

Mitwirkungsformular

Vernehmlassende Organisation:

| | |
|----------------|---|
| Organisation: | Sozialdemokratische Partei (SP) Kanton Schwyz |
| Strasse / Nr.: | Schützenstrasse 36 |
| PLZ: | 8808 |
| Ort: | Pfäffikon |
| Tel.: | 055 556 77 40 |
| eMail: | sekretariat@spschwyz.ch |

Datum: 25. Oktober 2015 **Unterschrift:**

Generelle Würdigung

Landverschleiss stoppen, Entwicklung entschleunigen

Die Schwyzer Regierung behauptet mit dem Boden haushälterisch umgehen zu wollen. Legt dem Richtplan aber die höchstmöglichen Wachstumszahlen zu Grunde und scheidet so die grösstmöglichen Siedlungserweiterungsgebiete aus. Diese Art und Weise der Kommunikation ist irreführend und unehrlich. Die Schwyzer Bevölkerung leidet unter dem extremen Wachstum der letzten Jahre. Die rasante Verkehrsentwicklung oder der riesige Verbrauch von Landwirtschaftsboden sind nur zwei von vielen negativen Erscheinungen. Es ist höchste Zeit für einen Strategiewechsel und für die Abkehr von der "Wachstum um jeden Preis"-Politik. Die SP Kanton Schwyz fordert die Regierung auf, die Entwicklung zu entschleunigen. Dazu soll das Szenario „tief“ verfolgt werden. Zudem benötigt der Kanton Schwyz umgehend ein detailliertes und differenziertes Monitoring der Entwicklung in den verschiedenen Zonen ergänzt mit sozialdemographischen Faktoren wie zum Beispiel Einkommen und Eigentums- oder Mietkosten. Nur so können die Bürger nachvollziehen, ob die Regierung den vielen Worten endlich auch Taten folgen lässt.

Endlich Taten statt schöner Worte

Der vorliegende Richtplanentwurf enthält viele sinnvolle Versprechen zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum, zur Förderung des Fuss- und Radverkehrs, sowie zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Diese Formulierungen stehen jedoch augenscheinlich im massiven Widerspruch zum Handeln der Regierung. Ebenfalls hat die rechtsliberale Regierung in den letzten Jahren tatenlos zugesehen, wie die Mieten massiv angestiegen sind und der Kanton Schwyz zunehmend vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten wurde. So haben beispielsweise die Obermarch und Einsiedeln ihre direkten Verbindungen nach Zürich verloren. Zudem wurden mehrere Buslinien ersatzlos gestrichen. Die Öffentlichkeit wartet seit Jahren auf die versprochenen Radrouten- und Langsamverkehrskonzepte, die offenbar in den Schubladen der Regierung verschwunden sind.

Bezahlbare Wohnungen für alle Bevölkerungsschichten

Die SP fordert die Regierung auf, die im Richtplan ausgeführten Absichtserklärungen endlich auch mit konkreten Massnahmen anzupacken und sich endlich aus der den Kantonsfinanzen geschuldeten „Schockstarre“ zu befreien. Abgesehen von mehr Sicherheit für die Fussgängerinnen und Radfahrer und guten Bus- und Zugverbindungen braucht es insbesondere dringend Massnahmen, um einen weiteren Anstieg der Mietpreise zu verhindern. Nur so kann der Kanton Schwyz auch tatsächlich Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten zur Verfügung stellen, sodass Einheimische nicht mehr länger gezwungen sind wegzuziehen.

Anträge

Bitte Themennummer und -titel sowie Anträge und Begründungen **in weissen Feldern eintragen**. Siehe *kursiv geschriebene Beispiele* in den grauen Zeilen.

| Richtplantext | | Antrag | Begründung |
|--|----------------------------|---|---|
| A Allgemeines | | | |
| A-3.1. | Monitoring und Controlling | Es ist differenzierter zu erheben, wie viel Fläche die Schwyzer Bevölkerung beansprucht. Der Gebrauch an Siedlungsfläche pro Kopf ist aufzuschlüsseln nach Zonenarten, sozialdemographischen Faktoren, Einkommen und Eigentums- sowie Mietkosten. | Um allen Bevölkerungsschichten entsprechenden Raum bereit zu stellen, muss bekannt sein welcher preislicher und räumlicher Bedarf in welcher Ausprägung vorhanden ist. |
| RES Kantonale Raumentwicklungsstrategie | | | |
| RES-1.1 | Bevölkerungswachstum | Das geplante Siedlungswachstum ist auf das Bevölkerungsentwicklungsszenario "Tief" zu reduzieren. Es sind Massnahmen zu ergreifen, um das Bevölkerungswachstum zu entschleunigen (u.a. Abkehr von der Dumpingsteuerpolitik). | In der Schwyzer Bevölkerung zeigt sich ein grosses Unbehagen gegenüber dem rasanten Wachstum und der daraus folgenden Zerstörung des Kulturlands (Fruchtfolgeflächen) und der Landschaft. Mittels politischer Massnahmen, wie der Abkehr von der Tiefsteuerpolitik, ist das Wachstum zu entschleunigen. Folglich ist auch die Festlegung des Bevölkerungswachstums im Richtplan auf das Wachstumsszenario "Tief" zu reduzieren. |
| RES-1.3 | Wohnen | Wir beantragen, dass den in der Raumentwicklungsstrategie festgelegten Grundsätzen bezüglich Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten vom Regierungsrat auch tatsächlich mit konkreten Massnahmen umzusetzen ist. | Die SP begrüsst die Absicht der Regierung, Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen anzubieten. Wir stellen jedoch fest, dass der Regierungsrat dieser Absichtserklärung bisher nicht nachgelebt hat und erwarten hierzu konkrete Umsetzungsmassnahmen. |

