



movaplan

Verein Agglo Obersee

Baden, 13. September 2023

VDS-Studie Agglo Obersee

Teilprojekt Agglomerationspro-
gramm 5. Generation

Inhalt

1	Ausgangslage	3
	1.1. Gegenstand und Projektziele	3
	1.2. Rahmenbedingungen und Grundlagen	4
	1.3. Heutige Situation	5
2	ÖV-ÖV-VDS	12
	2.1. Methodischer Ansatz	12
	2.2. Kategorisierung Lage im Raum	13
	2.3. Kategorisierung und Schwellenwerte ÖV-Angebot	14
	2.4. Definitives Standortkonzept	18
	2.5. Langfristige Weiterentwicklung Standortkonzept	21
3	MIV-ÖV-VDS	22
	3.1. Funktion und methodischer Ansatz	22
	3.2. Standortevaluation	22
4	Aufwertung VDS	25
	4.1. Standards für ÖV-ÖV-VDS	25
	4.2. Handlungsbedarf an ÖV-ÖV-VDS	28
	4.3. Handlungsansätze für MIV-ÖV-VDS	28
	4.4. Umsetzung	30
	Abbildungen	31
	Tabellenverzeichnis	31
	Anhang: Objektblätter Handlungsbedarf an ÖV-ÖV-VDS	33

1 Ausgangslage

1.1. Gegenstand und Projektziele

Verkehrsdrehscheiben (VDS) werden als mögliche Massnahmen zur Behebung von Engpässen auf dem Strassennetz sowie zur Erhöhung der Nachhaltigkeit im Verkehr seit einigen Jahren vermehrt thematisiert. Der Bund möchte solche Verkehrsdrehscheiben fördern und hat sich in der «Erklärung von Emmenbrücke» gemeinsam mit Vertretungen von Kantonen, Städten und Gemeinden dazu verpflichtet. Der Bund hat im Sachplan Verkehr strategische Aussagen integriert und das Programm Verkehrsdrehscheiben lanciert. In dessen Rahmen wurde in den letzten zwei Jahren unter Leitung des ARE und mit Einbezug der betroffenen Kantone, Regionen und Transportunternehmen eine Pilotstudie Verkehrsdrehscheiben für den Handlungsraum Luzern erarbeitet. Dabei wurde eine Methodik zur Typisierung und Verortung von Verkehrsdrehscheiben entwickelt und im Handlungsraum Luzern getestet. Im Rahmen der 5. Generation der Agglomerationsprogramme wünscht der Bund als Schwerpunkt konzeptionelle Aussagen zur Planung und Bedeutung von VDS in den Agglomerationen. Dazu gehören eine Typisierung nach Lage und Funktion sowie Präzisierungen zum angezielten Angebot nach Standort.

Der Verein Agglo Obersee plant die Erarbeitung und Einreichung eines Agglomerationsprogramms im Rahmen der 5. Generation. Dabei sollen Verkehrsdrehscheiben gemäss den obigen Überlegungen fachlich vertieft und die Erkenntnisse in das überarbeitete, auf dem AP 4G aufbauende Agglomerationsprogramm integriert werden. Das gilt auch im Hinblick auf VDS für den Umstieg vom MIV auf den ÖV, einerseits wegen der hohen Bedeutung in politischen Diskussionen und andererseits aufgrund der planerischen Folgen (u.a. Raumsicherung, Abstimmung mit Siedlungsentwicklung, Einbettung in Gesamtverkehrssystem). Mit dem in vorliegendem Bericht dokumentierten Teilprojekt sollen insbesondere folgende Ziele erreicht werden:

- Es wird eine Methodik erstellt, mit welcher die VDS in der Agglomeration Obersee typisiert und verortet werden können. Dabei werden neben den oben beschriebenen Grundlagen des Bundes auch bereits vorhandene Konzeptionen der an der Agglo Obersee beteiligten Kantone berücksichtigt.
- Es wird aufgezeigt, welche verkehrlichen und nicht-verkehrlichen Angebote sowie welche siedlungsplanerischen Impulse sinnvollerweise um VDS der verschiedenen Typen umgesetzt werden sollen (Standards).
- Es wird aufgezeigt, welcher Handlungsbedarf an den identifizierten VDS-Standorten heute besteht (Abweichungen zu Standards).
- Es werden bereits bekannte Massnahmen rund um Bahnstationen in das Konzept integriert bzw. mit dem identifizierten Handlungsbedarf abgeglichen.

