

Erschliessung Brunnen Nord: Zweckmässigkeitsbeurteilung



Workshop 2 vom 20. August 2024

Agenda Workshop 2

1. Begrüssung
2. Rückblick auf Workshop 1
3. Aufgaben und Rolle Begleitgruppe
4. Auslegeordnung - Feststellungen
5. Fragen und Diskussion
6. Wie geht es weiter, Termine und Kommunikation

1. Begrüssung

- Vorstellung Teilnehmende (nächste Folie)
- Vorstellung Fachexperten-Team:
 - Dorothea Federer, B+S, Strassen- und Brückenbau
 - Ramona Fluck, EBP, Umwelt
 - Ronja Häfeli, EBP, Raumplanung und Freiraum
 - Christoph Sutter, B+S, Verkehrsplanung
 - Tobias Tschopp, EBP, Umwelt
 - Thomas Kieliger, Kieliger & Gregorini AG, PL

1. Begrüssung

Subkommission Brunnen Nord	
Remo Wiget	Gemeinderat Ingenbohl, FDP
Norbert Mettler	Gemeinderat Ingenbohl, Die Mitte
Grundeigentümer Brunnen Nord	
Emil Gwerder	Genossame Ingenbohl
Yves Diacon	Nova Brunnen AG / HRS Real Estate AG
Heinz Schnider (Vertretung von Karl Schönbächler)	Hertipark AG
Markus Völkle	Hertipark AG / MMV
Roger Müller	Coop / Reismühle
Moritz Betschart	A. Betschart's Söhne AG, Grundeigentümer Stegstuden

1. Begrüssung

Vertreter Ortsparteien	
Matthias Kessler	Die Mitte
Marcel Lüönd	FDP
Mark Reding	GLP
Marcel Truttmann	SP
Thomas von Euw	SVP

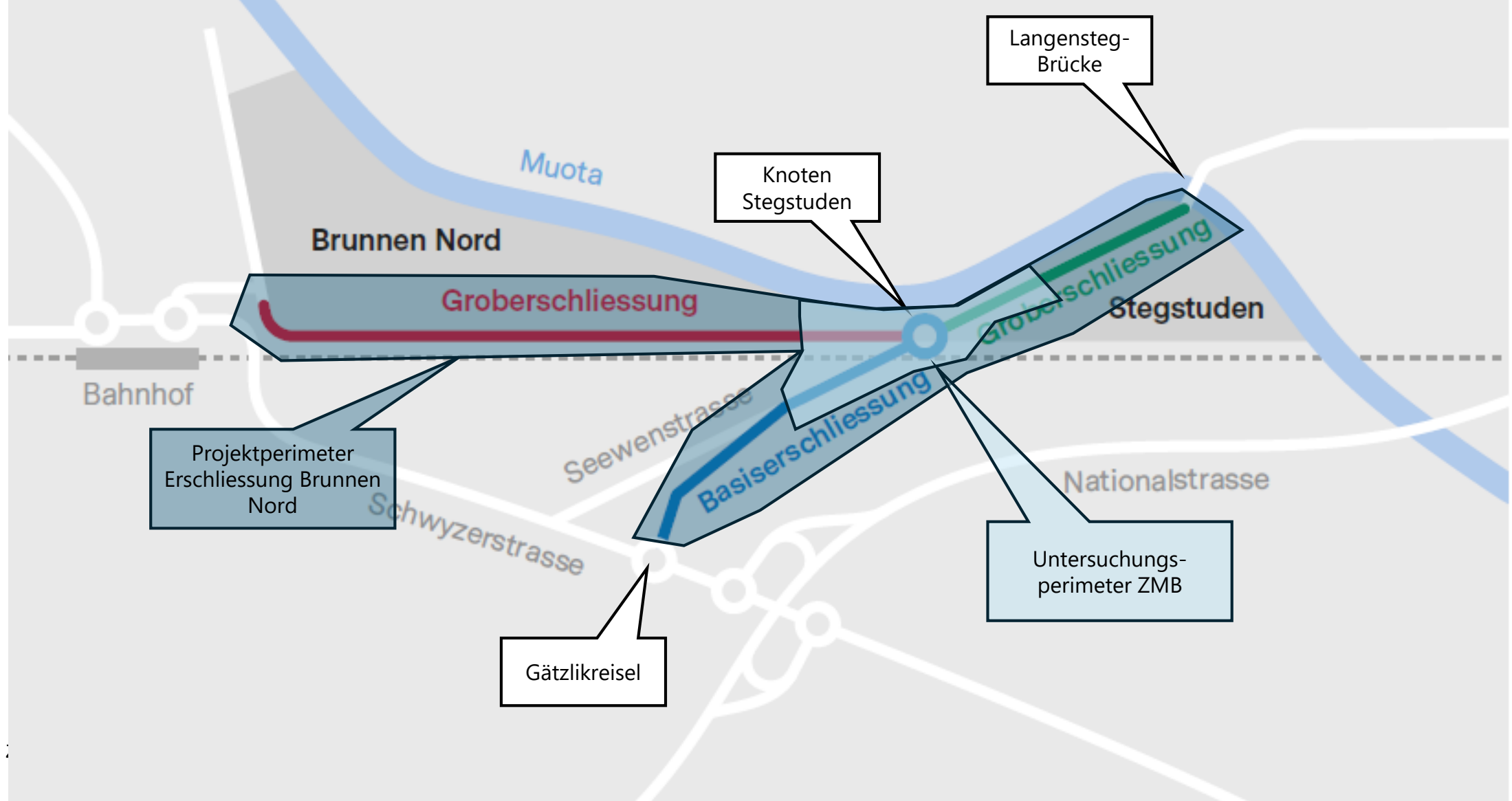
1. Begrüssung

Vertreter/-in Bevölkerung
Michael Buck
Martina Grond (entschuldigt)
Myriam Hunziker
Simone Lötscher
Luzia Lüönd-Bürgi
Sylvia Schranz (entschuldigt)
Matthias Suter
Pascal Weber
Ernst Weiss

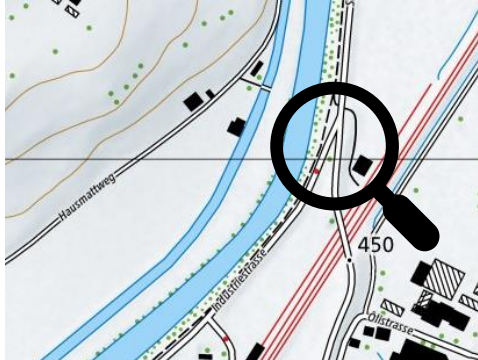
2. Rückblick auf Workshop 1

- Begriffsklärung Untersuchungsperimeter ZMB
- Projektperimeter
- Projektziele
- Workshop-Prozess
- Gewichtung

2. Rückblick auf Workshop: Untersuchungsperimeter - Begriffsklärung



2. Rückblick auf Workshop 1 - Projektziele



Welche Ziele sollen mit dem Projekt erreicht werden?

Primärziel

Optimale Erschliessung Brunnen Nord

Sekundärziele

- Entlastung Bahnhofplatz
- Problemloses Kreuzen Schwerverkehr
- Langsamverkehr von Strasse entflechten
- Zweite (alternative) Achse ins Dorf
- Optimale Eingliederung in Landschaft
- Funktionierender Wildtierkorridor
- Hohe Verkehrssicherheit
- Hohe Bauqualität

Projektziele bzw. Ziele der Erschliessung

Primäres Ziel:

Optimale Erschliessung von Brunnen Nord

Sekundäre Ziele:



Entlastung Bahnhofplatz:

Verkehr direkt aus Brunnen Nord zum Autobahnanschluss Brunnen führen



Kreuzen Schwerverkehr:

Lastwagen sollen bei 50 km/h problemlos kreuzen können



Langsamverkehr von Strasse entflechten:

Fussgängerinnen und Velofahrer können den Hochkreisel Stegstuden gut umgehen oder -fahren

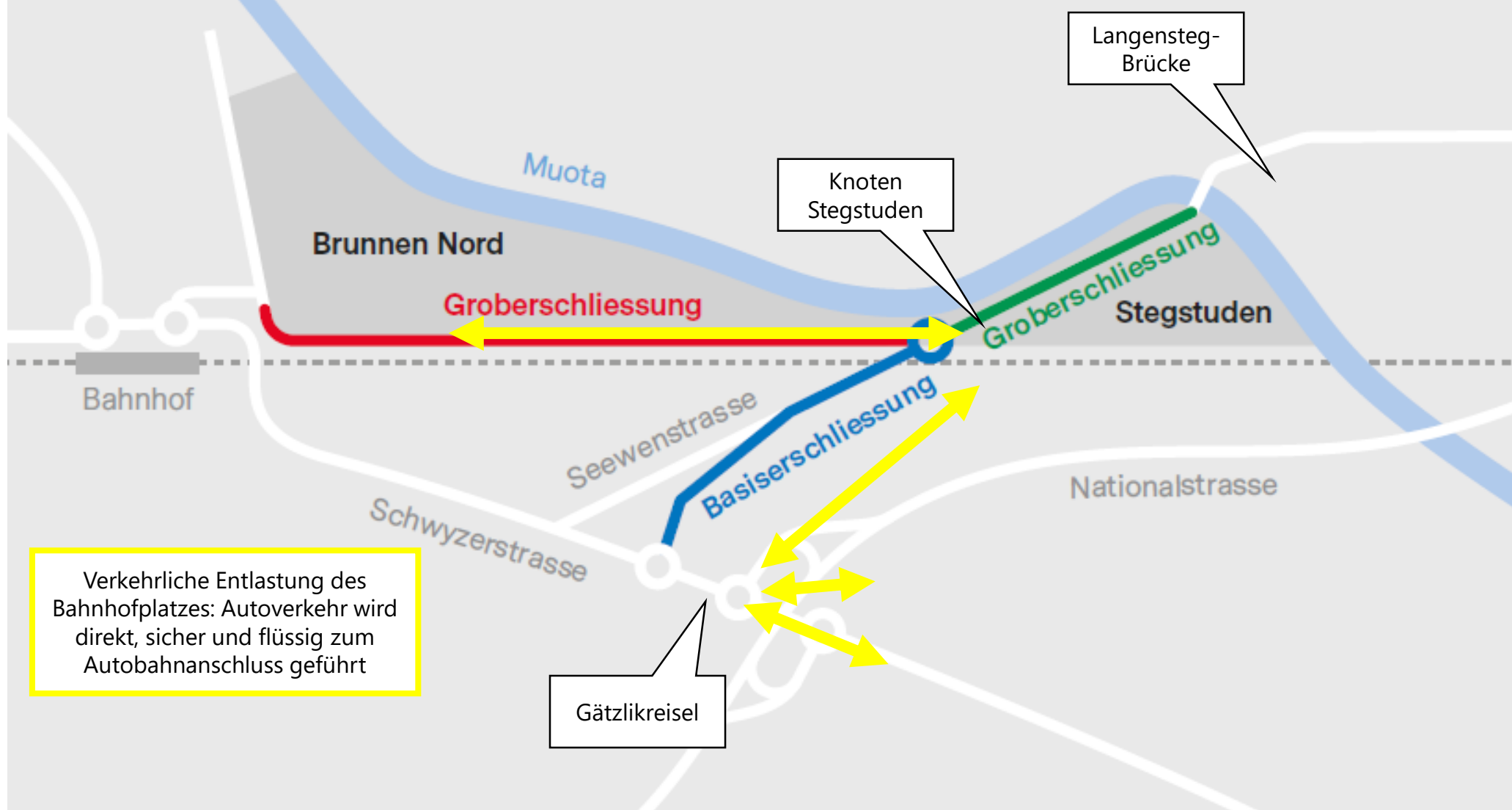


Zweite Achse ins Dorf:

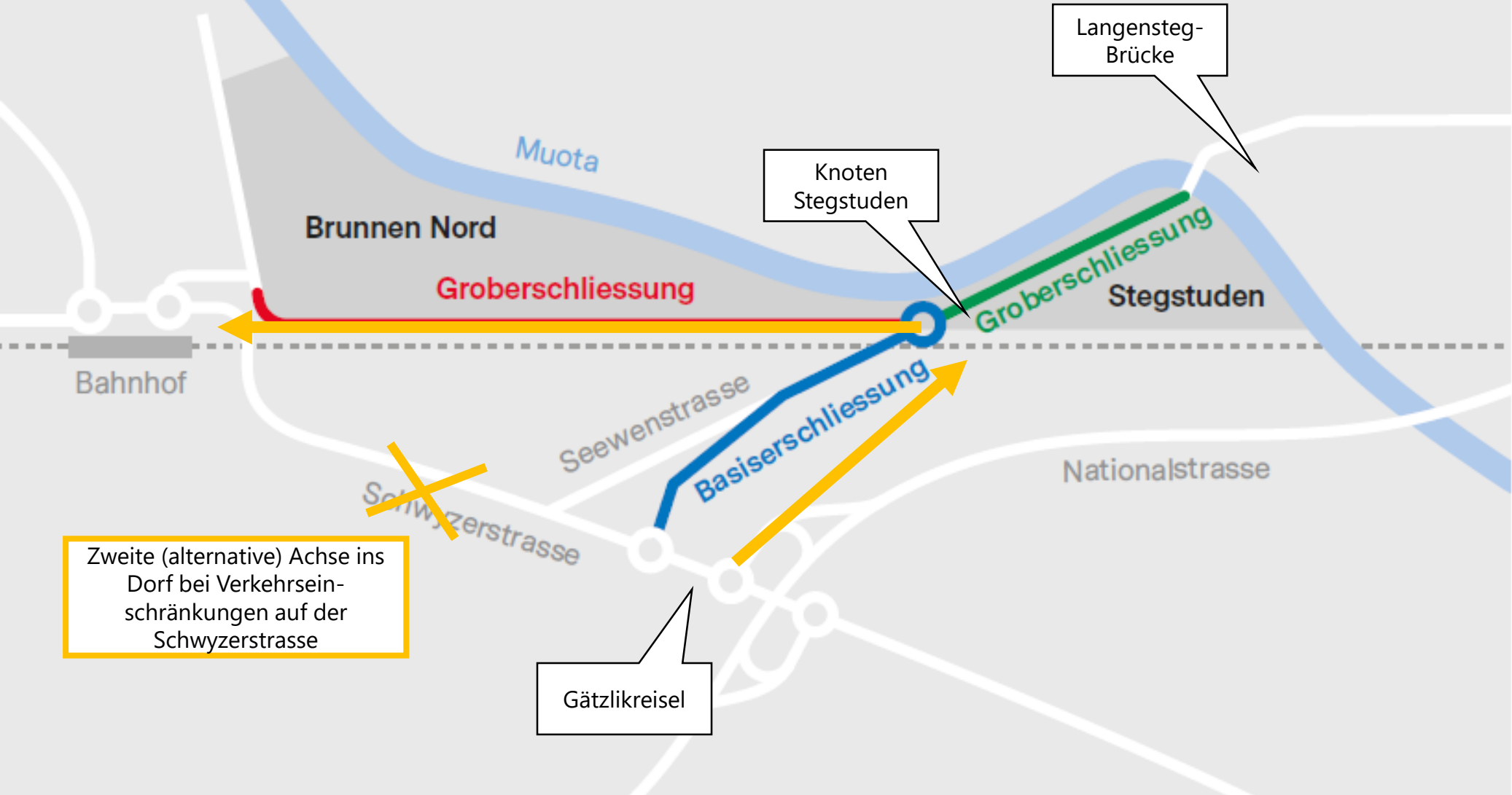
Zufahrt zum Dorf sichern, wenn Verkehr in der Schwyzerstrasse und über den Viadukt eingeschränkt ist



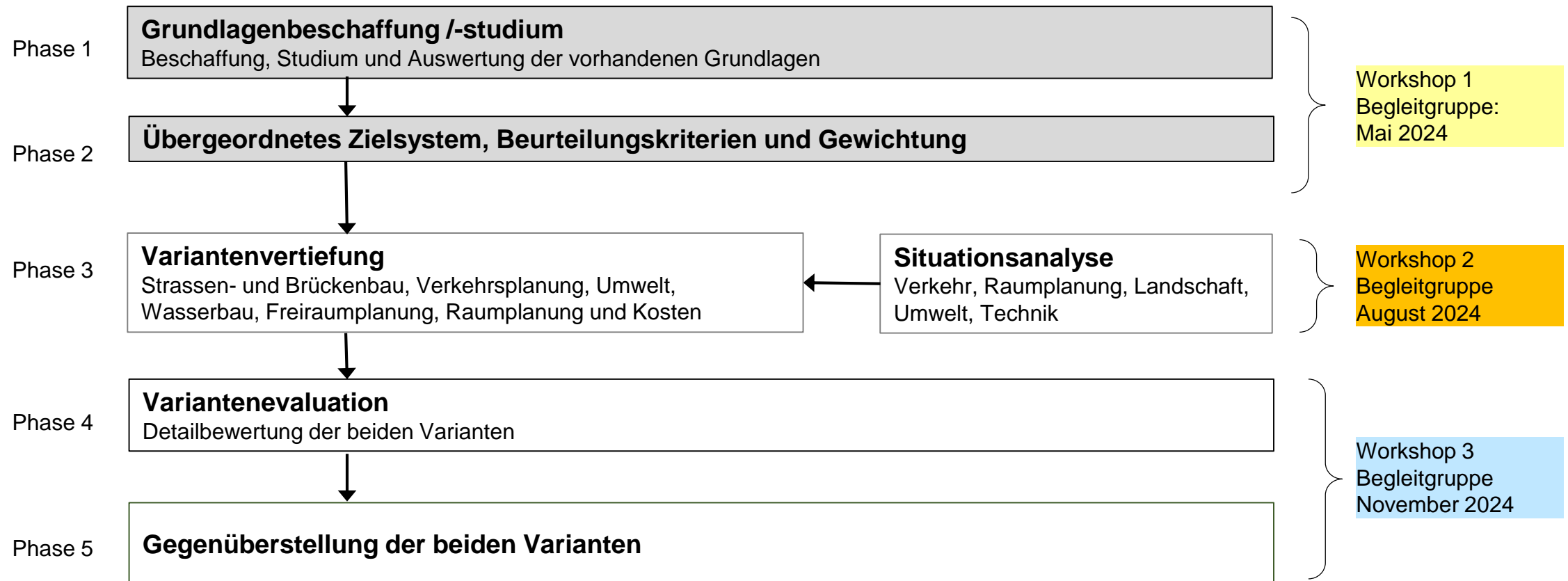
Projektziele bzw. Ziele der Erschliessung



Projektziele bzw. Ziele der Erschliessung



2. Rückblick Workshop 1 – Workshop-Prozess



2. Rückblick Workshop 1 – Workshop-Prozess

Workshop 1:

- Projektziele und Beurteilungskriterien verabschieden
- Beurteilungskriterien gewichten

Workshop 2:

- Vorstellung und Diskussion Variantenvertiefung

Workshop 3:

- Nachvollziehen der Variantenevaluation
- Nachvollziehen der Gegenüberstellung der beiden Varianten
- Vorstellung und Diskussion der Gegenüberstellung mittels verschiedener Analyseinstrumenten

