



Kanton Schwyz
Gemeinde Arth

2. öffentliche Auflage (Unterlagenergänzung)

Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Goldau
Teilnutzungsplanung Schuttweg/Campus

Planungsbericht nach Art. 47 RPV

Die Anpassungen gegenüber dem Bericht vom 9.5.2022 sind:
- Ergänzungen im Text in roter Schrift hervorgehoben
- Neuer Anhang A (neues Lärmgutachten Schuttweg vom 17.4.2024)



304-23
19. April 2024

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
1.5.5	Rechtsverfahren.....	14
1.5.6	Unterlagenergänzung und 2. Öffentliche Auflage	14
2.	Raumrelevante Grundlagen	16
2.1	Grundlagen Bund	16
2.1.1	Konzepte.....	16
2.1.2	Sachpläne	18
2.1.3	Bundesinventare	18
2.1.4	Umweltrecht (Störfall, Lärm, Wald)	19
2.1.5	Weitere tangierte Grundlagen des Bundes	21
2.2	Grundlagen Kanton	21
2.2.1	Kantonaler Richtplan	21
2.2.2	Inventare.....	27
2.2.3	Raum+	27
2.2.4	Naturgefahren	29
2.2.5	Gewässerschutzkarte	30
2.2.6	Altlasten	30
2.2.7	Radroutenkonzept.....	32
2.2.8	Naturschutz – Reptilieninventar des Kt. Schwyz	33
2.2.9	Masterplanung PHSZ/BBZG-Campus.....	33
2.3	Grundlagen Gemeinde	37
2.3.1	Nutzungsplanung.....	37
2.3.2	Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau	39
2.3.3	Bauprojekt Schuttweg.....	44
2.3.4	Wohnortmarketing.....	44
2.3.5	Verzeichnis erhaltenswerter Bauten und Anlagen	46
2.3.6	Planungsvereinbarung und Infrastrukturverträge	46
2.3.7	Weitere kommunalen Grundlagen	47
3.	Teilnutzungsplanung.....	47
3.1	Änderung Zonenplan.....	48
3.2	Änderung Baureglement.....	49
3.3	Änderung Erschliessungsplanung	50

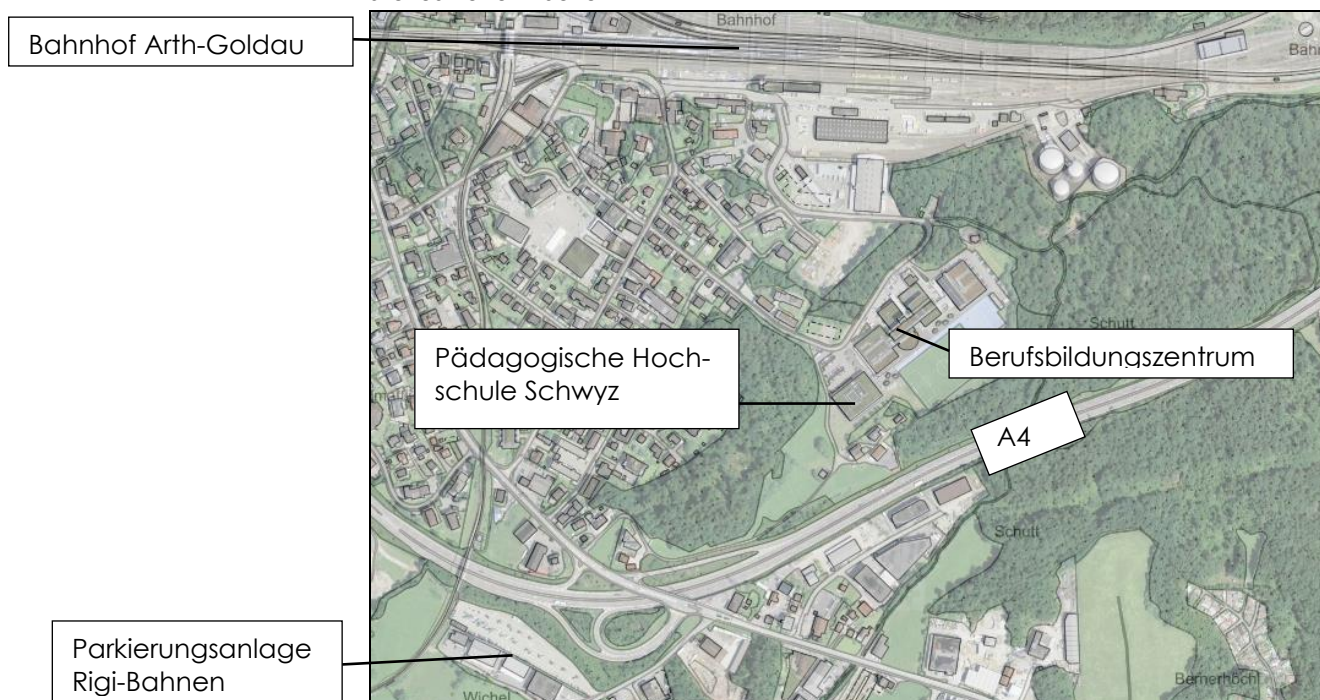
3.4	Rodungen.....	51
3.5	Ersatzaufforstungen	51
4.	Interessenabwägung	53
4.1	Schuttweg Nord & Masterplanung PHSZ / BBZG-Campus.....	53
4.2	Schuttweg Süd	56
5.	Berichterstattung gemäss Art. 47 RPV	61
5.1	Berücksichtigung der Grundlagen	61
5.1.1	Ziele (Art. 1) des RPG	61
5.1.2	Grundsätze (Art. 3) des RPG.....	61
5.1.3	Anregungen der Bevölkerung	62
5.1.4	Bundesvorgaben	62
5.1.5	Kantonaler Richtplan	62
5.1.6	Umweltschutzgesetz (USG)	62
5.1.7	Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG).....	63
5.1.8	Übriges Bundesrecht	63
6.	Anhang	64

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

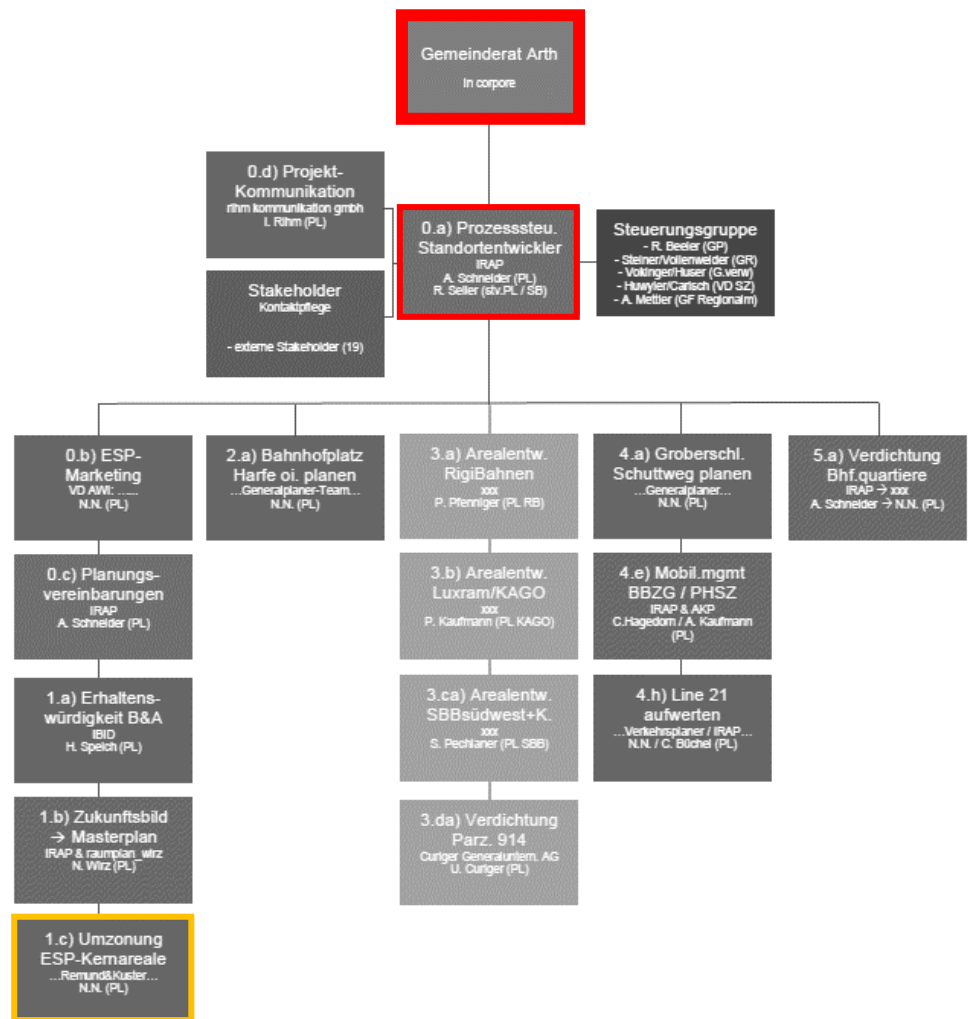
1.3.1 Bestandteile der Teilnutzungsplanung

