

Freienbach, den 29. Juni 2013

29. Juni 2013

## **Vereinbarung**

# **Gesamtverkehrsentwicklung Pfäffikon SZ**

zwischen

1. Bundesamt für Strassen (ASTRA), vertreten durch die Abteilung Strasseninfrastruktur Ost
2. Kanton Schwyz, vertreten durch das Bau- und Volkswirtschaftsdepartement
3. Gemeinde Freienbach, vertreten durch den Gemeinderat Freienbach

## Impressum

### Herausgeber:

Bau- und Volkswirtschaftsdepartement Kanton Schwyz in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Freienbach, fachlich unterstützt durch das Büro Scholl + Signer.

### Abkürzungen:

ASTRA	Bundesamt für Strassen
Kt	Kanton
BD	Baudepartement Kanton Schwyz
VD	Volkswirtschaftsdepartement Kanton Schwyz
TBA	Tiefbauamt Kanton Schwyz
Gmd	Gemeinde
LSA	Lichtsignalanlage
SDC	Seedamm-Center
SDP	Seedamm Plaza

### Verteiler:

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

- ASTRA Abteilung Strasseninfrastruktur Ost
- ASTRA Abteilung Strassennetze

Kanton Schwyz:

- Bau- und Volkswirtschaftsdepartement

Gemeinde Freienbach:

- Gemeinderat, Präsidial- und Bauabteilung

## Präambel

Mit der Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof (nachfolgend „Testplanung“ genannt) wurde ein machbares Vorgehen mit den Beteiligten (Bund, Kanton, Gemeinde, Vertreter Grundeigentümer) erarbeitet. Dieses bezieht den ganzen Raum Pfäffikon mit ein, so dass eine ganzheitliche Betrachtung (Siedlung, Verkehr, Umwelt, Natur und Landschaft) vorliegt.

Die vorliegenden Vorschläge Siedlung und Verkehr aus der Testplanung werden vom Regierungsrat (Beschluss Nr. 884/2016) und vom Gemeinderat (Beschluss Nr. 219/2016) gestützt. Die Annahmen und Absichten der Siedlungsentwicklung (und Umnutzung) sind in der Testplanung dargestellt worden und bilden den Rahmen für die angestrebten gesamtverkehrlichen Lösungen. Die siedlungsplanerischen Massnahmen werden nicht im Rahmen dieser Vereinbarung behandelt.

## Ziel

Die Vertragsparteien verfolgen das Ziel, die gesamtverkehrlichen Optimierungen basierend auf den Resultaten der Testplanung gemeinsam koordiniert und zeitnah umzusetzen. Die zentral zu behandelnden Aufgaben sind im Anhang I zusammengefasst.

Um das Ziel zu erreichen, vereinbaren die Vertragsparteien:

### AUFGABEN

- 1) Die gesamtverkehrlichen Aufgaben der Testplanung Ost und Bahnhof sind durch die Beteiligten innerhalb ihres zuständigen Perimeters schrittweise und zeitnah einer Umsetzung zuzuführen.
- 2) Der schrittweise Ausbau (Ziffer 1) soll so erfolgen, dass mindestens die in der Testplanung ausgewiesene Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems erreicht wird.
- 3) Die zeitnahe Umsetzung (Ziffer 1) bezieht sich auf die Meilensteine der Zeithorizonte 2025 und 2035 aus der Testplanung.

### ORGANISATION

- 4) Aufgrund der bestehenden Schnittstellen der Aufgaben erfolgt eine gemeinsame Koordination.
- 5) Die Koordination (Ziffer 4) erfolgt an ca. 3-4 Sitzungen pro Jahr unter den Beteiligten. Die Organisation der Sitzungen und das Erstellen der Gesamtsicht (z.B. Nachführung Aktionsprogramm etc.) erfolgt durch die Geschäftsstelle der Gemeinde.

### VERSCHIEDENES

Anhang (integrierender Bestandteil)

- I Aktionsprogramm
- II Orientierungsrahmen
- III Technische Erläuterungen
- IV Mengengerüst

UNTERSCHRIFTEN

**Bundesamt für Strassen ASTRA**  
Abteilung Strasseninfrastruktur Ost



Guido Biaggio  
Vizedirektor, Abteilungschef

**Kanton Schwyz**  
Baudepartement  
Departementsvorsteher



Othmar Reichmuth  
Regierungsrat

Volkswirtschaftsdepartement  
Departementsvorsteher



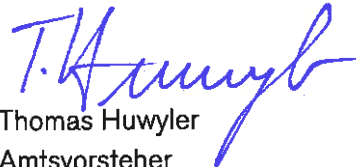
Andreas Barraud  
Regierungsrat

Tiefbauamt



Daniel Kassubek  
Amtsvorsteher

Amt für Raumentwicklung




Thomas Huwyler  
Amtsvorsteher

**Gemeinde Freienbach**  
Gemeinderat Freienbach



Daniel Landolt  
Gemeindepräsident



Albert Steinegger  
Gemeindeschreiber

8808 Pfäffikon SZ, 31. Mai 2018

# **Vereinbarung - Anhang**

**I Aktionsprogramm**

**II Orientierungsrahmen**

**III Technische Erläuterungen**

**IV Mengengerüst**

## I Aktionsprogramm

Zentrale zu behebende Probleme  
gemäss Testplanung

### Übersicht Probleme



Churerstrasse vom Ortseingang Rain bis Ortseingang Knoten Etzel-Park. (Bildquelle: Google Earth.)

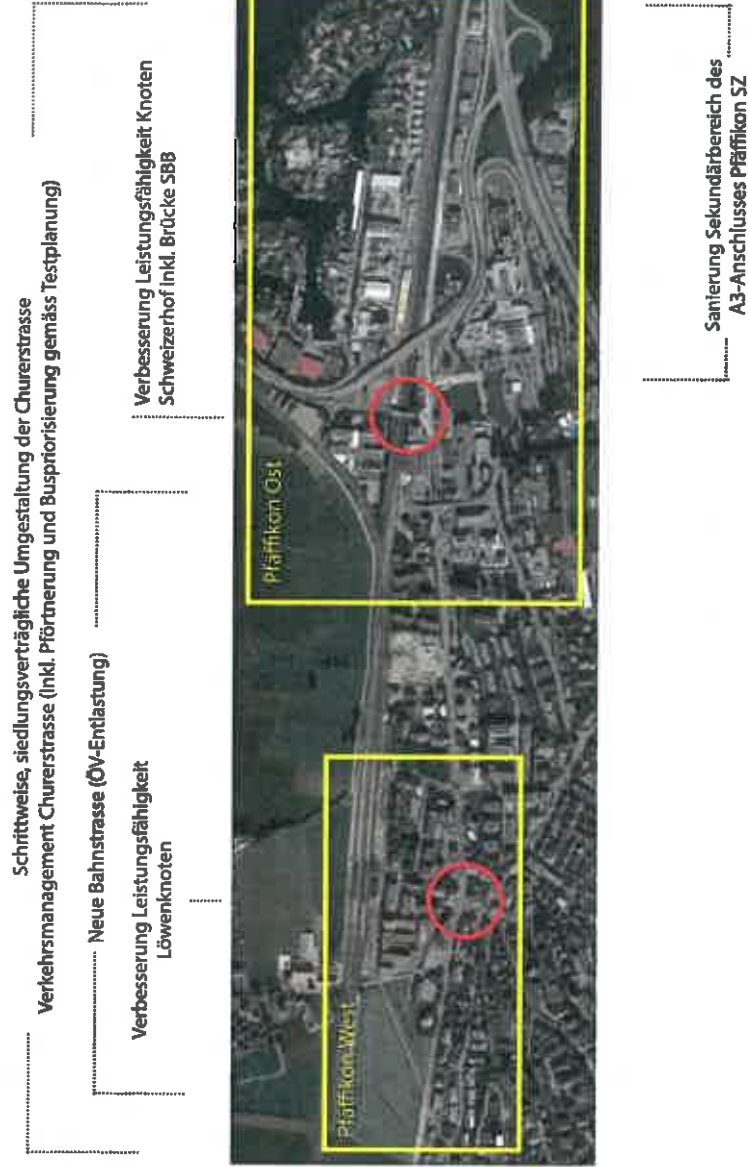
Unübersichtliches Strassensystem  
Fehlende Spielräume für die Sied-  
lungsentwicklung nach innen

## Zu bewältigende Aufgaben

Die verkehrlichen Aufgaben sind namentlich:

- a. Schrittweise Bewältigung der Aufgaben entlang der Churerstrasse im Hinblick auf eine siedlungsverträgliche Verkehrslösung Churerstrasse Rain bis Knoten Etzelpark (Details siehe Plan)
- b. Neue Bahnstrasse (ÖV-Entlastung; siehe Plan)

## Übersicht Aufgaben



## Projekte – Verortung (wo?)

### Laufende Projekte (siehe Plan):

- Gemeinde: Neue Bahnstrasse
- Kanton: Sofortmassnahmen (Buspriorisierung Ost und West)
- Kanton: Umbau Löwenknoten
- Kanton: Verkehrsmanagement Churerstrasse
- Privat: Direktanschluss SDC

### Zu definierende Projekte (siehe Plan):

- Kanton: Schrittweise siedlungsverträgliche Umgestaltung der Churerstrasse westlich Schweizerhof
- Astra: Verbesserung Leistungsfähigkeit Knoten Schweizerhof inkl. Brücke SBB
- Astra: Sanierung Sekundärbereich des A3-Anschlusses Pfäffikon SZ

