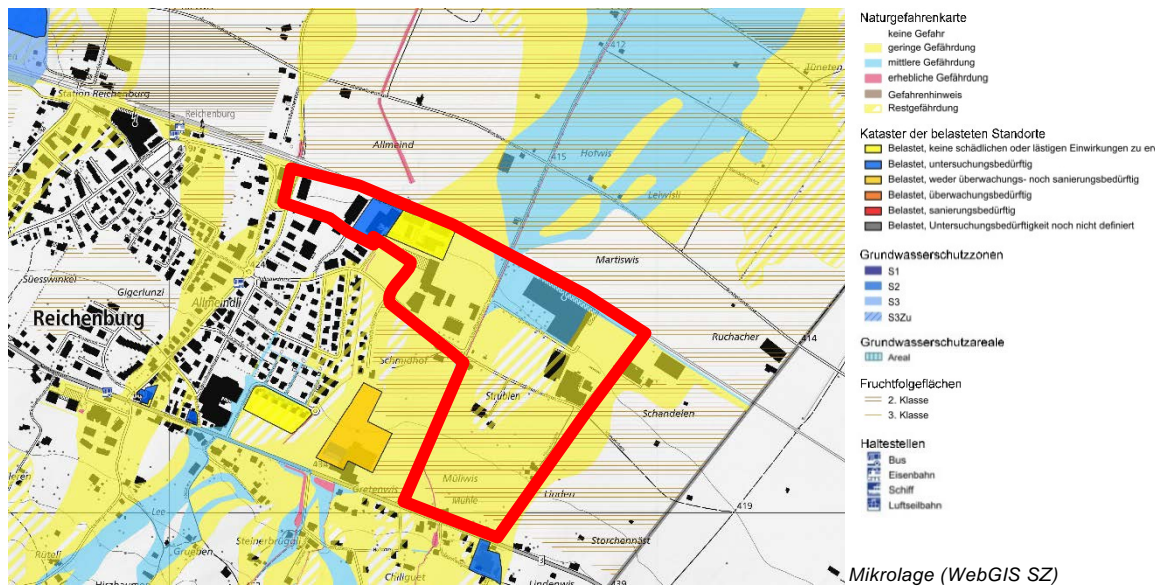


Abbildung 5 Perimeter Potenzialgebiet Steckbrief Vogtswis, Reichenburg (Grundlage: swisstopo)

Ausgangslage



Zusammenfassung

Wichtigste Standortqualitäten	<ul style="list-style-type: none"> — Nähe zum Zentrum sowie Bahnhof Reichenburg — Nähe zu Autobahnanschluss — Bereits ansässiges Gewerbe
Herausforderungen	<ul style="list-style-type: none"> — Erschliessung MIV sowie Schwerverkehr — Nähe zu Wohnnutzung bzw. Zentrum — Einzelne Baulandreserven auf dem Areal verteilt, Feinerschliessung teilweise ungelöst
Standortspezifische Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> — Lösung für Erschliessung durch MIV sowie Schwerverkehr

Raumplanerische Rahmenbedingungen

Kantonaler Richtplan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Siedlungsgebiet □ Siedlungserweiterungsgebiet □ Kein Siedlungsgebiet
Zonierung	Industriezone (ES IV)
Erschliessung	<ul style="list-style-type: none"> □ nicht erschlossen ■ groberschlossen ■ feinerschlossen
FFF	-
Naturgefahren	grösstenteils geringe Gefährdung bzw. Restgefährdung. Im nördlichen Teil des Gebiets besteht teilweise eine mittlere Gefährdung.
Ortsbild-/ Landschaftsschutz	-
Altlasten	Im westlichen Teil des Gebiets befinden sich zwei belastete Standorte. Einer ist als untersuchungsbedürftig ausgewiesen, durch den zweiten sind keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten.
Weiteres	Lärmschutz gegenüber SBB-Bahnstrecke notwendig