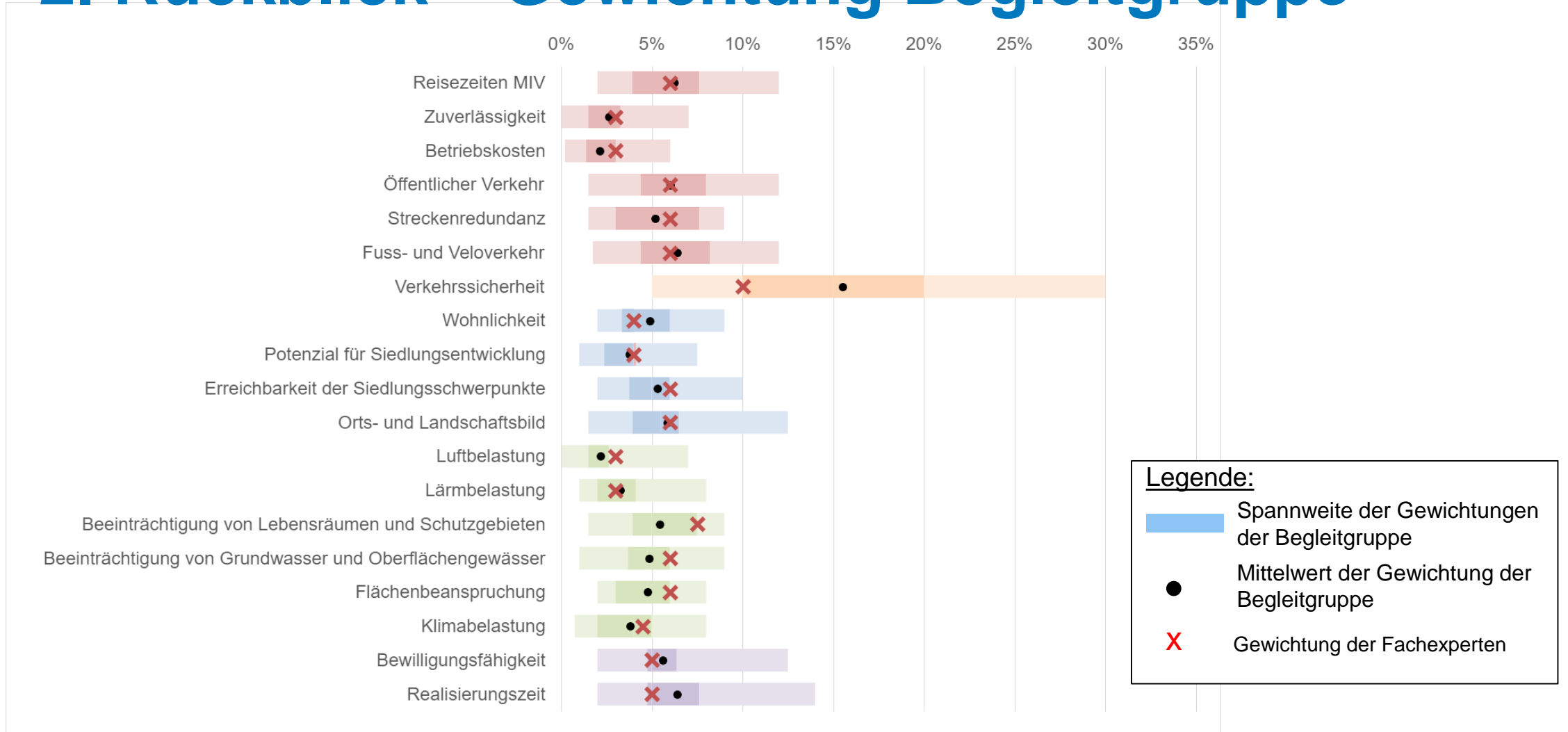
2. Rückblock Workshop 1 - Gewichtung

Nr.	Themenbereich	Nr.	Beurteilungskriterium (Indikator)	Zuordnung Projektziele / Berücksichtigte Themen
1	Verkehrsqualität	1.1	Reisezeiten MIV	Optimale Erschliessung, Entlastung Bahnhofplatz, Kreuzen Schwerverkehr, Leistungsfähigkeit
		1.2	Zuverlässigkeit	Planbarkeit der Reise
		1.3	Betriebskosten MIV	Treibstoff
		1.4	Öffentlicher Verkehr	Optimale Erschliessung, Entlastung Bahnhofplatz, Kreuzen Schwerverkehr, Leistungsfähigkeit
		1.5	Streckenredundanz	Zweite Achse ins Dorf, Leistungsfähigkeit
		1.6	Fuss- und Veloverkehr	Optimale Erschliessung, Entlastung Bahnhofplatz, Kreuzen Schwerverkehr, Leistungsfähigkeit
2	Sicherheit	2.1	Verkehrssicherheit	Optimale Erschliessung, Entlastung Bahnhofplatz, Kreuzen Schwerverkehr, Leistungsfähigkeit
3	Siedlungsentwicklung/ Städtebau	3.1	Wohnlichkeit	Lebensqualität, Erreichbarkeit, Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte, Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte
		3.2	Potenzial für Siedlungsentwicklung	Zukünftige Entwicklungspotenziale als Folge möglicher Entlastungen der Siedlungsgebiete aufgrund des Projekts
		3.3	Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte	Optimale Erschliessung, Zweite Achse ins Dorf, Leistungsfähigkeit
		3.4	Orts- und Landschaftsbild	Optimale Erschliessung, Entlastung Bahnhofplatz, Aufwertung Ortsbild, Landschaftsschutz, Schutz von Naherholungsgebieten
4	Umwelt	4.1	Luftbelastung	NOX- und PM10-Emissionen
		4.2	Lärmbelastung	Lärmimmissionen
		4.3	Beeinträchtigung von Lebensräumen und Schutzgebieten	Optimale Erschliessung, Ufervegetation, Wildtierkorridor
		4.4	Beeinträchtigung von Grundwasser und Oberflächengewässer	Sicherung Gewässerraum, Grundwasserschutz, Gewässerschutzbereich Au, Hochwasserschutz
		4.5	Flächenbeanspruchung	Kulturlanderhaltung, Bodenfruchtbarkeit
		4.6	Klimabelastung	CO2-Emissionen
5	Ergänzende Indikatoren	5.1	Bewilligungsfähigkeit	Risiken beim Bewilligungsverfahren
		5.2	Realisierungszeit	Zeitaufwand für die Umsetzung
6	Kosten	6.1	Baukosten	Baukosten inkl. Ersatzinvestitionen und Landerwerb
		6.2	Betriebs- und Unterhaltskosten	Betriebs- und Unterhaltskosten der Infrastruktur

Wie sollen die Beurteilungskriterien gewichtet werden?

Hauptgewichtung	
Oberziel	Teilziel
30.0%	20.0%
	10.0%
	10.0%
	20.0%
	20.0%
10.0%	100.0%
20.0%	20.0%
	20.0%
	30.0%
30.0%	10.0%
	10.0%
	25.0%
	20.0%
	15.0%
10.0%	50.0%
	50.0%

2. Rückblick – Gewichtung Begleitgruppe

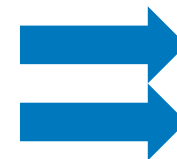


3. Begleitgruppe: Rolle und Aufgaben



- breit abgestützt
- objektive Auseinandersetzung
- Verabschiedet Projektziele und Beurteilungskriterien
- Legt zusammen mit Fachplaner die Gewichtung der Beurteilungskriterien fest

Technische Beurteilung
Plausibilität / Nachvollziehbarkeit



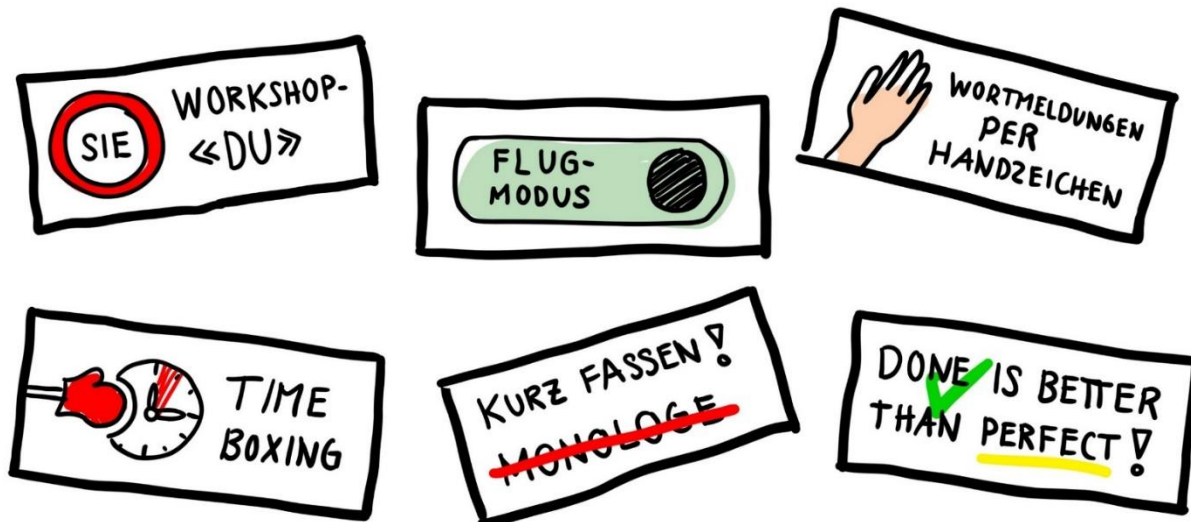
Fachplanerteam
Begleitgruppe

3. Begleitgruppe: Was macht sie nicht



- keine technische Beurteilung
- keine Empfehlung an Stimmbevölkerung

3. Begleitgruppe: Spielregeln

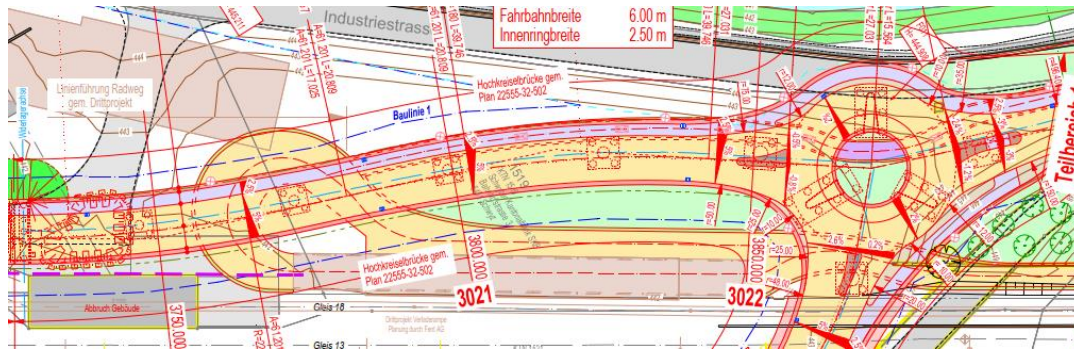


- Einzelne Voten werden vertraulich behandelt.
- Der direkte Austausch mit der Bevölkerung über die Arbeit in der Begleitgruppe als Ganzes ist erwünscht.
- Die Unterlagen zu den Workshops werden zur Verfügung gestellt.
- Es findet eine gemeinsame Kommunikation nach aussen statt.

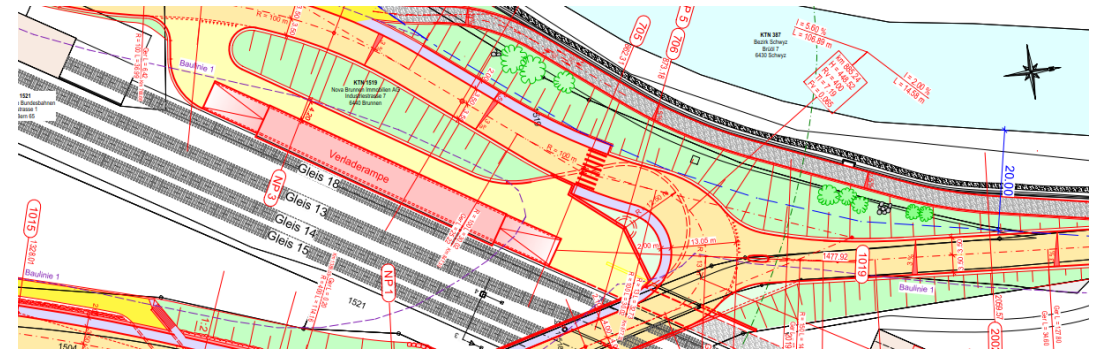
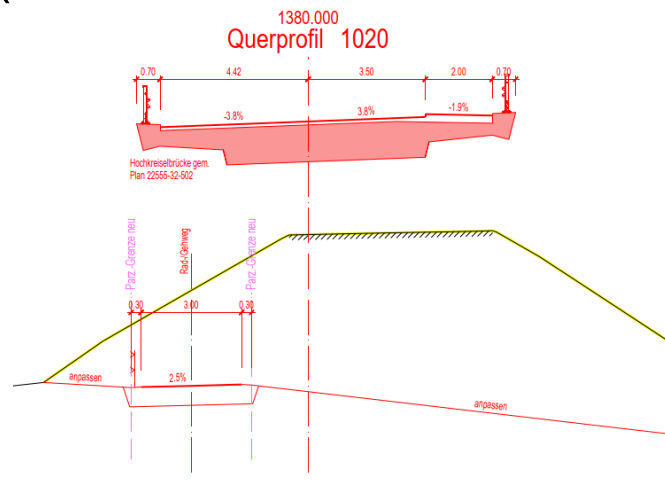
4. Auslegeordnung - Feststellungen

- Strassen- und Brückenbau; Dorothea Federer, B+S
- Verkehrsplanung, Christoph Sutter, B+S
- Umwelt inkl. Gewässerraum, Tobias Tschopp/Ramona Fluck, EBP
- Raumplanung und Freiraumplanung, Ronja Häfeli, EBP
- Bewilligungsfähigkeit und Realisierungszeit, Thomas Kieliger

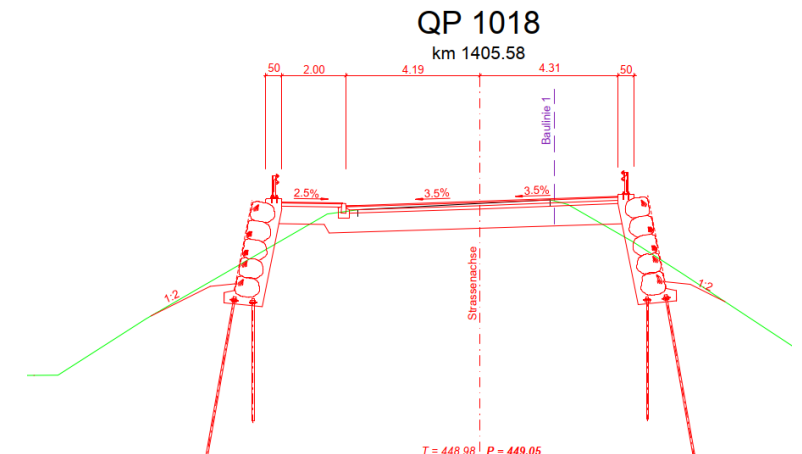
Strassen- und Brückenbau (2)



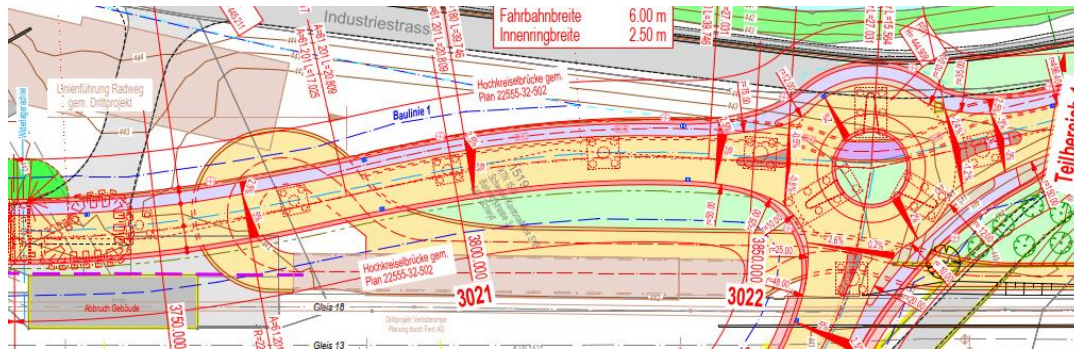
Komplett neues Brückenbauwerk mit ca. 400 m Länge und ca. 11 m Höhe (Fahrbahn über Terrain)



