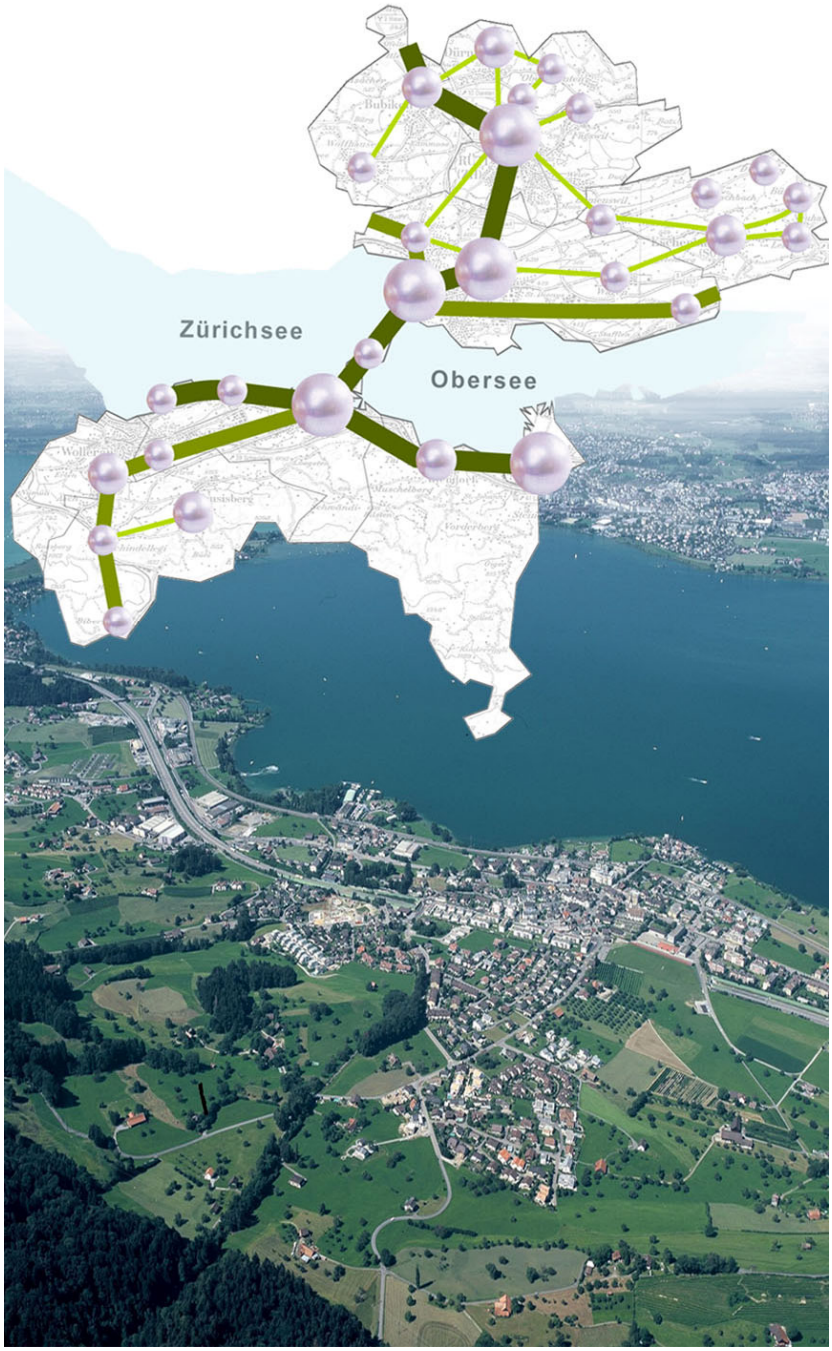
Gemeinden Altendorf, Bubikon, Dürnten, Eschenbach, Feusisberg, Freienbach, Lachen, Rüti, Wollerau, Stadt Rapperswil-Jona
Kantone St. Gallen, Schwyz, Zürich

Agglomerationsprogramm Obersee

Massnahmenblätter, Stand 28. September 2007



agglo obersee

Auftraggeber

Kantone	St. Gallen, Schwyz, Zürich
Gemeinden/Stadt	Altendorf, Bubikon, Dürnten, Eschenbach, Feusisberg, Freienbach, Lachen, Rapperswil-Jona, Rüti, Wollerau

Projektleitung Ueli Strauss

Amt für Raumentwicklung St. Gallen
Lämmlisbrunnenstrasse 54
9001 St. Gallen

Telefon 071 229 31 47
Fax 071 229 45 99
E-Mail ueli.strauss@sg.ch
www.are.sg.ch

Geschäftsstelle Agglo Obersee

Geschäftsführer Josef Thoma

Geschäftsstelle Obersee
Stadthaus Rapperswil-Jona
Postfach 2160
8645 Jona

Telefon 055 225 70 25
E-Mail josef.thoma@rj.sg.ch
Internet www.aggloobersee.ch

Bearbeitung

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich

Wilhelm Natrup
Patrick Ruggli
Beatrice Dürr
Antonia Cornaro

Telefon 044 395 16 16
Fax 044 395 16 17
E-Mail info@ebp.ch
Internet www.ebp.ch

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung I
2 Übersicht über die Massnahmen III
3 Massnahmenblätter VII

1 Einleitung

Massnahme mit Erläuterung der Projekte nach Gemeinden

Die Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung sind meist gemeinde- und kantonsübergreifend. Entsprechend werden die Massnahmen mit gemeindeübergreifenden Projekten in Bezug auf Ausgangslage, Ziel, Inhalt, beteiligte Gemeinden/ Kantone und Kostenschätzung zusammengefasst beschrieben und in Erläuterungen zu den Projekten nach Gemeinde detailliert dargestellt (mit Index A-H gekennzeichnet). Die unterschiedlichen gesetzlichen, planerischen und strukturellen Voraussetzungen in den drei Kantonen können so als Rahmenbedingungen bei der Definition der Massnahmen berücksichtigt werden. Bei einigen Massnahmen ist nicht für alle Gemeinden ein Projekt vorhanden. In diesen Gemeinden besteht entweder kein Handlungsbedarf (auch aufgrund von bereits erbrachten Vorleistungen) oder es sind noch keine konkreten Projekte vorhanden.

Aufbau der Massnahmenblätter

Der Aufbau der Massnahmenblätter ist einheitlich. Neben Ausgangslage, Ziel und Massnahmen werden auch Aussagen zu Zuständigkeiten, Umsetzungshorizont, Koordinationsbedarf und Kosten gemacht. Wo notwendig und möglich sind die Massnahmen anhand einer Skizze illustriert. In der Rubrik Vorgehen werden die nächsten notwendigen Schritte zur Umsetzung der Massnahmen aufgeführt. Der Inhalt der Massnahmenblätter gibt den heutigen Planungsstand wieder. Alle Projekte werden das ordentliche Auflage- und Kreditverfahren auf Gemeinde- oder Kantonsebene durchlaufen.

Bedeutung der Massnahmen

Die Angabe der Bedeutung auf den Massnahmenblättern folgt aufgrund der gewählten, entwicklungsorientierten Strategie der Agglo Obersee. Eine Massnahme die als Schlüsselprojekt gekennzeichnet ist, enthält übergeordnete Festlegungen, Studien und Projekte, welche den Gesamtraum betreffen. Massnahmen mit sehr hoher Bedeutung sind grundlegende Festlegungen und Studien, welche den Gesamtraum betreffen oder konkrete Projekte beinhalten. Festlegungen, Studien oder Projekte, die als Massnahmen mit hoher Bedeutung bezeichnet sind, spielen eine weniger tragende Rolle. Deren Umsetzung ist jedoch in Kombination mit den Schlüsselprojekten und den Massnahmen mit sehr hoher Bedeutung wichtig, um die Gesamtwirkung des Programms zu entfalten.

Genauigkeit der Kostenabschätzung

Die Genauigkeit der Kostenabschätzung basiert auf dem heutigen Planungsstand. Einnahmen aus dem Betrieb, z.B. ÖV, Parkhaus, Parkplatzbewirtschaftung etc. sind in den aufgeführten Kosten nicht berücksichtigt.

2 Übersicht über die Massnahmen

Massnahmeneinteilung nach Wirkungsbereichen

Die Massnahmen sind aufgrund der Vorgaben des Bundes[1] nach ihrer hauptsächlichen Wirkung in die Wirkungsbereiche Siedlung & Landschaft, Strasseninfrastruktur, Öffentlicher Verkehr, Fuss- und Radverkehr, Kombinierte Mobilität und Nachfrageseitige Massnahmen eingeteilt. Die Massnahmen entfalten ihre Wirkung nicht nur in dem zugeteilten Bereich sondern auch in den übrigen Wirkungsbereichen.

Wirkungsbereiche

- Siedlung & Landschaft
- Strasseninfrastruktur
- Öffentlicher Verkehr
- Fuss- und Radverkehr
- Kombinierte Mobilität
- Nachfrageseitige Massnahmen

Übersicht über die Massnahmen mit Projekten nach Gemeinde

1. Siedlung & Landschaft

1.1 Siedlungsentwicklung

1.11 Innenentwicklung Agglo Obersee
- *A) Dürnten*
- *B) Freienbach*
- *C) Rapperswil-Jona*
- *D) Rüti*

1.12 Umnutzungsareale Agglo Obersee
- *A) Eschenbach*
- *B) Freienbach*
- *C) Rapperswil-Jona*
- *D) Rüti*

1.13 Erweiterung Siedlungsgebiet Agglo Obersee
- *A) Altendorf*
- *B) Bubikon*
- *C) Dürnten*
- *D) Eschenbach*
- *E) Freienbach*
- *F) Rapperswil-Jona*
- *G) Rüti*
- *H) Wollerau*

1.2 Zentrenentwicklung

1.21 Zentrenstruktur Agglo Obersee

1.22 Entwicklungsschwerpunkte u. städtebauliche Gestaltung zentraler Bereiche Agglo Obersee
- *A) Bubikon*
- *B) Freienbach*
- *C) Lachen*

[1] ARE (2007). Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme. Fassung vom 6. August 2007. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

D) Rapperswil-Jona
E) Rüti
F) Wollerau

1.23 Versorgungsqualität Agglo Obersee

1.3 Entwicklung Naherholungs- und Freiräume

1.31 Siedlungsränder/Trenngürtel Agglo Obersee

1.32 Freiräume Agglo Obersee
A) Freienbach
B) Rapperswil-Jona
C) Rüti
D) Wollerau

1.33 Wohnumfeld Agglo Obersee
A) Altendorf
B) Altendorf - Freienbach
C) Altendorf – Lachen - Galgenen
D) Dürnten
E) Eschenbach
F) Feusisberg

1.34 Aufwertung Natur Agglo Obersee
A) Altendorf
B) Bubikon
C) Dürnten
D) Feusisberg – Freienbach - Wollerau

1.35 Konzept Obersee-Nutzung

2. Strasseninfrastruktur

2.1 Masterplan Verkehr-Siedlung Gemeinden Agglo Obersee Nord

2.2 Betriebskonzept Gesamtverkehr Agglo Obersee

2.3 Ausbau A53 Rüti-Schmerikon

2.4 Anschlussoptimierung Autobahn A3 Agglo Obersee
A) Zubringer Freienbach – Anschluss Halten
B) Vollanschluss Halten
C) Umfahrung Süd gross Wollerau
D) Umfahrung Süd klein Wollerau
E) Autobahnzubringer Wilenstrasse – Öltrotte Wollerau

2.5 Zentrenentlastung Agglo Obersee
A) Wollerau
B) Ortszentrum Jona (Rapperswil-Jona)
C) Lachen
D) Pfäffikon (Freienbach)
E) Rapperswil-Jona

2.6 Überprüfung Verkehrsregime Rüti - Dürnten

2.7 Aufwertung öffentlicher Raum Agglo Obersee
A) Sternenkreuzung Eschenbach
B) Feusisberg
C) Schindellegi (Feusisberg)
D) Churer-, Schindellegi-, Kantonsstrasse Pfäffikon (Freienbach)
E) Hauptachsen Rapperswil-Jona
F) Bandwiesstrasse Rüti
G) Haupt-/untere Roosstrasse Wollerau

2.8 Verkehrsberuhigte Quartiere Agglo Obersee
A) Dürnten
B) Eschenbach
C) Feusisberg
D) Freienbach
E) Rapperswil-Jona

2.9 Knotensanierungen Altendorf

2.10 Kreisel Kreuzung Rössli Wolfhausen (Bubikon)

2.11 Unterführung Auhof Lachen

2.12 Dynamisches Parkleitsystem Rapperswil-Jona

3. Öffentlicher Verkehr

3.1 Regionale ÖV-Strategie Schiene

3.2 Ausdehnung Busvision ZVV auf Agglo Obersee

3.3 Regionale ÖV-Strategie Bus

3.4 Doppelspur Seedamm

3.5 Umsteigeknotenpunkte Agglo Obersee

A) Bubikon
B) Eschenbach
C) Ortszentrum Jona (Rapperswil-Jona)
D) Lachen
E) Pfäffikon (Freienbach)
F) Ortszentrum Rapperswil (Rapperswil-Jona)
G) Rüti

3.6 Angebotsverbesserungen Ortsbusse Agglo Obersee

A) Ortsbus Freienbach
B) Stadtbus Rapperswil-Jona
C) Ortsbus Rüti

3.7 Erhaltung und Sanierung Industriegleis Bubikon-Wolfhausen

3.8 Kursschifffahrt Agglo Obersee

3.9 Stadtbahn Agglo Obersee

4. Fuss- und Radverkehr

4.1 Erstellung zusätzlicher Veloabstellplätze in den Zentren Agglo Obersee

4.2 Punktuelle Massnahmen für den Radverkehr Agglo Obersee

A) Bubikon
B) Dürnten
C) Eschenbach
D) Feusisberg
E) Freienbach
F) Lachen - Altendorf
G) Rapperswil-Jona

4.3 Punktuelle Massnahmen für den Fussverkehr Agglo Obersee

A) Bubikon
B) Dürnten
C) Eschenbach
D) Feusisberg
E) Freienbach
F) Lachen - Altendorf
G) Rapperswil-Jona
H) Wollerau

4.4 Unterführungen Bahnhöfe Agglo Obersee

A) Pfäffikon (Freienbach)
B) Ortszentrum Rapperswil (Rapperswil-Jona)

5. Kombinierte Mobilität

5.1 Aufbau regionales Mobilitätsmanagement Agglo Obersee

5.2 Park + Ride Agglo Obersee

6. Nachfrageseitige Massnahmen

6.1 Parkplatzpolitik Agglo Obersee

6.2 Parkplatzbewirtschaftung Agglo Obersee

6.3 Überarbeitung Parkplatzvorschriften Agglo Obersee

6.4 Parkierungskonzept Lachen

6.5 Busbevorzugung Agglo Obersee

A) Churerstrasse Freienbach (Pfäffikon)
B) St.Gallerstrasse - Neue Jonastrasse Rapperswil-Jona
C) Rüti

3 Massnahmenblätter

I. Massnahmenblätter Siedlung & Landschaft

II. Massnahmenblätter Strasseninfrastruktur

III. Massnahmenblätter Öffentlicher Verkehr

IV. Massnahmenblätter Fuss- und Radverkehr, Kombinierte Mobilität, Nachfrageseitige Massnahmen

I. Massnahmen Siedlung & Landschaft

Massnahme 1.11 Innenentwicklung Agglo Obersee ... 2
A) Innenentwicklung Dürnten ... 3
B) Innenentwicklung Freienbach ... 4
C) Innenentwicklung Rapperswil-Jona ... 6
D) Innenentwicklung Rüti ... 8
Massnahme 1.12 Umnutzungsareale Agglo Obersee ... 9
A) Umnutzungsareale Eschenbach ... 10
B) Umnutzungsareale Freienbach ... 12
C) Umnutzungsareale Rapperswil-Jona ... 13
D) Umnutzungsareale Rüti ... 14
Massnahme 1.13 Erweiterung Siedlungsgebiete Agglo Obersee ... 15
A) Erweiterung Siedlungsgebiet Altendorf ... 16
B) Erweiterung Siedlungsgebiet Bubikon ... 18
C) Erweiterung Siedlungsgebiet Dürnten ... 19
D) Erweiterung Siedlungsgebiet Eschenbach ... 20
E) Erweiterung Siedlungsgebiet Freienbach ... 21
F) Erweiterung Siedlungsgebiet Rapperswil-Jona ... 22
G) Erweiterung Siedlungsgebiet Rüti ... 23
H) Erweiterung Siedlungsgebiet Wollerau ... 24
Massnahme 1.21 Zentrenstruktur Agglo Obersee ... 26
Massnahme 1.22 Entwicklungsschwerpunkte & städtebauliche Gestaltung zentraler Bereiche ... 27
A) Entwicklungsschwerpunkte und städtebauliche Gestaltung Bubikon ... 28
B) Entwicklungsschwerpunkte und städtebauliche Gestaltung Freienbach ... 30
C) Entwicklungsschwerpunkte und städtebauliche Gestaltung Lachen ... 31
D) Entwicklungsschwerpunkte und städtebauliche Gestaltung Rapperswil-Jona ... 33
E) Entwicklungsschwerpunkte und städtebauliche Gestaltung Rüti ... 35
F) Entwicklungsschwerpunkte und städtebauliche Gestaltung Wollerau ... 36
Massnahme 1.23 Versorgungsqualität Agglo Obersee ... 37
Massnahme 1.31 Siedlungsränder / Trenngürtel Agglo Obersee ... 39
Massnahme 1.32 Freiräume Agglo Obersee ... 41
A) Freiräume Freienbach ... 42
B) Freiräume Rapperswil-Jona ... 43
C) Freiräume Rüti ... 44
D) Freiräume Wollerau ... 46
Massnahme 1.33 Wohnumfeld Agglo Obersee ... 47
A) Wohnumfeld Altendorf ... 48
B) Wohnumfeld Altendorf - Freienbach ... 50
C) Wohnumfeld Altendorf – Lachen - Galgenen ... 52
D) Wohnumfeld Dürnten ... 54
E) Wohnumfeld Eschenbach ... 55
F) Wohnumfeld Feusisberg ... 56
Massnahme 1.34 Aufwertung Natur Agglo Obersee ... 57
A) Aufwertung Natur Altendorf ... 58
B) Aufwertung Natur Bubikon ... 60
C) Aufwertung Natur Dürnten ... 62
D) Aufwertung Natur Feusisberg – Freienbach - Wollerau ... 63
Massnahme 1.35 Konzept Obersee-Nutzung ... 64

1.11

Massnahme 1.11 Innenentwicklung Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Siedlungsentwicklung

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	A) Dürnten B) Freienbach C) Rapperswil-Jona D) Rüti **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz, Zürich	ab 2006 - 2022

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Die disperse Siedlungsentwicklung in der Agglo Obersee hat zu einem hohen Flächenverbrauch, erhöhtem Verkehrsaufkommen und zu Eingriffen in landschaftlich sensible Gebiete geführt. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie die weitere Siedlungsentwicklung in den zentralen Bereichen der Agglo Obersee unter Berücksichtigung der Siedlungsqualität gewährleistet werden kann. Die Gemeinden sind bestrebt, die vorhandenen Potentiale zu aktivieren, soweit dies in ihrem Entscheidungs- und Gestaltungsspielraum liegt.

Ziel:
Siedlungsentwicklung nach innen, d.h. eine intensivere Ausnützung der bestehenden Siedlungsflächen, durch Ausschöpfung des Innenverdichtungspotentials insbesondere in den Kernbereichen und an zentraler und gut erschlossener Lage insbesondere an den Knoten und Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs. Die Lärmbelastung ist dabei adäquat zu berücksichtigen. Entwicklung der inneren Reserven durch qualitatives Verdichten. Dies unter Beachtung der städtebaulichen Qualitäten.

Inhalt:
- Verdichtung in Kernbereichen und an zentraler, gut erschlossener Lage (insbesondere Bahnhöfe).
- Sicherung und Verdichtung Gewerbe- und Industrieareal.
- Sicherung und Verdichtung bestehender Mischgebiete.
- Sukzessive Inanspruchnahme der Bauzonenreserven für Wohnen und Arbeiten.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	1.51 Mio. CHF			X
Investitionskosten	29.65 Mio. CHF			X

A) Innenentwicklung Dürnten Erläuterung zu Massnahme 1.11		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Dürnten **Beteiligte:** Private	**Vorbereitung/Planung:** Zonenplan / Bau- und Zonenordnung **Umsetzung:** 2009 – 2014 in drei Etappen

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Die Gemeinde Dürnten ist geprägt durch drei Siedlungsschwerpunkte. Der Gemeindeteil Tann bildet eine Siedlungseinheit mit der Gemeinde Rüti. Die Siedlungsstruktur der beiden weiteren Gemeindeteile ist dörflich geprägt. Die Gemeinde Dürnten will sich als "Wohngemeinde" entwickeln und hierzu die entsprechenden Bedingungen schaffen durch aktive Begleitung von neuen Gebietsentwicklungen.

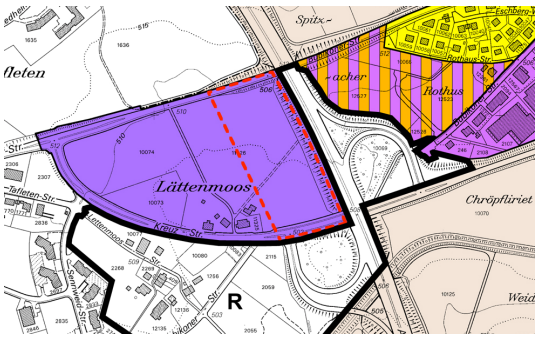
Ziel:

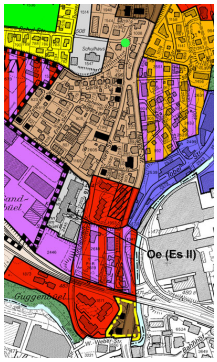
Schaffung von attraktiven Wohnzonen + neuen Arbeitsplatzgebieten in der Gemeinde in rechtsmässiger Bauzone mit Anbindung an den öffentlichen Verkehr und attraktiver Gestaltung für den Langsamverkehr.

Inhalt:

Aktive Begleitung von Gebietsentwicklungen:

- 1. Etappe (2009-2010): Gebietsentwicklung Lättenmoos aktiv begleiten: Neue Bushaltestelle (Buslinie 882), Radwegerstellung, 2 Kreisel.
- 2. Etappe (2010-2012): Gebietsentwicklung Vordere Guldistud aktiv begleiten und koordinieren (Buslinie 882 und 870): Anpassung Radweg.
- 3. Etappe (2012-2014): Verdichtung in Nähe zu Bahnhof Rüti: Veräusserung des Grundstückes Mathiswiese anstreben (S5/S15, Buslinien 882 und 870).





Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kommunale Bau- und Zonenordnung 2003
- Projektstudie Kreisel Lättenmoos
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Private Investoren
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Gemäss Inhalten (siehe oben)

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinde Dürnten
Planungskosten	10’000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	1.35 Mio. CHF*	-	-	100%

* Kreisel 1 Mio. CHF, Haltestelle 150'000 CHF, Radweg 200'000 CHF

B) Innenentwicklung Freienbach Erläuterung zu Massnahme 1.11		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Freienbach **Beteiligte:** Kanton Schwyz (Amt für Raumplanung; Amt für Umweltschutz; Tiefbauamt)	**Vorbereitung/Planung:** Festsetzung im Entwurf Reg. Richtplan, Bestandteil der Ortsplanungsrevision **Umsetzung:** Ab 2006, als flankierende Massnahme für Zentrenentlastung Pfäffikon

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Die Belastungen durch den Verkehr beeinträchtigen in zunehmendem Mass die Siedlungs- und Wohnqualität.

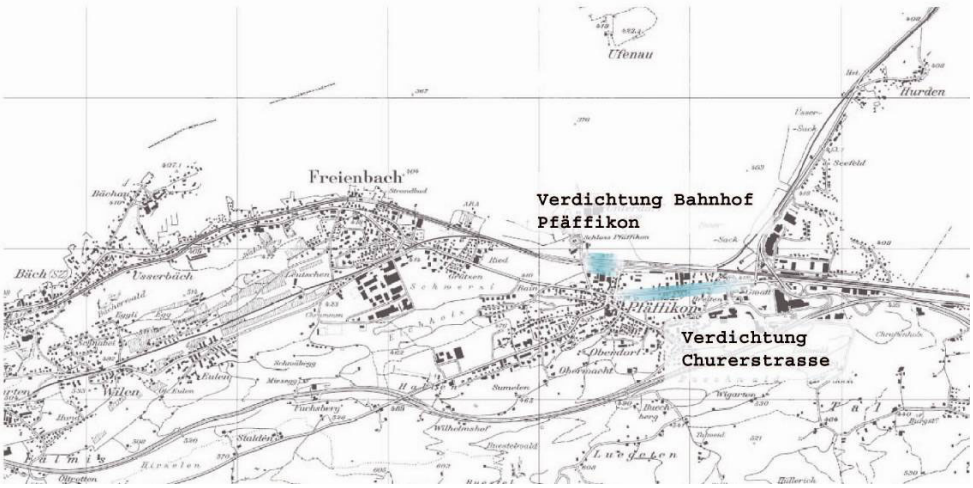
Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie die weitere Siedlungsentwicklung im zentralen Bereich des Gemeindeteils Pfäffikon gewährleistet und eine optimale Verkehrsführung und -erschliessung sichergestellt werden kann, ohne dass sich die Folgen des Verkehrs negativ auf die Siedlungsqualität auswirken.

Ziel:

Verdichtung Churerstrasse und Bahnhofsumfeld Pfäffikon. Gewinnung von wertvollem Wohn- und Arbeitsraum an zentraler gut erschlossener Lage. Konzentration der Entwicklung entlang zweier Achsen: Vom See über das Dorfzentrum in Richtung Halten und vom Dorfzentrum entlang der Churerstrasse in Richtung Seedammcenter. Daneben Verdichtung des Gebietes um den Bahnhof Pfäffikon.

Inhalt:

Zur Innenentwicklung von Freienbach und zur Sicherstellung der Entlastungswirkung der Zentrenentlastung Pfäffikon (Massnahme 2.5 D) gehören eine städtebauliche Aufwertung des Gebietes der Churerstrasse zwischen Dorfzentrum und Schweizerhof, eine Verdichtung des Bahnhofumfeldes und eine Bebauung in angemessener Dichte an den zentral gut erschlossenen Lagen. Zur Verkehrsberuhigung der Churerstrasse zählen die Unterbrechung der Churerstrasse beim westlichen Dorfeingang sowie der Rückbau der Churerstrasse für den MIV, bzw. die Aufwertung für den Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr mit zum Projekt der Umfahrung Pfäffikon. Freie Kapazitäten werden zur Förderung des ÖV (Steigerung der Zuverlässigkeit, Verbesserung des Angebotes) genutzt ebenso werden grössere Flächen dem Langsamverkehr zugeordnet.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Revision Zonenplan und Baureglement
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf: ▪ Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3
Vorgehen / nächste Schritte: ▪ Umsetzung und Berücksichtigung in der Zonenplanung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Freienbach
Planungskosten	0.6 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	6 Mio. CHF* 18.3 Mio CHF**	- -	50% 62%	50% 38%

* Annahmen: Flankierende Massnahmen für 1.2km Churerstrasse. Die Kosten für die weiteren Massnahmeninhalte (Verdichtung, weitere städtebauliche Aufwertungen) sind noch nicht bekannt.

** Landerwerb für Zentrenentlastung (Umfahrung) Pfäffikon

C) Innenentwicklung Rapperswil-Jona Erläuterung zu Massnahme 1.11		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** Masterplan Siedlung und Landschaft **Umsetzung:** Ab 2006

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Die disperse Siedlungsentwicklung in Jona und im Einzugsgebiet der beiden Gemeinden hat zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, hohem Flächenverbrauch und zu Eingriffen in landschaftlich sensible Gebiete geführt. Einige Gebiete eignen sich zur Nachverdichtung. Diese Gebiete sollen vorrangig entwickelt werden.

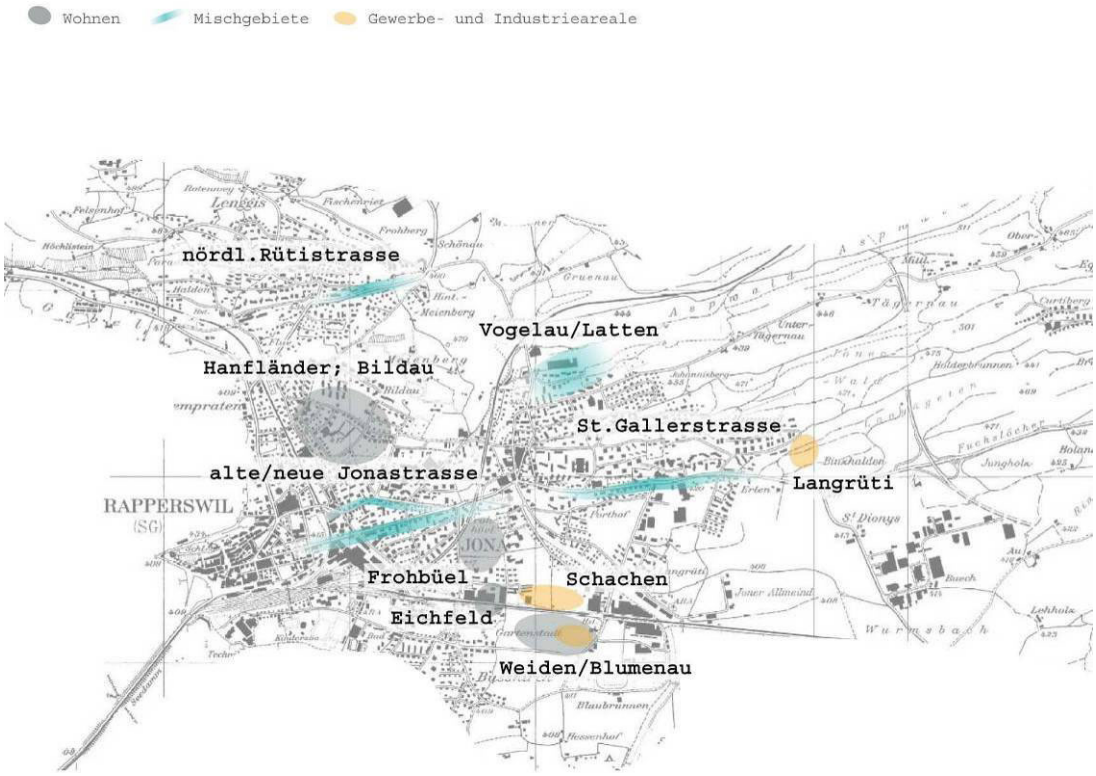
Ziel:

Ausschöpfung des Innenverdichtungspotenzials insbesondere in den Kernbereich der Stadt. Entwicklung der inneren Reserven durch Verdichten unter Berücksichtigung der städtebaulichen Qualitäten.

Inhalt:

Die Konzentration auf innenliegende Entwicklungsreserven im rechtskräftigen Baugebiet umfasst insbesondere die:

- Sukzessive Inanspruchnahme Reserven Wohnen.
- Stärkung und Verdichtung Gewerbe- und Industrieareale.
- Stärkung und Verdichtung bestehender Mischgebiete.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Masterplan Siedlung/ Landschaft Rapperswil-Jona
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Revision Zonenplan und Baureglement
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Umsetzung und Berücksichtigung in der laufenden Zonenplanung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten	0.8 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	-	-	-	-

D) Innenentwicklung Rüti Erläuterung zu Massnahme 1.11		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Rüti **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** - **Umsetzung:** 2006 - 2015, Revision BZO

Ausgangslage/Problembeschrieb:

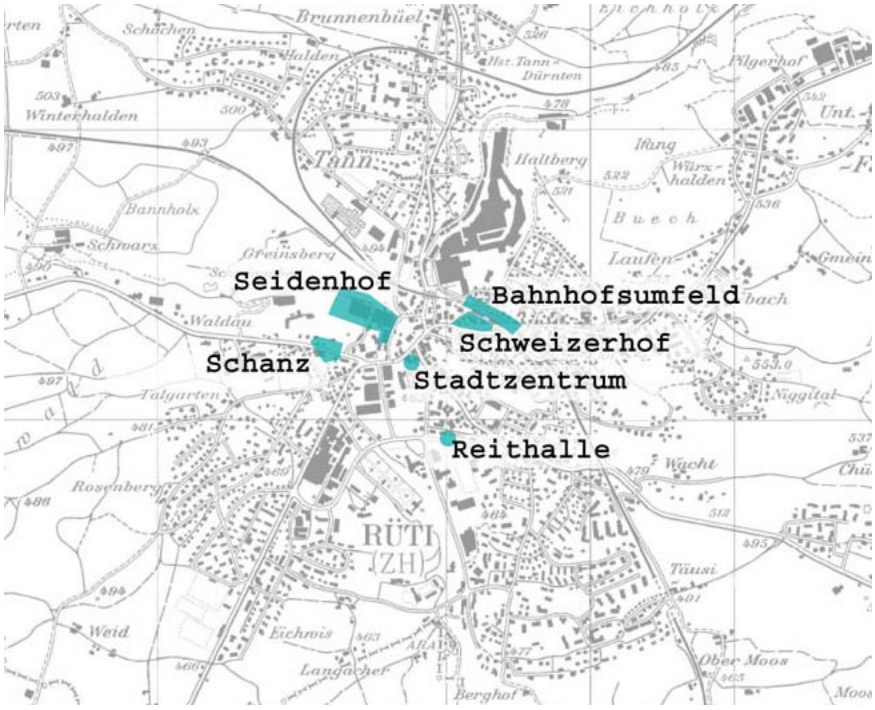
Die disperse Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte hat zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, hohem Flächenverbrauch und zu Eingriffen in landschaftlich sensible Gebiete geführt. Aufgrund des früh eingeleiteten Strukturwandels in Rüti ist die Innenverdichtung jedoch bereits weit vorangeschritten.

Ziel:

Weitere Ausschöpfung des Innenverdichtungspotenzials insbesondere im Kernbereich der Gemeinde. Entwicklung der inneren Reserven durch qualitatives Verdichten.

Inhalt:

Folgende Areale/Gebiete sollen vorrangig verdichtet und entwickelt werden:



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Berücksichtigung in der Bau- und Zonenordnung
- Umsetzung der einzelnen Sondernutzungsplanungen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Rüti
Planungskosten	0.1 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	-	-	-	-

1.12

Massnahme 1.12 Umnutzungsareale Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Siedlungsentwicklung

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	A) Eschenbach B) Freienbach C) Rapperswil-Jona D) Rüti **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz, Zürich	2006 – 2022, schrittweise

Ausgangslage/Problembeschrieb:
In den zentralen Bereichen der Agglo Obersee existieren grosse Areale, deren ursprüngliche Nutzer keinen Bedarf mehr ausweisen und deren Entwicklung unklar ist. Insbesondere auf Industrie-, Gewerbe- und ehemaligen Militärarealen bestehen Entwicklungs- und Umnutzungspotentiale sowie entlang von Strassenachsen innerhalb der Siedlungsgebiete und in Nähe der Halteknoten des öffentlichen Verkehrs. Die Gemeinden möchten die vorhandenen Potentiale aktivieren, soweit dies in ihrem Entscheidungs- und Gestaltungsspielraum liegt. Dies unter Berücksichtigung der Siedlungsqualität.

Ziel:
Siedlungsentwicklung nach innen durch eine Umnutzung und Verdichtung nicht optimal genutzter Areale. Die Umnutzungen berücksichtigen die städtebaulichen Qualitäten.

Inhalt:
- Entwicklung und Umnutzung von Industrie- und Militärarealen.
- Entwicklung und Umnutzung von Strassenachsen in Siedlungsgebieten und Bahnhofsarealen.
- Verdichtete Nutzung der Areale.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	3.7 Mio. CHF			X
Investitionskosten	10 Mio. CHF			X

A) Umnutzungsareale Eschenbach Erläuterung zu Massnahme 1.12		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Eschenbach **Beteiligte:** armasuisse, Investorengruppen, Agglo Obersee, ARE St. Gallen	**Vorbereitung/Planung:** Umzonungsgesuch von öBA in Gewerbe und Industrie pendent **Umsetzung:** Ab 2010/2011

Ausgangslage / Problembeschrieb:

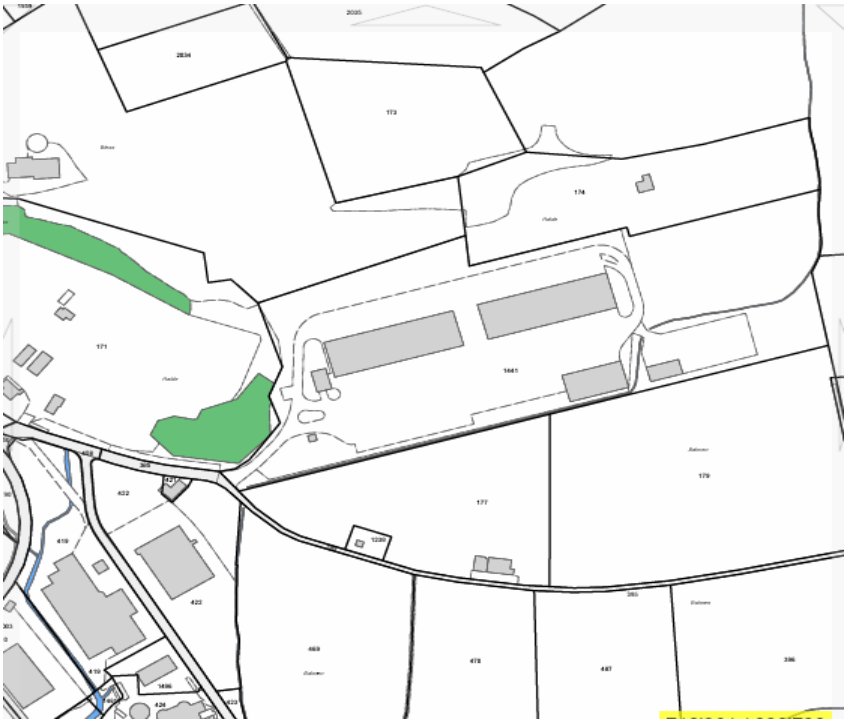
Nach der Stilllegung des Zeughauses im Zuge der Armeereform liegen rund 35'000 m2 Grundstücksfläche in der öBA und Landwirtschaftszone brach. Die bebaute Fläche (Einstellhallen, Lager und Platz) beträgt rund 28'000 m2.

Ziel:

- Zuführung des ehemaligen Zeughausareals zu einer neuen Nutzung, die zu einer positiven Entwicklung der Gemeinde beiträgt.
- Denkbar ist eine gewerblich-industrielle Nutzung, gemischt mit öffentlichen Verwendungszwecken (z.B. Regionales Zivilschutzzentrum, Feuerwehrausbildungszentrum, Sport, Freizeit und Kultur) und privaten Veranstaltungen.
- Eine verträgliche Nutzung wird angestrebt um zusätzlichen Schwerverkehr zu vermeiden und eine verbesserte Anbindung an das Busnetz soll geprüft werden. Eine Verkehrsanbindung via Twirren soll definiert werden.

Inhalt:

- Schaffung von Arbeitsplätzen.
- Verbesserung der Freizeitinfrastruktur.
- Gewährleistung der Durchführung von Grossveranstaltungen.



Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Entwicklungskonzept Linthgebiet (EKL)
- Umsetzung neue Regionalpolitik im Kanton St. Gallen
- Richt- und Zonenplanung
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Armasuisse
- Kanton

Vorgehen / nächste Schritte:
- Umzonungsbegehren in Richt- und Zonenplanung integrieren
- Investoren/Trägerschaft suchen
- Projektentwicklung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Eschenbach
Planungskosten	500'000 CHF	private bzw. gemischtwirtschaftliche Trägerschaft		
Investitionskosten	5-10 Mio. CHF	private bzw. gemischtwirtschaftliche Trägerschaft		

B) Umnutzungsareale Freienbach Erläuterung zu Massnahme 1.12		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Freienbach **Beteiligte:** Private	**Vorbereitung/Planung:** Anpassungen Zonenordnung und Baureglement im Rahmen der Revision **Umsetzung:** 2006 - 2015, schrittweise

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Die regionalen Zentrumsfunktionen von Pfäffikon sollen gestärkt werden. Die weitere Planung richtet sich darauf aus.

Ziel:

Innere Erneuerung und Ausgestaltung der Siedlung entlang der Churerstrasse und unter Nutzung der Beruhigung die geplante Umfahrung Pfäffikon. In erster Priorität werden die Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete im Umfeld des Bahnhofs Pfäffikon und entlang der Churerstrasse gefördert. Im Zuge dieser Entwicklung sollen das Verwo-Areal und die Steinfabrik umgenutzt werden. Die Initiative zur Umnutzung wurde vom Volk angenommen (Entwurf Teilzonenplan, zurzeit im Mitwirkungsverfahren, Auflage Herbst 2007). Abstimmung der Entwicklung Steinfabrikareal mit der weiteren Entwicklung der Natur- und Landschaftsräume und der Naherholung.

Inhalt:

- Förderung Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete im Umfeld Bahnhof Pfäffikon und entlang Churerstrasse
- Umnutzung Verwo-Areal und Steinfabrikareal
- Abstimmung Entwickung Steinfabrikareal mit weiterer Entwicklung der Natur- und Landschaftsräume und der Naherholung

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Gemeindeentwicklung Freienbach
- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Strategiekonzept Wirtschaft und Wohnen für den Kanton Schwyz
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Berücksichtigung in der Zonenplanung
- schrittweise Umsetzung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Freienbach
Planungskosten	3.0 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	-	-	-	-

C) Umnutzungsareale Rapperswil-Jona Erläuterung zu Massnahme 1.12		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** Masterplan Siedlung und Landschaft **Umsetzung:** Ab 2008, Neuer Zonenplan und Baureglement, schrittweise

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Die grosszügigen Landreserven in Jona ermöglichen eine eher zerstreute Siedlungs- und Quartierstruktur. In Rapperswil-Jona bestehen innere Entwicklungsreserven auf Industrie-, Gewerbe- und ehemaligen Militärarealen.

Ziel:

Ausschöpfung der inneren Entwicklungsreserven. Konzentration der Siedlungsentwicklung nach innen durch die Entwicklung und Verdichtung von Umnutzungsarealen.

Inhalt:

- Im Stadtteil Rapperswil sollen Areale an der neuen Jona-, an der Güter- und an der Kreuzstrasse umgenutzt und verdichtet werden.
- Im Stadtteil Jona bietet insbesondere das Umfeld um die Bahnstation und am Molkereiweg Verdichtungspotenzial.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Masterplan Siedlung/ Landschaft Rapperswil-Jona
- Entwicklungskonzept Linthgebiet (EKL)
- Umsetzung neue Regionalpolitik im Kanton St. Gallen
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Anpassung Zonenplan und Baureglement
- schrittweise Umsetzung

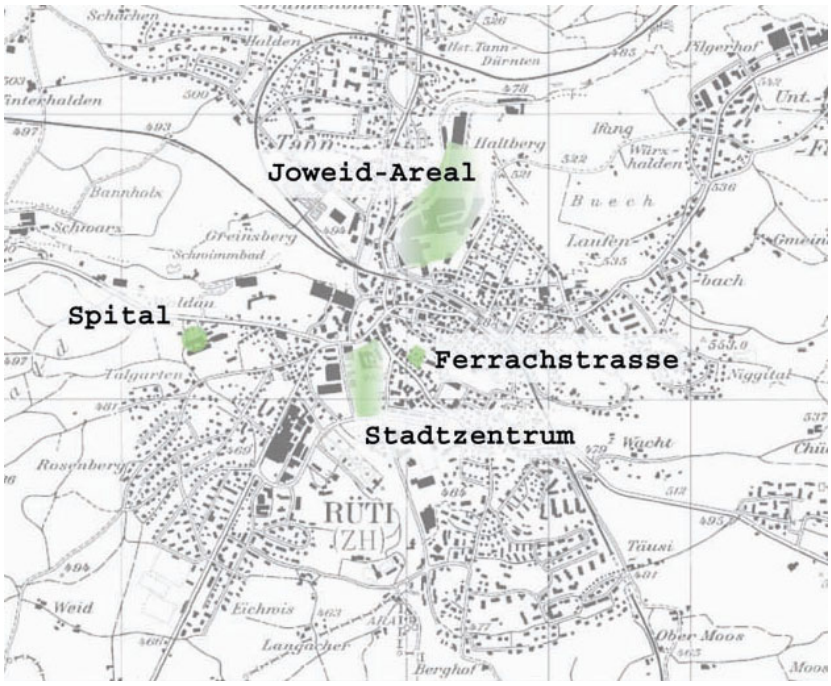
Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten	0.1 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	-			

D) Umnutzungsareale Rüti Erläuterung zu Massnahme 1.12		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Rüti **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** diverse Arealentwicklungen **Umsetzung:** 2006 - 2015, u.a. BZO-Revision

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Aufgrund des früh eingeleiteten Strukturwandels in Rüti ist die Innenverdichtung bereits weit vorangeschritten. Die grossen Areale bieten zum Teil noch weitere innere Entwicklungsreserven.

Ziel:
Entwicklung der inneren Reserven durch die vorrangige Nutzung der Umnutzungsareale.

Inhalt:
Folgende Areale sollen vorrangig umgenutzt, weiterentwickelt und verdichtet werden:



Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Gestaltungspläne
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Berücksichtigung in Bau- und Zonenordnung
- Umsetzung in einzelnen Schritten

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Rüti
Planungskosten	0.1 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten				

Massnahme 1.13 Erweiterung Siedlungsgebiete Agglo Obersee	*1.13*

Massnahmenbereich:
Siedlungsentwicklung

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	A) Altendorf B) Bubikon C) Dürnten D) Eschenbach E) Freienbach F) Rapperswil-Jona G) Rüti H) Wollerau **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz, Zürich	2006 – 2022, schrittweise

Ausgangslage/Problembeschrieb:
In der Agglo Obersee gibt es unausgeschöpfte Entwicklungsreserven. Die Siedlungsgebiete im Raum Obersee weisen sowohl nicht überbaute Grundstücke, als auch nicht vollständig ausgeschöpfte Bauzonenkapazitäten und nicht erschlossene Bau- und Reservezonen auf. In der Vergangenheit wurden Einzonungen überwiegend ohne weitere Bestimmungen im Rahmen der Grundordnung vorgenommen. So wurden Eingriffe in landschaftlich sensible Räume getätigt, was zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes führte. Künftig sollen Einzonungen und Verdichtungen im Bereich bestehender Infrastrukturen und möglichst in Zentrums- und mit guter ÖV-Erschliessung/ÖV-Nähe vorgenommen werden.

Ziel:
- Ausnützung der vorhandenen Baulandreserven.
- Siedlungserweiterungen vor allem mit Anschluss an den ÖV.
- Entwicklung von Wohn- und Gewerbezonen, angrenzend an bestehenden Wohn- oder Arbeitsplatzzonen, Schaffung von städtebaulicher Qualität.

Inhalt:
- Neueinzonungen in Abstimmung auf evtl. vorhandene Reserven / Kapazitäten im bestehenden Siedlungsgebiet und durch Umnutzung von Gewerbe- und Industriebrachen.
- Auszonungen von Bau- und Reservezonen an schlecht erschlossener Lage oder bei fehlender Nachfrage.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	1.66 Mio. CHF		X	X
Investitionskosten	10.2 Mio. CHF		X	X

A) Erweiterung Siedlungsgebiet Altendorf Erläuterung zu Massnahme 1.13		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt x sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinderat Altendorf **Beteiligte:** Kanton Schwyz, Gemeinderat Lachen, Grundeigentümer	**Vorbereitung/Planung:** Kommunaler Richtplan Lachen/Altendorf **Umsetzung:** Überprüfung Einzonung im Rahmen der Revision 2012

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Die Gemeinde Altendorf hat unüberbaute Gebiete in Reservezonen im Bereich bestehender Infrastrukturen (tw. in Zentrumsnähe) und im Einzugsbereich der Bahn (Distanz < 800m), in welchen eine sinnvolle Siedlungserweiterung des regionalen Zentrums Lachen/ Altendorf für zusätzliche Wohnzonen sowie öffentliche Anlagen (z.B. Erweiterung Primarschule und Freizeitanlagen) vorgesehen ist.