Verkehrerschliessung

ÖV	<i>ÖV-Güteklasse</i>	<i>Bemerkungen</i>
	<input type="checkbox"/> A / B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> D <input checked="" type="checkbox"/> keine	Zum heutigen Zeitpunkt befindet sich nur der westliche Teil des Gebiets in der ÖV-Güteklasse D. Das restliche Gebiet ist keiner ÖV-Güteklasse zugewiesen. Mit dem geplanten Ausbau des Angebots am Bahnhof Reichenburg steigt die ÖV-Güteklasse im westlichen Teil auf ein C. Zudem reicht die Güteklasse D weiter nach Osten.
MIV	<i>Beurteilung</i>	<i>Bemerkungen</i>
	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> gut <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht	Nähe zu Autobahnanschluss sowie Kantonsstrasse. Die Erschliessung führt heute entweder durch Wohngebiete und das Ortszentrum (Industriestrasse-Allmeindlistrasse-Kantonsstrasse) oder über die Benknerstrasse (Bahnunterführung mit Höhenbeschränkung) und die Speerstrasse. Bei der Speerstrasse ist im Rahmen der Sanierung eines Unfallschwerpunkts ein Linksabbiegerverbot geplant, welches dazu führen wird, dass die Anfahrt durchs Ortszentrum attraktiver wird. Eine starke Entwicklung wird daher kritisch betrachtet.
Fuss- und Veloverkehr	<i>Beurteilung*</i>	<i>Bemerkungen</i>
	<input type="checkbox"/> sehr gut <input checked="" type="checkbox"/> gut <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht	Das Gebiet befindet sich in Fussdistanz zum Ortszentrum sowie zum Bahnhof. Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs ist allerdings wenig attraktiv.
Bereits geplante Erschliessungsmassnahmen		verschiedene
Hinweise zur Erschliessung		-

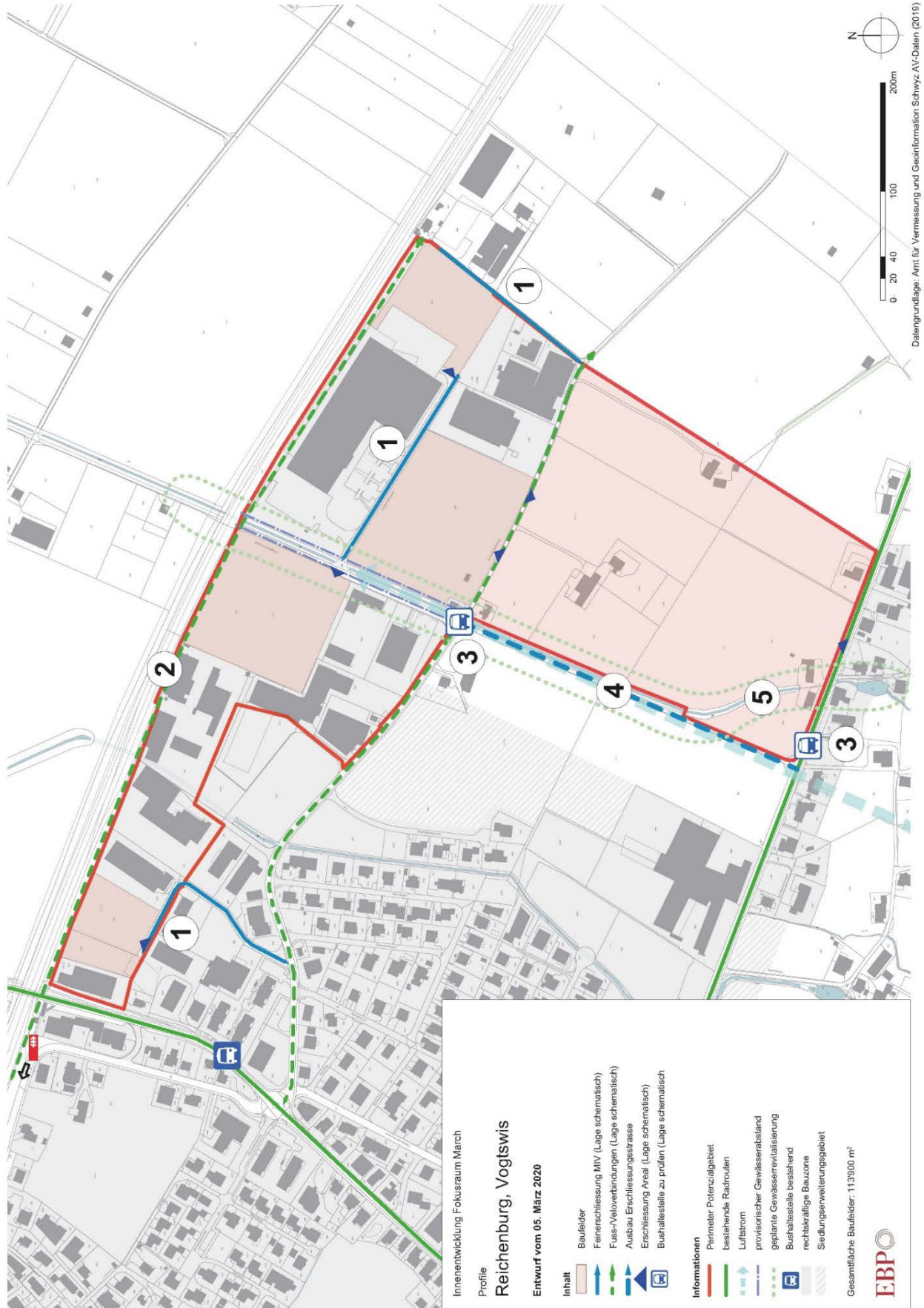
Heutige Nutzung, Eigentumsverhältnisse, Entwicklungsabsichten

