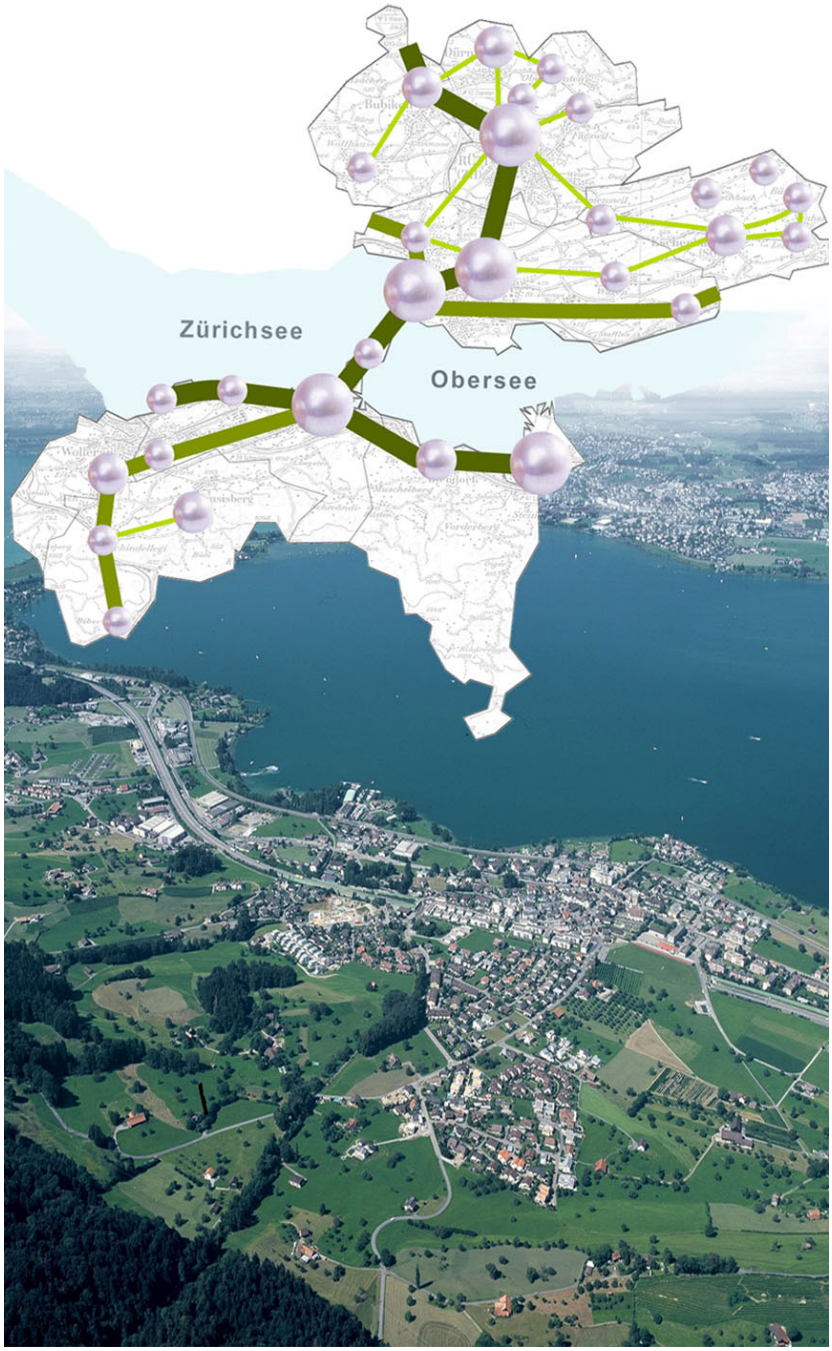
**Gemeinden Altendorf, Bubikon, Dürnten, Eschenbach, Feusisberg, Freienbach, Lachen, Rüti, Wollerau, Stadt Rapperswil-Jona**
**Kantone St. Gallen, Schwyz, Zürich**

# Agglomerationsprogramm Obersee

**Dossier A: Kurzfassungen räumlich übergeordnete Planungen & Studien**

**Dossier B: Abstützung und Öffentlichkeitsarbeit**

**Stand 28. September 2007**




agglo obersee

**Auftraggeber**

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

Projektleitung Ueli Strauss

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

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

**Geschäftsstelle Agglo Obersee**

Geschäftsführer Josef Thoma

Geschäftsstelle Obersee
Stadthaus Rapperswil-Jona
Postfach 2160
8645 Jona

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

**Bearbeitung**

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich

Wilhelm Natrup
Patrick Ruggli
Beatrice Dürr
Antonia Cornaro

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

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

# Agglomerationsprogramm Obersee

**Dossier A: Kurzfassungen räumlich übergeordneter Planungen & Studien, Stand 28. September 2007**

agglo obersee

# Inhaltsverzeichnis Dossier A


1 Einleitung ..... 1

2 Übersicht ..... 2

3 Kurzfassungen ..... 4

3.1 Bahnangebot Obersee 2015 – Grundsatzstudie (Entwurf) ..... 4

3.2 Gesamtverkehrskonzept (GVK) des Kantons Zürich ..... 5

3.3 Langsamverkehrs-Konzept March ..... 7

3.4 Linthbus - Grobkonzept im Hinblick auf den Fahrplanwechsel Dezember 2006 ..... 8

3.5 Modellvorhaben Agglo Obersee ..... 10

3.5.1 Siedlungsentwicklung - Konsequenzen Verkehr ..... 10

3.5.2 Funktionsteilung und -ergänzung ..... 12

3.5.3 Gemeinde- und Steuerentwicklung ..... 13

3.5.4 Agglomeration und Energie ..... 16

3.6 Modellvorhaben Flächenmanagement Kanton Schwyz ..... 18

3.7 ÖV Bezirk Höfe: Analyse Ist-Zustand - Entwicklungsstossrichtungen ..... 21

3.8 ÖV Bezirk March: ÖV-Erschliessungskonzept (2004) ..... 22

3.9 Strukturanalyse Linthgebiet ..... 23

3.10 Verkehrsstrategie Obersee ..... 24

3.11 Vision 2025: Nutzungsschwerpunkte & Gestaltung Region ZürichseeLinth ..... 27

# 1 Einleitung

Das Agglomerationsprogramm Obersee berücksichtigt einerseits Massnahmen aus den bereits vorliegenden Studien zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und zeigt darüber hinaus weitere notwendige Planungen und Massnahmen im Hinblick auf eine nachhaltige und koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Dieses Dossier gibt einen Überblick über Inhalte und Ergebnisse der räumlich übergeordneten Planungen und Studien zum Raum Agglo Obersee. Sowohl für den Überblick als auch für die Dokumentation der Arbeitsschritte wurden so weit sinnvoll und möglich Textbausteine, Abbildungen und Graphiken aus diesen Studien direkt übernommen.

# 2 Übersicht

Studien respektive Planungen, welche mit * bezeichnet sind, existieren erst im Entwurf und sind noch nicht für die Öffentlichkeit bestimmt (Stand September 2007). Entsprechend sind in diesem Dossier keine Kurzfassungen vorhanden.

| Studien und Planungen | Inhalte | Abstützung, Beteiligte |
|---|---|---|
| Bahnangebot Obersee 2015 - Grundsatzstudie für ein verbessertes Bahnangebot (2006) | Marktbeurteilung des Raumes und Entwicklung von Varianten und daraus Bildung von Angebotszuständen. Ermittlung der Vor- und Nachteile sowie der kritischen Punkte und Kosten der Massnahmen. In nächsten Schritten sind die Überlegungen mit übergeordneten Projekten abzustimmen. | Kantone St. Gallen, Zürich und Schwyz, SBB, ZVV und SOB |
| Gesamtverkehrskonzept (GVK) des Kanton Zürich | Strategiepapier des Regierungsrates zur langfristigen Abstimmung der Verkehrsträger und zur Übereinstimmung mit den übergeordneten Festlegungen der angestrebten räumlichen Entwicklung. | Kanton Zürich |
| Gesamtverkehrskonzept Region ZürichseeLinth (2007)* | Konzeptionelle Zukunftsvorstellungen in den Bereichen Strassenetz, ÖV Angebot, Langsamverkehr – in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. | Region ZürichseeLinth |
| LinthBus (2005) | Grobkonzept im Hinblick auf den Fahrplanwechsel Dez. 2006 | Region ZürichseeLinth |
| LV-Konzept March (2006) | Bedürfnisanalyse, Zielzustand, Schwachstellenanalyse/ Handlungsbedarf und Erarbeitung von Massnahmen zum Fuss- und Radverkehr. | Gemeinden Altendorf, Lachen |
| Modellvorhaben Agglo Obersee (2004) | Expertisen Funktionsteilung- und Ergänzung, Siedlungsentwicklung, Gemeinde- und Steuerungsentwicklung Konsequenzen Verkehr, Agglomeration und Energie. | Kantone St. Gallen, Schwyz, Zürich, Gemeinden Freienbach, Jona, Rüti, Stadt Rapperswil |
| Modellvorhaben Flächenmanagement Kanton Schwyz | Reserveflächen für eine Siedlungsentwicklung nach innen - Grundlagen, Aktivierungsstrategien und Umsetzungsprojekte im Kanton Schwyz. | am 24. April 2007 vom Regierungsrat beschlossen |
| ÖV Bezirk Höfe: Analyse Ist-Zustand - Entwicklungsstossrichtungen (2007) | Analysen ÖV-Angebot und Angebotsplanung. | TBA Schwyz, Sektion ÖV |
| ÖV Bezirk March: ÖV-Erschliessungskonzept (2004) | Analysen ÖV-Angebot und Angebotsplanung. | TBA Schwyz, Sektion ÖV |
| Regionale Entlastungsstrasse A53-Gaster (2007)* | Projektierungsarbeiten und Technischer Bericht zur grundsätzlichen Machbarkeit einer regionalen Verbindung zwischen Anschluss A53 in Uznaberg und der Gasterstrasse zwischen Uznach und Kaltbrunn. Projektstudien in Varianten im Massstab 1:1000 mit Längenprofilen. – Grundlage für Antrag auf Aufnahme des Vorhabens in das 15. Strassenbauprogramm des Kantons SG. | Region ZürichseeLinth |

| Studien und Planungen | Inhalte | Abstützung, Beteiligte |
|---|---|---|
| S-Bahn Vision und 4. Teilergänzung* | Überlegungen zum künftigen S-Bahnangebot im Raum Zürich sowie notwendiger Infrastrukturmassnahmen (http://www.zvv.ch/zukunftswerkstatt3_neu.asp). | Zürcher Verkehrsverbund |
| Strukturanalyse Linthgebiet (2005) | Funktionszuordnung im Raum sowie Stärken- und Schwächenanalyse im Linthgebiet im Hinblick auf die weitere Entwicklung der Region. Grundlage für allfällige vertiefte Analysen in den untersuchten Themenfeldern und für spezifische Problemstellungen. Überblick über die Beziehungen und Abhängigkeiten innerhalb der Region und über die Verflechtungen nach aussen. | Region ZürichseeLinth |
| Verkehrsstrategie Obersee (2004) | Entwicklung und Beurteilung von Strategien zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens 2020. | Tiefbauämter Kantone St. Gallen, Schwyz und Zürich unter Einbezug der kantonalen Planungsämter |
| Vision 2025: Nutzungsschwerpunkte und Gestaltung (2007) | Funktionale Beziehungen und Zentrenstruktur; Nutzungsschwerpunkte aus regionaler Sicht bezüglich: Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Freizeit und Erholung; Gestaltung: Orte mit hoher Aufenthaltsqualität, Gestaltete Siedlungsränder und Gestaltung Strassenräume ausserorts; Planungsgrundlage für die Behörden. | Region ZürichseeLinth |

# 3 Kurzfassungen

## 3.1 Bahnangebot Obersee 2015 – Grundsatzstudie (Entwurf)

Ziele eines verbesserten Bahnangebotes

Diese SBB Grundsatzstudie für ein verbessertes Bahnangebot im Raum Uznach-Rapperswil-Pfäffikon SZ- Siebnen-W, unter Beteiligung der Kantone St. Gallen, Schwyz, Zürich, hat die folgenden Ziele:

- Marktbedürfnisse erheben und marktorientiertes Angebot im Raum Obersee bestimmen
- Wirtschaftlichkeit und Synergien optimieren
- Angebotsvarianten mit kantonalen Zielsetzungen abgleichen
- Angebotskonzepte für 2010 und 2016 definieren
- Zusammenarbeit der Beteiligten fördern und institutionalisieren

Hauptverkehrsströme im ÖV und MIV in der Region

Diese Studie folgt einer durch Emch + Berger erstellten Marktanalyse "Erweiterung S-Bahn Obersee". In dem Entwurf "Bahnangebot Obersee 2015" werden die Hauptverkehrsströme im ÖV und MIV in der Region beschrieben und abgebildet. Diese verlaufen Richtung Zürich und entlang des linken Seeufers, sind aber auch zwischen Rapperswil-Jona und dem Zürcher Oberland zu finden. Auch im MIV bestehen starke Ströme über den Seedamm, aber noch grössere Pendlerbeziehungen entlang der beiden Seeseiten. Die stärksten Umsteigebeziehungen bestehen in Uznach/Schmerikon – Zürcher Oberland und March/Seedamm.

Direkte Verbindungen und kurze Reisezeiten nötig

Als entscheidend für die Marktchancen des ÖV werden u.a. die Reisezeit sowie möglichst umsteigefreie Verbindungen in die stark wachsenden Arbeitsplatzregionen (Raum Zürich) angegeben. Als Richtwert wird ein Vergleich mit dem MIV empfohlen. Ziel ist die Reisezeiten im ÖV wo immer möglich zu kürzen und direkte Verbindungen herzustellen.

S-Bahnverbindungen ins Zürcher Oberland nicht ausreichend

Untersucht wurden die S-Bahnverbindungen in Zürich, St. Gallen und im Kanton Glarus. Die S-Bahn-Evaluierung Zürich ergibt den Bedarf für mögliche Verbesserungen zwischen dem Gebiet Höfe Richtung Zürcher Oberland und von Stäfa ins Zürcher Oberland, allerdings ist bei letzter Verbindung die Konkurrenzfähigkeit mit dem MIV nicht gegeben. Empfohlen wird zudem im Bereich Pfäffikon eine höhere Erreichbarkeit von umliegenden Siedlungsgebieten zu ermöglichen (z.B. Pfäffikon – Zürcher Oberland, wo eine gute Entwicklungsbasis besteht; vom Oberland nach Uznach bestehen jedoch wegen der starken Strassenkonkurrenz geringere Entwicklungschancen). Empfohlen wird eine stündliche Verlängerung einer S5 Richtung Höfe zu prüfen, womit die Verbindungen in Region Zürcher Oberland attraktiver würden.

Optimierung des Bahnangebots im Kanton St. Gallen

Im Kanton St. Gallen sähe der Vorschlag einer Optimierung des Bahnangebots so aus, dass eine Verlängerung der S4 von Uznach– Einsiedeln die Erreichbarkeit von mehr Siedlungen im Bezirk Höfe ermöglichen würde. Wichtig ist die Berücksichtigung des Projektes "AP Ost".

S-Bahnkonzept im Kanton Glarus

Für die relevanten S-Bahnverbindungen im Kanton Glarus wird empfohlen das Fahrplankonzept der S2 von Ziegelbrücke –Zürich HB – Effretikon zu überdenken. Der Bedarf von zusätzlichen Haltestellen und ÖV- Verbindungen wird anhand vom Nachfragepotential geprüft.

Koordination mit relevanten übergeordneten Projekten

Aus einer Anzahl von Varianten werden einige zweckmässige Angebotszustände beschrieben, die sich schrittweise umsetzen lassen würden, deren Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit jedoch noch im Detail abgeklärt werden müsste. Fazithalber wird festgehalten, dass die Studie "Bahnangebot Obersee" nicht isoliert weiterentwickelt werden könne, sondern in Koordination mit relevanten übergeordneten Projekten.

## 3.2 Gesamtverkehrskonzept (GVK) des Kantons Zürich

Abstimmung der Verkehrsträger und Übereinstimmung mit räumlicher Entwicklung

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) ist ein Strategiepapier des Regierungsrats und dient dazu, die verschiedenen Verkehrsträger langfristig aufeinander abzustimmen und die Übereinstimmung mit den übergeordneten Festlegungen der angestrebten räumlichen Entwicklung aufzuzeigen. Es bildet somit eine zentrale Grundlage für die Festlegungen im kantonalen Richtplan. Das Gesamtverkehrskonzept macht Vorgaben an die nachgelagerten Planungen, vorab an die Teilstrategien der einzelnen Verkehrsträger. Die wichtigsten Vorgaben des Gesamtverkehrskonzepts bilden die nachfolgend aufgeführte Vision, die Leitidee, die Wirkungsziele und die Gesamtverkehrsstrategie.

Vision des Gesamtverkehrskonzepts

Folgende Vision des Gesamtverkehrskonzepts wurde festgehalten:

- Der Kanton Zürich sorgt mit seiner fortschrittlichen Verkehrspolitik dafür, dass die Mobilität von den Verkehrsteilnehmenden grundsätzlich positiv erlebt und erfahren wird.
- Der Kanton Zürich gestaltet sein Verkehrssystem so, dass die Verkehrsteilnehmenden entsprechend dem Angebot das jeweils wesensgerechte Verkehrsmittel wählen.
- Der Kanton Zürich steigert bei langfristig tragbarem Aufwand durch die Steuerung des Gesamtverkehrs die Effektivität und die Effizienz des Gesamtverkehrssystems überproportional, verbessert dabei den Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden sowie die Lebensqualität und sichert Zürich damit eine Spitzenposition im nationalen und internationalen Vergleich.

Leitidee des Gesamtverkehrskonzepts

Die Leitidee des Gesamtverkehrskonzepts lautet:

- Die Verkehrspolitik des Kantons Zürich ermöglicht durch Interessenausgleich dauerhafte Fortschritte für Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt.
- Der Kanton Zürich leistet mit seinem Mobilitätsangebot einen wesentlichen Beitrag für die Standortattraktivität seines Lebens- und Wirtschaftsraums.
- Mit einer fortschrittlichen Verkehrspolitik steigert der Kanton Zürich seine internationale Konkurrenzfähigkeit – auch zum Nutzen der übrigen schweizerischen Regionen. Er unterstützt damit die Leitlinien des kantonalen Richtplans und fördert die nationale und internationale Vernetzung der Lebens- und Wirtschaftsräume.

Wirkungsbereiche der Verkehrspolitik

Die heutigen, sehr vielfältigen Anforderungen und Fragestellungen sowie das verkehrspolitische Umfeld verlangen danach, für die Verkehrspolitik des Kantons Zürich weit blickende und breit abgestützte Zielsetzungen festzulegen. In fünf Wirkungsbereichen sollen demnach kontinuierliche Fortschritte erzielt werden:

- *Verkehrsqualität:* Der Kanton Zürich stellt die Leistungsfähigkeit, Qualität und Entwicklungsfähigkeit des Verkehrssystems langfristig sicher. Innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich schafft er damit gute Voraussetzungen für den Pendler-, Geschäfts-, Freizeit- und Güterverkehr. Darüber hinaus gewährleisten grossräumige Verkehrsnetze gute Verbindungen zu anderen Wirtschaftsräumen im In- und Ausland.
- *Sicherheit:* Der Kanton Zürich sorgt für einen hohen Stand der objektiven und subjektiven Sicherheit im Verkehrsbereich. Er schafft Voraussetzungen, um die Personen und Sachschäden zu minimieren, die durch den Verkehr verursacht werden.
- *Umwelt:* Der Kanton Zürich stimmt seine verkehrspolitischen Ziele mit den Zielen des Umweltschutzes ab. Er schöpft die sich bietenden Möglichkeiten aus, um die Luft- und Lärmbelastung sowie den Energieverbrauch zu verringern, und schont die nutzbaren Grundwasservorkommen.
- *Siedlung und Landschaft:* Der Kanton Zürich schafft mit seiner Verkehrspolitik Voraussetzungen für eine Siedlungsentwicklung nach innen und für eine kontinuierliche Verbesserung der Siedlungsqualität. Er nutzt seine raumplanerischen Instrumente für eine räumliche Entwicklung, die möglichst wenig zusätzlichen Verkehr erzeugt. Im Rahmen seiner Möglichkeiten sorgt er für eine Entlastung und Aufwertung stark belasteter Siedlungsräume. Der Flächenverbrauch durch das Verkehrssystem ist möglichst klein zu halten.
- *Grundversorgung:* Der Kanton Zürich ermöglicht mittels des öffentlichen Verkehrs allen Personen und Gesellschaftsschichten eine Grundversorgung an Mobilität.

Gesamtverkehrsstrategie

Die Gesamtverkehrsstrategie wird folgendermassen definiert:

- Der Kanton Zürich entwickelt und betreibt sein Verkehrssystem gezielt auf Grund der besonderen Stärken der verschiedenen Verkehrsträger. Besonderes Gewicht hat die Wirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrssystems.
- Er stellt eine hervorragende Erschliessung der Zentrumsgebiete sicher und unterstützt die angestrebte räumliche Entwicklung gemäss kantonalem Richtplan.
- Der Kanton Zürich pflegt die Zusammenarbeit mit anderen Kantonen und schliesst Kooperationen zur Interessenwahrung auf Bundesebene.
- Mit Einbezug und Transparenz erreicht der Kanton Zürich eine hohe Akzeptanz seiner Verkehrspolitik.

## 3.3 Langsamverkehrs-Konzept March

Nachfrage des Alltags- und Tourismusverkehrs

Das Langsamverkehrs-Konzept March enthält eine Bedürfnisanalyse, eine Definition des Zielzustandes (ideales Radwegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr), eine Schwachstellenanalyse mit Handlungsbedarf und die Erarbeitung von Massnahmen. Die Ausgangslage von Angebot und Nachfrage wird dargestellt, ausgerichtet auf die zwei Nachfragesegmente:

- Alltagsverkehr (Einkaufen, Ausbildung, Arbeit, Freizeit)
- Tourismusverkehr (Radwandern, Radtourismus, Sightseeing)

Bedürfnisanalyse

Die bereits bestehenden Untersuchungen zur Nachfrage (Analysen Schülerverkehr, Bestandesaufnahme Freizeitverkehr) sollen ergänzt und vertieft werden. Dazu führt man Interviews mit den Gemeinden, den Bezirken, weiteren Körperschaften (Linthebene-Melioration) und privaten Radverkehrsinteressierten durch. Die betroffenen Nutzer und Planungsträger werden somit von Anfang an in den Prozess eingebunden.

Definition Zielzustand: "ideale" Radwegnetze

Aus der Synthese von bestehenden Untersuchungen zur Nachfrage und den Erkenntnissen aus den Interviews wird der Zielzustand definiert. Dazu werden für den Alltags- wie für den Freizeitradverkehr „ideale" Radwegnetze entworfen.

Schwachstellenanalyse / Handlungsbedarf

Die prioritären Verbindungen aus dem Zielzustand werden abgefahren, die Schwachstellen eruiert und mit Bildern, Videoaufnahmen und Skizzen dokumentiert. Die festgestellten Schwachstellen werden anschliessend in Kategorien eingeteilt und in einem Übersichtsplan dargestellt. Zu jeder Schwachstelle ist ein Objektblatt vorgesehen.

Erarbeitung Massnahmen

Für die Schwachstellen werden Massnahmen auf Stufe Vorprojekt erarbeitet, in Situationsplänen 1:500 (evtl. 1:100) dargestellt und die Kosten grob geschätzt.

Hauptstrassennetz betroffen

Betroffen ist grundsätzlich das gesamte Hauptstrassennetz, hauptsächlich die Kantonsstrassen sowie die Bezirksstrassenverbindungen Siebnen - Wangen und Schübelbach – Tuggen. Auf einem Grossteil dieses Netzes fehlen Radstreifen.

Nächste Schritte

Als nächste Schritte werden angestrebt:

- Bereinigung des angestrebten Netzes
- Projektierung von Konzeptmassnahmen
- Grobkostenschätzung
- Vernehmlassung Gesamtkonzept

## 3.4 Linthbus - Grobkonzept im Hinblick auf den Fahrplanwechsel Dezember 2006

Neuausrichtung LinthBus-System

Aufgrund von übergeordneten Veränderungen in den letzten Jahren und im Hinblick auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2006 ist das LinthBus-System zu überprüfen und anzupassen. Gleichzeitig sollen Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität auf den Hauptachsen und der Anschlussstabilität an den Umsteigeknoten erarbeitet werden. Die vielfältigen Rahmenbedingungen dienen als Basis für die konzeptionelle Überprüfung und Neuausrichtung des LinthBus-Systems. Davon direkt betroffen ist praktisch die ganze Region ZürichseeLinth mit den folgenden Linien:

- Linie 735.10 Rapperswil – St.Gallenkappel – Wattwil
- Linie 735.15 Rüti – Eschenbach
- Linie 735.16 Uznach – Eschenbach – Goldingen
- Linie 735.35 Uznach – Ziegelbrücke
- Linie 800.890 Wald – Atzmännig

Konzeptentwicklung in Teilschritten

Die Konzeptentwicklung erfolgte in Teilschritten:

- Analyse der heutigen Situation
- Bedürfnisabklärung (Umsteigererhebung und Pendlerströme)
- Zusammenstellen der Rahmenbedingungen
- Definition von Zielen und Anforderungen

- Erarbeiten eines Angebotskonzeptes für den Fahrplan 2007 als Grundlage für eine Vernehmlassung bei den Gemeinden, Schulen und beim Amt für öffentlichen Verkehr

Mögliches Angebotskonzept

Der Bericht fasst bisherig erstellte Arbeitspapiere zusammen und stellt ein mögliches Angebotskonzept im Hinblick auf den Fahrplanwechsel Dezember 2006 vor, welches die Randbedingungen weitgehend berücksichtigt.

