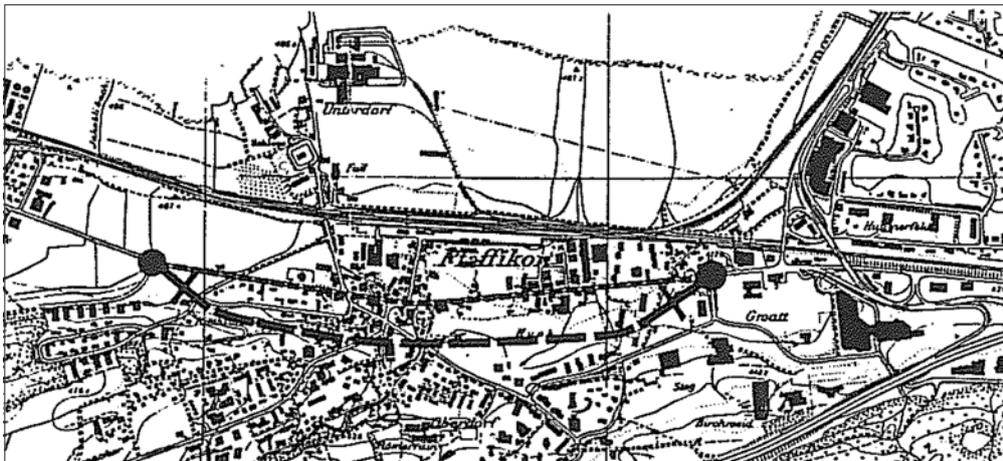




gemeinde
freienbach

Testplanung für den Raum Pfäffikon-Ost und Bahnhof

Testplanung 2014
Planungsgeschichte



Freienbach, im März 2014

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

Vorbemerkungen

Das hier vorliegende Dokument enthält die Geschichte der diversen Vorhaben und Planungen in Pfäffikon SZ. Es ergänzt die eigentliche Aufgabenstellung. Ausserdem wird eine Sammlung weitergehender Informationen für die Planungsteams der Testplanung erstellt (Kompendium). Dieses Dokument wird den Teams anlässlich der Startveranstaltung übergeben werden.

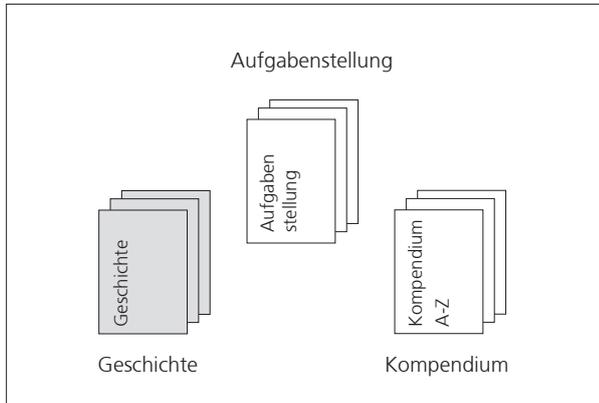


Abbildung 1: Drei Dokumente für die Testplanung: Aufgabenstellung, Geschichte und Kompendium.

Zeichenerklärung:

① Hinweis für das Extranet

Inhalt

1. Umfahrung Pfäffikon	7
2. Autobahnanschlüsse A3	9
3. Teilzonenplan Zentrum Pfäffikon	15
4. Steinfabrik-Areal	17

1. Umfahrung Pfäffikon

1.1. Das aufgegebenes Projekt

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.