| Richtplantext | | Antrag | Begründung |
|---------------------|--------------------------|--|--|
| RES-1.8 | Öffentlicher Verkehr | Wir beantragen, dass das Ziel der Verbesserung des Modal-Splits von der Regierung auch tatsächlich mit konkreten Massnahmen verfolgt wird. | Den Modal-Split zu verbessern ist ein sehr wichtiges Ziel. Wir vermissen jedoch die entsprechende Umsetzung durch die Regierung. In den letzten Jahren wurden primär öV-Abbaumassnahmen vorgelegt. |
| RES1.10 | c) (neu) | Für den nachhaltigen Schutz von Wildtieren sollen Wildruhezonen im Richtplan verzeichnet und umgesetzt werden. Weitere Massnahmen zum Schutz wildlebender Tiere sind zu prüfen und in den Richtplan aufzunehmen. | Wir vermissen im Richtplan Massnahmen zum Schutz von Wildtieren. |
| RES 2.2 | c) Neueinzonungen | Punkt 2.2 c) ist so zu formulieren, dass neue Einzonungen erst dann möglich sind, wenn das Innenentwicklungspotenzial auch tatsächlich gänzlich ausgeschöpft ist. | Es reicht nicht, wenn die Siedlungsverdichtung lediglich "geplant" wird und ihre Umsetzung" begonnen" wurde. Neueinzonungen sollen erst dann möglich sein, wenn die Verdichtung tatsächlich stattgefunden hat. Nur so kann eine vorzeitige vorsorgliche Einzonungsflut vermieden werden. |
| RES-2.4 | Ländlicher Raum | Auch im ländlichen Raum ist ein klares Verdichtungsziel zu definieren. | Es wäre fatal, den ländlichen Raum von einer sparsamen Bodennutzung durch Verdichtung auszunehmen. Dies würde das Wachstum erst recht in den schlecht erschlossenen ländlichen Raum verlagern. Deshalb sind auch für den ländlichen Raum konkrete Verdichtungsziele zu definieren. |
| B Besiedlung | | | |
| B-2.1 | Wachstum Siedlungsgebiet | Siedlungsentwicklung ist auf das Bevölkerungsentwicklungsszenario "Tief" zu senken. | Der Kanton Schwyz hat in den letzten zehn Jahren übermässiges Wachstum zu verzeichnen. Eine Konsolidierung und Entschleunigung der Entwicklung ist anzustreben. Aufgrund der bisher fehlenden Arbeitsplätze macht es |

| Richtplantext | | Antrag | Begründung |
|---------------|--------------------------------------|--|---|
| | | | auch für die wirtschaftliche Entwicklung keinen Sinn mehr, noch viel mehr Personen im Kanton anzusiedeln. |
| B-2.1 | Wachstum Siedlungsgebiet | Die Wachstumszuteilung ist zwischen urbanen und periurbanen Räumen stärker abzustufen. | Es macht keinen Sinn, zwischen urbanen und periurbanen Gebieten zu unterscheiden und dann für letztere praktisch ebenso hohe Wachstumsentwicklungen anzustreben. Die vorgesehene Wachstumsverteilung fördert eine intensive Bautätigkeit in schlecht erschlossenen Gebieten und führt zu einer weiteren Verkehrszunahme und Zersiedelung. |
| B-2.1 | Lage Siedlungserweiterungsgebiete | Die Siedlungserweiterungsgebiete, die nicht zumindest eine öV-Gütekategorie C aufweisen sind aus dem Richtplan zu streichen. | Die vorgenommene Reduktion der Siedlungserweiterungsgebiete ist begrüssenswert. Die Richtplankarte enthält jedoch nach wie vor zahlreiche Siedlungserweiterungsgebiete, die öV-technisch sehr schlecht erschlossen sind. Nach Feusisberg und Tuggen fährt beispielsweise lediglich ein Bus pro Stunde! Trotzdem sind – zum Beispiel in Tuggen - Siedlungserweiterungen in grossem Umfang vorgesehen. Dies widerspricht jeglichen Grundsätzen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung und ist dringend zu korrigieren. |
| B-3.2 c) | Einzonungen | c) Für die tatsächliche Zunahme der Dichte sind die in B-4.1 definierten Zielwerte verbindlich zu setzen. | Die Formulierung "im Sinne der Zielwerte" ist viel zu vage gewählt. Einzonungen sollen erst möglich sein, wenn die Verdichtungsziele von 10% auch tatsächlich erreicht sind. |
| B-3.2 g) | Einzonungen | g) Für Einzonungen im periurbanen Raum ist mindestens öV-Gütekategorie C vorzuweisen. | Die Siedlungsentwicklung ist konsequent auf gut erschlossene Lagen auszurichten. Dazu reicht öV-Gütekategorie D nicht aus. |
| B-4.1 | Siedlungsverdichtung ländlicher Raum | Auch im ländlichen Raum sind verbindliche Verdichtungsziele zu setzen. | Es wäre fatal, den ländlichen Raum von einer sparsamen Bodennutzung durch Verdichtung auszunehmen. Deshalb |

