



Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof Abschlussbericht und weiteres Vorgehen

Freigegeben durch das Exekutivgremium, an der Sitzung vom 20. Juni 2016

Vom Regierungsrat Kanton Schwyz zur Kenntnis genommen
am 25. Oktober 2016, RRB Nr. 884

Vom Gemeinderat Freienbach zur Kenntnis genommen
am 7. Juli 2016, GRB Nr. 219

Vorbereitungsgremium, 20. Juni 2016

Inhalt

Vorwort	3
1. Zusammenfassung.....	4
2. Aufgabe und Vorbereitung 2013.....	5
2.1 Innentwicklung, verkehrliche Voraussetzungen	5
2.2 Organisation (Aufbau und Ablauf)	5
2.3 Budget und Finanzierung	5
3. Testplanung 2014.....	6
3.1 Aufgabe und Ablauf.....	6
3.2 Beiträge der vier Teams	6
3.3 Empfehlungen des Beurteilungsgremiums	7
3.4 Beschlüsse des Exekutivgremiums	7
4. Vertiefung 2015.....	8
4.1 Aufträge und Ablauf	8
4.2 Beiträge der Teams	9
4.3 Empfehlungen des Beurteilungsgremiums	9
4.4 Beschlüsse des Exekutivgremiums	10
5. Ergänzung 2016	10
5.1 Klärung Mengengerüst	11
5.2 Die drei Verkehrslösungen	11
5.3 Abstimmungsbedarf mit GP SDC.....	12
5.4 Abgleich Mengengerüst / Daten Verkehrszählungen April 2016.....	13
5.5 Beschlüsse des Exekutivgremiums	13
6. Stand der Abstimmung mit laufenden Planungen und Vorhaben	14
6.1 Richtplan (kantonal / kommunal).....	14
6.1 Gesetzgebung.....	14
6.2 Ortsplanungsrevision (Nutzungs- und Erschliessungsplan)	14
6.3 Nationalstrassen.....	14
6.4 Stadttunnel RJ / SG.....	15
6.5 Entwicklung Bahnhof / Busbahnhof	15
6.6 Erweiterung SDC.....	15
6.7 Weitere Vorhaben	15
7. Weiteres Vorgehen, Antrag.....	16
7.1 Massnahmen	16
7.2 Prioritäten	18
7.3 Vorgehen	18
7.4 Nachfolgeorganisation und genereller Zeitplan.....	18

ANHANG

- A) Verzeichnis der Berichte und Unterlagen
- B) Pfäffikon Ost - Flächen/Fahrten/Kosten
- C) Organisation
- D) Massnahme Verkehrssystem Ost - Flächenbilanz
- E) Massnahme Churerstrasse/Pförtnerung - Etappen und Kosten
- F) ÖV Netz 2035 – 4 Varianten
- G) ÖV Sofortmassnahme Bus

Vorwort

„Planung ersetzt den Zufall durch Irrtum.“

Albert Einstein

Sehr geehrte Damen und Herren

Raum ist kostbar. Wir müssen ihn daher möglichst optimal nutzen. Die Gemeinde Freienbach hat zusammen mit der Korporation Pfäffikon und dem Kanton Schwyz in den letzten drei Jahren versucht, die bis dato faktisch eher zufällige Entwicklung der Gebiete Pfäffikon Ost und Bahnhof zu überprüfen und nach Lösungen zu suchen, um diese Gebiete koordiniert weiter zu entwickeln. Das Resultat dieses Versuchs finden Sie im vorliegenden Abschlussbericht.

Es wird nun darum gehen, die Resultate des Testplanungsverfahrens in den dafür vorgesehenen Prozessen weiterzuerfolgen und umzusetzen. Dies in der Hoffnung, dass es gelingen möge, Einstein zu widerlegen und Zufall eben nicht durch Irrtum sondern durch Phantasie, Innovation und Nachhaltigkeit zu ersetzen. Ich bin zuversichtlich, dass uns dies gelingen wird.

Mein Dank für die erspriessliche Zusammenarbeit gebührt dem Kanton Schwyz, der Korporation Pfäffikon und der Gemeinde Freienbach, die dieses Testplanungsverfahrens ermöglicht und finanziert haben, meinen Kollegen des Exekutivgremiums, den Mitgliedern des Beurteilungsgremiums und des Vorbereitungsgremiums, den Fachvertretern und den Fachteams.

Pfäffikon, im Juni 2016

Daniel Landolt, Gemeindepräsident Freienbach, Vorsitzender Exekutivgremium

1. Zusammenfassung

Der vorliegende Abschlussbericht zur Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof gibt einen knappen Überblick über den Ablauf der Planung und über die untersuchten Lösungen zur räumlichen Entwicklung von Pfäffikon (Gemeinde Freienbach SZ). Die Planungsarbeiten, welche in enger Zusammenarbeit mit Vertretern des Bundes, des Kantons, der Gemeinde und der Grundeigentümer durchgeführt wurden, haben sich über vier Phasen erstreckt: (1) die Vorbereitungen im Jahre 2013, (2) die eigentliche Testplanung im Jahre 2014, (3) die vertiefenden Untersuchungen im Jahre 2015 und schliesslich (4) die ergänzenden technischen Abklärungen bis Frühjahr 2016.

Zwei Herausforderungen sind vorrangig zu erwähnen:

1. Das neue Raumplanungsgesetz des Bundes (in Kraft seit 1. Mai 2014) verlangt von den Kantonen und Gemeinden, die Ausdehnung der Bauzonen zu beschränken und Massnahmen zur Förderung der inneren Entwicklung zu ergreifen. Bedeutende künftige Reserven werden in Pfäffikon Ost vermutet (namentlich im Industriegebiet Hurdnerwäldli). Deren Erschliessbarkeit ist jedoch angesichts der bestehenden Verkehrsbelastungen gegenwärtig nicht gegeben.
2. Kanton und Gemeinde haben im Jahre 2013 das ursprüngliche Projekt der Umfahrung Pfäffikon beschrieben (RRB Nr. 733 vom 20. August 2013). Zur Bewältigung der bereits heute schon bestehenden Verkehrsbelastungen sind alternative Möglichkeiten zu suchen, die nicht nur bestehende Engpässe beseitigen (namentlich die Behinderung des regionalen Busverkehrs durch Stau) sondern auch künftige Innenentwicklungen ermöglichen, insbesondere in Pfäffikon Ost.

Für beide Herausforderungen liegen nun konkrete Ergebnisse vor. Vorgeschlagen werden namentlich (vgl. Kapitel 7: Weiteres Vorgehen, Antrag):

1. Sicherstellung der Fahrplanstabilität des regionalen Busverkehrs durch gesteuerte Lichtsignalanlagen (Bus-Bevorzugung) und Erstellen einer neuen Strasse für den regionalen Busverkehr entlang der Bahn (im Perimeter der noch rechtskräftigen Baulinien zur Umfahrung Pfäffikon).
2. Verstetigung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf der Churerstrasse in Pfäffikon durch Dosierung der Einfallsachsen an den Knoten Rainstrasse im Westen und Etzelpark im Osten, jeweils mit Bus-Bevorzugung (Stichwort: Pfortnerung).
3. Optimierung des Strassensystems im Osten von Pfäffikon (Abschnitte Etzelpark bis Schweiherhof und Anschluss Hurdnerwäldli ab Seedamm) zur Erschliessung der inneren Entwicklungsreserven.

Die Massnahmen sind so konzipiert, dass sie in Etappen ausgeführt werden können und kompatibel sind zu derzeit bekannten Vorhaben, namentlich Vollanschluss Halten mit Zubringer, Erweiterung der Kantonsschule Pfäffikon und Erweiterung des Seedamm-Centers.

Der vorliegende Bericht schliesst mit konkreten Anträgen. Im Vordergrund steht das Anliegen, dass Kanton und Gemeinde gemeinsam sich mit dem zuständigen Bundesamt für Strassen (ASTRA) über die Massnahmen zur Anpassung des Strassensystems im Osten einigen, da dieser Abschnitt vollständig im Unterhaltsperimeter der Nationalstrassen liegt. Ferner sollen Bund, Kanton und Gemeinde die notwendigen (planungs-) rechtlichen Voraussetzungen schaffen (namentlich Richt-, Nutzungs- und Erschliessungspläne), damit die Entwicklung der inneren Siedlungsreserven, wie vom neuen Raumplanungsrecht des Bundes gefordert, zügig an die Hand genommen werden kann.

Hinweis: Die nachfolgenden Texte sind weitgehend aus bereits bestehenden Dokumenten entnommen. Für Details gilt der Originaltext (Anhang A - Dokumentenverzeichnis).

2. Aufgabe und Vorbereitung 2013

Die Testplanungsmethode eignet sich für schwierige und komplexe raumplanerische Fragestellungen wie in Pfäffikon. Aufgabe der Testplanung war es, in einer Gesamtschau integrierte Entwicklungsperspektiven für das Gebiet Pfäffikon Ost und Bahnhof aufzuzeigen. Das Augenmerk sollte dabei auf der Innenentwicklung von Pfäffikon Ost liegen mit der Neuorganisation und damit Optimierung des Verkehrs (ÖV, LV, MIV), als Schlüsselemente dieser Entwicklung. Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs (Förderung der Erreichbarkeit und verlässlicher Verkehrsverbindungen, insbesondere zum regionalen Verkehrsknoten Bahnhof Pfäffikon), war zentrales Element der Aufgabe. Mit zu berücksichtigen waren laufende Planungen und bekannte Probleme im Perimeter.

2.1 Innentwicklung, verkehrliche Voraussetzungen

In Pfäffikon Ost bestehen sowohl der Bedarf wie auch das ausgewiesene Potential für eine bedeutende Innenentwicklung. Damit soll die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde und der Region gefördert werden.

Die verkehrlichen Voraussetzungen sind aufgrund der guten Anbindungsmöglichkeiten an die regionale ÖV Drehscheibe Bahnhof Pfäffikon sowie an das nationale und kantonale Strassennetz grundsätzlich gegeben. Im heutigen Zustand weisen jedoch vor allem der Knoten Schweizerhof und die Verbindungssachse Seedamm zu Stosszeiten Kapazitätsengpässe auf, welche die Erreichbarkeit reduzieren.

2.2 Organisation (Aufbau und Ablauf)

Nach Vorliegen der Zustimmung zur Durchführung des Testplanungsverfahrens im Sommer 2013 durch die drei Finanzbeteiligten (Kanton, Gemeinde, und Korporation), wurden die Vorbereitungsarbeiten gestartet. Namentlich wurde das Dokument Aufgabenstellung (61 Seiten, Büro Scholl+Signer) erstellt, in dem die Angaben für den Start der Testplanung zusammengetragen wurden, inklusive Details wie Analyse, Grundlagen, Aufgabe, Aufbau- und Ablauforganisation. Als separate Dokumente wurden die Geschichte der diversen Vorhaben und Planungen in Pfäffikon sowie ein Kompendium erstellt.

2.3 Budget und Finanzierung

Auftraggeber der Testplanung sind der Kanton Schwyz, die Gemeinde Freienbach, sowie die Korporation Pfäffikon als hauptbeteiligte Grundeigentümerin. Die Federführung war bei der Gemeinde Freienbach. Gemäss Gemeinderatsbeschluss 207 vom 8. Mai 2013 wurde ein Gesamtbudget von CHF 600'000.- für die Testplanung veranschlagt. Davon entfielen CHF 150'000.- auf die Vorbereitung inklusive Erarbeitung des Aufgabenbeschreibs und CHF 450'000 auf die Testplanung 2014. Der Kostenteiler für das Gesamtbudget belief sich auf 50% Korporation und je 25% Kanton und Gemeinde.

3. Testplanung 2014

3.1 Aufgabe und Ablauf

Die in der Vorbereitungsphase erstellte, ausführlich formulierte Aufgabenstellung wurde von vier verschiedenen Planungsteams gleichzeitig bearbeitet. Begleitet wurden die Teams von einem fachlichen Gremium unter Vorsitz von Prof. Dr. Bernd Scholl (Organisation siehe Anhang C). Dieses breit aufgestellte Gremium (Beurteilungsgremium und Fachvertreter) erarbeitete auf der Grundlage der Teambeiträge die Empfehlungen zuhanden des Exekutivgremiums, in welchem die Auftraggeber vertreten sind. Die Testplanung 2014 erfolgte von Frühling bis Ende 2014. Während dieser Zeit wurden 5 Sitzungen im Plenum mit allen Beteiligten sowie verschiedene Fachabgleiche mit den Teams durchgeführt.

Die Testplanung 2014 wurde im April 2015 anhand einer öffentlichen Fachausstellung, an der Führungen angeboten wurden, der Bevölkerung vorgestellt. Die umfangreichen Unterlagen wurden im Internet bereitgestellt.

3.2 Beiträge der vier Teams

Die vier Teams erarbeiteten in einem partizipativen Prozess Plakate sowie Berichte zum empfohlenen Vorgehen und zu den verworfenen Optionen. Als kurze Rekapitulation sind nachfolgend die Stossrichtungen wiedergegeben:

Team Albert Speer & Partner (AS&P)

Das Team AS&P fasst Pfäffikon als zwei verbundene Pole auf: Pfäffikon Ort (Ortszentrum mit Bahnhof) sowie Pfäffikoner Bucht (neuer Ortsteil). Da die Entwicklungsspielräume limitiert sind, setzt das Team an der Verkehrssituation an. Das Zusammenspiel der sechs Handlungsfelder Hochbrücke – Zuflussdosierung – Verkehrsreduzierung Seedamm – Umgestaltung Churerstrasse – Zweites Bahnportal – SBB-Halt Ost ist grundsätzlich in sich konsistent.