Grundeigentümer	verschiedene
Heutige Nutzung	Arbeitsnutzung, publikumsorientiertes Gewerbe
Absichten Grundeigentümer	unbekannt
Absichten/ Anforderungen der Gemeinde	

Bestehende Nutzungen, Reserven und absehbare Projekte im Umfeld

Bestehende Nutzungen im Umfeld	Wohn- und Mischnutzungen
Aktuelle Planungen und Projekte	-
Reserven in der Gemeinde	10.7 Hektaren unbebaute Bauzonen, überwiegend Arbeitszonen

Mögliches Erschliessungs- und Bbauungskonzept



Erläuterungen zum Erschliessungs- und Bebauungskonzept

Genereller Hinweis: Das Erschliessungs- und Bebauungskonzept zeigt für den potenziellen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) mögliche Bauungs- und Erschliessungsvarianten auf und benennt die wesentlichen Herausforderungen für die Gebietsentwicklung. Ziel ist es, die ungefähren Auswirkungen einer Entwicklung abzuschätzen und die grobe Machbarkeit einer Entwicklung aus planungsrechtlicher und verkehrlicher Sicht abzuklären. Basierend darauf erfolgt die Priorisierung der Entwicklungsschwerpunkte im Hinblick auf die Richtplanrevision. Zudem werden kantonale Anforderungen an die Entwicklung formuliert. Das Konzept dient den Gemeinden und dem Kanton als Basis für die weitere Bearbeitung der Standorte.

Der nördliche Teil des Gebiets Vogtswies ist bereits eingezont und teilweise bebaut. Allerdings sind bestimmte Grundstücke kaum zu erschliessen. Der südliche Teil des Perimeters ist weder eingezont noch im kantonalen Richtplan als Siedlungserweiterungsgebiet bezeichnet.

Für eine angemessene Erschliessung der Baulandreserven sind verschiedene Erschliessungsstrassen zu sichern und zu erweitern. Grundsätzlich könnte die Erschliessung des Gebiets künftig über die auszubauende Schäfli bachstrasse Richtung Kantonsstrasse erfolgen. Damit würde das Wohngebiet Allmeindli vom Durchgangsverkehr entlastet.

Das Gebiet ist heute mangelhaft durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Der Bahnhof Reichenburg liegt ca. 500 m westlich. Im Westen besteht eine Bushaltestelle. Mit einem Ausbau der Schäfli bachstrasse könnte die Buslinie künftig durch das Areal an den Bahnhof Reichenburg geführt werden.

Mit einem Ausbau der Fuss- und Veloverbindung entlang der Gleise kann das Gebiet Vogtswis direkt an den Bahnhof Reichenburg angebunden werden.

Der Schäfli bach fliesst mitten durch das Areal. Mit einer Bebauung und einem allfälligen Strassenausbau ist eine Gewässerrevitalisierung inklusive einer teilweisen Verlegung zu prüfen. Der Raumbedarf für das Gewässer ist zu sichern.

Nr.	Hinweise/ Erläuterungen
1	Sicherstellung der Feinerschliessung der Baulandreserven über den Erhalt und Ausbau bestehender Strasseninfrastruktur.
2	Anbindung des Gebiets an den Bahnhof Reichenburg durch den Ausbau der Fuss- und Veloverbindung entlang der Geleise.
3	Neue Führung der Buslinie durch das Gebiet samt neuen Haltestellen.
4	Ausbau der Schäfli bachstrasse zur Erschliessung des Areals über die Kantonsstrasse sowie über den Autobahnzubringer.
5	Gewässerrevitalisierung ist mit dem Ausbau der Schäfli bachstrasse abzustimmen sowie die neue Führung des Bachverlaufs abzuklären.