1.2. Rahmenbedingungen und Grundlagen

1.2.1 Wirkungsmodell von Verkehrsdrehscheiben

Im Rahmen der «Pilotstudie Verkehrsdrehscheiben im Handlungsraum Luzern» (ARE, 2021) wurde ein Wirkungsmodell erarbeitet, welches das Zusammenspiel von solchen Verkehrsdrehscheiben mit dem gross- und kleinräumigen Umfeld beschreibt. Das Wirkungsmodell ist aus nachfolgender Abbildung ersichtlich.

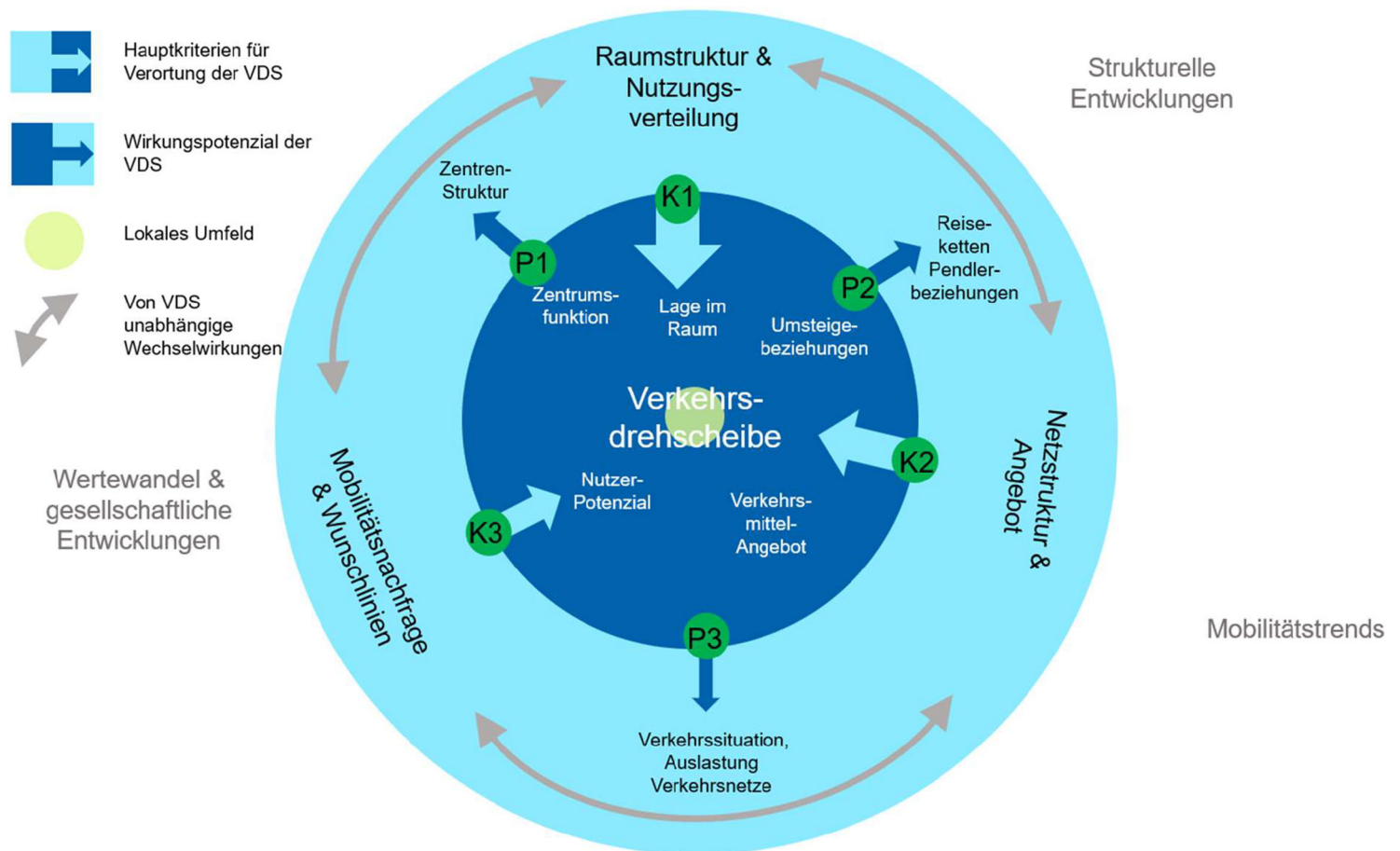


Abbildung 1 Wirkungsmodell von Verkehrsdrehscheiben

Verkehrsdrehscheiben stehen demnach in enger Beziehung sowohl zu einem regionalen als auch zu einem lokalen Umfeld. Für die Verortung und Typisierung der Verkehrsdrehscheiben sind vor allem Kriterien aus dem regionalen Umfeld relevant, insbesondere die Lage im Raum (A1), das Verkehrsangebot (A2) sowie das Nutzerpotenzial (A3). Verkehrsdrehscheiben haben wiederum positive Auswirkungen auf das regionale Umfeld, indem sie die Zentrenstruktur stärken (B1), die Umsteigebeziehungen verbessern und damit attraktive Reiseketten ermöglichen (B2) und die Anteile von ÖV und FVV steigern und sich damit positiv auf die Verkehrssituation und insbesondere die Auslastung des Strassennetzes auswirken (B3).

1.2.2 Abgrenzungen und Begriffe

Sachliche Abgrenzung

Die vorliegende Studie dient dazu, Standorte zu identifizieren, die sich spezifisch als Verkehrsdrehscheiben im regionalen Kontext eignen und deshalb besonders gestärkt werden sollen. Das bedeutet aber nicht, dass das Umsteigen innerhalb des ÖV oder zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln nicht auch an anderen Haltestellen wichtig wäre. Insbesondere der Umstieg zwischen Bahn und Bus sowie vom ÖV auf den Fuss- und Veloverkehr und neue Mobilitätsformen/Sharing ist auch an allen weiteren ÖV-Haltestellen der Agglomeration wichtig und soll mit entsprechenden Massnahmen gefördert werden.

Räumliche und zeitliche Abgrenzung

