

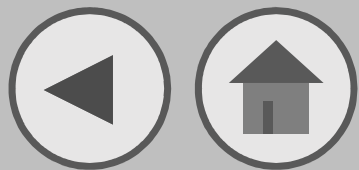
Stand: Schlussabgabe mit Datengrundlagen der Schlusspräsentation

Testplanung für den Raum «Pfäffikon-Ost und Bahnhof»

Vorhabenübersicht



Quelle: „Lake zurich - pfäffikon - seedamm - rapperswil“ von Ursus davidus - Eigenes Werk. wikipedia

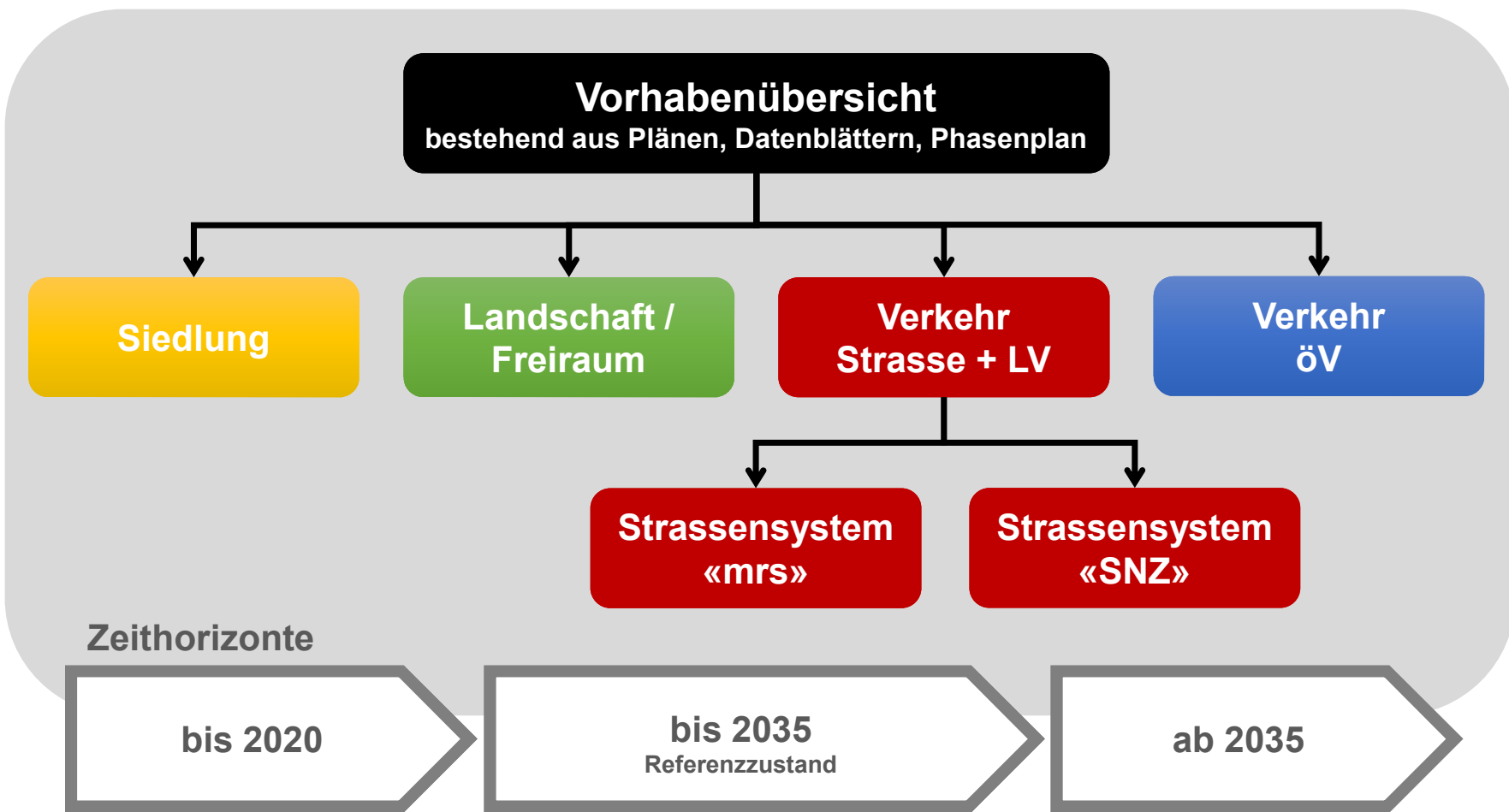


- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

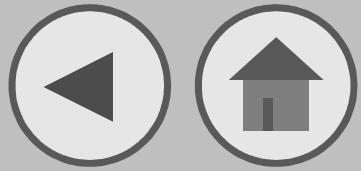


- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

Gliederung Vorhabenübersicht

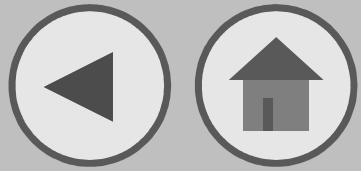


Bestandteile Vorhabenübersicht



- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen





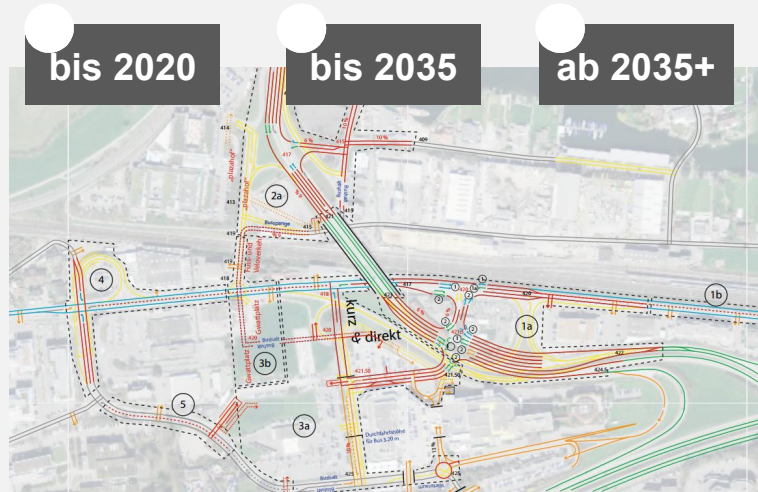
- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

Wähle deine Vorhabenübersicht...

Die Kategorien Siedlung, Landschaft/Freiraum wie auch der öffentliche Verkehr sind in wesentlichen Bereichen mit beiden Strassensystemen kompatibel.

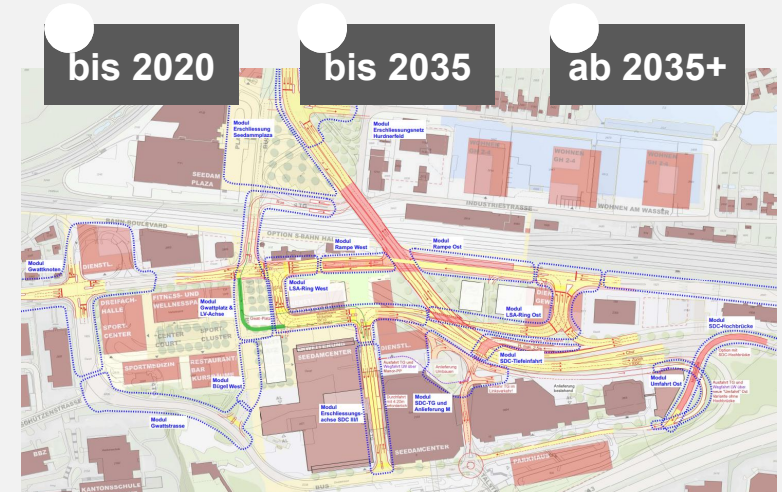
Variante Strassensystem

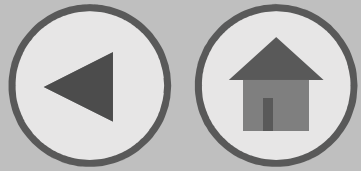
«mrs»



Variante Strassensystem

«SNZ»





Vorhabenübersicht bis 2020

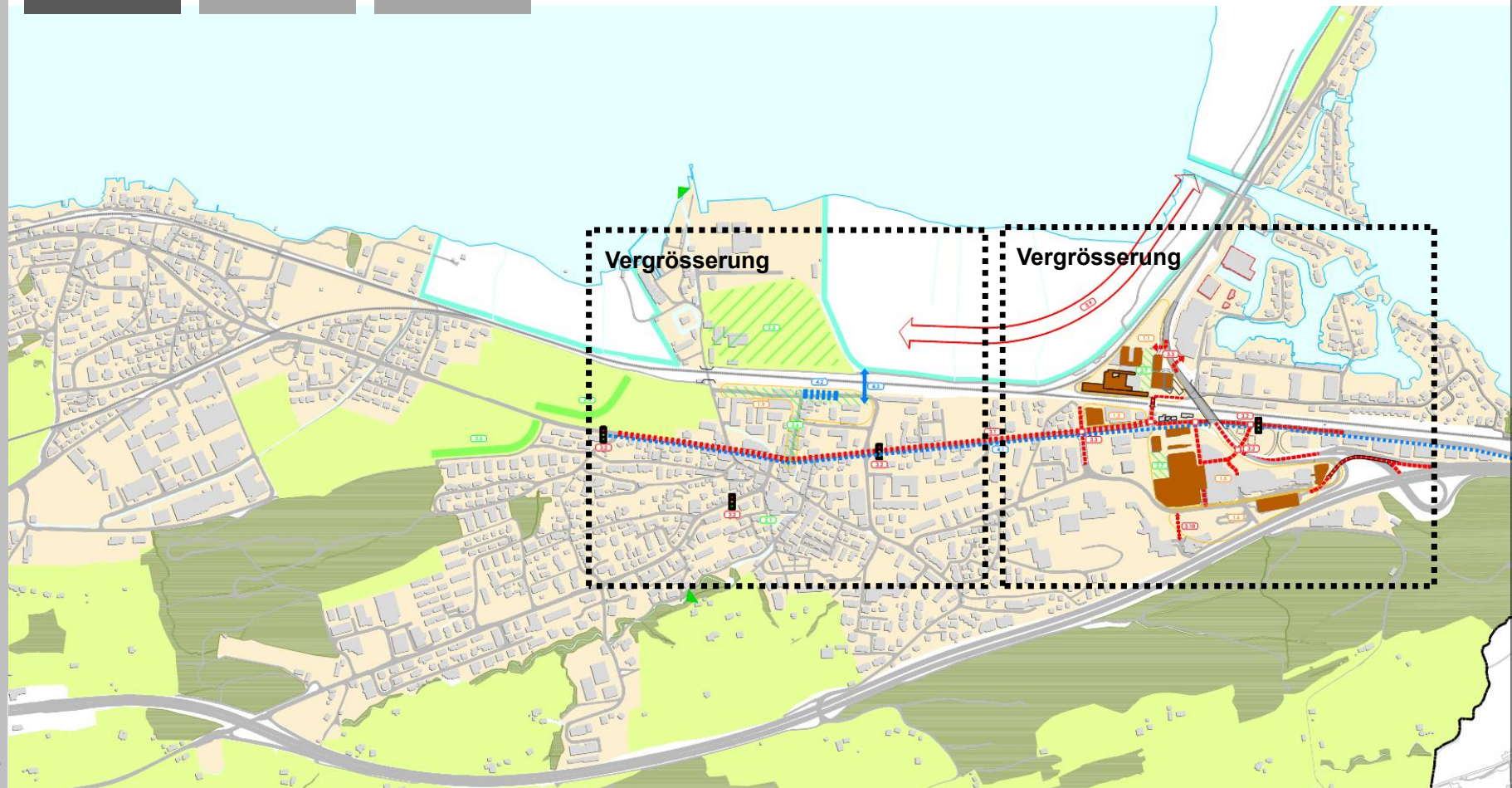
Variante Strassensystem «mrs»

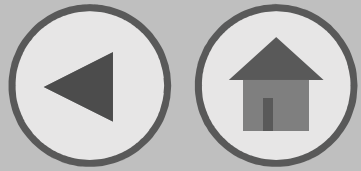
- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

bis 2020

bis 2035

ab 2035+





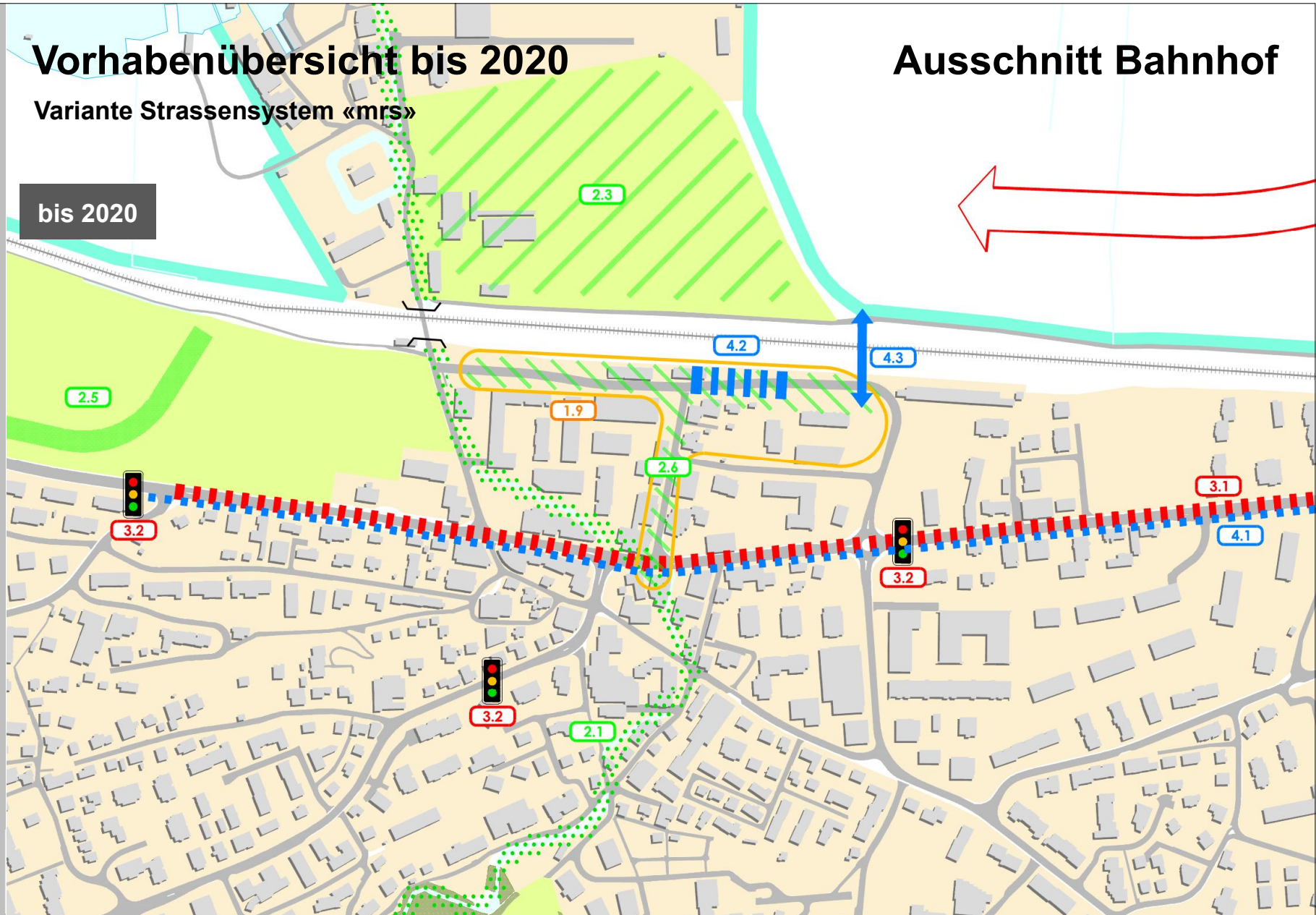
- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

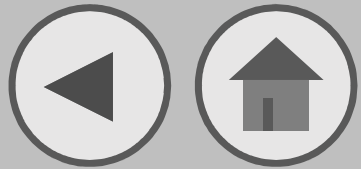
Vorhabenübersicht bis 2020

Variante Strassensystem «mrs»

bis 2020

Ausschnitt Bahnhof





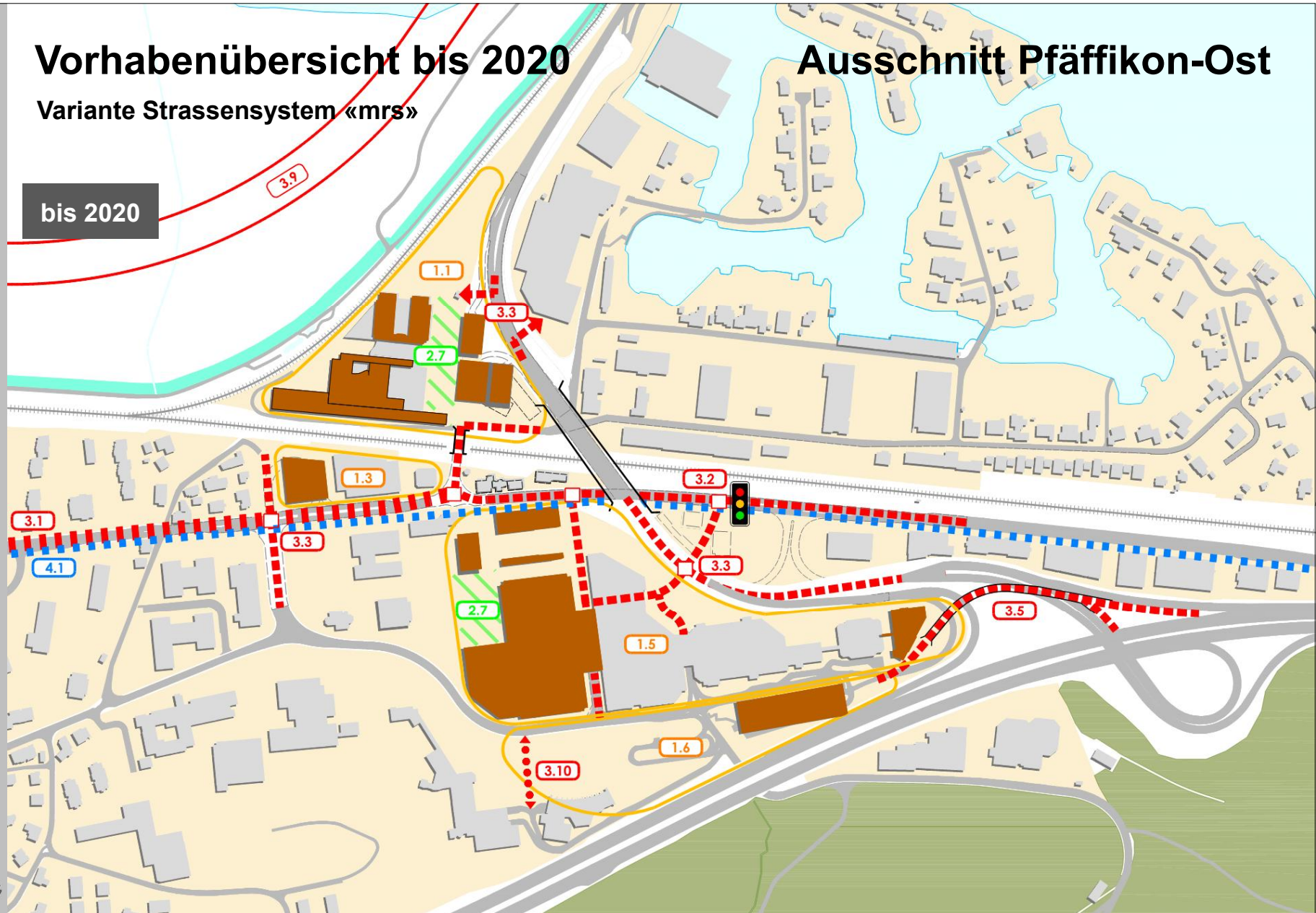
Vorhabenübersicht bis 2020

Variante Strassensystem «mrs»

