



Strategien integrierter Raum- und Infrastrukturentwicklung - der Raum Felderboden Schwyz

- Ausgangslage
- Verfahren zur integrierten Entwicklung des Felderboden
 - 2002 Testplanungen Felderboden
 - 2009/10 Testplanung Entwicklungsachse Urmiberg

Ausgangslage

Talräume in der Schweiz



Genfersee - Unterer Rhonetal



Untere Reussebene

- Die Entwicklung von Talräumen ist aufgrund der Topografie in der Schweiz eine besonders schwierige Aufgabe.
- Auf engstem Raum müssen verschiedenste Interessen an der Nutzung des Bodens berücksichtigt und koordiniert werden.

Felderboden

- Innerer Teil des Kantons Schwyz
- zwischen Vierwaldstättersee und Lauerzersee, zu Fusse des Urmibergs
- Die Gemeinden Schwyz und Ingenbohl prägen die Siedlungsstruktur des Raums

Entwicklungen im Felderboden

Während der Raum in der Vergangenheit vor allem durch landwirtschaftliche Strukturen und die Gewässer geprägt war, sind es heute Infrastrukturen und die Siedlungsstruktur:

Diverse Infrastrukturen:

- Eisenbahn – Stammstrecke und Zufahrtsstrecke NEAT
- Strassen – A4 mit zugehörigen Anschlussbauwerken und Tunnelbauten

Siedlungsstruktur:

- Streusiedlungen
- Siedlungspotenziale durch das Brachfallen grossflächiger Nutzung (Militär; Holcim GmbH; Lagerhäuser der SBB etc.)



Abbildung 7: Blick über Schwyz in Richtung Vierwaldstättersee (Aufnahme Ing. Bettschart um 1890).
(Quelle: Staatsarchiv des Kantons Schwyz.)

Quelle: Kt. Schwyz (2009): Entwicklungssachse Urmiberg. Testplanung 2009. Aufgabenstellung. Perspektiven für die Entwicklungssachse Urmiberg mit den Schlüsselräumen Seewen-Schwyz und Brunnen Nord: S. 12

Gewässer

Diese sind heute z.T. kanalisiert und bilden die Grundlage für technische Infrastrukturen:

- Kläranlage
- Wasserkraftwerk



Sie fallen heute fast nur noch bei Extremereignissen auf

- u.a. Hochwasser im Mai 1999 und August 2005



Hochwasser 2005: Ausfluss Lauerzersee, Anschluss A4 (o.) und Blickrichtung Brunnen (u.)
Quelle: Amt für Wasserbau Kt. SZ

Testplanungen Felderboden 2002

Grundlage – Überlegungen/ Planungen zu überörtlichen Verkehrsinfrastruktur im Felderboden:

- ALPTRANSIT AG Überlegungen zur Trassenführung der NEAT im Bereich Axen/ Urmiberg, Querung des Talkessels auf einem Damm
- Ausbauplanung der A4 in Richtung Flüelen auf neuem Trasse und Sanierungsbedarf der bestehenden Strecke
- SBB Planungen bezüglich eines 3. Tunnels als Sanierungstunnel für die bestehende Strecke im Bereich Axen

Aufgabenstellung für die Testplanung

- Untersuchen von Trassenvarianten und eisenbahntechnische Möglichkeiten im Raum Felderboden und Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung
- Aufzeigen und Testen möglicher Lösungsansätze für die Linienführung im Felderboden
- Ausloten der Möglichkeiten einer integrierten und Siedlungsverträglichen Infrastrukturentwicklung

Testplanungsteams

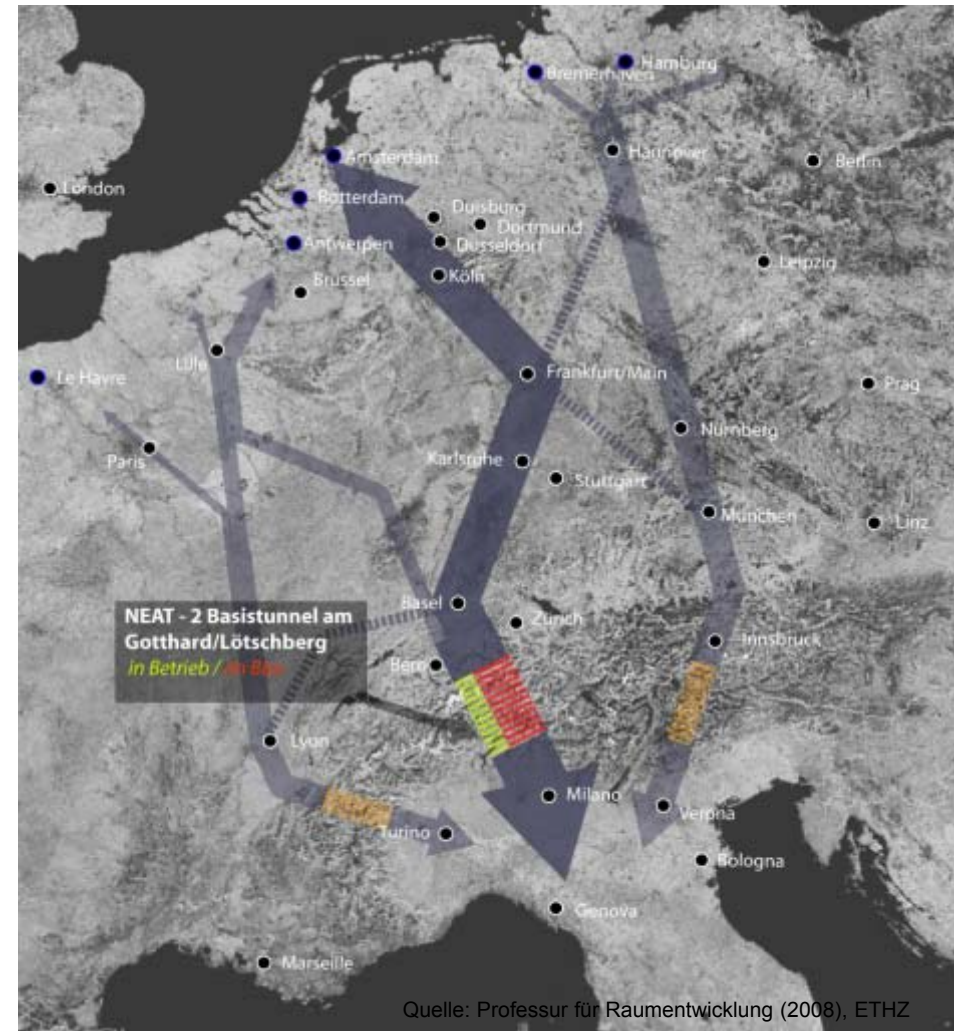
- Ein Team der ETH Zürich (Prof. Brändli)
- Zwei Teams der Universität Karlsruhe (Prof. Scholl)

Testplanungen Felderboden (2002)

Die NEAT

Wesentlicher Bestandteil des wichtigsten Schienenkorridors zwischen den Nordseehäfen und Oberitalien

⇒ Nord – Süd - Transversale (NST); EU Projekt Code24



Quelle: Professur für Raumentwicklung (2008), ETHZ

Weitere Informationen:

Fallmodul NST : <http://www.irl.ethz.ch/re/education/Fallmodule/NST.pdf>

Sowie die Vorlesung am 30.März 2011 Raum und Eisenbahnentwicklung (Raum- und Infrastrukturentwicklung FS2011)



NEAT (Die neue Eisenbahn-Alpentransversale)

Hintergrund: Gestiegenes Mobilitätsverhalten und gesellschaftliches Ziel Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene insb. in Nord-Süd-Richtung.

Die neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT ist eines von vier Grossprojekten des Bundes. Kernstücke sind die Basistunnel durch den Gotthard und den Lötschberg. Sie ergänzen die bestehenden Bergstrecken und ermöglichen höhere Geschwindigkeiten und den Einsatz schwererer Güterzüge. Weitere Ausbauten auf den Zufahrtsstrecken (Ausbauten auf der Strecke St. Gallen – Arth-Goldau, der Bau des Ceneri-Basistunnels sowie Streckenausbauten auf dem übrigen Netz) sind für die Ausnutzung der neu gewonnen Kapazitäten nötig.

<http://www.bav.admin.ch/alptransit/01271/index.html?lang=de>,
Zugriff 18.02.2010

Das Schweizer Stimmvolk hatte dem NEAT-Konzept 1992 zugestimmt. Vor dem wirtschaftlichen Hintergrund wurden verschiedene Zufahrts- und Neubaustrecken zurückgestellt.