Umsteiger und Pendlerströme als wichtiger Entscheidungsfaktor

Eine allfällige Neuausrichtung von Buslinien wirkt sich praktisch auf die ganze Region aus. Deshalb wurden als weitere Entscheidungsgrundlage die Umsteiger an den relevanten Knoten Eschenbach und Ziegelbrücke sowie die wichtigsten Pendlerströme aufgrund der Pendlerstatistik 2000 ermittelt.

Ziele und Anforderungen des neuen Konzepts

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Analyse und Bedürfnisabklärung und unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen liegen dem neuen Konzept folgende Ziele und Anforderungen zugrunde:

- Ausrichtung der Fahrpläne der Linien Ziegelbrücke-Uznach und Goldingen-Uznach auf die Bahnanschlüsse in Uznach und damit Aufwertung des Bahnhofs Uznach als regionale öV-Drehscheibe.
- Prüfung/Erarbeitung von Massnahmen beim LinthBus im Hinblick auf den Viertelstundentakt S5/S15 Rapperswil-Uster-Zürich ab Dezember 2006.
- Systematisierung und Optimierung der heute eng verflochtenen Linien Wald-Atzmännig bzw. Uznach-Atzmännig unter Berücksichtigung des neuen ZVV-Konzeptes für das Tösstal ab Dezember 2006.
- Betriebliche Trennung von Regionalbus und Ortsbus in Rapperswil-Jona.
- Angemessene Taktverdichtungen in den Abschnitten Rapperswil-St.Gallenkappel und allenfalls Eschenbach-Rüti aufgrund der grossen Nachfrage.
- Entlastung des heute sehr engen Fahrplangefüges auf den Hauptachsen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit bei den Umsteigeknoten.

Taktverdichtungen für folgende Linien vorgeschlagen

Zusammenfassend werden bei den folgenden Linien Taktverdichtungen und Änderungen im Taktplan für verbesserte Umsteigezeiten vorgeschlagen:

- Linie 735.10 Rapperswil – St. Gallenkappel – Wattwil
- Linie 735.15 Rüti – Eschenbach
- Linie 735.16 Uznach – Eschenbach – Goldingen - Atzmännig
- Linie 735.35 Uznach – Ziegelbrücke
- Linie 800.890 Wald – Eglingen

Ein Inkrafttreten des neuen Fahrplans war für Dezember 2006 vorgesehen. Der Bericht wurde nach einer ersten Vernehmlassung nochmals zur Vernehmlassung unterbreitet. Die von Angebotsverdichtungen betroffenen Gemeinden wurden gebeten, ihre Stellungnahme zur Konzeptanpassung und zu den Verdichtungen und den damit zusammenhängenden Kosten bis 15. Januar 2006 an die Geschäftsstelle der Region ZürichseeLinth einzureichen.

## 3.5 Modellvorhaben Agglo Obersee

### 3.5.1 Siedlungsentwicklung - Konsequenzen Verkehr

Notwendigkeit der Abstimmung der Raumentwicklung anerkannt

Die involvierten Gemeinden haben sehr unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten. Rapperswil ist aufgrund seiner historischen Entwicklung auf die Kernstadt konzentriert. Die Gemeinden Freienbach, Jona und Rüti und die weiteren Agglomerationsgemeinden weisen teilweise noch Baulandreserven auf. Die Gemeinden rund um den Obersee haben noch grössere Baulandreserven. Die starke Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung hat zu einer Nachfrage nach weiterer Infrastruktur insbesondere auf der Strasse geführt. Die Notwendigkeit, die weitere Entwicklung innerhalb des Raumes abzustimmen, wurde von den vier Gemeinden erkannt.

Arbeitsschritte der Expertise

Vor diesem Hintergrund hat die Expertise Siedlungsentwicklung - Konsequenzen Verkehr gegenseitige Abhängigkeiten und mögliche Handlungsstrategien aufgezeigt. Die Arbeit gliederte sich in folgende Schritte:

1. Ist-Zustand: Aufbereitung des heutigen Zustandes und der bisherigen Entwicklung hinsichtlich Wohnen, Arbeiten und Einkauf.

2. Prognose und Kennziffern zu Siedlung und Verkehr: Abschätzung des Entwicklungszustandes in den Referenzjahren 2010, 2020 und 2030 aufgrund einer Trendrechnung und Korrektur der Trendrechnung aufgrund kommunaler Planungen.

3. Effekte Verkehr: Abschätzung der zu erwartenden verkehrlichen Effekte aufgrund der Siedlungsentwicklung.

4. Ideen: Entwicklung von Ideen zur regionalen Koordination der Siedlungsentwicklung, der Infrastruktur und der Kooperation.

Erkenntnisse der Expertise

Die Analyse des Ist-Zustandes wie auch der Prognosen und Kennziffern zu Siedlung und Verkehr führten zu folgenden Erkenntnissen:

- Rapperswil, Jona, Rüti und Freienbach sind Zentrumsorte. Ihre Bedeutung als Wohn-, Arbeits- und Einkaufsschwerpunkt hat sich in den letzten 20 Jahren teilweise stark akzentuiert.
- Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr ist hoch und hat sich in den letzten 20 Jahren ausser in Richtung Zürich noch weiter erhöht. Ohne Massnahmen ist mit einem weiter anhaltenden, starken Wachstum des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen. Die flächige Siedlungsentwicklung führt zu langen Wegen. Geringe Dichten erschweren den Aufbau eines effizienten, öffentlichen Personennahverkehrs. Das überörtliche Angebot an Verkaufsflächen führt zu einem erheblichen Wachstum des motorisierten Individualverkehrs.
- Die Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden Freienbach, Rapperwil/Jona und Rüti sind relativ gering. Jede Gemeinde ist ein Zentrumsort für ein kleineres Einzugsgebiet und unterhält eine starke Beziehung zu Zürich.

Perlenkette als anzustrebendes Bild

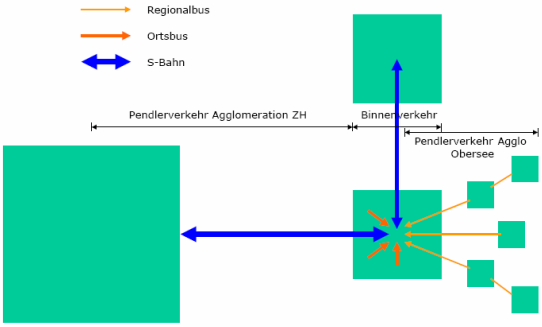
In den Workshops erörterte das Projektteam anhand der Bilder Perlen, Perlenkette und Oberseestadt, in welche Richtung sich die Beziehung der beteiligten Gemeinden entwickeln soll. Die Diskussion zeigte klar, dass die Agglo Obersee sich in Richtung Perlenkette entwickeln soll. Die Agglo Obersee soll, damit sie am anderen Ende des Zürichsees ein Gegengewicht zu Zürich bilden kann, die Synergien zu Zürich nutzen und eigene Qualitäten stärken. Dabei ist die Vielfalt an Zentren zu bewahren und zu akzentuieren. Im Sinne einer Perlenkette soll die Siedlungsentwicklung auf das ÖV-Rückgrat ausgerichtet, das heisst auf die Achse Rüti - Jona - Rapperswil - Pfäffikon konzentriert werden. Entsprechend ist die Achse bezüglich Gestaltung und Erschliessung aufzuwerten. An mit öffentlichem Verkehr gut erschlossenen Lagen sollen Siedlungsschwerpunkte entstehen.

Handlungsstrategien

Ausgehend von den aus der Analyse gewonnenen Erkenntnissen und dem anzustrebenden Bild der Perlenkette stehen gemäss der Expertise Massnahmen im Vordergrund, welche die bestehenden Zentren stärken und die gemeinsame Identität fördern. Die Beschleunigung der Verbindungen nach Aussen beziehungsweise zwischen den Modellgemeinden soll nur im Rahmen einer kontrollierten Konzentrationsstrategie angegangen werden.

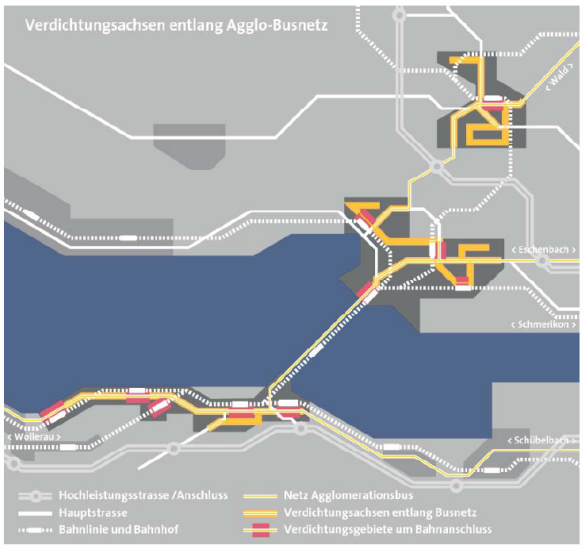
Die Expertise sieht folgende grundsätzliche Handlungsstrategien:

- Verkehr: Stärken der Verbindungen nach innen




1. Beschleunigung nach innen (Ortsbus)
2. Ausbau der Verbindungen zum näheren Einzugsgebiet der Zentren (Regiobus)
3. Verbessern der Verbindungen zwischen den Zentren (S-Bahn)

- Siedlung: Abgleichen der Angebote




1. Förderung höherer Baudichten an den zentrumsnahen Lagen und an Bahnknoten
2. Verdichtung entlang Busnetz
3. Bessere Abgleichung der publikumsintensiven Einrichtungen auf das Kundenpotenzial
4. Abgleichen Wohnen und Arbeiten Region Obersee

### 3.5.2 Funktionsteilung und -ergänzung

Arbeitsschritte der Expertise

Mit dem Themenschwerpunkt Funktionsteilung und -ergänzung wurden über die Themenfelder Siedlungs- und Verkehrsentwicklung hinaus Möglichkeiten der grenzüberschreitenden Kooperation aufgezeigt. Die Arbeit gliederte sich in folgende Schritte:

1. Übersicht über die Versorgungssituation bzw. die Angebote in der Agglo Obersee: In einem detaillierten Planwerk wurden Einrichtungen in den Bereichen Detailhandel, Dienstleistungen, Bildung, Kultur/Unterhaltung, Gesundheit/Körperpflege, Betreuung/Heime, Beherbergung/Gastronomie wie auch Sport/Freizeit/Erholung erfasst.

2. Vertiefte Abklärungen zu zentralen Themenbereichen: Das Projektteam sah in den Themen Bildung, Gesundheit (ambulante Versorgung), Sport/Freizeit/Erholung und Medienlandschaft Bedarf und Möglichkeiten für Kooperation. Zu diesen Themen wurden Stärken und Schwächen der Agglo Obersee wie auch Chancen und Risiken bezogen auf das Umfeld aufgezeigt. Dabei kristallisierte sich heraus, dass im Bereich Bildung und Information besonderer Handlungsbedarf besteht.

3. Formulierung von Start- und Schlüsselprojekten in den Bereichen Bildung und Information/Medien.

Bereich Bildung

Im Bereich Bildung wurden verschiedene Fragen diskutiert, z.B. inwieweit eine Zusammenarbeit der Mittel- und Berufsschulen sinnvoll ist, ob die Ansiedlung einer internationalen Schule einem Bedürfnis entspricht und möglich ist, ob das Angebot im Bereich Berufs- und Erwachsenenbildung im nichtakademischen Bereich genügend ist, ob im Bereich Brückenangebote / 10. Schuljahr Handlungsbedarf besteht und ob es weitere Lücken in der Bildungskette gibt.

Verbesserter Informationsfluss unter Nützung von Medien

Besondere Bedeutung mass das Projektteam dem Bereich Information/Medien zu. Für die Entwicklung der Agglo Obersee ist er zentral. Damit die Agglo Obersee im Sinne der Perlenkette gestärkt werden kann, muss dieser Raum eine Identität erhalten, das heisst als Ganzes erlebbar gemacht werden. Der Informationsfluss muss über natürliche und politische Grenzen hinweg verbessert werden. Dazu soll die Agglo Obersee mit einem Medium, einem „Obersee-Tipp" (z.B. einer Homepage oder Zeitungsbeilage) informiert werden.

Entsprechend ihrer Bedeutung werden die Themen „Bildungszentrum" und „Identifikation und Obersee-Tipp" als Start- und Schlüsselprojekte weiter bearbeitet.

### 3.5.3 Gemeinde- und Steuerentwicklung

Auswirkung Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung auf Finanzkraft

Die Agglo Obersee zeichnet sich durch eine überdurchschnittliche Entwicklungsdynamik aus. Vor diesem Hintergrund ist die Frage, wie sich die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung auf die jeweilige Finanzkraft der beteiligten Gemeinden auswirkt, von besonderem Interesse. Um mehr Transparenz über diese Frage zu gewinnen wurde das Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus der Universität St. Gallen (IDT-HSG) beauftragt, die Kurzstudie „Gemeinde- und Steuerentwicklung in der Agglo Obersee" zu erstellen. Ziel dieser Kurzstudie war die Beleuchtung der Entwicklung der Gemeinden Rüti, Jona, Rapperswil und Freienbach hinsichtlich folgender Fragen:

1. Welcher Zusammenhang besteht zwischen der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung der Gemeinden und deren finanzieller Leistungskraft?

2. Wie wirkt sich die Siedlungsentwicklung auf das Steueraufkommen in den Gemeinden aus?

3. Wie wirkt sich die Siedlungsentwicklung auf die Infrastrukturkosten in den Gemeinden aus?

4. Welche strategischen Ziele sollte die Agglo Obersee im Hinblick auf eine Verbesserung ihrer Finanzkraft bei der Siedlungspolitik verfolgen?

Fragestellungen sind wissenschaftliches Neuland

Mit dem Versuch diese Fragen zu beantworten, betrat das IDT wissenschaftlich gesehen Neuland. Der Zusammenhang zwischen der Siedlungsentwicklung und der Finanzentwicklung einer Gemeinde wurde bislang kaum untersucht. In der Schweiz liegen dazu keine empirischen Arbeiten vor. In Deutschland wurden in jüngster Zeit erste umfassendere Studien zu diesem Thema bearbeitet. Die Kurzstudie „Gemeinde- und Steuerentwicklung in der Agglo Obersee" gibt einen Überblick über den Stand der Forschung. Nach einer Auswertung der Literatur erstellte das IDT die wichtigsten Elemente im Zusammenhang von Finanz- und Siedlungsentwicklung in einem Wirkungsmodell. Mit der bestehenden Datenlage konnte die Berechnung der Zusammenhänge in einem statistischen Modell aber nicht durchgeführt werden.

Darstellung von Standortattraktivität und weiteren wichtigen Faktoren

Anstelle der Berechnung bzw. Anwendung des Wirkungsmodells hat das IDT für alle vier Gemeinden die Standortattraktivität und die wichtigsten Entwicklungen der Siedlungsfläche, der Bevölkerungszahl sowie einiger Finanzdaten (Steuerfuss, Investitionen, Überschuss/Schulden) für den Zeitraum 1990-2002 dargestellt. Aus dieser Zusammenstellung und dem Vergleich der Entwicklung wurden Thesen abgeleitet.

- Ein direkter statistischer Zusammenhang zwischen Siedlungs- und Steuerentwicklung ist auf der Basis dieses Gemeindevergleichs nicht erkennbar. Eine gute Politik und Planung sowie die Veränderung der Rahmenbedingungen erscheinen für den Erfolg wichtiger. Zwar zeigt sich in Jona und Freienbach, dass der Steuerfuss gesenkt wurde und gleichzeitig die Steuererträge pro Einwohner zunahmen, während die Einwohnerzahl stark stieg, allerdings ist erstens dieser Zusammenhang für Rüti und Rapperswil nicht klar erkennbar, zweitens ist nicht nachvollziehbar, ob eine Steuersenkung das Wachstum einer Gemeinde generell ankurbelt oder ob das Wachstum einer Gemeinde immer Steuersenkungen ermöglicht. Es ist offen, ob die beobachtete Entwicklung eine einmalige und auf einen bestimmten Zeitraum begrenzt ist.
- Die Mietpreisentwicklung für Wohnraum scheint eher mit dem Hypothekarzins zusammenzuhängen als mit der räumlichen Entwicklung; beim Büroraum ist es eher die Konjunktur. Der Vergleich der Preisniveaus der vier Gemeinden lässt eine leicht unterschiedliche Attraktivität erkennen.

- Investitionen, Schulden bzw. Überschüsse sind abhängig von Investitionsprojekten und dem Steuerertrag. Ein klarer Zusammenhang zwischen Finanz- und Siedlungsentwicklung dürfte nur längerfristig und im Vergleich einer grösseren Zahl von Gemeinden erkennbar werden. Denn anhand der Daten ist noch nicht erkennbar, ob im derzeitigen Konkurrenzdruck der Gemeinden untereinander nicht zu wenig investiert wird und wie sich die Erhaltungsinvestitionen in Zukunft auswirken.

Erkenntnisse der Kurzstudie

Basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen beantwortet die Kurzstudie die gestellten Fragen wie folgt:

*1. Welcher Zusammenhang besteht zwischen der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung der Gemeinden und deren finanzieller Leistungskraft?*

In den untersuchten Beispielen zeigen Jona und Freienbach, dass die Siedlungsentwicklung und die Finanzentwicklung beide positiv sein können. Ein starkes Wachstum der Bevölkerungszahl geht in den letzten Jahren in beiden Gemeinden auch einher mit einer Zunahme der Vollzeitstellen. Was hier was bedingt, ist schwer festzustellen. Denn Unternehmen und Menschen können gleichermassen von der Attraktivität angezogen werden, ohne dass sie sich zwingend gegenseitig beeinflussen. Grundsätzlich zieht eine steigende Einwohnerzahl eine gewisse Menge an persönlichen Dienstleistungsangeboten nach sich.

*2. Wie wirkt sich die Siedlungsentwicklung auf das Steueraufkommen in den Gemeinden aus?*

Dieser Zusammenhang ist schwer zu beurteilen, weil der Steuerertrag immer politische Reaktionen auslöst, wie zum Beispiel die Senkung oder Erhöhung des Steuerfusses. Generell nimmt das Steueraufkommen mit der Einwohnerzahl eher zu, die Frage ist, ob die zusätzlichen Kosten damit gedeckt werden können. Jona und Freienbach konnten bei stark wachsender Einwohnerzahl den Steuerfuss senken und haben dennoch steigende Steuererträge pro Kopf erzielt. Die offene Frage ist: Können das auch anderen Gemeinden? Oder sind dafür gewisse Voraussetzungen nötig wie beispielsweise eine sehr hohe Attraktivität der Lage für Zuzüger und ein deutlicher Abstand des Steuerfusses zu anderen Gemeinden.

*3. Wie wirkt sich die Siedlungsentwicklung auf die Infrastrukturkosten in den Gemeinden aus?*

Dieser Zusammenhang ist anhand der vorliegenden Daten nicht klar erkennbar, weil bei den ausgewiesenen Bruttoinvestitionen offen bleibt, ob sie durch Erhaltungsinvestitionen oder Neuinvestitionen ausgelöst wurden. Auch zeigen sich starke Wellen durch grössere Projekte, die nicht direkt mit der Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung korreliert werden können.

*4. Welche strategischen Ziele sollte die Agglo Obersee im Hinblick auf eine Verbesserung ihrer Finanzkraft bei der Siedlungspolitik verfolgen?*

Hier ist der Blick am wenigsten scharf bzw. zeigen die Ergebnisse der Untersuchung nicht eindeutig, welcher Weg in der Zukunft eingeschlagen werden könnte. Zumal die Gemeinden aufgrund ihrer Struktur, Attraktivität und Lage doch gewisse Unterschiede zeigen. Ob beispielsweise eine stärkere Arbeitsteilung ein richtiger Weg ist, bleibt offen. Auf die Finanzkraft wirkt sich sicher ein gesundes Augenmass positiv aus. Das erscheint selbstverständlich, doch gibt es Beispiele, wo eine positive Entwicklung Gemeinden über den Kopf gewachsen ist oder das Ende einer positiven Entwicklung nicht rechtzeitig erkannt wurde - Stichwort: Grenzen des Wachstums. Sicher ist es angeraten, früh zu erkennen, wo die Grenzen liegen könnten und wo Ausgaben und Einnahmen auf einem nachhaltig guten Niveau stabilisiert werden können. Vorstellungen, wie man rechtzeitig auf Krisen reagieren kann, sollten ebenfalls bestehen.

Stabilisierungs-Strategien sind wichtig

Für die Agglo Obersee mit ihrer generell guten Lage sind die Chancen noch intakt, von der derzeitigen Suburbanisierung in diesem Raum zu profitieren. Standorte mit relativ günstigen Flächen können noch eine gewisse nachahmende Entwicklung der inzwischen recht teuren Standorte versuchen. Die Preise in den attraktivsten Standorten zeigen aber, dass gewisse Grenzen eines weiteren starken Wachstums in diesen Standorten erreicht sind. Hier sind Stabilisierungs-Strategien angezeigt, welche die Kosten dem sich abflachenden Wachstum anpassen und einen Überhang an Angeboten und Infrastruktur vermeiden.

### 3.5.4 Agglomeration und Energie

Gute Voraussetzungen für überkommunale Energiemassnahmen

Die Agglo Obersee hat gute Voraussetzungen für eine überkommunale Zusammenarbeit im Thema „Agglomeration und Energie". Rapperswil, Freienbach, Jona und Rüti verfügen über detaillierte Bestandesaufnahmen zum Label Energiestadt. Die Gemeinde Rüti ist bereits eine zertifizierte Energiestadt. In Rapperswil, Jona und Freienbach liegen Situationsanalysen zum Thema Energie betreffend Raumplanung und Entwicklung, kommunale Gebäude und Anlagen, Versorgung und Entsorgung, Mobilität, gemeindeinterne Organisation, Kommunikationsaktivitäten und Kooperationen vor.

Zertifizierung "Energiestadt Agglo Obersee"

Das Bundesamt für Energie erachtet das Modellvorhaben Agglo Obersee als ein geeignetes und unterstützenswertes Projekt mit Modellcharakter. Es stellte für die überregionale Koordination und Partnerschaft und das thematisch breit angelegte und schrittweise Vorgehen im Rahmen von Energiestadt Schweiz Mittel und die Zertifizierung „Energiestadt Agglo Obersee" in Aussicht. Voraussetzung für eine Unterstützung und Zertifizierung im Rahmen von Energiestadt Schweiz ist der Einbezug der Optik der nach-

haltigen Entwicklung und des Themas Energie in das Modellvorhaben. Damit kann sich die Agglo Obersee analog der „Energiestadt Region Entlebuch" profilieren.

Sofort-Aktivitätenprogramm

Die Expertise „Agglomeration und Energie" fasst die Daten, welche im Rahmen der Bestandesaufnahmen für das Label Energiestadt erstellt wurden, zusammen, zeigt Stärken und Schwächen der Agglo Obersee im Bereich Energie und Mobilität auf und formuliert mögliche Ziele und Indikatoren. Im Sofort-Aktivitätenprogramm sind Massnahmen aufgezeigt, welche die Agglo Obersee schon heute realisieren kann. Das Aktivitätenprogramm ist eine Zusammenstellung weiterer Massnahmen. Das Sofort-Aktivitätenprogramm und das Aktivitätenprogramm enthalten folgende Vorschläge:

| | |
|---|---|
| Entwicklungsplanung und Raumordnung | - Genehmigung Sofortaktivitätenprogramm (mit Anpassungen)<br>- Festlegung gemeinsamer Aktionsfelder im Rahmen der Ortsplanungs-Revisionen<br>- MINERGIE-Region<br>(Einhaltung MINERGIE-Standard bei Sanierungen und Neubauten) |
| Versorgung und Entsorgung | - Überprüfen des unternehmerischen Synergie- und Effizienzpotenzials Erdgasversorgung Obersee und GW Rüti<br>- Einkauf des Regio - Ökostromproduktes zur Deckung eines gewissen Anteils des kommunalen Stromverbrauches<br>- Errichtung eines Fonds für gemeinsame Planungs- und Umsetzungsaktivitäten im Bereich Energie und Mobilität<br>- Kooperation Gastankstelle Rüti und mittelfristige Anpassung der Busflotte<br>- Das regionale Ökostrom-Produkt |
| Mobilität | - Bewirtschaftung Parkplätze<br>- Perlen entlang der Perlenschnur: Überprüfung Auswirkungen der Ortsplanungsrevisionen auf regionalen Verkehr<br>- Einheitliche Beschilderung von Rad- und Fusswegen in der Region<br>- Tarifverbund Agglo Obersee |
| Organisation und Kooperation | - Pilotprojekt Energie- Agglomeration Obersee<br>- Konstituieren eines Gremiums<br>- Rahmenvertrag der Region<br>- Budget - Kontinuität für Regionenprojekte |
| Standortmarketing, Kommunikation | - Entwicklung einer Corporate Identity für die Region und Erstellung einer Regio-Website (mittelfristig Erstellen eines Kommunikationskonzeptes)<br>- Veranstaltung "Internationaler Mobilitätstag"<br>- Berichterstattung<br>- Verknüpfung der Internetseiten der Gemeinden mit denjenigen der Energie-, Abwasser- Wasserversorger |

Mögliche Start- und Schlüsselprojekte

Als mögliche Start- und Schlüsselprojekte bewertete das Projektteam folgende Vorschläge und Ideen:

- Festlegung gemeinsamer Aktionsfelder im Rahmen der Ortsplanungs-Revisionen
- MINERGIE-Region, d.h. die Einhaltung des MINERGIE-Standards bei Sanierungen und Neubauten
- Bewirtschaftung Parkplätze
- Perlen entlang der Perlenschnur: Überprüfung Auswirkungen der Ortsplanungsrevisionen auf regionalen Verkehr
- Einheitliche Beschilderung von Rad- und Fusswegen in der Region

- Entwicklung einer Corporate Identity für die Region und Erstellung einer Regio-Website (mittelfristig Erstellen eines Kommunikationskonzeptes)

Diese Ideen fliessen in die weitere Zusammenarbeit ein (vgl. Kap. 5), das heisst sie werden bei der Ausarbeitung des Agglomerationsprogramms und im Rahmen der Start- und Schlüsselprojekte "Identifikation und Obersee-Tipp" und „ÖV-Rückgrat" weiter verfolgt.

