



Sozialdemokratische Partei
Arth-Goldau

SP Arth-Goldau
Parteileitung
Postfach 215
6410 Goldau

Gemeinderat Arth
Rathausplatz 6
6415 Arth

Goldau, 23. Dezember 2015

Einzelinitiative zur Klärung der Zonierung und Erschliessung für den Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Süd, Goldau

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident
Sehr geehrte Gemeinderätinnen
Sehr geehrte Gemeinderäte

Das südliche Bahnhofgebiet von Goldau ist eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete der Gemeinde Arth. Das Gebiet ist zentral gelegen, hervorragend an den öffentlichen Verkehr angebunden und besitzt erhebliche Nutzungspotenziale. Es ist im kantonalen Richtplan als Entwicklungsschwerpunkt bezeichnet.

Das Gebiet soll aus architektonischer und städtebaulicher Sicht aufgewertet werden, um der zentralen Lage als Visitenkarte der Gemeinde Arth gerecht zu werden. Von hoher Bedeutung ist auch die Sicherstellung einer nachhaltigen Erschliessung. Das heutige Erschliessungsnetz ist historisch gewachsen und vermag den künftigen Anforderungen nicht zu genügen. Ziel ist die Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die vorhandenen Verkehrskapazitäten. Dazu sind betriebliche und organisatorische Massnahmen nötig.

Diese Ausgangslage war Anlass, dass der Gemeinderat über das Bahnhofsareal und das erwähnte Entwicklungsgebiet im Jahr 2013 einen Studienauftrag durchgeführt hat. Zudem hat der Gemeinderat eine Idee für eine neue Groberschliessungsanlage für das Gebiet dargelegt, die von der SP jedoch als nicht zielführend, nicht finanzierbar und nicht umsetzbar beurteilt wird.

Leider hat es der Gemeinderat versäumt, in den vergangenen zwei Jahren die nötigen Rückschlüsse aus dem Studienverfahren für die Umstrukturierung der Areale zu ziehen und die Gebietsentwicklung auf eine qualitative Basis zu stellen sowie die Erschliessung zu regeln.

Das Gebiet ist daher nach wie vor planungsrechtlich nicht baureif und basierend auf dem rechtskräftigen Erschliessungsplan und den tatsächlichen Verhältnissen (Strassen- und Trottoirbreiten) nicht hinreichend erschlossen. Es fehlt eine grundstücksübergreifende nachhaltige Entwicklungsidee, die grundeigentümergebunden verankert ist und welche die erforderliche Koordination zwischen den Arealen sicherstellt. Diese Basis ist zwingend erforderlich, damit die Grundeigentümer ihre Grundstücke entsprechend ihren Bauabsichten in Etappen überbauen können.



Es fehlt eine Gesamtsicht, welche Antworten zu folgenden Fragen liefert:

- Welche Dichten werden ermöglicht und bringt die private Mehrnutzung auch einen Mehrwert für die Öffentlichkeit?
- Welche Nutzungen werden angestrebt (Gewerbe, Dienstleistungsflächen, Wohnen) und entsteht auch bezahlbarer Wohnraum für die Bevölkerung der Gemeinde Arth oder liegt der Fokus auf finanzkräftigen Zuzüglern?
- Wie kann der entstehende Mehrverkehr auf dem vorhandenen Strassennetz siedlungsverträglich bewältigt werden und wie können die vorhandenen Defizite im Fusswegnetz behoben werden?
- Welche Spielregeln haben die privaten Grundeigentümer zu beachten, damit die Umstrukturierung des Gebiets einen ortsbaulichen Gewinn für die Gemeinde Arth bringt (Gestaltung der Bauten und Freiräume)?

Es besteht die Gefahr, dass aufgrund privater Bauvorhaben künftige, überzeugende Lösungen verunmöglicht werden und die Öffentlichkeit ein weiteres Mal das Nachsehen hat. Ziel ist die Sicherstellung einer nachhaltigen Entwicklung und nicht die Maximierung der privaten Interessen!