Dem re-dimensionierten NEAT-Projekt wurde 1998 in der Abstimmung über den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV) zugestimmt. Teile dieses Gesamtpakets bildeten die drei weiteren Grossprojekte BAHN 2000 1. und 2. Etappe, die Anschlüsse der Ost- und Westschweiz ans europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz sowie die Lärmsanierung entlang dem Schweizerischen Schienennetz.

Das NEAT-Konzept ist auch Bestandteil des Transitabkommens von 1992 und des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU.

<http://www.bav.admin.ch/alptransit/01271/01365/index.html?lang=de>

Vorteile des NEAT – Ausbaus sind insbesondere:

- Netzverbund und Zeitersparnisse
- Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

<http://www.bav.admin.ch/alptransit/01271/01366/index.html?lang=de>

2007 erfolgte auf der Lötschberg-Basisstrecke die Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs. Seither durchquerten rund 80 000 Güter- und Personenzüge den Lötschberg-Basistunnel. Die Auslastung lag damit bei 77,6 %.

Weitere Informationen:

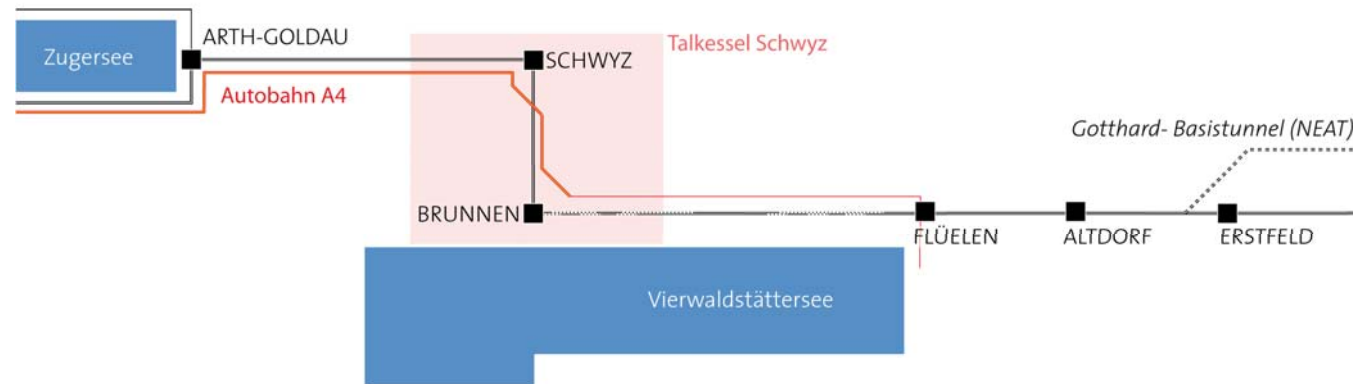
vgl. Fallmodul NST

<http://www.irl.ethz.ch/re/education/Fallmodule/NST.pdf>

Sowie die Vorlesung am 21. März Raum und Eisenbahnentwicklung

Testplanungen Felderboden (2002)

Status Quo Felderboden

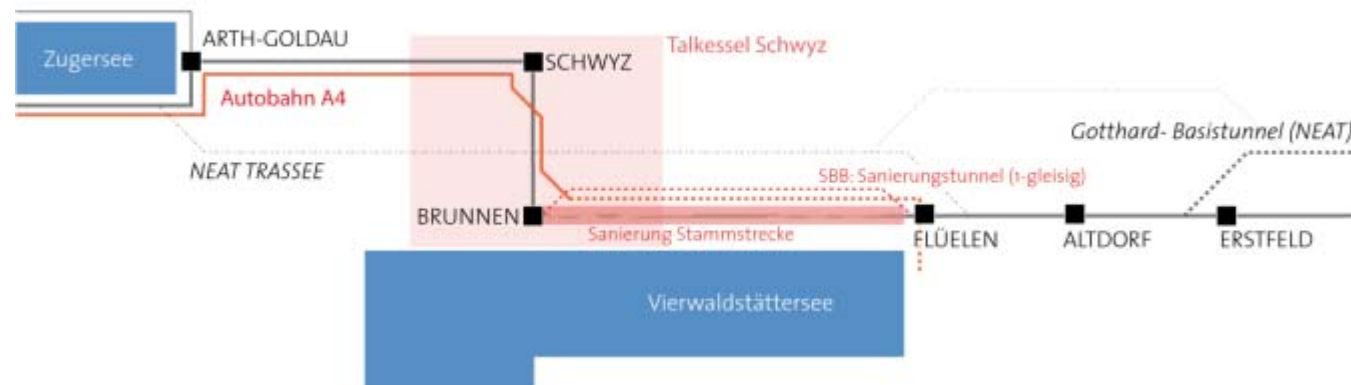


Status Quo

Eröffnung Gotthard-Basistunnel

Testplanungen Felderboden (2002)

Planungen und Überlegungen zu überörtlichen Verkehrsinfrastrukturen im Felderboden



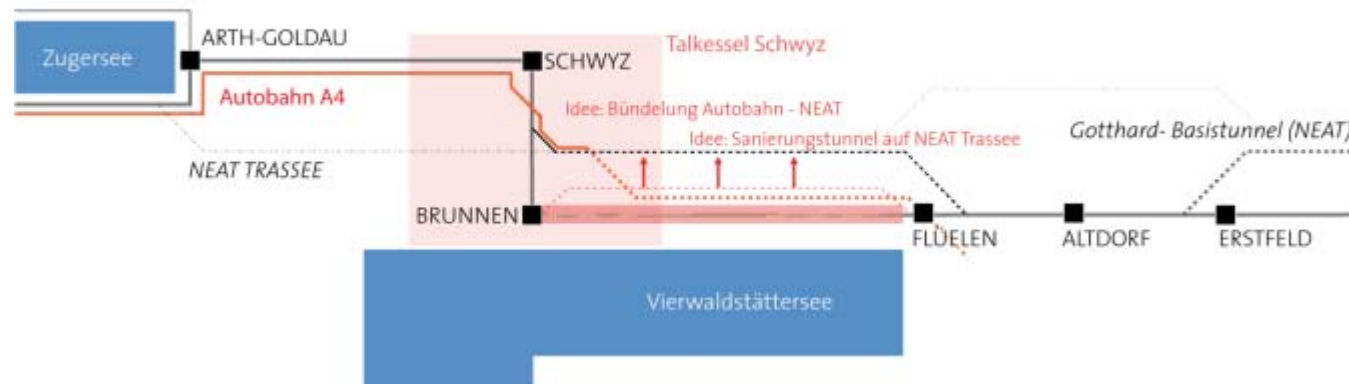
ALPTRANSIT - NEAT Trassenführung

Ausbau A4

SBB - Sanierungstunnel

Testplanungen Felderboden (2002)

Ideen aus dem Testplanungsverfahren

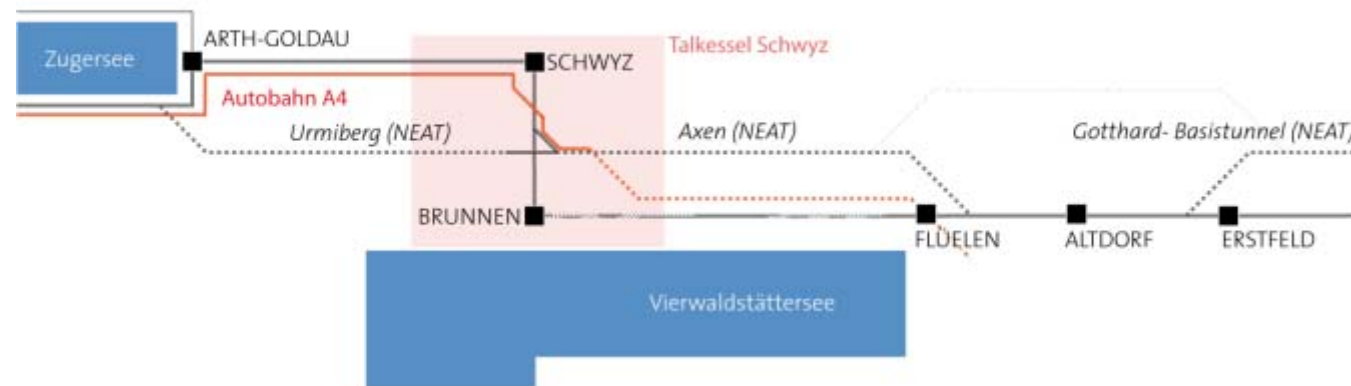


Sanierungstunnel auf NEAT Trasse

Bündelung Autobahn - NEAT

Testplanungen Felderboden (2002)

Ideen aus dem Testplanungsverfahren



Vollausbau

Testplanungen Felderboden (2002)

Zusammenfassung der wichtigste Ergebnisse:

- SBB-Sanierungstunnel für den Axen mit NEAT-Profil
 - Reduzierte, die mit Eröffnung des Gotthardbasistunnel entstehende Konkurrenz von Güter- und Regionalverkehr im Kanton Schwyz
- Gebündelte Linienführung mit der A4
 - Reduzierung der Höhe des Viadukts durch den Felderboden
- Spange zur Stammstrecke
 - Funktionsfähigkeit auch ohne Urmibergtunnel
- Ausserdem:
 - Ausschluss einer Tunnelvariante im Felderboden (Grundwasserstrom)





Empfehlungen der Testplanung:

In einem ersten Schritt wird ein Gleis des Axen zeitlich vorgezogen realisiert und dient als Sanierungstunnel für die Stammstrecke – Gleichzeitig wird die Autobahn verlegt – das alte Trasse dient als Umfahrung von Brunnen

In einem möglichen zwischenschritt könnte die NEAT am Axen voll ausgebaut werden, auch ohne Realisierung des Urmiberg – Brunnen würde damit markant vom Lärm entlastet.

Im Vollausbau quert die NEAT den Felderboden ca. 7-8 Meter tiefer als ursprünglich geplant.

Gleichzeitig verfügt Schwyz über eine Auffahrt für schnelle Reisezüge.

Ein Nothalt der NEAT oder, als gewünscht, auch ein Bahnhof «Felderboden» könnte zusätzlich realisiert werden.

Ausblick:

Vor dem Hintergrund zunehmender Knappheit der Mittel ist die Frage nicht «wie wir die NEAT gebaut» sondern «wann...» und «ob..»

Die Unsicherheiten haben für den Raum Felderboden und damit den Kanton Schwyz essentielle Folgen: Jede Investition in die Infrastruktur könnte für lange Zeit die Letzte sein – Ist eine Etappierung der Bauwerke am Axen und Urmiberg daher sinnvoll oder nicht?

Gleichzeitig droht der Regionalverkehr vom Internationalen Güterverkehr verdrängt zu werden: Für die Erreichbarkeit des Talkessels wäre das problematisch.

Fragen wie diese wurden 2006/07 im Unteren Reusstal im Kanton Uri im Rahmen eines Restplanungsverfahrens bearbeitet (vgl. Fallmodul Raumentwicklung in Uri:

http://www.irl.ethz.ch/re/education/Fallmodule/Fallmodul_Raumentwicklung Uri.pdf

Testplanungsverfahren Felderboden 2002, Schwyz



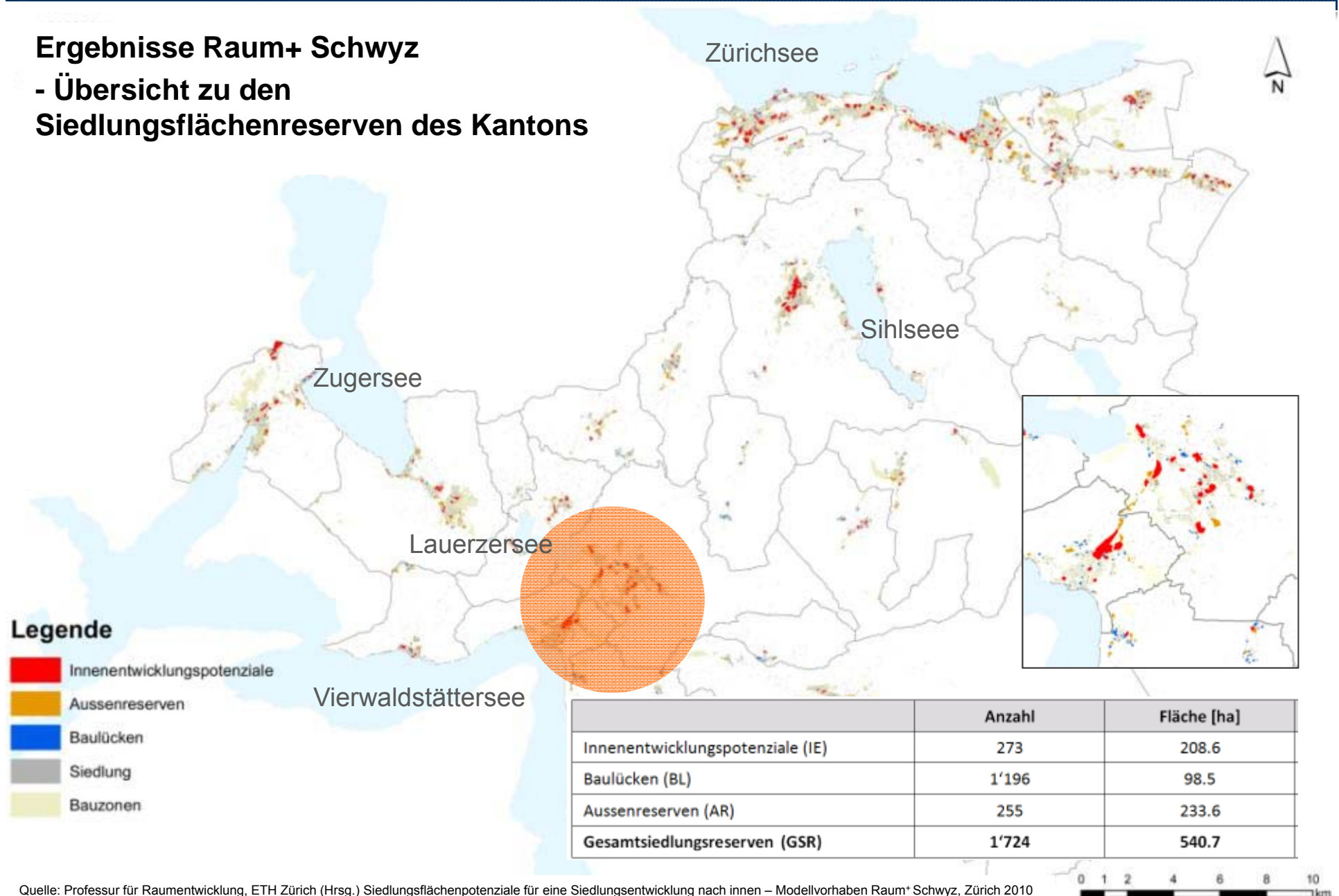
Siedlungsflächenpotenziale

Ausgangslage

- Nutzungsplanung der Gemeinden Ingenbohl und Schwyz
- Regionale Ergänzungen zum Kantonalen Richtplan Rigi-Mythen 1 und 2
- Aufgabe grossflächiger Nutzungen im Gebiet Felderboden
- Aufzeigen von Siedlungsflächenpotenzialen im Kanton Schwyz:
Modellvorhaben Raum+ Schwyz – Siedlungsflächenpotenziale für eine Siedlungsentwicklung nach innen
- Offene Fragen zum Umgang mit den Flächenpotenzialen für einen Innenentwicklung im Felderboden: Brunnen-Nord, Aufgabe der Nutzungen durch Holcim und SBB (Ingenbohl) und Zeughausareal in Seewen (Schwyz)

Siedlungsflächenpotenziale

Ergebnisse Raum+ Schwyz - Übersicht zu den Siedlungsflächenreserven des Kantons



Quelle: Professur für Raumentwicklung, ETH Zürich (Hrsg.) Siedlungsflächenpotenziale für eine Siedlungsentwicklung nach innen – Modellvorhaben Raum+ Schwyz, Zürich 2010

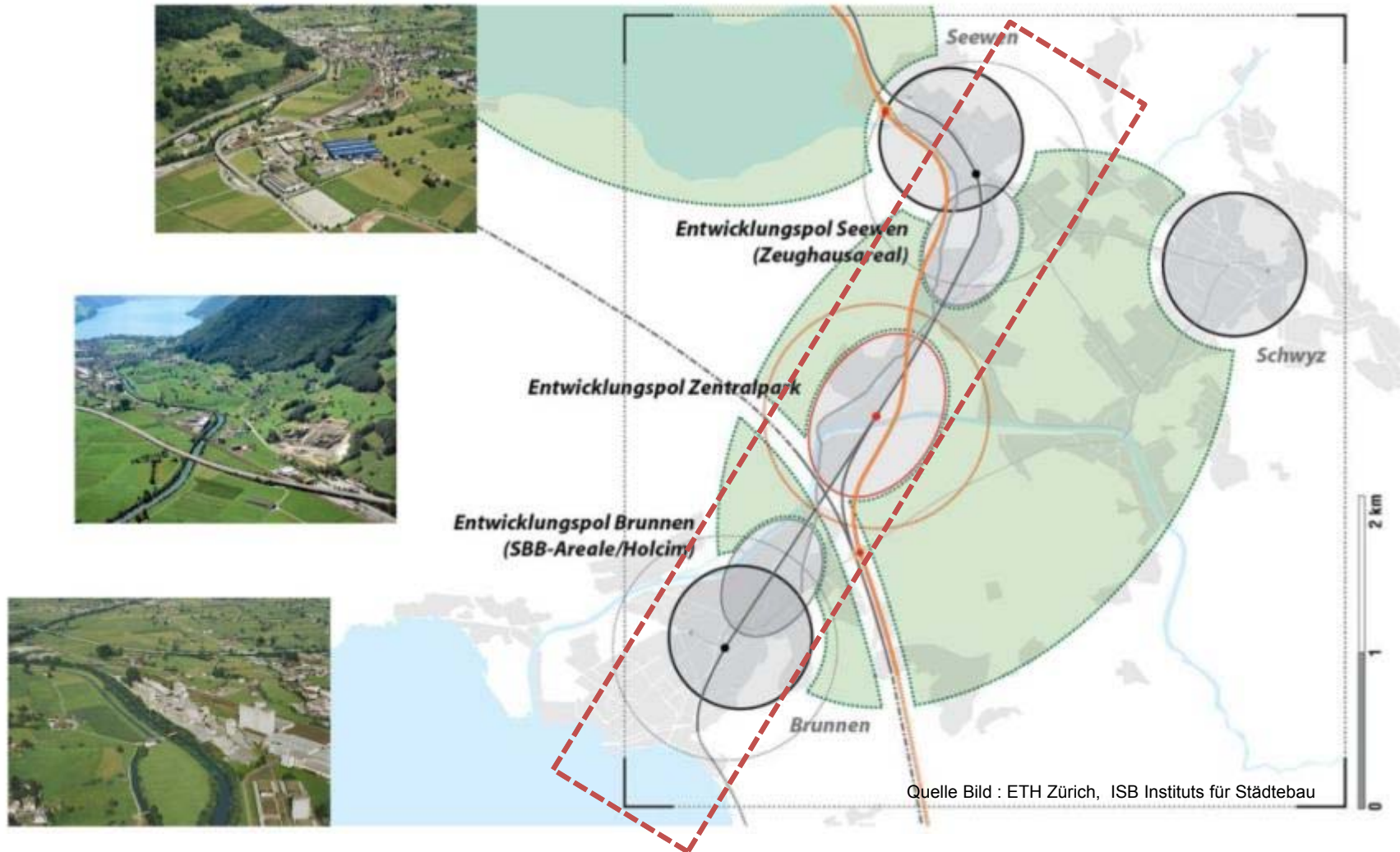
Testplanung

Entwicklungssachse Urmiberg

Vgl. hierzu auch das ausführliche Fallmodul Entwicklungssachse Urmiberg
<http://www.irl.ethz.ch/re/education/Fallmodule/Urmiberg.pdf>

Testplanung Entwicklungsachse Urmiberg (2009-2010)

Ausgangslage



➤ Testplanung Entwicklungsachse Urmiberg (2009-2010)

Auftrag für die Testplanung Entwicklungsachse Urmiberg

- Vorurteilsfreie Auslegeordnung möglicher künftiger Nutzungen und Erschliessung der Entwicklungsachse
- Gesamtperimeter von ca. 125 ha. (inkl. Schlüsselareale Zeughaus und Brunnen-Nord)
- Festlegung von Rahmenbedingungen betreffend der zukünftigen Hochwasserschutz- und Verkehrsentwicklung sowie der Siedlungs-, Freiraum- und Landschaftsentwicklung
- 1. Stufe für die Erarbeitung des Kantonalen Nutzungsplans im Gebiet



Quelle: Kt. SZ (2010)

Innenentwicklung im Felderboden

Schwyz – Zeughausareal

- Ungeklärte Nutzungsmöglichkeiten, derzeit weitestgehend ungenutzt
- Bisher in der öffentlichen Zone
- In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof
- Unzureichende Erschliessung, behindert neue Nutzungen
- Historische Gebäudesubstanz – Prüfung durch die Denkmalpflege
- Fläche von 4.5 ha

⇒ künftige Nutzung? öffentlich oder privat?
Erschliessung? Umgang mit dem Bestandsbauten?



Innenentwicklung im Felderboden

Ingenbohl – Brunnen-Nord

- 2008 Entscheid der Holcim AG zur Standortaufgabe
- Bisherige Lagerhäuser in Brunnen sollen Platz für neue Nutzungen machen (Hertipark AG)
- Reismühle verbleibt auf dem Gelände
- Fläche von 20.6ha

⇒ Neue Nutzungsmöglichkeiten? Erschliessung? Anbindung Brunnen Bhf.?
Hochwasser? Umgang mit verbleibenden Nutzungen?



Herausforderungen für die Entwicklung:

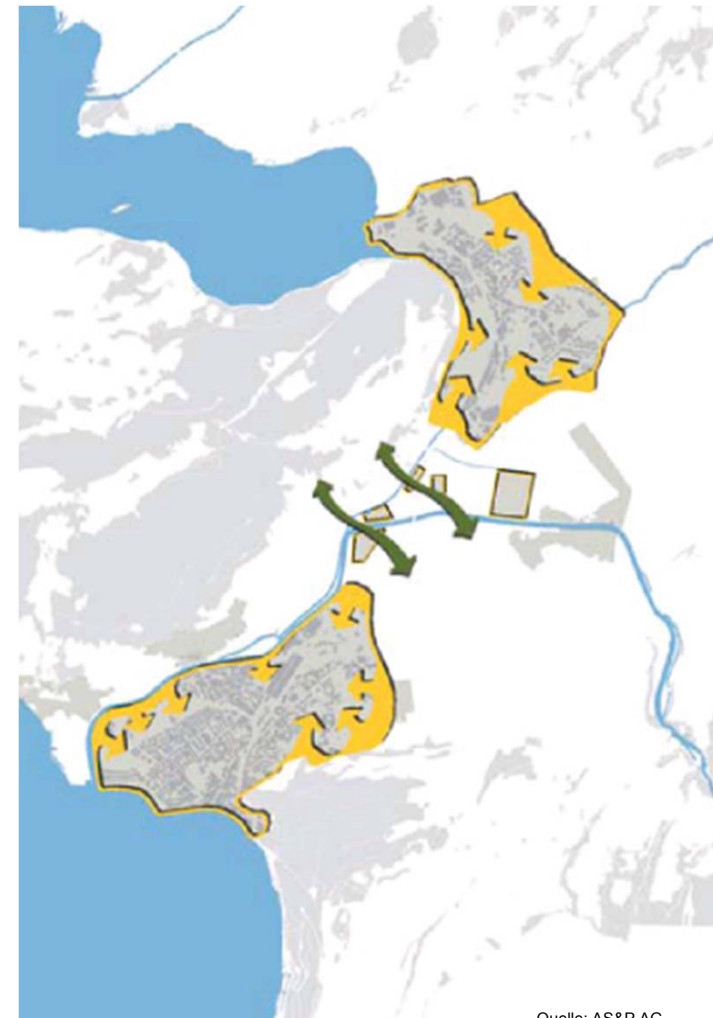
- Unsicherheiten bei der Entwicklung der überörtlichen Verkehrsinfrastrukturen (NEAT und Autobahn)
- Kapazitätsengpässe im regionalen und lokalen Netz des strassengebundenen Verkehrs
- Unklare Nachnutzung für die Innenentwicklungsflächen Zeughaus und Brunnen-Nord
- Ungelöste verkehrliche Erschliessung der Areale
- Hochwasserproblematik (Lauerzersee; Seewern; Muorta)
- Konfligierende Nutzungsansprüche an die «Grüne Mitte» (Infrastrukturen, Siedlung, Landwirtschaft, Naturraum, Erholung)

Perspektiven für die Raumentwicklung - Ergebnisse der Teams

Testplanung Entwicklungsachse Urmiberg (2009-2010)

Albert Speer & Partner AG

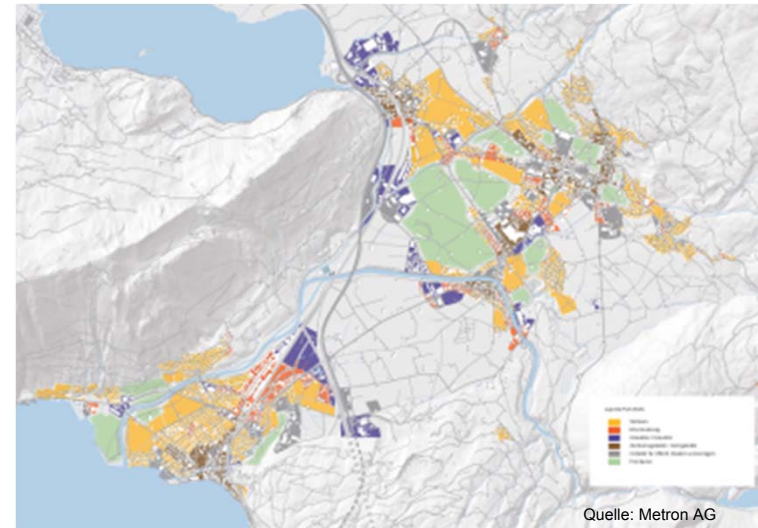
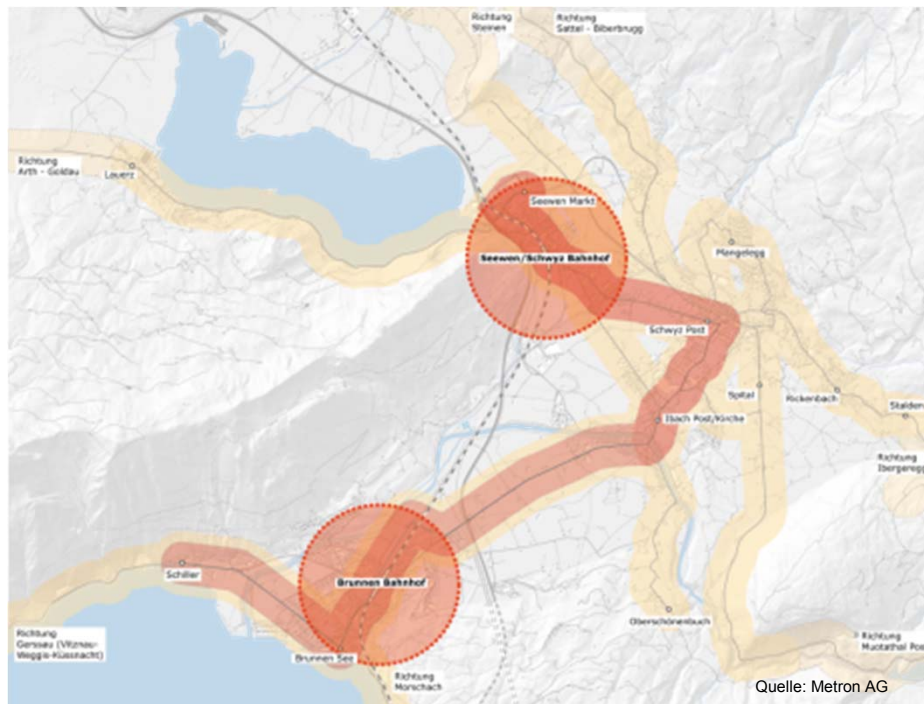
- Dezentrale-konzentrierte Entwicklung
 - *Dynamik in den Kernbereichen*
 - *Beruhigung der Siedlungsentwicklung im Talraum*
- Re-Transformation der Landschaft im Felderboden



Testplanung Entwicklungsachse Urmiberg (2009-2010)

Metron AG (I)

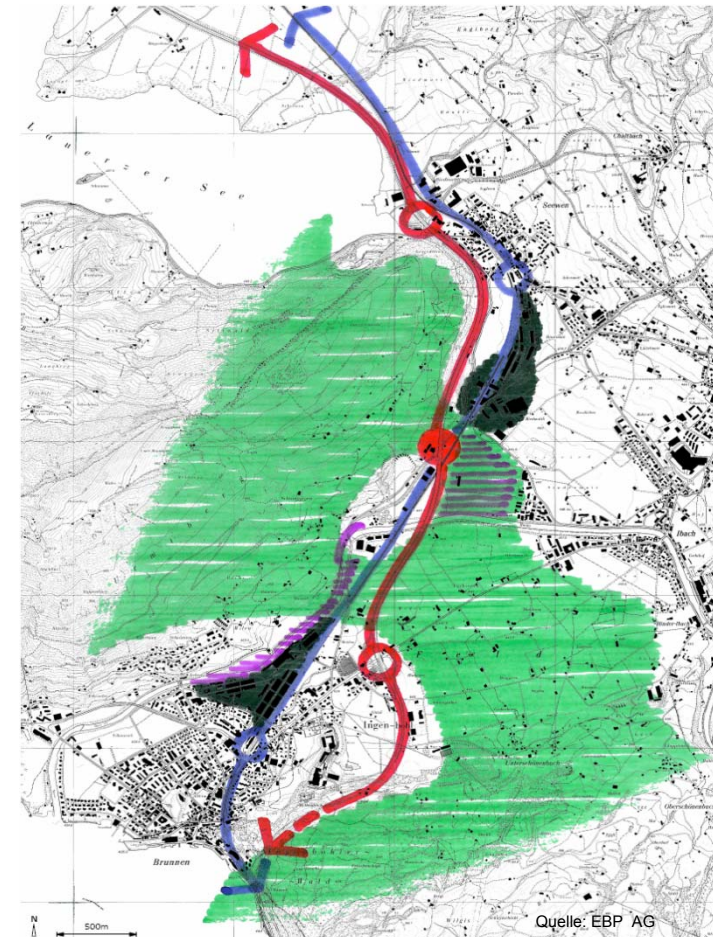
- Entwicklungsbogen Schwyz



Testplanung Entwicklungsachse Urmiberg (2009-2010)

Ernst Basler und Partner AG

- Zwei Pole – eine Landschaft
 - *Erschliessung via neuen Autobahn-Vollanschluss*
 - *Landschaftsaufwertungen Nord und Süd*




Testplanung Entwicklungssachse Urmiberg (2009-2010)

BSS Architekten

- Nidwässer 2050 – von der Infrastruktur- zur Flusslandschaft
- 9 Postulate

von der Infrastruktur- Nidwässer 2050 zur Flusslandschaft

 <p>Gibt dem Raum Gestalt und Würde zurück</p> <p>Durch die Entfaltung einer kulturgeschichtlich typischen Struktur – der Baumgruppen – erhält unsere Talbühne sein Gesicht und damit seine Würde zurück. Der gesamte Planungsbereich bis 2050 bringt zur Veränderung und bedingt eine hohe Ausprägungsgleichheit und Plastizität ablesbarer Baukörper Elemente im Raum. Diese vorwiegend vertikale Ausprägung ist ein wichtiges Merkmal für die Identifizierung und die Anknüpfung an neue Fundamentierungen, ohne dabei die regionale städtische Idee zu verlieren. Die angestrebte Baumgruppenbildung muss eine Umfeld-Formierung – wie beim „Rheinsteig“, bringen oder nicht wachsen – trägt aber nicht die Idee der Landschaft. Die Baumgruppen bilden das Fundament der städtebaulichen Konzepte, die stark von Grünräumen und deren Anordnung definiert sind. Die Baumgruppen sind durch unterschiedliche Entwürfe in der umfassenen Raum zum Landschaftsplan – und werden bis 2050 die vorwiegend westwärts gerichtete Identität.</p>	 <p>Schafft einen Landschaftspegel</p> <p>Die Entwicklung des Geländes geht von einem umfassenden Landschaftsplan mit unterschiedlichen Charakteren aus. Die Entwicklung des Geländes geht von einem umfassenden Landschaftsplan mit unterschiedlichen Charakteren aus. Die Entwicklung des Geländes geht von einem umfassenden Landschaftsplan mit unterschiedlichen Charakteren aus.</p>	 <p>Optimiert die Verkehrsstruktur (Straßen - Radler / ÖV / Langsamverkehr)</p> <p>Die wichtigsten Verkehrsarten, wie die Autobahn, bringen den Verkehr qualitativ sehr weit (E-Mobilität). Vor allem die Talung der Brunnen sind aber massiven landschaftlichen Eingriffen im Talboden ausgesetzt. Wir schlagen ein, lokale Bergstraßen / Verkehrswege (Rad) und Autobahn mit einer weiteren Führung stark in die Landschaft einzuordnen. Die Autos gehören in die Talung, die Landschaften sind in der angestrebten Form des Tal. Diese Funktionen sind zusammen mit dem vorgelegten Vorschlag auszuordnen zu werden.</p>	 <p>Schafft Ressourcen mit städtebaulichen Qualitäten</p> <p>Städtische Ressourcen des Planungsbereiches liegen innerhalb des Bereiches der Urmiberg. Die Ressourcen des Planungsbereiches liegen innerhalb des Bereiches der Urmiberg. Die Ressourcen des Planungsbereiches liegen innerhalb des Bereiches der Urmiberg.</p>	 <p>Verleiht die Naturgegebenen (Rohwasser) bei gleichzeitiger Beachtung des Naturschutzes</p> <p>Als die maximale Regulierung des Bempels bei der Ausweisung der Landschaft, wichtiger Ausweisung der Ressourcen (Rohwasser) als bei der Ausweisung der Landschaft, wichtiger Ausweisung der Ressourcen (Rohwasser) als bei der Ausweisung der Landschaft.</p>
 <p>Verleiht dem Raum „ökologisches“ auf</p> <p>Die Baumgruppen bilden den Raum nicht nur optisch, sondern auch in der Funktion, auch weitere Vorteile, wie Ökosystemleistungen, Luftverbesserung, Klimaverbesserung, Physiotherapeutische Landschaft, Regenwasserbewirtschaftung, Biodiversität, Sonnen- und Windschutz, Heimat für Tiere und Flora, Regenerierung und Stabilisierung der Böden und weitere positive Auswirkungen für die Umwelt.</p>	 <p>Bildet urbane Zeichen an den Schwächen des Tales</p> <p>Über die Entwicklung in Brunnen und Tälern sowie die Ausweisung der Landschaft, wichtiger Ausweisung der Ressourcen (Rohwasser) als bei der Ausweisung der Landschaft, wichtiger Ausweisung der Ressourcen (Rohwasser) als bei der Ausweisung der Landschaft.</p>	 <p>Bildet ein alternatives ÖV und Langsamverkehr</p> <p>Es ist unser Ziel, einen wesentlichen Teil des neu generierten Verkehrs in ÖV zu integrieren zu können. Wir gehen von 70% Radverkehr und 30% öffentlichen Verkehr (ÖV) Langsamverkehr aus. Diese Idee ist unser Ziel, einen wesentlichen Teil des neu generierten Verkehrs in ÖV zu integrieren zu können.</p>	 <p>Positioniert den Talboden im Kontext der Schweiz</p> <p>Bei der letzten Kartierung durch einen Entwicklungsplan, der die Entwicklung der Landschaft, wichtiger Ausweisung der Ressourcen (Rohwasser) als bei der Ausweisung der Landschaft, wichtiger Ausweisung der Ressourcen (Rohwasser) als bei der Ausweisung der Landschaft.</p>	

Quelle: BSS Architekten

Perspektiven für die Schlüsselareale -Ergebnisse der Teams

Testplanung Entwicklungsachse Urmiberg (2009-2010)

Albert Speer & Partner AG

- Brunnen Nord: total ca. 150'000 BGF \approx 2'300 Einwohner und 300 Arbeitsplätze
- Zeughausareal: total ca. 40'000 BGF \approx 340 Arbeitsplätze
- Kosten total ca. 50 Mio. CHF



Volumenmodell Brunnen Nord



Volumenmodell Zeughausareal Seewen

Testplanung Entwicklungsachse Urmiberg (2009-2010)

Metron AG

- Brunnen Nord: total ca. 90'000 BGF \approx 800 Einwohner und 650 Arbeitsplätze
- Zeughausareal: total ca. 55'000 BGF \approx 250 Einwohner und 650 Arbeitsplätze
- Kosten total ca. 90 Mio. CHF



Städtebau Brunnen Nord

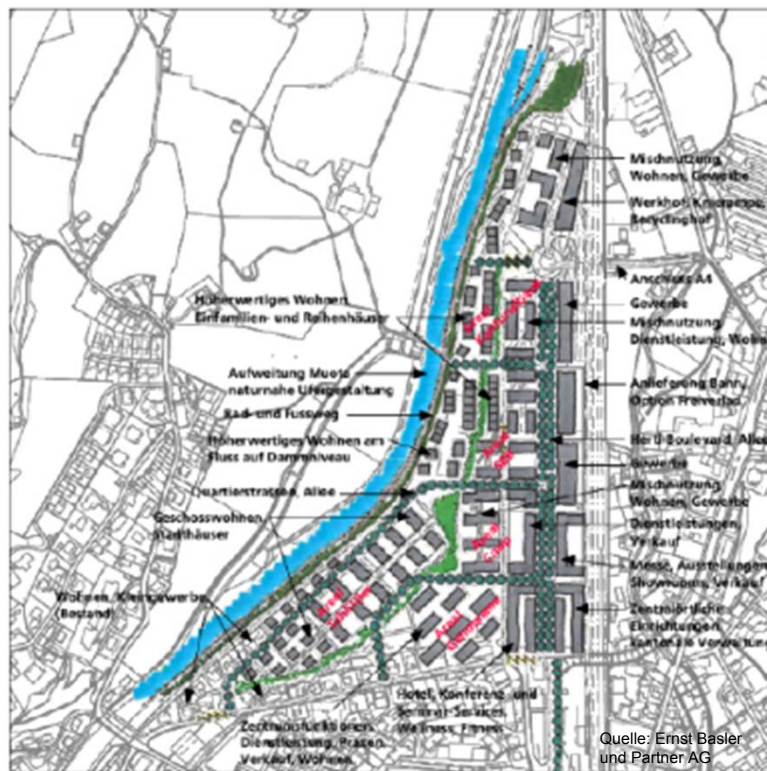


Städtebau Zeughausareal Seewen

Testplanung Entwicklungsachse Urmiberg (2009-2010)

Ernst Basler und Partner AG

- Brunnen Nord: total ca. 80'000 BGF \approx 800 Einwohner und 800 Arbeitsplätze
- Zeughausareal: total ca. 40'000 BGF \approx 25 Einwohner und 850 Arbeitsplätze
- Kosten total ca. 130 Mio. CHF



Schlüsselareal Brunnen Nord

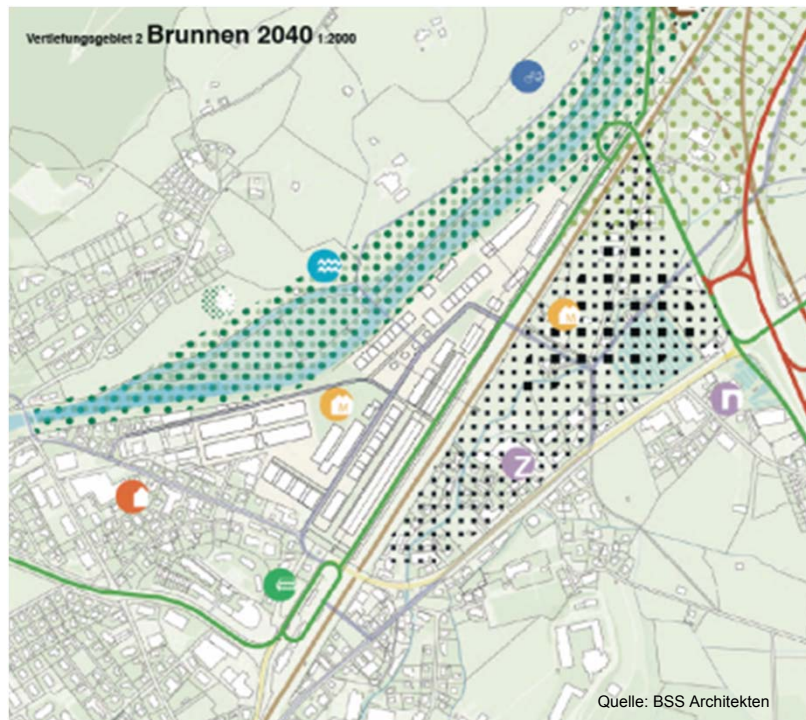


Schlüsselareal Zeughaus Seewen

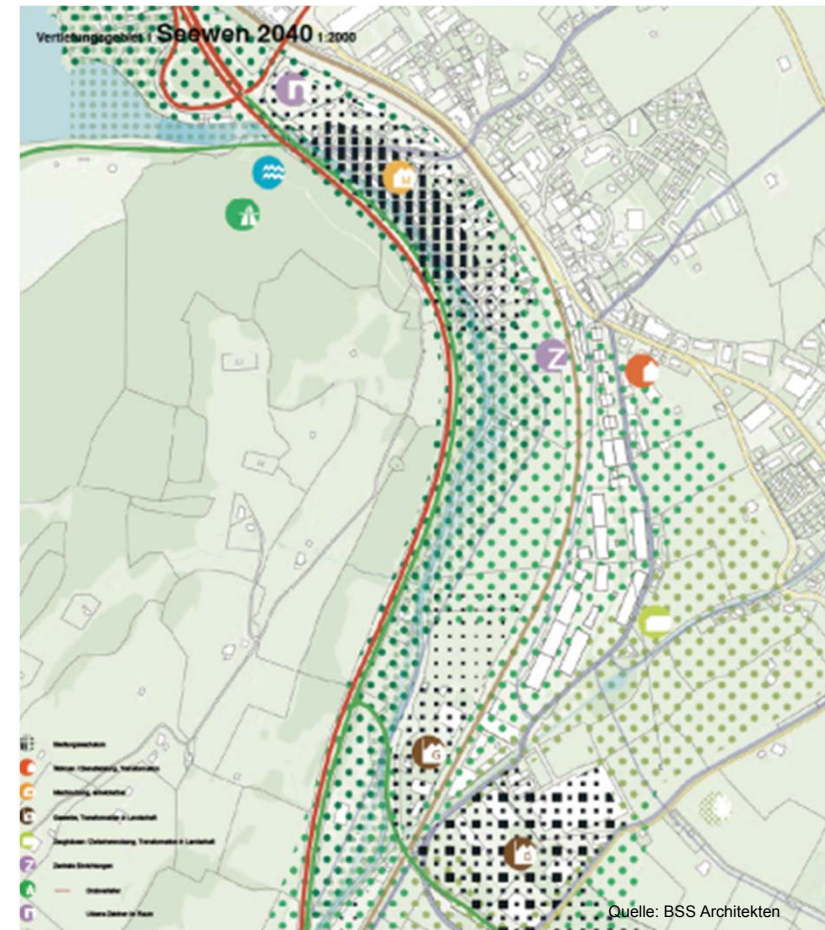
Testplanung Entwicklungsachse Urmiberg (2009-2010)

BSS Architekten

- Brunnen Nord: total ca. 140'000 - 190'000 BGF
- Zeughausareal: total ca. 50'000 BGF
- Kosten total ca. 115 Mio. CHF



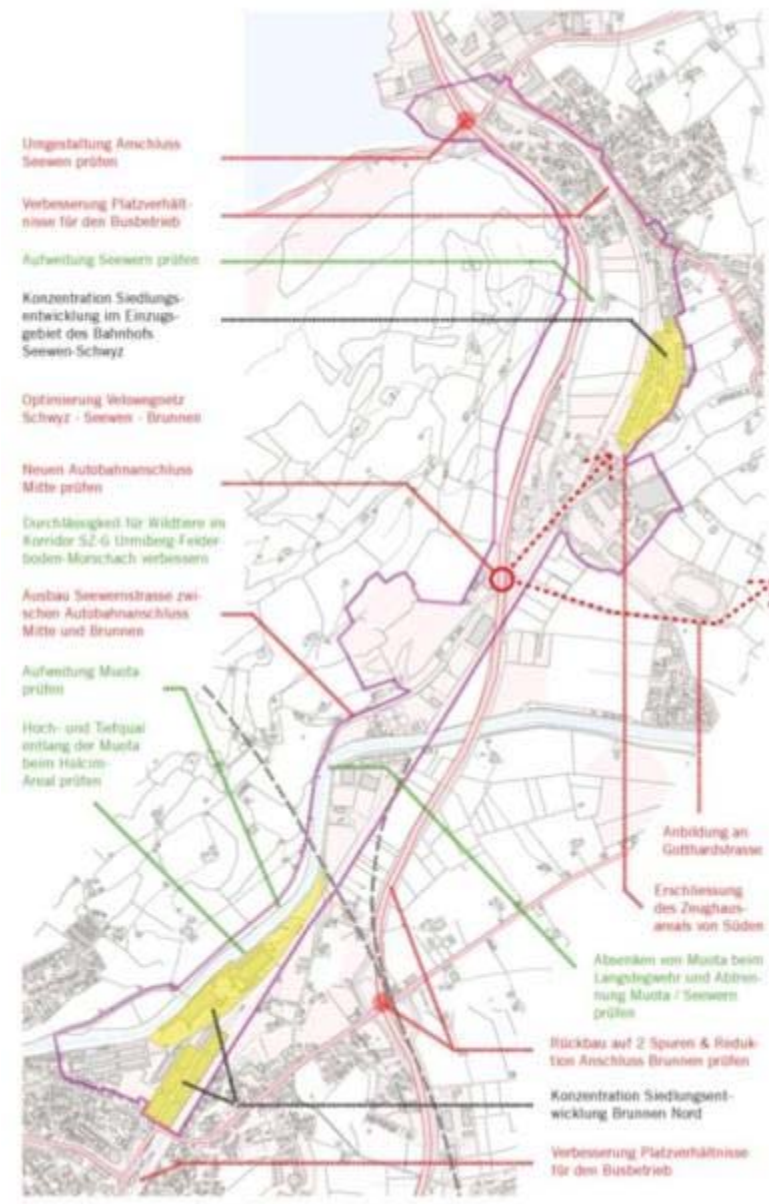
Vertiefungsergebnis Brunnen Nord



Vertiefungsergebnis Zeughausareal Seewen

Empfehlungen (I)

- Konzentration auf die beiden Entwicklungspole
- „Grüne Mitte“ vor neuer Bebauung möglichst freihalten, genaue Anforderungen definieren
- Neuer Autobahnanschluss Mitte weiterverfolgen
- Erschliessung Brunnen Nord in bahnnaher Lage
- Erarbeitung eines Vorprojektes für den integrierten Hochwasserschutz



Kartografische Übersicht Empfehlungen entlang der Entwicklungsachse Urmiberg



Empfehlungen (II)

Das Beurteilungsgremium empfiehlt im Rahmen einer Vertiefungsphase verschiedene Fragen zu klären und für das weitere Vorgehen bzgl. der Entwicklung der Urmibergachse wichtige Grundlagen zu schaffen:

- a) *Erarbeiten einer Aufgabenstellung für ein Vorprojekt eines integrierten Hochwasserschutzkonzeptes, wobei Anforderungen der Entwicklungspole und der grünen Mitte beachtet werden sollen.*
- b) *Ein kantonales Strassenkonzeptes auf der Basis des neuen Autobahnanschlusses Mitte entwickeln*
- c) *Wichtiger Bebauungs- und Erschliessungsparameter (beispielsweise Ausnutzung, Höhenbeschränkungen, für die Entwicklung des Areals Brunnen Nord unter Einbezug der Wettbewerbsergebnisse auf dem Holcim-Areal) festlegen.*
- d) *Abklären in Frage kommender Nutzungswünsche der öffentlichen Hand (Kanton, Gemeinden und Bezirk).*
- e) *Vorentwurfes der kantonalen Nutzungsplanung erarbeiten.*

Vertiefungsphase



Testplanung Entwicklungsachse Urmiberg (2009-2010)

- Basierend auf den Empfehlungen wurde durch die Politik der Entschluss für die Fortführung der Testplanung in einer Vertiefungsphase getroffen, für die Konkretisierung ausgewählte Themenbereich
- Mit der inhaltlichen Koordination wurde das Büro AS&P, Frankfurt beauftragt, dieses erarbeitete themenübergreifend Rahmenplan (räumliche Zusammenschau) und Rahmenablaufplan (Zeitliche Zusammenschau)
- Neue thematische Teams bearbeiten die Teilbereich
 - Verkehr(Strassenkonzept für den Talkessel)
 - Hochwasserschutz und «Grüne Mitte»
 - Arealentwicklung Brunnen Nord
- Auftragsvergabe für die Teilbereiche und fachliche Unterstützung durch die Begleitgruppe

Empfehlungen (I)

- Entwicklung der Urmibergachse von strategischer Bedeutung für den Siedlungs- und Wirtschaftsraum Rigi-Mythen
- Bestätigung der Strossrichtung: Entwicklungspole mit freizuhaltender grüner Mitte
- Weiterverfolgen der Verbindungsspanne im Felderboden:
 - Robuste Zulaufstrecke auch für den sicheren Betrieb der gesamten Nord-Süd-Schienenverbindung von ausserordentlicher Bedeutung
 - Entlastung der SBB-Stammstrecke vom Güterverkehr;
- Weitertreiben des kantonalen Nutzungsplans
- Erarbeitung weiterer umweltrelevanter Grundlagen für den Hochwasserschutz (Bericht Hochwasserschutz), Präzisierung von Massnahmen



Abb. 2: Entwicklungspole mit freizuhaltendem Landschaftsraum in der Mitte. Vgl. Kt. Schwyz (2010) : 3

Empfehlungen (II)

- Anschluss Mitte an die Nationalstrasse A4; Richtplaneintrag Anschluss «Mitte»
- Brunnen Nord: Potenzial zur schrittweisen Realisierung von 100'000 – 150'000 m² BGF
- rasche Realisierung der ersten zwei Erschliessungsetappen Brunnen-Nord
- Intensivierung der Zeughausarealentwicklung in Zusammenarbeit mit Eigentümern und Gemeinde
- Fortschreibung und Aktualisierung der Übersicht relevanter Massnahmen, inkl. zeitl. und finanzieller Abhängigkeiten
- Abstimmung und Berichterstattung
- Geeignete Nachfolgeorganisation für die Dauer von zwei Jahren

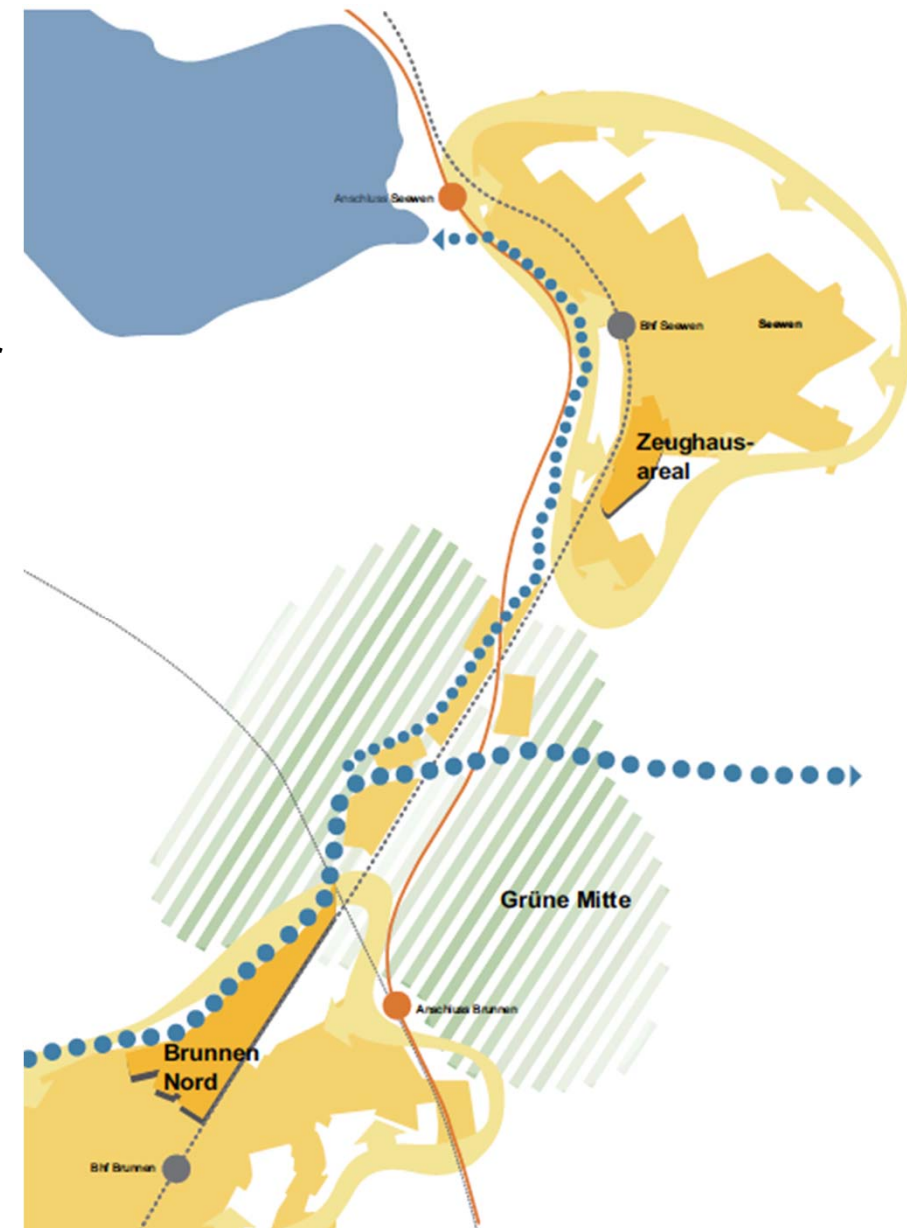


Abb. 3: Verkehrsnetz mit Anschluss Mitte. Vgl. Kt. Schwyz (2010) : 4

Urmibergachse - Beispiel für einen Raum von nationaler Bedeutung

SAPONI Spaces and Projects of National Interest

- Urmibergachse: Entwicklungspole mit grüner Mitte
- In diesen Räumen wirken die drei Staatsebenen (Bund, Kantone und Gemeinden) in besonderer Weise zusammen
- Publikation SAPONI (vgl. Scholl 2012)



Übersicht über die Verfahren/ Instrumente - Felderboden

Einige Verfahren/ Instrumente im Felderboden

2002	Testplanung – NEAT und A4 im Felderboden
2002	Verkehrskonzept Bezirk Schwyz : Kapazitätsengpässe im MV-Netz bei Vollausbau der Flächenpotenziale; insb. Seewernstrasse und Knoten Schwyzerstrasse
2004	kommunaler Richtplan Gem. Schwyz
Seit 2007	Zonenplan Gem. Schwyz im Entwurf
2008	Aufgabe Standort Brunnen durch Holcim (Schweiz) AG
2008	Richtplananpassung Rigi-Mythen 1 genehmigt; Richtplangeschäft R _{R-M} 1 fordert gemeinsame Planungskonzeption für den Raum Urmibergachse durch die Gemeinden, den Bezirk und den Kanton
2008	Auftrag zu einem zweistufigen Verfahren mit dem Ziel eines Kantonalen Nutzungsplan Entwicklungsachse Urmiberg
2009 – 2010	Raum+ Schwyz (Modellvorhaben ARE Bund; Kt. Schwyz; ETH); Siedlungsflächenpotenziale
2009 – 2010	Testplanung Entwicklungsachse Urmiberg (erste Stufe für kantonalen Nutzungsplan)
2010	Richtplananpassung Rigi-Mythen 2 genehmigt; Richtplangeschäft R _{R-M} 6.2 Verbindungsachse Bahnhofplatz Brunnen bis Autobahnanschluss Seewen soll ausgebaut werden; Erschliessung Urmibergachse
Derzeit:	gesamthafte Überarbeitung des Zonenplans Ingenbohl; Erarbeitung Kantonaler Nutzungsplan Perimeter Testplanung Entwicklungsachse Urmiberg

Quellen:

- Kt. Schwyz (2009): Entwicklungsachse Urmiberg. Testplanung 2009. Aufgabenstellung. Perspektiven für die Entwicklungsachse Urmiberg mit den Schlüsselräumen Seewen-Schwyz und Brunnen Nord
- Kt. Schwyz (2010): Entwicklungsachse Urmiberg. Testplanung 2009. Perspektiven für die Entwicklungsachse Urmiberg mit den Schlüsselräumen Seewen-Schwyz und Brunnen Nord. Empfehlungen der Begleitgruppe zu Handeln des Steuerungsausschusses, Brunnen, 28. und 29. Januar 2010
- Professur für Raumentwicklung, ETH Zürich (Hrsg.) Siedlungsflächenpotenziale für eine Siedlungsentwicklung nach innen – Modellvorhaben Raum+ Schwyz, Zürich 2010 http://www.raumplus.ethz.ch/sz/common/inhalt/pdf/abschlussbericht_sz.pdf
- Scholl, Bernd (2012): SAPONI. [spaces and projects of national importance]. Vdf Hochschulverlag: Zürich.
- Fallmodul NST: <http://www.irl.ethz.ch/re/education/Fallmodule/NST.pdf>
- Fallmodul Testplanung Urmiberg: <http://www.irl.ethz.ch/re/education/Fallmodule/Urmiberg.pdf>
- Fallmodul Raumentwicklung Unteres Reuss-Ebene Kt. Uri: http://www.irl.ethz.ch/re/education/Fallmodule/Fallmodul_Raumentwicklung Uri.pdf