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, Poststrasse 4, 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

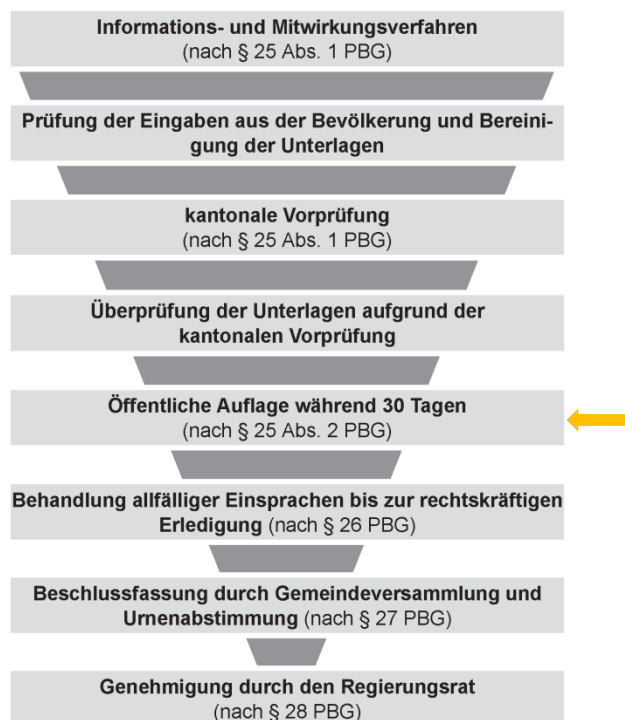
Die fachliche Begleitung erfolgt durch das Institut für Raumentwicklung der Hochschule Rapperswil unter Leitung von:

- 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.

1.5.5 Rechtsverfahren

Am 16. Mai 2022 hat der Gemeinderat Arth die beiden Einsprachen abgewiesen, soweit ihnen nicht mit den zwischenzeitlichen Anpassungen von Rodungsgesuch und Nutzungsplanung entsprochen wurde. Dagegen wurde von beiden Einsprechern Verwaltungsbeschwerde erhoben (VB 107+109/2022). Der Regierungsrat wies am 19. April 2023 beide Beschwerden vollumfänglich ab.

Dagegen erhob wiederum ein Einsprecher Verwaltungsgerichtsbeschwerde (VGB III 2023 74). Das Verwaltungsgericht entschied am 29. November 2023, dieser Beschwerde in 1 von 8 Punkten stattzugeben, den entsprechenden Verwaltungsbeschwerdeentscheid und die Rodungsbewilligung aufzuheben und das Verfahren zu ergänzenden Abklärungen (bzgl. Lärmschutz) und erneutem Entscheid an die Vorinstanz zurückzuweisen.

1.5.6 Unterlagenergänzung und 2. Öffentliche Auflage

Daraufhin wurde im Januar 2024 ein grundsätzlich neues Lärmgutachten erarbeitet. Zusätzlich wurden danach die verkehrsplanerischen Grundannahmen nochmals validiert und auf dieser Basis das neue Lärmgutachten finalisiert (vgl. Anhang A).

Der Gemeinderat Arth hat die Teilnutzungsplanung Schuttweg/Campus

am 29. April 2024 zur erneuten öffentlichen Auflage freigegeben. Der diesbezüglich nachgeführte Planungsbericht vom 19. April 2024 (Auflagegegenstand) sowie die unveränderten Dokumente vom 9. Mai 2022 (Teilnutzungsplan, Teilerschliessungsplan, Änderung Erschliessungsreglement) liegen vom 3. Mai bis 3. Juni 2024 nochmals öffentlich auf (Publikation im Amtsblatt Nr. 18 vom 3. Mai 2024).

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 Zusammenzug an zentralen Standorten wegfallen. Es sollen jedoch weiterhin zentrumsnahe Anlagen bestehen bleiben, die eine Einbindung in die City-Logistik ermöglichen und den Strassenverkehr in Agglomerationen entlasten.</p> <p>Durch den Wegfall von Freiverladen werden auch die Transport-Bewegungen abnehmen. Somit sinkt auch die Zahl der Annahmehöfe.</p>
Festlegungen ⁴ (Auszug)	<p><i>Nr. 3.3: Der Bund, die Kantone und die Gemeinden beachten die bestehenden Freiverlade gemäss Verzeichnis 1 in ihrer Raumplanung.</i></p> <p><i>Nr. 3.5: Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK kann das Verzeichnis 1 anpassen, wenn dies zu keinen neuen Konflikten führt und mit keinen erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt verbunden ist. Die Anpassungen erfolgen auf Antrag der Kantone oder der Infrastrukturbetreiberinnen an das BAV. Der Antragsteller dokumentiert mit dem Antrag die Interessen aller von der Anpassung betroffenen Akteure (v.a. Kantone, Gemeinden, Infrastrukturbetreiberinnen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und verladende Wirtschaft). Das UVEK entscheidet über die Anpassung des Verzeichnisses 1...</i></p> <p><i>...Die Löschung eines Freiverlads aus dem Verzeichnis 1 kann insbesondere dann beantragt werden, wenn er für das regionale Transportaufkommen längerfristig nicht mehr benötigt wird, wenn für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verloader tragbare Alternativen bestehen oder solche geschaffen werden.</i></p> <p><i>Nr. 4.3: Der Bund, die Kantone und Gemeinden beachten die Bahnhöfe des Güterverkehrs gemäss Verzeichnissen 2 bis 5 in ihrer Raumplanung.</i></p>

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

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

Bedeutung für ESP-
Bahnhof Arth-Goldau

Ein Auflösen des Standorts des Freiverlads wäre somit nur im regionalen Kontext möglich und unter der Koordination verschiedener Akteure. Der nächstgelegene 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.

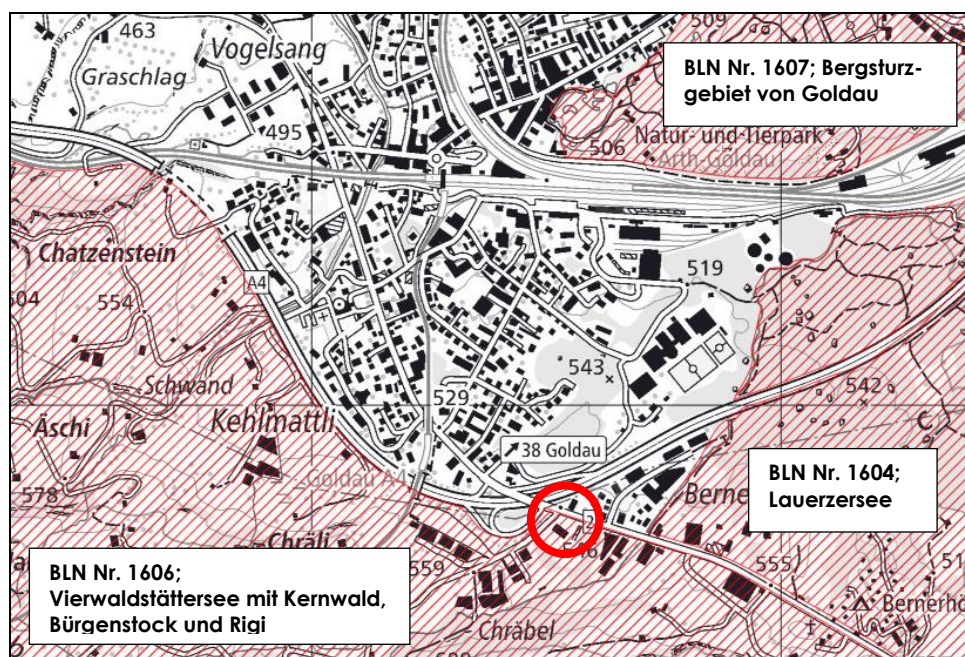
Eine derartige Umfahrung durch den Güterverkehr wäre bezüglich Lärm und Störfallrisiken (vgl. Kapitel 2.1.4) von erheblichem Vorteil für die Gebietsentwicklung. Eine solche Führung für den Personenverkehr würde hingegen den Bahnhof Arth-Goldau umfahren und nicht nur den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt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

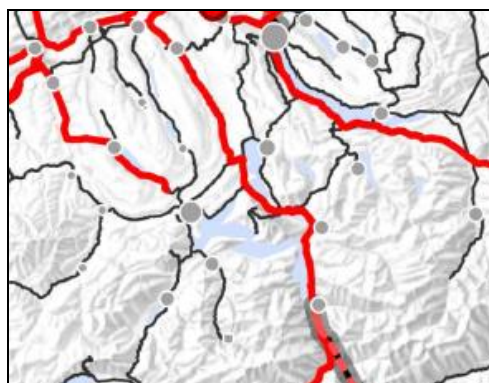
IVS Die Gotthardstrasse ist im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz als Route SZ 7 verzeichnet. Konkret besteht der Schutzwert lediglich im historischen Verlauf.