### Ausserhalb von Pfäffikon zu beachtende Projekte:

- Astra/Kanton: Ausbau A3-Anschluss Schindellegi/Halten mit Zubringer und flama etc.
- Astra: Verschieben A3-Anschluss Wollerau

## Übersicht laufende Projekte

Kanton: Verkehrsmanagement Churerstrasse  
Kanton: Sofortmassnahmen

Gemeinde: Neue Bahnstrasse

Kanton: Umbau Löwenknoten

Privat: Direktanschluss SDC



## Übersicht zu definierende Projekte

Kanton: Schrittweise, siedlungsverträgliche Umgestaltung der Churerstrasse

Astra: Verbesserung Leistungsfähigkeit  
Knoten Schweizerhof inkl. Brücke SBB



Astra: Sanierung Sekundärbereich  
des A3-Anschlusses Pfäffikon SZ



## Projekte – Ablauf (wann?)

### Laufende Projekte:

- Gemeinde: Neue Bahnstrasse
- Kanton: Sofortmassnahmen (Buspriorisierung Ost und West)
- Kanton: Umbau Löwenknoten
- Kanton: Verkehrsmanagement Churerstrasse
- Privat: Direktanschluss SDC

### Zu definierende Projekte:

- Kanton: Schrittweise siedlungsverträgliche Umgestaltung der Churerstrasse westlich Schweizerhof
- Astra: Verbesserung Leistungsfähigkeit Knoten Schweizerhof inkl. Brücke SBB
- Astra: Sanierung Sekundärbereich des A3-Anschlusses Pfäffikon SZ

### Ausserhalb von Pfäffikon zu beachtende Projekte:

- Astra/Kanton: Ausbau A3-Anschluss Schindelligi/Halten mit Zubringer und flama etc.
- Astra: Verschieben A3-Anschluss Wollerau

### Anmerkung:

Die Abläufe samt Meilensteinen werden im Laufe der Projektentwicklung erarbeitet.

18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36

Meilensteine gemäss Testplanung

## II Orientierungsrahmen

Dieses Kapitel vermittelt eine Übersicht über das Umfeld, in dem sich die Planungen in Pfäffikon befinden.

### 1. Übergeordnete Planungen

**Sachplanung Bund:** Bei der Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof wurden die Massnahmen der Sachpläne Bund mitberücksichtigt, namentlich das Überholgleis Pfäffikon (SZ) und der Ausbau des Halbinschlusses Schindellegi (Halten) zu einem Vollanschluss.

**Richtplanung Kanton Schwyz:** Der Erlass des kantonalen Richtplans 2016 enthält den Verweis auf die Testplanung und somit auf die in dieser Absichtserklärung enthaltene Verkehrslösung Ost. Er wurde vom Bundesrat am 24. Mai 2017 mit Vorbehalten genehmigt. Lediglich zur Kenntnis genommen wurden sämtliche acht Beschlüsse im Abschnitt «V-2.1 Autobahnanschlüsse», hier namentlich das Zwischenergebnis «V-2.1-07, Pfäffikon, Sanierung des Sekundärbereichs des Anschlusses». Der kommunale Richtplan ist in Erarbeitung und wird die Vorgaben des kantonalen Richtplans enthalten.

**Agglomerationsprogramme:** Die Testplanung ist im Agglomerationsprogramm 3 der Agglomeration Obersee enthalten. Die Eingabe an den Bund erfolgte im Dezember 2016. Neue Massnahmen können frühestens ab 2019 von Mitteln aus dem Infrastrukturfonds profitieren (dies bedeutet, dass ausführungsfähige Projekte vorliegen müssen).

**Weitere Planungen der Beteiligten in der angrenzenden Umgebung:** Vollanschluss A3 Schindellegi (Hal-



Abb. 1: Ausschnitt aus der kantonalen Richtplankarte.

Auszug aus dem Richtplantext vom 24. Mai 2017, S. 40:

«B-4.3 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete  
Umstrukturierungsgebiete mit grossräumlichen Auswirkungen auf das Verkehrssystem sind überörtlich zu koordinieren und benötigen einen Richtplaneintrag.

a) Das Gebiet Pfäffikon Ost wird als Umstrukturierungsgebiet bezeichnet. Für die weiteren Planungsschritte ist von der Gemeinde eine geeignete Organisationsform vorzusehen.

b) Für weitere Gebiete ist für die nächste Richtplananpassung eine Ergänzung des Richtplans vorzusehen.»

ten) und Zubringer: Das ASTRA (Filiale Winterthur) ist mit dem Generellen Projekt Vollanschluss Schindellegi (Halten) betraut. Das TBA SZ bearbeitet zurzeit die Einsprachen zur Auflage der Nutzungsplanung für den Zubringer Halten, der an den Vollanschluss A3 Schindellegi anschliessen wird.

### 2. Lokale Planungen

Die Entwicklung/Umstrukturierung im Gebiet Pfäffikon Ost hängt wesentlich von grösseren Projekten Dritter ab. Als zentrale Grösse für den Umfang der Entwicklung ergibt sich neben anderen Anforderungen die verkehrliche Erschliessbarkeit, die auf die vorhandenen Kapazitäten der Verkehrsträger Rücksicht nehmen muss. Die Absichtserklärung ermöglicht den Genehmigungsbehörden bei der Prüfung und Genehmigung von Gestaltungsplänen und Baugesuchen die Rahmenbedingungen zu bezeichnen und allfällige Auflagen zu begründen.

Folgende grössere private Vorhaben sind derzeit bekannt oder hängig:

- Gestaltungsplan Erweiterung Seedamm-Center sowie Projekt Hochbrücke A3/SDC: Diese beiden Projekte wurden bei der Gemeinde eingereicht. Dabei ist die Erweiterung des Seedamm-Centers abhängig vom Projekt Hochbrücke, respektive ist ohne dieses nicht bewilligungsfähig (Umweltverträglichkeit).
- Änderung und Erweiterung Gestaltungsplanung Seedamm Plaza: Hierzu wurden vor der Testplanung Gespräche mit der Gemeinde geführt (Anfrage Vorentscheid, GRB 461/2011). Innerhalb der Testplanung war die Umnutzung des Gebietes als Bestandteil enthalten.
- Industriegebiet Hurdnerwäldli In der Testplanung wurde eine längerfristige Vision zur Umnutzung der Industrieflächen unter Berücksichtigung der laufenden Baurechtsverträge entwickelt. Diese umfasst die mögliche städtebauliche und verkehrliche längerfristige Entwicklung.
- Entwicklung Steinfabrik-Areal: Zurzeit laufen die Einspracheverhandlungen zum Vorentscheid zum Gestaltungsplan.

Folgende grössere Planungen der Gemeinde im Perimeter sind zu erwähnen:

- Kommunalen Richtplan: Dieser ist zurzeit zur Vorprüfung beim Kanton. Im kommunalen Richtplan ist, wie im kantonalen Richtplan, die Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof enthalten.
- Erschliessung Unterdorf: Der Umfang des Ausbaus des Steinfabrikareals beeinflusst die Lokalisierung und Dimensionierung dieser Erschliessung. Die Erschliessung ist im gültigen kommunalen Erschliessungsplan enthalten. Eine verbesserte Erschliessung des Unterdorfs wird vorerst mit einem neuen Lichtsignal am Knoten Löwen/Unterdorfstrasse erreicht werden (Projekt TBA).

- Neue Busstrasse und Entwicklung Bahnhof Pfäffikon: Die Koordination Entwicklung Bahnhof/Bushof Pfäffikon wurde nach 2014 nicht weiter innerhalb der Testplanung bearbeitet. Die Koordination mit dem Grundeigentümer (SBB Immobilien AG) erfolgt seit-her durch die Gemeinde. Für die Entwicklung des Bahnhofs Pfäffikon und die neue Bahnstrasse führt die Gemeinde zurzeit die Vorabklärungen für eine Teilnutzungsplanung durch. Dies umfasst auch die Vorprojektierung für die neue Bahnstrasse gemäss Testplanung.

Hinweis: Das massgebende Mengengerüst Siedlung und Verkehr für die Entwicklung von Pfäffikon Ost ist im Kapitel IV dieses Anhangs zu finden.

### 3. Zuständigkeiten in Pfäffikon Ost

Im Strassensystem Pfäffikon Ost gibt es die drei Zu-ständigkeiten der Gemeinde, des Kantons sowie des Bundesamtes für Strassen (ASTRA-Perimeter; vgl. Abb. 2).