Team 10:8

Das Team präsentiert die Idee einer durchgängigen konsequenten städtischen Entwicklung zwischen der Bahntrasse und der Churerstrasse von West nach Ost. Diese Idee wird abgeleitet aus einer Vision Oberseestadt / Agglo Obersee als wahrnehmbare städtische Entwicklung als «Gegengewicht» zur Stadt Zürich. Die jetzt noch zum grossen Teil fragmentarische Entwicklung im Planungsgebiet soll schrittweise in eine kompaktere und geordnete Struktur transformiert werden.

Team Feddersen & Klostermann (F&K)

Der Ansatz geht von einer Gesamtinterpretation des Grossraums Rapperswil–Pfäffikon aus und stellt den Seedamm und die übergeordneten Landschaftsräume ins Zentrum. Die langfristige Vision erkennt die richtigen Schwerpunkte (Entlastungsmassnahmen Verkehr und Siedlungsentwicklung) und geht davon aus, den Raum verkehrlich zu entlasten und stufenweise urban zu gestalten und aufzuwerten. Die Umsetzungsschritte konzentrieren sich auf die Abstimmung Verkehr–Siedlung und die Aufwertung und Gestaltung des öffentlichen Raums im Gwatt mit einer gestalteten Fussgängerzone.

Team Studio di Architettura (SdA)

Das Team SdA ist davon überzeugt, dass die komplexe Problemlage in Pfäffikon nur in einer ganzheitlichen Betrachtung erfasst werden kann, und schlägt als Methode vor, mittels einer «urbanisierten Akupunktur» in den Siedlungskörper einzugreifen. Diese Methode ist das Alleinstellungsmerkmal des planerischen Konzepts und umfasst auch landschaftsarchitektonische Massnahmen. In 10 Teilräumen möchte das Team eine Reihe von punktuellen, massvollen Eingriffen vornehmen, die die städtebaulichen und freiräumlichen Qualitäten aufwerten.

3.3 Empfehlungen des Beurteilungsgremiums

Die Resultate der 4 Teamarbeiten wurden durch das Beurteilungsgremium und die Fachvertreter am 24. und 25. November 2014 eingehend diskutiert und die Empfehlungen für das weitere Vorgehen formuliert. Im überarbeiteten Empfehlungspapier (datiert vom 9. Dezember 2014) sind unter anderem folgende Vertiefungen umschrieben:

- Im Bereich Pfäffikon-Ost wird empfohlen, durch Entflechtung und Vereinfachung des Strassensystems sowie einen möglichen Direktanschluss des Seedamm-Centers Spielräume für zusätzliche bauliche Entwicklungen zu schaffen.
- Die Churerstrasse soll als verbindendes Element durch punktuelle gestalterische Massnahmen aufgewertet und mit den Massnahmen zur verkehrlichen Optimierung, namentlich eines raschen und stabilen Busbetriebes, abgestimmt werden.

Das Beurteilungsgremium empfahl unter anderem, im Rahmen einer Vertiefungsphase bis Ende 2015 verschiedene noch offene Fragen zu den folgenden Aspekten zu klären, um für die weitere Entwicklung von Pfäffikon mit seinen beiden Polen wichtige Grundlagen und Voraussetzungen zu schaffen:

- Grossräumiges Verkehrsmanagement
- Integriertes Verkehrsmanagement Korridor Churerstrasse
- Akupunkturartige Massnahmen (z.B. längs der Churerstrasse)
- Richtplaneintrag (S-Bahn Halt in Pfäffikon-Ost)
- Vorhabenübersicht und Prinzipskizze

3.4 Beschlüsse des Exekutivgremiums

Die Resultate der Teamarbeiten und erste Empfehlungen mit dem Vorschlag fachliche Vertiefungsaufträge auszulösen, wurden dem Exekutivgremium am 9. Dezember 2014 vorgestellt. Um im Grundsatz über eine allfällige Vertiefung entscheiden zu können, wurde das Vorbereitungsgremium beauftragt, Grobentwürfe möglicher Vertiefungsaufträge zu formulieren.

An der Sitzung vom 22. Januar 2015 lagen die Empfehlungen inklusive Entwurf der Auftragsskizzen in schriftlicher Form vor. Aufgrund der Diskussion entschied das Exekutivgremium eine Überarbeitung und Straffung der Auftragsskizzen.

Am 24. März 2015 wurden dem Exekutivgremium die definitiven Aufträge zur Beschlussfassung vorgelegt. Der Entscheid die Vertiefung durchzuführen, wurde gefällt und Aufträge zu 5 Vertiefungsthemen (Verkehr Seedamm; Churerstrasse, Pfäffikon Ost, Richtplan, Vorhabenübersicht) ausgelöst.

Mit Kostenteiler in Anlehnung an den bisherigen Verteilschlüssel (50% Korporation, je 25% Kanton und Gemeinde), ergab sich so ein Gesamtbudget für die Vertiefung von rund CHF 550'000.- (inkl. nachträglich genehmigtem Auftrag B, Churerstrasse und inkl. Zusatzvariante sowie Auftrag D1 zum Städtebau Ost).

4. Vertiefung 2015

4.1 Aufträge und Ablauf

Die neun Aufträge zu den fünf Themenbereichen (A, B, D, F, G) der Vertiefung 2015 umfassen:

A Grossräumiges Verkehrsmanagement, Grundlagen. Abschätzen des Verlagerungspotenzials des gegenwärtigen motorisierten Individualverkehrs über den Seedamm.

B Integriertes Verkehrsmanagement Churerstrasse, mit zwei Teilaufträgen:

B1 Entwerfen einer verkehrsorientierten Lösung für die Churerstrasse, im Osten bis Schützenstrasse; inkl. Buspriorisierung. Ohne Vollanschluss Halten und Zubringer.

B2 Entwerfen einer siedlungsorientierten Aufwertung der Churerstrasse, im Osten bis Schützenstrasse; inkl. Buspriorisierung. Ohne Vollanschluss Halten und Zubringer. Hinweis: Dieser Zusatzauftrag wurde nachträglich durch die Gemeinde erteilt, da sich während der Bearbeitung zeigte, dass sich im Auftrag B1 keine Spielräume für eine Siedlungsorientierung ergaben.

D Städtebau und Verkehr Pfäffikon Ost mit vier Teilaufträgen

D1 Städtebau / Mengengerüst. Vertiefung des städtebaulichen Ansatzes mit zwei Varianten im Bereich Hurdnerfeld. Quantifizierung der Flächenpotenziale und des Fahrtenaufkommens als Vorlage für die Aufträge D2, D3, D4 und G. Ein Zusatzauftrag Städtebauliches Modell wurde durch die Korporation vergeben.

D2 Pfäffikon Ost Teil Verkehr Variante A. Vertiefung der Verkehrslösung aus der Testplanung mit bzw. ohne Direktanschluss zum Seedamm-Center; Lösung mit LSA-gesteuertem Grossknoten als «pièce de résistance» plus LSA-gesteuerte Sekundärknoten.

D3 Pfäffikon Ost Teil Verkehr Variante B. Entwerfen einer Verkehrslösung mit bzw. ohne Direktanschluss zum Seedamm-Center; Lösung mit «Grosskreisel», aufgelöst in Teilknoten in zwei Varianten.

D4 Vergleich und Gegenüberstellung. Beurteilen der Chancen und Risiken der vorgeschlagenen beiden Verkehrslösungen D2 und D3.

F Richtplaneinträge. Entwurf eines Eintrags in den kantonalen Richtplan mit dem neuen Thema «Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete».

G Vorhabenübersicht. Entwickeln eines nachführbaren Systems von Datenblättern und Übersichten der bekannten Vorhaben; Darstellen von Abhängigkeiten.

Die Vertiefung der Testplanung dauerte von April bis November 2015. Während dieser Zeit erfolgten 3 Sitzungen im Plenum mit allen Beteiligten und verschiedene Fachabgleiche mit den Teams. Kein Auftrag innerhalb der Vertiefung 2015 wurde gesprochen für die Abstimmung im Bereich Bahnhof (C) und die Akupunktur/Kanalweg (E).

4.2 Beiträge der Teams

Die Resultate wurden in Form von Plakaten und Berichten dargestellt. Diese sind in den Dokumenten „Übersicht über die Vertiefungsphase 2015 (ohne technische Aspekte des Verkehrs) vom 24. November 2015 und in der „Synthese Beurteilung Lösungsansätze Verkehrssystem Pfäffikon-Ost / Gwatt“ vom 19.11.2015 zusammengefasst. Die Rekapitulation der Resultate in Kurzform ist:

A Grossräumiges Verkehrsmanagement: Die Abklärung basierend auf dem gegebenen Verkehrsnetz ergab keine grösseren Handlungsspielräume für Verkehrsentlastungen auf dem Seedamm.

B Integriertes Verkehrsmanagement Churerstrasse: Es resultierten zwei machbare Varianten für eine Entwicklung der Churerstrasse, eine mit und eine ohne Siedlungsorientierung.

D Städtebau und Verkehr Pfäffikon Ost: Für den Teil Städtebau (D1) wurden zwei Varianten (Vision und Occasion) entwickelt. Die Variante Vision, bei der zusätzliche Wasserflächen geschaffen werden, wurde aufgrund der Gesamtüberlegungen (Wirtschaftlichkeit und Risiken) in den Hintergrund verwiesen. Neben dem städtebaulichen Modell der beiden Varianten wurden für die künftige Entwicklung die Bruttogeschossflächen und die daraus resultierenden zusätzlichen Fahrten für die einzelnen Zeithorizonte ausgewiesen. Diese Quantifizierung der Flächenpotenziale und des Fahrtenaufkommens diente als Vorlage für die Aufträge D2, D3, D4 und G.

Aus den Überlegungen zum Verkehrssystem Ost (D2 und D3) resultierten zwei Varianten, abgestimmt auf die Verkehrsentwicklung aus dem Teilauftrag Churerstrasse (B) und dem städtebaulichen Modell (D1). Die Risikoanalyse der beiden Varianten zeigt auf einem Plakat die Chancen und Risiken in einer Gegenüberstellung, die im Kurzbericht erläutert werden.

F Richtplaneinträge: Hier resultierte der Entwurf für den Eintrag in den kantonalen Richtplan mit dem neuen Thema «Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete».

G Vorhabenübersicht: Erarbeitet wurde ein interaktives Darstellungstool mit Vorhabenübersicht, verknüpft mit Datenblättern der bekannten Vorhaben. Die Darstellung von Abhängigkeiten erfolgte noch nicht.

4.3 Empfehlungen des Beurteilungsgremiums

Die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums sind im Dokument vom 25. November 2015 ausführlich umschrieben (11. Seiten). Für die Churerstrasse und Pfäffikon Ost wurden darin unter anderem die folgenden Empfehlungen formuliert:

- Die Churerstrasse soll in Zukunft nur mehr Ortsbusse aufnehmen und die zentrale Verbindungsachse für den motorisierten Verkehr zwischen den beiden Polen sein. Das Umgestaltungspotential zu einem siedlungsorientierten Strassenzug soll schrittweise, namentlich nach der Realisierung des Zubringers und des Vollanschluss Halten ausgeschöpft werden. Massnahmen für den Veloverkehr sind wichtig und zwingend zu realisieren. Die Ausbautappen und Grobkostenschätzung sind im Anhang E dargestellt. Für den Gesamtausbau sind CHF 40-80 Mio. geschätzt.
- Pfäffikon Ost: Die Variante Hochbrücke des Teams mrs mit Direktanschluss an das Seedamm-Center steht im Vordergrund und muss weiter auch mit den möglichen städtebaulichen Nutzungen optimiert werden. Der Direktanschluss des Seedamm-Centers an die Autobahn

(«Hochbrücke») ist verbindliche Voraussetzung für die Erweiterung des Seedamm-Centers. Die Hochbrücke ist damit unabhängig vom übrigen Verkehrssystem zu realisieren... Die Variante Verkehr des Teams SNZ ist als Rückfallebene vorzuhalten, bis die Überprüfungen und Abklärungen zur Variante Hochbrücke von mrs abgeschlossen sind. Bei dieser Lösung ist die von SNZ vorgeschlagene Etappierung von West nach Ost weiterzuverfolgen. Empfohlen wird, durch die Teams Feddersen&Klostermann/mrs die erforderlichen Nachweise (Geometrie vertiefen, Plausibilisierung Leistungsfähigkeiten, Aussage zu Rückstaulängen und Koordination mit Städtebau und bestehenden Gebäuden) in den kommenden Monaten zu erarbeiten. Dabei ist auch die direkte Erschliessung des Seedamm Plaza ab der Churerstrasse über die Seedammstrasse zu prüfen.

- Die Ausbildung einer Durchwegung für den Langsamverkehr vom Alpamare, Seedamm-Center, Seedamm Plaza ist eine wichtige Anforderung bei zukünftigen baulichen Weiterentwicklungen.
- Mit der Entwicklung der (neuen) Bahnstrasse zu einer ÖV-Achse für den regionalen Busverkehr können die Voraussetzungen für einen verlässlichen und leistungsfähigen Betrieb des öffentlichen Verkehrs im kurzfristigen Zeitraum geschaffen werden.
- Das Beurteilungsgremium empfiehlt zur Koordination der Arbeiten bei der Gemeinde Freienbach eine Geschäftsstelle einzurichten. Anlässlich der Klausur vom 25. November 2015 wurde festgehalten: ...In den nächsten Wochen soll das Mengengerüst der Flächen, Parkplätze und Fahrten bereinigt werden. Die Ansätze Verkehr Ost sind zu überarbeiten. Einerseits sind die Pläne auf ein vergleichbares Darstellungsraster zu bringen und zum anderen wird von der Gruppe Verkehr gefordert, dass bei beiden Lösungen der Knoten Schweizerhof ergänzt wird, so dass neu auch ein Abzweigen des MIV Richtung Seedamm Plaza und Hurden möglich wird.

