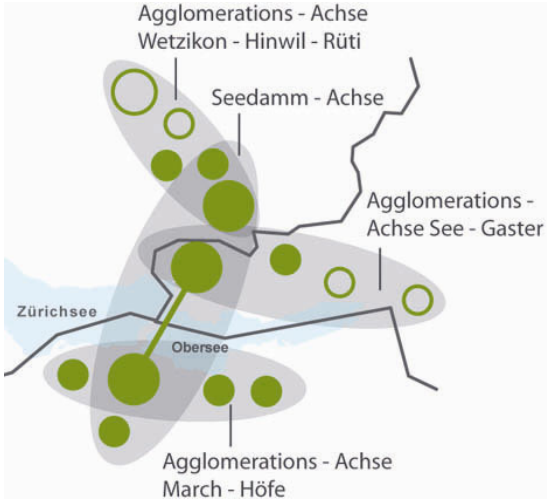
# Zusammenfassung

Die zentralen Inhalte des Berichtes zum Agglomerationsprogramm Obersee sind im Folgenden in Aufzählungsform mit erklärenden Grafiken erläutert.

**Ziele Agglomerationsprogramm**

Bild der Perlenkette - Entwicklung entlang dem ÖV-Rückgrat (S-Bahnen) und Aufwertung dieser Achsen bezüglich Gestaltung und Erschliessung für:

- Erhöhung Anteil öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr
- Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffen in Wohngebieten
- Erhalt bzw. Verbesserung der Lebendigkeit in Ortszentren
- Schaffung von Handlungsspielräumen für die Entwicklung der sehr gut erschlossenen Gebiete
- Konzentration der Siedlungsentwicklung unter der Berücksichtigung der Regionalplanungen (Eindämmung Periurbanisierung)




**Gründe für die Zusammenarbeit**

- Verkehrsthematik aufgrund des Seedamms
- Wachstum über die Gemeindegrenzen hinweg
- Ähnliche Entwicklungsdynamik aufgrund S-Bahn (S5/S15, S2/S8) und Autobahnen (A53, A3)
- Siedlungsentwicklung verstärkt in den letzten Dekaden
- Starke interkommunale Zusammenarbeit in weiteren Bereichen

**Die Entstehung**

- Modellvorhaben im 2003 (Freienbach, Rapperswil-Jona, Rüti)
- Einbezug von weitere Gemeinden im 2007

**Die Beteiligten**

*Kanton St. Gallen:* Eschenbach, Rapperswil-Jona

*Kanton Schwyz:* Altendorf, Feusisberg, Freienbach, Lachen, Wollerau

*Kanton Zürich:* Bubikon, Dürnten, Rüti

**Die Fakten**

Gesamtfläche: 12'791 ha

Einwohner 2006: 93'593 (+ 1.6% pro Jahr seit 2000)

Beschäftigte 2005: 42'308 (+ 1.7% pro Jahr seit 2001)

⇨ Vergleichbar mit dem Glattal (ohne Schwamendingen) mit 12’654 ha Fläche, 95’000 Einwohner, 96’000 Beschäftigten.

## Weiterentwicklung: zusätzliche Projekte

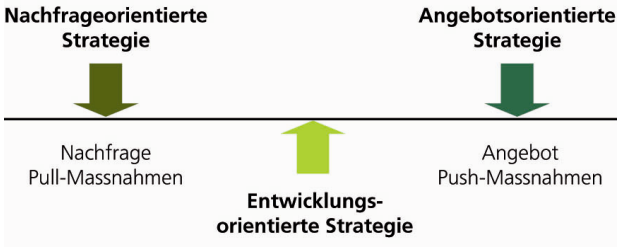
*Aus Modellvorhaben*

- Bildung (Synergiennutzung, Angebotsverbesserung)
- Information und Kommunikation (Stärkung Identifikation)