Ausschnitt Pfäffikon-Ost

- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

bis 2020





Vorhabenübersicht bis 2035

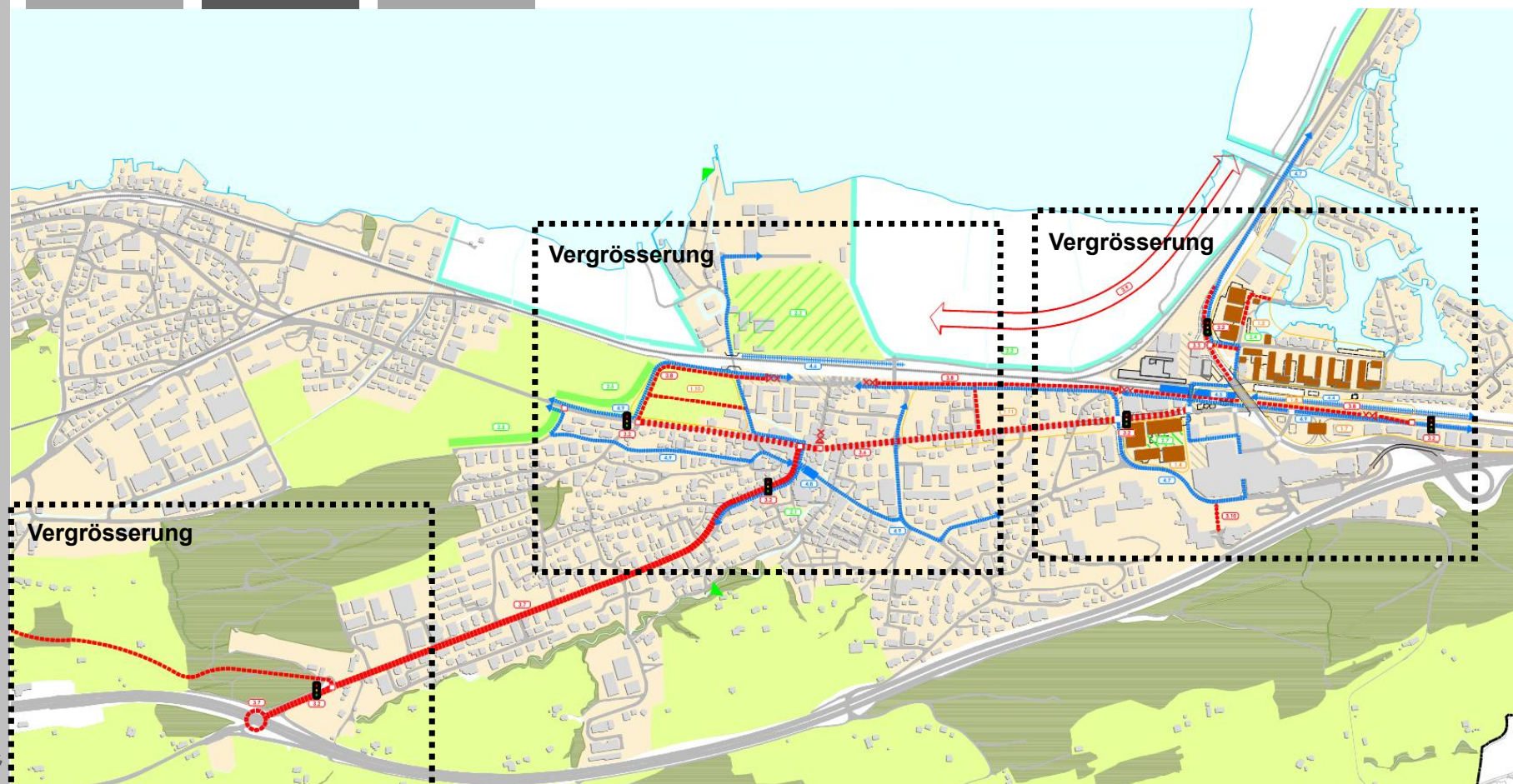
Variante Strassensystem «mrs»

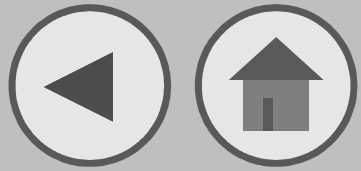
bis 2020

bis 2035

ab 2035+

- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen





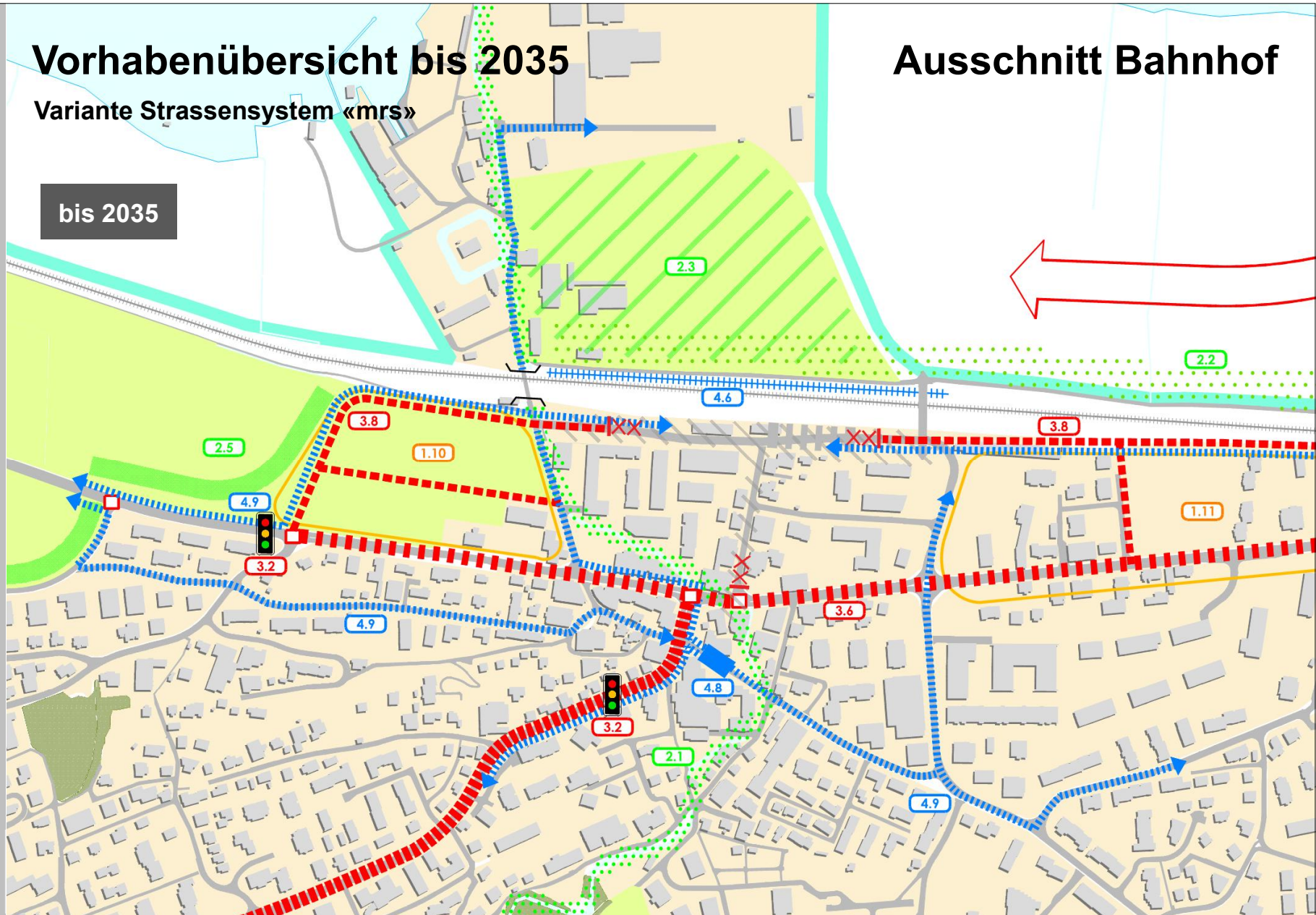
- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

Vorhabenübersicht bis 2035

Variante Strassensystem «mrs»

bis 2035

Ausschnitt Bahnhof





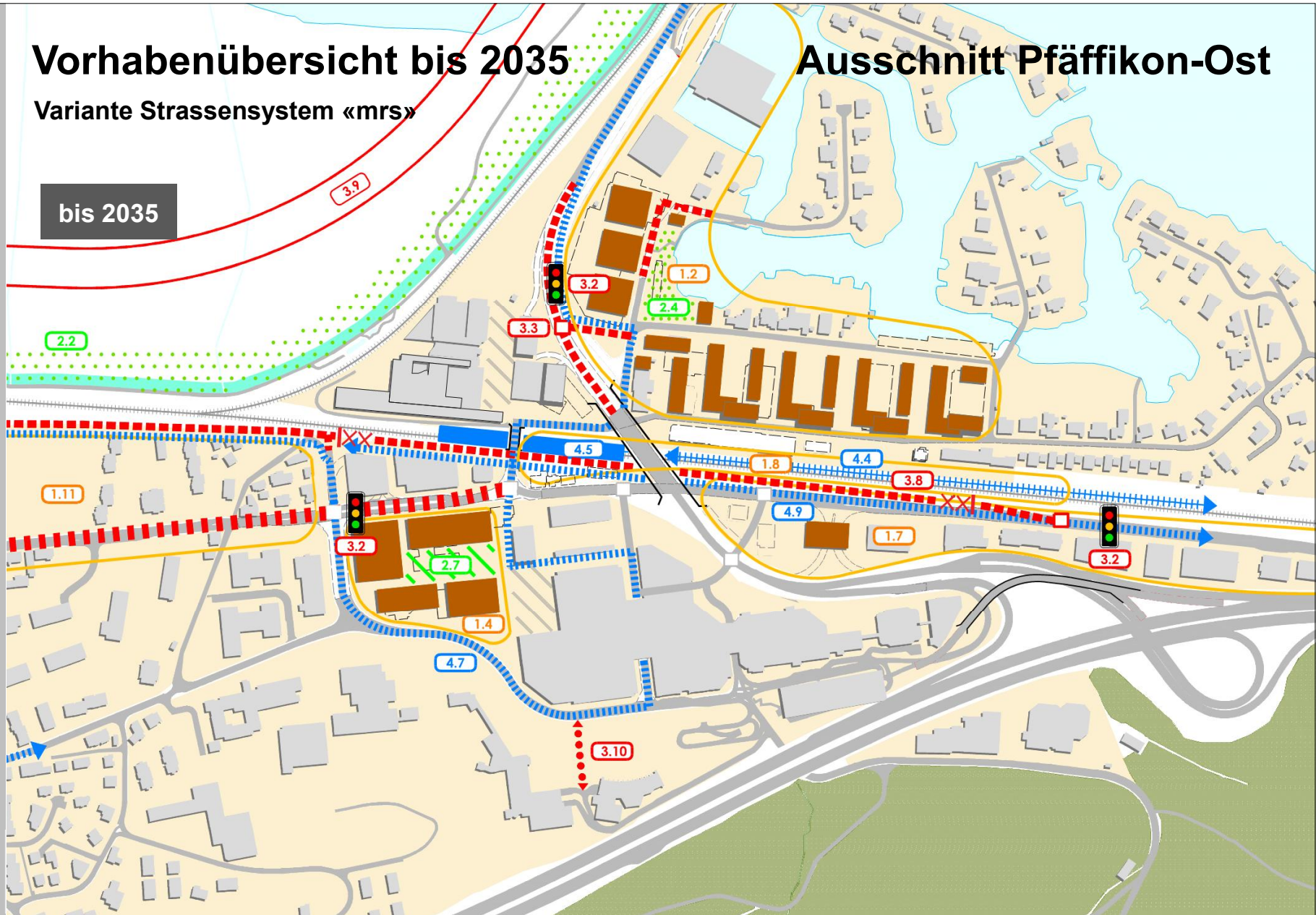
Vorhabenübersicht bis 2035

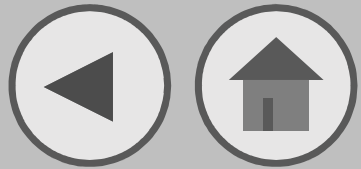
Ausschnitt Pfäffikon-Ost

Variante Strassensystem «mrs»

bis 2035

- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen





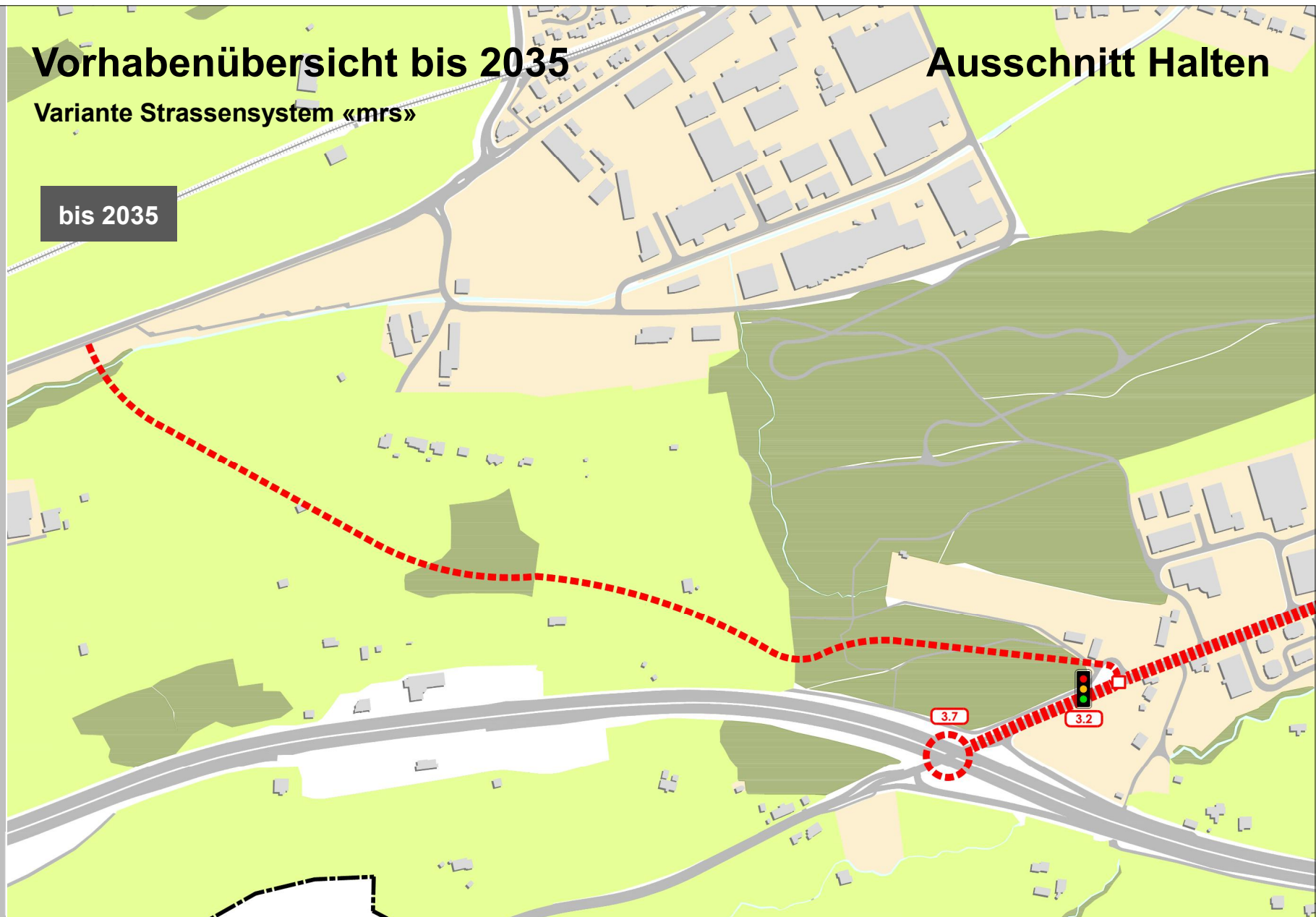
- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

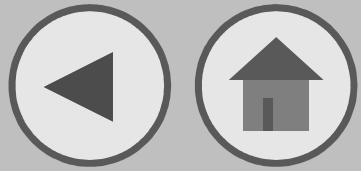
Vorhabenübersicht bis 2035

Variante Strassensystem «mrs»

Ausschnitt Halten

bis 2035





Vorhabenübersicht ab 2035+

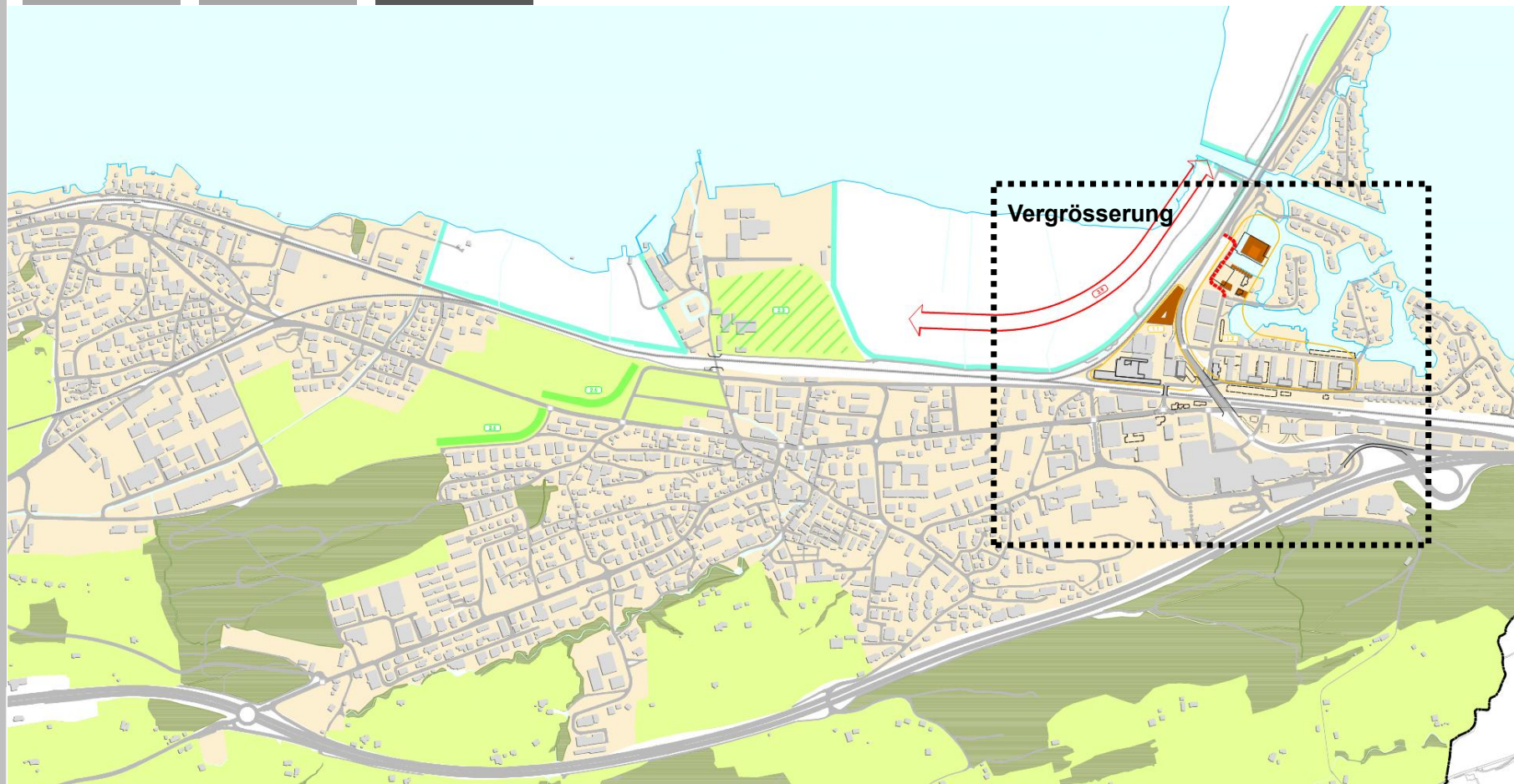
Variante Strassensystem «mrs»