Ziel:

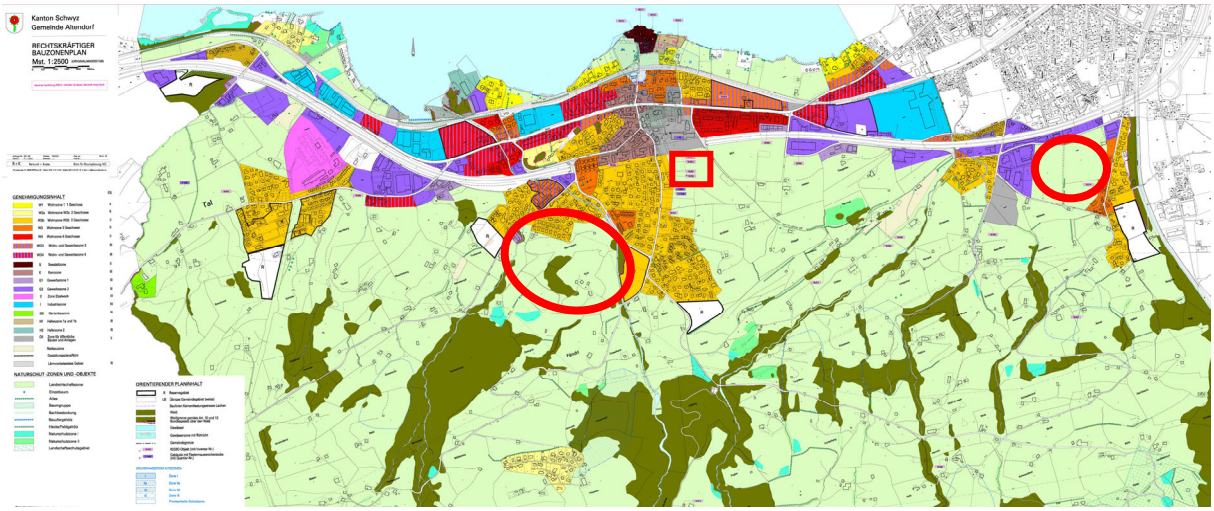
- Zusätzliche Wohnzonen im zentrumsnahen Bereich in fussläufiger Distanz zu öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Altersheim, Gemeindeveraltung, etc.).
- Abrundung und Ergänzung des Dorfes Altendorf im Bereich der bestehenden Infrastruktur.

Inhalt:.

- Die Siedlungserweiterung ist dorfnah mit Anschluss an den bestehenden ÖV und soll qualitativ hochwertige Wohnzonen umfassen (Ruhe, Aussicht, Besonnung).
- Neben den Zugängen zum ÖV sind auch für die Schulwege die notwendigen Fusswegrechte durch bestehende Wohnzonen und damit abseits der Strassen sichergestellt.
- Die Siedlungserweiterung soll Arbeitsplatzzonen (angrenzend an bestehenden Gewerbezonen), gemischte Wohn- und Gewerbezonen sowie Wohnzonen umfassen.
- Es sollen Reserve für Erweiterungsmöglichkeiten von Schul- und Sportanlagen geschaffen werden.

Abbildung: potenzielle Entwicklungsgebiete: ○

Erweiterung Schule/Sport: ▭



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Erläuterungsbericht zum Richtplan, Objektblätter, Genehmigungsexemplar 24.6.2003
- Projektgenehmigung Verkehrsverbindung Spreitenbach 11/2006
- Überbauungsstudie mit Geländemodell, 09/ 2006
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Vorprüfung im Rahmen Zonenplanverfahren durch das ARP Kt. Schwyz, Landwirtschaftsamt
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Verkehrsverbindung Spreitenbach, Kernentlastung Lachen, Schiessanlage Steinegg aufheben
- FFF aufheben im Rahmen der kantonalen Richtplanung, Nutzungsplanung Altendorf
- Vorprüfung durch das ARP im Zonenplanverfahren

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**	
		Gemeinde Altendorf	Versorgungswerke
Planungskosten	560'000 CHF	30'000 CHF	530'000 CHF
Investitionskosten	4,3 Mio. CHF*	-	100% (Gebühren von Privaten)
	3 Mio. CHF**	100%	-
	2 Mio. CHF ***	1 Mio. CHF	1 Mio. CHF (Gebühren von Privaten)

* Erschliessung, Wasser, Kanalisation, Wasserableitungen

** Landerwerb, Landreserve und Sportanlage

*** Anlagen

B) Erweiterung Siedlungsgebiet Bubikon Erläuterung zu Massnahme 1.13		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Bubikon **Beteiligte:**	**Vorbereitung/Planung:** Revision BZO 2010 **Umsetzung:** 2008 - 2015, schrittweise

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Die Siedlungsentwicklung konzentriert sich in Bubikon auf das Füllen von Baulücken. Eine weitergehende Verdichtung nach Innen kann aufgrund der dörflichen Struktur nur beschränkt stattfinden.

Ziel:
- Geordnete, kompakte und auf den Verkehr abgestimmte Siedlungsentwicklung.
- Vorrangige Entwicklung der inneren Reserven.
- Gestaltung der Landschafts- und Naherholungsräume.

Inhalt:
- Zurückhaltung bei Einzonungen im Rahmen der nächsten BZO-Revision.
- Einzonungen nur in Lagen, die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind.
- Keine Auszonungen, da alle Bauzonen bereits erschlossen sind und eine Auszonung nicht zweckmässig ist aufgrund der guten Lage zum öffentlichen Verkehr.

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Nächste BZO-Revision
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Revision BZO

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Bubikon
Planungskosten	50'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	-	-	-	-

C) Erweiterung Siedlungsgebiet Dürnten Erläuterung zu Massnahme 1.13		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Dürnten **Beteiligte:** Ortsplaner, Amt für Raumordnung und Vermessung, Planungsgruppe Zürcher Oberland (PZO)	**Vorbereitung/Planung:** Zonenplan / Bau- und Zonenordnung **Umsetzung:** 2008 - 2018

Ausgangslage / Problembeschrieb:

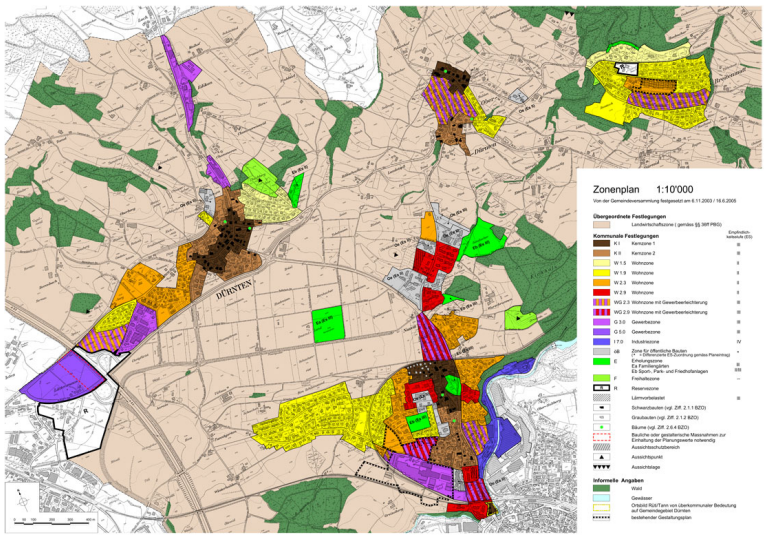
Die Gemeinde Dürnten ist geprägt durch drei Siedlungsschwerpunkte. Der Gemeindeteil Tann bildet eine Siedlungseinheit mit der Gemeinde Rüti. Die Siedlungsstruktur der beiden weiteren Gemeindeteile ist dörflich geprägt.

Ziel:

Entwicklung als "Wohngemeinde" durch Optimierung und Verdichtung des Baugebietes.

Inhalt:

- Ausarbeitung von Entwicklungsvarianten der kommunalen Raumordnung.
- Grundlagenerarbeitung für einen neuen Zonenplan.
- Optimierung und Verdichtung des Baugebietes.
- Überprüfung der Reservezonen bzw. der unüberbauten Bauzonen
- Punktuelle Einzonungen, Umzonungen, Auszonungen im Rahmen der kantonalen Richtplanung.
- Anpassungen der Fuss- und Radwegnetze an Zonen.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kommunale Bauzonenordnung 2003
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Kantonales Amt für Raumordnung und Vermessung
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Bildung einer kommunalen Planungskommission
- Auftragserteilung an Ortsplaner

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Dürnten
Planungskosten	30’000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	300'000 CHF	-	-	100%

D) Erweiterung Siedlungsgebiet Eschenbach Erläuterung zu Massnahme 1.13		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Eschenbach **Beteiligte:** Kanton St. Gallen (Amt für Raumplanung; Amt für Umweltschutz; Tiefbauamt)	**Vorbereitung/Planung:** Erarbeitung Leitbild, Richt- und Zonenplanung, Ortsplanungsrevision 2007 **Umsetzung:** 2007 - 2020

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Das aktuelle Leitbild der Gemeinde Eschenbach stammt aus dem Jahre 1990 und entspricht nicht mehr den zeitgemässen Vorstellungen der Gemeindenentwicklung. Entsprechend wird das Leitbild überarbeitet und die Orts- und Siedlungsentwicklung für alle sechs Ortsteile neu geplant.

Ziel:

- Umsetzung des Leitbildes für 2007 – 2020.
- Bewertung und gezielte Ausschöpfung der Entwicklungsreserven (Innen, Aussen).
- Realisierung von neuen Siedlungsräumen, insbesondere in Eschenbach, Ermenswil und Neuhaus (gute ÖV-Anbindung).
- Schaffung von Arbeitsplätzen durch weitere Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben.

Inhalt:

- Umzonungen im Rahmen der anstehenden Zonenplanrevision der Gemeinde.
- Prüfen von Verdichtungsmöglichkeiten.
- Neueinzonungen mit entsprechender Erschliessung durch öffentlichen Verkehr.
- Erschliessungs- und Verkehrskonzepte.
- Anpassung Rad- und Fusswegnetz an Zonen.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Leitbild der Gemeinde 2007 – 2020
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Bildung Ortsplanungsgruppe
- Anpassung Zonenplan und Baureglement
- Schrittweise Umsetzung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton St. Gallen	Gemeinde Eschenbach
Planungskosten	0.1 Mio. CHF	-	70%	30%
Investitionskosten	0.5 Mio. CHF	-	70%	30%

E) Erweiterung Siedlungsgebiet Freienbach Erläuterung zu Massnahme 1.13		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Freienbach **Beteiligte:** Amt für Raumplanung	**Vorbereitung/Planung:** Revision Zonenordnung und Baureglement in Arbeit **Umsetzung:** 2006-2008; im Rahmen Revision BZO

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Im Rahmen der laufenden BZO-Revision sind insbesondere Begehren auf weitere Einzonung restriktiv zu prüfen. Hierbei ist das Angebot an weiteren Entwicklungsmöglichkeiten aufgrund der starken Nachfrage an Zielen der nachhaltigen Raumentwicklung auszurichten.

Ziel:

Geordnete kompakte und auf den Verkehr abgestimmte Siedlungsentwicklung.

Inhalt:

Aus- und Umzonung: Prüfung im Rahmen der anstehenden Zonenplanrevision der Gemeinde, wieweit eingezonte Bereiche aus- oder umzuzonen sind.

Neueinzonungen nur unter folgenden Bedingungen:

- Die Bauzonenreserven in den jeweiligen Nutzungskategorien Wohn-, Misch- und Arbeitszonen sind flächenmässig bis zu mindestens 80 % ausgeschöpft.
- Die Neueinzonungen schaffen eine Kapazitätsreserve von nicht mehr als 25 % der jeweiligen Bauzonenflächen, die sich aus dem Bedarf für die prognostiziere Einwohnerzahl im Zonenplanhorizont von rund 15 Jahren ergeben.
- Die Neueinzonungen orientieren sich in Lage und Dimension an den Entwicklungsgebieten gemäss Richtplankarte. Die Darstellung in der Richtplankarte erfolgt in generalisierter Form und stellt keine parzellenscharfe Abgrenzung dar
- Falls mit ÖV gut erschlossen oder gut zu erschliessen.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Gemeindentwicklung Freienbach (2004)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Anpassung Zonenplan und Baureglement

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Freienbach
Planungskosten	0.5 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	-	-	-	-

F) Erweiterung Siedlungsgebiet Rapperswil-Jona Erläuterung zu Massnahme 1.13		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:**	**Vorbereitung/Planung:** Masterplan Siedlung und Landschaft **Umsetzung:** 2007-2009, Neuer Zonenplan und Baureglement Rapperswil-Jona

Ausgangslage/Problembeschrieb:

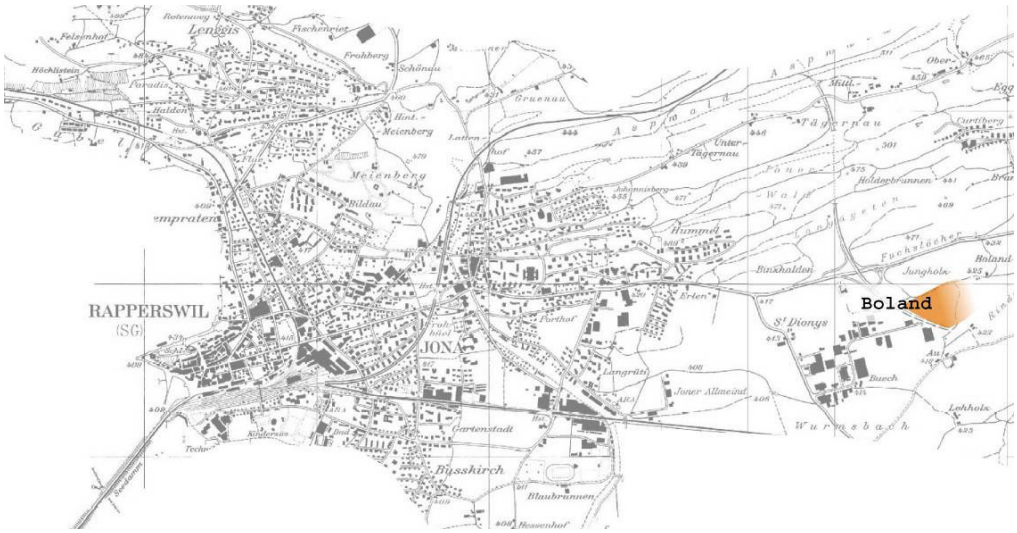
Das rechtskräftige Baugebiet weist heute innenliegende Entwicklungspotenziale auf. Diese inneren Potenziale sind vorrangig zu entwickeln. Demgegenüber ist im Rahmen des neuen Zonenplans und Baureglements zu prüfen, inwieweit die Einzonung neuer Baugebiete notwendig wird.

Ziel:

Prüfung der Reservezonen. Geordnete, kompakte und auf den Verkehr abgestimmte Siedlungsentwicklung. Formulierung von Siedlungsrändern und Gestaltung der angrenzenden Landschaft.

Inhalt:

Auszonungen bestehender Bauzonen stehen nicht zur Debatte. Einzonungen sollen neu nur an Lagen stattfinden, die mit dem ÖV gut erschlossen oder gut zu erschliessen sind. Das im Plan eingefärbte Boland wird als Industriereserve beibehalten, es erfolgt jedoch keine Einzonung auf Vorrat. Die Anbindung der Industriezone Buech ist in der ÖV-Studie Rapperswil-Jona enthalten. Der Industrie-/Gewerbestandort Buech liegt in Bezug auf den Schwerverkehr mit der Nähe zur A53 sehr günstig.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Masterplan Siedlung/ Landschaft Rapperswil-Jona
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Aktualisierung Zonenplan und Baureglement

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten	0.1 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	-	-	-	-

G) Erweiterung Siedlungsgebiet Rüti Erläuterung zu Massnahme 1.13		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Rüti **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** Revision der BZO **Umsetzung:** 2006-2015, schrittweise

Ausgangslage/Problembeschrieb:

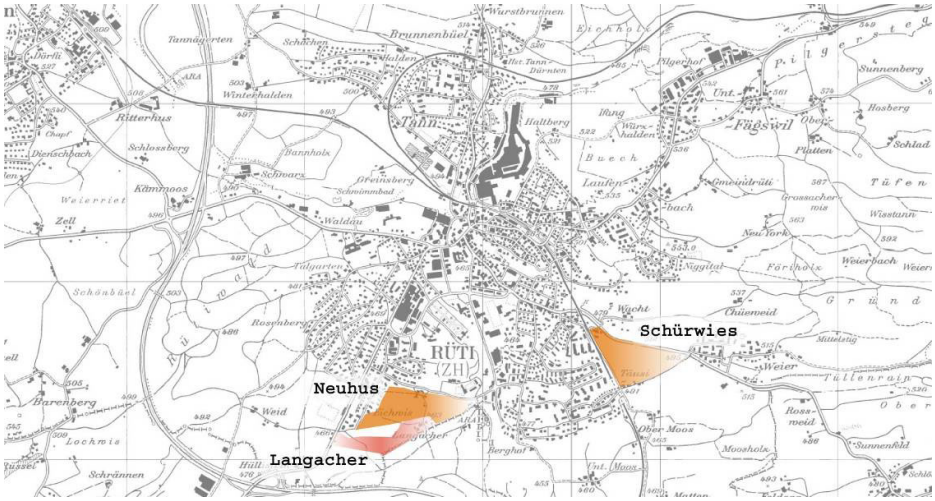
Aufgrund des früh eingeleiteten Strukturwandels in Rüti ist die Innenverdichtung bereits weit vorangeschritten. Dennoch besteht im inneren Gemeindegebiet noch Verdichtungspotenzial. Dies ist vorrangig zu nutzen. Begehren auf weitere Einzonungen sollen im Rahmen der nächsten BZO-Revision restriktiv geprüft werden..

Ziel:

Überprüfung der Reservezonen Neuhaus, Langacher und Schürwies. Geordente, kompakte und auf den Verkehr abgestimmte Siedlungsentwicklung. Vorrangige Entwicklung der inneren Reserven. Gestaltung der Landschafts- und Naherholungsräume .

Inhalt:

- Im Rahmen der nächsten BZO-Revision Konzentration (Einzonung) auf Reservezone Neuhaus.
- Voraussichtlich keine Einzonung der kommunalen Reservezonen Neuhaus, Schürwies und Fägswil in der nächsten BZO-Revision.
- Auszonungen sind keine vorgesehen.
- Einzonungen nur an Lagen, die mit dem ÖV gut erschlossen sind oder gut zu erschliessen sind.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Nächste BZO-Revision
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Revision BZO

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Rüti
Planungskosten	0.3 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	-	-	-	-

H) Erweiterung Siedlungsgebiet Wollerau Erläuterung zu Massnahme 1.13		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Wollerau **Beteiligte:** Amt für Raumplanung Kanton Schwyz, Grundeigentümer	**Vorbereitung/Planung:** Auflageverfahren abgeschlossen **Umsetzung:** ab 2009

Ausgangslage / Problembeschrieb:

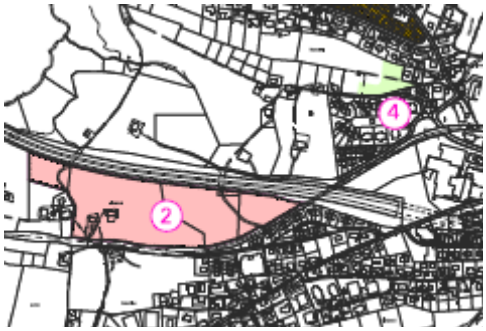
Vorrang vor Neueinzonungen haben sinnvolle Umzonungen von Arbeitsplatzgebieten oder Reservegebieten in Wohnzonen. Der rechtsgültige Zonenplan weist zwei grössere Gebiete in der Gewerbe- (Altenbach) und Industriezone (Roos) auf, welche als unzweckmässig beurteilt wurden und in Mischzonen umgezont werden sollen. Landschaftsprägende Gebiete (z.B. Studenbühl) werden in der aktuellen Revision ausgezont. Zwei weitere grössere Gebiete (Felsen und Hergisroos) wurden bereits in der Revision 1991 bzw. 2000 der Reservezone zugeteilt.

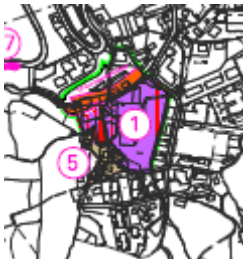
Ziel:

- Entsprechend der Entwicklungsstrategie wurden keine grösseren neuen Einzonungen vorgenommen, sondern die Umzonung unzweckmässiger Bauzonen vollzogen (Ziff. 1,2).
- Das Wachstum der Gemeinde wird beruhigt.
- Es stehen keine grösseren Erweiterungen der Bauzonen zur Diskussion.
- Landschaftsprägende Hügel sollen von Bauten frei gehalten werden durch Auszonung Studenbühl (Ziff.4).

Inhalt:

In den beiden Gebieten Altenbach und Roos herrschen Lärmprobleme. In den unten angeführten Studien wurden Lärmbelastungsfaktoren geprüft und entsprechende Massnahmen empfohlen. Auch die künftige Verkehrsbelastung wurde geprüft. Eine allfällige Überbauung soll auf den Ergebnissen dieser Studiengrundlagen basieren. Das Gebiet Studenbühl wird ausgezont und dadurch als landschaftsprägender Freiraum bewahrt.





Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Gestaltungsplan Roos Nord und –Süd.
- Studienauftrag für ein städtebauliches Konzept Altenbach
- Teilzonenplan Roos
- Zonenplan. Auflageverfahren abgeschlossen.
- Urnenabstimmung 2008
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Behandlung der Einsprachen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Wollerau
Planungskosten	20'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	100'000 CHF	-	-	100%

1.21

Massnahme 1.21 Zentrenstruktur Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Zentrenentwicklung

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	jede Gemeinde für sich **Beteiligte:** alle Gemeinden Agglo Obersee	- **Umsetzung:** Ab 2008

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Das Versorgungsangebot in der Agglomeration Obersee ist gut, die Synergiepotenziale sind jedoch noch nicht ausreichend ausgeschöpft. Mit Rapperswil-Jona und dem Seedammcenter in Pfäffikon (Freienbach) ist ein überregionales Angebot gegeben. Die Zentren aller Gemeinden der Agglo Obersee verfügen über ein Angebot des täglichen und periodischen Bedarfs. In den Nebenzentren, meist angesiedelt in den kleineren Ortsteilen der Gemeinden wie z.B. Bäch in Freienbach, sind Güter des täglichen Bedarfs angesiedelt.

Ziel:
Stärkung der dezentralen Zentrenstruktur. Abstimmung der Angebote und Nutzung der Synergiepotenziale. Sicherstellung der Versorgung des täglichen Bedarfs in den Nebenzentren.

Inhalt:
Im Rahmen der nächsten BZO-Revisionen sind die Zentrumsgebiete bezüglich Zonierung, ÖV-Erschliessung und Anbindung ans LV-Netz genau zu prüfen.
Dezentrale Zentrenstruktur mit den Zentren in den jeweiligen Gemeinden und den Nebenzentren (Bäch, Freienbach, Hurden und Wilen in Freienbach; Kempraten, Lenggis, Südquartier und Jonacenter in Rapperswil-Jona).

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Masterplan Siedlung/ Landschaft Rapperswil-Jona
- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Kantonaler Richtplan SZ: Region March (Masterplan)
- Mobilitätskonzept Freienbach
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Nächste BZO-Revision
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- schrittweise Umsetzung und Berücksichtigung in den aktuellen Nutzungsplanungen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	alle Gemeinden Agglo Obersee
Planungskosten	keine*	-	-	-
Investitionskosten	keine*	-	-	-

*Im Rahmen aktueller Planungen

1.22

Massnahme 1.22 Entwicklungsschwerpunkte & städtebauliche Gestaltung zentraler Bereiche

Massnahmenbereich:
Siedlungsentwicklung

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	A) Bubikon B) Freienbach C) Lachen D) Rapperswil-Jona E) Rüti F) Wollerau **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz, Zürich	Ab 2006 - 2022

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Die Ortszentren der Agglo Obersee sollen ihre Qualitäten als überregionale, regionale und lokale Zentren für den täglichen und periodischen Einkauf stärken können. Die zumeist starken Verkehrsbelastungen führen jedoch zusehends zu einem Attraktivitätsverlust der Zentren als Einkaufs-, Arbeits- und Wohnort sowie als Begegnungsort. Die Zentren und das bahnhofsnahe Umfeld weisen zum Teil offensichtliche Gestaltungsdefizite auf.

Ziel:
Stärkung der Positionen als urbane und dynamische Zentren der Agglo Obersee für den überregionalen, regionalen und lokalen Bedarf um auch den Detailhandel zu stützen. Städtebauliche Aufwertung (z.T. mit Begegnungszonen) der Zentren, des bahnhofnahen Umfeldes und weiterer strukturierender öffentlicher Räume (Plätze, Strassen und Wege) um so den öffentlichen Verkehr zu stützen und die Attraktivität für den Langsamverkehr zu erhöhen.

Inhalt:
- Städtebauliche Aufwertung des bahnhofsnahen Gebietes.
- Städtebauliche Aufwertung der Ortszentren.
- Aufwertung und Gestaltung strukturierender Plätze, Strassen und Wege.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	1.09 Mio. CHF		-	X
Investitionskosten	29 Mio. CHF		-	X

A) Entwicklungsschwerpunkte und städtebauliche Gestaltung Bubikon Erläuterung zu Massnahme 1.22		**Massnahmenbereich:** Zentrenentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt x sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Bubikon **Beteiligte:**	**Vorbereitung/Planung:** Entwicklungskonzept Areale Bahnhof und Schätti 2002 **Umsetzung:** 2014 - 2016

Ausgangslage / Problembeschrieb:

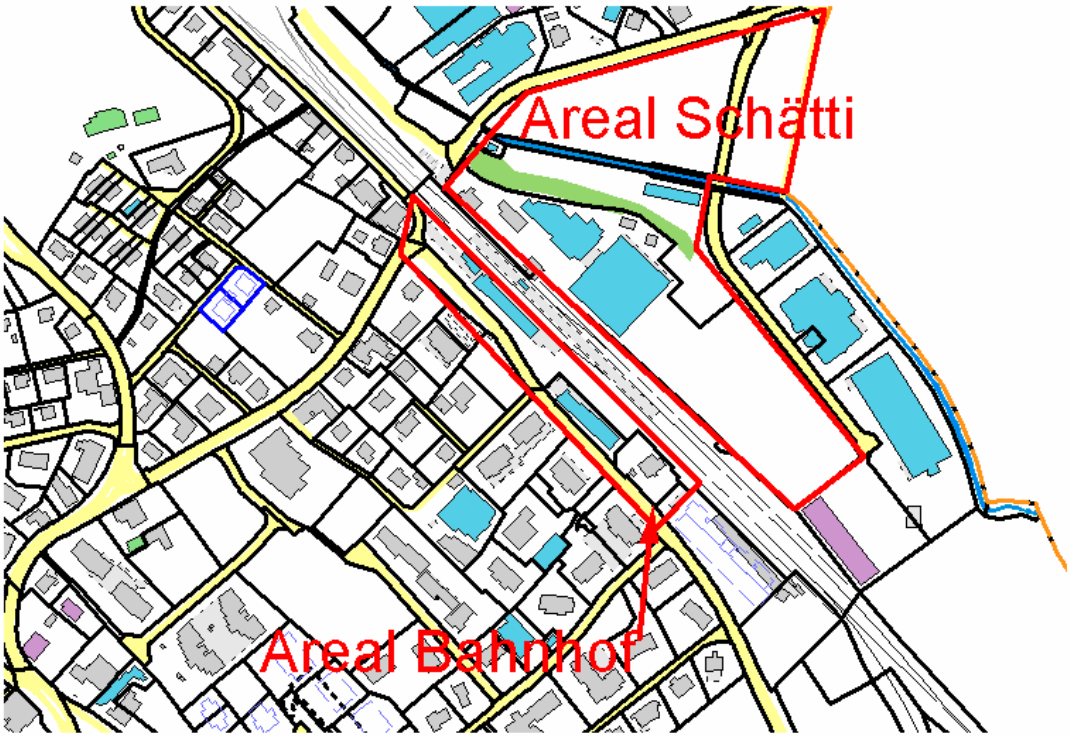
Im Zusammenhang mit einem Bauprojekt der Landi Bachtel und dem damit verbundenen Abbruch des ehemaligen Mühlengebäudes besteht in den nächsten Jahren die Möglichkeit, das Areal im Bereich des Bahnhofs Bubikon aufzuwerten und gleichzeitig noch besser auf die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs (Ausbau Bushaltestellen und Veloständer) auszurichten. Das noch unüberbaute, teilweise in der Industriezone, teilweise in W3-Zone mit Gewerbeerleichterung liegende Areal nördlich der Bahnlinie (Schätti) eignet sich für eine hochwertige, durchmischte Nutzung. Für beide Gebiete besteht ein Entwicklungskonzept.

Ziel:

- Bauliche Aufwertung des Gebiets um den Bahnhof und bessere Ausrichtung auf die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs.
- Hochwertige, dichte und durchmischte Nutzung im Areal Schätti. Städtebauliche Verdichtung des gesamten Bahnhofumfelds

Inhalt:

- Städtebauliche Aufwertung Bahnhofsumfeld Bubikon: Koordiniert mit dem Projekt der Landi Bachtel soll die Ritterhausstrasse, soweit nötig unter Einbezug der angrenzenden Grundstücke, im Bereich Stationsstrasse bis Ebmattstrasse aufgewertet werden.
- Einfliessen sollen aktuelle und zukünftige Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, wie Ausbau Bushaltestellen und Veloabstellplätze, Wendeschlaufe für Bus etc (siehe Massnahme B10).
- Durch die Umgestaltung soll der motorisierte Verkehr zusätzlich verlangsamt und dem Langsamverkehr höhere Priorität beigemessen werden.



Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Entwicklungskonzepte Areal Bahnhof und Areal Schätti
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Absprache mit privaten Investoren (Areal Schätti) und Bauprojekt Landi Bachtel
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Planung Umgestaltung Areal Bahnhof koordiniert mit Bauprojekt Landi Bachtel
- Ev. Anpassung BZO für Areal Schätti

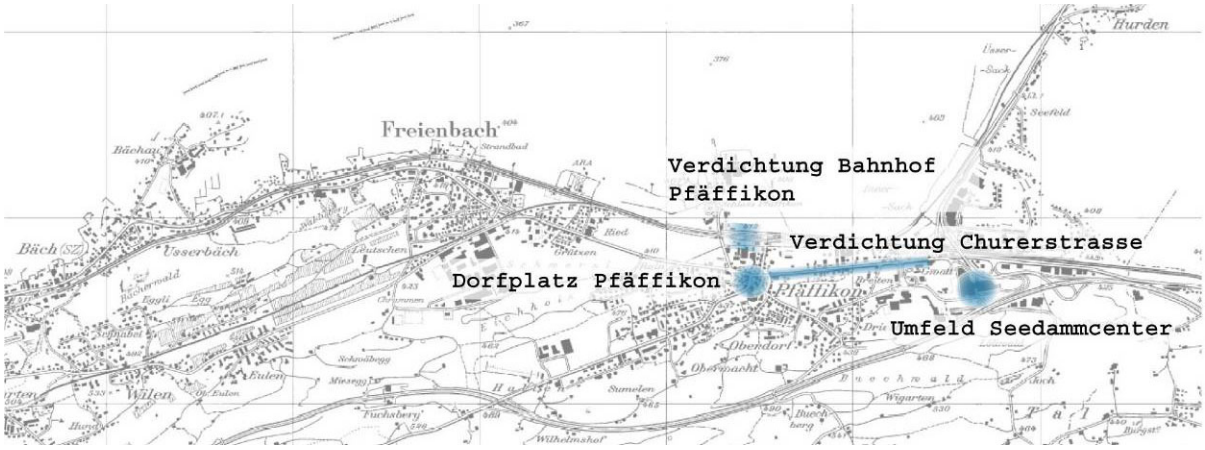
Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Bubikon
Planungskosten	20'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	500'000 CHF	-	-	100%

B) Entwicklungsschwerpunkte und städtebauliche Gestaltung Freienbach Erläuterung zu Massnahme 1.22		**Massnahmenbereich:** Zentrenentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Freienbach **Beteiligte:** Amt für Raumplanung; Amt für Umweltschutz; Tiefbauamt	**Vorbereitung/Planung:** Revision Zonenordnung und Baureglement in Bearbeitung **Umsetzung:** Ab 2006; im Rahmen Revision Ortsplanung

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Pfäffikon soll seine Rolle als Regionalzentrum auch in Zukunft wahrnehmen und seine Funktion als lokales Zentrum stärken.

Ziel:
Stärkung des regionalen Zentrums Pfäffikon. Stärkung der regionalen Zentrumsfunktionen von Pfäffikon. Herausbildung eines urbanen Zentrums im Bereich der Churerstrasse (zwischen Bahnhofstrasse und Baucenter) für das Gebiet der Höfe.

Inhalt:
- Städtebauliche Aufwertung Churerstrasse.
- Gestaltung und städtebauliche Aufwertung Dorfplatz Pfäffikon.
- Aufwertung Umfeld Seedammcenter.



Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Mobilitätskonzept Freienbach
- Städtebauliches Konzept
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Revision Zonenplan und Baureglement

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Freienbach
Planungskosten	keine*	-	-	-
Investitionskosten	keine*	-	-	-

* Im Rahmen Ortsplanungsrevision

C) Entwicklungsschwerpunkte und städtebauliche Gestaltung Lachen Erläuterung zu Massnahme 1.22		**Massnahmenbereich:** Zentrenentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinderat Lachen **Beteiligte:** Gemeinde Lachen	**Vorbereitung/Planung:** Kommunaler Richtplan Lachen-Altendorf **Umsetzung:** 2011-2018

Ausgangslage / Problembeschrieb:

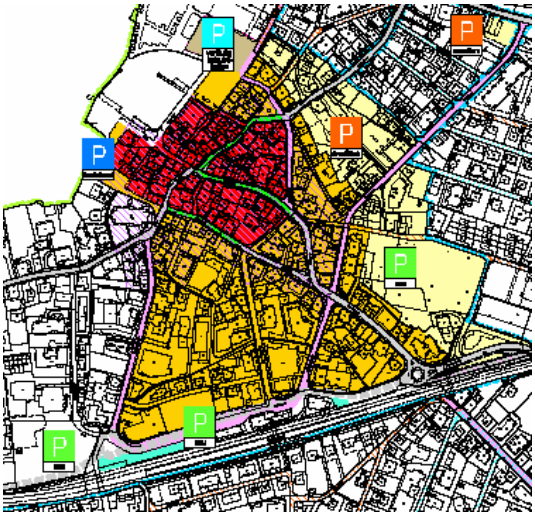
Der Ortskern von Lachen ist als Ortsbild von nationaler Bedeutung im ISOS enthalten. Die starken Verkehrsbelastungen auf den Hauptstrassen (der Dorfkern wird von der Hauptstrasse N3 Pfäffikon-Näfels und von der Hauptstrasse Lachen-Tuggen durchfahren) führen jedoch zusehends zu einem Attraktivitätsverlust des Dorfkerns von Lachen als Einkaufsort, Arbeitsort und Wohnort.

Ziel:

- Aufwertung und Erneuerung des Ortskernes von Lachen.
- Schaffung einer Begegnungszone.
- Förderung des Langsamverkehrs (Langsamverkehrskonzept).
- Frequenzsteigerung für den Detailhandel.

Inhalt:

- Entlastung des Ortskerns vom Durchgangsverkehr durch den Bau der Kernentlastungsstrasse.
- flankierende Massnahmen zur Kernentlastungsstrasse.
- Gestaltung Ortskern/Begegnungszone.
- Förderung des Langsamverkehrs.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kommunaler Richtplan Lachen/Altendorf
- Langsamverkehrskonzept (in Bearbeitung)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Grundeigentümer
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Abschlussarbeit der Landschaftsarchitekten und Raumplaner an der Hochschule Rapperswil, Zeitraum Mai –Juni 2007
- Öffentliche Präsentation der Projekte im August 2007
- Ausschreibung öffentlicher Wettbewerb

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Lachen
Planungskosten	0.8 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	7.0 Mio. CHF	-	-	100%

D) Entwicklungsschwerpunkte und städtebauliche Gestaltung Rapperswil-Jona Erläuterung zu Massnahme 1.22		**Massnahmenbereich:** Zentrenentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** - **Umsetzung:** Ab 2006

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Die beiden Zentren von Rapperswil-Jona haben heute ein deutlich unterschiedliches Profil und ein unterschiedliches Gewicht innerhalb der Stadt. Beide Zentren weisen zum Teil ein offensichtliches Gestaltungsdefizit auf.

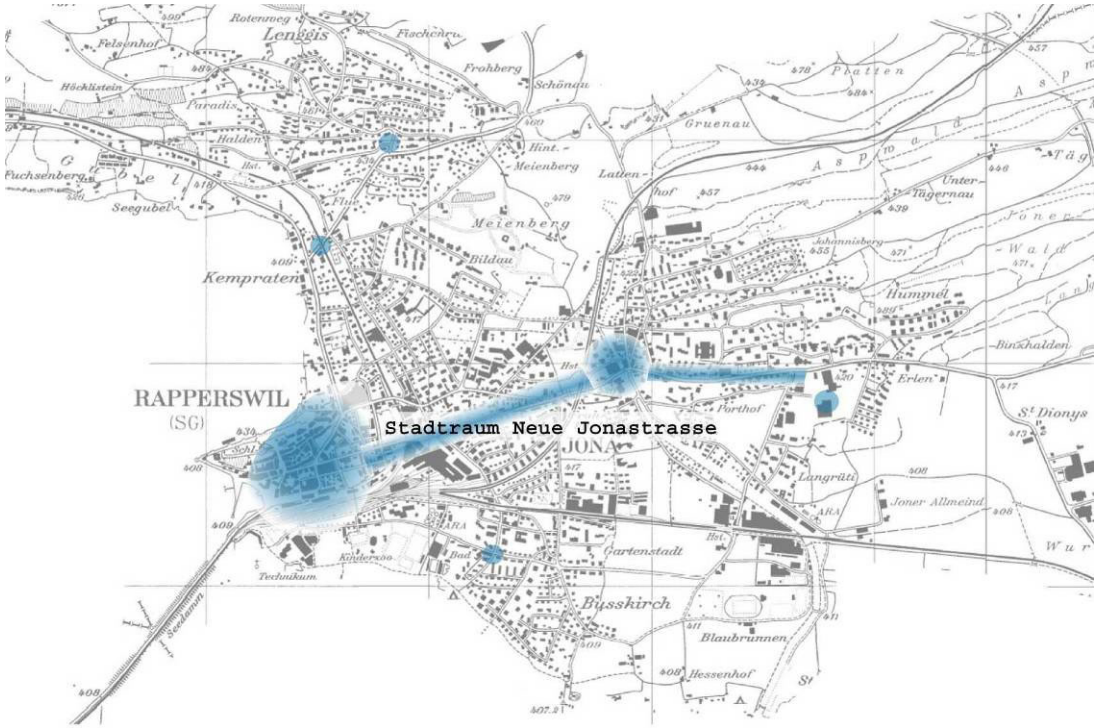
Mit gemeinsam 25'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 12'500 Beschäftigten bildet Rapperswil-Jona bereits heute ein bedeutendes Regionalzentrum. Dieses soll weiter gestärkt werden.

Ziel:

Stärkung der Position als urbanes und dynamisches Regionalzentrum der Agglomeration Obersee. Doppelkernstrategie mit dem Stadtraum Neue Jonastrasse als verbindendes Element. Städtebauliche Aufwertung der beiden Kerngebiete. Nebenzentren zur Abdeckung des täglichen Bedarfs.

Inhalt:

- Städtebauliche Aufwertung Zentrum Rapperswil.
- Städtebauliche Aufwertung Zentrum Jona.
- Stadtraum Neue Jonastrasse.
- Aufwertung und Gestaltung strukturierender Plätze, Strassen und Wege.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Masterplan Siedlung/ Landschaft Rapperswil-Jona
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Umsetzung und Berücksichtigung in Aktualisierung Zonenplan

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten	0.1 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	10 Mio. CHF	-	-	100%

E) Entwicklungsschwerpunkte und städtebauliche Gestaltung Rüti Erläuterung zu Massnahme 1.22		**Massnahmenbereich:** Zentrenentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Rüti **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** - **Umsetzung:** 20011-2015

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Rüti verfügt mit dem diversifizierten Angebot an grösseren Detaillisten über ein lokales Angebot des täglichen und periodischen Bedarfs. Die funktionale Durchmischung hat sich erst in Teilen etabliert.

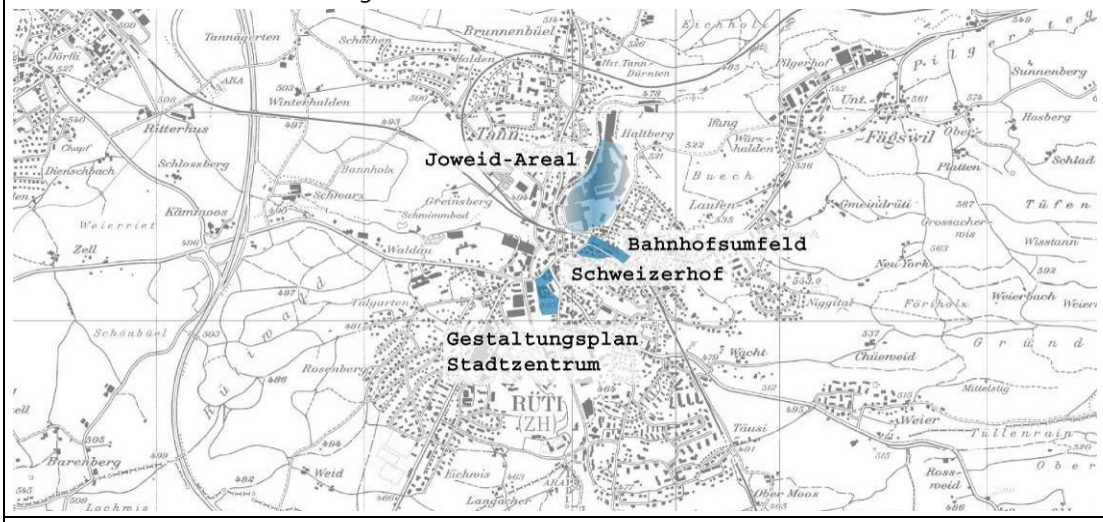
Ziel:

Mit der Schliessung von Baulücken, der Entwicklung von Brachen sowie der Verdichtung und Umnutzung von Arealen im Zentrumsgebiet soll eine städtische Dichte erreicht werden. Durch die städtebauliche Aufwertung insbesondere im Umfeld des Bahnhofs soll zudem die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Die städtische Dichte soll die Durchmischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten (überwiegend Dienstleistung) und Verkauf fördern und in allen Zentrumsteilen etablieren.

Inhalt:

- Umgestaltung von Strassenachsen.
- Städtebauliche Aufwertung von Arealen.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- BZO-Revision

Koordinationsbedarf:

- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Berücksichtigung in Bau- u. Zonenordnung
- Umgestaltung Ferracherstrasse (Kernfahrbahn)

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Zürich	Gemeinde Rüti
Planungskosten	0.12 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	1.5 Mio. CHF		-	100%

F) Entwicklungsschwerpunkte und städtebauliche Gestaltung Wollerau Erläuterung zu Massnahme 1.22		**Massnahmenbereich:** Zentrenentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Wollerau **Beteiligte:** Grundeigentümer	**Vorbereitung/Planung:** 2007: Entwurf Gestaltungsstudie **Umsetzung:** ab 2010

Ausgangslage / Problembeschrieb:

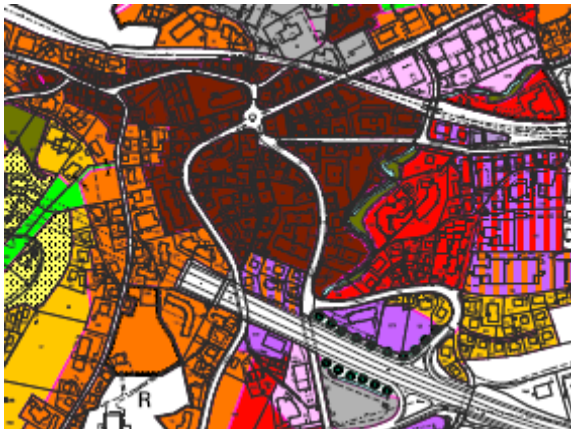
Das Ortszentrum wird vom hohen Verkehrsaufkommen belastet und ist vom Verkehr geprägt. Das historische Zentrum mit seinem unverkennbaren Ortsbild kann seine Qualitäten als Einkaufsort, Dorfplatz und Flanierraum nur ungenügend erfüllen und ist wenig attraktiv für Fussgänger und als Einkaufs- und Begegnungsort.

Ziel:

- Schaffung öffentlicher Räume.
- Steigerung der Attraktivität.
- Förderung von gestalterisch aufgewerteten verkehrsfreien Fussgängerbereichen und Plätzen im Zentrum.
- Bau eines Gemeindesaals und anderen öffentlichen Einrichtungen.

Inhalt:

Zentrumsentwicklung**,** Ausschnitt Zonenplan - Kernzone



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Leitbild, Kernzonenplan, Studie Zentrum
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Erschliessungsplan
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Verhandlung mit den Grundeigentümern, Bildung einer Trägerschaft
- Konzept
- Projektierung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Zürich	Gemeinde Wollerau, private Investoren
Planungskosten	50'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	10 Mio. CHF	-	-	100%

Massnahme 1.23 Versorgungsqualität Agglo Obersee	*1.23*

Massnahmenbereich:
Zentrenstruktur

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	jede Gemeinde für sich **Beteiligte:** alle Gemeinden Agglo Obersee	- **Umsetzung:** Ab 2008

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Das Gebiet Agglo Obersee ist geprägt durch eine polyzentrische Struktur. Diese soll weiterhin gestärkt werden. Während die drei Zentren Rüti, Rapperswil-Jona und Pfäffikon (Freienbach) den periodischen Bedarf abdecken und teilweise auch über überregionale Angebote verfügen, stellen die Nebenzentren vorwiegend die Versorgung des täglichen Bedarfs sicher.

Ziel:
Abstimmung von publikumsintensiven respektive verkehrsintensiven Einrichtungen. Stärkung der polyzentrischen Struktur und Förderung des städtischen Lebensgefühls. Publikumsintensive respektive verkehrsintensive Einrichtungen sollen nur an verkehrsmässig gut erschlossenen Standorten (d.h. auch mit öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr) zugelassen werden. Durch geeignete Massnahmen ist das Angebot an Gütern des täglichen Bedarfs in den Nebenzentren zu verbessern und zu verhindern, dass am Siedlungsrand Einkaufszentren und Nutzungen mit grossem Publikumsverkehr entstehen welche die Detailhandelsgeschäfte im Dorfkern konkurrieren.

