

Gesamtverkehrskonzept

BERICHT

BESCHLUSS

R+K

Die Raumplaner.

**R+K
Raumplanung AG**

Poststrasse 4
8808 Pfäffikon SZ
T 055 415 00 15

Im Aeuli 3
7304 Maienfeld GR
T 081 302 75 80

Oberalpstrasse 81
6490 Andermatt UR
T 041 887 00 27

info@rkplaner.ch
www.rkplaner.ch



Lesehilfe

Die Kerninhalte des Berichts sind orange hinterlegt.

Impressum

Auftrag	Wangen, Gesamtverkehrskonzept		
Auftraggeberin	Gemeinderat Wangen Seestrasse 2 8855 Wangen		
Auftragnehmerin	R+K Raumplanung AG Poststrasse 4 8808 Pfäffikon SZ T 055 415 00 15	R+K Raumplanung AG Im Aeuli 3 7304 Maienfeld GR T 081 302 75 80	R+K Raumplanung AG Oberalpstrasse 81 6490 Andermatt UR T 041 887 00 27
Bearbeitung	Marcel Rust, Remo Föhn		
Titelbild	Eigenes Foto, August 2020		
Qualitätsmanagement	SQS ISO 9001		

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Anlass	5
1.2	Absicht	5
1.3	Verfahren	5
2.	Rahmenbedingungen	7
2.1	Grundlagen	7
2.2	Siedlungsstruktur	7
2.3	Siedlungsentwicklung	9
3.	Analyse	11
3.1	Öffentlicher Verkehr	11
3.2	Motorisierter Individualverkehr	13
3.3	Unfallgeschehen	14
3.4	Schulwege	15
3.5	Veloverkehr	16
3.6	Fussverkehr	16
3.7	Parkierung	17
4.	Ziele und Strategien	18
4.1	Ziele	18
4.2	Zielbild	18
5.	Vertiefung	22
5.1	Strassenräume und Temporegime	22
5.2	Veloverbindung Dorfplatz – Bahnhof – Oberstufenschulhaus	23
5.3	Kommunale Interessen bei den laufenden Grossprojekten	25
6.	Massnahmen	27
6.1	Muster-Massnahmenpaket	27
6.2	Massnahmenpaket A: «Tempo-30-Zonen»	28
6.3	Massnahmenpaket B: «Begegnungszonen»	30
6.4	Massnahmenpaket C: «Umfahrung Dorfplatz»	31
6.5	Massnahmenpaket D: «Veloverkehr»	32
6.6	Massnahmenpaket E: «Fussverkehr»	33
6.7	Massnahmenpaket F: «Weitere Anpassungen im Strassenraum»	35
6.8	Massnahmenpaket G: «Öffentlicher Verkehr»	36
6.9	Massnahmenpaket H: «Parkierung»	38
7.	Ausblick und Würdigung	39
	Beilagen	40

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
AG	Arbeitsgebiet
ASTRA	Bundesamt für Strassen
ARE	Amt für Raumentwicklung
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
FVV	Fuss- und Veloverkehr
DWV	Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FVV	Fuss- und Veloverkehr (FV = Fussverkehr; VV = Veloverkehr)
Fz	Fahrzeug (Fz/d = Fahrzeuge pro Tag; Fz/h = Fahrzeuge pro Stunde)
GVK	Gesamtverkehrskonzept
Kapo	Kantonspolizei, Kanton Schwyz
KVWG	Kantonales Gesetz über Velowege
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RPG	Raumplanungsgesetz
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
TBA	Tiefbauamt des Kantons Schwyz
TNP	Teilnutzungsplan
USP	Unfallschwerpunkte
UHS	Unfallhäufungsstellen
VSS	Verband der schweizerischen Strassen- und Verkehrsfachleute

1. Einleitung

1.1 Anlass

Festgestellter Handlungsbedarf Die Gemeinde Wangen steht aufgrund der Planung des Autobahnanschlusses «Siebnen», der Planungen am Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiete und Bahnhof sowie der Teilnutzungsplanung Nuolen an einem entscheidenden Punkt in der kommunalen Verkehrsplanung. Diese Entwicklungen verlangen einerseits eine Gesamtbetrachtung und andererseits eine Strategie der Gemeinde zu flankierenden Massnahmen. Zudem ist die Gemeinde aufgrund § 6 Abs. 1 des kantonalen Gesetzes über Velowege (KVWG) verpflichtet, ihr kommunales Velowegnetz festzulegen.

Revision kommunaler Richtplan Als Grundlage für die anstehende Ortsplanungsrevision hat die Gemeinde die Arbeiten zur Revision des kommunalen Richtplans Wangen aufgenommen.

1.2 Absicht

Planungsziel Die Gemeinde Wangen strebt an, mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) die obenstehend aufgeführten Entwicklungen aufzugreifen und mögliche Lösungsansätze zu erarbeiten. Einerseits soll mit dem GVK eine Gesamtkonzeption der kommunalen verkehrlichen Entwicklung geschaffen werden. Andererseits sollen die darin formulierten Massnahmen, als Orientierungshilfe zuhanden des Gemeinderates und der Gemeindeverwaltung dienen.

Die Gemeinde Wangen überarbeitet zurzeit den kommunalen Richtplan. Das vorliegende Gesamtverkehrskonzept wird die Grundlage für den Teilrichtplan Verkehr bilden. Mit der Aufnahme der wichtigsten Inhalte in den Teilrichtplan Verkehr wird die Behördenverbindlichkeit nach Art. 9 Abs. 1 des Raumplanungsgesetzes (RPG) erlangt.

Inhaltliche Anforderungen In einem Gesamtverkehrskonzept formulieren Gemeinden Ziele und Grundsätze der künftigen verkehrlichen Entwicklung und skizzieren mit Massnahmen den Weg, wie dies erreicht werden soll. Dabei werden sämtliche Verkehrsmittel, also der motorisierte Individualverkehr (MIV), der öffentliche Verkehr (ÖV), der Veloverkehr (VV) sowie der Fussverkehr (FV) berücksichtigt.

1.3 Verfahren

Übergeordnete Vorgaben Bei einem GVK handelt es sich nicht um ein Planungsinstrument, für welches von übergeordneten Behörden klare Vorgaben vorliegen. Ein GVK durchläuft auch kein formelles Verfahren wie zum Beispiel eine Ortsplanung oder ein

kommunaler Richtplan. Die Gemeinde ist somit frei darin, wie sie das Verfahren gestalten möchte.

Vorgehen Das GVK wurde von einer Arbeitsgruppe erarbeitet. Die Arbeitsgruppe hat sich im Rahmen von zwei Workshops zum Konzept und den Massnahmen ausgetauscht. Sie besteht aus den Vertretenden des Gemeinderats, des kantonalen Amts für Raumentwicklung und der Gemeindeverwaltung.

Mitglieder der Arbeitsgruppe:

■ Christian Holenstein-Jutz	Gemeindepräsident
■ Armin Zonder	Gemeinderat und Liegenschaftspräsident
■ Alois Fässler	Gemeinderat und Tiefbaupräsident
■ Adrian Schmid	Gemeinderat und Umweltpräsident
■ Josef Vogt	Gemeinderat und Schulpräsident
■ Urs Reichmuth	Gemeindeverwaltung, Tiefbau
■ Adrian Marty	Gemeindeverwaltung, Tiefbau
■ Markus Altenburger	Gemeindeverwaltung, Hochbau
■ Ueli Betschart	ESP-Koordinationsstelle, Amt für Raumentwicklung SZ

2. Rahmenbedingungen

2.1 Grundlagen

Übergeordnete Planungen	Die Gemeinde Wangen ist Teil des Bezirks March im Kanton Schwyz. Auf regionaler und kantonaler Ebene sind folgende Planungen fürs Gesamtverkehrskonzept (GVK) massgebend: ■ Richtplan des Kantons Schwyz, 12. November 2024 ■ Richtplan Siebnen, 15. Juli 2016 ■ Agglomerationsprogramm Obersee, 1. – 5. Generation ■ Unfallstatistik Kantonspolizei Schwyz, 2019 – 2024 ■ Kantonale Velowegnetzplanung, Vernehmlassung, Stand 25. November 2025
Kommunale Planungen	Auf kommunaler Ebene sind folgende Grundlagen massgebend: ■ Baureglement und Zonenplan Gemeinde Wangen, 16. Oktober 2013 ■ Erschliessungsplan Gemeinde Wangen, 13. Januar 2014 ■ Wegrodel Gemeinde Wangen, Stand 1981 ■ Kommunalen Richtplan Buchberg, 18. Juni 2014 (nicht beschlossen) ■ Teilnutzungsplanung «Nuolen See», Stand öffentliche Auflage, 25. März 2024 ■ Betriebs- und Gestaltungskonzept Dorfplatz, 7. Januar 2021 ■ Betriebs- und Gestaltungskonzept Seestrasse Nuolen, 30. September 2021 ■ Nutzungs- und Erschliessungskonzept Leuholz, 10. Dezember 2012 ■ Schulraumplanung und Richtprojekt, 2023 resp. 2024 ■ Gemeinderatsantrag Schulwegsicherheit, 26. Oktober 2021 ■ Petition «sichere und temporeduzierte Mühlestrasse», 20 März 2024
Weitere Grundlagen	Folgende weitere Grundlagen wurden zusätzlich bei der Erarbeitung berücksichtigt: ■ Wegleitung kommunale Velowegnetzplanung, Kanton Schwyz, Juni 2025

2.2 Siedlungsstruktur

Siedlungsstruktur	Die Gemeinde Wangen umfasst die drei Ortsteile Siebnen, Wangen und Nuolen. Der Ortsteil Siebnen bildet ein gemeindeübergreifendes Siedlungsgebiet, welches in ungefähr gleich grossen Teilen in den Gemeinden Wangen, Galgenen und Schübelbach liegt. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage und der Grösse des Siedlungsgebiets hat Siebnen bedeutende Zentrumsfunktionen. Die drei Ortsteile beinhalten diverse in sich geschlossene Wohnquartiere. Das grossflächige Arbeitsgebiet Leuholz liegt im Westen des Ortsteils Wan-
-------------------	--

gen. Kleinere Gewerbegebiete sind in den Gebieten Nuolen, Büelgasse, Löffelhöfli und Zügerdörfli angesiedelt.

Quell-/Zielpunkte Quell-/Zielpunkte sind Standorte, welche Ausgangs- oder Zielpunkt eines grösseren Verkehrsaufkommens sind. Die Schulstandorte der Gemeinde Wangen, des Bezirks March (MPS) und des Kantons (KSA) liegen in den verschiedenen Ortsteilen. Dadurch entsteht ein dichtes Netz an verschiedenen Schulwegen, welche eine hohe Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auszuweisen haben. Die bedeutendsten Zielpunkte in der Allmeind sind der Flugplatz Franzrüti sowie der angrenzende Wasserflugplatz. Weitere Freizeiteinrichtungen sind das Sport- und Fitnesscenter Leuholz, die Sportplätze sämtlicher Schulstandorte und diverse Spielplätze. Ein überkommunal wichtiger Anziehungspunkt des Fuss- und Veloverkehrs ist zudem der Bahnhof Siebnen-Wangen. Zu den wichtigen Einkaufsstandorten in Wangen gehört der Spar an der Bahnhofstrasse, die Landi an der Zürcherstrasse und der Avec am Bahnhof. Diverse weiteren relevanten Einkaufsmöglichkeiten befinden sich in Siebnen, ausserhalb des Gemeindegebiets. Zudem bestehen Überlegungen, den Hafen Nuolen ins Netz der Zürichsee Schifffahrt aufzunehmen.

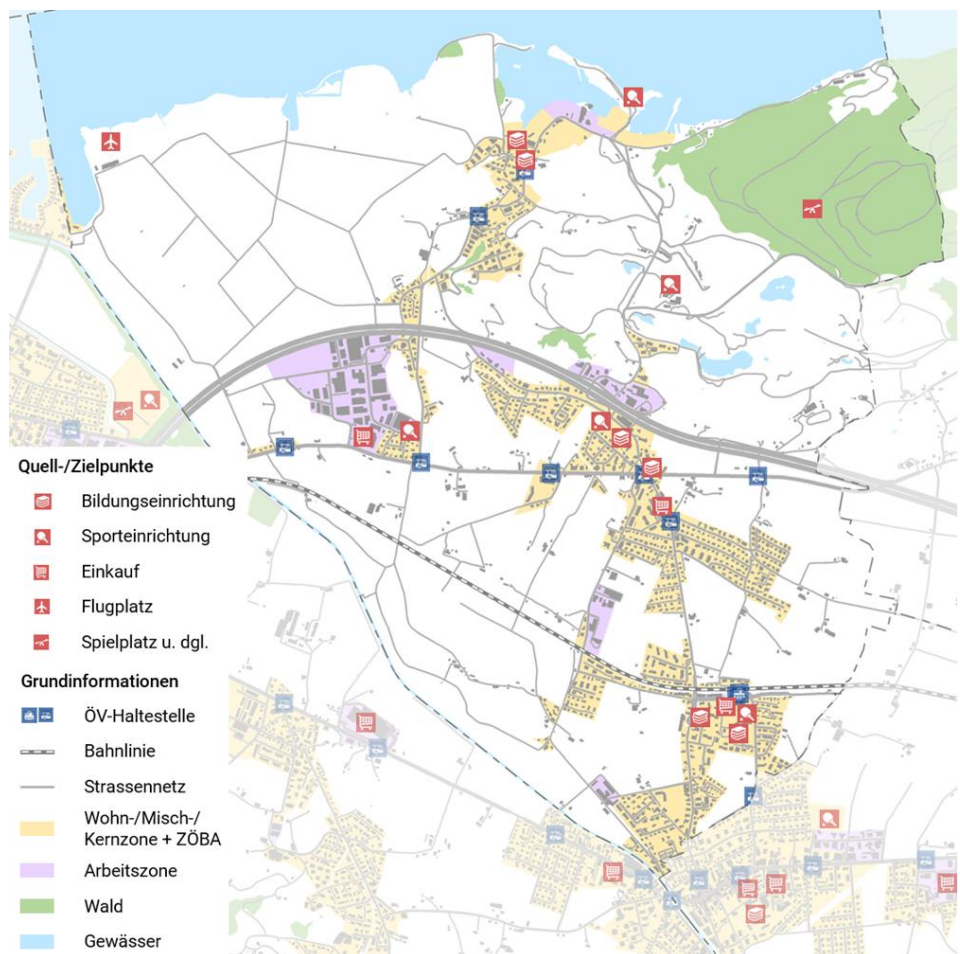


Abb. 1: Quell- / Zielpunkte der Gemeinde Wangen (Quelle: R+K, 2025; Hintergrund: swisstopo).

2.3 Siedlungsentwicklung

Die wichtigsten Entwicklungen sind:

- **Autobahnanschluss «Siebnen»:** Sobald dieser umgesetzt ist, besteht ein neuer, naher Autobahnanschluss. Das bringt Vorteile in Bezug auf die Erreichbarkeit für den strassengebundenen Personen- und Schwerverkehr, aber auch Risiken in Bezug auf die Verkehrsbelastung.
- **Entwicklung des Bahnhofs «Siebnen-Wangen»:** Der Bahnhof ist der direkte Zugang ans übergeordnete Verkehrsnetz mit Direktverbindungen nach Chur und Zürich/Bern. Diese Entwicklung bietet in Zusammenhang mit den Planungen der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Bahnhof (ESP A / ESP B) die Chance, eine Verkehrsdrehscheibe zu schaffen. Zudem hängt damit eine umfassende Siedlungsentwicklung zusammen.
- **Teilnutzungsplanung Nuolen:** Im Hafengebiet wird der bestehende Naherholungsraum aufgewertet und neuer Wohnraum geschaffen. Dies führt zu Mehrverkehr sowie grösseren Anforderung an die Zugänglichkeit des Naherholungsgebiets zu Fuss und mit dem Velo. Die bestehende Buslinie wird verlängert.
- **Entwicklung Arbeitsgebiet Leuholz:** Im Arbeitsgebiet Leuholz bestehen unbebaute Grundstücke, welche der Industriezone zugewiesen sind. Je nach Ansiedlung ist mit mittlerem bis erheblichem Mehrverkehr zu rechnen.