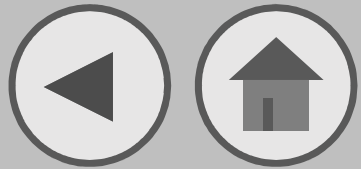
- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

bis 2020

bis 2035

ab 2035+





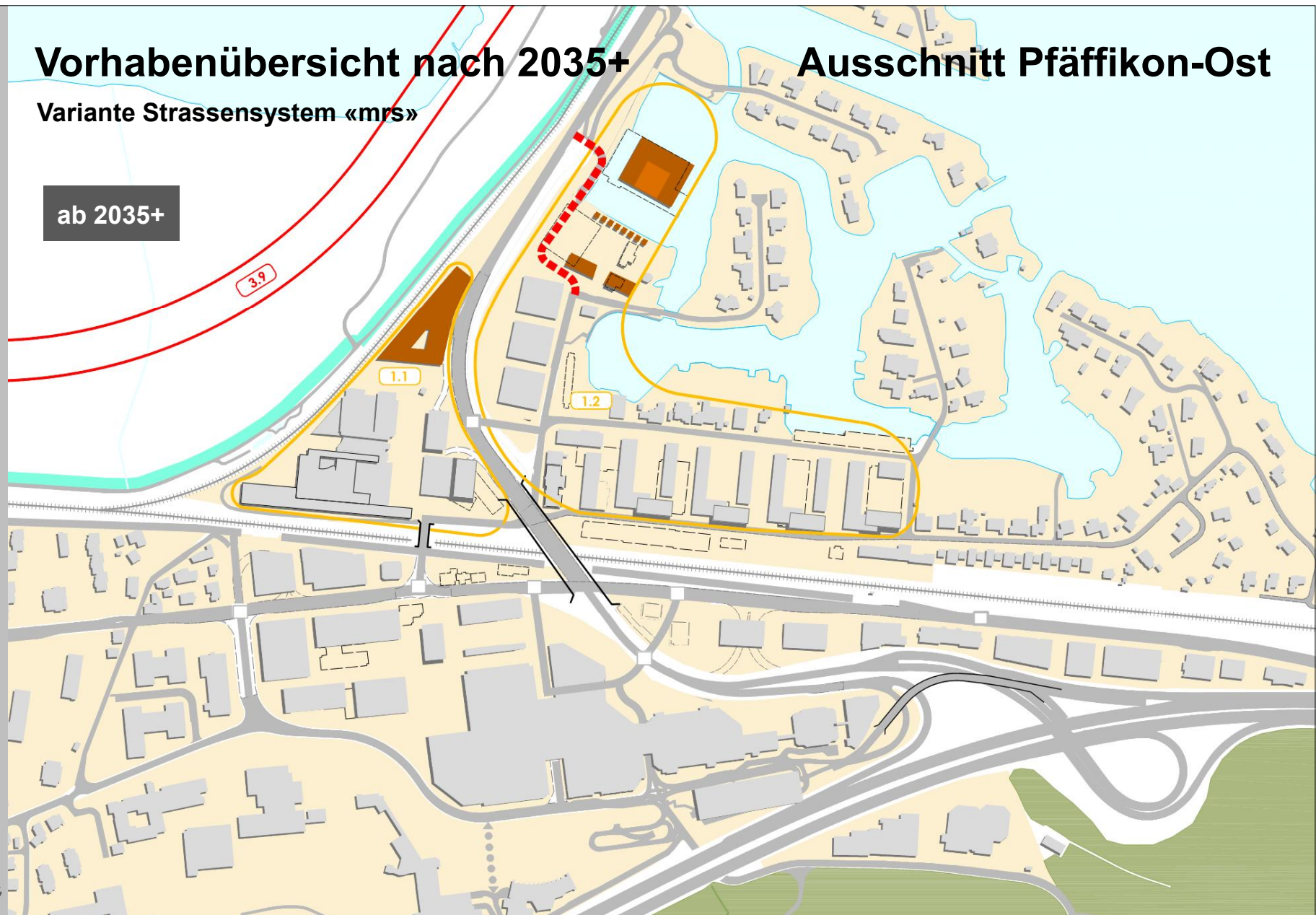
- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

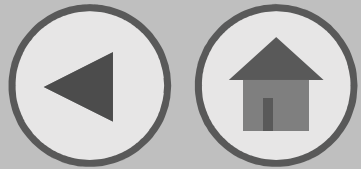
Vorhabenübersicht nach 2035+

Variante Strassensystem «mrs»

Ausschnitt Pfäffikon-Ost

ab 2035+





Vorhabenübersicht bis 2020

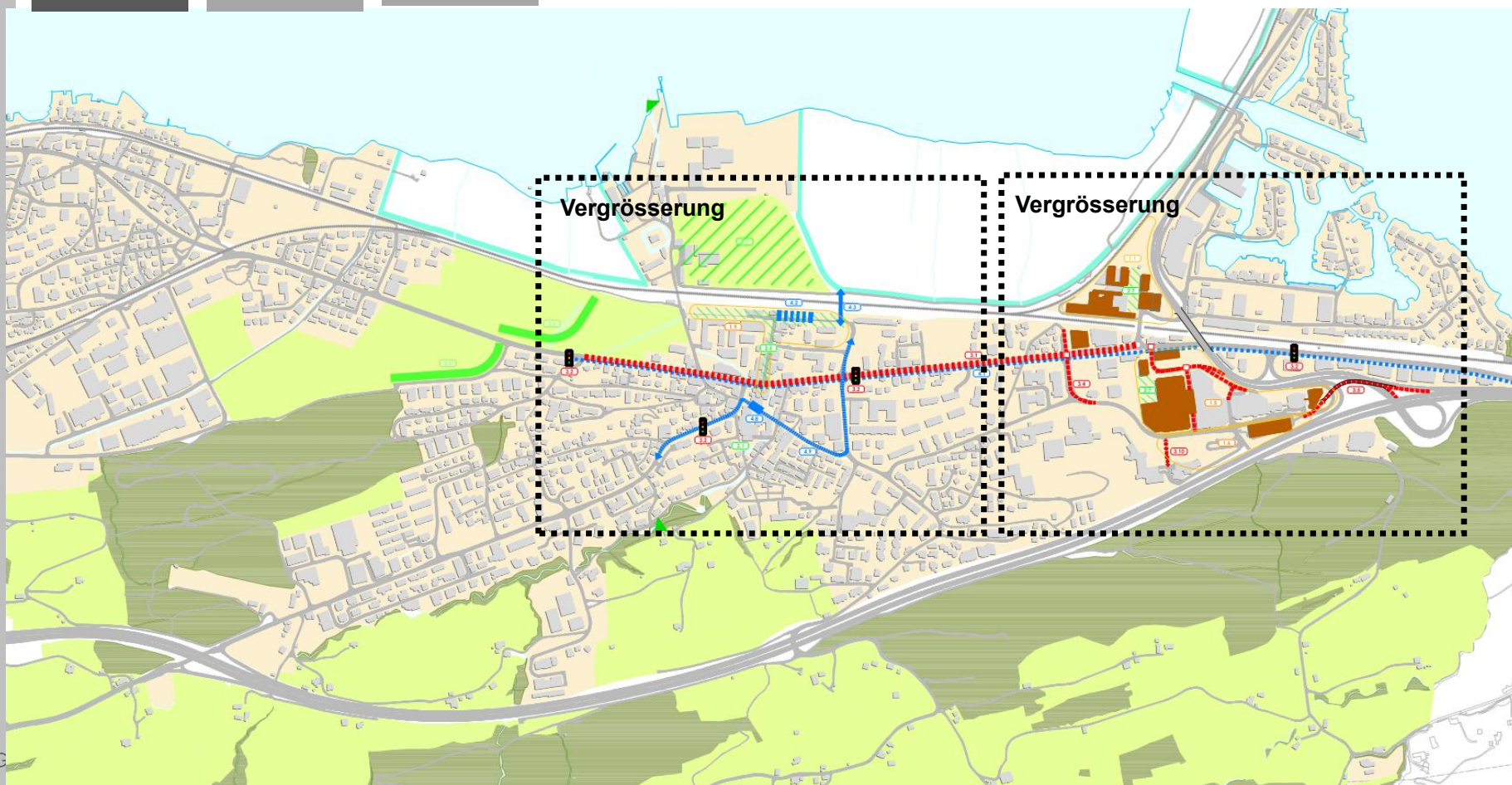
Variante Strassensystem «SNZ»

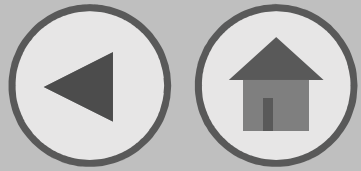
bis 2020

bis 2035

ab 2035+

- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen





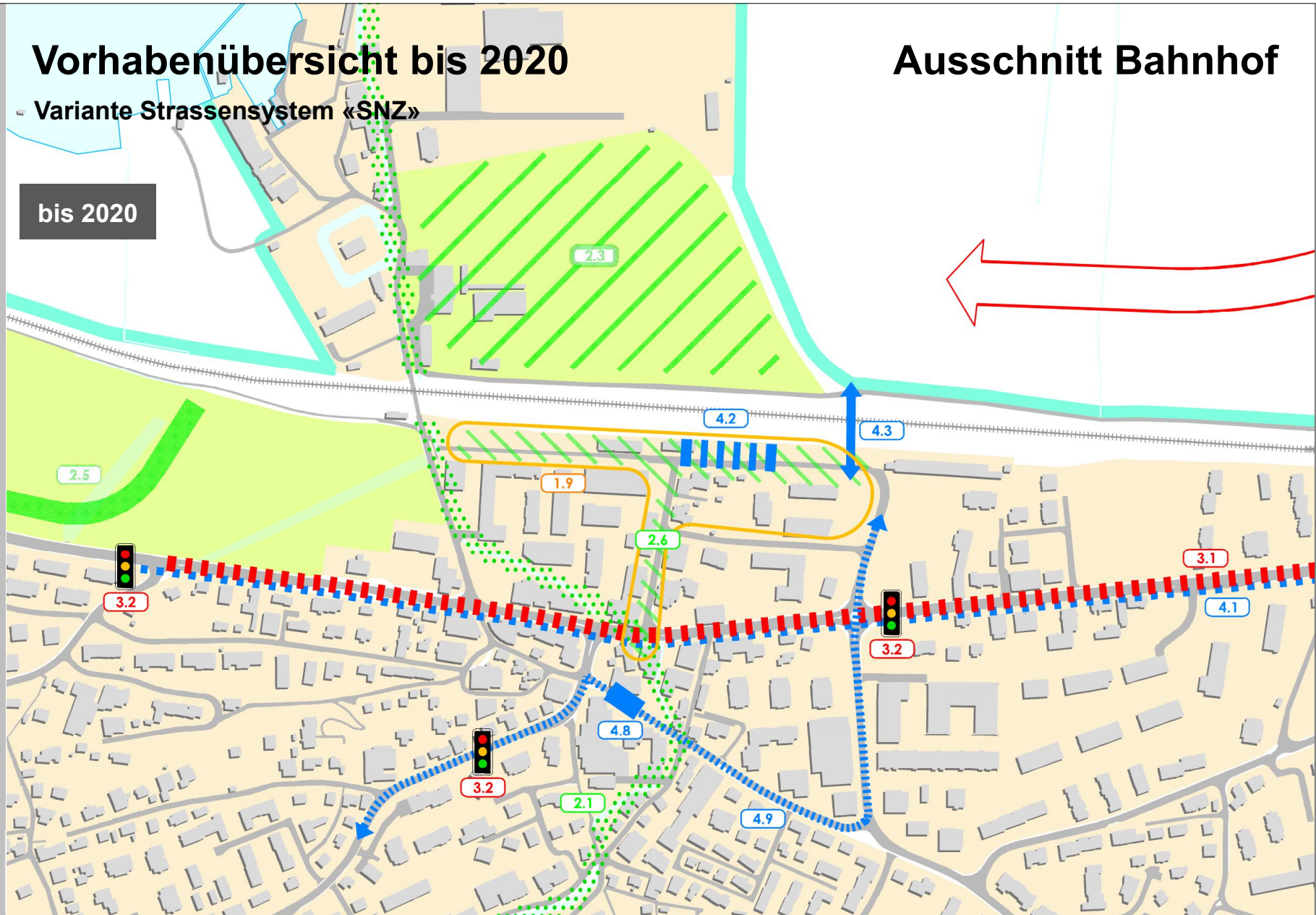
- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

Vorhabenübersicht bis 2020

Variante Strassensystem «SNZ»

bis 2020

Ausschnitt Bahnhof





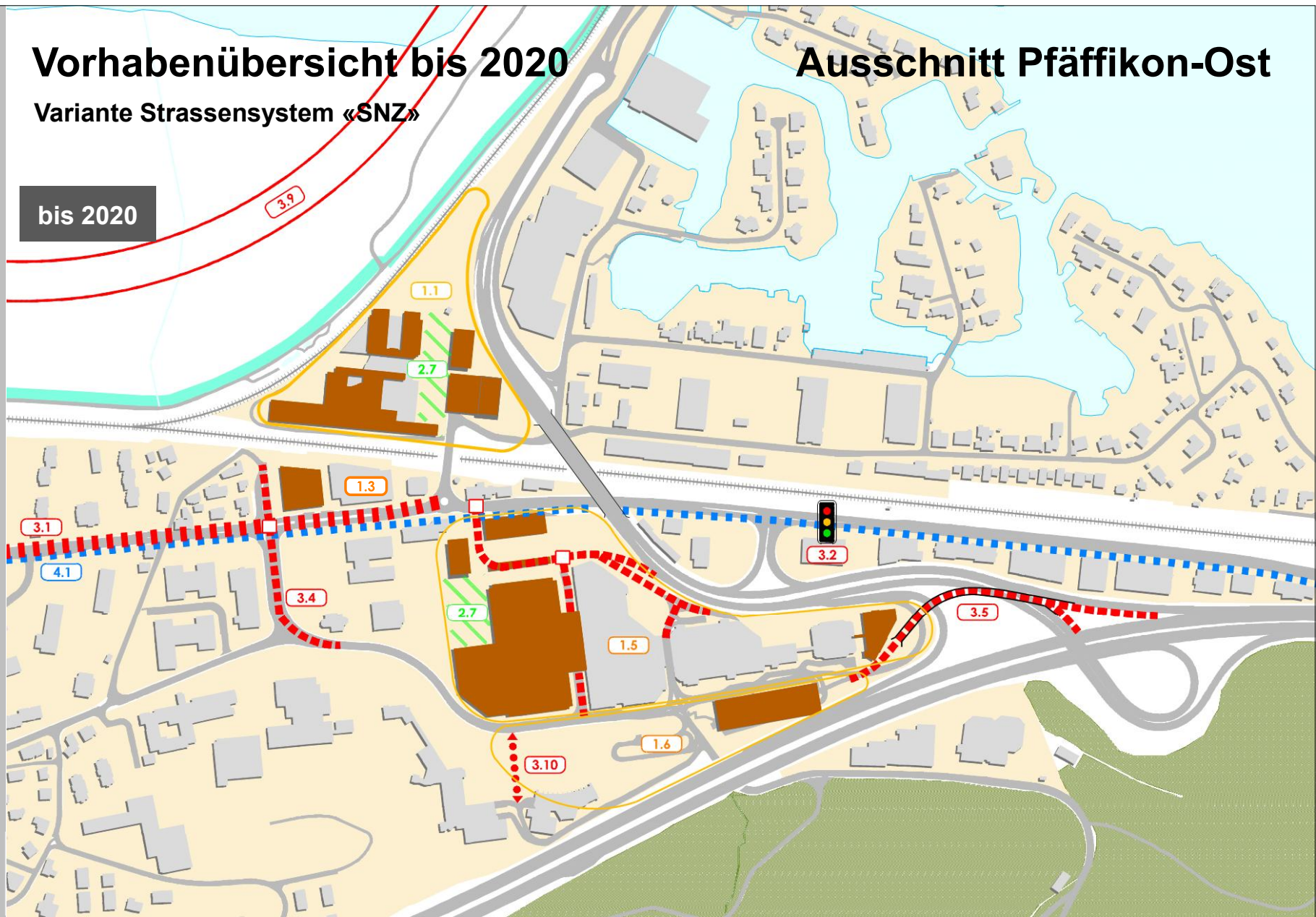
- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