Verzicht auf Schaffung zusätzlicher Strukturen

Der Aufbau einer Projektorganisation zum Thema Energie ist für die Umsetzung der Ideen nicht notwendig. Vieles läuft bereits heute und die Abstimmung erfolgt unter den Gemeinden auf direktem Weg. Auf die Schaffung zusätzlicher Organisationsstrukturen und eine Zertifizierung als „Energiestadt Agglo Obersee" wird verzichtet.

## 3.6 Modellvorhaben Flächenmanagement Kanton Schwyz

Ausgangslage und Rahmen

Der Kanton Schwyz bearbeitet zurzeit die Ergänzung der Richtplanung. Im Vorprüfungsbericht zur Richtplananpassung 2006 machte der Bund einen Vorbehalt. Er beurteilte die Obergrenze der Bauzonenreserve als zu hoch und ist der Meinung, dies schaffe keine Anreize in den Gemeinden für die vermehrte Siedlungsentwicklung nach innen. Im Rahmen der behördlichen Mitwirkung erachtete auch der Kanton Zürich die gesetzte Obergrenze der Bauzonenreserve als zu hoch. Bei der Beurteilung der Bauzonenbegrenzung können jedoch nicht alle Regionen (Stadt, Land, Transitgebiete) gleich beurteilt werden. Es ist davon auszugehen, dass z. B. zwischen den Kantonen Schwyz und Zürich wesentliche quantitative und qualitative Unterschiede bestehen und die Beurteilung der Bauzonenbegrenzung wie auch eine Siedlungsentwicklung nach innen differenziert betrachtet werden muss. In kleinen Gemeinden mit wenig Siedlungsfläche führt ein einzelnes Entwicklungsgebiet mit minimaler Grösse bereits zu einem verhältnismässig hohen Prozentsatz an Bauzonenreserve. Zudem sind z. B. im Kanton Zürich rund 18% der Gesamtfläche als Siedlungs- und Bauentwicklungsgebiet ausgeschieden, im Kanton Schwyz nur rund 5%.

Versachlichung der Diskussion

Der Kanton Schwyz will den Einwänden von Bund und Kanton Zürich Rechnung tragen und gleichzeitig zu einer Versachlichung der politischen Diskussion um die Beschränkung der Bauzonen beitragen indem er

- Grundlagen für eine sachliche und fundierte und differenzierte Beurteilung bereitstellt,
- Vorschläge für eine Aktivierung vorhandener Reserven für eine Siedlungsentwicklung nach innen unterbreitet und
- entsprechende Umsetzungsprojekte in den Regionen initiiert.

Die Ausschreibung von Modellvorhaben zur Nachhaltigen Siedlungsentwicklung des Bundes durch das Bundesamt für Raumentwicklung ARE vom 5. 2. 2007 bietet einen idealen Rahmen für das Vorhaben des Kantons.

Umsetzung und langfristige Wirkung

Die Anbindung an die Richtplanergänzung und die bereits laufende Zusammenarbeit in den regionalen Planungsgruppen fördern die Verankerung und bieten eine hohe Garantie für die Umsetzung und die langfristige Wirkung der Ergebnisse aus dem Modellvorhaben.

- Die Kooperation mit den Regionen/Gemeinden ist im Rahmen der regionalen Richtplanergänzungen schon eingerichtet.
- Potenzielle Modellregionen wurden bereits vorinformiert.
- Das Modellvorhaben wird grundsätzlich auch von den Planungsregionen Höfe, March, Rigi-Mythen unterstützt.

Themenschwerpunkt

Das Modellvorhaben gehört zum Schwerpunkt „Siedlungsflächenmanagement“ und ist auf ein überkommunales Siedlungsflächenmanagement ausgerichtet.

Erwartete Ergebnisse

Für ausgewählte Modellregionen und den ganzen Kanton Schwyz werden Grundlagen für die Aktivierung von Reserven für eine Siedlungsentwicklung nach innen geschaffen und Umsetzungsvorhaben eingeleitet. Im Einzelnen werden folgende Ziele verfolgt:

- Der aktuelle Stand des Wissens ist aufgearbeitet,
- Methoden, Vorgehensweisen und Instrumente für die Erhebung von Reserven für eine Siedlungsentwicklung nach innen sind definiert,
- Grundlagen, Kriterien und Instrumente für eine differenzierte Beurteilung sind erarbeitet.
- Eine in Zukunft nachvollziehbare Übersicht über die entsprechenden Reserven in den Modellregionen im Kanton SZ und, je nach Beteiligung der Nachbarkantone, in kantonsübergreifenden Grenzregionen zu Zürich und St. Gallen ist erstellt.
- Handlungskonzepte und Massnahmen für die Umsetzung in den Modellregionen sind entworfen.
- Die Umsetzung konkreter Massnahmen ist vorbereitet und initiiert.
- Das Bewusstsein für eine, den lokalen und regionalen Gegebenheiten entsprechender Siedlungsentwicklung nach innen ist geschärft.

Qualitative Verbesserung der Siedlungsentwicklung

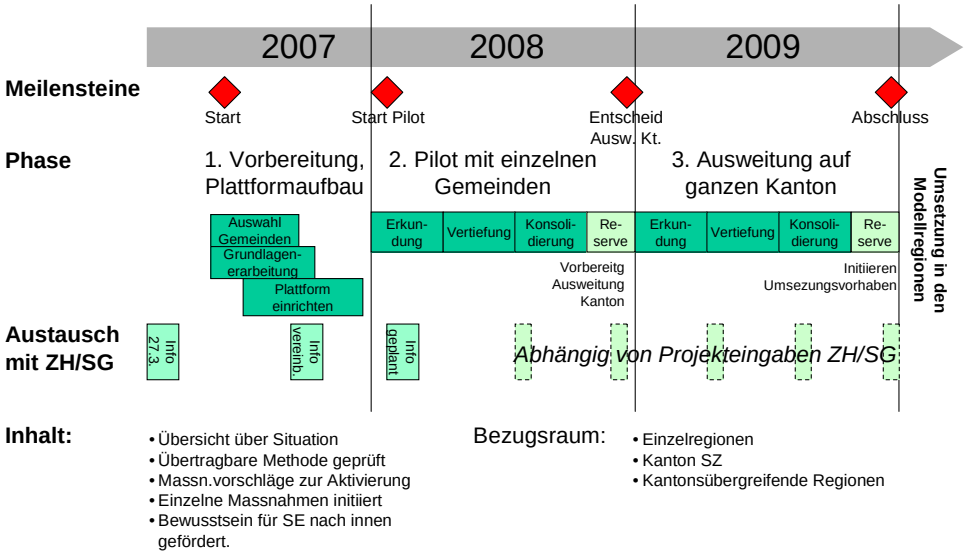
Das Modellvorhaben schafft die Grundlagen für ein eigentliches Monitoring der Siedlungsflächen und fördert ein gezieltes, differenziertes Siedlungsflächenmanagement. Es unterstützt damit die Begrenzung und Konzentration des Siedlungswachstums und reduziert den Land- und Ressourcenverbrauch für die Siedlungsentwicklung. Zudem fördert es eine qualitative Verbesserung der Siedlungsentwicklung. Damit unterstützt das Vorhaben eine ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigere Siedlungsentwicklung.

Vorgehen, Zeitplan

Das Projekt dauert 2.5 Jahre und wird wie folgt etappiert:

- Herbst 2007 Aufbau einer zweckmässigen Projektplattform
- 2008 Pilotstudie mit einzelnen Gemeinden/Regionen
- 2009 Ausweitung der Studie auf den ganzen Kanton

Parallel zur Projektdurchführung ist ein regelmässiger Austausch mit den Kantonen ZH und SG vorgesehen, unabhängig davon, ob diese eigene Vorhaben einreichen. Übersicht über den Projektablauf:




Aufbau Projektplattform

Mit dem Aufbau einer Projektplattform werden unter anderem die mitwirkenden Gemeinden und Regionen definitiv bestimmt und eine im Forschungsprojekt Raum+ entworfene Internetplattform an die Bedürfnisse des Vorhabens angepasst. Die Pilotstudie und die Ausweitung auf den ganzen Kanton sind in je drei Durchgänge (Erkundung, Vertiefung, Konsolidierung) unterteilt. In jedem Durchgang werden die Schritte Informationsbeschaffung, Auswertung und Entwurf von Handlungsansätzen durchlaufen. Erste Ergebnisse sind bereits nach der Erkundung verfügbar.

Datenerhebung

Die erforderlichen Informationen werden in direkter Zusammenarbeit mit den Gemeinden und unter Wahrung ihrer Datenhoheit erhoben (Dokumentenanalysen, Befragungen, Vor-Ort-Gespräche) und zu einer Übersicht über vorhandene Reserveflächen aufgearbeitet. Im Dialog aller Beteiligten und unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten werden Kriterien und Indikatoren für eine angemessene Aktivierung vorhandener Reserven erarbeitet und Ansätze für deren Beurteilung und Bewertung vorgeschlagen. Aufgrund der Beurteilung werden Handlungsalternativen und zu treffende Massnahmen entworfen, die dann von Beteiligten und Betroffenen diskutiert, zur Realisierung vorgeschlagen und initiiert werden.

## 3.7 ÖV Bezirk Höfe: Analyse Ist-Zustand - Entwicklungsstossrichtungen

Inhalte der Studie

Der Bezirk Höfe mit dem Bahnknoten Pfäffikon SZ ist durch eine grosse Dynamik der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung geprägt. Mit einer Analyse der heutigen ÖV-Erschliessung ist zu ermitteln, ob das heutige Angebot noch den Anforderungen genügt. Sind die Linien der neuen Siedlungsentwicklung angepasst und gibt es Problembereiche und Schwachstellen? Der Koordinationsbedarf im öffentlichen regionalen und kantonalen Verkehr ist zu identifizieren und Synergiepotential aufzuzeigen. Das Hauptgewicht der Studie liegt auf dem Grundangebot 2008-11 des regionalen ÖV in Bezug auf Angebotskonzepte der Linienführung, Bedienungshäufigkeiten und einer Evaluierung mehrerer Varianten (hauptsächlich auf den Regionallinien, im Übrigen werden Synergien mit den Ortsbussen gesucht).

Weitgehend gute ÖV-Erschliessung vorhanden

Eine Analyse der Erschliessungssituation ergibt eine weitgehend gute Erschliessung mit dem ÖV. Lücken gibt es in Wollerau (Gebiet Fälmis) und in Schindellegi/Feusisberg in den Wohngebieten "Pauli" und "Stutz" sowie in den Industriegebieten "Chaltenboden" und "First". Des Weiteren wird mit einer künftig ungenügenden Erschliessung in Wollerau, Gebiet Altenbach (Umzonung) gerechnet, sowie in neuen Wohngebieten aus dem Masterplan Höfe: Pfäffikon (Gebiete Oberwacht und Summelen, liegen unterhalb A3, schwierig zu erschliessen) und Wollerau (Gebiete Öswäldli und Pilerweg).

Weiters werden die Knotenpunkte Pfäffikon und Rapperswil hinsichtlich ihrer Verkehrsströme betrachtet. Hier ist ersichtlich, dass der Durchgangsverkehr entlang des linken Zürichseeufers einen sehr bedeutenden Anteil sowohl im ÖV als auch im MIV hat. Im MIV sind jedoch die Eckbeziehungen über den Seedamm deutlich stärker. Dies ist zurückzuführen auf die Nähe zur A3 und auf das notwendige Umsteigen im ÖV.

Evaluierung der Verbindungen und Vernetzungen im Bezirk Höfe

Eine Evaluierung der Verbindungen und Vernetzungen im Bezirk Höfe zeigt, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs klar auf die Pendler vor allem Richtung Zürich und auf den interregionalen Schülerverkehr vor allem Richtung Pfäffikon ausgerichtet ist.

Die Problemanalyse des Verbesserungsbedarfs ergibt ausgehend von einem künftigen Verkehrszuwachs nicht nur im MIV sondern auch für die Busse Kapazitätsengpässe in den Spitzenstunden. Dies wird Angebotsverdichtungen notwendig machen, da der Einsatz von grösseren Fahrzeugen durch die engen Strassenverhältnisse nur bedingt möglich ist.

Linienangebot in Wlollerau zu unersuchen

Das Linienangebot ist grundsätzlich lückenhaft und Schwächen sind kaum zu verzeichnen. Alternative Linienführungskonzepte sind in Wollerau zu untersuchen (SOB, Höfnerbus, Buslinie 175), insbesondere im Zusammenhang mit der Erschliessung des Gebiets Altenbach und einer Verbesserung

der Verbindungen aus dem Gebiet Wilen/Fälmis Richtung Richterswil/Bäch für die Pendler Richtung Zürich. Weiters sind direkte Verbindungen Schindellegi-Wollerau prüfenswert.

Die Evaluierung der Angebotsdichte ist gemessen an der Siedlungsdichte und gegenüber dem ZVV-Standard noch ausbaubar. Diverse Taktverdichtungen und Abend- und Wochenend-Angebotsverbesserungen werden vorgeschlagen.

Innerregionale Verbindungen schwach imVergleich

Die Anschlusssituation wird als gut ermessen, wobei die Verbindungen Richtung Zürich optimal ausgerichtet sind, im Gegensatz zu den innerregionalen Verbindungen, wo lange Anschlusszeiten die Konkurrenzfähigkeit zum Auto schwächen.

Abschliessend zeigt eine Übersicht laufender bekannter Projekte und Entwicklungen im Bezirk Höfe, welche einen Einfluss auf den öffentlichen Verkehr haben (unterteilt in bedeutend für das Grundangebot 2008-2011 und 2012-2015).

## 3.8 ÖV Bezirk March: ÖV-Erschliessungskonzept (2004)

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wurde für die March ein neues ÖV Erschliessungskonzept eingeführt:

- teilweise Verdichtung S2 (Zürich Flughafen – Ziegelbrücke) zum Halbstundentakt
- Anbindung Marchbus (Reichenburg - Päffikon ) beim Bhf. Siebnen-Wangen an die S2
- Halt Glarner-Sprinter in Siebnen-Wangen

Im Rahmen des Masterplanes March ("Richtplan des Kantons Schwyz, 2. Region March") wurden Massnahmen ("Rm-15 Verbesserung Bahnangebot, Rm-16 öffentlicher Verkehr Bus") definiert. Einzelne Massnahmen können bereits umgesetzt werden. Im Rahmen des Grundangebotes des öffentlichen Regionalverkehrs 2008 - 2011 geht es darum, die im Dezember 2004 eingeführten Konzepte zu vervollständigen (Verdichtung Taktsystem).

Erst im Rahmen des Grundangebotes 2012 - 2015 sind im Bereich Bahn / Bus wieder grössere konzeptionelle Anpassungen möglich.

## 3.9 Strukturanalyse Linthgebiet

Funktionale Entwicklung im Raum

Die Strukturanalyse hat die Zuordnung von Funktionen im Raum sowie die Darstellung der Stärken und Schwächen im Linthgebiet im Hinblick auf die weitere Entwicklung der Region zum Ziel. Sie bildet die Grundlage für allfällige vertiefte Analysen in den untersuchten Themenfeldern und für spezifische Problemstellungen. Die Analyse gibt einen Überblick über die Beziehungen und Abhängigkeiten innerhalb der Region und über die Verflechtungen nach aussen.

Nachbarregionen zum Vergleich herangezogen

Für ausgewählte Themenbereiche wurde daher der Fokus nicht alleine auf die Region Linthgebiet gerichtet, sondern der Perimeter auf die Nachbarregionen ausgedehnt. Je nach Datenverfügbarkeit und Aussagekraft wurden die Regionen Sarganserland, Toggenburg, Werdenberg, March/Höfe, Zürcher Oberland und Glarner Mittel- und Unterland als Vergleichsregionen herangezogen.

Für die Entwicklung bedeutende Themen

Folgende Themenbereiche, die für die Entwicklung der Region von besonderer Bedeutung sind, wurden in der Analyse untersucht:

- Bevölkerung
- Versorgung + Zentralität
- Verkehr
- Siedlung
- Freizeit + Erholung
- Kultur + Soziales
- Natur + Landschaft
- Wirtschaft
- Steuern

Gute Entwicklungschancen als Wohnstandort

Die Bevölkerung des Linthgebiets ist in den vergangenen Dekaden im Vergleich zum St. Galler und gesamtschweizerischen Durchschnitt überproportional gewachsen. Die Entwicklungschancen für das Linthgebiet sind weiterhin günstig. Mit der A53 sowie dem neuen S-Bahn-Takt ab 2005 hat sich die verkehrstechnische Erreichbarkeit und somit die Standortgunst im Linthgebiet verbessert. Zudem profitiert das gesamte Gebiet von der hohen Attraktivität des Zentrums Rapperswil-Jona wie auch von den Schwyzer Bezirken March/Höfe. Vor dem Hintergrund der weiteren Periurbanisierungstendenzen sind im Linthgebiet die Voraussetzungen gegeben, auch weiterhin als Wohnstandort zu wachsen.

Wachstum geprägt von dispersen Siedlungsstrukturen

In Bezug auf die Regionalentwicklung stellt sich die Frage, wie, wo und wieviel Wachstum die Region verträgt. Die Siedlungsstruktur im Linthgebiet ist in den vergangenen Jahrzehnten gekennzeichnet durch eine disperse Entwicklung. Mit der Erschliessung von sonnigen Hanglagen ist die Hoffnung verbunden, (einkommensstarke) Einwohner zu gewinnen. Vor dem Hintergrund des starken Wettbewerbs unter den Gemeinden insbesondere mit den steuergünstigeren Nachbarregionen im Kanton Schwyz aber auch im Kanton Glarus ist es verständlich, dass sich die Gemeinden des Linthgebiets profilieren wollen und müssen. Es stellt sich jedoch die Frage, welcher Weg der richtige ist, da die Konsequenzen einer dispersen Siedlungsentwicklung für die Gemeinden langfristig schwerwiegend sein können.

Stärkung der regionalen Identität

Vermarktungspotenzial, um das Linthgebiet über die Region hinaus bekannt zu machen, liegt insbesondere im Bereich Freizeit und Erholung, Kultur sowie in der Natur und Landschaft. Die Chancen sind in einem einheitlichen Auftritt als *eine* Region, d.h. in der Stärkung der regionalen Identität zu sehen. Darüber hinaus ist das Linthgebiet als Wirtschaftsstandort noch besser nach aussen bekannt zu machen. Dabei ist die Nähe zum Grossraum Zürich (Greater Zurich Area) ebenso wie die internationalen Firmen im Linthgebiet hervorzuheben.

Der Bericht enthält abschliessend Empfehlungen, was für Aktivitäten nötig wären um die Region besser zu vermarkten und ihre Potenziale besser zu nutzen.

## 3.10 Verkehrsstrategie Obersee

Strategie zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens

In der Verkehrsstrategie Obersee wurden im Auftrag der beiden Kantone Schwyz und St. Gallen mögliche Strategien zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens auf dem Seedamm im Jahre 2020 entwickelt und beurteilt. Untersucht wurden sowohl Massnahmen für den MIV, als auch für den öffentlichen Verkehr.

Problem- und Situationsanalyse, Beurteilung von Angebotsvarianten

Zuerst führte man für den motorisierten Individualverkehr sowie den öffentlichen Verkehr je eine Situations- und Problemanalyse (Schwachstellen, Lücken) durch und zwar für den Ist-Zustand sowie für den Referenzzustand 2020. Anschliessend wurden verschiedene Angebotsvarianten entwickelt und grob beurteilt.

Untersuchungsgebiet Verkehrsfragen

Das Untersuchungsgebiet umfasst Teile der Bezirke Höfe und March im Kanton Schwyz, See und Gaster im Kanton St. Gallen sowie angrenzende Gebiete im Kanton Zürich

Engpässe zu entschärfen - Untersuchung Angebotsvarianten

Aufgrund der prognostizierten Siedlungsentwicklung sind im Untersuchungsgebiet erhebliche Verkehrszunahmen zu erwarten, die an den heutigen Engpässen die Problemlage noch verstärken würden. Drei Angebotsvarianten für den MIV wurden untersucht und abgeschätzt, ob mit einer attraktiven ÖV-Angebotsvariante der MIV-Nachfrageüberhang auf dem Seedamm verlagert werden könnte.

Berechnete und untersuchte Angebotsvarianten MIV

| | Basis 2020 | Basis plus 2020 | Seedamm 2020 | Achse 2x2 2020 |
|---|---|---|---|---|
| Heutiges Netz | x | x | x | x |
| A53 Jona – Schmerikon | x | x | x | x |
| Umbau Anschluss Lachen | x | x | x | x |
| Kernentlastung Lachen | x | x | x | x |
| Umbau Anschluss Pfäffikon (Direktanbindung Seedammcenter an A3) | x | x | x | x |
| Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona inklusive flankierende Massnahmen | | x | x | x |
| Ausbau Seedamm 2x2 Fahrstreifen | | | x | x |
| Ausbau Strecke Anschluss Pfäffikon bis Anschluss Hüllistein auf 2x2 Fahrspuren | | | | x |

Zunahme der Auswirkungen auf den Seedamm

Die Modellrechnungen zeigten, dass die Knoten beidseits des Seedamms in Zukunft noch stärker überlastet sein werden als heute. Der grösste Teil dieses Verkehrs ist Ziel-, Quell- und Binnenverkehr des engeren Untersuchungsgebiets (Gemeinden, Freienbach, Wollerau, Rapperswil-Jona).

Basis plus 2020 ist am zweckmässigsten

Ein Ausbau der Verbindungsachse von der A3 bei Pfäffikon zur A53 nördlich von Rapperswil-Jona (Anschluss Hüllistein), das heisst des Seedamms und der Entlastungsstrasse Rapperswil-Jona verspricht eine Verbesserung der Stausituationen auf dem Seedamm. Aus verkehrlicher Sicht würde dabei ein vollständiger Ausbau der ganzen Achse auf 2x2 Fahrstreifen am besten abschneiden. Allerdings würden die hohen Investitionskosten stark negativ ins Gewicht fallen. Zudem wäre die Belastung auf dem Damm mit rund 2'300 Fahrzeugen in der Abendspitze für eine vierstreifige Strasse gering. Zweckmässig ist dagegen die Realisierung der zweistreifigen Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona inkl. flankierender Massnahmen, womit beide Gemeinden im Transitkorridor deutlich vom Verkehr und dessen negativen Auswirkungen entlastet werden können.

Entlastungswirkung durch Verbesserung der ÖV-Angebote

Um zu prüfen inwieweit der MIV-Nachfrageüberhang auf den ÖV verlagert werden kann, wurde die den Seedamm querende Nachfrage im MIV detailliert untersucht und Entlastungswirkungen auf dem Seedamm durch einzelne ÖV-Massnahmen abgeschätzt.

| Mögliche Massnahmen | Entlastungswirkung |
|---|---|
| Haltestelle beim Seedamm-Plaza in Pfäffikon | 35-45 Fz/h |
| Buslinie über den Seedamm (Jona–Rapperswil–Seedamm-Plaza–Lachen) | 50-65 Fz/h |
| Neue S-Bahnlinie Rüti–Jona–Rapperswil–Einsiedeln (S43),<br>bei guten Anschlüssen in Pfäffikon sogar | 60-100 Fz/h<br>115-150 Fz/h |
| Stadtbahnsystem (3 Linienäste an beiden Seeufern) | 125-170 Fz/h |
| Verlängerung S-Bahn (S7/S16) über den Seedamm bis nach Pfäffikon,<br>bei guten Anschlüssen in Pfäffikon sogar<br>bei Bedienung Jona (über Meienbergtunnel) zusätzlich | 25-35 Fz/h<br>80-100 Fz/h<br>25-70 Fz/h |
| Verlängerung S-Bahn (S8) über den Seedamm bis nach Rapperswil,<br>bei guten Anschlüssen in Pfäffikon<br>Verlängerung S-Bahn (S8) über den Seedamm bis nach Rüti | 15 Fz/h<br>35 Fz/h<br>35-50 Fz/h |

Die Abschätzung der Entlastungswirkung zeigte, dass nur durch eine Kombination von ÖV-Massnahmen mit Berücksichtigung möglichst aller Beziehungen die erforderliche freiwillige Umlagerung erzeugt werden kann. Ohne deutlichen Ausbau des ÖV-Angebots müsste die Umlagerung mit Zwängen herbeigeführt werden.

