



Kanton Schwyz  
Gemeinde Schwyz

# Muotabrücke West Erschliessungs- und Zonenplanänderung

Bericht zur öffentlichen Mitwirkung vom 22. Januar bis 22. Februar 2016

Vom Gemeinderat verabschiedet am 19. Januar 2018

---

## **IMPRESSUM**

### **Kontakt**

Gemeinde Schwyz, Herrengasse 23 Postfach 34 6431 Schwyz  
Oliver Sutter, Abteilungsleiter Hochbau  
Telefon: 041 819 07 70 E-Mail: [oliver.sutter@gemeindeschwyz.ch](mailto:oliver.sutter@gemeindeschwyz.ch)

### **Arbeitsgruppe**

Stefanie Wiget, Gemeinderätin (Vorsitz)  
Xaver Schuler, Gemeindepräsident  
Christof Zumbühl, Gemeinderat  
Oliver Sutter, Abteilungsleiter Hochbau  
Felix Buser, Abteilungsleiter Tiefbau  
Reto Steiner, Sachbearbeiter Abteilung Tiefbau

### **Projektsupport**

Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich  
CES Ingenieure AG, Hausmatt 5, 6423 Seewen  
AKP Verkehrsingenieur AG, Eichstrasse 25, 8045 Zürich  
BPP Ingenieure AG, Riedstrasse 7, 6430 Schwyz



---

## INHALT

1	Einleitung	4
2	Mitwirkungsbeiträge zur Erschliessungsplanänderung	7
3	Mitwirkungsbeiträge zu weiteren Themen	16
3.1	Brückenplanung	16
3.2	Verkehrsregime / Verkehrslenkung	22
3.3	Begleitende Verkehrsmassnahmen	38
3.4	Umweltbericht	44
3.5	Weitere Themenbereiche	46
4	Übersicht Mitwirkende	51

## 1 EINLEITUNG

Ausgangslage und Absicht	<p>Im Arbeitsplatzgebiet zwischen Seewen und Ibach befinden sich mehrere grosse, mittlere und Kleinbetriebe mit einer Vielzahl an Arbeitsplätzen. Eine Weiterentwicklung dieser Firmen soll weiterhin ermöglicht werden. Weiter liegt das Zeughausareal seit längerem brach und somit auch das Potenzial, um neue Betriebe anzusiedeln. Die langfristige Planung der Gemeinde gibt vor, dass das Gewerbegebiet Muota und die Sportstätten im Wintersried sich weiterentwickeln sollen. All diese angedachten Entwicklungen werden Verkehr erzeugen. Das heute zur Verfügung stehende Erschliessungsnetz reicht nicht aus, um die inskünftigen Entwicklungen tragen zu können. Ein Ausbau ist daher angezeigt. Mit der Landsicherung in Ibach ergab sich die Chance, die Verkehrserschliessung mit Hilfe eines weiteren Brückenschlages über die Muota zu sichern. Es sind jedoch weitere Veränderungen an der Verkehrsführung zwischen Seewen und Ibach erforderlich, um die notwendigen Verkehrskapazitäten erreichen zu können.</p>
Verfahren	<p>Der geplante Brückenschlag und die weiter vorgesehenen Anpassungen an der Verkehrsführung erfordern eine Teilrevision des Erschliessungsplans. Diese Teilrevision lag vom 22. Januar bis zum 22. Februar 2016 bei der Gemeindekanzlei Schwyz öffentlich zur Mitwirkung auf. Die interessierte Bevölkerung wurde zudem an zwei Veranstaltungen informiert und hatte die Möglichkeit, Fragen zu stellen.</p>
Eingegangene Stellungnahmen	<p>Insgesamt gingen im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung 79 Vorschläge, Anregungen und Einwände von 22 Vernehmlassenden ein (davon 2 Parteien, 7 Firmen und eine Interessengruppen).</p> <p>Die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge betreffen nebst der aufgelegenen Teilrevision des Erschliessungsplans auch Teile der laufenden Planung, welche nicht Bestandteil der Auflage waren (Verkehrsregime, Brückenplanung, flankierende Verkehrsmassnahmen, Umweltbericht, weitere Themen). Die Mitwirkungseingaben werden nach diesen Themen gegliedert und behandelt.</p>

Aufteilung der eingegangenen  
Beiträge nach Themen

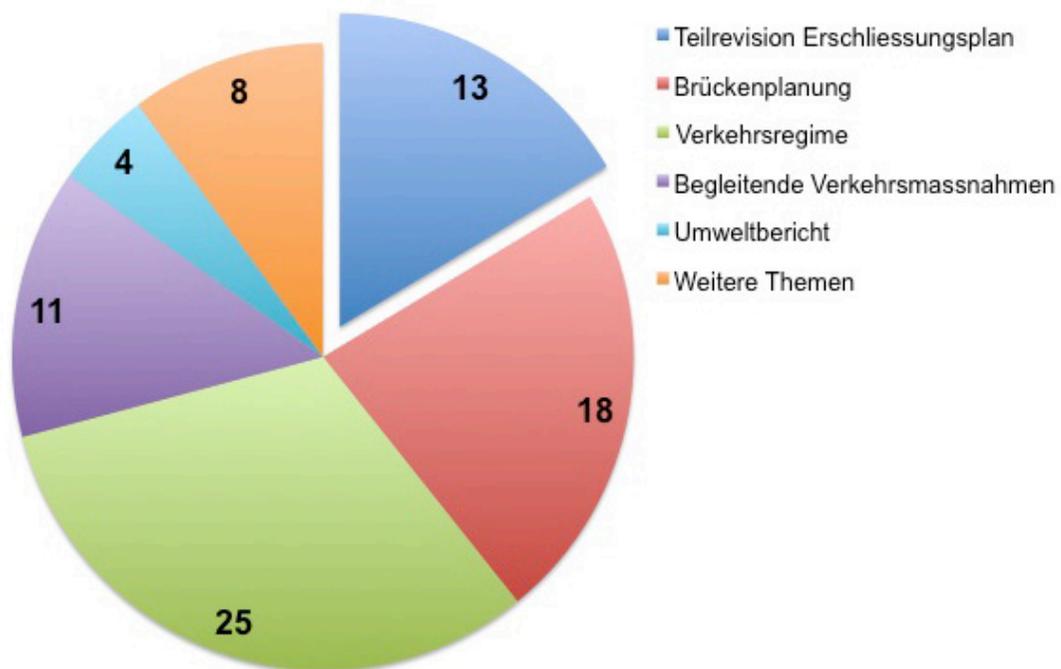


Abb. 1: Anzahl der je Themenbereich eingegangenen Vorschläge / Anregungen / Einwände.

Bezeichnung Strassennetz  
und Knoten

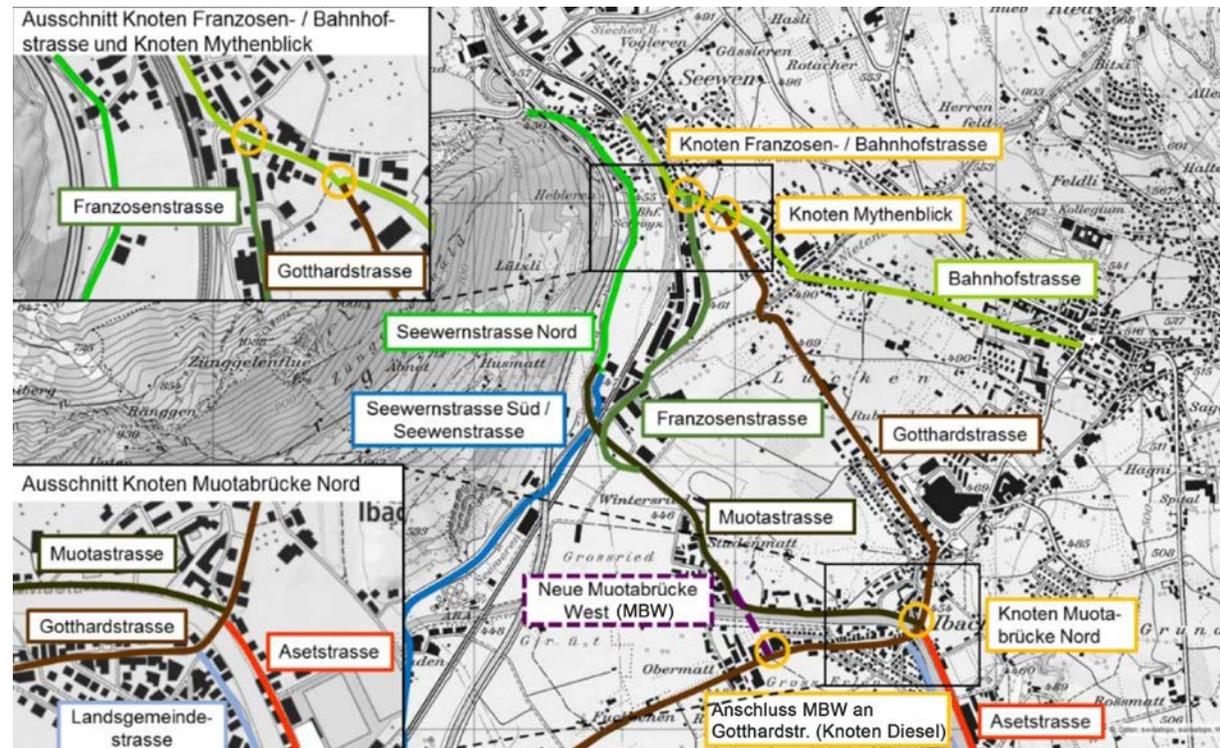


Abb. 2: Übersicht Strassennetz und Knoten mit den verwendeten Bezeichnungen (AKP Ingenieure 2015 / rev. PPAG 2017)