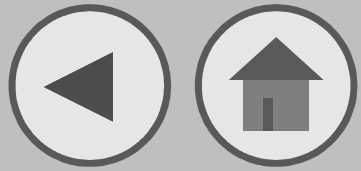
Vorhabenübersicht bis 2020

Variante Strassensystem «SNZ»

bis 2020

Ausschnitt Pfäffikon-Ost





Vorhabenübersicht bis 2035

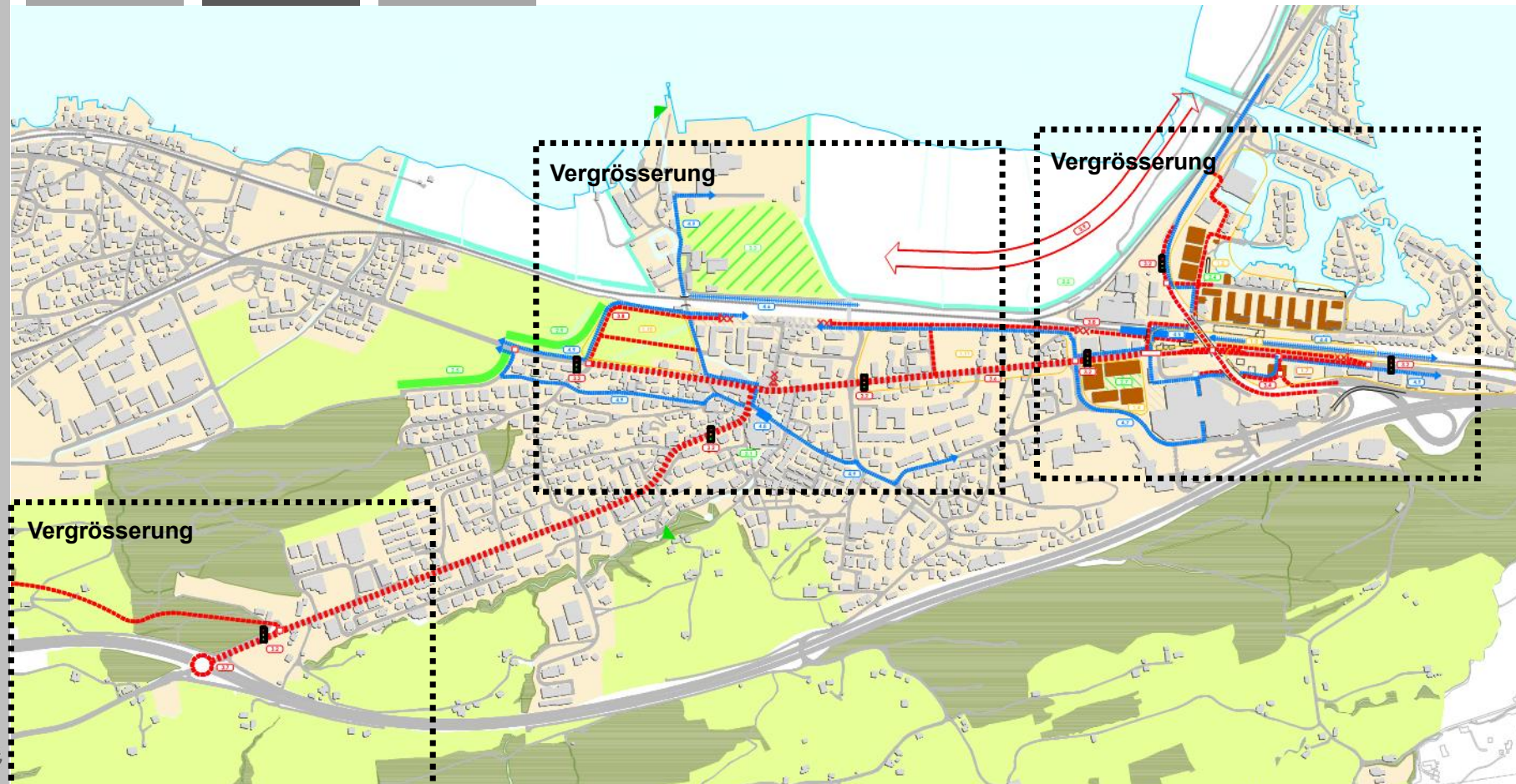
Variante Strassensystem «SNZ»

bis 2020

bis 2035

ab 2035+

- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen





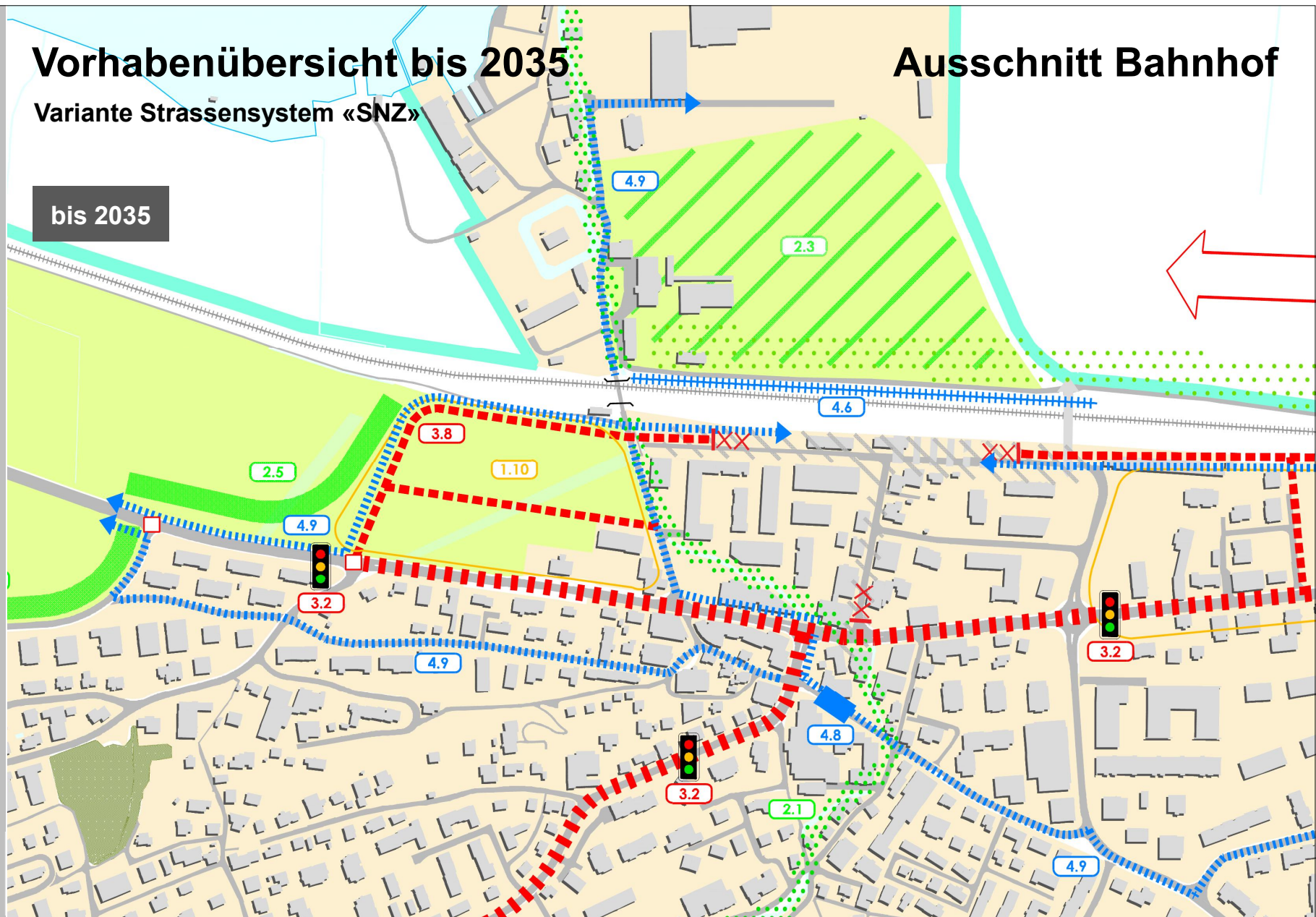
- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

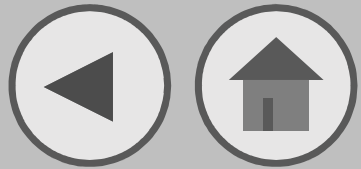
Vorhabenübersicht bis 2035

Variante Strassensystem «SNZ»

Ausschnitt Bahnhof

bis 2035





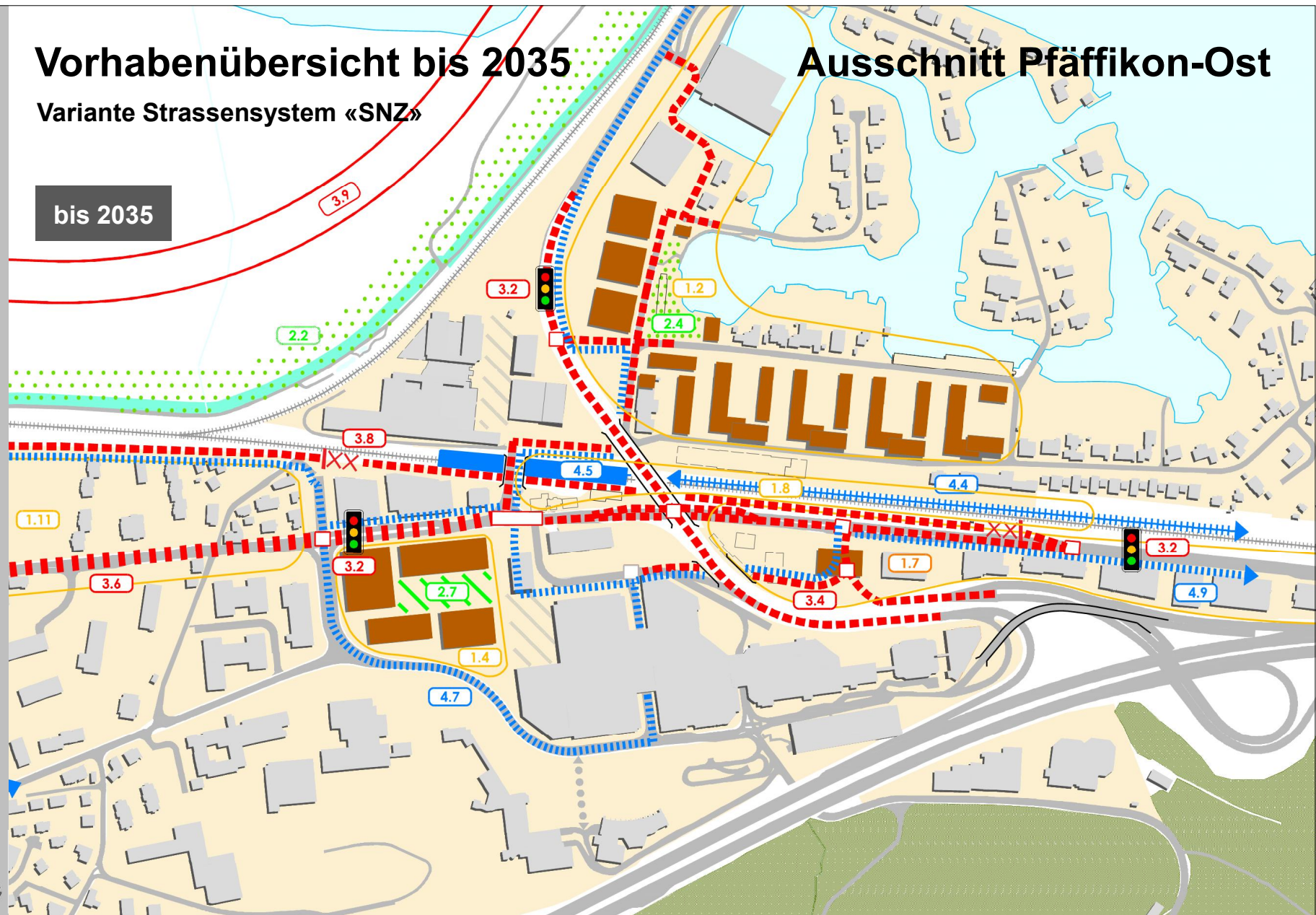
Vorhabenübersicht bis 2035

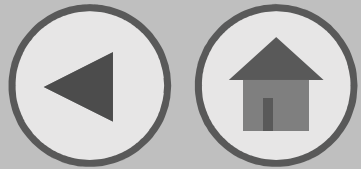
Ausschnitt Pfäffikon-Ost

Variante Strassensystem «SNZ»

bis 2035

- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen





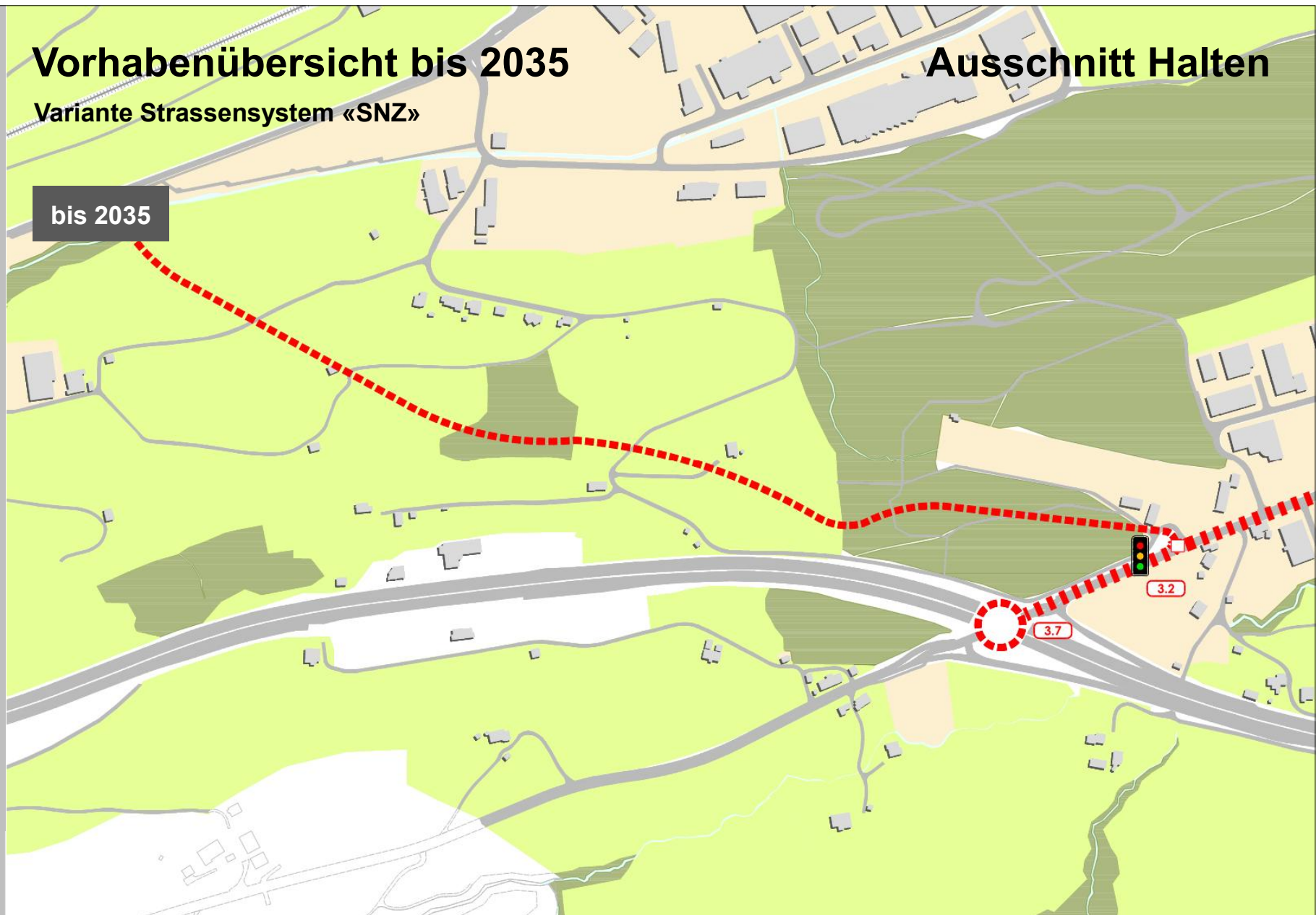
- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

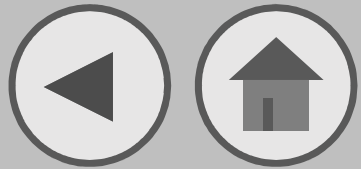
Vorhabenübersicht bis 2035

Variante Strassensystem «SNZ»

Ausschnitt Halten

bis 2035





Vorhabenübersicht ab 2035+

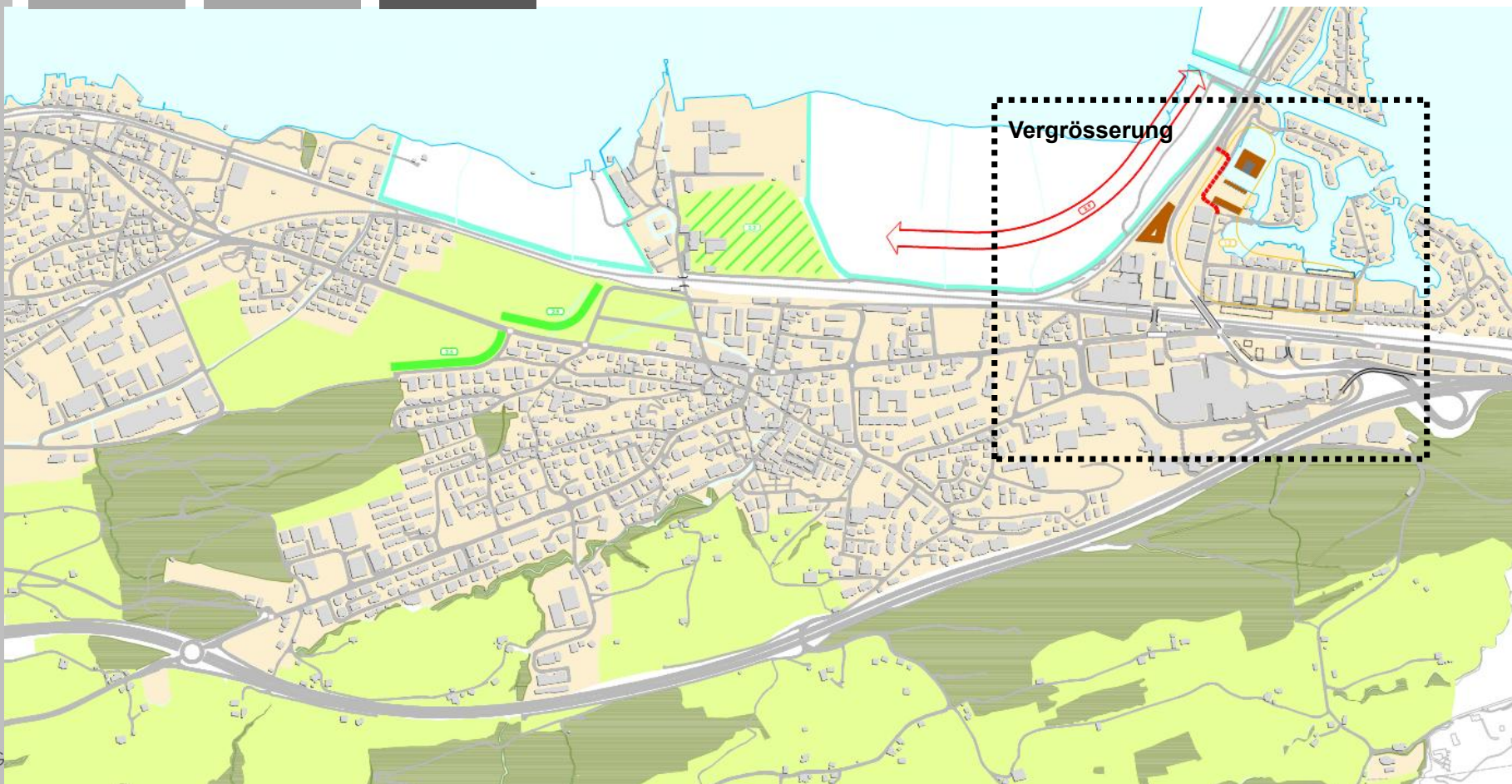
Variante Strassensystem «SNZ»

