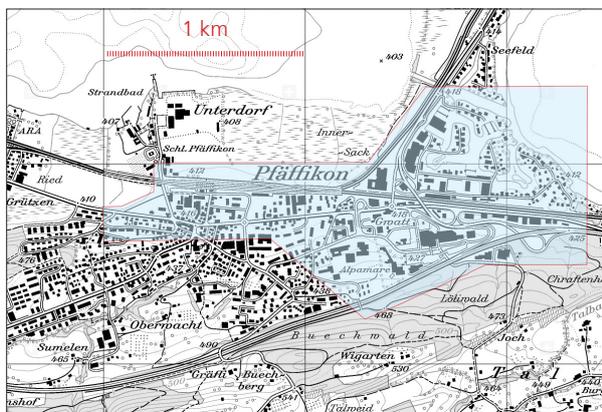




Testplanung für den Raum Pfäffikon-Ost und Bahnhof

Testplanung 2014
Aufgabenstellung



Impressum

Kanton Schwyz:

Regierungsrat Kurt Zibung
Vorsteher Volkswirtschaftsdepartement
Regierungsrat Othmar Reichmuth
Vorsteher Baudepartement

Gemeinde Freienbach:

Daniel Landolt
Gemeindepräsident
Werner Schnellmann
Gemeinderat

Grundeigentümerschaft

Ulrich Feusi
Präsident Korporation Pfäffikon
Urs Wild
Korporation Pfäffikon

Aufgabenstellung für das Testplanungsverfahren in
Abstimmung mit dem Kanton Schwyz, der Gemein-
de Freienbach sowie der Grundeigentümerschaft:

Scholl+Signer
Stadt- und Regionalplaner
Marktgasse 20
8001 Zürich

Mit fachlicher Unterstützung durch:

Stephan Erne
ewp AG Ingenieure | Planer | Geometer
Rikonerstr. 4
8307 Effretikon

Inhalt

Vorbemerkungen	5	6. Ziele des Testplanungsverfahrens	53
1. Anlass	7	6.1. Grundlegende Idee	53
1.1. Beschluss des Gemeinderates vom 8. Mai 2013	7	6.2. Erwartete Ergebnisse	53
1.2. Schreiben des Kantons an die Gemeinde vom 25. Juni 2013	7	7. Aufgabenstellung	55
1.3. Vereinbarung zwischen der Korporation Pfäffikon und dem Gemeinderat Freienbach vom 4. Juli 2013	7	7.1. Einleitung	55
2. Pfäffikon SZ in Kürze	9	7.2. Perimeter	55
2.1. Die Gemeinde Freienbach	9	7.3. Entwicklungsperspektive	56
2.2. Der Ortsteil Pfäffikon	13	7.4. Vorzugsoption	56
2.3. Freienbach – Historischer Abriss	13	7.5. Zeitabschnitte	57
2.4. Freienbach – Flächenübersicht	16	7.6. Produkte: Plakate und Berichte	57
2.5. Pfäffikon – Grundeigentum	17	7.7. Bedeutsame Aspekte der Beurteilung	57
2.6. Freienbach – Raumplanung	18	8. Organisation der Testplanung	59
2.7. Abschliessende Bemerkungen	18	8.1. Einleitung	59
3. Wichtige Themenbereiche	19	8.2. Auftraggeber	59
3.1. Einleitung	19	8.3. Exekutivgremium	59
3.2. Naturräumliche Gegebenheiten	19	8.4. Beurteilungsgremium	59
3.3. Für die Testplanung wichtige Teilräume von Pfäffikon	20	8.5. Fachvertreter	59
3.4. Strassensystem	32	8.6. Planungsteams	60
3.5. ÖV auf Schiene und Strasse	36	8.7. Ablauf	60
3.6. Fuss- und Radverkehr	38	8.8. Projektunterstützung	61
3.7. Wichtige Ereignisse in jüngerer Zeit	39	9. Abschliessende Bemerkungen	63
3.8. Abschliessende Bemerkungen	39	9.1. Anlaufstelle	63
4. Umfeld	41	9.2. Kommunikation	63
4.1. Planungen des Bundes	41		
4.2. Planungen des Kantons	42		
4.3. Agglomerationsprogramm Obersee	43		
4.4. Abschliessende Bemerkungen	43		
5. Problemsituation	45		
5.1. Einleitung	45		
5.2. Schlüsselthema Siedlungsentwicklung Pfäffikon-Ost und Bahnhofsgebiet	45		
5.3. Schlüsselthema Strassensystem	45		
5.4. Schlüsselthema Öffentlicher Verkehr auf Schiene und Strasse	46		
5.5. Schlüsselthema Fuss- und Radverkehr	48		
5.6. Synoptische Darstellung der Problemsituation nach Teilräumen	49		
5.7. Abschliessende Bemerkungen	51		

Vorbemerkungen

Das hier vorliegende Dokument enthält die Aufgabenstellung für die Planungsteams. Es wird ihnen anlässlich der Startveranstaltung übergeben werden (siehe auch Abschnitt 8).

Diese Aufgabenstellung umfasst auch eine Beschreibung der Ausgangslage sowie der Problemsituation. Weiterführende Informationen zu jedem hier ausgeführten Themenbereich finden sich im sog. Kompendium, das zur Zeit in Erarbeitung ist und auf den Start des Verfahrens hin fertiggestellt und aktualisiert wird.

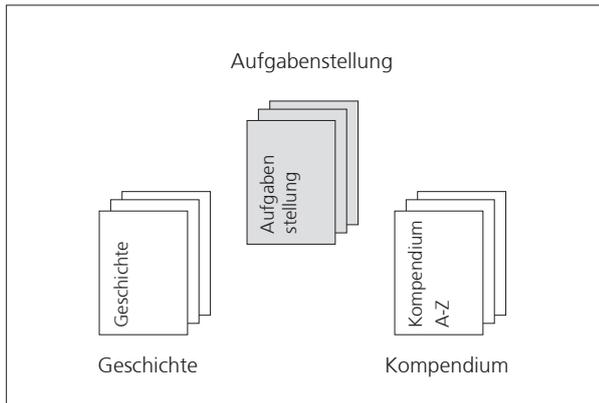


Abbildung 1: Drei Dokumente für die Testplanung: Aufgabenstellung, Geschichte und Kompendium.

Ausserdem wird ein Dokument erarbeitet, das die Geschichte der diversen Vorhaben und Planungen in Pfäffikon zeigt.

Mit dieser Gliederung kann die Aufgabenstellung auf das Wesentliche konzentriert werden, und die Beteiligten können sich bei Bedarf jederzeit weiter informieren.

1. Anlass

1.1. Beschluss des Gemeinderates von Freienbach vom 8. Mai 2013

Der Gemeinderat von Freienbach stimmte am 8. Mai 2013 zu, eine Testplanung durchzuführen. In der Ausgangslage heisst es (Auszug aus dem Gemeinde-ratsbeschluss GRB Nr. 207 vom 8. Mai 2013):

«Grosse Flächen im Gebiet Pfäffikon Ost werden von nationalen und regionalen Verkehrsanlagen für den Strassen- und Eisenbahnverkehr belegt. Erhebliche Flächen beanspruchen zudem publikumsintensive Einrichtungen sowie Industrie- und Lagereinrichtungen, die in absehbarer Zeit ihre Bedeutung und Funktion einbüßen werden.

Einzelne Vorhaben der Umgestaltung und Erneuerung scheitern an der fehlenden Erschliessbarkeit. Die unterschiedlichen Zuständigkeiten des Bundes, des Kantons und der Gemeinde sowie die fehlende Übereinstimmung der Interessen und unterschiedliche Zukunftsvorstellungen stehen bis anhin einer ganzheitlichen Neuordnung und Entwicklung des Gebietes entgegen. Massnahmen in Pfäffikon Ost betreffen auch die Ausbauwünsche im Bahnhof Pfäffikon (u.a. Netzentflechtung) und stehen in engem Zusammenhang zur beabsichtigten Verkehrs-entlastung des Zentrums Pfäffikon (Umfahrung).»

Finanziert wird das Verfahren durch die Gemeinde Freienbach, die Grundeigentümer sowie den Kanton Schwyz.

1.2. Schreiben des Kantons an die Gemeinde vom 25. Juni 2013

Der Regierungsrat des Kantons Schwyz, vertreten durch das Volkswirtschaftsdepartement, reagiert mit Schreiben vom 25. Juni 2013 auf das Ersuchen der Gemeinde Freienbach, die Testplanung im Voranschlag 2014 zu berücksichtigen, positiv, behält sich aber die Genehmigung des Budgets durch den Kantonsrat vor. (Dies ist inzwischen geschehen.)

1.3. Vereinbarung zwischen der Korporation Pfäffikon und dem Gemeinderat Freienbach vom 4. Juli 2013

Diese Vereinbarung enthält die Zusage der Korporation Pfäffikon, einen Teil der Kosten der Testplanung zu übernehmen sowie die Modalitäten der Beteiligung der Korporation im Exekutiv- und Beurteilungsgremium. Zudem wird festgehalten, dass die Gemeinde Freienbach die Federführung der gesamten Planung übernimmt.



Abbildung 2: Luftaufnahme von Pfäffikon mit Blick nach Südwesten (Quelle: Schwyzer Kantonalbank).

2. Pfäffikon SZ in Kürze

2.1. Die Gemeinde Freienbach

2.1.1. Einleitung

Pfäffikon SZ gehört zur Gemeinde Freienbach. Sie liegt am oberen Zürichsee am Fusse des Etzels und hat eine Fläche von knapp 21 km². Zur Gemeinde gehören auch die beiden Zürichsee-Inseln Ufnau und Lützelau sowie diverse Naturschutzgebiete.

Zusammen mit Feusisberg und Wollerau bildet Freienbach den Bezirk Höfe. Die Gemeinde umfasst die fünf Dörfer Bäch, Freienbach, Hurden, Pfäffikon und Wilen.

2.1.2. Wohnbevölkerung

Freienbach ist mit knapp 16'000 Einwohnern die bevölkerungsmässig grösste Gemeinde des Kantons Schwyz; sie weist rund 1'000 Personen mehr auf als Einsiedeln und Schwyz.

Tabelle 1 sowie die Abbildungen 4 und 5 geben einen Überblick über die Bevölkerungsentwicklung seit 2000.

	2000	2005	2010	2012
Freienbach	13055	14597	15603	15750
Bezirk Höfe	22908	25676	27304	27706
Kanton Schwyz	128704	137225	146210	149236

	00-05	05-10	10-12
Freienbach	1542	1006	147
Bezirk Höfe	2768	1628	402
Kanton Schwyz	8521	8985	3026

	00-05	05-10	10-12
Freienbach	11.8 %	6.9 %	0.9 %
Bezirk Höfe	12.1 %	6.3 %	1.5 %
Kanton Schwyz	6.6 %	6.5 %	2.1 %

Tabelle 1: Die Entwicklung der Wohnbevölkerung in der Gemeinde Freienbach im Vergleich zum Bezirk Höfe und zum gesamten Kanton Schwyz (Ständige Wohnbevölkerung jeweils Ende Jahr; Quelle: Volkswirtschaftsdepartement Kt. Schwyz).



Abbildung 3: Luftaufnahme von Freienbach mit Gemeindegrenze. (Quelle: WebMap Kt. SZ)

Die Entwicklung der Wohnbevölkerung in der Gemeinde war zwischen 2000 und 2005 mit einem Zuwachs von 11.8% etwas tiefer als im Bezirk, aber deutlich höher als im Kanton, zwischen 2005 und 2010 mit einem Zuwachs von 6.9% etwas stärker als im Bezirk und im Kanton, in den letzten zwei Jahren mit 0.9% tiefer als Bezirk und Kanton.

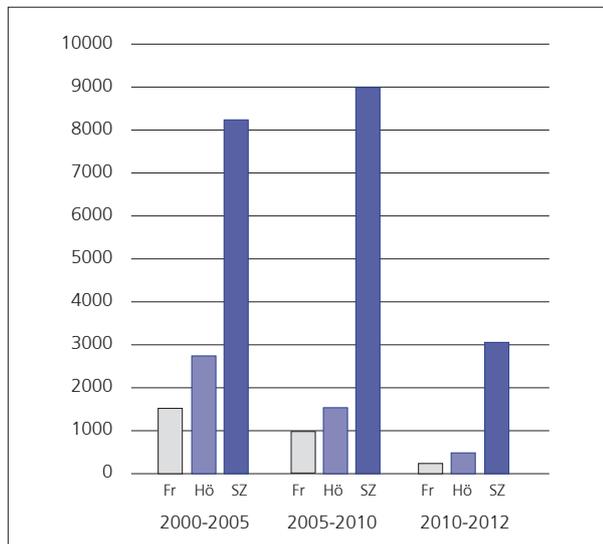


Abbildung 4: Die Entwicklung der Wohnbevölkerung von Freienbach im Vergleich mit dem Bezirk Höfe und dem gesamten Kanton von 2000 bis 2005, von 2005 bis 2010 und von 2010 bis 2012 gemäss Tabelle 1 (absolute Zahlen).

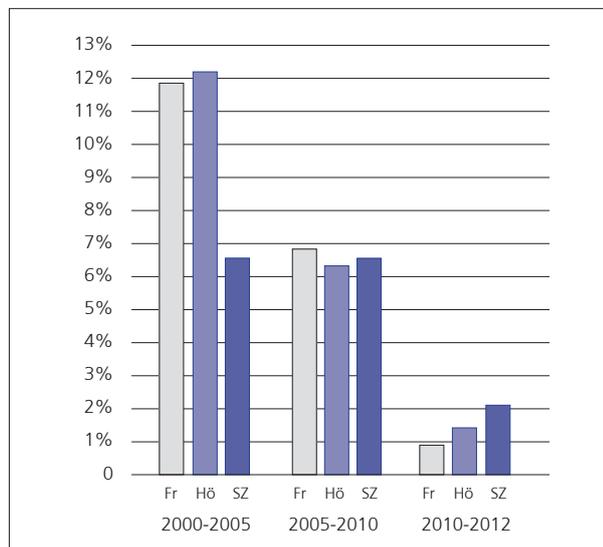


Abbildung 5: Die Entwicklung der Wohnbevölkerung von Freienbach im Vergleich mit dem Bezirk Höfe und dem gesamten Kanton von 2000 bis 2005, von 2005 bis 2010 und von 2010 bis 2012 gemäss Tabelle 1 (relative Zahlen).

Im September 2013 wurden in Freienbach 6'876 Haushalte gezählt (davon 6'873 private). Bei einer Einwohnerzahl von 15'783 ergibt sich eine mittlere Haushaltsgrösse von 2.3 Personen.

Von den Privathaushaltungen machen in Freienbach die 1- und 2-Personen-Haushaltungen zusammen 68% aus (Pfäffikon allein 69%).

2.1.3. Beschäftigung («Arbeitsplätze»)

Bezüglich der Beschäftigung lässt sich gemäss Tabelle 2 sagen, dass Freienbach zwischen 2001 und 2005 mit 11.0% (Vollzeitäquivalente) relativ weit deutlicher wuchs als der Kanton (2.4%) – genauso wie der gesamte Bezirk Höfe. Zwischen 2005 und 2008 waren die Unterschiede nicht mehr so deutlich: Freienbach steigerte die Beschäftigtenzahl um 12.7%, der Kanton um 8.9%.

	2001	2005	2008
Freienbach	7'809	8'669	9'774
Bezirk Höfe	11'105	12'284	14'078
Kanton Schwyz	47'941	49'085	53'451

	01-05	05-08
Freienbach	860	1'105
Bezirk Höfe	1'179	1'794
Kanton Schwyz	1'144	4'366

	01-05	05-08
Freienbach	11.0 %	12.7 %
Bezirk Höfe	10.6 %	14.6 %
Kanton Schwyz	2.4 %	8.9 %

	2011
Freienbach	11'280
Bezirk Höfe	16'390
Kanton Schwyz	59'598

Tabelle 2: Die Entwicklung der Beschäftigung in der Gemeinde Freienbach im Vergleich zum Bezirk Höfe und zum gesamten Kanton Schwyz (Vollzeitäquivalente gemäss Betriebszählung 2001, 2005 und 2008. Quelle: Volkswirtschaftsdepartement Kt. Schwyz).

Die – provisorischen – Zahlen für 2011 (ebenfalls Vollzeitäquivalente) sind gemäss Amt für Wirtschaft nach einer neuen Systematik («STATENT») erhoben und nicht direkt mit den Werten der bisherigen Betriebszählung vergleichbar.

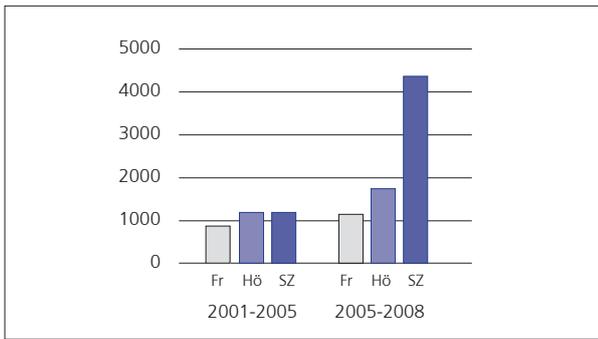


Abbildung 6: Die Entwicklung der Beschäftigten (Vollzeitäquivalente) von Freienbach im Vergleich mit dem Bezirk Höfe und dem gesamten Kanton von 2001 bis 2005 und von 2005 bis 2008 gemäss Tabelle 2 (absolute Zahlen).

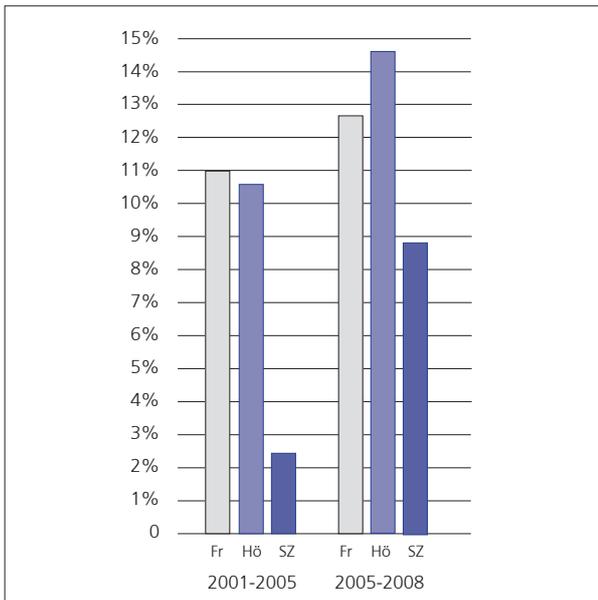


Abbildung 7: Die Entwicklung der Beschäftigten (Vollzeitäquivalente) von Freienbach im Vergleich mit dem Bezirk Höfe und dem gesamten Kanton von 2001 bis 2005 und von 2005 bis 2008 gemäss Tabelle 2 (relative Zahlen).

2.1.4. Motorisierung

Tabelle 3 zeigt die Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von Kanton, Bezirk und Gemeinde zwischen 2005 und 2012. Freienbach hatte dabei in allen Perioden mit 14.8% und 7.9% den relativ stärksten Zuwachs an Fahrzeugen.

	2005	2010	2012
Freienbach	9'549	10'958	11'826
Bezirk Höfe	18'606	20'724	22'058
Kanton Schwyz	86'622	95'462	101'989

	05-10	10-12
Freienbach	1'409	868
Bezirk Höfe	2'118	1'334
Kanton Schwyz	8840	6527

	05-10	10-12
Freienbach	14.8 %	7.9 %
Bezirk Höfe	11.4 %	6.4 %
Kanton Schwyz	10.2 %	6.8 %

Tabelle 3: Die Entwicklung des Motorfahrzeugbestands in der Gemeinde Freienbach im Vergleich zum Bezirk Höfe und zum gesamten Kanton Schwyz. Es handelt sich um die leichten und schweren Motorwagen zusammen jeweils Ende August; für 2000 sind keine detaillierten Angaben verfügbar (Quelle: Verkehrsamt Kt. Schwyz).

Beim Motorisierungsgrad liegt Freienbach mit 751 Fahrzeugen pro 1'000 Einwohner weit über dem Kantonsmittel (683), aber immer noch tiefer als der Wert des Bezirkes (796).

	2005	2010	2012
Freienbach	654	702	751
Bezirk Höfe	725	759	796
Kanton Schwyz	631	653	683

Tabelle 4: Die Entwicklung des Motorisierungsgrades in der Gemeinde Freienbach im Vergleich zum Bezirk Höfe und zum gesamten Kanton Schwyz auf der Basis der Tabelle 3 (Anzahl leichte und schwere Motorwagen pro 1'000 Einwohner).

2.1.5. Pendlersituation

Die letzten im Detail verfügbaren Zahlen stammen aus der Volkszählung 2000.

In Freienbach waren zu diesem Zeitpunkt **7'534** Personen der Wohnbevölkerung erwerbstätig. Davon gaben 671 an, keinen Arbeitsweg zu haben. 2'345 Erwerbstätige fanden in Freienbach selber Arbeit und 4'518 Personen pendelten in andere Gemeinden.

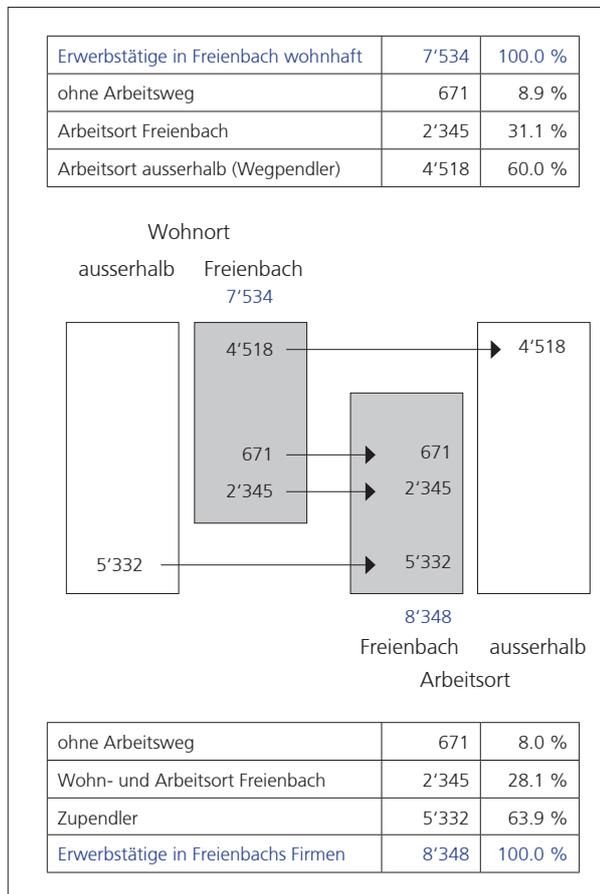


Abbildung 8: Die Pendlersituation der Erwerbstätigen gemäss Volkszählung 2000.

Von anderen Gemeinden nach Freienbach pendelten 5'332 Erwerbstätige, so dass in Freienbachs Firmen insgesamt auf **8'348** Erwerbstätige Arbeit fanden.

Von jenen Erwerbstätigen, die einen Arbeitsweg hatten, gingen 11% zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit, benutzten 66% den MIV und 23% den ÖV; die Bahn hatte dabei einen Anteil von 18%.

Von den Zupendelnden kamen 798 Erwerbstätige per Bahn.

(Anmerkung: Im Gegensatz zu den Zahlen in Abschnitt 2.1.3. zur Beschäftigung mit Vollzeitäquivalenten handelt es sich hier um die Zählung einzelner Personen, egal, ob sie voll- oder teilerwerbstätig sind. Die Zahlen sind somit nicht direkt vergleichbar.)

Für Pfäffikon ist aber auch die Situation der Schüler und Studierenden wichtig.

In der Freienbacher Wohnbevölkerung gab es im Jahr 2000 **1'814** Schüler bzw. Studenten. Ohne Schulweg waren 15 Personen, in Freienbachs Schulen gingen 1'487 Personen und 312 suchten Schulen ausserhalb der Wohngemeinde auf.

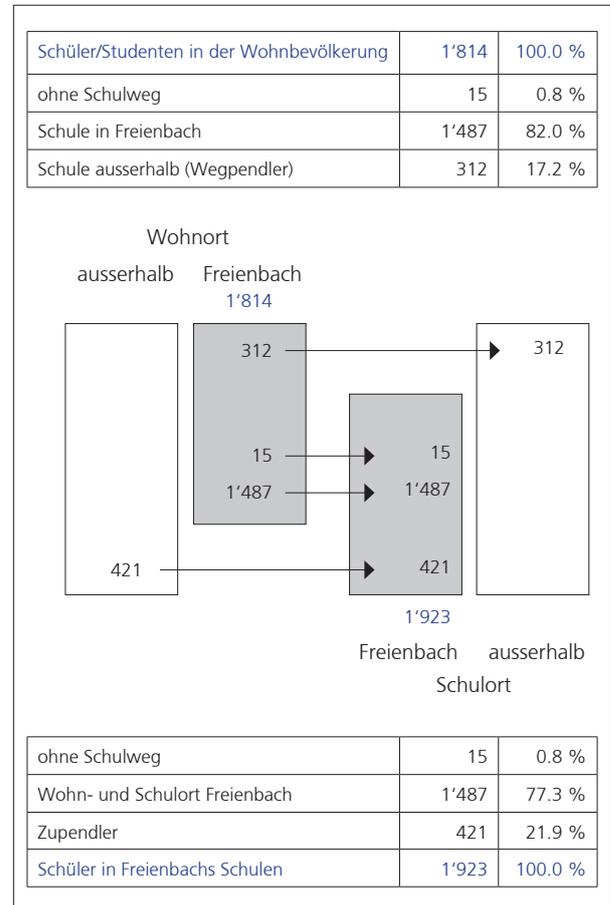


Abbildung 9: Die Pendlersituation der Schüler/Studenten gemäss Volkszählung 2000.