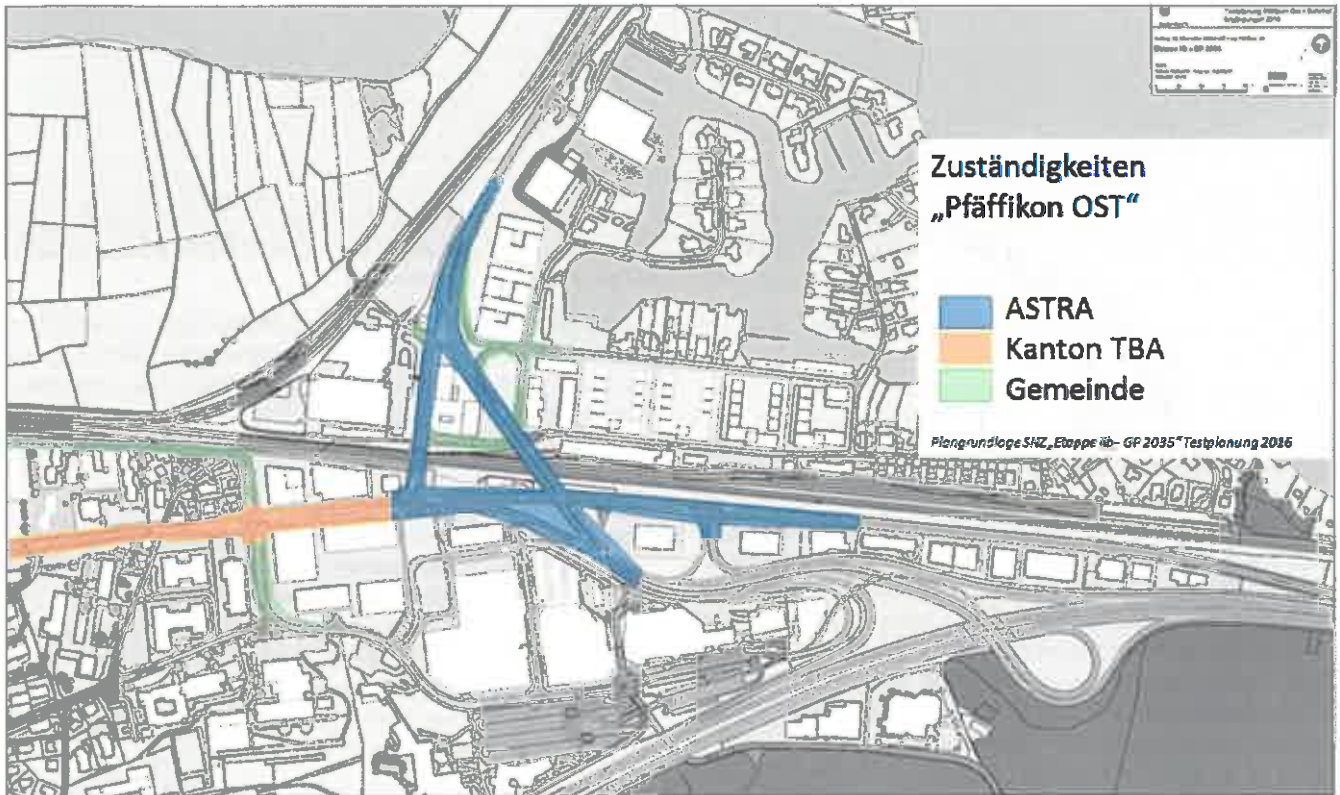


Abb. 2: Die Zuständigkeiten in Pfäffikon Ost; der ASTRA-Perimeter ist blau eingefärbt.



### III Technische Erläuterungen zu den einzelnen Massnahmen

In diesem Kapitel geht es darum, die aktuelle Situation in Pfäffikon Ost und West darzulegen, Abhängigkeiten zu identifizieren sowie abschnittsweise den Endzustand gemäss der «Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof» aufzuführen (siehe Abschlussbericht und

Im folgenden werden die Massnahmen gebietsweise behandelt (Pfäffikon West und Pfäffikon Ost), wobei diese beiden Gebiete wiederum in funktional sinnvolle Abschnitte unterteilt werden. Zunächst erfolgt eine abschnittsweise Beschreibung des heutigen Zustandes



Abb. 3: Churerstrasse vom Ortseingang Rain bis Ortseingang Knoten Etzel-Park. (Bildquelle: Google Earth.)

weiteres Vorgehen, Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof, 20.6.2016).

#### 1. Einleitung

In der Testplanung sind zwei Zeithorizonte verwendet worden, nämlich das Jahr 2025 sowie das Jahr 2035. Grund dafür sind die zeitlich unterschiedlichen Absichten der Grundeigentümer für ihre Arealentwicklungen. 2025 gilt als naher Zeithorizont, indem namentlich die Absichten von Seedamm Plaza, Seedamm-Center und Erben Wild berücksichtigt sind, während die übrigen erst 2035 realisiert werden sollen. Die Entwicklungen des Verkehrssystems sind explizit darauf abgestimmt. Eine detaillierte Übersicht über die berücksichtigten Arealentwicklungen ist – wie bereits erwähnt – im Kapitel IV dieses Anhangs zu finden.

Die nachfolgend umschriebenen Massnahmen wurden durch den Prozess Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof während der Jahre 2014 bis 2016 erarbeitet. Die Ergebnisse des Testplanungsverfahrens sind durch Gemeinderats- und Regierungsratsbeschlüsse gesichert (Abschlussbericht vom 20. Juni 2016).



Abb. 4: Pfäffikon West. (Bildquelle: Google Earth.)

samt den absehbaren Arealentwicklungen und der Problematik, dann folgen die gegenseitigen Abhängigkeiten und schliesslich die zu ergreifenden Massnahmen, fokussiert auf Pfäffikon Ost.

#### 2. Aktuelle Situation

##### 2.1. Pfäffikon West

Das Gebiet Pfäffikon West umfasst zwei Abschnitte, nämlich die Churerstrasse vom Ortseingang Rain bis und mit Lavendelkreisel (Bereich E), sowie den Bereich Z, «Bahnstrasse» (vgl. Abb. 4). Dieser Abschnitt wird von der Gemeinde Freienbach federführend bearbeitet und bildet nicht Gegenstand dieser Absichtserklärung. Er ist hier aus Gründen der Übersicht eingetragen (Schnittstelle zum Bereich E).



Abb. 5: Pfäffikon Ost. (Bildquelle: Google Earth.)

**S** = Absehbare Arealentwicklungen gemäss Mengengerüst (vgl. Kapitel IV).

## 2.2. Pfäffikon Ost

Das Gebiet Pfäffikon Ost lässt sich in vier Abschnitte, die teilweise voneinander unabhängig sind, unterteilen. Von Westen nach Osten betrachtet handelt es sich zunächst um den Bereich A rund um den heutigen FlyOver und Gwattknoten, dann um den zentralen Bereich B mit dem jetzigen Schweizerhofkreisel sowie der Seedamm-Brücke über die SBB-Gleise nach Norden. In östlicher Richtung folgt der Bereich C, Churerstrasse Ost, der sich bis zum Ortseingang erstreckt. Im Nordosten schliesslich liegt der Bereich D mit dem Hurdnerwäldli und dem Knoten Hafen am Seedamm. Dazu kommt der Bereich Z, «Bahnstrasse». Dieser Bereich wird – wie bereits erwähnt – von der Gemeinde Freienbach federführend bearbeitet und bildet nicht Gegenstand dieser Absichtserklärung. Er ist hier aus Gründen der Übersicht eingetragen (Schnittstelle zum Bereich A).

- A: Bereich FlyOver – Gwattknoten
- B: Bereich Schweizerhof / Seedammstrasse
- C: Bereich Churerstrasse Ost
- D: Bereich Hurdnerwäldli inkl. Knoten Hafen

A: Bereich FlyOver – Gwattknoten

Heutiger Zustand:

Vierarmiger Knoten plus FlyOver in N-S-Richtung, ostseitig mit T-förmigem Anschluss an die Churerstrasse.

Aktuelle Eigentumsverhältnisse:

- Churerstrasse (Parz. 490) gehört dem Kanton.
- Gwattstrasse inkl. Rampenbauwerk südlich der Churerstrasse (Gemeindestrasse) gehört der Gemeinde Freienbach (Parz. 1885).
- Die Parzelle nördlich der Churerstrasse (914) mit der Alten Landstrasse (Privatstrasse; die Alte Landstrasse ist erst südlich der Churerstrasse eine Gemeindestrasse) und der Rampe des FlyOvers gehört der Korporation Pfäffikon, während das Rampenbauwerk (Gemeindestrasse) selber der Gemeinde Freienbach gehört.

Absehbare Arealentwicklungen:

Für den Bereich A wichtige Arealentwicklungen gemäss Mengengerüst vom 27.5.16 (rote Rechtecke):

- Bis 2025:  
Baufeld 12 (Coop, Bau+Hobby):  
BGF 6'258 m<sup>2</sup> | 3'447 Fahrten
- Bis 2035:  
Baufeld 10 (sog. «Gwattcluster»):  
BGF 40'520 m<sup>2</sup> | 2'803 Fahrten

Problematik:

Der FlyOver ist sanierungsbedürftig. Für MIV und LV weitgehend gut funktionierende Anlage (ausser lange Wartezeiten aus dem Parkplatz des Baumarktes in Richtung Churerstrasse Ost (Linksabbieger)). Bus gegenwärtig nicht bevorzugt. Die neue Bahnstrasse (Gemeindestrasse) muss in den Knoten bzw. dessen Umbau (lichtsignalgesteuert) integriert werden und

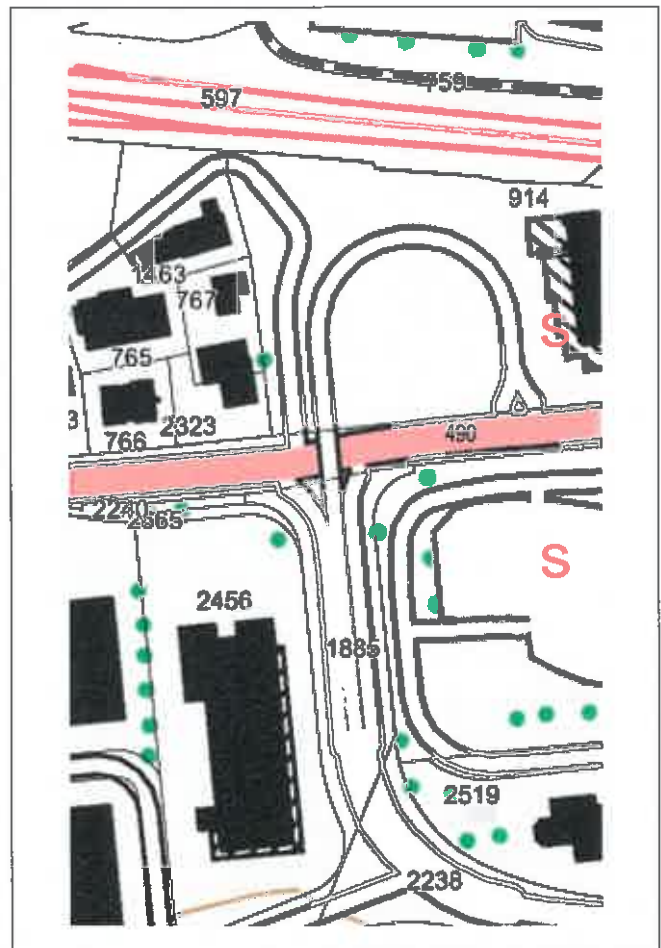


Abb. 6: Liegenschaften im Bereich A. (Quelle: map.geo.sz.ch.)