Entwicklungsstrategien ÖV

Basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen wurden zwei Strategien (Seedamm-Bus, Bahnausbau Seedamm) für das künftige ÖV-Angebot entwickelt. Die Entlastungswirkung der Strategie Seedamm-Bus ist jedoch zu gering und die Strategie Bahnausbau Seedamm erfordert einen beachtlichen Mitteleinsatz im Vergleich zur Auslastung. Davon ausgehend wurde folgender Mittelweg zur Optimierung des bestehenden Angebotes vorgeschlagen:

| Massnahmen | | Entlastungswirkung |
|---|---|---|
| Kurzfristig: | Seedamm-Buslinie Jona–Rapperswil–Hurden–Seedammcenter–Altendorf–Lachen<br>Lokale Busangebote neu konzipieren<br>Zweite S-Bahnlinie über den Seedamm<br>begleitende Massnahmen | 160 Fz/h |
| Mittelfristig: | Ausbau des Seedamms auf Doppelspur<br>Haltestelle Seedamm | 240 Fz/h |
| Langfristig: | Option Stadtbahn konkret prüfen | 360 Fz/h |

Vertiefte Untersuchung notwendig

Laut der Studie würde es mit einem Ausbau des ÖV gelingen, mit kurz- und mittelfristigen Massnahmen den Strassenverkehr auf dem Seedamm zu reduzieren. In einer vertieften Untersuchung muss geklärt werden, ob die erforderliche Entlastungswirkung auf dem Seedamm erreicht werden kann und welche Kosten (Infrastruktur und Betrieb) durch einen solchen Ausbau verursacht würden.

Gesamtverkehrsbetrachtung unter Einbezug der Siedlungsentwicklung im Agglomerationsprogramm weiterführen

Die Verkehrsstrategie Obersee zeigt deutlich, dass das Problem Seedamm nur mit einer Gesamtverkehrsbetrachtung unter Einbezug der Siedlungsentwicklung gelöst werden kann. Die Verkehrsstrategie Obersee soll in das Agglomerationsprogramm überführt werden. Die im Modellvorhaben Agglo Obersee gestartete Abstimmung von Siedlung und Verkehr soll weiter-

geführt und verstärkt werden. Insbesondere soll auf weitere publikumsintensive Einrichtungen mit überregionaler Bedeutung verzichtet werden und sollen neue Entwicklungsschwerpunkte konsequent auf geeignete ÖV-Haltepunkte ausgerichtet werden.

## 3.11 Vision 2025: Nutzungsschwerpunkte & Gestaltung Region ZürichseeLinth

Nutzungsschwerpunkte und Gestaltung

Die Vision 2025 äussert sich zur Zentrenbildung und zu Nutzungsschwerpunkten in der Region sowie zur Gestaltung der Siedlungen und des öffentlichen Raumes.
Speziell wurden jene Funktionen aufgeführt, die verkehrserzeugend sind, so wie Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit.

Anzustrebende Zentrenstruktur

In Bezug auf die anzustrebende Zentrenstruktur der Region wurden die folgenden Entscheide getroffen:

- Rapperswil-Jona ist als überregionales Wirtschafts-, Kultur- und Freizeitzentrum Aushängeschild der Region mit überregionaler Ausstrahlung.
- Uznach ist regionales Wirtschaftszentrum und soll als Regionalzentrum hinsichtlich der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sowie Angeboten im Bereich Kultur und Freizeit zum Wohle der ganzen Region ZürichseeLinth entsprechend den Möglichkeiten gefördert werden.

Funktionsbereiche

Des Weiteren wird eingegangen auf primäre und sekundäre Wohnschwerpunkte, eine massvolle Wohnnutzung, Wirtschaftszentren, regionale Arbeitsplatzgebiete, regionale und Grund-Versorgungszentren sowie Freizeit- und Erholungszentren.

Gestaltungsgrundsätze

Untersucht wurden die Auswirkungen der Gestaltung auf die Siedlungsqualität und das Verkehrsverhalten. Die Bahnhöfe werden demnach als Schlüsselelemente für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr betrachtet: die städtebauliche Gestaltung des Bahnhofs (Image) sowie die attraktive Anbindung des Bahnhofs an das Siedlungsgebiet sind massgebend für die Wahl des Verkehrsmittels.

Gestaltete Siedlungsränder

Hohe Gestaltungsansprüche werden an die Siedlungsränder der einzelnen Gemeinden gestellt, um eine Ausuferung der Siedlung in die Landschaft zu verhindern.

Städtebauliche Qualitäten

Letztlich wurden noch Orte mit hoher Aufenthaltsqualität und deren städtebauliches Gestaltungspotenzial untersucht, sowie auch städtebauliche Entwicklungsachsen genannt.

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

# Agglomerationsprogramm Obersee

**Dossier B: Abstützung und Öffentlichkeitsarbeit, Stand 28. September 2007**

agglo obersee

# Inhaltsverzeichnis Dossier B

1 Abstützung des Agglomerationsprogramms ..... 1
1.1 Beteiligte, Steuerungsausschuss ..... 1
1.2 Einbezug weiterer Fachstellen und Entscheidungsträger ..... 2
2 Öffentlichkeitsarbeit ..... 5

# 1 Abstützung des Agglomerations-programms

## 1.1 Beteiligte, Steuerungsausschuss

Beteiligte und Federführung

Am Agglomerationsprogramm Obersee sind die Kantone Schwyz, St. Gallen und Zürich sowie die Stadt Rapperswil-Jona, die Gemeinden Altendorf, Bubikon, Dürnten, Eschenbach, Feusisberg, Freienbach, Lachen, Rüti und Wollerau beteiligt. Die Federführung des Projekts liegt beim Kanton St. Gallen. Sie wurde durch Herrn Ueli Strauss, Leiter Amt für Raumentwicklung, wahrgenommen.

Steuerungsausschuss

Ein Steuerungsausschuss begleitete den Erarbeitungsprozess. Er setzte sich aus folgenden Stellen bzw. Personen zusammen:

| | |
|---|---|
| Kanton St.Gallen: | Ueli Strauss, Leiter Amt für Raumentwicklung (Federführung)<br>Walter Peyer, Abt. Ortsplanung ARE SG bis 2006<br>Jacques Feiner, Abt. Ortsplanung ARE ab 2007 |
| Kanton Schwyz | Dr. Robert von Rotz, Kantonsplaner |
| Kanton Zürich | Christian Gabathuler, Kantonsplaner<br>Walter Würth, Kreisplaner |
| Gemeinde Altendorf | Albert Steinegger, Gemeindepräsident |
| Gemeinde Bubikon | Bruno Francheschini, Gemeindepräsident<br>Othmar Hiestand, Vorstand Bau, Planung<br>Matthias Willener, Bausekretär |
| Gemeinde Dürnten | Hubert J. Rüegg, Gemeindepräsident<br>David Ammann, Gemeindeschreiber |
| Gemeinde Eschenbach | Josef Blöchlinger, Gemeindepräsident<br>Thomas Elser, Gemeindeschreiber |
| Gemeinde Feusisberg | Margrit Schuler, Gemeindepräsidentin<br>Beat Flühler, Gemeinderat Tiefbau |
| Gemeinde Freienbach | Kurt Zurbuchen, Gemeindepräsident<br>Ueli Ehrbar, Abteilungsleiter Bau |
| Gemeinde Lachen | Peter Marty, Gemeindepräsident |
| Stadt Rapperswil-Jona | Walter Domeisen, Stadtpräsident Rapperswil bis 2006, Stadtrat Bau, Verkehr, Umwelt ab 2007<br>Benedikt Würth, Gemeindepräsident Jona bis 2006; Stadtpräsident Rapperswil-Jona ab 2007<br>Josef Thoma, Gemeinderatsschreiber/Bausekretär Jona bis 2006, Projektleiter Ortsplanung ab 2007 |
| Gemeinde Rüti | Anton Melliger, Gemeindepräsident |
| Gemeinde Wollerau | Markus Hauenstein, Gemeindepräsident<br>Hansruedi Göldi, Leiter Bauamt |

## 1.2 Einbezug weiterer Fachstellen und Entscheidungsträger

Die folgenden Ausführungen zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms unter Einbezug der Fachstellen und Entscheidungsträger sind in Abbildung 1 grafisch dargestellt.

Bis Ende 2006

Für das Agglomerationsprogramm bis 2006, bestehend aus den Gemeinden Freienbach, Jona, Rapperswil (ab 2007 als Stadt Rapperswil-Jona) und Rüti, wurden weitere kantonale Fachstellen und Entscheidungsträger sowie kommunale Vertreter einbezogen. Dies geschah im Rahmen eines Workshops, der am 15. September 2004 stattfand und anhand von Gesprächen, in denen über das Agglomerationsprogramm informiert bzw. mit denen die Fachstellen und Entscheidungsträger in den Erarbeitungsprozess einbezogen wurden.
Von Februar 2005 bis Juni 2005 stimmten die beteiligten Kantone und Gemeinden die Inhalte des Agglomerationsprogramms intern ab und nahmen Stellung zum Entwurf des Agglomerationsprogramms. Ebenfalls wurde das Programm während dieser Zeit dem Bund zur Vorprüfung eingereicht. Zudem fand Anfang März 2005 eine Veranstaltung mit den zuständigen Regierungsräten der drei Kantone statt, die der Abstützung des Programms auf Regierungsebene diente.

Ab 2007: Informationssitzung, Sitzungen Steuerungsausschuss und Arbeitsgruppen

Der Einbezug der weiteren Gemeinden erforderte ein dicht gedrängtes Programm und startete am 12. April 2007 mit einer Informationssitzung, wo die erweiterte Agglo Obersee präsentiert, die gemeinsamen Herausforderungen aufgezeigt und die Leitideen diskutiert wurden. In mehreren direkten Gesprächen mit den einzelnen Gemeinden erfolgten die Durchführung der Analysen im Verkehrs- und Siedlungsbereich, die Analyse der Schwachstellen und die Formulierung von entsprechenden Massnahmen. An der ersten Steuerungsausschusssitzung mit den weiteren Gemeinden vom 16. Mai 2007 beschloss man, eine Arbeitsgruppe zur Anpassung der Leitbilder und der weiteren Inhalte des Agglomerationsprogramms an die neuen Gegebenheiten zu bilden. Die entsprechende Abstimmung fand mit den interessierten kantonalen und kommunalen Vertretern am 29. Mai 2007 statt.

Koordinationsgespräche mit kantonalen Fachstellen

Weitere kantonale Fachstellen (Tiefbau- und Hochbauämter, Ämter für öffentlichen Verkehr etc.), der Zürcher Verkehrsverbund und weitere Entscheidungsträger sowie kommunale Vertreter wurden mit einem Koordinationsgespräch am 25. Mai 2007 einbezogen. Nach einer Präsentation der bereits beschlossenen Massnahmen wurde das Programm intensiv diskutiert, neue Massnahmen beschlossen und die Ergänzung von bereits bestehenden Massnahmen mittels bilateraler Gespräche vereinbart.

Stellungnahme von Kantonen, Gemeinden und Bevölkerung

Im Juni/ Juli 2007 stimmten die beteiligten Kantone und Gemeinden die Inhalte des Agglomerationsprogramms intern ab und nahmen erneut Stellung zur Vernehmlassungsversion des Agglomerationsprogramms. Die Bevölkerung der Agglo Obersee konnte das Programm via Internet einsehen und ihre Stellungnahme eingeben. Eine Zusammenfassung aller Stellungnahmen wurde an alle beteiligten Gemeinden abgegeben. Die wichtigsten Rückmeldungen wurden in der Sitzung des Steuerungsausschuss vom 29. August 2007 diskutiert und die entsprechenden Beschlüsse zur Reaktion auf die Stellungnahmen gefasst. Insbesondere Punkte, welche die Qualität respektive die Bewilligungsfähigkeit des Agglomerationsprogramms in Frage stellten und entsprechend von strategischer Bedeutung sind, wurden gemeinsam besprochen.

Informationsveranstaltung für Regierungsräte

Um die Abstützung des Programms auf Regierungsebene der drei Kantone zu sichern, wurde am 13. September 2007 eine Informationsveranstaltung mit den zuständigen Regierungsräten der drei Kantone, den Vertretern der kantonalen Ämter und den Gemeindepräsidenten der Agglo Obersee durchgeführt. Neben der Vorstellung des Agglomerationsprogramms und seiner Schlüsselprojekte präsentierte und diskutierte man insbesondere die wichtigsten Stellungnahmen aus der Vernehmlassung.

Einbau in Programm und schriftliche Rückmeldungen

Die beschlossenen Änderungen und die weiteren, von Gemeinden und Kantonen gewünschten Anpassungen sind in die Schlussarbeiten zum Agglomerationsprogramm eingeflossen. Über berücksichtigte und nicht berücksichtigte eingegangene Stellungnahmen wurde im Anschluss an die Regierungsratsveranstaltung schriftlich (Kurzbericht) an die Kantone und Gemeinden berichtet.

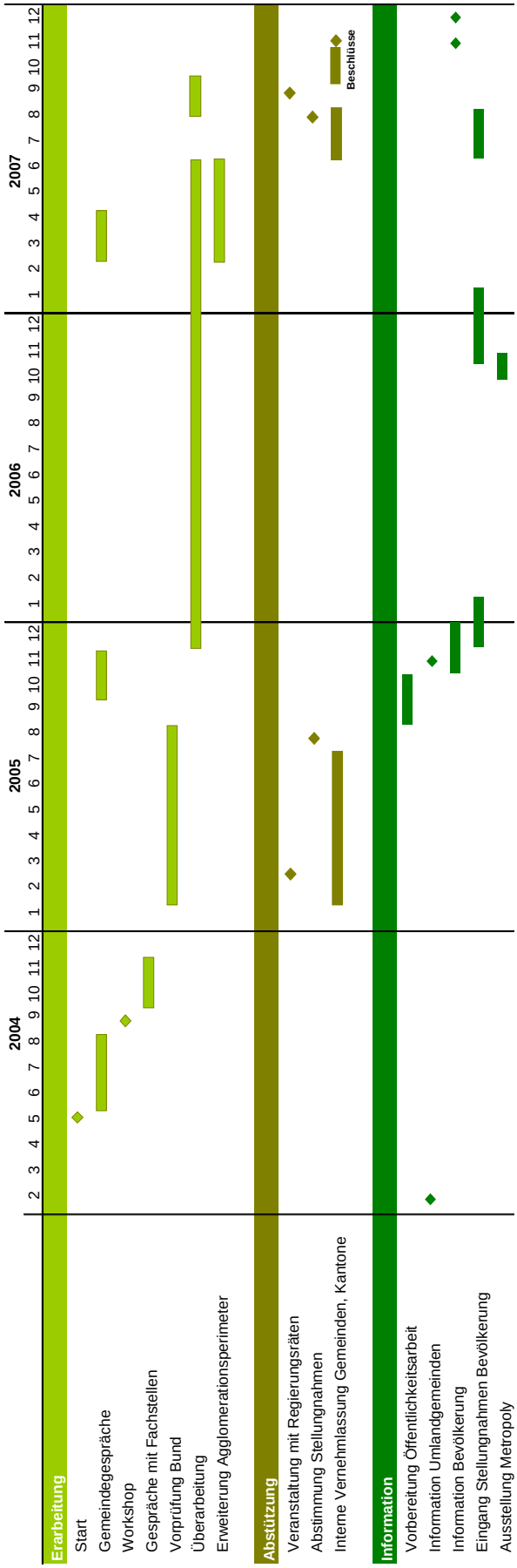



Abbildung 1. Terminplan Erarbeitung Agglomerationsprogramm Obersee

# 2 Öffentlichkeitsarbeit

Broschüre "Perlen der Agglomeration Obersee"

Im Herbst 2005 wurde die Öffentlichkeitsarbeit mit dem Einbezug der Nachbargemeinden und der Bevölkerung gestartet (vgl. Abbildung 1 in Kapitel 1.2). Nachdem in einer Veranstaltung am 22. November 2005 die umliegenden Gemeinden über das Agglomerationsprogramm sowie die Weiterführung, Umsetzung und die Möglichkeit ihrer Mitwirkung informiert wurden, wurde die Broschüre "Perlen der Agglomeration Obersee" an alle Haushalte der vier beteiligten Gemeinden verschickt (vgl. Anhang A1). Die eingegangenen Rückmeldungen (Mails, Rückantwortkarten Broschüre) aus der Bevölkerung wurden aufgenommen und ausgewertet (vgl. Anhang A2). Die Rückmeldungen und die Berücksichtigung einzelner Anliegen im weiteren Verlauf der Arbeiten sind im Anhang dargestellt.

Ausstellung Metropoly

Im November 2006 gastierte die Ausstellung Metropoly des Vereins Metropole Schweiz im Einkaufszentrum Sonnenhof Rapperswil (Abbildung 2), im Seedamm Center Pfäffikon und in der Berufsschule Rüti. Neben einem allgemeinen Teil wurde ein Lokalteil präsentiert, der die Themen Raumentwicklung in der Agglo Obersee, Föderalismus und Integration aufgriff und der Bevölkerung näher brachte. Podiumsdiskussionen an verschiedenen Orten begleiteten die Ausstellung. Auf besonders grosse Resonanz gestossen sind die sogenannten Agglosafaris, welche die Bevölkerung durch die beteiligten Gemeinden führten.

Abbildung 2. Ausstellung Metropoly im Einkaufszentrum Sonnenhof Rapperswil

Zeitungsartikel

Der Zusammenschluss der beteiligten Gemeinden zur Agglo Obersee führte in der ersten Phase bis 2006 und bei der Erweiterung im Jahre 2007 zu einem entsprechenden Medienecho in regionalen und überregionalen Zeitungen (vgl. Anhang A3). Verantwortlich für die offiziellen Pressemitteilungen ist die Geschäftsstelle der Agglo Obersee.

Internetauftritt

Für die Agglo Obersee ist die Domain www.aggloobersee.ch aufgeschaltet. Der Internetauftritt erfolgte im Sommer 2007 zum Start der Vernehmlassung. So wurde der Bevölkerung die Möglichkeit geboten, eine Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm einzugeben. Die beteiligten Gemeinden und Kantone weisen auf ihren Internetseiten mit einem Link auf die Website der Agglo Obersee hin.

Öffentlichkeitsarbeit während der Vernehmlassung

Für die Koordination der Öffentlichkeitsarbeit während der Vernehmlassungsphase 2007 wurde ein Konzept erstellt, das Auskunft gibt über Kommunikationsinhalt, Zielgruppe, Kommunikationsmedium und Zeitpunkt der Veröffentlichung (Abbildung 3).

| | | | 2007 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Kommunikationsinhalt*** | ***Zielgruppe*** | ***Kommunikationsmedium*** | **Juli** | **Aug.** | **Sept.** | **Okt.** | **Nov.** | **Dez.** |
| **1) Abschluss Vernehmlassung** | **Bevölkerung** | ***Internet:* Bericht und Massnahmen** | | | | | | |
| **2) Gemeindebeschlüsse** | **Medien** | ***Pressemitteilung*** | | | | | ◆ | |
| | **Bevölkerung** | ***Amtsblatt, Newsletter, weitere Informationskanäle*** | | | | | ◆ | |
| | **Bevölkerung** | ***Update Internet*** | | | | | ◆ | |
| **3) Regierungsratsbeschlüsse** | **Medien** | ***Pressemitteilung*** | | | | | | ◆ |
| | **Bevölkerung** | ***Update Internet*** | | | | | | ◆ |
| **4) Eingabe beim Bund** | **Medien** | ***Pressekonferenz*** | | | | | | ◆ |

Abbildung 3. Öffentlichkeitsarbeit während der Vernehmlassungsphase 2007

Weiterführung der Öffentlichkeitsarbeit

Für die Öffentlichkeitsarbeit 2008 werden - neben den allgemeinen Informationskanälen (Medien, Internet etc.) - Ideen diskutiert wie z.B. eine zweite Broschüre "Perlen der Agglomeration" zu produzieren, eine Wanderausstellung zu organisieren oder die Bevölkerung mit sogenannten Agglosafaris auf die Agglo Obersee aufmerksam zu machen und in den Prozess einzubinden.

# A1 Infobroschüre

INFORMATIONSZEITUNG AUSGABE HERBST 2005

# PERLEN
## DER AGGLOMERATION OBERSEE
## AGGLO OBERSEE


Identität SEITE 2
Gemeindesteckbriefe SEITE 3
Entwicklung SEITE 4
Verkehrsgestaltung SEITE 5
Lebensqualität SEITE 6
Zukunft SEITE 7


## Editorial

Die Gemeindepräsidenten der vier Agglo Obersee-Gemeinden (v.l.n.r.):
Benedikt Würth, Gemeindepräsident Jona
Kurt Zurbuchen, Gemeindepräsident Freienbach
Walter Domeisen, Stadtpräsident Rapperswil
Anton Melliger, Gemeindepräsident Rüti

### Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

Als Gemeindepräsidenten der Gemeinden Freienbach, Jona, Rapperswil und Rüti liegt uns daran, dass die Herausforderungen unserer Region punkto Lebensqualität breit diskutiert werden. Die grenznahe Lage unserer Gemeinden hat uns seit Jahrzehnten immer wieder dazu ermutigt, visionäre Ideen zu entwickeln. Diese Denkweise eint unsere vier Gemeinden. Das haben wir schon länger erkannt. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms möchten wir den starken Bezügen und Aufgaben unserer Region vermehrt Rechnung tragen. Die Agglo Obersee bietet einen geeigneten Rahmen dafür. Innerhalb der seit Anfang 2003 laufenden Projektarbeit haben wir die Chancen einer vertieften übergemeindlichen Zusammenarbeit erkannt.
Die vorliegende Zeitung ist als Information und Anstoss gedacht, um Sie in die Diskussion einzubeziehen. Ihre Meinung interessiert uns. Gerne können Sie uns diese mit der Antwortkarte auf der Schlussseite oder per E-Mail zustellen.

### Wie eine Perlenkette: Nicht verschmolzen, aber miteinander verbunden

Die Perlenkette ist Sinnbild der vier lose verbundenen Siedlungszentren am Obersee, sozusagen aus der Vogelperspektive. Die erste Perle - auch sinnbildlich als etwas Wertvolles zu verstehen – ist Rüti, durch die verschiedenen Verkehrswege verbunden mit Jona und Rapperswil, zweier weiterer Perlen, die ihrerseits mit der vierten Perle, Freienbach, verbunden sind. Die Wahl des Bildes ist bewusst: Indem die wertvollen Einzel"stücke" miteinander verbunden werden, gewinnt die Kette zusätzliche Bedeutung.

# Im Zeichen örtlicher Nähe und natürlich gewachsener Beziehungen

**Rapperswil, Jona, Freienbach, Rüti. Rapperswil–Jona mit einer gewissen Scharnierfunktion: Rapperswil in Richtung Freienbach und Jona in Richtung Rüti.**

Vier Gemeinden, mit der Fusion von Jona und Rapperswil bald drei, formell zu drei Kantonen gehörend, informell mit Beziehungen zueinander, die Grenzen überschreiten. Vier Gemeinden mit dem See und den beiden Brücken im Zentrum, Sicht frei auf den Bachtel im Norden und den Etzel im Süden, im Übergang zwischen Mittelland und Alpen. Vier Gemeinden, die aufgrund der Verkehrsthematik zu einer Interessengemeinschaft geworden sind. Vier Gemeinden auch, die in räumlicher Nähe Zentrumsfunktionen mit vielen Synergien entwickeln. Manches entsteht sowieso, anderes entwickelt sich ohne entsprechende Willensanstrengung automatisch weg vom Obersee in Richtung Stadt Zürich. Koordiniert gewinnt die Region an Kraft und Bedeutung. Vier Gemeinden, deren öffentliche Vertreter sich im Rahmen der Agglo Obersee – Agglo steht für Agglomeration – entschlossen haben, sich besser kennen zu lernen und die Möglichkeiten zur Kooperation vor der eigenen Haustür zu nutzen.

### Den natürlichen Strömen und Wegen auf der Spur

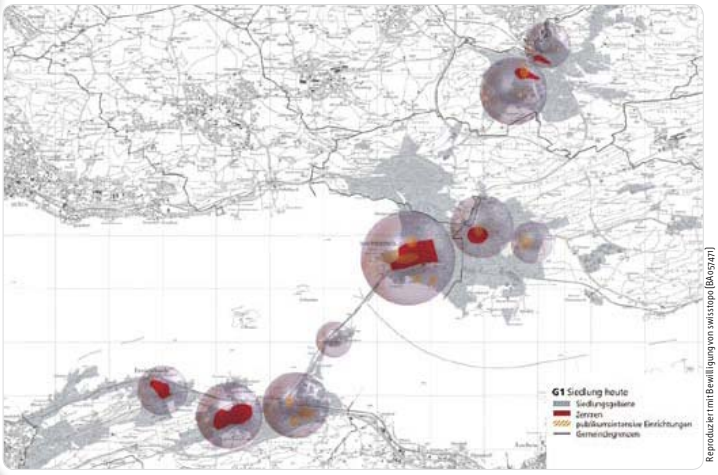
Einst führte der Pilgerstrom des St. Jakobswegs durch Rüti, Jona, Rapperswil und Freienbach. Rapperswil und das Freienbacher Hurden waren per Holzbrücke, Zoll inklusive, miteinander verbunden. Die „Jona" fliesst durch Rüti und Jona in den Zürichsee. Ob von Rüti, Freienbach oder Jona her kommend, muss sich der Individualverkehr heute den Weg durch das Nadelöhr Rapperswil und allenfalls über den Seedamm bahnen. Während der Stosszeiten sind weitere heikle Verkehrsknoten bekannt: Im Bereich Seedamm, Dorfkern Pfäffikon, Zürcher- und Rütistrasse in Rapperswil und Jona oder Rüti-Zentrum. Die vier Gemeinden sind punkto Verkehrsfluss unweigerlich miteinander verbunden. Dasselbe gilt für den öffentlichen Verkehr, der mit S-Bahn, Bus und Schiff Anschlüsse in der ganzen Agglomeration eröffnet. Die Verkehrsadern stehen zum Teil auch für die Menschenbewegungen in der Freizeit. So besteht in der Region auch betreffend Einkaufs- und Freizeitgestaltung ein gewisses Hin und Her. Die Ladenvielfalt in Rapperswil, das Seedamm-Center in Pfäffikon oder die grossen Detaillisten in Rüti auf der einen Seite, der Musiksommer am Zürichsee (Konzerte in Rapperswil, Jona, Rüti und auf der Insel Ufnau), das Kino am See (in Pfäffikon) oder das grenzüberschreitende Vereinsleben auf der andern Seite sorgen für persönliche Verbindungen.