Der Perimeter der Studie erstreckt sich über den ganzen Perimeter der Agglomeration Obersee gemäss Programm der 5. Generation. Wo funktionale Beziehungen bestehen, werden angrenzende Räume oder Bahnknoten im näheren Umfeld der Agglomeration in die Überlegungen miteinbezogen. Für die Identifikation und Typisierung der Verkehrsdrehscheiben werden Daten für den Ist-Zustand 2023 herangezogen, die bekannten künftigen Entwicklungen (v.a. des Bahnangebotes) bis 2040 werden berücksichtigt. Der Handlungsbedarf wird ebenfalls anhand der Situation im Sommer 2023 beurteilt.

1.3. Heutige Situation

1.3.1 Vorhandene Planungen

Die drei am Agglomerationsprogramm beteiligten Kantone haben verschiedene Planungsinstrumente und Konzepte erarbeitet, welche Aussagen zu Verkehrsdrehscheiben, deren Anbindung an die umliegenden Verkehrsnetze und die räumliche Entwicklung im Umfeld enthalten. Namentlich sind das die folgenden Dokumente:

- [1] Agglo Obersee (2021): Agglomerationsprogramm Obersee 4. Generation
- [2] Kanton Zürich (2023): Kantonaler Richtplan
- [3] Kanton Zürich (2018): Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich
- [4] Kanton Zürich (2023): Gesamtkonzept Verkehrsdrehscheiben Kanton Zürich
- [5] Kanton Zürich (2023): rGVK Pfannenstil
- [6] Kanton Zürich (2020): rGVK Zimmerberg
- [7] Kanton Zürich (2010): rGVK Oberland
- [8] Kanton Zürich (2020): Multimodale Drehscheiben, Factsheet
- [9] Kanton St.Gallen (2023): Kantonaler Richtplan
- [10] Kanton St.Gallen (2022): Initialisierungsstudie VDS
- [11] Kanton Schwyz (2023): Kantonaler Richtplan

Bei den laufend nachgeführten kantonalen Richtplänen ist die Version zum Zeitpunkt des Abschlusses dieser Studie berücksichtigt. Die für Verkehrsdrehscheiben relevanten Inhalte aus den obigen Dokumenten werden nachfolgend zusammengefasst. Dabei sind nur diejenigen Gemeinden einzeln dargestellt, für welche in den oben genannten Grundlagen spezifische Aussagen gemacht werden.