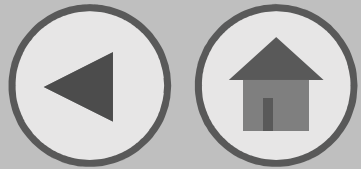
bis 2020

bis 2035

ab 2035+

- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen





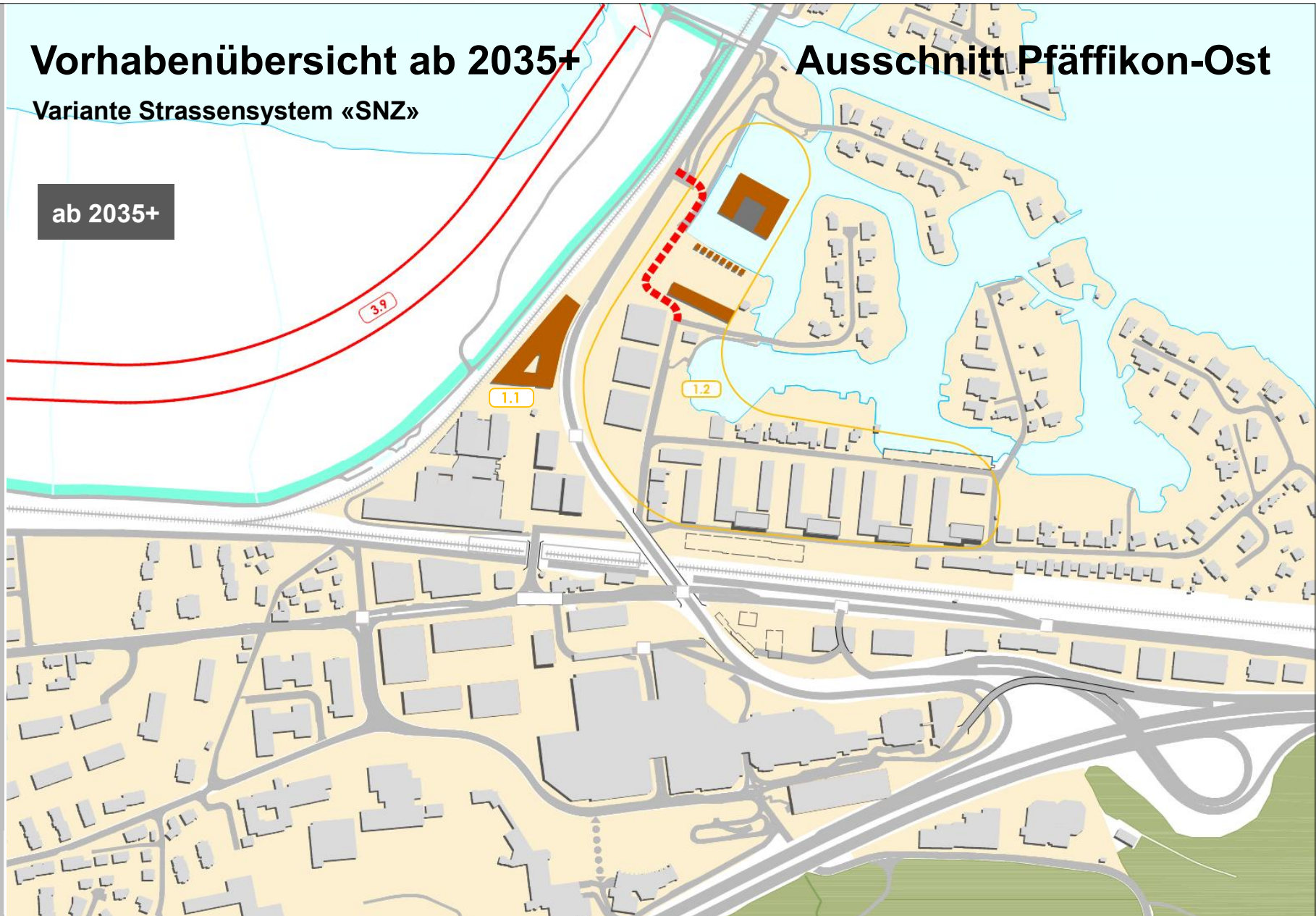
Vorhabenübersicht ab 2035+

Ausschnitt Pfäffikon-Ost

Variante Strassensystem «SNZ»

ab 2035+

- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen





- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter**
- Phasenplan
- Grundlagen

Datenblätter, Übersicht

Siedlung

1.1	Planungseinheit Seedamm Plaza
1.2	Planungseinheit Hurdnerfeld
1.3	Planungseinheit Bau und Hobby
1.4	Planungseinheit Sport-Cluster
1.5	Planungseinheit Seedamm Center
1.6	Planungseinheit Kulturzentrum
1.7	Planungseinheit Etzelpark
1.8	Planungseinheit SBB (Bereich Hurdnerwald)
1.9	Planungseinheit Bahnhof Pfäffikon
1.10	Planungseinheit Brüel / Klosterweg
1.11	Planungseinheit Breiten (Churerstrasse)

Landschaft / Freiraum

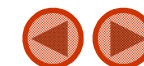
2.1	Aufwertung Achse Staldenbach-Unterdorf-See
2.2	«Grüne Promenade» entlang Bahndamm
2.3	Gebiet Faad, Freihaltung Siedlungsentwicklung
2.4	Gebiet Seefeld/Hurden, öffentl. Zugang Wasser
2.5	Westlicher Siedlungsrand Pfäffikon
2.6	Aufwertung Bahnhofplatz
2.7	Aufwertung Freiräume Pfäffikon-Ost

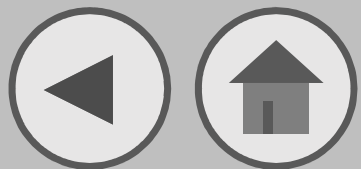
Verkehr (Strasse, LV)

3.1	Verkehrsorientierte Gestaltung Churerstrasse
3.2	Pförtnerung / Dosierung Einfahrtsachsen
3.3	Strassensystem «mrs»
3.4	Strassensystem «SNZ»
3.5	Hochbrücke SDC
3.6	Siedlungsorientierte Gestaltung Churerstrasse
3.7	Vollanschluss Halten mit Zubringer
3.8	Städtisches Verkehrssystem
3.9	Grossräumiges Verkehrsmanagement
3.10	Aufwertung Zugang Alpamare/Kulturzentrum

Verkehr (öV)

4.1	Busbevorzugung Churerstrasse
4.2	Gestaltung Busbahnhof Pfäffikon
4.3	Neue Personenunterführung (PU-Ost)
4.4	Überholgleisanlage für Güterverkehr (Hurdnerwald)
4.5	S-Bahn-Haltestelle Pfäffikon-Ost
4.6	Zusätzliches Gleis Nordseite Bahnhof Pfäffikon
4.7	Neue Buslinie, Rapperswil-SDC-Bahnhof
4.8	Bushaltestelle Zentrum
4.9	Neue Buslinienführungen





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

1.1 Planungseinheit Seedamm Plaza

Baufelder 1a, 1b, 1c

Fakten

Horizont:	2020, 2040 Baufeld Nord
Nutzungen:	Hotel, Kongress, Casino, Schulung, Büro
Nutzungsmass:	71'000 m ² (inkl. Bestand Seedamm-Plaza)
Höhen:	bis 45m
Fahrten 2015:	1'450
Fahrten 2035*:	2'850
Parkfelder 2015:	520
Parkfelder 2035*:	1'490 – 1'640

* Referenzzustand 2035

Zuständigkeiten

Federführung:	Grundeigentümer
Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, TBA SZ, ARE SZ, ...

Nächste Schritte

Arbeitsstand:	Vertiefung Städtebau (Konzepterarbeitung)
Weiteres Vorgehen:	Teilzonenplan, Änderung Erschliessungsplan, Gestaltungsplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung:	1.8
Landschaft/Freiraum:	2.7
Verkehr (Strasse, LV)	3.2, 3.3, 3.4
Verkehr (öV):	4.5, 4.7

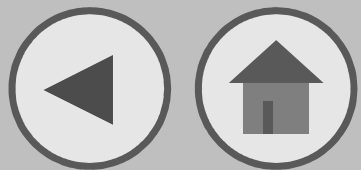
Konzeptrelevante
Rahmenbedingungen

- Seedamm Plaza 2: Die Adressbildung soll mit dem 2.1 Empfehlungen zur Siedlungsentwicklung geplanten Ausbau erweitert werden. Dabei sind die Verknüpfungen mit der Intensiv-Erholungszone und zur angedachten LV-Verbindung in Richtung Seedamm-Center Komplex mit zu planen.
- Unterbruch Erschliessungssystem Seedamm – Kreisel Schweizerhof
- Neue Verbindungsmöglichkeit Rapperswil – Bahnhof Pfäffikon
- Entlang der aufzuwertenden LV-Verbindung Seedamm-Center und Seedamm Plaza soll Öffentlichkeit geschaffen werden. Im Vordergrund steht ein gestalteter Raum, in Anlehnung an die Nutzungskonzeptionen und Gestaltungsskizzen aus der Testplanung von F+K.
- ...

Dokumentation

- Vertiefung Städtebauliches Konzept Pfäffikon Ost Feddersen & Klostermann
- Vertiefung Mengengerüst Feddersen & Klostermann





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

1.2 Planungseinheit Hurdnerfeld

Baufelder 2 bis 5

Fakten

Horizont:	bis 2035
Nutzungen:	Wohnen, Dienstleistung / Gewerbe
Nutzungsmass:	47'500 m ²
Höhen:	ca. 15m
Fahrten 2015:	1'350
Fahrten 2035*:	1'500
Parkfelder 2015:	490 - 600
Parkfelder 2035*:	560 - 740

* Referenzzustand 2035

Zuständigkeiten

Federführung:	Grundeigentümer
Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, TBA SZ, ARE SZ, AfU SZ, ...

Nächste Schritte

Arbeitsstand:	Vertiefung Städtebau (Konzeptarbeit)
Weiteres Vorgehen:	Teilzonenplan, Änderung Erschliessungsplan, Gestaltungsplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung:	1.8
Landschaft/Freiraum:	2.4
Verkehr (Strasse, LV)	3.3, 3.4
Verkehr (ÖV):	4.4, 4.5, 4.7

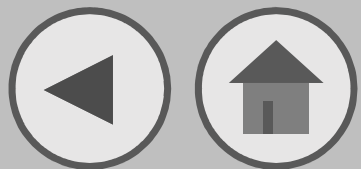
Konzeptrelevante
Rahmenbedingungen

- Seeeinlass → Vorabklärung bei kantonalen Amtsstellen betr. Bewilligungsfähigkeit Änderung Uferlinie
- Hurdner Bucht: Das Gebiet hat ein grosses Potenzial für die Adressbildung und Aufenthaltsqualität. Die Vision «Wohnen am Wasser» ist eine sinnvolle Stossrichtung, die weiter zu vertiefen ist. Eine stark verdichtete urbane Wohnlandschaft ist allerdings nicht zweckmässig (Verkehrsprobleme, Landschaftsbeeinträchtigung). Eher geeignet für die Umnutzung der heutigen Industriezonen sind Mischnutzungen (Wohnen/Dienstleistungen). Die Nutzung ist zu etappieren, um Spielräume wahren zu können.
- In der Hurdner Bucht ist die zukünftige Entwicklung in Richtung «Wohnen am Wasser» zu fördern und die Schaffung öffentlich zugänglicher Freiräume am Wasser sicherzustellen. Eine totale Privatisierung würde zur Abkoppelung des Quartiers führen.

Dokumentation

- Vertiefung Städtebauliches Konzept Pfäffikon Ost Feddersen & Klostermann
- Vertiefung Mengengerüst Feddersen & Klostermann





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

1.3 Planungseinheit Bau und Hobby

Baufelder 12

Fakten	Horizont:	bis 2020
	Nutzungen:	Gastro, Verkauf, Büro
	Nutzungsmass:	6'300 m ²
	Höhen:	15 m
	Fahrten 2015:	2'400
	Fahrten 2035*:	3'450
	Parkfelder 2015:	120
	Parkfelder 2035*:	120 - 190

* Referenzzustand 2035

Zuständigkeiten	Federführung:	Grundeigentümer
	Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, TBA SZ, ARE SZ, ...
Nächste Schritte	Arbeitsstand:	Vertiefung Städtebau (Konzeptarbeit)
	Weiteres Vorgehen:	Teilzonenplan, Änderung Erschliessungsplan, Gestaltungsplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung
Abhängigkeiten	Siedlung:	1.8
	Landschaft/Freiraum:	
	Verkehr (Strasse, LV)	3.3, 3.4, 3.8
	Verkehr (öV):	4.5, 4.7, 4.9
Konzeptrelevante Rahmenbedingungen		<ul style="list-style-type: none">• Abbruch Flyover und Vereinfachung Gwattknoten
Dokumentation		<ul style="list-style-type: none">• Vertiefung Städtebauliches Konzept Pfäffikon Ost Feddersen & Klostermann• Vertiefung Mengengerüst Feddersen & Klostermann





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

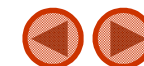
1.4 Planungseinheit Sport-Cluster

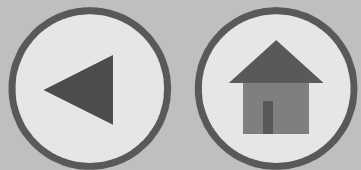
Baufelder 10

Fakten	Horizont:	bis 2035
	Nutzungen:	Büro, Gewerbe, Verkauf, Gastro, Dienstleistung
	Nutzungsmass:	17'900 m ²
	Höhen:	15 m
	Fahrten 2015:	200
	Fahrten 2035*:	2'800
	Parkfelder 2015:	60 - 100
	Parkfelder 2035*:	470 - 750

* Referenzzustand 2035

Zuständigkeiten	Federführung:	Grundeigentümer
	Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, TBA SZ, ARE SZ, ...
Nächste Schritte	Arbeitsstand:	Vertiefung Städtebau (Konzepterarbeitung)
	Weiteres Vorgehen:	Teilzonenplan, Änderung Erschliessungsplan, Gestaltungsplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung
Abhängigkeiten	Siedlung:	1.5, 1.8
	Landschaft/Freiraum:	2.7
	Verkehr (Strasse, LV)	3.3, 3.4
	Verkehr (öV):	4.5, 4.7
Konzeptrelevante Rahmenbedingungen		<ul style="list-style-type: none">• Im Raum Gwatt sollen – im Einklang mit den verkehrlichen Verknüpfungsmassnahmen – klare räumliche Strukturen und urbane Qualitäten geschaffen werden.• Dazu sind neue Verbindungen und Durchgänge zu schaffen und in den Gesamttraum Pfäffikon zu integrieren, insbesondere für den Langsamverkehr (Bahnhof-Seedamm Plaza-Seedamm-Center-Kantonsschule/Alpamare) – und zurück ins Zentrum.• Die Erweiterung der Kantonsschule ist ein sinnvolles und wichtiges Element der Nutzungsentwicklung in diesem Raum. Die Schüler und Schülerinnen sind potenzielle Nutzergruppen für den zu schaffenden öffentlichen Raum (Standortentscheid Kantonsschul-Planung).• Weitere Areale im Gwatt sollen mittelfristig freigespielt werden für höherwertige Nutzungen. Im Zentrum stehen Nutzungen, die Synergien zu den bestehenden und geplanten Nutzungen (Kantonsschule, Shopping, Alpamare) und zum öffentlichen Raum ergeben, z.B. Sport/Fitness, Freizeit, Jugend.
Dokumentation		<ul style="list-style-type: none">• Vertiefung Städtebauliches Konzept Pfäffikon Ost Feddersen & Klostermann• Vertiefung Mengengerüst Feddersen & Klostermann





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

1.5 Planungseinheit Seedamm Center

Baufelder 7a, 7b, 7c, 8

Fakten

Horizont:	bis 2020
Nutzungen:	Verkauf, Gastro, Büro
Nutzungsmass:	gem. Bestand und Richtprojekt 17'500 m ²
Höhen:	bis 45 m
Fahrten 2015:	8'200
Fahrten 2035*:	11'900
Parkfelder 2015:	1'030
Parkfelder 2035*:	1'080 – 1'240

* Referenzzustand 2035

Zuständigkeiten

Federführung:	Grundeigentümer
Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, TBA SZ, ARE SZ, ...

Nächste Schritte

Arbeitsstand:	Vertiefung Städtebau ganzer Perimeter (Konzepterarbeitung) / Gestaltungsplan für Erweiterung Seedamm Center
Weiteres Vorgehen:	evtl. Etappierung, Teilzonenplan, Änderung Erschliessungsplan, Gestaltungsplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung:	1.4, 1.6
Landschaft/Freiraum:	2.7
Verkehr (Strasse, LV)	3.2, 3.3, 3.4, 3.5
Verkehr (ÖV):	4.5, 4.7, 4.9

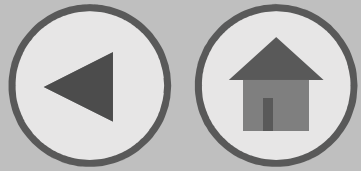
Konzeptrelevante Rahmenbedingungen

- Im Raum Gwatt sollen – im Einklang mit den verkehrlichen Verknüpfungsmassnahmen – klare räumliche Strukturen und urbane Qualitäten geschaffen werden.
- Dazu sind neue Verbindungen und Durchgänge zu schaffen und in den Gesamttraum Pfäffikon zu integrieren, insbesondere für den Langsamverkehr (Bahnhof-Seedamm Plaza-Seedamm-Center-Kantonsschule/Alpamare) – und zurück ins Zentrum.
- Entlang der aufzuwertenden LV-Verbindung Seedamm-Center und Seedamm Plaza soll Öffentlichkeit geschaffen werden. Im Vordergrund steht ein gestalteter Raum, in Anlehnung an die Nutzungskonzeptionen und Gestaltungsskizzen aus der Testplanung von F+K.
- Seedamm-Center 2: Das vorliegende Projekt soll auf die neuen Verbindungen und öffentlichen Räume ausgerichtet werden.

Dokumentation

- Vertiefung Städtebauliches Konzept Pfäffikon Ost Feddersen & Klostermann
- Vertiefung Mengengerüst Feddersen & Klostermann





- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

1.6 Planungseinheit Kulturzentrum

Baufelder 9b, 9c

Fakten

Horizont:	bis 2020
Nutzungen:	Parkierung, Kulturzentrum
Nutzungsmass:	24'300 m ²
Höhen:	... m
Fahrten 2015:	3'900
Fahrten 2035*:	3'500
Parkfelder 2015:	520
Parkfelder 2035*:	500

* Referenzzustand 2035

Zuständigkeiten

Federführung:	Grundeigentümer
Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, TBA SZ, ARE SZ, ...

Nächste Schritte

Arbeitsstand:	Vertiefung Städtebau (Konzepterarbeitung)
Weiteres Vorgehen:	Machbarkeitsstudie Parkhaus und Erschliessung, Teilzonenplan, Änderung Erschliessungsplan, Gestaltungsplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung:	1.5
Landschaft/Freiraum:	
Verkehr (Strasse, LV)	3.3, 3.4, 3.5, 3.10
Verkehr (öV):	

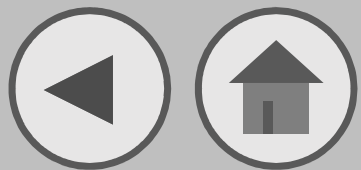
Konzeptrelevante Rahmenbedingungen

- ...

Dokumentation

- Vertiefung Städtebauliches Konzept Pfäffikon Ost Feddersen & Klostermann
- Vertiefung Mengengerüst Feddersen & Klostermann





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

1.7 Planungseinheit Etzelpark

Baufelder 6 und 14

Fakten

Horizont:	bis 2035
Nutzungen:	Gewerbe, Dienstleistung
Nutzungsmass:	Bestand für Baufeld 6, 4'300 m ² für Baufeld 14
Höhen:	gemäss Bestand
Fahrten 2015:	520
Fahrten 2035*:	550
Parkfelder 2015:	160 - 260
Parkfelder 2035*:	170 - 270

* Referenzzustand 2035

Zuständigkeiten

Federführung:	Grundeigentümer
Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, TBA SZ, ARE SZ, ...

Nächste Schritte

Arbeitsstand:	Vertiefung Städtebau (Konzepterarbeitung)
Weiteres Vorgehen:	Teilzonenplan, Änderung Erschliessungsplan, Gestaltungsplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung:	
Landschaft/Freiraum:	
Verkehr (Strasse, LV)	3.3, 3.4
Verkehr (öV):	4.9

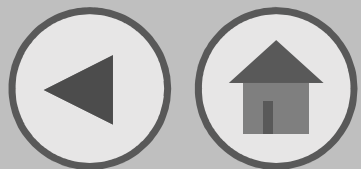
Konzeptrelevante Rahmenbedingungen

- ...

Dokumentation

- Vertiefung Städtebauliches Konzept Pfäffikon Ost Feddersen & Klostermann
- Vertiefung Mengengerüst Feddersen & Klostermann





- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

1.8 Planungseinheit SBB (Bereich Hurdnerwald)

Baufelder 13

Fakten	Horizont:	bis 2035
	Nutzungen:	Option S-Bahn-Station
	Nutzungsmass:	offen
	Höhen:	offen
	Fahrten 2015:	100
	Fahrten 2035*:	30
	Parkfelder 2015:	35 - 45
	Parkfelder 2035*:	10 - 15

* Referenzzustand 2035

Zuständigkeiten	Federführung:	SBB/Grundeigentümer
	Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, TBA SZ, ARE SZ, ...