| Richtplantext | | Antrag | Begründung |
|---------------|---------------------------------|---|---|
| | | | sind auch für den ländlichen Raum konkrete Verdichtungsziele zu definieren. |
| B-4.2 | Siedlungsqualität | a) Bei grösseren Vorhaben (Gesamtüberbauungen, Verdichtungs- oder Umstrukturierungsareale) erarbeiten die Gemeinden zusammen mit den Eigentümern oder Investoren vorgängig die notwendigen Bebauungskonzepte. Speziell zu berücksichtigen sind dabei die Wohn- und Aussenraumqualität sowie sämtliche Mobilitätsfragen. Entsprechende Varianzverfahren (Studienauftrag, Wettbewerb) sind nach Möglichkeit durchzuführen. | Bei grösseren Vorhaben sind entsprechende Varianzverfahren <u>zwingend</u> durchzuführen, um die Qualität der Siedlungsentwicklung zu gewährleisten und Überlegungen von verschiedenen Seiten zu berücksichtigen. |
| B-5.1 | Einzonungen Arbeit | g) Auch für neue Arbeitsplatzgebiete ist mindestens öV-Güteklasse C vorauszusetzen. | Die Arbeitsplatzentwicklung ist konsequent auf gut erschlossene Lagen auszurichten. Dazu reicht öV-Güteklasse D nicht aus. |
| B-6.2 | Tourismus- und Freizeitzone | Auf Ein- und Umzonungen im Erholungsgebiet Seebodenalp ist zu verzichten. | Grundsätzlich sollen Erholungsgebiete geschützt und erhalten bleiben. |
| B 7.3 | Verkehrsintensive Einrichtungen | Das heutige Verbot von neuen grossen Verkehrsintensiven Einrichtungen in March und Höfe ist fortzuführen und entsprechend im Richtplan zu verankern. | Aufgrund der bestehenden Belastung der Verkehrsträger in den Bezirken March und Höfe macht die Ansiedlung von neuen grossen verkehrsintensiven Einrichtungen keinen Sinn. |
| B-7.3 | Parkplatzbewirtschaftung | Neben den mittelgrossen Anlagen soll auch für Grossanlagen die Parkplatzbewirtschaftung Pflicht sein. | Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Bewirtschaftungspflicht nicht auch für grosse VE-Anlagen gelten soll. Wichtig ist dabei, dass die Bestimmungen zur Parkplatzbewirtschaftung auch für die schon lange bestehenden grossen Anlagen angewandt werden (zB. Mythen-Center, |

| Richtplantext | | Antrag | Begründung |
|---------------|--|--|---|
| | | | Coop-Center Seewen, Seedamm-Center). Es kann nicht sein, dass bei neuen Anlagen eine Parkgebühr Pflicht ist, bei den alten jedoch nicht. |
| B-8.3 | Arbeitsplatzgebiet Rietli | Das Rietli ist als Entwicklungsschwerpunkt Arbeit ersatzlos zu streichen. | Die SP begrüsst die Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten für Arbeitsplätze. Das Rietli eignet sich jedoch definitiv nicht als solches: Es hat eine wichtige siedlungstrennende Funktion zwischen Buttikon und Reichenburg und ist öV-technisch äusserst schlecht erschlossen. Zudem wurde die Einzonung des Rietli in der Volksabstimmung verworfen. Dieser Volksentscheid ist zu respektieren. |
| B-8.5 | ESP-A „Fänn“ | f) Das bestehende Arbeitsplatzgebiet (rund 42 ha, mit Luzerner Teil rund 46 ha) – sowie seine allfällige künftige Erweiterung – ist ausschliesslich für gewerbliche/industrielle Nutzung zu verwenden. | Das Konzept der klaren und bewährten Trennung von Wohnzonen und Industrie/Gewerbebezonen im Bezirk Küssnacht muss zwingend aufrechterhalten werden. |
| B-9.1 | Entwicklungsschwerpunkt Bahnhofsgelände Küssnacht | b) Das Bahnhofsgelände Küssnacht ist als Entwicklungsschwerpunkt zu ergänzen. | Aufgrund der Tatsache, dass Küssnacht auch bei den regionalen Zentren und als Arbeitsplatzgebiet Fänn aufgeführt ist, muss er auch ESP-B bezeichnet werden. |
| B-9.1 | Entwicklungsschwerpunkt Bahnhofsgelände Einsiedeln | b) Das Bahnhofsgelände Einsiedeln ist als Entwicklungsschwerpunkt aufzunehmen. | In den nächsten Jahren wird die SOB und Post das bisherige Gebäude durch zwei Neubauten mit gemischter Nutzung ersetzen. Gleichzeitig soll das ganze Bahnhofareal mit Sennhofplatz neu gestaltet und entwickelt und der Zugang zur Achse Bahnhof – Kloster attraktiver werden – als Visitenkarte für die Touristen und Bevölkerung. Folglich ist es gerechtfertigt, Einsiedeln Bahnhof als Entwicklungsschwerpunkt aufzunehmen. |