Die Parteileitung der SP Arth-Goldau sieht sich daher im Interesse einer weitsichtigen, überzeugenden und nachhaltigen Positionierung des Entwicklungsschwerpunkts zum Handeln gezwungen und reicht gestützt auf § 8 des Gemeindeorganisationsgesetzes eine Einzelinitiative mit folgendem Wortlaut ein:

- 1) Der Gemeinderat der Gemeinde Arth legt mindestens über den im beigelegten Plan bezeichneten Perimeter der Stimmbevölkerung bis spätestens im Jahr 2018 eine Revisionsvorlage zur Beschlussfassung vor, welche:
 - a) die Zonierung und Erschliessung klärt, damit die Grundstücke baureif werden,
 - b) eine hohe ortsbauliche Qualität und nachhaltige Entwicklung sicherstellt;
 - c) den Planungsmehrwert beziffert und aufzeigt, welche Kosten die Grundeigentümer und welche die Gemeinde zu tragen haben und welches die Kostenfolgen für das Gemeinwesen sind;
 - d) Antworten auf die aufgeworfenen Fragen liefert.
- 2) Gestützt auf das im Jahr 2013 durchgeführte Studienverfahren, den Eintrag im kantonalen Richtplan (Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof) sowie die vorhandenen Erschliessungsdefizite trifft der Gemeinderat per sofort die erforderlichen Vorkehrungen, damit die Planung nicht negativ präjudiziert und die Nutzungsplanung erschwert wird.

Die Parteileitung der SP Arth-Goldau ersucht den Gemeinderat überdies, dass hängige Bauvorhaben vorerst sistiert werden und über den Perimeter ein Baustopp (Planungszone) erlassen wird.

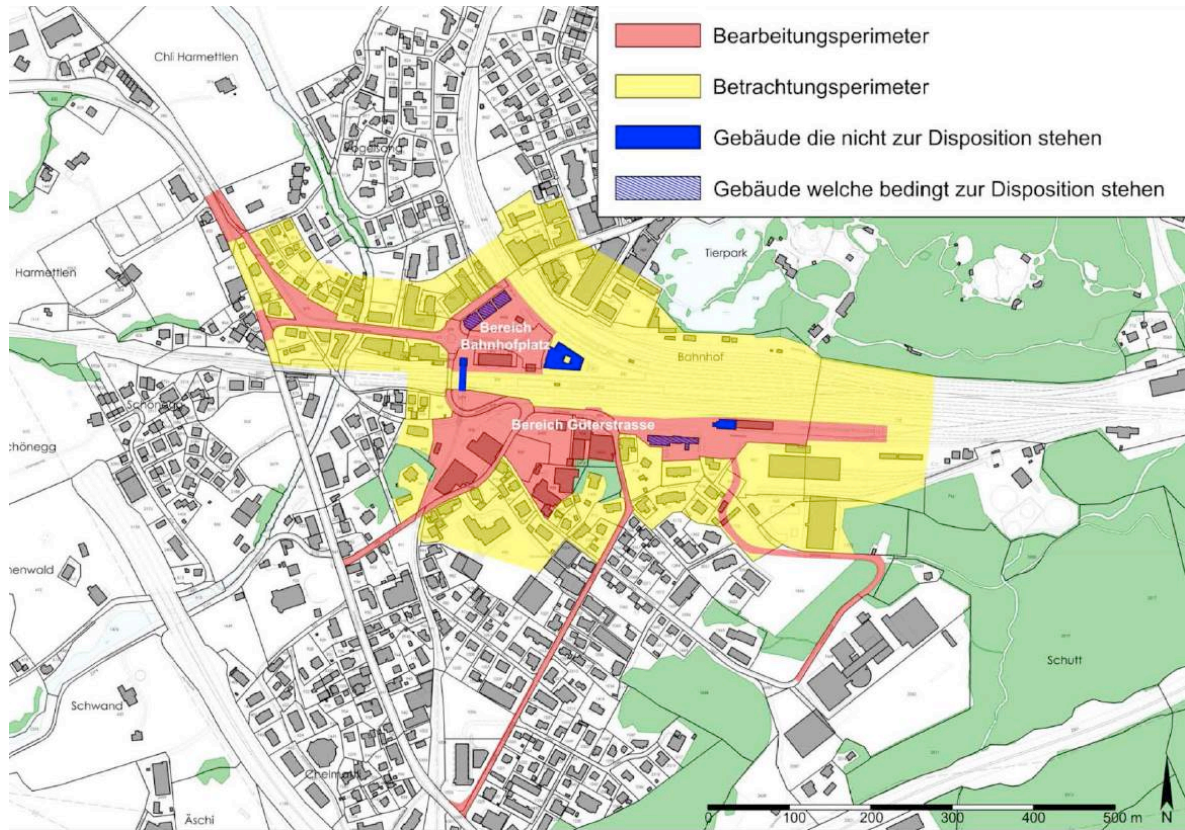
Die Parteileitung der SP dankt dem Gemeinderat für die hoffentlich wohlwollende Prüfung und Unterstützung der Einzelinitiative, die im Sinne einer vorausschauenden Gemeindeentwicklung zu verstehen ist.