### Von Zürich aus gesehen am andern Ende des Sees

Hand aufs Herz – haben Sie zur Klärung Ihres Wohnortes nicht auch schon einen kleinen „Kunstgriff" getätigt und halt einmal kurz „in der Nähe von Rapperswil" oder „von Zürich aus gesehen am andern Ende des Sees" oder „in der Nähe der Brücke über den Zürichsee" gewohnt? Kommt dazu, dass Rapperswil und Jona weit genug von St. Gallen, Rüti weit genug von Zürich und Freienbach weit genug von Schwyz ist, um eine gewisse regionale Eigenständigkeit zu pflegen. Geografisch liegen die vier Gemeinden also am Rand ihrer Kantone, jeweils mit ihren spezifischen „Farbtupfern". Die hier wohnhaften Menschen leben mit der Chance, über Grenzen hinweg zu denken und eine entsprechend flexible, grenzüberschreitende Mentalität zu entwickeln.

### Die Synergien nutzen, wie sie natürlich gegeben sind

Die Herausforderungen der Zukunft liegen dort, wo die Menschen sind. Ihr Lebensraum verlangt nach sorgsamer Verwaltung und Gestaltung. Ihre Siedlungsgebiete müssen so gesetzt und erschlossen werden, dass die Erreichbarkeit von Arbeits- und Versorgungszentren optimiert und die störenden Nebenerscheinungen minimiert werden. Menschen einer Agglomeration von 50'000 suchen sich ihre Bildungs- und Freizeitzentren, ihre Spitäler und Dienstleistungen in der Nähe aus, weitgehend unabhängig von Kantonsgrenzen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Plattform, die mit den betroffenen Menschen vor Ort lebbare Lösungen sucht. Die Agglo Obersee trägt diesem Anliegen Rechnung. Es wäre allerdings realitätsfremd anzunehmen, dass die Nähe zueinander automatisch zu „innerer Nähe" oder Verbundenheit führt. Dazu bedarf es einer langfristigen, freundschaftlichen Annäherung und bewusster, gemeinsamer Schritte.




Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA057471)

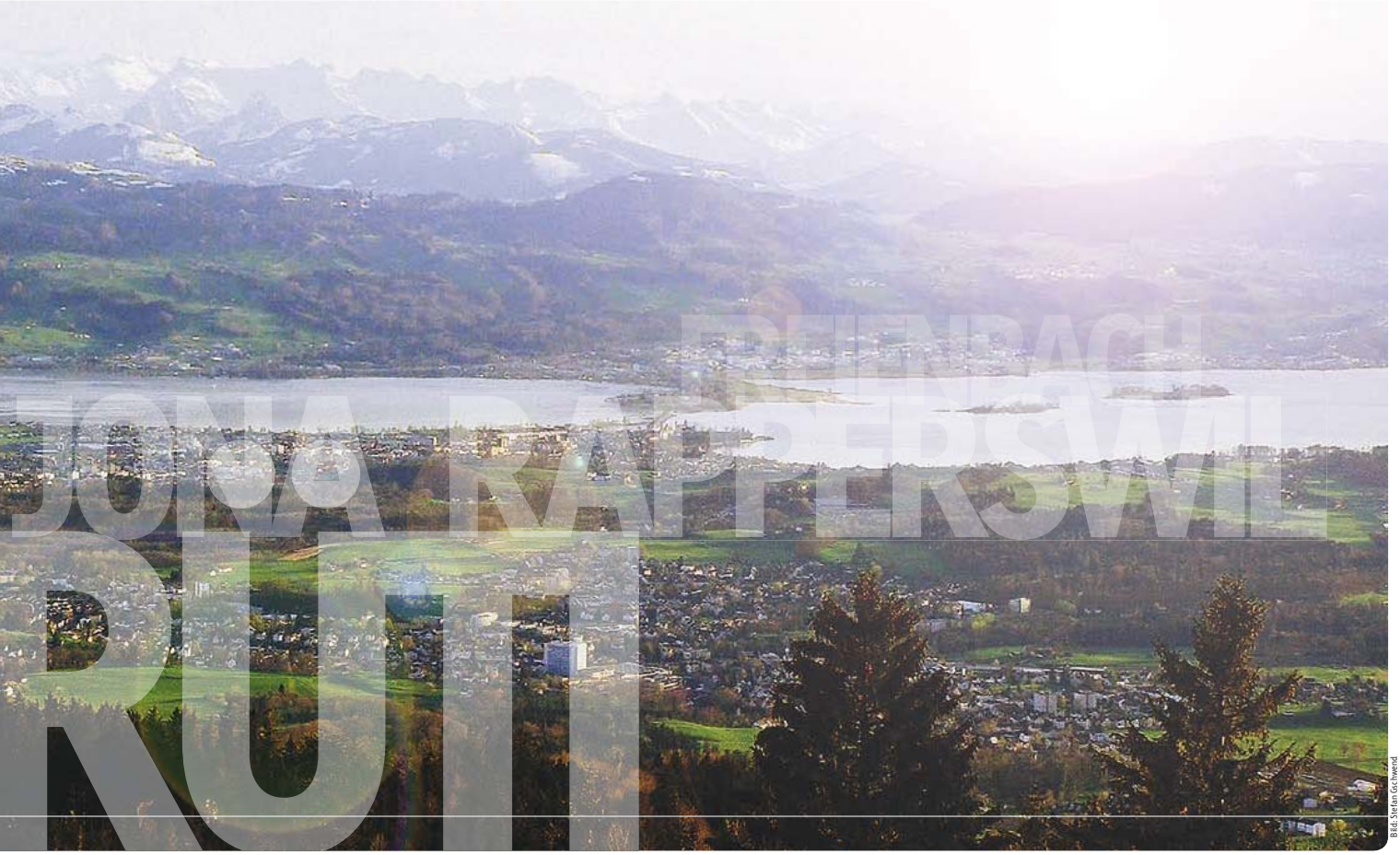



Bild: Stefan Gschwend

# Miteinander: Identität ist Kopf- und Herzsache!

Rapperswil und Jona bilden baulich eine Einheit. Der Siedlungsrand von Rüti ist durch den Wald von Jona und jener von Freienbach (Hurden) durch den See von Rapperswil getrennt. In beiden Fällen liegen kaum 2km Distanz dazwischen. Doch selbst wenn die Einheit wie im Fall von Rapperswil und Jona im Kopf beschlossen ist, braucht das Herz sozusagen Zeit, um nachzukommen. Die Absicht einer engeren Zusammenarbeit ist im Fall der Agglo Obersee zuerst einmal ein Kopfentscheid. Dieser ist dadurch gegeben, dass die anstehenden Herausforderungen der Zukunft im Alleingang nicht bewältigt werden können. Ein Rapperswiler Entlastungstunnel betrifft Jona genauso und ist ohne Rüti und Freienbach nicht denkbar. Die Weiterentwicklung verkehrsintensiver Knotenpunkte hat ebenso Auswirkungen auf die ganze Region. Und selbst wenn sich eine Gemeinde wie Rüti seiner Wohnqualität vermehrt rühmt, ergibt sich die Attraktivität nicht zuletzt aus dem Gesamtumfeld mit seinen ergänzenden Angeboten. Die Stärke liegt in der Vernetzung der ganzen Region. Oder wie es einer der vier Gemeindepräsidenten ausdrückt: „Weniger kann manchmal auch mehr sein. Wir müssen miteinander überlegen, wo was am sinnvollsten ist, statt zu fragen, wer was bekommt."

Die Naherholungsgebiete Richtung Bachtel und Etzel sowie am und auf dem See, die Insel Ufnau, die touristische Anziehungskraft von Schloss und Altstadt Rapperswil, das Alpamare und Casino, die Kunsteisbahn mit den SCRJ Lakers, die See- und Freizeitanlagen Stampf sowie weitere Publikumsmagnete stiften schon heute ein Stück regionale Identität. Das verstärkte Miteinander bedingt aber, dass man sich kennenlernt und ein Stück näher rückt.

## Der Holzsteg, Symbol der Zusammengehörigkeit

Der Übergang von Jona in den Kanton Zürich ist für Ortsansässige seit Jahrzehnten natürlicher Lebensbestandteil. Im Schwesterrain ob Jona ist die Grenze zu Wolfhausen genauso fliessend wie diejenige im Lenggis zu Bubikon und jene im Rütiwald zu Rüti. Rapperswil und Freienbach mussten in Bezug auf die Insel Lützelau seit Jahrzehnten automatisch miteinander reden, liegt diese doch auf Freienbacher Boden, befindet sich aber im Besitz der Ortsgemeinde Rapperswil. Symbol der intensiven Zusammenarbeit von Rapperswil und Freienbach war die denkwürdige Eröffnung der neu erstellten Holzbrücke zwischen Rapperswil und Hurden im Jahre 2001, 123 Jahre nach dem Abbruch der ursprünglichen Holzbrücke.

## Einst ging die Sogkraft vom Rapperswiler Märt aus

Der Rapperswiler Märt früherer Jahrhunderte hatte seine Ausstrahlungen nicht nur nach Jona und über den See, sondern weit ins Zürcher Oberland hinein. Aus allen Richtungen kamen die Bauern mit ihren Produkten. Die historische Stadt verdankte ihr pulsierendes Leben nicht formellen Strukturen, sondern natürlichen Beziehungen.

## Und das meinen die Gemeindepräsidenten

„Ich bin sehr überzeugt von dieser Zusammenarbeit, die für unsere Bürgerinnen und Bürger eine echte Bereicherung ist. Wir müssen uns vermehrt als Region sehen, einschliesslich ihres grossen Potenzials. In den Höfen mit den Gemeinden Freienbach, Wollerau und Feusisberg leben 25'000 Menschen. Rapperswil-Jona bietet eine fantastische touristische und kulturelle Erweiterung. Die Synergien verheissen viel Positives. Darüber hinaus müssen wir zur Region zusammenwachsen, die national mehr Gewicht erhält. Miteinander können wir mehr erreichen."

*Kurt Zurbuchen, Gemeindepräsident Freienbach*

„Durch die strategisch ausgerichtete Agglo Obersee erhält die Zusammenarbeit unserer Gemeinden einen Rahmen. Es handelt sich dabei um ein langfristiges Projekt, dessen Nutzen erst im Laufe der Zeit klar erkennbar sein wird. Fruchtbare Zusammenarbeit basiert immer darauf, dass man den Nachbarn gut kennen lernt. Die Fusion der Gemeinden Rapperswil und Jona mit ihrer Achsenfunktion bringt das Projekt Agglo Obersee noch besser zum Tragen. Ich sehe darin viel bisher zuwenig genutztes Potenzial. Für uns geht es nun darum, proaktiv voranzugehen und die gemeinsamen Möglichkeiten auszuschöpfen."

*Benedikt Würth, Gemeindepräsident Jona*

„Diese Zusammenarbeit entspringt für mich der tieferen Erkenntnis, dass die Zeit gekommen ist, um über die Grenzen hinaus zu denken. Wir müssen uns vermehrt der Frage stellen, wo welche Einrichtung oder Infrastruktur am sinnvollsten ist. Wir brauchen beispielsweise nicht fünf Hallenbäder und drei Eisbahnen. Wir müssen dazu übergehen, die Rollen gemeinsam zu definieren und miteinander aufzutreten. Die Zeit des Feindeslandes im andern Kanton ist definitiv vorbei. Es muss noch selbstverständlicher werden, dass wir innerhalb der Agglomerations-Gemeinden hier- und dorthin gehen, und dass wir einen gesunden Zusammenhalt, als Einheit in der sich ergänzenden Vielfalt, entwickeln."

*Walter Domeisen, Stadtpräsident Rapperswil*

„Rüti im Norden hat seit jeher einen engen Bezug zu Rapperswil und Jona, gleich wie auch Freienbach im Süden. Auf unsere Kantone bezogen sind alle vier ein bisschen randständig. Das hat schon in der Vergangenheit dazu geführt, dass wir einzelne Projekte gemeinsam angingen, so zum Beispiel die Kompostieranlage. Diese Zusammenarbeit hat weiteres Potenzial. Wenn wir etwas erreichen wollen, kommen wir nicht darum herum, sozusagen über den Tellerrand – über die Grenzen – hinauszuschauen. Wo immer künftige Massnahmen örtlich umgesetzt werden: Der Nutzen ist für alle da. Ob es nun Verkehrskonzepte oder Einrichtungen mit übergemeindlichem Charakter sind: Langfristig sinnvolle Lösungen müssen gemeinsam abgewogen werden. Da ist es auch ein grosser Vorteil, dass sich die vier Gemeindepräsidenten auf Anhieb gefunden haben."

*Anton Melliger, Gemeindepräsident Rüti*

**Einwohnerstatistik der letzten 15 Jahre: Im Zeichen regen Wachstums – und wie geht es weiter?**

| | Bevölkerung | | | | | Erwerbstätige | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1990 | 2000 | Zuwachs 1990–2000 | 2004 | Zuwachs 1990–2004 | 1991 | 2001 | Veränderung 1991–2001 |
| Freienbach | 11'200 | 13'400 | 19.6% | 14'200 | 26.8% | 7'900 | 8'900 | 12.7% |
| Jona | 15'300 | 16'400 | 7.2% | 17'600 | 15.0% | 5'800 | 6'200 | 6.9% |
| Rapperswil | 7'500 | 7'200 | -4.0% | 7'800 | 4.0% | 7'400 | 6'300 | -14.9% |
| Rüti | 10'500 | 10'800 | 2.9% | 11'300 | 7.6% | 5'600 | 3'800 | -32.1% |
| **Agglo Obersee** | **44'400** | **47'800** | **7.7%** | **50'900** | **14.6%** | **26'800** | **25'200** | **-6.0%** |

Bild: Gemeinde Freienbach

# Gemeindesteckbriefe: Haben Sie das gewusst?!

**Vier Gemeinden, mit der Fusion von Rapperswil und Jona noch drei: Wie ein Orchester mit Solisten, oder wie der „Kontrapunkt" in der Musik, als eigenständige Melodie, die zum Ganzen passt? Als Gemeinde innerhalb der Agglomeration? Oder als Agglomeration innerhalb der Kantone und des Staates? Die Melodie durchzuziehen braucht Konzentration und Wille. Wer sind die Solisten im Orchester, wer die Exponenten des Kontrapunktes?**

## Gemeinde Jona
### im Steckbrief

- 1 Gemeinde mit den Ortsteilen Jona-Zentrum, Kempraten / Lenggis und Busskirch sowie den Dörfern Bollingen und Wagen
- 1 von 15 Gemeinden des Linthgebietes im Kanton St. Gallen
- Aktuell ca. 17'600 Einwohnerinnen und Einwohner
- Aktuell ca. 6'500 Arbeitsplätze
- 20.72 km² Gesamtfläche
- Höchster Punkt (Eggwald, Wagen) auf 544 m ü.M.
- 3 Bahnstationen auf Gemeindegebiet, alle Teil des Zürcher Verkehrsverbundes

### Bemerkenswert:

Jona hat sich im Laufe der vergangenen Jahrzehnte vom Siedlungsgebiet ohne markantem Dorfkern zu einer schlagkräftigen Gemeinde mit einer klaren Identität und vielseitigen Infrastruktur entwickelt. Das Zentrum mitsamt Gemeindehaus und Einkaufsmöglichkeiten hat heute Gewicht, Jona-Fluss und Bahngeleise sind so über- oder unterquert, dass sie keine Trennlinien mehr darstellen. Die Gemeinde steht für international tätige Unternehmen wie Geberit und Holcim sowie für ein wirtschaftlich interessantes Umfeld generell. Sie steht aber auch für einzigartige Wohnlagen – Seesicht oder -anstoss, Ruhe, Natur- oder Einkaufsnähe je nach Wahl – und für viel Raum für Erholung in der Natur. Dass mit dem steten Bevölkerungswachstum auch die Zubringerstrassen längst zum Thema geworden sind, liegt auf der Hand.

Bild: vrj|Martin Köhl

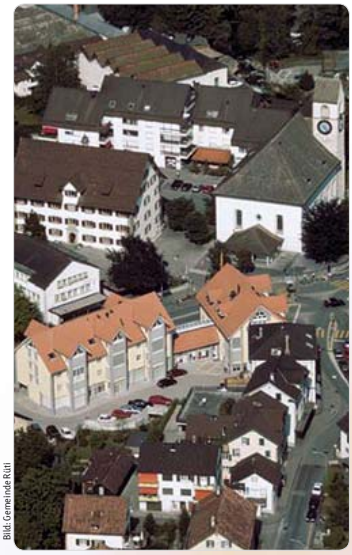


Bild: Gemeinde Rüti

## Gemeinde Rüti
### im Steckbrief

- 1 zusammengewachsene Gemeinde mit heute integrierten Aussenquartieren
- 1 von 11 Gemeinden des Bezirkes Hinwil im Kanton Zürich
- Aktuell ca. 11'400 Einwohnerinnen und Einwohner
- Aktuell ca. 4'100 Arbeitsplätze
- 10.19 km² Gesamtfläche
- Höchster Punkt (Batzberg) auf 771 m ü.M.
- 1 Bahnhof im Zentrum, Teil des Zürcher Verkehrsverbundes

### Bemerkenswert:

Einst fanden gegen 3'000 Berufstätige der weiteren Region Arbeit in der Maschinenfabrik und späteren Joweid sowie im Regionalspital Rüti. Es folgten Niedergang und Schliessung. Die Hypothek wog schwer, auch über die Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg.
Dann ging es wie ein Ruck durch die Rütner Bevölkerung. Seit einigen Jahren erlebt der Ort eine eigentliche Wiederbelebung. Bemerkenswert sind die Investitionen in die Lebensqualität. Tempo 30 ist heute flächendeckend verwirklicht. Auch in Sachen Grünraumkonzept, Fuss- und Radwege sowie Nachtbusbetrieb ist Rüti beispielhaft. Im Dezember 2003 erhielt die Gemeinde den so genannten Energiestadt-Label.

Bild: vrj|Martin Köhl

## Stadt Rapperswil
### im Steckbrief

- Kompakte historische Stadt
- 1 von 15 Gemeinden des Linthgebietes im Kanton St. Gallen
- Aktuell ca. 7'500 Einwohnerinnen und Einwohner
- Aktuell ca. 6'600 Arbeitsplätze
- 1.72 km² Gesamtfläche
- Höchster Punkt (Schlosshügel) auf 434 m ü.M.
- 1 Bahnhof im Zentrum, Teil des Zürcher Verkehrsverbundes

### Bemerkenswert:

Rapperswil ist flächenmässig die kleinste Gemeinde des Kantons St. Gallen. Vor wenigen Jahrzehnten zählte die historische Stadt noch über 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner mehr. Heute leben durchschnittlich noch 1.7 Menschen in einer Wohnung. Die verkehrsfreie Altstadt lebt von Läden, Boutiquen, Hotels, Restaurants und Bars, die zum Verweilen einladen. Das Angebot wird durch Knie's Kinderzoo, das Eisstadion, Erholungsmöglichkeiten am und auf dem See und durch weitere Attraktionen ergänzt. Rapperswil ist das bedeutendste touristische Zentrum am oberen Zürichsee. Nennenswert sind auch die Konzentration der Arbeitsplätze sowie die Hoch- und Berufsschule. Auf engem Raum verfügt Rapperswil über eine breite Palette von Angeboten für die verschiedensten Bedürfnisgruppen.

Bild: Gemeinde Freienbach

## Gemeinde Freienbach
### im Steckbrief

- 1 Gemeinde mit 5 geografisch abgesetzten Ortschaften: Bäch, Freienbach, Hurden, Pfäffikon und Wilen
- 1 von 3 Gemeinden des Bezirkes Höfe im Kanton Schwyz
- Aktuell ca. 14'500 Einwohnerinnen und Einwohner
- Aktuell ca. 7'600 Arbeitsplätze
- 20.31 km² Gesamtfläche
- Höchster Punkt (Schönboden) auf 1022 m ü.M.
- 7 Bahnhöfe / -stationen auf Gemeindegebiet, alle Teil des Zürcher Verkehrsverbundes

### Bemerkenswert:

Selbst in benachbarten Gemeinden ist nur zum Teil bekannt, dass beispielsweise Pfäffikon zur Gemeinde Freienbach zählt. Mit fünf relativ eigenständigen Dörfern mit eigenen Strukturen pflegt die Gemeinde Freienbach die Einheit in der Vielfalt seit Jahrzehnten. Während die Schwyzer Region am linken Zürichseeufer noch Mitte des 20. Jahrhunderts als Armenhaus der Schweiz galt, erlebte sie in den vergangenen Jahrzehnten einen starken Aufschwung. Die vielen Menschen und Unternehmen, die sich in der Gemeinde Freienbach niederliessen, bedingten zukunftstaugliche neue Infrastrukturen im sportlichen, freizeitlichen und schulischen Bereich. Sie führten aber auch zu nie da gewesenen Verkehrsströmen, die es durch weitsichtige Konzepte zu kanalisieren gilt.

### Haben Sie das gewusst?

- Die vier Agglomerationsgemeinden weisen eine Gesamtfläche von über 50km², eine Bevölkerung von über 50'000 Menschen und über 25'000 Arbeitsplätze auf.
- In den vier Gemeinden bestehen Vereine mit total über 500 Angeboten.
- Die Zusammenarbeit der Gemeinden hat Tradition, die mit dem Projekt Agglo Obersee nun deutlich intensiviert werden soll.

# Vernetzte Entwicklung: Heute so! – Und morgen?

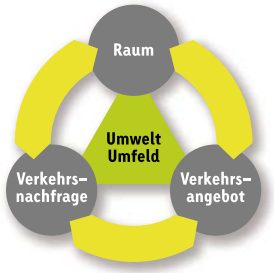
## Die Weichen heute stellen, um morgen bereit zu sein

Die drei betroffenen Kantone St. Gallen, Schwyz und Zürich mit den Gemeinden Rapperswil und Jona SG, Freienbach SZ und Rüti ZH haben die Zeichen der Zeit erkannt. Mit gemeindebezogenen Master-/Richtplänen und diversen Studien haben sie sich intensiv mit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung des Agglomerationsgebietes auseinandergesetzt, jeweils im regionalen Zusammenhang. Neu am Agglo Obersee-Projekt ist die verstärkte kantonsübergreifende Zusammenarbeit. Sie geht davon aus, dass viele Herausforderungen der Zukunft nur vernetzt und damit kantonsübergreifend bewältigt werden können. Das betrifft nicht nur den Siedlungs- und Verkehrsaspekt, sondern auch weitere zentrale Belange der Lebensqualität.

Die Bevölkerung der vier Gemeinden der Agglo Obersee verzeichnete für die Periode von 1990 bis 2004 eine landesweit überdurchschnittliche Wachstumsrate von 14.6%. Gleichzeitig nahm der arbeitsbedingte Pendlerverkehr der ganzen Region in Richtung Zürich zu. Verglichen mit dem Binnenverkehr werden die öffentlichen Verkehrsmittel nach Zürich viel mehr genutzt. Im Agglo Obersee-Gebiet mit seinen über 25'000 Arbeitsplätzen bleiben Angebot und Nutzung des öffentlichen Verkehrs ungenügend; der motorisierte Individualverkehr und die entsprechenden Wartezeiten nehmen gleichzeitig zu.

## Zusammenhang trotz räumlicher Nähe eher bescheiden

Das Potenzial der gegenseitigen Beziehungen innerhalb der vier Gemeinden ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Das betrifft nicht zuletzt die Abstimmung publikumsintensiver Nutzungen im Bereich Arbeit und Freizeit sowie die damit verbundenen Verkehrsbewegungen. – Aufgrund der Pendlerbeziehungen lässt sich, im Gegensatz zur Verflechtung in Richtung Zürich, heute eine rückläufige Tendenz der Beziehungen im Agglomerationsgebiet feststellen. Aufgrund ihrer Zentrumsrolle entwickeln die Agglomerationsgemeinden zwar in ihrer unmittelbaren Umgebung eine gewisse Sogkraft, gleichzeitig sind sie aber stark nach Zürich ausgerichtet. Das Verständnis eines gemeinsamen Lebensraumes am Obersee muss sich erst noch entwickeln.




Wie der „Raum" genutzt bzw. besiedelt wird, wirkt sich auf die „Verkehrsnachfrage" aus. Damit besteht die Basis für das „Verkehrsangebot". Wir gestalten also die Attraktivität unseres „Umfeldes" selber.

## Das Modellvorhaben als abgeschlossene Projektarbeit

Auf der Basis seiner Agglomerationspolitik will der Bund künftig einen strukturellen und finanziellen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung 50 definierter Agglomerationen leisten. Dementsprechend wurden bisher 28 Modellvorhaben zur übergemeindlichen Zusammenarbeit unterstützt. Eines davon betraf die Agglomeration Obersee. Im Rahmen des Projektes wurde ab Januar 2003 eifrig analysiert und diskutiert, auch im Wissen darum, dass die Versorgungsregion Rapperswil-Jona-Rüti-Freienbach heute noch nicht wirklich als Ganzes betrachtet wird.