Inhalt:
- *Altendorf und Lachen*: Die Einzonung von weiteren Gewerbe- und Industriegebieten Breiten, Steinegg soll mit einer Nutzungsbeschränkung belegt werden. Mit der Nutzungsbeschränkung soll verhindert werden, dass am Siedlungsrand Einkaufszentren und Nutzungen mit grossem Publikumsverkehr entstehen und dadurch die Detailhandelsgeschäfte im Dorfkern konkurrenziert werden. Vorgesehen ist eine Ergänzung in den Baureglementen bei der Einzonung von neuen Industriegebieten, wonach erstens nur ein Anteil der Industriezone mit Verkaufsflächen genutzt werden kann (z.B. max 25%) und zweitens die Verkaufsfläche pro Laden 2'000 m2 nicht übersteigen darf.
- *Bubikon:* Durch planerische Massnahmen wird die Ansiedlung von Fachmärkten und anderen publikumsintensiven Einrichtungen im Industriegebiet Bubikon auf den Teil nördlich der Dürntnerstrasse beschränkt. der über eine gut ausgebaute Zufahrt abseits der Wohngebiete verfügt. Insbesondere der untere Teil ist mit dem Bus erschlossen und Nahe beim Bahnhof Bubikon. Die Ansiedlung von Detaillisten in den beiden Dorfteilen Bubikon und Wolfhausen wird mit planerischen Massnahmen (z.B. Ausnützungsbonus) gefördert und aktive Aquisitionsmassnahmen durch die Gemeinde erarbeitet.
- *Feusisberg und Wollerau:* Bis auf weiteres wird auf die Ansiedlung von publikumsintensiven respektive verkehrsintensiven Einrichtungen mit überregionaler Bedeutung verzichtet. Als publikumsintensive Einrichtungen gelten insbesondere Einkaufszentren oder kombinierte Anlagen mit Freizeit- und Einkaufseinrichtungen mit mehr als 5'000 m2 Verkaufsfläche oder mehr als 300 Parkplätzen oder Einrichtungen, die an hundert Tagen pro Jahr mehr als 1'500 Fahrten pro Tag erzeugen.
- *Freienbach:* verzichtet bis auf weiteres auf die Ansiedlung weiterer publikumsintensiver Einrichtungen mit überregionaler Bedeutung (Einkaufszentren u.a.). Erweiterungen des bestehenden Seedammcenters und des Seedamm Plazas bleiben davon ausgenommen. Es gilt die kantonalen Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen des Kantons Schwyz (Regierungsratsbeschluss vom Juni 2006).
- *Rapperswil-Jona:* verzichtet auf nicht integrierte Nutzungen und konzentriert die Versorgung auf die Zentrengebiete.
- *Rüti:* im Gemeindegebiet werden keine weiteren publikumsintensiven Einrichtungen mehr zugelassen.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kantonale Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen Kanton Schwyz (Regierungsratsbeschluss Juni 2006)
- Kantonaler Richtplan SG
- Kantonaler Richtplan ZH
- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Kantonaler Richtplan SZ: Region March (Masterplan)
- Bubikon: 2006 ergänzte Nutzungsbestimmungen der kommunalen BZO (Art. 22 Abs. 4) für die Industriezone
- Altendorf und Lachen: Erläuterungsbericht zum Richtplan, Objektblätter, Genehmigungsexemplar 24.6.2003
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Berücksichtigung und Umsetzung in den aktuellen Planungen / bei nächster Planungsrevision
- Anwendung der bestehenden Nutzungsvorschriften
- Bubikon: Aktive Akquisition bei Detaillisten im Rahmen von geeigneten Bauprojekten, Strategie für Ansiedlung entwickeln
- Altendorf und Lachen: Einzonung mit Nutzungsbeschränkung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	0.5 Mio CHF	-	-	100%
Investitionskosten	-	-	-	-

1.31

Massnahme 1.31 Siedlungsränder / Trenngürtel Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Entwicklung Naherholungs- und Freiräume

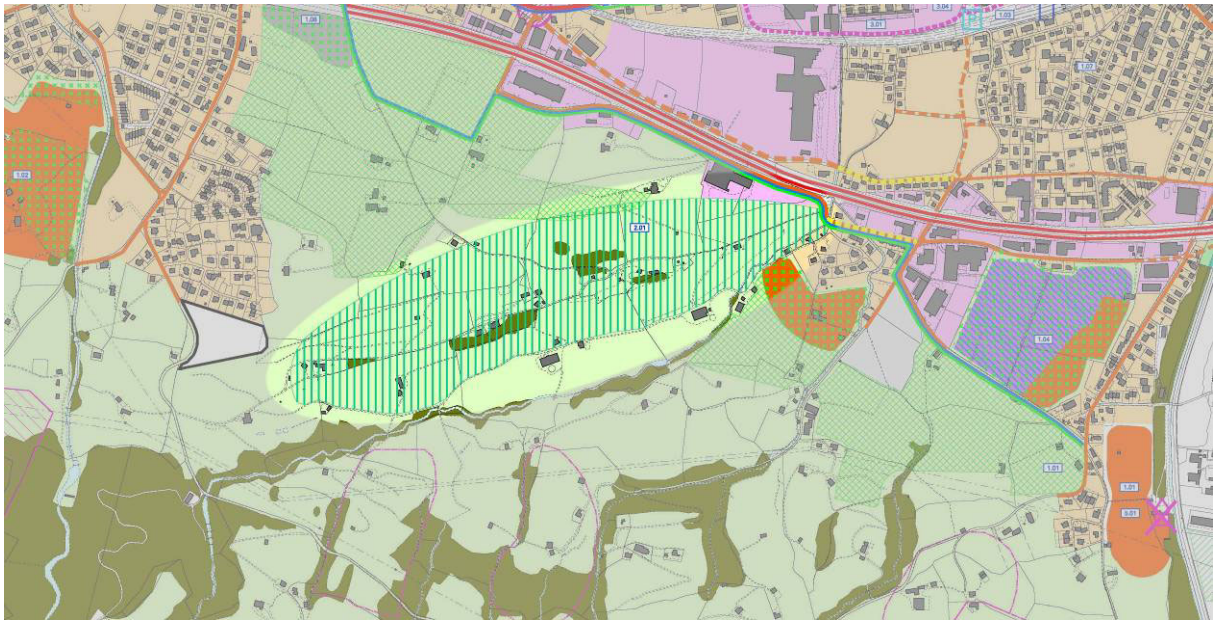
Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	jede Gemeinde für sich **Beteiligte:** alle Gemeinden Agglo Obersee	**Umsetzung:** 2008-2012

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Mit der Strategie der Innenentwicklung können die äusseren Siedlungsgrenzen weitgehend auf dem heutigen Stand gehalten werden. In den nächsten 20 - 30 Jahren wird insbesondere die Formulierung der Siedlungsränder sowie die Gestaltung der angrenzenden Landschaft als definierte Räume eine wichtige Aufgabe sein.

Ziel:
Mit den Siedlungstrenngürteln soll eine grossräumige Gliederung der Landschaft und eine Vernetzung der Lebensräume erfolgen. Mit den Siedlungstrenngürteln soll verhindert werden, dass die Siedlungen zu flächendeckenden Agglomerationen oder Entwicklungsbändern zusammenwachsen.

Inhalt:

- *Altendorf:* Die Gemeinde strebt eine Siedlungsplanung an welche sicherstellt, dass auch kommenden Generationen Freiflächen in der Umgebung des Siedlungsgebietes erhalten bleiben. • Der markante Hügel St. Johann soll mit einer Landschaftsschutzzone freigehalten werden. • Die Landschaftsschutzzone soll die Siedlungsräume von Altendorf und Lachen gliedern und eine Freihaltung des Hügels St. Johann gewährleisten.



- *Bubikon, Dürnten, Eschenbach, Lachen, Freienbach, Feusisberg Rapperswil-Jona, Rüti*: Siehe Karte Z2 im Anhang A3 des Berichtes Agglomerationsprogramm Obersee.
- *Wollerau:* Die Ortsplanungsrevision Wollerau basiert auf der kommunalen Entwicklungsstrategie. In dieser wurde festgehalten in welchen Bereichen die Siedlungsgrenze nicht überschritten werden soll und die Sicherung von Siedlungstrenngürteln, Naherholungsgebieten und des Landschaftsraumes erfolgt.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Kantonaler Richtplan SZ: Region March (Masterplan)
- Masterplan Siedlung/ Landschaft Rapperswil-Jona
- Ortsplanungsrevisionen
- *Altendorf:* Erläuterungsbericht zum Richtplan, Objektblätter, Genehmigungsexemplar 24.6.2003
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- *Altendorf:* Zonenplanverfahren/ Vorprüfung ARP
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- schrittweise Umsetzung und Berücksichtigung in den aktuellen Planungen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	alle Gemeinden Agglo Obersee
Planungskosten	keine*	-	-	-
Investitionskosten	keine*	-	-	-

* Im Rahmen aktueller Planungen

1.32

Massnahme 1.32 Freiräume Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Siedlungsentwicklung

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	A) Freienbach B) Rapperswil-Jona C) Rüti D) Wollerau **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz, Zürich	ab 2006

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Die Wohn- und Lebensqualität wird massgeblich von der naturnahen Gestaltung des Lebensraumes beeinflusst. Innerhalb der Siedlungsgebiete soll die "innere Landschaft" als Freiräume ihre Qualität bewahren respektive weiter entwickelt werden. Dabei kann auf bestehende Elemente wie Grünflächen und öffentliche Einrichtungen oder verbindende Fliessgewässer zurückgegriffen werden.

Ziel:
- Entwicklung der inneren Landschaft.
- Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität in den Siedlungsgebieten.
- Schaffung und Gestaltung von Grünverbindungen von der Landschaft ins Siedlungsgebiet.

Inhalt:
- Sichern und Schaffen von siedlungsnahen qualitativ hochwertigen Landschaftsräumen im Siedlungsgebiet zur Naherholung und Freizeitgestaltung.
- Vernetzen der Landschaftsräume innerhalb der einzelnen Gemeindegebiete und wo möglich im gesamten Aggloraum.
- Aufwertung der Fliessgewässer als verbindende Elemente im Siedlungsgebiet.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	0.61 Mio. CHF	X	X	X
Investitionskosten	7.30 Mio. CHF	X	X	X

A) Freiräume Freienbach Erläuterung zu Massnahme 1.32		**Massnahmenbereich:** Entwicklung Naherholungs- und Freiräume
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Kanton Schwyz **Beteiligte:** Gemeinde Freienbach	**Vorbereitung/Planung:** Kantonaler Richtplan: Zwischenergebnis **Umsetzung:** Ab 2008

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Eine naturnahe Gestaltung des Lebensraumes ist Ziel der zukünftigen regionalen und gemeindlichen Entwicklung. Die Wohn- und Lebensqualität wird massgeblich von den Möglichkeiten der Naherholung bestimmt. Der Ökomorphologische Zustand der Gewässer ist durch den Kanton bereits kartiert und der Raumbedarf der Fliessgewässer berechnet.

Ziel:
Revitalisierung der Fliessgewässer. Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität in der Gemeinde. Schaffung von Grünverbindungen von der Landschaft ins Siedlungsgebiet.

Inhalt:
- Darstellung der Ergebnisse in einem Revitalisierungsplan.
- Umsetzung entsprechend den festgelegten Prioritäten.

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Ortsplanungsrevision Freienbach
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Hochwasserschutz Kanton Schwyz
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- schrittweise Umsetzung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinden Freienbach, Feusisberg und Wollerau
Planungskosten	0.1 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	-	-	-	-

B) Freiräume Rapperswil-Jona Erläuterung zu Massnahme 1.32		**Massnahmenbereich:** Entwicklung Naherholungs- und Freiräume
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** Masterplan Siedlung und Landschaft **Umsetzung:** Ab 2006, Ortsplanungsrevision

Ausgangslage/Problembeschrieb:

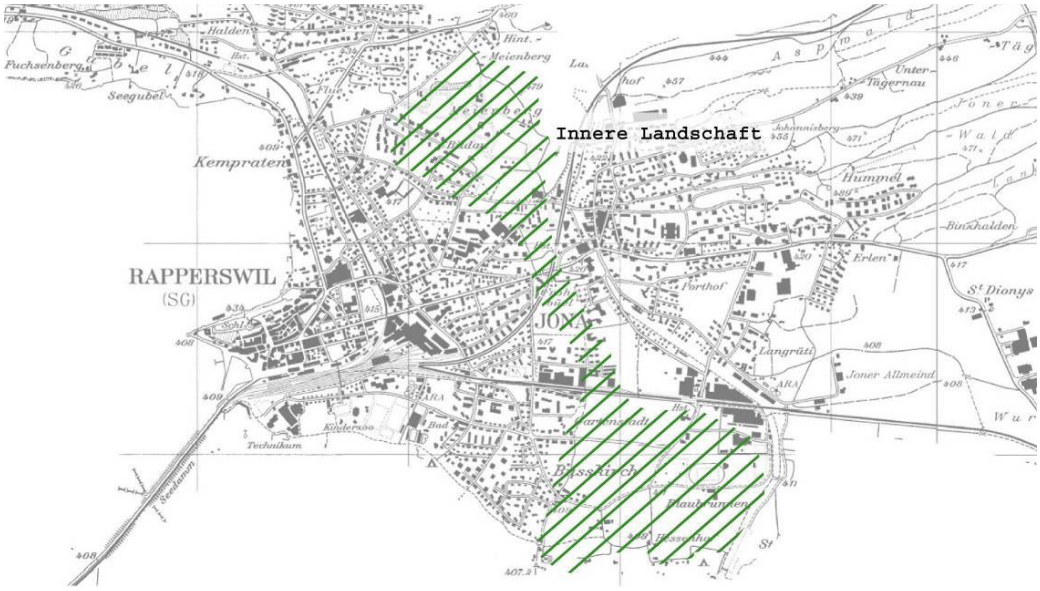
Die naturnahe Gestaltung des Lebensraumes ist Ziel der zukünftigen regionalen + gemeindlichen Entwicklung. Die Wohn- + Lebensqualität wird massgeblich von den Möglichkeiten der Naherholung bestimmt.

Ziel:

Entwicklung der inneren Landschaft. An der Schnittstelle der Siedlungsgebiete Rapperswil und Jona soll ein Stadtraum mit besonderem Abstimmungsbedarf zwischen Siedlung + Landschaft entwickelt werden.

Inhalt:

Bei der Entwicklung der inneren Landschaft wird auf bestehende Elemente wie Grünflächen + öffentliche Einrichtungen zurückgegriffen. Andererseits werden bei den Arealentwicklungen die baulichen Erweiterungen + die Freiräume (z.B. Grünfels als neuer städtischer Freiraum) besonders aufeinander abgestimmt.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Masterplan Siedlung/ Landschaft Rapperswil-Jona
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- umliegende Gemeinden
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- schrittweise Umsetzung und Berücksichtigung in aktuellen Planungen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten	keine*	-	-	-
Investitionskosten	keine*	-	-	-

* Bestandteil Revision Zonenplan und Baureglement

C) Freiräume Rüti Erläuterung zu Massnahme 1.32		**Massnahmenbereich:** Entwicklung Naherholungs- und Freiräume
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Rüti **Beteiligte:** Gemeinde Rüti, teilweise Kanton Zürich AWEL	**Vorbereitung/Planung:** Laufende Aktivitäten im Rahmen Ortsentwicklung und des LEK **Umsetzung:** Ab 2006, in Etappen

Ausgangslage/Problembeschrieb:

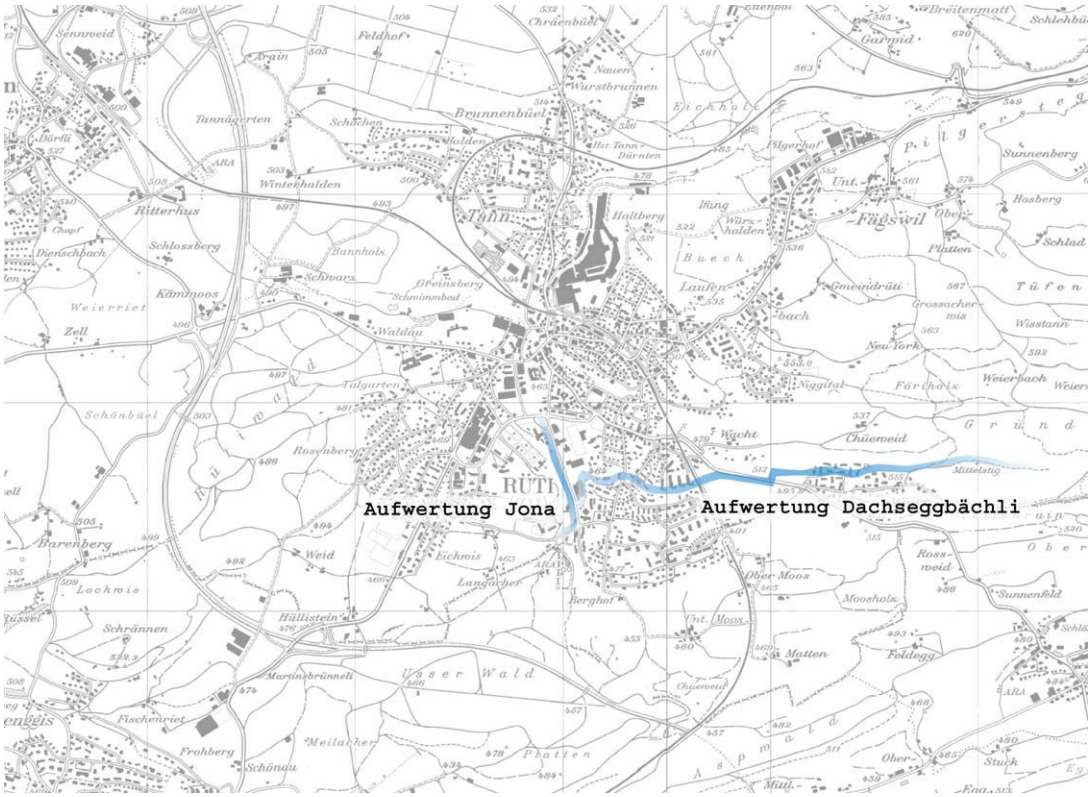
Die Gemeinde Rüti will die Wohn- und Lebensqualität insbesondere für Familien mit Kindern erhöhen. Diese wird nicht zuletzt von den Möglichkeiten der Naherholung bestimmt. Ein Schwerpunkt in der Entwicklung Rütis soll daher künftig die Naherholung und Freizeit sein.

Ziel:

Revitalisierung der Fliessgewässer. Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität in der Gemeinde durch die Öffnung der Fliessgewässer. Aufwertung und Vernetzung der Freiräume und Naherholungsgebiete. Schaffung von Grünverbindungen von der Landschaft ins Siedlungsgebiet.

Inhalt:

- Umsetzung des Grünraumkonzeptes.
- Öffnung der Jona von der Breitenhofstrasse bis zur Gemeindegrenze.
- Aufwertung Dachseggbächli.
- Aufwertung Laufenbach.



Neben den Fliessgewässern sollen:

- die Wanderwege aufgewertet werden.
- das Landschaftsentwicklungskonzept umgesetzt werden.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- BZO-Revision
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf: ▪ Koordination mit AWEL ▪ Gemeinde Dürnten ▪ Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3
Vorgehen / nächste Schritte: ▪ schrittweise Umsetzung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Rüti
Planungskosten	0.5 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	1.5 Mio. CHF	-	-	100%

D) Freiräume Wollerau Erläuterung zu Massnahme 1.32		**Massnahmenbereich:** Sicherung Naherholungs- und Freiräume
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Wollerau **Beteiligte:** Kanton Schwyz	**Vorbereitung/Planung:** Auflageverfahren abgeschlossen **Umsetzung:** ab 2009

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Wollerau verfügt über verschiede landschaftsprägende Hügelelemente, welche als Frei- und Naherholungsgebiete zu schützen bzw. zu erhalten sind. Die in der Entwicklungsstrategie festgehaltenen Grundsätze zur Landschaftserhaltung sollen umgesetzt. werden.

Ziel:
Die Gebiete Becki, Studenbühl und der Raum Erlen bis Itlimoos sollen von Bauten frei gehalten werden.

Inhalt:
- Freihalten des Becki und des Studenbüels als landschaftsbestimmende Elemente im Siedlungsgebiet.
- Auszonen des Studenbüels, da noch in der Bauzone.

Abbildung Weinreben Studenbüel

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Entwicklungsstrategie
- Ortsplanungsrevision Wollerau
- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Urnenabstimmung 2008
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Ergänzung Fusswegnetz
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Verhandlung über mögliche Entschädigungsfragen mit Grundeigentümern.
- Abwarten Ergebnisse Urnenabstimmung.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Wollerau
Planungskosten	10'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	5,8 Mio. CHF	-	-	100%

1.33

Massnahme 1.33 Wohnumfeld Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Siedlungsentwicklung

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	A) Altendorf B) Altendorf - Freienbach C) Altendorf – Lachen - Galgenen D) Dürnten E) Eschenbach F) Feusisberg **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz, Zürich	ab 2008

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Die Agglo Obersee befindet sich in vorteilhafter Lage am oberen Zürichsee und verfügt über weitere gut besuchte Naherholungszonen im Wohnumfeld. Die Zugangsorte zum See sind jedoch insbesondere auf der Schwyzer Seite für die Bevölkerung wenig zugänglich. Die Qualität des Wohnumfeldes soll zudem durch die Schaffung von geeigneten Begegnungsorten für die Bevölkerung gestärkt werden.

Ziel:
- Steigerung der Attraktivität des Wohnumfeldes in den Gemeinden.
- Schaffen von Verbindungswegen und öffentlichen Naherholungsräumen im Wohnumfeld.

Inhalt:
- Angrenzend an bestehende und neue Siedlungsgebiete wollen die beteiligten Gemeinden Raum für Freizeitaktivitäten und Naherholung im Wohnumfeld sichern.
- Attraktivitätssteigerung des Wohnumfeldes durch Schaffung und Aufwertung von Räumen für Spiel/Kultur / Erholung / Wissen und Ruhe.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	0.69 Mio. CHF	-	-	X
Investitionskosten	10.22 Mio. CHF	-	-	X

A) Wohnumfeld Altendorf Erläuterung zu Massnahme 1.33		**Massnahmenbereich:** Entwicklung Naherholungs- und Freiräume
Bedeutung: Schlüsselprojekt x sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinderat Altendorf **Beteiligte:** ARP Kanton Schwyz	**Vorbereitung/Planung:** Nutzungsplanung **Umsetzung:** bis 2010

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Die Gemeinde Altendorf zeichnet sich durch eine vorteilhafte Lage am oberen Zürichsee aus. Der Bevölkerung stehen jedoch nur wenige attraktive Zugangsorte am Seeufer zur Verfügung.

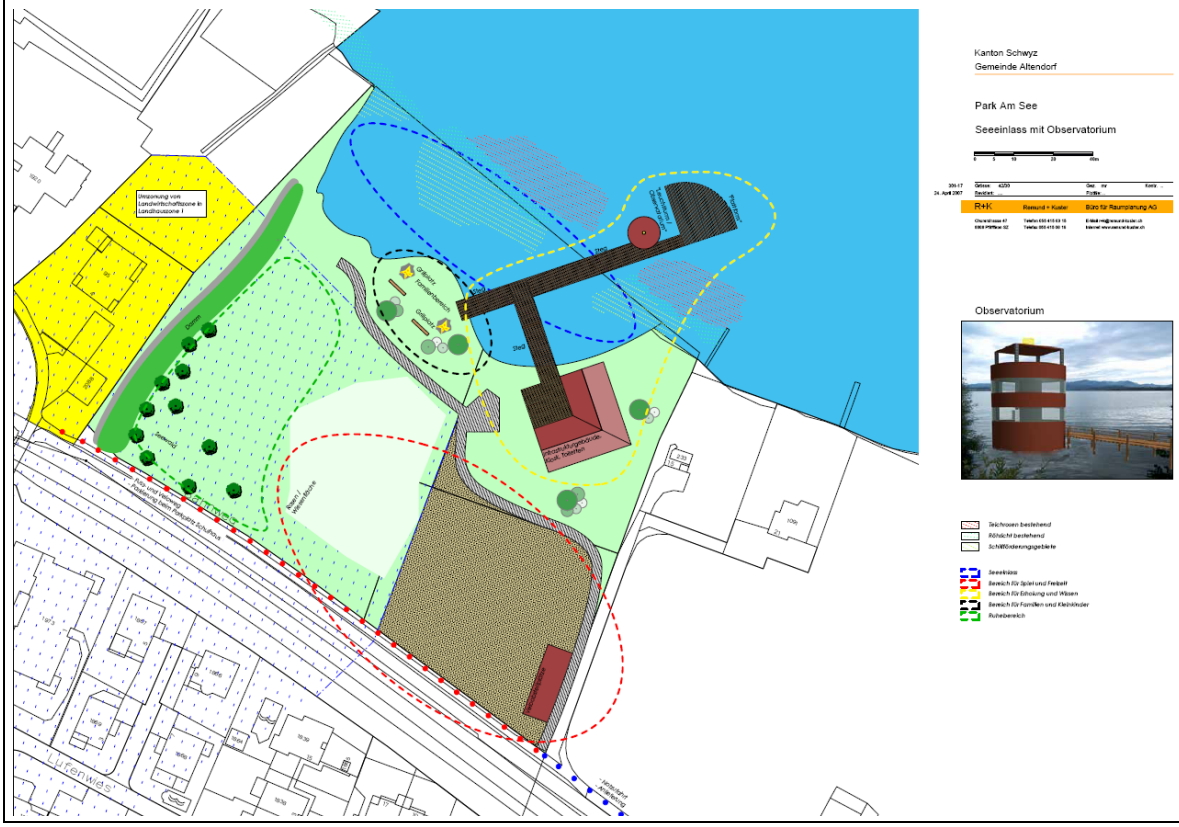
Ziel:

- Steigerung der Attraktivität des Wohnumfeldes in der Gemeinde durch vermehrten Seezugang.
- In unmittelbarer Dorfnähe, direkt am Verbindungswanderweg Lachen-Altendorf-Pfäffikon soll ein öffentlicher Naherholungsraum am See entstehen.
- Eine ökologische Aufwertung des Seeufers soll vorgenommen werden.

Inhalt:

Areal Park am See:

- mit Seeeinlass.
- Bereich Spiel.
- Bereich Kultur+Erholung+Wissen.
- Bereich für Familien und Kleinkinder.
- Bereich Ruhe. und Raum.



Grundlagen und Abstimmungsstand: ▪ Teilzonenplan und Erläuterungsbericht Park am See, 3/2007 ▪ Gewässerökologische Abklärungen Park am See, 1/2007 ▪ Kantonaler Richtplan SZ: Region March (Masterplan) ▪ Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5
Koordinationsbedarf: ▪ ARP, AfU, Schiffsinspektorat ▪ Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3
Vorgehen / nächste Schritte: ▪ Vorprüfung durch das ARP Kanton Schwyz

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinde Altendorf
Planungskosten	150'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	6.2 Mio. CHF*	-	-	100%

* Land 3.2 Mio. / Anlagen 3 Mio.

B) Wohnumfeld Altendorf - Freienbach Erläuterung zu Massnahme 1.33		**Massnahmenbereich:** Entwicklung Naherholungs- und Freiräume
Bedeutung: Schlüsselprojekt x sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinderat Altendorf **Beteiligte:** Verein Schwyzer Wanderwege	**Vorbereitung/Planung:** Kommunaler Richtplan Lachen/Altendorf **Umsetzung:** Weg ist realisiert, Rastplätze bis 2010

Ausgangslage / Problembeschrieb:

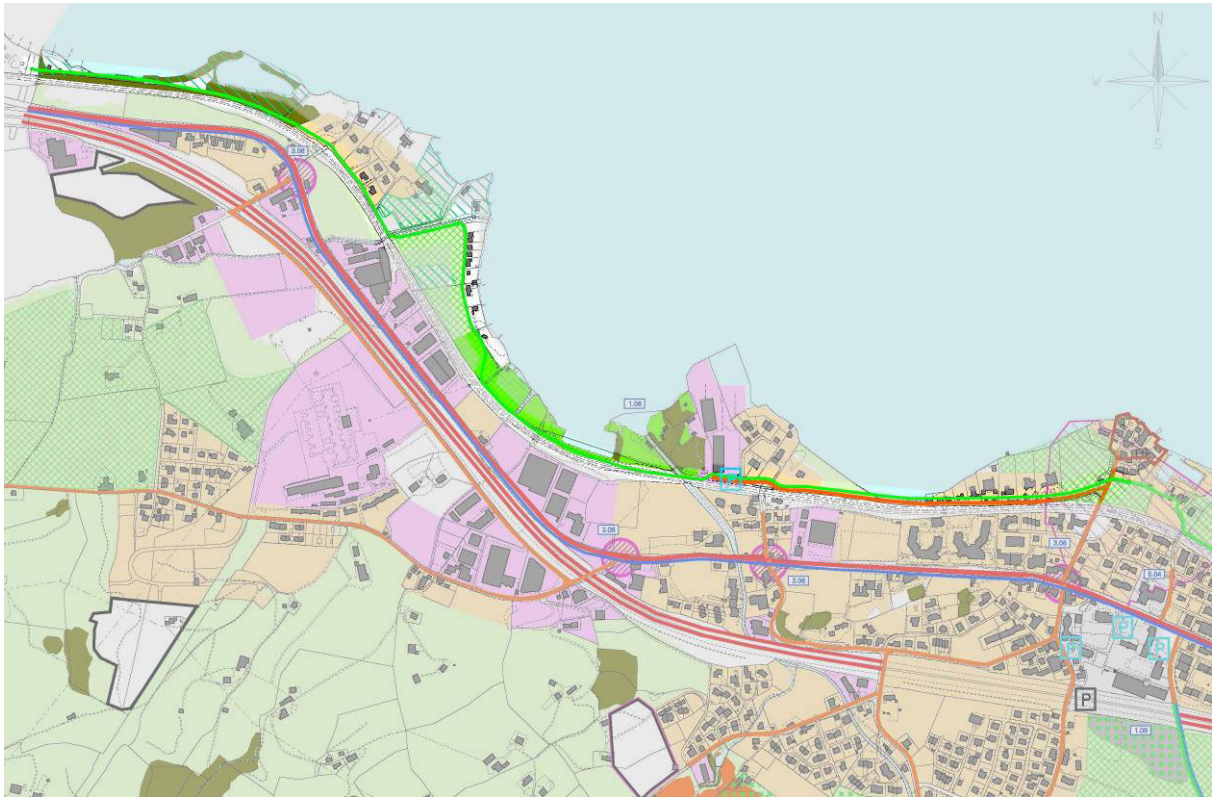
Die seeufernahe Fussgängerverbindung von Seeweg zwischen Altendorf und Pfäffikon und Anbindung an den Fussgängersteg Pfäffikon-Rapperswil ist realisiert, es fehlen jedoch Rastplätze / Spielflächen im Wohnumfeld.

Ziel:

- Mittels mehrerer Einzelmassnahmen sollen Erholungspunkte entlang der seeufernahen Fussgängerverbindung im Wohnumfeld von Altendorf nach Pfäffikon realisiert werden.

Inhalt:

- Entlang dem Weg Altendorf – Pfäffikon sollen diverse kleineren Landparzellen erworben werden um darauf Rastplätze- und Spielflächen zu realisieren.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Landerwerbe und Dienstbarkeiten
- Kantonaler Richtplan SZ: Region March (Masterplan)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Verein Schwyzer Wanderwege
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Gespräche Grundeigentümer

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**			
		Bund	Kantone	Gemeinde Altendorf	Gemeinde Freienbach
Planungskosten	20'000 CHF	-	-	100%	-
Investitionskosten	224'000 CHF*	-	-	50%	50%
	100'000 CHF**			100%	-

* Weg

** Rastplätze

C) Wohnumfeld Altendorf – Lachen - Galgenen Erläuterung zu Massnahme 1.33		**Massnahmenbereich:** Siedlungsentwicklung
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Altendorf **Beteiligte:** Gemeinden Lachen und Galgenen, ARP Kanton Schwyz	**Vorbereitung/Planung:** Entwurf Konzept **Umsetzung:** ab 2015

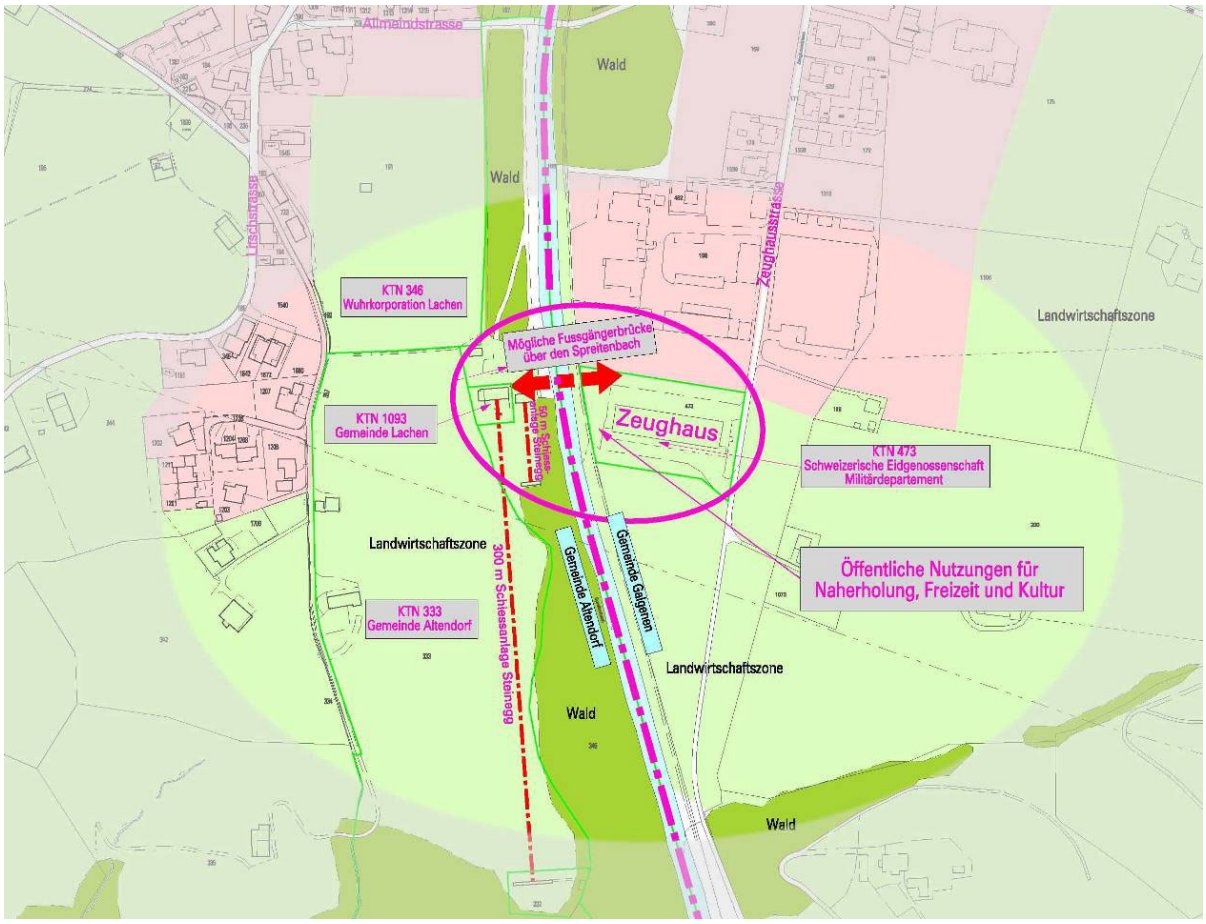
Ausgangslage / Problembeschrieb /

Angrenzend an bestehende und neue Siedlungsgebiete wollen die beteiligten Gemeinden Raum für Freizeitaktivitäten und Naherholung im Wohnumfeld sichern. Sowohl die Gemeinde Altendorf als auch die Gemeinde Lachen sind bereits im Besitz von mehreren Liegenschaften im Wohnumfeld Steinegg. Zur Arrondierung möchten die drei beteiligten Gemeinden die angrenzende Liegenschaft Zeughaus (Gemeindegebiet Galgenen) erwerben.

Ziele:

- Verschieben der 50m Schiessanlage und damit die Lärmsituation verbessern.
- Vorhandene Gebäude (inkl. Zeughaus) einer breiteren öffentlichen Nutzung zuführen.(z.B. Marchmuseum im Zeughaus, Vereinshaus im ehemaligen Schützenhaus 300m).
- Schaffung eines „Erlebnisspielplatzes" mit Grillplätzen.

Inhalt: Naherholungsgebiet Steinegg



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Absprache Gemeindepräsidenten der drei Gemeinden
- Kontaktaufnahme mit armasuisse
- Kantonaler Richtplan SZ: Region March (Masterplan)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Berücksichtigung in den Ortsplanungsrevisionsverfahren
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Vorprüfung ARP im Zonenplanverfahren

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinden Altendorf, Galgenen, Lachen
Planungskosten	450'000 CHF	-	-	je 1/3
Investitionskosten	3 Mio. CHF*	-	-	je 1/3

* inkl. Landerwerb

D) Wohnumfeld Dürnten Erläuterung zu Massnahme 1.33		**Massnahmenbereich:** Entwicklung Naherholungs- und Freiräume
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Dürnten **Beteiligte:** Zivilgemeinde Tann	**Vorbereitung/Planung:** 2008-2009 **Umsetzung:** 2011 - 2014

Ausgangslage / Problembeschrieb:

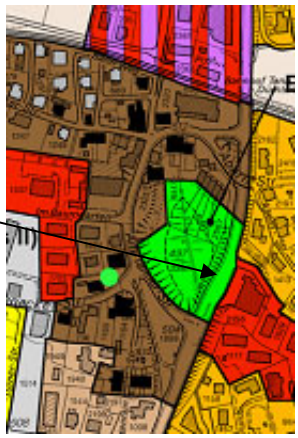
Eine wesentliche Stärke der Gemeinde Dürnten liegt in ihrer intakten Natur und Landschaft, was eine hohe Lebensqualität mit sich bringt und ein unmittelbares Naherholungsgebiet anbietet. Das attraktive Wohnumfeld ist zu erhalten.

Ziel:

Steigerung der Attraktivität des Wohnumfeldes in der Gemeinde.

Inhalt:

Überprüfung der Umnutzung des Gebietes Felsenburg für einen Begegnungsort mit Spielplatz im Ortsteil Tann.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Projektidee
- Überprüfung der Umnutzung
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordination mit Zivilgemeinde Tann (bis Ende 2009)
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Projektplanung mit Zivilgemeinde Tann

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Dürnten
Planungskosten	5’000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	100’000 CHF	-	-	100%
Betriebs- und Unterhaltskosten	5'000 CHF/a	-	-	100%

E) Wohnumfeld Eschenbach Erläuterung zu Massnahme 1.33		**Massnahmenbereich:** Entwicklung Naherholungs- und Freiräume
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Eschenbach **Beteiligte:** Kanton St. Gallen, Grundeigentümer	**Vorbereitung/Planung:** Planung 2009 **Umsetzung:** ab 2010/2011

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Die Verbesserung von Freizeitangeboten im Wohnumfeld innerhalb der Gemeinde hat Einfluss auf das Verkehrsaufkommen. Die Wohn- und Lebensqualität kann zudem mit dem Angebot von Naherholungsräumen verbessert werden.

Ziel:

Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität durch Attraktivierung des Wohnumfeldes.

Inhalt:

- Natur- und Erlebnisraum Aabach.
- Schaffung von Freizeitangeboten (Vita-Parcours oder Finnenbahn, Inline-Rundstrecke).
- Wander- und Mountain-Bike-Routen.
- Familienfeuerstellen.
- Stärkere Einbindung innerhalb Rapperswil Zürichsee Tourismus.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Bei Natur- und Erlebnisraum Aabach: Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden (Goldingen, St. Gallenkappel, Schmerikon); Erste Projektstudien sind entwickelt.
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Nachbargemeinden
- Grundeigentümer
- Kantonale Stellen (Amt für Umweltschutz, Kantonsforstamt etc.)
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Schrittweise Umsetzung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Eschenbach
Planungskosten	50'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	500'000 CHF	-	-	100%
Betriebs- und Unterhaltskosten	25'000 CHF/a	-	-	100%

F) Wohnumfeld Feusisberg Erläuterung zu Massnahme 1.33		**Massnahmenbereich:** Entwicklung Naherholungs- und Freiräume
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinderat Feusisberg **Beteiligte:** Kanton Schwyz, Grundeigentümer, Bezirk (Gewässer)	**Vorbereitung/Planung:** ab 2008 **Umsetzung:** ab 2011

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Das Sihlwäldli an der Sihl, in unmittelbarer Nähe zum Dorfkern Schindellegi, ist ein gut besuchtes Naherholungsgebiet

Ziel:
Im Sihlwäldli sollen zweckmässige Infrastrukturen verwirklicht werden.

Inhalt:
Die Infrastrukturen des Spiel- und Erholungsplatz Sihlwäldi könnten neben der Verbesserung des Zugangs umfassen: Feuerstelle, gedecktes Holzlager, Sitzgelegenheiten, Zugangsstrasse etc.

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Projektidee
- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Grundeigentümer, Kanton
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Verhandlungen mit Grundeigentümer
- Finanzierung für Bau und Unterhalt
- Baubewilligungsverfahren

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**			
		Bund	Kantone	Gemeinde Feusisberg	Eigentümer
Planungskosten	10'000 CHF	-	-	70%	30%
Investitionskosten	100'000 CHF	-	-	70%	30%
Betriebs- und Unterhaltskosten	30'000 CHF	-	-	100%	-

1.34

Massnahme 1.34 Aufwertung Natur Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Siedlungsentwicklung

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	A) Altendorf B) Bubikon C) Dürnten D) Feusisberg – Freienbach - Wollerau **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz, Zürich	laufend

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Durch die intensive Siedlungsentwicklung wurde naturnaher Raum intensiv beansprucht. So wurden Eingriffe in landschaftlich sensible Räume getätigt, was zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes führte. Dadurch sind auch viele Pflanzen- und Tierarten bedroht. Für die ökologische Vielfalt sind Massnahmen erforderlich um so die Qualität der siedlungsnahen Freiräume und grossen Landschaftskammern zu sichern.

Ziel:
- Anlegung von ökologischen Ausgleichsflächen in den entsprechenden Fördergebieten.
- Angepasste Nutzung und Pflege der ökologischen Ausgleichsflächen.
- Beseitigung der Barrierewirkung für Insekten, Kleinsäuger, Amphibien und teilweise auch Wildtiere durch Schaffung neuer Siedlungsgebiete.

Inhalt:
- Aufwertung der Landschaft und angepasste Nutzung von wertvollen Flächen.
- Entstehen von Verbindungswanderwegen und öffentlichen Naherholungsräumen.
- Ökologische Vernetzung der Korridore für Kleinsäuger und Amphibien.
- Abstimmung mit den Massnahmen im Natur- und Landschaftsschutz (LEK).

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	0.45 Mio. CHF	X	X	X
Investitionskosten	2.31 Mio. CHF	X	X	X

A) Aufwertung Natur Altendorf Erläuterung zu Massnahme 1.34		**Massnahmenbereich:** Entwicklung Naherholungs- und Freiräume
Bedeutung: Schlüsselprojekt x sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinderat Altendorf **Beteiligte:** ARP Kanton Schwyz	**Vorbereitung/Planung:** Schutzzonenplan **Umsetzung:** Zonenplanverfahren bis 2012

Ausgangslage / Problembeschrieb:

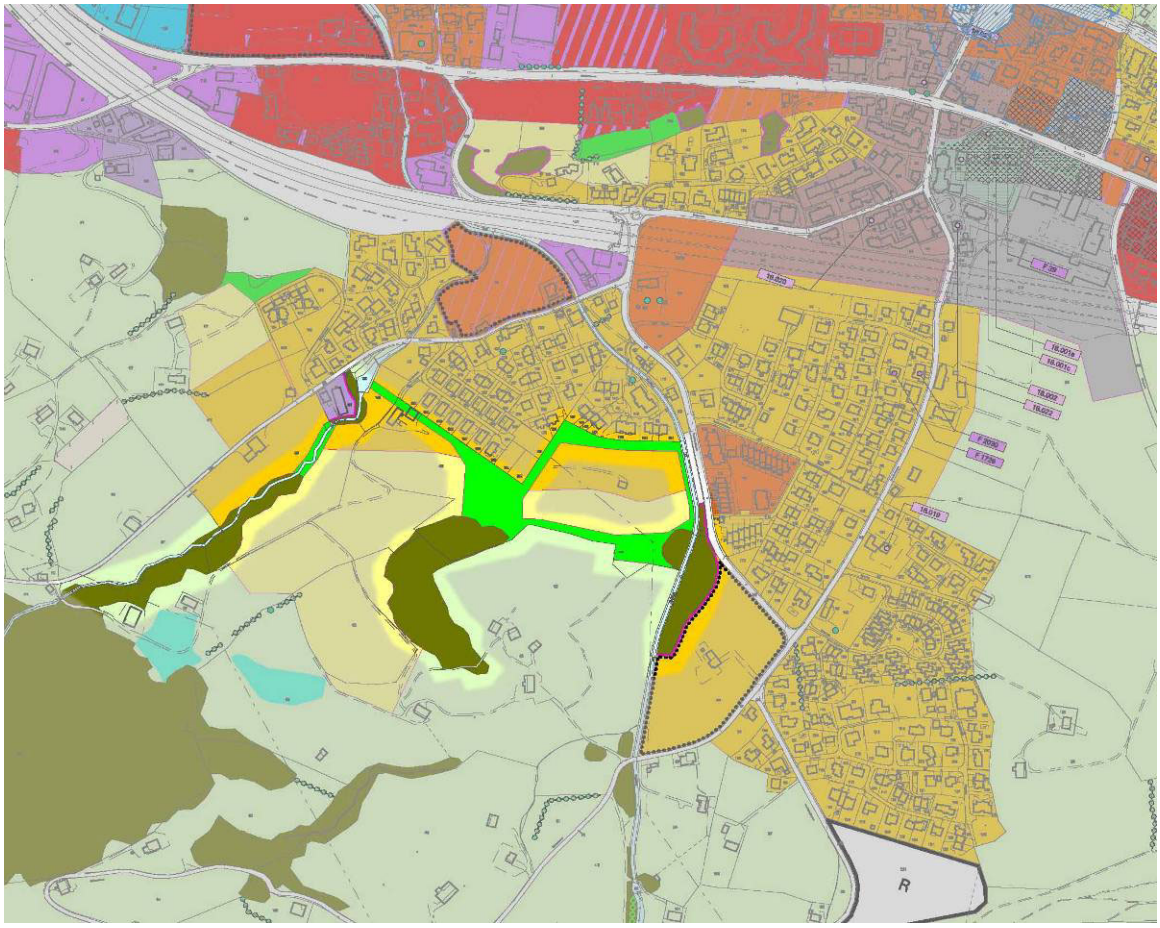
Die Gemeinde Altendorf erstreckt sich vom Ufer des oberen Zürichsees bis in voralpine Bereiche auf über 1300 m über dem Meer. Der Barrierewirkung für Insekten, Kleinsäuger, Amphibien und teilweise auch Wildtiere durch Schaffung neuer Siedlungsgebiete soll durch die Erhaltung von Korridoren für Kleinsäuger und Amphibien entgegengewirkt werden.

Ziel:

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision soll die ökologische Vernetzung sichergestellt und die Natur aufgewertet werden.

Inhalt:

- Ökologische Vernetzung See bis Rinderweidhorn.
- Konzept Zonenplanentwurf Rembach.
- Erhaltung Korridore für Kleinsäuger und Amphibien.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Schutzzonenplan von 1996
- Vorgaben des Gemeinderates Altendorf
- Kantonaler Richtplan SZ: Region March (Masterplan)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf: ▪ ARP und AfU ▪ Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3
Vorgehen / nächste Schritte: ▪ Vorprüfung durch ARP Kt. Schwyz

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Altendorf
Planungskosten	Keine *	-	-	-
Investitionskosten	Keine *	-	-	-
Betriebs- und Unterhaltskosten	Keine *	-	-	-

* Integrierter Bestandteil des Zonenplan

B) Aufwertung Natur Bubikon Erläuterung zu Massnahme 1.34		**Massnahmenbereich:** Entwicklung Naherholungs- und Freiräume
Bedeutung: Schlüsselprojekt x sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Bubikon **Beteiligte:** Gemeinde Bubikon, Landumlegungsgen. Süd und Meliorationsgen. Nord, Kt. Zürich ALN und AWEL, Landwirte	**Vorbereitung/Planung:** Laufende Aktivitäten im Rahmen LEK und Landumlegungen Süd + Nord **Umsetzung:** 2008-2014

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Bubikon verfügt über eine Vielzahl von intakten Naherholungsgebieten, davon zum Teil auch Schutzgebiete von nationaler Bedeutung. Diese sollen auf der Basis des bestehenden LEK Bubikon, des Vernetzungsprojektes nach ÖQV sowie im Rahmen der laufenden Landumlegungen Süd und Nord aufgewertet und besser vernetzt werden.

Ziel:

- Erhöhung der Lebensqualität und Förderung der Biodiversität in der Gemeinde durch die Revitalisierung von Fliessgewässern und teilweise Offenlegung von eingedolten Gewässern.
- Aufwertung und Vernetzung der Naherholungs- und Naturschutzgebiete.
- Erhaltung des für das Zürcher Oberland typischen Streusiedlungs-Landschaftsbildes.
- Siedlungstrennungsmassnahmen im Grenzbereich zur Gemeinde Dürnten.

Inhalt:

- Erweiterung Pufferzonen der überkommunalen Schutzgebiete
- Weiterführung der LEK-Umsetzung (Pflanzaktion Hochstammbäume und Hecken, Waldrandaufwertung, Verträge mit Bewirtschaftern für weitere freiwillige Extensivierungsflächen gemäss Vernetzungsprojekt)
- Ausdolung und Verlegung Töbeli-/Klausbach (LU Süd)
- Ausdolung Alaubach im Bereich Wald (Melioration Nord)
- Revitalisierung Alaubach, Grenze NS-Gebiet bis Gemeindegrenze (Melioration Nord)
- Ausdolung Zufluss Laufenrietbach (Melioration Nord)
- Ausdolung Zufluss Giessenbach (Melioration Nord)
- Ausdolung Zufluss Hombergbach (Melioration Nord)

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Naturschutzverordnung Kanton Zürich, Entwurf 2005
- Naturschutzverordnung der Gemeinde Bubikon, 1998
- Landschaftsentwicklungskonzept Bubikon 1996
- Vernetzungsprojekt nach ÖQV, 2003
- Projekt Ausdolung und Verlegung Töbeli-/Klausbach, 2006
- Projekt Melioration Bubikon Nord 2003
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Überarbeitung/Festlegung kantonale Naturschutzverordnung (in Arbeit)
- Überarbeitung/Festlegung kommunale Naturschutzverordnung
- Anpassung Bewirtschaftungsverträge mit Landbesitzern
- Ausführung Ausdolung Töbeli-/Klausbach
- Projektierung Ausdolungen im Gebiet Melioration Nord
- Ausführung Ausdolungen im Gebiet Melioration Nord

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Zürich	Gemeinde Bubikon
Planungskosten	100'000 CHF	25%	25%	50%
Investitionskosten	1 Mio. CHF	25%	25%	50%

C) Aufwertung Natur Dürnten Erläuterung zu Massnahme 1.34		**Massnahmenbereich:** Entwicklung Naherholungs- und Freiräume
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Dürnten **Beteiligte:** Gemeinden im LEK-Bachtel, kant. Amt für Landschaft und Natur (ALN), Fonds Landschaft Schweiz (FLS)	**Vorbereitung/Planung:** LEK 03/2005 **Umsetzung:** 2007 - 2012

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Der nachhaltige Umgang mit dem Lebensraum und den vorhandenen Ressourcen hat grosse Bedeutung. Dabei stehen die Kriterien der „nachhaltigkeitsorientierten Gemeindeführung" im Vordergrund, welche wirtschaftliche, soziale und ökologische Aspekte und ihre Wechselwirkungen berücksichtigt, langfristig orientiert ist und die Auswirkungen über die Gemeindegrenze hinaus einbezieht.