Von ausserhalb Freienbachs kamen 421 Schüler/Studenten hinzu, so dass sich eine Gesamtzahl von **1'923** Schüler/Studenten an Freienbachs Schulen ergab.

Von jenen Schülern mit Schulweg gingen – wenig überraschend – 67% zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit und benutzten 5% den MIV. 28% liessen sich vom ÖV transportieren; das waren immerhin 503 Personen, davon 190 mit der Bahn.

Von den 421 Zupendelnden verliessen sich 193 auf die Bahn.

2.2. Der Ortsteil Pfäffikon SZ

Pfäffikon ist mit über 7'000 Einwohnern der grösste Ortsteil der Gemeinde Freienbach. Pfäffikon SZ liegt im Schnittpunkt der Hauptachsen zwischen dem Metropolitanraum Zürich, der Südostschweiz, der Nordostschweiz und der Zentralschweiz. Dies gilt sowohl für den Individual- wie für den öffentlichen Verkehr.

Pfäffikon SZ ist weit über die Grenzen hinaus bekannt für sein Einkaufszentrum (Seedamm-Center), das Erlebnisbad (Alpamare), das Seedamm Kulturzentrum, das Seedamm-Plaza aber auch als renommierter Handels- und Finanzplatz mit globaler Ausstrahlung. Zudem sind die beiden Zürichsee-Inseln Ufnau und Lützelau sowie das Naturschutzgebiet Frauenwinkel und der Seedamm-Weg mit seinem Holzsteg für viele ein Begriff.

2.3. Freienbach – Historischer Abriss

2.3.1. Das Wappen

Das Wappen mit den drei gelben Löwen spielt an auf die historischen Zusammenhänge zwischen der Gemeinde und dem Kloster Einsiedeln bzw. dem Herzogtum Schwaben. Die Übernahme des schwäbischen Herzogswappens durch die Statthalterei Pfäffikon um 1600 lässt sich durch Siegel und Malereien belegen.



Abbildung 10: Das Freienbacher Wappen (Quelle: Gemeinde Freienbach).

2.3.2. Wichtige Ereignisse

- 7. Jhdt. Auf der Ufnau entsteht die erste Pfarrkirche (St. Martin)
- 965 Kaiser Otto I. schenkt die grundherrlichen Rechte über Freienbach dem Kloster Einsiedeln.
- 1360 Die Holzbrücke zwischen Hurden und Rapperswil wird gebaut.
- 18. Jhdt. Im 18. Jahrhundert sprengte einzig Bäch mit einer Sust, der Salzfaktorei und einer Papierfabrik den Rahmen landwirtschaftl. Tätigkeit.
- 1820 In den 1820er Jahren fasste die Textilindustrie in Bäch und Pfäffikon Fuss.

- 1826 Postkutschen verkehren zwischen Zürich und Chur.
- 1848 Der Bezirk Höfe sowie die Gemeinden Freienbach, Feusisberg und Wollerau werden gegründet. Somit werden die früheren Bezirke «Vorderer Hof» (Pfäffikon) und «Hinterer Hof» (Wollerau) aufgelöst.
- 1850 Die Korporation Pfäffikon nimmt keine neuen Familien mehr auf. Sie umfasst jetzt 91 Dorfgenossen.
- 1875-91 Die Eisenbahnstrecken Zürich–Ziegelbrücke der damaligen Nordostbahn, Pfäffikon–Rapperswil der damaligen Zürichsee-Gothardbahn und Pfäffikon–Arth-Goldau der Südostbahn werden in Betrieb genommen.
Zur selben Zeit entstand auch der feste Seedamm, der Schiene und Strasse aufnahm.

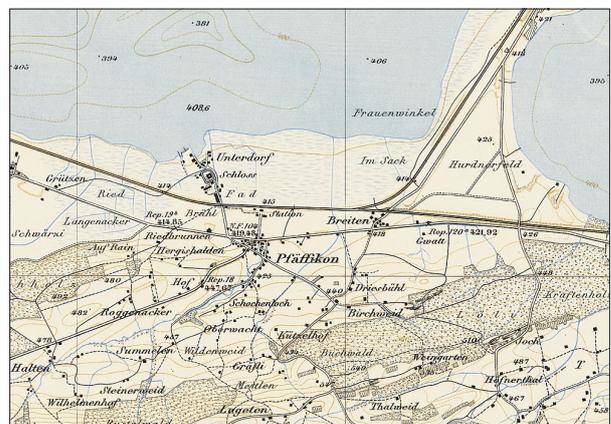


Abbildung 11: Ausschnitt aus der Siegfriedkarte von 1889, Blatt Lachen. (Originalmassstab 1:25'000.)

- 1895 Der Gemeinderat von Freienbach ersucht die Genossame, in Pfäffikon eine Wasserversorgung zu erstellen, was in der Folge auch geschah.
- 1898 Im Unterdorf wird auf dem Land der Korporation Pfäffikon die Steinfabrik errichtet, die bis 1982 Kunststein produziert.



Abbildung 12: Bahnhof und Restaurant/Hotel Höfe vor 1930 (Quelle: Gemeinde Freienbach).

- 1900 Das Gasthaus Hoch Etzel öffnet auf ehemaligem Land der Korporation.
- 1924 Das Fabrikationsunternehmen Verwo AG (Verzinkerei Wolfhausen) etabliert sich in Pfäffikon nahe beim Bahnhof (heute befindet sich an dieser Stelle die Überbauung Staldenbach).
- 1931 Pfäffikon erhält ein neues Stationsgebäude.



Abbildung 13: Bau des neuen Stationsgebäudes 1931 (Quelle: Gemeinde Freienbach).

- 1937 Die Federnfabrik Oskar Rüegg kommt nach Pfäffikon an die Churerstrasse (Bächerwisli), nachdem die Korporation ihr Atzungsrecht veräussert hat. (Sie wird 2009 abgebrochen; die Parzelle ist heute unüberbaut.)
Damit verschob sich innergemeindlich je länger je mehr das Gewicht vom jahrhundertalten wirtschaftlichen Zentrum Bäch in Richtung Pfäffikon.

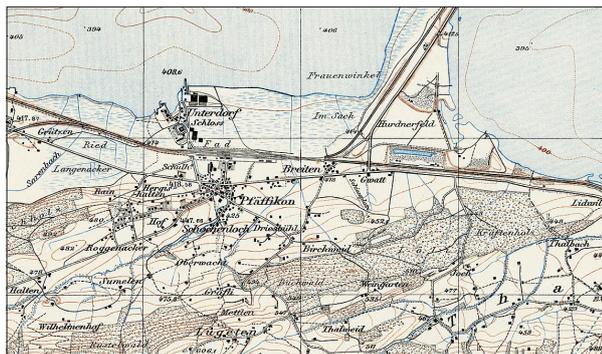


Abbildung 14: Ausschnitt aus der Siegfriedkarte von 1937, Blatt Lachen. (Originalmassstab 1:25'000.)

- 1938 Das Hurdnerfeld wird mit einem Kanal durchstochen, der den Unter- mit dem Obersee verbindet.
- 1944 Der Handwerker- und Gewerbeverein Freienbach wird gegründet. Er initiiert kurz nach dem Weltkrieg die Überbauung Rietbrunnen an der Churerstrasse.

- 1950 In Freienbach wohnen 3'950 Personen (mehr als in Wollerau und Feusisberg zusammen). Aber Gemeinden wie Ingenbühl (4'442), Küsnacht (5'860), Arth (5'816), Einsiedeln (rund 8'500) oder Schwyz (10'259) waren bevölkerungsreicher.
Die Korporation Pfäffikon hat jetzt 181 Genossen.

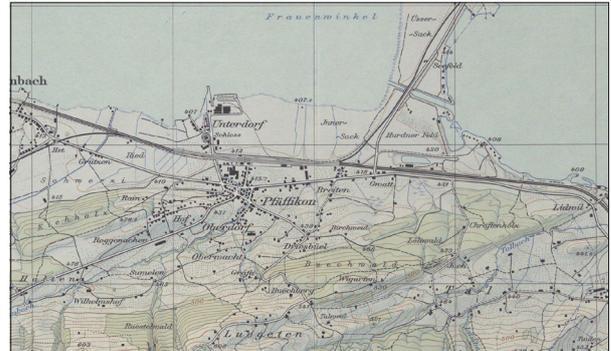


Abbildung 15: Ausschnitt aus der Landeskarte von 1954, Blatt 1132, Einsiedeln. (Originalmassstab 1:25'000.)

- 1957 Die Korporation Pfäffikon verkauft erste Gewerbeflächen im Gwatt.
- 1960 Die Gemeinde Freienbach erlässt die erste Bauordnung (noch ohne Zonenplan).
- 1961-70 Die Korporation Pfäffikon erstellt drei Hochhäuser.
- 1963 Die Korporation beginnt gewerbliche Baurechte zu erteilen, was um 1970 Standard der Bodenpolitik der Korporation ist.
- 1968 Die Eröffnung der Autobahn A3 löst eine rasante Entwicklung aus. Die Gemeinde entwickelt sich weg vom armen landwirtschaftlich geprägten Gebiet hin zur Wohn- und Industriegemeinde und zieht dank des tiefen Steuerfusses zahlreiche vermögende Zuzüger und internationale Unternehmen an.
- 1969 Die Korporation Pfäffikon schenkt dem Kanton Schwyz 15'000 m² Land für den Bau einer Mittelschule.
- 1970 In der Schwerzi (Ortsteil Freienbach) entsteht ein Gewerbegebiet.
- 1971 Vögele baut sein Lagerhaus im Hurdnerfeld, das 1982 nach Süden vergrössert wurde.
- 1972 Der erste Zonenplan tritt in Kraft.
- 1974 Die Kantonsschule Ausserschwyz (KSA) wird eröffnet.
Im Gwatt öffnet das von Charles Vögele realisierte Seedamm-Einkaufszentrum («Seedi») mit einer Verkaufsfläche von 7'200 m² und 750 Parkplätzen seine Tore.

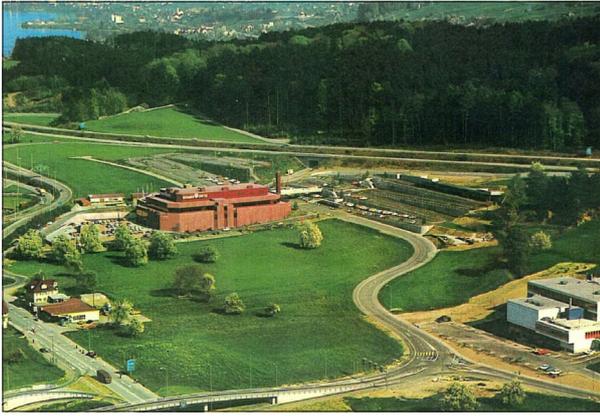


Abbildung 16: Das Seedamm-Center 1975 (Quelle: Gemeinde Freienbach).

- 1976 Das Kulturzentrum Vögele geht in Betrieb.
- 1977 Das von Vögele angeregte Erlebnisbad Alpamare öffnet.
- 1980 Freienbach hat jetzt 9'874 Einwohner, im Jahr 1982 mehr als 10'000 Einwohner. Die Korporation zählt 232 Bürger. Der Regierungsrat erlässt die Verordnung zum Schutz des Frauenwinkels.

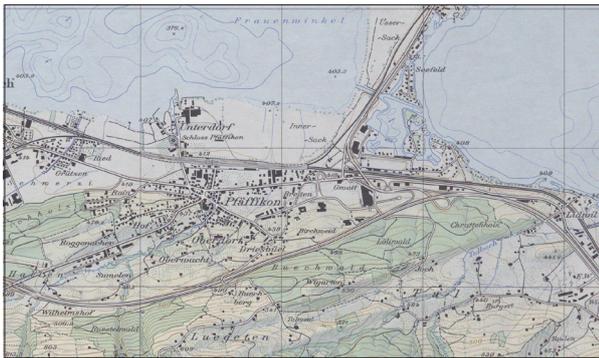


Abbildung 17: Ausschnitt aus der Landeskarte von 1978, Blatt 1132, Einsiedeln. (Originalmassstab 1:25'000.)

- 1987 Auf Bundesebene wird die Moorschutzinitiative angenommen.
- 1990 Die Zürcher S-Bahn nimmt ihren Betrieb auf und bringt für Pfäffikon einen Entwicklungsschub.
- 1991 Eine Statutenrevision öffnen den Frauen den Eintritt in die Korporation; das Bürgerrecht von Freienbach bleibt eine Voraussetzung.
- 1994 Bauordnung und Zonenplan der Gemeinde Freienbach werden revidiert.
- 2000 Das Seedamm Plaza öffnet seine Tore. Freienbachs Wohnbevölkerung liegt bei 13'055. Die Korporation hat jetzt 513 Bürgerinnen und Bürger, 2008 sind es 919.

- 2001 Der neu errichtete Holzsteg zwischen Hurden und Rapperswil wird eingeweiht.
- 2002 Die Schutzverordnung Frauenwinkel wird revidiert.



Abbildung 18: Der Holzsteg (Quelle: www.freizeit.ch).

Quellen:

Freienbach. Fünf Dörfer – eine Gemeinde (herausgegeben von der Gemeinde Freienbach).

Andreas Meyerhans: Vom Bauerndorf zum Bankenzentrum – Pfäffikons Entwicklung nach 1945; in: Mitteilungen des historischen Vereins des Kantons Schwyz. Heft 100 – 2008.

Hans Stadler-Planzer, Pascal Stadler: Die Korporation Pfäffikon SZ. Grundlagen, Entstehung, Entfaltung. Pfäffikon SZ, 2008.

2.4. Freienbach – Flächenübersicht

2.4.1. Siedlungsreserven gemäss Raum+

Die Gemeinde Freienbach beansprucht eine Fläche von insgesamt 2'069 Hektaren. Die Bauzone umfasst 421 Hektaren, wovon gut 30 Hektaren Gesamtsiedlungsreserven sind.

Gemäss der Methodik von Raum+ (Aktualisierung 2013) handelt es sich um rund knapp 7 Hektaren Aussenreserven (9 Flächen/Parzellen).

Dann wurden Baulücken im Umfang von knapp 4 Hektaren ausgemacht (39 Flächen/Parzellen).

Innenentwicklungspotenziale machten eine Fläche von 20 Hektaren aus (29 Flächen/Parzellen).

Knapp 15 der 30 Hektaren Gesamtsiedlungsreserven sind als innert 15 Jahren verfügbar taxiert; 8 Hektaren davon werden sogar als sofort verfügbar eingeschätzt.

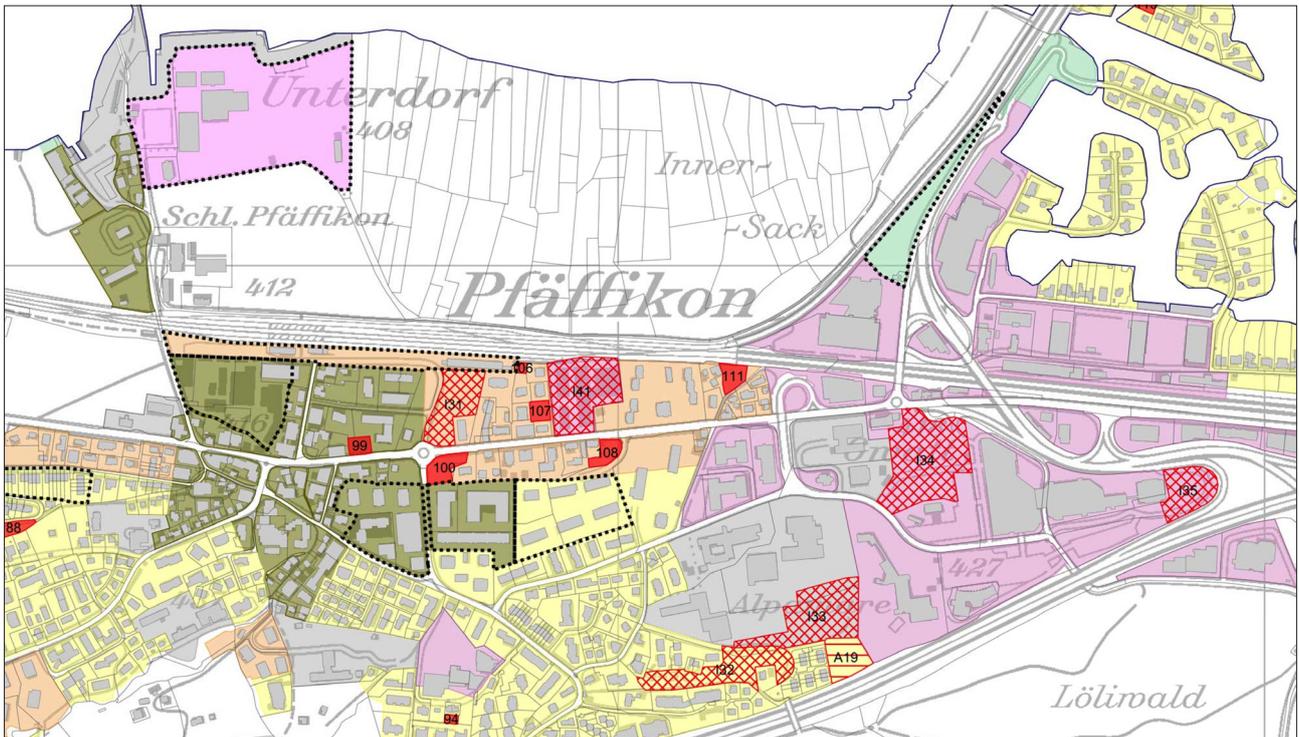


Abbildung 19: Ausschnitt aus dem Plan Raum+ (Stand vom Februar 2014, Originalmassstab 1:6000; Quelle: Kanton Schwyz).
Rot schraffiert: Aussenreserven; rot gefüllt: Baulücken; rot kariert: Innenentwicklungspotenziale

2.4.2. Weitere Entwicklungspotenziale

Das Gebiet «Im Sack» (zwischen SOB und Autobahnzubringer, in Abb. 21 mit (1) bezeichnet) umfasst einen Perimeter von 38'000 m² mit einer bestehenden Nutzfläche von ca. 20'500 m². Der aktuelle Zonenplan (Abb. 20) weist hier eine Gewerbe- (violett) und eine Industriezone 2 (türkis) auf, sowie eine Intensiverholungszone (blaugrün).

Der Perimeter östlich der Industriestrasse (2) hat eine Fläche von 18'500 m² und eine aktuelle Nutzfläche von ca. 23'000 m². Er liegt vollständig in der Industriezone 2 (türkis).

Der ebenfalls komplett in der Industriezone liegende Perimeter nördlich der Bahn (3) ist 44'000 m² gross und hat gegenwärtig eine Nutzfläche von ca. 26'000 m².

Aus dem Jahre 2009 stammt die Potentialanalyse «Inner Gwatt» (in Abb. 21 mit (4) bezeichnet), die auf das inzwischen aufgegebene Projekt der Umfahrungsstrasse abgestimmt war.

Im Bahnhofsbereich ist ein Gestaltungsplan der SBB pending, der ebenfalls auf die Umfahrung abgestimmt war.

Zudem ist der Gestaltungsplan für die Änderung/Erweiterung des Seedamm-Centers (SDC) mit einem Perimeter von rund 79'000 m² zu erwähnen (5).

Ausserhalb des Bearbeitungsperimeters liegend (vgl. 7.2.2.) befindet sich das Steinfabrik-Areal. Es liegt komplett in der Hafenzone und wird zur Zeit von der Churerstrasse her via Unterdorfstrasse erschlossen. Es ist hier wegen des absehbaren Verkehrsaufkommens von Interesse.

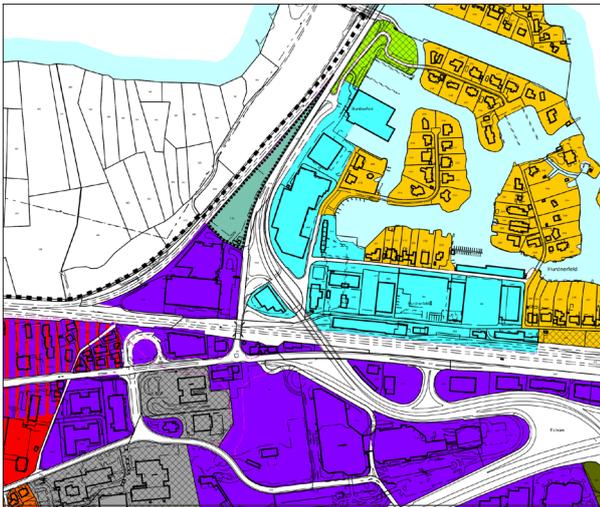


Abbildung 20: Ausschnitt aus dem aktuell gültigen Bauzonenplan in Pfäffikon-Ost (Originalmassstab 1:5000).
 Violett: Gewerbezone
 Türkis: Industriezone 2
 Blaugrün: Intensiverholungszone
 Gelb: Landhauszone 2 Geschosse

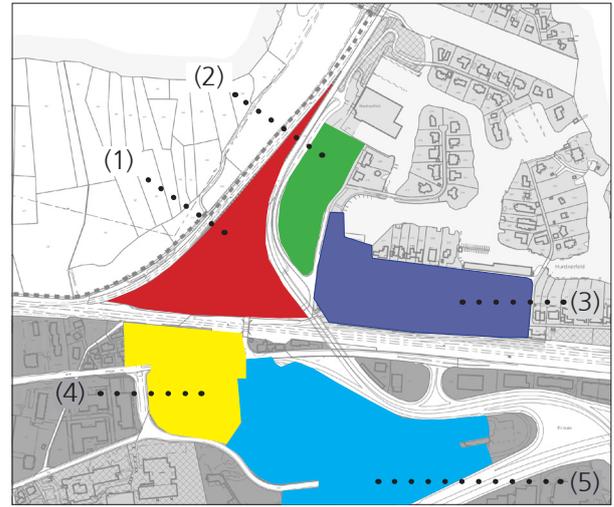


Abbildung 21: Analoger Ausschnitt wie in Abb. 20: Verortung der drei Entwicklungspotentiale im Gebiet Pfäffikon-Ost (1-3) sowie der Potentialanalyse «Inner Gwatt» (4) und des Gestaltungsplanes «SDC» (5).

2.5. Pfäffikon – Grundeigentum

Zu den grössten Grundeigentümern in Pfäffikon gehören die Gemeinde selbst, die Korporation Pfäffikon SZ, das Stift Einsiedeln, die beiden Bahnen (SBB und SOB), aber auch der Bund.

Die Korporation Pfäffikon SZ gibt ihr Land in der Regel im Baurecht ab, so etwa im Hurdherfeld.

Einen Einblick in die Eigentumsverhältnisse beim Bahnhof gibt Abbildung 22.

Zu beachten sind hier die braun gehaltenen Flächen der SBB, die türkise Kantonsstrasse sowie die grünen Gemeindeflächen: Unterdorfstrasse, Bahnhofstrasse zwischen Churerstrasse und Vorplatz des Stationsgebäudes sowie die Bahnhofstrasse zwischen Lavendelkreisel (rechts) und dem Bahnareal.



Abbildung 22: Eigentumsverhältnisse beim Bahnhof (Ausschnitt des Planes vom 27.8.2013; Originalmassstab 1:2'000).

Die Abbildung 23 zeigt die Eigentumsverhältnisse in Pfäffikon-Ost.

Auffällig sind die violetten Flächen der Korporation Pfäffikon SZ, aber auch die gelben Flächen, die

dem Bund gehören. Türkis sind die Kantonsflächen gehalten. Diesem Auszug aus dem Kataster steht ein Vertrag zwischen dem Bund und dem Kanton gegenüber, der den Unterhaltsperimeter beim Anschluss Pfäffikon regelt (siehe Abb. 24 auf der folgenden Seite).

Hier ist zu lesen: «Das Eigentum für alle rot und rosa eingefärbten Flächen ... geht an den Bund.»

Die rosa eingefärbten Flächen wurden per 1.1.2008 übertragen; sie entsprechen den gelben Flächen in Abb. 23. Die roten Flächen («zusätzlicher Erwerb») sind bis heute (März 2014) noch nicht übertragen, und deshalb erscheint in Abb. 23 der Kanton als Eigentümer (türkis).