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 **denkbaren** Umzonungen resp. Arealentwicklungen **wäre** im Vollausbau **auf dem am stärksten belasteten Abschnitt des Schuttwegs** mit einem Verkehrsaufkommen von maximal 4'730 Fz DTV zu rechnen. **Mit den aktuellen Teilnutzungsplanungen «Bahnhof Süd» und «Schuttweg/Campus» entstehen allerdings erst knapp 60% dieses Verkehrsaufkommens.** Die Ausbaugeschwindigkeit beträgt 30 km/h **und es ist ein lärmarmes Deckbelag vorgesehen.** Die Linienführung führt ausschliesslich entlang von Bauzonen der ES III resp. Zonen ohne ES-Zuweisung. Gemäss Lärmschutznachweis im Anhang A **hält die Neuanlage des Schuttwegs überall die massgeblichen Planungswerte ein. Auch die Mehrbelastung des bestehenden Eisenbahnschuttwegs führt zu keinen Überschreitungen der massgeblichen Immissionsgrenzwerte. Und die Mehrbelastung der wesentlich geänderten Anlage Gotthardstrasse, wo bei Nr. 67 und 73 die massgeblichen IGW schon heute deutlich überschritten sind, wird gestützt auf LSV Art. 10 Abs. 1 der Einbau von Lärmschutzfenstern auf Projektkosten vorgesehen, um die Situation zu verbessern. Zusammenfassend werden die lärmschutzrechtlichen Vorgaben auf allen Abschnitten vollumfänglich eingehalten.**
- 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):

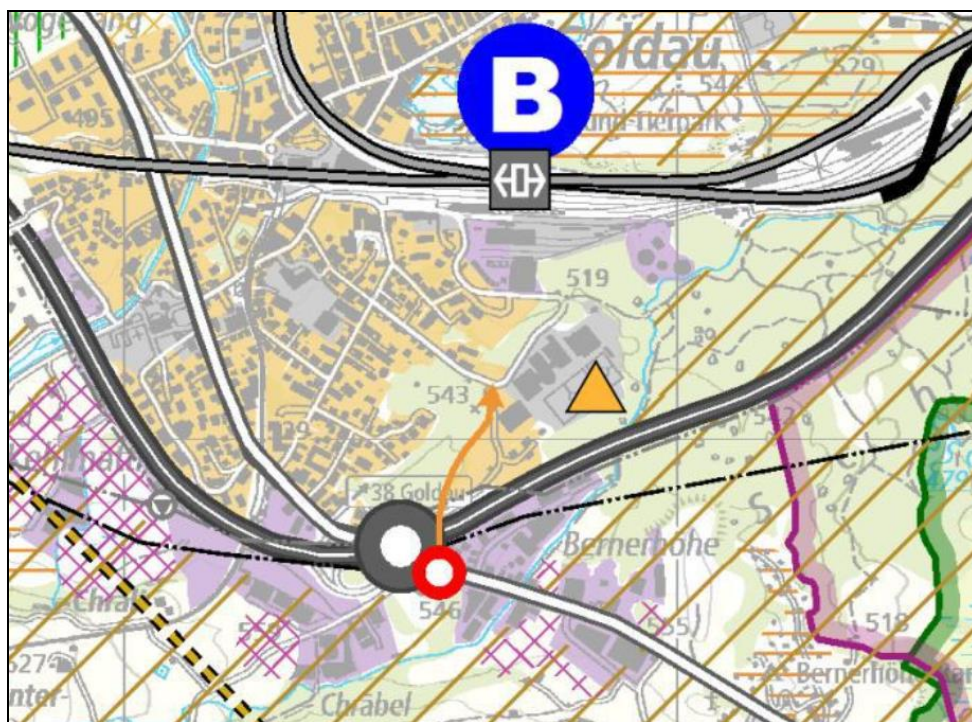
Im grösseren Umkreis des Bahnhofsgebiets wird der Tierpark Goldau als Tourismusschwerpunkt bezeichnet. Der drittgrösste Zoo der Schweiz hat insofern Einfluss auf den Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof, als dieser Ankunftsort für die mit dem ÖV anreisenden Gäste ist.
















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 Kantonalen 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.

⁵ Berechnet aufgrund Wirtschaftsdaten Kanton Schwyz

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
B-4.1

Die Gemeinden legen ihre Nutzungsplanung (Zonenplan, Baureglement) darauf aus, dass die nachstehenden Zielwerte für 2040 für die Siedlungsdichte (E+B/ha) in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen erreicht werden können.

- Urbaner Raum: +10% gegenüber der heutigen Dichte (bis 120 E+B/ha, eine darüber hinaus gehende Verdichtung wird aber ebenfalls angestrebt).

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.

Siedlungsqualität
B-4.2

Hierzu wird auf die ähnlich lautenden, aber präziseren Richtplan-Vorgaben B-9 / B-9.6 gleich im Anschluss verwiesen.

ESP Bahnhofsgebiete
B-9

Der kantonale Richtplan bezeichnet Entwicklungsschwerpunkte für Bahnhofsgebiete von kantonaler Bedeutung (ESP-B).

Folgende Gebiete werden als ESP-B bezeichnet:

- Bahnhof Arth-Goldau (Gemeinde Arth)

In allen Gebieten sind die verschiedenen Entwicklungspotenziale zu prüfen und ihre Umsetzung auf Basis einer Gesamtstrategie vorzusehen, insbesondere:

- 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.

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.

ESP-B Arth-Goldau B-9.6



Äusserer und innerer Perimeter, Richtplan Kanton Schwyz

Das Bahnhofsgebiet besitzt bezüglich Gestaltung und Erschliessung ein Optimierungspotenzial. Insbesondere sind:

- 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,
- d) die in unmittelbarer Nähe liegenden Umnutzungs- oder Verdichtungspotenziale auszuschöpfen (z.B. Luxram-Areal, Güterstrasse, Rigi-Bahnen-Areal),
- e) entlang der Bahnlinie ein Korridor freizuhalten (z.B. Überwerfung Querung SOB-Linie, Buslinien, Haltekanten).

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

V-2.3 Überörtliches Strassennetz

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

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

Bahninfrastrukturausbauten V-3.2.1-03

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

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

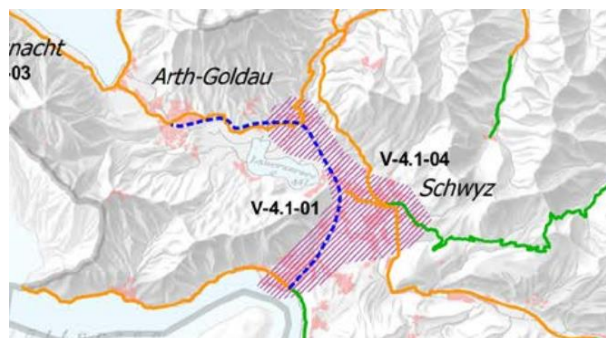
Busbahnhöfe V-3.3.3-02

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

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

Radverkehr V-4.1-01

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



Ausschnitt Richtplantext Kapitel V-4.1

Fussverkehr V-4.2

Die Gemeinden erstellen ein Routennetz für den Fussverkehr für den Bereich Alltags- und Freizeitverkehr abseits der Hauptstrassen. Dieses kann aus Fusswegen, breiten Trottoirs, Wanderwegen etc. bestehen.

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

Kombinierte Mobilität
V-5.1

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

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

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

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

W-7 Störfallvorsorge



Ausschnitt 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).