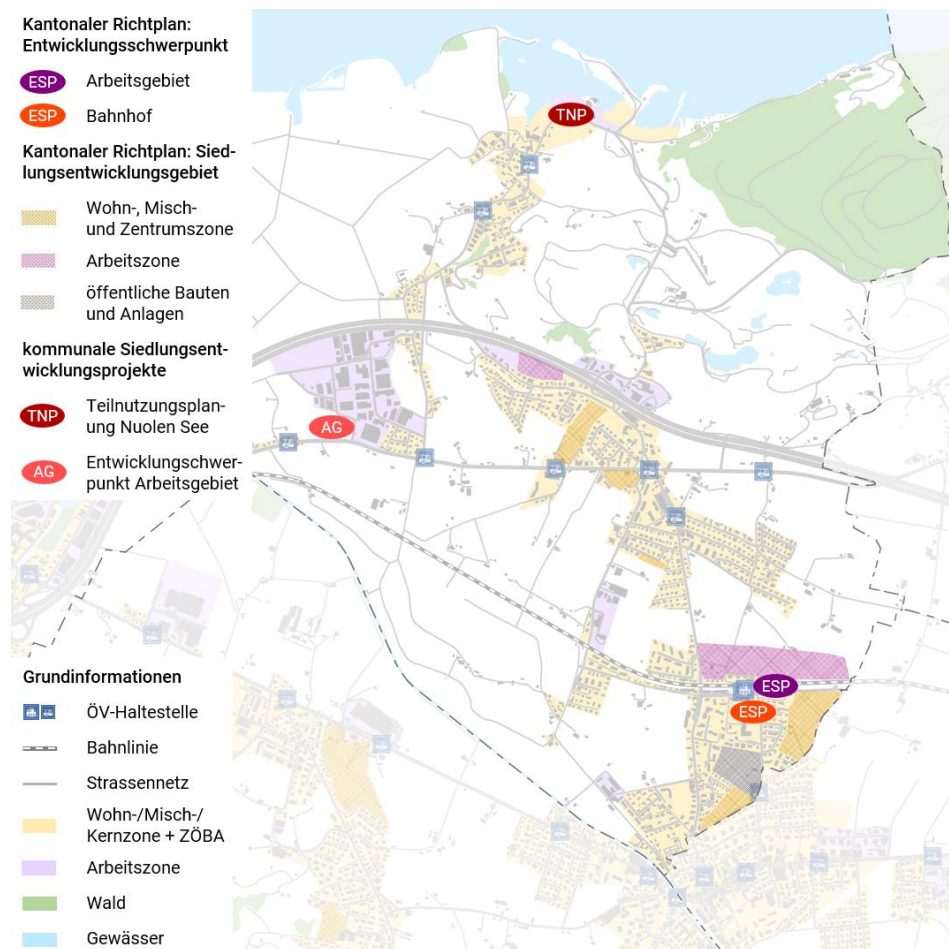


Abb. 2: Siedlungsentwicklung der Gemeinde Wangen (Quelle: R+K, 2025; Hintergrund: swisstopo).

3. Analyse

3.1 Öffentlicher Verkehr

Bahn Der Bahnhof Siebnen-Wangen ist ein bedeutender Verbindungspunkt mit Anschluss der Linien S2, S25 und IR35, welche Direktverbindungen nach Zürich, Bern und Chur gewährleisten. Die Linien S2, S25, S8 und S27 ermöglichen Direktverbindungen nach Ziegelbrücke und Linthal.

IR35	Chur – Landquart – Walenstadt – Unterterzen – Ziegelbrücke – Siebnen - Wangen – Pfäffikon (SZ) – Zürich HB – Olten – Bern	stündlich
S2	Ziegelbrücke – Siebnen - Wangen – Lachen (SZ) – Altendorf – Zürich HB – Zürich Oerlikon – Zürich Flughafen	halbstündlich
S25	Linthal – Glarus – Netstal – Näfels – Mollis – Ziegelbrücke – Siebnen - Wangen – Lachen (SZ) – Pfäffikon (SZ) – Wädenswil – Zürich HB	stündlich
	Linthal – Glarus – Ziegelbrücke – Reichenburg – Schübelbach – Buttikon – Siebnen - Wangen – Lachen (SZ) – Pfäffikon (SZ) – Wädenswil – Zürich HB	2x täglich
S8	Ziegelbrücke – Reichenburg – Schübelbach – Buttikon – Siebnen - Wangen – (div. Stationen) – Zürich HB – (div. Stationen) – Winterthur	1x täglich an einzelnen Tagen
S27	Ziegelbrücke – Bilten – Reichenburg – Schübelbach – Buttikon – Siebnen - Wangen	5x täglich

Tab. 1: Bahnlinienangebot (Quelle: SBB, 2024).

Bus Wangen wird von drei Postautolinien befahren. Die Achse der Kantonsstrasse Zürcher- / St. Gallerstrasse verfügt über eine gute ÖV- Erschliessung. Die Prüfung der ÖV- Güteklassen ergibt, dass vor allem nördlich der Kantonsstrasse Gebiete mit Erschliessungsglücken vorhanden sind.

521	Uznach – Siebnen - Wangen – Lachen SZ – Pfäffikon SZ	halbstündlich
522	Reichenburg – Siebnen - Wangen – Lachen SZ – Pfäffikon SZ	halbstündlich
523	Siebnen - Wangen – Innerthal	stündlich
525	Lachen SZ – Nuolen – Siebnen - Wangen – Schübelbach – Reichenburg	halbstündlich
(N22)	Lachen SZ – Siebnen - Wangen – Reichenburg	stündlich

Tab. 2: Buslinienangebot (Quelle: Postauto, 2024).

Die Ausstattung der meisten Bushaltestellen ist auf eine Tafel beschränkt. Eine Ausnahme bilden die Bushaltestellen am Bahnhof Siebnen-Wangen, Alte Post, die östliche Bushaltestelle Zentrum und Brunnenhof, welche über einen Witterungsschutz und eine Sitzgelegenheit verfügt. Die meisten weiteren Bushaltestellen verfügen über keinen Witterungsschutz oder Sitzgelegenheit.

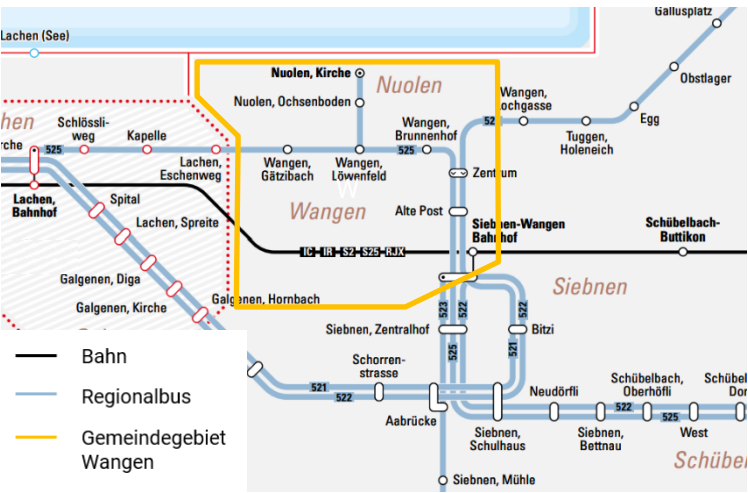


Abb. 3: Liniennetz Region Obersee (Quelle: Postauto, 2024)

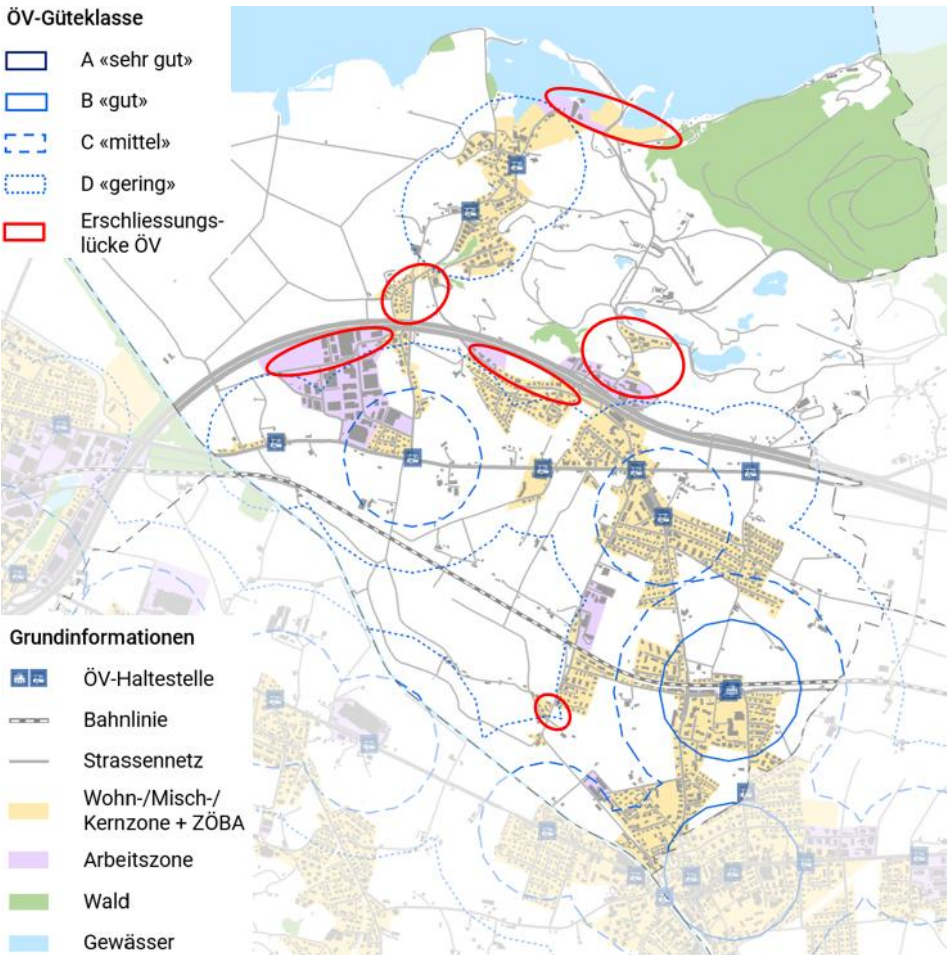


Abb. 4: ÖV-Erschliessung der Gemeinde Wangen (Quelle: R+K, 2025; Hintergrund: swisstopo).

ÖV-Güteklassen

Die Gebiete Mariahöfli, Peterliwiese, Brunnenhöfli und Sonnenriet liegen teilweise in der ÖV-Güteklasse D und teilweise ausserhalb der ÖV-Güteklassen A

– D. Das ganze Gebiet verfügt aber über keinen direkten Fussweg zu den nächstgelegenen Bushaltestellen «Wangen, Löwenfeld» und «Wangen Gätzi-bach». Aufgrund der erheblichen Umwege ist keine zureichende ÖV-Erschliessung gewährleistet. Für den Lückenschluss des nördlichen Teils sollte deshalb das gesamte Gebiet Mariahöfli betrachtet werden.

Einige weitere in der Abbildung 4 dargestellten Erschliessungslücken weisen eine geringe Nutzungsdichte auf. Aus diesem Grund wäre ein Lückenschluss möglicherweise nicht verhältnismässig.

Schwachstellen	Die meisten Bushaltestellen verfügen über eine rudimentäre Ausstattung (kein Witterungsschutz / Sitzgelegenheit). Die Lagen einzelner Bushaltestellen sind nicht optimal, insbesondere: ▪ Wangen SZ, Zentrum ▪ Wangen SZ, Löwenfeld
----------------	--

3.2 Motorisierter Individualverkehr

Strasseninfrastruktur	Das Rückgrat der Erschliessung der drei Ortsteile Nuolen, Wangen und Sieben bilden die Zürcher-/St. Gallerstrasse (Kantonsstrasse), Bahnhofstrasse (Bezirkstrasse) und Seestrasse (Gemeindestrasse). Gemäss Einschätzung der Gemeinde Wangen besteht kein grundsätzliches Problem bei der Befahrbarkeit der Strassen. Deshalb wurden die Strassenbreiten nicht vertieft untersucht.
-----------------------	--

3.2.1 Temporegime

Bestand	In der Gemeinde Wangen gilt in der Regel innerorts 50 km/h, unabhängig des Strassentyps. Es bestehen einige Ausnahmen: ■ Dorfplatz: 30 km/h ■ Äussere Bahnhofstrasse inkl. der angrenzenden Strassen Säntisstrasse, Unterer Althof, Amselweg: 30 km/h ■ Seestrasse sowie einmündende Quartierstrassen: 40 km/h ■ Quartier Zopf-, Schürwies-, Industriestrasse, Genossenwiese: 40 km/h
---------	---

Dieses Temporegime ist nicht konsistent und entspricht nicht dem Modell 30/50 der Beratungsstelle für Unfallverhütung.

Schwachstelle	Das Temporegime ist innerorts inhomogen, da die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten trotz ähnlicher Gegebenheiten variieren.
---------------	--

3.2.2 Schwerverkehr

Die Züricher- resp. St. Gallerstrasse ist als Ausnahmetransportroute festgelegt. Auf dieser Achse bestehen besondere Anforderungen an die Strassen- und Knotendimensionierung. Durch die kantonalen Ausnahmetransportrouten sind keine Gemeindestrassen betroffen. Einzelne Gemeindestrassen haben aufgrund der erschlossenen Nutzungen besondere Anforderungen an die Befahrbarkeit resp. den Strassenquerschnitt (Seestrasse, Mühlestrasse, Allmeindstrasse).

3.3 Unfallgeschehen

3.3.1 Unfallschwerpunkte

Die Unfallstatistiken der Kantonspolizei Schwyz wurden für die Zeiträume 2019 – 2021 sowie 2022 – 2024 gemäss der Methodik der VSS-Norm 641 724 ausgewertet. Das Ergebnis lautet, dass in der Gemeinde Wangen keine Unfallschwerpunkte (USP) bestehen.

3.3.2 Unfallhäufungsstellen

Methodik Zur Identifizierung von Unfallhäufungsstellen (UHS) werden die verzeichneten Verkehrsunfälle während den Zeiträumen 2019 – 2022 sowie 2021 – 2024 untersucht. Nahe beieinanderliegende Unfälle wurden als «Cluster» zusammengefasst, in welchen die Unfälle unter Berücksichtigung einer Gewichtung summiert werden (Maximaldistanz einzelner Unfallpunkte = 25 m). Die Gewichtungsmethode berücksichtigt die Unfallschwere:

- Unfall mit Schwerverletzten Faktor 4
- Unfall mit Leichtverletzten Faktor 2
- Unfall mit Sachschaden Faktor 1

Ein «Cluster» mit mehreren Unfällen gilt als Unfallhäufungsstelle, wenn die gewichtete Summe der einzelnen Unfallpunkte den Schwellwert 10 erreicht.