Agglomerationsprogramm Obersee 4. Generation

Im Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Obersee 4. Generation [1] sind die Standorte gemäss Tabelle 1 als Verkehrsdrehscheiben bezeichnet. Diese sollen zusammen mit den übrigen Bahnhöfen als wichtige intermodale Knoten gestärkt werden. Die multimodalen Drehscheiben Rapperswil und Pfäffikon SZ sollen als Hauptknoten den Anschluss an den Fernverkehr sicherstellen.

Multimodale Drehscheibe mit Knoten	Multimodale Drehscheibe ohne Knoten	Geplante Busdrehscheibe
Pfäffikon SZ	Jona	Eschenbach
Biberbrugg	Lachen	
Rüti	Altendorf	
Rapperswil	Siebnen-Wangen	
Uznach	Richterswil	
	Bubikon	

Tabelle 1 Einträge zu Verkehrsdrehscheiben im AP Obersee 4G

Im Kapitel Handlungsbedarf wird der Handlungsbedarf bei Gestaltung und Ausstattung diverser Drehscheiben und Bahnhöfe hervorgehoben. Zudem seien weitere P+R-Standorte ausserhalb der Zentren zu prüfen, sofern das bestehende ÖV-System nicht konkurrenziert und eine siedlungsverträgliche Zu-/Wegfahrt möglich sei. Mit der Teilstrategie ÖV3 (Bahnhöfe und multimodale Drehscheiben aufwerten) werden die Ansätze zur Aufwertung konkretisiert (v.a. kurze und attraktive Umsteigebeziehungen, attraktive und geschützte Aufenthaltsbereiche, kurze und attraktive Zu-/Abgangswege für Fuss-/Veloverkehr sowie intermodale Einrichtungen wie Bike&Ride). Als Massnahmen im A-Horizont wurden zudem die Multimodale Drehscheibe Uznach inkl. P+R sowie die Busdrehscheibe Eschenbach zur Mitfinanzierung eingereicht.

Kanton Zürich

Allgemeine Aussagen zu Verkehrsdrehscheiben und kombinierter Mobilität

Im Kantonalen Richtplan [1] sind keine expliziten Aussagen zu kombinierter Mobilität, intermodalen Angeboten oder Verkehrsdrehscheiben enthalten. Diese werden im Kanton Zürich primär in den Regionalen Richtplänen thematisiert.

Gemäss Strategie 1.2 im kantonalen Gesamtverkehrskonzept [3] unterstützt der Kanton im Rahmen der Agglomerationsprogramme die gute Zugänglichkeit von Haltestellen des ÖV mit dem Velo und zu Fuss. Er legt zudem Bike+Ride-Anlagen von überkommunaler Bedeutung fest. Park+Ride-Anlagen sollen nur im Einzugsbereich von ungenügend mit ÖV erschlossenen Siedlungsgebieten angeordnet werden.

Im Gesamtkonzept Verkehrsdrehscheiben [4] hat der Kanton Zürich im Hinblick auf die Agglomerationsprogramme 5. Generation eine kantonsweite Typisierung und Verortung der Verkehrsdrehscheiben vorgenommen. Die Methodik lehnt sich an diejenige aus der «Pilotstudie Verkehrsdrehscheiben im Handlungsraum Luzern» (ARE, 2021) an. Innerhalb des Perimeters der Agglomeration Obersee werden die Bahnhöfe Bubikon und Rüti ZH als «Regionale Verkehrsdrehscheiben» bezeichnet, Hombrechtikon Post als «Busdrehscheibe», Richterswil und Wald als «Fuss- und Veloverkehrsdrehscheiben». Als MIV-Verkehrsdrehscheibe wird Feldbach ausgewählt, daneben stellt auch Wald ein geeigneter Standort dar. Neben dem Standortkonzept enthält das Gesamtkonzept auch Anforderungen an die

verschiedenen VDS-Typen und der daraus resultierende Handlungsbedarf wird für die ausgewählten Standorte grob beurteilt.