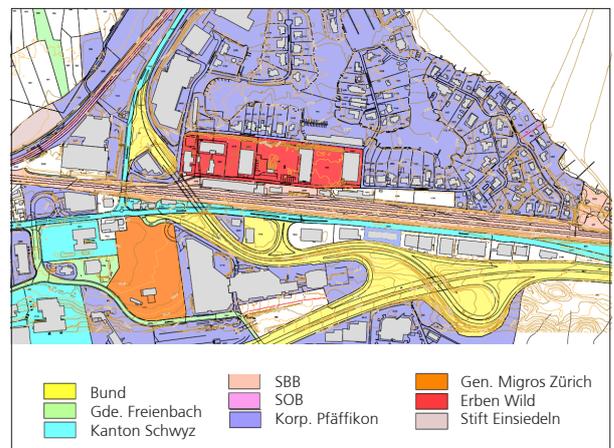


Abbildung 23: Eigentumsverhältnisse in Pfäffikon-Ost (Ausschnitt des Planes vom 27.8.2013; Originalmassstab 1:2'000).

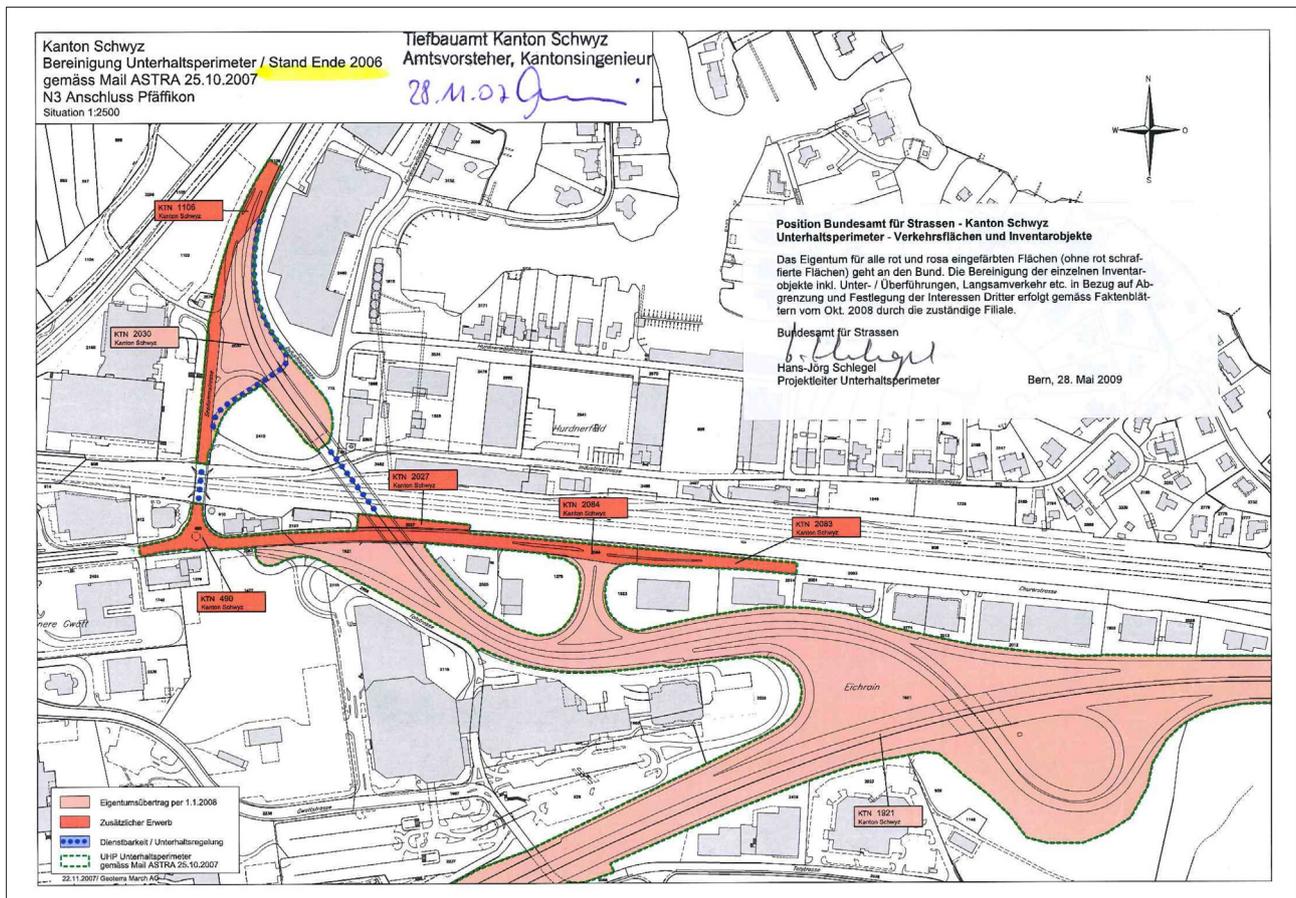


Abbildung 24: Unterhaltsperimeter Anschluss Pfäffikon (Originalmassstab 1:2'500).

2.6. Freienbach – Raumplanung

Der kommunale Zonenplan wurde vom Regierungsrat am 31. März 2001 genehmigt. Die Überarbeitung der Ortsplanung ist aufgrund der RPG-Revision zur Zeit sistiert.

Der kommunale Richtplan liegt im Entwurf vor und befindet sich gegenwärtig beim Kanton zur Vorprüfung.

In der Gemeinde sind von den 421 Hektaren Bauzonen gut 30 Hektaren als Reserve erhoben worden.

Im nächsten Abschnitt werden für die Testplanung wichtige Themenbereiche behandelt.

2.7. Abschliessende Bemerkungen

Die Entwicklung der knapp 21 km² grossen Gemeinde Freienbach verlief seit den 1950er Jahren stürmisch. Sie ist heute bevölkerungsmässig die grösste Gemeinde im Kanton und Standort wichtiger Schulen und dank verschiedener Attraktionen weit über die Kantonsgrenzen hinaus bekannt.

Zu dieser Entwicklung massgeblich beigetragen haben die geografische Lage im Schnittpunkt der Ost-West- und Nord-Süd-Achsen sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene, die starke Verbesserung der Erreichbarkeit auf Strasse (A3) und Schiene (Taktfahrplan, Schnellzugshalte, S-Bahn-System, Tarifverbund, regionale Drehscheibe), die kantonale Steuerpolitik, aber auch die Bodenpolitik der Korporation Pfäffikon.

3. Wichtige Themenbereiche

3.1. Einleitung

In diesem Abschnitt werden einige für die Testplanung wichtige Themenbereiche vorgestellt – eine Auslegeordnung. Welche Probleme in den einzelnen Bereichen existieren und welches ihre Bedeutung für die Testplanung ist, kommt im nächsten Abschnitt zur Sprache.

3.2. Naturräumliche Gegebenheiten

3.2.1. Allgemeines

Der höchste Punkt der Gemeinde Freienbach liegt auf 1'022 m Höhe über Meer (Schönboden), der tiefste am See mit 403 Metern über Meer. Freienbach verfügt über eine Uferlinie von 15 Kilometern Länge. Von den knapp 21km² Gemeindefläche sind 27% Kulturland, 16% Wald und Hecken, 36% Gewässer und Ufer sowie 21% Siedlungsfläche (Quelle: Gemeinde Freienbach: Fünf Dörfer – eine Gemeinde).

3.2.2. Staldenbach

Neben dem See ist der Staldenbach das wichtigste Gewässer. Er entspringt südlich von Feusisberg auf etwa 700 Metern über Meer und verläuft parallel zur Schindellegi-Strasse auf der Ostseite in Richtung Pfäffikon. Ab der Etzelstrasse ist er bis weit ins Unterdorf kanalisiert (siehe die roten Markierungen in der folgenden Abbildung). Im Zuge der Realisierung der Überbauung Staldenbach erhielt er nördlich der Churerstrasse kürzlich ein naturnahes Gerinne. Der Staldenbach fliesst zwischen Strandbad und Schiffsanlegestelle in den See.



Abbildung 25: Der Staldenbach in der neuen Überbauung bachabwärts (Foto: r.s. 2013).

Der Staldenbach kann bei Regen stark anschwellen. Erst im Juni 2011 wurde bei einer besonderen Gewitterlage das Zentrum Pfäffikons vom Staldenbach überflutet. Von dieser Gefährlichkeit zeugen auch die Vorkehrungen innerhalb der neuen Überbauung Staldenbach (mobiler Hochwasserschutz).

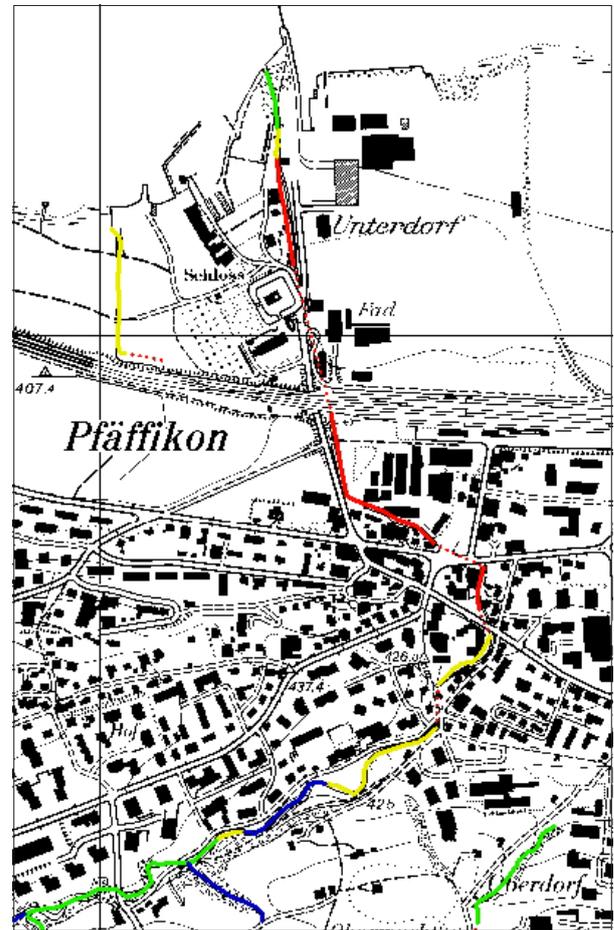


Abbildung 26: Ausschnitt aus der Gewässerkarte des Kt. Schwyz (WebMap Kt. SZ) mit dem Staldenbach. Gelb: Stark beeinträchtigt. Rot: Naturfremd/künstlich.



Abbildung 27: Der Staldenbach kurz vor der Bahnunterführung (hinten) bachabwärts (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 28: Der kanalisierte Staldenbach unter der Bahn.
Blick nach Süden (Foto: r.s. 2013).

3.2.3. Moorlandschaft Frauenwinkel

Die Uferzone vor Pfäffikon sowie die beiden Inseln Ufnau und Lützelau bilden das Herzstück des Naturschutzgebietes Frauenwinkel – dem grössten und wertvollsten Naturschutzgebiet am Zürichsee. Das 350 Hektaren grosse Gebiet gilt als ausgesprochen gut erhaltene Ried- und Seeufer-Moorlandschaft. Es ist ein BLN-Gebiet (siehe Abschnitt 4).



Abbildung 29: Der Frauenwinkel am Abend.
(Bild: Linth24.ch, J.-P. Bachmann.)

3.2.4. Grundwasser

Bei der – tief geplanten – Planung der Umfahrung Pfäffikon wurde klar, dass namentlich im westlichen Teil ein bedeutender Teil des gesamten Grundwasserflusses in Richtung Flachmoor fliesst. Dieser Umstand führte zu einer massiven Verteuerung des Projektes und ist der Hauptgrund dafür, dass Kanton und Gemeinde das Projekt nicht mehr weiterverfolgen (siehe auch 3.7.5.).

3.3. Für die Testplanung wichtige Teilräume von Pfäffikon

3.3.1. Bahnhof und Umgebung

Hier ist die Bahn-Anlage samt Stationsgebäude von 1931, altem Bahnhof (heute mit Kiosk und Aperto) und Unterführung zu den Perrons zu finden, ebenso das Provisorium des Bushofs. Zahlreiche neuere Überbauungen wurden hier in letzter Zeit errichtet, die letzte ist die Überbauung Staldenbach. Dabei wurde für den Staldenbach teilweise ein neues Bachbett angelegt.

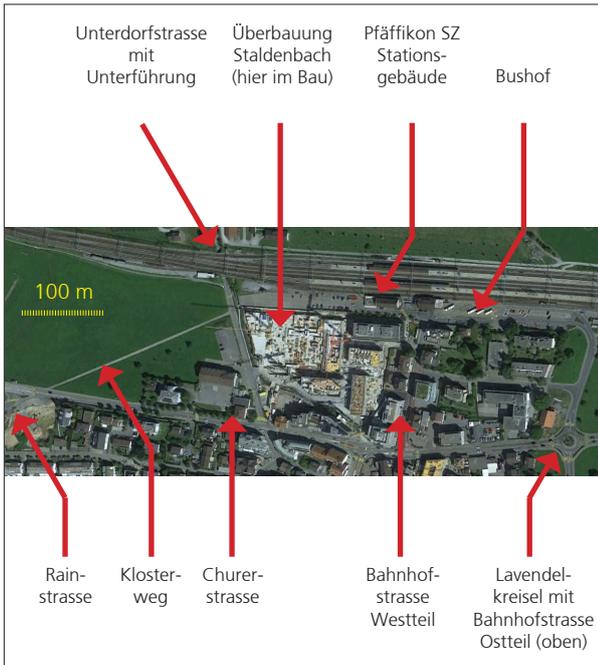


Abbildung 30: Das Geviert Klosterweg-Bahnhof-Bahnhofstrasse Ostteil-Churerstrasse (Google-Earth, 28. Okt. 2013; Bildaufnahmedatum 19. August 2012).



Abbildung 31: Der Klosterweg mit Blick nach Nordosten. Im Hintergrund die Bahn-Anlage und die Überbauung Staldenbach (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 32: Die Unterdorfstrasse vor der Unterführung. Blick nach Norden (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 33: Das Stationsgebäude von 1931 strassenseitig (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 34: Das Stationsgebäude von 1931 schienenseitig (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 35: Blick von der Bahnhofstrasse Ostteil auf den Bushof. Im Hintergrund das alte Stationsgebäude (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 38: Blick von der Bahnhofstrasse Westteil auf die Einmündung in die Churerstrasse (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 36: Blick vom Bahnweg auf die Überbauung Staldenbach und die P+R-Plätze. Im Hintergrund links das Stationsgebäude von 1931 mit Treppengiebel (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 39: Blick in die Churerstrasse in Richtung Westen. Im Vordergrund die Bushaltestelle Löwen (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 37: Blick in die Bahnhofstrasse Westteil. Im Hintergrund das alte Stationsgebäude mit Uhr (Foto: r.s. 2013).

3.3.2. Gwatt

Im Gwatt liegen das Alpmare, das Seedamm-Center, das Kulturzentrum, das kantonale Verkehrsamt und der Werkhof der Gemeinde (inkl. Feuerwehr), aber – auf der westlichen Seite – auch die Kantonsschule Auserschwyz und das Berufsbildungszentrum Pfäffikon.

Auf der Abbildung 37 sind auch gut die Abstellanlagen der SBB zwischen Churerstrasse und Industrie zu sehen.



Abbildung 40: Der Schweizerhof-Kreisel von der Churerstrasse in Richtung Osten her betrachtet (Foto: r.s. 2013).

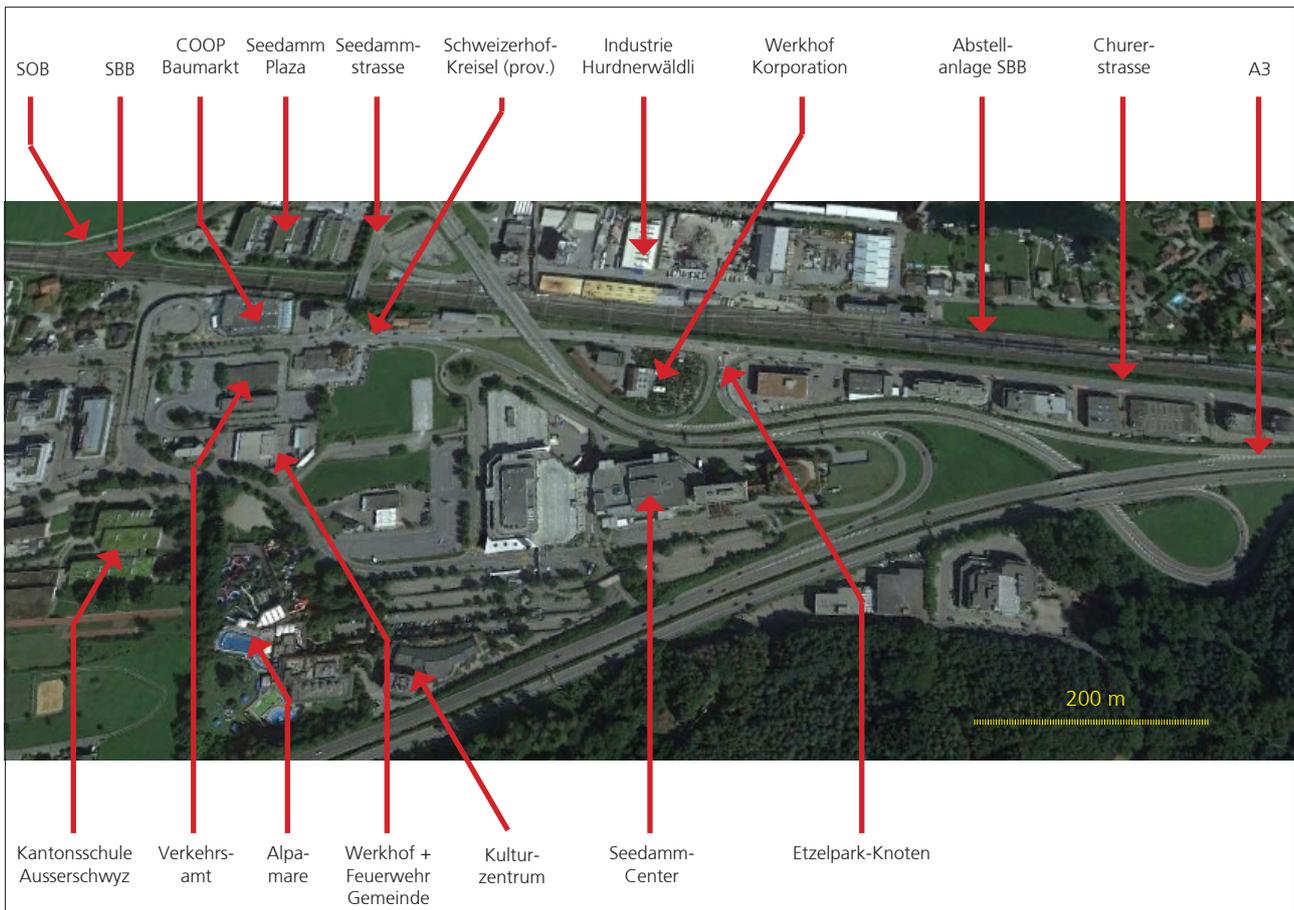


Abbildung 41: Gwatt, der südöstliche Teil von Pfäffikon (Google-Earth, 20. Okt. 2013; Bildaufnahmedatum 19. August 2012).



Abbildung 42: Die Abstellanlage der SBB. Blick nach Südwesten. Beachte die Geländekante mit der erhöht liegenden Churerstrasse (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 43: Der provisorische Schweizerhof-Kreisel von der Seedammstrasse her betrachtet (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 44: Die Churerstrasse bei der Abzweigung auf die Hochbrücke. Blick nach Westen (Foto: r.s. 2013).

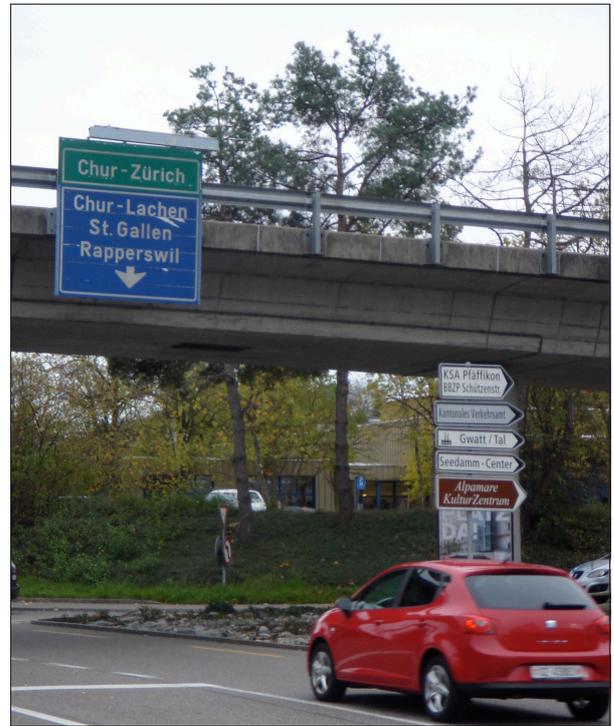


Abbildung 47: Die Churerstrasse bei der Abzweigung auf die Hochbrücke. Blick nach Osten (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 45: Der Etzelpark-Knoten von der Churerstrasse her betrachtet. Links wartende Fahrzeuge von der A3 her kommend; nach rechts verläuft die Auffahrt auf den Seedamm (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 46: Blick von der Churerstrasse auf die beiden SBB-Streckengleise (im Vordergrund) sowie die tiefer liegenden Betriebs- bzw. Industriegleise. Im Hintergrund die Industrie Hurdnerwäldli (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 48: Wegweiser beim Etzelpark-Knoten (Foto: r.s. 2013).

3.3.3. Hurdnerfeld

Im Hurdnerfeld sind die Industrie Hurdnerwäldli mit Anschlussgleis zu finden, die sich nördlich der Bahnstrecke befindet, sowie das Logistikzentrum der Firma Vögele und eine Bootshalle. Daneben bietet das Hurdnerfeld Platz für zahlreiche Einfamilienhäuser und Villen, praktisch alle mit Seeanstoss. Das Land gehört der Korporation Pfäffikon SZ und ist im Baurecht abgegeben.

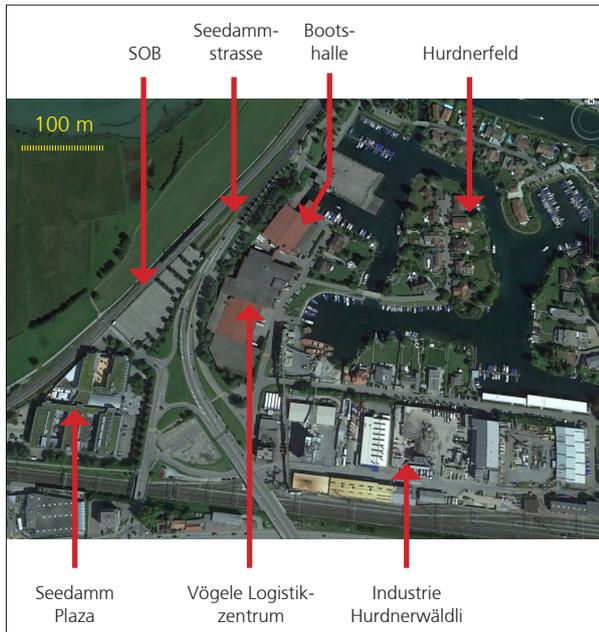


Abbildung 49: Seedamm Plaza und Hurdnerfeld (Google-Earth, 10. Sept. 2013; Bildaufnahmedatum 19. August 2012).



Abbildung 50: Blick von der Brücke der Seedamm-Strasse auf das Gleisfeld. Blick nach Osten (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 51: Blick von der Churerstrasse östlich des Etlzelpark-Knotens auf das Gleisfeld und die Industrie Hurdnerwäldli (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 52: Die Unterführung vom Kanalweg unter den SOB-Gleisen zur Seedamm Plaza (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 53: Fussweg zwischen SBB-Gelände und Seedamm Plaza. Rechts sind die Fahrdrahtaufhängungen der SOB zu sehen. Blick nach Westen (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 54: Seedamm Plaza, aufgenommen vom Fussweg zwischen der Brücke der Seedamm-Strasse und der Unterführung der SOB-Gleise im Westen (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 55: Luftaufnahme von 2001 mit Blick nach Osten (Bild: W. Reichmuth, gefunden bei U. Christen, Pfäffikon).

3.3.4. Churerstrasse – Westteil

Der Westteil der Kantonsstrasse verläuft vom Ried über die Löwenkreuzung und den Lavendel-Kreisel weiter in Richtung Schweizerhof-Kreisel. Dieser Abschnitt ist etwa 1.5 Kilometer lang. Im Siedlungsbereich heisst diese Strasse Churerstrasse.



Abbildung 56: Die Kantonsstrasse 3 bei Ried in Richtung Pfäffikon (Foto: r.s. 2013).