Grobe Abschätzung zu Flächen, Einwohnern, Beschäftigten und Verkehrsmengen

Reichenburg, Vogtswis			
Gesamtfläche	[m ²]	113'900	
Abzug Groberschliessung, Gewässerraum, etc. (ca.)	[m ²]	10'000	
Gesamtfläche Baufelder (Grundstücksfläche)	[m ²]	103'900	
Annahme Anteil überbaute Fläche	[%]	30%	
Total Gebäudegrundflächen	[m ²]	31'170	
Total Frei- und Verkehrsflächen	[m ²]	72'730	
bestehende Einwohner im Perimeter (2016)		7	
bestehende Beschäftigte im Perimeter (2016)		280	
Szenarien		<i>minimal</i>	<i>maximal</i>
Geschosse	[Anzahl]	1.5	2
Nutzungsmix (Anteile)			
Wohnen		0%	0%
Dienstleistungen		0%	10%
Gewerbe		60%	60%
Industrie		40%	30%
Geschossflächen			
Wohnen	[m ²]	-	-
Dienstleistungen	[m ²]	-	6'234
Gewerbe	[m ²]	28'053	37'404
Industrie	[m ²]	18'702	18'702
Total Geschossflächen (GF)	[m ²]	46'755	62'340
Dichte			
Geschossflächenziffer (GFZ)		0.5	0.6
ungefähre Ausnützungsziffer (AZ)		0.4	0.5
Raumnutzer			
Einwohnende		0	0
Beschäftigte		588	877
Total Raumnutzer		588	877
Nutzungsdichte (Raumnutzer pro ha)		57	84

Parkplätze gemäss Norm

Wohnen	[Anzahl]	0	0
Dienstleistungen	[Anzahl]	0	156
Gewerbe	[Anzahl]	519	692
Industrie	[Anzahl]	224	224
Total Parkplätze gemäss Norm	[Anzahl]	743	1'072
Flächenbedarf Parkplätze inkl. Erschliessungsfläche	[m ²]	18'600	26'800

DWV

Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/d]	1'105	1'585
Personenfahrten ÖV	[Pers/d]	232	335
Personenfahrten FVV	[Pers/d]	77	112
Total Fahrten	[Fahrten/d]	1'414	2'031