4.4 Beschlüsse des Exekutivgremiums

Am 25. November 2015 nahm das Exekutivgremium die Resultate der Vertiefung und erste Empfehlungen zur Kenntnis. Es resultierten noch keine Projekte. Es lagen Stossrichtungen vor, jedoch abgeglichen mit allen beteiligten Akteuren. Es werden bereits Änderungen der abgegebenen Unterlagen notwendig (Nachtrag Anpassungen Verkehr Ost und Überprüfung Mengengerüst). Aufgrund der Diskussion wurde vom Exekutivgremium beschlossen, zusätzlich die Anpassung beider Verkehrslösungen Ost mit einer Links-Abbiegemöglichkeit von der Churerstrasse über die heutige Brücke nördlich Schweizerhof in der Ergänzung zu prüfen. Für die Nachträge/Ergänzung 2016 wurde auf dem Zirkularweg ein Budget von CHF 150'000.- basierend auf bisherigem Kostenteiler genehmigt.

5. Ergänzung 2016

In den ersten Monaten des Jahres 2016 wurden die gemäss Kapitel 4 umschriebenen Ergänzungsaufträge durchgeführt. Diese hatten zum Ziel, das den Verkehrsuntersuchungen zugrunde liegende Mengengerüst zu konsolidieren und – aufbauend auf den Resultaten der Vertiefungsphase – Verbesserungen der Verkehrslösungen hinsichtlich der Erschliessbarkeit des Seedamm Plaza

sowie des Hurdnerfeldes zu untersuchen (Zeithorizonte 2025 und 2035). Im April bis Mai wurde die Ergänzung der Variante SNZ ohne Beeinträchtigung des Gestaltungsplans Erweiterung Seedamm Center für den Zeithorizont 2025 erarbeitet.

5.1 Klärung Mengengerüst

Die Resultate der Nachbearbeitung sind im Dokument im Anhang B zusammenfassend dargestellt. In Pfäffikon Ost (Nord und Süd) wurde ein Potential für Neubauten von 155'000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) ausgewiesen. Nördlich der Bahn besteht ein Potential für Neubauten von gut 96'000 m² BGF, wobei die Anzahl Fahrten gegenüber heute von knapp 3'000 auf etwas über 5'000 pro Tag ansteigt. Südlich der Bahn besteht ein Potential für Neubauten von gut 59'000 m² BGF (plus 15'000 m² neue Verkaufsfläche), wobei die Anzahl Fahrten gegenüber heute von gut 15'000 auf etwas über 22'000 pro Tag ansteigt.

5.2 Die drei Verkehrslösungen

Die drei Lösungen regeln den Bereich nördlich der Bahn weitgehend gleich. Unterschiedlich sind die Vorstellungen für den Bereich südlich der Bahn. Die ersten beiden Varianten mrs und SNZ wurden aufgrund der Vertiefung 2015 in der Ergänzung 2016 weiterentwickelt. Die dritte Variante „SNZ neu“ entstand im Verlauf der Ergänzung 2016. Die Variante „SNZ neu“ verfolgt eine Lösung ohne Beeinträchtigung des bestehenden Gestaltungsplans Erweiterung Seedamm Center.

Variante mrs

(Bericht mrs 21.3.2016 und Pläne)

Beim Ansatz mrs erfolgt die Zufahrt zum SDP von Süden her aus allen Richtungen über den Knoten Schweizerhof, vom Seedamm her via Knoten SDP. Die Ausfahrt vom SDP in Richtung Pfäffikon Zentrum geschieht über den Schweizerhofkreisel, jene in Richtung Altendorf und Autobahn über den umzubauenden Knoten SDP. Für den Verkehr vom Seedamm Richtung Altendorf ist überdies eine Abfahrtsrampe über das Gebiet des Gestaltungsplans Erweiterung SDC in die Churerstrasse nötig. Im Zustand 2035 ist diese Rampe, die eine einfachere Ausführung des Knotens Schweizerhof erlaubt, Pièce de résistance; diese führt allerdings dazu, dass die direkte Ausfahrt Nord aus dem SDC verunmöglicht wird. Gemäss Bericht mrs werden die Grobkosten bei der Umsetzung aller Module im Bereich von CHF 40 Mio geschätzt.

Variante SNZ

(Bericht SNZ 21.3.2016 und Pläne)

SNZ sieht im Zustand 2025 einen vierarmigen, lichtsignalgesteuerten Knoten Schweizerhof mit Linksabbieger von Norden nach Osten vor, der dann im Zustand 2035 (wenn der Kreisverkehr eingerichtet wird) wieder entfällt. Der Zustand 2035 sieht einen Ringverkehr zwischen Schweizerhof-Knoten und Knoten Etzelpark vor, der im Gegenuhrzeigersinn betrieben werden soll. Dieser Ansatz bietet zwei verschiedene Wege, um ins SDC zu gelangen: Entweder über Gwatt-Knoten und Gwattstrasse oder über den Schweizerhof-Knoten. Gemäss Bericht SNZ werden die Gesamtkosten auf CHF 107 Mio geschätzt.

Variante SNZ neu „GP“

(Bericht SNZ 3.5.2016 und Pläne)

Diese Variante ist praktisch unabhängig vom laufenden Gestaltungsplan (GP) Erweiterung Seedammcenter. Erforderlich ist der Umbau des Schweizerhofkreises in eine LSA und der Ausbau der Brücke über die Geleise SBB als zentrale Elemente. Die Details sind im „Zusatzbericht, Etappe IIB-GP 2035“ vom 3.5.2016 umschrieben. Die ursprünglich hoch gesteckten Ziele der Testplanung werden mit dieser Lösung nur teilweise erreicht. Der grosse städtebauliche Wurf ist in verkehrlicher Hinsicht nicht gelungen – es ist nur die Ertüchtigung und Weiterentwicklung des heutigen und künftigen Verkehrssystems angedacht. Gemäss Bericht SNZ werden die Investitionskosten für den Endzustand Etappe IIB-GP auf ein Total von CHF 64 – 71 Mio geschätzt (Kostengenauigkeit +/- 40%). Die Einzelkosten der Module A-J sind im Bericht SNZ S. 13 dargestellt.

Zusammenfassend lässt sich die Gesamtschau der Projekte inklusive der im Umfeld laufenden Grossprojekte und die Innenverdichtung Ost wie folgt darstellen:

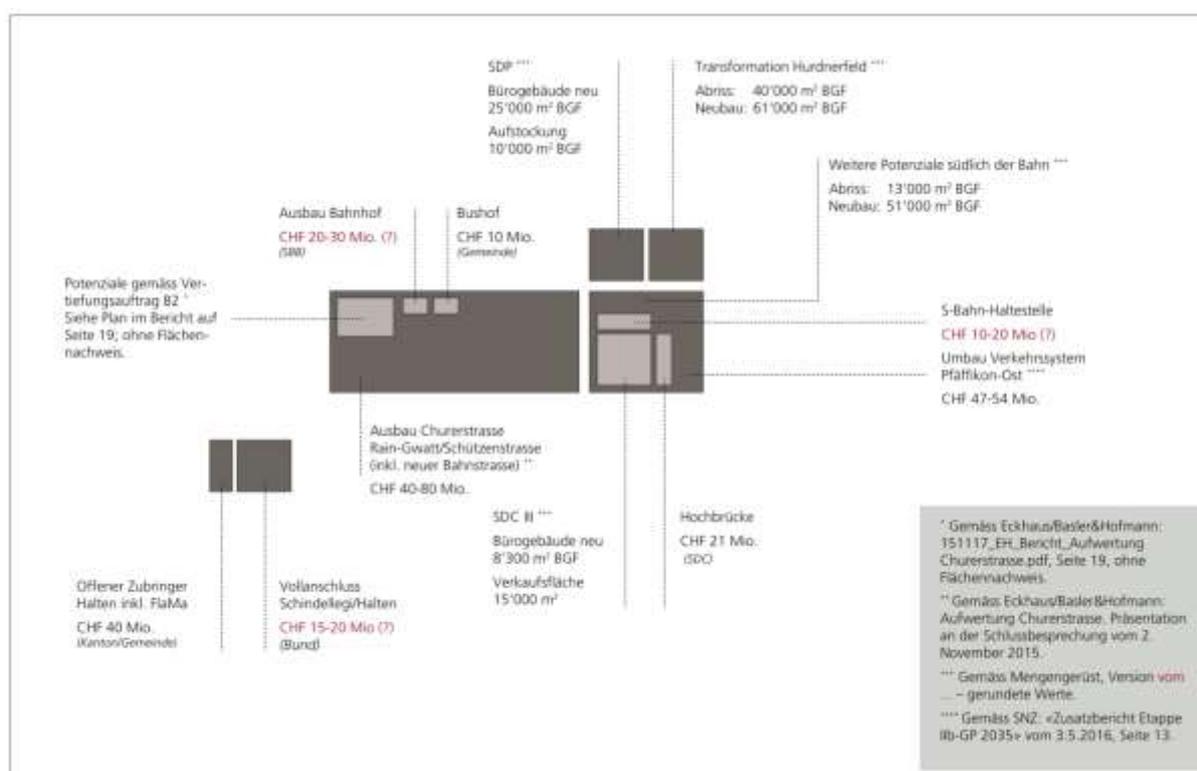


Abb 1) Gesamtsicht Investitionen und Potentiale

Eine grobe Flächenbilanz der Varianten Verkehrssystem Ost (Anhang D) zeigt, dass die Rest- und Verkehrsflächen bei der Variante mrs insgesamt geringfügig abnehmen (- 5%), bei der Variante SNZ geringfügig zunehmen (+3%, bei einem Total von gegenwärtig rund 80'000 m²).

5.3 Abstimmungsbedarf mit GP SDC

Gestaltungsplan Erweiterung SDC

Zum Zeitpunkt der Abstimmung mit dem Gestaltungsplan Erweiterung Seedamm-Center (SDC) lag die neue Variante SNZ „GP“ noch nicht vor. Diese Lösung resultierte erst nachträglich. Die Gesprä-

che wurden somit basierend auf der Varianten SNZ und mrs geführt, die beide Anpassungen des Gestaltungsplans voraussetzten. Dies einerseits im Norden durch eine Verschiebung des geplanten Bürogebäudes SDC und andererseits durch die neue Strassenführung beider Teams vor dem bestehenden Nordeingang SDC. Um diese Fragen fundierter diskutieren zu können, wurden für die zweite Sitzung seitens SDC Abklärungen zur verkehrlichen Optimierung inklusive Anlieferungsfragen durchgeführt. Daraus hat sich zusammenfassend ergeben:

- Generelle Prüfung: Beide Varianten aus der Testplanung bieten deutliche Nachteile betreffend den Wegfahrten gegenüber der Verkehrsführung gemäss Gestaltungsplan
- Bürogebäude im Norden: Beide Varianten der Testplanung führen zu noch ungelösten Fragen der Erschliessbarkeit.
- Vorgeschlagene Querung PP Nord: Die vorgeschlagene Verkehrsführung direkt vor dem Haupteingang Nord wird seitens SDC als kritisch beurteilt und somit als zurzeit nicht gelöst.
- Anlieferung: Die Fragen der Durchfahrtshöhen und der Anlieferung sind lösbar (Mehrkosten?)

Von Seite Bauherrschaft wird somit die eigene Verkehrserschliessung als wesentlich vorteilhafter eingestuft. Aus diesem Grund wurde zurzeit auf einen weiteren Abgleich verzichtet.

Entwässerung

Betreffend Thema Entwässerung wurde auf Anfrage von SDC mit den Beteiligten eine separate Sitzung Mitte April durchgeführt, dies ausserhalb des Testplanungsverfahrens. Hintergrund ist, dass SDC die erneute Eingabe des Projektes Hochbrücke A3/SDC plant. Dieses ist Voraussetzung für das laufende Gestaltungsplanverfahren Erweiterung SDC. Eine erste Absprache zwischen SDC und der Korporation Pfäffikon zeigte keine Einigung betreffend der hängigen Fragen zur Entwässerung (gutgeheissene Einsprache der Korporation bereits zum Vorgängerprojekt). Zwei Umstände im heutigen Entwässerungssystem sind besonders hervorzuheben. Auf der einen Seite wird die Kapazitätsgrenze des Entwässerungssystems bereits heute teils überschritten. Auf der anderen Seite werden Strassen-, - Siedlungs- und Bachwasser nicht getrennt geführt, wie dies gemäss heutigen Gesetzesgrundlagen erforderlich ist. An der ersten gemeinsamen Sitzung konnte im Beisein des ASTRA ein mögliches gemeinsames Vorgehen aufgezeigt werden, mit einem Lösungsweg durch separate Führung von Meteor- und Siedlungsentwässerung sowie Fliessgewässer.

5.4 Abgleich Mengengerüst / Daten Verkehrszählungen April 2016

Gemäss Auskunft des kantonalen Tiefbauamts kann aufgrund der Daten der Verkehrszählung 2016 die Richtigkeit des Mengengerüsts Testplanung bestätigt werden.

5.5 Beschlüsse des Exekutivgremiums

An der Sitzung vom 30. März 2016 lagen die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums der Vertiefung 2015 in schriftlicher Form vor. Diese wurden zustimmend zur Kenntnis genommen, ebenso das „Aussprachepapier vom 22. März 2016“ sowie die erarbeiteten Nachträge 2016. Es hatte sich herausgestellt, dass die langfristigen Lösungen (2035) Anpassungen des zurzeit aufliegenden Gestaltungsplan (GP) der Seedamm-Center Erweiterung bedingen, dass jedoch kurzfristig (bis 2025) eine vom GP unabhängige Lösung realisierbar ist, die die Weiterentwicklung des Seedamm

Plaza sowie weiterer Baufelder nördlich der Bahn erlauben. Um die längerfristige Option dennoch offen zu halten, soll bis zur nächsten Sitzung ein Workshop mit Vertretern des SDC durchgeführt werden. Zudem soll untersucht werden, ob die vom SDC unabhängige Lösung SNZ für 2025 derart optimiert werden kann, das auch das 2035 zu erwartende Verkehrsaufkommen bewältigt werden kann. Gemäss vorgelegtem Aussprachepapier ist zu prüfen, ob der Vorschlag SNZ für die erwartete Verkehrsmenge 2035 optimiert werden kann (siehe Bericht SNZ vom 21.3.16, S. 55). Für diese Ergänzungsarbeiten SNZ wurde eine Kostendacherhöhung von knapp CHF 8'000.- genehmigt.