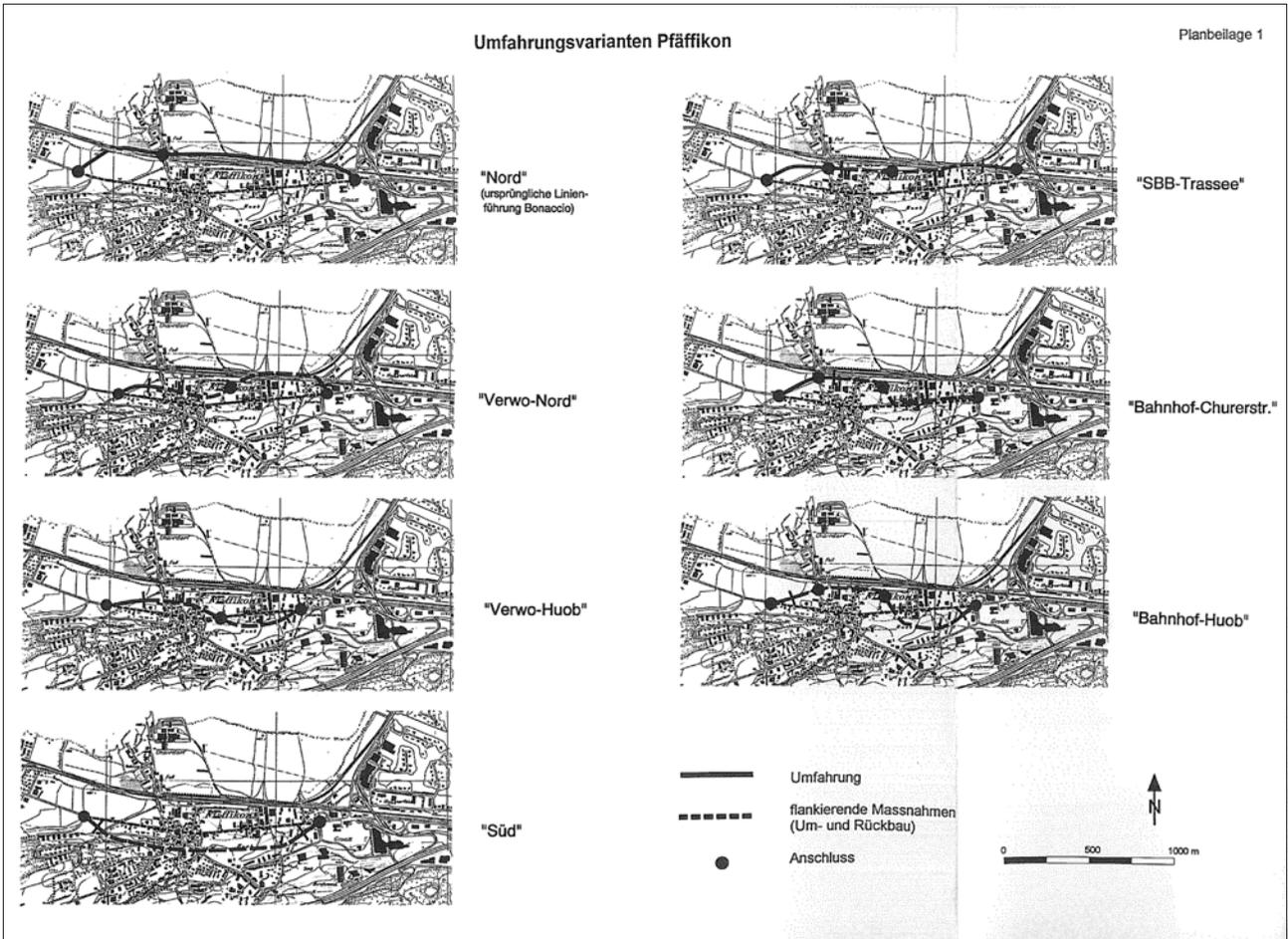
① 00 Grundlagen/Projekte/Umfahrung Pfäffikon_Projekt gestrichen

1.2. Die Vorgeschichte

1.2.1. Variantenfächer 1992

Bereits 1992 wurde von EBP als Schlussbericht der Arbeitsgruppe und der Interdisziplinären Planungsgruppe eine Zusammenstellung der Varianten erstellt (siehe Abbildung).

① 00 Grundlagen/Projekte/Umfahrung Pfäffikon_Projekt gestrichen/1992 IPG Varianten.pdf

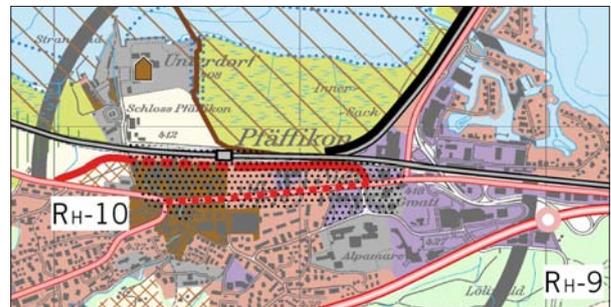


1.2.2. Richtplanergänzung Höfe

Die kantonale Richtplanergänzung Höfe (siehe auch 2.1.), die vom Bund am 18. Dez. 2008 genehmigt worden ist, enthält ein Objektblatt RH-10 zur Umfahrung Pfäffikon (Zwischenergebnis).

(RH-9 betrifft als Festsetzung die Sanierung des Autobahnanschlusses Pfäffikon.)

Das entsprechende Objektblatt ist auf der nächsten Seite zu finden.