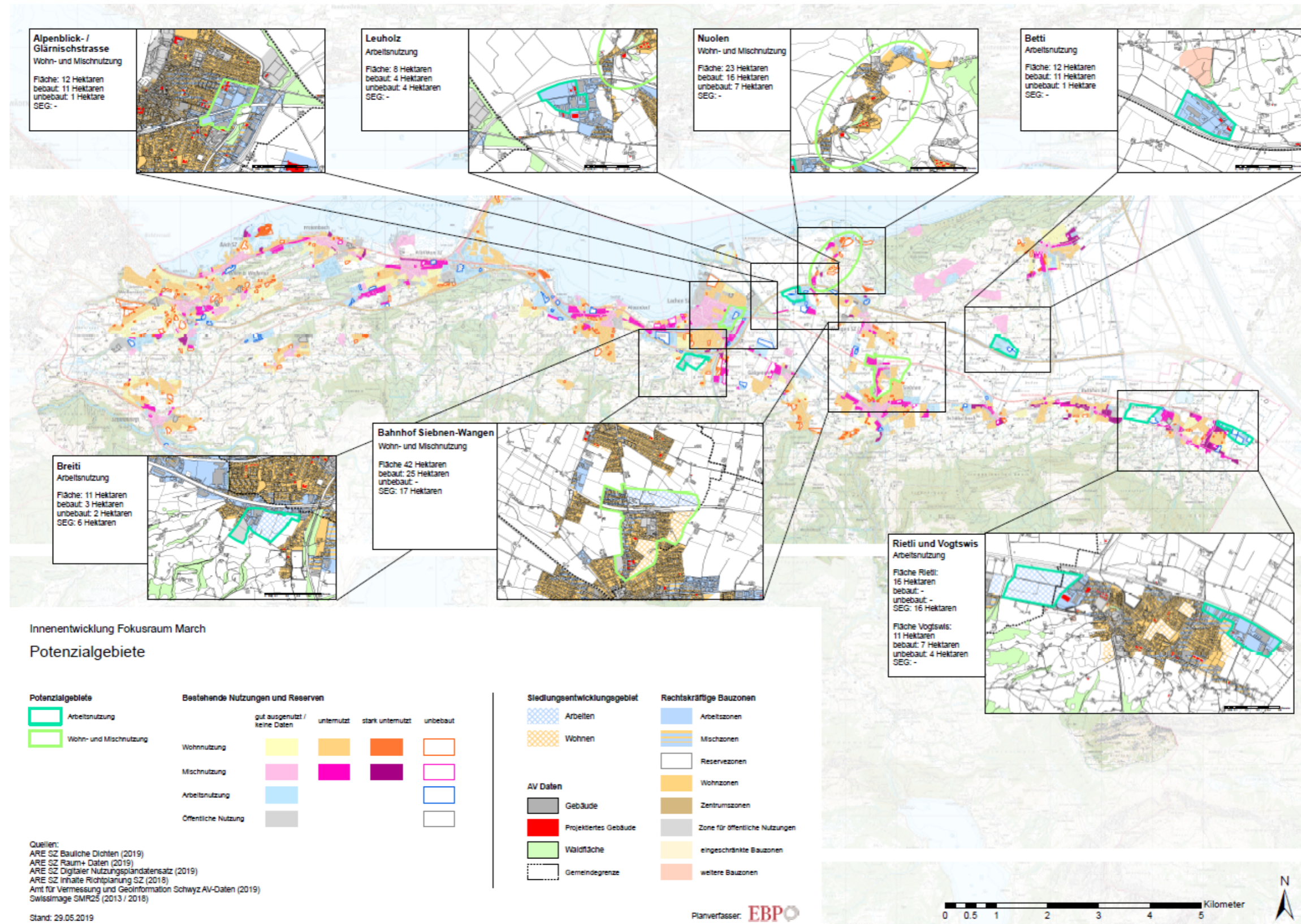
ASP

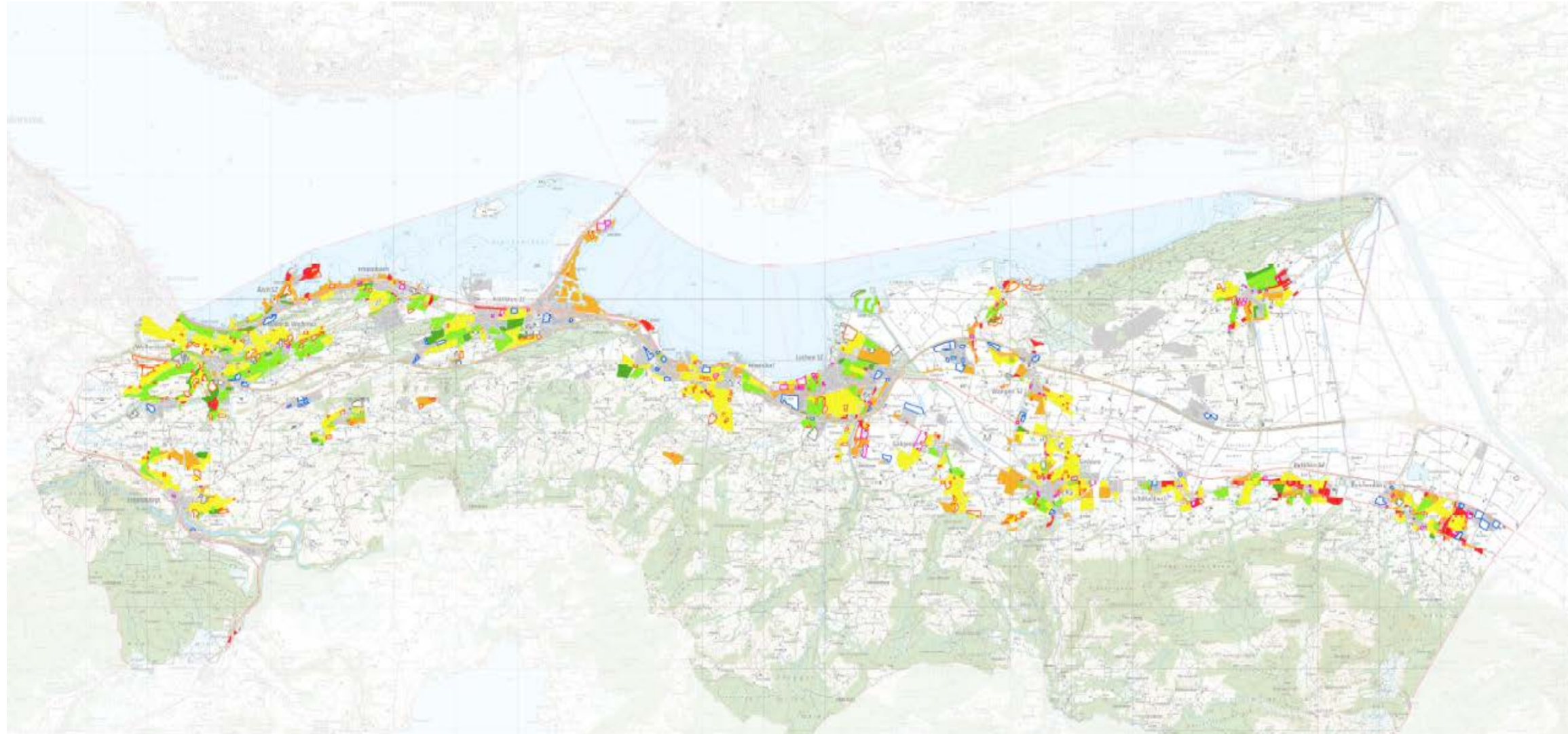
Fahrzeugfahrten MIV	[Fz/h]	183	250
Personenfahrten ÖV	[Pers/h]	38	53
Personenfahrten FVV	[Pers/h]	13	18
Total Fahrten	[Fahrten/h]	234	320