Dem Exekutivgremium sind die Ergebnisse der Abklärungen (Ausfahrtregime SDC resp. Optimierung Vorschlag SNZ) vorzulegen. Diese Ergebnisse dienen – unter Würdigung der neuen Fahrzeugzählungen des Kantons (siehe unten) – als Grundlage für die noch offene Bereinigung mit dem ASTRA.

6. Stand der Abstimmung mit laufenden Planungen und Vorhaben

6.1 Richtplan (kantonal / kommunal)

Der **kantonale Richtplan** wurde 2014/15 überarbeitet und mit Regierungsratsbeschluss Nr. 209 vom 8. März 2016 erlassen. Am 13. April 2016 hat der Kantonsrat die Richtplanüberarbeitung zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Richtplan wurde dem Bund zur Genehmigung eingereicht. Erst mit der Genehmigung durch den Bundesrat entfällt die Wirkung des zurzeit geltenden Bauzonenmoratoriums.

Im aktuellen Richtplan ist das Gebiet Pfäffikon Ost als Umstrukturierungsgebiet bezeichnet (Beschluss B-4.3). Zudem ist Pfäffikon als Entwicklungsschwerpunkt Bahnhofgebiete (ESP-B) aufgeführt (Beschluss B-9.1).

Abgestimmt auf den kantonalen Richtplan wird der **kommunale Richtplan** baldmöglichst überarbeitet und dem Amt für Raumentwicklung zur 2. Vorprüfung eingereicht.

6.1 Gesetzgebung

Zurzeit läuft die Teilrevision PBG mit Umsetzung der Vorgaben des revidierten RPG (Mehrwertabgabe und Massnahmen Baulandmobilisierung). Die Behandlung im Kantonsrat ist im Juni 2016 vorgesehen und die Inkraftsetzung der PBG Teilrevision per 1. Januar 2017 geplant.

6.2 Ortsplanungsrevision (Nutzungs- und Erschliessungsplan)

Die Ortsplanungsrevision erfordert das Vorliegen des genehmigten kommunalen Richtplans und der Regelung auf Gemeindeebene betreffend der möglichen Abgabe bei Umzonungen. Diese beiden Voraussetzungen können nach Inkraftsetzung Teilrevision PBG bearbeitet werden, also frühestens ab Januar 2017.

6.3 Nationalstrassen

Vollanschluss Halten und weitere Massnahmen (Anschluss Wollerau, Anschluss Lachen, Anschluss Wangen Ost)

Zurzeit laufen die Planungen für den Ausbau des Halbanschlusses **Halten** zu einem Vollanschluss sowie für einen Zubringer nach Freienbach. Für den Vollanschluss startete das Bundesamt für Verkehr (ASTRA) das generelle Projekt. Für den durch das TBA Schwyz geplanten Zubringer Halten liegt ein Vorprojekt vor.

Die Verschiebung des Autobahnanschlusses **Wollerau** ins Gebiet Öltrotte ist ohne den ursprünglich geplanten Fällmistunnel und nur mit dem Zubringer Stegacker-Brücke in Planung. Dabei wurde in Absprache mit dem ASTRA eine Vor- und Hauptuntersuchung zur Umweltverträglichkeit in Auftrag gegeben, deren Resultate nun vorliegen. Das weitere Vorgehen wird nun mit dem ASTRA geklärt.

Die Verkehrsentwicklung in den letzten Jahren am Anschluss **Lachen** war überproportional. Die sporadische auftretende Rückstauproblematik in der Abendspitze wurde erkannt.

Zu dem im Richtplan enthaltenen Anschluss **Wangen-Ost** läuft ein Mitwirkungsprozess sowie begleitend ein Variantenstudium für den Zubringer ab Siebnen. Diese Projektphase wird voraussichtlich im kommenden Herbst 2016 abgeschlossen.

6.4 Stadttunnel RJ / SG

Das Tiefbauamt SG sieht wie im Mai kommuniziert, keine Chancen die Variante Tunnel lang weiterzuverfolgen. Nun werden Portale bei den Bahnhöfen Rapperswil und Jona geprüft. Die Alternative ist eine Lösung, die dem abgelehnten Tunnel von 2011 gleicht.

6.5 Entwicklung Bahnhof / Busbahnhof

Die Gemeinde koordiniert die laufenden Projekte im Bereich Bahnhof Pfäffikon. Namentlich erfolgt der Abgleich mit SBB Immobilien, die für die Arealentwicklung der Parzelle SBB (KTN 597) als Grundeigentümerin im Lead ist.

6.6 Erweiterung SDC

Der Gestaltungsplan Erweiterung Seedamm Center III ist hängig. Als nächster Schritt wurde das Einreichen des Projektes Hochbrücke A3/SDC angekündigt. Die Hochbrücke ist Voraussetzung für die Erweiterung.

6.7 Weitere Vorhaben

Kantonsschule: Der Regierungsrat hat auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie den Entscheid gefällt, auf dem bestehenden Areal der Kantonsschule in Pfäffikon einen Neubau zu erstellen und die beiden Standorte Pfäffikon und Nuolen zusammenzuführen. Der Kantonsrat genehmigte 2015 einen Projektierungskredit. Die neue Kantonsschule soll im Jahr 2025 bezogen werden.

Verkehrsamt und Werkhof: Das bestehende Verkehrsamt wird saniert und ein neues Raumprogramm bringt eine Entlastung bei den Engpässen. Der bestehende Werkhof des kantonalen Tiefbauamts bleibt bestehen.

7. Weiteres Vorgehen, Antrag

Aus der Testplanung 2014 resultierten breitgefächerte Ideen für künftige Aufwertungen im Siedlungsraum, namentlich akkupunkturartige einfache Einzelmassnahmen (z.B. Vorschläge Dorfplatzaufwertung, Begrünung von Plätzen, Aufwertung von Langsamverkehrsverbindungen etc., vgl. z.B. die Vorschläge des Teams Studio di Architettura). Diese werden bei allen sich bietenden Gelegenheiten einzelfallweise geprüft und umgesetzt.

7.1 Massnahmen

Wie im Kapitel 4 ausgeführt, wurden aus der Vertiefung Testplanung 2015 im Konsens Massnahmen empfohlen. Neben diesen resultierten aus der Nachbearbeitung 2016 drei Varianten für eine Entwicklung des Verkehrssystems Ost (Kapitel 5). Diese wurden im Vorbereitungsgremium am 23. Mai 2016 diskutiert. Die Massnahmen im Raum Pfäffikon lassen sich schematisch wie folgt verorten:

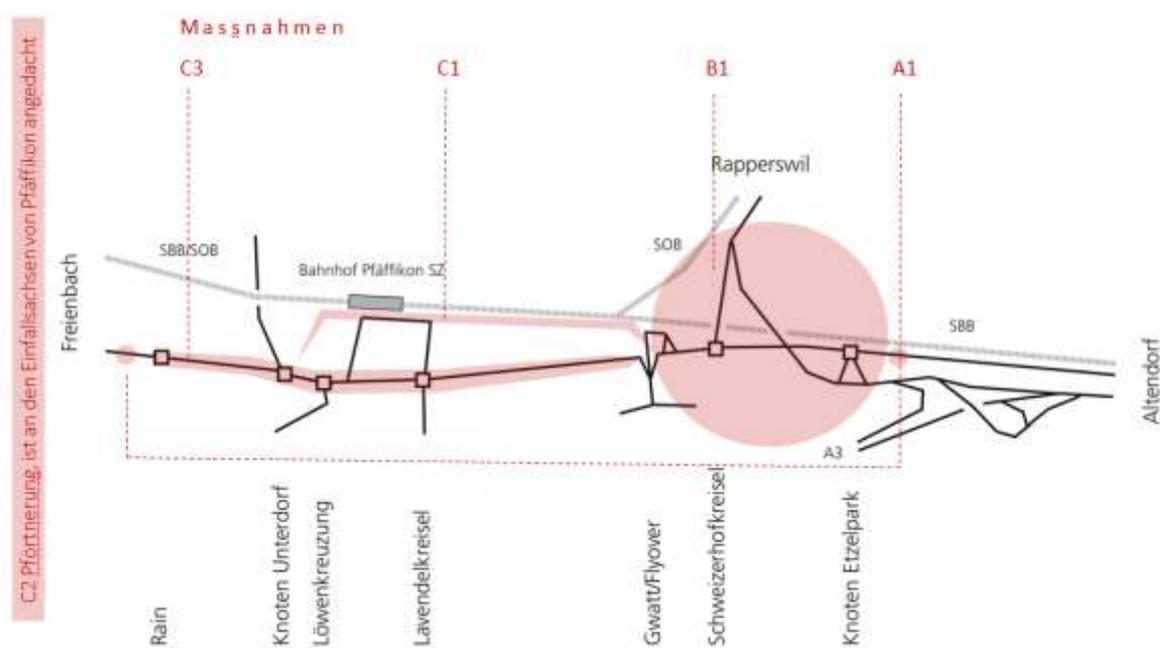


Abb. 2) Skizze der Massnahmen

Die Massnahmen von Ost nach West sind zusammengefasst:

A) Sofortmassnahme

A1) temporäre Lichtsignale für Busbevorzugung

Die Idee Sofortmassnahme ÖV wurde von der PostAuto Schweiz AG mit dem Amt für Öffentlichen Verkehr abgesprochen. Der Ansatz sieht vor, im Osten und Westen von Pfäffikon je ein temporäres Lichtsignal mit Busbevorzugung am Ende der jeweiligen Busspur zu installieren (Anhang G). Diese Lösung wurde an der Exekutivgremiumssitzung vom 30. März 2016 zustimmend zur Kenntnis genommen. Das TBA wird die Massnahme prüfen.

B) Pfäffikon OST

B1) Strassensystem Ost

Als verbleibende Massnahme, die sich weitgehend unabhängig vom laufenden Gestaltungsplanverfahren SDC weiterverfolgen lässt, liegt die Variante SNZ neu „GP“ vor. Hier ist die erste Etappe umzusetzen. Bei den weiteren Etappen wird ein Umschwenken auf die insgesamt elegantere Variante mrs zu prüfen sein, falls Anpassungen innerhalb des Gebietes SDC ermöglicht werden. Wesentliche Elemente der Lösung liegen innerhalb des Perimeters des ASTRA. Entsprechend ist eine Lösung mit dem ASTRA festzulegen, wie im Kapitel 7.3 dargelegt.

C) Churerstrasse und Umfeld

Die Entwicklung der Churerstrasse mit Umfeld ist im Gesamtzusammenhang der Projekte Vollanschluss/Zubringer Halten sowie der Innenentwicklung Ost nötig und ist eine Alternative zum abgeschriebenen Projekt Umfahrung Pfäffikon (RRB 733/2013). Gemäss dem Dokument Empfehlungen des Beurteilungsgremiums vom 25. November 2015, sind die Massnahmen im Wesentlichen:

C1 Neue Trasse für regionalen ÖV

Die Churerstrasse soll in Zukunft nur mehr Ortsbusse aufnehmen und die zentrale Verbindungsachse für den motorisierten Verkehr zwischen den beiden Polen sein.

Dies erfordert die Entwicklung eines neuen Trassees für eine Busspur entlang der Bahn („Bahnstrasse“) gemäss S. 7+8 Empfehlungen. Mit der Entwicklung der Bahnstrasse zu einer ÖV-Achse für den regionalen Busverkehr können die Voraussetzungen für einen verlässlichen und leistungsfähigen Betrieb des öffentlichen Verkehrs in einem kurzfristigen Zeitraum geschaffen werden. Auf diesem Trassee kann allenfalls auch der Veloverkehr geführt werden. Im Anhang F sind erste mögliche Varianten für die Entwicklung ÖV-Liniennetz mit Zeithorizont 2035 dargestellt.

C2 Pförtnerung Pfäffikon / Buspriorisierung

Gemäss den Empfehlungen S.10: Schrittweise Umsetzung des vorliegenden Konzepts des Teams ECKHAUS/Basler & Hofmann mit den angedachten Verkehrsmanagement-Massnahmen (Dosierung der Einfallachsen mit Buspriorisierung)

C3 Umgestaltung Churerstrasse ohne Pfäffikon Ost

Die Umgestaltung der Churerstrasse soll schrittweise in Anlehnung an die vorliegende Konzeptidee des Teams ECKHAUS/Basler & Hofmann weiterverfolgt werden. Dies bedeutet:

Abschnitt Rain bis Löwenkreuzung

Die Gestaltung des Siedlungsrandes Pfäffikon-West und die Führung der neuen Strassenzüge (Bahnstrasse, Klosterstrasse) sind auf die Entwicklung im Unterdorf (u.a. Steinfabrikareal) und die dafür notwendige Kapazität auszurichten (Lichtsignalanlage am Knoten Rain notwendig). Das Umgestaltungspotential soll schrittweise zu einem siedlungsorientierten Strassenzug (namentlich nach der Realisierung des Zubringers und des Vollanschluss Halten) genutzt werden (S. 8 der Empfehlungen 2015).

Löwenkreuzung, Umbau (inkl. Koppelung LSA Unterdorf)

Unabhängig von Pfortnerung/Buspriorisierung können die konkreten Planungen für die Umgestaltung der Churerstrasse (ergänzend zum bereits laufenden kantonalen Projekt Löwenkreuzung) und Verkehrssystem Ost konkretisiert und umgesetzt werden (Empfehlungen S. 11).