Die vielfältigen Herausforderungen – die hohe Entwicklungsdynamik, die kantonale Randlage der Gemeinden sowie die überregionalen Siedlungs- und Verkehrsanliegen – gaben der Frage nach einer koordinierten Entwicklungsstrategie besondere Bedeutung. Darüber hinaus wurden Aspekte der generellen Lebensqualität, der Bildung und Kultur in die Diskussion einbezogen.

Bild: vvg/Martin Kloni

**Alle vier betroffenen Gemeinden gelten gemäss eidgenössischer Volkszählung 2000 als Agglomerationsgemeinden. Sie zählen gleichzeitig statistisch zum Metropolitanraum Zürich.**

## Agglomerationsprogramm als vernetztes Entwicklungsvorhaben

Die im Modellvorhaben 2003 gestartete Zusammenarbeit wird im Agglomerationsprogramm Obersee fortgesetzt. Dieses bildet die Grundlage einer angestrebten Vereinbarung von Bund und Agglomeration. Dabei müssen sowohl die Organisation als auch die Rechtsbasis des neuen Netzes noch definitiv geregelt werden. Das Agglomerationsprogramm selbst konzentriert sich auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung:

- Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Zentrumslagen
- Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen
- Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffen in Wohngebieten
- Erhalt beziehungsweise Verbesserung der Lebendigkeit der Ortszentren
- Schaffung von Handlungsspielräumen für die Entwicklung der sehr gut erschlossenen Gebiete

Die Perlenkette dient als symbolischer Aufhänger für die Denkweise, die für gemeinsame Massnahmen im Bereich der Lebensqualität und des Verkehrs nötig sind:

- Abstimmung der Siedlungsentwicklung unter den Gemeinden
- Bestimmung gemeinsamer Aktionsfelder
- Ausbau und Verbesserungen hinsichtlich Verkehrs-Infrastruktur
- Massnahmen im Langsamverkehr (Fussgänger und Fahrradfahrer)
- Gestaltung von Strassenräumen, zum Beispiel im Bereich stark belasteter Hauptverkehrsstrassen

In Ergänzung zum Agglomerationsprogramm konzentriert sich die Zusammenarbeit der Agglo Obersee auf folgende Schwerpunkte:

- Qualitative, punktuelle Stärkung des heute schon bestehenden Bildungsangebotes der Region, unter Berücksichtigung der möglichen Synergien
- Stärkung der regionalen Identifikation im Rahmen einer geeigneten Informationsstrategie

## Gedanken des Projektkoordinators

„Im Rahmen intensiver Projektarbeiten entwickelten wir 2002-2004 das Modellvorhaben Agglo Obersee. Voraussetzung war das Anliegen einer vertieften übergemeindlichen Zusammenarbeit in einem sehr dynamischen Umfeld. Projektpartner waren die vier Gemeinden der Agglomeration Obersee und die Fachämter für Raumplanung der drei betroffenen Kantone. Gemeinsam mit den zuständigen Fachämtern für Strassenverkehr und öffentlichen Verkehr wurden Expertisen für eine bessere Abstimmung erarbeitet. Aus der gleichen Projektorganisation entstand anschliessend das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr. Während bisher stark auf der Fachebene gearbeitet wurde, ist es nun soweit, dass wir mit den ersten Ergebnissen an die Öffentlichkeit treten und diese breiter diskutieren wollen. Die Auseinandersetzung mit den bisherigen Resultaten und die Meinungsbildung zur Zukunft des Agglomerationsprogramms sind uns wichtig."

*Ueli Strauss,*
*Leiter Amt für Raumentwicklung*
*Kanton St. Gallen*

## Drei Thesen als Startbasis

1. Die funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für die wirtschaftliche Prosperität eines Wirtschaftsraumes.
2. Kapazitätsengpässe der Verkehrsinfrastruktur in den Kernstädten haben auch für die Randgemeinden einer Agglomeration einschneidende, wirtschaftliche Konsequenzen.
3. Weil das Raumangebot in den Kernstädten stark beschränkt ist, klaffen Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs und Strassenkapazitäten künftig immer mehr auseinander.

## Die gegenseitige Abhängigkeit der vier Oberseegemeinden

Das Bild der Perlenkette passt ideal zum Zusammenspiel von Rüti, Jona, Rapperswil und Freienbach. Was immer die eine Gemeinde anpackt, wirkt sich auf die nächste aus, sozusagen mit Dominoeffekt. Das gilt sowohl für den Entlastungstunnel Rapperswil als auch für Projektideen wie dem Autobahn-Vollanschluss Seedamm-Center oder Halten in Pfäffikon, gleichzeitige flankierende Massnahmen jeweils vorausgesetzt. Die Abhängigkeiten ergeben sich allerdings nicht nur punkto Verkehr, sondern auch hinsichtlich Arbeitsplatzsituation und publikumsintensiven Angeboten im Einkaufs-, Bildungs- und Freizeitbereich.

Dem Bild der Perlenkette folgend wollen die vier Agglo Obersee-Gemeinden ihre jeweilige Funktion als Zentrumsgemeinde bewahren. Gleichzeitig suchen sie sich aber regional und gegenüber Zürich stärker gemeinsam zu positionieren. Sie gehen davon aus, dass die bessere Nutzung der Synergien eine Chance und Aufwertung der Achse Rüti-Jona-Rapperswil-Freienbach ist. Die Agglomerationsbildung wird damit beschleunigt, die Verdichtung gut erschlossener Zentren gefördert und die Bildung von Nebenzentren auf eigenem Gemeindegebiet differenziert beschränkt. Langfristig wird eine verstärkte Identifikation der Bevölkerung über die eigenen Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg angestrebt.

Georg Tobler
Leiter Strategiegruppe Agglomerationspolitik, Bundesamt für Raumentwicklung

## Was will der Bund mit den Agglomerationsprogrammen erreichen?

Die Agglomerationsprogramme sollen zu einer nachhaltigeren Entwicklung der Agglomerationen beitragen. Dazu gehört namentlich ein effizienter und umweltfreundlicher Agglomerationsverkehr, der optimal mit der Siedlungsentwicklung koordiniert wird. Gleichzeitig soll eine weitere Ausdehnung der Siedlung in die Landschaft vermieden werden. Zudem will der Bund eine bessere Zusammenarbeit in den Agglomerationen fördern.

## Welchen Nutzen haben die Gemeinden und Kantone von einem Agglomerationsprogramm?

Der Hauptnutzen eines Agglomerationsprogramms liegt in der betroffenen Region selber: Erstens verlangt der Bund für eine finanzielle Beteiligung am Agglomerationsverkehr ein Agglomerationsprogramm, das die Koordination zwischen Siedlungsentwicklung und Gesamtverkehr sicherstellt. Zweitens sind – auch bei einer finanziellen Beteiligung des Bundes – die finanziellen Möglichkeiten von Kantonen und Gemeinden begrenzt. Sie müssen also Prioritäten setzen. Das ist eine der zentralen Funktionen des Agglomerationsprogramms. Drittens kann die dafür notwendige Koordination von Siedlung und Verkehr sinnvollerweise nur grenzüberschreitend geschehen.

## Was erwartet der Bund von den beteiligten regionalen Akteuren?

Die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms stellt die beteiligten Gemeinden und Kantone vor grosse fachliche und politische Herausforderungen. Ein Agglomerationsprogramm lässt sich in den herkömmlichen fachlichen und institutionellen Grenzen nicht erarbeiten und auch nicht umsetzen. Gärtchendenken ist der Tod jedes Agglomerationsprogramms. Der Bund erhofft sich deshalb von den regionalen Akteuren Mut für Neues und die Offenheit, über bestehende fachliche und institutionelle Grenzen hinweg nach der optimalen Lösung für die ganze Region zu suchen.

## Wo stehen die Arbeiten zum Infrastrukturfonds des Bundes?

Mit der Zustimmung zum Neuen Finanzausgleich wurde die verfassungsrechtliche Grundlage geschaffen, um Erträge aus der Mineralölsteuer für Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs zu verwenden. Mit einer separaten Vorlage soll ein Infrastrukturfonds für die Finanzierung der Bundesbeiträge geschaffen werden. Eine entsprechende Botschaft soll voraussichtlich Ende 2005 oder Anfang 2006 vom Bundesrat verabschiedet werden. Die Vorlage wird frühestens ab 2008 in Kraft treten. Der Bund wird sich mit maximal 50% an den im Agglomerationsprogramm ausgewiesenen Infrastrukturkosten beteiligen.

# Entwicklung

## Verkehrsgestaltung – das Rückgrat der

### Ländlich geprägtes Verkehrsverhalten mit hohem Individualverkehr

Die Agglo Obersee verfügt gemäss Expertenberichten als Ganzes nicht nur über ein ländlich geprägtes Selbstverständnis, sondern auch über ein ländlich geprägtes Verkehrsverhalten. Die weiträumigen, schwach besiedelten Wohngebiete abseits der Zentren, mit den oft langen Anfahrtswegen für Arbeits-, Einkaufs- und Freizeittätigkeiten, führen notgedrungen zu einer ständigen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs. Gleichzeitig erschwert die dünne Besiedlung ausserhalb der Zentren den Aufbau eines effizienten öffentlichen Verkehrssystems. Die Erschliessungsqualität der ganzen Region ist ohne gezielte Massnahmen längerfristig gefährdet. Die Einwohnerinnen und Einwohner der Hauptverkehrsachsen wären dann noch stärker vom motorisierten Individualverkehr betroffen. Die Dominanz Zürichs würde noch stärker, nicht zuletzt auch deshalb, weil die Stadt mit der S-Bahn seit längerem bequem erreichbar ist. Es ist also dringend nötig, im kleineren Rahmen entsprechende Angebote zu schaffen und damit die Vernetzung der Agglomeration voranzutreiben. Die Zielsetzungen der Region und damit die Aufwertung der Perlenkette am Obersee lassen sich nur über die Stärkung des öffentlichen Verkehrs erreichen.

| | LV | ÖV | MIV |
|---|---|---|---|
| Agglo Obersee (Rüti, Jona, Rapperswil, Freienbach) | 23% | 10% | 67% |
| Region Zimmerberg | 27% | 11% | 62% |
| Stadt Zürich | 29% | 32% | 38% |

### Kleinräumiges Einzugsgebiet der Agglomerationsgemeinden

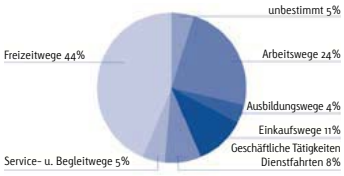
Die Mehrheit der Wegpendler der Agglomerationsgemeinden ist in Richtung Grossraum Zürich orientiert; der Arbeitsweg von 30-40 km wird mehrheitlich mit der S-Bahn zurückgelegt. Demgegenüber wohnen 50% der Zupendler zu den vier Agglo Obersee-Zentren weniger als 5km, gar 70% weniger als 10km entfernt vom Arbeitsort. Ein Grossteil des arbeitsbedingten Verkehrsaufkommens ist somit hausgemacht.

Die Prognosen für die kommenden 25 Jahre zeigen eine weitere markante Zunahme der Verkehrsbewegungen, für Freienbach von +37%, für Rapperswil-Jona von +30% und für Rüti von +14%. Insgesamt ergeben sich so rund 37'000 zusätzliche Bewegungen pro Tag. Kommt der ganze Freizeitverkehr dazu, zu dem noch keine verlässlichen Zahlen vorliegen, von dem man aber weiss, dass er die höchste Verkehrsleistung provoziert. Der Anteil verschiebt sich dabei seit einem viertel Jahrhundert deutlich in Richtung motorisiertem Individualverkehr. Solche Zahlen stellen eine Herausforderung dar, die ohne Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr nicht, oder nur mit starken Konsequenzen auf die Lebensqualität, zu bewältigen ist.

● LV = Langsamverkehr,
ÖV = Öffentlicher Verkehr,
MIV = Motorisierter Individualverkehr

| | | Freienbach | Rapperswil | Jona | Rüti |
|---|---|---|---|---|---|
| **Binnenpendler** | Menge | 42% | 40% | 33% | 33% |
| | Anteil LV/ÖV | 39% | 81% | 52% | 55% |
| **Wegpendler** | Ziel | ZH | ZH / Jona | ZH / Rapperswil | ZH(-Oberland) |
| | Anteil LV / ÖV | 33% | 59% | 46% | 40% |
| **Zupendler** | Quelle | March | Jona / Bezirk See | Rapperswil/Bezirk See | ZH-Oberland |
| | Anteil LV / ÖV | 24% | 49% | 31% | 31% |

● **Tagesdistanz nach Zweck**




Basis: 29'407 Personen ab 6 Jahren ©are und BFS

### Haben Sie das gewusst?

- Der Anteil der direkt in den vier Wohngemeinden arbeitenden Bevölkerung nimmt seit 1990 ständig ab; die Wegpendlerbeziehungen in den Grossraum Zürich nehmen ständig zu.
- Die Pendlerbeziehungen von Agglomerationsgemeinde zu Agglomerationsgemeinde nehmen laufend ab.
- Der prozentuale Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Pendlerverkehr nimmt laufend zu.
- In Richtung Zürich wird ein Grossteil der Wege mit der S-Bahn zurückgelegt, mit seit zehn Jahren steigender Tendenz.
- Der Langsamverkehr der Fussgänger und Fahrradfahrer macht im kleinräumigen Bereich fast gleich viel aus wie der motorisierte Individualverkehr.

# Lebensqualität – das Zünglein an der Waage

Bild: Gemeinde Freienbach

## Ein Einkaufsangebot, das mehr als 90'000 Menschen versorgen kann

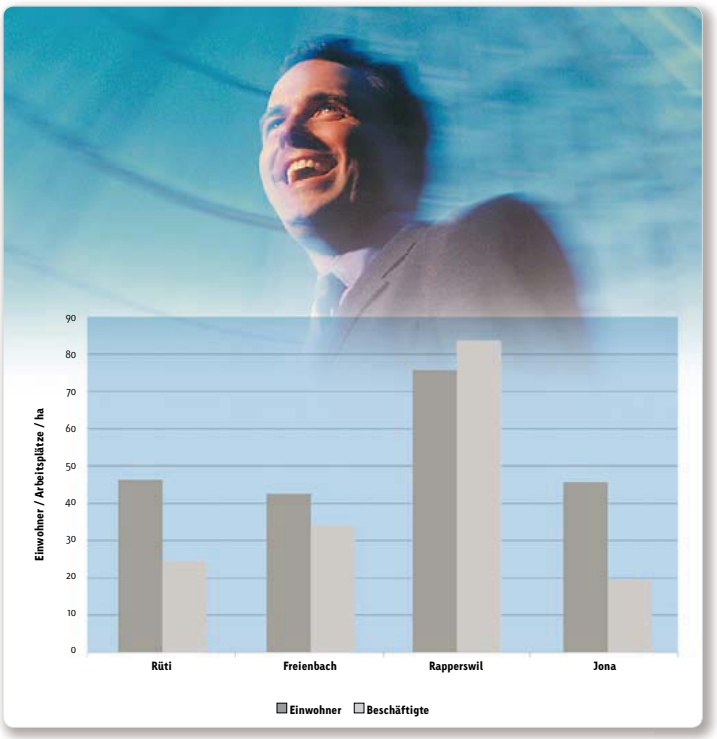
Sowohl Rapperswil und Jona als auch Freienbach und Rüti haben sich in den vergangenen Jahren als Einkaufsschwerpunkt überdurchschnittlich entwickelt. Rapperswil und Jona können heute zusammengenommen die Versorgungsfunktion für ca. 45'000 Menschen wahrnehmen, Tendenz stark steigend. Freienbach hat eine diesbezügliche Kapazität von 33'000, Tendenz ebenfalls stark steigend. Auch Rüti hat sich tendenziell vom Arbeits- zum Einkaufsstandort entwickelt, mit einer Kapazität über der Einwohnerzahl. Entsprechend entwickeln die Zentrumsorte eine ungebremste Sogkraft für auswärtige Besucherinnen und Besucher. Dieser Tatsache ist auch in Zukunft Rechnung zu tragen.

## Ein Wohnangebot mit tendenziell ländlicher Struktur

Aufgrund der grosszügigen Zonenplanung entwickelte sich in Jona, Freienbach und Rüti in der Vergangenheit eine lockere Siedlungsstruktur. Dies führte zu einem durchgrünten, da und dort aber auch eher anonymen „Siedlungsbrei". Auffällig war der relativ hohe Flächenverbrauch pro Person sowie die damit verbundenen hohen Verkehrsflächen. Dem hohen Anteil an Individualflächen steht heute ein eher kleines Angebot an öffentlichen Flächen gegenüber. Der Kulturlandverbrauch dürfte gemäss Hochrechnungen in absehbarer Zeit an seine Grenzen stossen. So ist voraussehbar, dass die heute eingezonten Wohngebiete, einschliesslich der Reserven, die prognostizierten Bedürfnisse der nächsten 25 Jahre nicht abzudecken vermögen. Erwartungsgemäss bildet hier das von städtischen Dichten geprägte Rapperswil eine Ausnahme. Hier liegen sowohl der Verbrauch an Gebäudeflächen pro Einwohnerin und Einwohner sowie pro Arbeitsplatz als auch der Anteil der Verkehrsflächen deutlich tiefer als in den übrigen drei Gemeinden. Als Folge der geringen Siedlungsdichte ausserhalb von Rapperswil ist der Aufbau eines effizienten, öffentlichen Angebotes, zum Beispiel im Sinne eines Stadtbusses, erschwert.

## Rapperswil als Vorbild für die künftige Entwicklung

Die raumplanerischen Vorstellungen der Zukunft laufen auf klare städtebauliche Akzente hinaus, wie sie heute in Rapperswil mehrheitlich bereits bestehen. So kommt der Nutzung der Entwicklungspotenziale zentraler, leicht erreichbarer Standorte wie Schweizerhof in Rüti, Neue Jona- / St. Gallerstrasse in Rapperswil-Jona oder Churerstrasse in Pfäffikon (Freienbach) besondere Beachtung zu. Publikumsintensive Einrichtungen sollen zentral und leicht erreichbar erstellt werden. Dasselbe gilt für verdichtete Wohngebiete in Zentrumslagen. Vom Standpunkt der Siedlungsentwicklung – nicht der wirtschaftlichen Maximierung – entspricht dies einer Verdichtung bereits erschlossener Gebiete. Gleichzeitig wird der Umnutzung von Industrie- in Siedlungsgebiete gegenüber Neuerschliessungen Priorität eingeräumt. In jedem Fall ist der Anschluss an den öffentlichen Verkehr ein wichtiges Kriterium, wobei auch der Aufwertung des so genannten Langsamverkehrs, also jenen, die zu Fuss oder per Velo unterwegs sind, vermehrt Beachtung geschenkt wird. Es ist das erklärte Ziel des Projektes, das künftige zusätzliche Verkehrsaufkommen vorwiegend über den öffentlichen Verkehr aufzufangen. Aus diesen Massnahmen verspricht man sich die Erhaltung wichtiger Landschafts- und Naherholungsräume. Diese sollen innerhalb der einzelnen Gemeindegebiete und nach Möglichkeit darüber hinaus miteinander vernetzt werden.




● Der so genannte Aktivitätsindex zeigt das Verhältnis von Einwohnerzahl und Arbeitsplätzen pro Hektare.

## Bildung und Information als prioritäre Schwerpunkte der Zukunft

Den Verantwortlichen des Projektes Agglo Obersee war von Anfang an bewusst, dass sich die Lebensqualität einer Region nicht auf Siedlungs- und Verkehrsentwicklung beschränken lässt. Auch wenn diese beiden Schwerpunkte vom offiziellen Agglomerationsprogramm her gesetzt sind, wird der Bogen bewusst weiter gespannt. So wurde im Rahmen des Projektes Agglo Obersee eine Fülle an Informationen zur Funktionsteilung und -ergänzung der vier Gemeinden gesammelt und bearbeitet. Daraus wurde deutlich, dass in der Region Schwerpunkte nötig sind, und dass nicht jedes Angebot an jedem Zentrumsort geführt werden kann. Vertieft wurden insbesondere die Bereiche Bildung, Gesundheit, Sport / Freizeit / Erholung und Medienlandschaft bearbeitet. Bildung und Information / Medien wurden schliesslich als Start- und Schlüsselprojekte ausgewählt, die nun weiterverfolgt werden. Die Agglo Obersee soll sich als Bildungszentrum etablieren, langfristig gesehen mit einer lückenlosen Bildungskette von jung bis alt vor Ort. Gleichzeitig wird der Identitätsfindung höchste Priorität beigemessen. Einerseits soll ein geeignetes Informationsgefäss für die breite Miteinbeziehung der Bevölkerung sorgen, andererseits soll die Agglo Obersee durch kreative Massnahmen vermehrt als Ganzes erlebbar gemacht werden.

# Die Zukunft hat begonnen!

## Im Zeichen einer bewussteren regionalen Positionierung

Die Agglo Obersee und ihr Wirkungsbereich sollen zur eigenständigen Marke werden. Die geografische Nähe genügt dabei nicht. Wenn die Entwicklungspotenziale regional bewusster gebündelt und positioniert werden, gilt es auch „zeitliche“ und „emotionale“ Distanzen zu überwinden. Die Frage, wie rasch ein Zielort innerhalb der Agglomeration erreicht werden kann und will, ist zentral. Dazu bedarf es von Seiten der Obersee-Bevölkerung eines verstärkt städtischen Selbstverständnisses. Von Seiten der Behörden ist eine strategisch übergeordnete, vernetzte Betrachtungsweise nötig. Sie muss dem Vor- und Nachteilsausgleich vermehrt Beachtung schenken. Mit dem Markenzeichen Obersee schafft die Region ein gesundes Gegengewicht zu Zürich, mit einer zunehmenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Verflechtung.

Die Strategie der Zukunft sucht das sinnvolle Zusammenspiel von Vermeiden – Verlagern – Verträglicher machen. In kombinierter Form und mit den nötigen motivierenden und kanalisierenden Massnahmen verbunden wirkt sich die Strategie mehr und mehr auf die Gesamtverkehrsmenge, Strassenkapazität und Siedlungsqualität aus.

### Strategien im Sinne einer vernetzten Agglo Obersee

Auf der Basis der bisherigen Projektarbeit lassen sich folgende Schwerpunkte festhalten:

**Siedlung:**

- Konzentration der wesentlichen Entwicklung auf die Knoten des öffentlichen Verkehrs
- Abstimmung der Verkaufsflächen und weiterer publikumsintensiver Angebote auf den öffentlichen und Langsamverkehr
- Abstimmung der regionalen Arbeitsplatz- und Wohnstandorte im Rahmen einer sinnvollen Funktionsteilung und -ergänzung

**Verkehr:**

- Stärkung der Verbindungen im Oberseegebiet nach innen (Beschleunigung durch Ortsbus)
- Leistungserhöhung der Verbindungen aus den näheren Einzugsgebieten (ca. 5km) in Richtung Zentren (Attraktivitätssteigerung durch Regiobus)
- Verknüpfung der Zentrumsorte durch verbesserte Verbindungen (Erreichbarkeit durch S-Bahn)

Hinsichtlich Stärkung des eigentlichen Rückgrates der Agglomeration, des öffentlichen Verkehrs, sind kurzfristig bereits ein Fahrplanwechsel – ab Dezember 2006 mit Anschlüssen im Viertelstundentakt – sowie längerfristig weitere lokale und regionale Verbesserungen vorgesehen.

**Lebensqualität:**

- Sicherung wichtiger Landschafts- und Erholungsräume
- Entwicklung der Region zum Bildungszentrum
- Identitätsförderung durch breite Information und Kommunikation

### Leitideen für die Entwicklung der Agglo Obersee

Im Rahmen ihrer Workshops haben die beteiligten Gemeinden und Kantone auf der Basis der Strategien einprägsame Leitideen entwickelt:

**1. Wir stärken die Bedeutung des Lebens- und Wirtschaftsraums Agglo Obersee im Metropolitanraum Zürich.**
- Synergien nutzen
- Identität und Vielfalt stärken
- Nachhaltig entwickeln

**2. Wir setzen auf städtebauliche Qualität.**
- Durch Verdichtung Akzente an bereits erschlossenen Lagen setzen
- Zentrale städtebauliche Nutzungen fördern
- Innen- vor Aussenentwicklung anstreben

**3. Wir vergrössern die Handlungsspielräume durch eine grenzüberschreitende Abstimmung von Siedlung und Verkehr.**
- Kantonsübergreifend planen
- Siedlung und Verkehr abstimmen
- Siedlung auf das öffentliche Verkehrs-Rückgrat ausrichten

**4. Wir reduzieren die unerwünschten Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs.**
- Motorisierten Individualverkehr kanalisieren
- Motorisierten Individualverkehr auf öffentlichen oder Langsamverkehr verlagern
- Verkehrszunahme mit öffentlichem Verkehr auffangen
- Langsamverkehrsnetze aufwerten
- Mobilitätsmanagement und Kampagnen starten
- Motorisierten Individualverkehr verträglicher machen
- Parkplatz- und Strassenraum optimal nutzen

**5. Wir stützen das Agglomerationsprogramm breit ab.**
- Bevölkerung informieren und einbeziehen
- Mit den umliegenden Gemeinden zusammenarbeiten
- Verbindlichkeit schaffen
- Alternative Finanzierungsmodelle einbeziehen

Grundlage: Strittmatter Partner AG / Emch + Berger AG

## Die Perlenkette der Zukunft

Der Zielzustand der Agglo Obersee für die Zeit nach 2020 wird wie folgt beschrieben:

- Die Siedlungsentwicklung ist auf die Schwerpunkte der Perlenkette ausgerichtet. Auch ausserhalb der Hauptzentren besteht eine Konzentration auf mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossene Gebiete.
- Die Siedlungsränder sind begrenzt; das Erscheinungsbild ist akzentuiert.
- Der gesamte Agglomerationsraum ist vernetzt und gestärkt; die einzelnen Zentren haben ihre Vielfalt erhalten.
- Die Zentren sind durch die S-Bahn im Viertelstundentakt miteinander verbunden, neu auch mit Halt beim Seedamm Plaza.
- Die Bahnhöfe Rüti, Jona, Rapperswil und Pfäffikon sind wichtige Umsteigeknoten, von Bahn auf Bus, von Bus auf Bahn und von Bus auf Bus.
- Die Gebiete ausserhalb der Zentren sind durch Regional- und Ortsbusse erschlossen.
- Die vier Zentren der Perlenkette haben eine sinnvolle Funktionsteilung und -ergänzung gefunden.
- Publikumsintensive Einrichtungen sind aufeinander abgestimmt und zentral gelegen.
- Arbeits-, Wohn- und Versorgungsangebote sind im gesunden Gleichgewicht.
- Die Landschafts- und Erholungsräume werden vielfältig genutzt.
- Die öffentlich genutzten Gebiete der Zentren und Quartiere sind attraktiv gestaltet und miteinander verbunden.
- Die Siedlungsgebiete und Landschaftsräume der Agglomerationsgemeinden sind miteinander vernetzt.