| Richtplantext | | Antrag | Begründung |
|------------------|---|--|--|
| B-9.2 | Entwicklungsschwerpunkt Bahnhofsgelände Pfäffikon | Die Optimierung des Bahnhofsgeländes Pfäffikon ist zu priorisieren. Das Wort "langfristig" ist durch "baldmöglichst" zu ersetzen. | Die Situation am Bahnhof Pfäffikon ist völlig unhaltbar - ein "Puff": Taxis wenden auf dem Zugang zur einzigen Unterführung, der MiV behindert Busse, die Bushaltebuchten sind ungedeckt, die Unterführung ist gemessen an den Frequenzen lebensgefährlich schmal. Die Verbesserung der Situation ist nicht "langfristig" erforderlich, sondern dringlich. |
| B-11.1 | Einsiedeln | Die Schwerpunkte des Entwicklungskonzeptes Sihlsee (EKS) sind in den Richtplan aufzunehmen. | Damit das Entwicklungskonzept Sihlsee erfolgreich umgesetzt werden und eine sanfte Entwicklung stattfinden kann, muss der Richtplan entsprechend ergänzt werden, damit diese beiden Planungsinstrumente korrelieren. |
| B-13.1 | Ablauf einer Ortsplanungsrevision | c) Gemeinden deren Siedlungsgebiet mehrheitlich im urbanen oder periurbanen Raum liegt, erarbeiten einen kommunalen Richtplan. Dem kommunalen Richtplan ist ein Siedlungsleitbild oder ein räumliches Leitbild zu Grunde zu legen. | Ortsplanungsrevisionen erfolgten bisher oft willkürlich, konzeptlos und ohne Leitbild. Deshalb ist die Entwicklung eines Siedlungsleitbildes oder einer räumlichen Entwicklungsstrategie verbindlich zu verlangen. |
| B-13-2 | Überkommunale Kooperation | Die "überkommunale Kooperation" ist um die Bestimmung einer "überkantonalen Kooperation" zu ergänzen. | Sämtliche für die "Testplanung Pfäffikon Ost" eingereichten Arbeiten haben eindrücklich gezeigt, dass (Zitat): "Ohne Zusammenarbeit mit Rapperswil-Jona am Südende des Seedamms keine sinnvolle Planung möglich" ist. Entsprechend muss die Kooperation auch über die Kantons Grenzen hinweg stattfinden. |
| V Verkehr | | | |
| V-1.1 | Gesamtverkehr | Die bezüglich Gesamtverkehrsstrategie gemachten Aussagen sind in der Regierungspraxis mit konkreten Massnahmen umzusetzen. | Die SP begrüsst die angestrebte Stärkung von Fuss-, Rad- und öffentlichem Verkehr sehr. Sie stellt jedoch eine augenscheinliche Diskrepanz zwischen diesen vorbildlichen |

| Richtplantext | | Antrag | Begründung |
|---------------|------------------------------|---|---|
| | | | Zielen und der bisherigen Regierungspraxis fest. So liegt das ausgearbeitete Langsamverkehrskonzept beispielweise seit Jahren in der Schublade von Regierungsrat Andreas Barraud. Beim öffentlichen Verkehr wird statt aus nur abgebaut. Wir fordern, dass sich das Regierungshandeln auch tatsächlich nach den Grundsätzen des Richtplans ausrichtet. |
| V-2.1-02 | Autobahnanschluss Arth | Der geplante Ausbau des Autobahnanschlusses Arth ist aus dem Richtplan zu streichen. | <p>Der Bau einer neuen Autobahn Auffahrt in Arth mag zwar kurzfristig an anderen Stellen zu einer leichten Verkehrsentslastung führen. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass neue Strassenprojekte weiteren Verkehr generieren und zu neuen Schwachstellen führen.</p> <p>Statt Strassenausbauten sind Bemühungen für eine Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs zu unternehmen. Die Gemeinde Arth und der Kanton sollen alles daran setzen, dass der Bahnhof Arth–Goldau als wichtiger Knotenpunkt für den regionalen und überregionalen Verkehr erhalten bleibt.</p> |
| V-2.1-05 | Autobahnanschluss Wollerau | Das Richtplangeschäft "Verlegung Autobahnanschluss Wollerau" ist ersatzlos zu streichen. | Das Vorhaben beeinträchtigt einen wichtigen Siedlungstrenngürtel. |
| V-2.1-08 | Autobahnanschluss Wangen-Ost | Der Autobahnanschluss Wangen Ost ist auf den Koordinationsstand "Vororientierung" zurückzustufen. Die Erläuterungen sind so anzupassen, dass dem nach wie vor ergebnisoffenen Stand der Abklärungen Rechnung getragen wird. | Die Notwendigkeit, Wirksamkeit und Nachhaltigkeit eines Autobahnanschlusses Wangen Ost ist höchst umstritten. Deshalb werden die gegenwärtigen Vorabklärungen explizit ergebnisoffen durchgeführt. Das heisst, auch die Möglichkeit eines verbesserten Verkehrsmanagement OHNE Wangen-Ost ist in Prüfung. Diesem Umstand ist in der Formulierung des Richtplangeschäfts Rechnung zu tragen. |