Ergebnis Die Untersuchung zeigt, dass im Gemeindegebiet von Wangen keine Unfallhäufungsstellen auftreten. Es gibt dennoch Strassenabschnitte und Knotenpunkte mit einer erhöhten Unfallhäufigkeit, insbesondere:

- Bereich des Dorfkreisels / Dorfplatzes
- Nördlicher Abschnitt der Bahnhofstrasse
- Bahnhofstrasse im Abschnitt nördlich der SBB-Unterführung

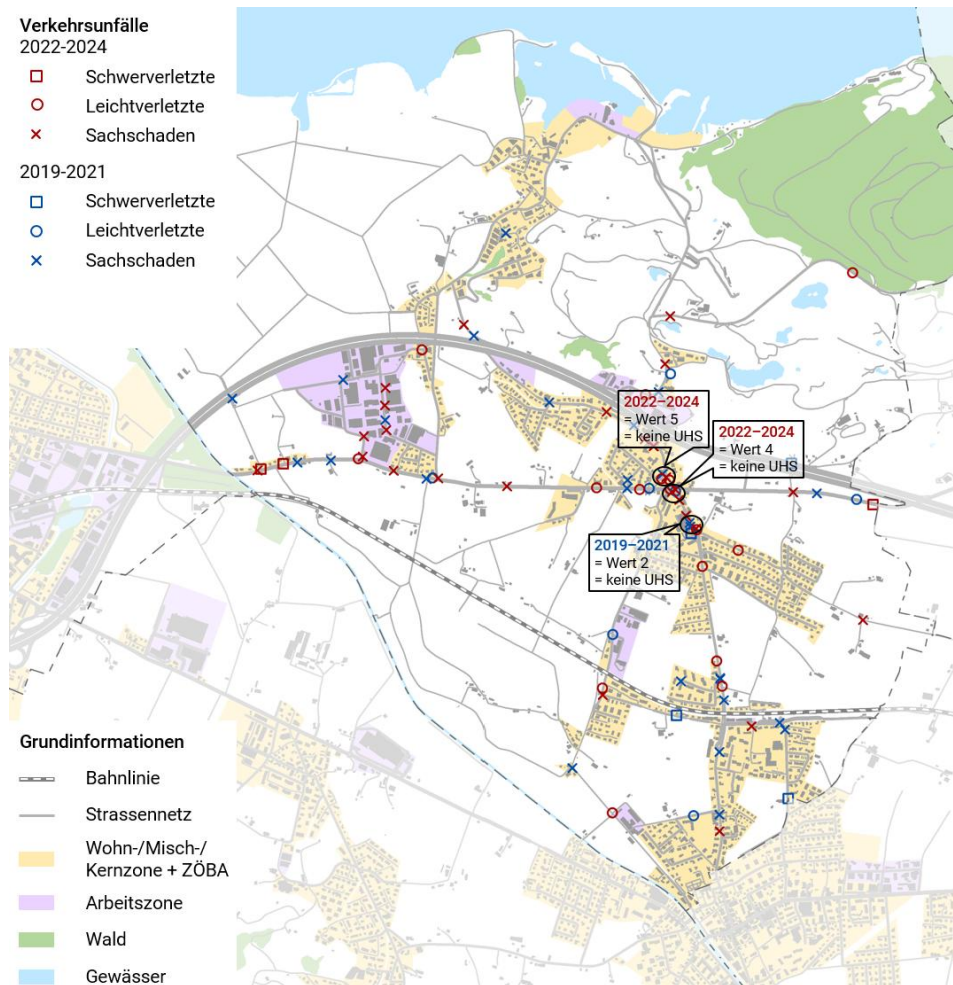


Abbildung 5: Unfallgeschehen Wangen (Quelle: R+K, 2025; Daten: Kantonspolizei Schwyz; Hintergrund: swisstopo).

3.4 Schulwege

Schulwegnetz

In allen drei Ortsteilen bestehen Schulstandorte. Deshalb haben zahlreiche Strassen und Wege eine Funktion als Schulweg (vgl. Schulwege im beiliegenden Zielbild Festlegungen). Für Schulkinder bis zum Alter von 9 Jahren besteht das Angebot eines Schultransports, welche in einem der nachfolgenden Gebiete wohnen:

- Ortsteil Nuolen
- Wohnquartier im Bereich der Allmeindstrasse
- Wohnquartier Hämmerli
- Ortsteil Siebnen, auf südlicher Seite des Bahntrassees

3.5 Veloverkehr

Übergeordnete Routen	Durch Wangen führen folgende übergeordnete Velorouten: ■ SchweizMobil: Route Nr. 99 (Herzroute) ■ SchweizMobil: Route Nr. 32 ■ Kantonales Radroutenkonzept: Zürcher- / St. Gallerstrasse ■ Kantonales Mountainbike-Konzept: Route Nr. R4
Freizeitverkehr	Für den überkommunalen Freizeitverkehr ist die Ost-West-Querung des Gemeindegebiets von wichtiger Bedeutung. Die Einheimischen nutzen die Allmeind für kürzere Veloausflüge, was zu Konflikten mit dem Freizeitfussverkehr führt. Eine Trennfunktion schafft einerseits die Wägitaler Aa, welche zwischen Siebnen und der Zürcherstrasse an zwei Stellen gequert werden kann (Stegbrücke, Aastudenbrücke). Andererseits besteht mit dem Buechberg ein natürliches Hindernis.
Alltagsverkehr	Die wichtigsten Quell-/Zielpunkte des Alltagsveloverkehrs sind die Oberstufen- und Kantonsschule sowie der Bahnhof «Siebnen-Wangen». Entsprechend ist die Verbindung dieser Quell-/Zielpunkte und der Wohnquartiere sowie deren überörtliche Erreichbarkeit von zentraler Bedeutung.
Schwachstellen	Auf mehreren Strassenabschnitten wird ein Handlungsbedarf für eine Veloinfrastruktur festgestellt. Zudem besteht bei einzelnen Knoten ein punktueller Handlungsbedarf, insbesondere: ■ Seestrasse ■ Mühlestrasse ■ Bahnhofstrasse

3.6 Fussverkehr

Freizeitwege	Das Wanderwegnetz des Kantons Schwyz wird von der kantonalen Fachstelle Langsamverkehr koordiniert. Die Gemeinden sind für die Planung, den Bau, die rechtliche Sicherung, den Unterhalt und die Markierung der Verbindungswanderwege (Kantonsbeiträge) und der kommunalen Wanderwege zuständig. In der Gemeinde Wangen werden zahlreiche Feldwege im Mischverkehr mit dem landwirtschaftlichen Verkehr und dem Veloverkehr als Freizeitwege genutzt.
Alltagsverkehr	Das Schulwegnetz umfasst aufgrund der unterschiedlichen Schulstandorte und der dezentralen Siedlungsstruktur zahlreiche Weg- und Strassenabschnitte. Teilweise ist auf diesen Abschnitten der Fussverkehr im Mischverkehr geführt, teilweise bestehen eigenständige Fusswege. Sicherheitskritisch sind Abschnitte, bei welchen der Fussverkehr im Mischverkehr geführt ist, und ein beträchtliches Verkehrsaufkommen besteht. Zudem bestehen vereinzelte

Schwachstellen, bei welchen gegensätzliche Interessen (insb. Gewässerschutz) eine Behebung erschweren.

Schwachstellen	Es bestehen vereinzelte Schwachstellen im Fusswegnetz, insbesondere einzelne Querungen der Zürcherstrasse, Fusswegführung entlang der Zürcherstrasse im Bereich der Tankstelle und entlang der Mühlestrasse.
----------------	--

3.7 Parkierung

Private Parkierung	Die Erstellung von privaten Parkfeldern wird durch Art. 21 des Baureglements geregelt. Die Bestimmungen sehen keine Flexibilität vor, die Anzahl Pflichtparkfelder aufgrund einer guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr oder weiteren Gründen reduzieren zu können. Bei Vorliegen eines Mobilitätskonzepts gemäss Art. 75 des Baureglements kann die Gemeinde bei grösseren Überbauungen abweichen. Bei kleineren Vorhaben besteht keine Flexibilität.
--------------------	---

Öffentliche Parkierung	In allen Ortsteilen und bei den öffentlichen Nutzungen besteht jeweils ein öffentliches Parkierungsangebot. Gemäss Einschätzung der Gemeinde ist dieses ausreichend. Auslastungsspitzen werden zudem mit der Nutzung öffentlich zugänglicher privater Parkierungsanlagen gebrochen.
------------------------	---

Die öffentlichen Parkierungsanlagen werden nicht bewirtschaftet. Dadurch entgehen der Gemeinde Einnahmen, es besteht kein lenkender Eingriff in die Nutzung der Parkierungsanlagen (Verkehrslenkung) und die Parkierung untersteht keinen klaren Regeln (zeitliche Beschränkung).

Veloabstellplätze	An den Schulstandorten und am Bahnhof besteht jeweils ein bedarfsgerechtes Angebot an Veloabstellplätzen.
-------------------	---

Schwachstellen	Kein Ermessensspielraum zur Herabsetzung der Erstellungspflicht von Pflichtparkfeldern durch private Nutzungen (Ausnahme: Mobilitätskonzept). Weder Bewirtschaftung noch Nutzungsbeschränkung der öffentlichen Parkierungsanlagen.
----------------	---

4. Ziele und Strategien

4.1 Ziele

Das Zielsystem der künftigen verkehrlichen Entwicklung der Gemeinde Wangen ist nachfolgend dargelegt.



Abb. 6: Zielsystem des Gesamtverkehrskonzepts Wangen (Quelle: R+K, 2026)

4.2 Zielbild

Das Zielbild (vgl. Beilage A) zeigt das angestrebte Verkehrssystem der Gemeinde Wangen räumlich auf. Es besteht aus zwei Teilkarten:

- Festlegungen
- Konzeptionelle Inhalte

Verbindlichkeit Der Gemeinderat beschliesst die Festlegungen Inhalte des vorliegenden Gesamtverkehrskonzepts zuhanden der Verwaltung. Mit der Überführung in den kommunalen Richtplan werden die entsprechenden Inhalte behördenverbindlich nach Art. 9 Abs. 1 des Raumplanungsgesetzes (RPG).

Die konzeptionellen Inhalte sind nicht so konkret, dass sie behördenverbindlich festzulegen sind. Stattdessen legen sie das inhaltliche Rückgrat des Ge-

samtverkehrskonzepts dar. Bei den orientierenden Inhalten handelt es sich um Inhalte übergeordneter Planungen oder informative Inhalte.

4.2.1 Teilkarte Festlegungen



VELOWEGNETZ

- Minimierung von Konfliktpunkten auf Schulwegen, welche vermehrt mit dem Velo absolviert werden.
- Stärkung der Verbindung zwischen den Ortsteilen durch durchgehende, leistungsfähige Hauptverbindungen.
- Sicherstellung der Erreichbarkeit zentraler Quell- und Zielpunkte, wie die Schulen, der Bahnhof, Einkaufsmöglichkeiten oder die wichtigsten Naherholungsgebiete.
- Berücksichtigung der kantonalen Alltags- und Freizeitverbindungen (kantonales Radroutenkonzept, kantonales Mountainbikekonzept) sowie der nationalen Freizeitverbindungen (SchweizMobil) bei der Erstellung und Optimierung von Infrastrukturen.
- Umsetzung der Anforderungen gemäss dem KVGW Schwyz, des Velogesetzes des Bundes sowie des schweizerischen Normenwerks hinsichtlich Netzplanung, Sicherheit und Infrastrukturstandards.



FUSSWEGNETZ

- Sicherstellung durchgängig sicherer Schulwege mit konfliktarmen Querungen an Hauptverkehrsachsen.
- Verbesserung der fussläufigen Erreichbarkeit von Bushaltestellen und zentralen Quell- / Zielpunkten.
- Gewährleistung eines attraktiven Zugangs zu Naherholungsgebieten durch direkte und sichere Verbindungen, auch in der Dämmerung.
- Abstimmung des kommunalen Fusswegnetzes mit dem kantonalen Wanderwegnetz zur Sicherung durchgängiger und gut unterhaltener Routen.

4.2.2 Teilkarte konzeptionelle Inhalte



EFFIZIENTE ERSCHLIESSUNGSSPANGE MIV / BEWUSSTE SCHWERVERKEHRSLENKUNG

- Direkte Anbindung an den bestehenden Autobahnanschluss «Lachen» sowie den geplanten Anschluss «Siebnen».
- Lenkung des zu erwartenden Mehrverkehrs aus künftigen Entwicklungen im Arbeitsgebiet Leuholz und Entwicklungsschwerpunkts Bahnhof / Arbeiten auf direktem Weg zum nächstgelegenen Autobahnanschluss.

- Sicherstellung einer leistungsfähigen, siedlungsverträglichen MIV-Erschliessung der drei Ortsteile Nuolen, Wangen und Siebnen über die Hauptachsen Zürcher-/St. Gallerstrasse (Kantonsstrasse), Bahnhofstrasse (Bezirksstrasse), Allmeind-/Seestrasse (Gemeindestrasse).
- Minimierung der Belastungen in Wohn- und Mischzonen durch verkehrslenkende Massnahmen.



BEDARFSGERECHTE ÖV-ERSCHLIESSUNGSQUALITÄT

- Ausrichtung des ÖV-Angebots auf die räumliche Entwicklung und die nachfrageorientierte Feinerschliessung.
- Optimierung von Fahrplanangebot, Taktverdichtung und Erreichbarkeitsradien.
- Stärkung der Umsteigebeziehungen und Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen zu Fuss.



ZENTRALE ÖV-VERKEHRSDREHSCHLEIBE UND BELEBTE WILLKOMMENSATMOSPHERE

- Entwicklung eines klar strukturierten, barrierefreien und gut orientierbaren ÖV-Knotens mit ausreichend Kapazitäten/Flexibilität bei der Gestaltung der Bushaltekanten.
- Förderung einer ansprechenden Willkommensatmosphäre sowie hochwertiger Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten im Perimeter des ESP Bahnhofs.
- Stärkung multimodaler Schnittstellen zur Verbesserung von Umsteigeprozessen, einerseits zwischen den ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr sowie andererseits für Taxis, Kiss+Ride sowie Park+Ride-Angebote.



SICHERE VELOHAUPTACHSE ZWISCHEN DEN SCHULSTANDORTEN UND DEM BAHNHOF

- Realisierung einer durchgehenden, sicheren und homogenen Veloinfrastruktur entlang der Bahnhofstrasse resp. auf einer Alternativroute, falls die Wunschlinie entlang der Bahnhofstrasse nicht umsetzbar sein sollte.
- Gewährleistung, dass die Infrastruktur gemäss den geltenden Normen und unter Berücksichtigung gemachter Erfahrungen mit dem Ziel gebaut wird, dass sie von allen Personen und insbesondere Schulkindern sicher befahren werden kann (ausreichende Breiten, Sichtbeziehungen, Übergänge und Querungen, usw.).



SIEDLUNGSORIENTIERTE STRASSENACHSE MIT AUFENTHALTSQUALITÄT FÜR ALLE VERKEHRSTEILNEHMENDEN

- Umgestaltung der zentralen Strassenräume in den Ortsteilen Nuolen (Abschnitt der Seestrasse), Wangen (Dorfplatz) und Siebnen (Bahnhofplatz) zugunsten einer hohen Aufenthaltsqualität.

- Umsetzung durch beruhigende Gestaltungselemente, klare Raumzuweisungen und Sitzbänke/Brunnen abseits der Fahrbahn.
- Wahrung der unterschiedlichen verkehrlichen Funktionen der drei Strassenräume sowie Verbesserung der Verkehrssicherheit und Reduktion der Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln.



VERKEHRSBERUHIGTE WOHNQUARTIERE OHNE DURCHGANGSVERKEHR

- Prüfung und Einführung von Tempo-30-Zonen zur Reduktion der Lärmbelastung, Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit und Verhinderung von unerwünschtem Durchgangsverkehr durch Anwendung des Modells 30/50 der Beratungsstelle für Unfallverhütung.
- Erhöhung der Siedlungsattraktivität durch ruhige, sichere und familienfreundliche Wohnstrukturen.