*(Sinngemässe Zusammenfassung des aktuellen Berichtes Agglo-Programm der Ernst Basler+Partner AG)*

# Perspektiven der Gemeinden belassen Spielraum für Gemeinsamkeiten

**Mit dem Fokus auf qualitatives Wachstum, der Förderung urbaner Strukturen und Verhaltensweisen sowie einer Verkehrsstruktur in Richtung öffentlichem und Langsamverkehr, der Abstimmung publikums-intensiver Zentren und der Verdichtung überbauter Schlüsselzonen verfolgen die vier Zentrumsorte auch innerhalb ihrer Gemeindegrenzen gleiche Anliegen, ohne dabei ihre Besonderheiten zu verlieren.**

Zusammenfassend die besonderen Perspektiven der drei Gemeinden (Rapperswil-Jona wird hier als Einheit gesehen):

**Freienbach:** Langsames, kontinuierliches Wachstum, das der Limitiertheit der heutigen Verkehrsstruktur Rechnung trägt und demzufolge eine geplante Etappierung nötig macht, Bevorzugung einfach erreichbarer, gut erschlossener Lagen, Basis=Masterplan Höfe (2004)

**Prioritäre Anliegen:**
- Sanierung des Knotenpunktes Etzelpark/Schweizerhof mit Anschluss des Seedamm-Centers (direkter Autobahnanschluss)
- Verlegung des Durchgangsverkehrs (Umfahrung Pfäffikon) bei gleichzeitiger Aufwertung der Churerstrasse und Ausführung der flankierenden Massnahmen in Freienbach und Bäch
- Achse Unterdorf-Bahnhof/Verwo-Areal - Bahnhofstrasse - Dorfplatz - Schulen -Entwicklungsgebiet Halten als kommunale Entwicklungsachse
- Stärkere Einbindung des Gebietes im Bereich des Seedamm-Centers bei gleichzeitiger Stärkung des lokalen Zentrums von Pfäffikon

**Rapperswil-Jona:** Langsames, kontinuierliches Wachstum, Gesamtverkehrsoptimierung mit starker Förderung des öffentlichen Verkehrs, Miteinbezug Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona und ÖV-Studie Rapperswil-Jona

**Prioritäre Anliegen:**
- Städtebauliche Aufwertung der St. Galler- / Neuen Jonastrasse
- Weiterverfolgung der Verkehrsberuhigung mit durchgehendem Tunnel Seedamm-Hüllistein mit Anschlüssen ans oberirdische Strassennetz beim Teuchelweiher und in Kempraten
- Ausbau der Busterminals in Jona und Rapperswil
- Erstellung einer Busspur auf der Neuen Jonastrasse (Bereich Glärnischstrasse – Cityplatz)

**Rüti:** Konzentration auf Siedlungsaspekte, Miteinbezug Richtplan Kanton Zürich

**Prioritäre Anliegen:**
- Zukunftgerichtete Nutzung des Sulzer-Areals
- Aufwertung des Bahnhof-Umfeldes
- Einrichtung einer Busspur
- Sanierung des Schwimmbades
- Aufwertung der Fliessgewässer inklusive Attraktivität der Uferbereiche

## Zur Definition einer Agglomeration:

**Eine Kernstadt mit dicht besiedelten Randgebieten**

In der Schweiz ist der Begriff „Agglomeration" (lateinisch agglomerare = fest anschliessen) vom Bundesamt für Statistik exakt festgelegt. Kurz zusammengefasst:
- Agglomerationen sind zusammenhängende Gebiete mehrerer Gemeinden mit insgesamt mindestens 20'000 Menschen.
- Jede Agglomeration besitzt eine Kernzone, die aus der Kernstadt und allenfalls weiteren Gemeinden besteht.
- Die Zuteilung von Gemeinden zu einer Agglomeration basiert punkto baulichem Zusammenhang, Einwohner-/Arbeitsplatzdichte, Arbeitsort, Bevölkerungswachstum und wirtschaftlichen Schwerpunkten auf genauen Richtlinien.
- In der Schweiz bestehen 50 Agglomerationen, denen ca. 1'000 Gemeinden mit einer Gesamtfläche von 9'000 km² bzw. 5.4 Millionen Menschen zugerechnet werden. Das entspricht knapp 3/4 der Gesamtbevölkerung.
- Die mit Abstand grösste Agglomeration der Schweiz ist Zürich mit mehr als 1 Million Menschen. Europäisch sind Moskau mit 13.75 und London mit 11.95 Millionen Menschen die grössten Agglomerationen.

Mehr finden Sie unter:
www.bfs.admin.ch
www.agglomeration.ch

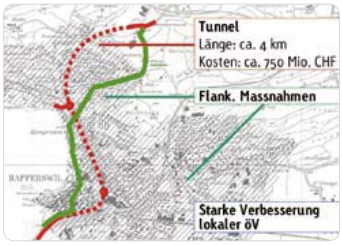
## Interessante Zahlen

Für die kommenden Jahre kann von folgenden Zahlen und Annahmen ausgegangen werden, kritische Selbstbeurteilung vorausgesetzt:
- Pro Jahr werden 5% der noch freien Bauzonen überbaut.
- Pro Jahr werden in Gebieten mit städtebaulicher Verdichtung / Umnutzung 4% der Potenziale genutzt.
- Ab 2010 werden 5% der bis dannzumal neu geschaffenen Siedlungsentwicklungsgebiete überbaut.
- Bevölkerungswachstum und Beschäftigungsgrad nehmen 0.5% pro Jahr zu.

● Prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl im Jahr 2020

| | 2004 | 2001 | 2020 | 2020 | Veränderungen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Einwohner | Beschäftigte | Einwohner | Beschäftigte | Einwohner | Beschäftigte |
| Freienbach | 14'200 | 8'900 | 19'700 | 13'700 | 39% | 54% |
| Jona | 17'600 | 6'200 | 20'700 | 8'200 | 18% | 32% |
| Rapperswil | 7'800 | 6'300 | 9'800 | 6'900 | 26% | 10% |
| Rüti | 11'300 | 3'800 | 14'100 | 4'750 | 25% | 25% |
| **Agglo Obersee** | **50'900** | **25'200** | **64'300** | **33'550** | **26%** | **33%** |

## Entlastungstunnel von Rapperswil-Jona aus heutiger Sicht




● Ein Verkehrsprojekt von grosser regionaler Tragweite, mit direkten Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Verkehrsstruktur

# Ihre Meinung interessiert uns!

**Was halten Sie von der Agglo Obersee?**
**Was gefällt Ihnen, was nicht?**

Senden Sie uns Ihre Gedanken mit beiliegender Antwortkarte.
Sie erreichen uns auch per E-Mail unter:

**info@aggloobersee.ch**

Vielen Dank für Ihren geschätzten Beitrag!

## Am Agglomerationsprogramm Beteiligte

Das Agglomerationsprogramm wird von den Kantonen Schwyz, St. Gallen und Zürich sowie von der Stadt Rapperswil und den Gemeinden Freienbach, Jona und Rüti getragen. Die Federführung liegt beim Kanton St. Gallen.

**Kanton St. Gallen:**
- Ueli Strauss, Leiter Amt für Raumentwicklung (Federführung)
- Walter Peyer, Abteilung Ortsplanung ARE SG

**Kanton Schwyz:**
- Dr. Robert von Rotz, Kantonsplaner

**Kanton Zürich:**
- Christian Gabathuler, Kantonsplaner
- Walter Würth, Kreisplaner

**Gemeinde Rüti:**
- Anton Melliger, Gemeindepräsident

**Stadt Rapperswil:**
- Walter Domeisen, Stadtpräsident

**Gemeinde Jona:**
- Benedikt Würth, Gemeindepräsident
- Josef Thoma, Gemeinderatsschreiber

**Gemeinde Freienbach:**
- Kurt Zurbuchen, Gemeindepräsident
- Ueli Ehrbar, Abteilungsleiter Bau

**Unterstützung der Programmentwicklung:**
- Wilhelm Natrup/Patrick Ruggli
  Ernst Basler + Partner AG, Zürich
- Fallweiser Miteinbezug weiterer Fachstellen und Entscheidungsträger

## Adressen und Homepages der Agglo Obersee-Gemeinden

- Gemeindeverwaltung Rüti
  Gemeindehaus, Breitenhofstr. 30
  8630 Rüti **www.rueti.ch**
- Stadtverwaltung Rapperswil
  Stadthaus, Rathausplatz 2
  8640 Rapperswil **www.rapperswil.ch**
- Gemeindeverwaltung Jona
  St. Gallerstr. 40
  8645 Jona **www.jona.ch**
- Gemeindeverwaltung Freienbach
  Gemeindehaus Schloss
  Unterdorfstr. 9
  8808 Pfäffikon **www.freienbach.ch**

**Impressum**

**Herausgeberinnen:**
Stadt Rapperswil, Gemeinden Freienbach, Jona und Rüti, in Zusammenarbeit mit den Kantonen St. Gallen, Schwyz und Zürich

**Grundlagen / Quellen:**
Ernst Basler + Partner AG, Zürich
Strittmatter Partner AG / Emch + Berger AG, St. Gallen
Jauch Zumsteg Pfyl, Freienbach und Zürich
Brandes Energie, Zürich / Suter von Känel Wild AG, Zürich

**Gesamtkoordination:**
Dunja Binggeli/Barbara Burger/Wilhelm Natrup

**Text:** pro-motion, Dr. Hansruedi Steiner, Nuolen
**Grafik / Layout:** Geiter GGW, Wollerau
**Druck:** Bruhin AG, Freienbach
**Auflage:** 20'000

# A2 Auswertung der Antwortkarten

Im Dezember 2005 ist in den vier Agglo-Gemeinden die Broschüre „PERLEN“ versandt worden. Von den beigelegten Antwortkarten sind 171 zurückgesandt worden, welche sich wie folgt aufteilen:

- Rapperswil-Jona 101
- Freienbach 39
- Rüti 26
- Verschiedene (anonym) 5

Berücksichtigung der Rückmeldung:

**Agglogramm:** Wird jetzt in den Bericht an den Bund eingebaut.

**Aggloprogramm +:** die Fortsetzung des Programms im erweiterten Permimeter mit den Gemeinden, die sich anschliessen wollen.

**keine:** Diese Themen können nicht im Porgramm berücksichtigt werden (versch. Gründe)

Agglomerationsprogramm Obersee

## Auswertung Stellungnahmen Bevölkerung - "Perlen der Agglomeration"

| | | | |
|---|---|---|---|
| Rapperswil-Jona | 101 | I | neue Idee |
| Freienbach | 39 | Z | Zustimmung |
| Rüti | 26 | K | Kritik |
| anonym | 5 | A | Absicht unklar |
| **Total** | **171** | | |

| Stellungnahme | Herkunft | Art | Berücksichtigung bereits enthalten | Agglomerprogramm | Agglomerprogramm + | keine |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Schaffung eines Agglo Obersee Tickets für öV, Förderung der agglointernen Beziehungen als Gegengewicht zu Zürich. | Freienbach | I | | X | | |
| Casino soll Agglo-Werbung machen mit SCRJ-Lakers! Zersiedlung unbedingt stoppen und vermehrt verdichtete Bauweise in Zentren. | Freienbach | Z | | | | |
| ÖV- Optimierung, Ortskerne erhalten/gestalten, mehr öffentliche Zugänge zum See für alle, Wanderwege z.B. von Freienbach nach Bäch, Velowege. | Freienbach | I, Z | X | | | |
| Freizeitpark für alle, Velowege und Abstellplätze, Dorfverschönerungen mit Bänken, rollstuhl- und kinderwagengängig. | Freienbach | Z | | | | |
| Agglomeration Obersee, inkl. Bezirk March und Höfe. | Freienbach | I | | | X | |
| Schutz der Natur, Verhinderung weiterer grosser Einkaufszentren, Förderung öV. | Freienbach | Z | | | | |
| Endlich wird angepackt! Ohne neue Lösungen droht ein Verkehrskollaps. | Freienbach | Z | | | | |
| Ansiedlung einer internationalen Schule in der Agglo Obersee. | Freienbach | I | | | X | |
| Keine Lösungen aufgezeigt auf brennende Verkehrsprobleme (Damm), Autobahnanschlüsse Pfäffikon, Seedamm Center, wenig nützliche Infos. | Freienbach | K | X | | | X |
| Planungsfahrplan aufzeigen mit klaren Meilensteinen, aufzeigen, was die Bürger dazu beitragen können. | Freienbach | I | X | | | |
| Voller Autobahnanschluss Pfäffikon/Schindellegi, Planung Ausbau Seedammstrasse, volle Zweispurigkeit auf Seedamm inkl. Haltestelle Hurden. | Freienbach | I | X | | | |
| Polizeikontrollen bei den Tempo 30- und Fussgängerzonen mit Tempo 20. | Freienbach | I | | | | X |
| Blaue Zonen besser kontrollieren, sonst nützen die Fr. 650'000.— für die Dorfplatzgestaltung in Pfäffikon leider nichts. | Freienbach | I | | | | X |
| Förderung des öffentlichen Verkehrs. | Freienbach | I | X | | | |
| Es interessiert, welche Massnahmen werden konkret angepackt? | Freienbach | Z | | | | |
| Stärkere Betonung der wirtschaftlichen Entwicklung, Ausweitung zur echten Agglo (Altendorf, Lachen, Wollerau, evt. Richterswil). | Freienbach | I | | | X | |
| Einbezug von Wollerau in Agglo Obersee, da Teil des zusammenhängenden Gebietes gemäss Definition Agglomeration BFS | Freienbach | I | | | X | |
| Arbeits- und Wohnverhältnis in Jona 50 %. | Rapperswil-Jona | A | | | | |
| ÖV-Anstrengungen der einzelnen Gemeinden auflisten. | Rapperswil-Jona | I | | | | X |
| Abgewanderte Einwohnern wieder zurückholen: 25 %-Chance. | Rapperswil-Jona | I | | | | X |
| Eventuell S-Bahn als „Circleline“ rund um den Zürichsee (Zürich-Meilen-Rapperswil-Pfäffikon-Wädenswil-Zürich). | Rapperswil-Jona | I | | X | | |
| Umweltschutz und Erholung resp. Ausdehnung naturnahen Raumes (dieser schrumpft in wachsenden Gemeinden laufend, zudem (über-) nutzen immer mehr Menschen die Erholungsräume. | Rapperswil-Jona | I | | | X | |
| Die Standortattraktivitäten besonders hervorheben, geplantes (behördenseits) aufzeigen und frühzeitig informieren. | Rapperswil-Jona | I | X | | | |
| Die mittel- und langfristig unverzichtbaren Umsetzungen der Siedlungs- und Verkehrsstrategien (städtebauliche Verdichtung). | Rapperswil-Jona | Z | | | | |
| Das in den vier Agglomerationsgemeinden herrschende, für Dörfer typische kleinkarierte „Gärtchen“-Denken (ein halbes Duzend Quartiervereine in Rapperswil-Jona!) und der schweizweite herrschende Individualismus (PW) wird dazu führen, dass die Behörden ihre Zielsetzungen ohne Mitwirkung der Bevölkerung verwirklichen müssen. Ein für ein Mitziehen der Letzteren unerlässlichen Mentalitätswandel ist auszuschliessen, leider. Identitätsförderung = Illusion! Dagegen muss der Individualverkehr drastisch reduziert werden (Zupendler aus Rapperswil/Bezirk See nach Jona, Anteil öV 31 %, ein Skandal bei diesen guten Busverbindungen). | Rapperswil-Jona | Z | | | | |
| Der Versuch, Verkehrsgestaltung/Lebensqualität einigermassen ins Gleichgewicht zu bringen, gefällt mir. | Rapperswil-Jona | Z | | | | |
| Das Gewerbe als Arbeitgeber in die künftigen Überlegungen einbeziehen. | Rapperswil-Jona | I | | | X | |
| Die rasche Umsetzung des Tunnelprojektes in Rapperswil/Jona politisch fördern. | Rapperswil-Jona | Z | | | | |
| Weiter einbeziehen: Naturschutz, Vögel, Gesundheitswesen, Fitness, Sport, Freiwilligen-Arbeit mit Beispielen (Möglichkeit, Kollegen zu finden). | Rapperswil-Jona | I | | | X | |
| Weiterbildungs- und Kulturzentrum (z.B. beim Plaza) organisieren und betreiben bzw. die Möglichkeit geben via diese Plattform mehr Interesse zu wecken und zu verbreiten. | Rapperswil-Jona | I | | | X | |
| Tunnel von Rapperswil/Jona nicht wie heute geplant, sondern via Buech, über die Uznacherstrasse und über den See nach Altendorf führen. | Rapperswil-Jona | I | | | | X |
| Über den eigenen Tellerrand hinwegschauen und auf die Bedürfnisse der Nachbargemeinden eingehen ist positiv. Ob Wachstum allerdings Qualität ist? Rapperswil-Jona hat in den letzten Jahren Wachstum auf Kosten der Lebensqualität, daraus resultieren abnehmende bzw. überfüllte Naherholungszonen, überfüllte Parkhäuser, der Verkehr ist dem Wachstum nicht gewachsen. Bitte Fokus auf Qualität, nicht auf Wachstum! | Rapperswil-Jona | K | X | | | |
| Lostrennung von Rapperswil-Jona vom Kanton St. Gallen zum Kanton Linth. | Rapperswil-Jona | I | | | | X |
| Endlich lässt man den Kantönligeist hinter sich und schaut auf vernünftige Weise nach vorne. Regionales Einzugsgebiet von Schulen wie Gymnasien, Berufsschulen, Hochschulen usw. in die künftigen Überlegungen einbeziehen. | Rapperswil-Jona | I | | | X | |

| Stellungnahme | Herkunft | Art | Berücksichtigung bereits enthalten | Agglopro-gramm | Agglopro-gramm + | keine |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Die Presse bietet wenig Infos über die Nachbargemeinden. | Rapperswil-Jona | K | | | | X |
| Bei grossen Überbauungen werden die Fussgänger oftmals zu weiten Umwegen gezwungen. | Rapperswil-Jona | K | | | | X |
| Erschliessung der Gemeinde-Randgebiete (Wagen, Bollingen) mittels öV im ½-h Takt tagsüber und in den Abendstunden. | Rapperswil-Jona | I | X | | | |
| Zu überlegen gilt, inwiefern sich die Vernetzung positiv/negativ auf die Agglo auswirkt. Kosten-Nutzenüberlegungen zu öV-Busspuren (heute Lösung Güterschuppen statt Busspur Neue Jona-/Glärnischstrasse) wie auch Tunnel Seedamm. | Rapperswil-Jona | I, K | | | | X |
| Neue Strassen sind auch teilweise Verursacher von Neuverkehr, Binnenverkehr nimmt so nicht ab sondern eher zu, weil keine Hindernisse mehr bestehen. Bereit zu aktiver Mitarbeit (Erwin Zgraggen, Schönbodenstrasse 48, 8640 Rapperswil). | Rapperswil-Jona | K | | | | X |
| Den Wald in die Überlegungen einbeziehen, ebenso das frei zugängliche Seeufer. | Rapperswil-Jona | I | | | X | |
| Gemeinsame Schwerpunkte und Konzentration, statt Verzettelung! | Rapperswil-Jona | I | X | | | |
| Medizinische Versorgung, Schulpolitik, Kultur (Theater, Konzerte, Ausstellungen) in die weiteren Überlegungen einbeziehen. | Rapperswil-Jona | I | | | X | |
| Die Konsequenzen überlegen, falls der Umfahrungstunnel Rapperswil/Jona nicht gebaut werden kann. | Rapperswil-Jona | I | | | | X |
| Steuerharmonisierung! | Rapperswil-Jona | I | | | | X |
| Im Zeitalter der sogenannten Globalisierung ist die Ein- und Anbindung im Lokalen äusserst wichtig. Die gesamte Bandbreite Kultur ist in die Überlegungen einzubeziehen. Stolz sein, in dieser Region zu wohnen! | Rapperswil-Jona | I | | | X | |
| Bemühen Sie sich bitte um Die Sperrung des Seedamms für Lastwagen. Zürcher- sowie Obere und Untere Bahnhofstrasse würden sehr entlastet. | Rapperswil-Jona | I | | | | X |
| Infos zu öV und Veloverkehr sind zu verbessern. Ein neuer Bahntunnel Jona-Kempraten in die Überlegungen einbeziehen. | Rapperswil-Jona | I | X | | | |
| Wenn das Denken bestehende Grenzen sprengt und ein guter Gedanke dahinter steht, dann kommt immer was Gutes heraus. Gratuliere und weiter so! | Rapperswil-Jona | Z | | | | |
| Es wird kein einziges Problem angesprochen z. B. Verkehrsmisere am Bahnhof Rapperswil oder Cityplatz-Kreuzung, wie lange noch!? Was nützt ein Entlastungstunnel, wenn das Problem Seedamm nicht gelöst wird? 750 Mio. Franken werden in den Sand gesetzt. | Rapperswil-Jona | K | X | | | X |
| Ein Verkehrskonzept für Fussgänger, Velo/Mofa, Motorfahrzeuge! Im Moment behindern alle einander gegenseitig! Vielleicht gibt es auch Lösungen ohne Tunnel! | Rapperswil-Jona | I | X | | | |
| „Sportschulen“ in der Agglo – Chancen und Möglichkeiten prüfen. | Rapperswil-Jona | I | | | X | |
| Kulturgüter der Agglo und ihre Zusammenhänge (Kulturgut Agglo Obersee), Förderung und Verbindung gemeinsamer Kulturgüter. | Rapperswil-Jona | I | | | X | |
| Hie und da eine Veranstaltung (Fest, Sport?), die für die Agglo geplant sind. | Rapperswil-Jona | I | X | | X | |
| Verkehrsgestaltung: Wann werden wir in Bollingen wieder an den öffentlichen Nahverkehr angebunden??? | Rapperswil-Jona | I | X | | | |
| Agglo Obersee ist überflüssig. Es gibt nur eine Agglo und die heisst ZÜRICH! Dazu müssen Sie sich bekennen! | Rapperswil-Jona | K | | | | X |
| Befreiung vom Lastwagendurchgangsverkehr auf der Strecke Hüllistein – Rapperswil - Sedamm (Priorität). | Rapperswil-Jona | I, K | X | | | |
| Erschliessung von Buslinien auch in neue Industriegebiete, z.B. Eichwiesstrasse! | Rapperswil-Jona | I | X | | | |
| Die Zukunft liegt in der Region! Die von Napoleon diktierten Kantone haben ausgedient! | Rapperswil-Jona | I | | | | X |
| Wir Joner-Rapperswiler werden genügend mit Erklärungen, Wünschen und Halbwahrheiten eingedeckt. Das Geld würde besser für Entlastung des Verkehrs verwendet. | Rapperswil-Jona | K | | | | X |
| Weitere Überlegungen: Kultur, Synergien Verwaltung, Förderung Wirtschaft, Steuerausgleich unter Gemeinden. | Rapperswil-Jona | I | | | X | |
| Der Gedanke zur Gemeinsamkeit ohne eigene Identität zu verlieren, gefällt mir. Das Kleingewerbe sollte (noch) besser miteinander vernetzt werden. | Rapperswil-Jona | I, Z | | | X | |
| Folgende Aspekte weiter überlegen: Steuern, Mieten, Wohnungsangebot, städtebauliche Ziele. | Rapperswil-Jona | I | | | X | |
| Die Region gehört zusammen. „Kanton Linth“ lässt grüssen…. | Rapperswil-Jona | I | | | | X |
| Zum Tunnelprojekt Rapperswil-Jona mehr Details! | Rapperswil-Jona | K | X | | | |
| Eventuell vorstellen der Wanderwege in Jona, Rapperswil, Rüti, Freienbach pro Monat! | Rapperswil-Jona | I | | | | X |
| „Grenzen öffnen heisst Horizont erweitern!“ | Rapperswil-Jona | A | | | | |
| Weiter überlegen: Kulturelle Veranstaltungen, sportliche Aktivitäten, Freizeitangebot, Wirtschaftsförderung. | Rapperswil-Jona | I | | | X | |
| Notwendigkeit Entlastungstunnel ist fraglich: Umfahrung via A3 und A53 ist nur 20 Minuten länger, Tunnel würde für den Seedamm grossen Mehrverkehr verursachen (Nachteil für Freizeit). Vorschlag: Weiträumige Umfahrung Jona ab Feldbach (Sageli). | Rapperswil-Jona | I | X | | | |
| Wo ist Bahnhof Bollingen??? | Rapperswil-Jona | I | | | | X |
| Bus Rüti – Belsito – Rapperswil – Pfäffikon (Kantonsschule – Seedamm Center), Verkehrsproblem Damm lösen (Busspur). | Rapperswil-Jona | I | X | | | |
| Verkehrspolitik (Tunnel), Umfahrung bzw. Entlastung Zürcherstrasse verstärkt prüfen. | Rapperswil-Jona | I | X | | | |
| Autoverkehr durch die Region muss ausgebaut und nicht verhindert werden! Wann kommt der Entlastungstunnel? Wer ist verantwortlich dafür? | Rapperswil-Jona | I | X | | | |
| Wo gibt es eine Busspur in Rüti? | Rüti | I | X | | | |
| Die Schuttablagerung an der Bergstrasse 4, der desolate Zustand der Liegenschaft ehemals Fischbacher, Neuguetstrasse 3, die Abfallkübel (z.B. bei der Post), Aufwertung des Bahnhofareals in die Überlegungen einbeziehen. | Rüti | I, K | X | | | X |
| Was kostet Rüti die Beteiligung an diesem Projekt? | Rüti | A | | | | |
| Die Vernetzung der Landschaftsräume Schrännen/Rütiwald ist durch den Bau der A53 zerstört worden. Sie könnte durch eine Überdeckung der A53 beim Einschnitt (705.250/234.125) teilweise wieder hergestellt werden. | Rüti | I | | | | X |

| Stellungnahme | Herkunft | Art | Berücksichtigung bereits enthalten | Aggloprogramm | Aggloprogramm + | keine |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ich finde, es sollte eine Selbstverständlichkeit sein, „kantonsunabhängig“ und so zu handeln, wie es in Ihrer Zeitschrift beschrieben wurde. Was ist das nur für eine Frage?! | Rüti | Z | | | | |
| Reduzieren der Anzahl Kantone, Zusammenlegung von Zürich, St. Gallen und Schwyz! | Rüti | I | | | | X |
| Grossräumiger denken. | Rüti | A | | | | |
| 6 Kantone statt 26!!! | Rüti | I | | | | X |
| Wie schön und wichtig, dass nicht jedermann sein eigenes Süppchen kocht und über den Gartenhag schaut! | Rüti | Z | | | | |
| Die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Knoten des öffentlichen Verkehrs ist richtig – eventuell Einbezug weiterer Gemeinden (Lachen, Altendorf). | Rüti | I, Z | | | X | |
| „Agglo“ tönt negativ, da gäbe es bestimmt schönere Wörter… | Rüti | I | | | | X |
| Ewiges Wachstum ist nicht möglich! „Je grösser, desto besser“, stimmt nicht! | Rüti | K | X | | | |
| Grenzüberschreitende Projekte löste man früher mittels Zweckverband (auf Zeit)! | Rüti | A | | | | |
| Konkret für diese Region etwas verbessern: Neue Radwege und Ausbau öV! Kinder und Kultur einbeziehen! | Rüti | I | X | | X | |
| Wirtschaftsförderung. | anonym | I | | | X | |
| Kürzere Arbeitswege. | anonym | I | X | | | |
| Evt. mehr Steuereinnahmen. | anonym | A | | | | |
| Es macht Freude zu sehen, wie es sich ein regionaler „Geist“ bildet! | anonym | Z | | | | |
| Verkehrslösung: Eine Brücke von Autobahn zu Autobahn (vergessen Sie den Tunnel! Zu teuer, nicht realisierbar). | anonym | I | | | | X |