Wichtige Knoten sind der lichtsignalgesteuerte Knoten Unterdorfstrasse, die ungesteuerte Löwenkreuzung mit der Einmündung der Schindellegstrasse (H8), die Einmündung der Bahnhofstrasse (Westteil) sowie der Lavendelkreisel.



Abbildung 57: Zwischen Ried und dem Siedlungsgebiet von Pfäffikon bestehen auf einer Länge von ca. 300 m drei Fahrstreifen, wovon der mittlere eine Busspur in Richtung Pfäffikon ist. Rechts das Flachmoorobjekt von nationaler Bedeutung Langacker (Foto: r.s. 2013).

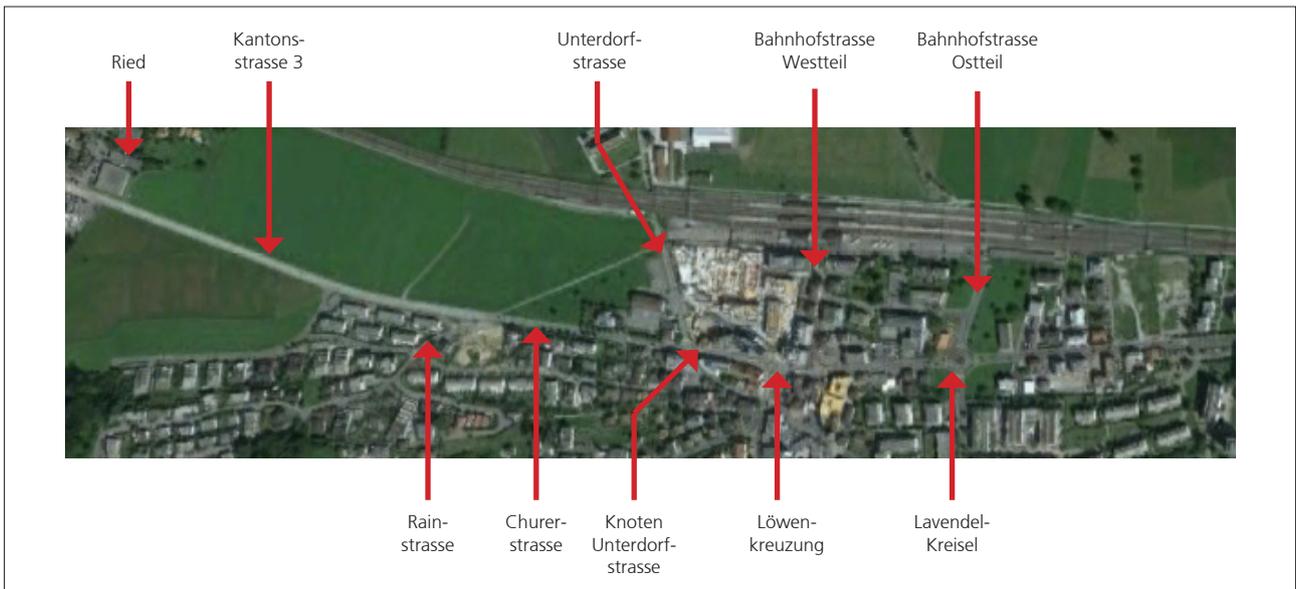


Abbildung 58: Die Kantonsstrasse 3 bzw. die Churerstrasse zwischen Ried und Huob (Google-Earth, 10. Sept. 2013; Bildaufnahmedatum 19. August 2012).



Abbildung 59: Bushaltestelle Rainstrasse in Richtung Pfäffikon. Von rechts mündet die Rainstrasse ein (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 60: Bushaltestelle Rainstrasse in Richtung Freienbach (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 61: Die Churerstrasse in Richtung Pfäffikon. Links das Schulhaus Brüel mit einem lichtsignalgesicherten Übergang (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 64: Kombiniertes Fuss- und Radweg. Links wieder das Schulhaus Brüel (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 62: Die Lichtsignalanlage beim Schulhaus Brüel aus der Gegenrichtung (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 65: Der lichtsignalgesteuerte Knoten Unterdorfstrasse mit Blick nach Westen (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 63: Der lichtsignalgesteuerte Knoten Unterdorfstrasse mit Blick nach Osten (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 66: Die Bushaltestelle Löwen in Richtung Freienbach (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 67: Bushaltestelle Löwen in Richtung Osten. Von rechts mündet die Schindellegistrasse/H8 ein (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 68: Die vom Berg herunterkommende Schindellegistrasse/H8 mit der Bushaltestelle Zentrum der Gemeindebuslinie 188 (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 69: Verkehrsschilder bei der Löwenkreuzung Churerstrasse/Schindellegistrasse (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 70: Die Churerstrasse bei der Einmündung der Bahnhofstrasse Westteil; in Bildmitte das Hotel Sternen (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 73: Der Lavendel-Kreisel mit der nach oben verlaufenden Huobstrasse (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 71: Die Churerstrasse bei der Bushaltestelle Huob in Richtung Schweizerhof-Kreisel (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 74: Blick auf die neuere Wohnsiedlung Breiten bei der Bushaltestelle Huob in Richtung See. Die Häuser liegen hinter einer Lärmschutzwand (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 72: Die Churerstrasse bei der Bushaltestelle Huob in Richtung Pfäffikon (Foto: r.s. 2013).

3.3.5. Churerstrasse – Ostteil

Der Ostteil der Kantonsstrasse verläuft von Huob über den Knoten Gwattstrasse/Hochbrücke, den Schweizerhof-Kreisel und den Etzelpark-Knoten weiter in Richtung Altendorf bis zur Gemeindegrenze. Dieser Abschnitt ist etwa einen Kilometer lang.

Wichtige Knoten sind hier der Schweizerhof-Kreisel sowie der lichtsignalgesteuerte Etzelpark-Knoten.

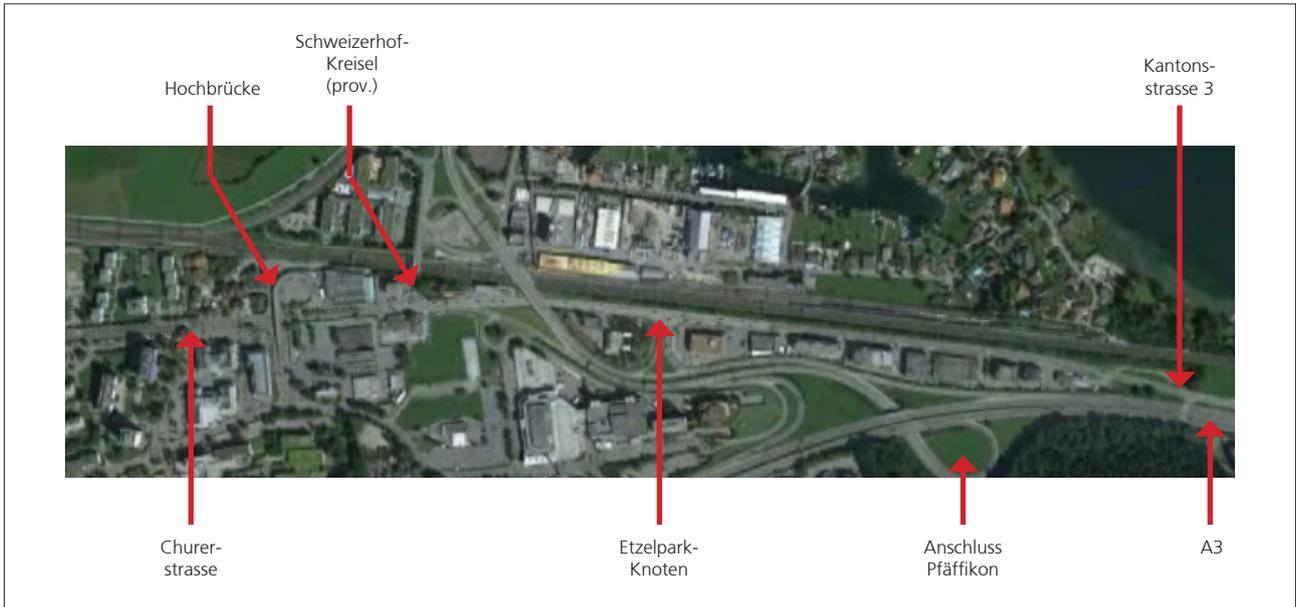


Abbildung 75: Die Kantonsstrasse 3 bzw. die Churerstrasse zwischen Huob und der Gemeindegrenze im Osten (Google-Earth, 10. Sept. 2013; Bildaufnahmedatum 19. August 2012).



Abbildung 76: Die Churerstrasse bei der Bushaltestelle Huob in Richtung Pfäffikon (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 77: Die Gwattstrasse bei der Hochbrücke in Richtung Seedamm-Center etc. gemäss Wegweiser auf Abbildung 74 (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 78: Blick nach Osten in Richtung Schweizerhof-Kreisel (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 82: Blick nach Osten beim Schweizerhof-Kreisel (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 79: Die Bushaltestelle Schweizerhof in Richtung Altendorf (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 83: Blick nach Westen auf den Schweizerhof-Kreisel. Links die Haltestelle von Abbildung 77, nach rechts verläuft ansteigend zur Bahnbrücke die Seedamm-Strasse (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 80: Blick in Richtung Altendorf. Hinten der Etlzelpark-Knoten. Die Brücke verbindet die A3 mit dem Seedamm (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 84: Kurz vor dem Etlzelpark-Knoten (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 81: Der Etlzelpark-Knoten in Richtung Osten gesehen (Foto: r.s. 2013).

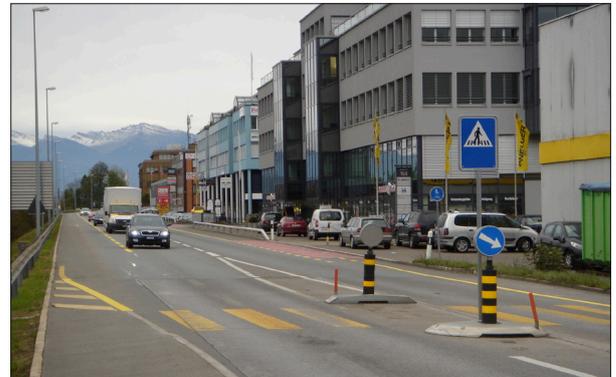


Abbildung 85: Blick auf die Kantonsstrasse in Richtung Altendorf ca. 150 m hinter dem Etlzelpark-Knoten. Hier endet die ca. 800 m lange Bus- und Radspur (Foto: r.s. 2013).

3.4. Strassensystem

3.4.1. Übergeordnetes Strassennetz

a) Aktuelle Situation

Das für Pfäffikon SZ relevante hochrangige Strassennetz besteht einerseits aus den vierspurigen Autobahnen A3 (Nationalstrasse) und A53 (betrieben durch die Kantone Schwyz, St. Gallen und Zürich), die am Vollanschluss Reichenburg miteinander verknüpft sind. Zwischen dem Anschluss Eschenbach und westlich von Rapperswil verläuft die A53 auf einer Strecke von rund 10 km allerdings nur zweispurig.

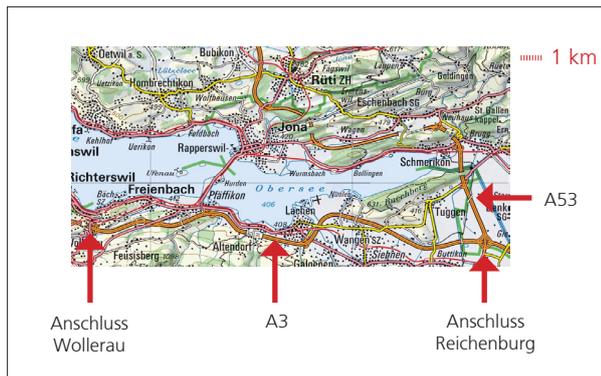


Abbildung 86: Das hochrangige Netz mit den Autobahnen.

Eine Besonderheit auf der A3 ist, dass der Pannestreifen vor der Ausfahrt in Richtung Pfäffikon zu einer Fahrspur umfunktioniert worden ist.

Zum übergeordneten Strassennetz gehören zudem die Kantonsstrassen H8 Ingenbohl–Pfäffikon SZ–Rapperswil–St. Gallen und Nummer 3 Basel–Pfäffikon SZ–Castasegna, die sich zwischen der Löwenkreuzung und dem Schweizerhofkreisel vereinigen (Churerstrasse).

Die für die vorliegende Aufgabe wichtigen Autobahnanschlüsse sind der Vollanschluss Wollerau, der Halbanschluss Schindellegi/Halten (v/n Osten) sowie der Vollanschluss Pfäffikon. Vor drei Jahren wurde der nächste im Osten liegende Autobahnanschluss Lachen mit zwei Kreiseln umgestaltet, um die Kapazität zu erhöhen. Ähnlich wie in Pfäffikon staute sich der Verkehr bei der Ausfahrt auf der Autobahn, so dass der Pannestreifen als Ausfahrtsspur benutzt werden konnte. Die Probleme sind vorübergehend behoben worden, treten jetzt aber wieder vermehrt auf.

b) Wichtige Vorhaben

Ausserhalb von Pfäffikon ist hier der neue Autobahnanschluss Wangen-Ost an der A3 zu erwähnen, der zur Entlastung des Autobahnanschlusses Lachen beitragen soll. Seitens ASTRA ist Interesse bekundet worden; allerdings müssen die raumplanerischen Voraussetzungen für dieses Bauwerk wie

auch für die Zubringerstrecken durch die betroffenen Gemeinden geschaffen werden (Quelle: Strassenbauprogramm 2014–2028 des Kantons Schwyz, Aktualisierung 2013). Zudem ist die Erhaltungsplanung Wädenswil–Wollerau (UPlaNS) mit dem Blatt-Tunnel zu erwähnen.

Im Raum Pfäffikon sind die Verlegung des A3-Anschlusses Wollerau mit neuem Zubringer sowie der Ausbau des A3-Halbanschlusses Schindellegi/Halten zu einem Vollanschluss ebenfalls mit neuem Zubringer zu erwähnen. Zum Problem des im Siedlungsgebiet liegenden Vollanschlusses Wollerau werden

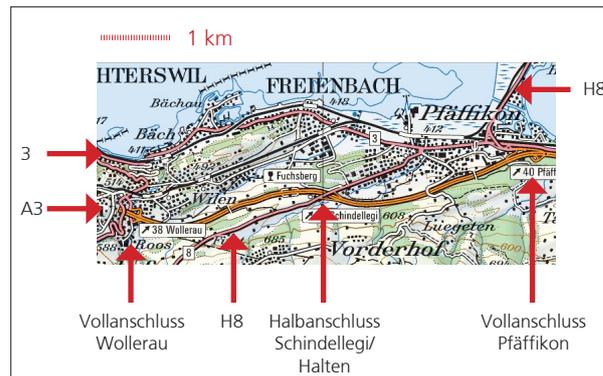


Abbildung 87: Übergeordnetes Netz im Raum Pfäffikon.

zur Zeit Lösungen auch ohne eine Verlegung des Anschlusses untersucht.

Beim Anschluss Pfäffikon ist zudem ein direkter Anschluss des Seedamm-Centers an die A3 geplant.

Schliesslich ist hier über die Umfahrung Pfäffikon zu berichten, auf deren Weiterverfolgung Kanton und Gemeinde verzichten (Mitteilung vom 27. Sept. 13; siehe auch 3.7.).

3.4.2. Kommunales Strassennetz

a) Aktuelle Situation

Für die Gemeinde ist überdies die Wilenstrasse von grosser Bedeutung, die ab der Kantonsstrasse 3 in Freienbach durch Wilen nach Wollerau und die A3 führt. (Der Ort Wilen ist mit dem Siedlungsgebiet von Wollerau zusammengewachsen.) Bei einem Ausbau des Anschlusses Schindellegi/Halten würde der damit verknüpfte Zubringer in die Wilenstrasse münden.

Auch die Unterdorfstrasse spielt aus Gemeindesicht eine wichtige Rolle, erschliesst sie doch als einzige Fahrmöglichkeit das Unterdorf. Sie zweigt an der Churerstrasse (Kantonsstrasse 3) ab und unterquert die Eisenbahnstrecke, die an dieser Stelle fünfgleisig ist. Die Unterführung ist nur 4.75 m breit (Anteil des nachträglich errichteten Trottoirs 1.45 m) und ca. 4 m hoch und erlaubt kein Kreuzen.

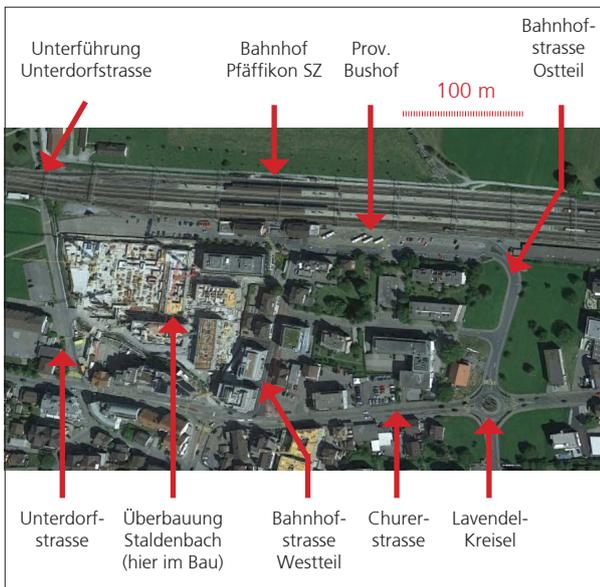


Abbildung 88: Das Geviert Unterdorfstrasse-Bahnhof-Bahnhofstrasse Ostteil-Churerstrasse (Google-Earth, 10. Sept. 2013; Bildaufnahmedatum 19. August 2012).

Die Unterdorfstrasse ist auch entscheidend für die Erschliessung der neuen Überbauung Staldenbach mit der Ausfahrt vom Parkhaus. Es umfasst 259 Parkplätze für die Überbauung sowie 135 – später zu bauende – P+R-Plätze. Zudem soll mittelfristig auch die Bahnhof-Tiefgarage (156 PP) mittels einer Verbindung via die Unterdorfstrasse erschlossen werden; beides führt zu einer Entlastung der Bahnhofstrasse.

Weiter ist die Bahnhofstrasse Ostteil von Bedeutung, die ab der Churerstrasse (Lavendel-Kreisel) zum Bahnhof führt.

Überdies ist die Achse Churerstrasse–Huobstrasse–Etelzelstrasse zu erwähnen, die die A3 überquert und u.a. zum Aussichtspunkt Luegeten und weiter nach

In Pfäffikon-Ost gilt es auf die Gwattstrasse hinzuweisen, die das Seedamm-Center erschliesst. Die Gwattstrasse ist über eine Hochbrücke mit der nördlichen Fahrbahn der Churerstrasse verbunden.

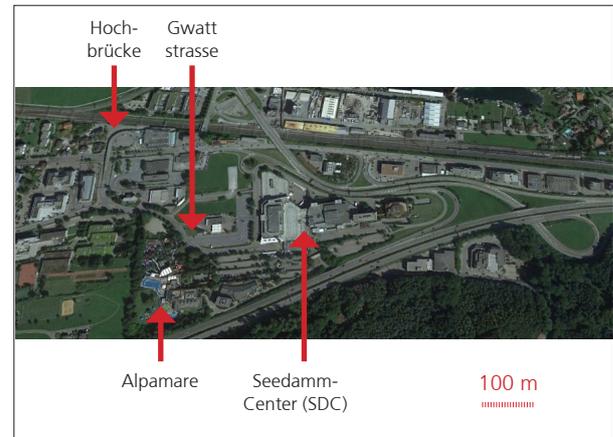


Abbildung 89: Die Gwattstrasse (Google-Earth, 10. Sept. 2013; Bildaufnahmedatum 19. August 2012).

Feusisberg bzw. via Etzel nach Einsiedeln führt.

Schliesslich sind nördlich der Bahn die Industrie- und Hurdnerwäldlistrasse aufzuführen, die die dort liegende Industrie sowie das Hurdnerfeld erschliessen. Die Industriestrasse verläuft ein Stück weit parallel zur Seedammstrasse Richtung Hurden,

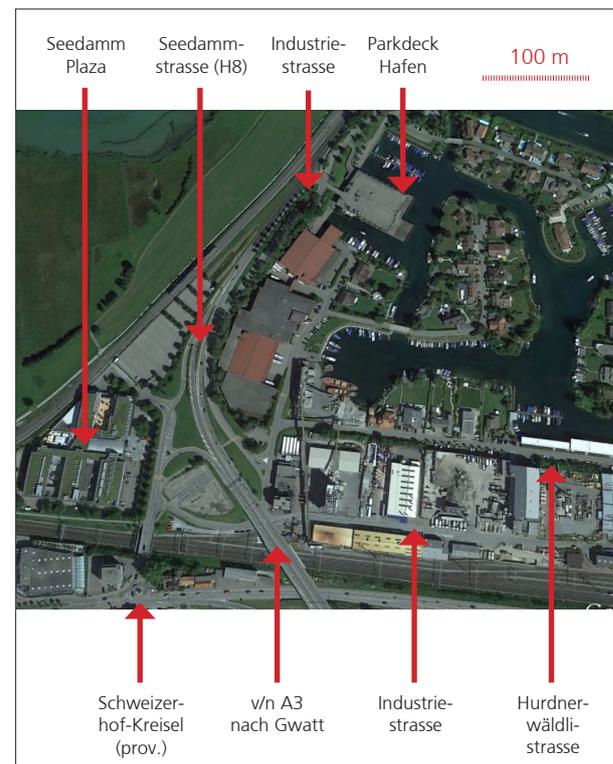


Abbildung 90: Hurdnerfeld mit Industrie- und Hurdnerwäldlistrasse (Google-Earth, 10. Sept. 2013; Bildaufnahmedatum 19. August 2012).

wobei sie auf der Höhe des Parkdecks des Hafens in die Seedammstrasse einmündet.

b) Wichtige Vorhaben

Im Erschliessungsplan der Gemeinde Freienbach, der vom Regierungsrat genehmigt ist, ist eine sogenannte Spange West vorgesehen. Sie führt von der Unterdorfstrasse in der Nähe der Bahngleise über das Feld und mündet bei der Rainstrasse in die Churerstrasse ein. Damit soll der Verkehr aus dem Unterdorf bzw. der Überbauung Staldenbach weiter

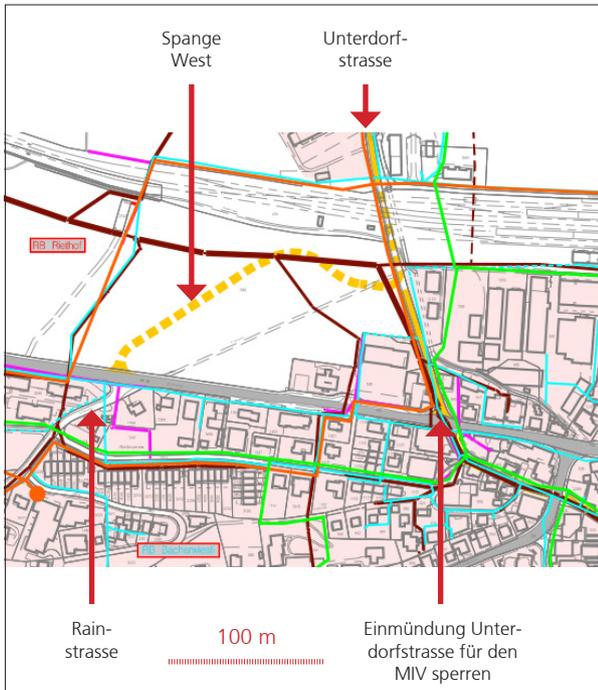


Abbildung 91: Ausschnitt aus dem Erschliessungsplan von Pfäffikon SZ.
 Gelb punktiert: Geplante Groberschliessungsstrasse.
 Grün ausgezogen: Best. Gasversorgung.
 Türkis ausgezogen: Best. Hauptleitung Wasserversorgung.
 Braun ausgezogen: Best. Sammelleitung Schmutzwasser.

3.4.3. Parkplatzsituation

Insgesamt gibt es in Pfäffikon rund 3'000 Parkplätze. Öffentliche Parkplätze (v.a. Bahnhof und Unterdorf) zählt man 430, im Gwatt (Seedamm-Center, Alpamare und Kulturzentrum) 1'380 und übrige 1'190.

Die Parkplätze Unterdorf, Seeanlage, Verkehrsamt, Kantonsschule Ausserschwyz, Seedamm Plaza und Bahnhof Pfäffikon werden zur Zeit bewirtschaftet. Künftig soll dies auch bei einem Ausbau des Seedamm-Centers der Fall sein.

3.4.4. Aktuelle Belastungszahlen

a) Übersicht

Die folgende Abbildung zeigt die Zählstellen auf dem übergeordneten Strassennetz mit ihren Belastungen (DTV 2012).