## 2 MITWIRKUNGSBEITRÄGE ZUR ERSCHLIESSUNGSPLANÄNDERUNG

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
21	Franzosenstrasse: Kostenanteil der Gemeinde bei 70 %.	Sollte die Franzosenstrasse wider Erwarten nicht als Anlage der Basiserschliessung eingestuft werden, soll der Kostenanteil der Gemeinde 70% betragen (analog Seewernstrasse).	Die Umklassierung der Franzosenstrasse erfolgt neu im Rahmen der kantonalen Nutzungsplanung – Teil Seewen Schwyz (KNP). Im KNP wird auch der Kostenteiler geregelt. Die Armasuisse wird einen Kostenanteil übernehmen. Mit Beschluss 571 vom 23. Juli 2017 hat der Gemeinderat die Teilrevision des kommunalen Erschliessungsplans eingeleitet. Eine Aufgabe der Teilrevision ist die Schaffung eines Erschliessungsreglements, welches u.a. die Kriterien für die Kostenteiler bei Neu- und Ausbauten sowie Sanierungen regelt.
02	Der Brückenschlag wird unter Vorbehalt von Lärmschutzmassnahmen und der Kappung der Muotastrasse grundsätzlich befürwortet.	Der erforderliche Landerwerb wird in Aussicht gestellt, wenn zur Studenmatt Lärmschutzmassnahmen vorgesehen werden und die Muotastrasse gekappt wird.	Zur Kenntnisnahme
07	Keine Abklassierung der Seewernstrasse.		Abklassierung notwendig. Heute keine rechtskräftige Zuweisung. Regierungsrat verlangt gleiche Zuweisung wie die Seewenstrasse in Ingenbohl (Groberschliessung)

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
11	Die Seewernstrasse-Süd zwischen Alpenrösli und SBB-Übergang ist als Basiserschliessung beizubehalten.	Dass die Planzer AG über die neue Muotabrücke fahren soll, sehe ich als Unsinn. Für das Gebiet Planzer/ Senn/ ARA sehe ich es als notwendig eine Erschliessung über den Gätzlikreisel inkl. neu geplanter Erschliessung über das Fischzuchtareal zu machen.	Abklassierung notwendig. Heute keine rechtskräftige Zuweisung. Regierungsrat verlangt gleiche Zuweisung wie die Seewenstrasse in Ingenbohl (Groberschliessung)  Es ist keine Gewichtslimitierung geplant. Längerfristiger Ausbau der Strasse wird nicht ausgeschlossen.
19	Keine Umklassierung von Strassen.	Nachteile für Gewerbebetriebe durch Kostenbeteiligungen.	Abklassierung notwendig. Heute keine rechtskräftige Zuweisung. Regierungsrat verlangt gleiche Zuweisung wie die Seewenstrasse in Ingenbohl (Groberschliessung)
18	Keine Abklassierung der Seewernstrasse-Süd zur Groberschliessung.	Dies hätte finanzielle Nachteile für ansässige Betriebe. Diese Herabstufung würde nicht begrüsst.	Abklassierung notwendig. Heute keine rechtskräftige Zuweisung. Regierungsrat verlangt gleiche Zuweisung wie die Seewenstrasse in Ingenbohl (Groberschliessung)
21	Einstufung der Franzosenstrasse als Basiserschliessung.	Die Klassierung als Basiserschliessung war ursprünglich der Seewernstrasse zugeordnet. Nachdem davon Abstand genommen wurde, drängt es sich auf, die Franzosenstrasse als Basiserschliessung zu bezeichnen. Dies umso mehr, als die weiterführende neue Strassenverbindung über die Muota ebenfalls als Basiserschliessung gilt. Grössere finanzielle Auswirkungen sind davon für das Gemeinwesen nicht zu erwarten. Ein neues Trottoir ist unseres Erachtens nicht erforderlich. Eine allfällige neue	Die Umklassierung der Franzosenstrasse erfolgt neu im Rahmen der kantonalen Nutzungsplanung – Teil Seewen Schwyz (KNP). Im KNP wird auch der Kostenteiler geregelt. Die Armasuisse wird einen Kostenteilübernehmen. Mit Beschluss 571 vom 23. Juli 2017 hat der Gemeinderat die Teilrevision des kommunalen Erschliessungsplans eingeleitet. Eine Aufgabe der Teilrevision ist die Schaffung eines Erschliessungsreglements, welches u.a. die Kriterien für die Kostenteiler bei Neu-

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
		<p>Fusswegverbindung könnte durch das Zeughausareal geführt werden. Sollten wider Erwarten Ausbaukosten entstehen, könnten diese von der Gemeinde als Baurechtsnehmerin leicht auf die Erwerber von Gewerbeflächen im Zeughausareal abgewälzt werden.</p> <p>Es bleibt festzuhalten, dass der nördliche Teil der Franzosenstrasse später wieder zu einer Anlage der Groberschliessung abklassiert werden kann, falls sich die Möglichkeit einer Alternativerschliessung über das Zeughausareal eröffnet. Unseres Erachtens sind im kantonalen Nutzungsplan hierfür Freihalteflächen auszuscheiden.</p>	und Ausbauten sowie Sanierungen regelt.
10	Erschliessung über Franzosenstrasse ungeeignet: Mit der vorgesehenen Erschliessungsplanänderung und damit auch mit dem Projekt ist man nicht einverstanden. Für die Erschliessung darf die Liegenschaft Schwyzerhof nicht tangiert werden.	<p>Parkplätze vor dem Haus sind gefährdet. Es sollen kein weiteres Mal Anteile der Liegenschaft abgetreten werden. Bereits in den letzten 60 Jahren wurden ca. 300 m<sup>2</sup> kostenlos abgetreten.</p> <p>Allgemeine Anmerkungen: Dies ist keine zukunftsorientierte Lösung für das Dorf Seewen und den Bahnhofplatz (Attraktivität).</p>	<p>Der Raumbedarf und die Zufahrtsrechte werden im Rahmen der kantonalen Nutzungsplanung – Teil Seewen Schwyz (KNP) gesichert.</p> <p>Die Neue Muotabrücke West und das übergeordnete Verkehrssystem bieten an den erforderlichen Stellen genügend Kapazität, um das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Entwicklungsgebietes aufzunehmen.</p> <p>Umgebungsplanung des Bahnhofes ist angelaufen.</p>

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
		cken ist (zukünftig ca. 20`000- 25`000 Bewegungen pro Tag).Modernisierung des Bahnhofsareal (Bus & Bahn) muss mit einbezogen werden.	Die Grundeigentümer werden aktiv in den Planungsprozess miteinbezogen.
		Es ist unklar, weshalb die Neubauten Schuler Weine an der Franzosenstrasse nicht mit einem Trottoir erschlossen wurden. Dies sollte prioritär realisiert werden. Die Franzosenstrasse muss jetzt mit einem durchgehenden Trottoir von der Bahnhofstrasse bis nach Ibach erschlossen werden, nicht erst wenn das Zeughausareal umgenutzt wird.	Die Fuss- und Veloführung ist in den kantonalen Nutzungsplanung (KNP) enthalten. Eine durchgängige Verbindung für Fussgänger wird sichergestellt.
		Die untere Zeughausstrasse ist als Einbahnstrasse Richtung Zeughausareal zu befahren.	Die Erschliessung wird im kantonalen Nutzungsplan (KNP) dargestellt. Die Feinerschliessung des Zeughausareals wird im Gestaltungsplan Zeughausareal geregelt werden.
		Für die Planung ist der Kontakt mit dem Kanton aufzunehmen (Liegenschaft Schwyzerhof grenzt an Gemeinde- und Kantonsstrasse).	Der Raumbedarf und die Zufahrtsrechte werden im Rahmen der kantonalen Nutzungsplanung – Teil Seewen Schwyz (KNP) gesichert.
		Der Kanton sollte über seine Pläne für die Erschliessung des Zeughausareals via Zeughausstrasse informieren.	Zur Kenntnisnahme. Regelung des Erschliessungskonzepts erfolgt im KNP.
		Einige Lösungen:	
		Es sollte eine zweite Ausfahrt Schwyz Süd in Brun-	Anschluss Mitte ist eine langfristige Massnahme, wel-

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
		nen geben. Die Erschliessung des Industriegebietes Planzer/ Senn; Zeughausareal; Brunnen Nova; Industrie Wintersried müssten über den Gätzlikreisel mit Erschliessung Hürlimannareal auch über die Seewernstrasse möglich sein (Erschliessung parallel der Autobahn).	che mit den heutigen Vorhaben nicht verunmöglicht werden darf. Verknüpfung mit der kommunalen Erschliessungsplanung nicht erforderlich.
		Das Dorf Seewen sollte mit einer 30er Zone ausgestattet werden (ab Höhe Mythenblick bis Bienenheimstrasse).	Auf Hauptstrassen mit Durchgangsfunktion ist gemäss Kanton keine Temporeduktion zulässig.
		Die Brücke Muota West soll realisiert werden.	Kenntnisnahme.
		Allgemeines LKW Verbot durch das Dorf Seewen (Zubringer gestattet).	Der LKW Anteil macht maximal 8% der Verkehrsmenge aus und fällt nur teilweise auf die Abendspitzenstunde. Die Reduktion reicht nicht aus, um die inskünftigen Verkehrsbelastungen erheblich zu entlasten.
		Einbahnverkehr auf der Franzosenstrasse ab Einmündung Bahnhofstrasse.	Die Wohnhäuser an der Franzosenstrasse sollen an Seewen angeschlossen werden. Regelung erfolgt im KNP.
		Das Projekt Urmibergtunnel sollte als Alternative im Erschliessungsplan enthalten sein.	Die Entlastungswirkung des Urmibergtunnels wäre trotz des grossen finanziellen und technischen Aufwands gering. Im dem seit Mai 2017 rechtskräftigen revidierten kantonalen Richtplan ist der entsprechende Richtplaneintrag deshalb wieder gelöscht.