Verkehr	Umfahrung Pfäffikon	
Richtplangeschäft:	R_H-10	Hinweis:
Federführung:	Baudepartement	
Beteiligte:	Gemeinde Freienbach, Amt für Raumplanung, Amt für Umweltschutz	
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis	
Priorität / Zeitraum:	A (2005/09 Projektierung, 2011/14 Bau)	

Ausgangslage: Die Achse Churerstrasse – Kantonsstrasse weist eine hohe Verkehrsbelastung auf, was zu einer Überlastung der Knoten führt. Durch die daraus resultierenden Staulängen ergeben sich Fahrplanverspätungen für den öffentlichen Verkehr. Zudem bestehen Beeinträchtigungen für das durchquerte Siedlungsgebiet bezüglich Immissionen und Aufenthaltsqualität. Vermehrt werden auch untergeordnete Strassen als Schleichwege missbraucht.

Grundsätze gemäss aktuellem Planungsstand:

Zur Entlastung von Pfäffikon soll in erster Priorität die Umfahrung Pfäffikon erstellt werden. Die Linienführung erfolgt oberirdisch, ausgenommen im Bereich des Bahnhofplatzes. Die Tieflegung in diesem Abschnitt dient der Neugestaltung des Bahnhofbereichs und der Zufahrt für den öffentlichen und privaten Verkehr, in Verbindung mit den Parkieranlagen (Park + Ride) und der Umfeldentwicklung.

Nach Fertigstellung der Umfahrung Pfäffikon wird der entlastete Teil der Churerstrasse in die Hoheit der Gemeinde entlassen.

Massnahmen:

- Entlastung der Churerstrasse vom Durchgangsverkehr und von Teilen des Ziel-/Quellverkehrs;
- Attraktivitätssteigerung für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr;
- Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität durch Aufwertung der Achsen und Gewährleistung der lokalen Erschliessung;
- Voraussetzung sind die Sanierungen des Autobahnanschlusses Pfäffikon und des Knotensystems Etzelpark/Schweizerhof;
- Abstimmung mit dem Kanton St. Gallen im Rahmen des Agglomerationsprogramms Obersee;
- Flankierende Massnahmen mit Umgestaltung der Churer-, Schindellegi - und Kantonsstrasse in Freienbach;
- Einhaltung der Lärmgrenzwerte entlang der offen geführten Umfahrungsstrasse;
- Teilweise Öffnung und Revitalisierung des Staldenbachs.

1.3. Relevanz für die Testplanung

Das Objektblatt der Umfahrung (R_H-10) ist in den Grundzügen der Problematik nach wie vor gültig. In Kraft sind überdies die Baulinien der nicht mehr weiterverfolgten Lösung.

Die Sammlung der Möglichkeiten (1.2.1.) einer Umfahrung soll die Übersicht über die bereits untersuchte Vielfalt an Möglichkeiten erleichtern.

Bauliche Lösungen dieser Art können u.U. in einem längerfristigen Zeithorizont Platz finden.

2. Autobahnanschlüsse A3

2.1. Masterplan Höfe

Zwischen Dezember 2003 und April 2004 erarbeiteten das kantonale Raumplanungs- und das Tiefbauamt zusammen mit den Gemeinden Freienbach und Wollerau in einem informellen Verfahren den Masterplan Höfe.

Am 5. Mai 2004 haben der Kanton Schwyz und die Gemeinden Freienbach und Wollerau eine Vereinbarung über die Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und Siedlung unterzeichnet. Im September 2005 stimmte auch der Gemeinderat Feusisberg dieser Vereinbarung zu.

Im Masterplan Höfe ist festgehalten, dass die erzielten Ergebnisse formell im kantonalen Richtplan zu ergänzen sind (siehe 2.2.).

Die in der Vereinbarung vertretene Position ging von der Dringlichkeit der Sanierung des ca. 500 m langen Blatttunnels der A3 aus. Der sich unmittelbar beim Ostportal befindliche Anschluss Wollerau ist ausserdem nicht (mehr) normgerecht und hätte bei dieser Gelegenheit rund einen halben Kilometer weiter östlich neu gebaut werden sollen.

Auch die Umfahrung Pfäffikon wird hier in erster Priorität erwähnt, wobei zusätzlich die Realisierung des Vollanschlusses Halten als Option gesichert werden soll.

Ausserdem enthält die Vereinbarung einen Verzicht auf weitere publikumsintensive Einrichtungen mit überregionaler Bedeutung (mit Ausnahme von Erweiterungen bestehender Einrichtungen).

2.2. Richtplanergänzung Höfe

Gemeinsam mit den Vertretern der Gemeinden des Bezirks Höfe wurden 2005 die Teilergänzungen zum kantonalen Richtplan erarbeitet. Am 16. August 2006 verabschiedete der Regierungsrat den Entwurf der Richtplanergänzung Höfe zur öffentlichen Auflage.