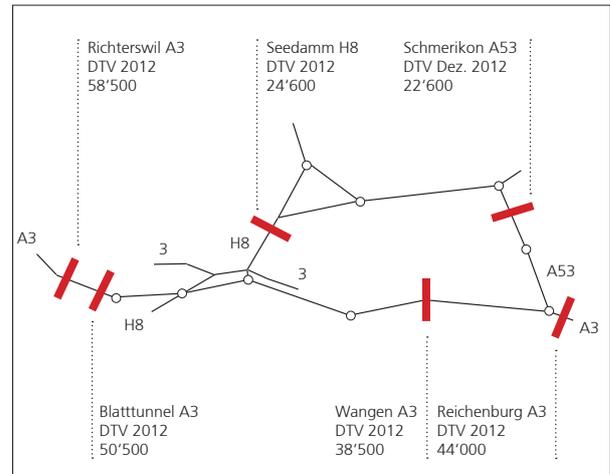


Abbildung 92: Belastungszahlen 2012 auf dem übergeordneten Strassennetz (Schmerikon: nur Monatswert Dez. 2012). (Quellen: ASTRA bzw. Kt. SG.)

Ausgewählte Zahlen von 2012 für Zählstellen im Raum Pfäffikon werden weiter unten in Abbildung 90 sowie in detaillierten Tabellen auf der nächsten Seite dargestellt. Es handelt sich um die Nummern 021 (Freienbach, Kantonsstrasse 3), 040 (Pfäffikon, Kantonsstrasse 3/Hauptstrasse 8) und 022 (Kantonsstrasse 3 beim Etzelpark-Knoten).

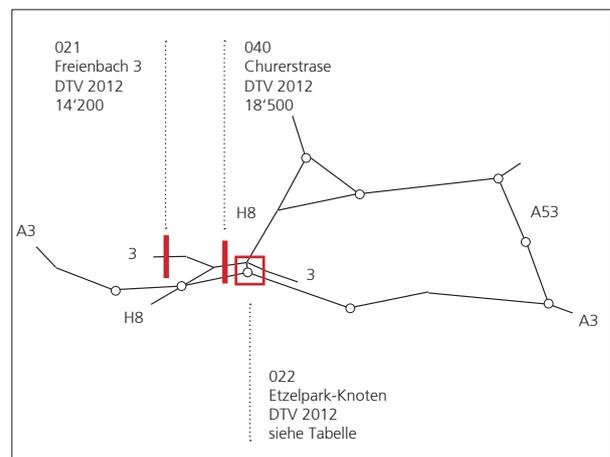


Abbildung 93: Belastungszahlen 2012 auf dem kantonalen Strassennetz (Quelle: Tiefbauamt Kt. Schwyz).

b) Zählstelle 021, Freienbach

DTV	14'200	Durchschn. Tagesverkehr
MSP	1'000	Morgenspitzenstunde
MSP %	7 %	
ASP	1'100	Abendspitzenstunde
ASP %	8 %	
ASV	2.6 %	Anteil Schwerverkehr am DTV

Tabelle 5: Die Zählstelle 021.
Kantonsstrasse 3, Freienbach (Ufenaustrasse).
Zahlen von 2012 (Quelle: TBA Kt. SZ).

c) Zählstelle 040, Churerstrasse

DTV	18'500	Durchschn. Tagesverkehr
MSP	1'300	Morgenspitzenstunde
MSP %	7 %	
ASP	1'400	Abendspitzenstunde
ASP %	8 %	
ASV	n.a.	Anteil Schwerverkehr am DTV

Tabelle 6: Die Zählstelle 040.
Kantonsstrasse 3/Hauptstrasse 8 Pfäffikon (Churerstrasse).
Zahlen von 2012 (Quelle: TBA Kt. SZ).

d) Zählstelle 022, Etzelpark-Knoten



Abbildung 94: Blick auf den Querschnitt Q1 der Zählstelle 022 (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 95: Blick auf den Querschnitt Q2 der Zählstelle 022 (Foto: r.s. 2013).



Abbildung 96: Blick auf den Querschnitt Q3 der Zählstelle 022 (Foto: r.s. 2013).

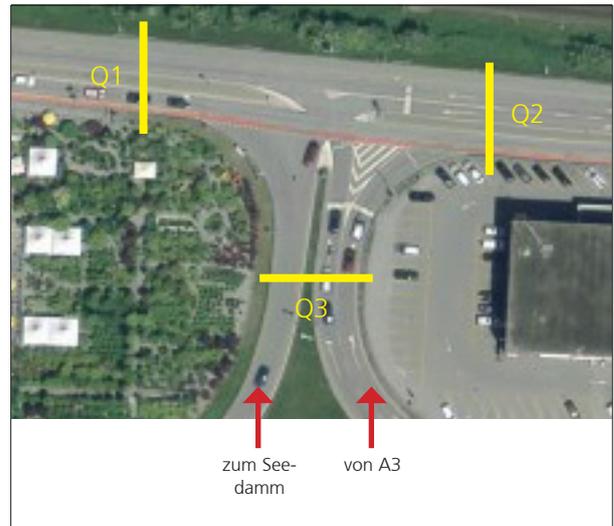


Abbildung 97: Die Querschnitte bei der Zählstelle 022 (Quelle: Tiefbauamt Kt. Schwyz).

	QS1 – Pfäffikon	QS2 – Altendorf	QS3 – Ausfahrt A3
DTV	18'600	15'000	10'000
MSP	1'300	1'050	700
MSP %	7 %	7 %	7 %
ASP	1'400	1'150	750
ASP %	8 %	8 %	8 %
ASV	n.a.	n.a.	n.a.

Tabelle 7: Die Zählstelle 022.
Kantonsstrasse 3 beim Etzelpark-Knoten.
Zahlen von 2012 (Quelle: TBA Kt. SZ).

3.5. ÖV auf Schiene und Strasse

3.5.1. Allgemeines

Der Bahnhof Pfäffikon SZ ist die eigentliche ÖV-Drehscheibe der Region. Hier kreuzen sich die Ost-West-Strecke Zürich-Sargans-Chur und die Nord-Süd-Strecke Luzern-Arth-Goldau-Rapperswil-St. Gallen. Zudem verkehren alle regionalen Buslinien via den Bushof.

3.5.2. Das Schienennetz

Das Bahnnetz erreichte Pfäffikon SZ im Jahre 1875 bei der Eröffnung der Strecke Zürich–Ziegelbrücke. Bereits seit 1859 lag Rapperswil an der Strecke Zürich HB–Zch. Oerlikon–Uster–Ziegelbrücke–Chur, die als Hauptstrecke in den Osten konzipiert war.

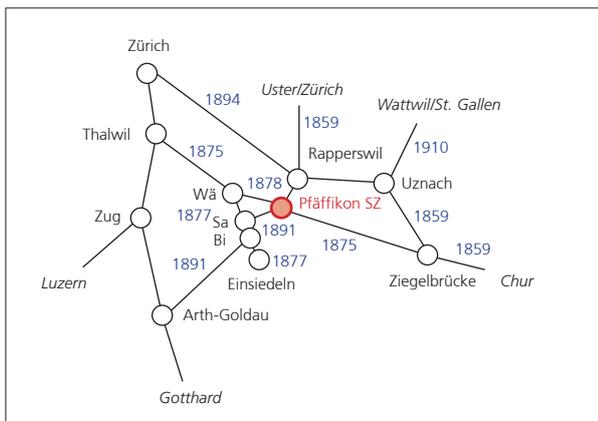


Abbildung 98: Das Bahnnetz in der Umgebung von Pfäffikon mit den Zeitpunkten der Inbetriebnahme der Abschnitte (Quelle: Hans G. Wägli: Bahnprofil Schweiz, Ausgabe 2010). Wä: Wädenswil, Sa: Samstagern, Bi: Biberbrugg.

Im Jahre 1877 kam die Verbindung Wädenswil–Samstagern–Biberbrugg–Einsiedeln hinzu, dann, ein Jahr später, die Verbindung über den Seedamm. 1891 schliesslich wurde Pfäffikon mit Samstagern und Biberbrugg mit Arth-Goldau verbunden.

Im oben abgebildeten Netz sind alle Abschnitte doppelspurig ausser:

- Zug–Arth-Goldau
- Arth-Goldau–Schindellegi
- Samstagern–Wädenswil und –Pfäffikon
- Seedamm (ausser Abschnitt bei Pfäffikon)
- Rapperswil–Rüti und –Uznach
- Uznach–Ziegelbrücke
- Uznach-Wattwil

Die Strecken Arth-Goldau–Biberbrugg sowie Biberbrugg–Einsiedeln bzw. –Wädenswil und –Pfäffikon gehören der SOB, ebenso die Strecke über den Seedamm. Im Bahnhof Pfäffikon selber werden Gleise der SBB benutzt.

3.5.3. Angebot Schiene

Pro Tag sind gemäss Fahrplan (Dez. 13 bis Juni 14) rund 280 Abfahrten zu verzeichnen, davon 77 Regio-Express (in der Verbindung Zürich-Chur, als Glarner-Sprinter zwischen Zürich und Schwanden und als Voralpenexpress zwischen Luzern und Romanshorn). Bis Dez. 13 fuhren hier auch 5 Eurocity ab (nach Chur bzw. Hamburg, Dortmund und Brüssel). Die übrigen Abfahrten betreffen die S-Bahn-Linien 2, 5, 8 und 40 sowie Ergänzungszüge.

Der Voralpenexpress stellt die Anbindung der Ostschweiz an den Gotthardverkehr (z.Zt. in Arth-Goldau) sicher.

Die Fahrzeit v/n Zürich beträgt mit dem Regio-Express Zürich-Chur 27 bzw. 29 Minuten, im besten Fall 23 Minuten (Glarner Sprinter nonstop), jene nach Rapperswil 5-6 Minuten.

Im Jahr 2011 stiegen hier zwischen Montag und Freitag knapp 15'000 Passagiere pro Tag ein oder aus.

3.5.4. Angebot Bus

Die Gemeinde betreibt selbst zwei Buslinien, nämlich den sog. Bäcker-Bus (189) und den Roggenacker-Bus (188). Dazu kommen weitere fünf Linien.

Die Linie 189 verkehrt werktags zu den Hauptverkehrszeiten jede halbe Stunde (sonst stündlich), die Linie 188 tagsüber (Werktag) zwei bis viermal pro Stunde. Die Linie 195 zum Seedamm-Center verkehrt montags bis samstags im Viertelstundentakt, sonntags nicht.

Die Linien 180 und 524 folgen dem Halbstundentakt, die Linie 190 fährt im Stundentakt (mit Verstärkungskursen).

Am Bahnhof Pfäffikon SZ steigen ca. 4'000 Fahrgäste pro Tag ein, aus oder um.

Linie	Strecke	Fahrgäste
180	Pfäffikon–Wollerau–Samstagern	430'000
190	Pfäffikon–Feusisberg–Schindellegi	167'500
195	Pfäffikon–Bahnhof–Seedamm–Center	440'000
524	Pfäffikon–Galgenen–Reichenburg	950'000
525	Pfäffikon–Wangen–Reichenburg (HVZ)	300'000
188	Pfäffikon–Roggenacker (–Chaltenboden)	245'000
189	Pfäffikon–Bäch–Richterswil	144'000
	Total Knoten Pfäffikon	2'676'500

Tabelle 8: Fahrgastzahlen auf den sieben Buslinien pro Jahr – Tendenz steigend (Quelle: Postauto).

3.5.5. Typische Stunde im Personenverkehr

Bis 14. Juni 2014 sind die Ankunftszeiten der sechs Buslinien (ohne Linie 525) fahrplanmässig gut auf den Regio-Express Richtung Zürich abgestimmt; die Umsteigezeiten betragen 6-8 Minuten.

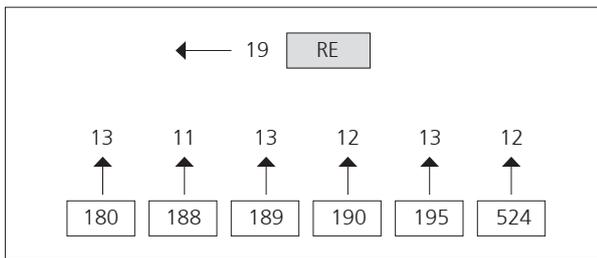


Abbildung 99: Die fahrplanmässigen Ankunftszeiten der Busse und die Abfahrtszeit des Regio-Express nach Zürich.

Dasselbe gilt für die umgekehrte Richtung. Auch hier betragen die Umsteigezeiten 6-8 Minuten.

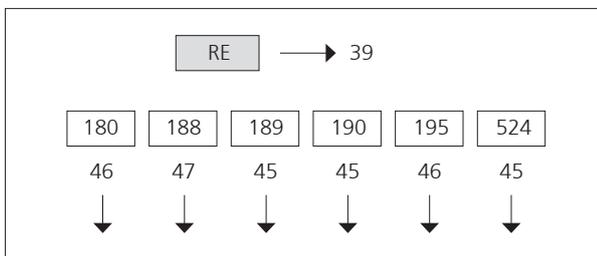


Abbildung 100: Die Ankunftszeit des Regio-Express aus Zürich und die fahrplanmässigen Abfahrtszeiten der Busse.

Die Anschlüsse auf den Regio-Express nach Chur (ab zur Minute 41) allerdings werden gemäss heute gültigem Fahrplan ganz knapp verpasst, ebenso jene der S2 nach Ziegelbrücke (ab zur Min. 44).

3.5.6. Güterverkehr

Gemäss Auskunft der SBB sind für den Güterverkehr pro Stunde und Richtung drei Trassees reserviert.

Der Bahnhof Pfäffikon selbst ist ein Bedienpunkt von SBB-Cargo (Grundnetz). Ein Freiverlad existiert nicht.

Die Hurdner Industrie ist mit einem Anschlussgleis versehen. Gemäss mündlicher Auskunft werden über dieses Gleis jährlich mindestens 100'000 Tonnen Kies und Schotter abgefertigt. Die Hagedorn AG bereitet in Pfäffikon ca. 1/4 des SBB-Bahnschotter auf. Die Hagedorn AG plant den Umschlag noch auszubauen.

3.5.7. Bauliche Gegebenheiten

Der Bahnhof selber verfügt zur Zeit über sieben Geleise, wobei das Gleis 1 zur Zeit nicht für den regulären Betrieb genutzt wird und Gleis 4 ein Durchfahrtsgleis ist. Eine Unterführung verbindet den Bahnhofvorplatz, die Perrons mit dem Kanalweg auf der Nordseite der Gleisanlagen. Der Bushof ist ein Provisorium.

Die Planung für den Ausbau des Bahnhofs wurden wegen der Umfahrung Pfäffikon sistiert.

Die Ausfahrt in Richtung Westen hat drei Gleise, wobei das südliche ein SOB-Gleis in Richtung Sams-tagern ist. Auf der Ostseite führen zwei SOB-Gleise auf den Seedamm und zwei SBB-Gleise in Richtung Ziegelbrücke; ein nördlich gelegenes, drittes Gleis dient der Erschliessung der Abstellanlage sowie der Industrie.

Zur Bahn-Infrastruktur gehört auch eine Abstellanlage für S-Bahn-Kompositionen, die auf einer Länge von gut 500 Metern viergleisig ist, dann auf weiteren rund 100 Metern noch zweigleisig. Im Stand-by-Betrieb ist mit Lärmemissionen zu rechnen.

3.5.8. Wichtige Vorhaben

Am 15. Juli 2014 steht ein Fahrplanwechsel bevor. Der RE v/n Zürich bzw. Chur (bisher ein IR) verkehrt weiterhin in derselben Fahrplanlage. Der bisherige Glarner Sprinter verkehrt neu stündlich als S25, und zwar um rund eine halbe Stunde gegenüber dem RE versetzt. Die Fahrzeiten v/n Zürich betragen 25 (S25 neu mit Halt in Wädenswil) bzw. 29 Minuten (RE), was gegenüber der aktuellen Situation eine Verschlechterung darstellt.

Die S2 verkehrt ab diesem Zeitpunkt in einer um ca. 10 Minuten verschobenen Fahrplanlage. Die Anschlusssituation an die Busse verschlechtert sich und es entstehen teilweise unattraktiv lange Wartezeiten. Die Buslinien 180 und 195 werden zu den Hauptverkehrszeiten im Takt verdichtet, um die Anschlusssituation an die Züge zu verbessern.

Gemäss Fahrplan vermitteln die Busse nur Anschlüsse an die stündlich verkehrenden schnellen Züge (RE bzw. S25) v/n Zürich bzw. Ziegelbrücke. Die Umsteigezeiten von und zur S2 mit Unterwegshalten v/n Zürich bzw. Ziegelbrücke belaufen sich auf mehr als 20 Minuten. Zudem kann die S2 in der Obermarch (Schübelbach-Buttikon, Reichenburg, Bilten) nicht mehr halten, was für Reisende aus dieser Gegend, die in Pfäffikon SZ auf Busse umsteigen, zu Attraktivitätsverlust führt. (Die neu eingeführte S27 vermittelt in Siebnen-Wangen Anschlüsse an den RE bzw. die S25, nicht jedoch an die S2.)

Der Voralpen-Express verkehrt wie bis anhin, allerdings neu ohne Halt in Wollerau. Dafür wird dann die S40 halbstündlich verkehren. Trotzdem verschlechtern sich insbesondere die Abendverbindungen.

Ein Gestaltungsplan Pfäffikon der SBB von 2008 ist vorübergehend sistiert. Gemäss SBB Immobilien ist es möglich, den Bushof auf der für die Umfahrung freigehaltenen Fläche zu erneuern. Zudem ist eine zweite Personenunterführung östlich der bestehenden geplant, was zu einer Verringerung der Umsteigezeiten zwischen Bahn und Bus führt.

3.6. Fuss- und Radverkehr

3.6.1. Fussverkehr

Die Hauptwanderwege in West-Ost- sowie Nord-Süd-Richtung führen alle durch die Bahnhofsunterführung und über den Kanalweg. Es handelt sich einerseits um die 4. Etappe der Via Jacobi (Einsiedeln–Rapperswil) und den Zürichsee-Rundweg (84).

Kommunale Fusswege in Ost-West-Richtung führen parallel zur Churerstrasse (teilweise bestehend, teilweise geplant). Die Churerstrasse selber ist

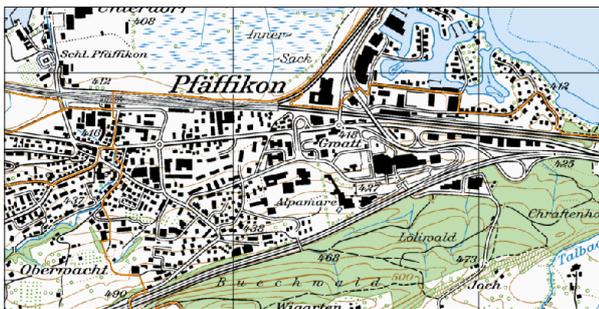


Abbildung 101: Die Hauptwanderwege durch Pfäffikon: Via Jacobi (Nr. 4) und Zürichsee-Rundweg (Nr. 84). (Quelle: Webmap Kt. SZ.)

nicht Bestandteil des Netzes, wird aber mehrfach von kommunalen Fusswegen und Wanderwegen gequert. Wichtige Querbeziehungen gibt es v.a. auf Schulwegen, Richtung Bahnhof, bei Bushaltestellen sowie bei Einkaufsnutzungen im Zentrum.



Abbildung 102: Der auch für die Naherholung beliebte Kanalweg zwischen Bahn und Naturschutzgebiet (Foto: r.s. 2013).

3.6.2. Radverkehr

Die Etappe 8 der nationalen Veloroute 9 (Seen-Route) zwischen Einsiedeln und Niederurnen führt entlang der Churerstrasse beim Schweizerhof-Kreisel auf die Seedammstrasse.

Die regionale Veloroute 32 (Rhein-Hirzel-Linth) führt auf ihren Etappen 2 (Zürich–Pfäffikon SZ) und 3 (Pfäffikon SZ–Niederurnen) östlich der Schindellegrasse auch auf die Churerstrasse. Parallel dazu verläuft südlich eine kommunale Radroute.



Abbildung 103: Die Hauptvelorouten durch Pfäffikon: Seen-Route (Nr. 9) und Rhein-Hirzel-Linth-Route (Quelle: Schweiz mobil).



Abbildung 104: Wegweiser am Kanalweg bei der SBB-Unterführung (Foto: r.s., 2013).

3.7. Wichtige Ereignisse in jüngerer Zeit

3.7.1. Zubringer Vollanschluss Schindellegi/Halten

Am 13. Juni 2010 stimmten die Freienbacher Stimmberechtigten einem Investitionsbeitrag für den Zubringer Vollanschluss Schindellegi/Halten – Schwerzi, Freienbach, von CHF 500'000 (Gemeindeanteil für die Erarbeitung eines Vorprojektes) mit 76% Ja-Stimmen zu.

3.7.2. Zubringer verlegter Vollanschluss Wollerau

Am 13. Juni 2010 lehnten die Freienbacher Stimmberechtigten einen Investitionsbeitrag Zubringer Wilenstrasse (Fällmistunnel) von CHF 116'000 mit 60% Nein-Stimmen ab (Erarbeitung Bauprojekt).

3.7.3. Teilzonenplan Zentrum Pfäffikon

Der Teilzonenplan Zentrum Pfäffikon wurde von den Stimmberechtigten am 25. November 2012 mit 55% Nein-Stimmen abgelehnt. Basiert auf dem Städtebaulichen Konzept Zentrum Pfäffikon SZ, bedingt aber die – inzwischen aufgegebene – Umfahrung Pfäffikon nicht.

3.7.4. Steinfabrikareal

Am 9. Juni 2013 lehnten die Freienbacher Stimmberechtigten eine Umzonung ab, die auf einem Drittel des Gewerbeareals eine öffentliche Parkzone geschaffen hätte, während die übrigen zwei Drittel in der seit 1994 geltenden Hafenzone geblieben wäre. In der Hafenzone sind Wohn- und Gewerbebauten zulässig.

3.7.5. Umfahrung Pfäffikon

Am 27. September 2013 teilten die Gemeinde Freienbach und der Kanton Schwyz mit, dass sie darauf verzichten, die Umfahrung Pfäffikon entlang der Bahn weiter voranzutreiben. Die Baulinien sind einstweilen weiter in Kraft.

3.8. Abschliessende Bemerkungen

Für das Testplanungsverfahren stehen die Teilräume Bahnhof und Umgebung, Gwatt, Hurdnerfeld sowie die Churerstrasse im Zentrum.

Thematisch haben wir es mit dem Strassensystem auf übergeordneter und lokaler Ebene zu tun, mit dem öffentlichen Verkehr auf Strasse und Schiene, dem Fuss- und Radverkehr sowie den naturräumlichen Gegebenheiten. Diese Themenbereiche bilden den Rahmen für die Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung.

4. Umfeldler

4.1. Planungen des Bundes

4.1.1. Inventare

Auf Bundesebene finden wir folgende Inventareinträge:

- Das Unterdorf als schützenswertes Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS).
- Frauenwinkel–Ufnau–Lützelau als Objekt Nr. 1405 aus dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN).

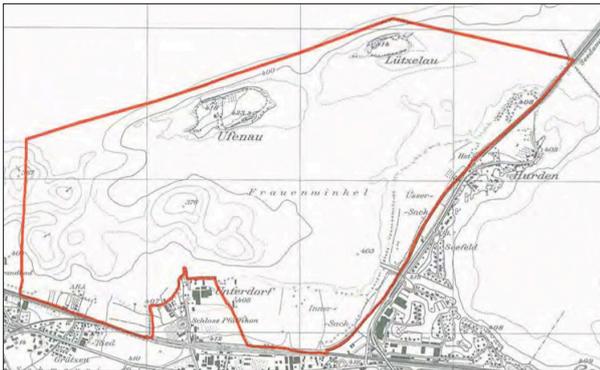


Abbildung 105: Die Abgrenzung des Objekts Nr. 1405 aus dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (Quelle: BLN).

- Die Moorlandschaft Frauenwinkel als Moorlandschaft von nationaler Bedeutung (Nr. 351). Vgl. 4.1.2, Schutzplan Kantonales Naturschutzgebiet Frauenwinkel.
- Drei Flachmoorobjekte von nationaler Bedeutung in Freienbach (gemäss Verordnung über den Schutz der Flachmoore von nationaler Bedeutung): Nr. 2353 «Langacker», 2354 «Westlich Unterdorf» und 2355 «Frauenwinkel».

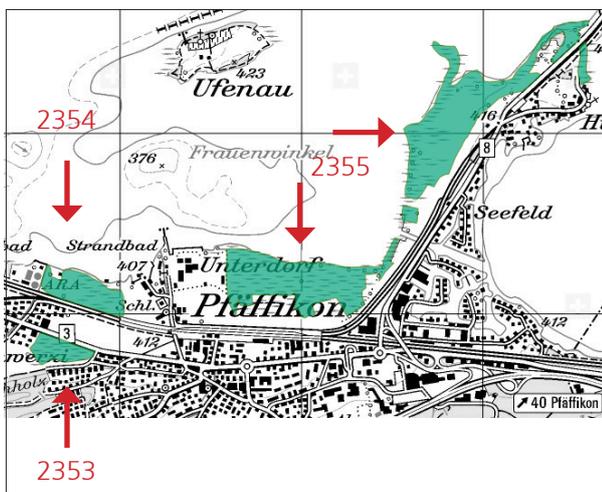


Abbildung 106: Die drei Flachmoorobjekte von nationaler Bedeutung (Quelle: BAFU, Web-GIS des Bundes).