Dürnten

Im Rahmen einer Grobabschätzung von möglichen Standorten für Mega-Mobilitätshubs (grosse Umsteigeanlagen vom MIV auf den ÖV) im Kanton Zürich [8] wurde der Standort Dürnten als einer von acht möglichen Standorten untersucht. Im Fokus der Untersuchung lagen die Potenziale und die Wirkung solcher konzentrierter Umsteigepunkte zwischen MIV und ÖV. Die Studie kommt jedoch zum Schluss, dass die gewünschten Wirkungen ohne zusätzliche Massnahmen (v.a. Parkierung in Zentren) kaum erreicht würden, die durch die Umsteiger freiwerdenden Parkplatzkapazitäten in den Zentren würden unmittelbar durch neue Fahrten wieder aufgefüllt (Rebound-Effekt). Zudem würden auch Fahrten erzeugt, die heute gesamthaft mit dem ÖV zurückgelegt werden. Schliesslich würden solche Hubs die Verkehrsbelastung in deren Umfeld erhöhen.

Hombrechtikon

Im regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Pfannenstil [4] ist die Umsetzung von Mobilitätsdrehscheiben als Massnahme definiert. Die Gemeinde Hombrechtikon wurde als einer von sechs Standorten für eine Mobilitätsdrehscheibe identifiziert. Beim Bahnhof «Feldbach» (Hombrechtikon) soll ein behindertengerechter Ausbau der Bushaltestelle ermöglicht werden. Durch eine Verschiebung der Bushaltestelle soll ausreichend Platz für den geplanten Veloweg geschaffen werden.

Weiter ist eine Erhöhung der Fahrplanstabilität des Busangebots als Massnahme definiert. In der Gemeinde Hombrechtikon soll eine Busbevorzugung sowie die Leistungsfähigkeit an den Knoten «Krone» und «Tobel» geprüft werden. Beide Knoten befinden sich nicht unmittelbar in Bahnhofsnähe.

Richterswil

Im regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Zimmerberg [6] ist die Aufwertung von Bahnhofstestellen als Massnahme definiert. Bahnhofstestellen werden als massgebliches Element in der multimodalen Verkehrswegeketten bezeichnet, die als Umsteigepunkte die zukünftig steigende Frequenzzahlen bewältigen müssen. Dies bedingt einen Ausbau der bestehenden Infrastruktur. Am Bahnhof «Richterswil» soll die Erschliessung der Bahnhofstestelle sowie die Errichtung einer zusätzlichen Unterführung geprüft und der Ausbau von B+R-Angeboten vorangetrieben werden. Die Integration von Sharing-Angeboten soll gefördert werden.

Bubikon

Gemäss regionalem Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Oberland [7] eignet sich der Bahnhof «Bubikon» als bevorzugter P+R-Standort: «Eine allfällige Ausdehnung des P+R-Angebotes in Bubikon würde den Vorgaben im regionalen Richtplan entsprechen und ist mit den laufenden Arbeiten zur Entwicklung der Bahnhofsumgebung zu koordinieren.» Das rGVK ist aber bereits 2010 erarbeitet worden. Im 2023 erarbeiteten Gesamtkonzept Verkehrsdrehscheiben [4] (vgl. oben) wird Bubikon nicht als geeigneter Standort für den Umstieg zwischen MIV und ÖV beurteilt.

Kanton St. Gallen

Allgemeine Aussagen zu Verkehrsdrehscheiben und kombinierter Mobilität

Gemäss kantonalem Richtplan [9] bzw. dem darin integrierten Raumkonzept ist Rapperswil-Jona ein Regionalzentrum und Uznach ein Kleinzentrum. Diese Zentren müssen verkehrlich untereinander und mit den benachbarten ausserkantonalen Räumen gut vernetzt sein. Im urbanen Verdichtungsraum gemäss Raumkonzept (Rapperswil-Jona) sollen Verdichtungspotenziale mit hoher Priorität in Bahnhofgebieten aktiviert werden, in der Landschaft mit kompakten Siedlungen (Schmerikon, Uznach) sollen Siedlungspotenziale im ÖV-Einzugsgebiet aktiviert werden.