Ziel:

Förderung der nachhaltigen Entwicklung des Lebensraums und Aufwertung der Natur

Inhalt:

- Umsetzung des Landschaftsentwicklungskonzeptes von 2005:
  - 2006-2008: Baumprojekt 1. Etappe
  - 2008-2010: Baumprojekt 2. Etappe
  - 2008-2010: Waldrandpflege
- Regelmässige Heckenpflanzaktionen.
- Infoveranstaltung Kleinstrukturen/naturnahe Gärten.
- Bäche naturnah und natürlich aufwerten und aufweiten sowie Pufferstreifen anlegen.
- Nass-, Feucht- und Magerwiesen intakt halten sowie Amphibienteiche pflegen.
- Feldwege als attraktive Spazierwege erhalten und an markanten Standorten Bänke und Feuerstellen einrichten bzw. erhalten.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- LEK vom 03/2005
- Gemeinderatsbeschluss (GRB) mit Kreditgenehmigungen
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordination mit Gemeinden im LEK-Bachtel
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- gemäss Umsetzungsplan (siehe oben)

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Fonds Landschaft Schweiz	Gemeinde Dürnten
Planungskosten	94'000 CHF*	37'000 CHF	-	56'000 CHF
	100'000 CHF**	-	-	100'000 CHF
Investitionskosten	110'000 CHF***	-	105'000 CHF	5'000 CHF
	1.2 Mio. CHF**	-	-	100%
Betriebs- und Unterhaltskosten	5'000 CHF/a pro Aktion: 3'000 CHF			100%

* LEK ** Bäche *** Baumprojekt

D) Aufwertung Natur Feusisberg – Freienbach - Wollerau Erläuterung zu Massnahme 1.34		**Massnahmenbereich:** Entwicklung Naherholungs- und Freiräume
Bedeutung: Schlüsselprojekt x sehr hoch hoch	**Federführung:** Bauernvereinigung Schindellegi/Feusisberg, Wollerau und Freienbach **Beteiligte:** Landwirte, Bezirk Höfe, Gemeinden Feusisberg und Wollerau	**Vorbereitung/Planung:** laufend **Umsetzung:** seit 2005 bis laufend

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Viele Tier- und Pflanzenarten auf der landwirtschaftlichen Nutzfläche sind bedroht und drohen zu Verschwinden. Die Artenvielfalt soll regional, in Zusammenarbeit mit den Landwirten, gefördert werden.

Ziel:
- Aufwertung der Landschaft und angepasste Nutzung von wertvollen Flächen.
- Positive Landschaftsentwicklung auf Grund von Leit- und Zielarten.

Inhalt:
- Die ökologischen Ausgleichsflächen sollen in den entsprechenden Fördergebieten angelegt werden.
- Angepasste Nutzung und Pflege der ökologischen Ausgleichsflächen.
- Beratung der Landwirte.
- Umsetzung von Teilprojekten.

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Pläne und Bericht des Vernetzungsprojektes (Planungsphase abgeschlossen 2007)
- Koordination mit anderen Projekten bzw. mit Siedlung und Wald
- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Beteiligte
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Bezirk mit einbeziehen, Umsetzung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**			
		Bund	Kanton Schwyz	Gemeinden Feusisberg, Freienbach, Wollerau	Bauernvereinigung Schindellegi, Feusisberg, Freienbach
Planungskosten	60'000 CHF	-	-	1/4	1/4
Investitionskosten	-	-	-	-	-
Betriebs- und Unterhaltskosten	30'000 CHF	-	-	je 1/3	-

1.35

Massnahme 1.35 Konzept Obersee-Nutzung

Massnahmenbereich:
Siedlungsentwicklung

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	noch offen **Beteiligte:** alle Gemeinden Agglo Obersee und weitere Seegemeinden	2008 / 2009 **Umsetzung:** ab 2010 Umsetzung

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Der Zürichsee weist am Seedamm eine Verengung auf, gebildet durch die Halbinsel Hurden. Der so fast abgeschnittene Seeteil östlich des Seedamms wird Obersee genannt. Er gilt wegen der weitgehend natürlich gebliebenen Ufer mit zahlreichen vorgelagerten Inseln als landschaftlich attraktiv und wird als Freizeit- und Naherholungsgebiet genutzt. Die Agglo Obersee verdankt ihren Namen diesem Seeteil, der verbindendes und zugleich trennendes Element der zugehörigen Gemeinden ist. Eine Verbindung zwischen den beiden Seeufern wird durch den Seedamm, den Holzsteg (Jakobsweg) und durch die nur sporadisch verkehrenden Kursschiffe hergestellt.

Die Vorstellungen über die Nutzungen an und auf dem Obersee sind unterschiedlich und reichen von einer verstärkten Unterschutzstellung von Gebieten bis zu einer Attraktivierung für den Tourismus. Für die weitere Entwicklung des Gebietes um den Obersee sind eine Abklärung der Bedürfnisse und eine Ausrichtung auf eine gemeinsame Zielvorstellung erforderlich.

Ziel:
Entwicklung einer gemeinsamen Strategie für die Nutzung der Naherholungsgebiete um und auf dem Obersee mit Einbezug des Erholungsraums Linth.

Inhalt:
- Verkehrskonzept
- Konzept zur Freizeit-, Erholungs- und Tourismusnutzung am Obersee

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Seeuferplanung 1997 (St. Galler Richtplan V36 – basiert auf einer Übereinkunft der Raumplanungsdirektoren der Kantone St. Gallen, Schwyz und Zürich vom 15. Mai 1998)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- ZSG / ZVV
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
- Bedürfnisabklärung
- Zielformulierung
- Strategieausarbeitung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**			
		Bund	Kantone	Gemeinden	ZSG / ZVV
Planungskosten	100'000 CHF	-	10%	80%	10%
Investitionskosten	-	-	-	-	-

II. Massnahmen Strasseninfrastruktur

Massnahme 2.1 Masterplan Verkehr-Siedlung Gemeinden Agglo Obersee Nord ... 2
Massnahme 2.2 Betriebskonzept Gesamtverkehr Agglo Obersee ... 3
Massnahme 2.3 Ausbau A53 Rüti - Schmerikon ... 5
Massnahme 2.4 Anschlussoptimierung Autobahn A3 Agglo Obersee ... 6
A) Zubringer Freienbach – Vollanschluss Halten ... 7
B) Vollanschluss Halten ... 9
C) Umfahrung Süd gross Wollerau ... 10
D) Umfahrung Süd klein Wollerau ... 12
E) Autobahnzubringer Wilenstrasse – Öltrotte Wollerau ... 14
Massnahme 2.5 Zentrenentlastung Agglo Obersee ... 16
A) Zentrenentlastung Wollerau ... 17
B) Zentrenentlastung Ortszentrum Jona (Rapperswil-Jona) ... 19
C) Zentrenentlastung Lachen ... 21
D) Zentrenentlastung Pfäffikon (Freienbach) ... 23
E) Zentrenentlastung Rapperswil-Jona ... 25
Massnahme 2.6 Überprüfung Verkehrsregime Rüti - Dürnten ... 27
Massnahme 2.7 Aufwertung öffentlicher Raum Agglo Obersee ... 28
A) Sternenkreuzung Eschenbach ... 29
B) Feusisberg ... 31
C) Schindellegi (Feusisberg) ... 32
D) Churer-, Schindellegi-, Kantonsstrasse Pfäffikon (Freienbach) ... 33
E) Hauptachsen Rapperswil-Jona ... 35
F) Bandwiesstrasse Rüti ... 37
G) Haupt-/ untere Roosstrasse Wollerau ... 38
Massnahme 2.8 Verkehrsberuhigte Quartiere Agglo Obersee ... 39
A) Verkehrsberuhigte Quartiere Dürnten ... 40
B) Verkehrsberuhigte Quartiere Eschenbach ... 41
C) Verkehrsberuhigte Quartiere Feusisberg ... 42
D) Verkehrsberuhigte Quartiere Freienbach ... 43
E) Verkehrsberuhigte Quartiere Rapperswil-Jona ... 44
Massnahme 2.9 Knotensanierung Altendorf ... 45
Massnahme 2.10 Kreisel Kreuzung Rössli Wolfhausen (Bubikon) ... 47
Massnahme 2.11 Unterführung Aufhof Lachen ... 49
Massnahme 2.12 Dynamisches Parkleistsystem Rapperswil-Jona ... 50

Massnahme 2.1 Masterplan Verkehr-Siedlung Gemeinden Agglo Obersee Nord	*2.1*

Massnahmenbereich:
Strasseninfrastruktur

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	Gemeinde Rüti **Beteiligte:** Gemeinden Bubikon, Dürnten, Eschenbach, Rüti, Stadt Rapperswil-Jona	2007 **Umsetzung:** 2008-2010

Ausgangslage/Problembeschrieb:
In Fragen rund um den Verkehr und die Siedlungsentwicklung sind die Gemeinden der Agglo Obersee seit langem auf gegenseitige Absprachen angewiesen. Für die weitere Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sind vorerst die entsprechenden Planungsinstrumente zu evaluieren, zu aktualisieren und weiterzuentwickeln. Die Schwyzer Gemeinden der Agglo Obersee haben bereits einen Masterplan erstellt und damit gute Erfahrungen gemacht. Der Masterplan dient einerseits der Diskussionsgrundlage und andererseits der Festlegung einer Strategie zur gemeinsamen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und schafft so wichtige Leitplanken für das weitere Vorgehen sowie Raum für Visionen.

Ziel:
Es soll ein Masterplan Verkehr-Siedlung als informelles Planungsinstrument der Agglo Obersee-Nord-Gemeinden ausgearbeitet und mit den Masterplänen Höfe und March (Kanton Schwyz) abgestimmt werden. Dies zur Erleichterung der Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Gemeinden Trotz seiner Unverbindlichkeit wird er benutzt für die zu erarbeitenden, für Behörden und Grundeigentümer verbindlichen Richt- und Zonenplanrevisionen (kantonal, regional und kommunal). Die gesetzlich geregelten Zuständigkeiten von Bund, Kantonen, Regionen und Gemeinden bleiben dabei gewahrt. Der Masterplan kann zudem direkt als Beurteilungsgrundlage und Steuerungsinstrument zukünftiger öffentlicher und privater Planungen und Projekte verwendet werden.

Inhalt:
- Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.
- Sicherstellung der erforderlichen Mobilität.
- Qualitative und quantitative Entwicklung des Siedlungsraumes.
- Umgang mit den Naturwerten und der Landschaft.

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Kantonaler Richtplan SZ: Region March (Masterplan)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Masterplan Höfe
- Masterplan March
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
-

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	150'000 CHF	-	20%	80%
Investitionskosten	-	-	-	-

2.2

Massnahme 2.2 Betriebskonzept Gesamtverkehr Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Strasseninfrastruktur

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	Kanton Schwyz **Beteiligte:** Kantone St. Gallen, Schwyz und Zürich, alle Gemeinden Agglo Obersee	2008-2009 **Umsetzung:** 2010-2012

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Der Seedamm als eigentliche Schlüsselstelle zum Gesamtverkehr in der Agglo Obersee (d.h. MIV, ÖV und LV) ist bereits heute ein Nadelöhr. Studien haben gezeigt, dass ein Ausbau des Seedamms für den MIV nicht zu empfehlen ist. Es sind deshalb alternative Lösungen zum MIV Ausbau im Bereich der Verkehrslenkung und des öffentlichen Verkehrs zu suchen. Zur Minimierung der Auswirkungen bzw. zur Lenkung des Verkehrs sind sowohl grossräumige (Raum Obersee) als auch kleinräumige (Gemeinden) Massnahmen notwendig. Verkehrslenkende Massnahmen können sich insofern im Sinne von Push-Massnahmen auch positiv auf die MIV-Entwicklung auswirken (z.B. Parkplatzersatzgebühren).

Ziel:

Dämpfung der Verkehrsentwicklung sowie Kanalisierung und Lenkung des Verkehrs auf die übergeordneten Strassen und Minderung der Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete.

Inhalt:

In einer Gesamtbetrachtung über den Raum Obersee (inkl. der weiteren Seegemeinden) soll ein umfangreicher Massnahmenfächer erarbeitet und beurteilt werden, welche zu einer Verbesserung der Situation Seedamm beitragen. Dabei sollen nicht nur MIV-Massnahmen sondern insbesondere Massnahmen zur Verkehrslenkung und -steuerung sowie Massnahmen im öffentlichen Verkehr im Vordergrund stehen.

<u>Ansätze Verkehrslenkung und -steuerung:</u>

Eine genügend lenkende, flächendeckende Bewirtschaftung der Parkplätze kann die Stärken des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs massgeblich fördern (siehe auch Nachfrageseitige Massnahme des Agglomerationsprogramms).

Im Sinne der Verkehrslenkung und -steuerung soll grossräumig der übergeordnete Verkehr auf dem übergeordneten Netz der Autobahn geführt werden. Mit Hilfe von Informationssystemen, kann über allfällige Störungen im Netz, Warte- oder Reisezeiten informiert und Alternativrouten aufgezeigt werden. Durch Wechseltextanzeigen mit Angaben der aktuellen Durchfahrtszeit soll der übergeordnete Verkehr insbesondere der LKW-Verkehr frühzeitig gezielt gelenkt und allenfalls über alternative Routen (via Reichenburg–Schmerikon) geführt werden.

<u>Ansätze öffentlicher Verkehr:</u>

Der öffentliche Verkehr als Rückgrat soll gestärkt werden. Mit optimierten Verbindungen, welche insbesondere auch den Wunschlinien über den Seedamm gerecht werden, und einem attraktiven Angebot soll eine Alternative zum MIV geschaffen werden. Das ÖV-Angebot soll im Sinne einer Pull-Massnahme wirken. Erste Überlegungen zu Angebot und Infrastrukturmassnahmen erfolgten bereits in der Grundsatzstudie Bahnangebot Obersee 2015. Die formulierten Varianten sind insbesondere auch unter dem Aspekt des Engpasses Seedamm zu prüfen sowie weitere Überlegungen zu alternativen Verkehrssystemen zur Bahn (Stadtbahn, Busverbindungen etc.) einzubeziehen.

<u>Weitere Ansätze:</u>

Unter der Überlegung einer gesamtheitlichen Betrachtung sind auch andere Bereiche wie nachfrageseitige Massnahmen oder der Langsamverkehr zu berücksichtigen. Massnahmen in diesen Bereichen wirken unterstützend im Sinne Push- und Pull-Massnahmen. In die Überlegungen sind daher auch Aspekte wie die Parkplatzpolitik, insbesondere zur Festlegung der Zahl und der Bewirtschaftung von Parkplätzen, mit einzubeziehen. Ebenso sind Massnahmen im Langsamverkehr zur stärkeren Vernetzung der Gemeinden untereinander sowie innerhalb der Gemeinden insbesondere der Beziehungen zum ÖV zu berücksichtigen.

Vorgehen:

Zur Prüfung von Massnahmen ist ein umfassendes Konzept auszuarbeiten. Da die Massnahmen die Verkehrsführung im Gesamtraum um den Obersee betreffen ist eine Beteiligung aller betroffenen Kantone notwendig. Voraussetzung für realisierbare Massnahmen sind koordinierte, zwischen den Kantonen St. Gallen, Zürich und Schwyz abzusprechende Beschlüsse. Für eine erste Studie sind folgende Inhalte notwendig:

- Festlegung gemeinsamer, abgestimmter Grundsätze und Ziele
- Erarbeitung umfangreicher Massnahmenfächer
- Beurteilung der Massnahmen und ihrer Wirkung
- Prüfung von Kombinationen bzw. Massnahmenpaketen
- Kosten und Realisierbarkeit
- Empfehlung von Massnahmen(paketen) zur Weiterbearbeitung und Konkretisierung

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- S-Bahn Vision und 4. Teilergänzung
- Grundsatzstudie Bahnangebot Obersee 2015
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordination mit den betroffenen Kantonen St. Gallen, Zürich und Schwyz
- Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Erarbeitung Studie Betriebskonzept Gesamtverkehr: Erstellung Massnahmenfächer und Beurteilung der einzelnen Massnahmen sowie Definieren sinnvoller Kombinationen.
- Konkretisierung der Massnahmen
- Umsetzung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone St. Gallen, Schwyz, Zürich	Gemeinden
Planungskosten	200'000 CHF	-	?	?
Investitionskosten	keine	-	-	-

2.3

Massnahme 2.3 Ausbau A53 Rüti - Schmerikon

Massnahmenbereich:
Strasseninfrastruktur

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	Kanton St. Gallen oder Bund **Beteiligte:** -	2017-2019 Projektierung **Umsetzung:** 2020-2022 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Die A53 zwischen Anschluss Eschenbach und Anschluss Jona wurde als zweispurige Autobahn sowie zwischen Anschluss Eschenbach und Anschluss Schmerikon als vierspurige Autobahn im Jahr 2003 eröffnet. Mit dem Bau der Oberlandautobahn (voraussichtlicher Zeitraum 2010-2020), entsteht ein grosser Druck auf die A53. Zudem ist im Linthgebiet (Schmerikon, Uznach etc.) und dem Glarnerland aufgrund der steigenden Bevölkerungszahlen mit einer allgemeinen Verkehrszunahme zu rechnen. Der zweispurige Streckenabschnitt der A53 zwischen Anschluss Eschenbach und Anschluss Rüti wird vor diesem Hintergrund künftig einen Engpass bilden. Der zusätzliche Verkehr soll deshalb auf die A53 geleitet werden, um eine Zunahme des Verkehrs durch die bereits jetzt belasteten Zentren der Agglo Obersee (Rapperswil-Jona, Eschenbach, Rüti) zu verhindern. Falls die Zentrenentlastung (Tunnel) Rapperswil-Jona nicht gebaut wird, hat die A53 eine grosse Bedeutung für die Reduktion des Lastwagenverkehrs via Seedamm.

Ziel:
Kanalisierung der zusätzlich zu erwartenden Verkehrsmenge auf die A53 und Verhinderung von Ausweichverkehr auf die untergeordneten Achsen. Zusätzlich wird mit flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz die Attraktivität für den Ausweichverkehr gesenkt. Insbesondere ist der Durchgangsverkehr für Lastwagen via Seedamm zu unterbinden.

Inhalt:
- Ausbau der A53 zwischen Anschluss Rüti und Anschluss Eschenbach auf durchgehend 2x2 Spuren
- Umsetzung flankierender Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Aufnahme in Sachplan Verkehr, Teilprogramm Grundnetz des Bundes in Abklärung
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Koordination und Abstimmung mit dem Bau der Oberlandautobahn (Zeitraum 2010-2020)
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
- Aufnahme in den Richtplan Kanton St. Gallen
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton St. Gallen	Gemeinden
Planungskosten	73.5Mio. CHF	?	?	-
Investitionskosten	367 Mio. CHF	?	?	-

2.4

Massnahme 2.4 Anschlussoptimierung Autobahn A3 Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Strasseninfrastruktur

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	A) Zubringer Freienbach – Anschluss Halten B) Vollanschluss Halten C) Umfahrung Süd gross Wollerau D) Umfahrung Süd klein Wollerau E) Autobahnzubringer Wilenstrasse – Öltrotte Wollerau **Beteiligte Kantone:** Schwyz	2009 - 2013

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Der motorisierte Individualverkehr soll auf die übergeordneten Netze konzentriert werden. Die neuen Infrastrukturen für den motorisierten Individualverkehr sind zum Teil nötig, um das Angebot, die Attraktivität und die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs zu steigern und den öffentlichen Verkehr zu einer echten Alternative des motorisierten Individualverkehrs zu transformieren. Die durch die Entlastungen freiwerdenden Kapazitäten auf den Hauptachsen im Bereich der Zentren können so für den Langsamverkehr umfunktioniert werden, was zu einer Aufwertung sowie zur Steigerung der Sicherheit für den Langsamverkehr führt.

Ziel:
- Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptachsen.
- Führen des motorisierten Individualverkehrs innerorts möglichst ohne Stau.

Inhalt:
- Verkehrstechnische Sanierung der stark befahrenen Zentren und Erhöhung der Sicherheit.
- Verminderung des Verkehrsflusses in den Zentren durch direkte Verbindungen zu den neuen Autobahnanschlüssen.
- Realisierung von "Verkehrsspangen" tangential zu den Zentren zur stärkeren Verbindung der Wohnquartiere mit den Ausfallsachsen und zur Entlastung der Zentren.
- Direktes Abfliessen des Verkehrs aus den neuen Wohngebieten auf das übergeordnete Strassennetz ohne unnötige Belastung der Zentren.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	15.4 Mio. CHF	?	X	X
Investitionskosten	114.2 Mio. CHF	?	X	X

A) Zubringer Freienbach – Vollanschluss Halten Erläuterung zu Massnahme 2.4		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Kanton Schwyz **Beteiligte:** Gemeinde Freienbach	**Vorbereitung/Planung:** ab 2020 Projektierung **Umsetzung:** noch offen

Ausgangslage/Problembeschrieb:

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. Im Zusammenhang mit dem Ausbau Vollanschluss Halten hat der Masterplan Höfe hat das Zubringersystem Freienbach – Halten empfohlen und er wurde in einer Zweckmässigkeitsprüfung als zweckmässig beurteilt.

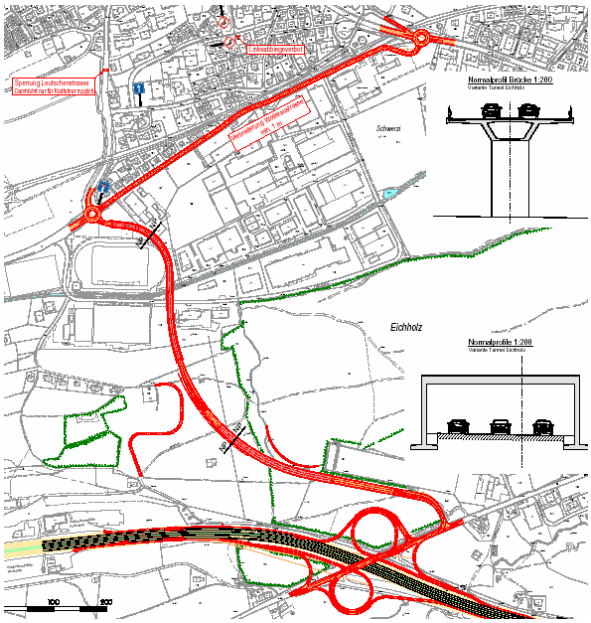
Ziel:

Direktes und rasches Ableiten und Kanalisierung des Verkehrs auf das übergeordnete Verkehrsnetz (Autobahn). Vermeiden von Umwegfahrten und Siedlungsbelastungen durch Durchgangsverkehr.

Inhalt:

Bau eines Zubringers Freienbach, Wilenstrasse – Anschluss Halten (A3), der als grossräumige Umfahrung über die A3 dienen soll. Der Zubringer könnte später durch eine Umgehung der Leutschenstrasse ergänzt werden, die aus einem Tunnel unter dem Leutschen von der Seestrasse her zum neuen Zubringer besteht.

Zubringer Anschluss Halten in Kombination mit einem Vollanschluss Halten:



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Beurteilung der Zweckmässigkeit eines A3-Vollanschlusses Halten (2005)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Abstimmung mit dem Direktanschluss Seedammcenter an die Autobahn A3
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
- Aufnahme in den Richtplan Kanton Schwyz
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Schwyz	Gemeinde Freienbach
Planungskosten	6.2 Mio. CHF	-	?	?
Investitionskosten	34.8 Mio. CHF	?	?	?

B) Vollanschluss Halten Erläuterung zu Massnahme 2.4		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Kanton Schwyz **Beteiligte:** Bund, Gemeinde Freienbach	**Vorbereitung/Planung:** ab 2020 Projektierung **Umsetzung:** noch offen

Ausgangslage/Problembeschrieb:

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 empfohlen und er wurde in einer Zweckmässigkeitsprüfung als zweckmässig beurteilt.

Ziel:

Direktes und rasches Ableiten und Kanalisierung des Verkehrs auf das übergeordnete Verkehrsnetz (Autobahn). Vermeiden von Umwegfahrten und Siedlungsbelastungen durch Durchgangsverkehr.

Inhalt:

Ausbau des Halbanschluss Halten zu einem Vollanschluss.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Beurteilung der Zweckmässigkeit eines A3-Vollanschlusses Halten (2005)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Abstimmung mit dem Direktanschluss Seedammcenter an die Autobahn A3
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Aufnahme in den Richtplan Kt. Schwyz
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Schwyz	Gemeinde Freienbach
Planungskosten	1.8 Mio. CHF	-	?	?
Investitionskosten	10.2 Mio. CHF	?	?	?

C) Umfahrung Süd gross Wollerau Erläuterung zu Massnahme 2.4		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Kanton Schwyz **Beteiligte:** Gemeinde Wollerau, evtl. Gemeinden Feusisberg und Freienbach	**Vorbereitung/Planung:** ab 2020 **Umsetzung:** noch offen

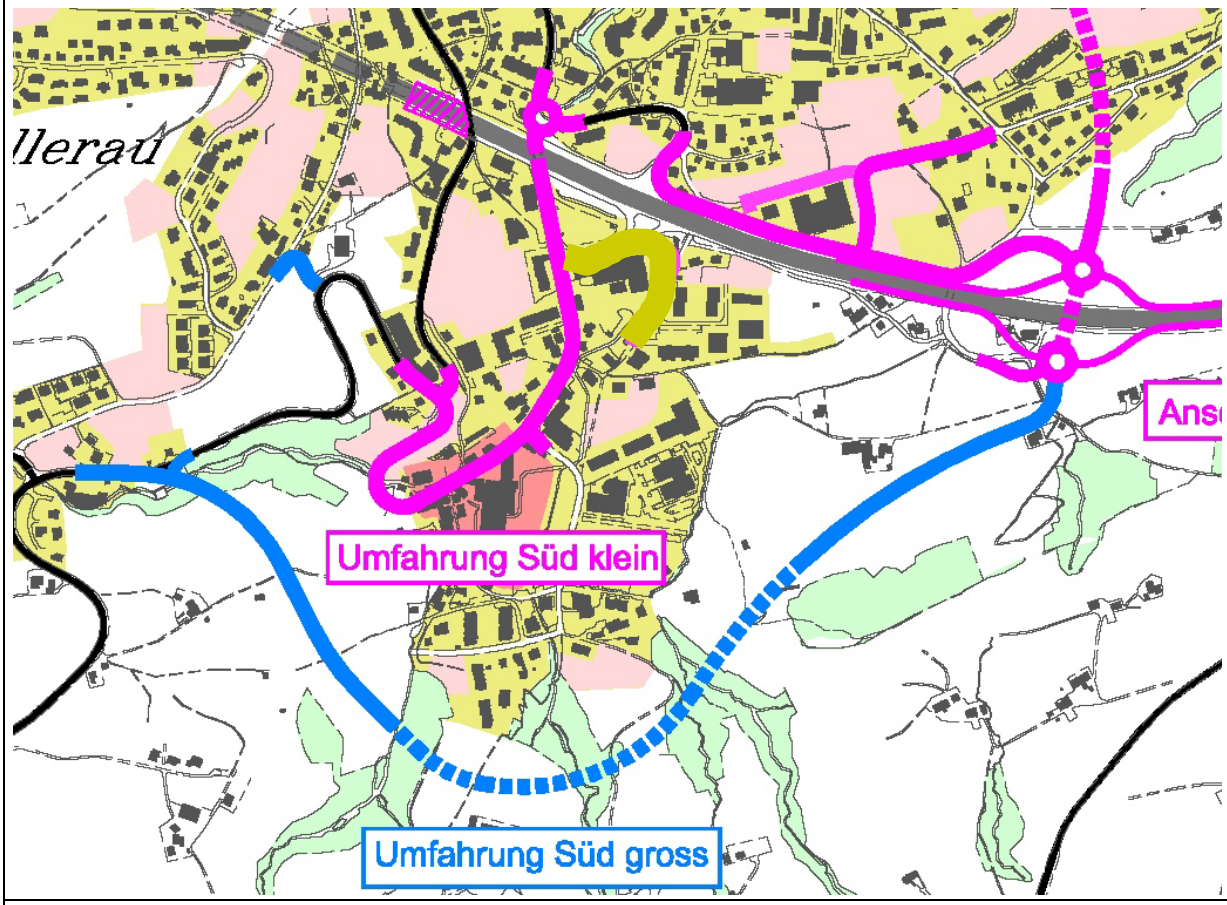
Ausgangslage/Problembeschrieb:

Das Zentrum von Wollerau ist stark durch den Verkehr belastet. Durch die Verschiebung des Autobahnanschlusses kann eine gewisse Entlastung des Zentrums erreicht werden. Die Beziehungen ab Felsenstrasse Richtung Autobahn belasten auch weiterhin das Zentrum und müssen zudem einen längeren Weg in Kauf nehmen. Im Masterplan ist deshalb die Umfahrung Süd gross als zusätzliche längerfristige Massnahme zur Verschiebung des Autobahnanschlusses und als Ablösung der Umfahrung Süd klein empfohlen. Nach Erstellung der Umfahrung Süd gross wird die Umfahrung Süd klein zur Erschliessungsstrasse.

Ziel:

Wirksame Entlastung des Zentrums. Vermeiden von Umwegfahrten.

Inhalt:



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
- Aufnahme in den Richtplan Kt. Schwyz
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Schwyz	Gemeinden Wollerau, evtl. Feusisberg, Freienbach
Planungskosten	6 Mio. CHF	-	100%	-
Investitionskosten	34 Mio. CHF	-	100%	-

D) Umfahrung Süd klein Wollerau Erläuterung zu Massnahme 2.4		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Wollerau **Beteiligte:** Kanton Schwyz	**Vorbereitung/Planung:** 2007-2008 Projektierung **Umsetzung:** 2009-2010 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:

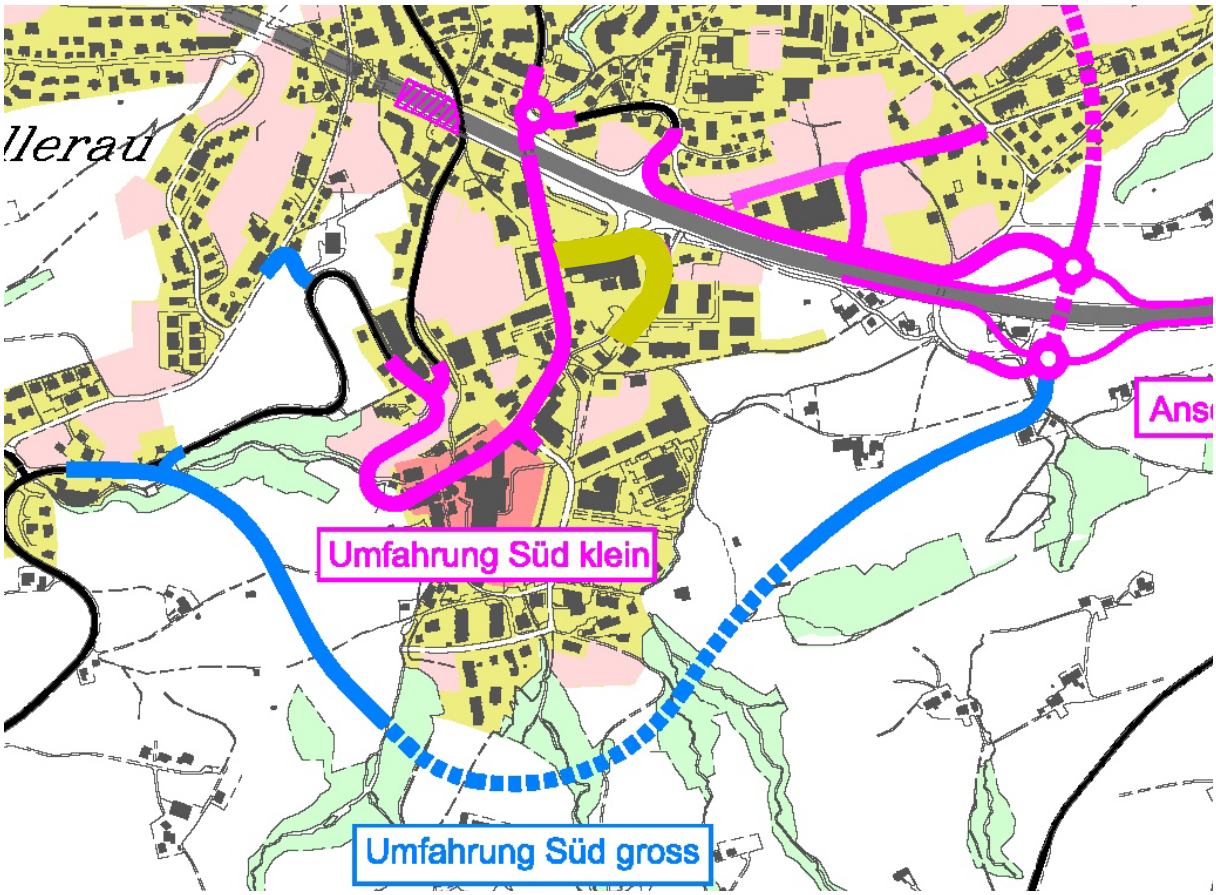
Das Zentrum von Wollerau ist stark durch den Verkehr belastet. Durch die Verschiebung des Autobahnanschlusses kann eine gewisse Entlastung des Zentrums erreicht werden. Die Beziehungen ab Felsenstrasse Richtung Autobahn belasten auch weiterhin das Zentrum und müssen zudem einen längeren Weg in Kauf nehmen. Im Masterplan ist deshalb die Umfahrung Süd klein als zusätzliche Massnahme zur Verschiebung des Autobahnanschlusses empfohlen. Nach Erstellung der Umfahrung Süd gross wird die Umfahrung Süd klein zur Erschliessungsstrasse. Die Umfahrung Süd klein wurde zudem in der Zweckmässigkeitsprüfung der Verschiebung Anschluss Wollerau als zweckmässig beurteilt.

Ziel:

Wirksame Entlastung des Zentrums. Unterstützung der Wirkung der Verschiebung des Autobahnanschlusses. Vermeiden von Umwegfahrten.

Inhalt:

Erstellung Umfahrung Süd klein.



Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Verlegung Anschluss Wollerau Beurteilung der Zweckmässigkeit (2005)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
- Aufnahme in den Richtplan Kt. Schwyz
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Schwyz	Gemeinde Wollerau
Planungskosten	0.9 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	5.1 Mio. CHF	-	-	100%

E) Autobahnzubringer Wilenstrasse – Öltrotte Wollerau Erläuterung zu Massnahme 2.4		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Kanton Schwyz **Beteiligte:** Bund, Kanton Schwyz, Gemeinden Wollerau und Freienbach	**Vorbereitung/Planung:** 2006-2009 Projektierung **Umsetzung:** 2011-2013 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:

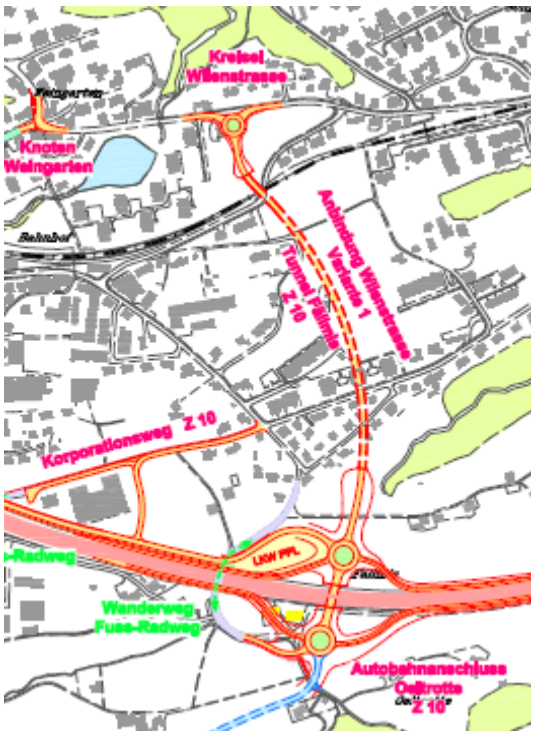
Der heutige Autobahnanschluss Wollerau liegt mitten im Siedlungsgebiet von Wollerau, was auch entsprechende Lärmimmissionen verursacht. Der Zentrumskreisel ist häufig überlastet, da der Autobahnzubringer A3 sowie die Beziehungen von/nach Schindellegi/Einsiedeln über den Zentrumskreisel führen. Mit der Verlegung des Anschlusses ins Gebiet Öltrotte soll der Verkehr aus Richtung Wilen/Richterswil nicht mehr über das Dorfzentrum geführt werden. Im Masterplan Höfe wurde die Verschiebung des Anschlusses Wollerau und ein neues Zubringersystem von der Wilenstrasse via Fällmistunnel empfohlen und in einer Zweckmässigkeitsprüfung als zweckmässig beurteilt.

Ziel:

- Verkehrstechnische Sanierung des Zentrums von Wollerau und Erhöhung der Sicherheit.
- Verminderung des Verkehrsflusses in Wollerau durch direkte Verbindung für den Verkehr aus Richterswil und Wilen zum neuen Autobahnanschluss Öltrotte.
- Aufwertung des Ortszentrums.

Inhalt:

Der Anschluss an die Autobahn A3 in Wollerau soll in das Gebiet Öltrotte (Gemeinde Freienbach) verlegt werden. Die Kosten für die Verlegung dieses Anschlusses werden vom Bund übernommen. Um im Siedlungsgebiet von Wollerau eine Entlastungswirkung zu erzielen, ist aber zusätzlich ein neues Zubringersystems mit Fällmistunnel zwischen Anschluss Öltrotte und Wilenstrasse notwendig.



Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Verlegung Anschluss Wollerau Beurteilung Zweckmässigkeit (2005)
- Ausführungsprojekt
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Aufnahme in den Richtplan Kanton Schwyz
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Schwyz	Gemeinden Freienbach und Wollerau
Planungskosten	500'000 CHF	-	2/3	1/3
Investitionskosten	30.1 Mio. CHF	-	2/3	1/3
Betriebs- und Unterhaltskosten	150'000 CHF		2/3	1/3
Amortisation	1.2 Mio. CHF		2/3	1/3

2.5

Massnahme 2.5 Zentrenentlastung Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Strasseninfrastruktur

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	A) Wollerau B) Ortszentrum Jona (Rapperswil-Jona) C) Lachen D) Pfäffikon (Freienbach) E) Rapperswil-Jona **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz	2008 - 2020

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Die Zentren der Agglo Obersee sind durch den motorisierten Individualverkehr stark belastet, was die Attraktivität beeinflusst, die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs erschwert und die Attraktivität des Langsamverkehrs schmälert. Die engen Platzverhältnisse insbesondere in den Zentren mit historischen Baustrukturen (Rapperswil, Lachen) können nur mit einer Entlastung mittels Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr entschärft und so eine Aufwertung des Strassenraumes für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr geschaffen werden. Durch die prekären Platzverhältnisse ist auch der Ausbau der Bahnhofinfrastrukturen nur beschränkt möglich.

Ziel:
- Entlastung der Ortszentren und bestehenden Wohngebiete vom Verkehr und Aufwertung als Begegnungs- und Einkaufsorte.
- Reduktion des Verkehrs auf dem bestehenden Strassennetz.
- Bessere Platzverhältnisse für Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr.

Inhalt:
- Bau von Entlastungsstrassen (Umfahrungen, Tunnels) für die Ortszentren.
- Verkehrstechnische Sanierung der stark befahrenen Zentren und Erhöhung der Sicherheit.
- Rückbau der entlasteten Hauptachsen für den motorisierten Individualverkehr bzw. Aufwertung für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	137.06 Mio. CHF	?	X	X
Investitionskosten	917.1 Mio. CHF	?	X	X

A) Zentrenentlastung Wollerau Erläuterung zu Massnahme 2.5		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Wollerau **Beteiligte:** Grundeigentümer	**Vorbereitung/Planung:** Auflageverfahren abgeschlossen **Umsetzung:** ab 2010

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Das Dorfzentrum bzw. der Kreisel erreicht die Kapazitätsgrenze. Gemäss rechtsgültigem Erschliessungsplan führen alle Strassen und der Autobahnzubringer über das Dorfzentrum. Neben dem selbst generierten Verkehr ist auch jener aus den Nachbargemeinden Richterswil, Wilen, Feusisberg und Samstagern zu bewältigen. Durch den SOB Niveauübergang auf der Hauptstrasse staut sich der Verkehr bei geschlossenen Barrieren zusätzlich.

Ziel:

- Dorfzentrum und bestehende Wohngebiete sollen von Verkehr entlastet und als Begegnungs- und Einkaufsort aufgewertet werden.
- Reduktion des Verkehrs auf dem bestehenden Strassennetz
- Verbesserung der Sicherheit auf den Schulwegen.

Inhalt:

- Durch die Realisierung von "Verkehrsspangen" tangential zum Zentrum werden die Wohnquartiere stärker mit den Ausfallsachsen verbunden und das Zentrum entlastet.
- Der Verkehr aus den neuen Wohngebieten soll direkter auf das übergeordnete Strassennetz abfliessen können, ohne den Dorfkern unnötig zu belasten.
- Erschliessung der Entwicklungsgebiete Altenbach und Untere Erlen über die Spange West. Spange Süd zur Umfahrung des Dorfzentrums.
- Verbindung Felsenstrasse - Hauptstrasse zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Felsenstrasse.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Erschliessungsplan. Auflageverfahren abgeschlossen, Urnenabstimmung 2008
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Behandlung der Einsprachen
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**			
		Bund	Kanton Schwyz	Gemeinde Wolle-rau	Grundeigentümer
Planungskosten	330'000 CHF	-	-	100%	-
Investitionskosten	13.5 Mio., CHF	-	-	100%	-
Betriebs- u. Unterhaltskosten	140'000 CHF	-	-	100%	-
Amortisation	540'000 CHF	-	-	100%	-

B) Zentrenentlastung Ortszentrum Jona (Rapperswil-Jona) Erläuterung zu Massnahme 2.5		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:** Kt. St.Gallen	**Vorbereitung/Planung:** 2015-2017 Zweckmässigkeit und Projektierung **Umsetzung:** 2019-2022 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:

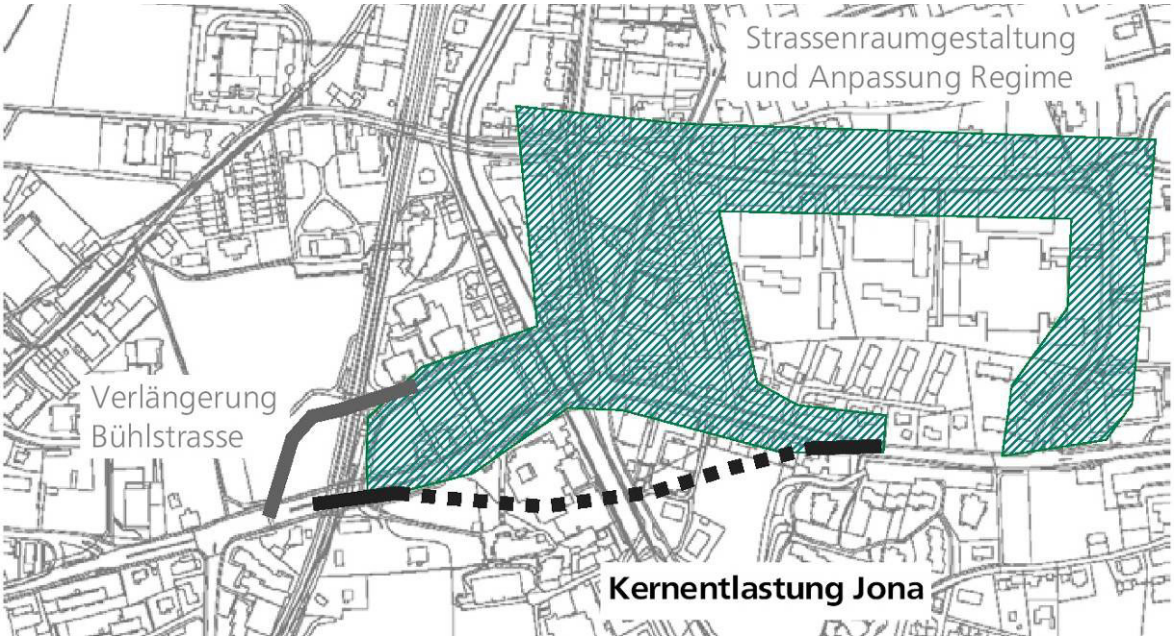
Der Tunnel Seedamm–Hüllistein hat nur geringe Entlastungswirkungen im Zentrum von Jona. Auf der St. Gallerstrasse ist keine Verkehrsreduktion zu erwarten. Trotz grossen Anstrengungen (Ufergestaltung Jona, Molkereistrasse, Allmeindstrasse) weist das Zentrum von Jona im Bereich der St. Gallerstrasse und der Bühlstrasse noch städtebauliche Mängel auf, deren Behebung durch die starke Belastung der St. Gallerstrasse Grenzen gesetzt sind. Die Lage der Bushaltestellen und die Verknüpfung mit dem Bahnhof Jona sind ungenügend. Zudem sind im Zentrum Jona grosse innere Reserven vorhanden.

Ziel:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Zentrum von Jona und Stärkung der zentralörtlichen Funktionen mit Schwerpunkt kommerzieller und behördlicher Angebote.
- Potenzial für die innere Verdichtung nutzen.
- Verbesserung der Verknüpfungen Bahn/Bus bzw. Bus/Bus

Inhalt:

Bau einer unterirdischen Kernentlastung im Zentrumsbereich von Jona. In einem ersten Schritt sollen die Auswirkungen der Kernentlastung Jona in verkehrlicher und städtebaulicher Hinsicht geprüft werden: Kann die städtebauliche Umfeldentwicklung positiv beeinflusst werden? Wird die Achse St. Gallerstrasse attraktiver und zieht im Fall mit Tunnel wieder Durchgangsverkehr an? Können die Umsteigebeziehungen Bahn/Bus verbessert werden? Welches sind die optimalen Anschlusspunkte an das bestehende Strassennetz? Wie sieht das Verkehrsregime auf dem heutigen Strassennetz aus? Welches sind die zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf den Strassen im Zentrum von Jona?



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Zweckmässigkeitsbeurteilung Kernentlastung: Überprüfung der Auswirkungen und Aufzeigen von zusätzlichen Massnahmen. Beurteilung der Zweckmässigkeit.
- Aufnahme in den Richtplan Kanton St. Gallen
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton St. Gallen	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten: Zweckmässigkeitsbeurteilung Projektierung	 30'000 CHF 6 Mio. CHF	-	65%	35%
Investitionskosten	40 Mio. CHF	-	65%	35%

C) Zentrenentlastung Lachen Erläuterung zu Massnahme 2.5		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Kanton Schwyz, Gemeinde Lachen **Beteiligte:** Regierungsrat Kanton Schwyz, Gemeinde Lachen, Gemeinde Altendorf, Baudepartement (Strassenbau), SBB	**Vorbereitung/Planung:** kommunaler Richtplan Lachen/Altendorf, Baulinienplan, Bauprojekt (in Bearbeitung) **Umsetzung:** 2012-2016

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Der Ortskern von Lachen weist sehr enge Platzverhältnisse auf und der durchströmende Verkehr schränkt den Langsamverkehr ein. Die Kernentlastung Lachen wird realisiert durch eine neue Verbindung via St. Gallerstrasse – Oberdorfstrasse – Bahnhofareal- Sagenriet - Sägerei Risi – Zürcherstrasse (Altendorf).