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
22	Erschliessung über Franzosenstrasse ungeeignet.	<p>Die Franzosenstrasse erscheint trotz des geplanten Mehrzweckstreifens als Einfahrtstrasse völlig ungeeignet. Selbst bei einem Einbahnregime ist die Strasse, da zusätzlich ein Trottoir benötigt wird, weiterhin schmal. Gleichzeitig ist schleierhaft, wie künftig der Anwohnerverkehr von der Gegenseite kommend durch diese schmale Strasse geleitet werden kann. Zur Erschliessung des Zeughausareals gäbe es verschiedene Alternativvarianten die ernsthaft geprüft werden sollten. Die vorgesehene Variante bietet am wenigsten Platz.</p> <p>Viel grosszügiger wäre eine Erschliessung entlang der Geleise oder über eine Strasse via Liegenschaft Rossmatt/ Gwerd. Wurden vom Gemeinderat in dieser Sache mit den entsprechenden Liegenschaftsbesitzern Gespräche geführt? Die Durchfahrt sollte nicht dort vorgesehen werden, wo der geringste Widerstand der Eigentümerschaft erwartet wird.</p>	<p>Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisel als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p> <p>Eine entsprechende Regelung ist in der Verordnung zum kantonalen Nutzungsplan Entwicklungsachse Urmiberg - Teil Seewen-Schwyz enthalten.</p>

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
17	Erschliessung des Zeughausareals nicht über Franzosenstrasse sondern via eine Verbindungsstrasse südlich des Bahnhofs Schwyz entlang der Gleise. Der Gemeinderat wird nochmals gebeten, mit den Verantwortlichen der SBB an einen Tisch zu sitzen.	Weshalb wird die Erschliessung des Zeughausareals via eine Verbindungsstrasse südlich des Bahnhofs Schwyz entlang der Geleise nicht weiterverfolgt? Diese Erschliessung eines Teilbereichs des Zeughausareals wird als die sinnvollste aller Lösungen erachtet und kann relativ rasch realisiert werden. Wir glauben auch, dass entsprechende Verhandlungen mit der SBB in diese Sache nach wie vor möglich sind.  Die nun vorgeschlagene Franzosenstrasse als «Eingangstor» zum Zeughausareal erscheint ungeeignet und langfristig wenig visionär. Die Franzosenstrasse ist bei der Einfahrt in die Bahnhofstrasse äusserst schmal und für den Fuss- und Veloverkehr gefährlich. Selbst bei einem Einbahnregime ergäben sich hier immer wieder kritische Verkehrssituationen. Es wird bezweifelt, dass die Franzosenstrasse den Anforderungen der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu genügen vermag.	Basierend auf aktualisierten und neuen Verkehrsgutachten ist im Rahmen der kantonalen Nutzungsplanung – Teil Seewen Schwyz (KNP) ein überarbeitetes Erschliessungssystem vorgesehen. Erschliessungslösungen über das heutige Areal des Freiverlads erfordert eine Verlegung des heutigen SBB-Freiverlads. Eine entsprechende Regelung ist in der Verordnung zum kantonalen Nutzungsplan Entwicklungsachse Urmiberg - Teil Seewen-Schwyz enthalten.  Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisels als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.  Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Fran-

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
			zosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.
03	Brücke wird begrüsst, auch als Fortsetzung zu einem künftigen Urmibergtunnel.	Die Brücke alleine löst jedoch noch nicht die Probleme in Ibach und der Erschliessung Richtung Muotathal, Ibergereg und Stoos.	Zur Kenntnisnahme. Langfristige Verkehrsplanung im Rahmen der Revision der kommunalen Richtplanung. Jetzige Planungen und flankierende Massnahmen sind mit den heute bekannten langfristigen Verkehrsmassnahmen kompatibel. Die Entlastungswirkung des Urmibergtunnels wäre trotz des grossen finanziellen und technischen Aufwands gering. Im dem seit Mai 2017 rechtskräftigen revidierten kantonalen Richtplan ist der entsprechende Richtplaneintrag deshalb wieder gelöscht.
03	Der Urmibergtunnel darf nicht aus der Raumplanung entfernt werden.	Mit einem Urmibergtunnel kann das 16ni Ibach mit Zeughaus Areal von Süden her erschlossen werden. Die Vorschläge und Planungen führen in den nächsten 10 Jahren immer noch zu keinen vernünftigen Lösungen. In den frühen 60 er Jahren hat man die A8 Acherli Kreisel Kaltbach gebaut und seit dieser Zeit wurde in dieser Region ausser in Planungen nicht mehr investiert. Seit mehreren Jahren fehlt ein Gesamtverkehrsplan für Schwyz und Umgebung, weshalb bald ohne Enteignungen keine Lösungen mehr erreicht werden können. Die vorgeschlagene Lösung ist nicht gut. Das Problem Acherli Kreisel mit	Zur Kenntnisnahme. Langfristige Verkehrsplanung im Rahmen der Revision der kommunalen Richtplanung. Jetzige Planungen und flankierende Massnahmen sind mit den heute bekannten langfristigen Verkehrsmassnahmen kompatibel. Die Entlastungswirkung des Urmibergtunnels wäre trotz des grossen finanziellen und technischen Aufwands gering. Im dem seit Mai 2017 rechtskräftigen revidierten kantonalen Richtplan ist der entsprechende Richtplaneintrag deshalb wieder gelöscht.

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
16	Langfristige Entlastung der Tal- schaft durch den angedachten Urmibergtunnel.	LIDL, Wertstoffsammelstelle, Migros Outlet liegt ebenfalls bei den kantonalen und kommunalen Be- hörden.  Nur der angedachte Tunnel durch den Urmiberg (vom See-Ausfluss bis in die «Halten», also südlich der Reithalle zur Gabelung Muotastrasse/ Seewern- strasse) führt langfristig zu einer Entlastung der Tal- schaft vom Gewerbe- und Lastwagenverkehr. Der Tunnel wäre ein Ersatz/ eine Alternative für den nur wenige Meter weiter südlich geplanten «Autobahn- anschluss-Mitte» des Kantons.	Zur Kenntnisnahme. Langfristige Verkehrsplanung im Rahmen der Revision der kommunalen Richtplanung. Jetzige Planungen und flankierende Massnahmen sind mit den heute bekannten langfristigen Verkehrs- massnahmen kompatibel. Die Entlastungswirkung des Urmibergtunnels wäre trotz des grossen finanziellen und technischen Aufwands gering. Im dem seit Mai 2017 rechtskräftigen revidierten kantonalen Richtplan ist der entsprechende Richtplaneintrag deshalb wie- der gelöscht.

### 3 MITWIRKUNGSBEITRÄGE ZU WEITEREN THEMEN

#### 3.1 Brückenplanung

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
19	Verschiebung Kreisels Gotthardstrasse / Neue Muotabrücke-West ca. 3 m weiter ins freie Land.	Verschiebung des geplanten Kreisels in Richtung Süden in freies Land aufgrund des Autocenter Benno Müller und dessen Tiefgaragenzufahrt. Der Grünstreifen bei Benno Müller soll nur an den an Kreisels anschliessend, bis ca. Ende des neuen Wohn- und Geschäftshauses. Ansonsten sollen wie heute überall freie Ein- und Ausfahrtsbereiche ohne Rabatten, etc. vorgesehen werden.	Die Lage und Dimensionierung des neuen Kreisels «Diesel» wurde im Rahmen des Vor- und Bauprojekts überprüft. Die Anforderungen an die Verkehrskapazität, die Bushaltestellen und Umsteigebeziehungen sowie die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften wurde optimiert. Dabei wurde insbesondere darauf geachtet, die Beanspruchung von Kulturland und privater Baulandflächen möglichst gering zu halten.
06	Der vorgesehene Kreisels an der Gotthardstrasse ist zu vergrössern.	Ein einfacher Kreisels scheint in Stosszeiten ungenügend.	Die Dimensionierung des neuen Kreisels «Diesel» wurde im Rahmen des Vor- und Bauprojekts überprüft. Die Anforderungen an die Verkehrskapazität sind gemäss Verkehrsgutachten auch zu Zeiten mit Spitzenbelastungen erfüllt.
01	Umgestaltung nördlicher Brückenaufgang: Die Brückenauffahrt ist weiter weg vom Gebäude an der Dammstrasse 2 zu verlegen.	Die vorgesehene Lage und Gestaltung des nördlichen Brückenaufgangs führen zu Nachteilen der betroffenen Liegenschaften: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wertminderung Liegenschaft</li> <li>• Reduzierte Einsehbarkeit Verkaufs- und Ausstellungsflächen</li> </ul>	Der nördliche Brückenaufgang wurde im Rahmen des Vor- und Bauprojekts überprüft und weiter optimiert. Die verkehrlichen Anforderungen (insb. Sichtweiten, Kapazitäten) sind erfüllt. Um den Flächenverbrauch und auch die Kosten der neuen Muotabrücke und der Anschlussstrassen in vertretbarem Rahmen zu halten, kann die Brückenauffahrt nicht weiter nach Osten