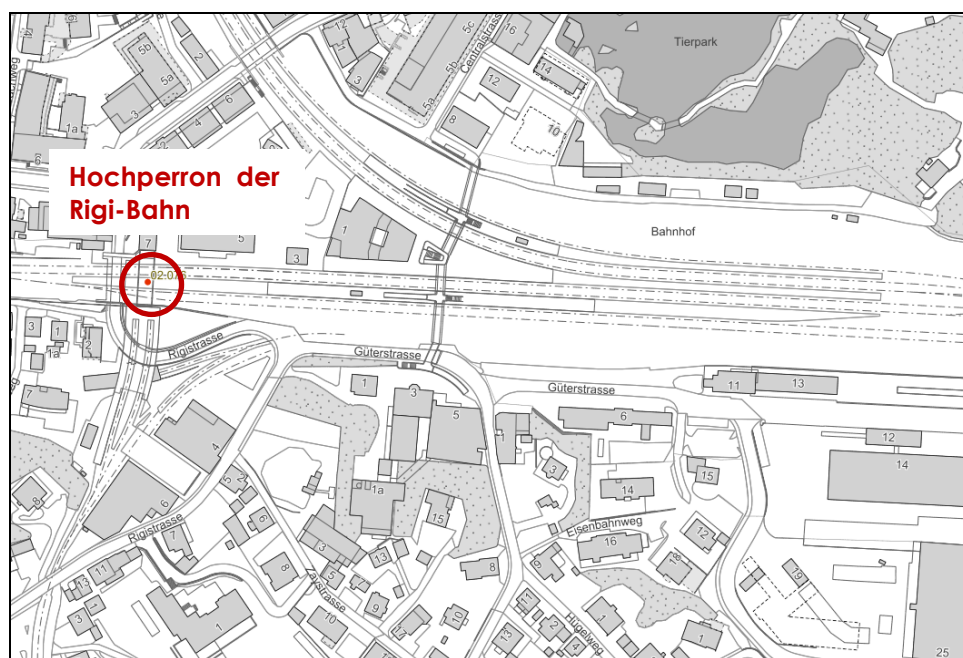
W-7.3 Folgende störfallrelevanten Verkehrswege sind im Richtplan bezeichnet:

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

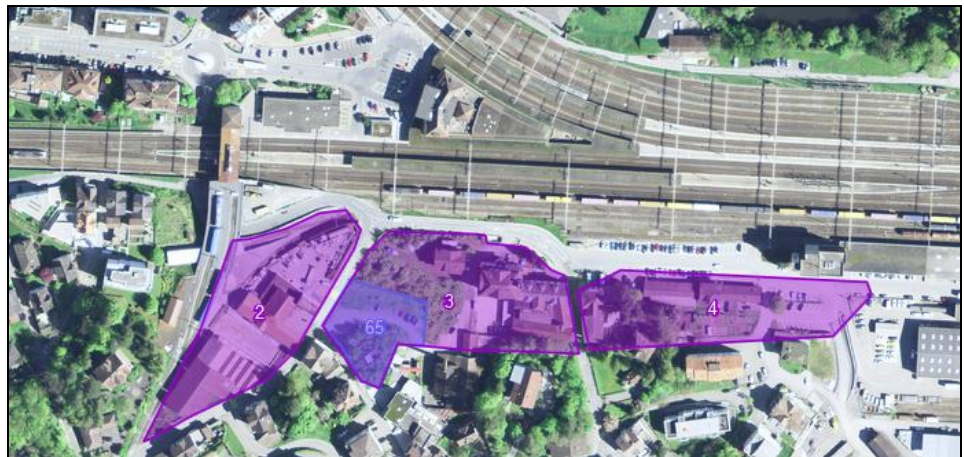
Das Projekt Raum+ soll die Flächenpotentiale innerhalb des Siedlungsgebietes aufzeigen. Es ist die Grundlage für ein kantonales Monitoring der Siedlungsflächen und soll die Siedlungsentwicklung im

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



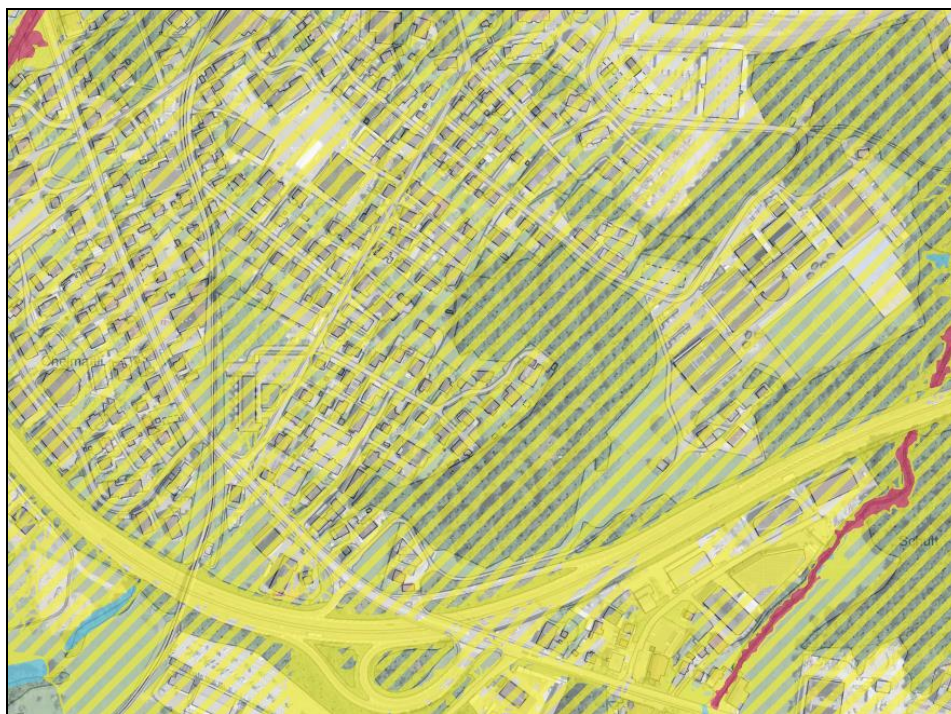
Ausschnitt Raum+ Karte, Raum+ Portal Gemeinde Arth

2.2.4 Naturgefahren

Kantonale Naturgefahrenkarte

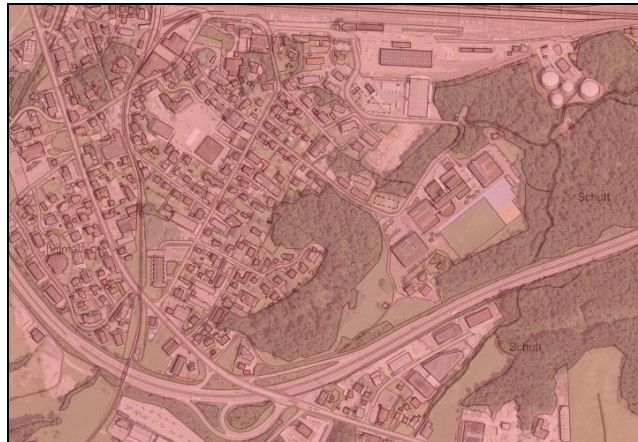
Gemäss der kantonalen Naturgefahrenkarte liegt das gesamte Gebiet innerhalb einer Restgefährdung. Das gelb-weiss gestreifte Gebiet ist ein Hinweisbereich, der eine geringe Restgefährdung bzw. ein Restrisiko aufzeigt. Für eine Überbauung der Gebiete ist dies im Rahmen eines konkreten Bauprojektes zu beachten.

 Restgefährdung

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

2.2.5 Gewässerschutzkarte

Kantonale
Gewässerschutzkarte



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

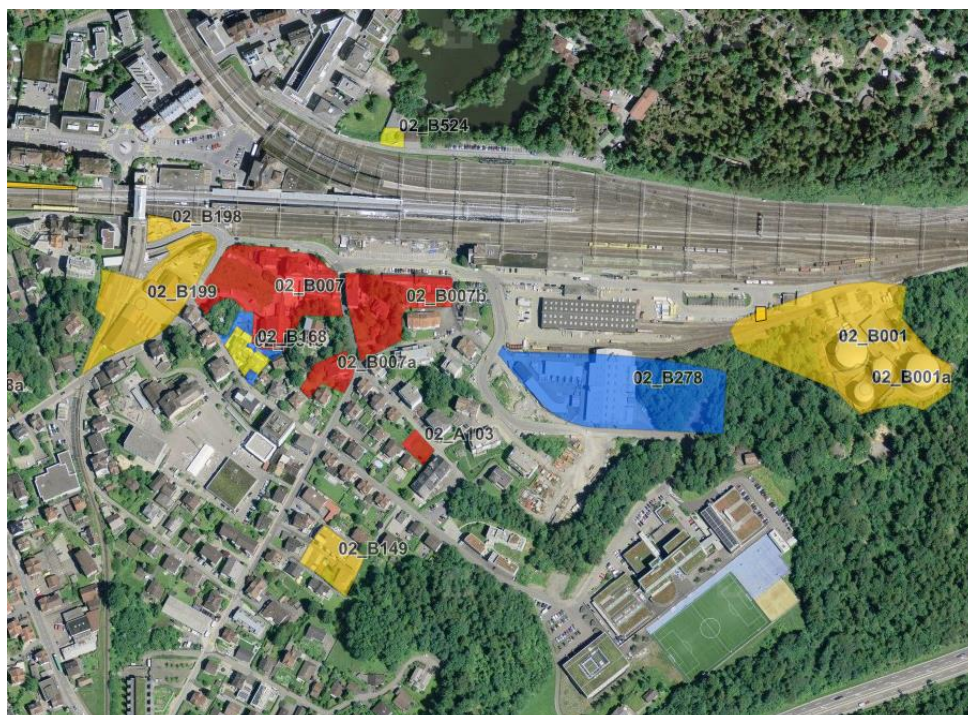
Gewässerschutzbe-
reich Au

Die Planungssperimeter der Nutzungsplananpassungen liegen im Gewässerschutzbereich Au. Bauten und Anlagen dürfen nicht unter den mittleren Grundwasserspiegel reichen. Innerhalb des Planungssperimeters 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 belaste-
ten 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