# A3 Diverse Zeitungsartikel

***Pressetext Januar 2004***

**Die Agglo Obersee gezielt entwickeln**

## Freienbach, Rapperswil, Jona und Rüti erarbeiten ein Agglomerationsprogramm

**Im Modellvorhaben Agglo Obersee diskutieren die vier Gemeinden an der Nahtstelle zwischen Zürichsee und Obersee ihre Entwicklung und Möglichkeiten der Zusammenarbeit. Im Workshop vom Januar wurde klar: Die Entwicklung der Agglo Obersee soll vor allem entlang der Achse Rüti - Jona - Rapperswil - Pfäffikon erfolgen und auf vorhandenen Stärken aufbauen. Die Agglo Obersee ist attraktiv für das Wohnen und zugleich Bildungsstandort mit überregionaler Ausstrahlung.**

Die Strassen können ein Wachstum, wie es in den letzten Jahren stattfand, kaum mehr aufnehmen. Die Siedlungsentwicklung soll deshalb anders ausgerichtet werden. Priorität haben künftig die mit öffentlichem Verkehr gut erschlossenen Lagen an der Achse Rüti - Jona - Rapperswil - Pfäffikon und die Bereitstellung von Wohngebieten. Denn die Pendlerstatistik 2000 zeigt, dass sich die Wegpendler in der Verkehrsmittelwahl deutlich von den Zupendlern unterscheiden. Während 59% der Wegpendler aus Rapperswil mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder zu Fuss unterwegs sind, benutzen bloss 24% der Zupendler aus dem Bezirk March nicht das Auto für den Arbeitsweg nach Freienbach. Die Zahl der Wegpendler steigt: auch wenn wie in Rapperswil und Freienbach überdurchschnittlich viele Arbeitsplätze vorhanden sind. Immer mehr Personen pendeln in den Wirtschaftsraum Zürich. In Rapperswil und Jona hingegen arbeiten viele Erwerbstätige aus dem Bezirk See (SG) und in Freienbach aus dem Bezirk March (SZ) und aus den Kantonen Schwyz und Zug.

Die Qualitäten, welche die Agglo Obersee als Wohnstandort zu bieten hat, sollen für die Entwicklung gezielt genutzt werden. Dazu gehört das attraktive Bildungsangebot. Es ist breit, vor allem an Berufsschulen. Die Volksschule hat einen guten Ruf und viele Schüler besuchen das Gymnasium. Die Hochschule Rapperswil und das Studienzentrum Pfäffikon der FernUniversität in Hagen sind in der Agglo Obersee beheimatet. Durch eine Zusammenarbeit über die Kantonsgrenzen hinweg, zum Beispiel bei den Mittelschulen oder bei fremdsprachigen Schulen soll sich der Raum zwischen Rüti und Freienbach einen Namen als Bildungsstandort schaffen.

Nicht bloss Kantonsgrenzen sondern auch Grenzen des Informationsflusses prägen diesen Raum. Die Regionalzeitungen berichten über die Ereignisse in der eigenen Region. Über das Geschehen auf der anderen Seeseite oder aus dem Nachbarkanton erfährt man wenig. Die Information ist aber eine wichtige Basis für die Zusammenarbeit. Der Informationsfluss soll verbessert werden.

Die Zusammenarbeit hat bereits Früchte getragen. Sie bietet die Chance beim Bund gemeinsam aufzutreten. Die drei beteiligten Kantone St.Gallen, Schwyz und Zürich und die vier Gemeinden haben die Absicht, dem Bund im September 2004 ein Agglomerationsprogramm einzureichen. Damit schaffen sie die Voraussetzung, dass der Bund Massnahmen im Agglomerationsverkehr mitfinanziert. Im Agglomerationsprogramm stimmen sie den Verkehr und die Siedlungsentwicklung aufeinander ab. Ziel ist eine Siedlungsstruktur, die möglichst wenig Verkehr verursacht und effiziente Erschliessung mit öffentlichem Verkehr erlaubt. Mit der Absicht, die Siedlungsentwicklung auf die mit öffentlichem Verkehr gut erschlossene Achse Rüti - Jona - Rapperswil - Pfäffikon zu lenken, haben die vier Gemeinden bereits einen wichtigen Schritt getan.

Am vierten und letzten Workshop anfangs April gilt es die Ideen und Massnahmen zur Siedlungsentwicklung, zum Bildungsstandort und zum Informationsfluss zu vertiefen und Start- und Schlüsselprojekte für die weitere Zusammenarbeit zu bestimmen. Vorerst, das heisst Ende Februar werden die vier Gemeinden Rapperswil, Freienbach, Jona und Rüti die übrigen Regionsgemeinden über das Modellvorhaben Agglo Obersee und die gewonnenen Erkenntnisse informieren und über Möglichkeiten der Mitarbeit diskutieren.

***Pressetext Oktober 2004***

**Schlussbericht des Modellvorhabens Agglo Obersee liegt vor**

Im Verlauf von eineinhalb Jahren ist unter dem Projektmanagement des Büros Ernst Basler + Partner AG, Zürich, und der Beteiligung der Kantone St. Gallen, Zürich und Schwyz sowie der Gemeinden Rapperswil, Freienbach, Rüti und Jona das Modellvorhaben Agglo Obersee bearbeitet worden. Der Schlussbericht liegt vor. Die beteiligten Kantone und Gemeinden haben im Rahmen des Modellvorhabens die Notwendigkeit und die Chancen der Zusammenarbeit erkannt und sind gewillt, den Raum Agglo Obersee zu stärken und Entwicklungsfragen von überkommunaler Tragweite gemeinsam anzugehen. Die am Prozess Beteiligten haben die Perspektiven und Probleme der anderen Gemeinden besser kennen gelernt. Damit wurde eine zentrale Voraussetzung für die Zusammenarbeit geschaffen. Nur wer seine Nachbarn gut kennt, deren Sichtweisen, Ziele und Beweggründe versteht, kann auch gut zusammenarbeiten. Es wurde erkannt, dass trotz naturräumlicher und politischer Grenzen in den verschiedenen Bereichen innere Bezüge bestehen. Am offensichtlichsten sind die Abstimmungserfordernisse im Bereich Siedlungsentwicklung und Verkehr. Daneben gibt es aber auch weitere zentrale Themen, bei denen gemeinsames Arbeiten ein Gewinn für alle bedeutet. Die Zusammenarbeit wird durch die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms und die Bearbeitung der Start- und Schlüsselprojekte "Bildungszentrum", "Identifikation und Obersee-Tipp" sowie "ÖV-Rückgrat" fortgesetzt. Obwohl seitens des Bunds derzeit Agglomerationsprogramme nicht mehr finanziert werden, haben sich die beteiligten Kantone und Gemeinden entschieden, die Detailbearbeitung gezielt an die Hand zu nehmen.

***Höfner Volksblatt Januar 2005***

# Agglo Obersee in Feinarbeit

## Vernehmlassung für das kantonsübergreifende Siedlungsprojekt ist angelaufen

**Die Gemeinden Freienbach, Rapperswil, Jona und Rüti sollen mit dem Projekt Agglo Obersee näher zusammenrücken und als Einheit auftreten. Die Frage ist, ob der Bund für diese Agglomerationspolitik Geld locker machen will.**

● VON THOMAS KÜMIN

*Vor dem Bund eine gemeinsame Siedlungspolitik vertreten: die Gemeinden Freienbach, Rapperswil, Jona und Rüti spannen mit dem Projekt Agglo Obersee zusammen.*

Bild Thomas Kümin

Die Gemeinden vor und auf der anderen Seite des Seedamms wollen gemeinsam an ihrer Siedlungspolitik arbeiten. Freienbach, Rapperswil, Jona und Rüti, zusammen mit ihren Kantonen Schwyz, St. Gallen und Zürich, setzten dieser Tage alles daran, um dem Bund bald einen Plan vorzulegen, auf dem die Entwicklung der Region vorgezeichnet sein wird. Dazu gehören Massnahmen im öffentlichen und individuellen Verkehr, aber auch im Bereich Bildung und Information. Der Masterplan Höfe mit dem Autobahnanschluss Öltrotte oder der Umfahrung Pfäffikon findet sich im Projekt Agglo Obersee ebenso wieder wie die Untertunnelung des Seedamms im Rahmen der Verkehrsentlastung des anderen Seeufers.

«Das Projekt Agglo Obersee umfasst einen Bericht und einen Massnahmenkatalog. Der Entwurf dieser beider Unterlagen liegt gegenwärtig bei den beteiligten Gemeinden zur Vernehmlassung», sagt Freienbachs Gemeindepräsident Kurt Zurbuchen, der massgeblich am Projekt beteiligt ist. Bis Ende Januar wollen Freienbach, Rapperswil, Jona und Rüti sowie die Kantone Schwyz, Zürich und St. Gallen das bisher Ausgearbeitete detailliert prüfen und anschliessend Anpassungen vornehmen. Dann soll der eigentliche Schritt an die Öffentlichkeit folgen: «Die umliegenden Gemeinden sollen ebenfalls Einblick in Agglo Obersee erhalten und sich dazu äussern können. In dieser Phase, geplanter Beginn ist im März, soll auch die Information des Bürgers auf der Strasse erfolgen.» Zurbuchen bestätigt, dass der Begriff Agglo Obersee bisher nur bei wenigen Ausserschwyzern Assoziationen weckt.

### Unterstützung vom Bund

Warum machen sich die Oberseegemeinden in der Nähe des Seedamms überhaupt die Mühe, einen umfassenden Siedlungsplan auszuarbeiten? Man könnte doch auch einzelne Probleme, wie beispielsweise die Verkehrsflut, bilateral lösen. «Beim Projekt Agglo Obersee geht es um das Einlösen von Bundesgeldern», so Zurbuchen. «Nach der Ablehnung des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative zog Bern die vorgesehenen Gelder zur Siedlungsentwicklung im Raum Obersee zurück. Aber der Bund muss einsehen, dass er in die Agglomerationsentwicklung investieren muss. Wenn dieser Zeitpunkt gekommen ist, wollen wir mit dem Bericht und dem Massnahmenkatalog Agglo Obersee zeigen, dass die Obersee-Region sich vorbereitet und Anspruch auf Bundesunterstützung hat.» Der Bund hatte in der Evaluationsphase im Jahr 2002 die Region Obersee noch als unterstützungswürdig hervorgehoben, weil sich hier laut Bern die Agglomerationsproblematik besonders deutlich zeige.

***March Anzeiger Oktober 2006***

# Die Schweiz ist ein Stadtland

**Wie leben wir im Alltag zusammen? Wie organisieren wir unsere Gesellschaft? Und wie gestalten wir den Raum, den wir noch zur Verfügung haben? «Metropoly» richtet den Blick auf diese drei Themen, stellt Vertrautes in Frage und löst sich von den Bildern der Postkarten-Schweiz.**

Die Ausstellung «Metropoly – die urbane Schweiz» gastiert in der Region Obersee. Bild Archiv

*Ausserschwyz.* – Vom 7. bis 25. November ist «Metropoly» in der Agglo Obersee zu Gast: in Rapperswil-Jona, in Pfäffikon und in Rüti. Im Rahmen von begleitenden Events werden die Themen Raumentwicklung, Föderalismus und Integration vor Ort aufgenommen. Sie ermöglichen der Bevölkerung Einblick in Projekte, Vorstellungen und Visionen der Agglo Obersee.

Die Schweiz ist ein Stadtland. Agglomerationen, Einzelstädte und Dörfer wachsen zusammen. Basel, Genf, Zürich und das Tessin sind zu Metropolitanregionen geworden. Diese Fragen thematisiert die Wanderausstellung «Metropoly – die urbane Schweiz», ein Projekt des Vereins Metropole Schweiz. «Metropoly» ist bis Sommer 2007 in der ganzen Schweiz unterwegs, und zwar überall an Orten, an denen grosse Veränderungen anstehen. So auch in der Agglo Obersee.

Die Region am oberen Zürichsee hat sich in den vergangenen Jahrzehnten stark entwickelt. Sie ist zu einer eigentlichen Agglomeration der Metropole Zürich geworden. Die Gemeinden Rüti und Freienbach sowie die Stadt Rapperswil-Jona haben sich im Rahmen des Projektes «Agglo Obersee» zusammengeschlossen. Sie wollen in bestimmten Bereichen enger zusammenarbeiten. So ist auch die Aktionsausstellung «Metropoly» ein gemeinsames Projekt.

«Metropoly» gastiert an drei Standorten, je für eine Woche in Rapperswil-Jona, Pfäffikon und Rüti. Im Rahmen von begleitenden Events und lokaler Ausstellungsinhalte werden die Themen Raumentwicklung, Föderalismus und Integration aufgenommen.

Mit dem Thema Integration beschäftigte sich eine Klasse der Oberstufe Rüti: «Wie funktionieren das Zusammenleben und der gemeinsame Alltag von Schweizern und Ausländern im Umfeld des Standorts Obersee? Was bedeutet Heimat?» Die Schülerinnen und Schüler machten sich Gedanken über Zukunftswünsche, Hoffnungen, Erwartungen, formulierten aber auch ihre Befürchtungen und Ängste zum Thema.

Die Raumentwicklung ist am Standort Obersee ein zentrales Thema und beschäftigt die Agglo Obersee seit längerer Zeit. «Metropoly» in der Agglo Obersee nimmt die Entwicklung der letzten 30 Jahre auf und zeigt die Verdoppelung des Verkehrs und die enorme Vergrösserung des Siedlungsraumes. Man erwartet weiterhin intensives und anhaltendes Wachstum. Was birgt diese Tatsache an Zukunftsperspektiven?

Am Standort Obersee ist es angebracht, den Föderalismus auf verschiedensten Ebenen zu hinterfragen, beispielsweise: Wie lebt es sich innerhalb von drei Kantonen mit eigenen Gesetzgebungen?

Im Kanton Schwyz steht der Grundsatzentscheid über die G-Reform an. Ist die Abschaffung der Bezirke sinnvoll? Wo hat sich regionale Zusammenarbeit bereits bewährt? (*eing*)

## Öffnungszeiten

07. bis 11. November, Einkaufszentrum Sonnenhof Rapperswil.
13. bis 18. November im Seedamm-Center Pfäffikon.
20. bis 25. November im Zelt bei der Berufsschule Rüti.
In Rapperswil und in Pfäffikon entsprechen die Öffnungszeiten denjenigen der Einkaufszentren. In Rüti ist die Ausstellung geöffnet am: Montag bis Freitag: 11 bis 20 Uhr, Samstag: 11 bis 17 Uhr. Der Eintritt zur Ausstellung ist frei.

***Höfner Volksblatt Januar 2007***

# Zuwachs für Agglo Obersee?

**In diesem Sommer geht das Projekt Agglo Obersee in die entscheidende Phase. Neben Freienbach, Rapperswil-Jona und Rüti könnten sich weitere Gemeinden wie Wollerau oder Altendorf daran beteiligen.**

Von Marcel Hauck

*Ausserschwyz.* – Seit 2003 verfolgen die Gemeinden Freienbach, Rüti, Rapperswil und Jona (neu Rapperswil-Jona) gemeinsam das Projekt Agglo Obersee, um Strategien zur Bewältigung der Verkehrsprobleme zu erarbeiten und die Siedlungsentwicklung zu koordinieren. Beteiligt daran sind auch die drei Kantone Schwyz, Zürich und St. Gallen. Während das Agglomerationsprojekt derzeit bei den beteiligten Gemeinderäten zur Vernehmlassung liegt, wird bereits über eine Erweiterung des Perimeters diskutiert.

Im Siedlungsgebiet von Agglo Obersee sollen die Verkehrs- und Infrastrukturprobleme gemeinsam gelöst werden – bald wohl auch unter Einbezug der Gemeinden Lachen, Altendorf, Wollerau und Feusisberg. Bild Archiv

### Von Lachen bis Feusisberg

Konkret haben im Kanton Schwyz die Gemeinden Lachen, Altendorf und Wollerau ihre Absicht bekundet, bei Agglo Obersee mitzumachen, Feusisberg zeigt ebenfalls Interesse wie auf der anderen Seeseite unter anderen Bubikon oder Eschenbach. Der vorliegende Bericht ist erst ein provisorischer Entwurf. «Wir möchten von den beteiligten drei Gemeinden einen Zwischenstand absegnen lassen, damit die Gemeinden, die neu dazu kommen möchten, wissen, wo sie einsteigen», erklärt Freienbachs Gemeindepräsident Kurt Zurbuchen.

Im Projekt Agglo Obersee sind unter anderem sämtliche Massnahmen des Masterplans Höfe – wie zum Beispiel die geplante Umfahrung Pfäffikon – enthalten. «Dazu gehören aber auch weitere Massnahme wie die Optimierung des öffentlichen Verkehrs oder des Langsamverkehrs», ergänzt Zurbuchen.

### Bis zu 50 % vom Bund

Im Sommer wird versucht, die neuen Gemeinden in das Projekt zu integrieren. «Dafür sind Workshops geplant», erläutert Ueli Strauss, Leiter des Amts für Raumplanung des Kantons St. Gallen und federführend bei Agglo Obersee. Danach wird das Projekt zur Beschlussfassung an die Regierungsräte der drei beteiligten Kantone überwiesen wird. Bis Ende Jahr müssen landesweit alle Agglomerationsprojekte beim Bund eingereicht sein, um vom eidgenössischen Geldsegen profitieren zu können.

Im Rahmen des Infrastrukturfonds bewilligten National- und Ständerat insgesamt 6 Mrd. Fr. für Investitionen im Agglomerationsverkehr. Nach der Bestimmung verschiedener dringlicher Projekte verbleiben für die nächsten 20 Jahre rund 2,4 Mrd. Franken. «Ich gehe davon, dass alle eingereichten Projekte von Bundesgeld profitieren können», sagt Strauss. Unklar ist allerdings wie viel. «Die Beiträge bemessen sich nach der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme», steht im Infrastrukturfondsgesetz. Sie betragen maximal 50 % der anrechenbaren Kosten. Die Gesamtwirkung ist das Verhältnis zwischen dem finanziellen Aufwand und vier Wirkungszielen: bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, mehr Verkehrssicherheit. Wie viel Geld die Projekte von Agglo Obersee letztlich aus Bern erhalten, hängt also davon ab, wie deren Wirkung beurteilt wird, und kann je nachdem auch 20 oder 30 % der Kosten betragen.

***Neue Zürcher Zeitung März 2007***

# Agglomeration Obersee dehnt sich kräftig aus

*Sieben Beitritte stehen fest*

***wbt.*** Vor vier Jahren haben die inzwischen fusionierten St. Galler Gemeinden Rapperswil und Jona, die Schwyzer Gemeinde Freienbach und das zürcherische Rüti die «Agglo Obersee» als gemeinsame Projekt-Plattform ins Leben gerufen. Den Anstoss dazu gab einerseits der massive Siedlungs- und Verkehrsdruck, welcher nach kantons- und gemeindeübergreifender Zusammenarbeit rief, andererseits versprach der Bund im Rahmen seiner Agglomerationspolitik Unterstützung für gemeinsame Projekte. Für Vorhaben, die bis Ende dieses Jahres eingereicht werden, stellt der Bund erneut beträchtliche Mittel zur Verfügung. Im Hinblick auf eine Teilnahme an den Programmen luden die «Agglo Obersee»-Kommunen eine Reihe von Nachbargemeinden zum Mitmachen ein.

Sieben der acht angeschriebenen Gemeinden haben sich für einen Beitritt entschieden. Ausschlaggebend war in der Regel die Einsicht in die Notwendigkeit, gemeinsame Probleme auch gemeinsam zu lösen. Mit dem Beitritt sichern sich die Gemeinden aber auch allfällige Bundesbeiträge für künftige Agglomerationsprojekte. Neu machen aus dem Kanton Schwyz Lachen, Altendorf, Feusisberg und Wollerau mit. Aus dem Kanton St. Gallen ist Eschenbach dabei. Und aus dem Kanton Zürich haben Dürnten und Bubikon den Beitritt beschlossen, wie Josef Thoma, Geschäftsführer der «Agglo Obersee», auf Anfrage sagte. Noch ausstehend ist die Zusage des zürcherischen Hombrechtikon. Gemäss Auskunft von Gemeindeschreiber Jürgen Sulger wird der Entscheid in den nächsten sechs Wochen fallen.

Die Zusammenarbeit der «Agglo Obersee»-Gemeinden geht inzwischen über die Projekte im Bereich Siedlung und Verkehr hinaus. Synergien sucht man auch in den Bereichen Bildung, Freizeit und Sport. Wie Kurt Zurbuchen, Gemeindepräsident von Freienbach, sagt, erarbeitet man beispielsweise ein Sportstätten-Inventar oder entwickelt ein gemeinsames Konzept im Hinblick auf die EM 08. Gerne würde man ein sportliches Grossereignis wie 2003 die Weltmeisterschaft der Orientierungsläufer in die Region holen.

***Linth-Zeitung September 2007***

**Agglo Obersee**

# Vernehmlassung abgeschlossen

Die zehn Gemeinden Altendorf, Bubikon, Dürnten, Eschenbach, Feusisberg, Freienbach, Lachen, Rapperswil-Jona, Rüti und Wollerau bilden seit diesem Jahr die Agglo Obersee. Entsprechend musste das Agglomerationsprogramm zuhanden des Bundes überarbeitet werden. Die den Gemeinden und kantonalen Amtsstellen eingeräumte Vernehmlassungsfrist dauerte bis zum 20. Juli.

In der Zwischenzeit ist die Auswertung der Vernehmlassungsergebnisse erfolgt, wie es auf der Homepage der Agglo Obersee heisst. Das habe zu einer teilweisen Ergänzung des Programms geführt. Die Bereinigung sei nun abgeschlossen, und als nächster Schritt erfolgt eine Aussprache mit den zuständigen Departementsvorstehern der drei involvierten Kantone St. Gallen, Zürich und Schwyz. Danach muss das Agglomerationsprogramm bis zum 10. November durch die Behörden der Mitgliedgemeinden verabschiedet werden, wie Geschäftsführer Josef Thoma auf Anfrage bekannt gab. Schliesslich werde das modifizierte Programm bis Ende Jahr beim Bundesamt für Raumentwicklung eingereicht. (pt)

www.aggloobersee.ch.