Der Regierungsrat hat die regionale Richtplanergänzung im April 2007 erlassen, der Kantonsrat nahm im November desselben Jahres mit grossen Mehr

Kenntnis davon, und der Bund genehmigte die regionale Richtplanergänzung am 18. Dez. 2008.

Diese Ergänzung enthält vier Objektblätter zu den Autobahnanschlüssen Wollerau und Schindellegi/Halten.

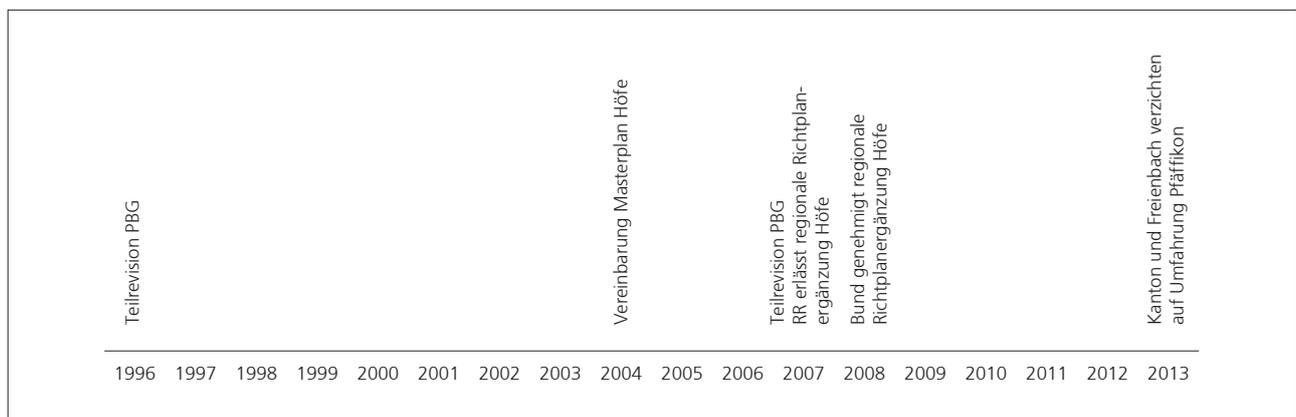
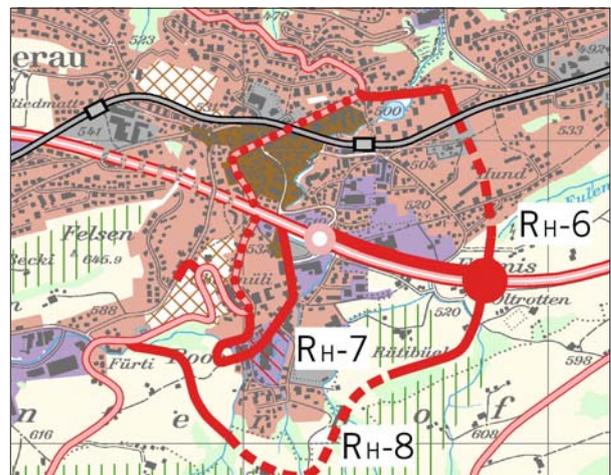
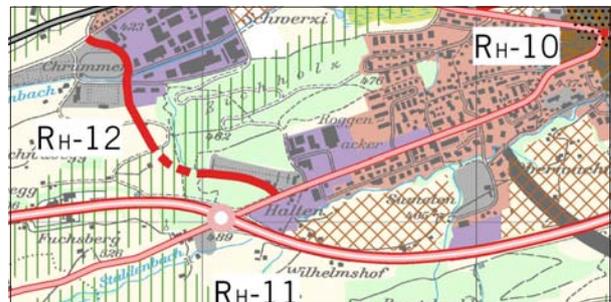
RH-6: Verlegung Autobahnanschluss Wollerau / Zubringer Fällmis – Festsetzung

RH-7: Umfahrung Süd klein / Wollerau – Festsetzung

RH-8: Umfahrung Süd gross / Wollerau – Vororientierung

RH-11: Ausbau Autobahnanschluss Halten – Festsetzung.

Auszüge aus den entsprechenden Objektblättern sind auf den nächsten Seiten zu finden.