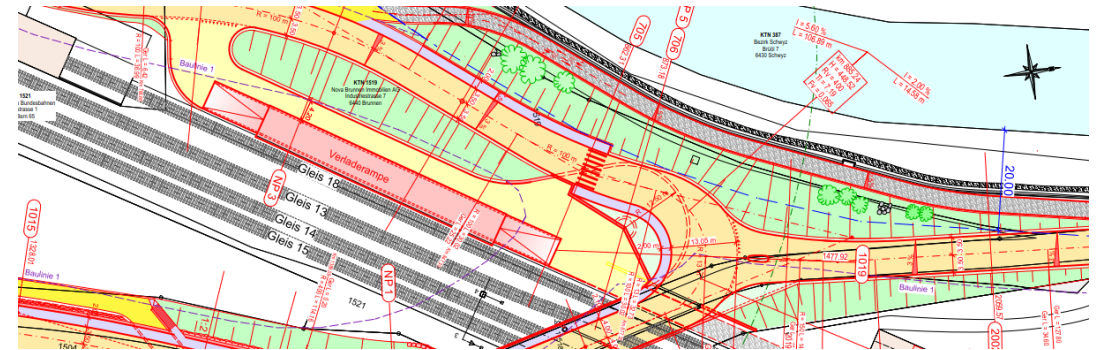
Anpassung der bestehenden Dämme, Verbreiterung der bestehenden Brücke über die SBB, Höhe ca. 7 m



Strassen- und Brückenbau (3)

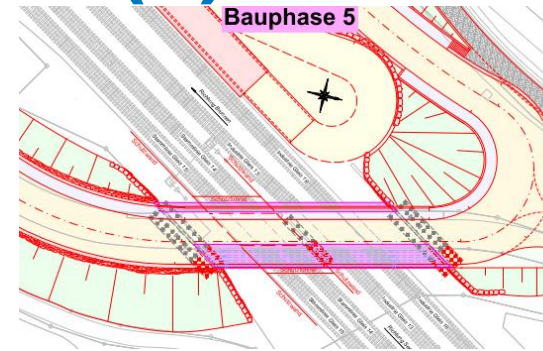
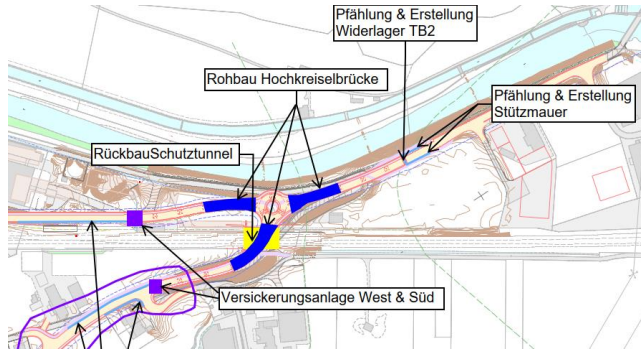


- Projektierungsgeschwindigkeit 50 km/h, Kreisel 30 km/h
- Längsneigung max. 9.5%
- Querneigung gemäss Norm
- Anhaltesichtweite mit 50 km/h erfüllt
- Befahren für alle Fahrzeuge möglich
- Kreuzen für Sattelzüge möglich



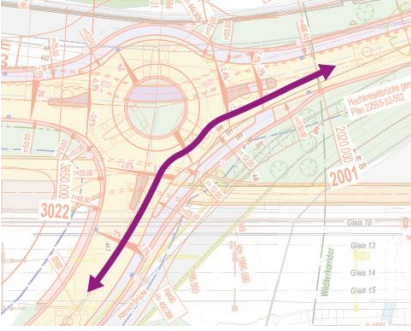
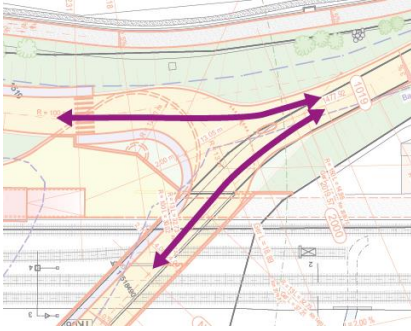
- Projektierungsgeschwindigkeit 40 km/h, Kurve 30 km/h
- Längsneigung max. 5.6%
- Querneigung in der Kurve gegen aussen (Norm nach innen)
- Anhaltesichtweite mit 40 km/h knapp erfüllt
- Befahren für alle Fahrzeuge möglich
- Kreuzen für Sattelzüge in der Kurve nicht möglich

Strassen- und Brückenbau (4)



- Detaillierte Bauphasenplanung vorhanden (Termine Gleissperrungen nicht mehr aktuell).
- Anpassungen an Fahrleitung SBB nötig. Durch Brückenneubau kann die Normhöhe der SBB eingehalten werden.
- Grob ausgearbeitete Bauablaufplanung. Viele technische Details noch offen (Vorprojekt).
- Anpassung an Fahrleitung für Bauzustand nötig. Normhöhe SBB nicht eingehalten, technische Lösungen möglich.

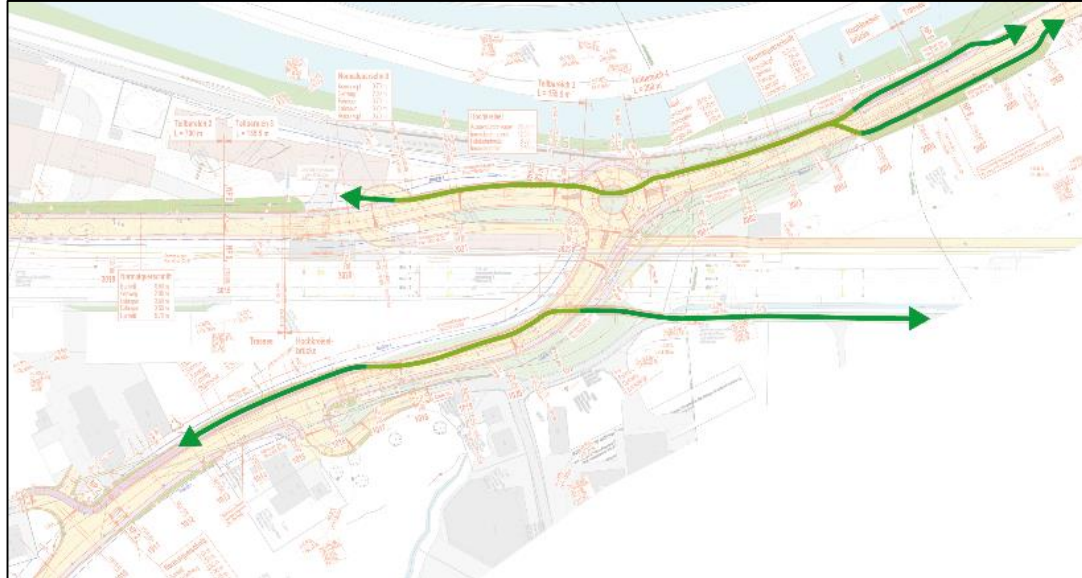
Verkehrsplanung (1)

Thema	Hochkreisel	Kurve+
Leistungsfähigkeit	Auf allen Zuflüssen Verkehrsqualitätsstufe A (VQS) d.h. sehr gut	Vortrittsberechtigte Hauptrichtung mit VQS A (sehr gut), Einmündung aus Stegstuden VQS D (ausreichend)
ÖV	Wendemöglichkeit via Kreisel (nicht zwingend), Befahrung für Durchmesserlinie gegeben	Keine Wendemöglichkeit vorhanden (nicht zwingend), Befahrung für Durchmesserlinie gegeben
Befahrbarkeit Sondertransport	Gewährleistet; Gätzli↔Stegstuden via Gegenfahrbahn 	Gewährleistet; Alle Richtungen, via Gegenfahrbahn 
Verladerampe – nur für SBB	Gewährleistet; unter der Hochkreiselbrücke ist eine Wendeschlaufe vorhanden.	Gewährleistet; es ist eine Wendeschlaufe vorhanden; baulich anspruchsvoll und teuer

Verkehrsplanung (2)

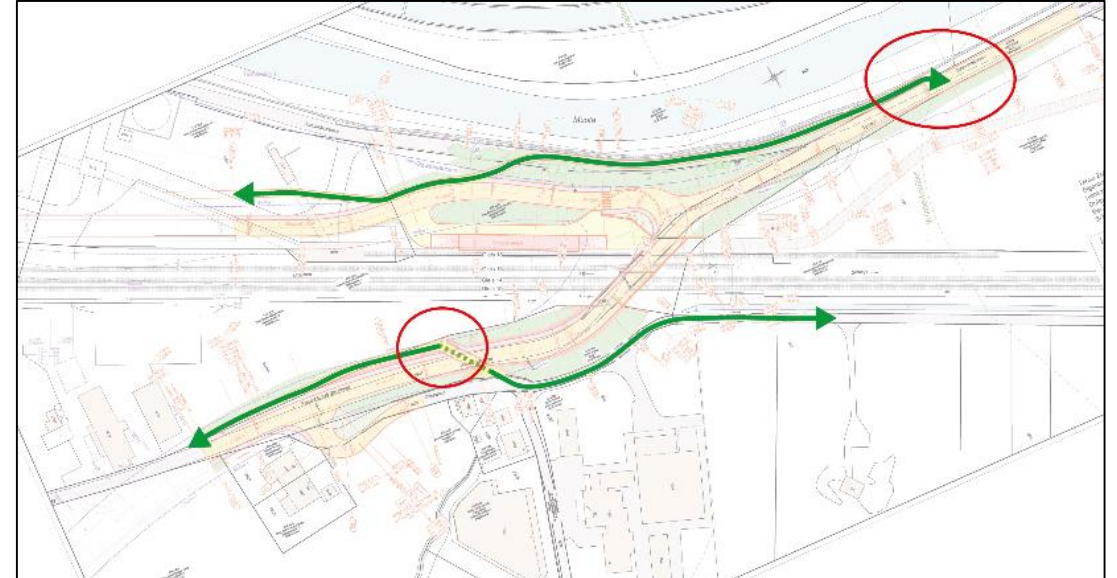
Führung Veloverkehr

Variante Hochkreisel



- Beidseitig der Gleise attraktive und übersichtliche Rad-/Gehwege
→ keine Querung der Strasse nötig
- Richtung Stegstuden wird der Radweg beidseitig konfliktfrei zugeführt.