Mit den besten Festtagswünschen

Parteileitung der SP Arth-Goldau



Perimeter Studienauftrag 2013 (Informationsplan)





Auszug Erschliessungsplan (Informationsplan)



Groberschliessungsstrassen
gemäss Art. 11 Reglement zum Erschliessungsplan

Strassen (Die Strassenabschnitte sind im Reglement umschrieben)

Goldau

- 1 Eisenbahnweg
- 2 Sonneggstrasse
- 3 Güterstrasse
- 4 Rigistrasse
- 5 Rigiweg
- 6 Kehlmatliweg
- 7 Chräbelstrasse
- 8 Vogelsangstrasse (Ost)
- 9 Vogelsangstrasse (Süd)
- 10 Quellenweg
- 11 Tennmattstrasse



Auszug Strassenreglement (Information)

Art. 21 Allgemeine Anforderung

Neu- und Ausbau von Verkehrsflächen haben nach den neuesten technischen Erkenntnissen zu erfolgen. Bei der Projektierung und Ausführung sind die Normalien des Schweiz. Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) zu berücksichtigen.

Art. 22 Strassenbreiten a) Sammelstrassen

Sammelstrassen sind mit einer Fahrbahnbreite von 6 Metern und in der Regel beidseitigen Trottoirs von je 2 Metern zu erstellen.

Art. 23 b) Erschliessungsstrassen

¹ Erschliessungsstrassen mit mehr als 50 anliegenden Motorfahrzeugabstellplätzen sind mit einer Fahrbahnbreite von 5 Metern und einem Trottoir von 2 Metern zu erstellen. Die Zahl der möglichen Motorfahrzeugabstellplätze ist nach den Vorschriften des Baureglements zu ermitteln.

² Für besondere Bauten und Anlagen mit grossem Verkehrsaufkommen (grosse Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe, Industrieanlagen, Grossparkanlagen und dergleichen) ist die Fahrbahnbreite auf max. 6 Metern zu erhöhen.

Art. 24 c) Zufahrtsstrassen

¹ Zufahrtsstrassen mit weniger als 50 anliegenden Motorfahrzeugabstellplätzen sind mit einer Fahrbahnbreite von 4 Metern und einem Trottoir von 1.50 Meter zu erstellen. Die Zahl der möglichen Motorfahrzeugabstellplätze ist nach den Vorschriften des Baureglements zu ermitteln.



Auszug GIS-Browser (Information zu den ungenügenden Strassenbreiten)