2.2.1. Verlegung Vollanschluss Wollerau und Zubringer

Verkehr		Verlegung Autobahnanschluss Wollerau / Zubringer Fällmis
Richtplangeschäft:	R_H-6	Hinweis:
Federführung:	Bundesamt für Strassen (ASTRA); Baudepartement	
Beteiligte:	Gemeinde Freienbach; Gemeinde Wollerau	
Koordinationsstand:	Festsetzung	
Priorität / Zeitraum:	A (2010/11 Projektierung, 2014/15 Bau)	
Ausgangslage:	Der heutige Autobahnanschluss Wollerau liegt mitten im Siedlungsgebiet von Wollerau. Insbesondere der Zentrumskreisel ist häufig überlastet, da der Autobahnzubringer A3 sowie der Verkehr von und nach Schindellegi sowie Einsiedeln über den Zentrumskreisel führen. Hinzu kommt die Lärmbelastung durch die A3, welche das Siedlungsgebiet durchschneidet (Ergebnis Masterplan Höfe).	
Grundsätze:	Der Anschluss an die Autobahn A3 in Wollerau soll in das Gebiet Öltrotte (Gemeinde Freienbach) verlegt werden. Zudem soll ein neues Zubringersystem mit Fällmistunnel zwischen Anschluss Öltrotte und Wilenstrasse erstellt werden.	
Massnahmen:	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrstechnische Sanierung des Zentrums von Wollerau; • Entlastung des Siedlungsgebietes; • Abstimmung mit der Tunnelsanierung "Blatt"; • Koordination mit den weiteren Massnahmen in Wollerau (Überdachung Autobahn); • Abstimmung mit dem Zubringer "Süd klein" und den Optionen "Süd gross" und "Anschluss Kafirank". 	
Grundlagen:	<ul style="list-style-type: none"> • Masterplan Höfe (2004); • Verlegung Anschluss Wollerau, Beurteilung der Zweckmässigkeit, Schlussbericht, Juni 2005. 	

Verkehr		Umfahrung Süd klein / Wollerau
Richtplangeschäft:	R_H-7	Hinweis:
Federführung:	Gemeinde Wollerau	
Beteiligte:	Tiefbauamt	
Koordinationsstand:	Festsetzung	
Priorität / Zeitraum:	A (2007/08 Projektierung, 2009/10 Bau)	
Ausgangslage:	Das Zentrum von Wollerau ist stark durch den Verkehr belastet. Durch die Verschiebung des Autobahnanschlusses wird das Zentrum entlastet. Die Verkehrsbeziehungen ab Fürti / Samstagernstrasse in Richtung Autobahn belasten zudem das Zentrum. Im Masterplan ist deshalb die Umfahrung Süd klein als zusätzliche Massnahme zur Verlegung des Autobahnanschlusses festgelegt.	
Grundsätze:	<p>Zur weiteren Entlastung des Ortskerns von Wollerau realisiert die Gemeinde vorzeitig die Umfahrung "Süd klein" und weitere verkehrsberuhigenden Massnahmen im Zusammenhang mit der Verlegung des Autobahnanschlusses.</p> <p>Nach Fertigstellung der Umfahrung "Süd klein" wird diese Strasse in die Hoheit des Kantons überführt und die heutige Durchfahrt in die Hoheit der Gemeinde entlassen.</p>	
Grundlagen:	<ul style="list-style-type: none"> • Masterplan Höfe (2004); • Verlegung Anschluss Wollerau, Beurteilung der Zweckmässigkeit, Schlussbericht, Juni 2005. 	

Verkehr		Umfahrung Süd gross / Wollerau
Richtplangeschäft:	R_H-8	Hinweis:
Federführung:	Gemeinde Wollerau	
Beteiligte:	Tiefbauamt; Gemeinden Freienbach und Feusisberg	
Koordinationsstand:	Vororientierung	
Priorität / Zeitraum:	C	

Ausgangslage: Im Rahmen des Masterplans Höfe wurde verlangt, dass die Verlegung des Autobahnanschlusses in das Gebiet Öltrotte so zu gestalten ist, dass spätere Ergänzungen durch eine Umfahrung "Süd gross" realisierbar bleiben.

Grundsatz: Im Sinne einer Plansicherungsmaßnahme haben die Gemeinden Wollerau, Feusisberg und Freienbach in ihren Ortsplanungen den Raum für eine allfällige Umfahrung "Süd gross" freizuhalten.

Grundlagen:

- Masterplan Höfe (2004);
- Verlegung Anschluss Wollerau, Beurteilung der Zweckmässigkeit, Schlussbericht, Juni 2005.

Kommentar

Entgegen der Position im Masterplan Höfe ist der Tunnel Blatt in besserem Zustand als erwartet, und die Baumassnahmen beginnen erst 2022 (vgl. Kompendium «Tunnel Blatt»).

Zudem haben die Freienbacher Stimmberechtigten am 13. Juni 2010 einen Investitionsbeitrag Zubringer Wilenstrasse (Fällmistunnel) von CHF 116'000 mit 60% Nein-Stimmen abgelehnt (Erarbeitung Bauprojekt).