| Richtplantext | | Antrag | Begründung |
|---------------|---|---|--|
| V 2.2-02 | Autobahnzubringer Wollerau | Der Richtplaneintrag zum Autobahnzubringer Wollerau ist zu streichen. | Der Autobahnzubringer würde die letzten intakten Freiräume, Naherholungsgebiete und unverbauten Geländekammern der Höfe zerstören und mit Lärm belasten. Er wird den Verkehr nicht vermindern, sondern lediglich verlagern und den MiV noch attraktivieren. |
| V 2.2-03 | Autobahnzubringer Schindellegi (Halten) | Der Autobahnzubringer Halten ist aus der Liste zu streichen, eventualiter auf den Koordinationsstand „Vororientierung“ zurückzustufen und ergebnisoffen zu formulieren. | Die Wirksamkeit, Notwendigkeit und Nachhaltigkeit des Zubringers Halten sind höchst umstritten. Der Zubringer Halten würde Wilen zwar entlasten, aber zu einer Mehrbelastung von Freienbach führen. Ausserdem würde ein Zubringer Halten die Sportanlage Chrumen und das Naherholungsgebiet Schwerizwald massiv beeinträchtigen. Insgesamt würde er den Verkehr nicht vermindern, sondern lediglich verlagern und den MiV noch attraktivieren. |
| V-2.2-04 | Autobahnzubringer Wangen-Ost | Entsprechend dem umstrittenen Autobahnanschluss Wangen-Ost ist auch der Zubringer auf den Koordinationsstand "Vororientierung" zurückzustufen und ergebnisoffen zu formulieren. | Wirksamkeit, Notwendigkeit und Nachhaltigkeit von Wangen-Ost ist höchst umstritten. Entsprechend ist auch der Zubringer nicht vorgehend als "nötig" darzustellen. |
| V-2.3 | Kantonsstrassen | Es ist eine Bestimmung aufzunehmen, die es erlaubt auf Kantonsstrassenabschnitten bei Bedarf Tempo 30 einzuführen. | Diese Massnahme erlaubt es, ohne teure, mehrverkehrproduzierende Umfahrungen Ortskerne wirkungsvoll aufzuwerten. |
| V-2.3-04 | Axenstrasse / Brunnen Mositunnel | Es ist beim Beschrieb dieses Projekts zu ergänzen, dass der Bau der Axenstrasse höchst umstritten ist und noch eine Volksabstimmung über ihre Realisierung bevorsteht. Entsprechend ist dieses Geschäft im Richtplan auf den Koordinationsstand Vororientierung zurückzustufen. | Solange das Volk die Entscheidung über den Bau des Axentunnels noch nicht gefällt hat, sind keine voreiligen Festlegungen zu machen. Gemäss Netzbeschluss in der Nationalstrassenverordnung ist die Axenstrasse eine 3. Klasse Strasse. Das Neubauprojekt sieht eine 2. Klasse vor. Nur das Parlament kann eine solche Aufklassierung beschliessen. Das ist bis jetzt |

| Richtplantext | | Antrag | Begründung |
|---------------|---------------|--|--|
| | | | <p>nicht passiert. Im 2016 eröffnet die Neat. Der Gütertransit soll auf die Bahn verlagert werden und nicht noch eine Konkurrenz zur Bahn geschaffen werden. Da die neue Axenstrasse auf dem Felderboden in Ingenbohl auf der Linie der künftigen Neat realisiert werden soll, entsteht spätestens bei deren Realisierung ein Konflikt. Wer wird dann für die Kosten der Autobahnverschiebung aufkommen?</p> <p>Im Kanton besteht grosse Opposition gegen das Neubauprojekt Axenstrasse (Initiative, Kantonsrat hat Vorstösse dagegen erheblich erklärt). Auch die Übernahme der heutigen Axenstrasse ins Kantonsstrassennetz wird höchst umstritten sein.</p> <p>Darüber hinaus sei an weiterführende Probleme zu denken. Falls einmal tatsächlich eine Umfahrung von Rothen thurm nötig wäre (V-2.3-05), werden auch sehr viele andere an die H8 angrenzende Anwohnerinnen und Anwohner unter dem Mehrverkehr leiden. Damit das Verkehrsaufkommen auf der H8 nicht rapide annimmt, muss der Bau der neuen Axenstrasse verhindert werden.</p> |
| V-2.3-06 | Einsiedeln | Der Verbindungsviadukt sei als Kantonsstrasse zu belassen. | Der Verbindungsviadukt zwischen Einsiedeln/Birchli und Willerzell sei als Kantonsstrasse zu belassen, damit möglichst kurze Verkehrswege bestehen bleiben. |
| V-2.3-11 | Arth-Walchwil | Zwischen Arth und Walchwil soll die Erstellung eines Fuss- und Radweges in den Richtplan aufgenommen werden. | Auf der Strasse zwischen Arth und Walchwil ist der Langsamverkehr äusserst schlecht geschützt. Es fehlt ein attraktiver und sicherer Radweg. Nicht einmal ein durchgehendes Trottoirs entlang der Kantonsstrasse von Walchwil nach Arth ist vorhanden. Eine Verbesserung der Situation |