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion privater Parkfelder</li> <li>• Ungünstige Grundstücksausfahrten</li> </ul>	verschoben werden.
11	Die nördliche Brückenauffahrt ist in Richtung Studenmatt zu verschieben, die Anschlussstrassen und Einlenker müssen breiter vorgesehen werden.	Die neue Muotabrücke ist notwendig und soll realisiert werden. Die Linienführung auf der Seite Gewerbe Muota muss überprüft werden. Diese sollte direkter sein und nicht in diesem Radius über die Muota (neu mehr Richtung Studenmatt) führen. Die geplanten Anschlussstrassen müssen breiter sein und die Einlenkradien grosszügiger. Man muss das Gespräch mit der Genossenschaft Schwyz suchen. Die Erschliessung muss gesamtheitlich betrachtet werden (Neue Muotabrücke-West, der Vollanschluss H8, Gätzlikreisel und Fischzuchtareal).	Der nördliche Brückenaufgang wurde im Rahmen des Vor- und Bauprojekts überprüft und weiter optimiert. Die verkehrlichen Anforderungen (insb. Sichtweiten, Kapazitäten) sind erfüllt. Um den Flächenverbrauch und auch die Kosten der neuen Muotabrücke und der Anschlussstrassen in vertretbarem Rahmen zu halten, kann die Brückenauffahrt nicht weiter nach Osten verschoben werden.
17	Überarbeitung der Strassenführung am nördlichen Brückenaufgang unter intensivem Einbezug der direkt Betroffenen.	Die vorgeschlagene Bogenbrücke passt aus unserer Sicht gut in die Landschaft und erscheint als ortstypischer Bau.  Als suboptimal erscheint der aktuelle Planungsstand auf der nördlichen Seite der Brücke. Den angrenzenden Gewerbebetrieben wird wegen der gewählten Strassenführung zu viel Platz weggenommen. Diese Probleme könnten mit einfachen Anpassungen bei der Brücke (z.B. mittels einer leicht gekrümmten Linienführung) entschärft werden. (...)	Der nördliche Brückenaufgang wurde im Rahmen des Vor- und Bauprojekts überprüft und weiter optimiert. Die verkehrlichen Anforderungen (insb. Sichtweiten, Kapazitäten) sind erfüllt. Um den Flächenverbrauch und auch die Kosten der neuen Muotabrücke und der Anschlussstrassen in vertretbarem Rahmen zu halten, kann die Brückenauffahrt nicht weiter nach Osten verschoben werden.

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
19	Andere Linienführung der Brücke und der nördlichen Brückenauffahrt.	Die Einfahrt Dammstrasse muss viel grosszügiger und breiter sein, damit auch Lastwagen kreuzen können. Abzweigung/ Auffahrt auf Brücke muss Anfangs Liegenschaft Reichlin wieder auf bestehendem Strassenniveau unten sein.	Der nördliche Brückenaufgang wurde im Rahmen des Vor- und Bauprojekts überprüft und weiter optimiert. Die verkehrlichen Anforderungen (insb. Sichtweiten, Kapazitäten) sind erfüllt. Der Anschluss an die Dammstrasse ist so dimensioniert, dass Lastwagen kreuzen können.
21	Die vorgeschlagene Gestaltung des Knoten Damm- und Muotastrasse gilt es zu überprüfen. In Zukunft soll ein gleichwertiges Verkehrsregime (Manövrieren Sattelschlepper, Ein- und Ausfahrten) möglich sein.	Die bestehenden Betriebe dürfen nicht tangiert werden. Diese Umsetzung sollte keine grösseren Herausforderungen darstellen. In der ursprünglichen Linienführung der neuen Muotabrücke war dies entsprechend vorgesehen.	Der nördliche Brückenaufgang mit dem Anschluss an die Damm- bzw. Muotastrasse wurde im Rahmen des Vor- und Bauprojekts überprüft und weiter optimiert. Die verkehrlichen Anforderungen (insb. Sichtweiten, Kapazitäten) sind erfüllt. Für das Manövrieren und stehen ähnliche Flächen zur Verfügung wie heute bestehend.
02	Die Muotastrasse ist zu kappen.	-	Zur Kenntnisnahme.
19	Kappung der Muotastrasse wie vorgesehen.	-	Zur Kenntnisnahme.
17	Die Kappung der Muotastrasse wird ausdrücklich begrüsst.	Damit wird die problematische Einfahrt in die Gotthardstrasse entschärft und die Verkehrssicherheit bei diesem schwierigen Knoten insgesamt verbessert.	Zur Kenntnisnahme.

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
20	Auf die Kappung der Muotastrasse ist zu verzichten.	Es ist zu befürchten, dass die Situation bei der Ausfahrt „Schissäli“ noch viel schwieriger wird. Mit der neuen Muotabrücke wird der Mehrverkehr zwischen Brunnen und Schwyz noch weiter zunehmen. Auch die neue Grossüberbauung „Hof“ trägt dazu bei, dass die Einfahrt von der Muota- in die Gott-hardstrasse für Gewerbetreibende und Lieferanten noch mühsamer wird.	Kappung wird beibehalten. Ansonsten ergäbe es ein erheblich grösseres Brückenprojekt mit massiver Beanspruchung von Kulturland (Fruchtfolgefleäche).
20	Lösungsvorschläge Probleme Knoten Muotabrücke Nord (Schissäli): Neuer Kreisels nördlich der Neuen Muotabrücke-West für die Zu- und Ausfahrt Muotastrasse.	Mit dem Bau eines Kreisels bei der neuen Muotabrücke für die Zu- und Ausfahrt Muotastrasse könnte das Problem der „Schissäli“-Ein- und Ausfahrt einfach gelöst werden, indem diese geschlossen würde. So würde der Verkehrsfluss zwischen Schwyz und Brunnen nördlich der Muotabrücke nicht mehr unterbrochen. Damit wäre auch die Sicherheit für die vielen Kinder der Schulhäuser und Kindergärten höher. Allenfalls wäre auch eine „Tempo 30-Zone“ in Erwägung zu ziehen.	Eine Anpassung des Knotens wird geprüft. Mit dem Bau der neuen Muotabrücke wird die Muotastrasse unterbrochen. Entsprechend reduziert sich der Verkehr bei diesem Knoten. Ein Kreisels wird hier nicht mehr benötigt. Zudem ist die bauliche Machbarkeit eines Kreisels nicht gegeben, resp. das Kosten-/ Nutzenverhältnis sehr ungünstig sowie die Beanspruchung von Kulturland zu gross. Auf Hauptstrassen mit Durchgangsfunktion ist gemäss Kanton keine Temporeduktion zulässig.
20	Lösungsvorschläge Probleme Knoten Muotabrücke Nord (Schissäli): Auffahrt von der Muotastrasse auf die Muotabrücke.	Ab der Muotastrasse führt eine Auffahrt auf die Muotabrücke und umgekehrt eine Ausfahrt ab der Muotabrücke auf die Muotastrasse. Diese Variante führt zu einer spürbaren Entlastung der „Schissäli“-Ein- & Ausfahrt, wobei bei dieser Variante die Schliessung der Ein- & Ausfahrt nicht erreicht werden kann und dort in absehbarer Zeit eine neue Lösung (Kreisels) gefunden werden müsste, was auf Grund der Platz-	Kappung wird beibehalten. Ansonsten ergäbe es ein erheblich grösseres Brückenprojekt mit massiver Beanspruchung von Kulturland (Fruchtfolgefleäche).  Eine Anpassung des Knotens wird geprüft. Mit dem Bau der neuen Muotabrücke wird die Muotastrasse unterbrochen. Entsprechend reduziert sich der Verkehr bei diesem Knoten. Ein Kreisels wird hier nicht

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
		verhältnisse schwierig werden dürfte.	mehr benötigt. Zudem ist die bauliche Machbarkeit eines Kreisels nicht gegeben, resp. das Kosten-/ Nutzenverhältnis sehr ungünstig sowie die Beanspruchung von Kulturland zu gross.
02	Zur Studenmatt sind Lärmschutzmassnahmen vorzusehen.	-	Lärmschutzmassnahmen werden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen vorgenommen. Planungsgrenzwerte gegenüber der Studenmatt wird eingehalten.
06	Es ist ein Ein- und Ausfahrtsregime der Liegenschaft Gotthardstrasse 15, Ibach aufzuzeigen.	Ein- und Ausfahrt der Tankstelle (im Schnitt ca. 400 Fahrzeuge pro Tag). Ein- und Ausfahrt beim Occasionsplatz (im Schnitt ca. 60 Fahrzeuge pro Tag). Ein- und Ausfahrt von der Tiefgarage Gotthardstr. 15a+b inkl. Aussenparkplätze für die Bewohner (total 12 Wohneinheiten und dementsprechende Fahrzeuge) sowie für das Auto-Center Benno Müller AG mit regelmässigen Anlieferungsfahrten in die Tiefgarage.	Gemäss aktuellem Projektstand erfährt die Gotthardstrasse im Bereich der Tankstelle eine geringfügige Verschiebung der Strassenachse in Richtung Süden. Für die Tankstellen Ein- und Ausfahrt entstehen dadurch keine Nachteile.
06	Wie sieht die Nutzung des Spielplatzes am Ende des Birkenwegs in seiner heutigen Grösse aus?	-	Gemäss aktuellem Projektstand wird die Liegenschaft Birkenweg Nr. 24 (KTN 2978) von der südlichen Rampe der neuen Muotabrücke nicht tangiert.