S = Absehbare Arealentwicklungen gemäss Mengengerüst (vgl. Kapitel IV).

zwar so, dass ihn die Regionalbusse – bevorzugt – benutzen können.

B: Bereich Schweizerhof / Seedammstrasse

Heutiger Zustand:

Der Knoten ist heute ein Kreisel. Beide Bushaltestellen befinden sich auf der Ostseite. Die in den Kreisel mündende Seedamm-Brücke über die SBB hat zwei Fahrspuren und zwei Trottoirs. Nördlich der Bahn führt die Industriestrasse v/n dem Hurdnerwäldli. Die Auffahrt auf die Autobahnzufahrt in südlicher Richtung erfolgt ab der Seedammstrasse. Durch diesen Bereich führt die nationale Velo-Route 9 («Seen-Route»). Als wichtige Besonderheit ist die Erschliessung der Schweizerhof-Garage und des Restaurants «La Cucaracha» zu erwähnen, die im Uhrzeigersinn über die Strassenparzelle 1742 (privat) erfolgt.

Aktuelle Eigentumsverhältnisse:

- Churerstrasse (Parz. 1921) gehört dem ASTRA.
- Bezüglich der Seedamm-Brücke soll eine Dienstbarkeit/Unterhaltsregelung existieren, die uns aber zurzeit nicht vorliegt. Dasselbe gilt für die LV-Verbindung ab der Seedammstrasse in Richtung Hurdnerwäldli/Industriestrasse.





Abb. 7: Liegenschaften im Bereich B. (Quelle: map.geo.sz.ch.)  
 S = Absehbare Arealentwicklungen gemäss Mengengerüst  
 (vgl. Kapitel IV).

- Westlich des Kreisels sind Private Eigentümer der Parzellen 912 (nördlich) und 1376/1742 (südlich).
- Östlich des Kreisels ist der Kanton Eigentümer von drei Parzellen auf der nördlichen Seite (910, 2193 und 2027) sowie die Gemeinde Freienbach (2087) und die Migros (1477) auf der südlichen Seite.
- Nördlich der Bahn gehören die Strassenparzelle 772 (Industriestrasse) sowie die Parzellen 2165 (westlich) sowie 2410 (östlich) der Korporation Pfäffikon.
- Die dreieckförmige Parzelle 2030 gehört dem ASTRA; durch sie verläuft die Zufahrt auf die Seedamm-Brücke.
- Zudem verläuft entlang der Bahn ein Fussweg, der z.T. der Gemeinde Freienbach gehört (Parz. 759).

#### Absehbare Arealentwicklungen:

Für den Bereich B wichtige Arealentwicklungen gemäss Mengengerüst vom 27.5.16 (rote Rechtecke):

- Bis 2025:  
 Baufeld 1a (Aufstockung Seedamm Plaza):  
 BGF 30'610 m<sup>2</sup> | 960 Fahrten

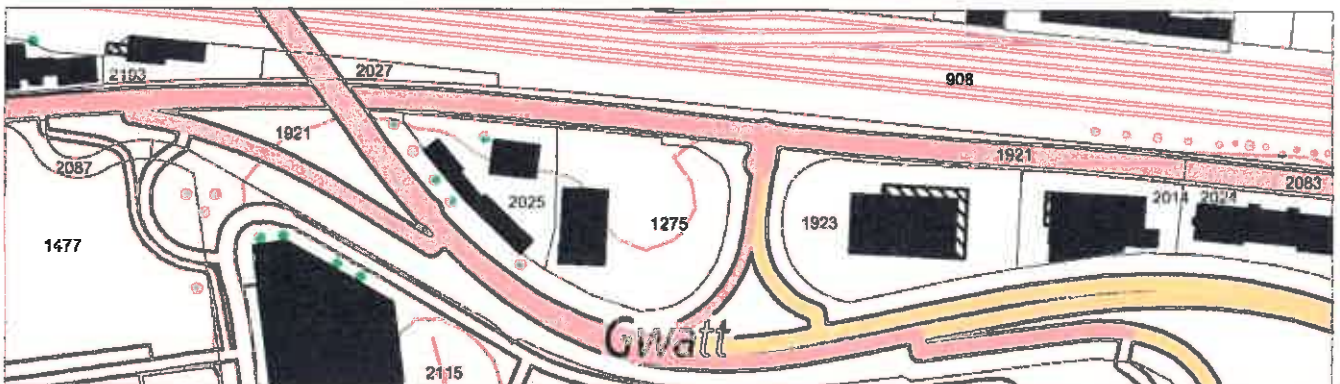


Abb. 8: Liegenschaften im Bereich C. (Quelle: map.geo.sz.ch.)

Baufeld 1b (Erweiterung Seedamm Plaza):

BGF 25'026 m<sup>2</sup> | 1'272 Fahrten

Baufeld 8, Erweiterung Seedamm-Center III gemäss Gestaltungsplan.

Baufeld 2, Erben Wild (siehe Abb.9 Bereich D)

#### Problematik:

Der Kreiselschweizerhof (Provisorium) ist überlastet; die Busse bleiben im Stau stecken. Er ist das eigentliche Nadelöhr im Strassensystem Pfäffikon Ost und muss jedenfalls ausgebaut werden, nämlich zu einem Lichtsignalgesteuerten Knoten. Die Ausfahrt Erweiterung SDC III in Richtung Osten muss in den Umbau integriert werden, und die Zufahrt Garage/Restaurant muss – solange möglich – gewährleistet bleiben. Nördlich der Bahn behindert der Zuschnitt der Dreiecksparzelle (2410 – Korporation Pfäffikon; 2030 – ASTRA) einen zweckmässigen Ausbau des Seedamm Plaza (Baufeld 1b). Durch den Bereich B verläuft auch die nationale Velo-Route 9 («Seen-Route»), der in den Umbau zu integrieren ist. Nach dem Umbau muss die LSA Teil des zu koordinierenden LSA-Systems Ost (Gwattknoten-Schweizerhof-Etzelpark) werden.

#### C: Bereich Churerstrasse Ost

##### Heutiger Zustand:

2-spuriger Querschnitt, 2 Velostreifen, Trottoir auf Nordseite. Dreiarmer Knoten Etzelpark. Ungeregelte Busspur am Ortseingang.

##### Aktuelle Eigentumsverhältnisse:

- Churerstrasse (Parz. 1921) inkl. Autobahnauf- und Abfahrten und Knoten Etzelpark gehören dem ASTRA. Bezüglich der Brücke über die SBB soll eine Dienstbarkeit/Unterhaltsregelung existieren, die uns aber zurzeit nicht vorliegt. Die Grenze zur kantonalen Strassenparzelle 2083 (Churerstrasse) verläuft ungefähr auf der Höhe des Endes der geplanten Buschleuse aus Richtung Altendorf.
- Westlich des Knotens Etzelpark besitzt das ASTRA die Parzelle 1275, während die Parzelle 2025 Privaten gehört.
- Die Parzelle 1923 östlich des Knotens Etzelpark gehört Privaten.
- Nördlich der Churerstrasse besitzt der Kanton die Parzellen 910, 2193 und 2027.

- Ganz im Westen dieses Bereiches besitzt die Gemeinde Freienbach die kleinere Parzelle 2087.

Absehbare Arealentwicklungen:

Für den Bereich C sind keine wichtigen Arealentwicklungen gemäss Mengengerüst bekannt.

Problematik:

Fehlende Busspur westwärts. Eine Fussgängerführung auf der Nordseite liegt bezüglich der Nutzungen ungünstig.

D: Bereich Hurdnerwäldli inkl. Knoten Hafen

Heutiger Zustand:

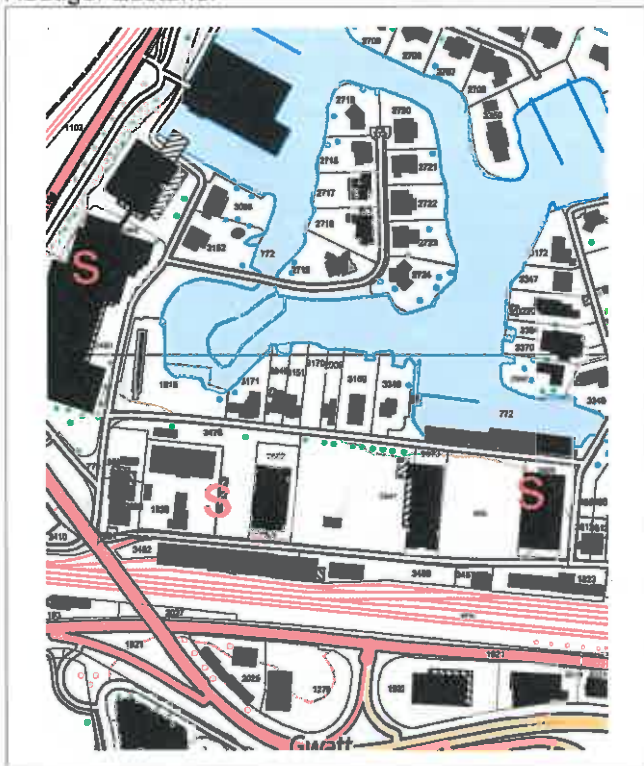


Abb. 9: Liegenschaften im Bereich D. (Quelle: map.geo.sz.ch.)  
 s = Absehbare Arealentwicklungen gemäss Mengengerüst (vgl. Kapitel IV).