5. Vertiefung

Die nachfolgenden Themen haben für die Gemeinde eine wichtige Bedeutung und sollen im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts vertieft werden. Die Vertiefung erfolgt insbesondere im Rahmen der Workshops vom 14. April 2025 und 30. Juni 2025 der Arbeitsgruppe.

5.1 Strassenräume und Temporegime

Ausgangslage	Wie in Kapitel 3.2.2 beschrieben, ist das Temporegime in Wangen inhomogen und in vielen Wohnquartieren bestehen Sicherheitsdefizite, welche mit einer Anpassung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit reduziert oder beseitigt werden könnten (insb. Knotensichtweiten, Fuss- und Veloverkehrssicherheit).
Absicht	Die Gemeinde überprüft die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf ihrem Strassennetz nach dem Modell 30/50 der Beratungsstelle für Unfallverhütung. Dieses sieht vor, auf verkehrsorientierten Hauptstrassen grundsätzlich mit Tempo 50 zu belassen, während nicht verkehrsorientierte Strassen flächendeckend zu Tempo-30-Zonen erklärt werden sollen (z.B. in Wohnquartieren). Wenn dies aufgrund der Verkehrssicherheit erforderlich ist, soll auf verkehrsorientierten Hauptstrassen nach detaillierter Prüfung zusätzlich Tempo 30 eingeführt werden, wobei die vortrittsberechtigte Stellung der Hauptstrasse bestehen bleibt.
Methodik	Im Rahmen des Workshops vom 14. April 2025 hat der Gemeinderat mögliche Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen definiert. Die Tempo-30-Zonen wurden anschliessend von R+K fachlich überprüft und priorisiert. Die Priorisierung der Tempo-30-Zonen erfolgt nach den Kriterien Nutzungen, Schulweg, Grösse und Ausweichverkehr. Beispielsweise wird ein Wohnquartier mit hoher Priorität eingestuft, wenn es Standort sensibler Nutzungen (Schule, Kindergarten) ist, Teil des Schulwegs von quartierfremden Kindern ist und es Ausweichverkehr durchs Quartier gibt.
Kriterienbeurteilung	Die Methodik und Ergebnisse der Priorisierung der Tempo-30-Zonen sind in Beilage C im Detail aufgeführt.
Ergebnisse	Der Gemeinderat strebt die Umsetzung von drei Begegnungszonen an: ■ Dorfplatz ■ Seestrasse bei der Kantonsschule in Nuolen ■ Bahnhofplatz

Zudem strebt er in allen Wohnquartieren mit Quartierstrassen die Umsetzung von Tempo-30-Zonen an. Deren Prioritäten sind im Massnahmenblatt A aufgeführt.

Weiteres Vorgehen	Die exakte Abgrenzung und definitive Bestimmung der Geschwindigkeit erfolgt im Rahmen der einzelnen Projekte (eine gesamthafte Umsetzung in einem Projekt ist verfahrenstechnisch nicht möglich). Bei nicht-verkehrsorientierten Strassen ist ein technischer Bericht erforderlich. Damit ist die Verhältnismässigkeit nachzuweisen und die Massnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit aufzuzeigen. Nach der Umsetzung ist die Wirkung der Massnahmen zu überprüfen und gegebenenfalls zusätzliche Massnahmen festzulegen. Bei verkehrsorientierten Strassen ist ein Gutachten nach Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV) zu erstellen, mit welchem die Zweck- und Verhältnismässigkeit aufzuzeigen ist.
-------------------	--

5.2 Veloverbindung Dorfplatz – Bahnhof – Oberstufenschulhaus

Ausgangslage	Die Gemeinde Wangen hat aufgrund ihrer flachen Topografie, der nicht besonders kompakten Siedlungsstruktur und der dezentral gelegenen Anziehungspunkte (insb. Schulen, Bahnhof) ein beträchtliches Velopotenzial. Die meisten Strassen sind sicher mit dem Velo befahrbar, insbesondere sobald die Anpassungen des Temporegimes umgesetzt sein werden. Der grösste Handlungsbedarf besteht bei der bestehenden Veloverbindung Dorfplatz – Bahnhof – Oberstufenschulhaus, insb. in Zusammenhang mit der Veloführung entlang der Bahnhofstrasse bei der Bahnunterführung.
Absicht	Mit einer groben Variantenstudie soll als Grundlage für die Festlegung der weiteren Massnahmen ermittelt werden, welche Linienführung sich für die Verbindung Dorfplatz – Bahnhof – Oberstufenschulhaus am besten eignet.
Methodik	Bei der groben Variantenstudie wurden die vier Kriterien Direktheit, Fahrfluss, Sicherheit und Verkehrsbelastung der insgesamt 5 Varianten untersucht. Die geprüften Varianten sind der untenstehenden Grafik zu entnehmen. Die Kriterienbeurteilung erfolgt auf Basis der folgenden Szenarien: ■ Szenario «Status Quo»: Aktuelle Situation, bei welcher keine zusätzlichen Massnahmen ergriffen werden. ■ Szenario «Optimierte Infrastruktur»: Die jeweilige Linienführung wird velokonform ausgebaut. Die dafür notwendigen Massnahmen wurden verortet und deren Umsetzungsrisiken wurden bezeichnet.

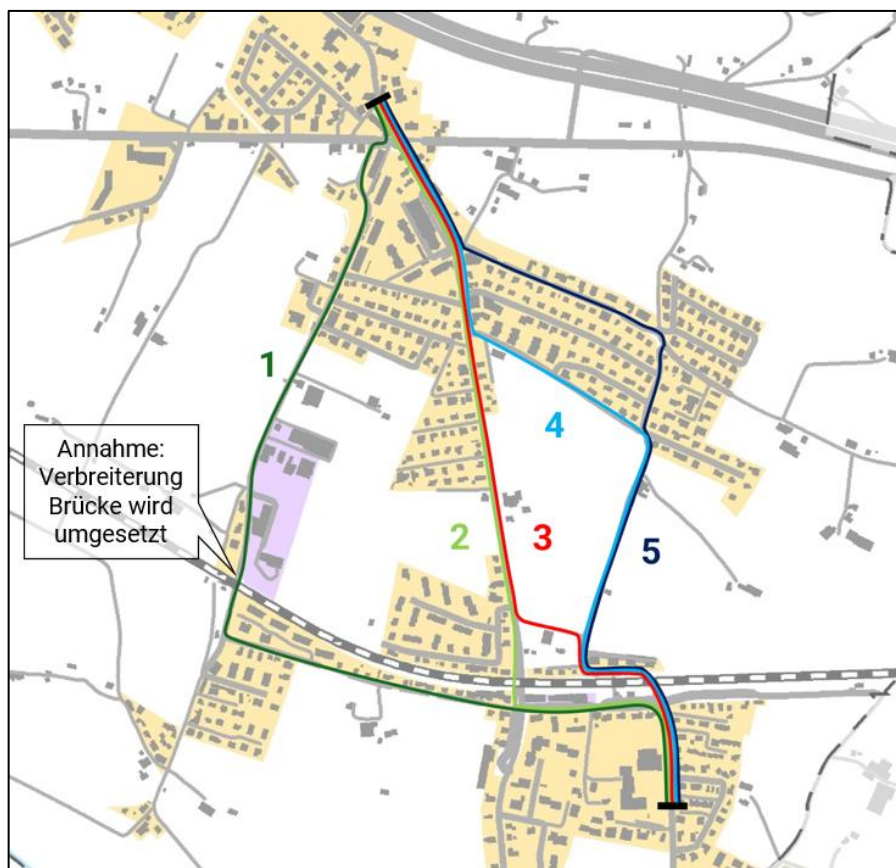


Abb. 7: Varianten Veloroute Dorfplatz – Bahnhof – Oberstufenschulhaus (Quelle: R+K, 2025)

Kriterienbeurteilung	Der detaillierte Beschrieb der Szenarien, die Kriterienbeurteilung und die Ergebnisse sind in der Beilage D im Detail aufgeführt.
Ergebnisse	Beim Szenario «Status Quo» werden grundsätzlich alle Massnahmen ungenügend – mittelmässig beurteilt. Am besten schneidet die Variante 1 ab, insbesondere bei den Kriterien Fahrfluss und Verkehrsbelastung. Beim Szenario «Optimierte Infrastruktur» schneiden alle Varianten deutlich besser als beim Szenario «Status Quo» ab. Die Gesamtbeurteilung ist bei allen ähnlich und die meisten Kriterien werden mit «genügend» oder «gut» beurteilt. Das einzige mit «schlecht» beurteilte Kriterium ist die Direktheit bei Variante 1. Knapp am besten schneidet die Variante 2 ab, deren Massnahmen aber auch mit einigen Risiken verbunden sind.
Weiteres Vorgehen	Gemäss dem Workshop vom 30. Juni 2025 liegt die Priorität bei der Linienführung via Bahnhofstrasse. Wenn die Veloinfrastruktur dort optimiert werden kann, ist dies aufgrund der Velotauglichkeit (Direktheit/Erschliessung aller angrenzenden Wohnquartiere) die bestgeeignete Linienführung. Deshalb hat die Arbeitsgruppe beschlossen, dass grundsätzlich eine velokonforme Führung

entlang der Bahnhofstrasse angestrebt werden soll. Falls entlang der Bahnhofstrasse keine sichere Veloführung umsetzbar sein sollte, würde die Gemeinde Wangen vertieft prüfen, ob stattdessen eine Alternativverbindung entsprechend ausgebaut werden soll.

5.3 Kommunale Interessen bei den laufenden Grossprojekten

Ausgangslage	Der «Autobahnanschluss Siebnen» (ehemals «Wangen-Ost») sowie die Planungen in Zusammenhang mit den Entwicklungsschwerpunkten Arbeitsplatzgebiet (ESP A) und Bahnhof (ESP B) werden das Verkehrssystem der Gemeinde massgeblich beeinflussen.
Absicht	Die Planungen werden von Bund und Kanton vorangetrieben und die Gemeinde ist daran beteiligt. Dennoch ist es wichtig, dass die Gemeinde ihre Interessen bei der Erarbeitung dieser beiden Grossprojekte vertritt.
Methodik	Anlässlich des Workshops vom 30. Juni 2025 wurden jeweils die kommunalen Interessen diskutiert und festgehalten.
Ergebnisse	Der Gemeinderat definiert die folgenden kommunalen Interessen in Zusammenhang mit dem Autobahnanschluss Siebnen: ■ Schwerverkehr der Arbeitsgebiete soll möglichst siedlungsverträglich gelenkt / gestaltet werden. ■ Anpassung Erschliessung Quartier «Zopfstrasse»: Stockbergweg als Groberschliessung mit neuem Knoten an St. Gallerstrasse (inkl. Rückstufung Zopfstrasse). ■ Frühzeitiger Einbezug der Gemeinde, sofern die Buserschliessung nach Tuggen angepasst werden soll (Gefahr, dass Wangen Dorf abgehängt werden würde). ■ Fussverbindungen im neuen Autobahnanschluss sollen bestehen bleiben. Bei den Planungen in Zusammenhang mit den Entwicklungsschwerpunkten Arbeitsplatzgebiet (ESP A) und Bahnhof (ESP B) verfolgt die Gemeinde folgende Interessen: ■ Kein Durchgangsverkehr ab Zubringeranlage (beide ESP). ■ Die Möglichkeit zur nachträglichen Erstellung einer Veloinfrastruktur zur Querung des Bahntrasses ist planerisch zu sichern. ■ Bahnhofsnah soll ein Standort zum Ein-/Ausstieg in Busse und Personewagen (Kiss+Ride) vorgesehen werden. ■ Beim ESP A sollen betriebsnahe Veloabstellplätze gesichert werden. ■ Durch die neuen Nutzungen/Funktionen des Bahnhofs soll der Dorfkern nicht konkurriert werden (vgl. Richtplan Siebnen).

- Es könnte eine prüfenswerte Option sein, den Bushof auf die nördliche Seite des Bahnhofs zu zügeln (zugunsten Stabilität Uznach – Siebnen; Poler wäre erforderlich; Grundstücksverhältnisse problematisch).

Weiteres Vorgehen Die Gemeinde vertritt diese Interessen im Rahmen des Erarbeitungsprozesses der beiden Grossprojekte. Wo ein starres Festhalten an einem Interesse nicht möglich ist, verhält sich die Gemeinde lösungsorientiert unter Berücksichtigung ihrer wichtigsten Interessen.

6. Massnahmen

Dieses Kapitel enthält die Massnahmen, welche mit sogenannten «Massnahmenpaketen» kompakt thematisch zusammengefasst werden. Die Massnahmennummern verweisen auf die Einträge des Massnahmenplans (vgl. Beilage B).

6.1 Muster-Massnahmenpaket

Die Massnahmenpakete sind in einem gleichbleibenden Muster strukturiert. Als Lesehilfe ist untenstehend ein Muster eines Massnahmenpakets aufgeführt.

Ausgangslage						
Text, Abbildungen						
Handlungsabsicht						
Text, Abbildungen						
Massnahmen			Priorität 1	Horizont 2	Massnahmen- mentyp³	Partner⁴
Nr.	Standort 1	Massnahme 1	-	-	-	
Nr.	Standort 2	Massnahme 2	-	-	-	
Nr.	Standort 3	Massnahme 3	-	-	-	
Abstimmungsbedarf						
Text						

¹ Priorität:

- hoch → Prioritäre Behandlung, Einleitung der nötigen Schritte
- mittel → Umsetzung erfolgt nach Umsetzung prioritärer Massnahmen
- niedrig → Umsetzung erfolgt bei Gelegenheit (kein eigenständiges Verfahren)

² Horizont:

- Sofortmassnahme → Unmittelbar umsetzbar (Budgetrelevanz/Nachkredit)
- kurzfristig → Anzustrebender Umsetzungshorizont: bis 2032
- mittelfristig → Anzustrebender Umsetzungshorizont: bis 2036
- langfristig → Umsetzungshorizont noch nicht absehbar
- laufend → Daueraufgabe

³ Massnahmen- mentyp:

- Strategischer Auftrag → Politische Einflussnahme, Entscheidungsprozess
- Planungsauftrag → Vertiefungsbedarf vorhanden: Klärungsprozess
- Projekt → Kein Vertiefungsbedarf: Umsetzung gemäss bestehender Praxis und unter Einhaltung der üblichen Verfahrenswege

⁴ Partner:

Partner mit Entscheidungskompetenz sind unterstrichen.

6.2 Massnahmenpaket A: «Tempo-30-Zonen»

Ausgangslage

- In den meisten Wohnquartieren gilt generell Tempo-50, obwohl sich dafür die örtlichen Verhältnisse nicht eignen.

Handlungsabsicht

- In allen Wohnquartieren soll ein homogenes Temporegime geschaffen werden, das die Verkehrssicherheit für alle Personen erhöht, die Lärmbelastung in Wohnquartieren reduziert und die Aufenthaltsqualität entlang nicht verkehrsorientierter Strassen erhöht.
- Die Funktionalität der verkehrsorientierten und der siedlungsorientierten Strassen soll durch eine klare sicht- und wahrnehmbare Hierarchie gewahrt werden (Leistungsfähigkeit, Erschliessungsqualität usw.).
- Die Umsetzung soll gemäss den geltenden Vorgaben von Bund und Kanton und in Einklang mit den normbasierten Gestaltungsprinzipien erfolgen.
- Die Quartiere mit niedriger Priorität sollen als sogenannte «Quick-Wins» zuerst umgesetzt werden.

Vorgehen bei nicht-verkehrsorientierten Strassen (alle vorgesehenen Tempo-30-Zonen)

- Technischen Bericht erstellen.
- Tempo-30-Zone durch Kantonspolizei (Kapo) verfügen lassen.
- Umsetzung der baulichen und betrieblichen Massnahmen.
- Wirkungskontrolle und gegebenenfalls Festlegung zusätzlicher Massnahmen.