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
06	Prüfen einer Überdachung.	Die Anwohnerinteressen sind bei der Planung zu Gewichten.	Eine Überdachung wird aus Kostengründen nicht vorgenommen. Die gesetzlichen Anforderungen können durch günstigere Massnahmen umgesetzt werden.
09	Aufzeigen detaillierter Massnahmen am südlichen Brückenaufgang: Lärmschutz, Flächenbedarf, Verschattung, Gestalterische Umsetzung)	Die Liegenschaft Birkenweg 24, 6438 Ibach, wird im Westbereich durch den Neubau der neuen Muotabrücke tangiert. Im Wesentlichen werden die Wohnungen Süd-West, sowie der Aussenbereich der Erholungs- und Spielflächen Süd-West, in der Qualität durch die Immissionen und durch eine mögliche Verschattung beeinträchtigt und entwertet. Für die Liegenschaft Birkenweg 24, sind jedoch die detaillierten Massnahmen von entscheidender Bedeutung. Neben Ihren allgemeinen verkehrstechnischen Erhebungen, erwarten wir detaillierte Angaben zur Ausführung des Immissionsschutzes, Verschattung und die gestalterische Umsetzung im Sinne des Schutzes des Landschafts- und Ortsbildes. Nur mit detaillierten Angaben können wir die Entwertung und weitere Entwicklung unserer Liegenschaft beurteilen und allfällige flankierende oder kompensierende Massnahmen ausarbeiten.	Gemäss aktuellem Projektstand wird die Liegenschaft Birkenweg Nr. 24 (KTN 2978) von der südlichen Rampe der neuen Muotabrücke nicht tangiert. Gemäss den gesetzlichen Vorgaben beziehen sich die Einhaltung der Lärmgrenzwerte auf Gebäude (Messung am offenen Fenster) und nicht zusätzlich auf die Umgebung.

### 3.2 Verkehrsregime / Verkehrslenkung

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
15	Die vorgesehene Kapazitätserweiterung der Erschliessung Gewerbegebiet Wintersried wird begrüsst. Der vorgeschlagene Lösungsansatz erscheint vielversprechend. Es ist zu hoffen, dass auf den Einbahnverkehr verzichtet werden kann.	Die Kapazitätserweiterung der Erschliessung des Gewerbegebiets Wintersried ist von grösster Bedeutung. Der Lösungsansatz mit der Muotabrücke ist vielversprechend. Der Einbahnbetrieb würde die Attraktivität des Arbeitsplatzgebiets Seewen-Ibach stark verringern. Wichtiger ist jedoch eine nachhaltige Erschliessungslösung innert nützlicher Frist.	Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisels als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.
			Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
16	Die angedachte neue Verkehrs- führung befriedigt überhaupt nicht.	Über Jahrzehnte gewachsene Strukturen sollen nicht verändert werden. (...). Es entstehen Ein- schnitte in den vertrauten Lebensraum der Ansässigen.	Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisels als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.  Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzen- stunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.
17	Von den vorgeschlagenen Verkehrsvarianten wird die Variante 1 bevorzugt. Mit einer mit einer sinnvollen Kappung des Gebiets in «Zeughaus Nord» und	Es macht Sinn, dass mit flankierenden Massnahmen der Verkehr via die neue Muotabrücke gelenkt werden muss. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Brücke genutzt, das Gebiet sinnvoll erschlossen und ein Verkehrschaos im Bereich Bahnhof See-	Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisels als Anschluss an die Bahn-

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
	«Zeughaus Süd».	<p>wen verhindert wird.</p> <p>Von den vorgestellten Verkehrsvarianten wird die Variante 1 bevorzugt. Diese Variante sieht eine Kappung der Seewern-, Muota- und Franzosenstrasse vor. Das Gebiet müsste durch die Kappung in «Zeughaus Nord» und «Zeughaus Süd» sinnvoll aufgeteilt werden. Somit würde ein kompliziertes Einbahnregime (Variante 2) oder eine zeitweise Kappung (Variante 1.1) unnötig.</p> <p>Das Verkehrsregime gemäss Variante 1 ist für auswärtige Besucherinnen und Besucher einfacher zu verstehen. Auch für die Anwohner wird diese Variante als verträglicher und akzeptabler erachtet als das von der Gemeinde vorgeschlagene Einbahnregime, das grosse Umwege nötig macht.</p> <p>In Ibach wäre bei Variante 1 gemäss Verkehrsgutachten eine Verkehrszunahme zu verzeichnen. Hingegen würde der Verkehr in Seewen aufgrund abnehmender Ein- und Ausfahrten verflüssigt.</p>	<p>hofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p>
03	Die Seewernstrasse und die Franzosenstrasse dürfen nicht nur noch im Einbahnverkehr geöffnet bleiben. Mindestens der PKW-Verkehr muss beidseitig	Wie und wo verkehren die Fahrzeuge in Richtung Muotathal, Stoosbahn, Ibergereg mit Rothenfluhbahn? Dies sollte umfassend mitberücksichtigt werden.	Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisels als Anschluss an die Bahn-

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
	verkehren können.		<p>hofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p>
21	Beibehaltung des Gegenverkehr-Regimes auf der Franzosenstrasse und der Seewernstrasse.	<p>Sofern sich die Verkehrssituation nicht übermässig anspannt, werden keine Massnahmen umgesetzt. Wird der Verkehrsfluss beim Knoten Franzosen-/ Bahnhofstrasse überstrapaziert sind Begleitmassnahmen zu prüfen. Es sind dies u. a. Vollanschluss H8 und Einbahnverkehr Bienenheim - insbesondere der Vollanschluss kann zu einer entlastende Auswirkung auf die Verkehrsfrequenz der Bahnhofstrasse führen. Die Betriebe des Wintersried sind auch bereit, ihren Chauffeuren und Geschäftspartnern eine</p>	<p>Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kiesel als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p>

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
		<p>Benützung der neuen Zu- und Wegfahrt über die neue Muotabrücke zu empfehlen.</p> <p>Dies führt zu kürzeren Verkehrswegen und entlastet den Dorfkern Ibach. Im Weiteren ist eine kürzere Interventionszeit für den geplanten Stützpunkt im MilSich-Areal garantiert.</p>	<p>alverkehr.</p> <p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p>
18	<p>Auf der Seewernstrasse-Nord muss zumindest für Anwohner, Zubringer und Abholer die Durchfahrt in beide Richtungen weiterhin möglich sein.</p>	<p>Es ist vorgesehen, dass die Ausfahrt über die „Seewernstrasse-Nord“ in Richtung Nord nicht mehr möglich sein soll, sondern über die „Seewernstrasse-Süd und/ oder Muotabrücke“ zu erfolgen hat. Diese geplanten Massnahmen können aus ökologischer und ökonomischer Sicht nicht hingenommen werden, da es enorm wichtig ist auf möglichst kurzen Wegen die Autobahn respektive die Kantonsstrasse Richtung Sattel anfahren zu können.</p>	<p>Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisels als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughaus-</p>

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
16	Die Einführung von Einbahnstrassen wird zum aktuellen Zeitpunkt entschieden abgelehnt.	Erst wenn Klarheit darüber besteht, wie die verkehrspolitische Landkarte von Schwyz im Jahre 2050 einmal aussehen soll, kann über allfällige Einschränkungen auf dem bisherigen Strassennetz diskutiert werden. Zum Zeitpunkt der allenfalls erfolgten Brückeninbetriebnahme über die Muota ist es noch früh genug. Der Verkehrsfluss wird sich dann zumal sukzessive selbst einspielen.	<p>reals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p> <p>Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisels als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung</p>

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
07	Keinen Einbahnverkehr auf der Seewernstrasse.	Der geplante Einbahnverkehr auf der Seewernstrasse und der Franzosenstrasse ist nachteilig. Für Anwohner ist mindestens eine Strecke Richtung Norden offen zu lassen.	<p>auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p> <p>Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisels als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p>

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
19	Ringverkehr auf der Seewernstrasse-Nord und Franzosenstrasse anstelle Einbahnverkehrs.	<p data-bbox="701 368 1346 464">Einbahn von Seewen her auf Franzosenstrasse und Seewernstrasse ist nicht opportun. Zu prüfen ist der Vorschlag eines Ringverkehrs:</p> <ul data-bbox="701 507 1346 699" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="701 507 1346 603">• Franzosenstrasse nur von Bahnhofstrasse her befahrbar und Einbahn Signal wie vorgeschlagen.</li> <li data-bbox="701 611 1346 699">• Seewernstrasse im umgekehrten Einbahnverkehr, sodass die Wegfahrt Richtung Seewen vom Wintersried möglich ist.</li> </ul>	<p data-bbox="1361 368 2029 715">Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisel als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p> <p data-bbox="1361 754 2029 1129">Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p>
21	Die Franzosenstrasse muss durchgehend offen bleiben.	Die Franzosenstrasse soll durchgehend offen bleiben. Eine zwangsweise Unterbindung des Durchgangsverkehrs mit baulichen Massnahmen oder Signalisationen ist nicht notwendig, wird doch ein grosser oder gar der grösste Teil der Verkehrsteil-	Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisel als Anschluss an die Bahn-

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
		<p>nehmer von sich aus bzw. freiwillig den Weg über die neue Muotabrücke wählen.</p>	<p>hofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p>
22	Zufahrtsmöglichkeit über Franzosenstrasse zum Bahnhof für Anwohner offen halten.	Sofern Variante 2 gewählt wird, solle die unmittelbaren Anwohnerinnen und Anwohner dank einer Ausnahmeregelung die Gelegenheit erhalten, direkt zur Bahnhofsstrasse zu fahren.	Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisels als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
11	Einführung eines generellen LKW-Verbots auf der Franzosenstrasse und der nördlichen Seewernstrasse.	Der geplante Einbahnverkehr (Seewern- und Franzosenstrasse) ist für die vorhandenen Gewerbebetriebe im Wintersried ein Nachteil (Umsatzeinbussen der Verkaufsläden Felder / Arthur Weber). Ein generelles LKW-Fahrverbot würde die Situation auf den beiden Strassen entschärfen. Somit muss der gesamte LKW-Verkehr vom Wintersried und Gewerbe Muota komplett über die neue Muotabrücke.	<p>alverkehr.</p> <p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p> <p>Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kiesel als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughaus-</p>