Die Bahnhöfe sind als Verkehrsdrehscheiben weiter auszubauen. Dabei sind attraktive Anschlüsse zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu gewährleisten, insbesondere mit der stetigen Weiterentwicklung von Infrastrukturen wie Bushöfe, P+R-Anlagen und Velostationen. Die Zugänge zu den Verkehrsdrehscheiben für den Fuss- und Veloverkehr sind sicher und attraktiv zu gestalten. Die wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen mindestens an regionale Velorouten angebunden sein. Park+Ride-Anlagen sind dezentral bei den Stationen in den S-Bahnkorridoren ausserhalb der Zentren (Städte) anzuordnen. Der Zugang zum öffentlichen Verkehr soll über die nächstgelegene Haltestelle erfolgen [10]. Velostationen sind in den Regionalzentren (z.B. Rapperswil-Jona, Uznach) zu prüfen.

Uznach

Gemäss Richtplan Kanton St. Gallen [9] ist der Bahnhof «Uznach» als Multimodale Drehscheibe inklusive P+R festgelegt. Der Bahnhof soll mit dem Ausbauschnitt STEP 2025 ausgebaut werden, gleichzeitig wird die Strecke Uznach-Schmerikon durchgehend auf Doppelspur ausgebaut.

Rapperswil

Im kantonalen Richtplan [9] ist der Doppelspurausbau Schmerikon–Rapperswil eingetragen, die Finanzierung ist noch nicht gesichert.

Eschenbach

Gemäss kantonalem Richtplan [9] ist der Knoten «Eschenbach» eine kantonal bedeutsame Busdrehscheibe.

Kanton Schwyz

Allgemeine Aussagen zu Verkehrsdrehscheiben und kombinierter Mobilität

Gemäss Kapitel V3-1 des kantonalen Richtplans [11] stellt im Korridor Zürich – Chur Pfäfers SZ ein nationaler / überregionaler Knoten dar, als regionale Knoten werden Altendorf, Lachen, Siebnen-Wangen, Siebnen Schulhaus (Bus), Reichenburg sowie Richterswil (ausserkantonal) bezeichnet. Entlang des SOB-Korridors werden innerhalb des Agglomerationsperimeters überdies Wollerau, Schindellegi-Feusisberg sowie Biberbrugg als regionale Knoten ausgewiesen.

Gemäss kantonalen Richtplan sollen grundsätzlich an allen Bahn- und wichtigen Bushaltestellen Bike+Ride-Anlagen eingerichtet werden. Park+Ride-Anlagen sollen in urbanen Räumen nur eingeschränkt angestrebt werden.

Gemäss kantonaler Raumentwicklungsstrategie (RES, Kapitel RES-2) differenziert der Kanton Schwyz drei siedlungsorientierte Raumtypen, für welche er spezifische Strategien für die koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung definiert. Nachfolgend werden die für Verkehrsdrehscheiben relevanten Strategien kurz zusammengefasst:

- **Urbaner Siedlungsraum:** Zentral gelegene Bahnhofsgebiete sowie gut mit dem ÖV-erschlossene Räume sollen vorrangig als Verdichtungsräume geprüft werden. Die Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen ist insbesondere für den Fuss- und Radverkehr zu verbessern. An den Bahnhöfen und Haltestellen sind attraktive Umsteigeplattformen zu schaffen (Gemeinden im Perimeter: Freienbach, Lachen, Wollerau, Altendorf).
- **Periurbaner Siedlungsraum:** siehe urbaner Siedlungsraum. Verstärkter Fokus auf Bike und Ride an Bahnhöfen und Haltestellen (Gemeinden im Perimeter: Feusisberg, Galgenen, Wangen SZ, Schübelbach, Tuggen, Reichenburg)
- **Ländlicher Siedlungsraum:** Keine relevanten Strategien zu Bahnhofsumfeldern, keine betreffenden Gemeinden im Perimeter.

Pfäffikon SZ

Gemäss Richtplan Kanton Schwyz [11] ist das weitreichende Gebiet um den Bahnhof Pfäffikon Gegenstand von verschiedenen Planungen: Das Gebiet östlich des Bahnhofs Pfäffikon weist heute verschiedene Konflikte und Defizite in Bezug auf die Verkehrsführung und -kapazitäten aus (u.a. Erreichbarkeit des Bahnhofs mit Bus verbesserungswürdig). Es besitzt aber auch grosse Potenziale für mögliche Umnutzungen und Umstrukturierungen. Im Rahmen einer Testplanung wurden Lösungsansätze für eine Optimierung der Gesamterschliessung und die Umsetzung der Entwicklungspotenziale geprüft.