Keine Eintragungen im Perimeter der Testplanung sind insbesondere in den Bundesinventaren der Hoch- und Übergangsmoore von nationaler Bedeutung sowie der Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung zu finden.

4.1.2. Sachpläne

Im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene ist bei den Anpassungen und Ergänzungen 2012 ein Eintrag zu einem Überholgleis in Pfäffikon zu finden, das sich auf der Höhe der Abstellanlage Hurdnerwald befinden soll. Zudem, auf Seite 45:

«Ebenfalls offen ist zurzeit auch, ob im Zusammenhang mit einer allfälligen Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels bis Littl ein Teilausbau Schmerikon – Uznach für die Beschleunigung des Voralpenexpress realisiert werden muss, damit der Anschluss der Ostschweiz an die NEAT im Knoten Arth-Goldau aufrechterhalten werden kann.

Sollte bei der Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels bis Littl eine Beschleunigung des Voralpenexpress nötig werden, um den Anschluss der Ostschweiz an die NEAT im Knoten Arth-Goldau weiterhin sicherstellen zu können, ist zu prüfen ob dies im Bahnhof Pfäffikon (SZ) eine zusätzliche Peronkante sowie ein Entflechtungsbauwerk auf der Westseite des Bahnhofs bedingt.»

4.1.3. Gesetze

Die Eidgenössischen Räte beschlossen am 15. Juni 2012 eine Teilrevision des Raumplanungsgesetzes. Diese Revision war ein indirekter Gegenvorschlag zur Eidgenössischen Volksinitiative «Raum für Mensch und Natur (Landschaftsinitiative)». In der Referendumsabstimmung vom 3. März 2013 wurde die Revision mit grossem Mehr (in 25 von 26 Kantonen) angenommen. Das neue Bundesrecht soll voraussichtlich im Frühjahr 2014 in Kraft treten.

Dieses teilrevidierte Raumplanungsgesetz verlangt von den Kantonen, Bauzonen auf den voraussichtlich innert 15 Jahren benötigten Bedarf zu begrenzen, vorhandenes Bauland besser zu nutzen, Massnahmen gegen die Baulandhortung vorzukehren und überdimensionierte Bauzonen zu verkleinern. Das neue Recht verlangt namentlich, dass die Kantone zwingend den angemessenen Ausgleich für erhebliche Vor- und Nachteile bei neu und dauerhaft einer Bauzone zugewiesenem Boden regeln. Des Weiteren werden die Anforderungen zur Neueinzonung verschärft und die Kantone haben mit den Gemeinden zusammen Massnahmen zur Förderung der Verfügbarkeit von Bauland zu treffen, insbesondere die Ansetzung einer Frist zur Überbauung eines Grundstücks. Präzisiert wird sodann die Pflicht der Gemeinwesen, Bauzonen innerhalb der im Erschliessungsprogramm vorgesehenen Frist zu erschliessen und die Beiträge der Grundeigentümer zu regeln.

4.2. Planungen des Kantons

4.2.1. Einleitung

Der Regierungsrat des Kantons Schwyz hat mit Beschluss Nr. 93/2014 vom 28. Januar 2014 den Auftrag für die Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes erteilt. Aufgrund der Übergangsbestimmungen im R-RPG (Art. 38a R-RPG) wird in einer ersten Teilrevision der fristgerechte Nachvollzug des teilrevidierten Raumplanungsgesetzes mit den neuen Bundesvorgaben an die Hand genommen. Weitergehende Revisionsthemen werden in einer zweiten Revisionsstufe umgesetzt. Diese Aufteilung ist sinnvoll, damit die Gemeinden möglichst bald wieder Planungssicherheit für ihre kommunale Raumplanung erhalten und das bundesrechtliche Bauzonenmoratorium aufgehoben wird.

Der Gesetzgeber hat Übergangsbestimmungen in das revidierte Raumplanungsgesetz aufgenommen (R-RPG 38a; E-RPV 52a I). Die Übergangsfrist dauert von der Inkraftsetzung der R-RPG bis zur Genehmigung der Richtplananpassung durch den Bundesrat. Bis dann gilt eine Kompensationspflicht für neue Bauzonen. Einzonungen sind nur mit einer flächengleichen Auszonung möglich. Um- und Aufzonungen bestehender Bauzonen sind auch während der Übergangsfrist möglich. Erleichterungen sind vorgesehen für Zonen für öffentliche Nutzungen und wichtige andere Zonen von kantonaler Bedeutung. Wenn der Richtplan nach 5 Jahren nicht angepasst und vom Bundesrat genehmigt ist gilt im betreffenden Kanton ein Einzonungstop.

4.2.2. Richtplanergänzung Höfe

Die kantonale Richtplanergänzung Höfe, die vom Bund am 18. Dez. 2008 genehmigt worden ist, enthält zunächst ein Objektblatt zum regionalen Zentrum Pfäffikon und dann sieben Objektblätter zum Thema Strasse:

- RH-1: Regionales Zentrum Pfäffikon – Festsetzung
- RH-6: Verlegung Autobahnanschluss Wollerau / Zubringer Fällmis – Festsetzung
- RH-7: Umfahrung Süd klein / Wollerau – Festsetzung
- RH-8: Umfahrung Süd gross / Wollerau – Vororientierung
- RH-9: Sanierung Autobahnanschluss Pfäffikon – Festsetzung
- RH-10: Umfahrung Pfäffikon – Zwischenergebnis
- RH-11: Ausbau Autobahnanschluss Halten – Festsetzung
- RH-12: Zubringer Freienbach zum Autobahnanschluss Halten – Zwischenergebnis

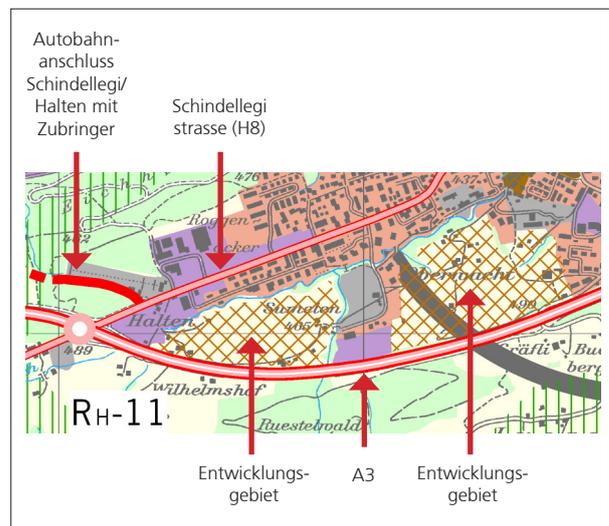


Abbildung 107: Ausschnitt aus der kantonalen Richtplankarte (Ergänzung Höfe) mit den beiden Entwicklungsgebieten beim Autobahnanschluss Schindellegi/Halten.

In der Richtplankarte (vgl. Ausschnitt in Abbildung 103) sind grössere Entwicklungsgebiete (Wohn- und Mischzonen) in der Nähe des Autobahnanschlusses Schindellegi/Halten enthalten, die ohne den Ausbau und die Realisierung eines Zubringers nicht realisierbar sind.

4.2.3. Kantonale Nutzungsplanungen

Weitere wichtige kantonale Planungen sind der kantonale Schutzplan zum Frauenwinkel sowie der Nutzungsplan der nicht weiter verfolgten Umfahrung Pfäffikon, wo die Baulinien nach wie vor in Kraft sind.

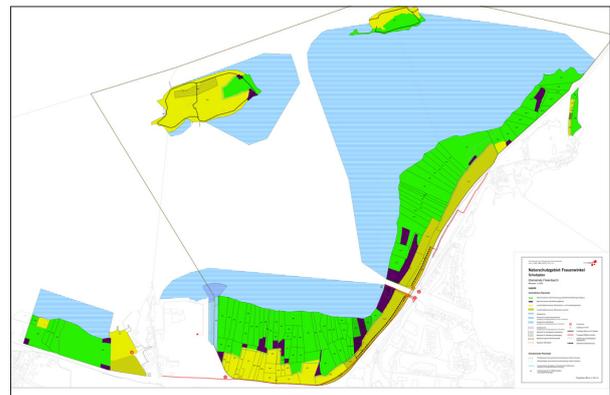


Abbildung 108: Der kantonale Schutzplan Frauenwinkel (im Original 88 x 135 cm).
Grün und violett: Naturschutzzone.
Gelb: Landschaftsschutzzone.
Blau: Wasserzone.
Rote punktierte Linie: Fussweg Pfäffikon-Hurden.

Es fällt auf, dass im Schutzplan Frauenwinkel das Objekt Nr. 2353 «Langacker» fehlt; dieses genießt als Vertragsobjekt Schutz auf der kommunalen Ebene.

4.3. Agglomerationsprogramm Obersee

4.3.1. Einleitung

Im Verein Agglomeration Obersee sind 13 Gemeinden aus den drei Kantonen Schwyz, St. Gallen und Zürich zusammengeschlossen, unter ihnen die Gemeinde Freienbach als eine der drei ersten. Hier wohnen ca. 120'000 Menschen.

4.3.2. Das Agglomerationsprogramm 2. Generation

Das Agglomerationsprogramm der 2. Generation wurde im Jahr 2012 eingereicht. Im folgenden seien einige wichtige Aussagen aufgeführt.

Die untenstehende Abbildung zeigt das übergeordnete Strassennetz, das im Hochleistungsbereich die beiden Autobahnen A3 und A53 umfasst.

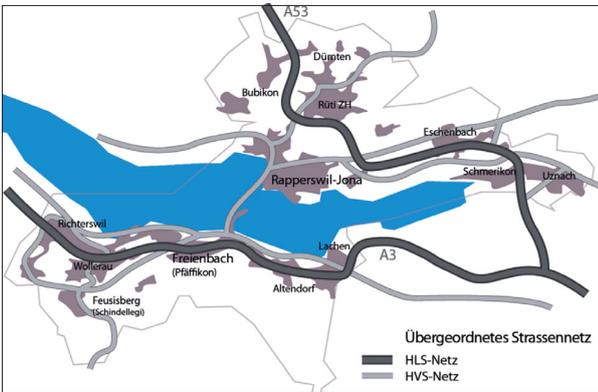


Abbildung 109: Das übergeordnete Strassennetz gemäss Synthesebericht vom 1. Juni 2012 (S. 27).

Die roten Linien in der nächsten Abbildung zeigen die Hauptstaubereiche und machen die funktionalen Abhängigkeiten zwischen Pfäffikon und Rapperswil-Jona evident.

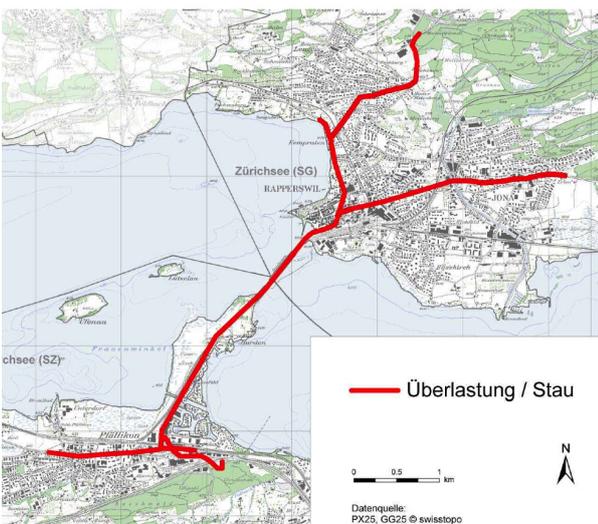


Abbildung 110: Die Hauptstaubereiche gemäss Synthesebericht vom 1. Juni 2012 (S. 28).

Entsprechend wird in der Teilstrategie MIV die Begrenzung der MIV-Kapazität auf dem Seedamm postuliert.

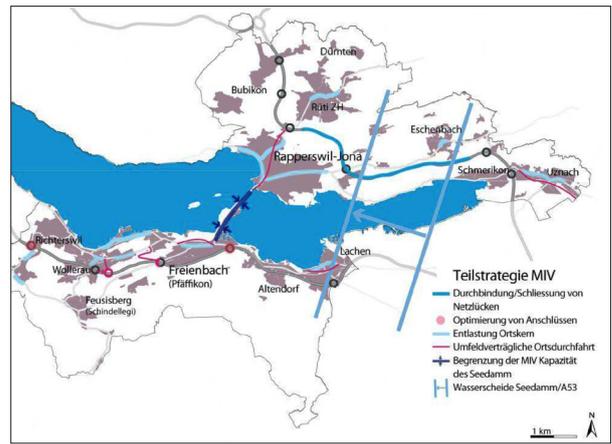


Abbildung 111: Die Teilstrategie MIV gemäss Synthesebericht vom 1. Juni 2012 (S. 71). Beachte die Symbole zur Begrenzung der MIV-Kapazität auf dem Seedamm.

Anmerkung: Der Begriff «Wasserscheide» beschreibt hier bildhaft den Punkt, wo für Autofahrer die Fahrzeit nach Rapperswil via Seedamm gleich schnell ist wie via A53. Je näher dieser Punkt bei Pfäffikon liegt, desto mehr Fahrten sind via A53 zu erwarten.

Bei der Teilstrategie ÖV fallen die blauen Pfeile im Raum Pfäffikon auf, die Direktverbindungen per Bahn signalisieren, die zur Zeit zum Teil nicht gegeben sind: Region Zimmerberg–Pfäffikon–Seedamm–Rapperswil und March–Pfäffikon–Seedamm–Rapperswil.

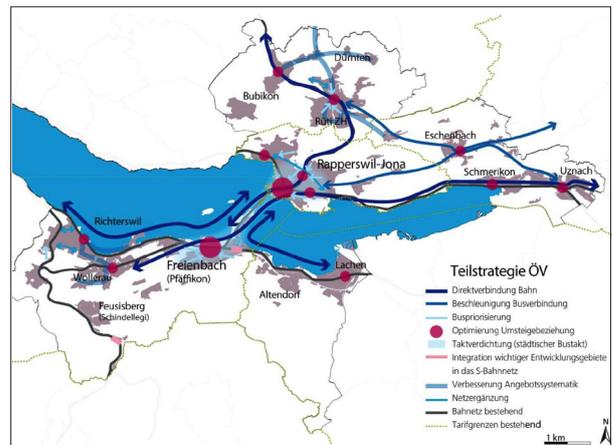


Abbildung 112: Die Teilstrategie ÖV gemäss Synthesebericht vom 1. Juni 2012 (S. 69).

4.5. Abschliessende Bemerkungen

Die Ebenen Bund und Kanton stecken den Rahmen für die Testplanung in verschiedenen Bereichen (u.a. Verkehrsinfrastruktur, Naturschutz) ab, während die Agglomeration eine Plattform für die überkommunale Zusammenarbeit darstellt, die v.a. im Bereich Mobilität wegen der funktionalen Zusammenhänge dringlich ist.

5. Problemsituation

5.1. Einleitung

Dieser Abschnitt nimmt die in Abschnitt 3 besprochenen Themenbereiche auf und untersucht die Problematik, die damit verbunden ist und welches die Bedeutung für das Testplanungsverfahren ist.

5.2. Schlüsselthema Siedlungsentwicklung Pfäffikon-Ost und Bahnhofsgelände

Auslöser des gesamten Verfahrens ist die Tatsache, dass in bestimmten Räumen von Pfäffikon SZ eine Siedlungsentwicklung wegen mangelnder Kapazitäten auf dem Strassennetz eng begrenzt ist. Dies gilt umso mehr, als das Projekt der bahnnahen Umfahrung aufgegeben worden ist.

Als Entwicklungsmöglichkeiten seien hier die Entwicklungsgebiete beim Halbanchluss Halten erwähnt, die Potenziale im Raum Bahnhof und – last but not least – die Areale Seedamm Plaza, Vögele und Industrie Hurdnerwäldli in Pfäffikon-Ost. Ganz zu schweigen von den langfristigen Änderungspotenzialen im Gwatt. Allein die Areale nördlich der Bahn in Pfäffikon-Ost umfassen eine Fläche von rund 10 Hektaren.

Zudem ist – wie in Abschnitt 4.1.3. erläutert – die Revision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes im Gange.

Bedeutung für die Testplanung

Für die Testplanung ist es zentral zu zeigen, wie die Spielräume für die Siedlungsentwicklung gegenüber heute schrittweise vergrössert werden können und welche Vorkehrungen für Bau und Betrieb der Verkehrsanlagen dafür erforderlich sind.

5.3. Schlüsselthema Strassensystem

5.3.1. Übergeordnetes Strassennetz

Die Sanierung des Abschnittes Wädenswil–Wollerau mit dem Tunnel Blatt wird aufgrund des noch guten Anlagezustandes frühestens ab 2022 erfolgen. Zum Problem des im Siedlungsgebiet liegenden Vollanschlusses Wollerau werden – wie bereits erwähnt – zur Zeit Lösungen auch ohne eine Verlegung des Anschlusses untersucht.

Das ASTRA realisiert den Vollanschluss Schindellegi/Halten nur, wenn der Kanton gleichzeitig einen leistungsfähigen Zubringer baut und die Vorhaben im kantonalen Richtplan festsetzt; in diesem Fall kann das generelle Projekt ab 2014 erarbeitet werden (Baubeginn frühestens ab 2020, allerdings mit grossen Unsicherheiten).

Obwohl alle Beteiligte (ASTRA, Kantone, Gemeinden) eine Entlastung des Seedamms vom übergeordneten Verkehr durch eine Verlagerung auf die Achse A3/A53 anstreben (vgl. Aggloprogramm Obersee), ist bis jetzt nicht klar, mit welchen Massnahmen eine entsprechende Wirkung erzielt werden kann und wie gross diese ist.

Bedeutung für die Testplanung

Der zukünftige Belastungszustand des Strassennetzes in Pfäffikon, insbesondere auf der Churer-, Schindellegi- und Wilenstrasse, ist massgeblich abhängig vom Anschlusskonzept an die A3 im Perimeter (insbesondere des Vollanschlusses Halten inkl. Zubringer). Der Bund wiederum hat bei beiden hängigen Anschlussplanungen im Perimeter klar gemacht, dass er der Weiterführung der Planung und einer allfälligen Realisierung nur dann zustimmen wird, wenn der Kanton mehrheitsfähige Projekte für den Anschluss ans untergeordnete Strassennetz aufzeigen und im Richtplan verankern kann. *Die Realisierung der Anschlussprojekte an die A3 (Wollerau sowie Schindellegi/Halten) gilt für die Testplanung deshalb als Umstand: Jede von den Teams entworfene Entwicklungsrichtung muss darauf Rücksicht nehmen und zeigen, wie ihr Konzept ohne und mit der Realisierung dieser Anschlüsse samt Zubringern funktioniert.* (Detailliertere Angaben werden nach Abschluss der gegenwärtig laufenden Untersuchungen ergänzt.)

Die Auflage für die Optimierung des Anschlusses Pfäffikon mit der Direktanbindung des Seedamm-Centers mit einer Hochbrücke an die A3 (aber ohne den Etzelpark-Knoten) ist erfolgt, die Plangenehmigung durch das UVEK wird noch erwartet. Diese Massnahmen werden vor allem zu geringeren Rückstaus auf die A3 führen. *Hingegen ist die Verkehrsführung in diesem Gebiet sowie die Orientierung generell als problematisch zu beurteilen, auch was die Grösse der Verkehrsflächen betrifft. Es ist deshalb nicht in einer kurzfristigen, aber mittel- und langfristigen Perspektive zu zeigen, wie diese Situation schrittweise verbessert werden kann (siehe auch unten).*

Völlig offen – sowohl bezüglich Zeitpunkt als auch bezüglich Form – ist zur Zeit die Verkehrsentslastung von Rapperswil-Jona. Im für die Testplanung relevanten Zeithorizont kann wohl maximal von der Realisierung allfälliger kurz- bis mittelfristiger Massnahmen ausgegangen werden. Vor diesem Hintergrund ist die angestrebte Verlagerung von Durchgangsverkehr auf die Achse A3/A53 (Verschiebung Wasserscheide) von grosser Bedeutung.

Bedeutung für die Testplanung

In der Testplanung gilt das Geschehen in Rapperswil wieder als Umstand mit denselben Konsequenzen wie bei den Anschlussprojekten erwähnt. Die Teams sollten sich aber mit den baulichen und betrieblichen Möglichkeiten auseinandersetzen, die eine Betrachtung von Pfäffikon SZ und Rapperswil als verkehrstechnisch funktionale Einheit erlauben und welche Vorteile dies bieten würde, z.B. in Form eines Vorschlages für eine Abstimmung der Verkehrssteuerung.

5.3.2. Kantonales und kommunales Strassennetz

Die Verkehrssituation in der Churerstrasse ist durch eine hohe Belastung gekennzeichnet, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten. Die Knotenbereiche sind überlastet. Die Immissionen auf die angrenzenden Gebiete sind entsprechend. Die Aufenthaltsqualität in der Churer Strasse ist gering.

Die Netzhierarchie ist nicht konsequent (14 einmündende Strassen und 23 Arealzufahrten, zudem 12 ungesteuerte Fussgängerquerungen).

Die Lichtsignalanlagen in der Churerstrasse sind nicht koordiniert.

Bedeutung für die Testplanung

Kurzfristig ist zu zeigen, wie die Problematik des behinderten Busverkehrs durch bauliche und betriebliche Massnahmen behoben werden kann. Die Teams sollen ein mittel- und langfristiges verkehrsmittelübergreifendes Konzept für die Churerstrasse erarbeiten, das neben einer Reduktion der Netzkomplexität auch eine städtebauliche Aufwertung des Strassenbereiches umfasst. Die in 3.4.2. erwähnte Spange West gilt dabei als gegeben.

In Pfäffikon-Ost sind der Knoten Schweizerhof und Etzelpark in Spitzenstunden überlastet. Es kommt zu Rückstaus, zum Teil auch im Nationalstrassenperimeter sowie auf dem Seedamm. Das historisch gewachsene Strassennetz in Pfäffikon-Ost ist äusserst komplex und nur schwer nachvollziehbar. Die Orientierung ist für Ortsunkundige schwierig.

Bedeutung für die Testplanung

Es ist zu prüfen, ob das Strassennetz hier nachvollziehbarer gestaltet und wie ein ausreichender Verkehrsfluss gewährleistet werden kann. Dabei sind auch Massnahmen im Bereich der Zuflusssteuerung einzubeziehen. Die Erschliessung der Potenziale im Gwatt und Hurdnerfeld ist aufzuzeigen.

5.4. Schlüsselthema Öffentlicher Verkehr auf Schiene und Strasse

5.4.1. Einleitung

Eine ÖV-Strategie Kanton SZ ist in Arbeit (Vernehmlassungsentwurf); ein Ausbau der Eckbeziehungen March–Seedamm sowie Innerschwyz–March ist geplant (S-Bahn Obersee), was insgesamt zu einem grösseren Angebot in Pfäffikon SZ führen wird.

5.4.2. Schienenverkehr

Die aktuelle bauliche Situation für die Passagiere entspricht nicht der Qualität des gefahrenen Angebots. Namentlich die einzige Unterführung zu den (zu engen) Perrons ist ungenügend, und ein attraktiver Vorplatz existiert nicht.

Der Bahnhof Pfäffikon SZ soll auf der nördlichen Seite ein zusätzliches 8. Gleis erhalten. Das Gleis 1 soll zudem wieder in den regulären Betrieb überführt werden.

Die Inbetriebnahme des Zimmerberg II bringt eine Verkürzung der Reisezeiten Zürich–Arth-Goldau und bedingt Anpassungen an den Abfahrtszeiten des Voralpen-Express in Arth-Goldau mit möglichen Konsequenzen für Pfäffikon SZ.

Zudem sind im Fernverkehr Zürich–Chur Ausbauten zu erwarten; die dadurch erhöhte Frequenz lässt für das Abkreuzen der SOB-Züge kaum Zeitfenster und im Hinblick auf allfällige Konsequenzen der Eröffnung des Zimmerberg-Basistunnels auch keine Flexibilität für die Fahrplanlage des Voralpen-Express. Schon heute ist deswegen die Angebotsgestaltung der S-Bahnen und des Voralpen-Expresse (VAE) stark eingeschränkt und führt ab 15. Juni 2014 zur Aufhebung des Halts in Wollerau. Gleichzeitig steht der VAE mehrere Minuten zwischen Hurden und Pfäffikon.

Deshalb wurde nach Möglichkeiten gesucht, wie dieses Problem gelöst werden könnte. Das Resultat ist ein Entflechtungsbauwerk, das in verschiedenen Varianten (auch als Unterquerung) untersucht worden ist und zwischen Freienbach und Pfäffikon zu liegen käme. (Nicht untersucht wurde gemäss Kenntnisstand des Amtes für öffentlichen Verkehr bisher eine Variante «light» mit Gleisüberquerung im Bahnhofgebiet aus dem Bahnhof ab Gleis 1 über die Gleise Zürich-Chur zum Seedamm.)