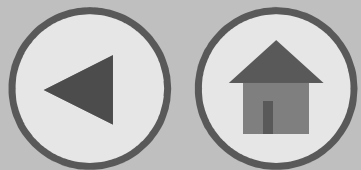
Nächste Schritte	Arbeitsstand:	Vertiefung Städtebau (Konzepterarbeitung)
	Weiteres Vorgehen:	Machbarkeitsstudie/Vorprojekt, Teilzonenplan, Gestaltungsplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten	Siedlung:	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.7
	Landschaft/Freiraum:	
	Verkehr (Strasse, LV)	3.3, 3.4, 3.8
	Verkehr (öV):	4.4, 4.5, 4.7, 4.9

Konzeptrelevante Rahmenbedingungen	• ...
------------------------------------	-------

Dokumentation	<ul style="list-style-type: none">Vertiefung Städtebauliches Konzept Pfäffikon Ost Feddersen & KlostermannVertiefung Mengengerüst Feddersen & Klostermann
---------------	--





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

1.9 Planungseinheit Bahnhof Pfäffikon

Fakten	Horizont:	bis 2020
	Nutzungen:	...
	Nutzungsmass:	...
	Höhen:	... m
	Fahrten 2015:	...
	Fahrten 2035*:	...

* Referenzzustand 2035

Zuständigkeiten	Federführung:	Gemeinderat Freienbach
	Beteiligte Stellen:	SBB, TBA SZ, ARE SZ, ...

Nächste Schritte	Arbeitsstand:	Vertiefung Städtebau (Konzepterarbeitung)
	Weiteres Vorgehen:	Machbarkeitsstudie, Teilzonenplan, Gestaltungsplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten	Siedlung:	
	Landschaft/Freiraum:	2.1, 2.6
	Verkehr (Strasse, LV)	3.1, 3.6, 3.8
	Verkehr (öV):	4.2, 4.3, 4.7, 4.9

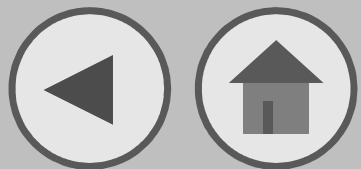
Konzeptrelevante
Rahmenbedingungen

- ...

Dokumentation	<ul style="list-style-type: none">• Vertiefung Städtebauliches Konzept Pfäffikon Ost Feddersen & Klostermann• Vertiefung Mengengerüst Feddersen & Klostermann
---------------	--

Steuerungstool
Datenblätter





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

1.10 Planungseinheit Brüel / Klosterweg

Fakten

Horizont:	bis 2035
Nutzungen:	...
Nutzungsmass:	...
Höhen:	... m
Fahrten 2015:	...
Fahrten 2035*:	...

* Referenzzustand 2035

Zuständigkeiten

Federführung:	Grundeigentümer
Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, TBA SZ, ARE SZ, ...

Nächste Schritte

Arbeitsstand:	Vertiefung Städtebau (Konzeptarbeit)
Weiteres Vorgehen:	Überbauungskonzept, Teilzonenplan, Änderung Erschliessungsplan, Gestaltungsplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung:	
Landschaft/Freiraum:	2.1, 2.5
Verkehr (Strasse, LV)	3.2, 3.6, 3.8
Verkehr (öV):	4.9

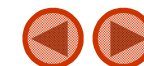
Konzeptrelevante Rahmenbedingungen

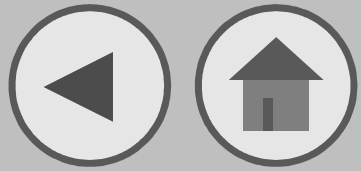
- Attraktive Langsamverkehrsverbindung Richtung Unterdorf im Zusammenhang mit der Aufwertung der Achse «Staldenbach-Unterdorf bis zum See».

Dokumentation

- Vertiefung Testplanung Pfäffikon, Aufwertung Churerstrasse, Basler & Hofmann und Eckhaus

Steuerungstool
Datenblätter





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

1.11 Planungseinheit Breiten (Churerstrasse)

Fakten	Horizont:	bis 2035
	Nutzungen:	...
	Nutzungsmass:	...
	Höhen:	... m
	Fahrten 2015:	...
	Fahrten 2035*:	...

* Referenzzustand 2035

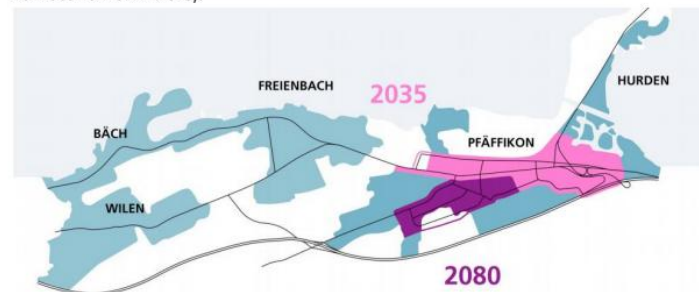
Zuständigkeiten	Federführung:	Gemeinderat Freienbach
	Beteiligte Stellen:	Grundeigentümer, TBA SZ, ARE SZ, ...

Nächste Schritte	Arbeitsstand:	Idee, Prinzip städtisches Verkehrssystem
	Weiteres Vorgehen:	Behördenverbindliche Leitlinien, evtl. Überbauungskonzept, Teilzonenplan, Änderung Erschliessungsplan, Gestaltungsplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten	Siedlung:	
	Landschaft/Freiraum:	
	Verkehr (Strasse, LV):	3.6, 3.8
	Verkehr (ÖV):	4.9

Konzeptrelevante Rahmenbedingungen

Wenn die Gemeinde weiterwächst soll dies hauptsächlich an zentraler Lage mit Urbanisierungspotenzial passieren; im Zentrum und im Osten von Pfäffikon und langfristig auch Richtung Schindellegistrasse. An Orten, wo städtische Dichte entstehen und der Modalsplit sich zugunsten ÖV und Langsamverkehr entwickeln kann (Auszug Präsentation Basler & Hofmann, Eckhaus vom 02.11.2015).

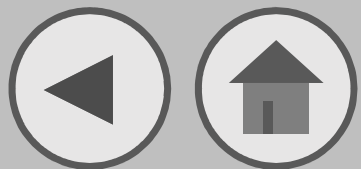


Dokumentation

- Vertiefung Testplanung Pfäffikon, Aufwertung Churerstrasse, Basler & Hofmann und Eckhaus

Steuerungstool
Datenblätter





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

2.1 Aufwertung Achse Staldenbach-Unterdorf bis zum See

Fakten

Horizont: bis 2020 / bis 2035
Nutzung: ökologische Aufwertung und Langsamverkehrsverbindungen

Zuständigkeiten

Federführung: Gemeinderat Freienbach
Beteiligte Stellen: AfU SZ, AfW SZ, Grundeigentümer

Nächste Schritte

Arbeitsstand: Idee Empfehlung Testplanung
Weiteres Vorgehen: Konzepterarbeitung, Teilzonenplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung: 1.9, 1.10
Landschaft/Freiraum: 2.2, 2.3, 2.6
Verkehr (Strasse, LV) 3.1, 3.6, 3.8
Verkehr (ÖV): 4.1, 4.9

Konzeptrelevante
Rahmenbedingungen

Bei der zukünftigen Entwicklung von Pfäffikon gilt es, die bestehenden überörtlichen bedeutsamen Freiraumstrukturen zu erhalten und zu entwickeln. In diesem Zusammenhang kommt der Freiraumvernetzung auch in ökologischer Hinsicht eine hohe Bedeutung zu. Es wird empfohlen, sich dies bezüglich primär an den vorhandenen Wasserläufen auszurichten, denn sie gewährleisten auf natürliche Weise eine optimale Durchgängigkeit der Lebensräume für örtliche Flora und Fauna.

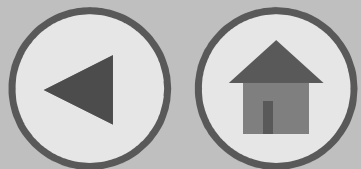
Neben der ökologischen Aufwertung sind die LV-Verbindungen (Fuss- und Radwege) entlang der festzusetzenden wichtigsten Freiraumstrukturen zu entwickeln, um der Öffentlichkeit den Zugang zu den landschaftlichen und freiraumgestalterischen Besonderheiten von Pfäffikon zu ermöglichen. Die Optimierung des Bachuferweges Staldenbach, des direkten Verbindungsweges vom Bahnhof zum Unterdorf und die Aufwertung des Fuss- und Veloweges entlang der Bahntrasse im Norden sind besonders empfehlenswert. Mit diesen Massnahmen kann sehr rasch die Lesbarkeit des Freiraumgefüges verbessert werden und damit das Verständnis für dessen Wert und Schutzwürdigkeit.

Dokumentation

• Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014

Steuerungstool
Datenblätter





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

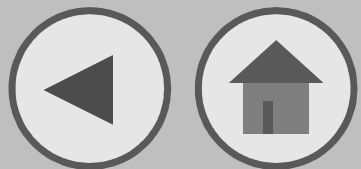
Phasenplan

Grundlagen

2.2 „Grüne Promenade“ entlang Bahndamm

Fakten	Horizont: bis 2035 Nutzung: Bewegungs- und Erholungsraum mit hoher Aufenthaltsqualität
Zuständigkeiten	Federführung: Gemeinderat Freienbach Beteiligte Stellen: AfU SZ, Grundeigentümer
Nächste Schritte	Arbeitsstand: Idee Empfehlung Testplanung Weiteres Vorgehen: Konzepterarbeitung, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung
Abhängigkeiten	Siedlung: Landschaft/Freiraum: 2.3 Verkehr (Strasse, LV) Verkehr (ÖV): 4.6
Konzeptrelevante Rahmenbedingungen	Der Landschaftsbereich Seeufer/Frauenwinkel entlang des Bahndamms ist als „grüne Promenade“ weiter zu qualifizieren, z.B. durch die Aufwertung des schmalen öffentlichen Bewegungs- und Erholungsraums mit hoher Aufenthaltsqualität.
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none">• Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014



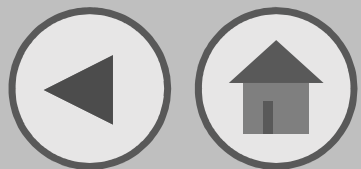


- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

2.3 Gebiet Faad, Freihaltung Siedlungsentwicklung

Fakten	Horizont: bis 2020, bis 2035, ab 2035+ Nutzung: Intensive Freiraumnutzung
Zuständigkeiten	Federführung: Gemeinderat Freienbach Beteiligte Stellen: Grundeigentümer, ARE SZ
Nächste Schritte	Arbeitsstand: Idee Empfehlung Testplanung Weiteres Vorgehen: Konzepterarbeitung, evtl. Teilzonenplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung
Abhängigkeiten	Siedlung: Landschaft/Freiraum: 2.1, 2.2 Verkehr (Strasse, LV) Verkehr (öV): 4.3, 4.6, 4.9
Konzeptrelevante Rahmenbedingungen	Der Bereich zwischen Bahnhof Pfäffikon und Unterdorf sollte auch längerfristig von Siedlungsentwicklung freigehalten werden, kann aber für intensive Freiraumnutzung qualifiziert werden, um die angrenzende Naturschutzzone vor etwaigem Nutzungsdruck zu schützen.
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none">• Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

2.4 Gebiet Seefeld/Hurden, öffentlicher Zugang Wasser

Fakten

Horizont: bis 2035
Nutzung: Schaffung öffentlich zugänglicher Freiräume am Wasser, öffentlicher Platz

Zuständigkeiten

Federführung: Grundeigentümer
Beteiligte Stellen: Gemeinderat Freienbach, ARE SZ, AfU SZ, AfW SZ

Nächste Schritte

Arbeitsstand: Konzepterarbeitung
Weiteres Vorgehen: Vorprojekt, Teilzonenplan, Gestaltungsplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung: 1.2
Landschaft/Freiraum:
Verkehr (Strasse, LV) 3.3, 3.4
Verkehr (ÖV): 4.7

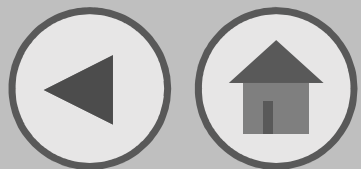
Konzeptrelevante Rahmenbedingungen

Bereich Seefeld/Hurden: Hier ist die zukünftige Entwicklung in Richtung «Wohnen am Wasser» zu fördern, auch durch die Schaffung öffentlich zugänglicher Freiräume am Wasser, weil eine totale Privatisierung zur Abkoppelung des Quartiers führen würde.

Dokumentation

- Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014
- Vertiefung Städtebauliches Konzept Pfäffikon Ost Feddersen & Klostermann

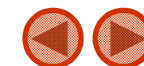


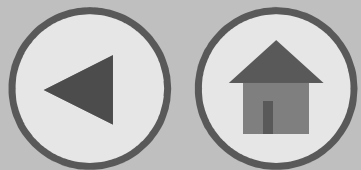


- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

2.5 Westlicher Siedlungsrand Pfäffikon

Fakten	Horizont: ab 2015 (dauerhaft) Nutzung: Der westliche Siedlungsrand von Pfäffikon ist als klare Grenze Siedlung / Freiraum auszubilden
Zuständigkeiten	Federführung: Gemeinderat Freienbach Beteiligte Stellen: ARE SZ
Nächste Schritte	Arbeitsstand: kommunale Richtplanung Weiteres Vorgehen: Konzept für die Gestaltung von Siedlungsrand
Abhängigkeiten	Siedlung: 1.10 Landschaft/Freiraum: Verkehr (Strasse, LV) 3.8 Verkehr (öV): 4.9
Konzeptrelevante Rahmenbedingungen	Die natürlich geprägten Ortsgrenzen sind zu erhalten, zu qualifizieren und damit langfristig zu sichern. Der Westrand von Pfäffikon ist als klare Grenze «Stadt»/Freiraum auszubilden, um eine Ausweitung der Ortslage in den Siedlungstrenngürtel (grüne Fuge) zu vermeiden. Der Talbereich am westlichen Rand von Pfäffikon, geprägt durch die Moränenlandschaft. Dieses Gebiet muss auch zukünftig von Bebauung freigehalten und für die Bevölkerung zur Nutzung als Freiraum qualifiziert werden.
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none">• Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014• Kommunale Richtplanung Gemeinde Freienbach (Stand Vorprüfung)





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

2.6 Aufwertung Bahnhofplatz

Fakten

Horizont: bis 2020
Nutzung: Aufwertung Bahnhofbereich, nutzergerechte Gestaltung, Busbahnhof

Zuständigkeiten

Federführung: Gemeinderat Freienbach
Beteiligte Stellen: SBB, TBA SZ, ARE SZ

Nächste Schritte

Arbeitsstand: Idee Empfehlung Testplanung
Weiteres Vorgehen: evtl. Studienauftrag oder Vorprojekt, Teilzonenplan, Gestaltungsplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung: 1.9
Landschaft/Freiraum: 2.1
Verkehr (Strasse, LV) 3.1, 3.6, 3.8
Verkehr (öV): 4.1, 4.2, 4.3, 4.9

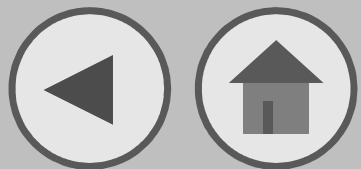
Konzeptrelevante
Rahmenbedingungen

- Die bestehenden Randbedingungen wie z.B. die Denkmalschutzbelange des Bahnhofsgebäudes müssen beachtet werden.
- Weiterhin soll die Bahnhofstrasse als räumliche Verbindung mit dem Dorfzentrum aufgewertet werden. Dabei sind die Übergänge über die Churerstrasse zu sichern.
- Die freiraumplanerische Aufwertung der Strassenräume und die gestalterische Qualifizierung markanter Orte (Plätze) im Siedlungsbereich ist kurzfristig anzustreben. Damit wird die Identität des Ortes gestärkt und die Orientierung verbessert, vorausgesetzt man sorgt bei diesen Massnahmen für eine klare Hierarchisierung der Freiräume. Die Aufwertung des Bahnhofsbereiches hat kurzfristig hohe Priorität.

Dokumentation

- Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014
- Kommunale Richtplanung Gemeinde Freienbach (Stand Vorprüfung)





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

2.7 Aufwertung Freiräume Pfäffikon-Ost

Fakten

Horizont: bis 2020 (Teilbereich Gwattplatz, Seedammplaza),
bis 2035 (Teilbereich Gwattplatz)
Nutzung: Aufwertung Freiräume als Platzgestaltung

Zuständigkeiten

Federführung: Grundeigentümer
Beteiligte Stellen: Gemeinderat Freienbach, TBA SZ, ARE SZ

Nächste Schritte

Arbeitsstand: Vertiefung Städtebau (Konzepterarbeitung)
Weiteres Vorgehen: Vorprojekt, Teilzonenplan, Gestaltungsplan, Ausführungsprojekt, Baubewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung: 1.1, 1.4, 1.5
Landschaft/Freiraum:
Verkehr (Strasse, LV) 3.3, 3.4, 3.10
Verkehr (öV): 4.7

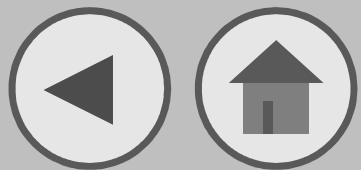
Konzeptrelevante
Rahmenbedingungen

Die freiraumplanerische Aufwertung der Strassenräume und die gestalterische Qualifizierung markanter Orte (Plätze) im Siedlungsbereich ist kurzfristig anzustreben. Damit wird die Identität des Ortes gestärkt und die Orientierung verbessert, vorausgesetzt man sorgt bei diesen Massnahmen für eine klare Hierarchisierung der Freiräume.
Die Freiräume im Umfeld von Seedamm-Center und Seedamm Plaza sind umgehend zu qualifizieren, denn diese Räume spielen zukünftig für das Image von Pfäffikon-Ost eine entscheidende Rolle.

Dokumentation

- Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014
- Vertiefung Städtebauliches Konzept Pfäffikon-Ost Feddersen & Klostermann





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

3.1 Verkehrsorientierte Gestaltung Churerstrasse

Fakten

Horizont: bis 2020
Vorhaben: Verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung Churerstrasse
Kostenschätzung: offen
Kostenteiler: Kanton Schwyz

Zuständigkeiten

Federführung: TBA SZ
Beteiligte Stellen: Gemeinderat Freienbach

Nächste Schritte

Arbeitsstand: Machbarkeitsstudie
Weiteres Vorgehen: Vorprojekt, Ausführungsprojekt, Bewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung: 1.9
Landschaft/Freiraum: 2.1, 2.6
Verkehr (Strasse, LV) 3.2, 3.3, 3.4
Verkehr (öV): 4.1

Konzeptrelevante
Rahmenbedingungen

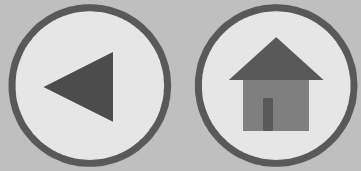
Bei allen Netzergänzungen und Umgestaltungsmassnahmen im Strassennetz ist auf eine attraktive und sichere Führung des Velo- und Fussverkehrs zu achten. Auch im Hauptstrassennetz sind eine Führung des Veloverkehrs auf der Strasse (Velostreifen) und eine direkte Führung über die Knoten anzustreben.