| Richtplantext | | Antrag | Begründung |
|---------------|---|--|--|
| | | | für den Langsamverkehr ist dringlich. |
| V-3.1 | öV-Angebot | Für den öffentlichen Verkehr sind im Richtplan für die verschiedenen Linien verbindliche Mindestfrequenzen und konkrete Ausbauziele festzulegen. | Angesichts des in den Grundlagen wiederholt postulierten Ziels, den Modal Split zu erhöhen, ist das hier formulierte Ziel "mindestens die Erhaltung der heutigen Erschliessungsgüte" absolut unzureichend. Auch für den öffentlichen Verkehr sind im Richtplan konkrete Angebotsverbesserungsziele zu formulieren. |
| V-3.1.4 | Nationale Infrastrukturprojekte (Buchstabe a) | Wir fordern, dass die erforderlichen Lärmschutzmassnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden. | Die Lärmschutzmassnahmen wurden bis heute nicht ausreichend umgesetzt (Bsp. Immensee). |
| V-3.1.4 | Nationale Infrastrukturprojekte (Buchstabe c) | c) Im Langfristhorizont wirkt er wirkt auf eine bal- dige Realisierung des Axen- und des Urmibergtunnels und Beibehaltung des Fernverkehrsknotens Arth-Goldau hin. | Die Realisierung des Axen- und Urmibergtunnels soll nicht im Langfristhorizont sondern im Kurzfristhorizont realisiert werden, d.h. möglichst bald realisiert werden. |
| V-3.1.2 | Angebot Regionalverkehr | Es ist eine Direktverbindung von Einsiedeln bis Zürich HB wiedereinzuführen. | Eine Direktverbindung von Einsiedeln bis Zürich HB ist notwendig und dringend. |
| V-3.2.1 | Stadtbahn Obersee | Die Arbeit am Projekt Stadtbahn Obersee ist prioritär an die Hand zu nehmen. | Die Aufnahme der Stadtbahn Obersee als öV-Entwicklungsprojekt ist wichtig und richtig. Da ihre Umsetzung Infrastrukturbauten voraussetzt, die langfristig geplant werden müssen, sind die weiteren Schritte zu ihrer Umsetzung nun schnellstmöglich vorzunehmen. |
| V-3.2.1 | Infrastrukturausbauten | Der Richtplan ist um folgendes Projekt zu ergänzen: | Die Schwarzenbachspange Küssnacht-Rotkreuz ist für die regionale Optimierung der S-Bahnplanung erforderlich und deshalb in die Planung ergänzend aufzunehmen. |

| Richtplantext | | Antrag | | | Begründung |
|---------------|----------------------|--|-----------------------|--|--|
| | | Nr. | Objektstandort | Projektbeschreibung | |
| | | V-3.2.1-17 | Küssnacht | Schwarzenbachspange Küssnacht-Rotkreuz | |
| V-3.2.1-10 | Entflechtung SBB/SOB | Bei der Entflechtung Pfäffikon ist darauf zu achten, dass die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch allfällig erforderliche Kunstbauten möglichst gering gehalten werden. | | | Mit einer frühzeitigen Berücksichtigung der Eingliederung der geplanten Kunstbauten ins Landschaftsbild kann verhindert werden, dass dieses durch das Entflechtungsbauwerk massiv beeinträchtigt wird. |
| V-3.2.2 | Neue Haltestellen | Die Liste der zu prüfenden Haltestellen ist um die Haltestellen Schübelbach-Dorf, Buttikon-Dorf und Küssnacht-Fänn zu ergänzen. | | | Die SP erachtet die Prüfung zusätzlicher Bahnhofshaltestellen als wichtiges, zukunftsweisendes Projekt. Neben den erwähnten Haltestellen sind auch neue Halte in Schübelbach-Dorf, Buttikon-Dorf und Küssnacht-Fänn zu prüfen. Mit diesen Halten könnte die öV-Erschliessung von umfangreichen Siedlungs- oder Arbeitsplatzgebieten mit grossem Wachstumsdruck rechtzeitig erschlossen werden. |
| V-3.3.1 | Planungsgrundsätze | e) Für bestehende und kommende Haltestellen sollen nach Möglichkeit ein gedeckter Unterstand und Veloparkplätze geschaffen werden. | | | Dies fördert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. |
| V-3.3.2 | Bus Chaltenboden | Das Gebiet First-Chaltenboden ist mit einem Bus zu erschliessen. | | | Diese öV-technischen Inselzonen widersprechen den raumplanerischen Grundsätzen in krasser Weise. Eine öV-Erschliessung ist angesichts der Höfner Verkehrsproblematik dringend notwendig. |
| V-4.1 | Radverkehr | d) Der Kanton beteiligt sich an zusammenhängenden Radwegprojekten, auch wenn sie abseits der Kantonsstrassen verlaufen. | | | Die Problematik beim Radverkehr ist, dass der Kanton nur jene Radwege mitfinanziert, die entlang von Kantonsstrassen verlaufen. Dies verhindert die Realisierung eines attraktiven, durchgängigen Radwegnetzes. Deshalb ist eine kantonale Mitfinanzierungsmöglichkeit für Radinfrastruktur abseits von Kantonsstrassen zu schaffen. |