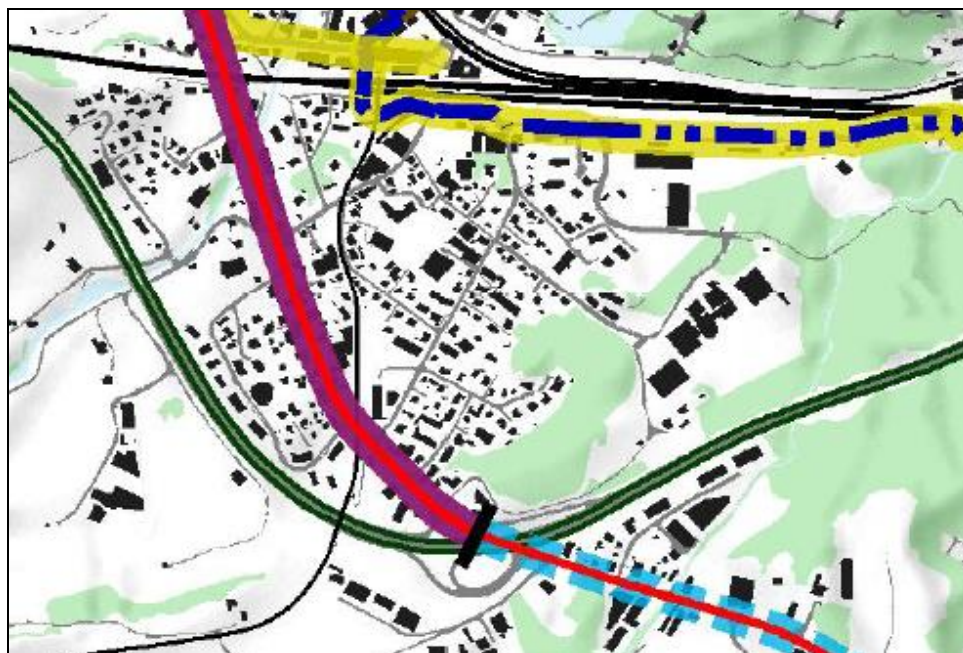
Kantonales
Radroutenkonzept

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.

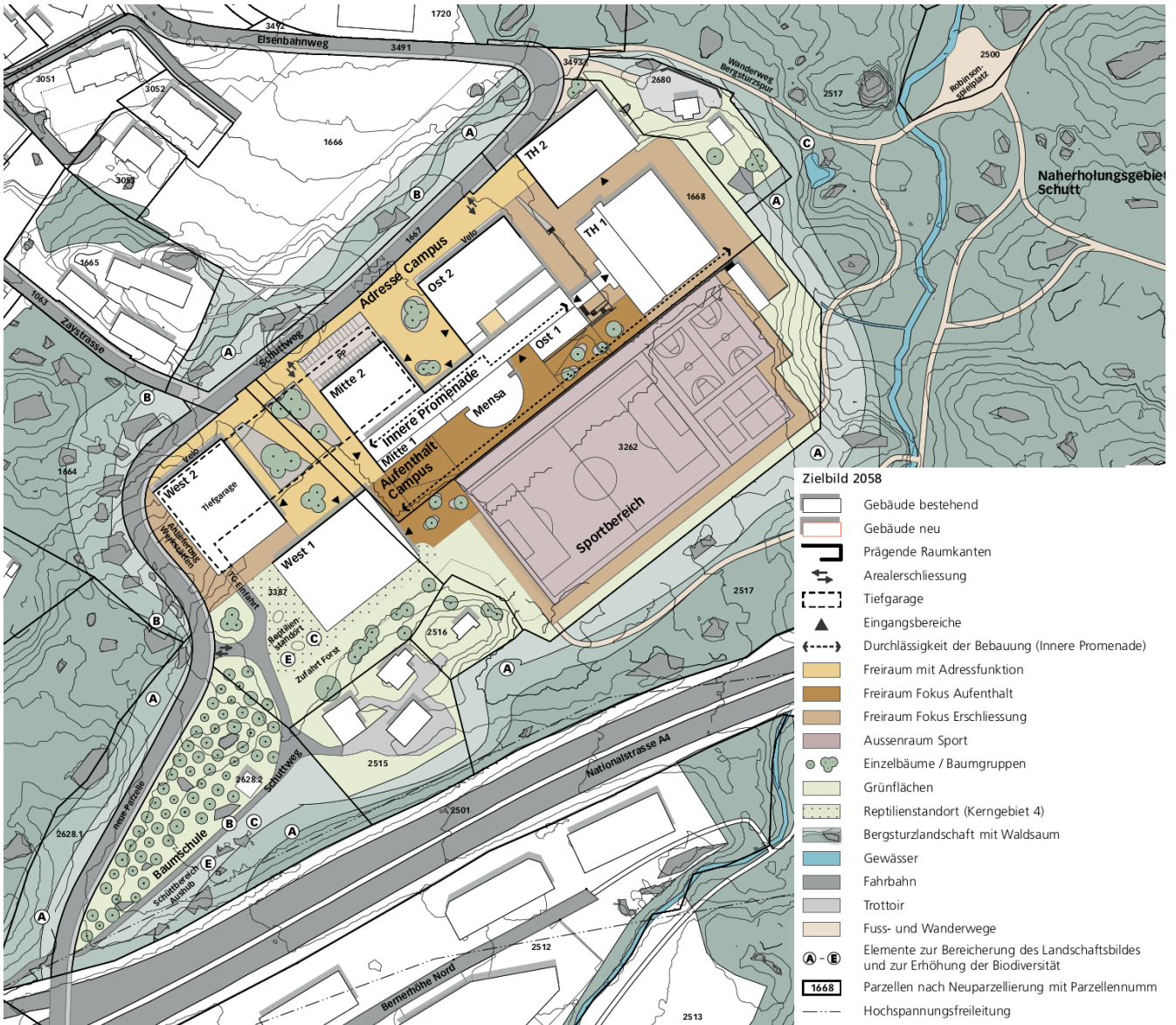
Die daraus resultierende «Strategie Campus Goldau» zeigt mit dem «Zielbild 2058» sehr gute Entwicklungsmöglichkeiten für schulische Nutzungen auf, stützt sich auf die Zustimmung der Beteiligten, ist in sinnvollen Etappen zu realisieren und vermeidet Konflikte zwischen der Erschliessungsstrasse Schuttweg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