2.2.2. Ausbau Halbanschluss Schindellegi/Halten und Zubringer

Verkehr		Ausbau Autobahnanschluss Halten
Richtplangeschäft:	R_H-11	Hinweis:
Federführung:	Bundesamt für Strassen (ASTRA); Baudepartement	
Beteiligte:	Gemeinde Freienbach	
Koordinationsstand:	Festsetzung	
Priorität / Zeitraum:	B	
Ausgangslage:	<p>Eine der Hauptlastrichtungen des Verkehrs aus dem Raum Pfäffikon zeigt heute Richtung Zürich. Der bestehende Anschluss Halten ist jedoch ein Halbanschluss aus/nach Richtung Chur. Der heutige Verkehr insbesondere aus dem Industrie- und Gewerbegebiet Schwerzi und den Siedlungsgebieten Freienbach und Wilen ist somit gezwungen, sich auf die Anschlüsse Pfäffikon und Wollerau auszurichten, deren Anschlüsse ans Hauptstrassennetz bereits heute sehr stark ausgelastet sind. Der Masterplan Höfe hat den Vollanschluss Halten in 2. Priorität festgelegt.</p>	
Grundsatz:	<p>Ausbau des Halbanschluss Halten zu einem Vollanschluss (2. Priorität).</p>	
Massnahmen:	<ul style="list-style-type: none"> • Direktes und rasches Ableiten und Kanalisieren des Verkehrs auf dem übergeordneten Verkehrsnetz (Autobahn); • Vermeiden von Umwegfahrten und Immissionen in den Siedlungsgebieten infolge Durchgangsverkehr; • Voraussetzung ist, dass der Direktanschluss des Seedammcenters an die Autobahn A3 erfolgt ist; • Zubringer Freienbach – Anschluss Halten (R_H-12). 	
Grundlagen:	<ul style="list-style-type: none"> • Masterplan Höfe, Mai 2004; • Beurteilung der Zweckmässigkeit eines A3-Vollanschlusses Halten, Schlussbericht vom 23. Februar 2005. 	

Verkehr		Zubringer Freienbach zum Autobahnanschluss Halten
Richtplangeschäft:	R_H-12	Hinweis:
Federführung:	Baudepartement	
Beteiligte:	Gemeinde Freienbach	
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis	
Priorität / Zeitraum:	C	

Ausgangslage: Der heutige Verkehr aus den Wohn- und Arbeitsplatzgebieten von Freienbach und Wilen ist gezwungen, sich auf die Autobahnanschlüsse Pfäffikon und Wollerau auszurichten. Deren Anschlüsse ans Hauptstrassennetz sind bereits heute sehr stark ausgelastet. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Autobahnanschlusses "Halten" hat der Masterplan Höfe das Zubringersystem Freienbach - Halten empfohlen.

Grundsatz: Bau eines Zubringers Freienbach, Wilenstrasse zum Autobahnanschluss Halten (A3). Der Zubringer könnte später durch eine Entlastung der Leutschenstrasse ergänzt werden, die aus einem Tunnel unter der Leutschen von der Seestrasse her zum neuen Zubringer besteht.

Massnahmen:

- Direktes und rasches Ableiten und Kanalisieren des Verkehrs auf dem übergeordneten Verkehrsnetz (Autobahn);
- Vermeiden von Umwegfahrten und Immissionen in den Siedlungsgebieten infolge Durchgangsverkehr;
- Voraussetzung ist, dass der Autobahnanschluss Halten (R_H-11) ausgebaut ist.

Grundlagen:

- Masterplan Höfe (2004);
- Beurteilung der Zweckmässigkeit eines A3-Vollanschlusses Halten, Schlussbericht vom 23. Februar 2005.

Kommentar

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.

Im Kompendium sind unter «Autobahnanschluss Schindellegi/Halten» die Zubringer-Varianten abgebildet, die zur Zeit im Vordergrund stehen.

2.3. Relevanz für die Testplanung

Die Massnahmen an den beiden Autobahnanschlüssen Wollerau und Schindellegi/Halten samt Zubringersystemen sind für die Testplanung als Umstand zu betrachten, d.h. dass die in der Testplanung vorgeschlagenen Lösungsansätze mit oder ohne diese Massnahmen funktionieren müssen.

3. Teilzonenplan Zentrum Pfäffikon

3.1. Die abgelehnte Vorlage

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



Abbildung 3-1: Perimeter Teilzonenplan Pfäffikon.