| Richtplantext | | Antrag | Begründung |
|-------------------------------|------------------------|--|--|
| V-4.1 | Radverkehr | Nationale und kantonale Fahrradrouten sind in den Richtplan aufzunehmen. | Dem Langsamverkehr soll mehr Bedeutung zugestanden werden, indem die nationalen und kantonalen Fahrradrouten (bspw. Herzroute) in den Richtplan aufgenommen und gekennzeichnet werden. |
| V-4.2 | Fussverkehr | Die Bestimmung ist so anzupassen, dass die Gemeinden nicht nur eine Schwachstellenanalyse durchführen, sondern die gefundenen Schwachstellen auch beheben sollen. Im Weiteren ist ein zeitlicher Rahmen festzulegen, bis wann die Schwachstellenanalyse zu erfolgen hat. | Die Gemeinde Lachen hat bereits vor Jahren eine tolle Schwachstellenanalyse gemacht. Diese ist in der Schublade verschwunden und seither ist nichts mehr geschehen. Um tatsächliche Verbesserungen zu erreichen, braucht es nicht nur die Analyse, sondern auch die darauf aufbauenden Massnahmen. |
| V-6 | Luftverkehr | Falls für den Heliport Küssnacht-Haltikon das Koordinationsprotokoll noch nicht erarbeitet worden ist muss dieses verbindlich gefordert werden. | Das Koordinationsprotokoll ist eine Grundlage, um die Ergebnisse der Abstimmung unter allen beteiligten Partnern festzuhalten. Da dieses für den Heliport Küssnacht-Haltikon fehlt, ist dieses wichtige Instrument zu erstellen. |
| V-7.1-02 | Hafen Bächau | Der Ausbau des Privathafens in der Bächau ist zu streichen. | Der Zürichsee ist heute schon überbelastet und droht übernutzt zu werden durch immer mehr Eventitis. Der Lärm auf dem See ist inzwischen erheblich. Ein weiterer Ausbau dieses Privathafens ist deshalb nicht angebracht. |
| V-7.1-05 | Schiffsverkehr, Litzli | f) Die Sicherheit bei der Verladestelle Küssnacht Litzli in der Sport und Erholungszone muss stark verbessert bzw. die Zu- und Wegfahrt neu geregelt werden. | Das Gebiet Küssnacht, Litzli hat sich historisch zu einer Wohn- und Freizeitzone entwickelt wo der Langsamverkehr Priorität hat. |
| L Natur und Landschaft | | | |
| L-2 | Siedlungstrenngürtel | Die Siedlungstrenngürtel sind so festzulegen, dass sie auch tatsächlich eine siedlungstrennen- | Die Siedlungstrenngürtel sind absolut ungenügend in ihrer Positionierung und Ausdehnung. So hängen sie beispiels- |

| Richtplantext | | Antrag | Begründung |
|---------------|---|--|---|
| | | de Wirkung entfalten. Fehlende und unvollständige Siedlungstrenngürtel sind zu ergänzen. Unter anderem ist der Siedlungstrenngürtel zwischen Lachen und Galgenen zu vervollständigen und anstelle des Arbeitsplatzgebietes Rietli ein Siedlungstrenngürtel zwischen Buttikon und Reichenburg einzufügen. Dasselbe gilt für die Siedlungstrenngürtel bei den geplanten neuen Autobahnzubringern im Bezirk Höfe. | weise zwischen Altendorf und Pfäffikon irgendwo an den Berghängen ohne jegliche trennende Wirkung zu entfalten. An anderen Orten sind sie nicht durchgängig oder fehlen gänzlich. Nur die Festlegung von verbindlichen Siedlungstrenngürteln kann sicherstellen, dass unsere Dörfer nicht zu einem einzigen, hässlichen, amorphen Siedlungsbrei verschmelzen. |
| L-4.1 | Fruchtfolgefleichen | Auf die Festlegung von Siedlungserweiterungsgebieten auf Fruchtfolgefleichen ist zu verzichten. | Im Kanton Schwyz ist qualitativ hochwertiges Kulturland bereits heute rar. Die verbliebenen Landwirtschaftsflächen sollen nicht einer weiteren Siedlungsausdehnung zum Opfer fallen. |
| L-6 | BLN-Gebiete | Das BLN-Gebiet zwischen Merlischachen und Küssnacht ist im Richtplan zu ergänzen. | Zwischen Merlischachen und Küssnacht gibt es auch ein BLN-Gebiet. Dieses fehlt im Richtplan. |
| L-7 | Moorlandschaften | Die Umsetzung der Nutzungsplanungen nach aktuellem Moorschutzrecht ist ohne weitere Verzögerungen anzugehen. | Der Auftrag, die Moorlandschaften zu schützen und ihre Nutzung zu ordnen, besteht bereits seit Jahrzehnten. Trotzdem verfügen einige Schwyzer Moorlandschaften noch immer nicht über Nutzungsplanungen nach aktuellem Recht. Diese Aufgabe ist nun ohne weitere Verzögerungen anzugehen. |
| L-9.1 | Kantonale Landschaftsentwicklungskonzepte | Der Kanton kann erarbeitet für Regionen / Gebiete mit besonderem Potential für die Wertschöpfung aus naturnahem Tourismus oder mit besonderem Bedarf zur Abstimmung verschiedener Nutzungsansprüche Landschaftsentwicklungs- | Landschaftsentwicklungskonzepte sind wichtig und müssen verbindlicher formuliert werden. |