Massnahmen			Priorität ¹	Horizont ²	Massnahmen- mentyp ³	Partner ⁴
A-01	Bruggholzstr., Kirchweg, Seestrasse	Tempo-30-Zone umsetzen.	mittel	mittel- fristig	Planungsauf- trag	Gemeinde, Anwohnende, Kapo
A-02	Linthgasse, Seeblickstr., Ochsenbodenweg	Tempo-30-Zone umsetzen.	niedrig	Sofort- mass- nahme	Planungsauf- trag	Gemeinde, Anwohnende, Kapo
A-03	Allmeindstr., Schafmatt	Tempo-30-Zone umsetzen.	mittel	mittel- fristig	Planungsauf- trag	Gemeinde, Anwohnende, Kapo
A-04	Löwenfeld	Tempo-30-Zone umsetzen.	niedrig	Sofort- mass- nahme	Planungsauf- trag	Gemeinde, Anwohnende, Kapo
A-05	St. Wendelstr, Peterliwiese, Sonnenriedstr.	Tempo-30-Zone umsetzen.	hoch	kurz- fristig	Planungsauf- trag	Gemeinde, Anwohnende, Kapo
A-06	Sonnenwiese, Höfliweg, Kreuzstr.	Tempo-30-Zone umsetzen.	hoch	kurz- fristig	Planungsauf- trag	Gemeinde, Anwohnende, Kapo
A-07	Mühle-, Knobel-, Alpen-, Bachtelstr., Rigiweg	Tempo-30-Zone umsetzen.	hoch	kurz- fristig	Planungsauf- trag	Gemeinde, Anwohnende, Kapo
A-08	Zopf-, Schürwies-, Industriestr., Genossenwiese	Tempo-30-Zone umsetzen.	hoch	kurz- fristig	Planungsauf- trag	Gemeinde, Anwohnende, Kapo

A-09	Donnerweidstr., Muttriweg	Tempo-30-Zone umsetzen.	niedrig	Sofort- mass- nahme	Planungsauf- trag	Gemeinde, Anwoh- nende, Kapo
A-10	Mühle-, Kreuz-, Fal- kenstr.,	Tempo-30-Zone umsetzen.	hoch	kurz- fristig	Planungsauf- trag	Gemeinde, Anwoh- nende, Kapo
A-11	Zügerdörfli-, Fab- rikstr., Gänse-, Wie- senweg	Tempo-30-Zone umsetzen.	hoch	kurz- fristig	Planungsauf- trag	Gemeinde, Anwoh- nende, Kapo
A-12	Weid-, Birkenweg, Althofstr.	Tempo-30-Zone umsetzen.	mittel	mittel- fristig	Planungsauf- trag	Gemeinde, Anwoh- nende, Kapo

Abstimmungsbedarf

- Die baulichen und betrieblichen Massnahmen sind unter Berücksichtigung aller Strassenfunktionen festzulegen, um nicht neue Gefahrensituationen zu schaffen (insb. Blaulichtorganisationen, Schulwegsicherheit, Veloverkehr).
- Kanton und Bezirk sind bei der Gestaltung von Übergängen aufs übergeordnete Strassennetz einzubeziehen.

* Bedeutung gemäss Muster-Massnahmenpaket (siehe Kapitel 6.1).

6.3 Massnahmenpaket B: «Begegnungszonen»

Ausgangslage

Die Gemeinde beabsichtigt, drei neue Begegnungszonen einzuführen, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, Verkehrssicherheit zu stärken und den öffentlichen Raum städtebaulich aufzuwerten.

Dorfplatz

- Zurzeit Tempo-30-Zone.
- Bedeutender Lokalverkehr (Schulweg, Behördenzugang), zahlreiche öffentliche Nutzungen beidseits der Strassenachse, vergleichsweise grosses Fussverkehrsaufkommen.

Seestrasse

- Bisher Tempo 40.
- Umfassende Entwicklung zu einem neuen Naherholungszentrum sowie lärm- und sicherheitssensible Umgebung (Kantonsschule, Freizeitaktivitäten, neue Siedlungsentwicklungen).

Bahnhofplatz

- Bisher Tempo 50.
- Gebiet in umfassender Gesamtentwicklung (kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof).
- Querungsbedürfnisse und Aufenthaltsanforderungen aufgrund der multimodalen Erschliessungsfunktionen (Bus, Velo- und Fussverkehr, Abholverkehr, Park+Rail).

Handlungsabsicht

- Durch Einführung von Begegnungszonen sollen zentrale, publikumsintensive Räume verkehrsberuhigt sowie mit hoher Aufenthaltsqualität und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher gestaltet werden.
- Die Begegnungszonen sollen als lokale Treffpunkte die Siedlungsqualität und die Attraktivität der Gemeinde Wangen stärken.
- Die Umsetzung des Verkehrsregimes (insb. Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h, Vortritt Fussverkehr) erfolgt im Einklang mit den rechtlichen Vorgaben.

Massnahmen			Priorität ¹	Horizont ²	Massnahmen- mentyp ³	Partner ⁴
B-01	Dorfplatz	Begegnungszone umsetzen.	hoch	kurz- fristig	Planungsauf- trag	<u>Gemeinde</u> , Schule, An- wohnende, Kapo
B-02	Seestrasse	Begegnungszone in Abstimmung mit den laufenden Entwicklungen umsetzen.	mittel	kurz- fristig	Planungsauf- trag	<u>Gemeinde</u> , Kantons- schule, An- wohnende, Kapo
B-03	Bahnhofplatz	Begegnungszone in Abstimmung mit der Planung des Entwicklungsschwerpunkts Bahnhof umsetzen.	mittel	lang- fristig	Planungsauf- trag	<u>Gemeinde</u> , ARE, An- wohnende, Kapo

Abstimmungsbedarf

- Die Begegnungszonen sind in Abstimmung mit den laufenden Projekten zu planen.

^x Bedeutung gemäss Muster-Massnahmenpaket (siehe Kapitel 6.1).

6.4 Massnahmenpaket C: «Umfahrung Dorfplatz»

Ausgangslage

- Der Ortsteil Nuolen ist in Richtung Zürich über die Allmend- und Zürcherstrasse erschlossen, in Richtung St. Gallen und Chur über die Seestrasse und St. Gallerstrasse. Mit der Umsetzung des Anschlusses Siebnen könnte diese Verbindung zur Haupteerschliessung von Nuolen werden.
- Die Erschliessung des Arbeitsgebiets Büelgasse erfolgt in die meisten Fahrtrichtungen über die Route Seestrasse – Dorfplatz – Zürcher-/St. Gallerstrasse.

Handlungsabsicht

- Die bestehenden Strassen und Feldwege nördlich entlang dem Autobahntrasse sollen zwischen der Seestrassenüberführung und dem neuen Autobahnanschluss «Siebnen» ausgebaut werden.
- Das Ziel ist eine Entlastung des Dorfplatzes (Primarschule, Kindergarten, Gemeindeverwaltung, Kirche).
- Das Ziel ist, eine durchgehende Befahrbarkeit für alle Fahrzeuge im Gegenverkehr zu gewährleisten (Begegnungsfall LW-LW).
- Sofern ein Nachfragepotenzial besteht, ist für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr eine geeignete Infrastruktur zu planen.

Massnahmen			Priorität ¹	Horizont ²	Massnahmen- mentyp ³	Partner ⁴
C-01	Kirchrainstrasse	Variantenstudie mit unterschiedlichen Erschliessungsvarianten erarbeiten: ▪ Variante 1: Kirchrainstrasse – Unterführung Lochgasse – St. Gallerstrasse ▪ Variante 2: Kirchrainstrasse – Lochgasse – Neuerstellung Strasse südlich des Deckerhofs	hoch	mittelfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , TBA, ASTRA, Gemeinde Tuggen (Var. 2)
C-02	Kirchrainstrasse	Betriebs- und Gestaltungskonzept der Bestvariante erarbeiten und umsetzen.	hoch	langfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , TBA, ASTRA, Anwohnende

Abstimmungsbedarf

- Für die Umfahrung ist die weitere Planung des Autobahnanschlusses «Siebnen» massgebend. Sollte sich die Umsetzung auf unbestimmte Zeit hinauszögern, wäre eine Umsetzung zu prüfen, welche mit dem Anschluss «Siebnen» kompatibel ist.

* Bedeutung gemäss Muster-Massnahmenpaket (siehe Kapitel 6.1).

6.5 Massnahmenpaket D: «Veloverkehr»

Ausgangslage

- Die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren begünstigt, dass eine Veloführung auf siedlungsorientierten Nebenstrassen als sicher gilt. Somit besteht innerhalb der neuen Tempo-30-Zonen kein Handlungsbedarf für spezifische Veloinfrastrukturen.
- Die Abschnitte auf den verkehrsorientierten Strassen gelten ab einer bestimmten Verkehrsmenge als sicherheitskritisch und erfordern somit spezifische Infrastrukturen für den Veloverkehr.

Handlungsabsicht

- Aufbau eines zusammenhängenden, sicheren, direkten, durchgehenden und homogenen Velowegnetzes, das die wichtigsten Zielpunkte (Wohnquartiere, Schulen, Bahnhof, Naherholungsgebiete usw.) miteinander verbindet.
- Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls für den Alltagsveloverkehr entlang der Bezirksstrasse.
- Prüfung und Optimierung der Alternativrouten hinsichtlich Netzlogik, Attraktivität und Befahrbarkeit, falls eine direkte Route baulich nicht zu einem zufriedenstellenden Mass realisierbar ist.
- Attraktive Verbindung für den Freizeitverkehr auf der Achse Lachen – Nuolen – Tuggen.

Massnahmen			Priorität ¹	Horizont ²	Massnahmen- mentyp ³	Partner ⁴
D-01	Bahnhofstrasse	Strassenprojekt zur Beseitigung der Defizite des Veloverkehrs umsetzen (Landerwerb wo notwendig).	hoch	kurzfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , Bezirk, Grundeigentümerschaft
D-02	Querung Bahntrasse	Sofern die Unterführung entlang der Bahnhofstrasse nicht in beide Fahrrichtungen velokonform ausgebaut werden kann, Querungsmöglichkeit des Bahntrassees im Bereich des Bahnhofs schaffen (Fläche und Anschlusspunkte zur Erstellung sind zu sichern).	hoch	langfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , Grundeigentümerschaft
D-03	Querung Wägitaler Aa auf Höhe Sportplatz Peterswinkel Lachen	Wegverbindung planungsrechtlich sichern und Velobrücke erstellen.	mittel	mittelfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , <u>Gemeinde</u> <u>Lachen</u> , Grundeigentümerschaft
D-04	Abschnitt See- strasse in Nuolen (ausserorts)	Nach Umsetzung des Rad-Geh-Wegs velokonformer Übergang in Tempo-40 prüfen	mittel	langfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u>
D-05	Abschnitt See- strasse in Wangen (ausserorts)	Nach Umsetzung des Rad-Geh-Wegs velokonformer Übergang in Begegnungszone prüfen	mittel	langfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u>

Abstimmungsbedarf

- Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit den Planungen in Zusammenhang mit den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten.

* Bedeutung gemäss Muster-Massnahmenpaket (siehe Kapitel 6.1).

6.6 Massnahmenpaket E: «Fussverkehr»

Ausgangslage

- Die wichtigsten Zielpunkte des Fussverkehrs sind: Schulen (Primarschule, Oberstufe, Kantonsschule), Bahnhof sowie die Zugangspunkte zum Naherholungsgebiet Allmeind.
- In Quartierstrassen mit geringem Verkehrsaufkommen erfolgt die Führung heute mehrheitlich im sicheren Mischverkehr. Aufgrund niedriger Belastungen und reduzierter Geschwindigkeiten sind Gehwege nicht erforderlich.
- Auf verkehrsorientierten Strassen und auf Sammelstrassen, die mehrere Quartiere verbinden, fehlen teilweise normgerechte Gehwege (Breite Fussinfrastruktur, Abgrenzung zur Fahrbahn, Querungsmöglichkeiten). Die Umsetzung scheiterte in der Vergangenheit teilweise an raumplanerischen Konflikten (z.B. Gewässerraum) sowie der Grundeigentümerschaft zur Erstellung von Gehwegen.

Handlungsabsicht

- Die Gemeinde verfolgt das Ziel, ein lückenloses, sicheres und komfortables Fusswegnetz zu gewährleisten.
- Bei Fusswegen, welche als Schulwege genutzt werden, sollen die Anforderungen an eine zureichende Schulwegsicherheit erfüllt werden.

Massnahmen			Priorität ¹	Horizont ²	Massnahmen- mentyp ³	Partner ⁴
E-01	Badwiesen – Rietwies (Nuolen)	Fusswegverbindung planungsrechtlich sichern (Anpassung des Wegrodels) und im Rahmen einer entsprechenden Arealentwicklung umsetzen.	niedrig	kurzfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , Grundeigentümerschaft
E-02	Seeblickstrasse - Golfplatzrundweg	Fusswegverbindung planungsrechtlich sichern (Anpassung des Wegrodels) und umsetzen.	niedrig	mittelfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , Grundeigentümerschaft
E-03	Peterliwiese – Brunnenhof	Fusswegverbindung planungsrechtlich sichern (Anpassung des Wegrodels) und umsetzen.	niedrig	mittelfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , Grundeigentümerschaft
E-04	Querung Zürcherstrasse	Verkehrssicherheit der Querung prüfen und Umsetzung allfälliger Massnahmen beim Kanton beantragen.	mittel	mittelfristig	Planungsauftrag	<u>Tiefbauamt</u> , Gemeinde, Grundeigentümerschaft
E-05	Zürcherstrasse auf Höhe der Tankstelle	Bestehende Lücke des nordseitigen Gehwegs schliessen (insb. Landerwerb).	hoch	mittelfristig	Projekt	<u>Tiefbauamt</u> , Gemeinde, Grundeigentümerschaft
E-06	Mühlestrasse	Umsetzung eines durchgehenden, baulich abgetrennten Trottoirs anstreben.	hoch	laufend	Projekt	<u>Gemeinde</u> , Amt für Gewässer, Grundeigentümerschaft
E-07	Zügerdörfli – Unter Wydenhof	Fusswegverbindung planungsrechtlich sichern (Anpassung des bestehenden Wegrodels, Abtausch mit nicht mehr existentem Fussweg) und umsetzen.	niedrig	mittelfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , Grundeigentümerschaft

E-08	Querung Wägitaler Aa auf Höhe Rüttimann-Areal	Fusswegverbindung planungsrechtlich sichern und Fussverkehrsbrücke im Rahmen einer entsprechenden Arealentwicklung umsetzen.	mittel	kurzfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , <u>Gemeinde</u> <u>Galgenen</u> , Grundeigentümerschaft
E-09	Althof / Kapellhof	Fusswegverbindung planungsrechtlich sichern (Anpassung des Wegrodels) und im Rahmen einer entsprechenden Arealentwicklung umsetzen.	mittel	kurzfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , Grundeigentümerschaft
E-10	Bachtellenstrasse	Fussweginfrastruktur schaffen (abgesetzter Fussweg oder Trottoir).	mittel	mittelfristig	Projekt	<u>Gemeinde</u> <u>Wangen</u> , Gemeinde Tuggen, Grundeigentümerschaft
E-11	Siebnen-Eichenweg	Fusswegverbindung planungsrechtlich sichern und später im Rahmen allfälliger Projekte umsetzen	mittel	mittelfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> <u>Wangen</u> , Gemeinde Schübelbach, Grundeigentümerschaft

Abstimmungsbedarf

- Die Planung und Umsetzung der Massnahmen im Bereich der Zürcherstrasse erfolgt in Abstimmung mit dem Kanton.