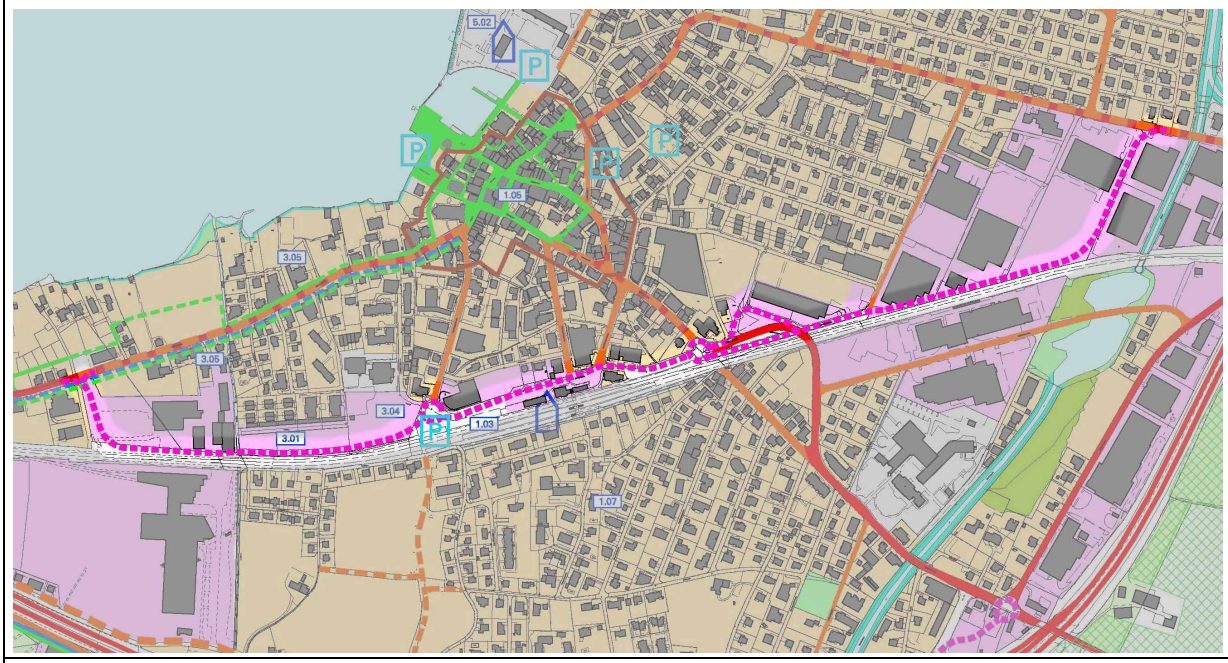
Ziel:

Die Kernentlastung ermöglicht die Schaffung eines verkehrsarmen Ortskerns und damit die Erneuerung und Attraktivierung des Ortskerns von Lachen:

- Umlagerung des Verkehrs auf die Kernentlastungsstrasse und damit Entlastung des Ortskerns.
- Aufwertung des Ortskerns als Einkaufs- , Wohn- und Arbeitsort.
- Verbesserung der Sicherheit und Aufwertung für die schwächeren Verkehrsteilnehmern (Radfahrer, Fussgänger).
- Schaffung von attraktiven Aussenräumen und Plätzen für die Öffentlichkeit.

Inhalt:

- Schaffung einer vollkommenen oberirdischen Kernentlastungsstrasse.
- Schaffung eines verkehrsarmen Ortskerns und damit zusammenhängende Erneuerung des Ortskerns von Lachen.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Baulinienplan genehmigt 02/ 2006 (Urnenabstimmung), RR 05/2006
- Bauprojekt in Bearbeitung
- Volksabstimmung Baukredit Frühjahr 2008
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Tiefbauamt Kanton Schwyz
- SBB
- Landeigentümer
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Abschluss Bauprojekt
- Definitive Kostenermittlung
- Verhandlungen mit SBB und Kanton Schwyz betr. Kostenteiler
- Verhandlungen mit Landeigentümer
- Vorbereitung Sachgeschäft und Volksabstimmung am 25. Nov. 2007

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Schwyz	Gemeinde Lachen
Planungskosten	2.5 Mio. CHF	-	50%	50%
Investitionskosten	25 Mio. CHF	-	50%	50%

D) Zentrenentlastung Pfäffikon (Freienbach) Erläuterung zu Massnahme 2.5		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Kanton Schwyz **Beteiligte:** Gemeinde Freienbach	**Vorbereitung/Planung:** 2005-2009 Projektierung **Umsetzung:** 2011-2015 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Die Achse Churerstrasse - Kantonsstrasse weist eine hohe Verkehrsbelastung auf, was zu einer Überlastung der Knoten führt (Löwenknoten, Kreisel Schweizerhof). Durch die daraus resultierenden Staulängen ergeben sich auch grössere Verzögerungen für den öffentlichen Verkehr. Es bestehen Beeinträchtigungen für das durchquerte Siedlungsgebiet bezüglich Immissionen und Aufenthaltsqualität. Vermehrt werden auch untergeordnete Strassen als Schleichwege missbraucht (z.B. Schützenstrasse, Etzelstrasse/Dorfplatz). Der Masterplan Höfe hat der Zentrenentlastung (Umfahrung) Pfäffikon die erste Priorität zugeordnet.

Heute ist das Busangebot bezüglich der möglichen Takte aufgrund der hohen Verkehrsaufkommen beschränkt. Nur durch eine Verlagerung des MIV-Verkehrs können im Zentrumsbereich und entlang der Hauptachsen genügend Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr (Verbesserung des Angebotes und der Zuverlässigkeit) sowie für den Langsamverkehr geschaffen werden. Nur ein funktionierender, zuverlässiger ÖV trägt langfristig zu einer Verlagerung vom MIV hin zum ÖV bei.

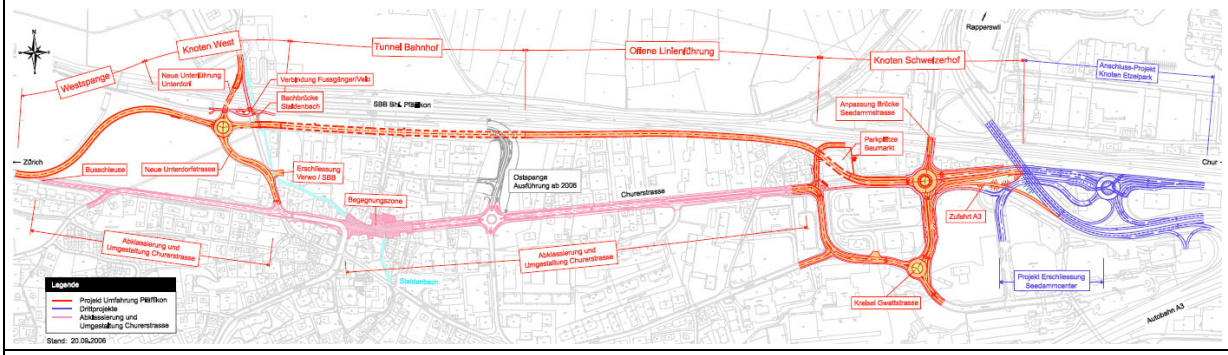
Ziel:

Entlastung der Hauptachsen vom Durchgangsverkehr und von Teilen des Ziel-/Quellverkehrs. Nutzung des gewonnenen Raums zur Attraktivierung für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr. Ermöglichung einer Angebotsverbesserung sowie Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖV. Sowie Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität durch Aufwertung der Achsen und Gewährleistung der lokalen Erschliessung.

Inhalt:

Erstellung der Umfahrung Pfäffikon. Führung einer neuen Hauptverkehrsstrasse ab westlicher Dorfeinfahrt via Unterdorfstrasse entlang des Bahntrasses bis zum Kreisel Schweizerhof. Zwischenanschluss Unterdorfstrasse und unterirdische Führung im Bahnhofbereich. Zur Sicherstellung der Entlastungswirkung gehört die Massnahme 1.11B Innenentwicklung Freienbach (Städtebauliche Aufwertung, Massnahmen zur Verkehrsberuhigung Churerstrasse). Die Umfahrung bildet zusammen mit den flankierenden Massnahmen ein eigentliches Gesamtverkehrskonzept.

Führung der Umfahrung Pfäffikon (Variante Hoch-Oberirdisch):



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Voraussetzung ist die Sanierung des Knotensystems Etzelpark/Schweizerhof
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Aufnahme in den Richtplan Kanton Schwyz
- Projektierung
- Bau
- Controlling: Überprüfung und Sicherstellung der Entlastungswirkung, evtl. durch zusätzliche flankierende Massnahmen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Schwyz	Gemeinde Freienbach
Planungskosten	16.2 Mio. CHF	-	62%	38%
Investitionskosten	88.6 Mio. CHF*	-	62%	38%

* Landerwerb und Aufwertung Strassenraum (als flankierende Massnahme) sind in Massnahme Innenentwicklung Freienbach enthalten.

E) Zentrenentlastung Rapperswil-Jona Erläuterung zu Massnahme 2.5		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Kanton St. Gallen oder Bund **Beteiligte:** Stadt Rapperswil-Jona	**Vorbereitung/Planung:** 2005–2014 Projektierung **Umsetzung:** *Variante I:* 1. Etappe (2015-2021): Bhf. Rapperswil bis Teuchelweiher *Variante II zusätzlich:* 2. Etappe (ab 2022): Kempraten bis Anschluss Hüllistein 3. Etappe (ab 2022): Teuchelweiher bis Kempraten

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Die Hauptachsen von Rapperswil-Jona sind durch hohe Verkehrsmengen mit Werten zwischen 15'000–25'000 Fahrzeugen pro Tag belastet. Der Durchgangsverkehr bezüglich Rapperswil-Jona beträgt auf dem Seedamm 50 %. Durch das Zentrum Rapperswil fahren pro Werktag mehr als 1300 Lastwagen. Die Folgen sind: städtebaulich unerwünschte Zweiteilung der Zentrumsgebiete (insb. Rapperswil), reduzierte Aufenthaltsqualität für Fussgänger, Gefährdung der Radfahrer und Immissionsbelastung der Anwohner. Verschiedene Knoten u. a. die Knoten Cityplatz und Stadthofplatz in Rapperswil-Jona sowie Zürcherstrasse/ Rütistrasse in Kempraten sind an der Grenze der Leistungsfähigkeit bzw. haben diese bereits überschritten. Die täglichen Staus behindern die Busse, was zu unattraktiven Fahrzeitverlängerungen und Anschlussbrüchen an den Bahnhöfen führt.

Aufgrund dieser Verkehrssituation und der knappen Platzverhältnisse kann das heutige Busangebot kaum verbessert werden. Lediglich durch eine Verlagerung des MIV können im Zentrumsbereich Rapperswils und entlang der Hauptachsen genügend Kapazitäten für den ÖV bereitgestellt und das Angebot stark verbessert werden. Nur ein funktionierender, zuverlässiger ÖV trägt langfristig zu einer Verlagerung vom MIV hin zum ÖV bei. Auch der Ausbau und die Attraktivitätssteigerung im Bereich Langsamverkehr ist durch die strukturelle Verkehrsüberlastung deutlich eingeschränkt.

Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung hat die Entlastung Rapperswil-Jona zwischen Bahnhof Rapperswil und Autobahnanschluss Rüti/Rapperswil als zweckmässig bewertet.

Ziel:

Entlastung der Hauptachsen vom Durchgangsverkehr und von Teilen des Ziel-/Quellverkehrs sowie vom Lastwagenverkehr und entsprechende flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz. Nutzung des gewonnen Raums zur städtebaulichen Aufwertung des öffentlichen Raumes (Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität, Attraktivitätssteigerung für Fussgänger und Radfahrer). Ermöglichung einer grossen Angebotsverbesserung sowie Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖV.

Inhalt:

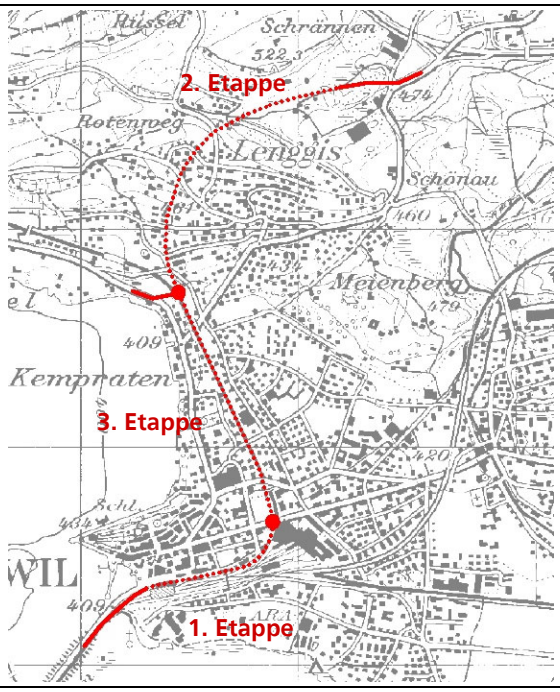
Entlastung Rapperswil-Jona. Bei Variante I im Agglomerationsprogramm Führung einer neuen Hauptachse ab Bahnhof Rapperswil bis zum Teuchelweiher (1. Etappe) zur Entlastung des Zentrums von Rapperswil und im Sachplan Verkehr Führung einer neuen Hauptachse ab Kempraten bis Anschluss Hüllistein (2. Etappe).

Bei Variante II im Agglomerationsprogramm Führung einer neuen Hauptachse (1.-3. Etappe) ab Bahnhof Rapperswil via Kempraten zum Anschluss Hüllistein, mit Zwischenanschlüssen im Zentrum von Rapperswil (Teuchelweiher) und in Kempraten.

Als flankierende Massnahmen zur Sicherstellung der Entlastungswirkung gehört der Rückbau der entlasteten Hauptachsen für den MIV, bzw. die Aufwertung für den Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr dazu. Freie Kapazitäten werden zur Förderung des ÖV (Steigerung der Zuverlässigkeit, Verbesserung des Angebotes) genutzt ebenso werden grössere Flächen dem Langsamverkehr zugeordnet.

Die Entlastungsstrasse zusammen mit den flankierenden Massnahmen ist gemäss Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003) ein zentraler Baustein zur Sanierung der Verkehrsprobleme in Rapperswil-Jona.

Bis zur Realisierung der Zentrenentlastung werden übergeordnet und auf dem innerstädtischen Strassennetz flankierende Massnahmen getroffen, die den Durchgangsverkehr (insbesondere den Schwerverkehr) reduzieren.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Zweckmässigkeitsbeurteilung Entlastung Rapperswil-Jona (2001)
- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- Aufnahme in Sachplan Verkehr, Teilprogramm Grundnetz des Bundes in Abklärung
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Aufnahme in den Richtplan Kanton St. Gallen
- Projektierung (Auflageprojekt erstellt)
- Bau
- Controlling: Überprüfung und Sicherstellung der Entlastungswirkung, ev. durch zusätzliche flankierende Massnahmen.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton St. Gallen	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten	38 Mio. CHF*	?	?	?
	112 Mio. CHF**	?	?	?
Investitionskosten	250 Mio. CHF*	?	?	?
	750 Mio. CHF**	?	?	?

* Variante I mit Etappe 1

** Variante II mit Etappen 1-3

2.6

Massnahme 2.6 Überprüfung Verkehrsregime Rüti - Dürnten

Massnahmenbereich:
Strasseninfrastruktur

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	Gemeinde Rüti **Beteiligte:** Kanton Zürich, Gemeinde Dürnten	2007 Projektierung **Umsetzung:** 2008-2010

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Die Achsen Rapperswilerstrasse - Dorfstrasse - Hauptstrasse - Ferrachstrasse weisen zu den Spitzenstunden hohe Verkehrsbelastungen auf. Massgebende Leistungsengpässe im Netz sind die Knoten Härti- und Pfauenplatz. Das Verkehrsregime mit verschiedenen Abbiegeverboten im Zentrum verschärft die Überlastungssituation am Kreisel Haupt-/Dorfstrasse und führt zu Umwegfahrten. Durch die Überlastung ergeben sich Behinderungen des öffentlichen Verkehrs.

Ziel:
Vereinfachung des Verkehrssystems im Zentrum und Vermeidung von Umwegfahrten. Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und Reduktion von Behinderungen des öffentlichen Verkehrs.

Inhalt:
Überprüfung des Verkehrssystems in Rüti unter Berücksichtigung aktueller Planungen bzw. zukünftiger Nutzungen und Umnutzungen, insbesondere
- Zweckmässigkeit von Abbiegebeschränkungen
- Gestaltung der Knotenbereiche
- Einbahnsysteme
- Verkehrssteuerung durch Lichtsignalanlagen auf den Zufahrtsachsen zum Zentrum
- Lage von Bushaltestellen
- Busspuren bzw. –bevorzugung

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Arbeitspapier Ferrachstrasse (Februar 2005)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
- Verkehrskonzept
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinden Rüti, Dürnten
Planungskosten	50'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	-	-	-	-

2.7

Massnahme 2.7 Aufwertung öffentlicher Raum Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Strasseninfrastruktur

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	A) Sternenkreuzung Eschenbach B) Feusisberg C) Schindellegi (Feusisberg) D) Churer-, Schindellegi-, Kantonsstrasse Pfäffikon (Freienbach) E) Hauptachsen Rapperswil-Jona F) Bandwiesstrasse Rüti G) Haupt-/ untere Roosstrasse Wollerau **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz	2008 - 2020

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Viele Ortszentren in der Agglo Obersee leiden an vermehrtem Durchgangsverkehr und einer damit zusammenhängenden Qualitätsminderung des öffentlichen Raums. Oftmals herrschen enge Platzverhältnisse und ein Mangel an Fussgänger- bzw. Begegnungsflächen. Der durchströmende Verkehr schränkt zudem die Bewegungsfreiheit und die Sicherheit des Langsamverkehrs ein.

Ziel:
- Schaffung von zentralen Begegnungszonen.
- Verlangsamung und Reduktion des Durchgangsverkehrs in Ortszentren.
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf Umfahrungsstrassen.
- Schaffung verbesserter Bedingungen für schwächere Verkehrsteilnehmer.

Inhalt:
- Prüfung von Tempo 30-Zonen im Kernbereich verschiedener Strassen.
- Vergrösserung des Strassenraums in verschiedenen Orten und Verbesserung der Strassengestaltung (z.B. Kreisverkehr, Kreuzungen).
- Schaffung von mehr nutzbarer Fläche z.B. zweckmässige Plätze mit mehr Bewegungsraum und Parkierungsmöglichkeiten.
- Attraktivitätsverminderung von Durchfahrtsrouten durch die Zentren mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr auf Umfahrungsstrassen zu lenken.
- Schaffung von attraktiven Begegnungszonen in den Zentrumsbereichen.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	9.63 Mio. CHF		X	X
Investitionskosten	71.25 Mio. CHF		X	X

A) Sternenkreuzung Eschenbach Erläuterung zu Massnahme 2.7		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Eschenbach **Beteiligte:** Kanton St. Gallen, Gemeinde Eschenbach	**Vorbereitung/Planung:** Verkehrskonzept / Teilstrassenplan Revitalisierung Dorkern **Umsetzung:** ab 2011

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Der Durchgangsverkehr durch Eschenbach konnte durch den Bau einer Zubringerstrasse zum grossen Teil auf die A53 gelenkt werden. Eine Neugestaltung der Sternenkreuzung im Dorfkern soll diesen Anteil vergrössern und längerfristig stabilisieren. Zudem können in Kombination mit der Massnahme Umsteigeknoten Eschenbach durch die Integration der Umsteigefunktion der Busse im Bereich Sternenkreuzung die Busfahrzeiten reduziert werden.

Ziel:

- Im Zuge der Strassensanierungsmassnahmen entlang der Rickenstrasse soll auch die Sternenkreuzung neu gestaltet werden.
- Mit dieser begleitenden Massnahme zum bereits realisierten Bau der Umfahrungsstrasse soll die Durchfahrtsroute durch das Dorf weniger attraktiv werden, mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr noch mehr auf die Zubringerstrasse A53 zu lenken.
- Gleichzeitig soll im Zentrumsbereich Sternplatz – Rössligass – Rütstrasse eine attraktive Begegnungszone geschaffen werden.

Inhalt:

- Schaffung Begegnungszone.
- Verlangsamung und Reduktion des Durchgangsverkehrs.
- Verlagerung des Durchgangverkehrs auf die Umfahrungsstrasse A 53.
- Bessere Bedingungen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Projektwettbewerb durchgeführt
- Kreiselprojekt im Jahre 2003 vom Volk abgelehnt
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf: ▪ Kantonales Strassenbauprogramm ▪ Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3
Vorgehen / nächste Schritte: ▪ Entwicklung neuer Projekte und Vorschläge

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton St. Gallen	Gemeinde Eschenbach
Planungskosten	75'000 CHF	-	70%	30%
Investitionskosten	0.75 Mio. CHF	-	70%	30%

B) Feusisberg Erläuterung zu Massnahme 2.7		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinderat **Beteiligte:** Kanton, Grundeigentümer	**Vorbereitung/Planung:** 2007 **Umsetzung:** 2008-2010

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Der Strassenkörper der Dorfstrasse Feusisberg ist sanierungsbedürftig. Die Verkehrssicherheit ist nicht mehr gewährleistet.

Ziel:
Der Strassenraum wird vergrössert und die Strassengestaltung aufgewertet.

Inhalt:
Der neue Strassenraum soll ein durchgehendes, niveaufreies Trottoir mit einer Breite von 1,8 m und einer Fahrbahnbreite von 5,4 m umfassen. An den beiden Dorfeingängen Feusisberg soll eine Mittelinsel die Torsituation verstärken. Der Strassenkörper soll saniert werden (Länge 1,7km).

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Vorprojekt vom Juni 2006
- Technischer Bericht bfu vom Januar 2007
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Grundeigentümer (Landerwerb), Abstimmung mit Kanton Schwyz (Strassenbauprojekt)
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Verhandlungen mit Grundeigentümer
- Budgetgemeinde
- Planauflage und Umsetzung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Feusisberg
Planungskosten	700'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	7 Mio. CHF	-	-	100%

C) Schindellegi (Feusisberg) Erläuterung zu Massnahme 2.7		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Feusisberg **Beteiligte:** Kanton Schwyz, Grundeigentümer	**Vorbereitung/Planung:** 2008-2009 **Umsetzung:** 2011 - 2012 (1. Etappe: Dorfstrasse Sanierung Schindellegi) 2015 - 2016 (2. Etappe: Teilüberdeckung H8)

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Der Strassenkörper der Dorfstrasse Schindellegi ist sanierungsbedürftig. Die Verkehrssicherheit ist nicht mehr gewährleistet. Vor der Kirche Schindellegi besteht kein zweckmässiger Platz mit Parkierungsmöglichkeiten. Es besteht Flächenknappheit und der Platz ist sehr verkehrsorientiert.

Ziel:

- Der Strassenraum wird vergrössert und die Strassengestaltung aufgewertet.
- Mehr nutzbare Fläche wird geschaffen, speziell zwischen Restaurant Hirschen und Kirche ist ein zweckmässiger Platz mit Parkierungsmöglichkeit zu gestalten.

Inhalt:

- 1. Etappe: Im Kernbereich der Dorfstrasse Schindellegi soll eine Tempo 30-Zone und eine Belagspflästerung geprüft werden (Länge 800m). Der Strassenknoten bei der Kirche soll sich von der übrigen Fahrbahnfläche unterscheiden.
- 2. Etappe: Projektidee - Teilüberdeckung Hauptstrasse H8 Feusisberg: Als Grundvoraussetzung, um mehr Raum zu schaffen, soll die H8 ab dem Tunnelportal Süd teilweise überdeckt werden. (Länge ca 15m, Breite ca 30m).

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Vorprojekt in Arbeit
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Kanton Schwyz
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Ausarbeitung Vorprojekt (Dorfstrasse Schindellegi), Machbarkeitsstudie (Teilüberdeckung)

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Feusisberg
Planungskosten	350'000 CHF*	-	-	100%
	450'000 CHF**	-	-	100%
Investitionskosten	3.5 Mio. CHF*	-	-	100%
	3 Mio. CHF**	-	-	100%

* 1. Etappe: Dorfstrasse

** 2. Etappe: Teilüberdeckung / Brückenkonstruktion

D) Churer-, Schindellegi-, Kantonsstrasse Pfäffikon (Freienbach) Erläuterung zu Massnahme 2.7		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Freienbach **Beteiligte:** Kt. Schwyz	**Vorbereitung/Planung:** 2006-2015 Abschnittsweise Projektierung **Umsetzung:** 2012-2015 Bau 1. Etappe 2016-2018 Bau 3. Etappe

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Die Achse Churerstrasse Kantonsstrasse weist eine hohe Verkehrsbelastung auf, was zu einer Überlastung der Knoten führt (Löwenknoten, Kreisel Schweizerhof). Durch die daraus resultierenden Staulängen ergeben sich auch grössere Verzögerungen für den öffentlichen Verkehr. Es bestehen Beeinträchtigungen für das durchquerte Siedlungsgebiet bezüglich Immissionen und Aufenthaltsqualität. Vermehrt werden auch untergeordnete Strassen als Schleichwege missbraucht (z.B. Schützenstrasse, Etzelstrasse/Dorfplatz). Der Masterplan Höfe hat der Umfahrung Pfäffikon die erste Priorität zugeordnet wobei für die entlasteten Achsen flankierende Massnahmen vorzusehen sind.

Ziel:

Attraktivitäts- und Angebotssteigerung ÖV sowie Attraktivierung LV-Verbindungen. Stauvermeidung und somit Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Sicherung der Entlastungswirkung der Entlastungsstrasse.

Inhalt:

In Zusammenarbeit mit der Siedlungsplanung sind entlang der Hauptachsen (Churerstrasse - Schindellegistrasse - Kantonsstrasse) folgende Rahmenbedingungen festzulegen:

- Bereiche von besonderem Interesse (Zentrumsbereiche).
- Entwicklungs- und Verdichtungspotenziale (Abstimmung mit ÖV-Erschliessung).
- Öffentliche Plätze.
- Gestaltungsvorgaben.
- Verschiebung der Baulinie.

Folgende Massnahmen im Bereich Verkehr sind zu konkretisieren:

- Erschliessung Bahnhof Pfäffikon.
- Umbau und Gestaltung Zentrumsbereiche.
- Umgestaltung von Knotenbereichen.
- Weitere ÖV-Beschleunigung (verstärkte Zuflussdosierung MIV, Busspur etc.).
- Überprüfung der Lage der Bushaltestellen in Zusammenhang mit der Buspriorisierung.
- Strassenraumgestaltung und Aufwertungsmassnahmen im Zentrumsbereich.
- Attraktivierung Fusswege, Radwege.

Die Ausgestaltung der Massnahmen ist für die Achse Churerstrasse durch Pfäffikon stark abhängig von der Realisierung der Umfahrung. Mit Umfahrung ergibt sich ein wesentlich grösserer Spielraum für die Ausgestaltung der Massnahmen, die dann im Sinne von flankierenden Massnahmen die Entlastungswirkung entlang der Hauptachsen sichern sollen.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Masterplan Achse Churer-/Schindellegi-/Kantonsstrasse: Problemanalyse und Massnahmenerarbeitung, Abhängigkeiten zur Umfahrung Pfäffikon
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Schwyz	Gemeinde Freienbach
Planungskosten¨ Masterplan Projektierung	 100'000 CHF 3 Mio. CHF	-	?	?
Investitionskosten	25 Mio. CHF	-	?	?

E) Hauptachsen Rapperswil-Jona Erläuterung zu Massnahme 2.7		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:** Kanton St.Gallen	**Vorbereitung/Planung:** 2005-06 Projektierung **Umsetzung:** 2008-09 Bau 1. Etappe 2012-13 Bau 2. Etappe 2017-18 Bau 3. Etappe

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Die Hauptachsen in Rapperswil-Jona weisen ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Der Busverkehr wird behindert. Für den Langsamverkehr bestehen nur wenig attraktive Verbindungen, bzw. es müssen Umwege in Kauf genommen werden. Entlang der Hauptachsen sind viele Nutzungen mit hohem MIV-Potential angesiedelt (Garagen, Tankstellen, Einkaufszentren). Die weitere Siedlungsentwicklung ergibt zudem künftig eine höhere Gesamtverkehrsbelastung. Innerhalb des heutigen Strassenquerschnittes ist nur eine sehr beschränkte Leistungssteigerung, ausgenommen im ÖV, möglich. Die Zentren weisen trotz teilweise umgesetzter Massnahmen noch städtebauliche Mängel auf. Deren Behebung durch die starke Belastung der Hauptachsen sind Grenzen gesetzt.

Ziel:

Attraktivitäts- und Angebotssteigerung ÖV sowie Attraktivierung LV-Verbindungen. Stauvermeidung und somit Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Inhalt:

In Zusammenarbeit mit der Siedlungsplanung sind entlang der Hauptachsen folgende Rahmenbedingungen festzulegen:

- Bereiche von besonderem Interesse (Zentrumsbereiche).
- Entwicklungs- und Verdichtungspotenziale (Abstimmung mit ÖV-Erschliessung).
- Öffentliche Plätze.
- Gestaltungsvorgaben.
- Verschiebung der Baulinie.

Folgende Massnahmen im Bereich Verkehr sind zu konkretisieren:

- Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona.
- Kernentlastung Jona.
- Verlängerung Bühlstrasse.
- Kreisel Stadthofplatz.
- Umbau und Gestaltung Bahnhofplätze
- Weitere ÖV-Beschleunigung (verstärkte Zuflussdosierung MIV, Busspur etc.).
- Überprüfung der Lage der Bushaltestellen in Zusammenhang mit der Buspriorisierung.
- Strassenraumgestaltung, Aufwertungsmassnahmen im Zentrumsbereich.
- Attraktivierung Fusswege, Radwege.

Die Ausgestaltung der Massnahmen ist für die Achse Bahnhofstrasse/Neue/Alte Jonastrasse – Zürcherstrasse - Rütistrasse stark abhängig von der Realisierung der Entlastung Rapperswil-Jona. Mit Entlastung ergibt sich ein wesentlich grösserer Spielraum für die Ausgestaltung der Massnahmen, die dann im Sinne von flankierenden Massnahmen die Entlastungswirkung entlang der Hauptachsen sichern sollen. Zur Illustration der betroffenen Hauptachsen und Bereiche vergleiche die folgenden Abbildungen gemäss Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Abstimmung auf Masterplan Raumordnung und Verkehr (in Bearbeitung)
- Abstimmung auf ÖV-Konzept
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Masterplan St.Gallerstrasse - Neue Jonastrasse: Problemanalyse, Klärung der Siedlungsentwicklung und Massnahmenerarbeitung
- Masterplan Bahnhofstrasse/Neue/Alte Jonastrasse - Zürcherstrasse - Rütistrasse: Problemanalyse und Massnahmenerarbeitung, Abhängigkeiten zur Entlastung Rapperswil-Jona.
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten: Masterpläne Projektierung	 200'000 CHF 3-4.5 Mio. CHF	-	65%	35%
Investitionskosten	25-30 Mio. CHF*	-	65%	35%

* je nach Ausgestaltung

F) Bandwiesstrasse Rüti Erläuterung zu Massnahme 2.7		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Rüti **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** 2007-2008 Projektierung **Umsetzung:** 2008-2009 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Im Abschnitt zwischen Migros und Gemeindehaus hat die Gemeinde Rüti die Situation für den Langsamverkehr auf der Bandwiesstrasse durch die Schaffung einer Flanierzone bereits aufgewertet. Im Abschnitt zwischen Migros und Dorfstrasse ist die Einführung einer Tempo 30 - Zone geplant.

Ziel:
Attraktivere Gestaltung für den Langsamverkehr.

Inhalt:
Einrichtung einer Tempo 30 – Zone

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Rüti
Planungskosten	0.1 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	1 Mio. CHF	-	-	100%

G) Haupt-/ untere Roosstrasse Wollerau Erläuterung zu Massnahme 2.7		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Wollerau **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** 2007-2008 **Umsetzung:** 2009-2010

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Durch die Verschiebung des Autobahnanschlusses Wollerau und dem neuen Zubringer Umfahrung Süd ergibt sich eine entsprechende Verkehrsentlastung für das Zentrum von Wollerau und die untere Roosstrasse. Zur Sicherung dieser Entlastung sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sind flankierende Massnahmen notwendig.

Ziel:

Sicherung der Verkehrsentlastung im Zentrumsbereich. Verbesserung der Aufenthaltsqualität insbesondere auch für den Langsamverkehr.

Inhalt:

In Zusammenarbeit mit der Siedlungsplanung sind entlang der entlasteten Achsen folgende Rahmenbedingungen festzulegen:

- Bereiche von besonderem Interesse (Zentrumsbereiche)
- Entwicklungs- und Verdichtungspotenziale (Abstimmung mit ÖV-Erschliessung)
- Öffentliche Plätze
- Gestaltungsvorgaben

Folgende Massnahmen im Bereich Verkehr sind zu konkretisieren:

- Umbau und Gestaltung Zentrumsbereiche
- Umgestaltung von Knotenbereichen
- Strassenraumgestaltung und Aufwertungsmassnahmen
- Attraktivierung Fusswege, Radwege

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Schwyz	Gemeinde Wollerau
Planungskosten	150'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	1 Mio. CHF	-	-	100%

2.8

Massnahme 2.8 Verkehrsberuhigte Quartiere Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Strasseninfrastruktur

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	A) Dürnten B) Eschenbach C) Feusisberg D) Freienbach E) Rapperswil-Jona **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz, Zürich	2008 - 2020

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Individualverkehrs ist in den Quartieren der Agglo Obersee meist nicht der Situation angepasst und stellt eine Gefahr für die Bewohnerinnen und Bewohner dar. Quartiere mit parallelen, untergeordneten Strassen zu den Hauptverkehrsachsen werden zudem oft als Ausweichmöglichkeit für den Schleichverkehr verwendet.

Ziel:
- Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs.
- Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr und für die Bewohnerinnen und Bewohner auf den Durchgangs- und Quartierstrassen.
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum (Radfahrer, Fussgänger).

Inhalt:
- Verkehrsberuhigungen, punktuelle Anordnung von Tempo-30-Zonen oder anderen Massnahmen zur Durchsetzung einer langsameren Fahrweise in Wohngebieten.
- Strassensanierungen mit beruhigenden Elementen auf den Durchgangsstrassen.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	2.31 Mio. CHF		X	X
Investitionskosten	4.96 Mio. CHF		X	X

A) Verkehrsberuhigte Quartiere Dürnten Erläuterung zu Massnahme 2.8		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Dürnten **Beteiligte:**	**Vorbereitung/Planung:** Konzept Tempo 30 2009-2010 **Umsetzung:** 2011 - 2014

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs, des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs ist bedürfnisorientiert zu steuern. Das "zu Fuss gehen" ist eine der wichtigsten Bewegungsarten im Bereich der Schulhäuser und Kindergärten und entsprechend sind die Gefahren durch unangepasstes und zu schnelles Fahren an mehreren Stellen in Dürnten vorhanden.

Ziel:

- Verbesserung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit in den Wohnquartieren und Erhöhung der Wohnqualität.
- Punktuelle Einführung von Tempo 30-Zonen.

Inhalt:

Umsetzung des Konzeptes zur punktuellen Einführung von Tempo 30-Zonen, eventuell vorerst nur eine punktuelle Umsetzung von einzelnen Zonen, da Gesamtkonzept im 2003 durch die Stimmberechtigten abgelehnt wurde.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Konzept im November 2003 durch die Gemeindeversammlung abgelehnt.
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Bildung einer beratenden „Verkehrskommission“
- Durchführung einer Verkehrserhebung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Dürnten
Planungskosten	50'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	500’000 CHF	-	-	100%

B) Verkehrsberuhigte Quartiere Eschenbach Erläuterung zu Massnahme 2.8		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Eschenbach **Beteiligte:** Gemeinde Eschenbach	**Vorbereitung/Planung:** Ortsplanungsrevision 2007 ff. **Umsetzung:** Ab 2011

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Das Geschwindigkeitsniveau des MIV ist oft nicht der Situation angepasst. Insbesondere auf den Durchgangs- und Quartierstrassen ist die Sicherheit für die Bewohner und den Langsamverkehr nicht gewährleistet. Die Gemeinde Eschenbach hat dieses Problem erkannt und entsprechende Massnahmen getroffen. So ist auf der Durchgangs- und Quartierstrasse Binzenstrasse-Lütschbach seit rund drei Jahren eine provisorische Verkehrsberuhigungsmassnahme eingerichtet. Der Gemeinderat hatte im Januar 07 ein Projekt aufgelegt, das nachhaltig zur Beruhigung des Verkehrs und zur Sicherheit und Wohnqualität der Anwohner beitragen sollte. Gegen das Projekt wurde das Referendum erhoben und die Verkehrsberuhigung in der Volksabstimmung vom 6. Mai 07 abgelehnt. Es soll nun im Rahmen der Ortsplanungsrevision ein Gesamtkonzept erarbeitet und zukünftig verkehrsberuhigende Massnahmen zu Beginn von Neuerschliessungen integriert werden. Zur Diskussion stehen Tempo 30 für das Quartier Letten, die Mythenstrasse sowie eine Einbahnregelung für die Obergass/Kirchgass (zwecks Entlastung der Kreuzung Restaurant Kreuz).

Ziel:

- Reduktion der Geschwindigkeit des MIV.
- Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr und für die Bewohner auf den Durchgangs- + Quartierstrassen.
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum (Radfahrer, Fussgänger).

Inhalt:

- Verkehrsberuhigungen, punktuelle Anordnung von Tempo-30-Zonen oder anderen Massnahmen zur Durchsetzung einer langsameren Fahrweise in Wohngebieten.
- Strassensanierungen mit beruhigenden Elementen auf den Durchgangsstrassen.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Ortsplanungsrevision 2007
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Voruntersuchung: Überprüfung der Zweckmässigkeit von verkehrsberuhigten Quartieren und Strassen unter Einbezug und Information der Bevölkerung.
- Gutachten zu den Massnahmen + Auswirkungen von Verkehrsberuhigungen in Quartieren/ Strassen
- Pilotphase
- Umsetzung der Massnahmen
- Nachkontrolle

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Eschenbach
Planungskosten	30'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	0.20 Mio. CHF	-	-	100%

C) Verkehrsberuhigte Quartiere Feusisberg Erläuterung zu Massnahme 2.8		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinderat Feusisberg **Beteiligte:** Kanton, Grundeigentümer	**Vorbereitung/Planung:** 2007 **Umsetzung:** 2008-2011 (1. Etappe: Schulhausstrasse) 2011 (2. Etappe: Giessenstrasse)

Ausgangslage / Problembeschrieb:

- Entlang des Schulhausareals Maihof im Dorfkern Schindellegi verläuft die verkehrsorientierte Schulhausstrasse (Länge 400 m).
- Der Einlenker der Giessenstrasse (alte Verbindungsstrasse) in die Dorfstrasse genügen für den heute anfallenden Verkehr aus Sicherheitsgründen nicht mehr

Ziel:

- Die Verkehrssicherheit beim Schulhaus soll verbessert werden, namentlich durch Temporeduktion.
- Die Giessenstrasse soll für den Durchgangsverkehr geschlossen und dadurch verkehrsberuhigt werden.

Inhalt:

- 1. Etappe: Die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs auf der Schulhausstrasse soll auf Tempo 30 reduziert werden.
- 2. Etappe: Einlenkradien und Sichtweiten im übergeordneten Strassennetz entsprechen nicht den einschlägigen Normen. Mit der neuen Strasse "Frohe Aussicht" besteht ein reglementskonformer Anschluss an die Dorfstrasse.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Verkehrszählung und Gutachten
- Feststellung GRB
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Bewilligung durch den Kanton Schwyz
- Abstimmung Nützerrechte/ Durchfahrtsrecht mit Grundeigentümern
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Ergebnis Gutachten
- Beschluss und Umsetzung
- Klärung der Erschliessungsrechte auf der Strasse "Frohe Aussicht"
- Schliessung der Giessenstrasse

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Feusisberg
Planungskosten	30'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	260'000 CHF	-	-	100%

D) Verkehrsberuhigte Quartiere Freienbach Erläuterung zu Massnahme 2.8		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Freienbach **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** ab 2005 Projektierung **Umsetzung:** 2006–2010 Quartierweise Umsetzung

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Parallele, untergeordnete Strassen zu den Hauptverkehrsstrassen bieten sich als Ausweichmöglichkeit für den Schleichverkehr an. Das Geschwindigkeitsniveau des MIV ist oft nicht der Situation angepasst. Auf Erschliessungsstrassen fehlen zudem z.T. Querungsmöglichkeiten und Trottoirs für die Fussgänger.

Ziel:

Reduktion der Geschwindigkeit des MIV und damit Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr in den Quartieren. Vermeiden von Ausweichverkehr der übergeordneten Strassen und bessere Kanalisierung. Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum (Velo, Fussgänger).

Inhalt:

Punktuelle Anordnung von Tempo-30-Zonen oder anderen Massnahmen zur Durchsetzung einer langsameren Fahrweise in Wohngebieten.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Mobilitätskonzept Freienbach
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Umsetzung der Massnahmen in den bereits vorgesehenen Gebieten
- Ausdehnung auf gesamtes Gemeindegebiet

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Freienbach
Planungskosten	200'000 CHF*	-	-	100%
Investitionskosten	2 Mio. CHF	-	-	100%

*Voruntersuchung: 20'000, Gutachten: 7’000–12'000 pro Zone, Nachkontrolle: 5’000–8'000 pro Zone

E) Verkehrsberuhigte Quartiere Rapperswil-Jona Erläuterung zu Massnahme 2.8		**Massnahmenbereich:** Strasseninfrastruktur
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** ab 2005 Voruntersuchung, Gutachten, Projektierung **Umsetzung:** 2007-2009 Quartierweise Umsetzung

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Parallele, untergeordnete Strassen zu den Hauptverkehrsstrassen bieten sich als Ausweichmöglichkeit für den Schleichverkehr an. Das Geschwindigkeitsniveau des MIV ist oft nicht der Situation angepasst. Auf Erschliessungsstrassen fehlen zudem z.T. Querungsmöglichkeiten und Trottoirs für die Fussgänger.

Ziel:
Reduktion der Geschwindigkeit des MIV und damit Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr in den Quartieren. Vermeiden und Reduktion von Ausweichverkehr der übergeordneten Strassen und bessere Kanalisierung. Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum (Velo, Fussgänger).

Inhalt:
Flächendeckende Prüfung der Anordnung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen zur Durchsetzung einer langsameren Fahrweise in Wohngebieten.

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- Voruntersuchung Verkehrsberuhigung/Tempo 30 (2005)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Gemeinsame Absicht und Bearbeitung in Rapperswil-Jona zur einheitlichen und flächendeckenden Gestaltung.
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
- Voruntersuchung: Überprüfung der Zweckmässigkeit der Tempo 30-Zonen bzw. Vorschläge für andere verkehrsberuhigende Massnahmen. Vorschlag zur Zonenabgrenzung und Etappierung. Einbezug der Bevölkerung und Schulen zur Situationsanalyse (Gefahrenstellen etc.). Information Bevölkerung.
- Gutachten: Geschwindigkeitsmessungen, Beurteilung von Gefahrensituationen, Massnahmen und Auswirkungen von T30 oder anderer Massnahmen für jede einzelne Zone.
- Umsetzung der baulichen Massnahmen und Verfügung/Signalisation der T30-Zone bzw. Verkehrsberuhigung in den einzelnen Zonen.
- Nachkontrolle: Überprüfung der Situation gemäss vorausgehendem Gutachten. Allenfalls Ergreifen von zusätzlichen Massnahmen, um T30 durchsetzen zu können.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten	200'000 CHF*	-	-	100%
Investitionskosten	2 Mio. CHF	-	-	100%

*Voruntersuchung: 20'000, Gutachten: 7’000–12'000 pro Zone, Nachkontrolle: 5’000–8'000 pro Zone

2.9

Massnahme 2.9 Knotensanierung Altendorf

Massnahmenbereich:
Strasseninfrastruktur

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	Gemeinderat Altendorf **Beteiligte:** Baudepartement des Kanton Schwyz (Strasseneigentümer), Gemeinde Altendorf	Kommunaler Richtplan Massnahmenplan Ortsdurchfahrt **Umsetzung:** 1.-3. Etappe bis Ende 2008, 4. Etappe ab 2011

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Die vier Verkehrsknoten entlang der Kantonsstrasse sind aus verkehrtechnischen Gründen und für die Steigerung der Verkehrssicherheit umzugestalten.

Ziel:
Verbesserung der Sicherheit und des Verkehrsablaufes.

Inhalt:
Knotensanierungen
- 1. Etappe: Talstrasse / Kantonsstrasse,
- 2. Etappe: Bahnhofstrasse/ Neutalstrasse/ Kantonsstrasse,
- 3. Etappe: Oberdorfstrasse/Seestattstrasse/Kantonsstrasse und
- 4. Etappe: Brügglistrasse / Kantonsstrasse.

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Erläuterungsbericht zum Richtplan, Objektblätter, Genehmigungsexemplar 06/2003
- Massnahmenplan Ortsdurchfahrt Altendorf, Objektblätter, 02/2005
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Baudepartement/Tiefbauamt
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Projektgenehmigung durch den Regierungsrat

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**			
		Bund	Kanton	Gemeinde Altendorf	Private
Planungskosten	0.9 Mio. CHF	-	60%	25%	15%
Investitionskosten	6 Mio. CHF	-	60%	25%	15%

2.10

Massnahme 2.10 Kreisel Kreuzung Rössli Wolfhausen (Bubikon)

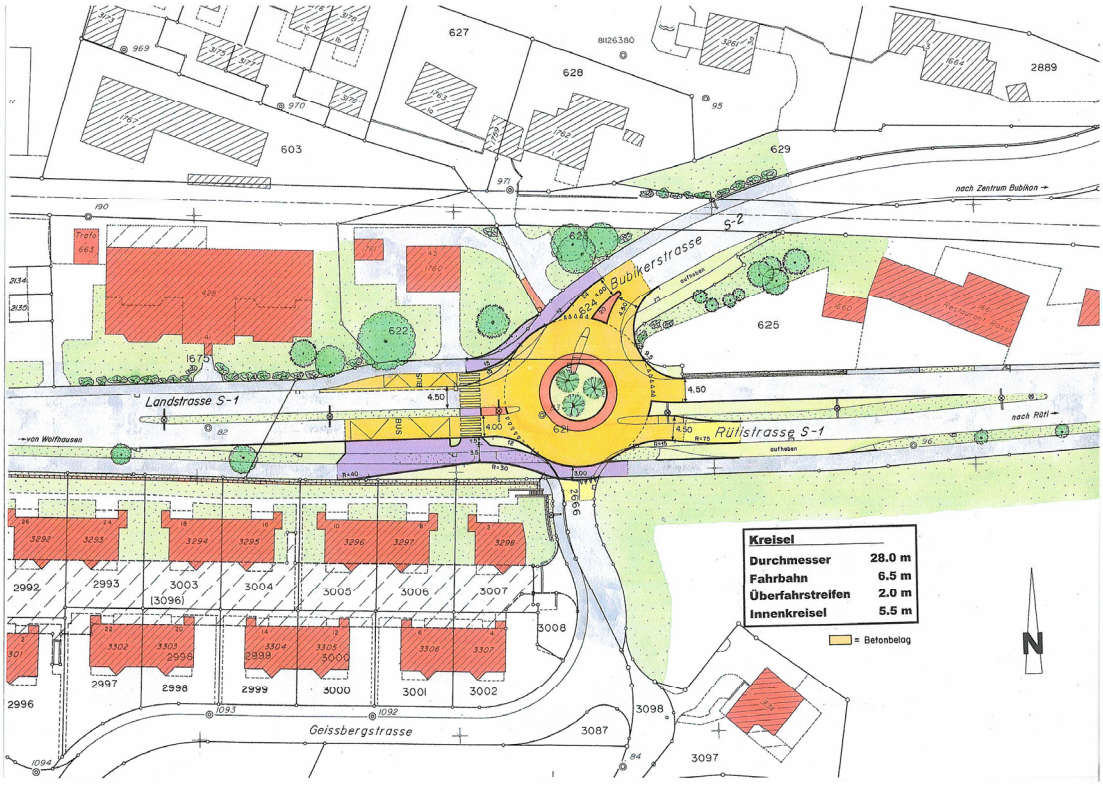
Massnahmenbereich:
Strasseninfrastruktur

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
Schlüsselprojekt x sehr hoch hoch	Kanton Zürich **Beteiligte:** Kanton Zürich, Gemeinde Bubikon	Vorprojekt 2006 **Umsetzung:** 2011

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Die Staatsstrasse Rüti-Hombrechtikon, welche mitten durch das Dorf Wolfhausen verläuft, ist stark befahren. Bei der Rössli-Kreuzung eingangs Wolfhausen treffen zwei Staats- und eine Gemeindestrasse mit entsprechend vielen Verkehrsbeziehungen zusammen. Durch die Bautätigkeit nimmt zudem der Quellverkehr bei dieser Kreuzung stark zu.