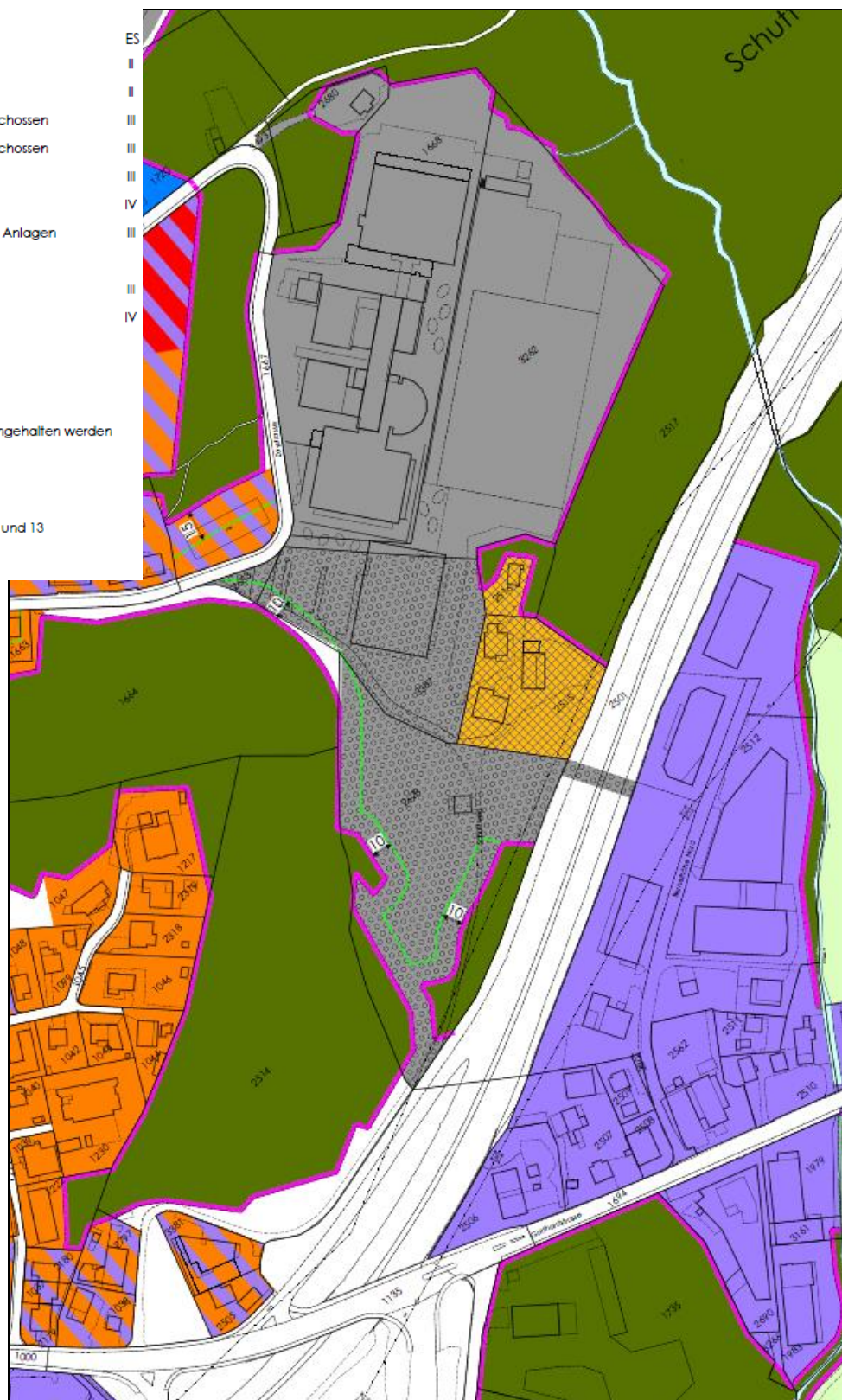
	ÜG	Übriges Gemeindegebiet
	L	Landwirtschaftszone

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>
Arealentwicklung Bahnhof Süd	<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>
Erschliessung	<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>
Weiterentwicklung Wohnquartiere	<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>
Massnahmenplan	<p>Als zweiter Bestandteil der Entwicklungsstrategie wurde der Massnahmenplan erarbeitet. Er enthält insgesamt 29 Umsetzungsprojekte, welche nach generellen Massnahmen und den 4 Stossrichtungen gegliedert sind. Davon sollen 20 1. + 2. Prioritäts-Projekte bis 2020 angegangen werden.</p> <p>Die diese Nutzungsplananpassungen hauptsächlich betreffenden Umsetzungsprojekte sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.c) ESP-Kernareale umzonen 2.a) Bahnhofplatz aufwerten 4.a) Groberschliessung Schuttweg realisieren
Evaluierte Erschliessungs-Varianten	<p>Im Rahmen der Erarbeitung von Zukunftsbild und Massnahmenplan wurden folgende fünf Grobvarianten für die Erschliessung des Gebiets Bahnhof Süd auf Stufe Projektstudie ausgearbeitet und geprüft:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterführung SBB / Bahnhofstrasse (orange) • Rigistrasse (blau) • Sonneggstrasse (grün) • Schuttweg (violett) • Eisenbahnweg (rot)



Evaluierte Erschliessungsvarianten

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

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

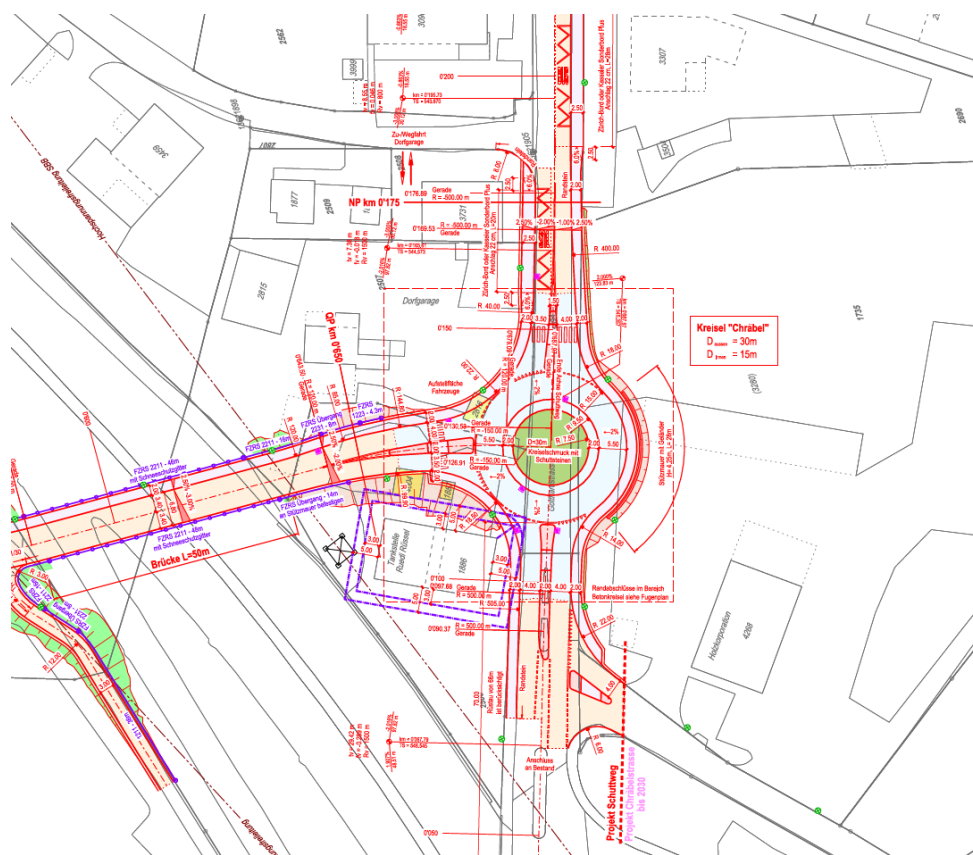


Schematische Linienführung der Basisvariante und Alternativvariante

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

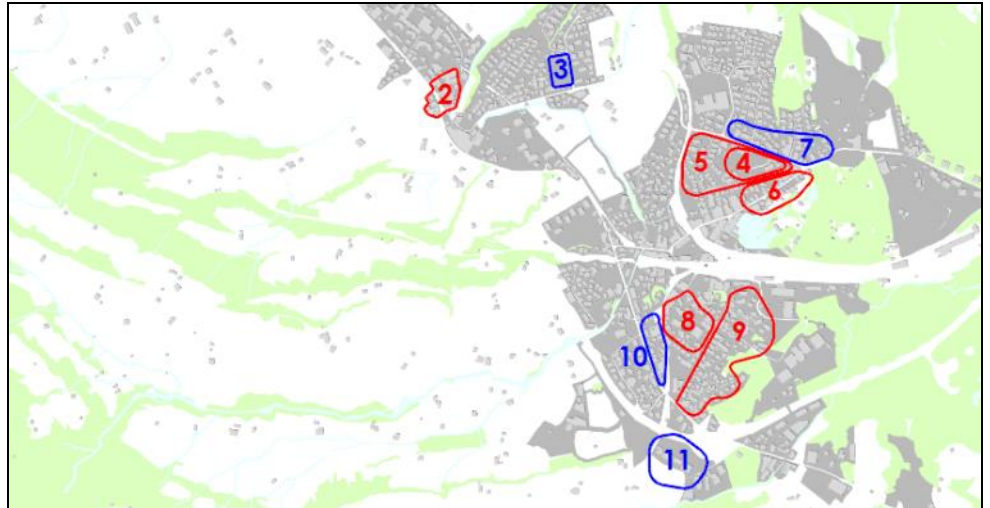
Im Juni 2016 hat die Gemeinde Arth ein Positionspapier Wohnortmarketing erarbeitet. Mit einer gezielten Siedlungsentwicklung soll die Siedlungsqualität verbessert, der Wohnstandort Arth-Goldau gestärkt und schlussendlich die Steuerkraft erhöht werden. Das Positionspapier definiert 11 Gebiete mit verschiedenen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