* Bedeutung gemäss Muster-Massnahmenpaket (siehe Kapitel 6.1).

6.7 Massnahmenpaket F: «Weitere Anpassungen im Strassenraum»

Massnahmen			Priorität ¹	Horizont ²	Massnahmen- mentyp ³	Partner ⁴
F-01	Allmeindstrasse / Seestrasse	Verlegung der Verbindungsstrasse von der Seestrasse zur Allmeindstrasse gegenüber dem Tiefbauamt anstreben (Definition Verbindungsstrasse mit Kanton zu klären).	mittel	kurz- fristig	Planungsauf- trag	<u>Gemeinde</u> , Tiefbauamt, Anwoh- nende
F-02	Wägitaler Aa	Fuss- und Veloverbindung planungsrechtlich sichern (Anpassung genereller Erschliessungsplan) und als Freizeitroute umsetzen.	mittel	mittel- fristig	Planungsauf- trag	<u>Gemeinde</u> , Amt für Ge- wässer, Grundeigen- tümerschaft
F-03	Mühlestrasse, Brücke übers Bahntrasse	Querungsmöglichkeit zugunsten eines sicheren Nebeneinanders des motorisierten Individualverkehrs sowie Fussverkehrs erstellen.	hoch	lang- fristig	Projekt	<u>Gemeinde</u> , SBB
F-04	Fabrikstrasse	Sichere Fusswegverbindung schaffen (z.B. Multifunktionsstreifen, Gehweg).	niedrig	lang- fristig	Planungsauf- trag	<u>Gemeinde</u> , Grundeigen- tümerschaft

* Bedeutung gemäss Muster-Massnahmenpaket (siehe Kapitel 6.1).

6.8 Massnahmenpaket G: «Öffentlicher Verkehr»

Ausgangslage

- Bahnhof Siebnen-Wangen schafft eine gute Erschliessungsqualität in der näheren Umgebung, welche ein grosses Entwicklungspotenzial für Wohn- und Arbeitsnutzungen bietet.
- Die ÖV-Erschliessungsqualität der weiteren Ortsteile basiert auf dem Busliniennetz.

Handlungsabsicht

- Sicherstellung einer bedarfsgerechten ÖV-Erschliessung aller Ortsteile und insb. der öffentlichen Nutzungen.
- Erhöhung der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit des Bahnhofs und der Bushaltestellen zu Fuss und mit dem Velo.

Massnahmen			Priorität ¹	Horizont ²	Massnahmen- mentyp ³	Partner ⁴
G-01	Seestrasse	Verlängerung der Buslinie und Erstellung der neuen Bushaltestelle sowie Wendeschleife im Rahmen des BGK Seestrasse umsetzen.	hoch	kurzfristig	Projekt	<u>Gemeinde</u> , Amt für öffentlichen Verkehr
G-02	Allmeindstrasse	Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer neuen Bushaltestelle prüfen und diese ggf. umsetzen.	niedrig	mittelfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , Amt für öffentlichen Verkehr
G-03	Zürcherstrasse, bei der Landi	Umsetzung einer neuen Bushaltestelle im Austausch mit dem Kanton prüfen und ggf. umsetzen.	niedrig	mittelfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , Amt für öffentlichen Verkehr, Tiefbauamt
G-04	Bushaltestelle «Wangen, Zentrum»	Optimierung der Anordnung der Bushaltestelle zugunsten der Fussverkehrsströme und Umsteigebeziehungen im Austausch mit dem Kanton prüfen und ggf. umsetzen.	mittel	mittelfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , Amt für öffentlichen Verkehr, Tiefbauamt
G-05	Bahnhof «Siebnen-Wangen»	Bahnhofsentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Kanton unter Berücksichtigung der kommunalen Interessen planen und umsetzen.	hoch	laufend	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , Amt für öffentlichen Verkehr, Amt für Raumentwicklung
G-06	Bahnhofstrasse	Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer neuen Bushaltestelle prüfen und diese ggf. umsetzen (im Rahmen des Gestaltungsplans Birkenweg gesichert)	niedrig	langfristig	Planungsauftrag	<u>Gemeinde</u> , Amt für öffentlichen Verkehr, Bezirk

Abstimmungsbedarf

- Die Erhöhung der Zugänglichkeit der Perrons erfolgt im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofs («ESP-B»).

^x Bedeutung gemäss Muster-Massnahmenpaket (siehe Kapitel 6.1).

6.9 Massnahmenpaket H: «Parkierung»

Ausgangslage

- Grundsätzlich kein Ermessensspielraum (z.B. aufgrund der ÖV-Erschliessungsqualität) zur Reduktion der erforderlichen Anzahl Pflichtparkplätze (Ausnahme: Mobilitätskonzept nach Art. 75 des Baureglements).
- Die öffentlichen Parkieranlagen werden zurzeit nicht bewirtschaftet. Somit bestehen weder eine Verkehrslenkung noch eine zeitliche Nutzungsbeschränkung oder Entschädigung des Aufwands der Gemeinde.

Handlungsabsicht

- Schaffung eines standortabhängigen Ermessensspielraums des Parkierungsangebots von Wohn- und Arbeitsnutzungen.
- Bewirtschaftung der öffentlichen Parkieranlagen.
- Integrale Betrachtung des öffentlichen Parkierungsangebots von Personenwagen, Motorrädern / Roller, Velos / Cargovelos, Tretroller / Kickboards.

Massnahmen		Priorität ¹	Horizont ²	Massnahmen- mentyp ³	Partner ⁴
H-01	Vorgaben zur privaten Erstellungspflicht von Parkfeldern überprüfen und entsprechende Regelungen im Baureglement überarbeiten	-	-	-	
H-02	Mit Hilfe eines Parkierungskonzept die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkieranlagen planen und umsetzen	-	-	-	

Abstimmungsbedarf

- Allfällige Anpassungen des Baureglements könnten im Rahmen der Ortsplanungsrevision erfolgen oder vorgezogen umgesetzt werden.
- Die Erarbeitung des Parkierungskonzepts erfolgt in Koordination mit der Schulraumplanung.

^x Bedeutung gemäss Muster-Massnahmenpaket (siehe Kapitel 6.1).

7. Ausblick und Würdigung

Mit dem Gesamtverkehrskonzept beschliesst der Gemeinderat ein breites Bündel an Massnahmen zur Optimierung des Verkehrssystems in der Gemeinde Wangen. Nicht alle Massnahmen sollen unmittelbar umgesetzt werden. Stattdessen sollen sie im Verlauf der nächsten 15 – 20 Jahren umgesetzt werden. Die Massnahmenpakete sind als Auslegeordnung und Handlungsanweisung zu lesen, wie die künftige verkehrliche Entwicklung anzugehen ist.

Die Massnahmen sind nicht als abschliessende Liste zu betrachten. Es ist möglich, dass im weiteren Klärungsprozess ein weiterführender Massnahmenbedarf erkannt wird. Insbesondere wurde aufgrund des Betrachtungsmassstabs des gesamten Gemeindegebiets darauf verzichtet, sehr kleinräumige Massnahmen ins GVK zu integrieren.

Die zentralen Absichten für die künftige verkehrliche Entwicklung der Gemeinde Wangen lauten:

- Eine aktive Rolle im Rahmen der Planungen in Zusammenhang mit dem Anschluss Siebnen sowie dem ESP Bahnhof und Arbeiten einnehmen, so dass die kommunalen Interessen bei allen Planungsphasen Eingang finden.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität innerhalb der Wohnquartiere.
- Sichere und möglichst direkte Erreichbarkeit des Bahnhofs, der Schulstandorte und der weiteren öffentlichen Nutzungen zu Fuss und mit dem Velo.
- Ein bedarfsgerechtes ÖV-Angebot der öffentlichen Nutzungen sowie Wohn- und Arbeitsgebiete.

Beilagen

Beilage A Zielbild

Teilkarten:

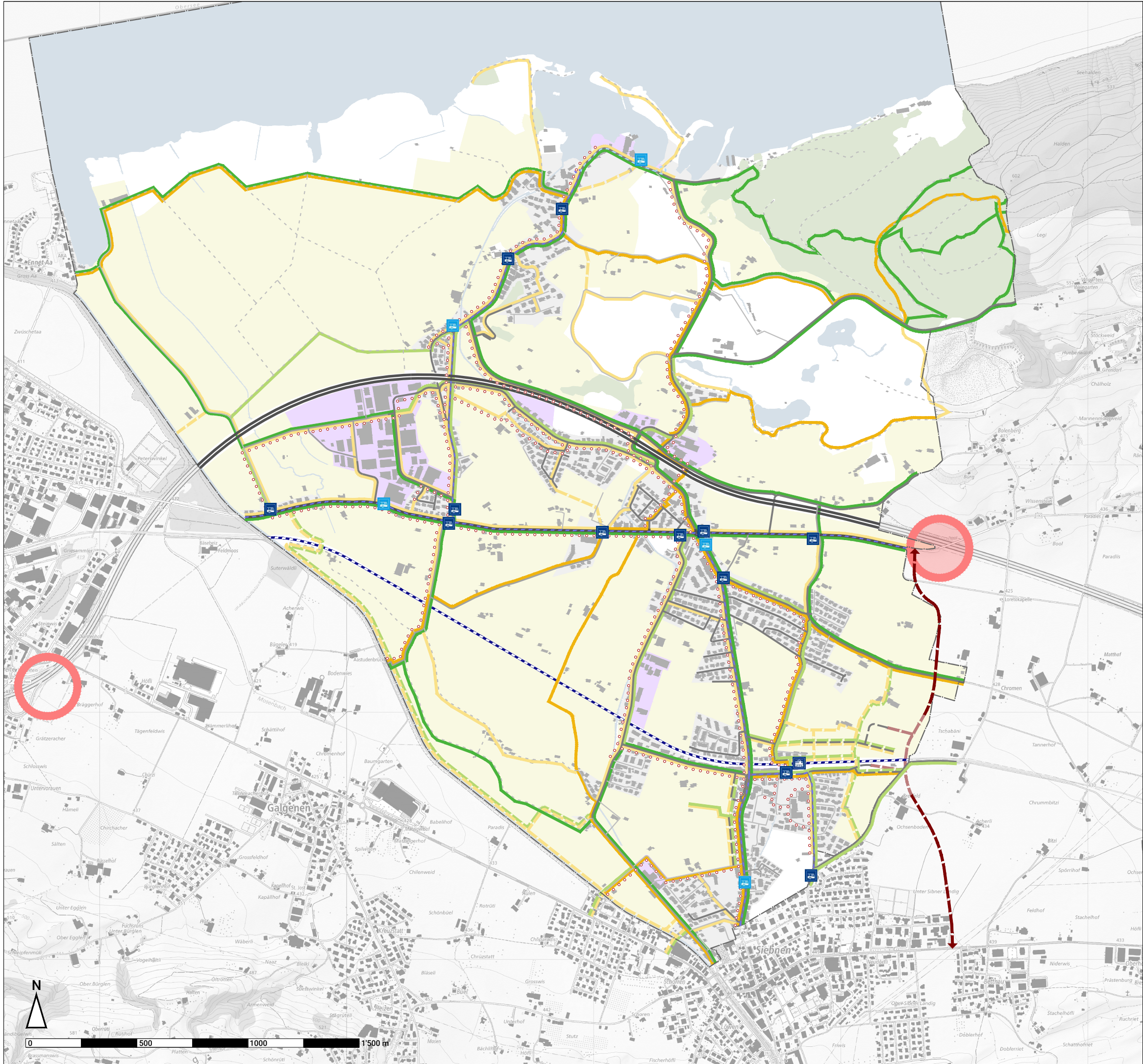
- Festlegungen
- Konzeptionelle Inhalte

Beilage B Massnahmenplan

Beilage C Priorisierung der Tempo-30-Zonen

Beilage D Grobe Variantenstudie Veloverbindung Dorfplatz – Bahnhof - Oberstufenschulhaus

Beilage A: Zielbild, Teilkarten Festlegungen und konzeptionelle Inhalte



R+K

R+K
Raumplanung AG
info@rkplaner.ch
www.rkplaner.ch
512-36

Gesamtverkehrskonzept

Zielbild: Festlegungen

1. April 2026, Beschluss

Festlegungen

bestehend geplant

Fusswegnetz

- Wanderweg
- Weitere Fusswege

Velowegnetz

- Veloroute gemäss kantonomer Velowegnetzplanung
- Weitere Veloroute

Orientierende Inhalte

bestehend geplant

Strassennetz

- Nationalstrasse
- Kantonsstrasse
- Bezirksstrasse
- Gemeindestrasse
- Öffentlicher Fahrweg mit privater Unterhaltspflicht
- Privatstrasse
- Wege

Anschlüsse Nationalstrassennetz

- Anschluss Lachen
- Anschluss Siebnen
- Zubringeranlage Anschluss Siebnen

Öffentlicher Verkehr

- Bahnhof / Bahnlinie
- Bushaltestelle / Buslinie

Schulwege

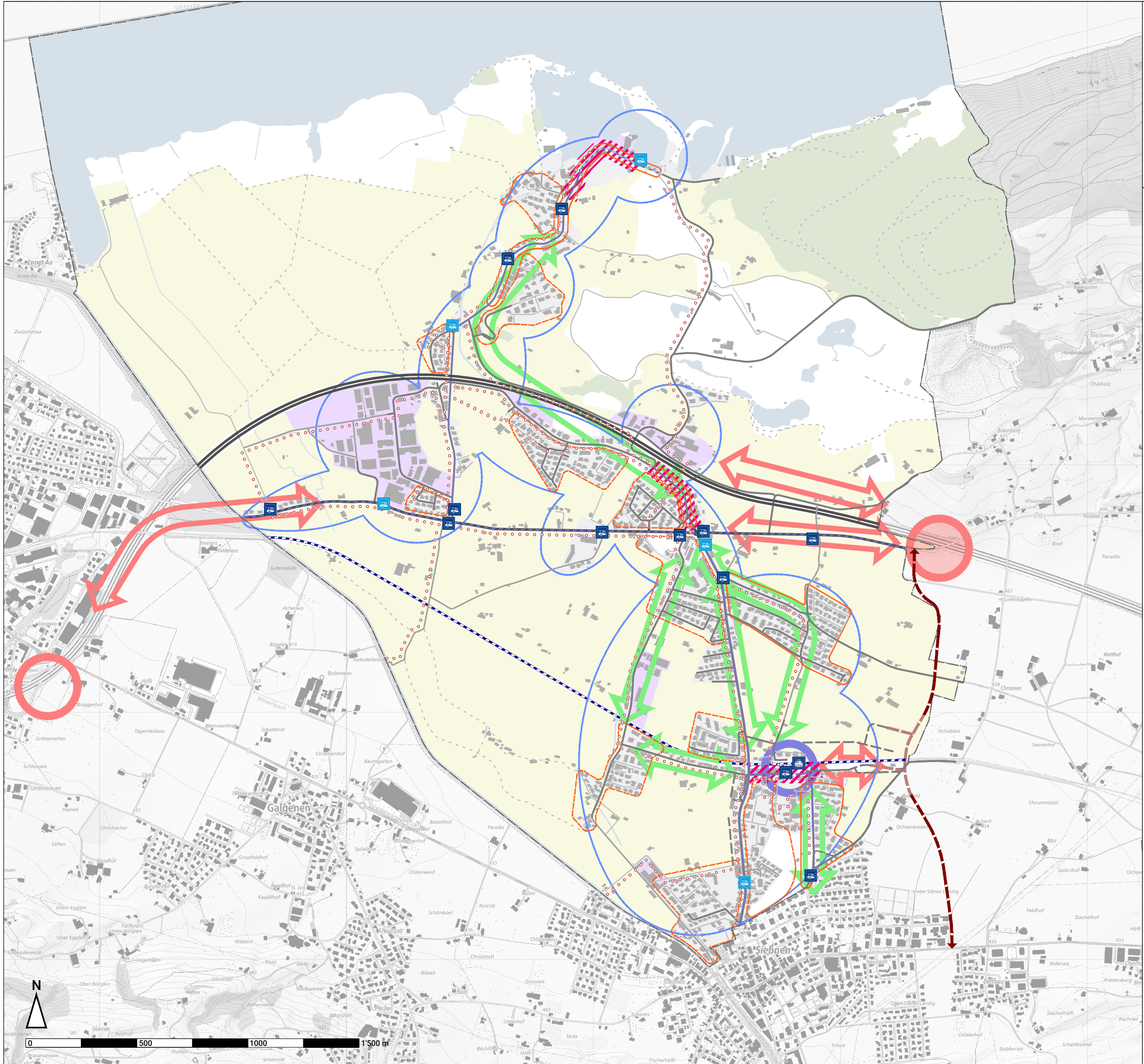
- Schulweg zu Fuss / mit dem Velo

Grundinformationen

- Wohn-, Misch-, Kernzone und ZöBa
- Arbeitszone
- Landwirtschaftszone
- Wald
- Gewässer
- Gemeindegrenze