*Weitere Themenbereiche*

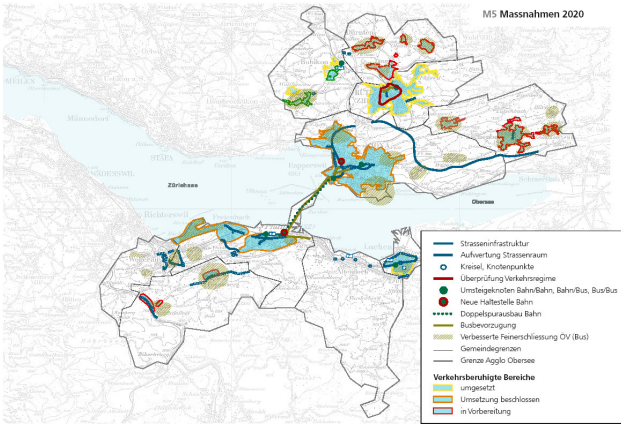
- Sport (z.B. Eishockey)
- Kultur (z.B. Kulturpreis Obersee)
- Schutz & Rettung (z.B. Rettungsstützpunkt Rüti)

Benachbarte Gemeinden können sich als assoziierte Gemeinden anschliessen und an der Weiterentwicklung mitarbeiten.




## Beststrategie

Von den drei vorgeschlagenen Strategieansätzen wurde eine Ausrichtung des Agglomerationsprogramms auf die "Entwicklungsorientierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung" beschlossen. Diese nutzt bestehende Entwicklungsmöglichkeiten unter der Voraussetzung, dass der zu erwartende Mehrverkehr mit ÖV und LV bewältigt werden kann. Bestehende Engpässe und Nachholbedarf in der Verkehrsinfrastruktur werden in Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern beseitigt. Eine ausgewogene Mischung zwischen Pull- und Push-Massnahmen ist angestrebt.




## Schlüsselprojekte

*Siedlung + Landschaft:* Innenentwicklung, Zentrenstruktur stärken, Siedlungsränder/Trenngürtel.

*Strasseninfrastruktur:* Masterplan Siedlung-Verkehr, Betriebskonzept Gesamtverkehr, Ausbau A53, Zentrenentlastung, Aufwertung öffentlicher Raum.

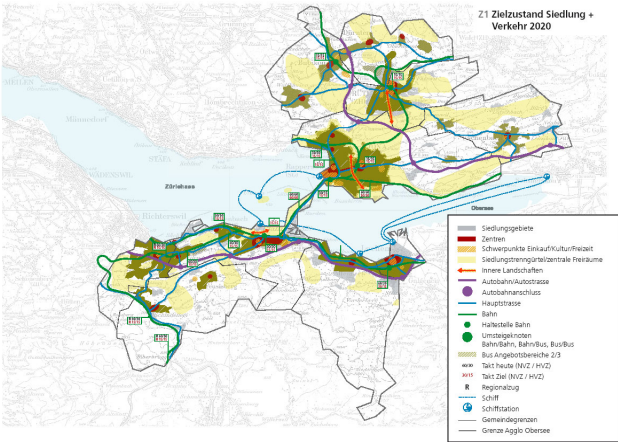
*Öffentlicher Verkehr:* Regionale ÖV-Strategie Schiene, Ausdehnung Busvision ZVV, Regionale ÖV-Strategie Bus, Umsteigeknotenpunkte.

*Fuss- + Radverkehr, Kombinierte Mobilität, Nachfrageseitige Massnahmen*: Aufbau regionales Mobilitätsmanagement, Parkplatzpolitik Agglo Obersee.

| | Sachplan Verkehr, Teilprogramm Grundnetz | Agglomerations-programm |
|---|---|---|
| Variante I | A53 (inkl. Zentrenentlastung Rapperswil-Jona, 2. Etappe) | Zentrenentlastung Rapperswil-Jona, 1. Etappe |
| Variante II | Seedamm (Zentrenentlastung Rapperswil-Jona, alle 3 Etappen) | A53 |