3.2. Die Vorgeschichte

Mit dem Teilzonenplan Zentrum Pfäffikon wurde 2012 der innere Teil des städtebaulichen Richtkonzeptes zur Abstimmung gebracht. Der Teilzonenplan basiert dabei auf dem übergeordneten städtebaulichen Richtkonzept (Behördenverbindlichkeit Stufe Gemeinderat) und entspricht dem inneren Teil dieses Richtkonzeptes, welches mit oder ohne Umfahrungsprojekt unersetzbar wäre. Das städtebauliche Richtkonzept resultiert aus einem Wettbewerb und beinhaltet Vorstellungen über die städtebauliche Entwicklung in Pfäffikon mit einer Innenverdichtung, reduzierten Parkplätzen, neuen öffentlichen Räumen, Fuss- und Radwegachsen. Die Umsetzung erfolgte durch den in der Zwischenzeit aufgehobenen «Städtebaulichen Beirat».



Abbildung 3-2: Das städtebauliche Richtkonzept.



Abbildung 3-3: Alter – und weiterhin gültiger – Zonenplan. Gelbe Linie: Perimeter Teilzonenplan.



Abbildung 3-4: Zonenplanänderung (abgelehnte Vorlage): Zentrumszone.



Abbildung 3-5: Neuer Zustand mit Änderung (abgelehnte Vorlage).

3.3. Relevanz für die Testplanung

Durch die laufende Bautätigkeit wurden bisher einige Umsetzungen im Sinne des städtebaulichen Richtkonzeptes realisiert. Für die anstehenden gewünschten Entwicklungen sind neue Gesamtperspektiven aufzuzeigen. Nach wie vor Gültigkeit hat der kantonale Richtplaneintrag Rh-1 (Ergänzung 2008, siehe nächste Seite), Zentrumsentwicklung Pfäffikon.

Besiedlung	Regionales Zentrum Pfäffikon	
Richtplangeschäft:	R_H-1	Hinweis: B-1.2
Federführung:	Gemeinde Freienbach	
Beteiligte:	Amt für Raumplanung; Amt für Umweltschutz; Tiefbauamt	
Koordinationsstand:	Festsetzung	
Priorität / Zeitraum:	A	

Ausgangslage:

Aufgrund der attraktiven Lage am Zürichsee, der Nähe zu Zürich, der guten Verkehrsanbindungen sowohl an das Strassen- als auch an das Schienennetz und den niedrigen Steuerfusses hat die Gemeinde Freienbach ihre Einwohnerzahl seit dem Jahr 1960 mehr als verdoppelt. Die markante Siedlungsentwicklung von Freienbach, aber auch von den umliegenden Gemeinden, hat in den letzten Jahren zu Engpässen auf dem Strassennetz geführt. Die Belastungen durch den Verkehr beeinträchtigen in zunehmendem Mass die Siedlungs- und Wohnqualität.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie die weitere Siedlungsentwicklung der Gemeinde gewährleistet und eine optimale Verkehrserschliessung sichergestellt werden kann, ohne dass sich die Folgen des Verkehrs negativ auf die Siedlungsqualität auswirken.

Grundsätze:

Die weitere Planung der Gemeinde Freienbach richtet sich darauf aus, dass die regionalen Zentrumsfunktionen von Pfäffikon gestärkt werden. Namentlich sollen

- die Siedlungsentwicklung auf die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet werden;
- die Entwicklung entlang von zwei Achsen gefördert werden, einerseits vom See über das Dorfzentrum in Richtung Halten und andererseits vom Dorfzentrum entlang der Churerstrasse in Richtung Seedammcenter;
- das Gebiet im Umfeld der Churerstrasse zwischen Dorfzentrum und Schweizerhof städtebaulich aufgewertet und in einer angemessenen Dichte bebaut werden (Wohn- und Arbeitsraum an zentraler, gut erschlossener Lage);
- ein urbanes Zentrum im Bereich der Churerstrasse herausgebildet werden.

In Abstimmung mit den begonnenen Arbeiten zum kommunalen Mobilitätskonzept prüft das Tiefbauamt Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf den Kantonsstrassen in Pfäffikon und Freienbach sowie eine Busbevorzugung bzw. separate Busspuren auf den öV-Achsen.

Grundlagen:

- Masterplan Höfe, Mai 2004;
- Gemeinde Freienbach, Mobilitätskonzept 2006.

4. Steinfabrik-Areal

4.1. Die abgelehnte Vorlage

Am 9. Juni 2013 lehnten die Freienbacher Stimmberechtigten die Vorlage des Gemeinderates für eine Umzonung mit 1'501 Ja gegen 2'823 Nein ab. Sie hätte auf einem Drittel des Gewerbeareals eine öffentliche Parkzone geschaffen, während die übrigen zwei Drittel in der seit 1994 geltenden Hafenzzone geblieben wären. In der Hafenzzone sind Wohn- und Gewerbebauten zulässig.