Die bisherigen Planungen räumten diesem Vorhaben eine geringe Priorität ein, weshalb dafür kein Realisierungshorizont festgelegt ist. Ein Ausbau der Stadtbahn Obersee ab Rapperswil via Pfäffikon SZ in die March erfordert weitere Bahn-Infrastrukturausbauten in den Räumen Pfäffikon und March, für die ebenfalls keine konkrete Planung vorliegt.

Desweiteren ist bis 2025 (Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene) ein Überholgleis für den Güterverkehr nötig, um den Halbstundentakt Zürich–Chur zu ermöglichen. Dies muss zwischen Pfäffikon und Altendorf auf der südlichen Seite der bestehenden Gleise (Raum Hurdnerfeld) zu liegen kommen.

Der Doppelspurausbau der Strecke Schmerikon–Uznach soll gemäss der St. Galler Regierung vor 2030 realisiert werden.

Der Gleisanschluss ins Hurdner Industriegebiet soll nach heutiger Auffassung bestehen bleiben.

Im Raum Seedamm-Center/Pfäffikon-Ost ist eine neue Haltestelle als Idee bekannt, von den SBB bisher jedoch nicht überprüft. Die Realisierung einer solchen Haltestelle erscheint nur möglich, wenn die vorgesehene Lage des Güterüberholgleises um einige hundert Meter in Richtung Altendorf verschoben wird.

Eine Verbesserung der Anschlusssituation (vgl. 3.5.8.) auf das heutige Niveau ist aufgrund der gegebenen Fahrplanlagen der Zürcher S-Bahn auch längerfristig nicht machbar. Die Anschlusssituation kann nur mit häufigeren Verkehren und besserer Stabilität der Buslinien verbessert werden. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten sind die Anschlüsse Bus–Bahn in Pfäffikon SZ aufgrund der Strassenverhältnisse gefährdet oder nicht gewährleistet, was nur mit Busbevorzugungsmassnahmen verbessert werden kann.

Langfristig konkurrieren in Pfäffikon SZ verschiedene Bahn-Interessen miteinander. Das Seedamm-Center/Alpamare als grösster Verkehrserzeuger verfügt über keine Bahnhaltstelle. Im gleichen Perimeter ist im Horizont FABI 2025 ein Güterüberholgleis vorgesehen, welches eine S-Bahn-Haltstelle verunmöglicht. Die Gleisführung zur S-Bahn-Abstellanlage Hurdnerfeld verkompliziert eine S-Bahn-Haltstelle Seedamm-Center/Alpamare ebenfalls. Die verschiedenen Bedürfnisse von SBB, SOB und dem Kanton Schwyz sind aktuell nicht bzw. ungenügend koordiniert oder bereinigt.

Bedeutung für die Testplanung

Es ist davon auszugehen, dass die Bahnen für ihren Betrieb eine achtgleisige Anlage brauchen sowie eine Lösung für die Abkreuzungsproblematik. Dabei ist in der Testplanung zwischen kurz- und langfristigen Lösungen zu unterscheiden (Aufwärtskompatibilität). Namentlich das zusätzliche Gleis 8 und das Überwerfungsbauwerk sind gemäss heutiger Planung im Konflikt mit den Naturschutzgebieten (u.a. Moorschutz). Allfällige Konsequenzen der Störfallverordnung sind zu beachten.

Es ist für die gesamte Bahnanlage ein integrierter Vorschlag zu erarbeiten, der folgende bahnbetrieblichen und städtebaulichen Belange berücksichtigt und folgende Interessen gewährleistet:

- Interessen des Kantons Schwyz bezüglich Angebotsmöglichkeiten im Regionalverkehr auf der Schiene bei SOB und SBB
- Interessen des Kantons Schwyz bezüglich Fahrplanstabilität des Bussystems in Pfäffikon SZ
- Interessen des Bundes bezüglich Güterverkehr
- Interessen von SBB-Fernverkehr bezüglich Halbstundentakt Zürich–Chur
- Einbezug der strassenseitigen Verbindung zur Churerstrasse via Bahnhofstrasse und Überbauung Staldenbach.

Zu den betrieblichen Aspekten gehören auch der Bushof, Velostandplätze, P+R, Taxistandplätze und Vorfahrten.

Für die Erschliessung Pfäffikon-Ost ist die Möglichkeit einer neuen Haltestelle (allenfalls eine andere schienengebundene Lösung wie Skytrain bzw. Skymetro) zu zeigen, die mit dem geforderten Überholgleis kompatibel ist (vielleicht kann dieses auch an anderer Stelle liegen). In diesem Zusammenhang ist an die der SBB-Strecke folgende Hochspannungsleitung zu denken, die im Abschnitt zwischen der Brücke v/n A3 und der Brücke beim Schweizerhof-Kreisel auf einer Länge von ca. 150 m verkabelt ist (siehe Abbildung).



Abbildung 113: Blick in Richtung Osten von der Brücke zwischen Schweizerhof-Kreisel und Seedamm. Hinter der Brücke prägnant sichtbar ist die Anlage zur Verkabelung der Hochspannungsleitung. Im Vordergrund liegt das Anschlussgleis ins Industriegebiet Hurdnerwäldli (Foto: r.s., 2013).

5.4.3. Busverkehr

Der Bushof an der Drehscheibe Bahnhof Pfäffikon SZ hat für sieben Linien nur sechs Halteplätze und ist nicht behindertengerecht und ein wenig komfortables und auch gefährliches Provisorium.

Die Verlustzeiten im Busverkehr betragen in der Hauptverkehrszeit auf der Churerstrasse Richtung Bahnhof aus Richtung Freienbach ca. 3 Minuten und maximal 5 Minuten aus Richtung Seedamm-Center/Altendorf. Am gravierendsten sind die Verluste in Richtung Seedamm-Center/Altendorf vor dem Kreisel Schweizerhof mit maximal 8 Minuten; davon sind 8 Busse pro Stunde betroffen (Quelle: ÖV-Konzept 2009). Die Anschlusssicherheit am Bahnhof Pfäffikon kann dadurch nur bedingt gewährleistet werden. Postauto würde sich den Umbau des Kreisels Schweizerhof in einen lichtsignalgesteuerten Knoten mit ÖV-Bevorzugung wünschen.

Die Anbindung SDC/Alpamare sowie Seedamm Plaza an den ÖV ist mässig: Es existiert keine direkte Anbindung an das Bahnnetz, es ist mit verlängerten Reisezeiten durch Rückstau in der Churerstrasse zu rechnen, und das Alpamare wird an Sonntagen überhaupt nicht bedient.

Bedeutung für die Testplanung

Ein neuer Bushof soll integrierter Teil der Lösung für den Bahnhof gemäss 5.4.2. werden. Die Verhältnisse auf der Churerstrasse sollen gemäss 5.3.2. verbessert werden.

5.5. Schlüsselthema Fuss- und Radverkehr

5.5.1. Fussverkehr

Das Fussverkehrsnetz ist lückenhaft. Die Churerstrasse ist nicht attraktiv für Fussgänger (hohe Verkehrsbelastung, schmale Trottoirs).

In Pfäffikon-Ost fehlen attraktive und sichere Verbindungen, zum Teil müssen insbesondere Fussgänger erhebliche Umwege in Kauf nehmen.

5.5.2. Radverkehr

Die Churerstrasse ist nicht attraktiv für Radfahrende (hohe Verkehrsbelastung, fehlende Radverkehrsmassnahmen im westlichen Bereich). Der Radverkehr auf dem Seedamm v/n Pfäffikon verläuft auf Hauptverkehrsstrasse. Konflikte gibt es überdies bei den Knoten auf der Churerstrasse sowie beim Bahnhof.

Bedeutung für die Testplanung

Für den Fuss- und Radverkehr ist im gesamten Perimeter der Testplanung eine Aufwertung des Netzes anzustreben, insbesondere entlang der Churerstrasse und im Bereich Pfäffikon-Ost. Die Gestaltung der Knoten ist besonders zu beachten.

5.6. Synoptische Darstellung der Problemsituation nach Teilräumen

5.6.1. Vorbemerkung

Die folgenden synoptischen Darstellungen werden jeweils auf einem Ausschnitt der Landeskarte der swisstopo vorgenommen, deren Originalmassstab 1:25'000 ist. Norden ist oben.

5.6.2. Bahnhof und Umgebung

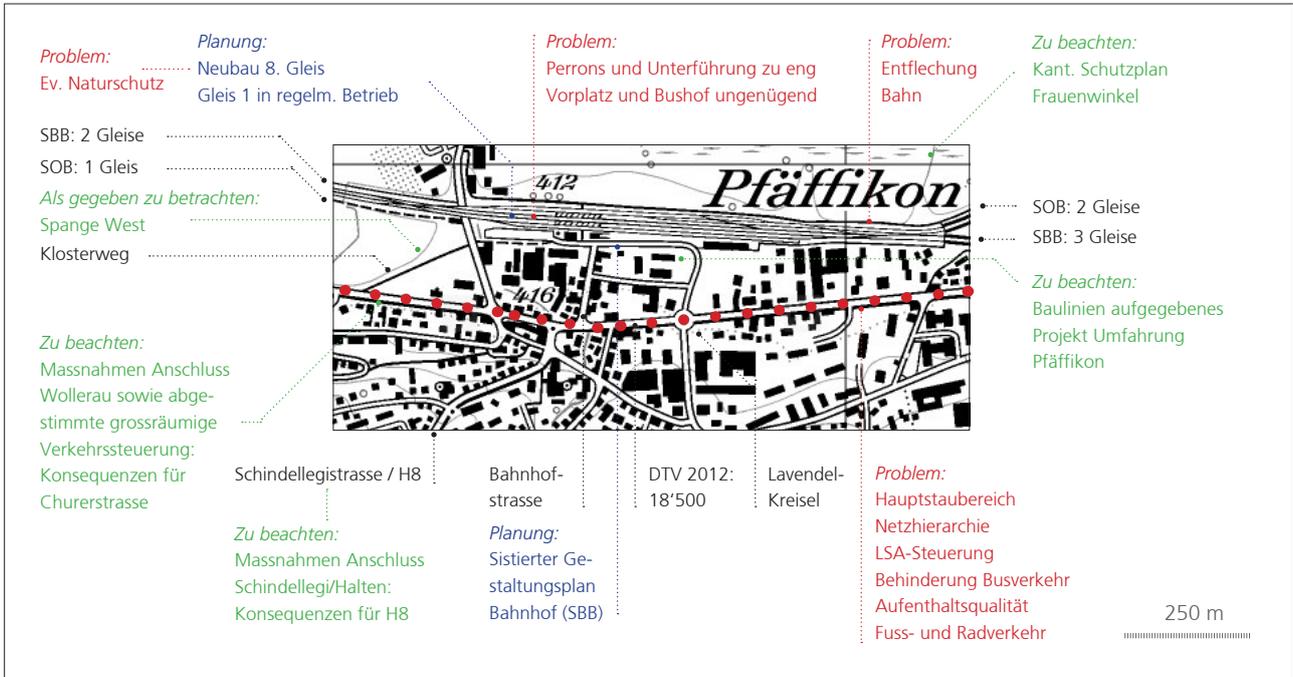


Abbildung 114: Synoptische Darstellung Bahnhof und Umgebung.

Schwarz: zur Orientierung.

Grün: Beachtenswerte Umstände.

Blau: Bekannte Planungen und Vorhaben. Rot: Probleme.

5.6.3. Gwatt

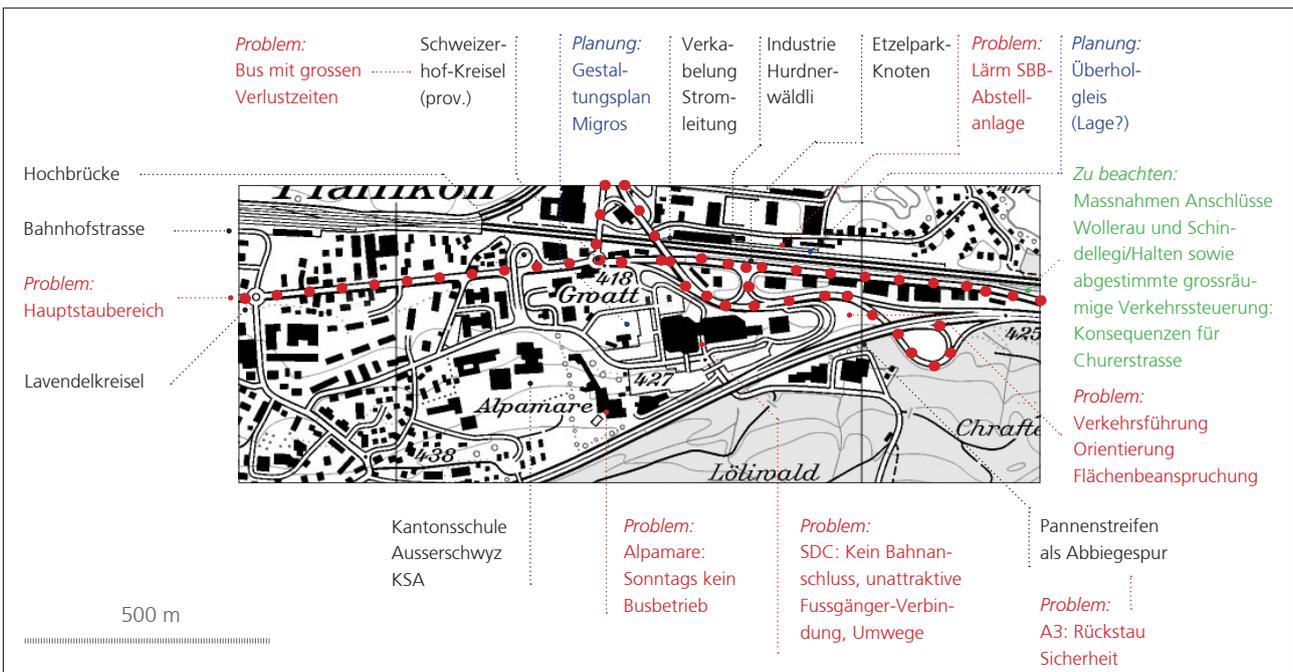


Abbildung 115: Synoptische Darstellung Gwatt.

Schwarz: zur Orientierung.

Grün: Beachtenswerte Umstände.

Blau: Bekannte Planungen und Vorhaben. Rot: Probleme.

5.6.4. Hurdnerfeld

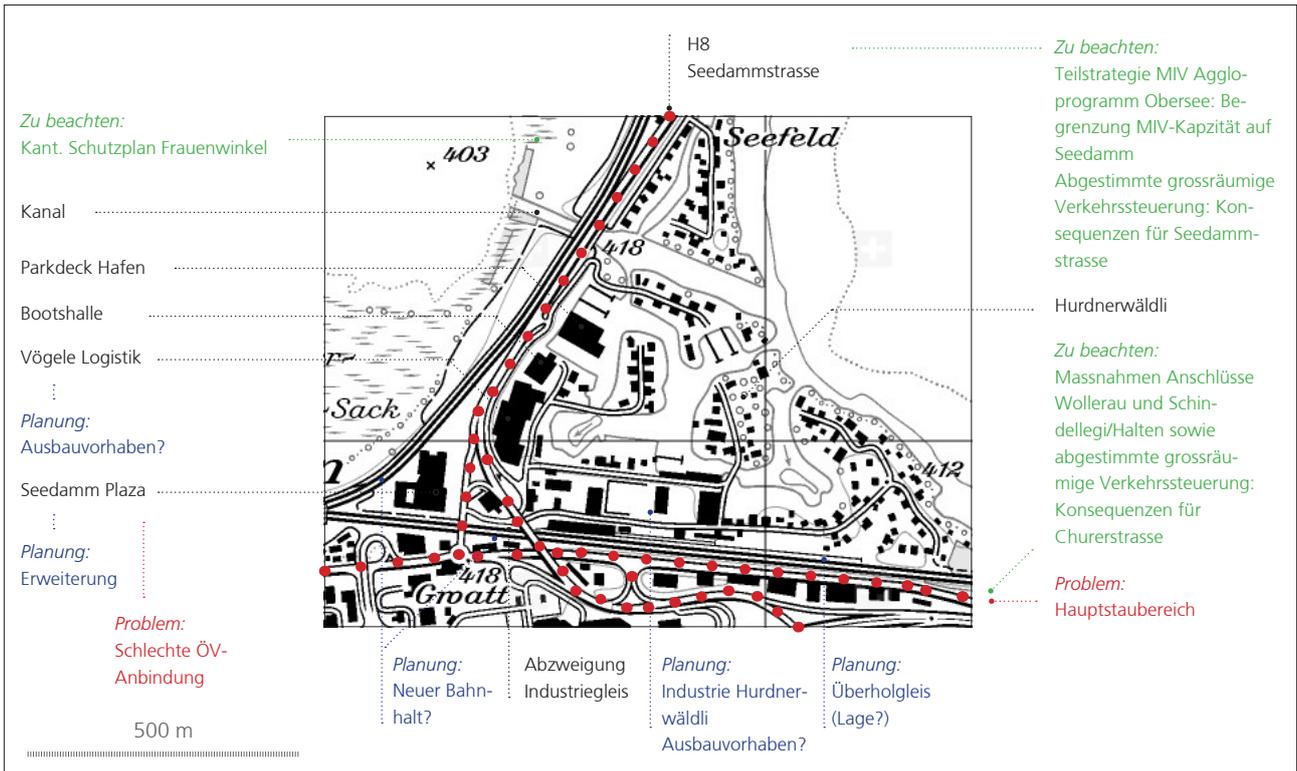


Abbildung 116: Synoptische Darstellung Hurdnerfeld.

Schwarz: zur Orientierung.

Grün: Beachtenswerte Umstände.

Blau: Bekannte Planungen und Vorhaben. Rot: Probleme.

5.6.5. Churerstrasse – Westteil

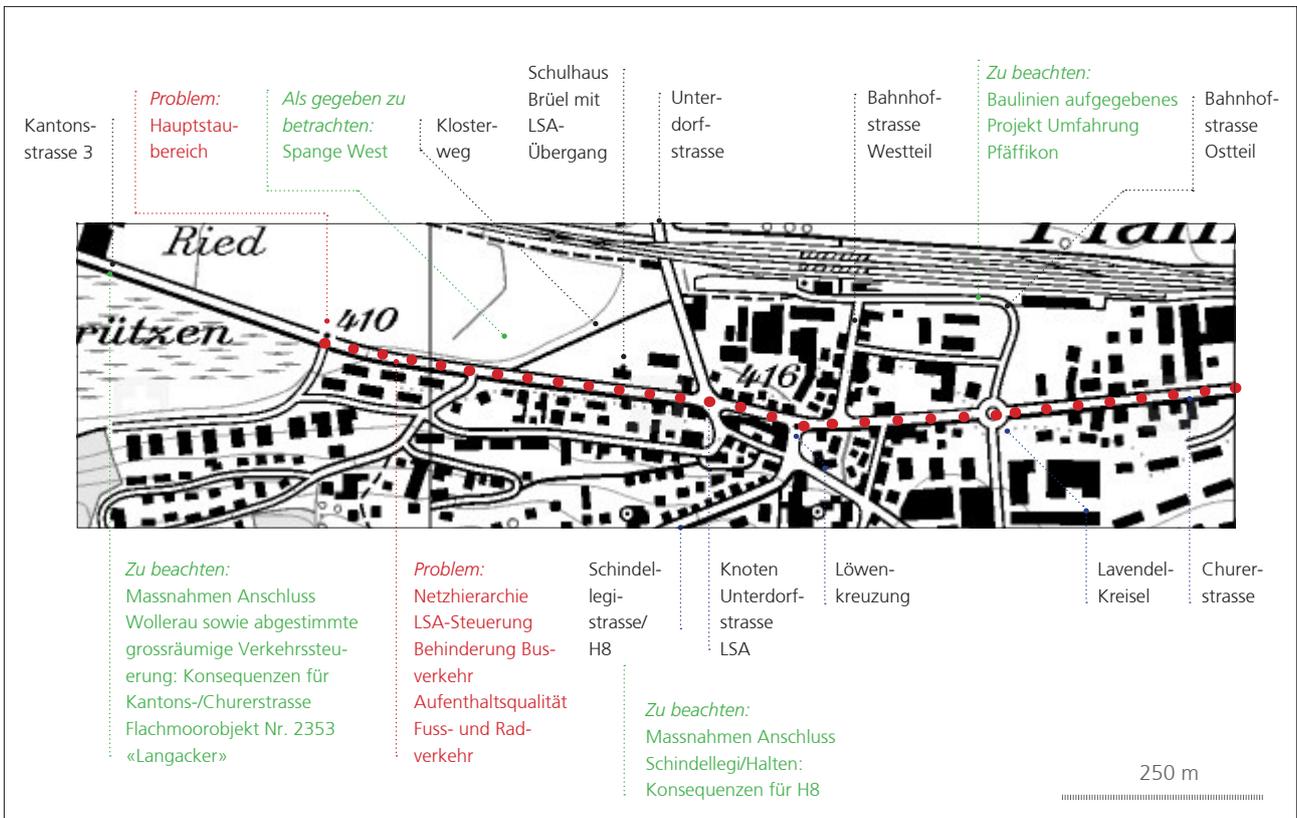


Abbildung 117: Synoptische Darstellung Churerstrasse – Westteil.

Schwarz: zur Orientierung.

Grün: Beachtenswerte Umstände.

Blau: Bekannte Planungen und Vorhaben. Rot: Probleme.

5.6.6. Churerstrasse – Ostteil

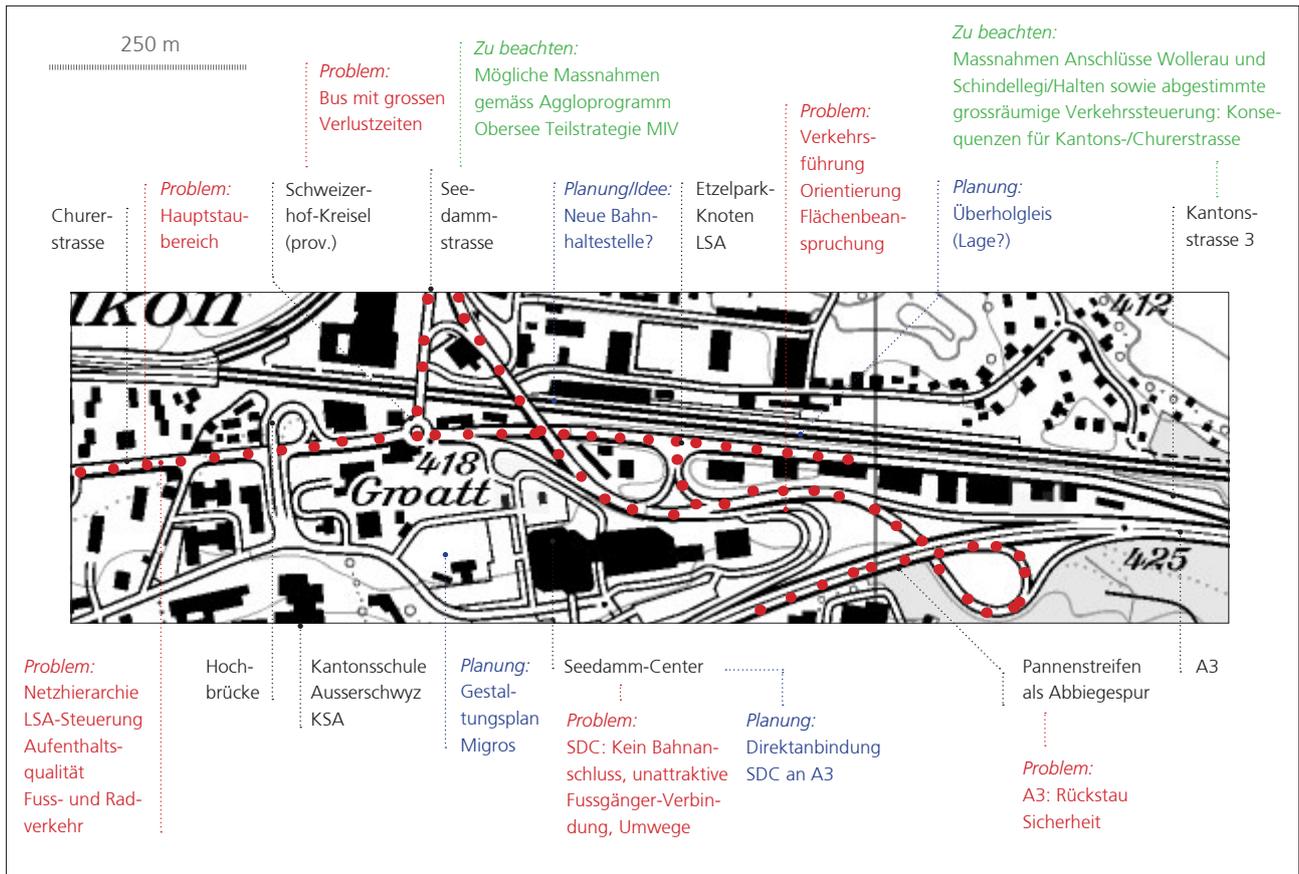


Abbildung 118: Synoptische Darstellung Churerstrasse – Ostteil.