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
			<p>reals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p>
08	<p>Eine mögliche Fahrriichtung vom Industriegebiet 16ni für PW (ohne Schwerverkehr) über die Lückenstrasse (Richtung Norden) nach Seewen sollte geprüft werden.</p>	<p>Damit würde die Gotthardstrasse entlastet und die Seebner müssen nicht den grossen Umweg durch Ibach machen.</p>	<p>Zur Kenntnisnahme. Langfristige Verkehrsplanung im Rahmen der Revision der kommunalen Richtplanung.</p>
05	<p>Der Einbahnverkehr auf der Seewernstrasse sollte umgekehrt geführt werden.</p>	<p>Grundsätzlich wird die Variante 2 als gute Lösung empfunden, eine Anpassung gilt es allerdings noch zu prüfen. Der Einbahnverkehr in der Seewernstrasse sollte umgekehrt geführt werden. Somit kann man vom Winterried aus ohne Umweg über Ibach noch nach Seewen und auf die Autobahn gelangen. Die Lastwagen der Senn-Transporte können dann über den Gätzlikreisel (welcher ja auch in Planung ist) ihr Domizil erreichen.</p>	<p>Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisel als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p>
			<p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als</p>

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
			Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.
11	Nach Kappung der Muotastrasse: Für den ÖV sollte eine Spur von Ibach ins Wintersried eingeplant werden.	Die Kappung der Muotastrasse ist richtig. Für den ÖV sollte jedoch eine Spur ins Wintersried und Gewerbe Muota eingeplant werden. Dies wegen der Weiterentwicklung im Arbeitsplatzgebiet und der Nähe zur Sportanlage Wintersried. Dieses ist sicher mit Barrieren oder ähnlichen Massnahmen lösbar.	Der öffentliche Verkehr wird über die Gotthardstrasse und die neue Muotabrücke West geführt. Eine Haltestelle beim Muota-Gewerbe ist vorgesehen.
04	Einfahrt aus Richtung Seewen in die Muotastrasse auch nach Erstellung der Brücke für PKW und landwirtschaftliche Fahrzeuge.	Eine Einfahrt wäre sinnvoll. Mit Verengung und Schwellen wäre dies sicher machbar.	Kappung wird beibehalten. Ansonsten ergäbe es ein erheblich grösseres Brückenprojekt mit massiver Beanspruchung von Kulturland (Fruchtfolgefläche) .
07	Kein LKW-Verbot von Nord (Ausfahrt Seewen) in Richtung Süden zu den Terminals (Senn-	Langjährig ansässige Transportunternehmen werden sonst praktisch von der Verkehrsumwelt abgeschnitten.	Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leis-

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
	Transporte)		<p>tungsfähigen Kreisel als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p>
07	Keine Gewichtslimiten auf der Seewernstrasse zwischen Sennareal in Richtung Süden (Alpenrösli, Brunnen).	Langjährig ansässige Transportunternehmen werden sonst praktisch von der Verkehrsumwelt abgeschnitten.	Es ist keine Gewichtslimitierung geplant. Ein längerfristiger Ausbau der Strasse wird nicht ausgeschlossen.

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
18	Verzicht auf Gewichtslimiten auf der Seewernstrasse-Süd / Seewenstrasse.	Diese Gewichtsbeschränkung können nicht akzeptieren werden. Diese sind für die ansässigen Transportunternehmen und auch für die zuliefernden und abholenden Fahrzeuge in der Praxis nicht umsetzbar.	Es ist keine Gewichtslimitierung geplant. Ein längerfristiger Ausbau der Strasse wird nicht ausgeschlossen.
21	Keine Gewichtslimiten auf der Seewernstrasse-Süd und der Seewenstrasse.	Die Durchlässigkeit der Seewernstrasse Richtung Süden im bisherigen Rahmen soll gewährleistet bleiben (keine weitere Gewichtsbeschränkung). Zudem sollte das Verkehrsregime kompatibel mit einem künftigen ÖV-Angebot (Bus) sein.	Es ist keine Gewichtslimitierung geplant. Ein längerfristiger Ausbau der Strasse wird nicht ausgeschlossen.
19	Die Brücke über die Muota beim Alpenrösli darf auf keinen Fall wie vorgeschlagen eine Gewichtslimite erhalten.	Richtung Brunnen: Hier wird der Gätzlikreisel und Anschlusskreisel für Brunnen Nord gebaut. Die Gewichtslimite würde verhindern, dass die Planzerlastwagen über diese Route zu- und wegfahren können und Unterseewen so entlastet wird. Da diese Brücke auf Gemeindegebiet von Ingenbohl ist, sind entsprechende Absprachen/ Verhandlungen mit der Gemeinde Ingenbohl zu tätigen.	Es ist keine Gewichtslimitierung geplant. Ein längerfristiger Ausbau der Strasse wird nicht ausgeschlossen.
13	Änderung der Verkehrsführung Richtung Seewen: Zumindest die Seewenerstrasse in Unterseewen soll von PW, Langsamverkehr und landw. Fahrzeugen in beiden Richtungen befahren	Wenn das Gewerbegebiet nur noch über die Brücke oder allenfalls über die Seewenstrasse Richtung Brunnen verlassen werden kann, ist ein Mehrverkehr für das Dorfzentrum Ibach sowie auch die Gotthardstrasse garantiert. Dies erscheint nicht sinnvoll, da der Langsamverkehr sowie der Schwerverkehr	Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisel als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
	werden können.	<p>komplett konzentriert würde.</p> <p>Es ist notwendig, dass zumindest die Seewenerstrasse in Unterseewen für Personenwagen in beiden Richtungen befahren werden kann. Somit hätte auch der Langsamverkehr eine Möglichkeit direkt Richtung Seewen/ Lauerz/ Steinen zu fahren.</p>	<p>die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p>
13	Überprüfung des Verkehrsregimes in der gesamten Gemeinde (vgl. Planbeilage).	<p>Weswegen sollen zwischen Ibach und Seewen als günstigste Lösungen Einbahnen errichtet werden und in Schwyz wird die Nietenbachstrasse ausgebaut? Kann in Schwyz nicht auch eine ähnliche Lösung vollzogen werden? Um dies zu verdeutlichen wurde ein Verkehrsleitsystem auf einem Plan eingezeichnet (Konkrete Vorschläge aufgelistet, vgl. Mitwirkungsbeitrag). Mit diesem Beispiel soll aufgezeigt werden, dass eine sinnvolle Lösung der Erschliessung vom Gewerbe in Seewen und Ibach wichtig ist. Es ist klar, dass eine Verkehrsführung die allen An-</p>	<p>Verkehrslenkungen sind nur dort sinnvoll, wo die Verkehrsverlagerung vertretbar ist. Langfristige Verkehrsplanung im Rahmen der Revision der kommunalen Richtplanung.</p>

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
03	Regime waren noch nie gut.	sprüchen gerecht wird, schwer zu erreichen ist.	Inskünftig wird der Begriff Verkehrslenkung verwendet.

### 3.3 Begleitende Verkehrsmassnahmen

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
04	Erarbeitung eines Verkehrskonzepts Kreuzung Muotastrasse-Gotthardstrasse durch Kanton und Gemeinde.	Bei dem Mehrverkehr auf der Gotthardstrasse ist es fast nicht mehr möglich sein, von der Muotastrasse in die Hauptstrasse einzubiegen. Es ist bereits bei der heutigen Verkehrsbelastung fast nicht möglich in die Hauptstrasse einzubiegen. Mit bis zu 250 Fahrzeugbewegungen pro Std. auf der Hauptstrasse wird dies noch schwieriger. Für viele Anwohner (Schulhausblöcke und Genossenblöcke) ist die Brücke erst tragbar wenn ein sauberes Konzept denn Bewohnern zugesprochen wird.	Eine Anpassung des Knotens wird geprüft. Mit dem Bau der neuen Muotabrücke wird die Muotastrasse unterbrochen. Entsprechend reduziert sich der Verkehr bei diesem Knoten.
22	Geschwindigkeitsbeschränkung T30 beim Bahnhof prüfen.	In unmittelbarer Bahnhofsnähe ist bereits jetzt schon ein intensiver Langsamverkehr feststellbar. Es ist damit zu rechnen, dass sich der Langsamverkehr weiter intensivieren wird. Daher könnte der motorisierte Verkehr mit einer 30er-Zone beruhigt und auch verflüssigt werden. Es wäre wünschbar, wenn diese Lösung in einem weiteren Verkehrsgutachten geprüft wird.	Auf Hauptstrassen mit Durchgangsfunktion ist gemäss Kanton keine Temporeduktion zulässig.