Abbildung 4-1: Das Steinfabrik-Areal im Unterdorf.

4.2. Die Vorgeschichte

Am 19. Mai 2005 hatte Irene Herzog-Feusi als Hauptinitiantin eine Einzelinitiative zur Umzonung des Steinfabrik-Areals in eine Zone für öffentliche Parkanlagen eingereicht. Die Stimmbürgerschaft nahm diese Initiative an der Urnenabstimmung vom 26. November 2006 an.

Zur Umsetzung der Planungsinitiative hat der Gemeinderat Freienbach als Kompromissvorschlag die «Teilzonenplanung Steinfabrik-Areal» erarbeitet, die die Stimmberechtigten – wie oben erwähnt – ablehnten, wodurch weiterhin die Hafenzzone in Kraft ist. Hier sind Wohn- und Gewerbebauten zulässig.

① 00 Grundlagen/Medienartikel Projekte/Steinfabrik-Areal

① 00 Grundlagen/Projekte/Steinfabrikareal

4.3. Relevanz für die Testplanung

Das Areal liegt ausserhalb des Bearbeitungsperimeters, ist aber wegen des zu erwartenden Verkehrsaufkommens für die Verkehrslösungen im Bereich der Churerstrasse von Bedeutung.

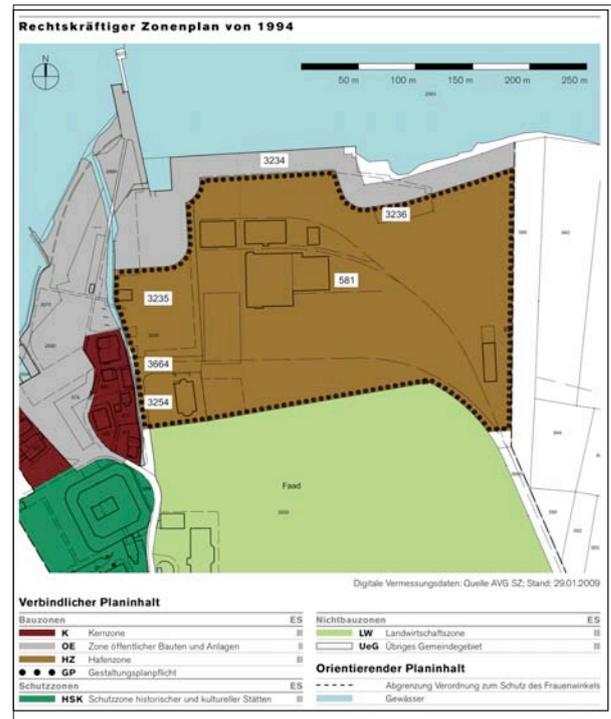


Abbildung 4-2: Der – weiterhin – rechtskräftige Zonenplan.
Braun: Hafenzzone.
Grau: Zone für öffentliche Bauten und Anlagen.

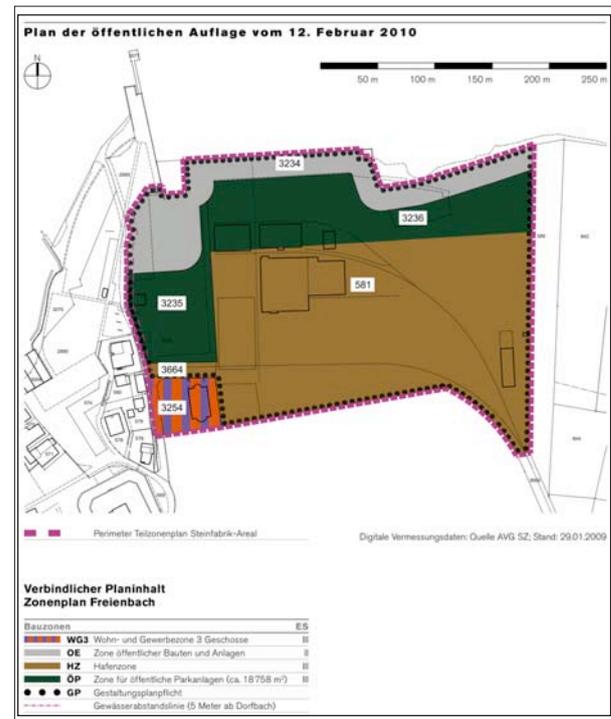


Abbildung 4-3: Die abgelehnte Vorlage
Grün: Öffentliche Parkzone.