Ziel:
Mit dem projektierten Kreisel wird die Verkehrssicherheit erhöht und gleichzeitig ein Eingangstor auf der Seite Rüti geschaffen.

Inhalt:
Verkehrstechnische Sanierung der Verzweigung mittels Kreisel gemäss Vorprojekt 2006.



Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Vorprojekt Tiefbauamt Kanton Zürich vom Januar 2006
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordination mit Fahrbahnerneuerung ab 2011
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Ausarbeitung Detailprojekt
- Realisierung koordiniert mit Fahrbahnerneuerung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Zürich	Gemeinde Bubikon
Planungskosten	100'000 CHF	-	75%	25%
Investitionskosten	550'000 CHF	-	75%	25%

2.11

Massnahme 2.11 Unterführung Aufhof Lachen

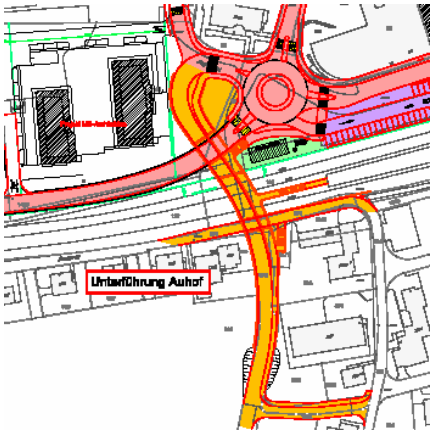
Massnahmenbereich:
Strasseninfrastruktur

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	Gemeinderat Lachen **Beteiligte:** Kanton Schwyz, SBB, Gemeinde Lachen	Bauprojekt, Informations- und Mitwirkungsverfahren Erschliessungsplanänderung **Umsetzung:** 2011-2013

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Im Zusammenhang mit der geplanten Kernentlastungsstrasse und der vorgesehenen Schliessung des bestehenden Bahnübergangs muss die Verbindung Oberdorf – Dorfkern neu erstellt werden.

Ziel:
Mittels einer Unterführung sollen das Oberdorf und der Dorfkern verbunden und ab der Unterführung ein direkter Fussgänger-Zugang zum Perron geschaffen werden.

Inhalt:
Bau einer Personenwagen- und Fussgänger-/Radfahrerunterführung zwischen Kreisel Sagenriet und dem Gebiet Gweerhof und direkten Zugang zum Perron für Bahnbenützer.



Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Informations- und Mitwirkungsverfahren Erschliessungsplan-Änderung durchgeführt
- Vorprüfung Kanton Schwyz abgeschlossen
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Landeigentümer
- SBB
- Kanton Schwyz
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Abschluss Verhandlungen mit Landeigentümer
- Abschluss Verhandlungen mit SBB
- Auflage Erschliessungsplan-Änderung
- Volksabstimmung Erschliessungsplan-Änderung und Baukredit

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**			
		Bund	Kanton	Gemeinde Lachen	SBB
Planungskosten	750'000 CHF	-	10%	80%	10%
Investitionskosten	7.5 Mio. CHF	-	10%	80%	10%

2.12

Massnahme 2.12 Dynamisches Parkleistsystem Rapperswil-Jona

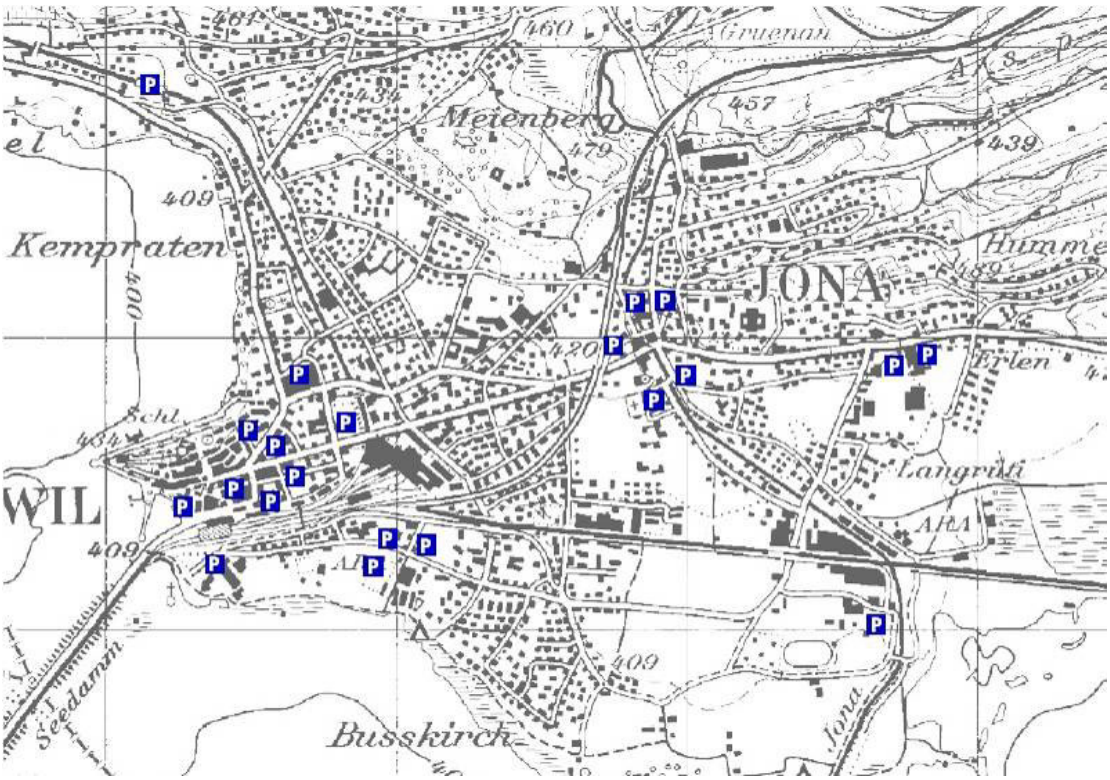
Massnahmenbereich:
Strasseninfrastruktur

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:** -	2006 Projektierung **Umsetzung:** 2009 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:
In Rapperswil-Jona bestehen verschiedene öffentliche Parkplätze und Parkhäuser. Für die direkte Führung ortsunkundiger Fahrzeuglenker besteht in Rapperswil ein statisches Parkleitsystem. Da jedoch Angaben über die Verfügbarkeit von freien Parkplätzen fehlen, entstehen z.T. Umwegfahrten.

Ziel:
Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs.

Inhalt:
Das bestehende statische Parkleitsystem wird durch ein dynamisches ersetzt, das den jeweils aktuellen Belegungszustand (Anzahl freie Plätze) jedes einzelnen Parkhauses anzeigt. Die in der Skizze aufgeführten Parkplätze in Rapperswil-Jona sind zu integrieren.



Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Einbezug Kantonspolizei und Betreiber Parkhäuser
- Kombination mit P+R und Fahrgastinformation ÖV
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Studie Parkleitsystem Rapperswil-Jona: Überprüfung der Zweckmässigkeit, Festlegen der einzubeziehenden Parkierungsanlagen, Standorte der Wechseltextanzeigen, Finanzierung und Kostenteiler, weiteres Vorgehen (z.B. Etappierung: 1. Priorität Rapperswil, 2. Priorität Jona)
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten	50'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	2 Mio. CHF	-	-	100%

III. Massnahmen Öffentlicher Verkehr

Massnahme 3.1 Regionale ÖV-Strategie Schiene 2
Massnahme 3.2 Ausdehnung Busvision ZVV auf Agglo Obersee 4
Massnahme 3.3 Regionale ÖV-Strategie Bus 5
Massnahme 3.4 Doppelspur Seedamm 7
Massnahme 3.5 Umsteigeknotenpunkte Agglo Obersee 8
A) Umsteigeknotenpunkt Bubikon 9
B) Umsteigeknotenpunkt Eschenbach 11
C) Umsteigeknotenpunkt Ortszentrum Jona (Rapperswil-Jona) 13
D) Umsteigeknotenpunkt Lachen 14
E) Umsteigeknotenpunkt Pfäffikon (Freienbach) 16
F) Umsteigeknotenpunkt Ortszentrum Rapperswil (Rapperswil-Jona) 17
G) Umsteigeknotenpunkt Rüti 18
Massnahme 3.6 Angebotsverbesserungen Ortsbusse Agglo Obersee 19
A) Ortsbus Freienbach 20
B) Stadtbus Rapperswil-Jona 22
C) Ortsbus Rüti 24
Massnahme 3.7 Erhaltung und Sanierung Industriegleis Bubikon-Wolfhausen 26
Massnahme 3.8 Kursschifffahrt Agglo Obersee 27
Massnahme 3.9 Stadtbahn Agglo Obersee 28

3.1

Massnahme 3.1 Regionale ÖV-Strategie Schiene

Massnahmenbereich:
Öffentlicher Verkehr

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	Kanton St. Gallen **Beteiligte:** Kantone Schwyz und Zürich, SBB, SOB, ZVV, Standortgemeinden	2006–2007 Strategie **Umsetzung:** 2008-2010

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr in der Agglo Obersee ist im Verhältnis zu vergleichbaren Orten hoch. Das hängt unter anderem damit zusammen, dass das Angebot des lokalen öffentlichen Verkehrs nicht den Ansprüchen einer Agglomeration entspricht.
Möchten die Gemeinden ihre Potentiale bezüglich Einwohner und Arbeitsplätze auch in Zukunft ausnützen können, so ist die Verlagerung des zusätzlichen Verkehrs bzw. Umlagerung des heutigen Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr ein zentraler Punkt. Die Verlagerung kann jedoch nur bei einem entsprechend ausgebauten, attraktiven und funktionierenden System des öffentlichen Verkehrs stattfinden. Dies bedingt eine übergeordnete Betrachtung des öffentlichen Verkehrs über das Gesamtgebiet der Agglo Obersee und strategische Festlegung von künftigen Elementen.

In der S-Bahnstudie "Bahnangebot Obersee 2015" wurden bereits erste Varianten bezüglich Netz und Angebot untersucht. Im Vordergrund steht eine Verlängerung der Zürcher S-Bahn (S15) über Rapperswil hinaus in Richtung Uznach/Ziegelbrücke und Pfäffikon/Schindellegi. Die Varianten sind zu konkretisieren und im Detail bezüglich ihrer Machbarkeit und Zweckmässigkeit zu prüfen unter Berücksichtigung der Erschliessungsrundsätze der Agglo Obersee.

Ziel:

Im Raum Agglo Obersee soll im Kernbereich der ¼h-Takt auf dem Bus- und Bahnnetz grundsätzlich Standard sein; namentlich in Bereichen mit hohem Fahrgastpotential. Auf der Schiene sollen möglichst viele direkte Verbindungen angeboten werden. Damit sollen der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr erhöht sowie die Lärm- und Luftschadstoffbelastung reduziert werden. Zudem soll eine weitere Entwicklung im Gebiet Agglo Obersee ermöglich werden.

Inhalt:

Vertiefung der S-Bahnstudie mit Gesamtbetrachtung des öffentlichen Verkehrs über die Agglo Obersee im Sinne des ÖV-Rückgrates. Festlegen einer langfristigen Strategie bezüglich dem angestrebten Angebot und der dazu notwendigen Infrastruktur sowie Sicherung der notwendigen Ressourcen im Hinblick auf die 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn.

Folgende Elemente sind zu prüfen und zu konkretisieren:

- Prüfung von Alternativen zum Bus (z.B. Stadtbahn) mit hoher Taktdichte und weiteren Haltestellen.
- Klärung der kritischen Punkte
- Abstimmung mit Angebot SOB und Angebotsperspektiven Ost
- Vertiefung der Varianten in Abstimmung mit weiteren Abhängigkeiten
- Klärung der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Varianten
- Entscheid einer Bestvariante
- Aufzeigen der notwendigen Infrastruktur und der Kosten je Ausbauschritt.

Kurzfristige Massnahmen (TE S-Bahn Zürich) mit Beschlüssen 2008/2009 und Umsetzung 2012-2016:

- Überholgleis in Pfäffikon (4 TE S-Bahn Zürich):
- dichtere Zugfolge in der March (4 TE S-Bahn Zürich)

Mittelfristige Massnahmen (AP Ost, 4. 4. TE S-Bahn Zürich):

- Beschleunigte Einfahrt Bahnhof Rapperswil (AP Ost)

- Kreuzungsstation Blumenau
- Doppelspur Schmerikon – Uznach (ZEB, Neat-Zubringer)
- Abstellgleis und Weiche Uznach (AP Ost)
- Perronwendegleis Siebnen
- Ausbau Ziegelbrücke
- Möglichkeiten Verlängerung S-Bahn bis Schindellegi (Perronanpassungen).

Längerfristige Massnahmen / Ausbauoptionen:

- Doppelspur Feldbach-Rapperswil
- Meienbergtunnel als Verbindung zwischen Kempraten und Jona zur besseren Anbindung von Jona ans S-Bahnnetz rechtes Zürichseeufer im Sinne der Verfestigung der Funktion Umsteigeknoten Jona oder neue S-Bahnhaltestelle Sonnenhof als Zentrumshaltestelle.
- Verbindungslinie Jona – Blumenau.
- Verbindungslinie Hurden – Altendorf

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- Mobilitätskonzept Freienbach
- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Kantonaler Richtplan SZ: Region March (Masterplan)
- S-Bahn Vision und 4. Teilergänzung
- Angebotsperspektiven Ost (AP Ost)
- Grundsatzstudie Bahnangebot Obersee 2015
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Abstimmung mit dem ZVV und der SBB
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Fertigstellung ÖV-Strategie: Prüfung Machbarkeiten und Infrastrukturausbauten sowie Festlegung Bestvariante Angebot für den öffentlichen Verkehr in der Agglomeration Obersee. Definition der Vorgaben für die laufenden Planungen mit direkten Abhängigkeiten.
- Planungen: Aufnahme in Angebotsperspektiven Ost, 4. Teilergänzung Zürcher S-Bahn und S-Bahn St. Gallen
- Umsetzungsplan und Controlling: Regelung von Zeitpunkten und Zuständigkeiten für die weitere Umsetzung und Angebotsdefinition sowie Überprüfung von Inhalten und Terminen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone St. Gallen, Schwyz, Zürich	SBB
Planungskosten	5.5 Mio. CHF	-	?	-
Investitionskosten*	40 Mio. CHF*	-	-	-
	15 Mio. CHF**			
Betriebskosten	noch offen			

* Überholgleis in Pfäffikon

** Dichtere Zugfolge in der March

3.2

Massnahme 3.2 Ausdehnung Busvision ZVV auf Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Öffentlicher Verkehr

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	Kanton St. Gallen **Beteiligte:** ZVV, Kantone Schwyz und Zürich	2006–2007 Busvision **Umsetzung:** 2008-2010

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Für die im Kanton Zürich liegenden Gemeinden besteht mit der Busvision des ZVV eine mittel- bis langfristige Perspektive mit übergeordneten Vorgaben für die Planung des Feinverteilers vor. Die Gemeinden ausserhalb des Kantons Zürich werden, auch wenn sie im ZVV integriert sind, in diesem Instrument nicht berücksichtigt.

Ziel:
Einheitliche Grundlage und Betrachtung für das gesamte ZVV Gebiet. Definition einer langfristigen Strategie für den lokalen ÖV in der Agglo Obersee.

Inhalt:
Ausdehnung der Busvision ZVV auf die gesamte Agglo Obersee. Insbesondere sind folgende Punkte zu erarbeiten:
- Zuordnung der Gemeinden zu den bestehenden Teilregionen
- Aufbereitung und Vereinheitlichung der Grundlagedaten
- Analyse Siedlung und Verkehr (bzw. Übernahme der Daten aus den abgeschlossenen Studien)
- Festlegung der Angebotsbereiche 1-3
- Darstellung der Busvision
- Abschätzung der Auswirkungen auf den Betrieb

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- ZVV Busvision (2003)
- Grobkonzept Linthbus
- Mobilitätskonzept Freienbach
- ÖV-Studie Rapperswil-Jona
- Strategieplan ÖV (SpöV) Kanton St. Gallen
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
- Grundlagen und Strategie: Erarbeitung der Grundlagen und Datenbasis. Analyse Siedlung und Verkehr und Definition der Angebotsbereiche und Grundlagen für den Betrieb.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone St. Gallen, Schwyz, Zürich	ZVV
Planungskosten	200'000 CHF	-	?	?
Investitionskosten	-	-	-	-

3.3

Massnahme 3.3 Regionale ÖV-Strategie Bus

Massnahmenbereich:
Öffentlicher Verkehr

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	? **Beteiligte:** Beteiligte Tiefbauämter, Amt für öffentlichen Verkehr St. Gallen, Transportunternehmungen	2006–2007 Strategie **Umsetzung:** 2008-2010

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Mit der Ausdehnung der Busvision ZVV auf alle Teilräume der Agglo Obersee werden strategische Grundsätze für den ÖV-Feinverteiler festgelegt. In einem ersten Schritt muss für die Agglo Obersee die Strategie sowie das Angebot für die regionalen Busse abgeleitet werden.

Ziel:
Abstimmung der regionalen Buslinien auf das übergeordnete Angebot des Schienenverkehrs und Stärkung des ÖV-Rückgrates. Attraktivitätsteigerung des ÖV-Feinverteilers. Somit Reduktion des Anteils motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr und Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffbelastung sowie weitere Entwicklung im Gebiet Agglo Obersee, vorrangig mit erhöhtem Anteil an öffentlichem Verkehr.

Inhalt:
Neben der Distanz zur Haltestelle und dem Fahrplan der Busse ist für den potenziellen Busbenützer, bzw. den potentiellen Umsteiger vom MIV auf den ÖV, auch die Attraktivität des Verkehrsmittels wichtig. Auftritt, Gestaltung, Werbung etc. spielen eine wichtige Rolle. Die Massnahmen sind für die regionalen Busse zu erarbeiten.

Folgende übergeordnete Punkte sind zu prüfen, bzw. zu konkretisieren:

- Liniennetz
- Definition von Hauptumsteigeknoten (Massnahme 3.6)
- Lage der Haltestellen, neue Haltestellen (in Zusammenhang Buspriorisierung, Fussgängerquerungen/-netz, Hauptattraktoren etc.)
- Fahrplanergänzungen und -verbesserungen
- Konzeption zur Priorisierung der Busse im Mischverkehr
- Gestaltung Busse und Haltestellen

Zudem sollen folgende Schwerpunkte im Detail geprüft werden:

- Busbevorzugung auf ÖV-Hauptachsen: St.Gallerstrasse-Neue Jonastrasse, Rütistrasse-Belsitostrasse-Fluhstrasse-Kreuzstrasse-Alte Jonastrasse-Obere/Untere Bahnhofstrasse (Massnahme 6.5)
- Direkte Linienführung Buech-Wagen (z.B. neue Strassenverbindung Buech-Wagen für ÖV)
- Verbessertes Wochenendangebot
- Taktverdichtung und Tageszeitenabhängiges Angebot (Transportketten):
  - Bubikon: Verdichtung Busfahrplan auf Linie 880 zu einem durchgehenden Viertelstundentakt Montag - Freitag während den Betriebszeiten der S-Bahnlinie 15 (gewährleistet den Anschluss für den Ortsteil Wolfhausen).
  - Eschenbach: Fahrplanverdichtung werktags und an Wochenenden sowohl tagsüber wie auch an Randzeiten (Nachtbusse).
  - Dürnten: Verbesserung der Vernetzung des Busnetzes innerhalb der Gemeinde und mit den Nachbargemeinden durch die Gewährleistung des Anschlusses für Pendler an S5 und S15. Zurzeit ist bis 14.00 Uhr der Anschluss an die S5 und danach der Anschluss an die S15 gewährleistet (1/2h-Takt).

- - Wollerau: Das Entwicklungsgebiet Altenbach, der Ortsteil Wilen (Fällmis), Gemeinde Freuenbach und die Gemeinde Feusisberg / Schindellegi mit dem Bus erschliessen oder das Angebot verbessern. Verstärkung der lokalen Buslinien beiderseits des Dammes zu 15-Minuten-Takt
- Verbindung Eschenbach/Rüti-Jona-Rapperswil-Seedammcenter-Freienbach
- Verbindung Jona-Rapperswil-Hurden-Pfäffikon Seedammcenter-Altendorf-Lachen, ohne Bedienung des Bahnhofes Pfäffikon.

Haltestellen sollen mit Sitzgelegenheiten, Bedachungen und guter Beleuchtung ausgerüstet werden.
Beispiele aus anderen vergleichbaren Städten: Stadtbus Chur, Stadtbus Dornbirn, Stadtbus Frauenfeld, Ortsbus Uster. Folgende Punkte sind zu konkretisieren:

- Info an Haltestellen.
- Ausstattung.
- Corporate Identity.
- Midibusse mit Tiefeinstieg.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Grobkonzept Linthbus
- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- ÖV-Studie Rapperswil-Jona (2005)
- Mobilitätskonzept Freienbach
- Kantonaler Richtplan SZ: Region Höfe (Masterplan)
- Kantonaler Richtplan SZ: Region March (Masterplan)
- Kantonaler Richtplan St. Gallen, Gesamtverkehr
- Empfehlung Anordnung und Gestaltung von ÖV-Haltestellen AÖV Kanton St. Gallen (Entwurf Juli 2007)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Regionale ÖV-Strategie Bus
- Umsetzung betriebliche Massnahmen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone St. Gallen, Schwyz, Zürich	Alle Gemeinden
Planungskosten	500'000 CHF	-	?	?
Investitionskosten	-	-	-	-

3.4

Massnahme 3.4 Doppelspur Seedamm

Massnahmenbereich:
Öffentlicher Verkehr

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	Kanton Schwyz **Beteiligte:** Kanton St.Gallen, SBB	2007–2008 Projektierung **Umsetzung:** 2009–2011 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Die Verbindung der regionalen Zentren und Einkaufsschwerpunkte sind untereinander nur beschränkt durch den öffentlichen Verkehr verbunden. Mit der geplanten Stärkung der Achse Rüti - Rapperswil-Jona - Freienbach (Massnahme 3.1 Regionale ÖV-Strategie Schiene) durch den öffentlichen Verkehr verbunden mit zusätzlichen S-Bahnverbindungen auf dem Seedamm oder einer allfälligen Stadtbahn, ergeben sich Engpässe aufgrund der Einspurstrecke auf dem Seedamm.

Ziel:
Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs durch besseres Angebot und Beseitigung von Engpässen im öffentlichen Verkehr.

Inhalt:
Neuausbau Seedammstrecke Bahn:
- Überwerfung Bahnhof Pfäffikon (ZEB, Neat-Zubringer)
- Doppelspur Hurden
- Prüfung Haltestellen Seedammcenter / Seedamm Plaza

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Mobilitätskonzept Freienbach
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Abstimmung mit SBB
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone St. Gallen und Schwyz	SBB
Planungskosten	3 Mio. CHF	-	?	?
Investitionskosten	20 Mio. CHF	-	?	?

3.5

Massnahme 3.5 Umsteigeknotenpunkte Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Öffentlicher Verkehr

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	A) Bubikon B) Eschenbach C) Ortszentrum Jona (Rapperswil-Jona) D) Lachen E) Pfäffikon (Freienbach) F) Ortszentrum Rapperswil (Rapperswil-Jona) G) Rüti **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz, Zürich	2008 - 2020

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Zur Nutzung und Verbindung der verschiedenen Verkehrsmittel sind zentral gelegene Umsteigeknoten mit geeigneter Ausstattung, guter Erreichbarkeit und Verknüpfung der Verkehrsmittel notwendig. Insbesondere die Bahn- und Busbahnhöfe bieten sich als gute Umsteigemöglichkeiten zwischen motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr an. Die Bahnhöfe der Agglo Obersee werden dieser wichtigen Funktion im Moment noch zu wenig gerecht.

Ziel:
- Aufwertung der Bahnhofgebiete als Standorte mit überregionaler Bedeutung als Hauptumsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs.
- Optimierung der Umsteigemöglichkeiten und Verbindungen der Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs mit kurzen Umsteigedistanzen.
- Entflechtung der Verkehrsströme öffentlicher Verkehr, motorisierter Verkehr, Langsamverkehr.
- Schaffung von P+R und Bike and Ride Anlagen.

Inhalt:
- Neugestaltung von zentralen Umsteigeknoten, wie etwa Bahnhofareal.
- Aufwertung der zentralen Lage am Bahnhof mit Dienstleistungsnutzungen und entsprechenden Parkierungsanlagen, Strassenführung , P+R und übrigen Flächen.
- Kurze Umsteigedistanzen zwischen den Verkehrsmitteln: Prüfen einer zusätzlichen Unterführung auf das Bahngeleise.
- Gute Erreichbarkeit für den Fuss- und Radverkehr.
- Attraktive Gestaltung.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	1.5 Mio. CHF		X	X
Investitionskosten	40.10 Mio. CHF		X	X

A) Umsteigeknotenpunkt Bubikon Erläuterung zu Massnahme 3.5		**Massnahmenbereich:** Öffentlicher Verkehr
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Bubikon **Beteiligte:**	**Vorbereitung/Planung:** Entwicklungskonzept Areal Bahnhof 2002 **Umsetzung:** 1. Etappe: 2014-2016 koordiniert mit Projekt Areal Bahnhof 2. Etappe: 2017-2019

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Durch die Einführung des Viertelstundentaktes stehen für die vermehrt verkehrenden Busse beim Umsteigeknotenpunkt Bahnhof Bubikon nicht mehr genügend Plätze zur Verfügung.

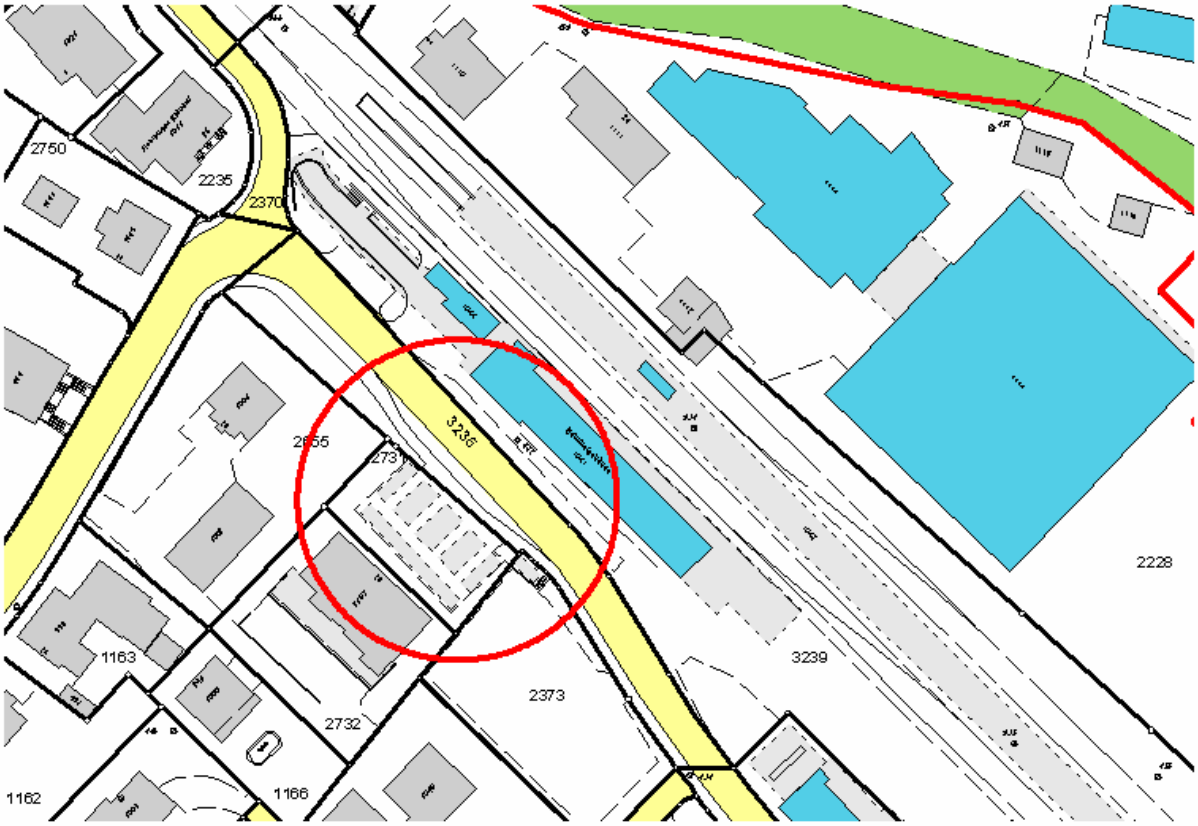
Ziel:

Optimierung der Umsteigemöglichkeiten durch Ausbau der Bushaltestelle beim Bahnhof Bubikon, Seite P+R Süd.

Inhalt:

1. Etappe:
- Erweiterung der Bushaltestelle Seite P+R Süd auf eine Länge mit Platz für 2 - 3 Gelenkbusse.
- Gute Erreichbarkeit für den Fuss- und Radverkehr.
- Attraktive Gestaltung.

2. Etappe:
- Kurze Umsteigedistanzen zwischen den Verkehrsmitteln: Prüfen einer zusätzlichen Unterführung auf das Bahngeleise.



Grundlagen und Abstimmungsstand: ▪ Entwicklungskonzept Areal Bahnhof, 2002 ▪ Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5
Koordinationsbedarf: ▪ Privates Bauprojekt Landi Bachtel ▪ Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3
Vorgehen / nächste Schritte: ▪ Erhebung Bedürfnisse VZO ▪ Aufnahme in Projekt Areal Bahnhof ▪ Ausführung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Zürich	Gemeinde Bubikon
Planungskosten	80'000 CHF*	-	-	100%
	170'000 CHF**		50%	50%
Investitionskosten	0.4 Mio. CHF*	-	-	100%
	1.3 Mio. CHF**		50%	50%

* 1. Etappe

** 2. Etappe (Unterführung)

B) Umsteigeknotenpunkt Eschenbach Erläuterung zu Massnahme 3.5		**Massnahmenbereich:** öffentlicher Verkehr
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Eschenbach **Beteiligte:** AöV Kt. SG, Region ZürichseeLinth, Busunternehmungen	**Vorbereitung/Planung:** 2011-2014 **Umsetzung:** 2015-2018

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Das LinthBus-Konzept hat in Eschenbach einen zentralen Knoten, an dem sich die Linien in Richtung Rapperswil, Rüti, Uznach, Wattwil und Goldingen-Wald kreuzen. Auf dem Areal "Dorftreff" besteht heute ein provisorisch eingerichteter Bushof, welcher bezüglich Ausstattung und Zugänglichkeit nicht den geltenden Anforderungen entspricht. Zudem sind die Ein- und Ausfahrten in den Bushof zeitaufwändig.

Die Bedeutung des Bushofes hat sich gegenüber dem ursprünglichen LinthBus-Konzept verändert, da die An- und Abfahrtszeiten auf die Anschlüsse in Rüti, Uznach und Rapperswil ausgerichtet wurden.

Die Anschlüsse insbesondere in Rüti und Uznach sind knapp. Bereits heute finden verschiedentlich "fliegende Wechsel" statt, d. H. die Busse in Richtung Uznach fahren nicht mehr zum Bushof, sondern laden ihre Passagiere ausserhalb der Bushaltestelle vor der Kreuzung ab.

Das Ziel, die Umsteigemöglichkeiten am Bushof Eschenbach zu verbessern ist im kantonalen Richtplan SG (Vernehmlassungsentwurf Februar 2007) enthalten.

Ziel:

- Verbesserung der Verknüpfung des Konzeptes LinthBus in Eschenbach
- Beschleunigung der Buslinien, um die Anschlüsse und Verknüpfungen halten zu können
- Verbesserung der Zugänglichkeit des öV durch eine zeitgemässe Ausstattung
- Verbesserung der Verkehrssicherheit

Inhalt:

Auf der Basis des künftigen Busangebotes sind die Bedürfnisse an die noch notwendige Infrastruktur in Eschenbach insbesondere bezüglich des Standorts, der Anzahl Haltestellen und einer Wendemöglichkeit sowie weiteren betrieblichen Randbedingungen zu klären.

Auf Grund dieser Anforderungen kann ein geeigneter Standort evaluiert werden.

Bei einem verbleibenden Standort beim Dorftreff kann die notwendige Ausstattung (Bedachung, behindertengängige Perrons, Information etc.) auf der Basis der heutigen Anordnung erfolgen.

Bei einem Standort im Dorfzentrum ist eine Integration des Bushofes in die Strassenraumgestaltung notwendig, da für einen von der Strasse abgekoppelten Bushof die räumlichen Voraussetzungen fehlen dürften.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- LinthBus Konzept
- AÖV Kanton St. Gallen: Empfehlung Anordnung und Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Entwurf Juli 07)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Ortsplanrevision Eschenbach
- Strassenraumgestaltung Eschenbach (flankierende Massnahmen zur A53)
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Klärung Anforderungen an Infrastruktur
- Standortevaluation
- Projektierung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton St. Gallen	Gemeinde Eschenbach
Planungskosten	50'000.-	40%	45%	15%
Investitionskosten	500'000.-	40%	45%	15%

C) Umsteigeknotenpunkt Ortszentrum Jona (Rapperswil-Jona) Erläuterung zu Massnahme 3.5		**Massnahmenbereich:** öffentlicher Verkehr
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** 2006-2007 Planung, Projektierung **Umsetzung:** 2008-2010 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Durch die regionalen ÖV-Strategien Schiene und Bus sowie durch die Busvision ZVV werden die Erschliessung und das Angebot des öffentlichen Verkehrs übergeordnet festgelegt. Zur Nutzung und Verbindung der verschiedenen Verkehrsmittel sind zentrale Umsteigeknotenpunkte mit entsprechender Ausrichtung, Erreichbarkeit und Verknüpfung der Verkehrsmittel notwendig.

Ziel:

Optimierung der Umsteigemöglichkeiten und Verbindungen der Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs und Verbesserung der Dienstleistungen für Kunden (Fahrkartenverkauf, Ausstattung WC, Kiosk etc.).

Inhalt:

Der Bahnhof Jona soll als Hauptumsteigeknotenpunkte des öffentlichen Verkehrs (Bahn/Bus, Bus/Bus) in seiner Funktion gestärkt werden. Dies umfasst folgende Schwerpunkte:

- Abstimmung der einzelnen Verbindungen.
- Ausrichtung der Busverbindungen auf die Umsteigeknoten.
- Kurze Umsteigedistanzen zwischen den Verkehrsmitteln.
- Attraktive Gestaltung.
- Gute Erreichbarkeit für den Langsamverkehr.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- ÖV-Studie Rapperswil-Jona (2005)
- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- AÖV Kanton St. Gallen: Empfehlung Anordnung und Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Entwurf Juli 07)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Konzept Umsteigeknotenpunkte: Festlegung von Grundsätzen und Standards. Überprüfung der Situation der einzelnen Knotenpunkte und Festhalten von Massnahmen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton St. Gallen	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten	100'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	3-8 Mio. CHF	-	33%	66%

D) Umsteigeknotenpunkt Lachen Erläuterung zu Massnahme 3.5		**Massnahmenbereich:** Öffentlicher Verkehr
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinderat Lachen, SBB **Beteiligte:** SBB, Private Eigentümer der bahnhofnahen Grundstücke, Kanton Schwyz	**Vorbereitung/Planung:** Projektentwurf Gestaltung Bahnhofareal **Umsetzung**: 2011-2018

Ausgangslage / Problembeschrieb:

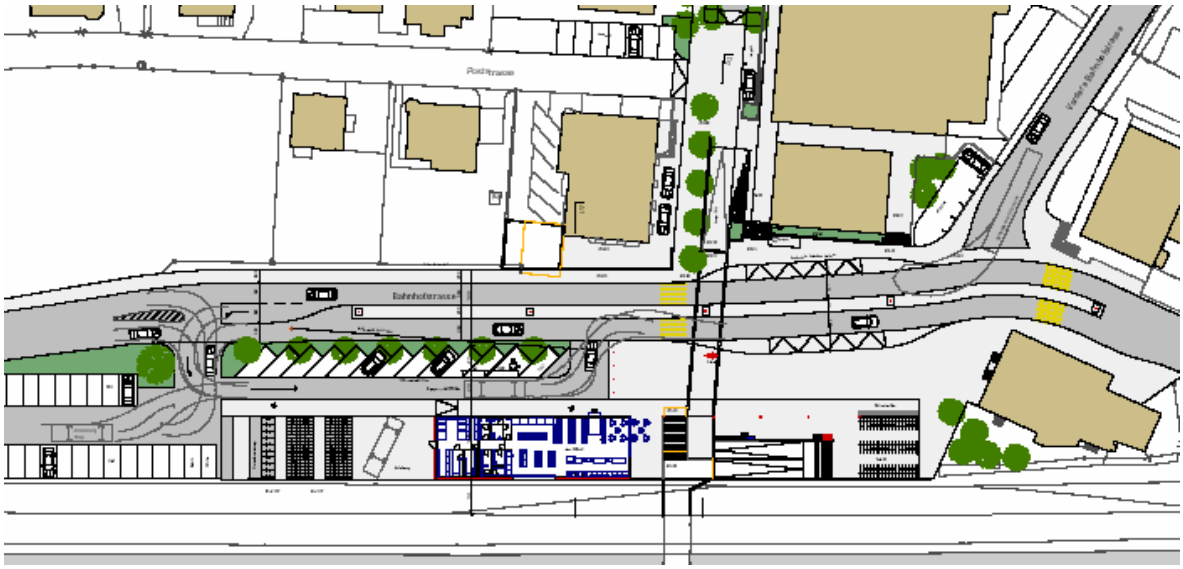
In Zusammenhang mit der geplanten Kernentlastung sind die weiteren Nutzungsmöglichkeiten beim Bahnhof Lachen zu prüfen.

Ziel:

- Bahnhofgebiet als Standort mit überregionaler Bedeutung (Wangen, Galgenen) eines ÖV-Knoten aufwerten.
- Entflechtung der Verkehrsströme öffentlicher Verkehr, motorisierter Verkehr, Langsamverkehr.
- Schaffung von P+R und Bike and Ride Anlagen.

Inhalt:

- Neugestaltung Bahnhofareal, P+R Anlage, Unterführung Bahnhof.
- Aufwertung der zentralen Lage am Bahnhof mit Dienstleistungsnutzungen und entsprechenden Parkierungsanlagen, Strassenführung und P+R und übrige Flächen.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kommunaler Richtplan Lachen/Altendorf
- Projektentwurf Gestaltung Bahnhofareal
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Tiefbauamt des Kanton Schwyz
- SBB
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Abschluss Bauprojekt
- Definitive Kostenermittlung
- Verhandlungen mit SBB und Kanton betr. Kostenteiler
- Vorbereitung Sachgeschäft und Volksabstimmung Nov. 2007

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		SBB	Kanton Schwyz	Gemeinde Lachen
Planungskosten	0,8 Mio. CHF	30%	5%	65%
Investitionskosten	5,9 Mio. CHF*	30%	5%	65%

* ohne Bahnhofsgebäude

E) Umsteigeknotenpunkt Pfäffikon (Freienbach) Erläuterung zu Massnahme 3.5		**Massnahmenbereich:** Öffentlicher Verkehr
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Freienbach **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** 2009–2010 Planung, Projektierung **Umsetzung:** 2011–2012 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Durch die regionalen ÖV-Strategien Schiene und Bus sowie durch die Busvision ZVV werden die Erschliessung und das Angebot des öffentlichen Verkehrs übergeordnet festgelegt. Zur Nutzung und Verbindung der verschiedenen Verkehrsmittel sind zentrale Umsteigeknotenpunkte mit entsprechender Ausrichtung, Erreichbarkeit und Verknüpfung der Verkehrsmittel notwendig.

Ziel:

Optimierung der Umsteigemöglichkeiten und Verbindungen der Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs.

Inhalt:

Der Bahnhof Pfäffikon soll als Hauptumsteigeknotenpunkte des öffentlichen Verkehrs (Bahn/Bahn, Bahn/Bus, Bus/Bus) in seiner Funktion gestärkt werden. Dies umfasst folgende Schwerpunkte:

- Ermöglichung vieler Umsteigebeziehungen.
- Ausrichtung der Busverbindungen auf die Umsteigeknoten.
- Kurze Umsteigedistanzen zwischen den Verkehrsmitteln.
- Attraktive Gestaltung.
- Gute Erreichbarkeit für den Langsamverkehr.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Mobilitätskonzept Freienbach
- ÖV-Studie Höfe
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Konzept Umsteigeknotenpunkte: Festlegung von Grundsätzen und Standards. Überprüfung der Situation der einzelnen Knotenpunkte und Festhalten von Massnahmen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Schwyz	Gemeinde Freienbach
Planungskosten	100'000 CHF	-	?	?
Investitionskosten	8 Mio. CHF	-	?	?

F) Umsteigeknotenpunkt Ortszentrum Rapperswil (Rapperswil-Jona) Erläuterung zu Massnahme 3.5		**Massnahmenbereich:** Öffentlicher Verkehr
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** 2006–2007 Planung, Projektierung **Umsetzung:** 2008-2010 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Durch die regionalen ÖV-Strategien Schiene und Bus sowie durch die Busvision ZVV werden die Erschliessung und das Angebot des öffentlichen Verkehrs übergeordnet festgelegt. Zur Nutzung und Verbindung der verschiedenen Verkehrsmittel sind zentrale Umsteigeknotenpunkte mit entsprechender Ausrichtung, Erreichbarkeit und Verknüpfung der Verkehrsmittel notwendig.

Ziel:

Optimierung der Umsteigemöglichkeiten und Verbindungen der Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs.

Inhalt:

Der Bahnhof Rapperswil soll als Hauptumsteigeknotenpunkte des öffentlichen Verkehrs (Bahn/Bahn, Bahn/Bus, Bus/Bus) in seiner Funktion gestärkt werden. Dies umfasst folgende Schwerpunkte:

- Abstimmung der einzelnen Verbindungen.
- Ausrichtung der Busverbindungen auf die Umsteigeknoten.
- Kurze Umsteigedistanzen zwischen den Verkehrsmitteln.
- Attraktive Gestaltung.
- Gute Erreichbarkeit für den Langsamverkehr.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- ÖV-Studie Rapperswil-Jona (2005)
- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- AÖV Kanton St. Gallen: Empfehlung Anordnung und Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Entwurf Juli 07)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Konzept Umsteigeknotenpunkte: Festlegung von Grundsätzen und Standards. Überprüfung der Situation der einzelnen Knotenpunkte und Festhalten von Massnahmen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton St. Gallen	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten	100'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	3-8 Mio. CHF	-	33%	66%

G) Umsteigeknotenpunkt Rüti Erläuterung zu Massnahme 3.5		**Massnahmenbereich:** Öffentlicher Verkehr
Bedeutung: X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Rüti **Beteiligte:** Gemeinde Eschenbach	**Vorbereitung/Planung:** 2009 **Umsetzung:** 2011-2014

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Durch die regionalen ÖV-Strategien Schiene und Bus sowie durch die Busvision ZVV werden die Erschliessung und das Angebot des öffentlichen Verkehrs übergeordnet festgelegt. Zur Nutzung und Verbindung der verschiedenen Verkehrsmittel sind zentrale Umsteigeknotenpunkte mit entsprechender Ausrichtung, Erreichbarkeit und Verknüpfung der Verkehrsmittel notwendig.

Ziel:
Optimierung der Umsteigemöglichkeiten und Verbindungen der Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs.

Inhalt:
Der Bahnhof Rüt soll als Hauptumsteigeknotenpunkte des öffentlichen Verkehrs (Bahn/Bahn, Bahn/Bus, Bus/Bus) in seiner Funktion gestärkt werden. Dies umfasst folgende Schwerpunkte:
- Abstimmung der einzelnen Verbindungen.
- Ausrichtung der Busverbindungen auf die Umsteigeknoten.
- Kurze Umsteigedistanzen zwischen den Verkehrsmitteln.
- Attraktive Gestaltung.
- Gute Erreichbarkeit für den Langsamverkehr.

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
- Konzept Umsteigeknotenpunkte: Festlegung von Grundsätzen und Standards. Überprüfung der Situation der einzelnen Knotenpunkte und Festhalten von Massnahmen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Zürich	Gemeinde Rüti
Planungskosten	100'000 CHF	-	?	?
Investitionskosten	3 Mio. CHF	-	?	?

3.6

Massnahme 3.6 Angebotsverbesserungen Ortsbusse Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Öffentlicher Verkehr

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	A) Ortsbus Freienbach B) Stadtbus Rapperswil-Jona C) Ortsbus Rüti **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz, Zürich	2008 - 2020

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird den immer urbaner werdenden Strukturen (bzgl. Siedlungsdichte, Bevölkerung und Gesamtverkehrsbelastung) der Agglo Obersee nicht mehr gerecht. Für eine bessere Ausschöpfung des ÖV-Potenzials müssen die Lücken im ÖV-Angebot geschlossen werden und die Behinderungen auf der Strasse abgebaut werden.

Ziel:
- Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs im Strassennetz.
- Verbesserung der lokalen Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.
- Abstimmung des Angebots der Ortsbusse auf die übergeordneten Strategien und Konzepte.

Inhalt:
- Anpassung des Angebots der Ortsbusse auf den Schienenverkehr und die Verbindungen der Regionalbusse.
- Überprüfung Lage der Haltestellen und Bedarf neuer Haltestellen.
- Fahrplanergänzungen- und Verbesserungen.
- Buspriorisierung.
- Verbessertes Wochenendangebot.
- Taktverdichtung und tageszeitenabhängiges Angebot.
- Verbesserte Anschlüsse an die Umsteigeknotenpunkte.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	0.55 Mio. CHF		X	X
Investitionskosten	2.66 Mio. CHF		X	X

A) Ortsbus Freienbach Erläuterung zu Massnahme 3.6		**Massnahmenbereich:** öffentlicher Verkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Freienbach **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** 2007–2008 Planung **Umsetzung:** ab 2008 Umsetzungen Sofortmassnahmen

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Mit der Ausdehnung der Busvision ZVV auf die Agglo Obersee und der regionalen ÖV-Strategie Bus (Massnahme 3.3) ergibt sich für die Linienführung und das Angebot des Ortsbusses eine neue Ausgangslage.

Ziel:

Verbesserung der lokalen Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Abstimmung des Angebots der Ortsbusse auf die übergeordneten Strategien und Konzepte.

Inhalt:

Anpassung des Angebots der Ortsbusse auf den Schienenverkehr und die Verbindungen der Regionalbusse.

Folgende übergeordnete Punkte sind zu prüfen, bzw. zu konkretisieren:

- Liniennetz.
- Lage der Haltestellen, neue Haltestellen.
- Fahrplanergänzungen und –verbesserungen.
- Buspriorisierung.
- Konkretisierung der Gestaltungsvorgaben für die Regionalbusse angepasst auf die Ortsbusse.

Zudem sollen folgende Schwerpunkte im Detail geprüft werden:

- Überprüfung bestehender Haltestellen, bzw. Anordnung.
- Neuerschliessungen.
- Verbessertes Wochenendangebot.
- Taktverdichtung und Tageszeitenabhängiges Angebot (Transportketten).
- Anschlüsse an die Umsteigeknotenpunkte.
- Fahrplanstabilität.

Die Lage der Haltestellen soll überprüft werden in Zusammenhang mit:

- Buspriorisierung, Lage vor oder nach Knoten.
- Fussgängerquerungen.
- Fusswegnetz.
- Hauptattraktoren.
- Behindertengerechte Gestaltung.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Mobilitätskonzept Freienbach
- ÖV-Studie Höfe
- ÖV-Studie March
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Buskonzept Freienbach: Klärung von Erschliessung, Linienführungen und Haltestellen, Überprüfung Takte, Auftritt und Design
- Umsetzung und Betrieb

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Schwyz	Gemeinde Freienbach
Planungskosten	150'000 CHF	-	?	?
Investitionskosten	1 Mio. CHF*	-	?	?
Betriebs- und Unterhaltskosten	250'000 CHF/ Fahrzeug/a**	-	?	?

* Ausstattung, Haltestellen etc.

** Annahme: zusätzlich 5-8 Fahrzeuge pro Jahr

B) Stadtbus Rapperswil-Jona Erläuterung zu Massnahme 3.6		**Massnahmenbereich:** Öffentlicher Verkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** 2005 Planung **Umsetzung:** in Etappen 2008 / 2010 / 2012 / 2014

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Eine Situationsanalyse im Januar 2005 zeigte folgende Schwachpunkte beim Stadtbus Rapperswil-Jona auf: zeitliche Verfügbarkeit (nur Halbstundentakt), Taktlücken und verdünntes Angebot am Wochenende, kompliziertes Liniennetz (Rundkurssystem), grosse Verlustzeiten infolge Staus MIV im Zentrum von Rapperswil, ungenügende zeitliche Erschliessung des Industriegebiets Buech, ungenügende örtliche Erschliessung Zentrum Rapperswil, ungenügende Umsteigeverhältnisse beim Bahnhof Jona.