Annahmen

Flächenbedarf [m2 GF/Beschäftigten resp. Einwohnenden]	
Dienstleistung	40
Gewerbe	70
Industrie	100
Wohnen	70
Parkplatzberechnung (SN 640 281)	<i>Reduktionsfaktoren Mittelwert ÖV, heutiger Standorttyp</i>
Verkehrsaufkommen (SN 640 283)	
Modalsplit [%]	<i>80% MIV, 15% ÖV, 5% FVV</i>
Verkehrserzeugung [Personenbewegungen/100m2 GF]	<i>Wohnen 5.8; DL 5.2; Gewerbe 3.05; Industrie 2.5</i>
Besetzungsgrad MIV [Pers/Fz]	<i>Wohnen 1.31; DL 1.15; Gewerbe 1.15; Industrie 1.1</i>
Anteil ASP an DWV [%]	<i>Wohnen 14%; DL 12%; Gewerbe 16%; Industrie 19%</i>

A3 Analysekarten





Innenentwicklung Fokusraum March

Analysekarte: Reserven

Ausbaugrad (geschätzt)



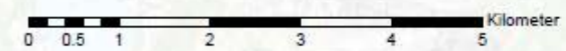
Flächen unbebaut (Raum+)

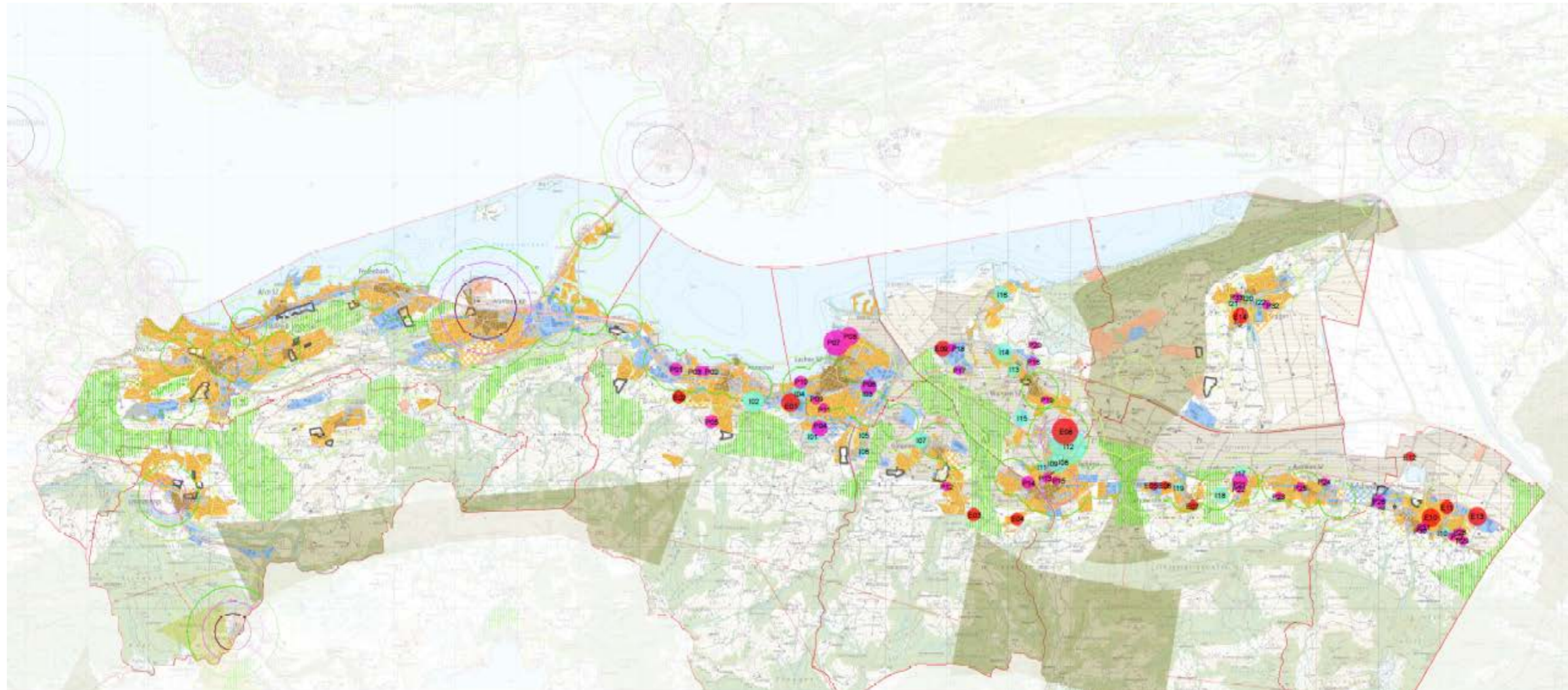


Quellen:
ARE SZ Bauloche Dichten (2019)
ARE SZ Raum+ Daten (2019)
Swissimage SMR25 (2013 / 2018)

Stand: 29.05.2019

Planverfasser: **EBPO**





Innenentwicklung Fokusraum March
Analysekarte: Siedlungsentwicklung heute

Hauptnutzungen

- Wohnzonen
- Arbeitszonen
- Mischzonen
- Zentrumszonen
- weitere Bauzonen
- eingeschränkte Bauzonen
- Zone für öffentliche Nutzungen
- Reservazonen nach Art. 18 Abs. 2 RPG

Kantonaler Richtplan

- Siedlungsentwicklungsgebiet Wohnen
- Siedlungsentwicklungsgebiet Arbeiten
- Siedlungstrenngürtel
- Wildtierkorridore Verbindung
- Wildtierkorridore regional
- Wildtierkorridore national
- Fruchtfolgefläche