Die Erschliessung erfolgt über die Industriestrasse ab Seedammstrasse bzw. Knoten Hafen (auch Schleichweg).

Aktuelle Eigentumsverhältnisse:

- Die Strassenparzelle 772 und die Parzelle 2460 gehören der Korporation Pfäffikon.
- Weiter östlich folgen die Parzellen 2895, 3476, 2662, 2941, 1000, 1501, 1826 der Erben Wild.

Absehbare Arealentwicklungen:

Für den Bereich D wichtige Arealentwicklungen gemäss Mengengerüst vom 22.3.16 (rote Dreiecke):

- Bis 2025:  
 Baufeld 2: BGF 7096 m<sup>2</sup> | 163 Fahrten
- Bis 2035:  
 Baufeld 4: BGF 33'001 m<sup>2</sup> | 1'245 Fahrten  
 Baufeld 5: BGF 28'847 m<sup>2</sup> | 568 Fahrten

Problematik:

Das Gebiet ist von Schleichverkehr über die Industriestrasse belastet.

### 3. Abhängigkeiten

#### 3.1. Bereich A – FlyOver-Gwattknoten

Der Zeitpunkt des Umbaus von Bereich A hängt von der Dringlichkeit der Sanierung des FlyOvers ab; er ist unabhängig von der Abfolge der Realisierung der einzelnen Arealentwicklungen sowie den übrigen Bereichen B, C und D.

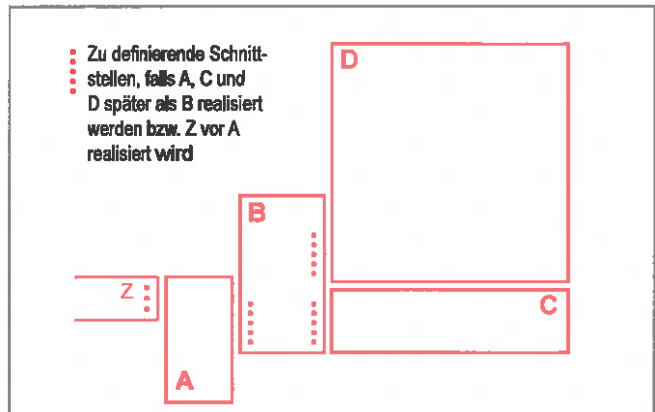


Abb. 10: Schnittstellen zwischen den Bereichen in Pfäffikon Ost.

Sollte sich zeigen, dass die Busführung von/zur neuen Bahnstrasse mit der gegenwärtigen Anlage nicht befriedigend zu lösen ist, müsste der Umbau auf die Inbetriebnahme der Bahnstrasse (Bereich Z) abgestimmt werden.

#### 3.2. Bereich B – Schweizerhof-Seedammstrasse

Dieser Abschnitt ist in der Entwicklung von Pfäffikon Ost von zentraler Bedeutung. Er stellt zum ersten ein akutes verkehrstechnisches Problem dar, das jedenfalls zu beheben ist, und er muss – zweitens – angepasst werden, um die Siedlungsentwicklung nach innen in Pfäffikon Ost überhaupt erst zu ermöglichen.

In diesem Abschnitt spielen die Seedamm-Brücke über die SBB-Gleise sowie die gegenwärtig gegebene Erschliessung der Schweizerhof-Garage und des Restaurants «La Cucaracha» eine wichtige Rolle.

Für den Zustand 2025 kann auf den Ausbau der Brücke auf drei Fahrspuren nur verzichtet werden, falls lediglich entweder die Erweiterung der Seedamm Plaza oder jene des Seedamm-Centers erfolgt, allerdings ist dann die zu erwartende Verkehrsqualität unbefriedigend (D-E). Bei allen übrigen Kombinationen der Arealentwicklungen ist der Ausbau der Seedamm-Brücke erforderlich. Garage und Restaurant können in diesen Fällen weiterhin erschlossen werden, allerdings ist die Lage der Bushaltestellen nicht optimal.

Zurzeit ist es unbekannt, in welcher Art die Seedamm-Brücke ausgebaut werden kann, ob eine Ergänzung möglich ist (z.B. für den Langsamverkehr) oder ob sie gänzlich neu zu bauen wäre. Da es ein wichtiges Anliegen ist, die nördlich der Bahn auf der Westseite der Seedammstrasse gelegene Parzelle (heute 2030 – ASTRA und 2410 – Korporation) für die Erweiterung des Seedamm Plaza zu arrondieren, soll der Anschluss der Industriestrasse (Parz. 772 – Korporation) etwas nach Süden, näher an die Bahngleise, verlegt



werden. Damit ergibt sich allerdings eine Abhängigkeit zum Aus-/Neubau der Brücke. Einschränkend ist zudem zu erwähnen, dass diese Verlegung ungünstig für den Rückstauraum des Schweizerhof-Knotens wäre.

Die Untersuchungen haben ergeben, dass für den Zustand 2025 bei allen möglichen Kombinationen der Arealentwicklung ein dritter Fahrstreifen in Richtung Osten bei der Garage eine Alternative zum Ausbau der Seedamm-Brücke wäre. Dies hätte aber den Abriss des Gebäudekomplexes Garage/Restaurant zur Voraussetzung.

Zu klären ist hiermit die Frage, welche Handlungsmöglichkeiten es für die Seedamm-Brücke gibt (unter Beachtung der Industriestrasse und der nationalen Velo-Route 9) und wie dieser Aufwand im Verhältnis zum Aufwand/Risiko des dritten Fahrstreifens mit Enteisung/Abriss von Garage und Restaurant aussehen würde. Für den dritten Fahrstreifen spricht zudem, dass er eine bessere Funktionalität am Schweizerhof-Knoten und besser gelegene Bushaltestellen ermöglicht.

Für den angestrebten Zustand 2035 mit allen Arealentwicklungen gemäss bereits mehrfach erwähntem Mengengerüst gilt, dass ein Ausbau der Seedamm-Brücke erforderlich ist, sofern Garage und Restaurant weiterhin erschlossen bleiben sollen; auch hier liegen die Bushaltestellen nicht optimal und es kann mit einem dritten Fahrstreifen in Richtung Osten mit Abriss von Garage/Restaurant auf den Ausbau der Seedamm-Brücke verzichtet werden. Ein solcher dritter Fahrstreifen ist verkehrstechnisch jedenfalls ergiebig, da er die Vortsortierung erleichtert.

Die Bedeutung des dritten Fahrstreifens, der den Abriss der Garage sowie des Restaurants bedingt, ist somit zweifach: Einerseits kann damit auf den Ausbau der Seedamm-Brücke verzichtet werden; dann kommt allerdings die Bushaltestelle in Richtung Westen ungünstig zu liegen (d.h. zu weit weg vom SDC und zu nahe an der nächsten Haltestelle «Huob»; vgl. Abb. 11).

Andererseits ergibt beim Ausbau der Seedamm-Brücke diese 3. Spur für den Knoten Schweizerhof eine bessere Funktionalität sowie besser gelegene Bushaltestellen (vgl. Abb. 12).

### 3.3. Bereich C – Churerstrasse Ost



Abb. 13: Bereich C im Zustand 2035: Fussgängerführung südlich, Fussgänger-Übergang beim Knoten Etzel-Park, separate Rechtsabbiegespur zum Seedamm nach Rapperswil. (Quelle: Plan 02\_Plan-Etappe IIb GP 2035.pdf.)

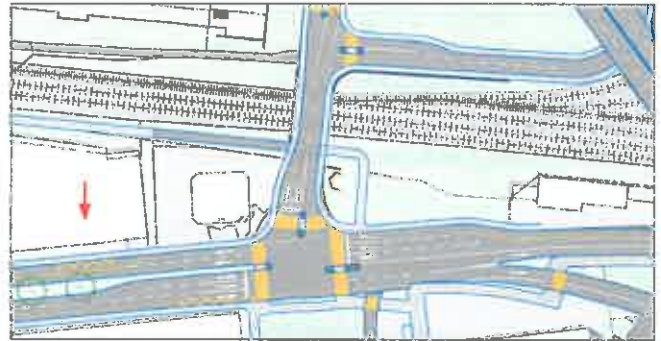


Abb. 11: Möglicher Zwischenzustand 2025 ohne Ausbau der Seedamm-Brücke, dafür mit drittem Fahrstreifen in Richtung Osten (bedingt Abriss der Garage und des Restaurants. Die Bushaltestelle westwärts liegt ungünstig (roter Pfeil). (Quelle: SNZ: Freienbach, Abklärungen Pfäffikon Ost für Vereinbarung mit ASTRA, Entwurf, 6.4.17, S. 3.)