Variante Kurve +

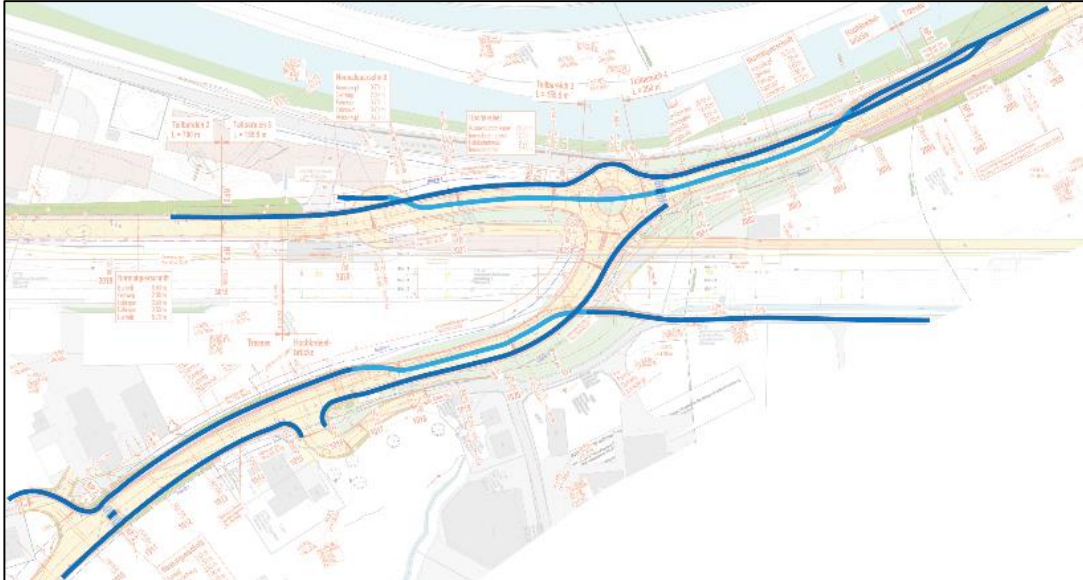


- Attraktiver Rad-/Gehweg entlang Muota;
Rad-/Gehweg mit Unterführung und durch Gewerbe Öli
- Keine Rückführung im Bereich Stegstuden
→ ungesicherte Querung nötig
- Unterführung vom Rad-/Gehweg konfliktbehaftet
→ mit 4.5m ausreichend breit, aber schlecht einsehbar

Verkehrsplanung (3)

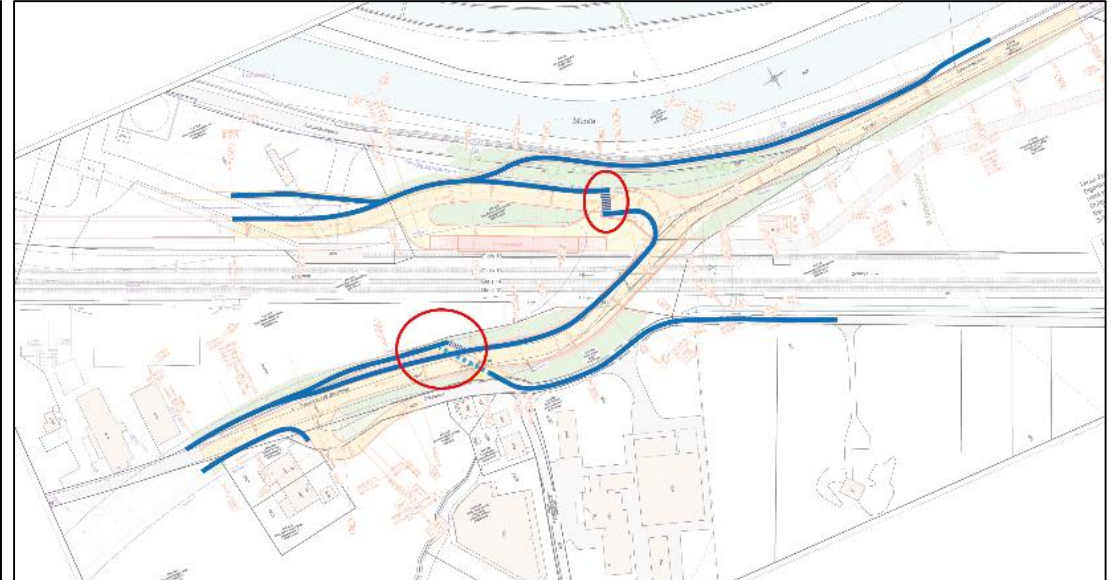
Führung Fussverkehr

Variante Hochkreisel



- Einseitiges Trottoir (teils beidseitig)
- Querungsstelle mit Querungshilfe
- Steigung des Trottoirs über Bahnbrücke mit 9.5% bedingt behindertengerecht (Norm <6%, max. 10%)

Variante Kurve +



- Einseitiges Trottoir
- Querungsstelle nahe Kurve ohne Mittelinsel
- Richtung Stegstuden kein Trottoir vorhanden → Umweg von 150m notwendig
- Unterführung vom Rad-/Gehweg konfliktbehaftet → mit 4.5m ausreichend breit, aber schlecht einsehbar

Verkehrsplanung (4)

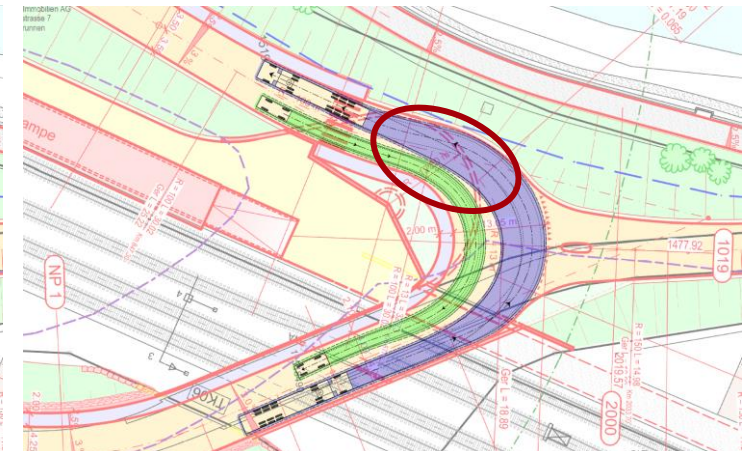
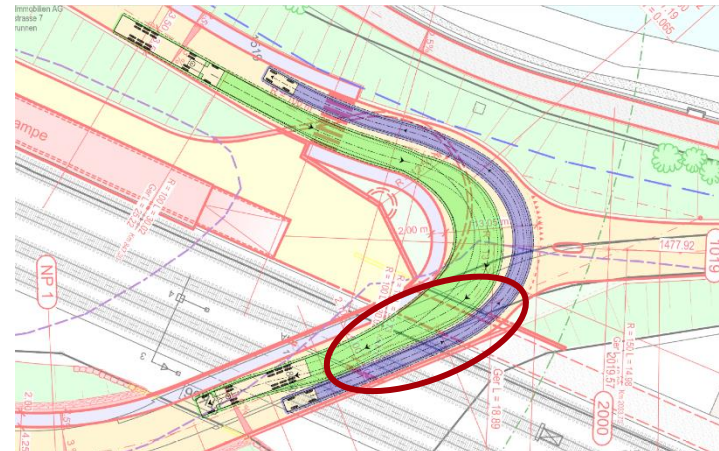
Verkehrssicherheit

Variante Hochkreisel

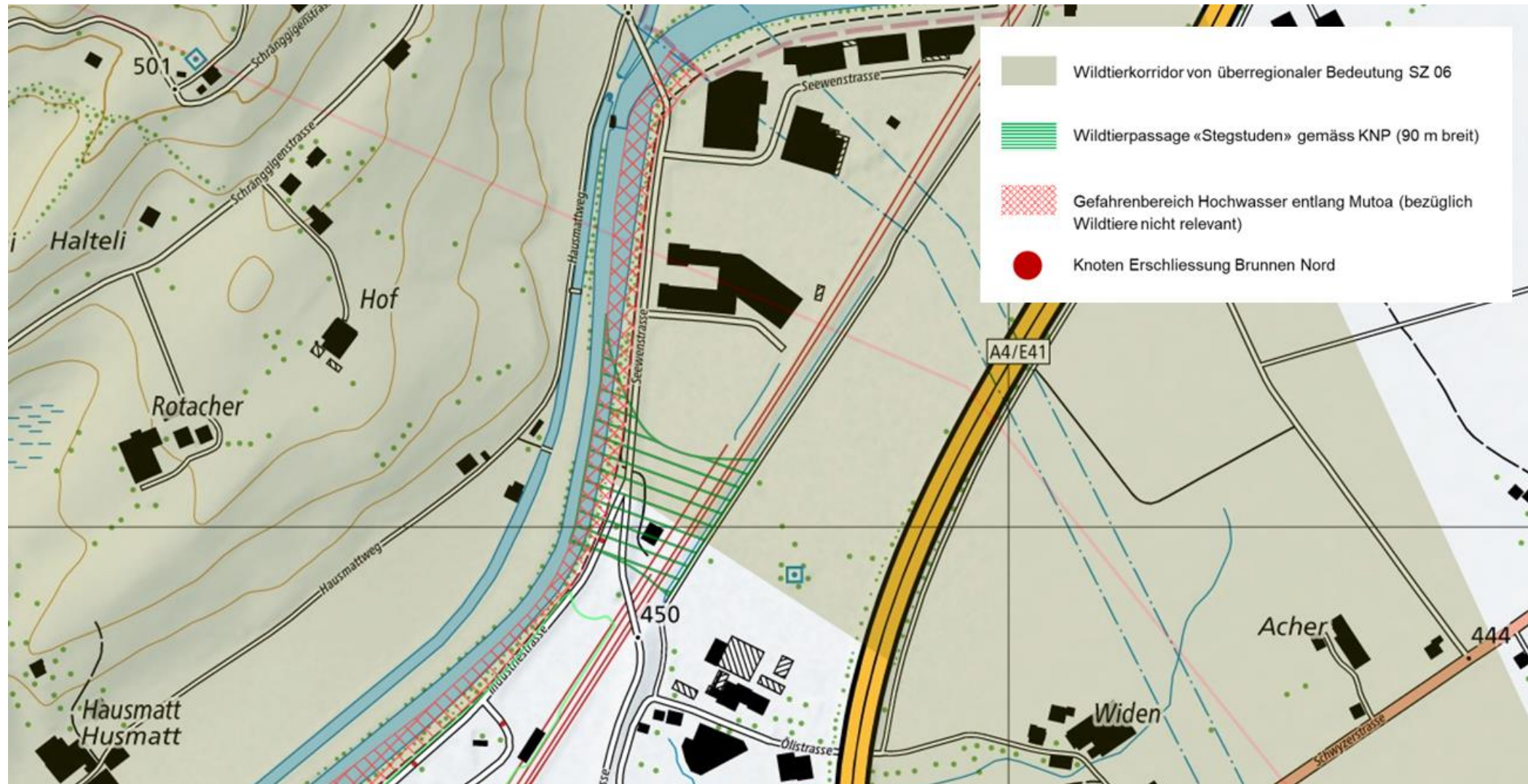
- Eingeschränkte Sichtweiten:
 - durch Brüstung im Kreiselzentrum (gefordert)
 - durch Leitplanke (Brunnen Nord → Gätzli)

Variante Kurve +

- Risikobehaftete FG-Querung in Kurvennähe ohne Querungshilfe
- Eingeschränkte Sicht in Unterführung Öli (Kurvenlage und Treppenzugang) führt zu Unfallrisiko für Fuss- und Veloverkehr
- Ungenügende Konstruktion der Kurvenverbreiterung führt zu Unfallrisiko bei Kurvenausfahrt:



Umwelt (1): Wildtierkorridor



Umwelt (2): Wildtierkorridor

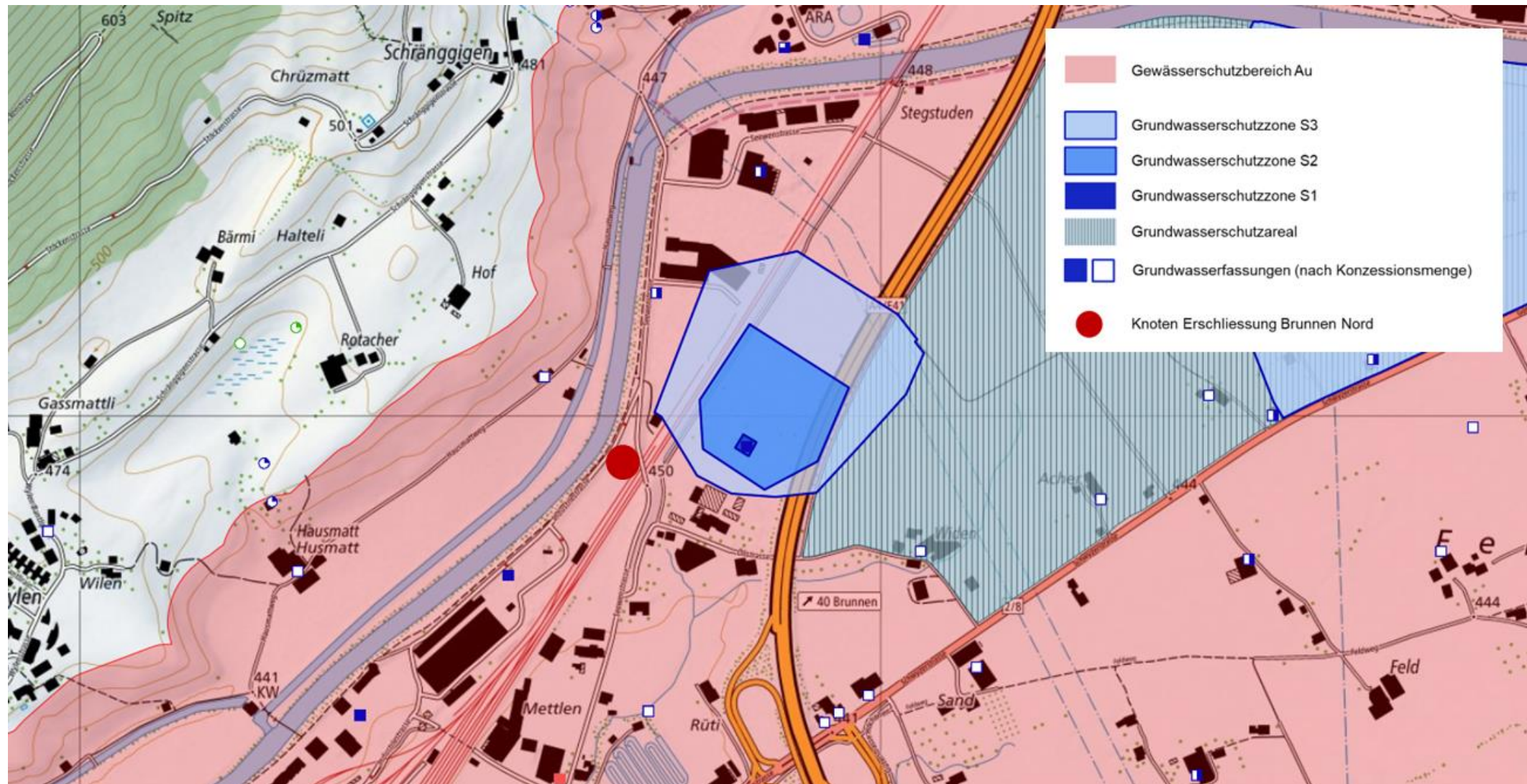
Variante Hochkreisel

- Wildtiere können die Strasse im Bereich der Wildtierpassage **unterqueren** – für grössere Wildtiere (Rehe, Rothirsche) ist das auf einer Breite von rund 80 m möglich.
- Verschlechterung der Durchgängigkeit durch Erschliessung Verladerampe. Diese verläuft direkt angrenzend an die Bahnstrecke.
- Durchgängigkeit kann mit begleitenden Massnahmen (Bestockung etc.) verbessert werden.
- *Quelle: Fachgutachten Wildsäuger, Auflageprojekt 2022*

Variante Kurve+

- Wildtiere können die Strasse ähnlich wie heute auf der ganzen Länge **überqueren**.
- Verschlechterung der Durchgängigkeit durch Erschliessung Verladerampe. Diese verläuft nur teilweise angrenzend an die Bahnstrecke.
- Durchgängigkeit kann mit begleitenden Massnahmen (Bestockung etc.) verbessert werden.

Umwelt (3): Grundwasser



Umwelt (4): Grundwasser

Variante Hochkreisel

- Das Projekt liegt im Gewässerschutzbereich Au: Grundsätzlich keine Einbauten ins Grundwasser, Ausnahmebewilligung erforderlich.
- Aufgrund der Brückenkonstruktion sind Pfählungen ins Grundwasser notwendig. Durchflusskapazität wird um weniger als 10 % verringert, Ausnahmebewilligung voraussichtlich möglich (*Quelle: Umweltbericht Auflageprojekt, 2022*).
- Grundwasserschutzzone S3 wird durch Erschliessung Verladerampe tangiert.

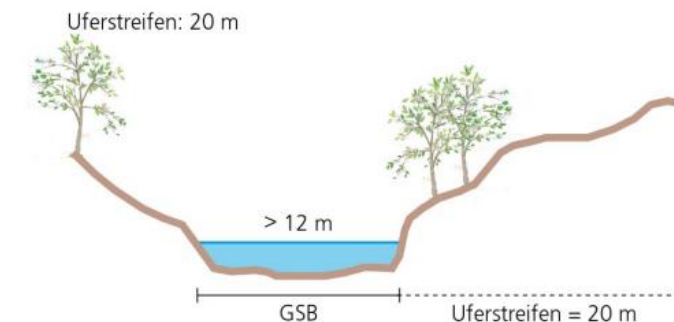
Variante Kurve+

- Das Projekt liegt im Gewässerschutzbereich Au (Ausnahmebewilligung für Einbauten ins Grundwasser erforderlich)
- Weniger Pfählungen (Bohrpfähle und Mikropfähle) ins Grundwasser notwendig.
- Grundwasserschutzzone S3 wird durch Erschliessung Verladerampe randlich tangiert.

Umwelt (5): Gewässerraum

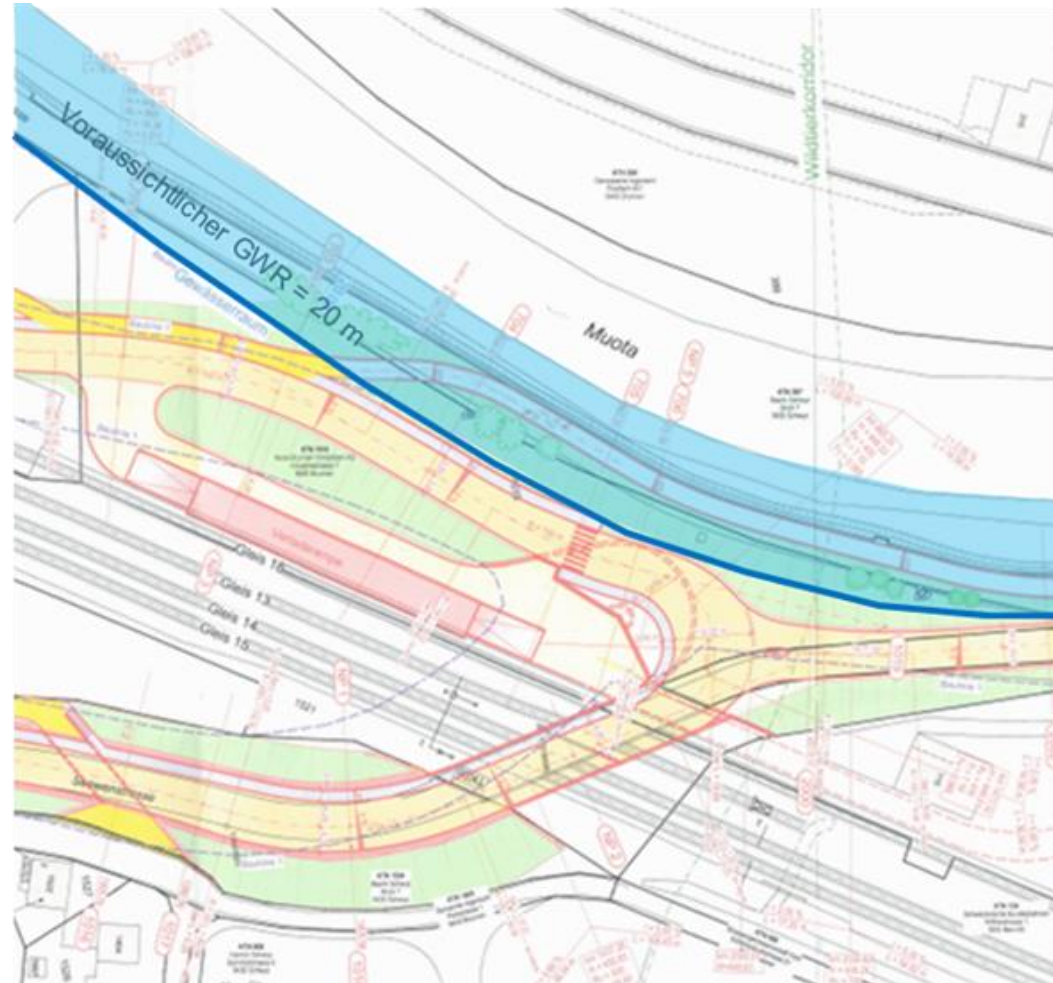
Ausgangslage

- Die Gewässerräume der Muota und des Leewassers wurden bisher nicht rechtskräftig festgelegt.
- Damit gelten aktuell die Übergangsbestimmungen gemäss Gewässerschutzverordnung (GSchV). Entsprechend beträgt der Uferstreifen für die Muota (Gerinnesohlenbreite GSB > 12 m) 20 m und für das Leewasser (GSB = 1.5 m) 9.5 m.
- Gegenüber der Muota wurde im KNP teilweise eine Baulinie von ebenfalls 20 m ab Ufer festgelegt.
- Ein Revitalisierungsprojekt für die Muota, das auch den Untersuchungsperimeter umfasst, ist in Planung. Im Untersuchungsperimeter sind linksufrig keine Aufweitungen vorgesehen (*Quelle: Situationsplan Vorprojekt, 2022*).
- Der Gewässerraum wird im Perimeter des KNP nicht im Revitalisierungsprojekt festgelegt.



Gewässerraum gemäss Übergangsbestimmungen GschV
(Quelle: AWEL Kanton ZH)

Umwelt (6): Gewässerraum



Umwelt (7): Gewässerraum

Variante Hochkreisel

- Das Projekt tangiert den Gewässerraum der Muota (Knoten und teilweise auch Anschlussstrassen) und des Leewassers.
- Gemäss Art. 41c Gewässerschutzverordnung (GschV) dürfen im Gewässerraum standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen erstellt werden.

Variante Kurve+

- Das Projekt tangiert den Gewässerraum der Muota (Rad- und Gehweg und teilweise auch Anschlussstrassen) und des Leewassers.
- Gemäss Art. 41c GschV dürfen im Gewässerraum standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen erstellt werden.

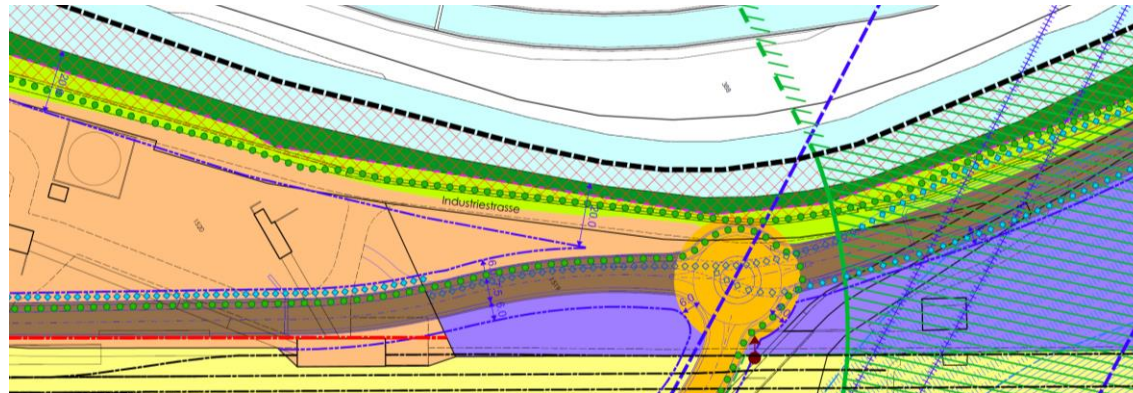
Freiraumplanung (1)



Freiraumplanung (2)

Thema	Hochkreisel	Kurve+
Landschaftsbild – Einpassung in Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Strassenführung mit Viadukt, max. Höhe der Konstruktion knapp 454 m ü.M., • Hochkreisel durch entstehende Transparenz eine “leichtere” Erscheinung im Landschaftsbild. 	<ul style="list-style-type: none"> • Strassenführung integriert in die bestehende, als naturnäher wahrgenommene Böschungsstruktur • Max. Höhe geringer als Variante Hochkreisel • Durch begrünte Böschungen weniger technisch und besser ins Landschaftsbild und das gewachsene Terrain integriert
Landschaftsbild – Auswirkungen auf angrenzende Überbauungen	<ul style="list-style-type: none"> • Südlich der Erschliessung ist die Errichtung von Bauten mit einer max. Gebäude- bzw. Firsthöhe von 23.5 m zulässig • Trennwirkung zwischen neuer Überbauung und Landschaft aufgrund der Stützen und der Höhe der Erschliessung 	<ul style="list-style-type: none"> • Trennwirkung zwischen neuer Überbauung und Landschaft weniger gross als bei Variante Hochkreisel, aufgrund geringerer Anzahl Stützen und geringerer Höhe