Die Testplanung liefert die notwendigen Grundlagen für die Anpassung der Nutzungsplanung und die dafür erforderlichen verkehrlichen Massnahmen, die unterdessen im Richtplan eingetragen wurden. Dazu gehören beispielsweise Busbevorzugungsmassnahmen auf der Achse Altendorf-Pfäffikon-Freienbach sowie mit der Bus-Trasse in Pfäffikon entlang der Bahn (Festsetzung) und die Optimierung des Busbahnhofs mit Kapazitätserweiterung (Zwischenergebnis).

Siebnen-Wangen

Im kantonalen Richtplan ist in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof «Siebnen-Wangen» ein ESP von kantonaler Bedeutung festgelegt, welcher sich zur Schaffung von arbeitsplatz- und ÖV-orientierten Nutzungen ideal eignet. Die Nutzungen sind insbesondere auf das Potenzial des öffentlichen Verkehrs abzustimmen. Generell besteht im Umfeld dieser Bahnhaltestelle ein grosses Potenzial für eine verdichtete Siedlungsentwicklung. Um die Attraktivität dieses Bahnhofs zu steigern, soll die Zugänglichkeit für den Rad- und Fussverkehr sowie die Anbindung an die Dörfer Wangen und Siebnen verbessert werden. Die Aufwertung des Busbahnhofs Siebnen-Wangen ist als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan eingetragen.

Reichenburg

Im kantonalen Richtplan ist ein ESP-A (Arbeiten) von kantonaler Bedeutung im «Rietli» festgelegt, welcher zwischen den Ortschaften Buttikon und Reichenbach liegt. Das ESP bietet sich für strassenorientierte, weniger arbeitsplatzintensive Nutzungen an. Die Distanz zum Bahnhof ist relativ gross (ca. 1 km).

1.3.2 Ist-Angebot Kombinierte Mobilität

Im Perimeter der Agglomeration Obersee bestehen heute insgesamt 16 Bahnstationen mit P+R-Angebot mit gesamthaft mehr als 1'100 Abstellplätzen (vgl. Abbildung 2). Am grössten ist das Angebot an den beiden Knoten Rapperswil und Pfäffikon SZ mit jeweils knapp 180 Plätzen sowie in Siebnen-Wangen mit 165 Plätzen. Auch in Uznach und Richterswil hat es mehr als 100 Plätze. Zählt man noch kommunale Parkieranlagen im Umfeld von

Bahnhöfen hinzu, welche ebenfalls als P+R-Angebot genutzt werden, sind gar knapp 1'400 Plätze vorhanden. Die Tagespreise sind an den westlich (und damit näher bei Zürich gelegenen) Standorten im Kanton Zürich und in Rapperswil-Jona tendenziell höher als in den weiter östlich gelegenen im Kanton Schwyz und im St.Galler Bezirk Gaster. Die Auslastung ist wochentags bei allen grösseren Standorten mittel bis hoch.