Abb. 12: Anzustrebender Zustand 2035: Ausbau der Seedamm-Brücke und 3. Fahrstreifen in Richtung Osten (bedingt Abriss Garage und Restaurant). Die Bushaltestellen liegen optimal. (Quelle: SNZ: Freienbach, Abklärungen Pfäffikon Ost für Vereinbarung mit ASTRA, Entwurf, 6.4.17, S. 7.)

Da die LSA Etzelpark in der heutigen Form für alle Szenarien ausreichend leistungsfähig ist, ist der Umbau dieses Abschnitts im Zusammenhang mit einer verbesserten Führung der Fussgänger auf der Südseite samt Übergang am Knoten sowie der Busbevorzugung zu sehen – und somit unabhängig von den übrigen Abschnitten.

Im Hinblick auf den Endausbau mit der Fussgänger-Führung auf der Südseite ist für eine separate Rechtsabbiegespur zum Seedamm nach Rapperswil Raum freizuhalten; damit wird am Knoten Etzelpark eine unabhängige Regelung jedes Stromes möglich



(vgl. Abb. 13).

### 3.4. Bereich D – Hurdnerwäldli

Für 2025 ist lediglich der Ausbau des Knotens Hafen zu einem LSA-gesteuerten Knoten vorzusehen, um den Schleichverkehr zu verkleinern. Zudem ist die nationale Velo-Route zu integrieren.

Für die absehbaren Arealentwicklungen ist bis 2035 eine Umgestaltung des Verteilknotens im Gebiet sowie der Auf- und Abfahrten auf/vom Seedamm vorzunehmen. Die Auffahrt nach Norden soll zu Spitzenzeiten LSA-gesteuert werden. Falls auf diese direkte Auffahrt verzichtet wird, ist der LSA-gesteuerte Knoten Hafen zu belassen. Es ist zu klären, unter welchen Umständen auf diese Ausfahrt verzichtet werden kann.

### 4. Endzustand 2035 Pfäffikon Ost nach Bereichen

Nachfolgend werden die Massnahmen einzeln nach Bereichen beschrieben. Die darin aufgeführten Angaben zu den Kostenschätzungen sind gemäss Abbildung 14 verortet.

#### 4.1. Bereich A – FlyOver-Gwattknoten

Endzustand 2035:

Vierarmiger, lichtsignalgesteuerter Knoten (alle Richtungen) inkl. Buspriorisierung (entlang Churerstrasse und v/n Bahnstrasse) und Anpassungen Gwattstrasse. Nach dem Umbau muss die LSA Teil des zu koordinierenden LSA-Systems Ost (Gwattknoten-Schweizerhof-Etzelpark) werden. Allfällige temporäre LSA vor dem Umbau für Linksabbieger inkl. Bus in die Churerstrasse Richtung Osten (vgl. Abb. 15).

Kostenschätzung:

Modul E, LSA Gwatt, CHF 8.6 Mio.

#### 4.2. Bereich B – Schweizerhof-Seedammstrasse

Endzustand 2035

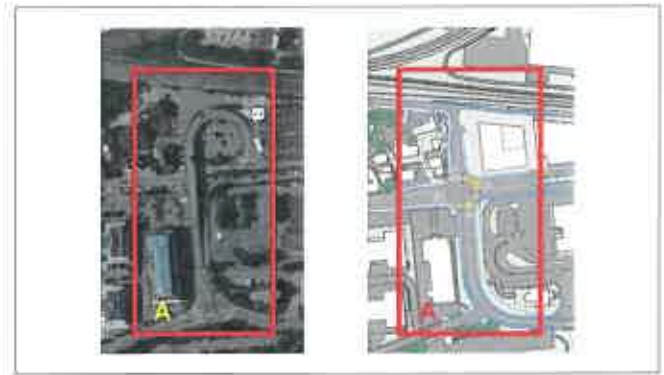


Abb. 15: Bereich A.  
Links: Aktueller Zustand, rechts: angestrebter Zustand.

Dreiarmer, lichtsignalgesteuerter Knoten inkl. Buspriorisierung. Aus-/neugebaute Seedamm-Brücke mit 3 Fahr- bzw. Vorsortierspuren, Velostreifen und 2 Trottoirs. Abbruch von Garage und Restaurant erforderlich. Bushaltestellen jeweils optimal vor Knoten angeordnet. Ausfahrt aus SDC etwas östlich als Nebenarm. Industriestrasse etwas nach Süden verschoben, Auffahrt auf Seedamm-Brücke nach Norden verschoben (vgl. Abb. 16).

Kostenschätzung:

Modul D/C/G, Anpassungen LSA Schweizerhof, CHF 11.3 Mio (inkl. Abbruch der Garage Schweizerhof und des Restaurants «La Cucaracha» – Enteignung?).

Modul N, Brücke SBB, CHF 2.8 Mio (falls nur Umbau plus LV-Steg) – 6.2 Mio (Neubau)

Modul B, Anschluss Seedamm Plaza inkl. Verlegung Industriestrasse, CHF 7.0 Mio

Weitere Erläuterungen:

Dieser Bereich ist das Kernstück der Umorganisation des Verkehrs in Pfäffikon Ost. Die obigen Kosten von CHF 24.5 Mio entsprechen einem Neubau der See-

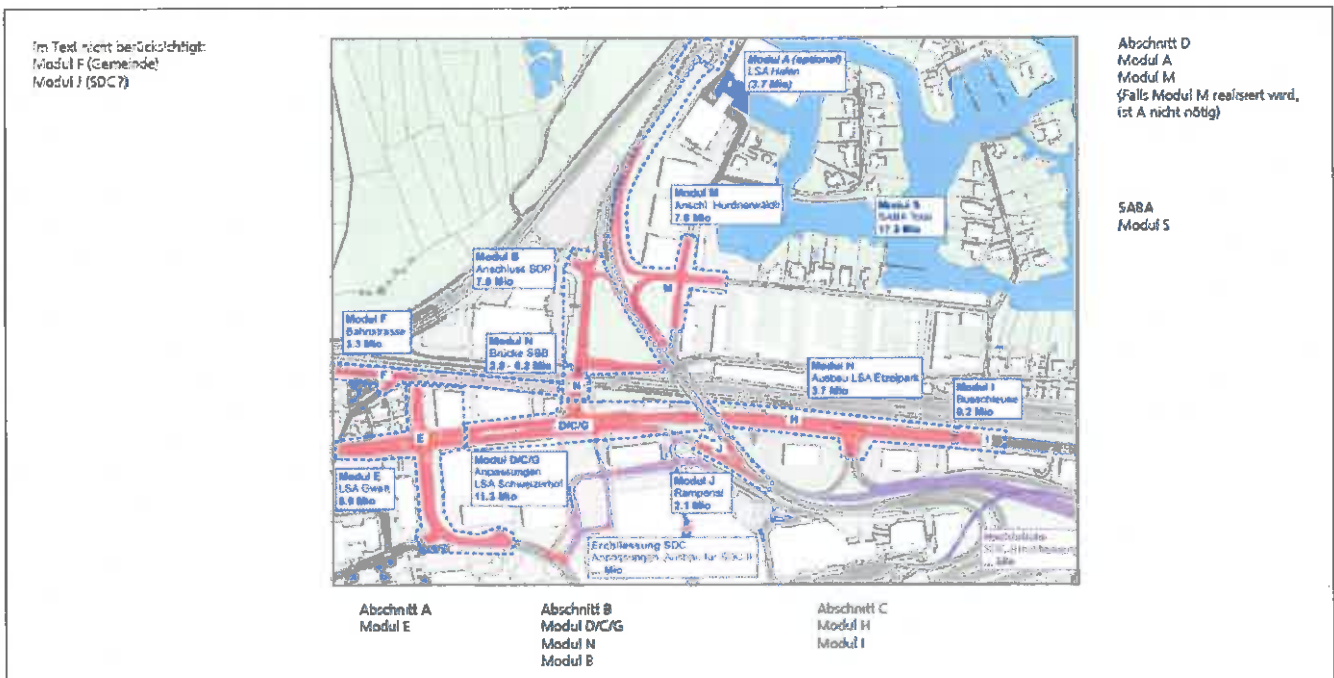


Abb. 14: Übersicht über die Module und ihre Kosten. (Quelle: Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof.)

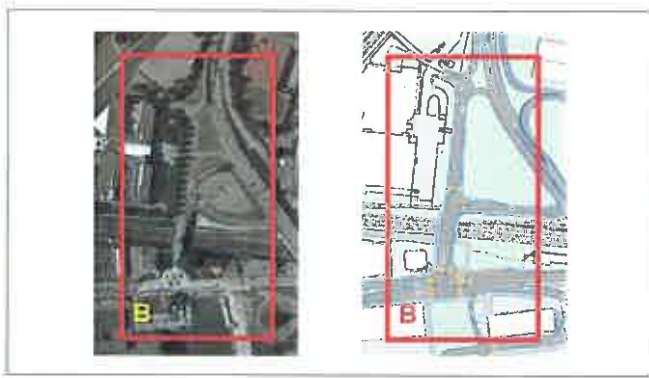


Abb. 16: Bereich B.  
Links: Aktueller Zustand, rechts: angestrebter Zustand. Ausbau Seedamm-Brücke, Abriss Garage/Restaurant, Bushaltestellen an optimaler Lage.

damm-Brücke und dem Abriss von Garage und Restaurant. Falls die Brücke umgebaut werden kann, reduzieren sich die Kosten um CHF 3.4 Mio, und falls keine Abrisse erfolgen, um weitere CHF 2.4 Mio.