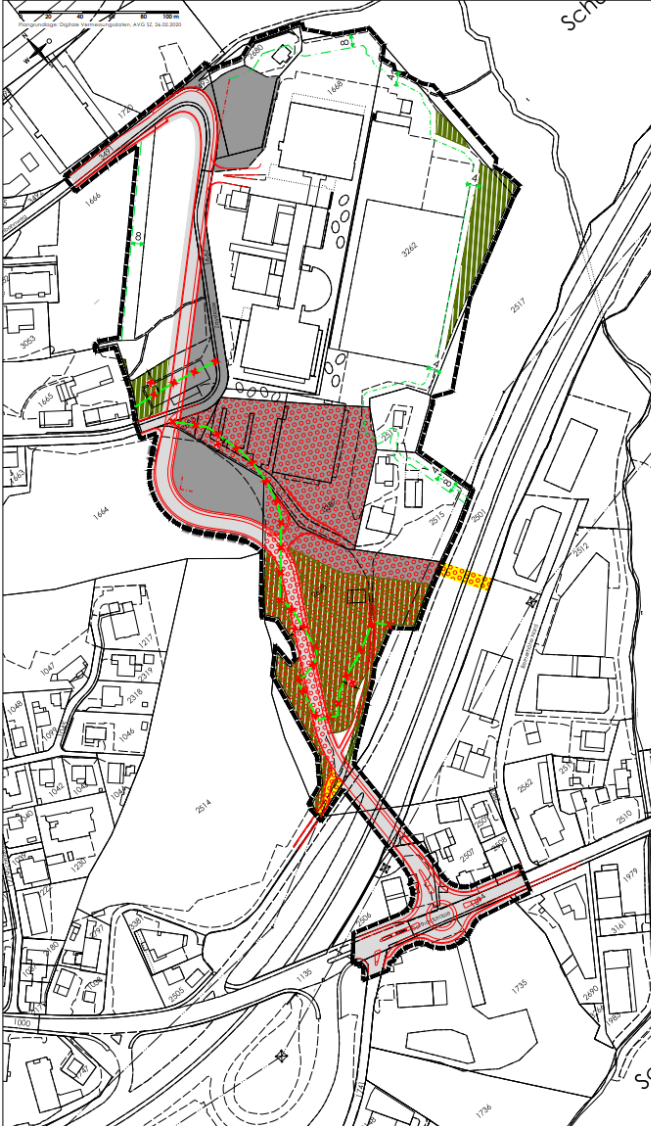
3. Teilnutzungsplanung

Änderungen

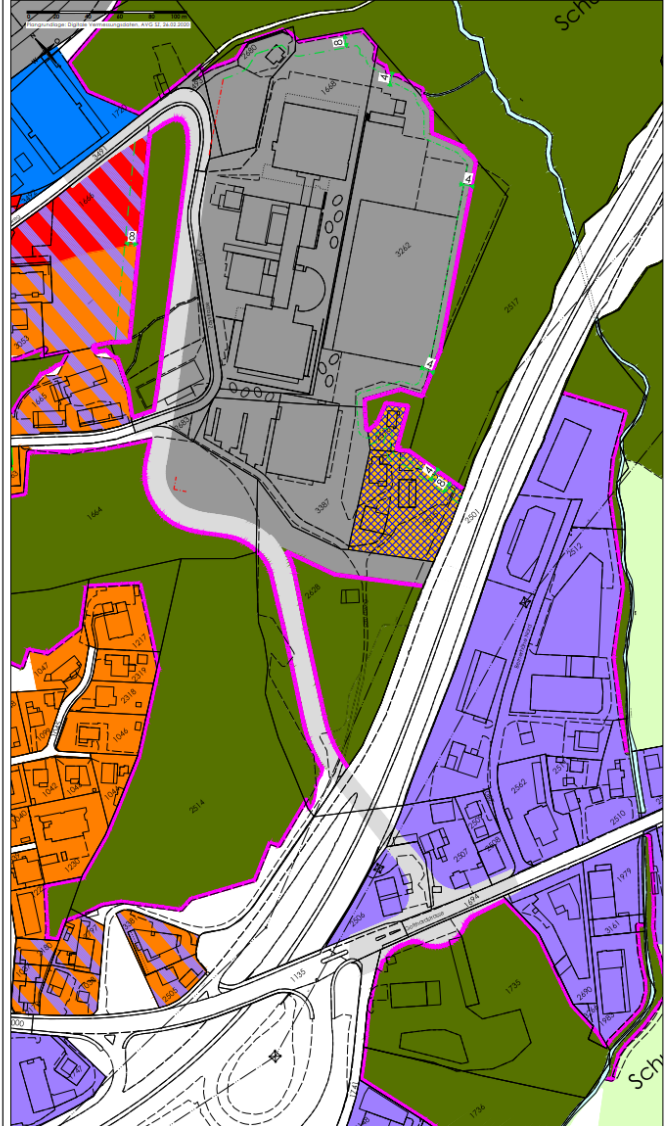
Im folgenden Kapitel werden die Änderungen gegenüber den rechtskräftigen Dokumenten erläutert. Neben den hier diskutierten Teilzonenplan-Änderung Schuttweg/Campus plus Baureglement sowie Teilerschliessungsplan inkl. Reglement ist für die Erschliessung und den Campus auch ein Rodungsgesuch erforderlich.

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

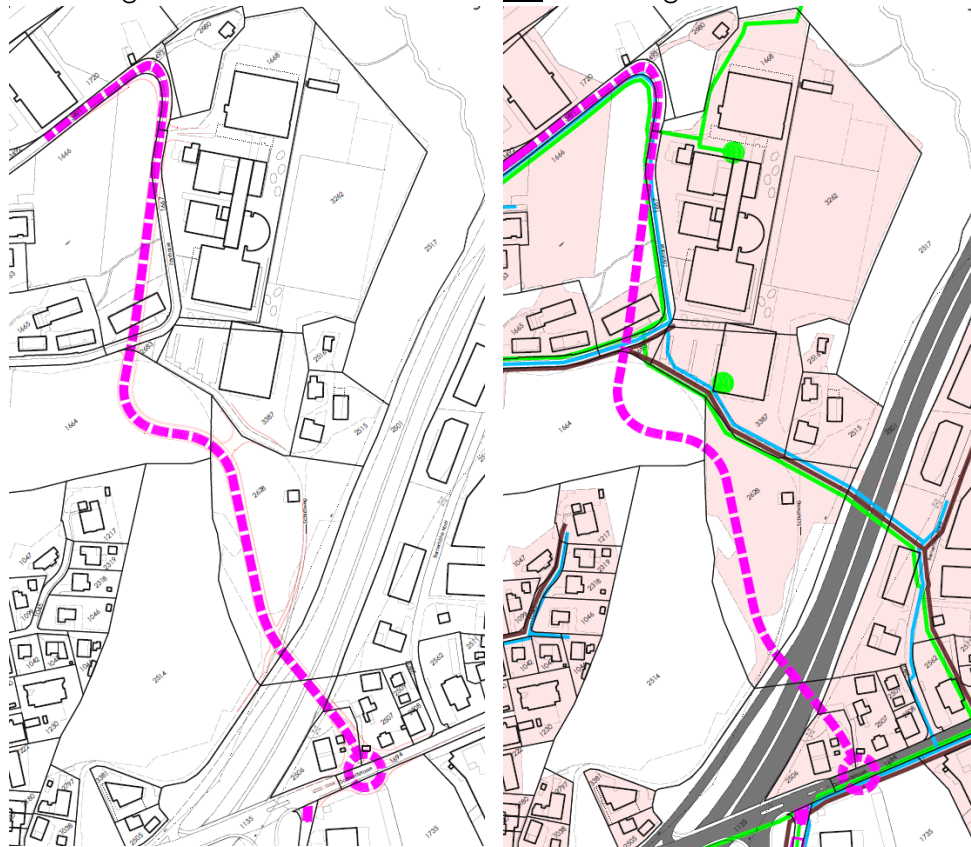
Die „offene Bauzone“ (Art. 38) wird aus dem Baureglement gestrichen. Die weiteren Anpassungen sind im separaten Planungsbericht „Teilnutzungsplan Bahnhof Süd Goldau“ erläutert.

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.