| Richtplantext | | Antrag | Begründung |
|--------------------------------|--------------------------------------|---|--|
| | | konzepte erarbeiten ... | |
| L-11 | Wildruhezonen | Es ist das gesamte Kantonsgebiet auf die Notwendigkeit von Wildruhezonen zu prüfen und die entsprechenden Ruhezonen auszuscheiden. | Die Ausscheidung von Wildruhezonen verzögert sich seit Jahren. Sie ist nun endlich an die Hand zu nehmen. |
| L-12.1 | Fliessgewässer und stehende Gewässer | b) Die Gemeinden legen bei der Revision der Nutzungsplanungen den Raumbedarf der oberirdischen und eingedolten Gewässer (Fließgewässer und stehende Gewässer) bis Ende 2018 fest. | Eingedolte Gewässer müssen in der Revision von Nutzungsplanungen gleichwertig berücksichtigt werden. |
| L-13.2 | Hochwasserschutz Lauerzersee | siehe Kommentar | Wir erlauben uns den Hinweis darauf, dass sich der Kantonsrat am 27. Juni 2013 gegen die Seeregulierung ausgesprochen hat. Dieser Entscheid ist zu respektieren. |
| W Weitere Raumnutzungen | | | |
| W-1.1 | Stand- und Durchgangsplätze Fahrende | b) Der Kanton Bezirke und Gemeinden legen in gegenseitiger Absprache einen geeigneten Standort als Durchgangsplatz für Fahrende fest und fixiert legt die Stand- und Durchgangsplätze fest in der Ortsplanung. | Basierend auf den bundesgerichtlichen Forderungen verpflichtet sich der Kanton Sonderzonen für Fahrende zu schaffen. |
| W-2.1 | Energie | Die im Richtplan formulierten Ziele sind mit kon- | Die im Richtplan enthaltenen Ziele sind sehr zu begrüßen. |

| Richtplantext | | Antrag | Begründung |
|---------------|-----------------------------------|---|---|
| | | kreten Massnahmen umzusetzen. | Wiederum stellen wir jedoch eine grosse Diskrepanz zwischen den Richtplanzielen und dem tatsächlichen Handeln der Regierung fest. Wir fordern, dass die Regierung den im Richtplan gesetzten Zielen in ihrer Politik auch tatsächlich nachlebt. |
| W-2.1.2 | Kantonale Energieplanung | Auf Basis der energiestrategischen Ziele prüft führt der Kanton die Einführung einer kantonale Energieplanung ein . Diese sollte folgende Elemente enthalten: d) Voraussetzung für einen Richtplaneintrag bilden ein vorgängiges Energiekonzept (regionale Versorgungsstrategie)... (vgl. W 2.4.1 Erneuerbare Energien) | Wir fordern hier eine grössere Verbindlichkeit und ein geplantes Vorgehen. |
| W-2.1.3 | Kommunale Energieplanung | c) Gemeinden können fordern bei grösseren Überbauungen oder Gestaltungsplänen ein Energiekonzept ein , welches die weitergehende Nutzung von erneuerbaren Energien aufzeigt, einfordern . Eine Arealbetrachtung steht dabei im Vordergrund. | Wir fordern hier eine grössere Verbindlichkeit zu Gunsten der erneuerbaren Energien. |
| W-2.3.1 a) | Elektrische Übertragungsleitungen | Bestimmung a) ist so zu ergänzen, dass die Übertragungsleitungen nicht nur entlang von Siedlungen, sondern auch in "landschaftlich sensiblen Gebieten" unterirdisch zu führen sind. | Die Schönheit der Landschaften ist das Kapitel des Kantons Schwyz. Das Landschaftsbild darf keinesfalls durch Übertragungsleitungen beeinträchtigt werden, die auch unterirdisch geführt werden können. |
| W 2.3 | Elektrische Übertragungsleitungen | Für die Übertragungsleitungen im Raum Urmi-berg/Felderboden und in den BLN Gebieten, ins- | Insbesondere in touristisch und landschaftlich wertvollen Gebieten beeinträchtigen oberirdische Übertragungslei- |

| Richtplantext | | Antrag | Begründung |
|---------------|----------------------------------|---|---|
| | | besondere im Sägel-Lauerzersee, ist die Option „Verkabelung“ anzustreben. | tungen das Landschaftsbild massiv. |
| W-2.4.1-02 | Erneuerbare Energie: Wintersried | Der Ausbau der bestehenden Anlage ist durch eine verbindliche Höhenbeschränkung zu begrenzen. | Landschaftlich wäre der geplante Turm in dieser Höhe für den ganzen Talkessel verheerend, weil die Anlage leider nicht am Siedlungsrand Unterseewen bewilligt wurde, sondern mitten im freien Talboden. |

| Richtplankarte | | Antrag | Begründung |
|----------------|---------------------------------------|---|---|
| B-2.1 | Siedlungserweiterungsgebiet Altendorf | Das geplante Siedlungserweiterungsgebiet "Katrinenhof" südlich der Autobahn in Altendorf ist nach Westen zu verschieben, sodass es an das bestehende Siedlungsgebiet auf dem Autobahndach angrenzt. | Siedlungserweiterungsgebiete sollen an bestehende Siedlungsgebiete angrenzen und möglichst nahe bei den Dienstleistungen für den täglichen Bedarf liegen. Deshalb macht es keinen Sinn, ein Siedlungserweiterungsgebiet mit unnötigem Abstand zum Dorfkern zu planen. |
| B-2.1 | Nuolen See | Die Markierung von Nuolen See als gültige Wohnzone ist zu entfernen. | Das Bundesgericht hat die Zonenplanrevision Nuolen See kassiert. Trotzdem ist das aufgeschüttete Seeufer im Richtplan als gültige Wohnzone markiert. Dieser Fehler ist zu korrigieren. |

Weitere Hinweise und Bemerkungen

Grundsätzlich fehlen klare Aussagen bis wann die Massnahmen umzusetzen sind. Vermisst haben wir auch Aussagen zum jeweiligen Controlling in Bezug auf die festgelegten Massnahmen.

Gegen die Baulandhortung wurden Gegenmassnahmen erfasst. Jedoch gibt es keine Massnahmen zur Wohnraumhortung!