Die Seedamm-Brücke über die SBB muss bei der Realisierung der beiden kurzfristigen Arealentwicklungen (SDP und SDC) erweitert werden. (Alternativ 3. Fahrstreifen inkl. Abriss Garage/Restaurant).

Anschluss SDP inkl. Verlegung Industriestrasse. Auslöser dieser Massnahme ist die Absicht, eine arrondierte Parzelle für die Erweiterung des SDP zu erhalten.

#### 4.3. Bereich C – Churerstrasse Ost

Endzustand 2035:

2-spuriger Querschnitt. 2 Velostreifen (westwärts kombiniert mit Busspur «Mitte»), Trottoir auf Südseite. Knoten Etzelpark mit 2 Vorsortierspuren ostwärts und Fussgängerübergang in E-W-Richtung südseitig. Gezielte Busschleuse am Ortseingang, durchgehende Busspur westwärts. Der Knoten Etzelpark muss Teil des zu koordinierenden LSA-Systems Ost (Gwattkno-

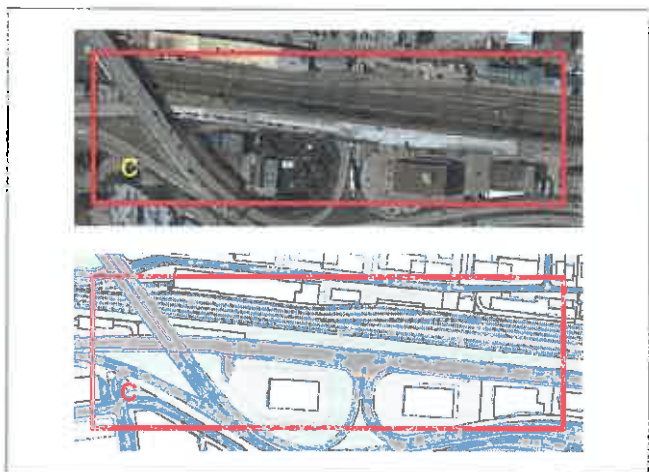


Abb. 17: Bereich C.  
Oben: Aktueller Zustand, unten: angestrebter Zustand.

ten-Schweizerhof-Etzelpark) werden (vgl. Abb. 17).

Kostenschätzung:

Modul H, Ausbau LSA-Etzelpark, CHF 3.7 Mio

Modul I, Busschleuse, CHF 0.2 Mio

#### 4.4. Bereich D – Hurdnerwäldli inkl. Knoten Hafen

Endzustand 2035:

Erschliessung durch – verlegte – Industriestrasse ab Seedammstrasse bzw. direkte Zu- und Wegfahrt Brücke via neuen Knoten/Anschluss Hurdnerwäldli. (Neuer Knoten beim Hafen wird nicht gebraucht, wenn Knoten/Anschluss Hurdnerwäldli in Betrieb ist.) Alternativ: Kein direkter Anschluss an Seedamm, dafür LSA-gesteuerter Knoten Hafen (vgl. Abb. 18).

Kostenschätzung:

Modul A, LSA Hafen, CHF 3.7 Mio

Modul M, Anschluss Hurdnerwäldli inkl. Umgestaltung Knoten, CHF 7.8 Mio.

Diese Konstellation ist ungünstig, da bei Realisierung des Moduls M auf das Modul A verzichtet werden kann. Ein gangbarer Weg wäre die Realisierung des Moduls A und, darauf folgend, eine Umgestaltung des inneren Knotens Hurdnerwäldli unter Verzicht auf den direkten Anschluss an den Seedamm. Ob dies sinnvoll ist, hängt davon ab, in welchem Tempo und in welcher Intensität die Entwicklung im Hurdnerfeld vorangeht. Ein voll ausgebauter Knoten Schweizerhof würde die Dringlichkeit für einen Direktanschluss jedenfalls mindern.



Abb. 18: Bereich D (westlicher Ausschnitt).  
Links: Aktueller Zustand, rechts: angestrebter Zustand.

#### 4.5. Modul S: SABA Strassenabwasserbehandlungsanlage

Dieser Posten wird hier separat ausgewiesen.

Kostenschätzung:

CHF 17.3 Mio.

## **IV Mengengerüst**

### **1. Ausgangslage**

Die Vertiefungsphase der Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof wurde am 25. November 2015 mit der Formulierung der Empfehlungen des Beurteilungsgremiums zuhanden des Exekutivgremiums abgeschlossen. Diese basierten auf den Unterlagen der Teams, die bis zum 6. November 2015 abzugeben waren.

Bei der Kontrolle dieser Unterlagen (vgl. «Bericht Städtebau und Mengengerüst» mit dem Dateinamen: «Pfäffikon\_Städtebau\_151107.pdf») sowie der nachgereichten Excel-Tabellen zeigten sich einige Unklarheiten, namentlich die Flächen betreffend.

Daraufhin formulierte das Beurteilungsgremium: «Die vorliegenden Studien zur Bebauung müssen auf der Grundlage eines transparenten Mengengerüsts weiter präzisiert werden.» (Aus dem Empfehlungspapier vom 25. November 2015.)

Anlässlich der Klausur vom 25. November 2015 wurde überdies Folgendes festgehalten (vgl. KN 20151124 Kurznotiz.pdf): «In den nächsten Wochen soll das Mengengerüst der Flächen, Parkplätze und Fahrten bereinigt werden.»

Diese Bereinigung ist inzwischen vorgenommen worden. Dieses Papier zeigt das Mengengerüst, wie es für die im ersten Halbjahr 2016 durchgeführten Ergänzungsaufträge gilt.

Zudem wurde im März auf Initiative der Grundeigentümer im Baufeld 4 eine zusätzliche städtebauliche Vertiefung durchgeführt, die zu quantitativ unbedeutenden Änderungen führte. Die Resultate dieser Untersuchungen sind in allen Abbildungen berücksichtigt.

### **2. Bedeutsamkeit des Mengengerüsts**

Das Mengengerüst betrifft Areale nördlich und südlich der Eisenbahn, namentlich die Gebiete des Seedamm-Centers, der Seedamm Plaza sowie des Hurdnerfeldes.

In Absprache mit den Grundeigentümern wurde die Zeithorizonte auf 2025 und 2035 festgelegt.

Das Mengengerüst basiert dort, wo nicht bereits detaillierte Angaben zur zukünftigen Entwicklung vorliegen, auf Entwürfen und Verkehrsabschätzungen des Teams Feddersen & Klostermann. Detaillierte Angaben zu Flächen, Parkplätzen und das Verkehrsaufkommen liegen für die Erweiterung des Seedamm-Centers (Unterlagen für den Gestaltungsplan) und die Erweiterung der Seedamm Plaza vor.

Das Mengengerüst umfasst also Flächen (im Sinne von Geschossflächen bzw. Verkaufsflächen), Anzahl Parkplätze sowie – mit den Annahmen zum Modal Split und den spezifischen Verkehrspotenzialen – die Anzahl MIV-Fahrten (DTV) je nach Areal.

Dieses Mengengerüst, namentlich das Fahrtenaufkommen, dient sodann als Basis für die Ermittlung der Verkehrsbelastungen im Strassennetz. Unzulänglichkeiten in den Ausgangsinformationen können somit die Aussagekraft dieser Untersuchungen schmälern.

### 3. Entwicklungen nördlich der Bahn

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

Nördlich der Bahn besteht demnach ein Potential für Neubauten von gut 96'000 m<sup>2</sup> BGF, wobei die Anzahl Fahrten (DTV) gegenüber heute von knapp 3'000 auf etwas über 5'000 ansteigt (vgl. die Zusammenstellungen im unteren Teil der Abbildung 3).