Die erste Stufe des auf dieser Analyse ausgearbeiteten Stadtbuskonzepts in der ÖV-Studie Rapperswil-Jona (2005), wurde im Dezember 2006 bereits umgesetzt. Der Rundkurs wurde aufgehoben, ein durchgehender Halbstundentakt zu bestimmten Zeiten eingeführt, neue Linienführung bestimmt (Sonnenhof-Cityplatz) und die Anschlüsse an die Bahn in Rapperswil und Jona verbessert. Insgesamt sind voraussichtlich bis ins Jahr 2014 fünf Umsetzungsstufen (inklusive Bestvariante) vorgesehen.

Ziel:

Verbesserung der lokalen Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Abstimmung des Angebots der Stadtbusse auf die übergeordneten Strategien und Konzepte. Umsetzung des Stadtbuskonzeptes in fünf sinnvollen und finanziell tragbaren Ausbauetappen.

Inhalt:

2. Umsetzungsstufe 2008

- Neue Linie Rapperswil-Jona - Hummelberg
- Hanfländerbus neu auch abends und an Sonntagen
- Erweiterung Angebot um 145'000 km/Jahr (+48%)

3. Umsetzungsstufe 2010

- Neue Linie Rapperswil - Grüzenstrasse - Bahnhof Jona - Tägernau/Rank
- Direkte Linienführung Hummelberg-/Tägernau- und Hanfländerlinie zum Bahnhof Jona
- Viertelstundentakt zu bestimmten Zeiten für Südquartierlinie
- Erweiterung Angebot um 117'000 km/Jahr (+26%)

4. Umsetzungsstufe ca. 2012

- Trennung der Äste Lenggiserlinie Rapperswil - Balm und Jona - Balm
- Tägernaulinie im Viertelstundentakt zu bestimmten Zeiten
- Erweiterung Angebot um 15'000 km/Jahr (+3%)

5. Umsetzungsstufe (Bestvariante) ca. 2014

- Viertelstundentakt zu bestimmten Zeiten für alle Linien
- Ausdehnung Betriebszeiten am Abend bis Mitternacht
- Hummelberglinie unabhängig von Regionalbus Rapperswil - Wattwil
- Beschleunigung Linthbus durch Reduktion Anzahl Halteorte im Stadtgebiet Rapperswil-Jona

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- ÖV-Studie Rapperswil-Jona (2005)
- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf: ▪ Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3
Vorgehen: ▪ Umsetzung und Betrieb

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**			
		Bund	ZVV	Kanton St. Gallen	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten	0.3 Mio. CHF	-	-	-	100%
Investitionskosten	0.03 Mio. CHF* 0.3 Mio. CHF** 0.03 Mio. CHF*** 0.3 Mio. CHF****	-	-	-	100%
Betriebs- und Unterhaltskosten	Brutto 5.5 Mio. CHF/a (Bestvariante)	-	Noch offen	Noch offen	Noch offen

* 2. Umsetzungsstufe 2008

** 3. Umsetzungsstufe 2010

*** 4. Umsetzungsstufe ca. 2012

**** 5. Umsetzungsstufe (Bestvariante) ca. 2014

C) Ortsbus Rüti Erläuterung zu Massnahme 3.6		**Massnahmenbereich:** Öffentlicher Verkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Rüti **Beteiligte:** Gemeinde Dürnten	**Vorbereitung/Planung:** 2006–2007 Planung **Umsetzung:** ab 2008 Betrieb

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Mit der Ausdehnung der Busvision ZVV auf die Agglo Obersee und der regionalen ÖV-Strategie Bus ergibt sich für die Linienführung und das Angebot des Ortsbusses eine neue Ausgangslage.

Ziel:

Verbesserung der lokalen Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Abstimmung des Angebots der Ortsbusse auf die übergeordneten Strategien und Konzepte.

Inhalt:

Anpassung des Angebots der Ortsbusse auf den Schienenverkehr und die Verbindungen der Regionalbusse.

Folgende übergeordnete Punkte sind zu prüfen, bzw. zu konkretisieren:

- Liniennetz
- Lage der Haltestellen, neue Haltestellen
- Fahrplanergänzungen und -verbesserungen
- Buspriorisierung
- Konkretisierung der Gestaltungsvorgaben für die Regionalbusse angepasst auf die Ortsbusse.

Zudem sollen folgende Schwerpunkte im Detail geprüft werden:

- Überprüfung bestehender Haltestellen, bzw. Anordnung
- Neuerschliessungen
- Verbessertes Wochenendangebot
- Taktverdichtung und Tageszeitenabhängiges Angebot (Transportketten)
- Anschlüsse an die Umsteigeknotenpunkte
- Fahrplanstabilität.

Die Lage der Haltestellen soll überprüft werden in Zusammenhang mit:

- Buspriorisierung, Lage vor oder nach Knoten
- Fussgängerquerungen
- Fusswegnetz
- Hauptattraktoren
- Behindertengerechte Gestaltung.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Buskonzept Rüti: Klärung von Erschliessung, Linienführungen und Haltestellen, Überprüfung Takte, Auftritt und Design
- Umsetzung und Betrieb

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Zürich	Gemeinde Rüti
Planungskosten	100'000 CHF	-	?	?
Investitionskosten	1.0 Mio. CHF*	-	?	?
Betriebs- und Unterhaltskosten	250'000 CHF/ Fahrzeug/Jahr**	-	?	?

* Ausstattung, Haltestellen etc.

** Annahme: zusätzlich 2-4 Fahrzeuge pro Jahr

3.7

Massnahme 3.7 Erhaltung und Sanierung Industriegleis Bubikon-Wolfhausen

Massnahmenbereich:
Öffentlicher Verkehr

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
Schlüsselprojekt x sehr hoch hoch	Gemeinde Bubikon **Beteiligte:** Private Gleisanschliesser	Projekt 2005 **Umsetzung:** 2015-2016

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Das im Eigentum der Gemeinde stehende Industriegleis Bubikon-Wolfhausen ist dringend sanierungsbedürftig. Das Projekt liegt vor, die Ausführung wurde jedoch nach dem Entscheid von SBB Cargo, das Gleis nicht mehr zu bedienen, aufgeschoben.

Ziel:
Erhalt und Sanierung des historisch bedeutenden Gleises (Teil der UeBB-Strecke) und der für die angeschlossenen Firmen langfristig wichtigen zusätzlichen Erschliessungsanlage.

Inhalt:
Klärung der Frage der Bedienung mit SBB Cargo. Anschliessend Ausführung des Sanierungsprojektes.

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Sanierungsprojekt 2005
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:
- Abklärungen mit SBB Cargo
- Koordination mit Bedürfnissen der privaten Gleisanschliesser
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Gespräche mit SBB Cargo und privaten Gleisanschliessern
- Vertragliche Regelung der Gleisbedienung und -benützung
- Realisierung des Sanierungskonzeptes

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**			
		Bund	Kanton	Gemeinde Bubikon	Private
Planungskosten	80'000 CHF	50%	-	25%	25%
Investitionskosten	2 Mio. CHF	50%	-	25%	25%

Massnahme 3.8 Kursschifffahrt Agglo Obersee			3.8
Massnahmenbereich: Öffentlicher Verkehr			
Bedeutung: Schlüsselprojekt sehr hoch X hoch	**Federführung:** noch offen **Beteiligte:** alle Gemeinden Agglo Obersee und weitere Seegemeinden	**Vorbereitung/Planung:** 2009 / 2010 **Umsetzung:** ab 2011 Umsetzung	

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Der Zürichsee weist am Seedamm eine Verengung auf, gebildet durch die Halbinsel Hurden. Der so fast abgeschnittene Seeteil östlich des Seedamms wird Obersee genannt. Er gilt wegen der weitgehend natürlich gebliebenen Ufer mit zahlreichen vorgelagerten Inselchen als landschaftlich attraktiv. Die Agglo Obersee verdankt ihren Namen diesem Seeteil, der verbindendes und zugleich trennendes Element der zugehörigen Gemeinden ist. Eine Verbindung zwischen den beiden Seeufern wird durch den Seedamm, den Holzsteg und durch die Schifffahrt hergestellt. Derzeit besteht kein regelmässig verkehrendes Kursschiff auf der Route Rapperswi l- Ufenau – Pfäffikon – Altendorf – Lachen - Schmerikon, so dass es an Sonn- und Feiertagen von Ausflüglern zwar rege genutzt wird, für die Bevölkerung der Obersee-Region jedoch nicht als mögliches Verkehrsmittel für die Seeüberquerung wahrgenommen wird.

Ziel:

Mehrere und regelmässige Verbindungen mit dem Kursschiff zwischen den Gemeinden am Obersee während den Sommermonaten. Verbesserung des Kursangebotes um

- der Bevölkerung eine weitere Seeüberquerungsmöglichkeit zur Verfügung zu stellen.
- den Tourismus zu fördern.

Inhalt:

Machbarkeitsstudie Kursschifffahrt Agglo Obersee

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf:

- ZSG / ZVV
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Konzepterarbeitung
- Versuchsbetrieb 2008/2009

Kostenschätzung	**Kosten***	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	50'000 CHF	-	10%	90%
Investitionskosten	590'000 CHF	-	10%	90%
Betriebs- und Unterhaltskosten				

* für Versuchsbetrieb

Massnahme 3.9 Stadtbahn Agglo Obersee	*3.9*

Massnahmenbereich:
Öffentlicher Verkehr

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen **Beteiligte:** alle Gemeinden Agglo Obersee, Kantone St. Gallen, Schwyz, Zürich	2009-2012 **Umsetzung:** ab 2015

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Der ÖV-Anteil auf Achsen mit Bahn ist höher als bei Achsen, welche mit dem Bus bedient werden. Deshalb ist es wichtig, dass das Bahnnetz in der Agglo Obersee verbessert und ausgebaut wird. Nur ein kundenfreundliches, dichtes und betrieblich einwandfrei funktionierendes Angebot ermöglicht, dass der öffentliche Verkehr zusätzliche Anteile am Gesamtverkehr übernimmt. Zudem leistet der öffentliche Verkehr einen wesentlichen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems und damit zur Erhaltung des Lebens- und Wirtschaftsraums Agglo Obersee. Die S-Bahn-Netze Zürich und St. Gallen sind jedoch nur noch bedingt ausbaufähig. Eine Stadtbahn bietet eine Alternative, um den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr auszubauen. Der grosse Vorteil ist die Eigentrassierung, welche eine rasche Bedienung des Siedlungsraumes ermöglicht.

Ziel:
Eine Stadtbahn als Mischung zwischen Tram und S-Bahn kann zusätzliche Haltestellen bedienen und bietet eine optimale Verknüpfung mit dem Bahn- und Busnetz. In der gesamten Agglo Obersee kann die Stadtbahn zu einer qualitativen und quantitativen Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr führen und insbesondere die internen Verbindungen innerhalb der Agglomeration verbessern und als Zubringer zu den beiden S-Bahnsystemen S-Bahn Zürich und S-Bahn St.Gallen dienen.

Mögliche Linienführungen:
- Wald – Rüti – Rapperswil – Pfäffikon - Lachen
- (Kaltbrunn) – Uznach – Rapperswil – Pfäffikon - Schindellegi
- Rapperswil – Seedammcenter – Pfäffikon - Schindellegi

Dadurch kann das Nadelöhr Seedamm weiter entlastet werden. Die häufigere Bedienung der bestehenden und von zusätzlichen Haltestellen mit leichtem und flexiblen Rollmaterial verbessert die Erreichbarkeit des Siedlungsgebietes. Als Vorbild kann die Stadtbahn Zug dienen, welche auf den bestehenden Gleisen der SBB verkehrt.

Mögliche zusätzliche Haltestellen:
- Burgerau Rapperswil
- Buech/Wurmsbach
- Linthzentrum Uznach
- Spital Uznach
- Einkaufszentrum Seedammcenter

Inhalt:
- Machbarkeitsstudie zu einer Stadtbahn Agglo Obersee

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Studie Stadtbahn "Freienbach" auf SBB-/SOB-Trassee
- Erweiterung S-Bahn Obersee, Bericht Marktanalyse, März 2006
- Umsetzung durch den kantonalen Richtplan siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M5

Koordinationsbedarf: ▪ Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3
Vorgehen: ▪ Erarbeitung Machbarkeitsstudie

Kostenschätzung	**Kosten***	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	5 Mio. CHF	-	X	X
Investitionskosten	50 Mio. CHF	-	X	X

IV. Massnahmen Fuss- und Radverkehr, Kombinierte Mobilität, Nachfrageseitig

Massnahme 4.1 Erstellung zusätzlicher Radabstellplätze in den Zentren Agglo Obersee 2
Massnahme 4.2 Punktuelle Massnahmen für den Radverkehr Agglo Obersee 4
A) Punktuelle Massnahmen Radverkehr Bubikon 5
B) Punktuelle Massnahmen Radverkehr Dürnten 6
C) Punktuelle Massnahmen Radverkehr Eschenbach 7
D) Punktuelle Massnahmen Radverkehr Feusisberg 8
E) Punktuelle Massnahmen Radverkehr Freienbach 9
F) Punktuelle Massnahmen Radverkehr Lachen - Altendorf 10
G) Punktuelle Massnahmen Radverkehr Rapperswil-Jona 11
Massnahme 4.3 Punktuelle Massnahmen für den Fussverkehr Agglo Obersee 13
A) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Bubikon 15
B) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Dürnten 17
C) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Eschenbach 18
D) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Feusisberg 19
E) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Freienbach 20
F) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Lachen - Altendorf 21
G) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Rapperswil-Jona 22
H) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Wollerau 23
Massnahme 4.4 Unterführungen Bahnhöfe Agglo Obersee 25
A) Unterführung Pfäffikon (Freienbach) 26
B) Unterführung Ortszentrum Rapperswil (Rapperswil-Jona) 27
Massnahme 5.1 Aufbau regionales Mobilitätsmanagement Agglo Obersee 29
Massnahme 5.2 Park + Ride Agglo Obersee 32
Massnahme 6.1 Parkplatzpolitik Agglo Obersee 33
Massnahme 6.2 Parkplatzbewirtschaftung Agglo Obersee 35
Massnahme 6.3 Überarbeitung Parkplatzvorschriften Agglo Obersee 36
Massnahme 6.4 Parkierungskonzept Lachen 38
Massnahme 6.5 Busbevorzugung Agglo Obersee 40
A) Busbevorzugung Churerstrasse Freienbach (Pfäffikon) 41
B) Busbevorzugung St. Gallerstrasse – Neue Jonastrasse Rapperswil-Jona 42
C) Busbevorzugung Rüti 43

4.1

Massnahme 4.1 Erstellung zusätzlicher Radabstellplätze in den Zentren Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Fuss- und Radverkehr

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	Stadt Rapperswil-Jona, Gemeinden Freienbach, Rüti, Bubikon **Beteiligte:** Private	2006 Planung **Umsetzung:** ab 2008 Erstellung in Etappen

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Das Angebot an Fahrradabstellplätzen im Bereich der Bahnhöfe, Warenhäusern, Einkaufszentren und in den Zentrumsbereichen ist zu knapp. Die Ständer sind zu wenig komfortabel (zu niedriges Dach, unpraktische Haltevorrichtung, sofern überhaupt vorhanden). Oft werden Fahrräder gestohlen. Zudem ist der Auftritt und der Komfort teilweise ungenügend (Überdeckung fehlt, Platzverhältnisse knapp, unattraktive Lage zum Eingang). Die Radfahrer werden nicht als gute Kunden wahrgenommen.

Ziel:
Erhöhung des Radfahreranteils am Gesamtverkehr sowie Anerkennung der Radfahrer als interessante und gute Kunden.

Inhalt:
Rapperswil-Jona, Freienbach, Rüti:
- Bereitstellung von rund 800–1'000 weiteren attraktiven, gedeckten und zentralen Abstellplätzen für Fahrräder z.B. bei Warenhäusern, Firmen, Freizeitanlagen, öffentlichen Einrichtungen und in den Zentrumsbereichen sowie der Altstadt Rapperswil.
- Im Bereich der Bahnhöfe Prüfung von überwachten Veloparkings evtl. ergänzt mit Mobilitätsdienstleistungen.

Bubikon:
- Veloabstellplätze bei Bushaltestelle im Zentrum von Wolfhausen schaffen.
- Ausbau der Veloständer beim Bahnhof Bubikon, Seite P + R Nord und Personenunterführung (PU) Mitte.

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- Mobilitätskonzept Freienbach

Koordinationsbedarf:
- Gemeinsame Abstimmung mit Betreiber Warenhäuser, Freizeitanlagen, öffentl. Einrichtungen, SBB etc.
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
- Studie Veloabstellplätze: Bestandsaufnahme, Überprüfung bestehende und Festlegung neuer Abstellplätze, gemeinsamer Umsetzungsplan, Ideen für Promotion, Vorgaben für die Projektierung
- Projektierung und Bau
- Promotion: Aktionen, Werbung, Plakate in Abstimmung mit den Aktionen bezüglich Mobilitätsmanagement

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden Bubikon, Freienbach, Rüti, Stadt Rapperswil-Jona, Private
Planungskosten, Studie und Promotion	80'000 CHF	-	-	-
Investitionskosten	800'000 CHF*	-	-	davon Bubikon 150'000 CHF

* Annahme: 800 Abstellplätze, 800 CHF/gedeckter Platz sowie Plätze Gemeinde Bubikon

4.2

Massnahme 4.2 Punktuelle Massnahmen für den Radverkehr Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Fuss- und Radverkehr

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	A) Bubikon B) Dürnten C) Eschenbach D) Feusisberg E) Freienbach F) Lachen-Altendorf G) Rapperswil-Jona **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz, Zürich	2008 - 2020

Ausgangslage/Problembeschrieb:
In der Agglo Obersee ist das Auto das dominierende Verkehrsmittel. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr ist nicht nur im Vergleich mit anderen Städten in der Schweiz hoch, sondern auch im Vergleich mit der benachbarten Region Zimmerberg. Nur etwa 20% der Wege werde zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Um den Anteil zu heben, sind verstärkte Massnahmen unabkömmlich. Gesicherte Radwegverbindungen fehlen in den Ortskernen. Das Radnetz weist Lücken auf und Schulwegsicherungen sind notwendig. Verbindungen zwischen den verschiedenen Ortskernen abseits stark belasteter MIV-Achsen sollten sichergestellt werden.

Ziel:
- Schaffung eines durchgehenden Radwegnetzes.
- Direkte und klare Führung der Radfahrer.
- Langfristige Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität und Erschliessung der Siedlungs- und Naherholungsgebiete der Gemeinde.
- Gesicherte Radwegverbindungen für Schüler, Pendler- und Erholungsverkehr.
- Verbesserung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit.
- Einbinden von Freizeitanlagen und publikumsintensive Einrichtungen in die Langsamverkehrsnetze.

Inhalt:
- Erfassung von Schulwegen, Analyse von Gefahrenpunkten und Umsetzung von punktuellen Massnahmen, wie z. B. Signalisationen, Fahrbahntrennungen, Sicherstellung von Abkürzungen abseits von verkehrsreichen Strassen.
- Radverkehrsgerechte Erschliessung und Anbindung wichtiger ÖV-Haltestellen, insbesondere Bahnhöfe, qualitative Anforderungen an Abstellanlagen.
- Optimieren der Verbindungen zwischen verschiedenen Ortsteilen für den Radverkehr.

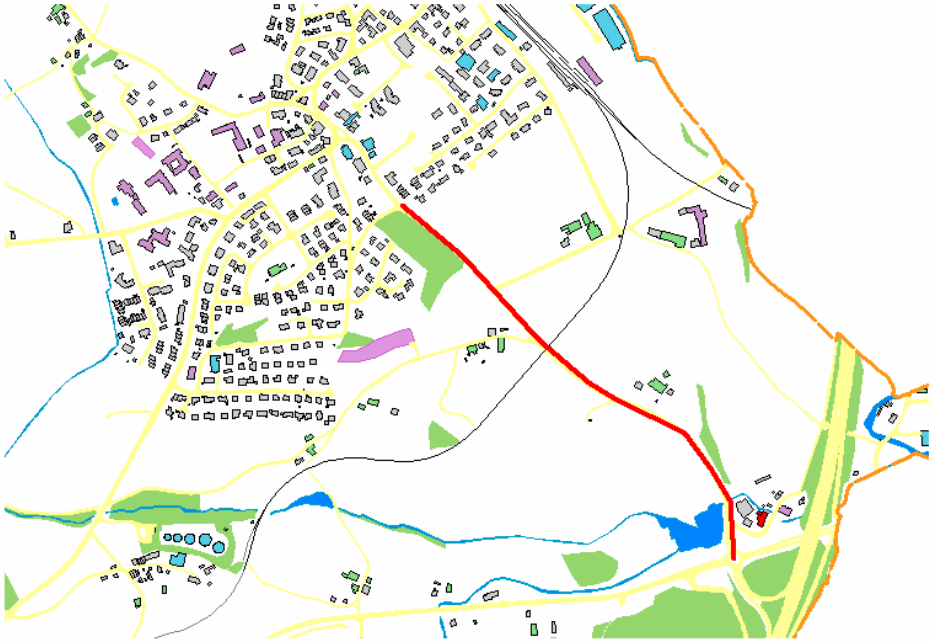
Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	1.13 Mio. CHF		X	X
Investitionskosten	10.73 Mio. CHF		X	X

A) Punktuelle Massnahmen Radverkehr Bubikon Erläuterung zu Massnahme 4.2		**Massnahmenbereich:** Fuss- und Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt x sehr hoch hoch	**Federführung:** Kanton Zürich **Beteiligte:** Kanton Zürich, Gemeinde Bubikon	**Vorbereitung/Planung:** div. Projekte **Umsetzung:** 2011-2014 (1. Etappe) 2015-2018 (2. Etappe)

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Entlang des Hauptstrassennetzes fehlen teilweise noch durchgehende Verbindungen für Radfahrer.

Ziel:
Durchgehendes Radwegnetz entlang der Kantonsstrassen.

Inhalt:
- Kernfahrbahn Ortsdurchfahrt Bubikon (bereits ausgeführt).
- Rad- und Gehweg Kämmoosstrasse, Allmenstrasse bis Kreisel Kämmoos.



Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Projekt Rad- und Gehweg Kämmoosstrasse (Tiefbauamt Kanton Zürich, 2002)

Koordinationsbedarf:
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Zürich	Gemeinde Bubikon
Planungskosten	100'000 CHF**	-	100%	-
Investitionskosten	0.35 Mio. CHF *	-	100%	-
	1.05 Mio. CHF **			

* 1. Etappe ** 2. Etappe

B) Punktuelle Massnahmen Radverkehr Dürnten Erläuterung zu Massnahme 4.2		**Massnahmenbereich:** Fuss- und Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Dürnten **Beteiligte:** Gemeinde Rüti, evtl. Gemeinde Bubikon	**Vorbereitung/Planung:** 2007 - 2009 **Umsetzung:** 1. Etappe: 2011-2014 2. Etappe: 2015-2018

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Das Radnetz weist einige Lücken auf und eine Schulwegsicherung ist notwendig.

Ziel:
- Verbesserung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit
- Schaffung eines durchgehenden Radnetzes.

Inhalt:
In zwei Etappen:
- Punktuelle Massnahmen für den Radverkehr.
- Erfassung von Schulwegen, Analyse von Gefahrenpunkten und Umsetzung von punktuellen Massnahmen, wie z. B. Signalisationen, Fahrbahntrennungen, Sicherstellung von Abkürzungen abseits von verkehrsreichen Strassen.
- Verbindungen der drei Ortsteile für den Radverkehr optimieren.

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Massnahme 2.1 Masterplan Verkehr-Siedlung Gemeinden rechtes Seeufer

Koordinationsbedarf:
- Gemeinde Rüti, evtl. Bubikon
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Erarbeitung von Projekten für punktuelle Massnahmen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Dürnten
Planungskosten	200’000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	2 Mio. CHF	-	-	100%

C) Punktuelle Massnahmen Radverkehr Eschenbach Erläuterung zu Massnahme 4.2		**Massnahmenbereich:** Fuss- und Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Eschenbach **Beteiligte:**	**Vorbereitung/Planung:** ab 2008 **Umsetzung:** etappenweise ab 2010

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Das Radwegnetz ist weitgehend erstellt. Es fehlen noch die Anbindungen von Neuhaus Richtung Wald/ZH, von Ermenswil bis Tägernau zur Grenze der Stadt Rapperswil-Jona und die Verbindung von Ermenswil nach Diemberg. Zudem sind die Radabstellplätze an den öffentlichen Haltestellen relativ unattraktiv.

Ziel:

- Schliessung der Lücken im Radwegnetz zur Erhöhung der Sicherheit.
- Erhöhung der Attraktivität und Ausbau des Angebots von Radabstellplätzen im Bereich der ÖV-Haltestellen.

Inhalt:

- 1. Etappe 2010: Radwegführung Ermenswil – Tägernau - Rapperswil-Jona.
- 2. Etappe 2010 - 2013: Radwegführung Neuhaus – Bürg - Diemberg.
- 3. Etappe 2015/2016: Radwegführung Ermenswil - Diemberg (Gemeindestrasse)
- Verbesserungen der Standorte von Velounterständen und Errichtung von Überdachungen sowie Abschliessvorrichtungen.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Eingabe im Kantonalen Strassenbauprogramm erfolgt
- Projektstudien Geh- und Radweg Ermenswil – Tägernau im 2007

Koordinationsbedarf:

- Kantonales Strassenbauprogramm
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Projekterarbeitung für jede Etappe
- Umsetzung der drei Etappen
- Projektierung und Budgetierung Veloabstellplätze

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Eschenbach
Planungskosten	0.2 Mio. CHF*	-	-	100%
	0.36 Mio. CHF**	-	2/3	1/3
	0.18 Mio. CHF***	-	-	100%
Investitionskosten	2.0 Mio. CHF*	-	-	100%
	3.6 Mio. CHF**	-	2/3	1/3
	1.8 Mio. CHF***			100%

* Etappe 1: Bürg - Diemberg

** Etappe 2: Ermenswil – Tägernau – Rapperswil-Jona

*** Etappe 3: Ermenswil - Diemberg

D) Punktuelle Massnahmen Radverkehr Feusisberg Erläuterung zu Massnahme 4.2		**Massnahmenbereich:** Fuss-/ Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt x sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Feusisberg **Beteiligte:** Kanton Schwyz, Grundeigentümer, Veloland Schweiz, Verein Schweizer Wanderwege	**Vorbereitung/Planung:** Vorschlag **Umsetzung:** ab 2008 laufend

Ausgangslage / Problembeschrieb:

Um den Radverkehrsanteil anzuheben, soll das bestehende Radwegnetz an Bekanntheitsgrad gewinnen. Die Grundvoraussetzungen für ein Bike-Routennetz sind gegeben (Terrain, Landschaft, Freiraum). Derzeit sind jedoch keine ausgeschiedenen Bike-Routen vorhanden.

Ziel:

- Aufbau eines Bike-Routennetzes.
- Durch eine bessere Beschilderung der Radwege soll das Netz stärker genützt werden.

Inhalt:

- Schaffung eines Rad-und Bikerouten-Verbindungsnetzes.
- Bündelung der Wege.
- Beschilderung der Radwege Radrouten.
- Bike-Routen: Ausscheidung und Markierung der Bike-Routen.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Koordinationssitzung mit Vertretern der Gemeinde Feusisberg

Koordinationsbedarf:

- Überregionales Velonetz
- Veloland Schweiz
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Beschilderung der Radwege, Planung und Umsetzung in Arbeit

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Feusisberg
Planungskosten	10'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	100'000 CHF	-	-	100%

E) Punktuelle Massnahmen Radverkehr Freienbach Erläuterung zu Massnahme 4.2		**Massnahmenbereich:** Fuss- und Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Freienbach **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** 2006–2008 Projektierung **Umsetzung:** ab 2008 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:

In der Gemeinde Freienbach wurden in der Vergangenheit punktuell Massnahmen für Radfahrer diskutiert und zum Teil auch umgesetzt, so zum Beispiel entlang der Wilenstrasse, entlang der Kantonsstrasse in Bäch oder mit der Umgestaltung des Dorfplatzes Pfäffikon. Die Planung der Langsamverkehrsverbindungen auf Ebene der Gemeinde als Ganzes liegt als Entwurf des Erschliessungsplanes vor. Ein Konzept, dass sich explizit auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs bezieht und die konkreten Schwachstellen und Defizite sowie die zu deren Behebung geeigneten Massnahmen aufzeigt, wird zurzeit erarbeitet.

Ziel:

Direkte und klare Führung der Radfahrer. Sicheres, attraktives und lückenloses Wegnetz. Langfristige Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität und Erschliessung der Siedlungs- und Naherholungsgebiete der Gemeinde.

Inhalt:

Die Hauptanliegen betreffen folgende Bereiche:

- Langsamverkehrsgerechte Erschliessung und Anbindung wichtiger ÖV-Haltestellen, insbesondere Bahnhöfe, qualitative Anforderungen an Abstellanlagen
- Freizeitanlagen sowie „publikumsintensiven Einrichtungen“ in die Langsamverkehrsnetze einbinden
- Verbindungen zwischen den Dörfern abseits stark belasteter MIV-Achsen sicherstellen, attraktive Langsamverkehrsverbindungen parallel zu hochbelasteten MIV-Achsen
- Verkehrssicherheit beim Zugang zu Schulen und Kindergärten gewährleisten
- Lückenschliessen bestehender Netze und Verbindungen, insbesondere bei Querungen von MIV-Achsen

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Langsamverkehrskonzept Freienbach (2004)
- Mobilitätskonzept Freienbach

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Masterplan Aufwertung LV-Achse Unterdorf bis Schulhaus
- Sofortmassnahmen: Sofortmassnahmen bezüglich Sicherheit, Markierung von Wegen, etc.
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinde Freienbach
Planungskosten	100'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	800'000 CHF	-	-	100%

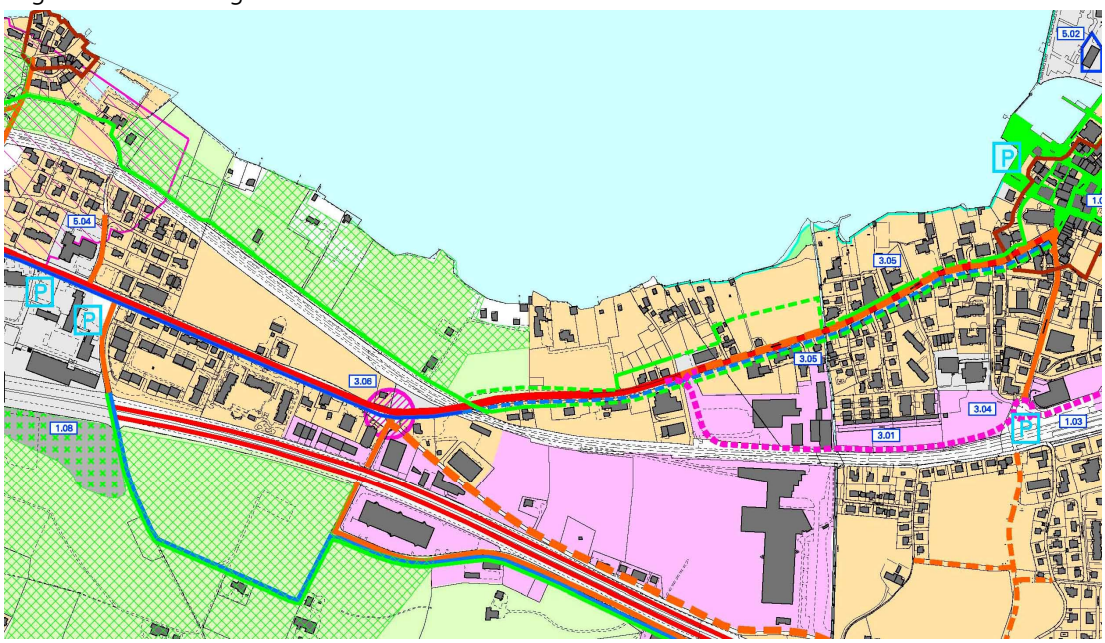
F) Punktuelle Massnahmen Radverkehr Lachen - Altendorf Erläuterung zu Massnahme 4.2		**Massnahmenbereich:** Fuss- und Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Baudepartement/Tiefbauamt Kanton Schwyz **Beteiligte:** Bezirk March (Schulweg), Gemeinden Altendorf und Lachen	**Vorbereitung/Planung:** Kommunaler Richtplan Lachen/Altendorf **Umsetzung:** 2011-2014

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Eine Radwegverbindung fehlt vom Bereich Hirschen-Hirschenbrücke-Kernentlastung Lachen.

Ziel:
Gesicherte Radwegverbindung Altendorf/ Lachen für Schüler, Pendler- und Erholungsverkehr

Inhalt: Blau und blau punktiert

- Mit der Kernentlastung Lachen entstehen für Einwohner und Besucher, aber auch für die Schüler der Bezirksschule verbesserte Radwegverbindungen im Dorfkern Lachen.
- Länge der Verbindung 900m.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Erläuterungsbericht zum Richtplan, Objektblätter, Genehmigungsexemplar 24.6.2003

Koordinationsbedarf:

- Baudepartement, Bezirk March, Gemeinde Altendorf
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Festsetzung im kantonalen Richtplan

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden Lachen, Altendorf
Planungskosten	168'750 CHF	-	100%	-
Investitionskosten	1.125 Mio. CHF*	-	100%	-

*Kostenrahmen stark abhängig von Planung/ Lösungsansatz Baudepartement

G) Punktuelle Massnahmen Radverkehr Rapperswil-Jona Erläuterung zu Massnahme 4.2		**Massnahmenbereich:** Fuss- und Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** 2006-2007 Projektierung **Umsetzung:** 2008 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Das Radwegnetz weist einige Lücken auf. Die Radwege sind nicht oder nur teilweise signalisiert. Die Schulhäuser sind stark ausgelastet und die Schüler können z.T. nicht dem nächstgelegenen Schulhaus zugeteilt werden. Daraus ergeben sich neue Schulwege, welche teilweise auch stärker befahrene Strassen queren. Eine Gefahrenanalyse für die Schulwegsicherung ist erfolgt.

Ziel:

Direkte, klare und sichere Führung der Radfahrer. Sicherung von Schulwegen.

Inhalt:

Allgemein:

Aufhebung des Fahrverbotes für Radfahrer in folgenden Unterführungen prüfen:

- Eichfeldstrasse-Helvetiastrasse
- Unterführung Bahnhof Rapperswil

Allenfalls sind Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit sowie zur Komfortsteigerung für Radfahrer zu prüfen:

- Trennlinienmarkierung
- Markierung der Fahrfläche
- Schranken zur Reduktion der Geschwindigkeit
- Abflachung der Rampen/Randsteine
- Einheitliche Markierung von lokal genutzten Radwegen
- Sicherung von Überquerungen von Hauptverkehrsachsen

Die Signalisation der Radwege ist entsprechend anzupassen und die Änderungen sind öffentlich zu kommunizieren.

Schulwegsicherung:

Die Schulwege sind grafisch zu erfassen. Anhand der Wohngebiete der Schüler und der Lage der Schulhäuser sowie aus Befragungen werden die Wege und „Abkürzungen" aufgenommen. Speziell zu beachten sind dabei Kreuzungspunkte mit stärker befahrenen Strassen. Anhand dieser Situationsanalyse können Gefahrenstellen erkannt und, falls notwendig, Massnahmen getroffen werden:

- Trottoirnasen (verbessern Sicht der Schüler auf Auto und umgekehrt)
- Klar erkennbare Querungsstellen u.U. mit Mittelinseln

Weitere begleitende Massnahmen sind:

- Flyer mit Plan „sichere Schulwege" zu Handen der Eltern
- Information der Schüler
- Ausbildung der Schüler durch die Polizei.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- Fuss- und Radwegkonzept Rapperswil-Jona (2007)

Koordinationsbedarf:

- Absprache mit den SBB bezüglich Aufhebung Fahrverbot in Unterführung
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Projekt Signalisation Radwege: Einheitliche Gestaltung der Signalisation und Markieren von Radwegen.
- Sofortmassnahmen: Sofortmassnahmen bezüglich Sicherheit, Markierung von Wegen, Aufhebung von Radverbot etc.
- Massnahmen erster Priorität für Umsetzung vorbereiten

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten	30'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	50'000 CHF	-	-	100%

4.3

Massnahme 4.3 Punktuelle Massnahmen für den Fussverkehr Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Fuss- und Radverkehr

Bedeutung:	Beteiligte Gemeinden:	Umsetzung:
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	A) Bubikon B) Dürnten C) Eschenbach D) Feusisberg E) Freienbach F) Lachen-Altendorf G) Rapperswil-Jona H) Wollerau **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz, Zürich	2008 - 2020

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Das Fusswegnetz im Siedlungsgebiet basiert oft auf schmalen Trottoirs entlang stark befahrenen Strassen. An stark frequentierten Strassen fehlen teilweise Gehwege und geschützte Fussgängerübergänge. Beim Wanderwegnetz fehlen sinnvolle Verbindungen zwischen den Wegen oder der Zugang zu einzelnen Aussichtspunkten. Der Unterhalt wird oft nur mangelhaft ausgeführt.

Um den Anteil des Fussverkehrs zu heben, sind verstärkte Massnahmen unabkömmlich. Gemäss der Entwicklungsstrategie verschiedener Orte der Agglomeration ist dem Fussgängerverkehr besondere Beachtung zu schenken.

Ziel:
- Direkte und klare Führung der Fussgänger.
- Langfristige Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität und Erschliessung der Siedlungs- und Naherholungsgebiete der Gemeinde.
- Verbesserung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit.
- Sichere Fusswegverbindungen und Schulwege.
- Steigerung attraktiver Verbindung der Freiräume.
- Sicherstellung des Unterhaltes.
- Zugangsverbesserungen zu den Bushaltestellen
- Einbinden von Freizeitanlagen und publikumsintensive Einrichtungen in die Langsamverkehrsnetze.

Inhalt:
- Erfassung von Schulwegen, Analyse von Gefahrenpunkten und Umsetzung von punktuellen Massnahmen, wie z. B. Signalisationen, Fahrbahntrennungen, Sicherstellung von Abkürzungen abseits von verkehrsreichen Strassen.
- Fussgängerverkehrsgerechte Erschliessung und Anbindung wichtiger ÖV-Haltestellen, insbesondere Bahnhöfe.
- Verbesserung der Fussgängeranlagen durch Trottoirergänzungen, neue Gehwege sowie Bau von Fussgängerübergängen mit Schutzinseln.
- Ergänzung des Wanderwegnetzes im Zusammenhang mit den planerischen und baulichen Massnahmen der beiden Landumlegungen Süd und Nord im Landwirtschaftsgebiet.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	0.92 Mio. CHF		X	X
Investitionskosten	6.8 Mio. CHF		X	X

A) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Bubikon Erläuterung zu Massnahme 4.3		**Massnahmenbereich:** Fuss- und Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt x sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Bubikon **Beteiligte:** Kanton Zürich, Gemeinde Bubikon sowie Landumlegungsgen. Süd + Meliorationsgen. Nord	**Vorbereitung/Planung:** div. Projekte **Umsetzung:** 2011-2014 (1. Etappe) 2015-2018 (2. Etappe)

Ausgangslage / Problembeschrieb:

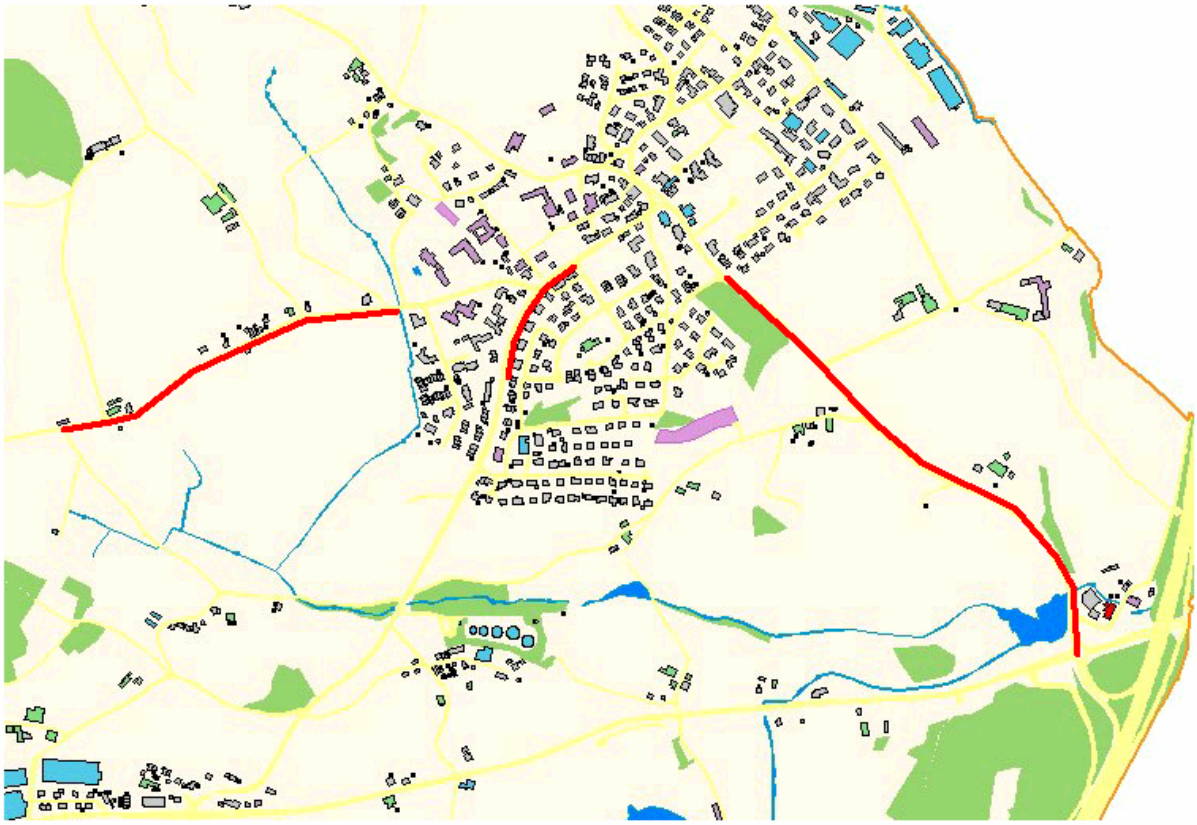
An stark frequentierten Strassen fehlen teilweise Gehwege und geschützte Fussgängerübergänge. Beim Wanderwegnetz fehlen noch einige sinnvolle Verbindungen zwischen den Wegen oder der Zugang zu einzelnen Aussichtspunkten.

Ziel:

- Verbesserung der Fussgängeranlagen durch Trottoirergänzungen, neue Gehwege sowie Bau von Fussgängerübergängen mit Schutzinseln.
- Ergänzung des Wanderwegnetzes im Zusammenhang mit den planerischen und baulichen Massnahmen der beiden Landumlegungen Süd und Nord im Landwirtschaftsgebiet.

Inhalt:

- Fussgängerübergänge Egelsee und Wolfhauserstrasse (bereits ausgeführt).
- 1. Etappe: Rad- und Gehweg Kämmoosstrasse, Allmendstrasse bis Kreisel Kämmos; Gehweg Bürgstrasse (Giessen- bis Hüslirietstrasse); Wanderwegnetzergänzungen im Gebiet LU Süd (grösstenteils bereits ausgeführt); Wanderwegnetzergänzungen im Gebiet Melioration Nord.
- 2. Etappe: Trottoirergänzung Wolfhauserstrasse, Zelgwies- bis Wihaldenstrasse.



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Projekt Rad- und Gehweg Kämmoosstrasse (Tiefbauamt Kanton Zürich, 2002)
- Vorprojekt Gehweg Bürgstrasse (Gemeinde Bubikon, 2005)
- Wegnetzplan Melioration Bubikon Nord

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Fussgängeranlagen: Projektierung, Bau
- Wanderwege: Bau der Anlagen koordiniert mit dem übrigen Anlagenbau Melioration Nord

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Zürich	Gemeinde Bubikon
Planungskosten	50'000 CHF*	-	50%	50%
	50'000 CHF**	-	50%	50%
Investitionskosten	450'000 CHF*	-	50%	50%
	450'000 CHF**	-	50%	50%

* 1. Etappe

** 2. Etappe

B) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Dürnten Erläuterung zu Massnahme 4.3		**Massnahmenbereich:** Fuss- und Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Dürnten **Beteiligte:** Gemeinde Rüti, evtl. Gemeinde Bubikon	**Vorbereitung/Planung:** 2007 - 2009 **Umsetzung:** 1. Etappe: 2011-2014 2. Etappe: 2015-2018

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Das Fussnetz weist einige Lücken auf und eine Schulwegsicherung ist notwendig.

Ziel:
Verbesserung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit sowie der Sicherheit der Fussgänger im Allgemeinen.

Inhalt:
In Etappen:
- Punktuelle Massnahmen für den Langsamverkehr.
- Erfassung von Schulwegen, Analyse von Gefahrenpunkten und Umsetzung von punktuellen Massnahmen, wie z. B. Signalisationen, Fahrbahntrennungen, Sicherstellung von Abkürzungen abseits von verkehrsreichen Strassen.
- Übernahme von privaten Flurwegen ins öffentliche Eigentum zur Sicherstellung von Fuss- und Wanderwegverbindungen.
- Verbindungen der drei Ortsteile für den Langsamverkehr optimieren.

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Massnahme 2.1 Masterplan Verkehr-Siedlung Gemeinden rechtes Seeufer

Koordinationsbedarf:
- Gemeinde Rüti, evtl. Bubikon
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Erarbeitung von Projekten für punktuelle Massnahmen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Dürnten
Planungskosten	100’000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	1 Mio. CHF	-	-	100%

C) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Eschenbach Erläuterung zu Massnahme 4.3		**Massnahmenbereich:** Fuss- und Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Eschenbach **Beteiligte:**	**Vorbereitung/Planung:** Ab 2008 **Umsetzung:** ab 2010

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Das Fussverkehrnetz ist weitgehend erstellt. Es fehlen noch die Anbindungen von Neuhaus Richtung Wald/ZH, von Ermenswil bis Tägernau zur Grenze der Stadt Rapperswil-Jona und die Verbindung von Ermenswil nach Diemberg.

Ziel:
Vervollständigung des Fussverkehrnetzes zur Erhöhung der Sicherheit.

Inhalt:
- 1. Etappe 2010: Fussweg Ermenswil – Tägernau - Rapperswil-Jona.
- 2. Etappe 2010 - 2013: Fussweg Neuhaus – Bürg - Diemberg.
- 3. Etappe 2015/2016: Fussweg Ermenswil - Diemberg (Gemeindestrasse)

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Eingabe im Kantonalen Strassenbauprogramm erfolgt
- Projektstudien Geh- und Radweg Ermenswil-Tägernau im 2007

Koordinationsbedarf:
- Kantonales Strassenbauprogramm
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Projekterarbeitung für jede Etappe
- Umsetzung der drei Etappen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Dürnten
Planungskosten	0.04 Mio. CHF*	-	-	100%
Investitionskosten	0.4 Mio. CHF*	-	-	100%

* Etappe 1, Kosten für Etappen 2 und 3 sind enthalten in Massnahme 4.2 Punktuelle Massnahmen für den Radverkehr Agglo Obersee

D) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Feusisberg Erläuterung zu Massnahme 4.3		**Massnahmenbereich:** Fuss-/Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Feusisberg **Beteiligte:** Kanton Schwyz, Strassen- und Grundeigentümer	**Vorbereitung/Planung:** 2008-2011 **Umsetzung:** 2008-2010 (Wanderwegnetz) 2012-2014 (Riedstrasse, Etzelstrasse)

Ausgangslage / Problembeschrieb:

- Die Riedstrasse verfügt über kein Trottoir und ist für den Begegnungsfall LKW/LKW zu schmal. Auf der Strasse verkehrt der öffentliche Bus.
- Das Gebiet Büel ist ein attraktiver Ausgangspunkt für das Naherholungsgebiet Etzel. Die Etzelstrasse verfügt ab Abzweiger Schweigwiesstrasse bis Büel jedoch über kein Trottoir. (2.Priorität)
- Die Linienführung und Beschilderung des Wanderwegnetzes sind z.T. nicht optimal (1.Priorität).

Ziel:

- Die Riedstrasse soll verkehrssicherer gestaltet werden + für den Bus besser befahrbar sein.
- Die Etzelstrasse soll von Schindellegi bis ins Büel verkehrssicherer gestaltet werden.
- Das Wanderwegnetz soll attraktive Wegführungen umfassen und verständlich beschildert sein.