Hinweis: Dies bedeutet, dass die Arbeiten des aufgrund der Testplanung sistierten kantonalen Projekts Umbau Löwenkreuzung inkl. Koppelung Lichtsignal Unterdorfstrasse wieder aufgenommen werden. Ein später geplanter Abbruch der LSA Unterdorfstrasse zugunsten der Lichtsignalanlage Rainstrasse wird in Betracht gezogen.

Abschnitt Löwenkreuzung bis Pfäffikon Ost

S. 8 der Empfehlungen: Aufgrund der zu erwartenden deutlichen Entlastung der Churerstrasse nach Realisierung des Vollanschlusses und des Zubringers Halten ist das Umgestaltungspotential der vorerst verkehrsorientierten Churerstrasse in Richtung eines siedlungsorientierten Strassenzugs zu nutzen.

7.2 Prioritäten

Mit zeitlich erster Priorität betreffend Umsetzung weiter zu konkretisieren sind, neben der Sofortmassnahme A1, die vier Massnahmen:

- B1 Verkehrssystem Ost
- C1 Neue Trasse für regionalen ÖV (Teil Ost bis Bahnhof)
- C2 Buspriorisierung Pfäffikon
- C3 Umbau Löwenkreuzung (LSA)

7.3 Vorgehen

Die nächsten Schritte können in zeitlicher Abfolge wie folgt umrissen werden:

- 1) Behördliche Kenntnisnahme dieses Berichts durch den Regierungs- und Gemeinderat.
- 2) Bereinigung mit dem Bund, namentlich ASTRA, evtl. BAV und Bahnen.
- 3) Letter of intent oder Vereinbarung/Vertrag mit allen Beteiligten (Festlegen Vorgehen, Finanzierung, Organisation etc.).
- 4) Start generelle Planungen der vereinbarten Massnahmen und der Koordination.

Das Vorgehen bei der Kommunikation ist gemäss Kommunikationskonzept vom 27. Mai 2016 geplant.

7.4 Nachfolgeorganisation und genereller Zeitplan

Allgemeines

Gemäss dem skizzierten Vorgehen sind Verhandlungen mit den Beteiligten unabdingbar. Vorausgesetzt, eine Einigung lässt sich erzielen, ergeben sich je nach Inhalt der abzuschliessenden Vereinbarungen oder Verträge verschiedene Szenarien. Bei einem Abkommen mit zugeteilten Einzelprojekten bleibt die Planungshoheit bei den einzelnen Amtsstellen. Bei einem Vertrag mit gemeinsam definierten und finanzierten Projekten mit Verfahrensleitung bei einer Geschäftsstelle, verbleiben die Einzel-Entscheidungskompetenzen bei den Amtsstellen. Es sind auch Zwischenformen der Organisation denkbar. Somit ist der Aufwand für eine Gesamtkoordination direkt abhängig von den

Details der Vereinbarung (Regelung der formellen und materiellen Koordination). In jedem Fall wird für die Koordination eine Gesamtübersicht mit Stand und geplanten Meilensteinen sowie die Regelung aller Schnittstellen inklusive Vorgehen bei Koordinationsbedarf empfohlen.

Nachfolgeorganisation

In den Empfehlungen des Beurteilungsgremiums vom 23.11.2015 wird zur Koordination der Arbeiten vorgeschlagen, bei der Gemeinde Freienbach eine Geschäftsstelle Projektorganisation einzurichten. Diese ist mit den notwendigen Mitteln auszustatten und mit der schrittweisen Realisierung zu beauftragen. Die Projektorganisation sollte etwa halbjährig einer Behördendelegation aus Exekutivmitgliedern der Gemeinde und des Kantons über Fortschritte der Arbeiten und allenfalls zu klärende Fragen berichten. Exekutivvertreter der Grundeigentümer sollen fallweise beigezogen werden können.

Zeitplan

Für die ersten Schritte gemäss Kapitel 7.3 ist für 2016 anzustreben:

- August: Behördliche Kenntnissnahme RR/GR
- September: Einigung mit Bund betreffend konkreten Massnahmen
- Oktober - Dezember: Erarbeitung und Unterzeichnung einer Vereinbarung/Vertrag/Letter of intent o.ä. mit Details zum gemeinsamen Vorgehen

Für die anschliessend zu erstellende Detailzeitplanung sind die zu schaffenden formellen Voraussetzungen (Richt-, Nutzungs- und Erschliessungspläne ...) mit zu berücksichtigen.

Der Zeitpunkt der Informationsveranstaltung für die Bevölkerung kann nach der behördlichen Kenntnissnahme dieses Berichtes festgelegt werden (siehe Kommunikationskonzept). Wenn der Zeitplan eingehalten wird, ist ein Termin nach den Herbstferien 2016 möglich.

ANHANG

- A) Verzeichnis der Berichte und Unterlagen**
- B) Pfäffikon Ost - Flächen/Fahrten/Kosten**
- C) Organisation**
- D) Massnahme Verkehrssystem Ost – Flächenbilanz**
- E) Massnahme Churerstrasse/Pförtnerung - Etappen und Kosten**
- F) ÖV Netz 2035 – 4 Varianten**
- G) ÖV Sofortmassnahme Bus**

ANHANG A - Verzeichnis der Berichte und Unterlagen

Testplanung 2014

Grundlagen

- **Aufgabenstellung**, Testplanung für den Raum Pfäffikon-Ost und Bahnhof – Testplanung 2014, Scholl+Signer, März 2014, 63 Seiten
- **Empfehlungen des Beurteilungsgremiums und Würdigung der Teambeiträge v2**, Testplanung für den Raum Pfäffikon-Ost und Bahnhof – Testplanung 2014, Beurteilungsgremium und Fachvertreter, 9. Dezember 2014, 21 Seiten
- **Kompendium A-Z**, Testplanung für den Raum Pfäffikon-Ost und Bahnhof – Testplanung 2014, Scholl+Signer, März 2014, 13 Seiten
- **Kompendium A-Z, Ergänzung Mai 2014**, Testplanung für den Raum Pfäffikon-Ost und Bahnhof – Testplanung 2014, Scholl+Signer, Mai 2014, 5 Seiten
- **Kompendium A-Z, Ergänzung Juni 2014**, Testplanung für den Raum Pfäffikon-Ost und Bahnhof – Testplanung 2014, Scholl+Signer, Juni 2014, 5 Seiten
- **Planungsgeschichte**, Testplanung für den Raum Pfäffikon-Ost und Bahnhof – Testplanung 2014, Scholl+Signer, März 2014, 17 Seiten
- **Synopse Ergebnisse – Input Verkehr**, Testplanung Pfäffikon SZ, Stephan Erne, ewp AG, 1. Dezember 2014, 4 Seiten
- **Synoptische Darstellung der Ergebnisse**, Testplanung für den Raum Pfäffikon-Ost und Bahnhof – Testplanung 2014, Scholl+Signer, 3. Dezember 2014, 31 Seiten

Team 10:8 Architekten GmbH

- **Bericht, Pfäffikon 2.1**, Testplanung für den Raum Pfäffikon Ost und Bahnhof, Team 10:8 Architekten GmbH, Zürich, 10. Oktober 2014, 16 Seiten + Anhänge
- **Verworfenen Ansätze, Ergänzender Bericht, Pfäffikon 2.1**, Testplanung für den Raum Pfäffikon Ost und Bahnhof, Team 10:8 Architekten GmbH, Zürich, 10. Oktober 2014, 6 Seiten
- **Plakate, Pfäffikon 2.1**, Testplanung für den Raum Pfäffikon Ost und Bahnhof, Team 10:8 Architekten GmbH, Zürich, 10. Oktober 2014, 3 Plakate

Team Albert Speer & Partner GmbH

- **Abschlussbericht Team AS&P**, Testplanung Pfäffikon, Team Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt a. M., 10. Oktober 2014, 45 Seiten
- **Verworfenen Ideen Team AS&P**, Testplanung Pfäffikon, Team Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt a. M., 10. Oktober 2014, 7 Seiten
- **Plakate**, Testplanung Pfäffikon, Team Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt a. M., 10. Oktober 2014, 4 Plakate

Team Feddersen & Klostermann

- **Bericht Strategie und Vertiefung**, Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof, Team Feddersen & Klostermann, Zürich, 10. Oktober 2014, 38 Seiten
- **Kurz-Dokumentation der verworfenen Ansätze** – Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof, Team Feddersen & Klostermann, Zürich, 10. Oktober 2014, 2 Seiten
- **Plakate** – Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof, Team Feddersen & Klostermann, Zürich, 10. Oktober 2014, 3 Plakate

Team Studio di Architettura

- **Bericht**, Testplanung Pfäffikon 2014, Team Studio di Architettura, Mailand, 10. Oktober 2014, 20 Seiten
- **Plakate**, Testplanung Pfäffikon 2014, Team Studio di Architettura, Mailand, 10. Oktober 2014, 4 Plakate

Testplanung 2015 - Vertiefung

Grundlagen

- **Empfehlungen des Beurteilungsgremiums**, Testplanung für den Raum Pfäffikon-Ost und Bahnhof – Vertiefung 2015, Beurteilungsgremium und Fachvertreter, 25. November 2015, 11 Seiten
- **Inhalt und Ablauf der Vertiefung 2015**, Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Vorbereitungsgremium, 17. März 2015, 23 Seiten
- **Übersicht über die Vertiefungsphase 2015 (ohne technische Aspekte des Verkehrs)**, Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Dr. Rolf Signer, Scholl+Signer, 24. November 2015, 10 Seiten

Auftrag A, Grossräumiges Verkehrsmanagement

- **Bericht Vertiefung A: Grossräumiges WM – Grundlagen, Einschätzung Verlagerungspotenzial Seedamm**, ewp AG, 23. November 2015, 3 Seiten + Anhänge
- **Präsentation Grossräumiges WM – Vertiefung A**, ewp AG, 2. November 2015, 3 Seiten

Auftrag B, Verkehrsmanagement und Aufwertung Churerstrasse

- **Bericht Aufwertung Churerstrasse**, Vertiefung Testplanung, Team Basler & Hofmann AG, 17. November 2015, 41 Seiten
- **Plakate Aufwertung Churerstrasse**, Vertiefung Testplanung Pfäffikon – Auftrag, Team Basler & Hofmann AG, 14. Dezember 2015, 3 Plakate
- **Präsentation Schlussbesprechung Aufwertung Churerstrasse**, Team Basler & Hofmann AG, 2. November 2015, 50 Seiten
- **Situationspläne Aufwertung Churerstrasse mit und ohne Zubringer Halten**, Team Basler & Hofmann AG, 30. November 2015, 2 Pläne

Auftrag D1, Mengengerüst und Städtebau Pfäffikon Ost

- **Bericht Städtebau und Mengengerüst**, Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Vertiefung Testplanung, Team Feddersen & Klostermann, 7. November 2015, 17 Seiten
- **Skizzen Fahrten/Phasen Variante B „Occasion“** städtebauliche Vertiefung 2015, Testplanung Pfäffikon-Ost, Team Feddersen & Klostermann, 25. November 2015, 6 Skizzen
- **Mengengerüst Variante A „Vision“**, städtebauliche Vertiefung 2015, Testplanung Pfäffikon-Ost, Team Feddersen & Klostermann, 25. November 2015, 14 Tabellenblätter
- **Mengengerüst Variante B „Occasion“**, städtebauliche Vertiefung 2015, Testplanung Pfäffikon-Ost, Team Feddersen & Klostermann, 25. November 2015, 14 Tabellenblätter
- **Mengengerüst Transit/ASP Variante „Occasion“ Szenarien 2015-2040**, städtebauliche Vertiefung 2015, Testplanung Pfäffikon-Ost, Team Feddersen & Klostermann, 18. Dezember 2015, 6 Dokumente
- **Plakate Varianten A (Vision) & B (Occasion)** städtebauliche Vertiefung 2015, Testplanung Pfäffikon-Ost, Team Feddersen & Klostermann, 29. Oktober 2015, 2 Plakate

Auftrag D2, Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon Ost, Variante 1 mrs

- **Bericht Version 1.2** Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon-Ost, Gemeinde Freienbach, Testplanung Pfäffikon – Vertiefung 2015, mrs, 10. November 2015, 64 Seiten
- **Knotenberechnungen**, Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon-Ost, Testplanung Pfäffikon – Vertiefung 2015, mrs, 26. Oktober 2015, 41 Seiten
- **Kostenschätzung**, Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon-Ost, Testplanung Pfäffikon – Vertiefung 2015, mrs, 26. Oktober 2015, 31 Seiten
- **Plakat Zielzustand 2035 mit und ohne Direktanschluss/Hochbrücke**, Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon-Ost, Testplanung Pfäffikon – Vertiefung 2015, mrs, 26. Oktober 2015, 1 Plakat
- **Skizze 1. Etappe SCD „minimal“ / nur zusätzliche Elemente gegenüber heutiger Planung**, Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon-Ost, Testplanung Pfäffikon – Vertiefung 2015, mrs, 26. Oktober 2015, 1 Skizze
- **Skizze Variantenbaum**, Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon-Ost, Testplanung Pfäffikon – Vertiefung 2015, mrs, 26. Oktober 2015, 1 Seite
- **Skizzen Hurdnerfeld**, Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon-Ost, Testplanung Pfäffikon – Vertiefung 2015, mrs, 26. Oktober 2015, 22 Skizzen
- **Skizzen Ist-Zustand und heutige Planung**, Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon-Ost, Testplanung Pfäffikon – Vertiefung 2015, mrs, 26. Oktober 2015, 8 Skizzen
- **Skizzen mit Direktanschluss**, Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon-Ost, Testplanung Pfäffikon – Vertiefung 2015, mrs, 26. Oktober 2015, 18 Skizzen
- **Skizzen ohne Direktanschluss**, Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon-Ost, Testplanung Pfäffikon – Vertiefung 2015, mrs, 26. Oktober 2015, 19 Skizzen