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
11	Bahnhofstrasse: Auf den geplanten Mehrzweckstreifen ist zu verzichten.	Der geplante Warteraum für Fahrzeuge auf dem Mehrweckstreifen ist zu kurz (Fahrtrichtung von Schwyz in Richtung Franzosenstrasse), die ausgeschriebene Anzahl Fahrzeuge (3 PKW's oder 1 LKW) haben nicht Platz. Im Weiteren wird es als gefährlich angesehen, vom Wartestreifen in Fahrtrichtung Acherlikreisel rechts in die Bahnhofstrasse einzufahren. Der Verkehr kommt von hinten rechts und ist somit nicht klar überblickbar. Der Streifen für die Abbieger in Richtung Gardi ist nicht nötig, weil diese Strasse zu wenig befahren ist.	<p>Die Verkehrslenkenden Massnahmen sind nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.</p> <p>Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisel als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p>

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
22	Bahnhofstrasse: Verzicht auf vorgesehenen Mehrzweckstreifen.	In den Verkehrsgutachten sind die Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung mit einem Szenario «mit Mehrzweckstreifen» und einem Szenario «ohne Mehrzweckstreifen» nicht ersichtlich. Die Wirksamkeit dieses Instrumentes wird bezweifelt, da bei starkem Verkehrsaufkommen der Mehrzweckstreifen sehr schnell belegt ist und dieser seine Wirkung verpasst. Daher wird ein gänzlicher Verzicht auf den Mehrzweckstreifen angeregt. Gleichzeitig muss mittelfristig eine Alternativlösung zum Beispiel entlang der Geleise oder mittels Neubaustrecke über die Liegenschaft «Gwerd» angestrebt werden.	<p>Die Verkehrslenkenden Massnahmen sind nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.</p> <p>Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisels als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p>

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
19	Bahnhofstrasse: Mehrzweckstreifen wie vorgeschlagen vorsehen.	-	Zur Kenntnisnahme.
17	Im Verkehrsgutachten werden Szenarien über die Wirkung des vorgesehenen Mehrzweckstreifens auf der Bahnhofstrasse vermisst.	Die vorgeschlagenen Mehrzweckstreifen vermögen nicht zu überzeugen. Der Wartebereich würde lediglich Platz für drei Personenwagen resp. für einen LKW bieten. Zu Spitzenzeiten würde dies längst nicht reichen. Verkehrsbehinderungen wären unweigerlich die Folge.	Mehrzweckstreifen haben sich andernorts bewährt. Detailausarbeitung des Projekts durch den Kanton noch ausstehend. Dank Mehrzweckstreifen kann die Leistungsqualität des Knotens langfristig erhalten werden.
22	Bahnhofstrasse: Realersatz für die aufgrund des Platzbedarfs durch den Mehrzweckstreifen aufzuhebenden Parkfelder.	Die Anlegung eines Mehrzweckstreifens und Verbreiterung der Bahnhofstrasse hätte grosse Konsequenzen für die angrenzenden Liegenschaften. Für die Vermietung von vier Wohnungen sind gemäss Auflage der Gemeinde sieben Parkplätze zwingend nötig. Um einen massiven Wertverlust der Liegenschaft zu vermeiden, sind wir deshalb auf einen exakten Realersatz in unmittelbarer Nachbarschaft angewiesen. Möglichkeiten ergäben sich allenfalls auf den Liegenschaften 4521 oder 614.	Die Neugestaltung der Bahnhofstrasse (Abschnitt Bahnhof bis Mythenblick) erfolgt in einer separaten Planung durch das kantonale Tiefbauamt.
21	Neuer Mythenblick-Grosskreisel	Durch den Bau eines kurzen Strassenabschnittes zwischen der Franzosenstrasse und dem Knoten Bahnhof-/ Gotthardstrasse (Schwyz) kann ein „Grosskreisel“ betrieben werden.  Dies führt zu kürzeren Verkehrswegen und entlastet	Die nachhaltige Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete bedingt die Muotabrücke West und eine neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Zeughausareal und dem Bahnhof Seewen-Schwyz mit einem leistungsfähigen Kreisel als Anschluss an die Bahnhofstrasse. Damit verbunden sind die Aufhebung oder

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
		den Dorfkern Ibach. Im Weiteren ist eine kürzere szeit für den geplanten Stützpunkt im MilSich-Areal garantiert.	<p>der Ersatz des bestehenden SBB-Freiverlades sowie die Aufhebung des Anschlusses der Franzosenstrasse an die Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Ohne den Bau eines leistungsfähigen Kreisels als Anschluss der Groberschliessungsstrasse an die Bahnhofstrasse ist eine Teilnutzung des Zeughausareals möglich, sofern dadurch in der Abendspitzenstunde eine begrenzte Anzahl Fahrten erzeugt wird. In Kombination mit der neuen Muotabrücke West sowie der Verlegung des nördlichen Abschnitts der Franzosenstrasse zur Bahnlinie ist bei dieser Etappierung auf der Franzosen- und der Seewernstrasse ein Einbahnregime einzurichten und auf der Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen zu erstellen.</p>
19	Mehrzweck-Einspurstrecke beim - Plätzli in Ibach.		Keine konkreten Planungen hierzu vorhanden.
19	Mehrzweck-Einspurstrecke beim - Knoten Muotabrücke Nord („Schiesseli“).		Eine Anpassung des Knotens wird geprüft. Mit dem Bau der neuen Muotabrücke wird die Muotastrasse unterbrochen. Entsprechend reduziert sich der Verkehr bei diesem Knoten.

---

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
21	Umgestaltung Knoten Ibach – Gotthardstrasse.	– Der Knoten Ibach-Gotthardstrasse ist so zu gestalten, dass LKW problemlos manövrieren können und die angrenzenden Unternehmen in ihren Betrieben nicht tangiert werden.	Umsetzungsprüfung im Rahmen der Vorprojektplanung.

---

### 3.4 Umweltbericht

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
06	Zurückweisung des Umweltberichts zur Überarbeitung. Der Umweltperimeter ist zu erweitern.	Der Umweltperimeter ist zu erweitern, weil das Vorhaben auch Einfluss auf die Gotthardstrasse Richtung Ibach und auf den Verkehr ab der Industriezone Brunnen Nord hat.	Alle dem Projekt zuzuschreibenden Auswirkungen wurden erfasst. Die Lärmpegel auf der Gotthardstrasse verändern sich nicht wahrnehmbar.
09	Präzisierung des Umweltberichts, Erweiterter Betrachtungsperimeter	Den Umweltbericht wird als zu ungenau angesehen, da sämtliche zukünftige Entwicklungen hätten einbezogen werden sollen. Als wichtig für die zukünftige Verkehrsentwicklungen (s. Bericht im Bote der Urschweiz, 11. Februar 2016) wird die gemeinsame Analysierung des gesamten Talkessels von Ingenbohl bis Steinen angesehen.	Alle dem Projekt zuzuschreibenden Auswirkungen wurden erfasst. In den Verkehrsgutachten und dem Umweltbericht wurden die absehbaren künftigen Entwicklungen (Verkehrsmenge, Strassenprojekte wie der Anschluss H8) angemessen berücksichtigt.
06	Ergänzung im Umweltbericht: Es sind Lärmgutachten im Sinne von Art. 25 Abs. 1 USG zu verlangen.	-	Der Nachweis wird in Kapitel 4.2.7 des Umweltberichts erbracht. Die Immissionsgrenzwerte können eingehalten werden. Für die vereinzelt Überschreitungen der Planungswerte sind gemäss Art. 25 Abs. 2 USG Erleichterungen zu prüfen.
14	Umweltauswirkungen: Die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen müssen umgehend eruiert und deren recht-	Es ist selbstverständlich, dass die Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen spätestens mit dem Bauprojekt im Detail geplant und gesichert sein müssen. Eine Verschiebung auf eine zeitlich nicht genauer defi-	Ersatz- und Ausgleichmassnahmen sind in Planung und werden mit dem Bauprojekt aufgezeigt werden.

---

<b>Nr.</b>	<b>Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden</b>	<b>Begründung und Hinweise der Mitwirkenden</b>	<b>Ergebnis des Gemeinderats</b>
	liche und finanzielle Sicherung sowie deren die Detailplanung vor Auflage des Baugesuchs sichergestellt werden.	nierte Phase nach Erstellung der Brücke wäre generell nicht akzeptabel. Massnahmen, die dem Ersatz von verlorengehenden Lebensräumen dienen, müssen zudem bereits vor der Bauphase für die betroffenen Tiere und Pflanzen bereit stehen.	

---

### 3.5 Weitere Themenbereiche

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
16	Die Gesamtschau zur Verkehrsplanung 2050 wird vermisst.	Die geplante neue Brücke über die Muota löst das ganzheitliche Verkehrsproblem im Grossraum Wintersried/Gewerbe Muota/ Zeughausareal Seewen nicht. Es ist lediglich ein weiterer Versuch, die ungeduldrigen Stimmen vorderhand zu beruhigen. Eine Gesamtschau, in welche Richtung die Verkehrsplanung mit Ziel 2050 gehen soll, wird vermisst.	Gesamtverkehrsschau wird in der anlaufenden Revision des kommunalen Richtplanes und des Agglomerationsprogramms vorgenommen. Zentrales Element hierbei bildet die neue Muotabrücke West.
17	Erarbeiten einer Gesamtstrategie, wie der erwartete Mehrverkehr bewältigt werden soll (MIV, ÖV, LV). Diese wesentliche Informationslücke muss zwingend, rasch und umfassend geschlossen werden.	Schwyz hat einen hohen Bedarf an zusätzlichen Arbeitsplatzgebieten. Diese müssen sinnvoll und grosszügig erschlossen werden. Gleichzeitig ist in den nächsten Jahren mit einer Bevölkerungszunahme zu rechnen, was sicherlich zu Mehrverkehr führen wird. Es wird festgestellt, dass in den Verkehrsgutachten das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum sowie der daraus resultierende Mehrverkehr nicht abgebildet ist. Konkret wird eine Aussage bzw. Strategie vermisst, wie der zu erwartende Mehrverkehr bewältigt werden soll (Gesamtstrategie Verkehr mit Modalsplit zwischen MIV, ÖV und Langsamverkehr). Die doch wesentlichen fehlenden Informationen lassen eine abschliessende Beurteilung des Erschliessungskonzepts und der baulichen so wie der verkehrlichen Massnahmen	Gesamtverkehrsschau wird in der anlaufenden Revision des kommunalen Richtplanes und des Agglomerationsprogramms vorgenommen. Zentrales Element hierbei bildet die neue Muotabrücke West.  In den vorliegenden Verkehrsgutachten und dem Umweltbericht wurden die absehbaren künftigen Entwicklungen (Verkehrsmenge, Strassenprojekte wie der Anschluss H8) angemessen berücksichtigt.