Raumplanung (1)



Verbindlicher Planinhalt

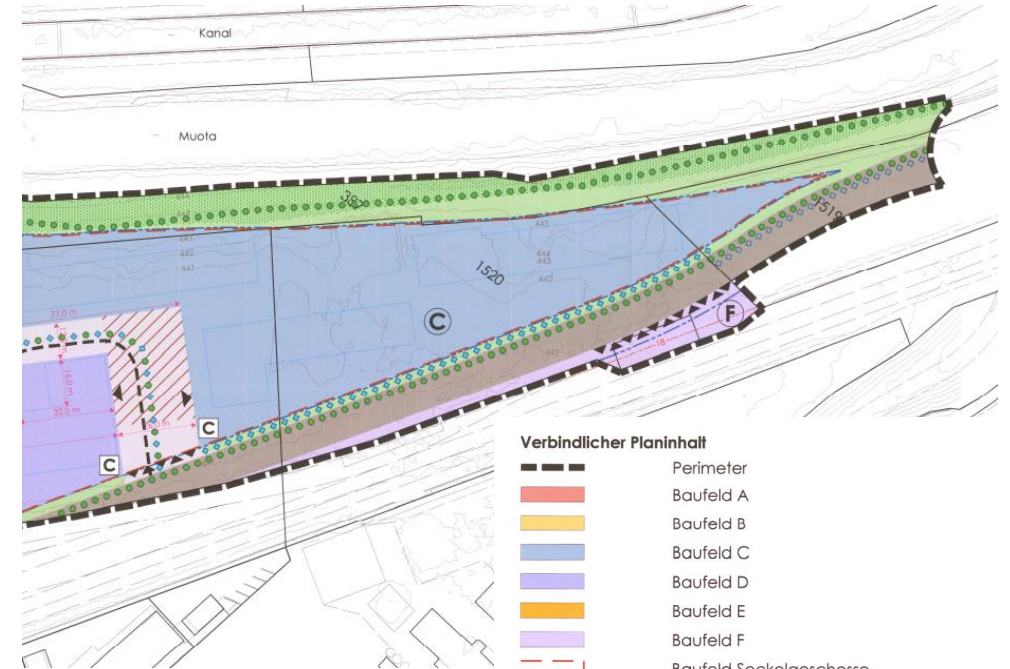
	Perimeter Entwicklungsachse Urmiberg, Teil Brunnen Nord
Bauzonen	
	ZV1 Zone für Verkehrsanlagen 1 (Basisschliessung)
	ZV2 Zone für Verkehrsanlagen 2 (Groberschliessung)
	BNA Bauzone Brunnen Nord A
	BNB Bauzone Brunnen Nord B
	BNC Bauzone Brunnen Nord C
	I Industriezone
	FZ Freihaltezone

Baulinien und überlagernde Nutzungen

	Gefahrenzone Rot erhebliche Gefährdung (Dämmerrhöhung bereits berücksichtigt)
	Wildtierkorridor
	Fussgängerverbindungen innerhalb Perimeter (Lage schematisch)
	Radwegverbindungen innerhalb Perimeter (Lage schematisch)
	Baulinie 1
	Baulinie 2 (ausschliesslich gewerbliche Nutzung)
	Bereich mit speziellen Gebäude- und Firsthöhen (angrenzend an Karl-Huttmann Platz)
	Quartierplätze (Lage schematisch)
	SBB-Freierlad "Knierampe"
	Attractor (bewilligt)

Orientierender Planinhalt

	Perimeter Bauzonen. Die Verkehrsflächen (Strassen, Plätze etc.) sind Bestandteile der Bauzone
	Wald
	Waldgrenze
	Gewässer
	Vorprojekt NEAT (gemäss Sachplan des Bundes)
	Konsultationsbereich NEAT
	Grundwasserschutzzone 1 GsZ1 (in Überarbeitung)
	Grundwasserschutzzone 2 GsZ2 (in Überarbeitung)
	Grundwasserschutzzone 3 GsZ3 (in Überarbeitung)
	Bahnareal
	Anschlusspunkt Abwasserbeseitigung gemäss Erschliessungsplan
	Anschlusspunkt Fusswegverbindungen ausserhalb Perimeter (Lage schematisch)
	Anschlusspunkt Radwegverbindungen ausserhalb Perimeter (Lage schematisch)
	Wildtierkorridor ausserhalb Perimeter
	Neue Strassenprojekte
	Bestehende Bauten innerhalb Perimeter, die voraussichtlich erhalten bleiben (Bestandesgarantie)
	Bestehende Gleise, die erhalten bleiben
	Gleisverlängerung
	Raumsicherung für pneumatische Anlage (unterirdisch)
	Gemeindegrenze
	Interessenlinie SBB



Orientierender Planinhalt

	Groberschliessungsstrasse gemäss kNP Brunnen Nord
	Freihaltezone gemäss kNP Brunnen Nord
	Baulinie gemäss kNP Brunnen Nord
	Anschluss Fuss- / Radweg an SBB - Unterführung
	Anschlussgleise
	Bestehende Bauten Baufeld E+F
	Baubewilligung Attractor vom 19.08.2013
	Richtprojekt Bauten/Strassen
	Höhenlinien

Verbindlicher Planinhalt

	Perimeter
	Baufeld A
	Baufeld B
	Baufeld C
	Baufeld D
	Baufeld E
	Baufeld F
	Baufeld Sockelgeschosse
	Baulinie Baufeld B
	Verkehrsflächen und Erschliessung
	Umgebungs- und Grünflächen
	Quartierplätze
	Zufahrt MIV eigene Feinerschliessung
	Fläche mögliche MIV - Feinerschliessung Zonen BNA und BNB
	Vermassung

Richtungsweisender Planinhalt

	Ein- /Ausfahrt Tiefgaragen
	Entsorgungsstelle
	Bushaltestelle
	Busverbindung
	Radwegverbindung
	Fusswegverbindung

Raumplanung (2)

Thema	Hochkreisel	Kurve+
Kantonaler Nutzungsplan (KNP)	Bereits bewilligt, keine Anpassungen nötig	Anpassungen KNP nötig: <ul style="list-style-type: none"> • Baulinien • Zonierung (Um- und Einzonungen) • Verlauf der Fussgänger- und Radwegverbindungen • Überprüfung Grundmasse Bauzone Brunnen Nord C
Gestaltungsplan Nova Brunnen (GP)	Bereits bewilligt, keine Anpassungen nötig	Anpassung GP nötig: <ul style="list-style-type: none"> • Inhalte gemäss Anpassungen KNP • Perimeter Plan • Perimeter Baufelder C und Sockelgasse • Verweise auf KNP • Überprüfung zu realisierende Freiflächenanteile • Überprüfung Ausnützung gemäss Art. 14 GP

Raumplanung (3)

Thema	Hochkreisel	Kurve+
<p>Auswirkungen auf angrenzende Grundstücke und Gebiete</p>	<p>Beanspruchung von privaten Flächen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vertraglich geregelt <p>Bestehende Scheune Assek. Nr. 115:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine Beeinträchtigung <p>Bauvorhaben in Industriezone:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine Beeinträchtigung der Bewilligung durch die Variante Hochkreisel 	<p>Beanspruchung von privaten Flächen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allfällige Beanspruchung zusätzlicher privaten Flächen muss mit den Eigentümern vertraglich geregelt werden und ist allenfalls entschädigungspflichtig <p>Bestehende Scheune Assek. Nr. 115:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine Beeinträchtigung <p>Bauvorhaben in Industriezone:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Erarbeitung von neuen rechtlichen Grundlagen und der Variante Kurve+ kann allenfalls zu Verzögerungen im Baubewilligungsverfahren führen



Bewilligungsfähigkeit

Thema	Hochkreisel	Kurve+
Kantonaler Nutzungsplanung (KNP)	Bereits bewilligt → Kein Risiko	Anpassung KNP; d.h. Neu-Auflage → Einsprache- bzw. Beschwerderisiko; Zeitbedarf offen
Gestaltungsplan Nova Brunnen (GP)	Bereits bewilligt → Kein Risiko	Anpassung GP, d.h. Neu-Auflage → Einsprache- bzw. Beschwerderisiko; Zeitbedarf offen
Verträge	Verträge liegen vor → Kein Risiko	Verträge müssen neu verhandelt werden → Verfahrensrisiko; Zeitbedarf offen
Baubewilligungsverfahren	Auflageverfahren durchgeführt; Einsprachen sind noch zu bereinigen; → Beschwerderisiko; Zeitbedarf offen	Baubewilligungsverfahren muss noch durchgeführt werden; → Beschwerderisiko; Zeitbedarf offen
Zustimmung SBB	Zustimmung SBB zu Hochkreisel liegt vor → kein Risiko	Vorprüfung durchgeführt, Zustimmung im Grundsatz erteilt; definitive Zustimmung erst nach Vorliegen des definitiven Projekts möglich; → Verfahrensrisiko

Realisierungszeit

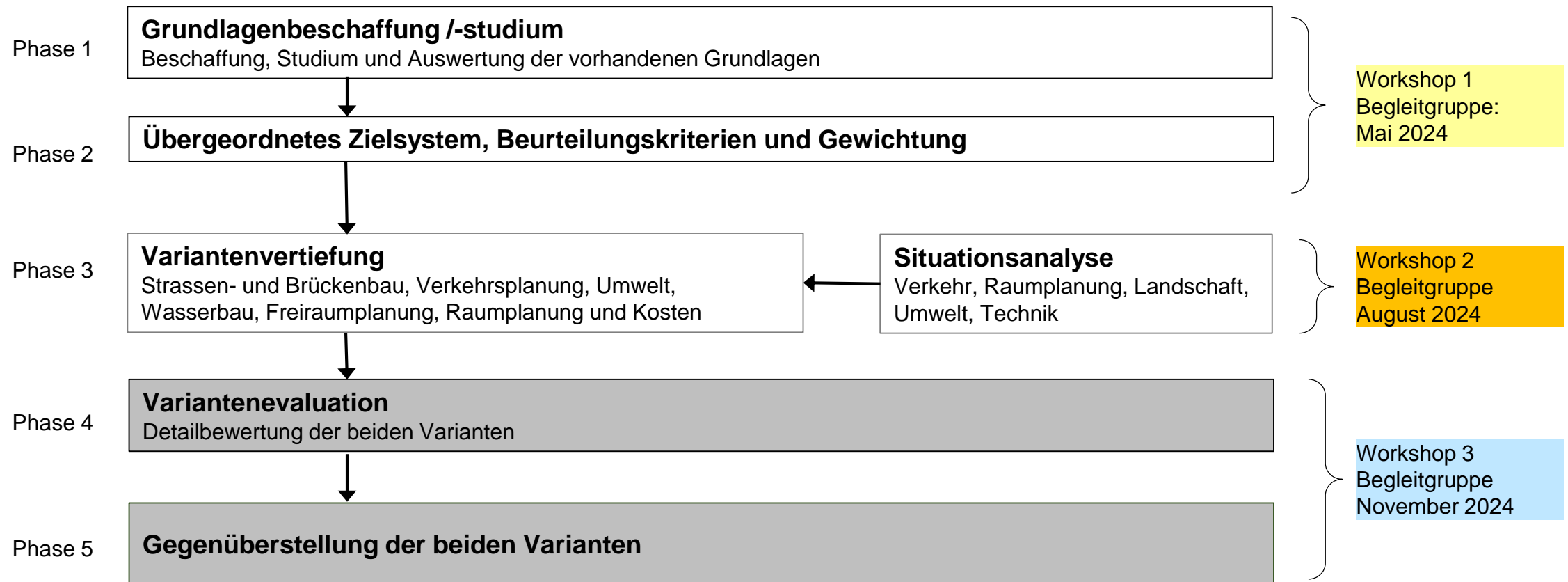
Annahmen zum Terminplan:

- Urnenabstimmung: 18. Mai 2025; Rekursfrist: 10 Tage >> Start Projektbearbeitung ab Juli 2025 möglich
- Gleichzeitige Auflage des kantonalen (kantonaler Nutzungsplan) und kommunalen Verfahrens (Baubewilligungsverfahren, Anpassung Gestaltungsplan) angedacht; gestaffelte Bewilligung
- Terminrisiko bei Dauer der Bewilligungsverfahren

Hochkreisel		Verantwortlich	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
	Abschluss Bewilligungsverfahren (Phase 33)	Gemeinde								
	Ausschreibung und Vergabe (Phase 41)	Gemeinde								
	Ausführungsprojekt (Phase 51)	Gemeinde								
	Realisierung (Phase 52)	Gemeinde								
	Inbetriebnahme	Gemeinde								
Kurve+										
	Anpassung / Finalisierung Vorprojekt (Phase 31)	Gemeinde								
	Bau- und Auflageprojekt (Phase 32)	Gemeinde								
	Anpassung KNP inkl. Verträge	Kanton								
	Anpassung Gestaltungsplan Nova Brunnen	Privat								
	Bewilligungsverfahren:									
	>> Bewilligungsverfahren Anpassung KNP	Kanton								
	>> Bewilligungsverfahren Gestaltungsplan Nova Brunnen	Privat								
	>> Baubewilligungsverfahren	Gemeinde								
	Ausschreibung und Vergabe (Phase 41)									
	Ausführungsprojekt (Phase 51)									
	Realisierung (Phase 52)									
	Inbetriebnahme									

5. Fragen und Diskussion

6. Wie geht es weiter?

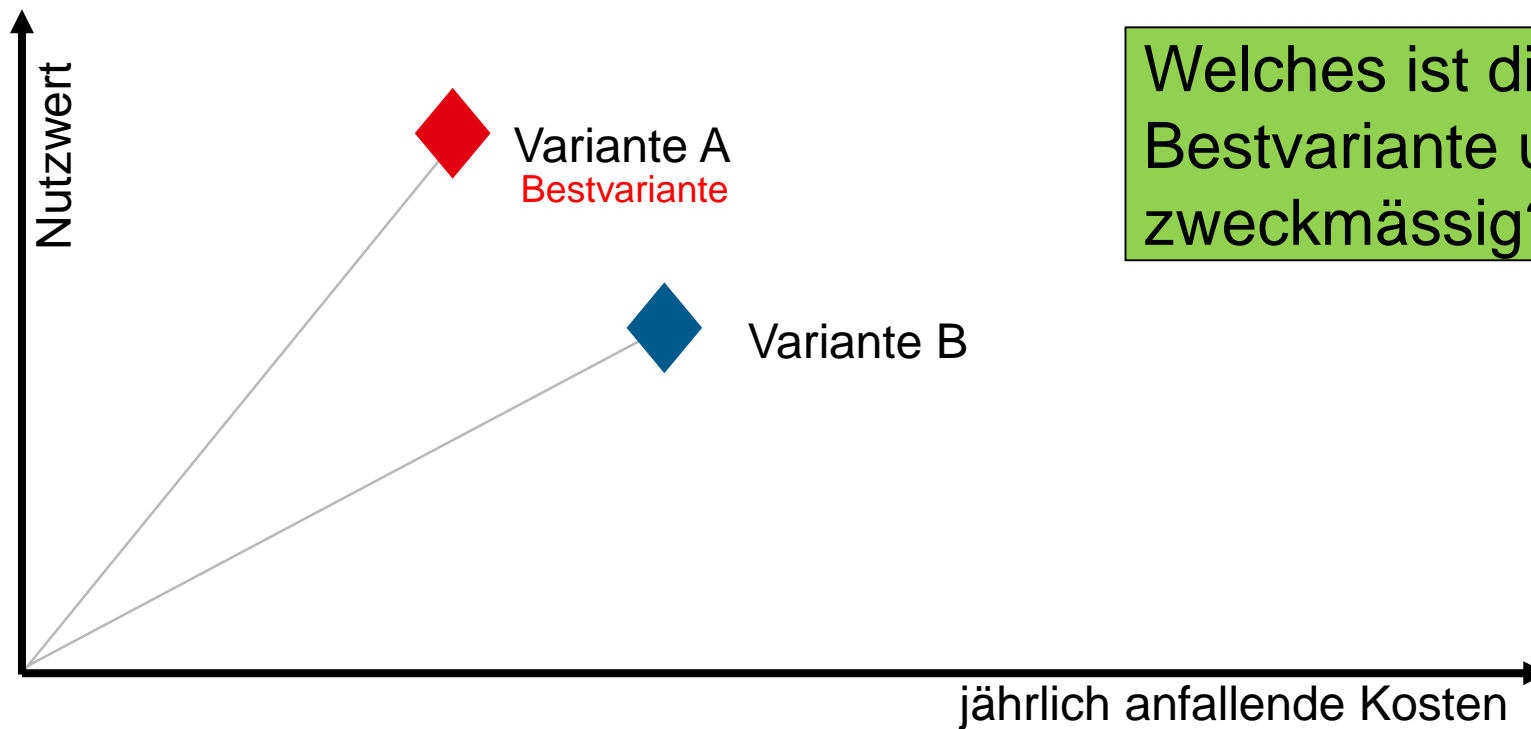


9. Wie geht es weiter?

- Beurteilung bzw. Bewertung der beiden Varianten
 - Kosten-Wirksamkeitsanalyse (KWA)
 - Vergleichswertanalyse
- Ergebnisse der Bewertung und Gegenüberstellung: Workshop 3

6. Wie geht es weiter?

Ausblick Kostenwirksamkeitsanalyse (KWA)



Welches ist die Bestvariante und ist sie zweckmässig?

6. Wie geht es weiter

Ausblick: Vergleichswertanalyse (VWA)

Beurteilungskriterium (Indikator)	Variante A	Variante B
Reisezeiten MIV	1	1
Zuverlässigkeit	1	1
Betriebskosten MIV	2	2
Öffentlicher Verkehr	1	1
Streckenredundanz	1	2
Fuss- und Veloverkehr	1	2
Verkehrssicherheit	1	-3
Wohnlichkeit	1	0
Potenzial für Siedlungsentwicklung	3	3
Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte	3	3
Orts- und Landschaftsbild	-2	-3
Luftbelastung	-2	-2
Lärmbelastung	-1	-1
Beeinträchtigung von Lebensräumen und Grünflächen	-2	-1
Beeinträchtigung von Grundwasser und Schuttbereichsgewässer	-3	-1
Flächenbeanspruchung	-1	-1
Klimabelastung	0	0
Bewilligungsfähigkeit	-1	-3
Realisierungszeit	-1	-3
Baukosten	-3	-2
Betriebs- und Unterhaltskosten	-2	-2

Was sind die Unterschiede zwischen den Varianten?

Beurteilungskriterium (Indikator)	Variante A	Variante B
Fuss- und Veloverkehr	3	2
Verkehrssicherheit	1	-3
Orts- und Landschaftsbild	1	-3
Beeinträchtigung von Lebensräumen und Grünflächen	1	-1
Beeinträchtigung von Grundwasser und Schuttbereichsgewässer	-3	-1
Bewilligungsfähigkeit	-1	-3
Realisierungszeit	-1	-3

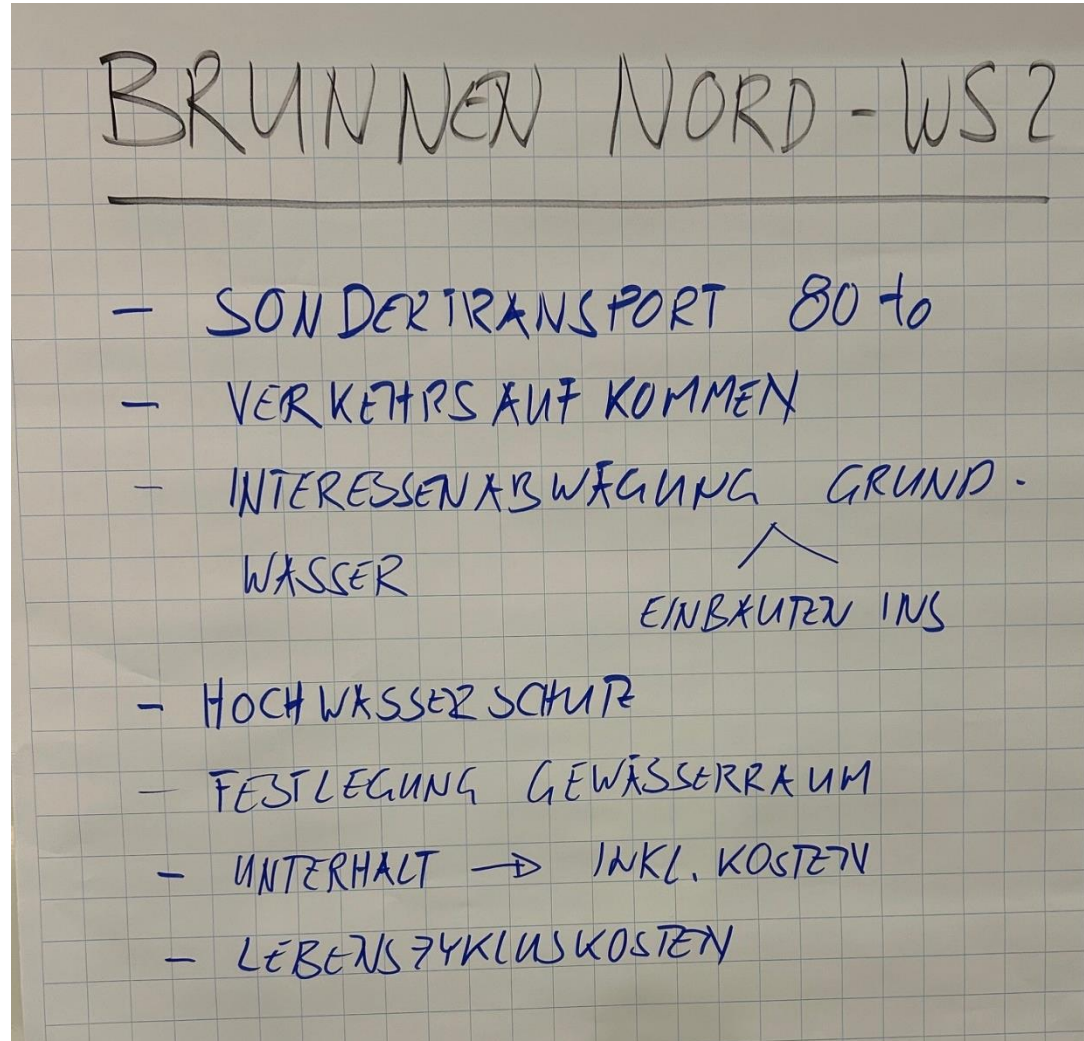
6. Wie geht es weiter? Termine

- Rückmeldungen der Teilnehmenden
- Weiterer Termin:
 - Workshop 3: 19. November 2024, Aula
- Absenzen? → Möglichkeit für bilateralen Austausch

6. Wie geht es weiter? Kommunikation

- Medienmitteilung versandt durch Gemeinde
- Inhalt:
 - Zusammenfassung der Inhalte des 2. Workshops
 - Ausblick auf den 3. Workshop

Notizen aus Workshop



Bemerkung:

- Darstellung des Verkehrsaufkommens mit Erläuterungen sowie der weiteren Themen erfolgen anlässlich des 3. Workshops



Gemeinde
Ingenbohl

Besten Dank für Ihre Mitwirkung