Schwarz: zur Orientierung.

Grün: Beachtenswerte Umstände.

Blau: Bekannte Planungen und Vorhaben. Rot: Probleme.

5.7. Abschliessende Bemerkungen

Es gibt also die folgenden Problembereiche:

- Innenentwicklung: Fehlende Spielräume für die Erschliessung im Gwatt und im Hurdnerfeld.
- A3: Rückstau und Sicherheitsprobleme. Unwägbarkeiten wegen Umbaus der Knoten Wollerau und Schindellegi/Halten bzw. ihrer Zubringer für das Verkehrsgeschehen in Pfäffikon und im übergeordneten Netz.
- Churerstrasse: Probleme der Kapazität, der Fahrplanstabilität des Busverkehrs sowie der städtebaulichen Qualität.
- Netzstruktur v.a. in Pfäffikon-Ost: Orientierung schwierig, Flächenverbrauch gross.
- Bahnhof: Knappe Infrastruktur für Betrieb und Benützer. Prov. Busbahnhof, nur eine enge Unterführung, fehlende Perronkante. Ausbauten tangieren Naturschutzgebiete.
- Unsicherheiten bezüglich der zukünftigen Nutzung des Südteils im Gwatt.
- Unsicherheiten bezüglich der Entwicklungen im Raum Rapperswil-Jona.

6. Ziele des Verfahrens

6.1. Grundlegende Idee

Das geplante Testplanungsverfahren gehört zu den informellen Planungsverfahren. Es wird bei komplexen, unübersichtlichen Problemlagen eingesetzt. Es ist zeitlich begrenzt. Die von den entwerfenden Teams in Konkurrenz erarbeiteten Resultate bilden einen Pool an Lösungen; es gibt deshalb keinen Gewinner des Verfahrens wie etwa bei einem Wettbewerb. Der Pool an Lösungen dient in der Folge dem Beurteilungsgremium als Basis für die Erarbeitung der Empfehlungen zuhanden des Exekutivgremiums.

6.2. Erwartete Ergebnisse

Wie in den letzten Abschnitten ausgeführt wurde, zeigt sich die Problemsituation in Pfäffikon als eine komplexe Gemengelage in verschiedenen Themenbereichen. Es ist deshalb das Ziel, basierend auf einer Gesamtschau integrierte Lösungen zu erhalten. Zudem sollen die Lösungen in Schritten umsetzbar sein und so gestaltet sein, dass sie allenfalls veränderten Rahmenbedingungen bestmöglich angepasst werden können (Robustheit).

Das Gebiet Pfäffikon-Ost und Bahnhof hat eine längere Planungsgeschichte. Stellvertretend dafür seien die Planungen für die Umfahrung Pfäffikon genannt. Es ist deshalb auch eine Absicht dieses Verfahrens, diese Informationen in die Erarbeitungen miteinzubeziehen und darauf aufzubauen. Im Hinblick darauf findet vor dem eigentlichen Start des Verfahrens ein Vorbereitungstreffen statt, an dem die Geschichte wichtiger Planungen und ihre Hintergründe erläutert werden (vgl. auch 8.7.1.).

7. Aufgabenstellung

7.1. Einleitung

Wie im letzten Abschnitt erläutert, ist die Problemsituation in Pfäffikon SZ durch vielerlei miteinander verknüpfte Belange gekennzeichnet, was eine Gesamtschau verlangt:

- Zahlreiche Vorhaben im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen können wegen mangelnder Erschliessbarkeit nicht realisiert werden.
- Der öffentliche Raum in Bahnhofsnähe bedarf der Aufwertung, ebenso die Fuss- und Veloverbindungen.
- Die Churerstrasse weist typischerweise drei Spitzen am Tag auf, die zu langen Staus führen.
- Busse und Postautos werden behindert und können die Anschlüsse im Bahnhof Pfäffikon SZ nicht immer garantieren.
- Pfäffikon-Ost ist vom öffentlichen Verkehr (nur Busse) mehr schlecht als recht erschlossen (Schulen, Seedamm-Center, Alpamare).
- Die Orientierung als Autofahrer fällt in Pfäffikon-Ost schwer; zudem frappt dort der immense Flächenverbrauch für die Strassen.
- Der Angebotsausbau im Schienenverkehr verlangt nach Ausbauten in der Infrastruktur, die zum Teil in heiklen Bereichen vorgesehen sind.

Zahlreiche Umstände prägen im Übrigen das Bild:

- Welche Zukunft haben die grossen Einrichtungen im Südbereich des Gwatt?
- Was geschieht auf dem übergeordneten Strassennetz hinsichtlich Ausbauten bzw. Betrieb? Dies betrifft v.a. die Verlegung des Autobahnanschlusses Wollerau, den Ausbau des Halban schlusses Schindellegi/Halten sowie die Massnahmen im Raum Rapperswil-Jona.
- Welche Massnahmen hinsichtlich Bau und Betrieb sind auf dem Schienennetz zu erwarten? Dies betrifft u.a. den Ausbau des Zimmerbergtunnels II, die Ausbauten im Raum Pfäffikon (Netzentflechtung, zusätzliche Perronkante, zusätzliches Überholgleis) sowie das Angebot.
- Schliesslich ist hier die Revision des RPG mit seinen Konsequenzen auf die Richt- und Nutzungsplanung zu erwähnen.

Viele dieser Fragen sind bis heute planerisch behandelt worden bzw. politisch entschieden worden:

- Siedlungsentwicklung
Stellvertretend sei hier das Städtebauliche Konzept Zentrum Pfäffikon SZ aus dem Jahr 2008 erwähnt.
- Verkehrsentwicklung
Hier sei an das Projekt der Umfahrung Pfäffikon erinnert, aber auch an die Überlegungen bezüglich der möglichen Veränderungen an den Autobahnanschlüssen Wollerau und Schindellegi/Halten samt Zubringer.

Es wird also darum gehen, eine Perspektive für Pfäffikon SZ zu entwickeln, die die bisher geleisteten Überlegungen adäquat berücksichtigt, in Schritten realisiert werden kann und dabei auf die sich möglicherweise ändernden Umstände Rücksicht nimmt.

7.2. Perimeter

7.2.1. Beobachtungsperimeter

Der Beobachtungsperimeter ist problembezogen und funktional.

Aus der Sicht des Strassenverkehrs und seiner Probleme umfasst er die A3 ab dem Blatttunnel via die Anschlüsse Wollerau, Schindellegi/Halten, Pfäffikon, Lachen, Wangen-Ost und Reichenburg, die A53 ab Reichenburg via Tuggen, Schmerikon und Eschenbach nach Jona/H8 sowie die H8 vom Anschluss Schindellegi/Halten über den Seedamm samt den dort jeweils absehbaren Massnahmen via Rapperswil zum Anschluss an die A53 in Jona und die Kantonsstrasse 3 im Raum Pfäffikon. Dazu kommt die kommunale Wollerau-Wilenstrasse zwischen Freienbach und Wollerau.

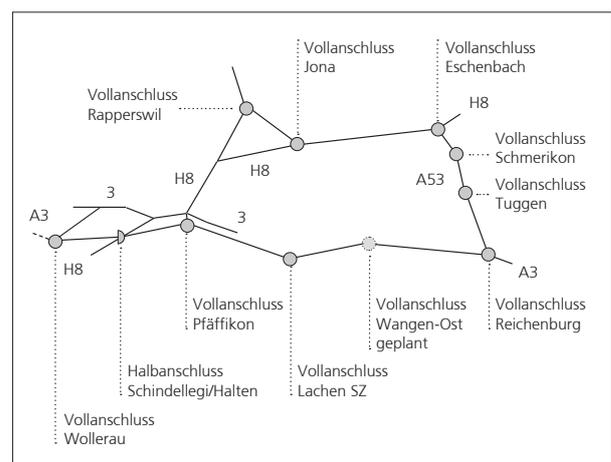


Abbildung 119: Prinzipskizze des Beobachtungsperimeters Strassenverkehr.

Aus der Sicht des Schienenverkehrs liegt der Blick auf den Netzabschnitten Thalwil–Zug–Arth-Goldau, Thalwil–Pfäffikon–Sargans–Chur und Arth-Goldau–Pfäffikon–Rapperswil–St. Gallen.

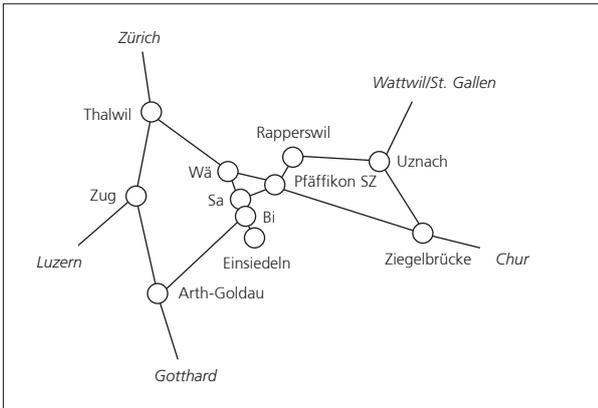


Abbildung 120: Prinzipskizze des Beobachtungsperimeters Schienenverkehr.
Wä: Wädenswil, Sa: Samstagern, Bi: Biberbrugg.

7.2.2. Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst die folgenden Teilräume (siehe auch 3.3.):

- Bahnhof und Umgebung
- Gwatt
- Hurdnerfeld
- Churerstrasse

Die Teams sollen alle Teilräume bearbeiten; die Vertiefung kann in Absprache mit dem Begleitgremium in einem der Teilräume durchgeführt werden.

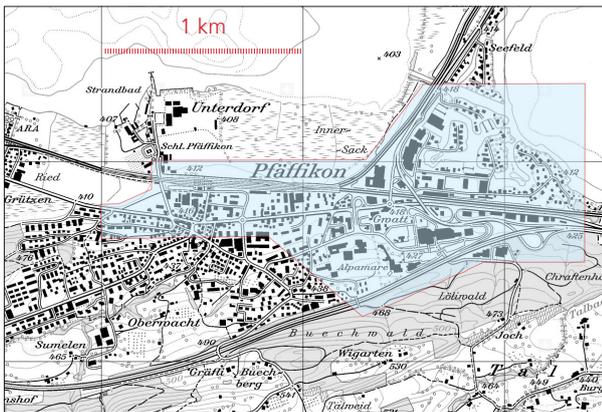


Abbildung 121: Der Bearbeitungsperimeter in blau.

7.3. Entwicklungsperspektive

Die Aufgabe für die Teams besteht darin, für den Bearbeitungsperimeter eine Entwicklungsperspektive zu erarbeiten, die sich in Schritten umsetzen lässt, die bereits bestehenden Überlegungen und die absehbaren Umstände berücksichtigt. Sie setzt sich zusammen aus Massnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern (nach Teilräumen und nach Themen) und basiert auf einer integrierten Betrachtung.

Dazu gehört die Darstellung und Begründung des Konzepts, seiner Einbettung in das Umfeld, seiner schrittweisen Umsetzung sowie von exemplarischen Vertiefungen, die im Detail die Umsetzung und zu erwartenden Wirkungen zeigen.

Der Gegenstand der Vertiefung wird in Absprache mit dem Beurteilungsgremium festgelegt (vgl. 8.7.).

7.4. Vorzugsoption

Die Entwicklungsperspektive wird in drei Durchgängen erarbeitet (vgl. 8.7.). Im Austausch mit dem Beurteilungsgremium und den anderen Teams werden die Ideen und Entwürfe diskutiert und möglicherweise auch modifiziert bzw. verworfen.

Das heisst, dass während des Verfahrens ein grosser Fundus an Argumenten entsteht, der für die Erarbeitung der Empfehlungen seitens des Beurteilungsgremiums am Schluss des Verfahrens sehr wertvoll ist.

Die einzelnen Teams sollen am Schluss darlegen, weshalb sie einer bestimmten Perspektive den Vorzug vor anderen Überlegungen geben.

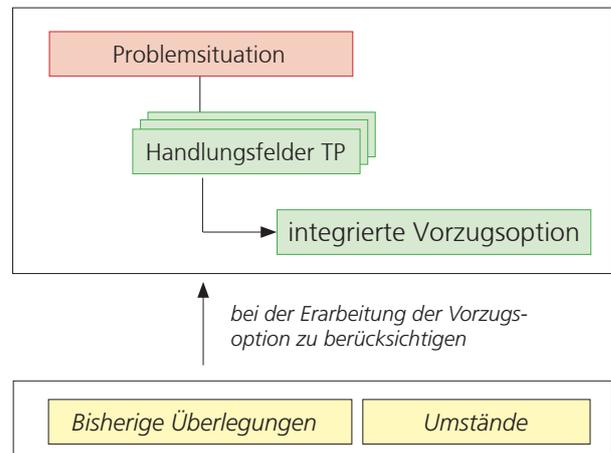


Abbildung 122: Von der Problemsituation zur Vorzugsoption unter Berücksichtigung der bisherigen Überlegungen und absehbarer Umstände.

7.5. Zeitabschnitte

Als Ausgangshypothese schlagen wir vor, die Umsetzung der Vorzugsoption in drei Zeitabschnitte zu gliedern:

- Kurzfristig – nächste 5 Jahre
- Mittelfristig – bis in ca. 10 Jahren
- Langfristig – später

Es steht den Teams frei, begründet von dieser Zeiteinteilung abzuweichen.

Zu jedem dieser Zeitabschnitte ist eine Bilanz zu erstellen, die zeigt, wie die Siedlungsentwicklung und das damit verknüpfte Verkehrsgeschehen aufeinander abgestimmt sind.

7.6. Produkte: Plakate und Berichte

7.6.1. Plakate

Die Vorzugsoption ist in Form von drei Plakaten im Format A0 quer darzustellen (84 x 119 cm).

Ein erstes Plakat zeigt die Einbettung des Bearbeitungssperimeters mit seiner Problematik und der gewählten Entwicklungsrichtung in das grössere Umfeld (Region Obersee, evtl. weiter), die leitenden Gedanken der Entwicklungsrichtung (Strategie) sowie die prinzipielle Darstellung der thematischen Konzepte (Schlüsselthemen) und die Etappen.

Das zweite Plakat gehört dem Konzept (Vorzugsoption) im Massstab 1:5'000 und den Entwicklungsschritten im Detail.

Das dritte Plakat zeigt die vertieften Aspekte im Massstab 1:2'500.

In Absprache mit dem Beurteilungsgremium ist es möglich, ein zusätzliches, viertes Plakat mit weiteren Überlegungen herzustellen.

Die Plakate sind an der Schlusspräsentation vorzulegen und werden im Anschluss daran aufgrund von Hinweisen des Beurteilungsgremiums fertiggestellt.

7.6.2. Berichte

Die Berichte werden kurze Zeit nach der Schlusspräsentation erwartet (vgl. 8.7.).

Ein erster, maximal 10-seitiger Bericht (A4) enthält die Beschreibung und Begründung der gewählten Langfristperspektive (Vorzugsoption). Dazu gehören auch Kostenschätzungen und die Darstellung der Abfolge der Massnahmen.

Der zweite, max. 5-seitige Bericht (A4) behandelt die verworfenen Ideen und die Gründe hierfür.

7.7. Bedeutsame Aspekte der Beurteilung

Bei der Vielschichtigkeit und Offenheit der Aufgabe sind zu enge Beurteilungskriterien nicht angebracht. Es wird vielmehr darauf ankommen, die Beiträge unter dem Gesichtspunkten der Folgerichtigkeit und der Angemessenheit bezüglich der Aufgabenstellung zu beurteilen.

Folgende Aspekte sind bedeutsam:

- Werden zentrale Probleme aufgegriffen?
- Werden die Zusammenhänge zwischen Konfliktbereichen dargestellt?
- Wird systematisch unterschieden in Handlungsvorschläge und zu beachtende Umstände?
- Ist die Vorzugsoption schrittweise umsetzbar?
- Ist Aufwärtskompatibilität gegeben?
- Werden die bisher erarbeiteten Planungen angemessen berücksichtigt?
- Wird die Vorzugsoption plausibel begründet?
- Sind die zeitlichen Überlegungen plausibel?
- Sind die finanziellen Überlegungen plausibel?
- Sind die Prioritäten klar?
- Sind Konsequenzen auf die übrigen Teile der Region Obersee zu erwarten?
- Ist der Koordinationsbedarf mit anderen laufenden Vorhaben erkannt?
- Gibt es Sofortmassnahmen?

Diese Aspekte sind nicht abschliessend.

Es sei hier nochmals darauf hingewiesen, dass es nicht darum geht, die Ideen eines Teams auszuwählen. Erfahrungen aus vergleichbaren Fällen zeigen, dass es darauf ankommt, die verfolgenswerten Lösungselemente der einzelnen Teams in geeigneter Weise kombinieren zu können. Aus diesem Grund wird für das Schlusstreffen des Beurteilungsgremiums eine synoptische Zusammenstellung der Arbeiten erstellt. Dieses Treffen dient der Erarbeitung weiterführende Empfehlungen zu Händen des Exekutivgremiums.

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
Gemeindeschreiber Freienbach
- Nils Tonascia
Abteilungsleiter Bau, Gemeinde Freienbach
- Thomas Huwyler
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

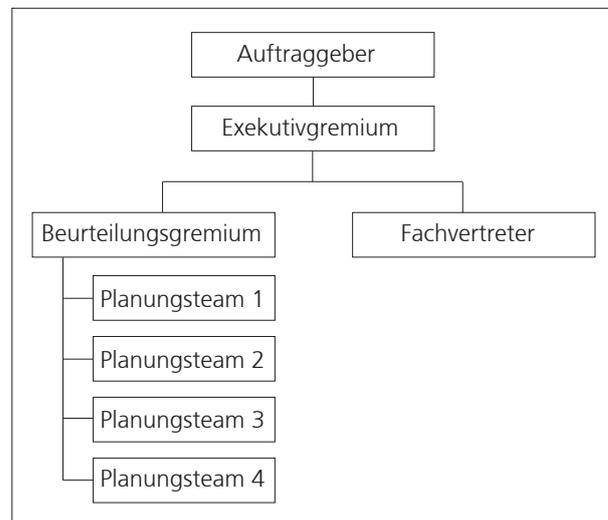


Abbildung 123: Übersicht über die Aufbauorganisation.

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 Südbahn
- Erich Zoller, Präsident Verein Agglo Obersee und Stadtpräsident Rapperswil-Jona
- Peter Schönbächler, Postautobetriebe

8.6. Planungsteams

Die Teams bestehen aus Fachleuten der Raum-, Infrastruktur- und Arealentwicklung. Es wird den Teams empfohlen, für spezielle Fragen gegebenenfalls weitere Experten beizuziehen.

Es nehmen die folgenden Teams teil:

- Team 1: Team Albert Speer & Partner, Frankfurt am Main
- Team 2: Team Feddersen & Klostermann, Zürich
- Team 3: Team Prof. Dr. Lampugnani, Mailand
- Team 4: Team atelier 10:8 gmbh, Zürich

8.7. Ablauf

Die Testplanung beginnt mit einem Vorbereitungstreffen im Februar 2014 und endet vermutlich Ende 2014/Anfang 2015 mit dem Treffen des Beurteilungsgremiums, das der Erarbeitung der Empfehlungen zuhanden des Exekutivgremiums dient (vorbehalten bleibt eine allfällige Vertiefungsphase).

8.7.1. Vorbereitungstreffen

Dieser ganztägige Anlass hat zwei Teile:

Am Vormittag treffen sich die Mitglieder des Beurteilungsgremiums, um die Aufgabenstellung zur Kenntnis zu nehmen und allfällige Modifikationswünsche anzubringen. Hier werden auch alle noch offenen Termine vereinbart (ab Werkstattgespräch).

8.7.3. Werkstattgespräch

An diesem ganztägigen Treffen stellen die Teams einzeln ihre ersten Ideen vor und stellen dem Beurteilungsgremium Fragen.

Dieses Treffen bildet den Anfang des zweiten Bearbeitungsdurchgangs.

8.7.4. Zwischenpräsentation

Die Zwischenpräsentation dient der Vorstellung des Konzeptes der einzelnen Teams und ihrer Vorschläge für den Bereich, den sie vertiefen wollen. Alle Teams sind bei diesem Anlass dabei und können so von den Ansätzen ihrer Kollegen Kenntnis nehmen.

Von Seiten des Beurteilungsgremiums dürfen die Teams Hinweise u.a. auf die Vertiefungsbereiche erwarten.

Dieses Treffen bildet den Anfang des dritten und letzten Bearbeitungsdurchgangs.

8.7.5. Schlusspräsentation

Die Teams stellen die nach ihrer Meinung zu bevorzugende Entwicklungsrichtung («Vorzugsoption») mit Konzept und Vertiefung vor und zwar in Form von knappen Präsentationen und Plakaten. Dabei soll – wie bei den anderen Anlässen auch – auf einen begrenzten Darstellungsaufwand geachtet werden. Das Beurteilungsgremium gibt Hinweise im Hinblick auf die abzugebenden Pläne und Berichte.

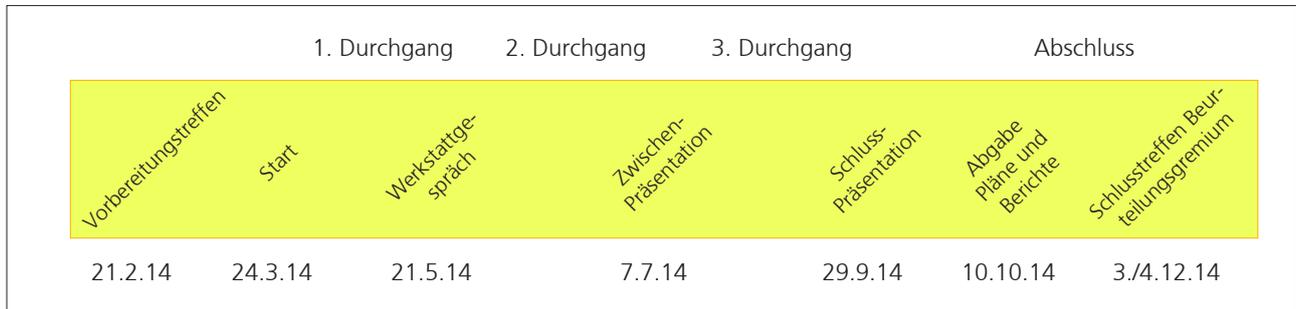


Abbildung 124: Übersicht über den Ablauf der Testplanung.

Am Nachmittag stossen die Planungsteams dazu (evtl. eine Delegation). Ihnen wird die Aufgabenstellung in einer Kurzversion (Eckpunkte) abgegeben. Dann folgen Erläuterungen zu wichtigen Themen der Testplanung.

8.7.2. Startveranstaltung

Nach der offiziellen Eröffnung des Verfahrens durch Vertreter des Exekutivgremiums am Vormittag und einer gegenseitigen Vorstellungsrunde (Beurteilungsgremium, Fachvertreter, Planungsteams) wird die Aufgabenstellung inkl. Materialien abgegeben und erläutert. Am Nachmittag folgt eine Exkursion mit anschließender Fragerunde.

Dieses Treffen bildet den Anfang des ersten Bearbeitungsdurchgangs.

8.7.6. Abgabe der Pläne und Berichte

Einige Wochen nach der Schlusspräsentation geben die Teams die verlangten Produkte ab (Details siehe Punkt 7.6.). Damit endet die Verpflichtung der Teams (eine allfällige Vertiefung bleibt vorbehalten).

8.7.7. Schlusstreffen des Beurteilungsgremiums

An diesem klausurartigen Schlusstreffen des Beurteilungsgremiums und der Fachvertreter werden auf der Basis einer synoptischen Darstellung der Ergebnisse der Teams Empfehlungen zuhanden des Exekutivgremiums erarbeitet.

8.8. Projektunterstützung

- Organisation/Sekretariat/Protokolle:
Gemeinde Freienbach
Abteilung Bau
Gemeindehaus Schloss
Unterdorfstrasse 9 – Postfach 140
8808 Pfäffikon
testplanung@freienbach.ch
+ 41 (0) 55 416 92 33
- Fachliche Unterstützung:
Scholl+Signer
Stadt- und Regionalplaner
Marktgasse 20
8001 Zürich
- Für den Datenaustausch wird eine Internet-
plattform eingerichtet.

9. Abschliessende Bemerkungen

9.1. Anlaufstelle

Anlaufstelle für Auskünfte und weitere Unterlagen:

Gemeinde Freienbach

Abteilung Bau

Gemeindehaus Schloss

Unterdorfstrasse 9

Postfach 140

8808 Pfäffikon

testplanung@freienbach.ch

+ 41 (0) 55 416 92 33

9.2. Kommunikation

Die Information über Projektfortschritt und Ergebnisse der Testplanung erfolgt ausschliesslich durch das Exekutivgremium.