Der Verkehr soll auf der Churerstrasse im Fluss bleiben, insbesondere um dem Busbetrieb die Fahrplaneinhaltung zu gewährleisten und die Anschlüsse an die S-Bahn zu sichern.

Dokumentation

- Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014
- Machbarkeitsstudie Churerstrasse West, Basler & Hofmann





- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

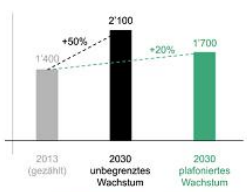
3.2 Pflörtnerung / Dosierung Einfahrtsachsen

Fakten	Horizont:	bis 2020 / bis 2035
	Vorhaben:	Dosierung Verkehrsmengen Churerstrasse (Pfäffikon-West und Ost, Schindellegistrasse)
	Kostenschätzung:	offen
	Kostenteiler:	Kanton Schwyz, Gemeinde Freienbach

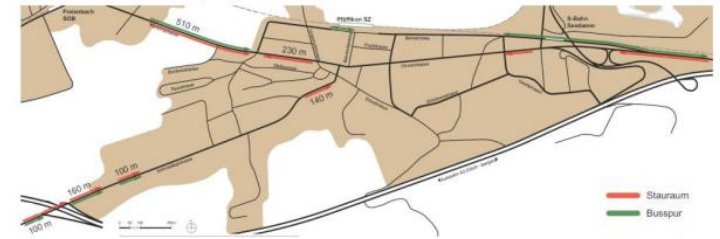
Zuständigkeiten	Federführung:	TBA SZ
	Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, ASTRA, Nachbargemeinden
Nächste Schritte	Arbeitsstand:	Empfehlung Testplanung
	Weiteres Vorgehen:	Machbarkeitsstudie, Vorprojekt, Ausführungsprojekt, Bewilligungsverfahren, Realisierung
Abhängigkeiten	Siedlung:	
	Landschaft/Freiraum:	2.1, 2.6
	Verkehr (Strasse, LV)	3.1, 3.3, 3.4, 3.6, 3.8
	Verkehr (öV):	4.1, 4.9

Konzeptrelevante Rahmenbedingungen

Die verkehrliche Entwicklung im Raum Pfäffikon-Ost ist zu plafonieren bzw. zu begrenzen. Im besten Fall kann der durchschnittliche tägliche Verkehr um 5'500 Fz zunehmen. Das plafonierte Wachstum war die Vorgabe der beiden Strassensysteme «mrs» und «SNZ».

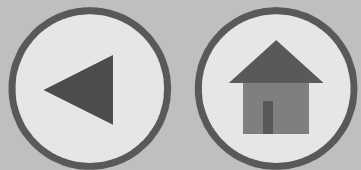


Der Zufluss an MIV wird an den Ortseingängen dosiert. Der Bus wird an den Dosierungsstellen vorbei geschleust.



Auszüge Präsentation Basler & Hofmann, Eckhaus vom 02.11.2015

- Dokumentation**
- Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014
 - Vertiefung Testplanung Pfäffikon, Aufwertung Churerstrasse, Basler & Hofmann und Eckhaus



Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

3.3 Strassensystem «mrs»

Fakten

Horizont: bis 2020 / bis 2035
Vorhaben: Neubau Strassensystem Pfäffikon-Ost
Kostenschätzung: ca. CHF 120 Mio.
Kostenteiler: offen

Zuständigkeiten

Federführung: ???
Beteiligte Stellen: Grundeigentümer, Gemeinderat Freienbach, TBA SZ, ASTRA

Nächste Schritte

Arbeitsstand: Vertiefung Testplanung
Weiteres Vorgehen: Machbarkeitsstudie, Vorprojekt, Ausführungsprojekt, Bewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung: 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8
Landschaft/Freiraum: 2.7
Verkehr (Strasse, LV) 3.1, 3.2, 3.5, 3.8
Verkehr (öV): 4.1

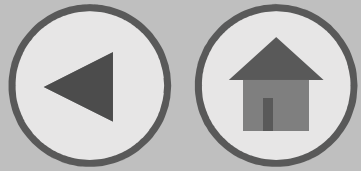
Konzeptrelevante Rahmenbedingungen

- Lösungsvorschlag ohne Direktanschluss (Hochbrücke):
Alle Verkehrsströme inkl. den Verflechtungen werden leistungsfähig, geregelt und sicher zusammen- und auseinandergeführt. Linienführung und Verkehrssteuerung sind kongruent mit der hohen Leistungsfähigkeit und der guten Verkehrsqualität. Die Kapazitätsgrenze dieses Systems liegt auf der Hauptachse Seedamm – A3 deutlich über der für 2035 postulierten Verkehrsmenge. Es sind auch Lösungen mit noch grosszügigeren Stauräumen etc. denkbar – allerdings zulasten einzelner Baufelder (z.B. Etzelpark II). Zudem sind auch noch Optimierungen am Hauptknoten möglich, z.B. die Reduktion der fünf kurzen Aufstellspuren von der A3 auf deren vier.
- Lösungsvorschlag mit Direktanschluss (Hochbrücke):
Die Leistungsfähigkeit und Sicherheit auf der Hauptachse Seedamm – A3 wird – auf der Basis der bisherigen Trassierung – mittels geregelter Verflechtung erreicht. Für einen leistungsfähigen Anschluss der Seedammachse an die Churerstrasse sind kleinere Anpassungen am Gestaltungsplan SDC III an dessen nördlichen Rand notwendig. Im Weiteren bleibt dessen Basis (Richtprojekt 2) weitgehend von Änderungen verschont. Insbesondere das interne Layout bleibt davon unberührt: Abfolge von Hallen, Plätzen und Korridoren in den SDC I bis III.

Dokumentation

- Vertiefung Strassensystem Pfäffikon-Ost, mrs partner ag
- Vertiefung Städtebauliches Konzept Pfäffikon-Ost, Feddersen & Klostermann





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

3.4 Strassensystem «SNZ»

Fakten
 Horizont: bis 2020 / bis 2035
 Vorhaben: Neubau Strassensystem Pfäffikon-Ost
 Kostenschätzung: ca. CHF 125 Mio.
 Kostenteiler: offen

Zuständigkeiten
 Federführung: **???**
 Beteiligte Stellen: Grundeigentümer, Gemeinderat Freienbach, TBA SZ, ASTRA

Nächste Schritte
 Arbeitsstand: Vertiefung Testplanung
 Weiteres Vorgehen: Machbarkeitsstudie, Vorprojekt, Ausführungsprojekt, Bewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten
 Siedlung: 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8
 Landschaft/Freiraum: 2.7
 Verkehr (Strasse, LV): 3.1, 3.2, 3.5, 3.8
 Verkehr (ÖV): 4.1, 4.9

Konzeptrelevante Rahmenbedingungen
 Es gibt zwei Lösungsvarianten «Städtebau» und «Verkehr». In der Vorhabenübersicht ist die Lösungsvariante Städtebau abgebildet. Diese Variante ist bestmöglich auf die städtebaulichen Überlegungen von Feddersen & Klostermann abgestimmt.

Lösungsvariante Städtebau



Lösungsvariante Verkehr

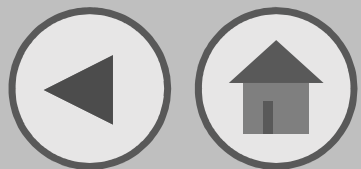


Dokumentation

- Vertiefung Strassensystem Pfäffikon-Ost, SNZ Ingenieure und Planer AG

Steuerungstool
 Datenblätter

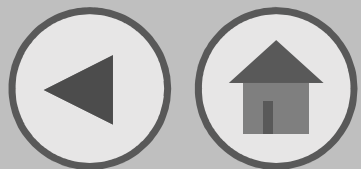




- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

3.5 Hochbrücke SDC

Fakten	Horizont: bis 2020 Vorhaben: Direktanschluss SDC mittels Hochbrücke Kostenschätzung: offen Kostenteiler: offen
Zuständigkeiten	Federführung: Grundeigentümer / ASTRA Beteiligte Stellen: Gemeinderat Freienbach, TBA SZ
Nächste Schritte	Arbeitsstand: Ausführungsprojekt, Bewilligungsverfahren Weiteres Vorgehen: Realisierung
Abhängigkeiten	Siedlung: 1.5, 1.6 Landschaft/Freiraum: Verkehr (Strasse, LV) 3.3, 3.4 Verkehr (öV):
Konzeptrelevante Rahmenbedingungen	Der Direktanschluss ins Seedamm-Center bringt eine deutliche Entlastung des untergeordneten Strassennetzes, führt den Ziel- und Quellverkehr direkt zum Ziel und trägt somit auch zu einer grossräumigen Verkehrsumlagerung von den Achsen Seedamm und Churerstrasse auf die Autobahn bei.
Dokumentation	• ...



- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

3.6 Siedlungsorientierte Gestaltung Churerstrasse

Fakten
Horizont: bis 2035
Vorhaben:
Kostenschätzung: offen
Kostenteiler:

Zuständigkeiten
Federführung: TBA SZ / Gemeinderat Freienbach
Beteiligte Stellen: -

Nächste Schritte
Arbeitsstand: Empfehlung Testplanung
Weiteres Vorgehen: Machbarkeitsstudie, Vorprojekt, Ausführungsprojekt, Bewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten
Siedlung: 2.1, 2.6
Landschaft/Freiraum:
Verkehr (Strasse, LV) 3.2, 3.7, 3.8
Verkehr (öV): 4.9

Konzeptrelevante Rahmenbedingungen

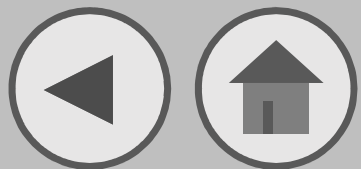
Die freiraumplanerische Aufwertung der Strassenräume und die gestalterische Qualifizierung markanter Orte (Plätze) im Siedlungsbereich ist kurzfristig anzustreben. Damit wird die Identität des Ortes gestärkt und die Orientierung verbessert, vorausgesetzt man sorgt bei diesen Massnahmen für eine klare Hierarchisierung der Freiräume. Die beiden Pole der Siedlungsentwicklung (Pfäffikon-Ost/Dorfkern) sind mittelfristig mit hoher Freiraumqualität und geeignet für den LV bevorzugt entlang der Churerstrasse zu verbinden.

Eine Umgestaltung der Churerstrasse mit einem neuen Temporegime ist zweckmässig und anzustreben, insbesondere im Zusammenhang mit den verkehrsbegleitenden Massnahmen zum Anschluss Schindellegi/Halten und dem Verkehrsmanagement.

Dokumentation

- Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014
- Vertiefung Testplanung Pfäffikon, Aufwertung Churerstrasse, Basler & Hofmann und Eckhaus





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

3.7 Vollanschluss Halten mit Zubringer

Fakten

Horizont: bis 2035
Vorhaben: Vollanschluss Halten mit Zubringer und Abklassierung Schindellegistrasse
Kostenschätzung: ca. CHF 38 Mio.
Kostenteiler: offen

Zuständigkeiten

Federführung: TBA SZ
Beteiligte Stellen: Gemeinderat Freienbach, ASTRA, Nachbargemeinden

Nächste Schritte

Arbeitsstand: Informativer Inhalt (raumrelevante Bedeutung)

Abhängigkeiten

Siedlung:
Landschaft/Freiraum:
Verkehr (Strasse, LV) 3.2, 3.6
Verkehr (öV):

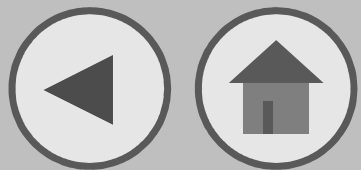
Konzeptrelevante
Rahmenbedingungen

Mit dem Vollanschluss Schindellegi/Halten und dem Zubringer entsteht über die Autobahn eine grossräumig Umfahrung, die die Ortsdurchfahrt Pfäffikon vom Durchgangsverkehr entlastet.

Dokumentation

- Kantonaler Richtplan (Mitwirkung und Vorprüfung), Festsetzung, Kanton Schwyz
- Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014
- ...





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

3.8 Städtisches Verkehrssystem

Fakten	Horizont:	bis 2035
	Vorhaben:	Städtisches Verkehrssystem (Bahnstrasse)
	Kostenschätzung:	CHF 40 bis 80 Mio
	Kostenteiler:

Zuständigkeiten	Federführung:	Gemeinderat Freienbach / TBA SZ
	Beteiligte Stellen:	Grundeigentümer

Nächste Schritte	Arbeitsstand:	Vertiefung Testplanung, Machbarkeitsstudie
	Weiteres Vorgehen:	Vorprojekt, Änderung Erschliessungsplanung, Ausführungsprojekt, Bewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten	Siedlung:	1.3, 1.7, 1.10, 1.11
	Landschaft/Freiraum:	2.1, 2.5, 2.6
	Verkehr (Strasse, LV)	3.2, 3.3, 3.4
	Verkehr (ÖV):	4.4, 4.5, 4.7, 4.8, 4.9

Konzeptrelevante Rahmenbedingungen

Die Verkehrsbewältigung im städtischen Raum passiert netzartig; die lineare Ausrichtung führt zu Funktionskonzentrationen mit überdimensionalen Infrastrukturanlagen. Ein feinmaschiges Netz erlaubt Entwicklung und Veränderung in der Siedlung und der Mobilität. Es bestehen Spielräume die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ihren Bedürfnissen gerecht zu organisieren, zu gruppieren oder auch zu trennen.

Bahnstrasse (Ost): Bahnhof bis Seedamm Center als Quartierstrasse im Bereich der bestehenden Baulinie bis Knoten Gwatt. Ab Gwatt als Bus- und Langsamverkehrsachse.

Bahnstrasse (West) / Klosterstrasse: Städtisches Strassenraster als Zubringer für das Unterdorf und Zufahrt Bahnhof zum Bahnhof aus Westen als Quartierstrasse.

Es entsteht ein feinmaschiges Netz mit Spielraum für künftige Entwicklungen. Die Churerstrasse kann die heutigen Verkehrsmengen aufnehmen, die Busse verkehren bevorzugt und der Langsamverkehr erhält ein funktionales attraktives Infrastrukturangebot. Langfristig kann auf der Churerstrasse nach Realisierung des Vollanschlusses Halten und einhergehender Reduktion der Verkehrsmenge bei Bedarf wieder ein Busangebot eingeführt werden oder anderen Verkehrsteilnehmenden mehr Raum zugeschlagen werden.

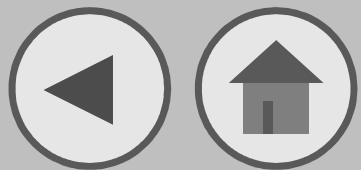
Nötige Abstimmungen zwecks Aufwärtskompatibilität:

- Verzicht auf Busbuchten & kompaktere Knotengestaltung am Löwen - bedingt neue Busführung über Dorfplatz (4.8)
- Führung Radverkehr entlang Churerstrasse grundsätzlich auf Radstreifen
- Verbleib der Fussgängerquerung Etzel-/ Unterdorfstrasse
- Reduzierter Ausbau LSA-Kreuzung Rain (v.a. auf Spange)
- Abstimmung der Lage der Spange West auf Endzustand

Dokumentation		• Vertiefung Testplanung Pfäffikon, Aufwertung Churerstrasse, Basler & Hofmann und Eckhaus
---------------	--	--

Steuerungstool
Datenblätter





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

3.9 Grossräumiges Verkehrsmanagement

Fakten

Horizont: bis 2020, bis 2035, ab 2035
Vorhaben: Massnahmen Nachfrage- und Angebotsbeeinflussung

Zuständigkeiten

Federführung: Gemeinderat Freienbach
Beteiligte Stellen: ASTRA, Nachbargemeinden, TBA SZ, TBA SG

Nächste Schritte

Arbeitsstand: Empfehlung Testplanung
Weiteres Vorgehen:
a) Massnahmen zur Reduktion und Plafonierung der Verkehrsmenge auf dem Seedamm in Zusammenarbeit der Kantone Schwyz und St. Gallen sowie der Gemeinden Freienbach und Rapperswil-Jona (Nachfrage- und Angebotsbeeinflussung)
b) Koordination mit Agglomerationsprogramm und der laufenden kantonalen Richtplanrevision
c) Abstimmung Siedlung-Verkehr in Bezug auf die zusätzlichen Kapazitäten des erwarteten Verkehrswachstum und dem künftigen Verkehrssystem (Übersicht)

Abhängigkeiten

Siedlung:
Landschaft/Freiraum:
Verkehr (Strasse, LV) 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
Verkehr (öV): 4.1, 4.5, 4.7, 4.9

Konzeptrelevante Rahmenbedingungen

Es stellt sich die grundsätzliche Frage, welche Verkehrsnachfrage das zukünftige Verkehrssystem im Raum Pfäffikon bewältigen soll und auf welche Weise das Verkehrsaufkommen beeinflussbar ist. Auf dem Seedamm beträgt der Durchgangsverkehr im Perimeter Pfäffikon-Rapperswil-Jona max. 30-40%. **Das Beurteilungsgremium schätzt ein Umlagerungspotential auf die grossräumigen Alternativen A53 und Fähre Meilen Horgen sowie auf den öffentlichen Verkehr auf maximal 25-30%.** Dieses Potential gilt es auszunützen, um den Verkehr im Perimeter Rapperswil-Pfäffikon zu verflüssigen und ein begrenztes Mass für zusätzlichen Verkehr aus der Siedlungsentwicklung zu ermöglichen.

Um die zukünftige Mobilität sicherzustellen und ein funktionierendes Strassennetz zu betreiben braucht es im Raum Pfäffikon ein umfassendes Massnahmenpaket mit nachfragebeeinflussenden Massnahmen, angebotsseitigen Massnahmen im übergeordneten Strassennetz (Vollanschluss Schindellegi/Halten, Direktanschluss Seedamm-Center), im Verkehrssystem Pfäffikon-Ost sowie verkehrsbegleitende Massnahmen im Ortszentrum Pfäffikon. Zentrales Element dieses Massnahmenpakets ist ein flächendeckendes regionales Verkehrsmanagement.

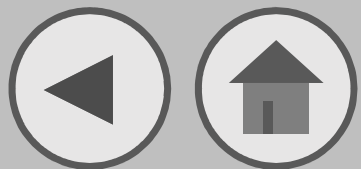
Die Massnahmen zur Nachfragebeeinflussung (Veränderung Modal Split, grossräumige Verkehrsumlagerung, Pfortnerung aller Einfallachsen und Buspriorisierung, Steuerung und Bewirtschaftung des Parkplatzangebots, Parkleitsystem usw.) sind zu konkretisieren und umzusetzen.

Dokumentation

- Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014
- Vertiefung Mengengerüst Feddersen & Klostermann
- **Vertiefung Grossräumiges Verkehrsmanagement, ewp**

Steuerungstool
Datenblätter





- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

3.10 Aufwertung Zugang Alpamare/Kulturzentrum

Fakten

Horizont: bis 2020 / bis 2035
Vorhaben: Erneuerung Zugang für Fussgänger
Kostenschätzung: offen
Kostenteiler: offen

Zuständigkeiten

Federführung: Grundeigentümer
Beteiligte Stellen: Gemeinderat Freienbach

Nächste Schritte

Arbeitsstand: Idee Vertiefung Testplanung
Weiteres Vorgehen: Gespräch Grundeigentümer, Vorprojekt, Ausführungsprojekt, Bewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

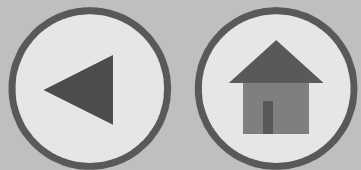
Siedlung: 1.5, 1.6
Landschaft/Freiraum:
Verkehr (Strasse, LV)
Verkehr (öV): 4.7

Konzeptrelevante
Rahmenbedingungen

Dokumentation

- Vertiefung Städtebauliches Konzept Pfäffikon-Ost Feddersen & Klostermann





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

4.1 Busbevorzugung Churerstrasse

Fakten

Horizont:	bis 2020
Vorhaben:	Busbevorzugung Churerstrasse
Kostenschätzung:	offen
Kostenteiler:	offen

Zuständigkeiten

Federführung:	TBA SZ, AÖV SZ
Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, Betreiber, Nachbargemeinden

Nächste Schritte

Arbeitsstand:	Empfehlung Testplanung
Weiteres Vorgehen:	Integriertes Betriebs- und Infrastrukturkonzept, Vorprojekt, Ausführungsprojekt, Bewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung:	
Landschaft/Freiraum:	
Verkehr (Strasse, LV)	3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.6, 3.8
Verkehr (ÖV):	4.7, 4.9

Konzeptrelevante Rahmenbedingungen

Das bestehende Bussystem in der Region March und Höfe bietet schon jetzt ein ausreichendes Angebot, bezüglich Linienführung und Taktung, allerdings ist die Betriebsstabilität und damit die Zuverlässigkeit des Systems aufgrund der Überlastung der Strassen im Raum Pfäffikon nicht gegeben. Vorrangiges Ziel muss es daher sein, das derzeitige Angebot durch geeignete Massnahmen der Buspriorisierung zu stabilisieren.

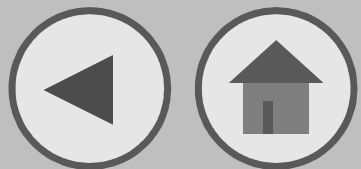
Für die Betriebsstabilität innerhalb Pfäffikons ist die Beschleunigung der Busse zwischen Autobahnausfahrt (LSA) bis Bahnhof und Kreuzung Unterdorfstrasse (alt und neu) sicherzustellen. Neben (teilweise schon bestehenden und geplanten) Pfortneranlagen ist dazu die Verlängerung von Busspuren erforderlich.

Das Beurteilungsgremium merkt an, das zumindest langfristig ein möglichst hoher Anteil an Eigentrasse für den ÖV notwendig ist. Daher sollte es Teil einer Vertiefung sein, die Möglichkeit einer separaten Busspur innerhalb der heute bestehenden Baulinie der Umfahrung Pfäffikon zwischen Bahnhof und Schweizerhofkreisel zu prüfen.

Dokumentation

- Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

4.2 Gestaltung Busbahnhof Pfäffikon

Fakten

Horizont:	bis 2020
Vorhaben:	Neuordnung Buskanten Bahnhof Pfäffikon
Kostenschätzung:	offen
Kostenteiler:	offen

Zuständigkeiten

Federführung:	SBB / Betreiber
Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, AÖV SZ, TBA SZ

Nächste Schritte

Arbeitsstand:	Empfehlung Testplanung
Weiteres Vorgehen:	Vorprojekt, Ausführungsprojekt, Bewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung:	1.9
Landschaft/Freiraum:	2.6
Verkehr (Strasse, LV)	3.8
Verkehr (ÖV):	4.3, 4.7, 4.9

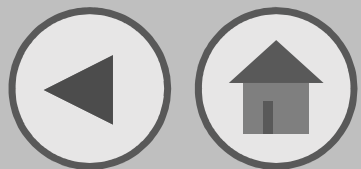
Konzeptrelevante
Rahmenbedingungen

Für die Neuordnung der Buskanten am Bahnhof Pfäffikon wird eine Weiterentwicklung des heutigen Standorts empfohlen. Der Vorschlag für einen kompakten Bushof im Osten des Bahnhofs bietet interessante Aspekte, liegt jedoch zu weit östlich und führt vor allem während den Hauptverkehrszeiten zu langen Fusswegen. Die Organisation des Bushofes inklusive der Zufahrten und die Anordnung der Haltekanten sind weiter zu vertiefen. Neben der im Gestaltungsplan vorgesehenen Schrägaufstellung sollte die vorgeschlagene Seitenlage geprüft werden. Dabei ist zu beachten, dass die Kapazität des Bushofes durch die Konzeption von Durchmesserlinien unter Umständen entscheidend gesteigert werden kann.

Dokumentation

- Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

4.3 Neue Personenunterführung (PU-Ost)

Fakten

Horizont:	bis 2020
Vorhaben:	Neue Personenunterführung (PU-Ost)
Kostenschätzung:	offen
Kostenteiler:	offen

Zuständigkeiten

Federführung:	SBB
Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, TBA SZ, AÖV

Nächste Schritte

Arbeitsstand:	Informativer Inhalt Bahnbetreiber (raumrelevante Bedeutung)
---------------	---

Abhängigkeiten

Siedlung:	1.9
Landschaft/Freiraum:	2.3, 2.6
Verkehr (Strasse, LV)	3.8
Verkehr (ÖV):	4.2, 4.6

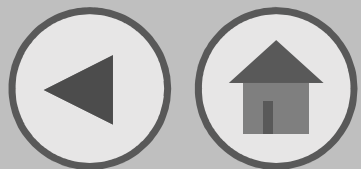
Konzeptrelevante
Rahmenbedingungen

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

Dokumentation

- Gestaltungsplan Pfäffikon der SBB von 2008





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

4.4 Überholgleisanlage für Güterverkehr (Hurdnerwald)

Fakten	Horizont:	bis 2035
	Vorhaben:	Überholgleisanlage für Güterverkehr (Hurdnerwald)
	Kostenschätzung:	offen
	Kostenteiler:	offen

Zuständigkeiten	Federführung:	SBB
	Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach

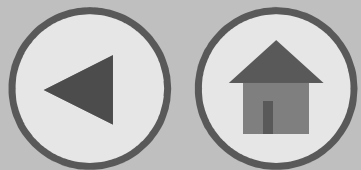
Nächste Schritte	Arbeitsstand:	Informativer Inhalt Bahnbetreiber (raumrelevante Bedeutung)
------------------	---------------	---

Abhängigkeiten	Siedlung:	1.8
	Landschaft/Freiraum:	
	Verkehr (Strasse, LV):	3.8
	Verkehr (öV):	4.5

Konzeptrelevante Rahmenbedingungen	...
---------------------------------------	-----

Dokumentation	<ul style="list-style-type: none">• Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene SIS, Objektblatt 1.8• Kantonaler Richtplan (Mitwirkung und Vorprüfung), Zwischenergebnis, Kanton Schwyz
---------------	---





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

4.5 S-Bahn-Haltestelle Pfäffikon-Ost

Fakten

Horizont: bis 2035
Vorhaben: S-Bahn-Haltestelle Pfäffikon-Ost
Kostenschätzung: offen
Kostenteiler: offen

Zuständigkeiten

Federführung: SBB
Beteiligte Stellen: Gemeinderat Freienbach, Nachbargemeinden

Nächste Schritte

Arbeitsstand: Empfehlung Testplanung
Weiteres Vorgehen: Machbarkeitsstudie, Vorprojekt, Ausführungsprojekt, Bewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung: 1.1, 1.3, 1.8
Landschaft/Freiraum:
Verkehr (Strasse, LV) 3.3, 3.4, 3.8
Verkehr (ÖV): 4.4, 4.7, 4.9

Konzeptrelevante
Rahmenbedingungen

Die vom Team AS&P vorgeschlagene S-Bahn-Haltestelle Pfäffikon-Ost wird als Option für die weitere Verbesserung der ÖV-Anbindung des Gwatts aus Richtung Zürich und der March angesehen. Zudem ist diese Haltestelle (gemeinsam mit einem allfällig weiteren Halt am Seedamm Plaza) Teil der ÖV-Strategie Schwyz, welche 2014 vom Regierungsrat genehmigt wurde und Teil der Eingaben der Planungsregion Zentralschweiz für den FABI-Ausbauschnitt 2030 darstellt.

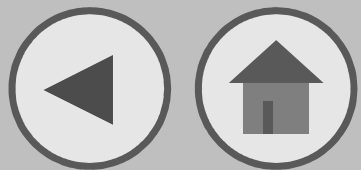
Zwar werden der Nutzen und die Chancen einer kurzfristigen Realisierung sowohl technisch wie finanziell angezweifelt, jedoch wird empfohlen, die Option einer vollwertigen S-Bahn-Haltestelle räumlich und betrieblich zu vertiefen, um sie planerisch sichern oder aber auch verwerfen zu können. Zu beachten sind dabei die Platzverhältnisse sowie die Lage eines allfällig notwendigen Güterüberholgleises, welches räumlich in Konflikt mit der vorgeschlagenen Haltestelle steht.

Die Funktion und Akzeptanz der Haltestelle kann durch eine angemessene Einbindung in das Freiraum- und ÖV-Konzept im Gwatt bedeutend erhöht werden. Im Umkehrschluss kann die S-Bahn-Haltestelle ein wichtiger Baustein der städtebaulichen Verbindung zwischen Seedamm-Center, -Plaza und dem Seedamm sein.

Dokumentation

- Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014
- Kantonaler Richtplan (Mitwirkung und Vorprüfung), Zwischenergebnis, Kanton Schwyz





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

4.6 Zusätzliches Gleis Nordseite Bahnhof Pfäffikon (Perron 8)

Fakten

Horizont:	bis 2035
Vorhaben:	Zusätzliches Gleis Nordseite Bahnhof Pfäffikon (Perron 8)
Kostenschätzung:	offen
Kostenteiler:	offen

Zuständigkeiten

Federführung:	SBB
Beteiligte Stellen:	SOB, Gemeinderat Freienbach, Nachbargemeinden

Nächste Schritte

Arbeitsstand:	Informativer Inhalt Bahnbetreiber (raumrelevante Bedeutung)
---------------	---

Abhängigkeiten

Siedlung:	1.9
Landschaft/Freiraum:	2.2, 2.3
Verkehr (Strasse, LV)	
Verkehr (ÖV):	4.3

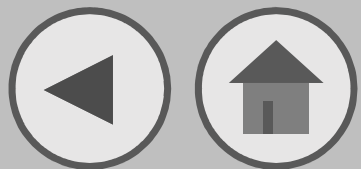
Konzeptrelevante
Rahmenbedingungen

...

Dokumentation

• ...





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

4.7 Neue Buslinie, Rapperswil-Jona-SDC-Bahnhof

Fakten	Horizont:	bis 2035
	Vorhaben:	Neue Buslinie Rapperswil-Jona-SDC-Bahnhof Pfäffikon
	Kostenschätzung:	offen
	Kostenteiler:	offen

Zuständigkeiten	Federführung:	AÖV SZ, AÖV SG, Betreiber
	Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, Nachbargemeinde, TBA SZ, TBA SG

Nächste Schritte	Arbeitsstand:	Vertiefung Testplanung
	Weiteres Vorgehen:	Machbarkeitsstudie, Fahrplananpassung, Bewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten	Siedlung:	1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.11
	Landschaft/Freiraum:	2.7
	Verkehr (Strasse, LV)	3.2, 3.3, 3.4, 3.8
	Verkehr (ÖV):	4.2, 4.5

Konzeptrelevante Rahmenbedingungen

Für die Veränderung des Modal-Splits in Pfäffikon-Ost fehlt ein geeignetes Angebot aus der Region Rapperswil-Jona in Richtung Gwatt. Es bieten sich dafür sowohl Bus- wie auch Bahnverbindungen an – mit unterschiedlichen Vor- und Nachteilen. Es wird daher empfohlen, die Möglichkeiten der Angebotsverbesserungen durch Verlängerung/Verknüpfung von Buslinien und/oder der Einrichtung einer neuen Haltestelle der Seedammstrecke am Seedamm Plaza zu prüfen.

Auch bei einem flächendeckenden Verkehrsmanagement werden die Rückstaus auf dem Seedamm voraussichtlich weiterhin bestehen. Um einen zukünftig denkbaren Busbetrieb über den Seedamm betreiben zu können, muss somit eine Busspur realisiert werden. Dazu wird eine Querschnittsanpassung, z.B. mit einer alternativen Lösung für den Langsamverkehr erforderlich. Auf dem Seedamm sollen die betrieblichen Voraussetzungen für einen Busbetrieb geschaffen werden. Dazu gehören insbesondere Lösungsansätze für einen neuen Querschnitt mit Busstreifen und einem alternativen Fuss- und Veloweg.

Dokumentation	<ul style="list-style-type: none">• Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof, Empfehlungen Beurteilungsgremium und Würdigung der Teambeiträge, dat. 09. Dezember 2014
---------------	--





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

Phasenplan

Grundlagen

4.8 Bus-Haltestelle Zentrum

Fakten

Horizont:	bis 2020 (dauerhaft)
Vorhaben:	Neue Buslinie Rapperswil-Jona-SDC-Bahnhof Pfäffikon
Kostenschätzung:	offen
Kostenteiler:	offen

Zuständigkeiten

Federführung:	AÖV SZ, Betreiber
Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, TBA SZ

Nächste Schritte

Arbeitsstand:	Vertiefung Testplanung
Weiteres Vorgehen:	Machbarkeitsstudie, Fahrplananpassung, Bewilligungsverfahren, Realisierung

Abhängigkeiten

Siedlung:	
Landschaft/Freiraum:	
Verkehr (Strasse, LV)	3.1, 3.6
Verkehr (ÖV):	4.9

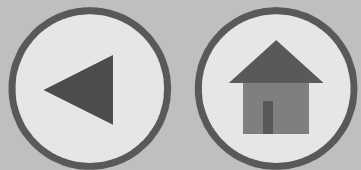
Konzeptrelevante
Rahmenbedingungen

Im Zusammenhang mit den neuen Buslinienführungen und Möglichkeiten müssen die Standorte der Haltestelle im Gemeindegebiet überprüft werden. Insbesondere entlang der Churerstrasse und der Bahnstrasse. In der Vertiefung bedienen drei Buslinien die neue Haltestelle Zentrum.

Dokumentation

- Vertiefung Testplanung Pfäffikon, Aufwertung Churerstrasse, Basler & Hofmann und Eckhaus





Startseite

Vorhabenübersicht

Datenblätter

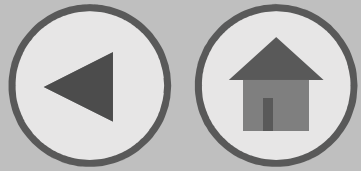
Phasenplan

Grundlagen

4.9 Neue Buslinienführungen

Fakten	Horizont:	bis 2020 / bis 2035
	Vorhaben:	Neue Buslinie Rapperswil-Jona-SDC-Bahnhof Pfäffikon
	Kostenschätzung:	offen
	Kostenteiler:	offen
Zuständigkeiten	Federführung:	AÖV SZ, Betreiber
	Beteiligte Stellen:	Gemeinderat Freienbach, TBA SZ, Nachbargemeinden
Nächste Schritte	Arbeitsstand:	Vertiefung Testplanung
	Weiteres Vorgehen:	Machbarkeitsstudie, Fahrplananpassung, Bewilligungsverfahren, Realisierung
Abhängigkeiten	Siedlung:	1.3, 1.5, 1.8, 1.10, 1.11
	Landschaft/Freiraum:	2.7
	Verkehr (Strasse, LV)	3.2, 3.3, 3.4, 3.6, 3.8
	Verkehr (öV):	4.2, 4.7, 4.8
Konzeptrelevante Rahmenbedingungen	Der MIV-Hauptstrom bleibt auf der Churerstrasse. Der Bus wird auf den parallelen Achsen der neuen Bahnstrasse und Rietbrunnen - Eitzelstrasse geführt.	
Dokumentation	• Vertiefung Testplanung Pfäffikon, Aufwertung Churerstrasse, Basler & Hofmann und Eckhaus	

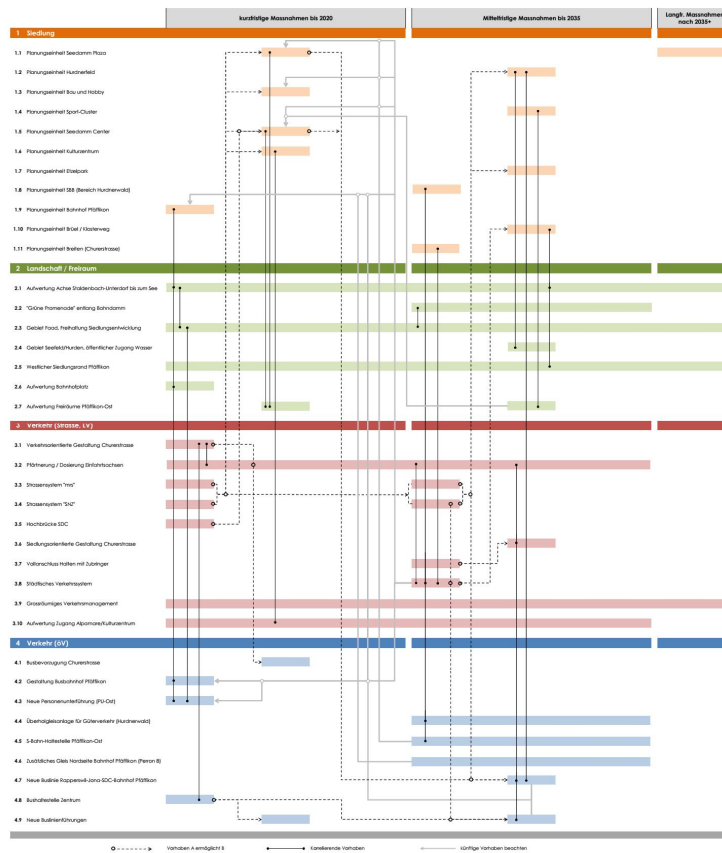


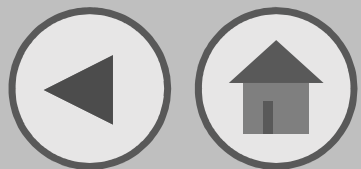


- Startseite
- Vorhabenübersicht
- Datenblätter
- Phasenplan
- Grundlagen

Phasenplan

Testplanung für den Raum Pfäfers-Ost und Bahnhof
Phasenplan mit Abhängigkeiten
Stand: 06.11.2018 Schwabigler





● Startseite

● Vorhabenübersicht

● Datenblätter

● Phasenplan

● Grundlagen

Grundlagen / Dokumente

Dokument «Empfehlungen des Beurteilungsgremiums und Würdigung der Teambeiträge» vom 9. Dezember 2014

Dokument Vertiefung «Grossräumiges Verkehrsmanagement», vom xy ewp

Dokument Vertiefung «Mengengerüst», vom xy Feddersen & Klostermann

Dokument Vertiefung «Strassensystem mrs», vom xy mrs partner ag

Dokument Vertiefung «Strassensystem SNZ», vom xy SNZ Ingenieure und Planer AG

Dokument Vertiefung «Aufwertung Churerstrasse», vom xy Basler & Hofmann / Eckhaus

Dokument Vertiefung «kantonaler Richtplaneintrag», vom xy

Dokument Vertiefung Vorhabenübersicht «Datenblätter», vom 02.11.2015
R+K, Büro für Raumplanung AG

Vorhabenübersicht «Pläne»
Strassensystem mrs
R+K, Büro für Raumplanung AG

bis
2020

bis
2035

ab
2035

Vorhabenübersicht «Pläne»
Strassensystem SNZ
R+K, Büro für Raumplanung AG

bis
2020

bis
2035

ab
2035

Dokument Vertiefung Vorhabenübersicht «Phasenplan», vom 02.11.2015
R+K, Büro für Raumplanung AG

Dokument ...

Dokument ...

Dokument ...