Auftrag D3, Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon Ost, Variante 2 SNZ

- **Schlussbericht Vertiefung Testplanung 2015**, Auftrag D3 „Verkehr – Variante B“, Gemeinde Freienbach, Testplanung Pfäffikon Ost, SNZ, 6. November 2015, 58 Seiten + Anhänge
- **Plakate Variante „Städtebau“ / Variante „Verkehr“ / Leistungsfähigkeitsanalysen**, Alternative Verkehrsführung Pfäffikon Ost, Testplanung Pfäffikon Ost + Bahnhof – Vertiefung 2015, SNZ, 29. Oktober & 1. November 2015, 3 Plakate
- **Skizzen Machbarkeiten**, Testplanung Pfäffikon Ost + Bahnhof, Vertiefung 2015, Auftrag D3, SNZ, 5. Oktober 2015, 5 Skizzen

Auftrag D4, Verkehr Pfäffikon Ost Variantenvergleich

- **Bewertungsraster Pfäffikon Ost**, Stephan Erne, ewp AG, 23. November 2015, 2 Seite
- **Plakat synoptische Darstellung Pfäffikon-Ost**, Stephan Erne, ewp AG, 23. November 2015, 1 Plakat
- **Synthese – Beurteilung Lösungsansätze Verkehrssystem Pfäffikon-Ost / Gwatt**, Stephan Erne, ewp AG, 19. November 2015, 2 Seiten

Auftrag F, Richtplaneinträge

- **Präsentation Richtplanüberarbeitung 2015**, Testplanung Pfäffikon-Ost/Bahnhof, Amt für Raumentwicklung, 2. November 2015, 13 Seiten

Unterlagen Auftrag G, Vorhabenübersicht

- **Interaktive Vorhabenübersicht (Vorhabenübersicht, Datenblätter, Phasenplan, Grundlagen)**, Testplanung für den Raum „Pfäffikon-Ost und Bahnhof“, Remund + Kuster, 11. November 2015, 62 Seiten

Testplanung 2016 - Nachträge

Auftrag D1, Mengengerüst und Städtebau Pfäffikon Ost

- **Bericht Revision des Mengengerüsts v3**, Testplanung für den Raum Pfäffikon-Ost und Bahnhof – Vertiefung 2015, Dr. Rolf Signer, Scholl+Signer, 27. Mai 2016, 5 Seiten
- **Mengengerüst Variante B „Occasion“**, städtebauliche Vertiefung 2015, Testplanung Pfäffikon-Ost, Team Feddersen & Klostermann, 14. Januar 2016, 14 Tabellen
- **Skizzen Gebäudeflächen Variante „Occasion“ Nord 2035**, städtebauliche Vertiefung 2015, Testplanung Pfäffikon-Ost, Team Feddersen & Klostermann, 21. März 2016, 9 Skizzen
- **Skizzen Gebäudeflächen Variante „Occasion“ Süd 2035**, städtebauliche Vertiefung 2015, Testplanung Pfäffikon-Ost, Team Feddersen & Klostermann, 18. Dezember 2015, 7 Skizzen

Auftrag D2, Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon Ost, Variante 1 mrs

- **Knotenberechnungen**, Ergänzungen Verkehrssystem Pfäffikon Ost, mrs, 20. März 2016, 30 Seiten
- **Kostenschätzung, Testplanung Pfäffikon Ost**, mrs, Zürich, 20. März 2016, 9 Seiten
- **Kurzbericht zum Verkehrssystem Pfäffikon Ost**, Freienbach, Testplanung Pfäffikon – Ergänzungen 2016, mrs, 21. März 2016, 7 Seiten
- **Plakate gesamt Etappen Pfäffikon Ost 2025 & 2035 SDP / SDC**, Gemeinde Freienbach, Testplanung Pfäffikon – Ergänzungen 2016, mrs, 4. Mai 2016, 3 Plakate
- **Plakate Pfäffikon Ost Etappen Pfäffikon Ost 2025 & 2035 SDP / SDC**, Gemeinde Freienbach, Testplanung Pfäffikon – Ergänzungen 2016, mrs, 4. Mai 2016, 4 Plakate
- **Skizzen Erreichbarkeit**, Ergänzungen Verkehrssys. Pfäffikon Ost, mrs, 20. März 2016, 10 Skizzen
- **Skizzen Infrastruktur-Aufwand**, Ergänzungen Verk. Pfäffikon Ost, mrs, 20. März 2016, 4 Skizzen
- **Skizzen Verkehrsqualität und Auslastung**, Ergänzungen Verkehrssystem Pfäffikon Ost, mrs, 20. März 2016, 4 Skizzen

Auftrag D3, Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon Ost, Variante 2 SNZ

- **Kostenschätzung**, Freienbach, Testplanung Pfäffikon Ost – Ergänzungen 2016, SNZ, 22. März 2016, 3 Seiten
- **Plakate Etappen 2025 & 2035 SDP / SDC / Alles**, Auftrag D3: Alternative Verkehrsführung Pfäffikon Ost, Testplanung Pfäffikon Ost + Bahnhof – Ergänzungen 2016, SNZ, 26. Mai 2016, 4 Plakate
- **Schlussbericht Ergänzungen Testplanung 2016**, Auftrag D3 „Verkehr – Variante B“, Gemeinde Freienbach, Testplanung Pfäffikon Ost, SNZ, 21. März 2016, 56 Seiten + Anhänge

Auftrag D3, Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon Ost, Variante 2, neue Variante SNZ

- **Zusatzbericht Etappe „IIb-GP 2035“**, Ergänzungen Testplanung 2016, Auftrag D3 „Verkehr – Variante B“, Gemeinde Freienbach, Testplanung Pfäffikon Ost, SNZ, 3. Mai 2016, 23 Seiten + Anhänge
- **Plakat Etappe IIb – GP 2035**, Auftrag D3: Alternative Verkehrsführung Pfäffikon Ost, Testplanung Pfäffikon Ost + Bahnhof – Ergänzungen 2016, SNZ, 26. Mai 2016, 1 Plakat
- **Plakat gesamt Etappe IIb – GP 2035**, Auftrag D3: Alternative Verkehrsführung Pfäffikon Ost, Testplanung Pfäffikon Ost + Bahnhof – Ergänzungen 2016, SNZ, 26. Mai 2016, 1 Plakat

Sitzungen Exekutivgremium

2013: 14. November

2014: 7. Juli und 9. Dezember

2015: 22. Januar, 24. März, 25. November (23.-25. April öffentliche Ausstellung)

2016: 30. März, 20. Juni (Abschluss des Testplanungs-Verfahren)

ANHANG B – Pfäffikon Ost - Flächen/Fahrten/Kosten

Auszug, Darstellung Flächen und Fahrtenentwicklung gemäss „Revision Mengengerüst, 27. Mai 2016“

3. Entwicklungen nördlich der Bahn

Die Zahlenwerte auf den Abbildungen 1 und 2 entsprechen jenen vom 6. Januar 2016, ergänzt um die Werte der zusätzlichen städtebaulichen Vertiefung auf Baufeld 4 (siehe 1.); sie umfassen aber nur die Totale pro Baufeld; auf die technischen Kommentare wird verzichtet.

Nördlich der Bahn besteht demnach ein Potential für Neubauten von gut 96'000 m², wobei die Anzahl Fahrten gegenüber heute von knapp 3'000 auf etwas über 5'000 ansteigt (vgl. die Zusammenstellungen im unteren Teil der Abbildung 3).

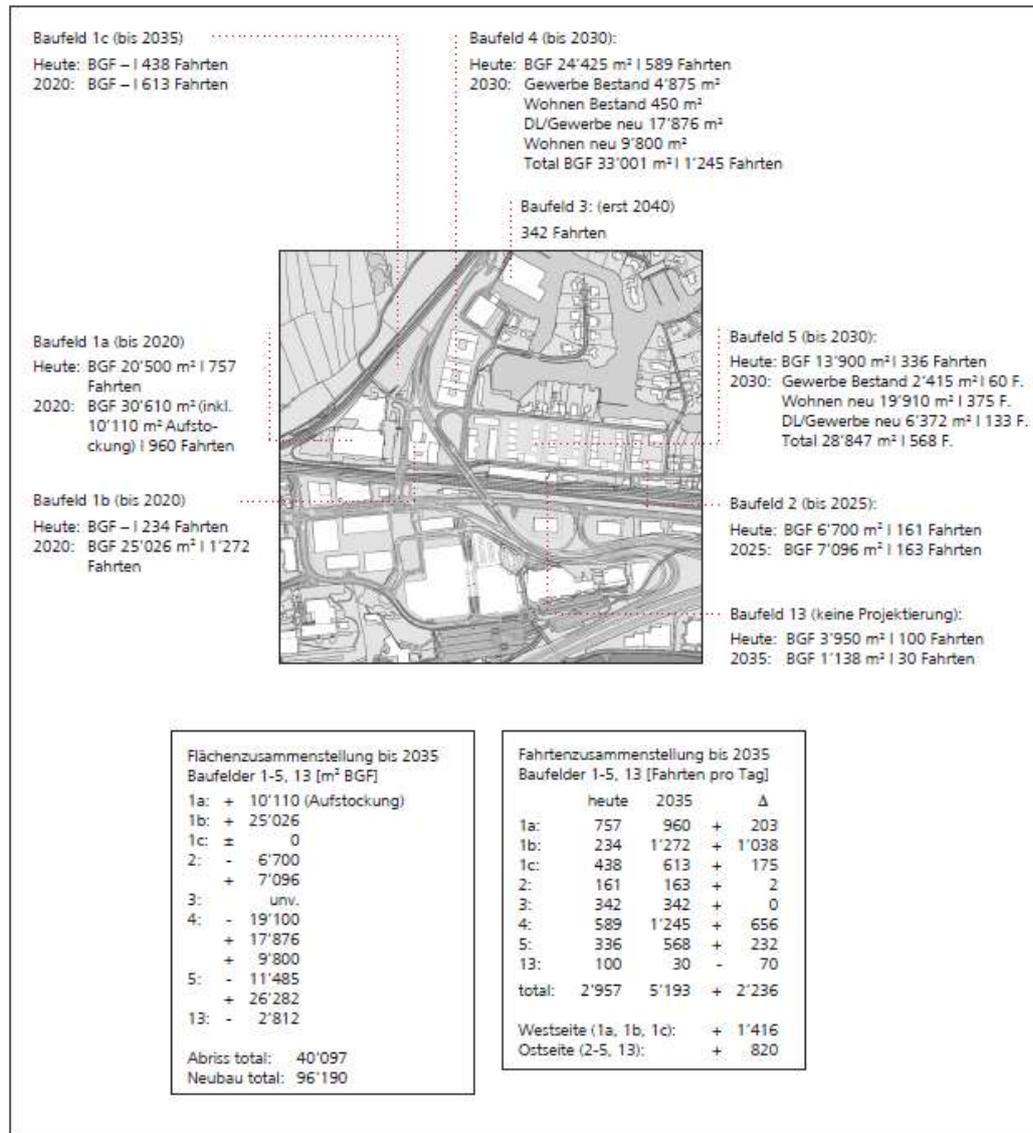


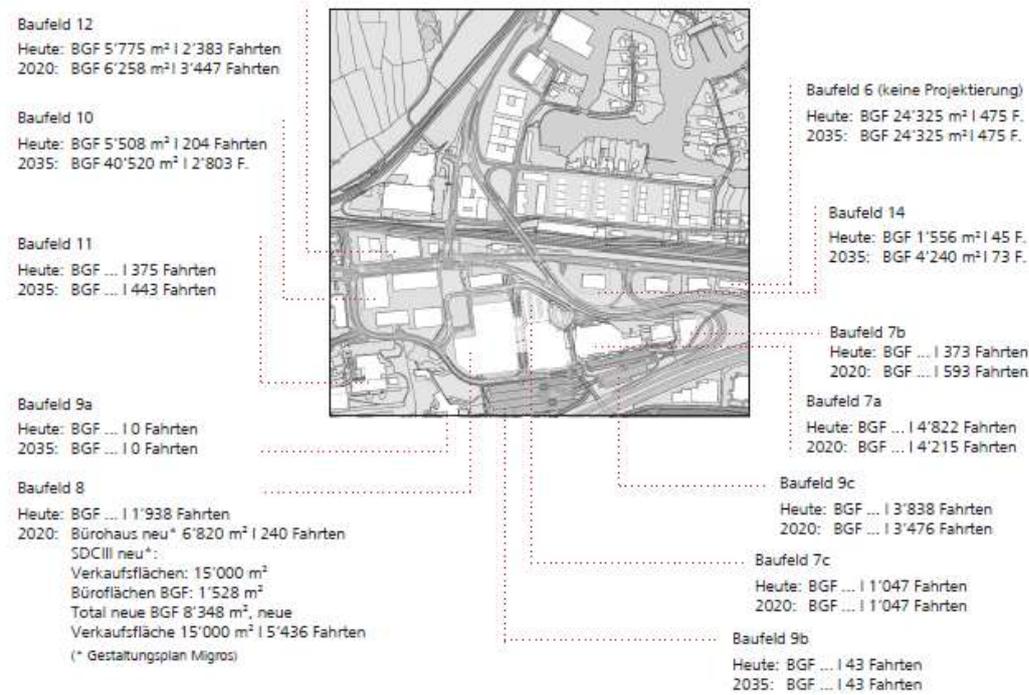
Abb. 1: Die absehbaren Entwicklungen nördlich der Bahn.

Fortsetzung Anhang B

4. Entwicklungen südlich der Bahn

Südlich der Bahn besteht ein Potential für Neubauten von gut 59'000 m² (plus 15'000 m² neue Verkaufsfläche), wobei die Anzahl

Fahrten gegenüber heute von gut 15'000 auf etwas über 22'000 ansteigt.



Flächenzusammenstellung bis 2035 Baufelder 6-12, 14 [m ² BGF]	
6:	± 0
7a:	± 0
7b:	± 0
7c:	± 0
8:	+ 8'348 (BGF neues Bürohaus und Büroflächen)
	+ 15'000 (Verkaufsflächen)
9a:	± 0
9b:	± 0
9c:	± 0
10:	- 5'508
	+ 40'520
11:	± 0
12:	- 5'775
	+ 6'258
14:	- 1'556
	+ 4'240
BGF Abriss total: 12'839	
BGF Neubau total*: 59'366	
*ohne 15'000 neue Verkaufsflächen gemäss SDCIII-GP	

Fahrtenzusammenstellung bis 2035 Baufelder 6-12, 14 [Fahrten pro Tag]			
	heute	2035	Δ
6:	475	475	± 0
7a:	4'822	4'215	- 607
7b:	373	593	+ 220
7c:	1'047	1'047	± 0
8:	1'938	5'675	+ 3'737
9a:	0	0	± 0
9b:	43	43	± 0
9c:	3'838	3'476	- 362
10:	204	2'803	+ 2'599
11:	375	443	+ 68
12:	2'383	3'447	+ 1'064
14:	45	73	+ 28
total:	15'543	22'290	+ 6'747

Abb. 2: Die absehbaren Entwicklungen südlich der Bahn.

Anhang C - Organisation (Auszug S. 59 Aufgabenstellung vom März 2014)

8. Organisation der Testplanung

8.1. Einleitung

Wegen der Vielschichtigkeit der Aufgabenstellung wird ein besonderes, zeitlich begrenztes Verfahren mit verschiedenen Teams durchgeführt. Die Teams arbeiten simultan an derselben Aufgabe.

Sie werden von einer Gruppe aus externen Experten und Vertretern der Auftraggeber (Beurteilungsgremium) begleitet und geführt. Diese werden von einer Gruppe von weiteren Fachleuten von Bund, Kanton, Gemeinde, Grundeigentümern und weiteren Akteuren unterstützt (Fachvertreter).

8.2. Auftraggeber

Auftraggeber der Testplanung sind der Kanton Schwyz, die Gemeinde Freienbach sowie die Grundeigentümer, federführend die Gemeinde Freienbach.

8.3. Exekutivgremium

Das Exekutivgremium setzt sich aus je zwei Vertretern der Auftraggeber zusammen:

- Daniel Landolt
Gemeindepräsident (Vorsitz)
- Regierungsrat Kurt Zibung
Vorsteher Volkswirtschaftsdepartement
- Regierungsrat Othmar Reichmuth
Vorsteher Baudepartement
- Werner Schnellmann
Gemeinderat
- Ulrich Feusi
Präsident Korporation Pfäffikon
- Urs Wild
Korporation Pfäffikon

8.4. Beurteilungsgremium

Zur Begleitung der Arbeiten wird eine Gruppe eingerichtet, die den fachlichen Kern der Organisation bildet. Der Vorsitz wird durch die Mitglieder auf Vorschlag der Auftraggeber gewählt. Dieses Gremium wird unterstützt durch weitere Fachvertreter. Weitere Berater, Gäste und Beobachter, auch zu einzelnen Themen, können auf Wunsch des Beurteilungsgremiums beigezogen werden.

Das Gremium setzt sich folgendermassen zusammen:

- Prof. Dr. Bernd Scholl, ETH Zürich
- Markus Maibach, Infrac, Zürich
- Prof. Markus Neppi, Karlsruher Institut für Technologie
- Dr. Markus Nollert, bureau für RAUMENTWICKLUNG, Zürich
- Walter Schaufelberger, B+S AG, Bern
- Prof. Dr. Udo Weilacher, Technische Universität München

- Albert Steinegger
Gemeindefreier Freienbach
- Nils Tonascia
Abteilungsleiter Bau, Gemeinde Freienbach
- Thomas Huwlyer
Vorsteher Amt für Raumentwicklung, Kanton Schwyz
- Daniel Kassubek
Vorsteher Tiefbauamt, Kanton Schwyz
- Markus Meyer
Amtsleiter Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton Schwyz
- David Feusi
Vertreter Grundeigentümer
- Dr. Robert von Rotz
Vertreter Grundeigentümer

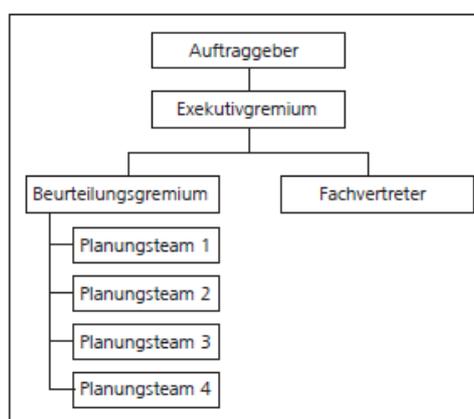


Abbildung 123: Übersicht über die Aufbauorganisation.

8.5. Fachvertreter

Fachvertreter (mit beratender Stimme) sind:

- Peter Inhelder, Amt für Umwelt, Kanton Schwyz
- Annemarie Sandor, Amt für Natur, Jagd und Fischerei, Kanton Schwyz
- Jörg Häberli, Bundesamt für Strassen, Bern
- Andreas Stalder, Bundesamt für Umwelt, Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung, Bern (abgesagt)
- Bundesamt für Verkehr, Bern (abgesagt)
- Jorge Vieitez, SBB, Immobilien
- Dr. Daria Martinoni und Felix Feurer, SBB, Netzentwicklung
- Urs Arpagaus, SBB, Personenverkehr
- Heinrich Güttinger, Schweizerische Südostbahn
- Erich Zoller, Präsident Verein Agglo Obersee und Stadtpräsident Rapperswil-Jona
- Peter Schönbächler, Postautobetriebe

Nachtrag: Im Verlaufe des Verfahrens liessen sich verschiedene Personen innerhalb der Fachvertreter vertreten.

Stadt Rapperswil: Thomas Furrer, Marcel Gemperli

Postauto: Sigi Lechner (Vertiefung, Aufgrund Wechsel von Andreas Meyer zur SOB)

SBB: Philipp Mader, Frank Bühler, Christina Senn, Saied Rahmani

SOB: Andreas Meyer

Genossenschaft Migros Zürich: Heinz Fankhauser (Vertiefung)

Seedamm- Immobilien AG: Hanspeter Gisler (Vertiefung)

Im Vorbereitungsgremium vertreten: Rolf Signer, Stephan Erne, Thomas Huwlyer, Daniel Kassubek, Hugo Gwerder (TBA), Markus Meyer, David Feusi, Robert von Rotz, **Nils Tonascia**.

ANHANG D) Massnahme Verkehrssystem Ost - Flächenbilanz

	Ist-Zustand	2025 SDP mrs		2035 mrs		2035 SNZ-GP	
Restfläche Anschlussbereich	12988	12988	0%	12988	0%	12988	0%
Restfläche Siedlungsgebiet	10992	7341	-33%	5477	-50%	9177	-17%
Strassenfläche Nord	13401	11884	-11%	12173	-9%	12211	-9%
Trottoirflächen Nord	1640	1898	16%	1870	14%	2328	42%
Strassenfläche Süd	36969	36851	0%	39660	7%	42448	15%
Trottoirflächen Süd	4461	5379	21%	5336	20%	5231	17%
Strassenflächen Total	50370	48735	-3%	51833	3%	54659	9%
Verkehrsflächen Total	56471	56012	-1%	59039	5%	62218	10%
Rest- und Verkehrsflächen	80450	76341	-5%	77504	-4%	84383	5%
... ohne Trottoirflächen	74350	69064	-7%	70299	-5%	76824	3%

ewp, Min/Ern, 07.06.2016



Ist-Zustand



Variante SNZ 2035



2025 Variante mrs



2035 Variante mrs

ANHANG E) Massnahme Churerstrasse/Pförtnerung - Etappen und Kosten

Quelle: „Synopsis“ Bericht Übersicht über die Vertiefungsphase 2015 (ohne technische Aspekte des Verkehrs, Scholl+Signer, 24. November 2015, 10 Seiten)

Auszug S. 6, Kosten der Verkehrsinfrastruktur Churerstrasse (Auftrag B2)

Kosten Etappe 1-2 20-40 Mio, gesamte «Vision» 40-80 Mio.

Etappe 1 (Sofortmassnahmen 2020): Pförtnerung und Buspriorisierung Rain und Lavendelkreisel, Löwenkreuzung inkl. Pförtnerung Schindellegistrasse, Bushaltestelle Dorfplatz. Teilweise neue Busführung.



Etappe 2 (2025): Knoten Rain, Pförtnerung statt beim Lavendelkreisel bei Gwatt/Schützenstrasse (Abgleich Aufträge D?), neue Klosterstrasse, Umgestaltung Knoten Unterdorf.



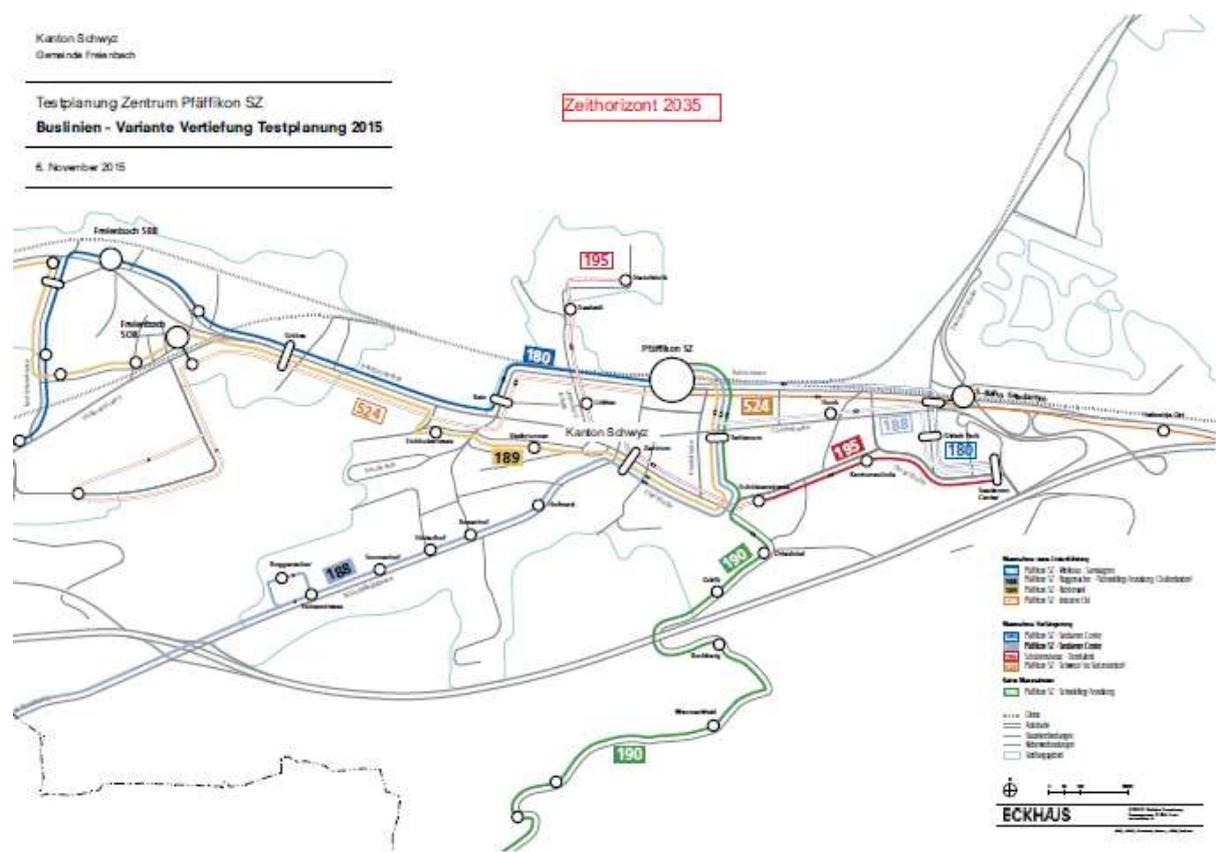
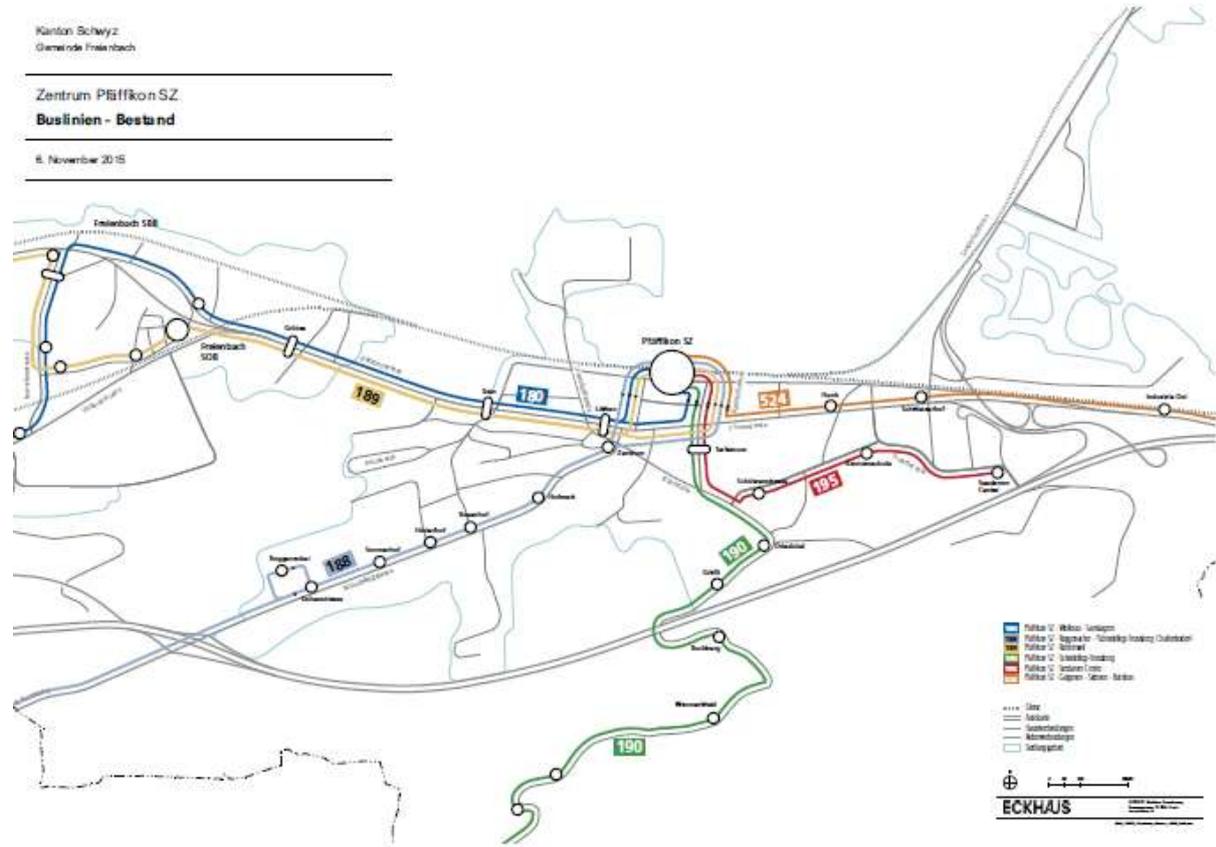
Etappe 3 (2035): Bahnstrasse, Bushof, S-Bahnhalt.