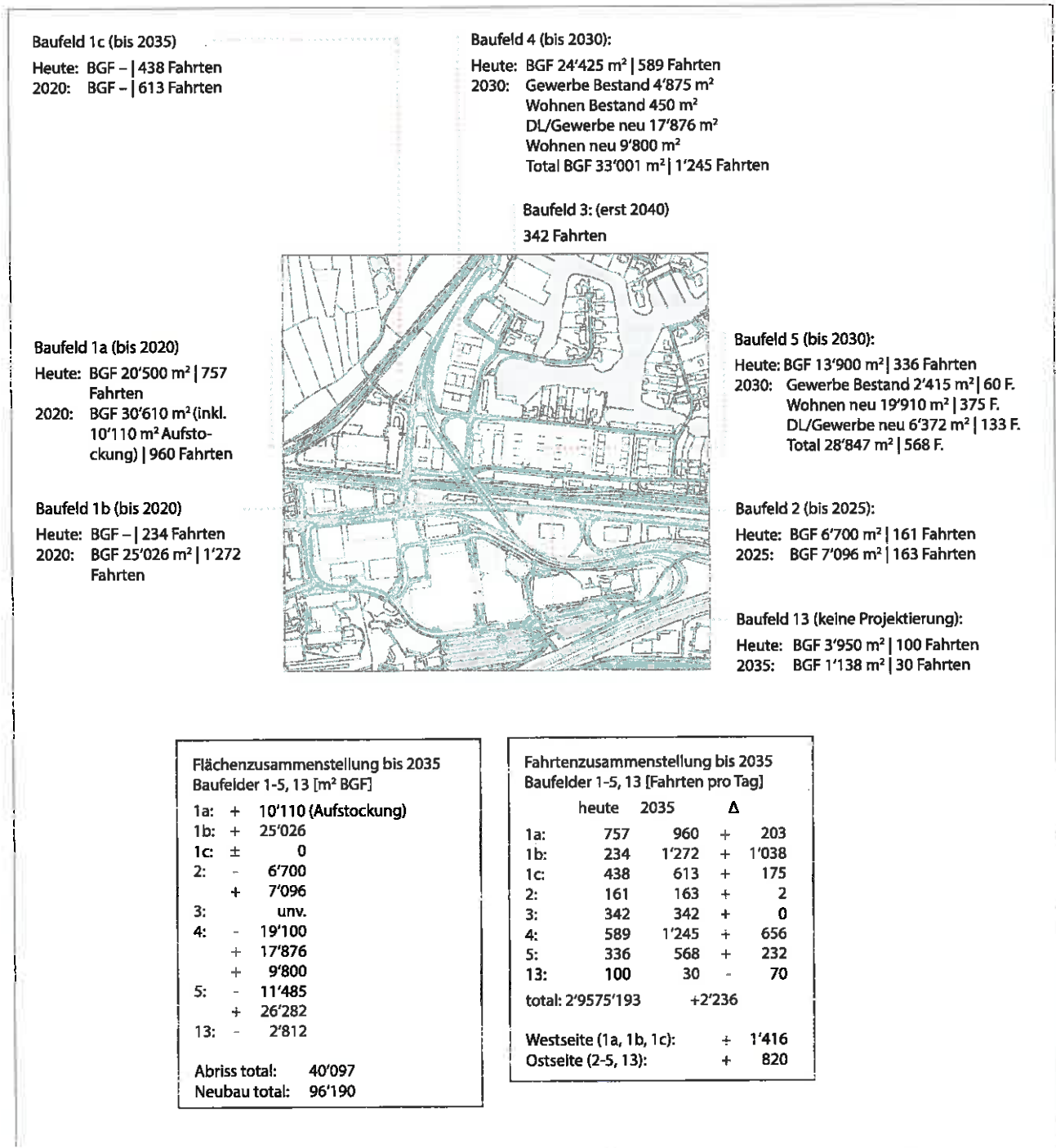


Abb. 1: Die absehbaren Entwicklungen nördlich der Bahn.  
 Fahrten = DTV, Flächen = BGF in m<sup>2</sup>



#### 4. Entwicklungen südlich der Bahn

Südlich der Bahn besteht ein Potential für Neubauten von gut 59'000 m<sup>2</sup> BGF (plus 15'000 m<sup>2</sup> neue Verkaufsfläche), wobei die Anzahl Fahrten

(DTV) gegenüber heute von gut 15'000 auf etwas über 22'000 ansteigt.

##### Baufeld 12

Heute: BGF 5'775 m<sup>2</sup> | 2'383 Fahrten  
2020: BGF 6'258 m<sup>2</sup> | 3'447 Fahrten

##### Baufeld 10

Heute: BGF 5'508 m<sup>2</sup> | 204 Fahrten  
2035: BGF 40'520 m<sup>2</sup> | 2'803 F.

##### Baufeld 11

Heute: BGF ... | 375 Fahrten  
2035: BGF ... | 443 Fahrten

##### Baufeld 9a

Heute: BGF ... | 0 Fahrten  
2035: BGF ... | 0 Fahrten

##### Baufeld 8

Heute: BGF ... | 1'938 Fahrten  
2020: Bürohaus neu\* 6'820 m<sup>2</sup> | 240 Fahrten  
SDCIII neu\*:  
Verkaufsflächen: 15'000 m<sup>2</sup>  
Büroflächen BGF: 1'528 m<sup>2</sup>  
Total neue BGF 8'348 m<sup>2</sup>, neue  
Verkaufsfläche 15'000 m<sup>2</sup> | 5'436 Fahrten  
(\* Gestaltungsplan Migros)



##### Baufeld 6 (keine Projektierung)

Heute: BGF 24'325 m<sup>2</sup> | 475 F.  
2035: BGF 24'325 m<sup>2</sup> | 475 F.

##### Baufeld 14

Heute: BGF 1'556 m<sup>2</sup> | 45 F.  
2035: BGF 4'240 m<sup>2</sup> | 73 F.

##### Baufeld 7b

Heute: BGF ... | 373 Fahrten  
2020: BGF ... | 593 Fahrten

##### Baufeld 7a

Heute: BGF ... | 4'822 Fahrten  
2020: BGF ... | 4'215 Fahrten

##### Baufeld 9c

Heute: BGF ... | 3'838 Fahrten  
2020: BGF ... | 3'476 Fahrten

##### Baufeld 7c

Heute: BGF ... | 1'047 Fahrten  
2020: BGF ... | 1'047 Fahrten

##### Baufeld 9b

Heute: BGF ... | 43 Fahrten  
2035: BGF ... | 43 Fahrten

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

Fahrtenzusammenstellung bis 2035 Baufelder 6-12, 14 [Fahrten pro Tag]			
	heute	2035	Δ
6:	475	475	± 0
7a:	4'822	4'215	- 607
7b:	373	593	+ 220
7c:	1'047	1'047	± 0
8:	1'938	5'675	+ 3'737
9a:	0	0	± 0
9b:	43	43	± 0
9c:	3'838	3'476	- 362
10:	204	2'803	+ 2'599
11:	375	443	+ 68
12:	2'383	3'447	+ 1'064
14:	45	73	+ 28
total:	15'54322'290		+ 6'747

Abb. 2: Die absehbaren Entwicklungen südlich der Bahn.  
Fahrten = DTV, Flächen = BGF in m<sup>2</sup>

## 5. Zustände des Mengengerüstes

Für die Entwicklung und Beurteilung des Verkehrssystems werden zwei Zeithorizonte untersucht: 2025 und 2035 als Referenzzustand (5.3.). Beim Zeithorizont 2025 wird einmal ein Zustand ohne die Erweiterung des Seedamm-Centers untersucht (5.1.), ein andermal mit dieser Erweiterung (5.2.).

### 5.1. Zustand 2025 ohne SDC

In diesem Zustand sind nur die Erweiterung des SDP (Baufeld 1a und 1b) und die Entwicklungen auf Baufeld 2 und 4 berücksichtigt.

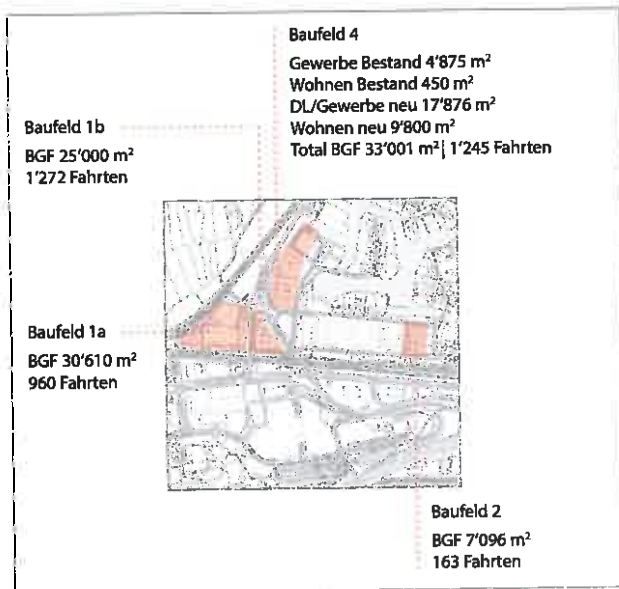


Abb. 3: Zustand 2025 ohne Erweiterung SDC.  
Fahrten = DTV, Flächen = BGF in m2

### 5.2. Zustand 2025 mit SDC

In diesem Zustand ist neben der Erweiterung des SDP (Baufeld 1a und 1b) und den Entwicklungen auf Baufeld 2 und 4 die Erweiterung des Seedamm-Centers auf Baufeld 8 gemäss eingereichtem Gestaltungsplan berücksichtigt.

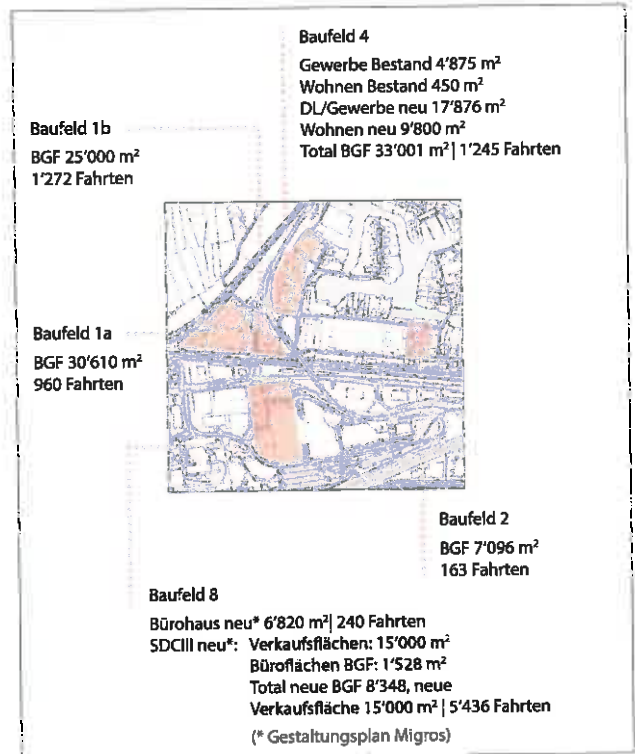


Abb. 4: Zustand 2025 mit Erweiterung SDC.  
Fahrten = DTV, Flächen = BGF in m2

### 5.3. Referenzzustand 2035

Für die Beurteilung der Belastungen des Verkehrssystems ist dies der Referenzzustand. Er umfasst alle absehbaren Entwicklungen gemäss den Abbildungen 1 und 2.