ÖV-Güteklassen

- ÖV-Güteklasse A
- ÖV-Güteklasse B
- ÖV-Güteklasse C
- ÖV-Güteklasse D

Laufende Planungen

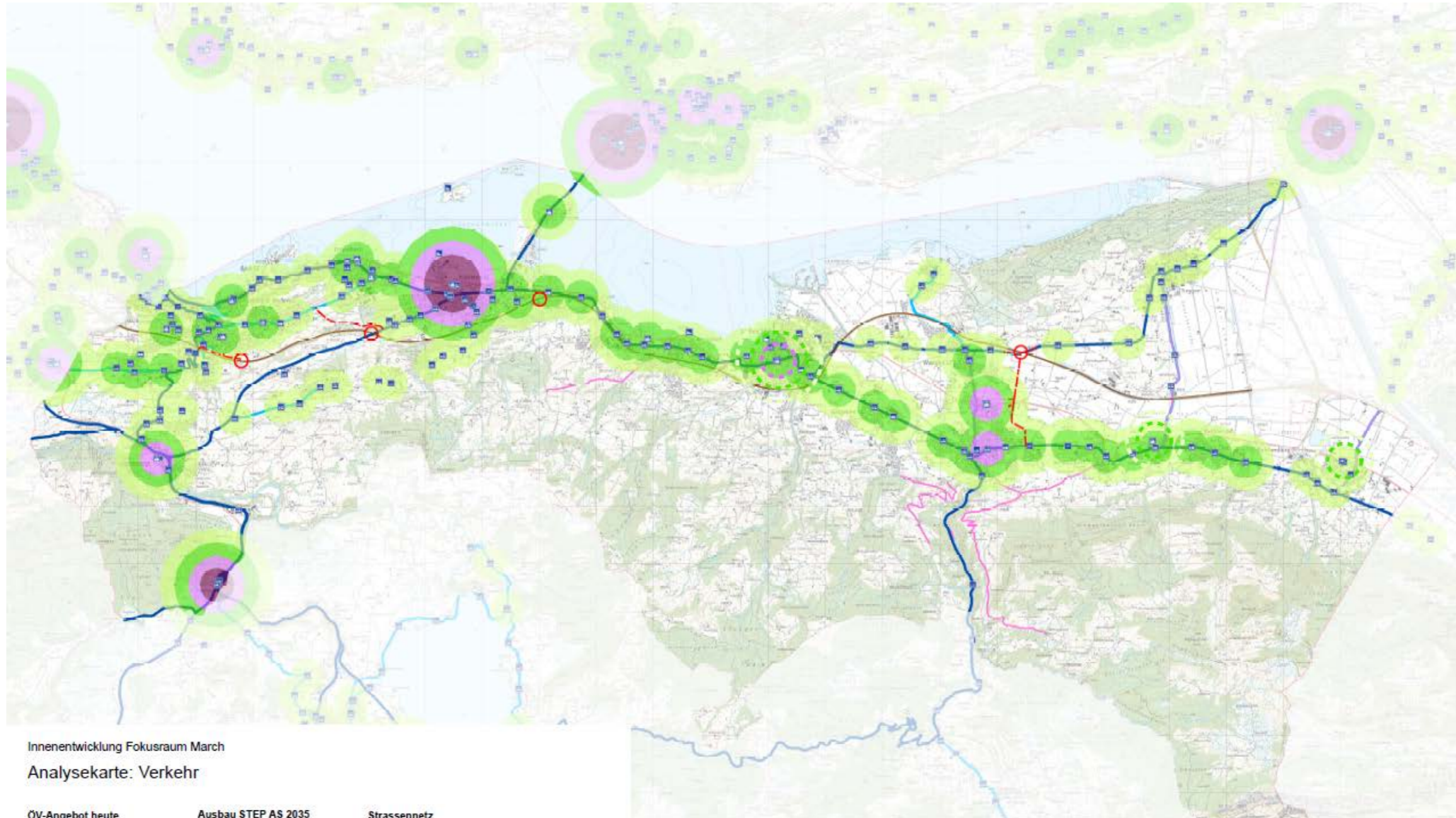
- laufende Planung / Bauprojekt
 - Idee / Studie
 - Entwicklung erschwert
- Ungefähre Fläche
- 1 Hektare
 - 5 Hektare
 - 10 Hektare

Quellen:
Gemeindeggespräche Laufende Planungen (April 2019)
ARE SZ Digitaler Nutzungsplandatensatz (2019)
ARE SZ Inhalte Richtplanung SZ (2018)
Bundesamt für Raumentwicklung ÖV-Güteklassen (2019)
Swissimage SMR25 (2013 / 2018)

Stand: 18.06.2019

Planverfasser: **EBP**





Innenentwicklung Fokusraum March
Analysekarte: Verkehr

ÖV-Angebot heute

- ÖV-Güteklasse A
- ÖV-Güteklasse B
- ÖV-Güteklasse C
- ÖV-Güteklasse D

Ausbau STEP AS 2035

- ÖV-Güteklasse B
- ÖV-Güteklasse C
- ÖV-Güteklasse D

Strassennetz

- Nationalstrassen
- Kantonstrassen
- Verbindungsstrassen
- Bezirksstrassen
- Ausbau/Neubau Anschluss Nationalstrasse

Quellen:
 Bundesamt für Raumentwicklung ÖV-Güteklassen (2019)
 Abteilung Geoinformation Kanton Schwyz Strassennetz (2019)
 Bezirkskanzlei March Bezirksstrassen (2019)
 Bundesamt für Verkehr STEP AS 2035 (2018)
 Swissimage SMP25 (2019)

Stand: 29.05.2019

Planverfasser:

