

Fuss- und Velokonzept Gemeinde Schwyz

Bericht

Gemeinde Schwyz

15. März 2016



Bearbeitung

Matthias Oswald

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Lukas Fischer

dipl. Ing. FH in Raumplanung

Martin Bohrer

Tiefbauzeichner, Natur-/Umweltfachmann

Marc Schneiter

dipl. Ing. FH in Raumplanung/FSU/SVI/SIA

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Xaver Schuler

Gemeinderat Schwyz, Ressortvorsteher Tiefbau

Erich Arnold

Gemeinderat Schwyz, Ressortvorsteher Bildung

Felix Buser

Abteilungsleiter Tiefbau, Gemeinde Schwyz

Oliver Sutter

Abteilungsleiter Hochbau, Gemeinde Schwyz

Beat von Euw

Sicherheitsbeauftragter, Gemeinde Schwyz

Paul Stalder

Rektor, Gemeinde Schwyz

Titelbild: Wegweiser in Ibach vor dem Grosse Mythen (Bild: Metron)

.....

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage Fuss- und Velokonzept	6
1.1	Zwei Gründe für ein Fuss- und Velokonzept	6
1.2	Bedeutung des Fuss- und Veloverkehr für die Gemeinde Schwyz	6
1.3	Fuss- und Veloverkehr im Agglomerationsprogramm	6
1.4	Fuss- und Veloverkehrskonzept	7
1.5	Grundlagen	7
2	Methodik	8
2.1	Ablauf	8
2.2	Begleitung	9
2.3	Methodik Schwachstellenanalyse	9
3	Ziele und Strategie	11
3.1	Ziele	11
3.2	Zielkonflikte, Bezug zu Legislaturzielen und Ziele Energiestadt	11
3.3	Strategie	12
4	Bestandsaufnahme	14
4.1	Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs in der Agglomeration Schwyz	14
4.2	Unfälle mit Fuss- und Velobeteiligung	15
4.3	Siedlungsstruktur	16
4.4	Bestandsaufnahme zum Fussverkehr	16
4.5	Bestandsaufnahme Veloverkehr	20
5	Netzplanung	25
5.1	Kriterien und Anforderungen	25
5.2	Velowegnetz	26
5.3	Fusswegnetz	27
6	Massnahmen	33
6.1	Handlungsbedarf	33
6.2	Sofortmassnahmen	33
6.3	Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen im Agglomerationsprogramm	34
6.4	Langfristige Massnahmen	40
6.5	Behebung von Schwachstellung bei Strassensanierungen	40
	Anhang	41
	Anhang 1: Zielmatrizen	41
	Anhang 2: Zusammenstellung Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen im Agglomerationsprogramm	43
	Anhang 3: Beilagen	45

1 Ausgangslage Fuss- und Velokonzept

1.1 Zwei Gründe für ein Fuss- und Velokonzept

Die Forderung nach einem Fuss- und Velokonzept für die Gemeinde Schwyz hat zwei Gründe:

- a) Wunsch aus der Gemeinde nach einem kommunalen Fuss- und Velokonzept
- b) Notwendige Grundlage für das Agglomerationsprogramm Schwyz

In der Folge werden diese beiden Gründe kurz erläutert.

1.2 Bedeutung des Fuss- und Veloverkehr für die Gemeinde Schwyz

Der Talkessel Schwyz ist aufgrund der Siedlungsstruktur und der Topographie prädestiniert für den Fuss- und Veloverkehr. Ein dichtes Fusswegnetz ist vorhanden. In den letzten Jahren wurde allerdings wenig Fuss- und Veloverkehrsplanung und Projekte investiert. Das Wachstumspotenzial ist daher gross und noch nicht ausgeschöpft. Zusammen mit dem ÖV soll der Fuss- und Veloverkehr massgebend dazu beitragen, dass der prognostizierte Mehrverkehr aufgenommen und bewältigt werden kann. Mit einer gezielten Förderung kann der Modalsplit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs verbessert werden. Damit können vorhandene und zukünftige Brennpunkte rasch und kosteneffizient entschärft werden.

Daher möchte die Gemeinde Schwyz ein Fuss- und Velokonzept erarbeiten. Darin sind die folgenden Themen von zentraler Bedeutung:

- Attraktives, durchgehendes Netz
- Sicherheit (Behebung von Unfallschwerpunkten)
- Schulwegsicherheit
- Behindertengerechtigkeit

1.3 Fuss- und Veloverkehr im Agglomerationsprogramm

In der Gemeinde Schwyz stehen in den kommenden Jahren verschiedene grössere Infrastrukturprojekte vor der Ausführung. Um diese Projekte zu koordinieren und um eine Mitfinanzierung durch den Bund sicherzustellen, ist ein Agglomerationsprogramm in Ausarbeitung. Dies erfolgt in Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden Schwyz, Steinen und Ingenbohl sowie dem Bezirk und dem Kanton.

Aus der Erfahrung der bisherigen Agglomerationsprogramme und der Weisung des Bundes zur Beurteilung der Programme zeigt sich, dass der Schlüssel zu einer hohen Mitfinanzierung durch den Bund im Fuss- und Veloverkehr liegt. Der Bund legt grossen Wert auf dessen gebührende Behandlung. So erhielten jene Agglomerationsprogramme eine hohe Kostenbeteiligung (allen voran St.Gallen), welche bewusst einen Fokus auf den Fuss- und Veloverkehr legten. Durch die gute Bewertung (und die damit verbundene hohe Beteiligung am Gesamtprogramm) profitierten auch die Infrastrukturprojekte der weiteren Verkehrsträger.

Der Fuss und Veloverkehr ist neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr als gleichwertige 3.Säule des Personenverkehrs zu betrachten. Das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs ist gross und Massnahmen sind rasch und kosteneffizient umsetzbar. Der Bund hat eine Arbeitshilfe¹ entwickelt, in welcher er seine Anforderungen an die Behandlung des Fuss- und Veloverkehrs in den Agglomerationsprogrammen festhält. Die Bestandteile sind:

- Ziele und Strategien zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
- Definition eines Fuss- und Veloverkehrsnetzes
- Systematische Schwachstellenanalyse (Ist-Zustand)
- Ausarbeitung von Massnahmen

Bisher fehlen die entsprechenden Grundlagen. In den Agglomerationsprogrammen soll auch das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs sowie dessen Stärken und Schwächen, Chancen und Gefahren aufgezeigt werden. Die Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs müssen konsistent sein und mit dem Zukunftsbild übereinstimmen.

1.4 Fuss- und Veloverkehrskonzept

Aus den folgenden aufgeführten Gründen wird ein Fuss- und Velokonzept erarbeitet. Die Herausforderung besteht darin den unterschiedlichen Ansprüchen der Nutzergruppen gerecht zu werden und ein Konzept zu erarbeiten, dass die Bedürfnisse aus Sicht Gemeinde und aus Sicht Agglomeration abdeckt.

1.5 Grundlagen

Im Bereich Fuss- und Veloverkehr sind verschiedene Grundlagen vorhanden. Zu nennen hierbei sind:

- Gesetzliche Vorgaben
 - Fuss- und Wanderweggesetz
- Kommunale, regionale und Kantonale Planungen/Instrumente
 - Kommunalen Richtplan
 - Wegrodel der Gemeinde Schwyz
 - Kantonales Radroutenkonzept, 2015
 - Zonenpläne
 - Kantonalen Richtplan, Entwurf
 - Freizeittrouten (Wanderwege, Routen SchweizMobil, Mountainbike etc.)
 - Freizeitkonzept Lauerzersee (Rundweg)
- Bestehende Fachplanungen,
 - Überprüfung Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen, Kt. Schwyz
 - Schwachstellenanalyse über die Gemeinde Schwyz, VCS, 2006
 - Testplanung Urmiberg
- Fachdaten, Gis-Grundlagen
 - Unfälle mit Fussgänger- bzw. Velobeteiligung
 - Verkehrsmengen

¹ Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen, ASTRA, 2007

2 Methodik

2.1 Ablauf

Die Ziele des Konzeptes sind:

- Aufzeigen von Potenzialen und Ableiten einer Strategie
- Definition eines regional abgestimmten Fuss- und Velowegnetzes
- Erhebung von Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr
(Schwachstellen sind nicht nur für das AP von Bedeutung, sondern können auch als Grundlage für künftige Strassensanierungen dienen)
- konkrete, konsistente Massnahmen zur Verbesserung der Situation im Fuss- und im Veloverkehr

In der folgenden Abbildung ist das Vorgehensschema für die Erarbeitung des Fuss- und Velokonzeptes abgebildet.

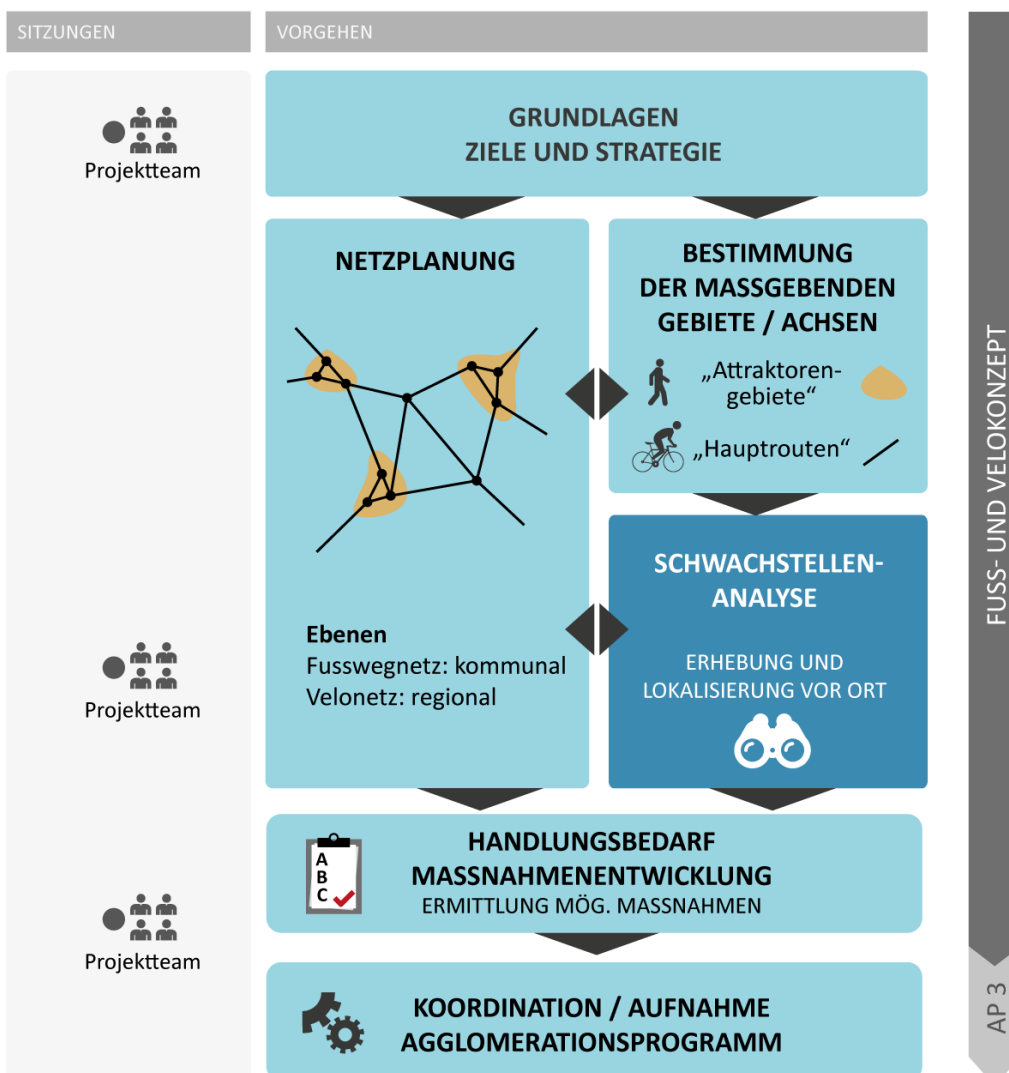


Abbildung 1: Vorgehensschema

2.2 Begleitung

Das Konzept wurde eng durch eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Gemeinde Schwyz begleitet. In der Arbeitsgruppe wurden die Ziele, Schwachstellen und Netzpläne diskutiert sowie die Massnahmen festgelegt. Vertreter der Arbeitsgruppe sind:

- Xaver Schuler, Gemeinderat Schwyz, Ressortvorsteher Tiefbau
- Erich Arnold, Gemeinderat Schwyz, Ressortvorsteher Bildung
- Felix Buser, Abteilungsleiter Tiefbau, Gemeinde Schwyz
- Oliver Sutter, Abteilungsleiter Hochbau, Gemeinde Schwyz
- Beat von Euw, Sicherheitsbeauftragter, Gemeinde Schwyz
- Paul Stalder, Rektor, Gemeinde Schwyz

Die Netzplanung wurde mit den Gemeinden Ingenbohl und Steinen koordiniert um ein regional abgestimmtes Velonetz zu erhalten.

2.3 Methodik Schwachstellenanalyse

Ein zentraler Bestandteil des Fuss- und Veloverkehrskonzepts stellt die Schwachstellenanalyse dar. Die Ermittlung der Schwachstellen basiert auf drei Herangehensweisen:

- Bekannte Schwachstellen aus bestehenden Grundlagen
- Inputs aus der Arbeitsgruppe
- Fachliche Begehung vor Ort

Definition Attraktorengbiet

Für fachliche Begehung vor Ort wurde ein sogenanntes Attraktorengbiet festgelegt (Abbildung 2). Dieses Gebiet beinhaltet die wichtigsten Zielorte wie ÖV-Haltestellen, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und zentrale Freizeitorte wie Ortszentren im Allgemeinen. Das Gebiet weist ein hohes Fuss- und Veloverkehrsaufkommen auf, wobei der Alltagsfuss- und Veloverkehr in Ortszentren im Fokus steht.

Ortsbegehung und Dokumentation

Im Attraktorengbiet fanden flächendeckende Ortsbegehungen statt. Dabei wurden die Strassenräume unter Berücksichtigung der geltenden Normen, sicherheitsrelevanter Vorgaben und Empfehlungen analysiert. Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz wurden vor Ort mittels Tablet georeferenziert erfasst und mit den entsprechenden Sachdaten über die Schwachstelle dokumentiert.

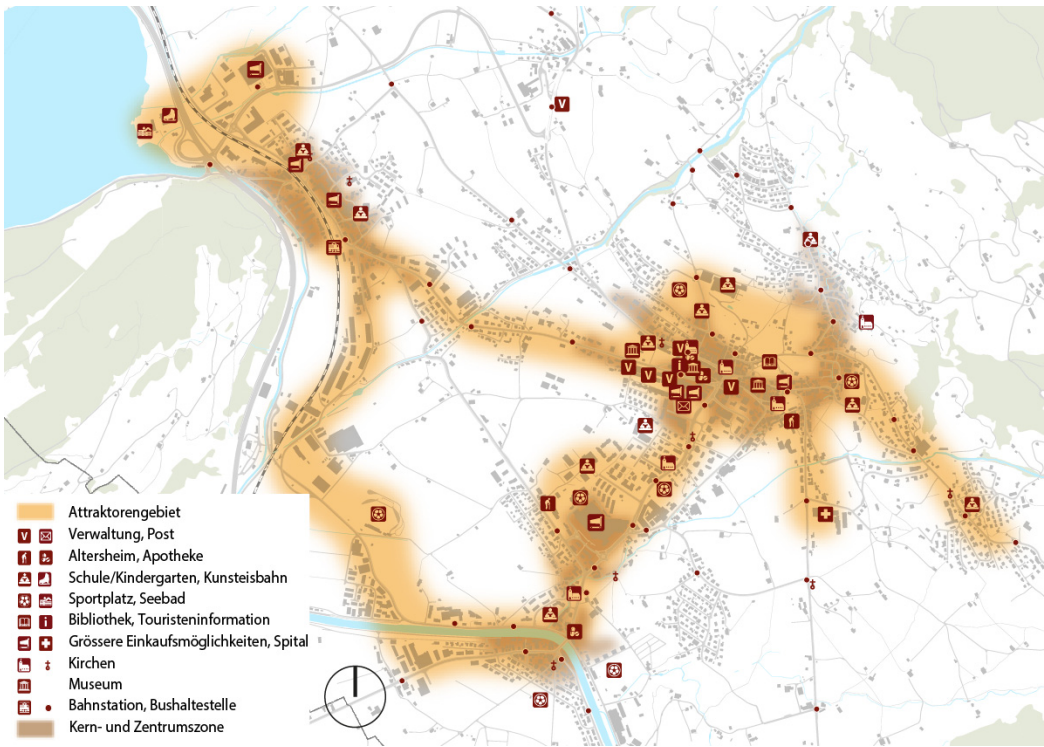


Abbildung 2: Attraktorengebiet

Priorisierung

Die Schwachstellen wurden in Abhängigkeit der Schwere der Schwachstelle und in Ausmass der Betroffenheit in 3 Prioritätsstufen (tiefe Priorität, mittlere Priorität und hohe Priorität) eingeteilt. Die Einteilung erfolgt nach folgendem Schema:

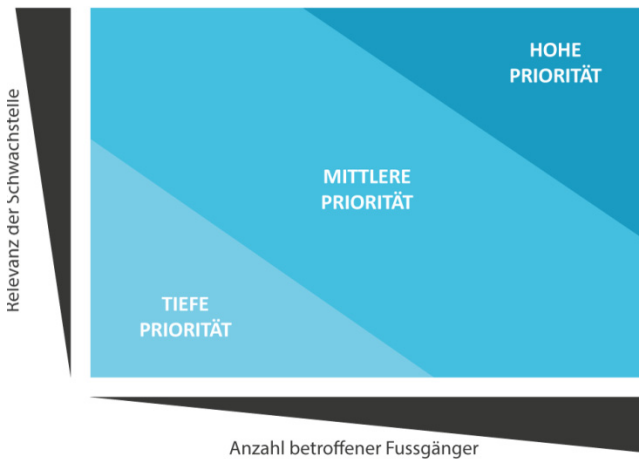


Abbildung 3: Priorisierungsschema Schwachstelle

Massnahmen

Für die Massnahmen wurden grobe Lösungsansätze entwickelt (Handskizzen im Massstab 1:500 bis 1:2'000). Auf Basis dieser Lösungsansätze wurden die Kosten geschätzt.

3 Ziele und Strategie

3.1 Ziele

In der Arbeitsgruppe Fuss und Veloverkehr wurde ein Zielsystem für den Fuss- und Veloverkehr in der Gemeinde ausgearbeitet. Das Zielsystem beruht auf den folgenden drei Oberzielen:

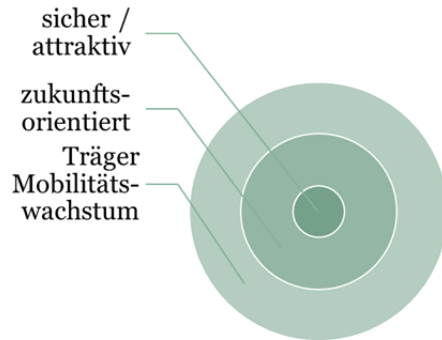


Abbildung 4: Oberziele

Aus den Oberzielen wurde das folgende Zielsystem abgeleitet:

Das Fuss- und Velonetz ist sicher, durchgehend und attraktiv	<ul style="list-style-type: none"> - Das Fuss- und Velonetz ist zusammenhängend und lückenlos - Getrennte Fahrbahnen je Verkehrsträger (Velo / Fussgänger) - Sichere Wege, insbesondere Schulwege - Die Hauptachsen sind beleuchtet (Einsatz von Bewegungsmelder prüfen) - Attraktive ruhige und beschattete Linienführung - Ausreichend gesicherte und gedeckte Abstellplätze - Schneeräumung auf Fuss- und Velonetz erfolgt vor Schulbeginn
Das Fuss- und Velonetz ist zukunftsorientiert	<ul style="list-style-type: none"> - Hartbeläge für Velos und Mobilitätsbehinderte - Gutes, verständliches Leit- und Informationssystem - E-Bike tauglich - Fuss- und Velonetz in Umgebung der Alterszentren gesondert zu betrachten - Spazierwege im Naherholungsgebiet im Netz integriert - Bike an Ride an ÖV Knoten und wichtigen Anschlusspunkten
Das Fuss- und Velonetz kann zusammen mit dem ÖV den Mehrverkehr aufnehmen	<ul style="list-style-type: none"> - Modalsplit verbessern - Engmaschiges Fuss- und Velonetz - Gute Anbindung von Freizeit-, Kultur-, Naherholungs- und Sportstätten - Zugang von Bus- und Bahnhöfen, Arbeitsplätzen, Schulen und Einkauf - Wegrechtssicherung innert 10 Jahren

Tabelle 1: Zielsystem

3.2 Zielkonflikte, Bezug zu Legislaturzielen und Ziele Energiestadt

Ein Grossteil der Unterziele im Zielsystemsystem unterstützt sich gegenseitig. Es gibt aber auch einzelne Ziele, die zueinander im Konflikt stehen. Konfliktpotenzial ergeben sich insbesondere beim Unterziel E-Bike Tauglichkeit und bei den getrennten Fahrbahnen.

Die Ziele des Fuss- und Velokonzepts unterstützen mehrheitlich die Legislaturziele bzw. die Ziele von Energiestadt. Die Wechselwirkung zwischen den Zielen in Form von Zielmatrizen im Anhang zusammengestellt.

3.3 Strategie

Fussverkehr

Die Gemeinde Schwyz weist grundsätzlich ein dichtes und weitgehend durchgehendes Fusswegnetz auf. Kernpunkt der Strategie ist die Behebung von lokalen Schwachstellen im Netz zur Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit. Grundlage hierfür stellt eine systematische Schwachstellenerhebung im Fuss- und Veloverkehr dar. Der Fokus der Schwachstellenbehebung liegt:

- Querung an Hauptverkehrsachsen
- Sicherheit, insbesondere Schulwegsicherheit
- Schliessung von Netzlücken im Zugang von Entwicklungsgebieten, Freizeitanlagen und Naherholungsgebiete
- ÖV-Haltestellen (Zugänglichkeit, Infrastruktur, Veloabstellanlagen und Behindertengerechtigkeit)

Veloverkehr

Auch für den Veloverkehr ist abschnittsweise auf Hauptverkehrsachsen Infrastruktur vorhanden, auf welcher aufgebaut werden kann. Schlüsselement im Veloverkehr ist der Agglomerationsradweg als direkte, attraktive und sichere Verbindung zwischen Steinen – Seewen / Schwyz – Brunnen. Dieser Radweg verbindet die Ortskerne, die Bahnhöfe und erschliesst die wichtigen Entwicklungsgebiete (Brunnen Nord, Zeughausareal). Im Zusammenhang mit der zukünftigen Siedlungsentwicklung ist das Fuss und Radwegnetz gezielt zu erweitern und zur Verbesserung der Zugänglichkeit von einzelnen bedeutenden Zielorten sind punktuelle Netzlücken zu schliessen.



Abbildung 5: Wunschlinien
Alltagsverkehr Velo

Die Hauptstrassen sind oftmals die direktesten Verbindungen zwischen den Siedlungen und haben eine wichtige Funktion im Velo-Alltagsverkehr. Der Kanton Schwyz möchte die Velorouten entlang der Kantonsstrassen fördern und hat dazu ein Konzept erarbeitet, in welchem der Handlungsbedarf aufgezeigt wird und Massnahmen für Veloinfrastrukturen auf Kantonsstrassen festgehalten werden.

Grundsätzliche Handlungsanweisung planerische Umsetzung

Durch die gezielte Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr sind Fuss und velofreundliche Siedlungsstrukturen zu fördern. Zentraler Aspekt dabei ist stete Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fuss und Radverkehr in den kommunalen Planungsinstrumenten (insbesondere Richtplanung, Quartierplanung, Erschliessungsplanung). Mit einer gezielten Nutzungsdurchmischung in den Entwicklungsgebieten und der Schaffung von kurzen Wegen und direkten Zugängen zu Nahversorgung kann der Fuss- und Radverkehr gestärkt werden.

Die Bestrebungen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sind mit begleitenden Kommunikationsmassnahmen im Sinn einer zukunftsorientierten «Mobilitätskultur» zu unterstützen. Ein wichtiges Thema in diesem Zusammenhang ist Mobilitätsmanagement bei wichtigen Arbeitgeber (z.B. Verwaltung, Victorinox). Bestehende Events – wie zum Beispiel slowUp – oder auch neue Events im Zusammenhang mit der Schaffung neuer Fuss- oder Veloinfrastruktur können genutzt werden um diese Mobilitätskultur weiter zu verbreiten.

4 Bestandsaufnahme

4.1 Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs in der Agglomeration Schwyz

Die quantitative Bedeutung des Fussverkehrs wird in der Bevölkerung und auch in der Planung oftmals unterschätzt. Alle Menschen sind zu Fuss unterwegs. Auch wer öffentliche Verkehrsmittel, das Auto oder das Velo benützt, legt vor, nach oder zwischen den Fahrten einzelne Etappen zu Fuss zurück.² Auswertungen aus dem Mikrozensus 2010 (Abbildung 5 und Abbildung 7) zeigen das Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Agglomeration Schwyz.

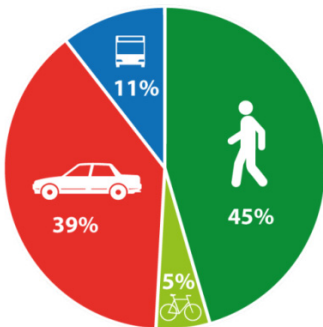


Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl nach Etappen in der Agglomeration Schwyz, Auswertung Mikrozensusdaten, BFS (2010)

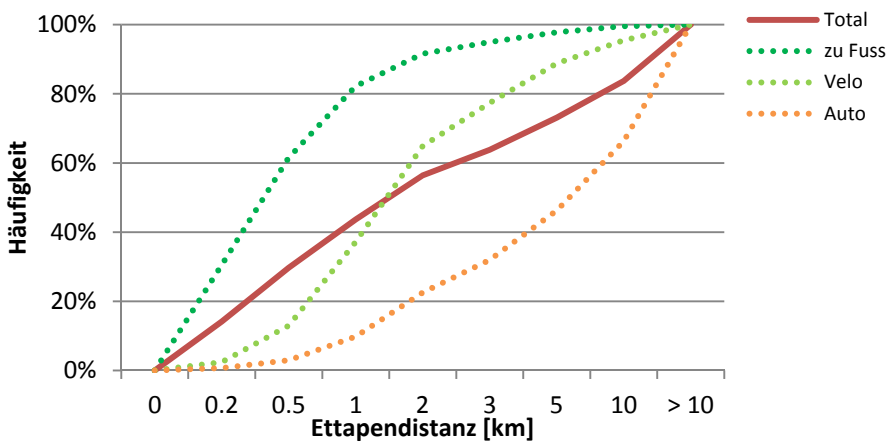


Abbildung 7: Summenhäufigkeit der Etappendistanzen nach Verkehrsmittel Mikrozensusdaten, BFS (2010)

Erkenntnisse

- Fast die **Hälfte aller Etappen wird zu Fuss** zurückgelegt.
- Der Anteil des Veloverkehrs an der Anzahl Etappen beträgt rund 5%. Rund 1/3 der Autofahrten sind kürzer als 3 km, 1/2 der MIV-Fahrten sind kürzer als 5 km. Hier liegt noch ein **grosses Potenzial** für insbesondere für den **Veloverkehr**.

² Handbuch Fusswegnetzplanung, ASTRA, 2015

4.2 Unfälle mit Fuss- und Velobeteiligung

Auswertungen der Unfalldaten 2010 – 2014 zeigen, dass ein Grossteil der Unfälle mit Fuss- und Velobeteiligung sich auf Hauptverkehrsstrassen ereignen und im Zusammenhang mit Querungen stehen (Abbildung 8). Der Knoten Gotthardstrasse / Muotastrasse stellt ein Unfallschwerpunkt dar. Weitere Häufungen von Unfällen mit Fuss- und Velobeteiligung lassen sich an den folgenden Abschnitten / Orten verzeichnen:

- Gotthardstrasse (insbesondere Querung Lückenstrasse)
- Schützenstrasse
- Schmiedgasse (insbesondere Knoten Schützenstrasse)

Diese Unfallhäufungsstellen sind im Rahmen der Schwachstellenanalyse gesondert zu betrachten.

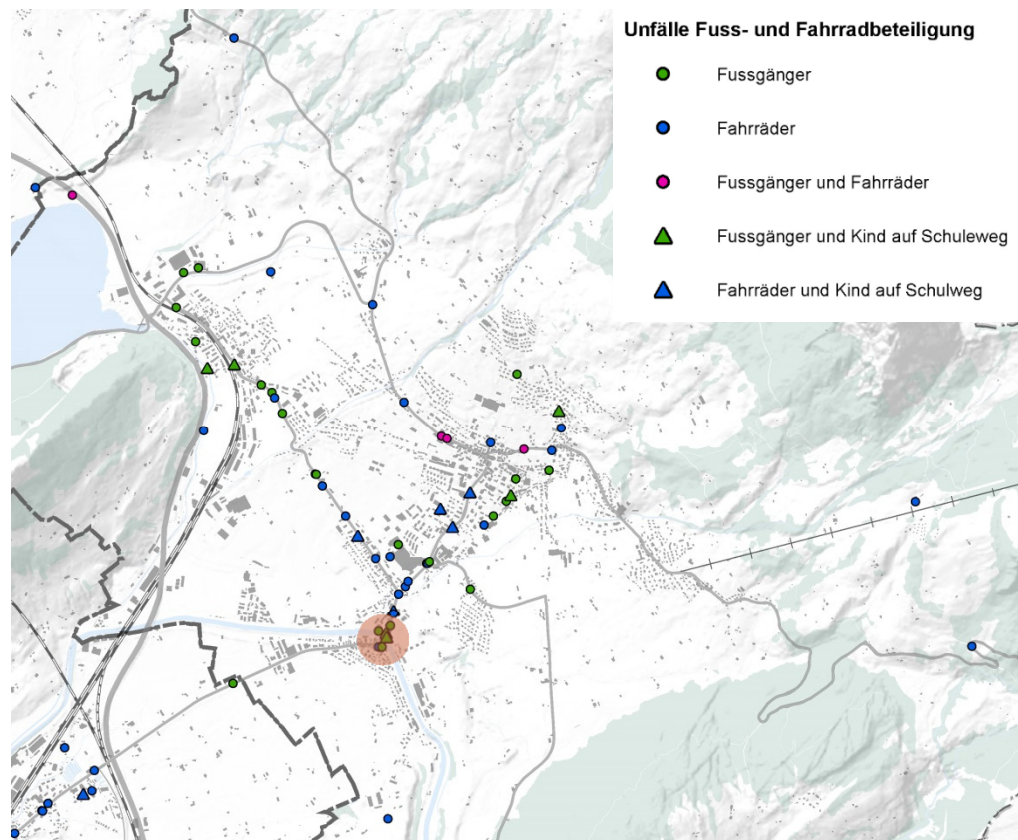


Abbildung 8: Unfälle mit Fuss- und Velobeteiligung (2010 bis 2014), Unfallschwerpunkt rot gekennzeichnet

4.3 Siedlungsstruktur

Die Gemeinde verfügt mit Schwyz, Seewen und Ibach über mehrere Ortskerne bzw. Zentrumszonen. Diese weisen relativ hohe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichten auf und verfügen über einen Grossteil von Nutzung des täglichen Bedarfs. Die öffentlichen Verwaltungsgebäude, sowie Banken und Post liegen im Umfeld des Hauptplatzes in Schwyz. Im Gemeindegebiet verteilt gibt es verschiedene Schulstandorte. Wichtige Anziehungspunkte sind die beiden Einkaufszentren in Seewen und Ibach (Seewen Markt und Mythen Center). Entlang der Grundstrasse liegt das Spital. Im Südosten der Gemeinde befindet sich die Sportanlage Wintersried von regionaler Bedeutung.

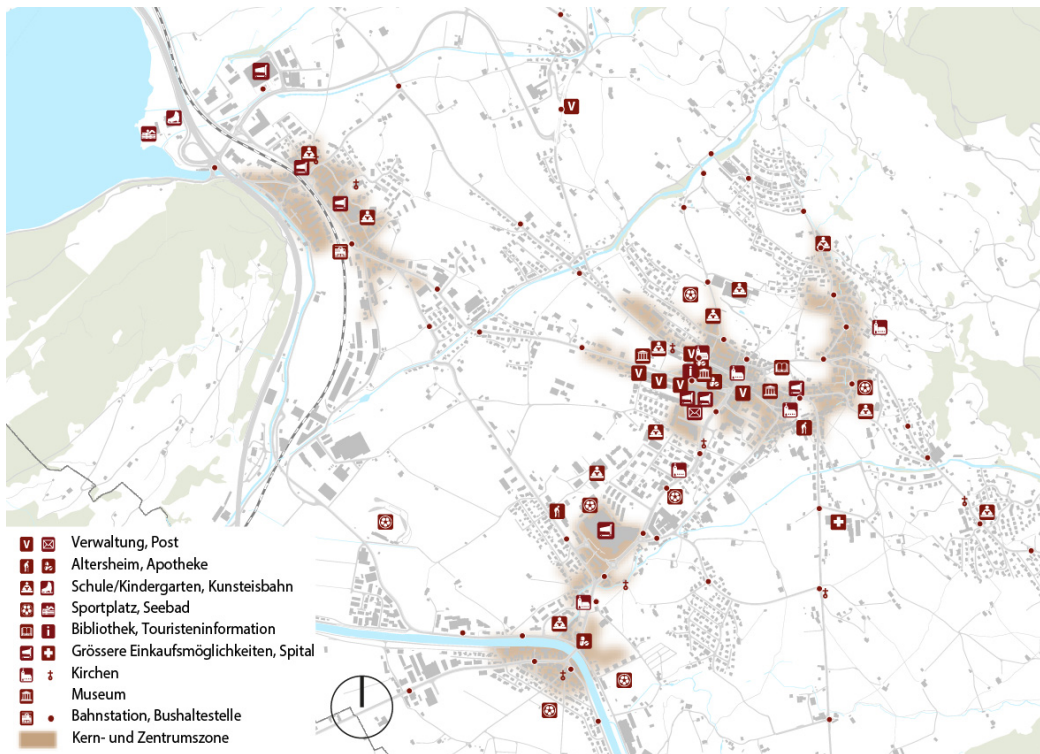


Abbildung 9: Siedlungsstruktur
Gemeinde Schwyz

4.4 Bestandsaufnahme zum Fussverkehr

Die Gemeinde Schwyz verfügt über ein historisch gewachsenes, engmaschiges und weitgehend durchgehendes Fusswegnetz. Es bestehen zahlreiche Fusswege und Gassen als sichere und attraktive Alternative zu den Hauptverkehrsachsen. Vor allem die historischen Ortskerne verfügen über Potenzial für attraktive Aussenräume. Mit dem dichten Wander- und Flanierwegnetz ist aus dem Siedlungsgebiet ein schneller Zugang in verschiedene Erholungsräume möglich. Im Gemeindegebiet sind vereinzelte T30-Zonen an sensiblen Orten (Schulhäuser, Spital) vorhanden.

Schwachstellen Fussverkehr

Mit der Schwachstellenanalyse wurden 124 Fussverkehrsschwachstellen erhoben (Abbildung 13). Die zentralen Erkenntnisse aus der Schwachstellenanalyse Fussverkehr sind:

- Ein Grossteil der Schwachstellen ist im Zusammenhang mit Querungen insbesondere der Hauptverkehrsachsen. Zu nennen sind mangelhafte Sichtverhältnisse und ungenügende bzw. fehlende Aufstellbereiche. Zudem weist ein gewichtiger Anteil der Querungen mangelhafte Randabschlüsse auf.

- Die historisch gewachsenen Kerngebiete (beispielsweise im Umfeld des Hauptplatzes Schwyz) lassen aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse keine durchgehende Fussverkehrsinfrastruktur zu. Die Strassenräume sind unübersichtlich und in Kombination mit verhältnismässig hohen Fahrgeschwindigkeiten wenig attraktiv. Auf den Plätzen dominiert die Parkierung, was sich negativ auf die Aufenthaltsqualität auswirkt.
- Verschiedenenorts zeigen sich Konflikte zwischen den Bedürfnissen des Fussverkehrs und der Parkierung. Private Parkplätze befinden sich auf dem Gehbereich oder Zufahrten für Längsparkierung führen über längere Trottoirabschnitte. Das Manövrieren kann dabei zu gefährlichen Situationen für die Fussgänger führen.
- Die Umkreise der Schulanlagen weisen ein hohes Sicherheitsbedürfnis auf. Teilweise gibt es Probleme sogenannten «Eltern-Taxis». Eltern können durch regelwidriges Anhalten und Manövrieren die Sicherheit anderer Schulkinder und Verkehrsteilnehmer gefährden.
- lernen Kinder so nicht, wie sie sich im Strassenverkehr verhalten sollen.
- Netzlücken finden sich oftmals im Zusammenhang mit künftigen Siedlungsentwicklungen und im Zugang von verkehrintensiven Einrichtungen (grosse Einkaufszentren, Spital).



Abbildung 10: Mangelhafte Querung



Abbildung 11: Enge Platzverhältnisse im Ortszentrum von Schwyz



Abbildung 12: «Eltern Taxi» vor Schulanlage

Die Fussverkehrsschwachstellen sind in folgendem Plan zusammengestellt.

Abbildung 13: Schwachstellen Fussverkehr (nächste Seite)



Symbol Schwachstelle

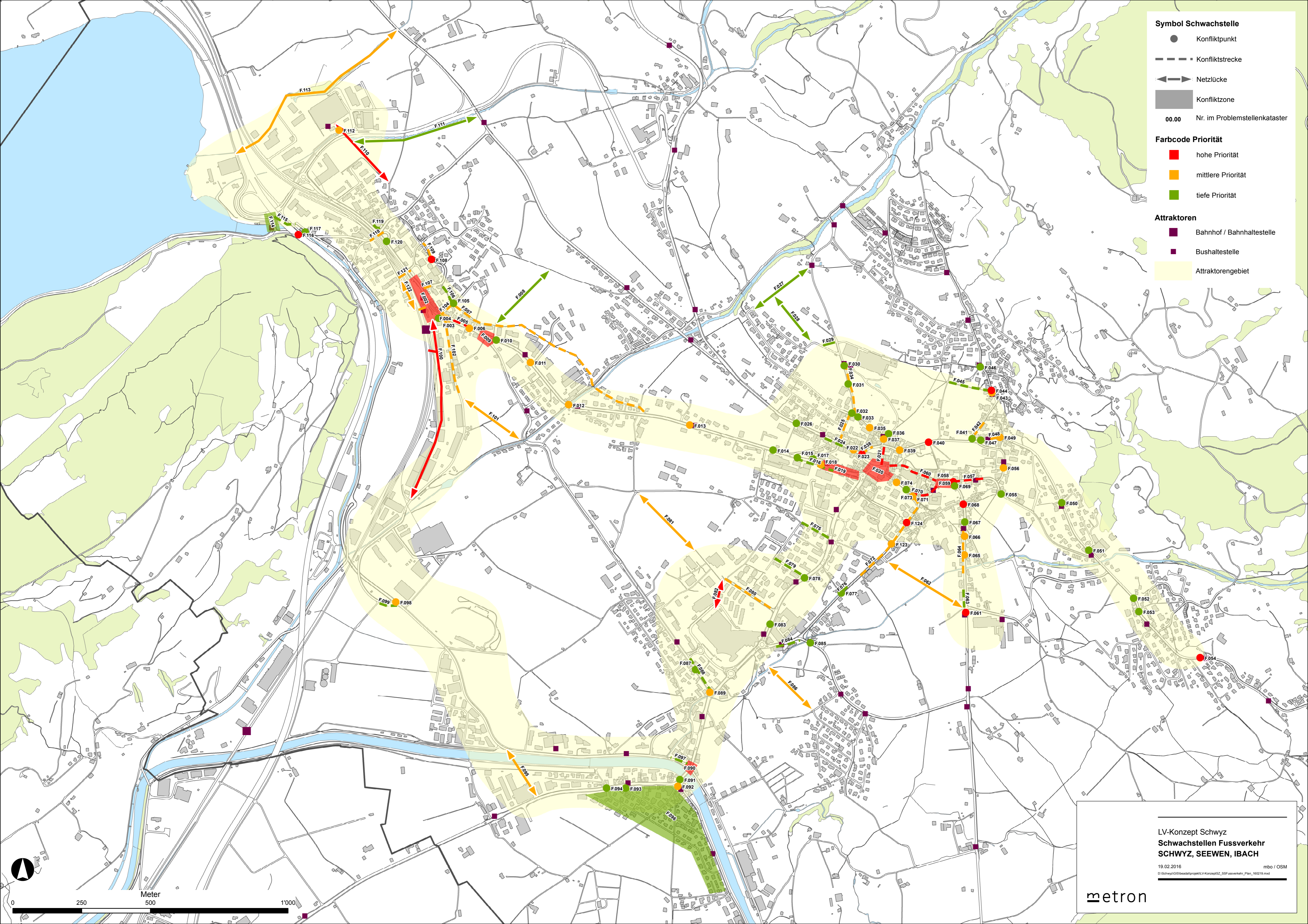
- Konfliktpunkt
- Konfliktstrecke
- ↔ Netzlücke
- Konfliktzone
- 00.00 Nr. im Problemstellenkaster

Farbcode Priorität

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- tiefe Priorität

Attraktoren

- Bahnhof / Bahnhaltestelle
- Bushaltestelle
- Attraktorengebiet



LV-Konzept Schwyz
 Schwachstellen Fussverkehr
 SCHWYZ, SEEWEN, IBACH
 19.02.2016 mbo / OSM
 D:\Schwyz\GIS\Beadat\projekte\LV-Konzept\LV_SSF\ass-verkehr_Plan_160219.mxd



4.5 Bestandsaufnahme Veloverkehr

Im Talboden Schwyz ist im Bereich Veloverkehr ein Freizeitnetz mit einer Routenführung abseits von Hauptverkehrsachsen vorhanden. Zu nennen ist die Velolandroute entlang dem Lauerzer- und Vierwaldstädtersee, über die Ibergeregge und ins Muotathal sowie verschiedene Bikerouten in unmittelbarer Umgebung.

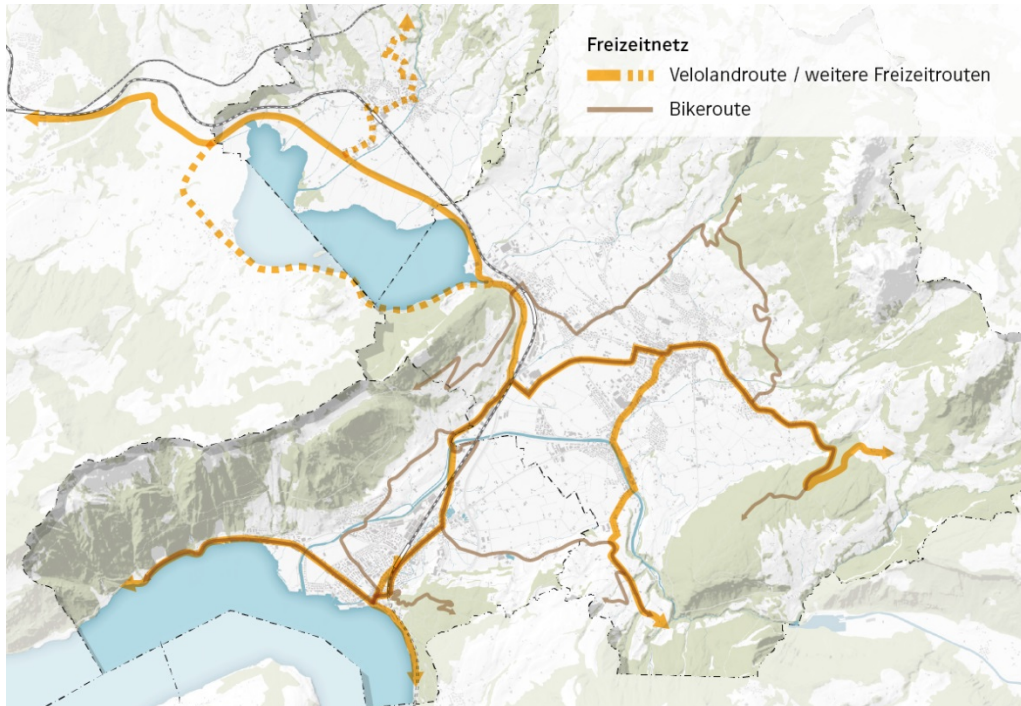


Abbildung 14: Freizeitnetz Veloverkehr

Für den Alltagsverkehr ist auf gewissen Hauptverkehrsachsen abschnittsweise eine attraktive Veloinfrastruktur vorhanden (Abbildung 15). Separierte Rad-/Gehwege bestehen auf der Gotthardstrasse zwischen Rösslimatt und Eigenwies und auf der Muotastrasse zwischen Wintersried und Studenmatt. Ein flächendeckendes und durchgehendes Velonetz für den Alltagsverkehr fehlt aber. Zudem fehlen Veloinfrastrukturen bei wichtigen Querungsstellen und bei Regimewechsel.

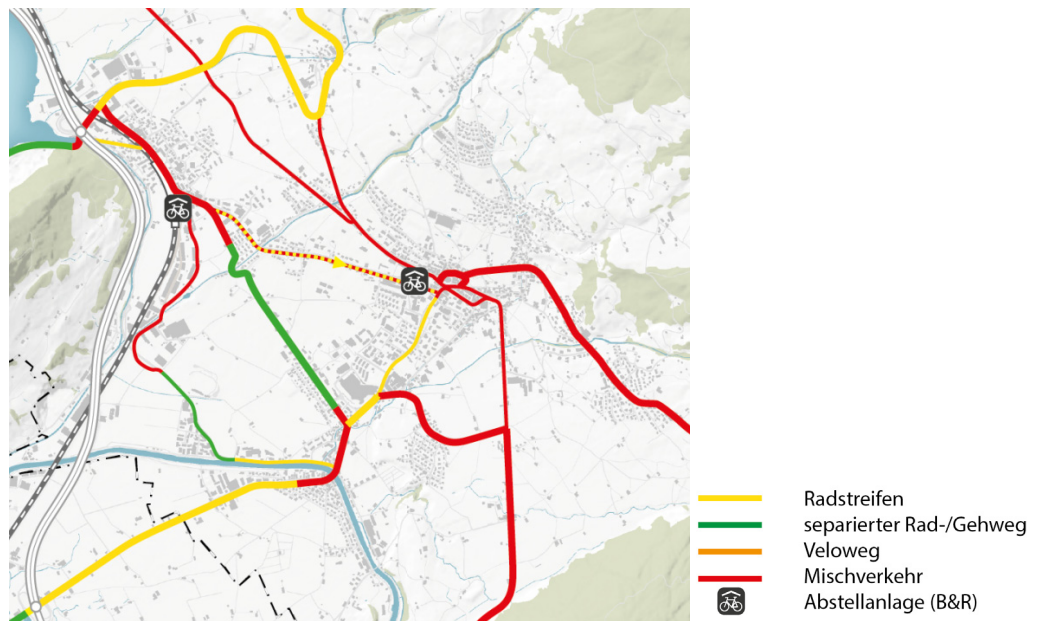


Abbildung 15: Bestehende Veloinfrastruktur

Ein Grundangebot an Abstellanlagen an wichtigen ÖV-Haltestellen ist vorhanden. Diese sind allerdings zum Teil wenig attraktiv und führen zu langen Umsteigewegen.

Schwachstellen Veloverkehr

Aus der Schwachstellenanalyse Veloverkehr (Abbildung 19) zeigt sich der folgende Handlungsbedarf:

- keine direkte durchgehende Alltagsroute auf der wichtigen Veloachse zwischen Steinen, Seewen und Brunnen
- historisch gewachsenen Ortsdurchfahrten lassen aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse keine Veloinfrastruktur zu. Die Strassenräume sind unübersichtlich und in Kombination mit verhältnismässig hohen Fahrgeschwindigkeiten für den Veloverkehr wenig attraktiv.
- fehlende oder zu schmale Radstreifen auf Hauptverkehrsachsen
- fehlende Abbiege-, Querungshilfen bei aus Netzsicht wichtigen Querungsstellen
- Netzlücken im Zusammenhang mit der Erschliessung der Entwicklungsgebieten und im Zugang zu verkehrintensiven Einrichtungen
- Strassenabschnitte mit Einbahnregime, die zu grossen Umwegen für den Veloverkehr führen



Abbildung 16: Netzlücke Chämloch
Verbindung Steinen – Seewen



Abbildung 17: Veloroute
durch Einbahnregime



Abbildung 18: Fehlende Querungshilfe
für den Veloverkehr

Die Veloverkehrsschwachstellen sind in folgendem Plan zusammengestellt.

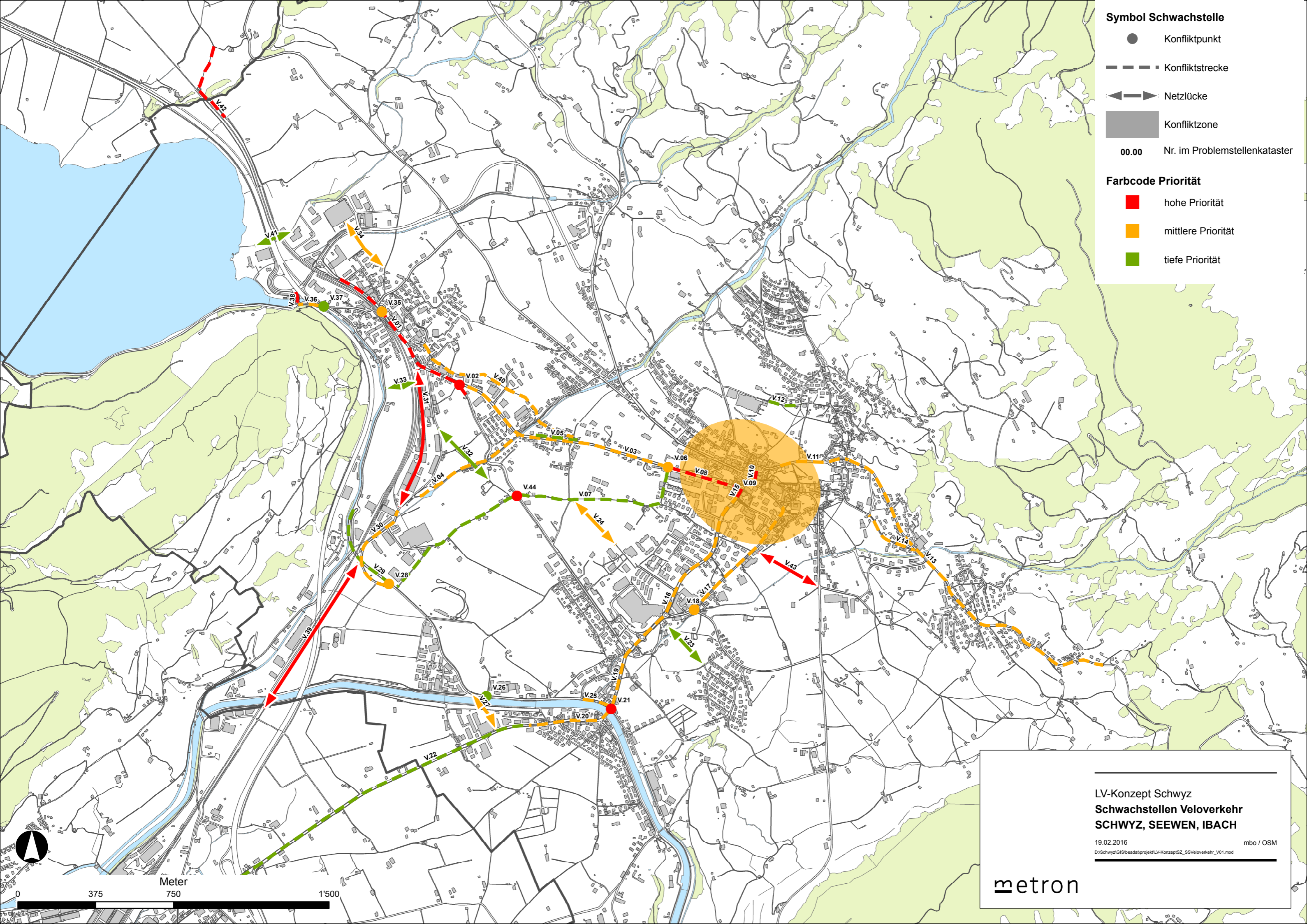
Abbildung 19: Schwachstellen Veloverkehr
(nächste Seite)

Symbol Schwachstelle

- Konfliktpunkt
- Konfliktstrecke
- ◄ ► Netzlücke
- Konfliktzone
- 00.00 Nr. im Problemstellenkataster

Farbcode Priorität

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- tiefe Priorität



LV-Konzept Schwyz
Schwachstellen Veloverkehr
SCHWYZ, SEEWEN, IBACH
19.02.2016 mbo / OSM
D:\Schwyz\GIS\beadat\projekt\LV-Konzept\SS_Veloverkehr_V01.mxd

5 Netzplanung

5.1 Kriterien und Anforderungen

Das Fusswegnetz und Velowegnetz muss die Anforderungen von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern und Verkehrszwecken erfüllen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger wollen direkt, sicher und komfortabel an ihr Ziel gelangen. Diese unterschiedlichen Qualitätsanforderungen sind in der Netzplanung aufzunehmen. Für die Qualität des Fusswegnetzes sind die folgenden Kriterien massgebend:

- attraktiv
- sicher
- zusammenhängend und dicht
- hindernisfrei

Beim Velowegnetz ist zusätzlich die Homogenität (wenige Regimewechsel) ein wichtiges Kriterium. Veloroutentypen mit Nutzergruppen und deren Anforderungen sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Route	Nutzer	Anforderungen	Führung
Freizeitroute	Touristen, Familien, Gelegenheitsfahrer, Schüler, E-Bikes	sicher, hohe Umfeldqualität, bequem, Signalisation, nicht schnell	Radwege, Nebenstrasse im Mischverkehr, selten Radstreifen
Routen auf Hauptstrassen (Alltagsnetz)	Pendler, Alltagsvelofahrer, E-Bikes, Schüler (regional)	direkt, schnell, sicher	Radstreifen/-wege
Ergänzungsnetz (Alltagsnetz)	Schüler (lokal), Freizeit/Familien, Pendler mit hohem Sicherheitsbedürfnis	sicher, hohe Umfeldqualität, geringe Verkehrsmenge, weniger schnell	Nebenstrassen im Mischverkehr (geringe Verkehrsmengen), Radwege
Aggloradroute (Steinen – Seewen – Brunnen)	Pendler Alltagsvelofahrer, Freizeit, E-Bikes, Schüler (regional)	direkt, schnell, sicher, homogen, hoher Ausbaustandard	Radweg

Abbildung 20: Velorouten, Nutzer und Anforderungen

Richtgrössen Dimensionierung

Die Wegbreite ist abhängig vom Platzbedarf (Lichtraumprofil) des angenommenen Begegnungsfalls sowie einem Umfeldzuschlag je nach Nutzung. In Anlehnung an die VSS Norm (SN 640 070) lassen sich für die Dimensionierung der Fuss und Veloinfrastruktur die folgenden Richtgrössen festhalten.

	Mindestbreite	Idealbreite	Zum Vergleich: Normalien Tiefbauamt Kt. Schwyz
Trottoir	2.0 m	2.5 m	2.0 m
Velostreifen	eben: 1.25 m bergauf: 1.5 m	eben: 1.5 m bergauf: 1.8 m	innerorts: 1.25 m ausserorts: 1.5 m
Rad-/Gehweg	1-Richtung: 2.5 m 2-Richtungen: 3.0 m	3.0 m 3.5 m	2.8 m 3.0 m

Tabelle 2: Richtgrössen Dimensionierung

5.2 Velowegnetz

Das Netz für den Veloverkehr ist über die Gemeindegrenzen hinaus zu planen und auf die dortigen Netze abzustimmen. Entsprechend wurde das Velowegnetz auf Stufe Agglomeration und in Koordination mit den Gemeinden Ingenbohl und Steinen entwickelt.

Rückgrat des Velowegnetzes stellt die geplante Aggloradroute als direkte, attraktive und sichere Verbindung zwischen Steinen – Seewen – Brunnen. Entlang dieser Achse befinden sich die Ortszentren, die Bahnhöfe und auch die wichtigsten Entwicklungsgebiete (Zeughausareal, Brunnen Nord).

Das Velonetz baut auf den bestehenden Netzelementen auf. So besteht beispielsweise im Gebiet Wintersried ein isolierter aber attraktiver Rad-/Gehweg als Zugang zur den Sportanlagen. Mit der Aggloradroute und der neuen Muotabrücke lassen sich die bestehenden Netzelemente verbunden werden.



Abbildung 21: Bestehender Rad-/Gehweg Wintersried

Die Hauptstrassen sind von grosser Bedeutung für den Velo-Alltagsverkehr, da Sie oftmals die direktesten Routen zwischen den Orten darstellen. Als Alternative zu der Veloführung auf den Hauptstrassen ist für Velofahrende mit höherem Sicherheitsbedürfnis jeweils eine Alternative abseits der Hauptverkehrsachsen vorgesehen, welche allerdings nicht gleich direkt ist.

Die Velonetzplanung ist in Abbildung 22 abgebildet.

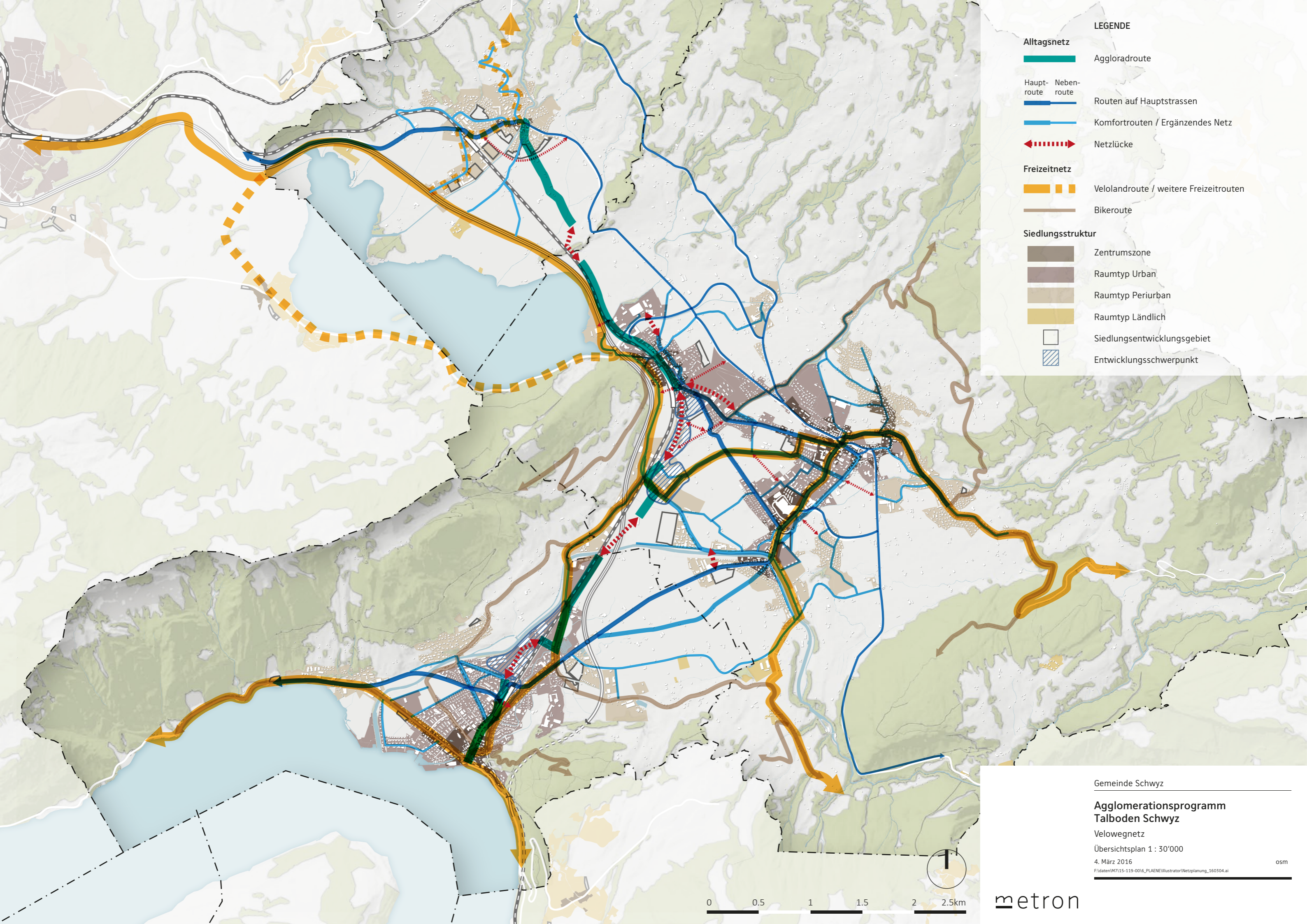
Abbildung 22: Netzplan Veloverkehr (nächste Seite)

5.3 Fusswegnetz

Das Fusswegnetz baut auf dem bestehenden dichten und weitgehend durchgängigen Netz auf. Es bestehen zahlreiche Fusswege und Gassen als sichere und attraktive Alternative zu den Hauptverkehrsachsen. Verschiedene Wanderwege führen durch das Siedlungsgebiet zu den Naherholungsgebieten. Es bestehen punktuelle Netzlücken im Zusammenhang mit den Entwicklungsgebieten, zwischen verschiedenen Ortsteilen und im Zugang zu verkehrintensiven Einrichtungen.

Im Netzplan enthalten sind zudem wichtige Querungsstellen der Hauptverkehrsstrassen aus übergeordneter Netzsicht. Diese Querungsstellen sind nicht abschliessend. Es gibt weitere bedeutungsvolle Querungsstellen, welche im Zusammenhang mit lokalen Nutzungen oder im Zugang zu den Haltestellen sind.

Abbildung 23: Netzplanung Fussverkehr
(übereinstimmende Seite)



LEGENDE

Alltagsnetz

- Aggloradroute
- Hauptroute Nebenroute
- Routen auf Hauptstrassen
- Komfortrouuten / Ergänzendes Netz
- Netzlücke

Freizeitnetz

- Velolandroute / weitere Freizeitrouuten
- Bikeroute

Siedlungsstruktur

- Zentrumszone
- Raumtyp Urban
- Raumtyp Periurban
- Raumtyp Ländlich
- Siedlungsentwicklungsgebiet
- Entwicklungsschwerpunkt

Gemeinde Schwyz

**Agglomerationsprogramm
Talboden Schwyz**

Velowegnetz

Übersichtsplan 1 : 30'000

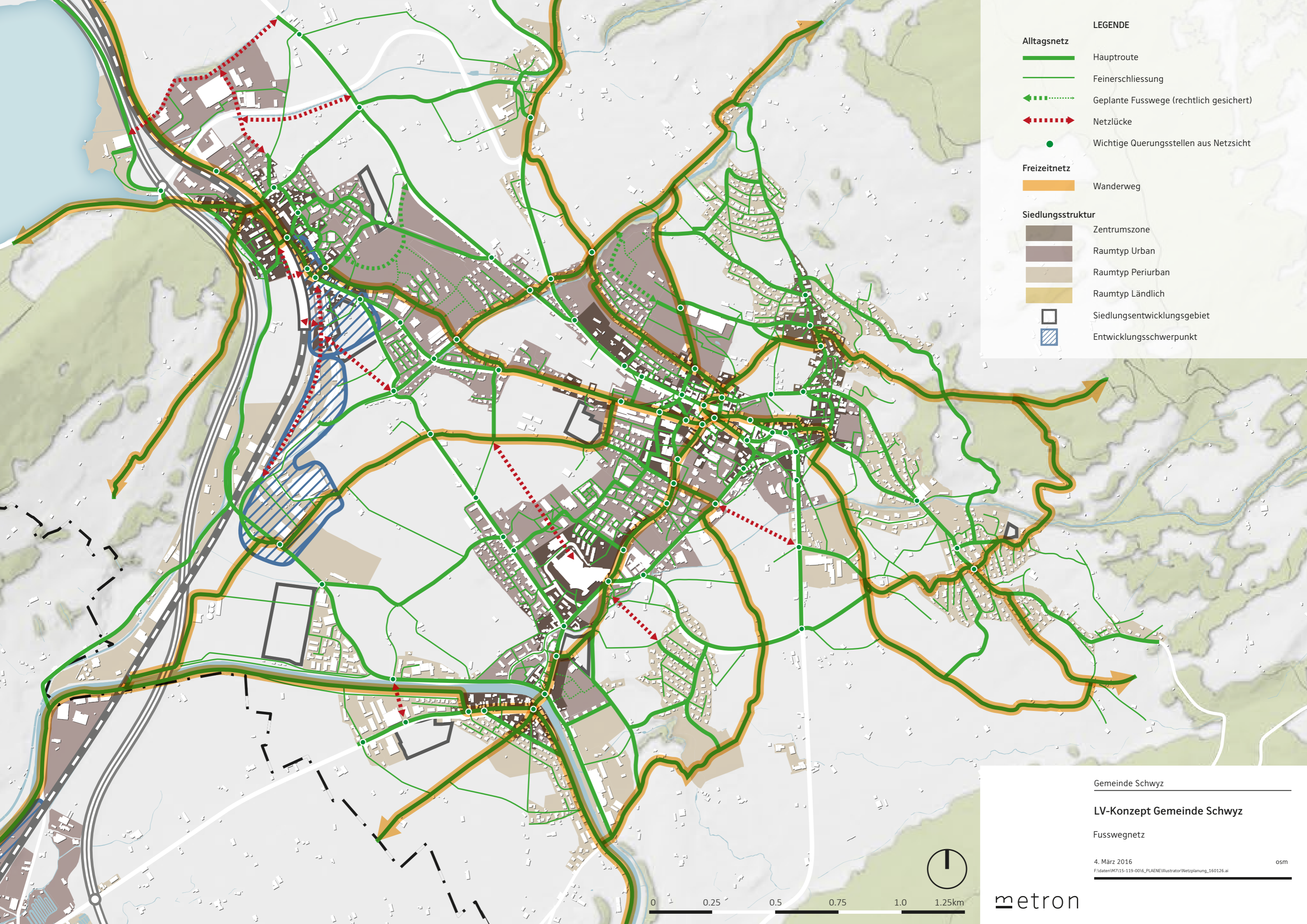
4. März 2016

Filedaten\M7\15-119-0016_PLAENE\Illustrator\Netzplanung_160304.ai

osm



metron



- LEGENDE**
- Alltagsnetz**
 - Hauptroute
 - Feinerschliessung
 - ⋯ Geplante Fusswege (rechtlich gesichert)
 - - - Netzlücke
 - Wichtige Querungsstellen aus Netzsicht
 - Freizeitnetz**
 - Wanderweg
 - Siedlungsstruktur**
 - Zentrumszone
 - Raumtyp Urban
 - Raumtyp Periurban
 - Raumtyp Ländlich
 - Siedlungsentwicklungsgebiet
 - Entwicklungsschwerpunkt

Gemeinde Schwyz

LV-Konzept Gemeinde Schwyz

Fusswegnetz

4. März 2016 osm

Filedaten\M7\15-119-0016_PLAENE\Illustrator\Netzplanung_160126.ai



metron

6 Massnahmen

6.1 Handlungsbedarf

Mit der Schwachstellenanalyse konnte der Handlungsbedarf aufgezeigt werden. Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehrsnetz bestehen bei Siedlungsentwicklungsgebieten, bei Hauptstrassen durch die Ortszentren und bei den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr. Schwachstellen im Zusammenhang mit Entwicklungsgebieten, Ortszentren und in unmittelbarer Umgebung von ÖV-Haltestellen sind in erster Priorität zu beheben. Netzlücken sind weniger im bestehenden Netz, sondern oft im Zusammenhang mit zukünftigen Entwicklungsabsichten festzustellen. Die Veloabstellanlagen werden im Rahmen der Planungen zum Bushof Seewen und Schwyz behandelt.

Die Fuss- und Veloschwachstellen weisen eine unterschiedliche Dringlichkeit auf und sind auch bezüglich Umsetzung mit unterschiedlichem Aufwand verbunden. Da nicht alle Schwachstellen gleichzeitig behoben werden können, ist ein differenzierter und etappierter Umgang vorgesehen:

- Sofortmassnahmen
- Massnahmen für Agglomerationsprogramm
- Behebung im Rahmen der nächsten Strassensanierung
- Andere Projekt
- Keine Massnahmen

6.2 Sofortmassnahmen

Als Sofortmassnahmen werden Massnahmen definiert, welche

- eine hohe Dringlichkeit aus sicherheitstechnischer Sicht aufweisen,
- mit geringen Umsetzungskosten umsetzbar sind
- oder im Rahmen anstehender Strassensanierungen (innerhalb von 4 Jahren) umgesetzt werden.

In der folgenden Abbildung sind die Sofortmassnahmen zusammengestellt.

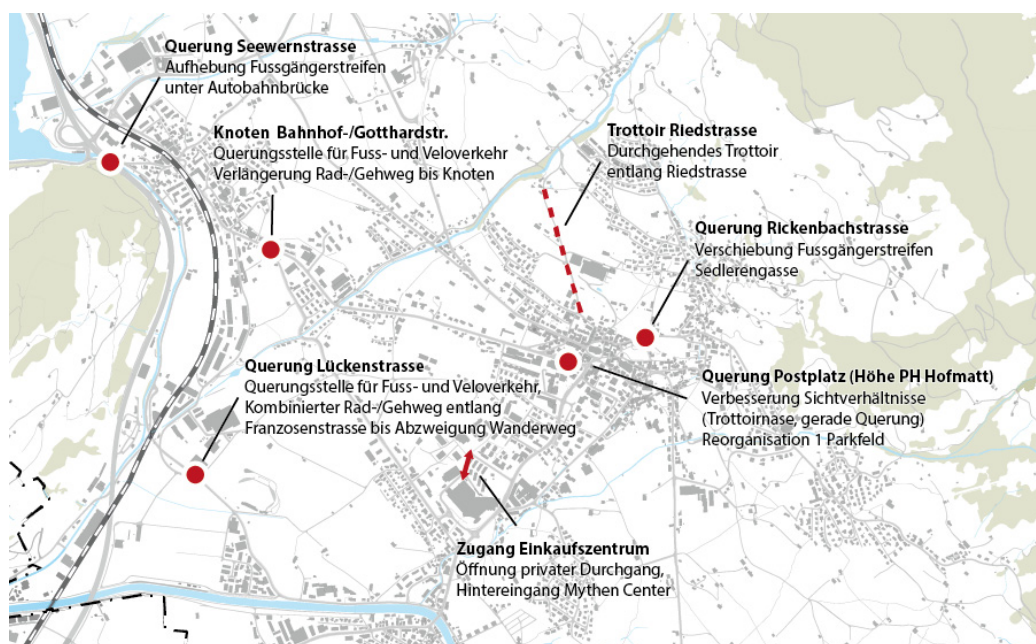


Abbildung 24: Sofortmassnahmen

6.3 Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen im Agglomerationsprogramm

Übersicht AP-Massnahmen

Für AP-Massnahmen der 3. Generation gelten die folgenden Zeithorizonte:

- A-Massnahmen: 2019-2022
- B-Massnahme: 2023-2026
- C-Massnahme: nach 2026

Die folgenden Massnahmen mit mittelfristigem Realisierungshorizont werden in das laufende Agglomerationsprogramm eingegeben.

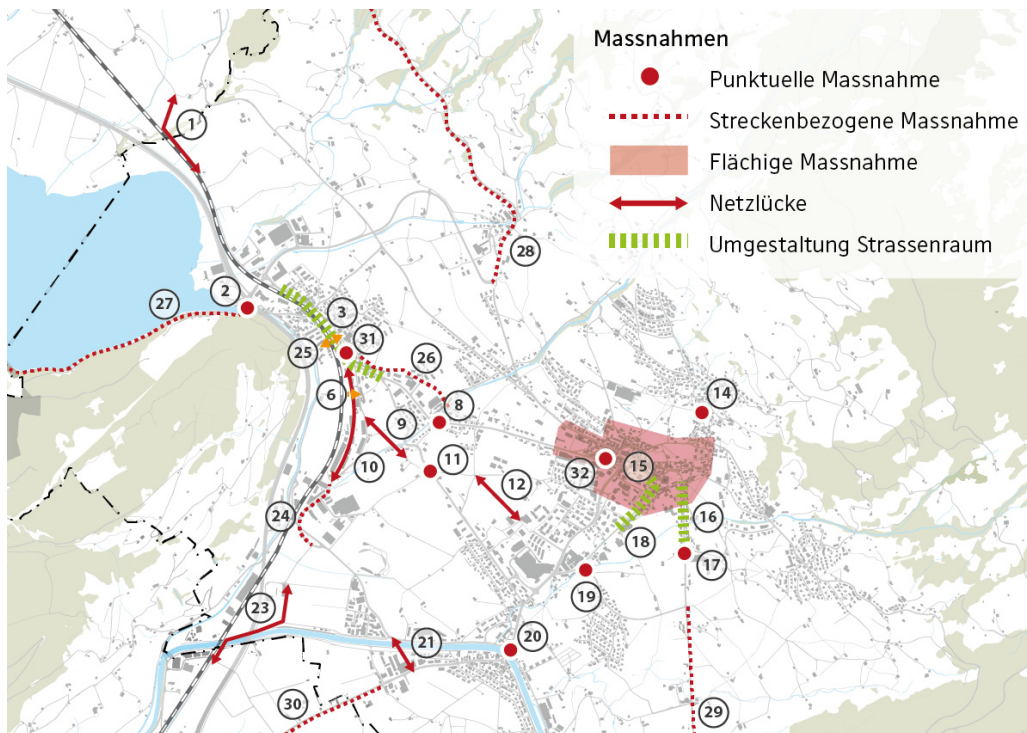


Abbildung 25: Fuss- und veloverkehrsrelevante Massnahmen im Agglomerationsprogramm

Grössere Massnahmen werden als Einzelmassnahme eingegeben. Thematisch oder geografisch zusammengehörige Massnahmen werden in sogenannten Massnahmenpaketen zusammengefasst. Aus dem Fuss- und Velokonzept Schwyz werden die folgenden Einzelmassnahmen bzw. Massnahmenpakete eingegeben:

- Massnahmenpaket Aggloradroute Steinen – Seewen – Brunnen
- Perronzugang Süd Bahnhof Seewen
- Massnahmenpaket Aufwertung Bushaltestellen (im Sinne der Zugänglichkeit für den Fussverkehr)
- Massnahmenpaket Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz

Für die Massnahmen wurden anhand von Massnahmenskizzen die Grobkosten geschätzt. In den folgenden Kapiteln sind die einzelnen Massnahmen nach Massnahmenpaket mit Beschreibung, Zeithorizont und Kostenschätzung aufgelistet. Eine detaillierte Zusammenstellung über Massnahmen findet sich im Anhang.

Massnahmenpaket Aggloradroute Steinen – Seewen – Brunnen

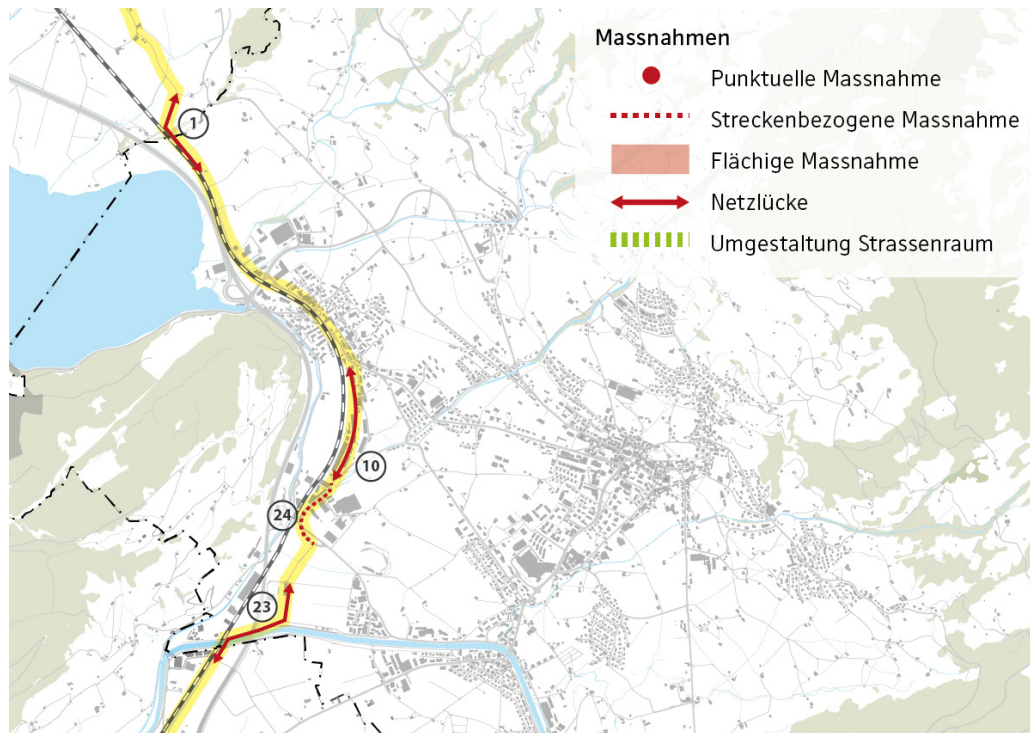


Abbildung 26: Massnahmen Aggloradroute Steinen – Seewen – Brunnen

Massnahme	Massnahmenbeschrieb	Zeithorizont Realisierung	Kostenschätzung CHF (+/- 30%, exkl. MwSt.)	
M01	Netzlücke Chämiloch*	Ausbau zu Fuss- und Veloweg, Abtragung Fels, Aufschüttung zur Überwindung der Höhendifferenz, Einbau Oberbau	2019 – 2022 (A-Massnahme)	1'320'000
M10	Netzlücke Zeughausareal	Schaffung einer Fuss- und Veloachse durchs Zeughausareal – genaue Massnahme in Abhängigkeit zur dortigen Planung	2019 – 2022 (A-Massnahme)	260'000
M23	Netzlücke Grossried*	Ausbau Fuss- und Veloweg, Erstellen Fuss- und Velobrücke über Muota	2019 – 2022 (A-Massnahme)	2'790'000
M24	Veloinfrastruktur Franzosenstrasse	Erstellen separierter Rad-/Gehweg entlang Franzosenstrasse	2019 – 2022 (A-Massnahme)	580'000
			Gesamtpaket	4'950'000

*in Koordination mit Gemeinden Steinen und Ingenbohl

Tabelle 3: Massnahmenübersicht Aggloradroute

Perronzugang Süd Bahnhof Seewen

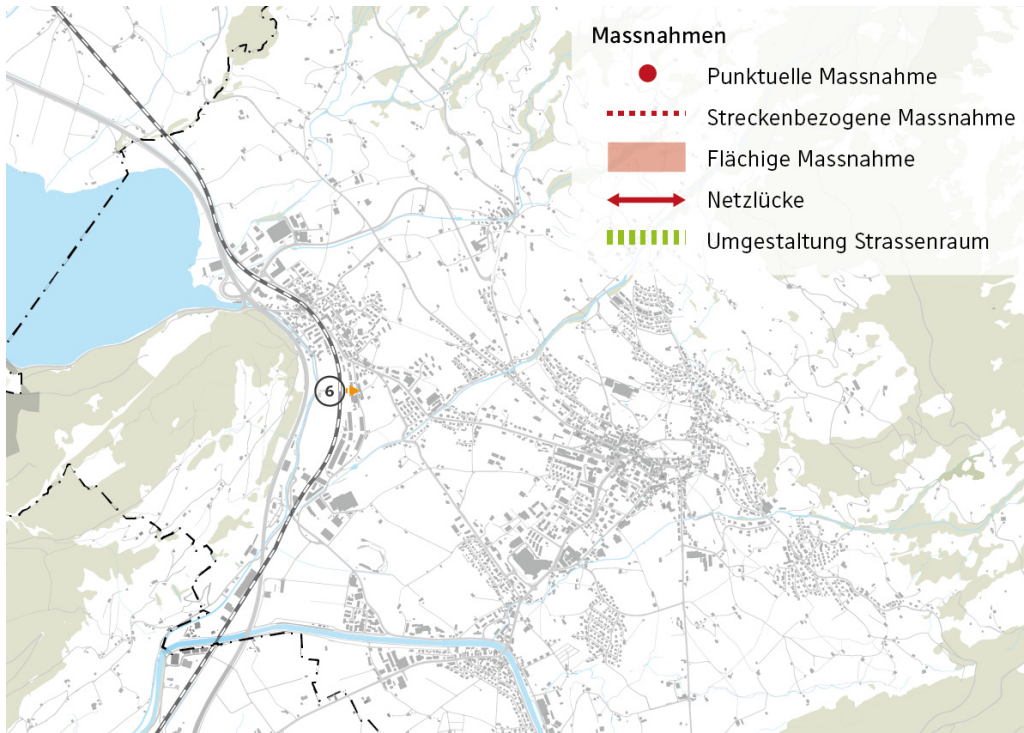


Abbildung 27: Massnahmen Perronzugang Bahnhof Seewen, Südende

Massnahme	Massnahmenbeschrieb	Eingabe Agglomerationsprogramm	Kostenschätzung CHF (+/- 30%, exkl. MwSt.)
M06 Perronzugang Seewen Süd	Direkter Perronzugang vom Zeughausareal mittels Bau einer Unterführung	2019 – 2022 (A-Massnahme)	gemäss Ingenieurprojekt

Tabelle 4: Massnahmenübersicht Perronzugang Bahnhof Seewen

Massnahmenpaket Aufwertung Bushaltestellen

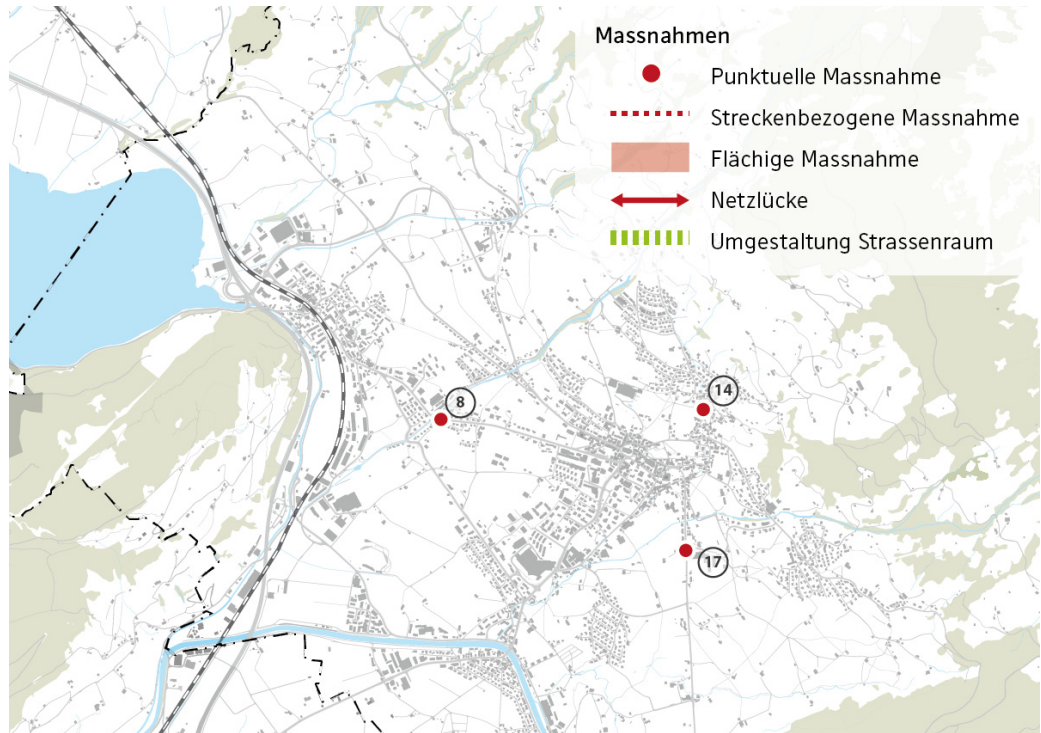


Abbildung 28: Massnahmen Aufwertung Bushaltestelle

Massnahme	Massnahmenbeschrieb	Eingabe Agglomerationsprogramm	Kostenschätzung CHF (+/- 30%, exkl. MwSt.)
M08 Umgestaltung Bushaltestelle Nietenbach	Realisierung Fussgängerstreifen mit Mittelinsel, Umgestaltung in Fahrbahnhaltestellen, Aufweitung Haltestelle, Erhöhung Haltekanten	2023 – 2026 (B-Massnahme)	160'000
M14 Umgestaltung Bushaltestelle Dorfbach	Umgestaltung Knoten, Schaffung Wartebereich mit Haltestelleninfrastruktur, sichere Fussgängerquerung	2019 – 2022 (A-Massnahme)	280'000
M17 Umgestaltung Bushaltestelle Spital	Realisierung Fussgängerstreifen mit Mittelinsel, Erstellen eines behindertengerechten Zugangs zur Haltestelle, Umgestaltung in Fahrbahnhaltestellen, Verbreiterung Wartebereich mit Witterungsschutz	2019 – 2022 (A-Massnahme)	130'000
Gesamtpaket			570'000

Tabelle 5: Massnahmenübersicht Aufwertung Bushaltestellen

Massnahmenpaket Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz

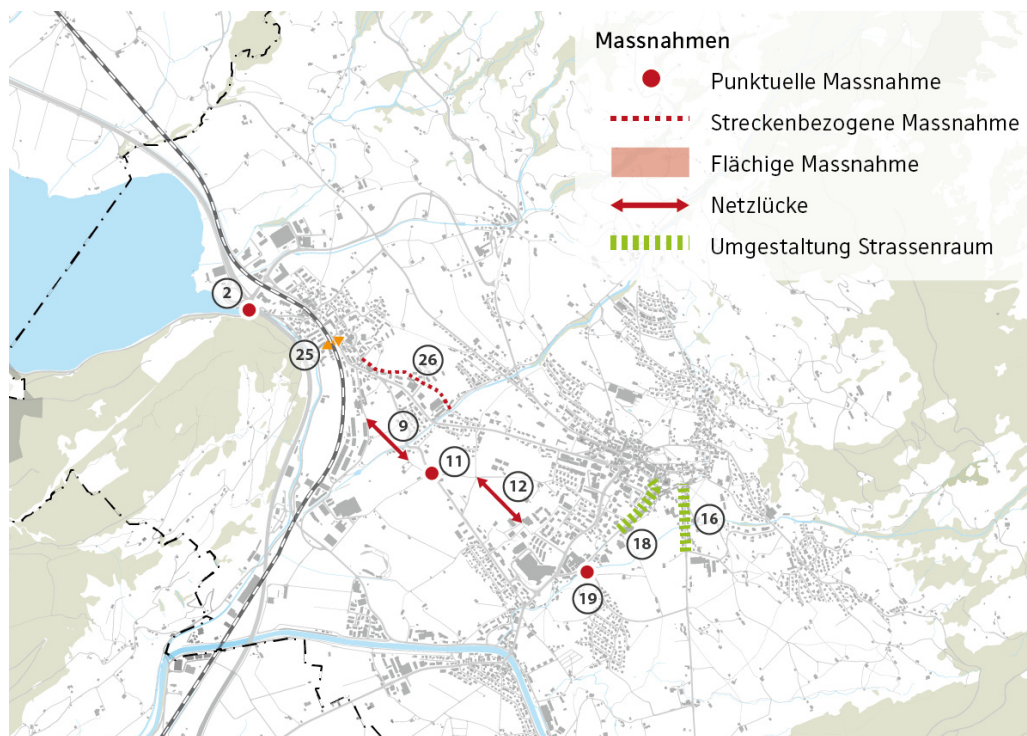


Abbildung 29: Massnahmen Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz

Massnahme	Massnahmenbeschrieb	Eingabe Agglomerationsprogramm	Kostenschätzung CHF (+/- 30%, exkl. MwSt.)
M02 Knoten Barcarola	Umgestaltung Knoten (Abbiegehilfe für Velofreizeitroute / Zugang See, klare MIV-Führung, Aufwertung Bushaltestelle)	2019 – 2022 (A-Massnahme)	900'000
M09 Netzlücke Rösslimatt	Erstellen von neuem Fuss-/Radweg als direkter Zugang zum Zeughausareal	2019 – 2022 (A-Massnahme)	330'000
M11 Querungshilfe Velo Gotthard- / Lückenstrasse	Realisierung von Mittelinsel mit Velofurt, Aufweitung Strassenraum	2019 – 2022 (A-Massnahme)	110'000
M12 Netzlücke Lückenstrasse – Rubiswil	Erstellen eines neuen Fuss- und Veloweges	2019 – 2022 (A-Massnahme)	400'000
M16 Fussverkehrsmassnahmen Grundstrasse	Schaffung von Warteräumen bei Querungen, beidseitig durchgehendes Trottoir	2023 – 2026 (B-Massnahme)	410'000
M18 Sicherheitsmassnahmen Schützenstrasse	Realisierung Trottoirnasen bei Querungsstellen, Verbesserung Beleuchtung	2019 – 2022 (A-Massnahme)	40'000
M19 Umgestaltung Knoten Grosstein- / Schützenstrasse	Umgestaltung Knoten, Verschiebung Fussgängerstreifen, Abbiegehilfe Velo	2019 – 2022 (A-Massnahme)	385'000
M25 Aufwertung Perronzugänge und Bahnunterführung Seewen Nord	Aufwertung der bestehenden Bahnunterführung (Gestaltung, Beleuchtung)	2019 – 2022 (A-Massnahme)	100'000
M26 Ausbau Stelzliweg	Verbreiterung Fuss-/ (Radweg) und Beleuchtung	2019 – 2022 (A-Massnahme)	390'000
Gesamtpaket			3'085'000

Tabelle 6: Massnahmenübersicht Aufwertung Bushaltestellen

Weitere relevante Massnahmen

Das Agglomerationsprogramm beinhaltet noch weitere, meist gesamtverkehrliche Massnahmen, welche nicht direkt aus dem Fuss- und Velokonzept abgeleitet wurden, aber von massgeblicher Relevanz für den Fuss- und Veloverkehr sind.

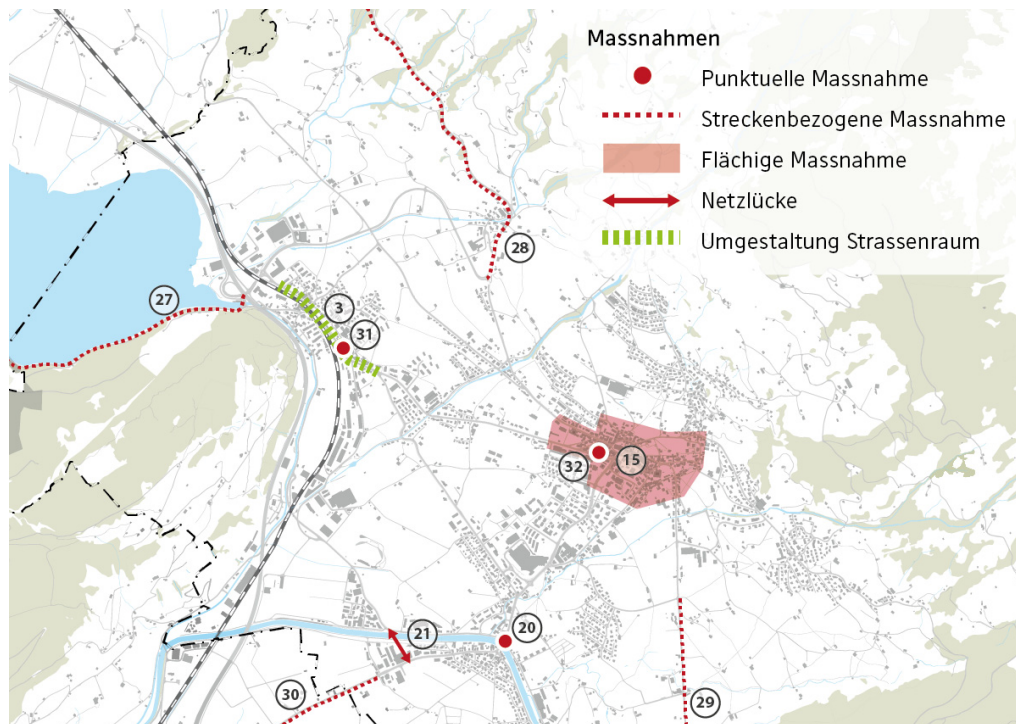


Abbildung 30: Weitere relevante Massnahmen im Agglomerationsprogramm

Massnahme	Massnahmenbeschrieb	Anforderungen aus Sicht Fuss- und Veloverkehr
M03 Ortsdurchfahrt Seewen	Betriebs und Gestaltungskonzept	Veloinfrastruktur auf der Bahnhofstrasse (Teil der Aggloradroute), Sichere Querungen im Zugang zum Bahnhof
M15 Aufwertung Ortskern Schwyz	Aufwertung Strassenraum, Prüfung Temporegime (gemäss Testplanung Zentrum Schwyz)	Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr durch adäquates Temporegime (Begegnungszone, T30)
M20 Umgestaltung Knoten Gott-hardstrasse Muotastrasse (flankierende Massnahme zur Muotabrücke)	Umgestaltung Knoten, Behebung Unfallschwerpunkt	Veloinfrastruktur (insbesondere Abbiegehilfe für Veloroute), Sichere Fussgängerquerungen
M21 Muotabrücke	Neubau Muotabrücke	Fuss- und Veloinfrastruktur auf Brücke und im Zugang
M27 Ausbau Veloinfrastruktur auf bis Kantonsstrassen M;30	Ergänzung der Veloinfrastruktur	separierte Führung (Rad-/Gehweg) bei Ausserortsabschnitten mit hoher Geschwindigkeiten
M31 Neugestaltung Bushof Schwyz	Neugestaltung Bushof, Begegnungszone	Sicherer Zugang, Attraktive und nahe Veloabstellanlagen Velo, Behindertengerechte Ausgestaltung
M32 Neugestaltung Bushof Seewen	Neugestaltung Bushof	Sicherer Zugang, Attraktive und nahe Veloabstellanlagen Velo, Behindertengerechte Ausgestaltung

Tabelle 7: Übersicht weiterer relevante AP-Massnahmen und Anforderungen aus Sicht Fuss-/Veloverkehr

6.4 Langfristige Massnahmen

Die Behebung der folgenden Netzlücken wird weisen einen langfristigen Realisierungshorizont auf und werden im Agglomerationsprogramm 3. Generation als C-Massnahme (ab 2026) eingegeben:

- Verbindung Seebad – Seewencenter
- Verbindung Seewen – Seewencenter (Querung Umfahrungsstrasse T8)
- Netzlücke entlang Siechenbach
- Netzlücke Grosstein
- Verbindung Schützenstrasse – Spital

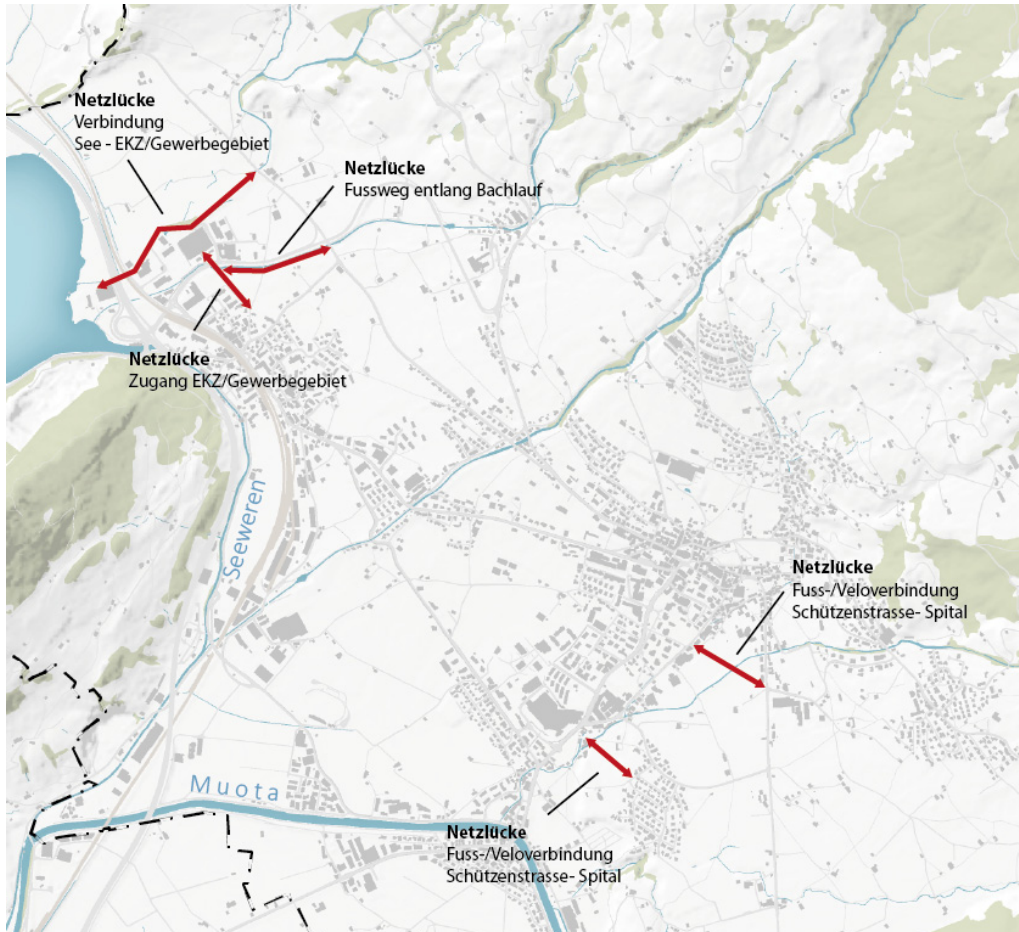


Abbildung 31: Langfristige Massnahmen, Behebung von Netzlücken

6.5 Behebung von Schwachstellung bei Strassensanierungen

Für die verbleibenden Schwachstellen, welche nicht als Sofortmassnahme oder Agglomerationsprogramm eingegeben werden, ist eine Behebung im Rahmen des Sanierungszyklus vorgesehen. Die Schwachstellenanalyse (Schwachstellenpläne und Schwachstellendossier) bildet bei anstehenden Strassensanierungen eine wichtige Grundlage zur Verbesserung des Fuss- und Velowegnetzes.

Anhang

Anhang 1: Zielmatrizen

	Hartbeläge Velo und Behinderte	Leit- und Informationssystem	E-Bike tauglich	Umgebung Alterszentren	Spazierwege im Naherholungsgebiet	Bike an Ride an Knotenpunkten Anschlusspunkten	Zusammenhängendes Netz	Getrennte Fahrbahnen	Sichere Schulwege	Beleuchtung Hauptachsen	Attraktive Linienführung	Parkplätze sicher und gedeckt	Schneeräumung vor Schulanfang	Modalsplit verbessern	Engmaschiges Fuss- und Velonetz	Freizeit-, Kultur- und Sportstätten	ÖV, Arbeitsplätze, Schulen und Einkaufen	Wegrechtssicherung innert 10 Jahren
Hartbeläge Velo und Behinderte																		
Leit- und Informationssystem																		
E-Bike tauglich																		
Umgebung der Alterszentren																		
Spazierwege im Naherholungsgebiet																		
Bike an Ride an Knotenpunkten																		
Zusammenhängendes Netz																		
Getrennte Fahrbahnen																		
Sichere Schulwege																		
Beleuchtung Hauptachsen																		
Attraktive Linienführung																		
Parkplätze sicher und gedeckt																		
Schneeräumung vor Schulanfang																		
Modalsplit verbessern																		
Engmaschiges Fuss- und Velonetz																		
Freizeit-, Kultur- und Sportstätten																		
ÖV, Arbeitsplätze, Schulen und Einkaufen																		
Wegrechtssicherung innert 10 Jahren																		

Tabelle 8: Zielkonfliktmatrix
(grün: Unterstützung, rot, Konflikt)

	Hartbeläge Velo und Behinderte	Gute Beschilderung	E-Bike tauglich	Umgebung Alterszentren	Spazierwege im Naherholungsgebiet	Bike an Ride an Knotenpunkten	Zusammenhängendes Netz	Getrennte Fahrbahnen	Sichere Schulwege	Beleuchtung Hauptachsen	Attraktive Linienführung	Parkplätze sicher und gedeckt	Schneeräumung vor Schulanfang	Modalsplit verbessern	Engmaschiges Fuss- und Velonetz	Freizeit-, Kultur- und Sportstätten	ÖV, Arbeitsplätze, Schulen und Einkaufen	Wegrechtssicherung innert 10 Jahren
Die Gemeinde Schwyz bildet einen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum																		
Die Gemeinde Schwyz fördert gute öffentliche Infrastrukturen für Arbeit, Erholung und Freizeit.																		
Die Gemeinde Schwyz erarbeitet strategische Voraussetzungen für eine geordnete Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung.																		
Die Gemeinde Schwyz setzt ihre finanziellen Mittel haushälterisch und zukunftsorientiert ein																		
Die Gemeinde Schwyz schont die Umwelt und forciert einen nachhaltigen Umgang mit der Energie																		
Die Gemeinde Schwyz stärkt die regionale Zusammenarbeit und prüft Kooperationsmöglichkeiten.																		

Tabelle 9: Konflikte mit Legislaturzielen der Gemeinde

	Hartbeläge Velo und Behinderte	Gute Beschilderung	E-Bike tauglich	Umgebung Alterszentren	Spazierwege im Naherholungsgebiet	Bike an Ride an Knotenpunkten	Zusammenhängendes Netz	Getrennte Fahrbahnen	Sichere Schulwege	Beleuchtung Hauptachsen	Attraktive Linienführung	Parkplätze sicher und gedeckt	Schneeräumung vor Schulanfang	Modalsplit verbessern	Engmaschiges Fuss- und Velonetz	Freizeit-, Kultur- und Sportstätten	ÖV, Arbeitsplätze, Schulen und Einkaufen	Wegrechtssicherung innert 10 Jahren
Die Gemeinde realisiert und unterstützt Massnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs, zur Verwendung erneuerbarer Energien und zur Beruhigung des Verkehrs.																		
die konsequente Optimierung der öffentlichen Beleuchtung.																		
Die Verkehrspolitik der Gemeinde ist wesentlicher Teil einer nachhaltigen Energiepolitik. Mit sinnvollen Massnahmen wird der motorisierte Individualverkehr gemeindeverträglich gestaltet, der Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Fuss-, Veloverkehr) gefördert und Erreichtes erhalten.																		

Tabelle 10: Konflikte mit Ziele Energiestadt

Anhang 2: Zusammenstellung Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen im Agglomerationsprogramm

Massnahme	Strasse, Ort	zugehörige Schwachstelle	Kurzbeschreibung	AP-Massnahme		Kostenschätzung CHF (+/- 30%, exkl. MwSt.)	Bemerkung
FVV.01 Massnahmenpaket Aggloradroute Steinen - Seewen - Brunnen						4'950'000	
			Fuss-/ Veloweg, Breite 3.5m, Länge 450 m Abtragung Fels (4m x 15m x 10m), Sicherung Gleisanlage (Bauphase) Aufschüttung/Rampe zur Überwindung der Höhendifferenz (7m) Landerwerb (1'575 m2, Landwirtschaft) Belagssanierung (600 m x 3.5m)	A	Aggloradweg		
1 Netzlücke Aggloradweg	Chämiloch	V.42				1'320'000	in Koordination mit Gemeinde Steinen
10 Fuss-/Radweg durchs Zeughausareal	Zeughausareal, Franzosenstrasse	V.31, F.100	Fuss-/Veloachse durchs Zeughausareal (Breite 5m, Länge 800m)	A	Aggloradweg	260'000	im Kantonalen Nutzungsplan enthalten, rechtlich gesichert
23 Netzlücke Aggloradweg	Grossried	V.39	Fuss-/Veloweg, Breite 3.5 m, Länge 150 m Brücke über Muota (Breite 4 m, Länge 60m) Landerwerb (525 m2, Landwirtschaft)	A	Aggloradweg	2'790'000	in Koordination mit Gemeinde Ingenbohl
24 Rad-/Gehweg	Franzosenstrasse	V.30	Rad-Gehweg bis Zeughausareal (Breite 3.5m, Länge 500m) Landerwerb (1'050 m2, Landwirtschaft)	A	Aggloradweg	580'000	
ÖV.05 Perronzugang Süd Bahnhof Seewen							
6 Direkter Perronzugang	Zeughausareal	F.103, V.33	Neuer Perronzugang	A	Bahnhofszugang Seewen		gemäss Ingenieursprojekt im Kantonalen Nutzungsplan enthalten, Machbarkeitsstudie am laufen
ÖV.08 Massnahmenpaket Aufwertung Bushaltestellen						570'000	
8 Bushaltestelle Nietenbach	Bahnhofstrasse, Haltestelle Nietenbach	F.012	Verlängerung Busbucht / Aufweitung Fussgängerstreifen mit Mittelinsel Erhöhung Haltekanten (beidseitig) Versetzen Mauer, ca. 15 m Landerwerb (30 m2, Bauzone)	B	Aufwertung Bushaltestellen	160'000	Zugang Bushaltestelle, Fussweg entlang Nietenbach
14 Umgestaltung Knoten / Haltestelle	Dorfbachstrasse, Haltestelle Dorfbach	F.043, F.044	Umgestaltung Knoten (800 m2) Wartebereich + Haltestelleninfrastruktur Ortsbus Sicherer Fussgängerquerung	A	Aufwertung Bushaltestellen	280'000	
17 Aufwertung Bushaltestelle	Grundstrasse, Haltestelle Spital	F.61	Fussgängerstreifen mit Mittelinsel Fahrbahnhaltestellen Umgestaltung Busbucht West in Warteraum mit Witterungsschutz (100 m2), Erhöhung Haltekanten	A	Aufwertung Bushaltestellen	130'000	in Koordination mit ÖV-Konzept
FVV.04 Massnahmenpaket Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Schwyz						2'575'000	
2 Umgestaltung Knoten	Barcarola Seewen	V.38, F114	Umgestaltung Knoten (1'800 m2)	A	LV-Paket Gemeinde Schwyz	900'000	
9 Fuss-/Radweg	Rösslimatt	F.101, V.32	Fussweg, Breite 3.5 m x 220 m Verbreiterung Fussweg entlang Nietenbach (von 1.5m auf 3.5m, Länge 50m) Landerwerb (870 m2 Landwirtschaftszone)	A	LV-Paket Gemeinde Schwyz	330'000	
11 Querungshilfe Velo	Gotthardstrasse / Lückenstrasse	V.44	Fussgänger mit Mittelinsel mit Velofurt Aufweitung Strassenraum Anpassung Randsteine 40m Landerwerb (150 m2, Landwirtschaft)	A	LV-Paket Gemeinde Schwyz	110'000	
12 Fuss-/Radweg	Verbindung Lückenstrasse - Rubiswil	F.081, V.24	Fuss-/ Veloweg, Breite 3.5m, Länge 300 m Landerwerb (1'050 m2, Landwirtschaft)	A	LV-Paket Gemeinde Schwyz	400'000	
16 Fussverkehrsmassnahmen	Grundstrasse	F.063, F.064, F.065, F.066, F.067, F.068	neu durchgehendes Trottoir Westseite (Breite 2m, Länge 150 m + 40 m) Landerwerb: 380 m2, Bauzone Verbreiterung Brücke (Breite 2 m, Länge 6 m) Einengung für Querung Acherhofstrasse/Edelweissweg Reorganisation private Parkierung	B	LV-Paket Gemeinde Schwyz	410'000	
18 Fussverkehrsmassnahmen	Schützenstrasse	F.072, F.123, F.124	Trottoirrasen bei Querungsstellen (Nord: 2 m x 15 m, Süd: 1.5m x 6m) Reorganisation Parkierung	A	LV-Paket Gemeinde Schwyz	40'000	
19 Umgestaltung Knoten	Knoten Grosssteinstrasse / Schützenstrasse	F.085, V.18	Umgestaltung Knoten (1'100 m2): Verschiebung Fussgängerstreifen Abbiegehilfe für Velo T30 auf Schützenstrasse	A	LV-Paket Gemeinde Schwyz	385'000	
25 Aufwertung Unterführung Nord	Bahnhof Seewen	F.121	Aufwertung der bestehenden Bahnunterführung (Beleuchtung, Gestaltung)	A	LV-Paket Gemeinde Schwyz	100'000	in Koordination mit Bushofprojekt
26 Verbreiterung Stelzliweg	Stelzliweg	F.007, V.40	Ausbau Stelzliweg, Breite: 2m, Länge: 580 m, Beleuchtung	A	LV-Paket Gemeinde Schwyz	390'000	
Weitere LV-relevante Massnahmen im Agglomerationsprogramm							
3 BGK Bahnhofstrasse Seewen	Bahnhofstrasse, Seewen	F.002, F.003, F.004, F.005, F.006, F.119, F.120, V.01	BGK	A	BGK Bahnhofstrasse Seewen		Baustart gemäss Strassenbauprogramm ab 2019, Veloinfrastruktur einbringen (Abschnitt des Aggloradwegs), Möglichkeiten des Industriegleises prüfen
15 BGK Ortskern Schwyz	Ortskern Schwyz	diverse	eigenes Projekt (Testplanung Zentrum Schwyz Vorprojekt T30-Zone Zentrum)	A	BGK Ortskern Schwyz		eigenes Projekt
7 Umgestaltung Knoten, Rad-/Gehweg	Knoten Gotthardstrasse / Bahnhofstrasse	V.02, F.009, F3010	Fortsetzung bestehender Rad- und Fussweg Neue Radfahrerführung im Knotenbereich	Sofortmassnahme	Kantonales Radroutennetz		eigenes Projekt
20 Umgestaltung Knoten	Knoten Gotthardstrasse / Muotastrasse	V.21, F.090	Umgestaltung Knoten (1'000m2): Abbiegehilfe Velo Behebung Engstelle Trottoir Fg-Querungen	A	Muotabrücke inkl. flankierende Massnahme		Bestandteil flankierende Massnahme zur Muotabrücke
21 Muotabrücke	Muotabrücke	F.095, V.26, V.27	Neue Fuss- und Veloverbindung über Muota	A	Muotabrücke inkl. flankierende Massnahme		
27-30 Veloinfrastruktur	Kantonsstrassen	V.22, F.016, F.017, F.018, F.019, V.08	Ausbau Veloinfrastruktur auf Kantonsstrassen		Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz		Kantonales Radkonzept
31 Neugestaltung Bushof Schwyz	Schwyz Post	F.002, V.01, V.31	Neugestaltung Bushof	A	Bushof Schwyz Post		
32 Neugestaltung Bushof Seewen	Bahnhof Seewen		Neugestaltung Bushof				

Anhang 3: Beilagen

Beilage 1: Schwachstellendossier Fussverkehr

Beilage 2: Schwachstellenplan Fussverkehr

Beilage 3: Schwachstellendossier Veloverkehr

Beilage 4: Schwachstellenplan Veloverkehr

Beilage 5: Plan Fusswegnetz

Beilage 6: Plan Velowegnetz

Beilage 7: Kostenschätzung Massnahmen

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
www.metron.ch

T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00