## Varianten des Agglomerationsprogramms

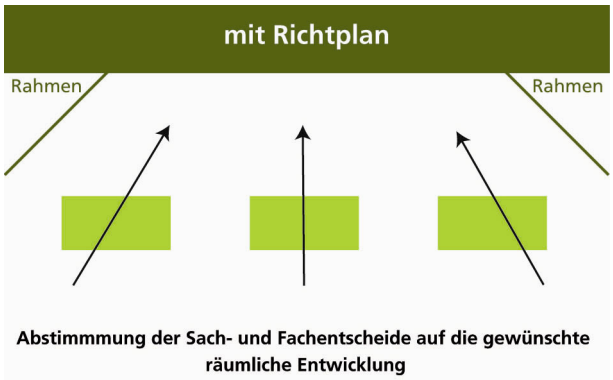
Je nach Bundesentscheid zum Sachplan Verkehr kommen entweder die A53 oder die Zentrenentlastung Rapperswil-Jona als zentrale Elemente des Agglomerationsprogramms zum Tragen. Beide Varianten sind so ausgestaltet, dass der Durchgangsverkehr, insbesondere der Schwerverkehr, durch die Siedlungsgebiete der Agglo Obersee reduziert wird. Damit werden die Platzverhältnisse für den ÖV und LV verbessert, die Siedlungsqualität gesteigert und eine städtebauliche Gestaltung der zentralen Bereiche möglich.




## Wirksamkeit und Kosten des Programms

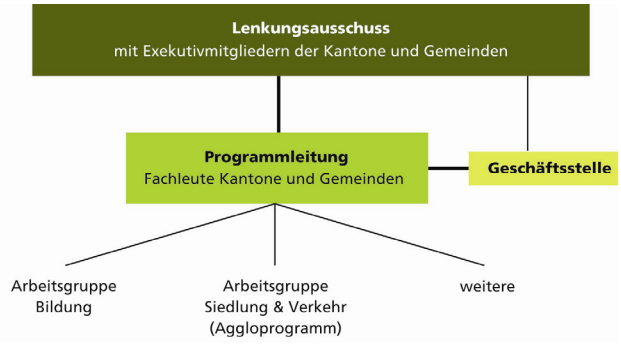
Die Massnahmen im Bereich Siedlung & Landschaft bilden zusammen mit jenen im Bereich des Verkehrs ein Gesamtkonzept. Die Berechnung der Wirksamkeit des Programms basiert auf der vom Bund vorgegebenen Bewertung der Massnahmen und weist einen Gesamtnutzen von 14 bei 16 möglichen Punkten aus.

Neben den eigenen Leistungen (bis 2010) von 132 Mio. sind für Massnahmen der A-Liste 442 Mio., der B-Liste 2-290 Mio. und der C-Liste 208-649 Mio. CHF notwendig. Die Gesamtkosten (ohne eigene Leistungen) betragen bei Variante I (Zentrenentlastung) 940 Mio. und bei Variante II (A53) 1'093 Mio. CHF.




## Verankerung in der Richtplanung

Die Massnahmen sind zum grossen Teil bereits in den kommunalen, regionalen und kantonalen Richtplänen verankert oder durch Gemeindebeschlüsse festgesetzt. Die Ausführungen zu den Agglomerationsmassnahmen sind dabei als Ergänzungen zu den rechtskräftigen Richtplänen zu sehen. Soweit vorgeschlagene Massnahmen noch nicht in den Richtplänen festgesetzt sind, werden die entsprechenden Verfahren nach Bedarf eingeleitet.




## Trägerschaft

Die Trägerschaft tritt als Verhandlungspartner auf und gewährleistet die Umsetzungssicherheit gegenüber dem Bund. Die zur Diskussion stehende Trägerschaft ist aufgebaut aus Lenkungsausschuss, Programmleitung, Kontrollstelle und Geschäftsstelle. Bis die Form der Trägerschaft klar ist, wird die bisherige Zusammenarbeit (Steuerungsausschuss mit je einer Vertretung der drei Kantone und der zehn Gemeinden, Geschäftsstelle) als Übergangsträgerschaft weitergeführt.