Inhalt:

- Die Riedstrasse soll mit einem Trottoir versehen und verbreitert werden (Strecke etwa 400m).
- Die Etzelstrasse soll ab Verzweigung Schweigwiesstrasse bis Büel mit einem Trottoir versehen werden.
- Wanderwege: Die Routen sind mit dem Kantonalen Wanderwegplan und dem kommunalen Wegrodel abzustimmen und umzusetzen.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Machbarkeitsstudie
- Wegrodel vom Oktober 2001
- Kantonaler Wanderwegplan Schwyz

Koordinationsbedarf:

- Private Grundeigentümer
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Vorprojekt, Gemeinderatversammlung, Urnenabstimmung (Riedstrasse, Etzelstrasse)
- Festlegung der Wanderwege
- Verhandlungen mit Grundeigentümer

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Feusisberg
Planungskosten	200'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	0.1 Mio. CHF*	-	-	100%
	2.0 Mio. CHF**			
Betriebs- und Unterhaltskosten	100'000 CHF**			100%

* Wanderwegnetz

** Strassenaufwertung

*** Unterhalt Wanderwege

E) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Freienbach Erläuterung zu Massnahme 4.3		**Massnahmenbereich:** Fuss- und Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Freienbach **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** ab 2007 Projektierung **Umsetzung:** ab 2008 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:

In der Gemeinde Freienbach wurden in der Vergangenheit punktuell Massnahmen für Fussgänger diskutiert und zum Teil auch umgesetzt, so zum Beispiel entlang der Wilenstrasse, entlang der Kantonsstrasse in Bäch oder mit der Umgestaltung des Dorfplatzes Pfäffikon. Die Planung der Langsamverkehrsverbindungen auf Ebene der Gemeinde als Ganzes liegt als Entwurf des Erschliessungsplanes vor. Ein Konzept, dass sich explizit auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs bezieht und die konkreten Schwachstellen und Defizite sowie die zu deren Behebung geeigneten Massnahmen aufzeigt, wird zurzeit erarbeitet.

Ziel:

Direkte und klare Führung der Fussgänger. Sicheres, attraktives und lückenloses Wegnetz. Erschliessung der Siedlungs- und Naherholungsgebiete der Gemeinde.

Inhalt:

Die Hauptanliegen betreffen folgende Bereiche:

- Freizeitanlagen sowie „publikumsintensiven Einrichtungen“ in die Langsamverkehrsnetze einbinden
- Verkehrssicherheit beim Zugang zu Schulen und Kindergärten gewährleisten
- Lückenschliessen bestehender Netze und Verbindungen, insbesondere bei Querungen von MIV-Achsen

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Langsamverkehrskonzept Freienbach (2004)
- Mobilitätskonzept Freienbach

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Masterplan Aufwertung LV-Achse Unterdorf bis Schulhaus
- Sofortmassnahmen: Sofortmassnahmen bezüglich Sicherheit, Markierung von Wegen, etc.
- Projektierung
- Bau

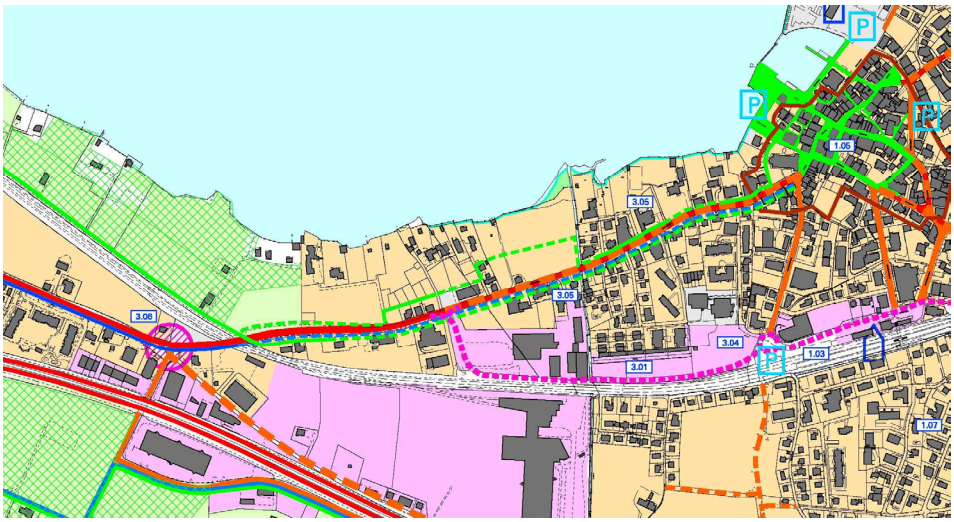
Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Freienbach
Planungskosten	200'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	1'200'000 CHF	-	-	100%

F) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Lachen - Altendorf Erläuterung zu Massnahme 4.3		**Massnahmenbereich:** Fuss- und Veloverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Baudepartement, Tiefbauamt Kanton Schwyz **Beteiligte:** Bezirk March, Gemeinderäte Lachen und Altendorf	**Vorbereitung/Planung:** Kommunaler Richtplan Lachen/Altendorf **Umsetzung:** ab 2012

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Es besteht derzeit keine attraktive Fussgängerverbindung zwischen Lachen und Altendorf.

Ziel:
Seeufernahe Fussgängerverbindung für die Gemeinden Lachen und Altendorf, nach Möglichkeit abseits der Kantonsstrasse.

Inhalt: Grün punktiert
- Ein Konzept einer seeufernahen Fussgängerverbindung ist auszuarbeiten.
- Länge der Verbindung 900m.
- Bestehende (private) Wege sind mit ein zu beziehen.
- Mit den betroffenen Grundeigentümern sind frühzeitig Gespräche zu führen.



Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Erläuterungsbericht zum Richtplan, Objektblätter, Genehmigungsexemplar 24.6.2003

Koordinationsbedarf:
- Baudepartement/Tiefbauamt Kanton Schwyz, Private Landeigentümer
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:
- Im Rahmen Baubewilligungsverfahren von nicht überbauten Parzellen die Wegrechte sicherstellen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinden Lachen, Altendorf
Planungskosten	168'750 CHF	-	100%	-
Investitionskosten	1,125 Mio. CHF*	-	100%	-

*Kostenrahmen stark abhängig von Planung/ Lösungsansatz Baudepartement

G) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Rapperswil-Jona Erläuterung zu Massnahme 4.3		**Massnahmenbereich:** Fuss- und Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** 2006-2007 Projektierung **Umsetzung:** 2008 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Das Fusswegnetz weist einige Lücken auf. Die Fusswege sind nicht oder nur teilweise signalisiert. Die Schulhäuser sind stark ausgelastet und die Schüler können z.T. nicht dem nächstgelegenen Schulhaus zugeteilt werden. Daraus ergeben sich neue Schulwege, welche teilweise auch stärker befahrene Strassen queren. Eine Gefahrenanalyse für die Schulwegsicherung ist erfolgt.

Ziel:

Direkte, klare und sichere Führung der Fussgänger, Sicherung von Schulwegen.

Inhalt:

Allgemein:

Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit sowie zur Komfortsteigerung für Fussgänger sind zu prüfen:

- Trennlinienmarkierung
- Schranken zur Reduktion der Geschwindigkeit
- Sicherung von Überquerungen von Hauptverkehrsachsen

Schulwegsicherung:

Die Schulwege sind grafisch zu erfassen. Anhand der Wohngebiete der Schüler und der Lage der Schulhäuser sowie aus Befragungen werden die Wege und „Abkürzungen" aufgenommen. Speziell zu beachten sind dabei Kreuzungspunkte mit stärker befahrenen Strassen. Anhand dieser Situationsanalyse können Gefahrenstellen erkannt und, falls notwendig, Massnahmen getroffen werden:

- Trottoirnasen (verbessern Sicht der Schüler auf Auto und umgekehrt)
- Klar erkennbare Querungsstellen u.U. mit Mittelinseln
- Ausreichende Gehwegbreiten (erlauben Abstand zur Fahrbahn).

Weitere begleitende Massnahmen sind:

- Flyer mit Plan „sichere Schulwege" zu Handen der Eltern
- Information der Schüler
- Ausbildung der Schüler durch die Polizei.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- Fuss- und Radwegkonzept Rapperswil-Jona (2007)

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Sofortmassnahmen: Sofortmassnahmen bezüglich Sicherheit, Markierung von Wegen etc.
- Massnahmen erster Priorität für Umsetzung vorbereiten

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten	30'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	50'000 CHF	-	-	100%

H) Punktuelle Massnahmen Fussverkehr Wollerau Erläuterung zu Massnahme 4.3		**Massnahmenbereich:** Fuss- und Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Wollerau **Beteiligte:** Grundeigentümer	**Vorbereitung/Planung:** Orientierender Plan Langsamverkehr **Umsetzung:** ab 2009-2020

Ausgangslage / Problembeschrieb:

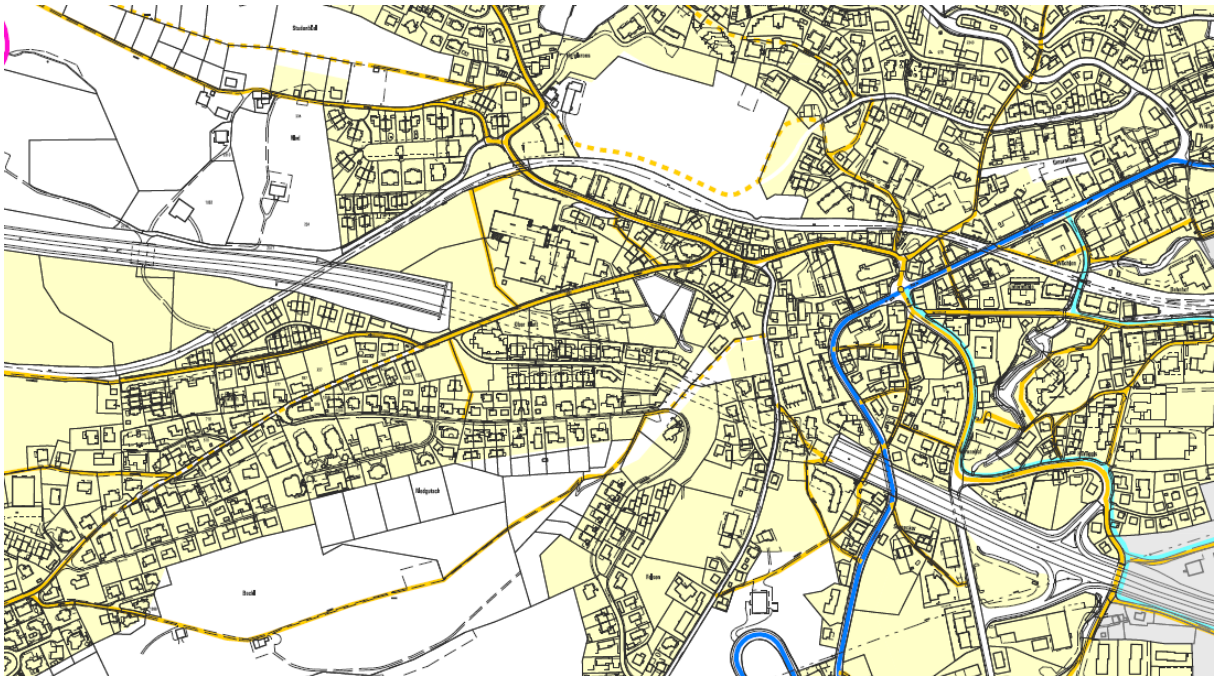
Gemäss der Entwicklungsstrategie Wollerau ist dem Fussgängerverkehr besondere Beachtung zu schenken. Das Fusswegnetz im Siedlungsgebiet basiert hauptsächlich auf schmalen Trottoirs entlang stark befahrenen Strassen. Das Wegnetz in den Freiräumen besteht mehrheitlich aus öffentlichen Wegen mit privater Unterhaltspflicht (Wegrodel). Der Unterhalt wird oft nur mangelhaft ausgeführt.

Ziel:

Steigerung der Attraktivität und Sicherheit für Fussgänger.

Inhalt:

- Sichere Fusswegverbindungen und Schulwege.
- Steigerung attraktiver Verbindung der Freiräume.
- Sicherstellung des Unterhaltes.
- Zugangsverbesserungen zu den Bushaltestellen



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Erschliessungsplan

Koordinationsbedarf:

- Wanderwegnetz, Wegrodel (öffentliche Strassen und Wege mit privatem Unterhalt)
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Konzept
- Projektierung
- Umsetzung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Wollerau
Planungskosten	50'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	200'000 CHF	-	-	100%
Betriebs- und Unterhaltskosten	200'000 CHF			100%
Amortisation	10'000 CHF			100%

4.4

Massnahme 4.4 Unterführungen Bahnhöfe Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Fuss- und Radverkehr

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	A) Pfäffikon (Freienbach) B) Ortszentrum Rapperswil (Rapperswil-Jona) **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz	2008 - 2012

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Die Gleisfelder bilden einen breiten Riegel im Siedlungsgebiet und bieten nur geringe und zum Teil wenig attraktive Querungsmöglichkeiten für Fussgänger und Radfahrer. Insbesondere der Zugang zum See ist durch die Gleisanlagen erschwert.
Die bestehenden Infrastrukturen an den Bahnhöfen der Agglo Obersee sind zudem nicht an die heutigen Bedürfnisse bei Zugsankünften angepasst. Insbesondere die Unterführungen bei den wichtigsten Umsteigeknoten (Pfäffikon und Rapperswil) sind für die heutigen Pendlerströme zu klein dimensioniert (in Bubikon wird eine Unterführung im Zusammenhang mit der Optimierung des Umsteigeknotenpunktes geprüft. Die Umsteigebedingungen von Bahn/Bahn, Bahn/Bus und Langsamverkehr/Bus sind so wenig attraktiv.

Ziel:
- Erhöhung der Durchlässigkeit des Gleisfeldes für Fussgänger und Veloverkehr
- Entschärfung Kapazitätsprobleme
- Komfortsteigerung für Umsteigebeziehungen Bus/Bahn und Bahn/Bahn
- Attraktiverer Zugang zum öffentlichen Verkehr
- Besserer Zugang zum See

Inhalt:
- Neue Perronunterführungen
- Prüfen von Passerellen über die Gleise
- Mögliche Erweiterungen der bestehenden Unterführungen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	150'000 CHF	-	X	X
Investitionskosten	15 Mio. CHF	-	X	X

A) Unterführung Pfäffikon (Freienbach) Erläuterung zu Massnahme 4.4		**Massnahmenbereich:** Fuss- und Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Freienbach **Beteiligte:** SBB, SOB	**Vorbereitung/Planung:** ab 2008 **Umsetzung:** 2011-2012

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Die bisher bestehende Unterführung des Bahnhofs Pfäffikon ist bereits für die heutigen Bedürfnisse bei Zugsankünften zu klein dimensioniert. Sie ist wenig attraktiv, um auf den Bus umzusteigen, da lange Umsteigewege und keinerlei Witterungsschutz bestehen. Auch kann der Zugang zu den Perrons aus Richtung Seedamm Plaza und aus Richtung östliche Churerstrasse vereinfacht werden.

Ziel:

- Entschärfung Kapazitätsprobleme
- Komfortsteigerung für Umsteigebeziehungen Bus/Bahn
- Attraktiverer Zugang zum öffentlichen Verkehr aus Seedamm Plaza und östlicher Churerstrasse
- Besserer Zugang zu See und Unterdorf

Inhalt:

Eine zweite Perronunterführung im östlichen Teil des Bahnhofs Pfäffikon soll den Zugang zu und von den Perrons verbessern und langfristig sicherstellen.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

Mobilitätskonzept Freienbach

Koordinationsbedarf:

- Abstimmung mit SBB und SOB
- TBA Kanton Schwyz
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Projektskizze
- Machbarkeitsstudie
- Verständigung SBB und SBB hinsichtlich Termine, Kostenteiler etc.
- Projektierung und Umsetzung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Freienbach
Planungskosten	100'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	11 Mio. CHF	-	-	100%

B) Unterführung Ortszentrum Rapperswil (Rapperswil-Jona) Erläuterung zu Massnahme 4.4		**Massnahmenbereich:** Fuss- und Radverkehr
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:** SBB	**Vorbereitung/Planung:** 2008-10 Projektierung **Umsetzung:** 20011 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Das Gleisfeld des Bahnhofs Rapperswil bildet vom Hafen (Hochschule) bis zur Schönbodenstrasse einen breiten Riegel. Querungsmöglichkeiten für Fussgänger und Radfahrer zwischen Südquartier und Stadt bestehen nur beim Hafen (Hochschule), beim Bahnhof und entlang der Schönbodenstrasse. Die Passerelle auf Höhe Kinderzoo ist nur für Fussgänger benutzbar. Sie ist Ersatz eines vorbestandenen Wegrechts und grundbuchlich gesichert.

Ziel:

Erhöhung der Durchlässigkeit des Gleisfeldes für Fussgänger und Veloverkehr.

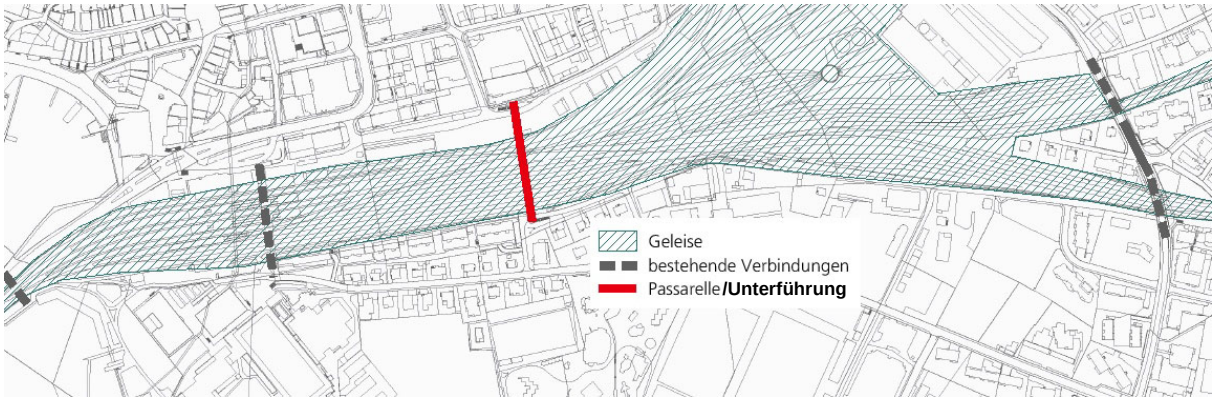
Inhalt:

Prüfung von Massnahmen zur Querung des Gleisfeldes:

- Verbreiterung Bahnhofunterführung
- neue Unterführung
- 2. Passerelle

unter Berücksichtigung folgender Punkte:

- verbreiterte Fahrbahn
- befahrbare Rampen auf beiden Seiten
- Anpassung der Wegweisung für Radfahrer im übrigen umliegenden Netz.



Als weitere Massnahme ist eine Erweiterung der bestehenden Unterführung beim Bahnhof für die Nutzung durch Fahrräder zu prüfen.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)

Koordinationsbedarf:

- Abstimmung mit den SBB
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Studie: Abklärung Handlungsspielraum für Neuerungen in Absprache mit dem Heimatschutz und den SBB sowie Entwicklung von Lösungsvarianten.
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten	50'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	4 Mio. CHF	-	-	100%

5.1

Massnahme 5.1 Aufbau regionales Mobilitätsmanagement Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Kombinierte Mobilität

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	Gemeinde Freienbach **Beteiligte:** alle Gemeinden Agglo Obersee	2007–2008 Planung **Umsetzung:** ab 2008 in Etappen

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Die Reduktion der MIV-Belastung kann nicht allein durch die Umlagerung auf den ÖV erreicht werden. Notwendig ist auch die Unterstützung und Förderung weiterer alternativer Mobilitätsformen.

Gerade der Freizeitverkehr weist einen hohen MIV-Anteil auf. Das Verkehrsnetz in Rapperswil-Jona und Pfäffikon ist stark ausgelastet und durch die umliegenden Freizeitanlagen zeitweise überlastet.

Ziel:
Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV und den LV, bzw. sinnvolle Kombination der verschiedenen Mobilitätsformen und effizientere Nutzung. Um eine Verlagerung zu erreichen, muss zunächst das Bewusstsein für diese Formen der Fortbewegung und ihre Möglichkeiten und Angebote geschaffen werden.

Inhalt:
Umfassendes Mobilitätsmanagement:

Das umfassende Mobilitätsmanagement beinhaltet den gesamten Aktionsspielraum, den die Stadt- und Gemeindeverwaltung und der Tarifverbund bzw. der Kanton gegenüber den Investoren/Grundeigentümern, den ansässigen Firmen und der Wohnbevölkerung hat.

Für die Belange des Mobilitätsmanagements ist eine zentrale, regionale Anlaufstelle für Private und Firmen zu schaffen. Folgende Aufgaben sind denkbar:

- Bedürfnisgerechte, massgeschneiderte Bereitstellung von Informationen zu allen Verkehrsmitteln und alternativen Mobilitätsformen
- Umfassende Beratung zu sämtlichen Mobilitätsfragen für Einzelpersonen und grosse Verkehrserzeuger
- zentral organisierter Verkauf und Reservation von Mobilitätsangeboten
- Koordination an den Schnittstellen verschiedener Verkehrsträger (z.B. Bike + Ride)
- Aktionen zur Förderung der Bewusstseinsbildung in Zusammenarbeit mit Vereinen, Verbänden Firmen etc.
- Mobilitätserziehung in Schulen
- Gratisvelos an Bahnhöfen
- Festsetzung und Kontrolle der Auflagen für Grossveranstaltungen (Vereinbarungen)
- Vermittlung von privaten Firmen an die Grundeigentümer, bzw. Unternehmen, für umfassende Beratung und Umsetzung im Bereich Mobilitätsmanagement, Fahrtenmodell etc.

Zur Erfüllung dieser Aufgaben wird jährlich ein Budget definiert. Die Finanzierung wird durch die beteiligten Gemeinden, Verkehrsbetriebe, Firmen, Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkplätze, Einnahmen Parkplatzbewirtschaftung etc. sichergestellt.

Informationsveranstaltungen und Aktionen zur Bewusstseinsförderung:

Um das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern sind auch Aktionen und Informationen zur Bewusstseinsbildung und Förderung in der Bevölkerung notwendig:

- Aktion Sportverkehr: Zusammenarbeit mit den Sportvereinen zur Reduktion der Autofahrten zum Training
- Veranstaltungen: vergünstigte Bus-/Zugbillette in Kombination mit Eintrittsbillet
- Stand- und Flyeraktionen in Zusammenarbeit mit Umweltorganisationen, Vereinen, Firmen etc.
- Öffentliche Veranstaltungen: Informationsabend, Velotag, Fussgängertag mit Unterstützung von Vereinen, Firmen etc.
- Velo-Hauslieferdienst: In Zusammenarbeit mit Arbeitslosen und/oder Behinderten und dem lokalen Gewerbe organisierter Hauslieferdienst (gemäss Modell Burgdorf BE)
- Förderung Elektorfahrräder.

Diese Aktionen sollten im Rahmen des Jahresprogramms der Zentralstelle Mobilität definiert werden. Die Zentralstelle wendet sich an die Vereine, Organisationen oder Firmen zwecks Unterstützung, Organisation und Durchführung.

Mobilitätsmanagement bei (Gross-)Anlässen:

Da gerade der Freizeitverkehr einen hohen Anteil MIV aufweist. Ist die Zusammenarbeit mit Vereinen und Veranstaltern wichtig. Das Mobilitätsmanagement soll deshalb für Anlässe wie Eishockeyspiele, Seenachtsfest, Jazztage, Gewerbeausstellungen und weitere Grossveranstaltungen eingeführt werden. Mit Vereinbarungen seitens der Gemeinden im Rahmen des Bewilligungsverfahrens kann das MIV-Verkehrsaufkommen reduziert werden. In Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben, den Gemeinden und dem Veranstalter müssen verschiedene Anreize geschaffen werden:

- Sachgerechte Erhebung der Parkplatzgebühren
- Kombination Eintrittsbillet mit Bus-/Zugvergünstigungen
- Pendelbusbetriebe
- Fahrradabstellplätze etc.

Mobilitätsmanagement für Firmen:

Das Mobilitätsmanagement soll bereits im Rahmen Zonenplanung resp. im Rahmen der Sondernutzungsplanung für grössere Gebiete verankert werden. Durch die Verpflichtung, Mobilitätsmanagement im Pendler- und Geschäftsverkehr einzuführen, wird garantiert, dass Firmen aktiv werden.

Für die Koordination und Information dient die Zentralstelle Mobilität, welche auch spezialisierte Büros für die Planung und Umsetzung des Mobilitätsmanagements vermittelt.

Der Einbezug des Tarifverbundes ermöglicht attraktive Angebote für Firmen oder Firmenpools zur vermehrten Benutzung des öffentlichen Verkehrs (Pull-Massnahme). Auf der anderen Seite wird angestrebt, dass Firmenparkplätze gebührenpflichtig werden (Push-Massnahme).

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- Mobilitätskonzept Freienbach

Koordinationsbedarf:

- Abstimmung mit Angebot ZVV
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Konzept Mobilitätszentrale: Definition der Aufgaben, Finanzierung, Zuständigkeiten etc. Erstellung von Jahresprogramm. Definition Informationsstelle bei den Behörden.
- Schaffung Regionale Mobilitätszentrale: Ansprechstelle für alle Belange des Mobilitätsmanagements
- Pilotprojekt Anlässe: z.B. SCRJ Lakers für Eishockeyspiele
- Pilotprojekt Firmen: Mobilitätsmanagement einführen bei interessierten Firmen
- Schaffung von Grundlagen in der Nutzungsplanung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Alle Gemeinden
Planungskosten Konzept und Pilotprojekte	200'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	2.0 Mio. CHF	-	-	100%
Betriebs- und Unterhaltskosten	250'000 CHF/a			100%

5.2

Massnahme 5.2 Park + Ride Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Kombinierte Mobilität

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	noch offen **Beteiligte:** alle Gemeinden Agglo Obersee, Verkehrsbetriebe	2008 Projektierung **Umsetzung:** 2009 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Park + Ride-Anlagen stehen in direkter Konkurrenz zum Feinverteiler des öffentlichen Verkehrs. Das Zentrum Pfäffikon wird mit zusätzlichem Verkehr belastet. An den Bahnhöfen in Altendorf, Bubikon, Lachen und Pfäffikon (Freienbach) und Rüti wird Park + Ride bereits angeboten.

Ziel:
Gewinnung von zusätzlichen ÖV-Kunden. Rahmenbedingungen: keine Konkurrenzierung von reinen ÖV-Wegeketten, Tarifierung nach dem Verursacherprinzip.

Inhalt:
Erarbeitung einer regionalen P + R-Strategie.

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Mobilitätskonzept Freienbach
- GVO Rapperswil-Jona

Koordinationsbedarf:
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
- Verfassen einer Strategie
- Grundsätze für die Wahl von Standorten und Betriebskonzepten (inkl. Dimensionierung und Tarifierung)
- Verbesserungspotenzial des Feinverteilers aufzeigen
- Umsetzungsplan

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	alle Gemeinden
Planungskosten	50'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	-	-	-	-

6.1

Massnahme 6.1 Parkplatzpolitik Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Nachfrageseitige Massnahmen

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
X Schlüsselprojekt sehr hoch hoch	Kanton St. Gallen **Beteiligte:** Kantone Schwyz, St. Gallen und Zürich	2006-2007 Konzept **Umsetzung:** 2008-2009 rechtliche Verankerung

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Basierend auf den Bau- und Parkplatzreglementen wird die Anzahl der notwendigen und zulässigen Parkplätze aufgrund der Art der Nutzung und der Geschossfläche berechnet, je nach Kanton unterschiedlich. Zusätzlich sind zum Teil Abminderungsfaktoren für die Zahl der Parkplätze definiert. Als Abminderungsfaktoren für die Parkplatzzahl gilt hauptsächlich die Güte der ÖV-Erschliessung. Bei Nichterreichen des Pflichtbedarfs ist im Allgemeinen eine Ersatzabgabe pro nicht erstellten Parkplatz fällig. Die bestehenden Reglemente führen somit in dicht bebauten Gebieten wie den Zentren und in Industriegebieten zu einem hohen Parkplatzangebot und damit zu einem hohen MIV-Aufkommen in Spitzenstunden.

Für öffentliche Parkplätze wird die Bewirtschaftung in den Gemeinden unterschiedlich gehandhabt.

Ziel:

Stabilisierung des gesamten MIV-Aufkommens (Reduktion des MIV-Aufkommens bezogen auf die Nutzungseinheit). Erhöhung des Anreizes zur Nutzung des ÖV und für Investoren an guten ÖV-Lagen zu bauen. Abstimmung der Parkplatzzahl in Abhängigkeit der Belastung des Verkehrssystems mit Hilfe von Mobilitäts- und Erschliessungskonzepten.

Inhalt:

Abstimmung der Parkplatzpolitik über die Agglo Obersee, wobei die regionalen Unterschiede berücksichtigt werden. Dies beinhaltet die Definition von Grundsätzen zur Parkplatzpolitik, die Abstimmung der entsprechenden Parkierungsvorschriften, deren Philosophie der Grenzbedarf und nicht der Pflichtbedarf sein soll sowie die Regelung der Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze.

Zur Berechnung der Parkplatzzahl sollen neben der ÖV-Erschliessung auch weitere Abminderungsfaktoren definiert werden, deren Anwendung in den entsprechenden Parkplatzvorschriften verbindlich festgehalten wird. Lassen die Verhältnisse die Erstellung von Parkplätzen nicht zu oder können keine Abminderungen geltend gemacht werden, so sind auch weiterhin Ersatzabgaben zu entrichten. Die Verwendung solcher Ersatzabgaben soll definiert werden.

Auch soll die Parkplatzpolitik bereits in die Siedlungsplanung miteinfliessen. Folgende Massnahmen können bereits im Rahmen der Zonenplanung resp. im Rahmen der Sondernutzungsplanung (für grössere Gebiete) verankert werden:

- Verbesserung Angebot ÖV
- Autoarmes Wohnen, autofreie Siedlungskonzepte
- Mobilitätsmanagement bei publikumsintensiven Einrichtungen mit mehr als 80 Parkplätzen
- Zugänglichkeit für Fussgänger und Radfahrer
- Fahrtenkontingentierung für den Tagesverkehr oder Spitzenstundenverkehr.

Für öffentlich zugängliche Parkplätze insbesondere auch für kundenorientierte Parkplätze ist eine einheitliche Bewirtschaftung zu definieren. Es ist eine auf die Verkehrsbelastung abgestimmte Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze zu prüfen. Dies heisst einerseits zeitliche Differenzierung (Stosszeiten = höherer Tarif) andererseits bedeutet „nach Verkehrsbelastung“ auch je näher dem Zentrum desto höher der Tarif.

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kantonale Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen Kanton Schwyz (Regierungsratsbeschluss Juni 2006)
- Mobilitätskonzept Freienbach

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Konzept Parkplatzpolitik Agglo Obersee: Festhalten der Strategie. Definition von Grundlagen zur Berechnung der Parkplatzzahl und zur Bewirtschaftung. Klärung von Zuständigkeiten zur Erstellung von verbindlichen gesetzlichen Grundlagen.
- Vorschrift zur Parkplatzbewirtschaftung (Massnahme 6.2): Regelung der Gebührenerhebung
- Parkplatzvorschriften (Massnahme 6.3): Festhalten der Grundlagen in den Parkplatzvorschriften der einzelnen Gemeinden.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone St. Gallen, Schwyz, Zürich	Gemeinden
Planungskosten	0.1 Mio. CHF	-	100%	-
Investitionskosten	50'000 CHF	-	100%	-

6.2

Massnahme 6.2 Parkplatzbewirtschaftung Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Nachfrageseitige Massnahmen

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	noch offen **Beteiligte:** alle Gemeinden Agglo Obersee	**Umsetzung:** 2007–2008 Vorschriften, ab 2009 Gültigkeit

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Parkplätze stehen immer am Beginn oder am Ende einer Autofahrt. Auch für sehr kurze Wege innerorts wird sehr oft das Auto verwendet. Durch die Bewirtschaftung der Parkplätze in Kombination mit alternativen Mobilitätsangeboten kann das Verkehrsaufkommen in einem Gebiet beeinflusst werden. Basierend auf der Grundlage der abgestimmten Parkplatzpolitik Agglo Obersee (Massnahme 6.1) ist eine einheitliche Handhabung und Gebührenregelung und rechtliche Verankerung notwendig.

Ziel:
Beeinflussung des Verkehrsaufkommens (Verkehrsreduktion) insbesondere in Spitzenzeiten, denn das bestehende Netz ist an der Kapazitätsgrenze. Verlagerung vom MIV auf den ÖV. Einheitliche Regelung der Parkplatzbewirtschaftung in der gesamten Agglo Obersee unter Einbezug der grösseren umliegenden Einkaufsschwerpunkte.

Inhalt:
Einführung einer nach Verkehrsbelastung abgestimmten Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze unter Berücksichtigung folgender Punkte:
- zeitliche Differenzierung (Stosszeiten = höherer Tarif)
- je näher dem Zentrum desto höher der Tarif
- Einbezug aller kundenorientiert betriebenen Parkplätze
- Einbezug der Einkaufsschwerpunkte in den Nachbargemeinden
- Verbindliche Festlegung der Grundlagen in den entsprechenden Instrumenten (Baureglement, Parkierungsverordnung etc.).

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (2003)
- Mobilitätskonzept Freienbach

Koordinationsbedarf:
- Zeitliche Abstimmung und Koordination der Arbeiten der Gemeinden
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
- Vorschrift zur Parkplatzbewirtschaftung: Regelung der Gebührenerhebung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	alle Gemeinden
Planungskosten	400'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	-	-	-	

6.3

Massnahme 6.3 Überarbeitung Parkplatzvorschriften Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Nachfrageseitige Massnahmen

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	jede Gemeinde für sich **Beteiligte:** -	**Umsetzung:** 2008–2009 Vorschriften, ab 2010 Gültigkeit

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Basierend auf den Baureglementen bzw. Parkplatzreglementen wird die Anzahl der notwendigen und zulässigen Parkplätze aufgrund der Art der Nutzung und der Geschossfläche berechnet, je nach Kanton unterschiedlich. Zusätzlich sind zum Teil Abminderungsfaktoren für die Zahl der Parkplätze definiert. Als Abminderungsfaktoren für die Parkplatzzahl gilt hauptsächlich die Güte der ÖV-Erschliessung. Bei Nichterreichen des Pflichtbedarfs ist im Allgemeinen eine Ersatzabgabe pro nicht erstellten Parkplatz fällig. Die bestehenden Reglemente führen somit in dicht bebauten Gebieten wie den Zentren und in Industriegebieten zu einem hohen Parkplatzangebot und damit zu einem hohen MIV-Aufkommen in Spitzenstunden.

Basierend auf der Grundlage der abgestimmten Parkplatzpolitik Agglo Obersee (Massnahme 6.1) sind die Parkplatzvorschriften anzupassen und rechtlich zu verankern.

Ziel:

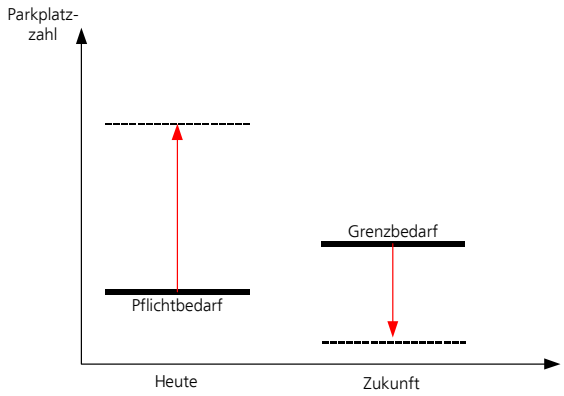
Beeinflussung des Verkehrsaufkommens (Verkehrsreduktion) insbesondere in Spitzenzeiten, denn das bestehende Netz ist an der Kapazitätsgrenze. Verlagerung vom MIV auf den ÖV. Einheitliche Regelung der Parkplatzbewirtschaftung in der gesamten Agglo Obersee.

Inhalt:

Einführung eines über alle Gemeinden abgestimmten Parkierungsreglementes, dessen Philosophie der Grenzbedarf und nicht der Pflichtbedarf ist. Spezifische Eigenheiten einzelner Gebiete sind zu berücksichtigen.

Zu berücksichtigende Abminderungsfaktoren für die Parkplatzzahl sind:

- ÖV-Erschliessungsqualität
- Mobilitätsmanagement
- Mobilitäts- und Erschliessungskonzepte
- Autoarme Siedlungen
- Parkplatzsharing (Firmen/Private)
- Kunden-/Besucherintensität
- Belastung des Strassennetzes.



Lassen die Verhältnisse die Erstellung von Parkplätzen nicht zu oder können keine Abminderungen geltend gemacht werden, so sind Ersatzabgaben zu entrichten. Diese sollten für folgende Zwecke eingesetzt werden:

- Insbesondere für Betrieb, Unterhalt, Erneuerung und Erstellung von öffentlichen Parkplätzen
- ÖV-Erschliessung
- Erschliessung Langsamverkehr
- Zentralstelle Mobilität (Aufbau regionales Mobilitätsmanagement Massnahme 5.1).

Öffentlich zugängliche Parkplätze sind grundsätzlich überall zu bewirtschaften (in Abhängigkeit mit der Belastung des Verkehrssystems).

Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona
- Mobilitätskonzept Freienbach

Koordinationsbedarf:

- Zeitliche Abstimmung und Koordination der Arbeiten der Gemeinden
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Parkplatzvorschriften: Festhalten der Grundlagen in den Parkplatzvorschriften der einzelnen Gemeinden.

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	alle Gemeinden
Planungskosten	400'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	-	-	-	

6.4

Massnahme 6.4 Parkierungskonzept Lachen

Massnahmenbereich:
Nachfrageseitige Massnahmen

Bedeutung:	**Federführung:**	**Vorbereitung/Planung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	Gemeinderat Lachen **Beteiligte:** Gemeinde Lachen, private Grundeigentümer, private Investoren	Entwurf Parkierungskonzept und Reglement **Umsetzung:** 2011-2014

Ausgangslage / Problembeschrieb:
Im kommunalen Richtplan Lachen/Altendorf ist die Aufwertung und Erneuerung des Dorfkerns von Lachen als Entwicklungsschwerpunkt festgelegt. Unter anderem sind folgende Massnahmen zur Erreichung der Aufwertung und Erneuerung des Dorfkerns beabsichtigt::

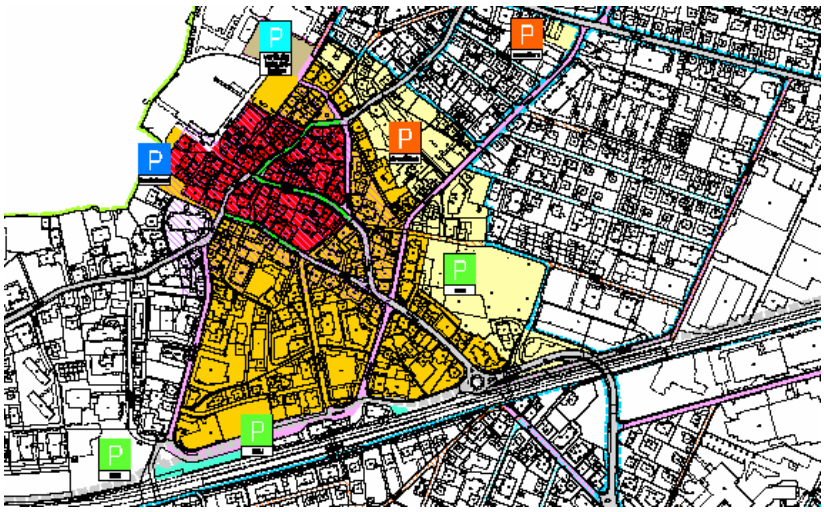
- Umsetzen eines Parkierungskonzeptes unter Berücksichtigung der Kernentlastung Lachen.
- Erstellung von neuen Parkierungsanlagen entlang der Kernentlastungszone Lachen.

Ziel:

- Schaffung von genügend Parkplätzen entlang der Kernentlastung zur Aufwertung des Dorfkerns und Ersatz von aufzuhebenden Parkplätzen im Dorfkern.
- Reduktion des Suchverkehrs.
- Kundenparkplätze werden nicht als "Dauerparkplätze" missbraucht und Kunden finden Parkplätze in der Nähe der Geschäfte.
- Lärm und Abgase werden reduziert.
- Verkehr lenken und Wahl des Parkplatzes beeinflussen.

Inhalt:

- Legt die Strategie für heutige und künftige Parkierungsanlagen fest.
- Markierung/Signalisation von Parkfeldern.
- Festsetzung der Parkierungsdauer.
- Gebührenarten und Parkgebühren.
- Erstellung von zus. Parkplätzen und neuen Parkierungsanlagen.
- Errichtung Parkleitsystem in Verbindung mit den übrigen öffentlichen Parkplätzen und Fussgängerverbindung zum Dorfkern (Neugestaltung Schlössliweg).



Grundlagen und Abstimmungsstand:

- Kommunaler Richtplan Lachen/Altendorf
- Vereinbarungen mit den Grundeigentümer/Ersteller
- Entwurf Parkierungskonzept/Reglement
- Teilzonenplan Sagenriet: Informations- und Mitwirkungsverfahren ausgeführt, Vorprüfung Kanton ausgeführt, Zonenplan öffentlich aufgelegt

Koordinationsbedarf:

- Private Grundeigentümer
- Private Investoren
- Vorprüfung des Reglements durch den Kanton
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen / nächste Schritte:

- Vorprüfung des Reglements durch den Kanton
- Volksabstimmung über Reglement
- Behandlung allfälliger Einsprachen
- Volksabstimmung Zonenplanänderung
- Volksabstimmung über Investitionskosten (Kauf Parkplätze)
- Laufende Umsetzung

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton	Gemeinde Lachen, Private Investoren
Planungskosten	1.55 Mio. CHF	-	-	100%
Investitionskosten	12.6 Mio. CHF	-	-	100%

6.5

Massnahme 6.5 Busbevorzugung Agglo Obersee

Massnahmenbereich:
Nachfrageseitige Massnahmen

Bedeutung:	**Beteiligte Gemeinden:**	**Umsetzung:**
Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	A) Churerstrasse Freienbach (Pfäffikon) B) St. Gallerstrasse – Neue Jonastrasse Rapperswil-Jona C) Rüti **Beteiligte Kantone:** St. Gallen, Schwyz, Zürich	2007 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Nur ein geringer Anteil der Wege im Gesamtverkehr wird in der Agglo Obersee mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Um den Anteil insbesondere beim Freizeitverkehr zu heben, sind verstärkte Massnahmen unabkömmlich. Auf Grund starker Verkehrsbelastungen und den geringen Platzverhältnissen in den Ortszentren ergeben sich erhebliche Behinderungen für den öffentlichen Verkehr mit entsprechenden Verspätungen. Dadurch können die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus nicht mehr gewährleistet werden.

Ziel:
- Priorisierung des Busverkehrs zur Gewährleistung der Verbindungen und der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.
- Anheben des ÖV -Verkehrsanteils in der Agglomeration.

Inhalt:
- Festlegen von Massnahmen zur Buspriorisierung auf den Hauptachsen und Schlüsselknoten.
- Prüfen der Haltestellen, Busspuren, und Knotengestaltung.
- Aussetzung von Busbevorzugungen zu Spitzenzeiten überprüfen
- Überprüfung Fahrbahnhaltestellen
- Aufrüstung Busse / Haltestellen mit Automaten erwägen

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kantone	Gemeinden
Planungskosten	0.15 Mio. CHF		X	X
Investitionskosten	9 Mio. CHF		X	X

A) Busbevorzugung Churerstrasse Freienbach (Pfäffikon) Erläuterung zu Massnahme 6.5		**Massnahmenbereich:** Nachfrageseitige Massnahmen
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Freienbach **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** 2008–2009 Projektierung **Umsetzung:** 2009-2010 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:
Aufgrund der starken Verkehrsbelastung auf der Churerstrasse (Ortsdurchfahrt Pfäffikon) wird der öffentliche Verkehr behindert, was Verspätungen zur Folge hat. Insbesondere mit einem künftigen verbesserten ÖV-Angebot im Sinne der ÖV-Strategien Schiene und Bus (Massnahmen 3.1 und 3.3) werden sich diese Probleme verstärken.

Ziel:
Priorisierung des öffentlichen Verkehrs zur Gewährleistung der Verbindungen und der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

Inhalt:
Festlegen von Massnahmen zur Buspriorisierung auf der Churerstrasse und im Bereich der Knoten. Insbesondere sind folgende Punkte zu prüfen bzw. zu definieren:
- Lage der Haltestellen
- Busspur
- Knotengestaltung

Grundlagen und Abstimmungsstand:
- Mobilitätskonzept Freienbach

Koordinationsbedarf:
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:
- Studie: Abklärung und Beurteilung verschiedener Möglichkeiten zur Buspriorisierung
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Schwyz	Gemeinde Freienbach
Planungskosten	50'000 CHF	-	?	?
Investitionskosten	1-3 Mio. CHF*	-	?	?

* je nach Ausgestaltung

B) Busbevorzugung St. Gallerstrasse – Neue Jonastrasse Rapperswil-Jona Erläuterung zu Massnahme 6.5		**Massnahmenbereich:** Nachfrageseitige Massnahmen
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Stadt Rapperswil-Jona **Beteiligte:** -	**Vorbereitung/Planung:** 2006-2007 Projektierung **Umsetzung:** 2008 Bau

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Aufgrund der starken Verkehrsbelastung auf der Achse St.Gallerstrasse - Neue Jonastrasse ergeben sich auch für den öffentlichen Verkehr Behinderungen und entsprechende Verspätungen. Insbesondere mit einem künftigen verbesserten ÖV-Angebot im Sinne der ÖV-Strategien Schiene und Bus (Massnahme 3.1 und 3.3) werden sich diese Probleme verstärken.

Ziel:

Priorisierung des öffentlichen Verkehrs zur Gewährleistung der Verbindungen und der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

Inhalt:

Festlegen von Massnahmen zur Buspriorisierung auf der St.Gallerstrasse - Neue Jonastrasse und im Bereich der Knoten. Insbesondere sind folgende Punkte zu prüfen bzw. zu definieren:

- Lage der Haltestellen
- Knotengestaltungen

Zudem sind folgende bauliche Massnahmen notwendig:

- Busspur Neue Jonastrasse und Anpassungen Bachstrasse
- Ausweichstellen Hanfländerstrasse
- Buswendeplätze (HSR und Hummelberg)
- Punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der Bustauglichkeit von Strassen

Grundlagen und Abstimmungsstand:

-

Koordinationsbedarf:

- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Studie: Abklärung und Beurteilung verschiedener Möglichkeiten zur Buspriorisierung
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton St. Gallen	Stadt Rapperswil-Jona
Planungskosten	50'000 CHF	-	-	100%
Investitionskosten	1-3 Mio. CHF*	-	33%	66%

* je nach Ausgestaltung

C) Busbevorzugung Rüti Erläuterung zu Massnahme 6.5		**Massnahmenbereich:** Nachfrageseitige Massnahmen
Bedeutung: Schlüsselprojekt X sehr hoch hoch	**Federführung:** Gemeinde Rüti **Beteiligte:** ev. Gemeinde Dürnten	**Vorbereitung/Planung:** 2009 **Umsetzung:** 2011-2014

Ausgangslage/Problembeschrieb:

Aufgrund der starken Verkehrsbelastung auf der Achse Hauptstrasse - Dorfstrasse - Rapperswilerstrasse im Zentrum von Rüti ergeben sich auch für den öffentlichen Verkehr Behinderungen und entsprechende Verspätungen. Insbesondere mit einem künftigen verbesserten ÖV-Angebot im Sinne der ÖV-Strategien Schiene und Bus (Massnahme 3.1 und 3.3) werden sich diese Probleme verstärken.

Ziel:

Priorisierung des öffentlichen Verkehrs zur Gewährleistung der Verbindungen und der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

Inhalt:

Festlegen von Massnahmen zur Buspriorisierung auf der Hauptachse Hauptstrasse - Dorfstrasse - Rapperswilerstrasse und den Schlüsselknoten. Insbesondere sind folgende Punkte zu prüfen bzw. zu definieren:

- Lage der Haltestellen
- Busspur
- Knotengestaltung

Grundlagen und Abstimmungsstand:

-

Koordinationsbedarf:

- Abstimmung mit dem ZVV
- Koordinationsbedarf zu weiteren Massnahmen Agglo Obersee siehe Bericht Anhang A4 Tabelle M3

Vorgehen:

- Studie: Abklärung und Beurteilung verschiedener Möglichkeiten zur Buspriorisierung
- Projektierung
- Bau

Kostenschätzung	**Kosten**	**Kostenteiler**		
		Bund	Kanton Zürich	Gemeinde Rüti
Planungskosten	50'000 CHF	-	?	?
Investitionskosten	1-3 Mio. CHF*	-	?	?

* je nach Ausgestaltung