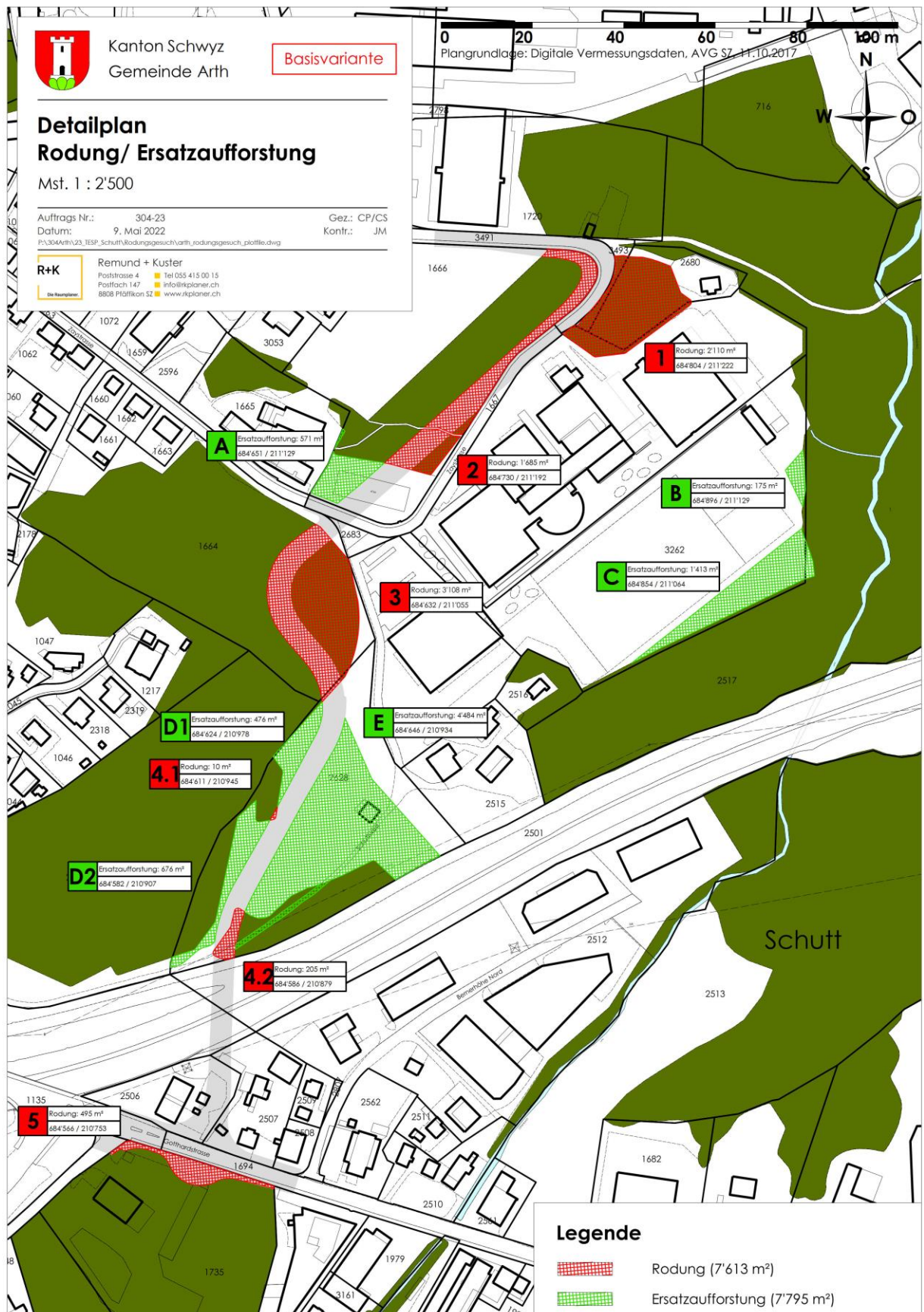
Von den Grundeigentümern der künftigen Kernzone Bahnhof wird ein Mehrwertausgleich abgeschöpft. Solche Einnahmen können unter anderem nach §36j PBG für Infrastruktur- und Erschliessungsanlagen verwendet werden.

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.
- **Zudem besteht ein öffentliches Interesse am Schutz der Bevölkerung vor lästigem und gesundheitsgefährdendem Lärm.**

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 un-

missverständlich 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.
- 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).
- **Zudem ist das öffentliche Interesse am Lärmschutz zu beachten, welches ebenfalls von nationaler Bedeutung ist. Allerdings weist das Lärmgutachten vom 17.4.2024 nach, dass sowohl der Schuttweg wie auch der mehrbelastete Eisenbahnweg die massgeblichen Planungs- resp. Immissionsgrenzwerte durchwegs einhalten. Dieses Interesse ist damit in**

der Planung vollumfänglich berücksichtigt und entfällt bei der weiteren Abwägung.

- 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 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-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 die 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 anzustre-

benden 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 Kreislauf 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“.
- **Zudem besteht ein öffentliches Interesse am Schutz der Bevölkerung vor lästigem und gesundheitsgefährdendem Lärm.**
- 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 benötigte 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 Planungsperrimeters kompensiert.
- Das öffentliche Interesse am Schutz der Landschaft „Vierwaldstättersee / Bürgerstock / 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.
- Zudem ist das öffentliche Interesse am Lärmschutz zu beachten, welches ebenfalls von nationaler Bedeutung ist. Allerdings weist das Lärmgutachten vom 17.4.2024 nach, dass der Schuttweg die massgeblichen Planungswerte durchwegs einhält. Und dass im fraglichen, schon heute übermässig lärmbelasteten Gotthardstrassen-Abschnitt mit dem Einbau von Lärmschutzfenstern auf Projektkosten alles unternommen wird, was zur Verbesserung der Lärmsituation technisch und wirtschaftlich möglich sowie umweltrechtlich erforderlich ist (keine Inanspruchnahme von Erleichterungen nach LSV Art. 14). Dieses Interesse ist damit in der Planung vollumfänglich berücksichtigt und entfällt bei der weiteren Abwägung.

- 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-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).

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

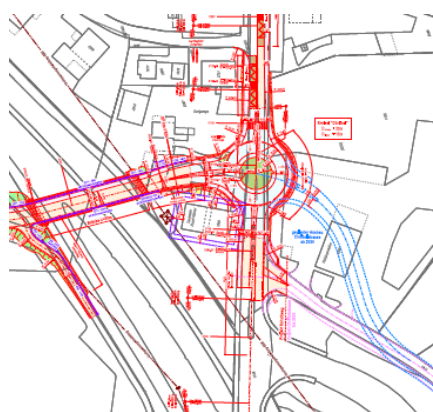
- Pro: Das nationale Interesse an haushälterischem Umgang mit dem Boden und Innenentwicklung, die kantonalen Interessen an der Ausschöpfung des Umnutzungs- und Verdichtungspotentials sowie das kommunale Interesse an der Umsetzung der ESP-Strategie sprechen für die Umsetzung des Schuttweg-Projekts.
- Contra: Mit der nun (nach Optimierungen) gewählten Lösung wird das nationale Interesse an einem Erhalt des Waldes und der BLN-Landschaft 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 Inter-

ventionen 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 Doppelkreisler direkt am Autobahnanschluss) eine verkehrstechnische und bauliche Vorprojektstudie erstellt:

Dabei erwies sich erstens, dass bei der "Basisvariante" der Kreisler 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. Kreisler-Asts Chräbelstrasse (durch das Forstwerkhof-Areal hindurch) resp. die zugrundeliegenden Annahmen nochmals hinterfragt. Dabei erwies sich, dass die Leistungsfähigkeit 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 Kreisler Schuttweg + Rechtseinbieger Chräbelstr.) weiterverfolgt.

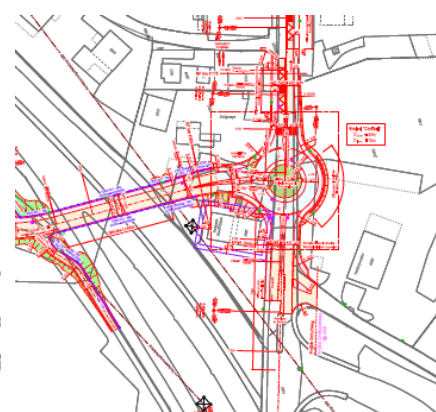
Im Vergleich zu dieser optimierten "Basisvariante" würde eine Nullvariante nicht nur die Realisierung des Schuttwegs selbst blockieren, sondern auch die ganze Entwicklung des ESP Bahnhof Arth-Goldau sowie die Aufhebung des Bauverbots im Gewerbegebiet Chräbelstrasse verunmöglichen.



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 Bahnhofsnähe geplant. (Weiterentwicklung des Bahnhofstandorts 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 Umzonungsperrimeters. 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.

Hinsichtlich Lärmschutz wurden mit der Trasseewahl, Tempo 30 und lärmarmem Deckbelag die möglichen vorsorglichen Massnahmen getroffen. Das Lärmgutachten (Anhang A) weist denn auch nach, dass der neue Schuttweg sowie die Mehrbelastung von Eisenbahnweg und Gott-hardstrasse alle lärmrechtlichen Anforderungen erfüllen.

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) Technischer Bericht Lärmschutz SINUS AG vom 17.04.2024
(Lärmgutachten), inkl. Herleitung Verkehrszahlen AKP AG
vom 16.04.2024**

B) Behandlung der Vorprüfung