Etappe 4 (mit Halten und Zubringer, 2045): Spurreduktionen.



ANHANG F) ÖV Netz 2035 – 4 Varianten



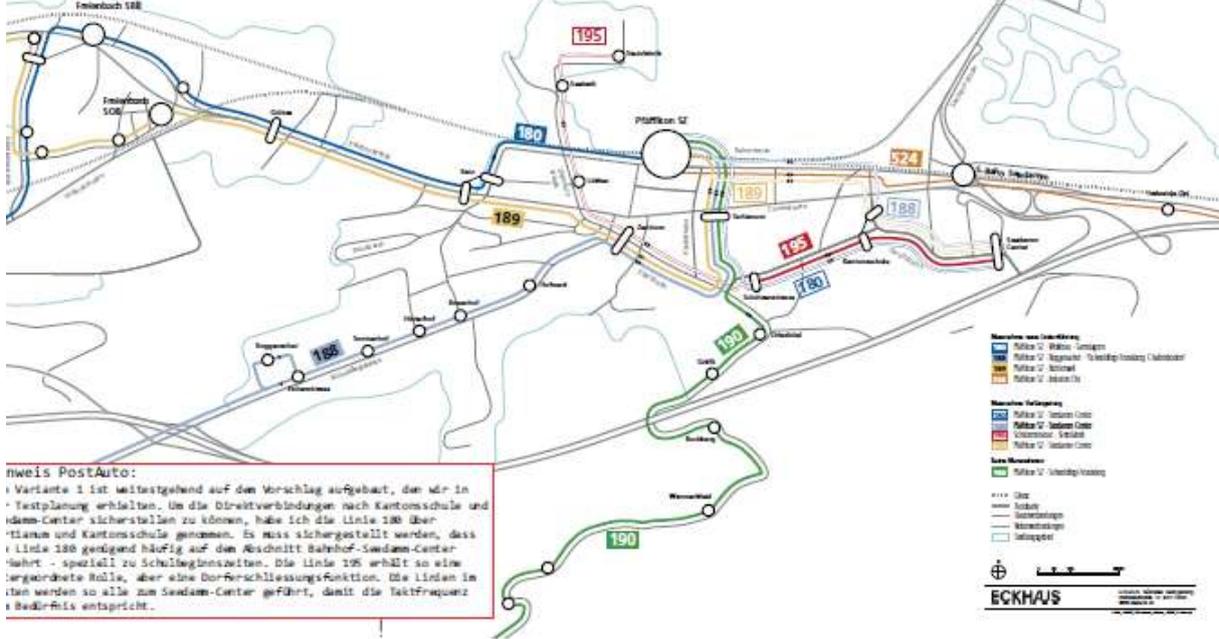
Fortsetzung Anhang F

Kanton Schwyz
Gemeinde Fraubach

Zentrum Pfäffikon SZ
Buslinien - PostAuto AG Variante 1

22. März 2016

Entwurf
Zeithorizont 2035

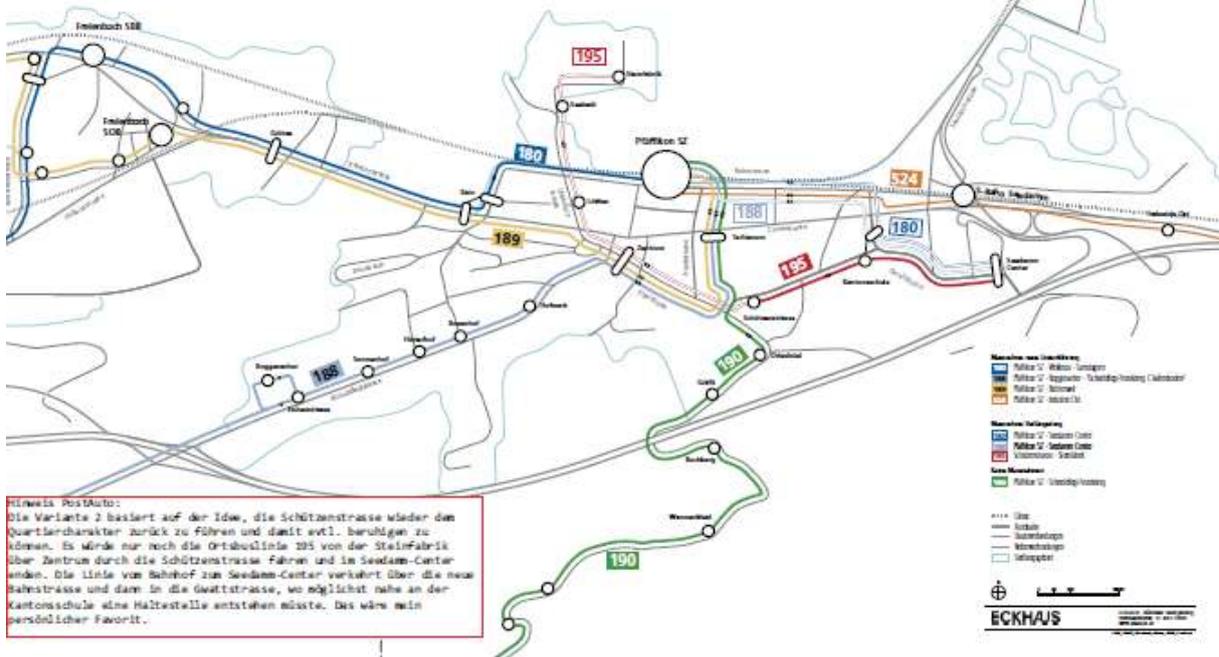


Kanton Schwyz
Gemeinde Fraubach

Zentrum Pfäffikon SZ
Buslinien - PostAuto AG Variante 2

22. März 2016

Entwurf
Zeithorizont 2035



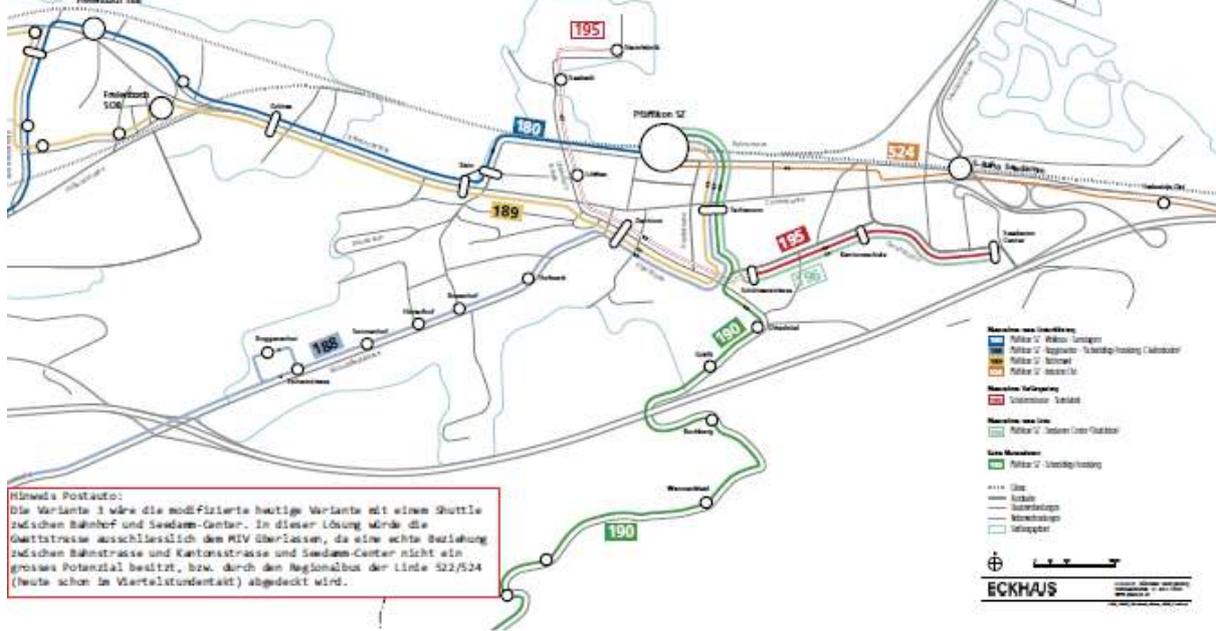
Fortsetzung Anhang F

Kanton Schwyz
Gemeinde Fraubach

Zentrum Pfäffikon SZ
Buslinien - PostAuto AG Variante 3

22. März 2016

Entwurf
Zeithorizont 2035



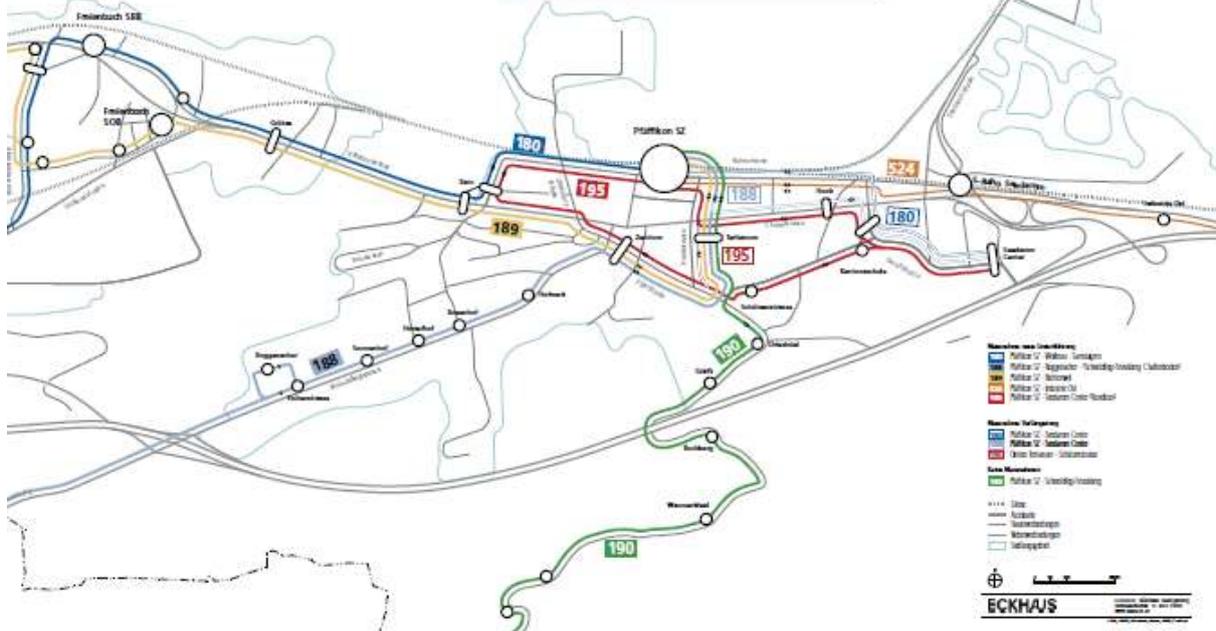
Hinweis Postauto:
Die Variante 3 wäre die modifizierte heutige Variante mit einem Shuttle zwischen Bahnhof und Samedan-Center. In dieser Lösung würde die Gattstrasse ausschliesslich dem RIV überlassen, da eine enge Beziehung zwischen Bahnstrasse und Kantonsstrasse und Samedan-Center nicht ein grosses Potenzial besitzt, bzw. durch den Regionalbus der Linie 522/524 (heute schon im Viertelstundentakt) abgedeckt wird.

Kanton Schwyz
Gemeinde Fraubach

Zentrum Pfäffikon SZ
Buslinien - PostAuto AG Variante 4

20. April 2016

Entwurf Zeithorizont 2035
weitere Variante aufgrund der Rückmeldung
Exekutivgremium 30.3.2016 (Halt auf
Churenstrasse)



ANHANG G) ÖV Sofortmassnahme Bus

Schema zustimmend zur Kenntnis genommen an der Exekutivgremiumssitzung vom 30. März 2016