Planinformationen

- Grösse: A3
- Massstab: 1:15'000
- Gezeichnet: LB
- Kontrolliert:
- Plangrundlage: Landeskarte 1:10'000, swisstopo, 2024
Digitale Vermessungsdaten, AGI SZ, 30.07.2024
- Plotfile: P:\512 Wangen\36_GVK_Wangen\wang_GVK_plotfile.dwg



R+K

R+K
Raumplanung AG
info@rkplaner.ch
www.rkplaner.ch
512-36

Gesamtverkehrskonzept

Zielbild: Konzeptionelle Inhalte

1. April 2026, Beschluss

Konzeptionelle Inhalte



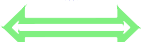
Effiziente Erschliessungsspanne MIV /
bewusste Schwerverkehrslenkung



Bedarfsgerechte ÖV-Erschliessungsqualität



Zentrale ÖV-Verkehrsdrehscheibe und belebte
Willkommensatmosphäre



Sichere Velohauptachse zwischen den Schulstandorten
und dem Bahnhof



Siedlungsorientierte Strassenachse mit Aufenthaltsqualität
für alle Verkehrsteilnehmenden



Verkehrsberuhigte Wohnquartiere ohne Durchgangsverkehr

Orientierende Inhalte

bestehend geplant

Strassennetz



Nationalstrasse



Kantonsstrasse



Bezirksstrasse



Gemeindestrasse



Öffentlicher Fahrweg mit privater Unterhaltspflicht



Privatstrasse



Wege

Anschlüsse Nationalstrassennetz



Anschluss Lachen



Anschluss Siebnen



Zubringeranlage Anschluss Siebnen

Öffentlicher Verkehr



Bahnhof / Bahnlinie



Bushaltestelle / Buslinie

Schulwege



Schulweg zu Fuss / mit dem Velo

Verkehrsberuhigte Wohnquartiere



Quartiere mit Tempo-30 / Tempo-40

Grundinformationen



Wohn-, Misch-, Kernzone und ZöBa



Arbeitszone



Landwirtschaftszone



Wald



Gewässer



Gemeindegrenze

Planinformationen

Grösse: A3

Massstab: 1:15'000

Gezeichnet: LB

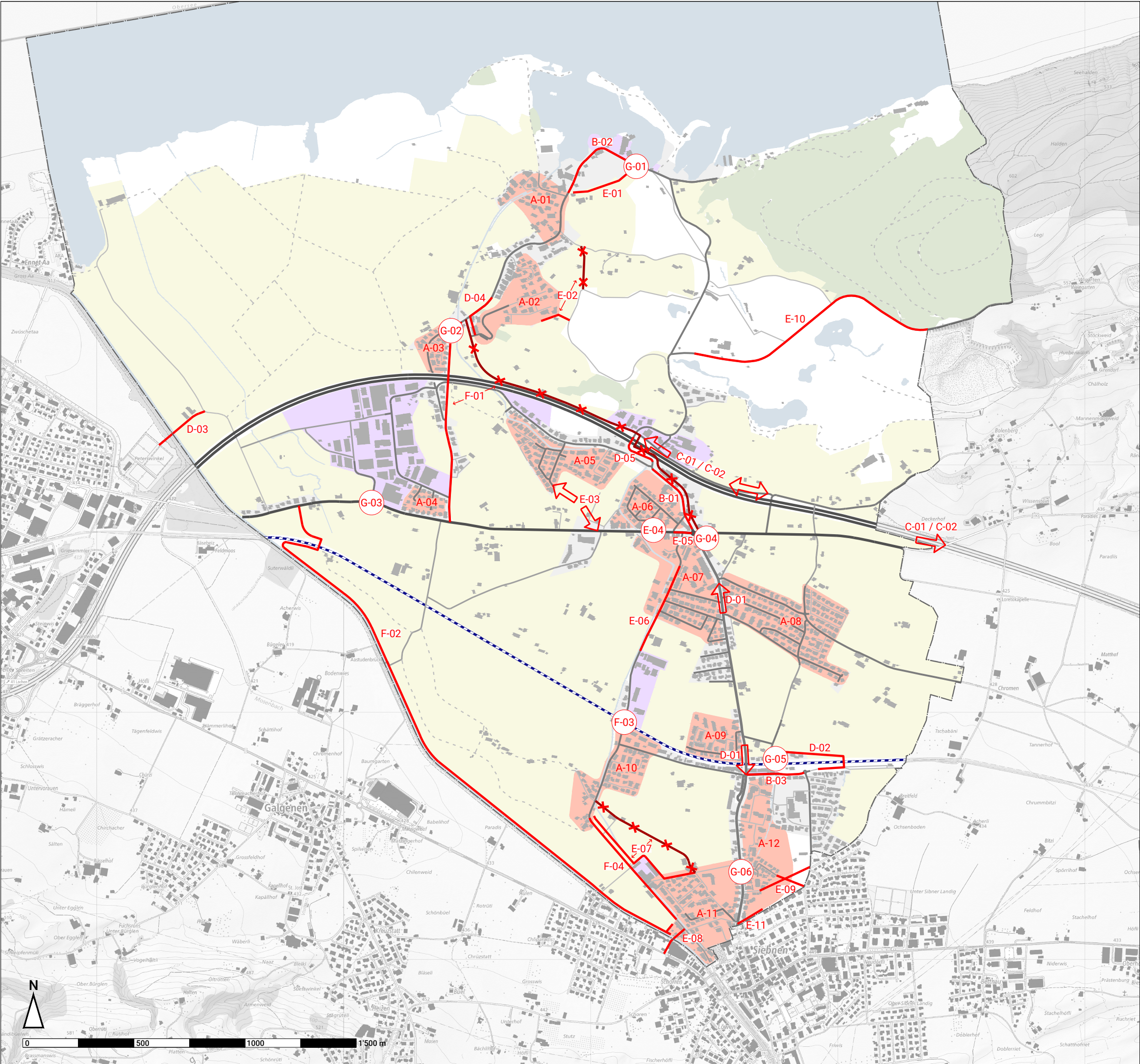
Kontrolliert:

Plangrundlage: Landeskarte 1:10'000, swisstopo, 2024

Digitale Vermessungsdaten, AGI SZ, 30.07.2024

Plotfile: P:\512 Wangen\36_GVK_Wangen\wang_GVK_plotfile.dwg

Beilage B: Massnahmenplan



R+K

R+K
Raumplanung AG
info@rkplaner.ch
www.rkplaner.ch
512-36

Gesamtverkehrskonzept Massnahmenplan

1. April 2026, Beschluss

Massnahmen

geplant

- Punktuelle Massnahmen
- Lineare Massnahmen mit weitgehend geklärter Linienführung
- Lineare Massnahmen mit noch nicht geklärter Linienführung
- Aufhebung / Abtausch Wegrecht
- Tempo-30-Zonen (Abgrenzung auf Projektebene zu prüfen)

Hinweis: Die Massnahmennummern verweisen auf die Ausführungen im Bericht des Gesamtverkehrskonzepts der Gemeinde Wangen.

Orientierende Inhalte

Strassennetz

- Nationalstrasse
- Kantonsstrasse
- Bezirksstrasse
- Gemeindestrasse
- Öffentlicher Fahrweg mit privater Unterhaltspflicht
- Privatstrasse
- Wege

Grundinformationen

- Bahnlinie
- Wohn-, Misch-, Kernzone und ZöBa
- Arbeitszone
- Landwirtschaftszone
- Wald
- Gewässer
- Gemeindegrenze

Planinformationen

Grösse: A3
Massstab: 1:15'000
Gezeichnet: LB
Kontrolliert:
Plangrundlage: Landeskarte 1:10'000, swisstopo, 2024
Digitale Vermessungsdaten, AGI SZ, 30.07.2024
Plotfile: P:\512 Wangen\36_GVK_Wangen\wang_GVK Massnahmenplan_plotfile.dwg

Beilage C: Priorisierung der Tempo-30-Zonen

Tempo-30-Zone und Begegnungszone

Grundlagen

- Strassenverkehrsgesetz (SVG; 741.01)
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.212.3)
- Signalisationsverordnung (SSV; 741.21)
- Merkblatt zur Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen (TBA-SZ, Version 16. Juni 2025)

Umsetzung

- Nicht verkehrsorientierte Strassen: Technischer Bericht (Nachweis der Verhältnismässigkeit; Massnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit aufzeigen; Überprüfung V85)
- Verkehrsorientierte Strassen: Gutachten nach Art. 108 SSV (Nachweis der Zweck- und Verhältnismässigkeit)

Tempo-30-Zone und Begegnungszone

Tempo-30-Zone



- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Fahrzeuge haben Vortritt
- Anordnung von Fussgängerstreifen nicht zulässig (Ausnahme direkt vor Schulen)
- Rechtsvortritt
- Trennung Fahrbahn / Gehweg (klassisches Strassenbild)
- Anwendung vorwiegend in Wohnquartieren

Begegnungszone



- Höchstgeschwindigkeit 20 km/h
- Fussgänger haben Vortritt (dürfen Fahrzeuge nicht unnötig behindern)
- Anordnung von Fussgängerstreifen nicht zulässig
- Rechtsvortritt
- Mischverkehrsfläche (Möglichkeit zur platzartigen Gestaltung)
- Anwendung vorwiegend in dicht besiedelten Gebieten

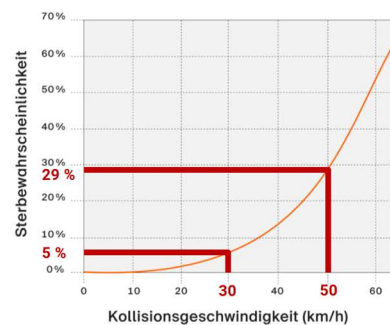
Tempo-30 und Tempo-50 innerorts

Wirkungen Tempo 30

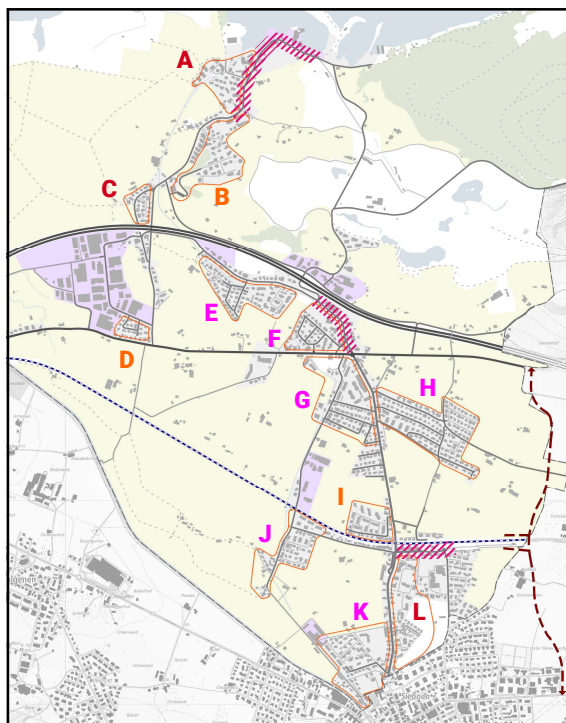
- Kürzerer Anhalteweg (rund 12 statt 26 m bei 50 km/h; jeweils trockene Fahrbahn)
- Geringere Unfallschwere (weniger kinetische Energie) und geringeres Sterberisiko
- Grösseres Sichtfeld
- Reduzierte Lärmemissionen (rund 2 dB(A) gegenüber 50 km/h)
- Erhöhte Lebens- und Aufenthaltsqualität

Empfehlung Beratungsstelle für Unfallverhütung

Modell 30/50



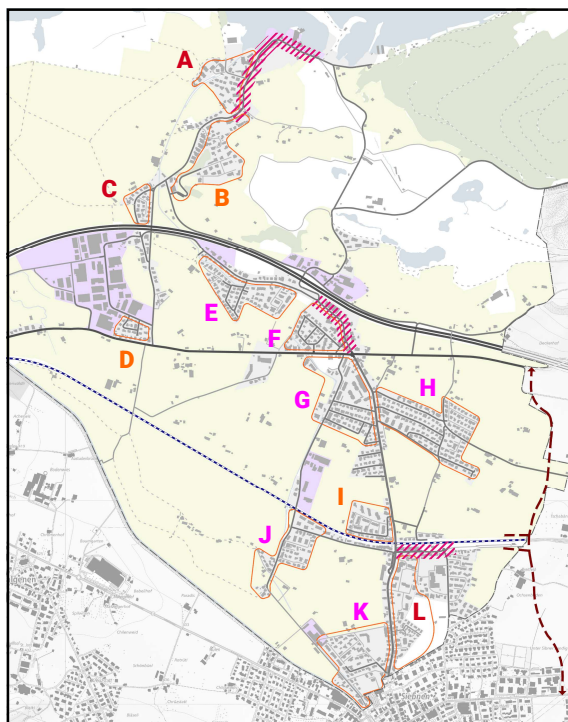
Quelle oben: Hussain et al. (2019) aus bfu (2020)
Quelle unten: VCS (2014): Tempo 30 im Ortszentrum



Tempo-30-Zonen

Priorisierung

Kriterien	
Nutzungen	Sensible Nutzungen wie Schulen/Kindergarten in der Umgebung
Schulweg	Teil eines Schulwegs von quartierexternen Kindern
Grösse	Anzahl Einwohner insgesamt / Anzahl Kinder und Jugendliche
Ausweichverkehr	auf Nebenstrassen (grösserer Anteil Fahrzeuge ohne Ortskenntnisse)
Prioritäten	
Hoch	Gebiete, bei welchen mehrere der obenstehenden Kriterien erfüllt sind
Mittel	Gebiete, bei welchen eines der obenstehenden Kriterien erfüllt ist oder grössere Quartiere
Gering	Kleine Gebiete oder einzelne Stichstrassen