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
14	Auswirkungen Verkehrsregime auf den Fuss- und Radverkehr zwischen Seewen und Brunnen/Ibach (Attraktivität und Sicherheit): Bis zur Auflage des Bauprojekts sind die Auswirkungen zwingend aufzuzeigen.	nicht zu.  Die Angaben zum Fuss- und Radverkehr sind geringen Umfangs. Eine Planung, die einseitig den motorisierten Individual- oder Gewerbeverkehr (Lastwagen) favorisieren würde und flankierende und verbessernde Massnahmen zugunsten des Fuss- und Radverkehrs weglassen oder aber auf später verschieben würde, wäre inakzeptabel – nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen. Es muss für das ganze Einzugsgebiet nachgewiesen werden, dass und wie sich die Situation für den Langsamverkehr / Fuss- und Radverkehr verbessert. Insbesondere da im Gebiet zwischen Seewen und Ibach auf den bestehenden (Neben)strassen massiv mehr Auto- und Lastwagenverkehr zu erwarten ist.	Gesamtverkehrsschau wird in der anlaufenden Revision des kommunalen Richtplanes und des Agglomerationsprogramms vorgenommen. Zentrales Element hierbei bildet die neue Muotabrücke West.
13	Es soll bereits mit der öffentlichen Planaufgabe die Planung für den ÖV und den Langsamverkehr verbindlich aufgezeigt werden.	Neben dem neuen Verkehrsregime muss dem ÖV und dem Langsamverkehr grösste Beachtung geschenkt werden. Es soll bereits heute resp. mit der öffentlichen Planaufgabe die Planung für den ÖV und Langsamverkehr verbindlich aufgezeigt werden. Das angestrebte Wachstum für die Arbeitsplatzgebiete und die Sportanlage Wintersried ist nur unter Einbezug von ÖV, Individualverkehr und Langsamverkehr möglich. Neue Busverbindungen von Ibach via Wintersried nach Seewen können grosse Entlastungen	Gesamtverkehrsschau wird in der anlaufenden Revision des kommunalen Richtplanes und des Agglomerationsprogramms vorgenommen. Eine durchgängige ÖV-Linie durch das Arbeitsplatzgebiet vorgesehen.

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
		vom Individualverkehr bringen.	
22	Das Verkehrsgutachten berücksichtigt die Bevölkerungszunahme nicht ausreichend.	Im Verkehrsgutachten werden Verkehrsprognosen gemacht. Dabei werden die Bevölkerungszahl und die Arbeitsplatzzahl in entsprechenden Zonen im unmittelbaren Entwicklungsgebiet berücksichtigt. Nicht in Betracht gezogen wird jedoch die allgemeine Bevölkerungszunahme in der Gemeinde Schwyz (es ist von 3000 bis 4000 Zuzügerinnen und Zuzügern in den nächsten Jahren auszugehen). Diese Bevölkerungszunahme wird unweigerlich Mehrverkehr verursachen. Das Ausblenden dieses Bevölkerungswachstums im Verkehrsgutachten wird als irreführend erachtet.	Gemäss aktueller Nutzungsplanung nimmt die Bevölkerung der Gemeinde Schwyz bis 2030 auf ca. 17'500 (+ 2'500) zu.  In den Verkehrsgutachten und dem Umweltbericht wurden die absehbaren künftigen Entwicklungen (Verkehrsmenge, Strassenprojekte wie der Anschluss H8) angemessen berücksichtigt.
17	Finanzierung via Agglomerationsprogramm des Bundes wird begrüsst. Kostenbeteiligungen von Nutzniessern und des Kantons.	Die ganzen Erschliessungsmassnahmen werden Ausgaben in der Grössenordnung von CHF 20 Mio. zur Folge haben. Diese Ausgaben können nicht durch die Gemeinde (alleine) getragen werden. Es wird daher ausdrücklich begrüsst, dass der Gemeinderat für das gesamte Erschliessungskonzept inkl. Muotabrücke eine Mitfinanzierung des Bundes via Agglomerationsprogramm der 3. Generation mit Hochdruck anstrebt. Darüber hinaus wird als absolut zwingend erachtet, dass auch die Nutzniesser an der Finanzierung dieser Erschliessungsmassnahmen massgeblich beteiligt werden. Zusätzlich ist auch mit dem Kanton das Gespräch bezüglich einer	Zur Kenntnisnahme.

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
		Finanzierungsbeitrag zu suchen, da mit dem Gesamtkonzept Kantonsstrassen (Bahnhofstrasse, Gotthardstrasse) nachhaltig entlastet werden.	
17	Aktiver Miteinbezug der direkt Betroffenen und eine gute öffentliche Kommunikation. Anliegen der Anwohner sind ernst zu nehmen.	Um das Brückenbauprojekt an der Urne nicht zu gefährden, erscheint der aktive Einbezug der direkt Betroffenen und eine gute öffentliche Kommunikation von entscheidender Bedeutung. Der Gemeinderat ist gut beraten, wenn er die Anliegen der Anwohner und der Direktbetroffenen sehr ernst nimmt.	Zur Kenntnisnahme.
12	Nächster Planungsschritt für die Nutzung des Zeughausareals ist einzuleiten.	Für die spätere Nutzung des Zeughausareals muss bereits jetzt der nächste Planungsschritt eingeleitet werden (vgl. öffentliche Mitwirkung zur kantonalen Nutzungsplanung Entwicklungsachse Urmiberg vom 15. April 2013).  Der Gemeinderat muss weiterführende Schritte mit der kantonalen Wirtschaftsförderung und dem Technologiezentrum Schwyz planen und umsetzen sowie die entsprechenden Ressourcen zur Verfügung stellen. Zusätzlich soll er arbeitsplatzergänzende Massnahmen wie z.B. Tagesstätten, Verpflegungsmöglichkeiten (Kantine für Arbeiter), ÖV-Anbindung etc. koordinieren und fördern. Weiter soll der Gemeinderat der Bevölkerung aufzeigen, dass das Zeughausareal nicht nur für einheimisches Gewerbe genutzt wird, sondern neu zusätzliche wertschöpfungsstarke	Zur Kenntnisnahme.

Nr.	Vorschlag / Anregung / Einwand der Mitwirkenden	Begründung und Hinweise der Mitwirkenden	Ergebnis des Gemeinderats
		Firmen und damit neue Arbeitsplätze angesiedelt werden können. Nur so lassen sich die hohen Investitionen überhaupt rechtfertigen.	

## 4 ÜBERSICHT MITWIRKENDE

<b>Nr.</b>	<b>Vorname Name</b>	<b>Firma / Partei / Interessengruppe</b>	<b>Adresse, Ort</b>
01	Marc Reichlin		Dammstrasse 4, 6438 Ibach
02		Genossame Schwyz Verwaltung	Studenmatt 2, 6438 Ibach
03	Hans Kiener		Riedmattli 5, 6423 Seewen
04	Peter Arnold		Studenmatt 18, 6438 Ibach
05	Josef Betschart		Bahnhofstrasse 101, 6423 Seewen
06	Thomas Küttel	Auto-Center Benno Müller AG & Beno Müller Immobilien AG	Gotthardstrasse 15, 6438 Ibach
07	Beat Niederberger	Senn Anlagen AG, Silo- und Spezialtransporte	Seewernstrasse 204, 6423 Seewen
08	Bernadette Bürgler		Asetstrasse 20, 6438 Ibach
09	Monika Arnold		Postfach, 6431 Schwyz
10	Familie Mettler	Schwyz Immobilien AG	Bahnhofstrasse 127, 6423 Seewen
11	Stefan Weber	Paul Weber AG	Bahnhofstrasse 122, 6423 Seewen
12	Petra Hummel		Wysserlen, 6430 Schwyz
13	Marc & Martin Reichlin	Reichlin AG, Immobilien und Planung	Muotastrasse 57, 6438 Ibach
14	Michael Erhardt	Pro Natura Schwyz	Rossbergstrasse 27, Postfach, 6410 Goldau

<b>Nr.</b>	<b>Vorname Name</b>	<b>Firma / Partei / Interessengruppe</b>	<b>Adresse, Ort</b>
15	Dr. Urs Rhyner	AGRO Energie Schwyz AG	Lückenstrasse 34, 6430 Schwyz
16		Quartierverein Unterseewen & Seewen	Postfach 159, 6423 Seewen
17	Peter Steinegger	CVP Gemeinde Schwyz	Rickenbachstrasse 98, 6430 Schwyz
18	Silvio Vanoli	Senn Transport AG	Seewernstrasse 203, 6423 Seewen
19	Bernhard Reichmuth		Gotthardstrasse 24, 6438 Ibach
20		Gasser Heizung-Sanitär AG	Muotastrasse 24, 6438 Ibach
21	Rita Lüönd / Christoph Weber	IG Arbeitsplatzgebiete Muota und Wintersried	c/o Lüönd Transporte, Gewerbestr. 24-27, 6438 Ibach / c/o Arthur Weber AG, Winters- ried 7, 6423 Seewen
22	Augustin Mettler / Cornelia Furrer Mettler		Bahnhofstrasse 125, 6423 Seewen