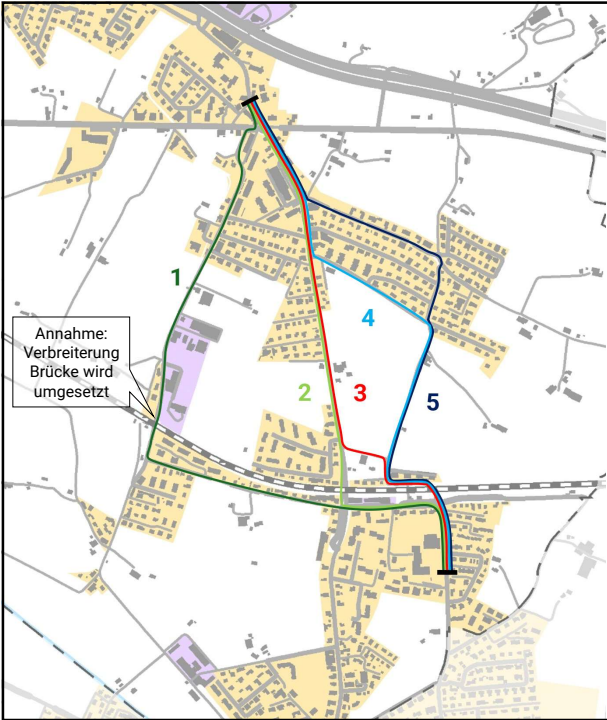


Tempo-30-Zonen

Priorisierung

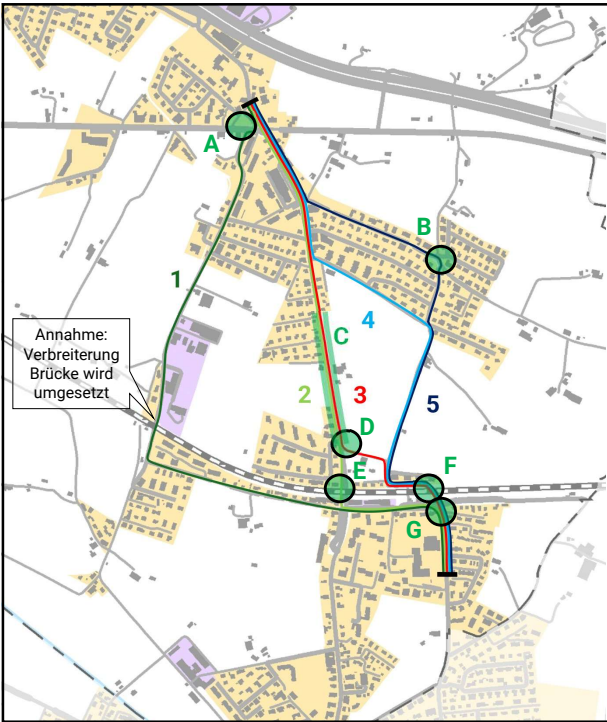
	Bestand	Kriterien				Prio.	
		in km/h	Umgebung	Schulweg	Grösse	Ausweichv.	
A	Bruggholzstr., Kirchweg	40	Kantonsschule	Nein	Mittel	Nein	Mittel
B	Linthgasse, Seeblickstr., Ochsenbodenweg	40 / 50		Nein	Klein	Nein	Gering
C	Allmeindstr., Schafmatt	50		Ja	Klein	Nein	Mittel
D	Löwenfeld	50		Nein	Klein	Nein	Gering
E	St. Wendelstr, Peterliwiese, Sonnenriedstr.	50		Ja	Gross	Nein	Hoch
F	Sonnenwiese, Höfliweg, Kreuzstr.	50	Schule / KiGa	Ja	Klein	Nein	Hoch
G	Mühle-, Knobel-, Alpen-, Bachtelstr., Rigiweg	50		Ja	Gross	Ja	Hoch
H	Zopf-, Schürwies-, Indust-niestr., Genossenwiese	40		Ja	Gross	Nein	Hoch
I	Donnerweidstr., Muttriweg	50		Nein	Mittel	Nein	Gering
J	Mühle-, Kreuz-, Falkenstr.,	50		Ja	Mittel	Ja	Hoch
K	Zügerdörfli-, Fabrikstr., Gänse-, Wiesenweg	40 / 50		Ja	Mittel	Ja	Hoch
L	Weid-, Birkenweg, Althofstr.	30 / 50		Ja	Gross	Nein	Mittel

Beilage D:
Grobe Variantenstudie Veloverbindung Dorfplatz –
Bahnhof - Oberstufenschulhaus



Variantenstudium

Szenario Status Quo



Variantenstudium

Szenario optimierte Infrastruktur

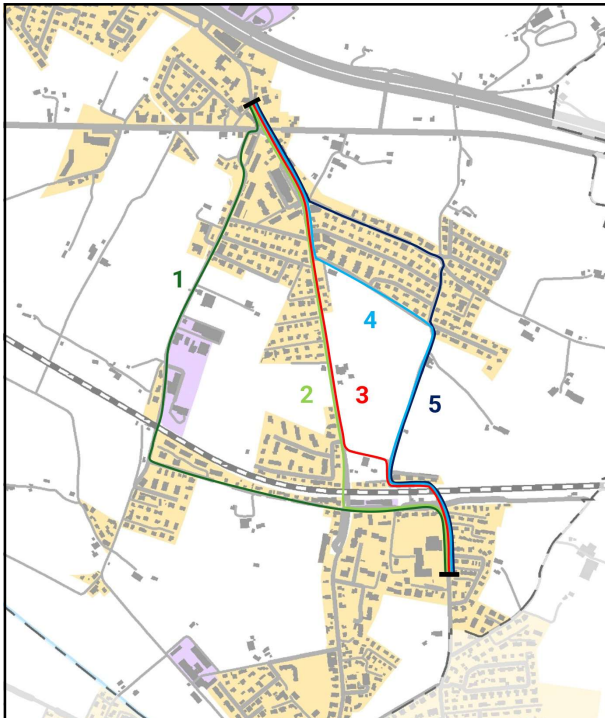
Massnahme	Projektrisiken	Bevorteilte Varianten
A Velofurt oder Optimierung Linksabbieger	Platzbedarf, Kanton	1
B Velokonforme Knotengestaltung	Kosten	5
C Velokonforme Führung (Velo-streifen oder abgesetzter Zweirichtungsveloweg)	Platzbedarf, Kosten, Bezirk	2 / 3
D Velokonforme Führung - Variante 2: Rückführung Velo - Variante 3: Linksabbieger	Platzbedarf, Bezirk	2 / 3
E Verbreiterung Unterführung und getrennte Führung Fuss- / Velo-verkehr	Statik Kunstbaute, Kosten, Bezirk / SBB	2
F Für den Veloverkehr befahrbare Unterführung	Platzbedarf/Geometrie Rampe, Kosten, SBB	3 / 4 / 5
G Velokonforme Knotengestaltung (z.B. überschleppbarer Kern)	Kosten	1 – 5

Variantenbeurteilung

Oberziele	Unterziele	Indikator	Beschrieb
Direktheit	Möglichst direkte Streckenführung	A. Direkttheit	Berechnung Umwegfaktor
	Möglichst durchgehende Befahrbarkeit	B. Fahrfluss	Anzahl Fahrtunterbrechungen
Sicherheit	Sichere Befahrbarkeit	C. Objektive Sicherheit	Anzahl Gefahrenstellen
	Keine Führung auf Strassen mit hoher Verkehrsbelastung	D. Verkehrsbelastung	Anteil der Strassenabschnitte mit erhöhter Verkehrsbelastung

Fachgrundlagen

- VSS-Normenwerk
- Handbuch «Planung von Velorouten», ASTRA

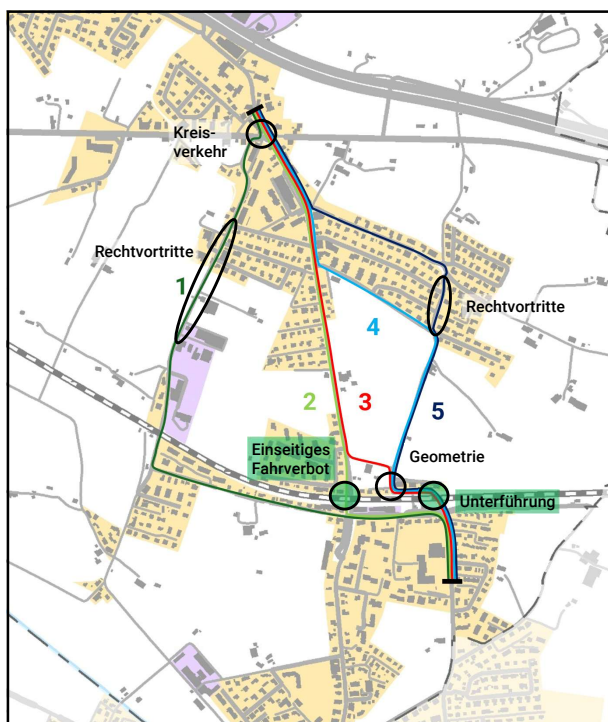


A. Direkttheit

Die Direkttheit wird quantitativ beurteilt. Grundlage bildet die Abweichung von der Luftlinie und der natürlichen Höhendifferenz. 40 Höhenmeter Steigung entsprechen 1 km zusätzlicher Fahrt.

		Formel zur Berechnung der Direkttheit
Gut	Direktheit D weniger als 120 %	$D = \left(\frac{E}{L} + \frac{(H : 40) \times 1000}{L} \right) \times 100$ D = Direkttheit E = effektive Länge der Velostrecke L = Luftlinie H = effektive Höhenmeter minus natürliche Höhendifferenz
Genügend	Direktheit D weniger als 135%	
Ungenügend	Direktheit D max. 150 %	
Schlecht	Direktheit D mehr als 150 %	

Szenario Status Quo			Szenario optimierte Infrastruktur		
Direktheit		Beurteilung	Direktheit		Beurteilung
1	162	Schlecht	162		Schlecht
2	123	Genügend	123		Genügend
3	121	Genügend	119		Genügend
4	129	Genügend	127		Genügend
5	149	Ungenügend	148		Ungenügend

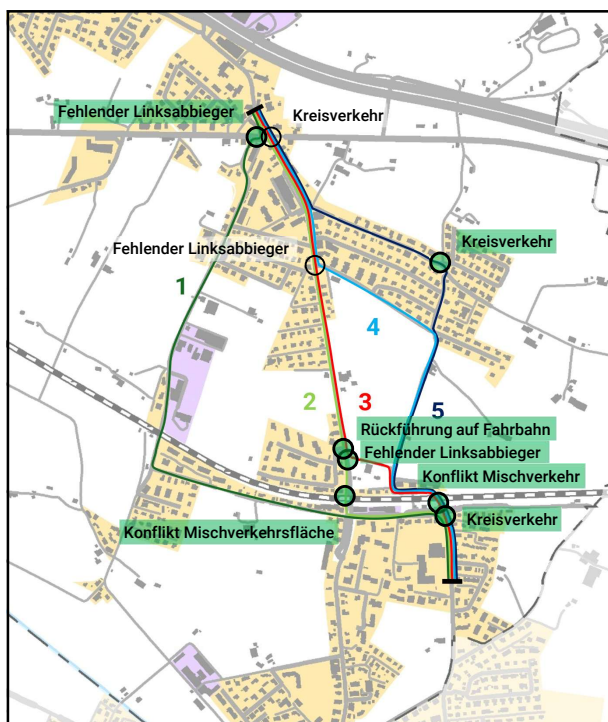


B. Fahrfluss

Der Fahrfluss wird quantitativ beurteilt. Grundlage bildet die Anzahl der Fahrtunterbrechungen.

Gut	Max. 1 Fahrtunterbrechung
Genügend	2 Fahrtunterbrechungen
Ungenügend	3 Fahrtunterbrechungen
Schlecht	Mehr als 3 Fahrtunterbrechungen

Szenario Status Quo			Szenario optimierte Infrastruktur	
Anzahl Fahrtunterbrechungen	Beurteilung		Anzahl Fahrtunterbrechungen	Beurteilung
1	2	Genügend	2	Genügend
2	2	Genügend	1	Gut
3	4	Schlecht	2	Genügend
4	4	Schlecht	2	Genügend
5	5	Schlecht	3	Ungenügend

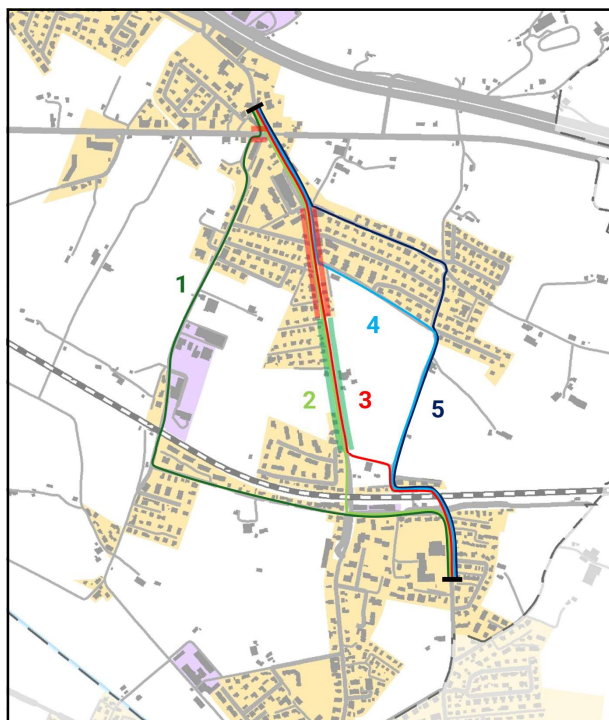


C. Sicherheit

Die Gefahrenstellen werden quantitativ beurteilt. Grundlage bilden die Anzahl Gefahrenstellen.

Gut	Keine Gefahrenstelle
Genügend	Max. 1 Gefahrenstelle
Ungenügend	Max. 2 Gefahrenstellen
Schlecht	3 und mehr Gefahrenstellen

Szenario Status Quo			Szenario optimierte Infrastruktur	
Anzahl Gefahrenstellen	Beurteilung		Anzahl Gefahrenstellen	Beurteilung
1	2	Ungenügend	1	Genügend
2	4	Schlecht	1	Genügend
3	4	Schlecht	1	Genügend
4	4	Schlecht	2	Ungenügend
5	4	Schlecht	1	Genügend



D. Verkehrsbelastung

Beurteilung, ob Veloführung im Mischverkehr auf Strassen mit geringem DTV (< 3000 Fahrten DTV) oder eigentrasseiert resp. auf einer geeigneten Veloinfrastruktur erfolgt.

Gut	Mehr als 90% auf für Velopendleroute geeigneten Strassen / Wege
Genügend	Mehr als 80% auf für Velopendleroute geeigneten Strassen / Wege
Ungenügend	Mehr als 60% auf für Velopendleroute geeigneten Strassen / Wege
Schlecht	Weniger als 60% auf für Velopendleroute geeigneten Strassen / Wege

Szenario Status Quo			Szenario optimierte Infrastruktur	
	Anteil geeigneter Strassen (%)	Beurteilung	Anteil geeigneter Strassen (%)	Beurteilung
1	97	Gut	97	Gut
2	53	Schlecht	32	Ungenügend
3	51	Schlecht	30	Ungenügend
4	85	Genügend	85	Genügend
5	95	Gut	95	Gut

Variantenbeurteilung

Szenario
Status Quo

	B Direktheit	C Fahrfluss	D Sicherheit	E Verkehrs- belastung	Durchschnitt
1	Schlecht	Genügend	Ungenügend	Gut	1.5
2	Genügend	Genügend	Schlecht	Schlecht	1.0
3	Genügend	Schlecht	Schlecht	Schlecht	0.5
4	Genügend	Schlecht	Schlecht	Genügend	1.0
5	Ungenügend	Schlecht	Schlecht	Gut	1.0

Szenario
Optimierte Infrastruktur

	B Direktheit	C Fahrfluss	D Sicherheit	E Verkehrs- belastung	Durchschnitt
1	Schlecht	Genügend	Genügend	Gut	1.8
2	Genügend	Gut	Genügend	Ungenügend	2.0
3	Genügend	Genügend	Genügend	Ungenügend	1.8
4	Genügend	Genügend	Ungenügend	Genügend	1.8
5	Ungenügend	Ungenügend	Genügend	Gut	1.8