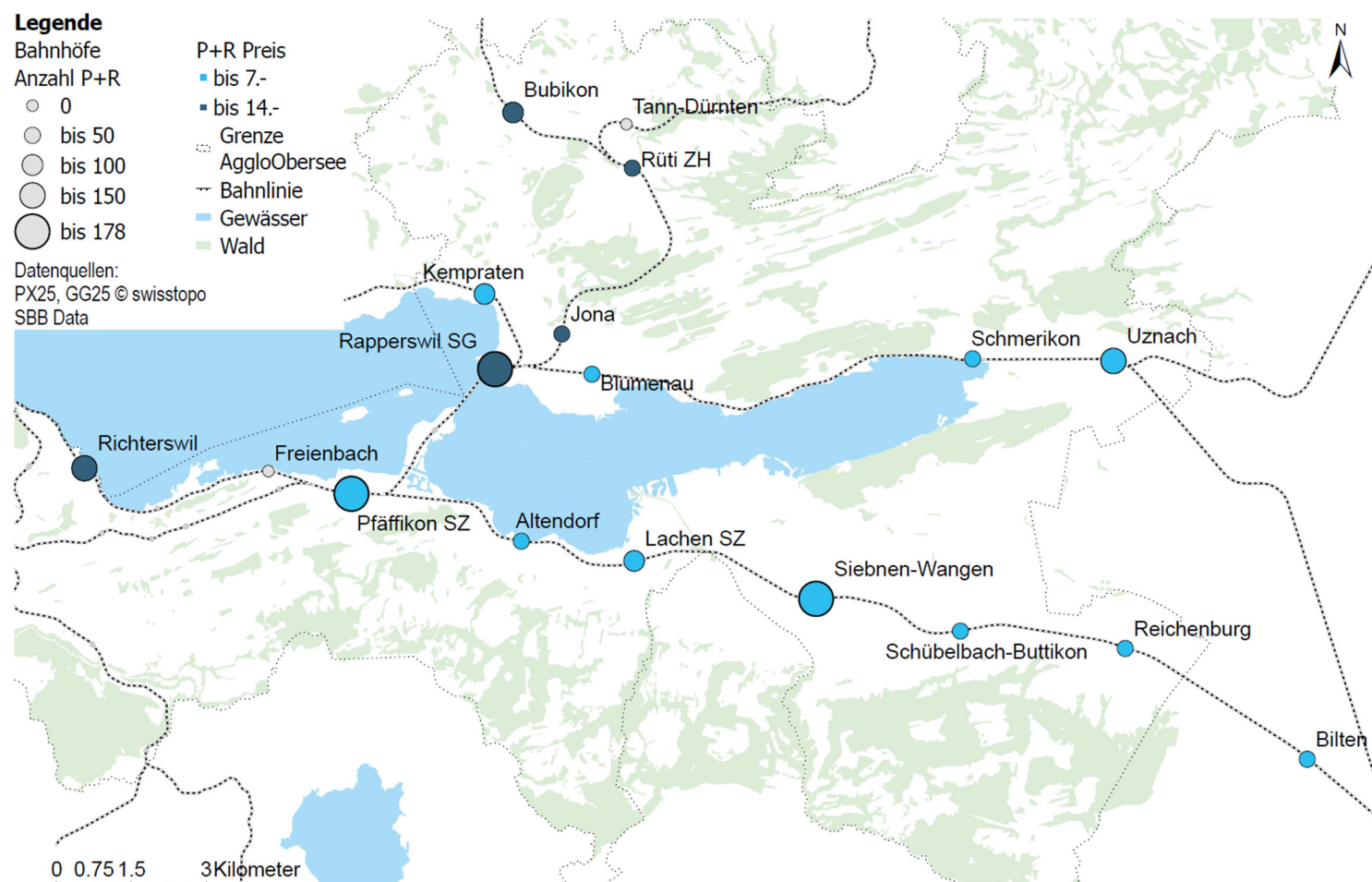


Abbildung 2 Heutige P+R-Anlagen im Agglomerationsperimeter

Als Infrastruktur für Bike + Ride (B+R) braucht es genügend Abstellplätze für Velos an wichtigen ÖV-Haltestellen. Diese sollten nach Möglichkeit witterungsgeschützt sein und über eine Anschliessvorrichtung verfügen. In nachfolgender Tabelle sind die heutigen Angebote an wichtigen ÖV-Haltestellen innerhalb der Agglomeration dargestellt. Die Angaben beruhen auf der Gemeindeumfrage, die im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 5. Generation im Frühling / Sommer 2023 durchgeführt wurde. Die einzelnen Standorte sind absteigend nach Anzahl Abstellplätzen angeordnet. Es wird nur der Bestand beschrieben, die an verschiedenen Bahnhöfen geplanten Ausbauten des Angebotes sind nicht aufgeführt.

ÖV-Haltestelle	Total B+R-Plätze	Davon witterungsgeschützt und anschliessbar
Bahnhof Jona	610	610 (davon 130 in Velostation)
Bahnhof Rapperswil	480	480
Bahnhof Rüti ZH	451	284 (davon 42 in Velostation)
Bahnhof Uznach	312	312
Bahnhof Bubikon	289	221
Bahnhof Lachen	190	190 (Velostation)
Bahnhof Siebnen-Wangen	160	160
Bahnhof Pfäffikon SZ	140	140
Bahnhof Richterswil	100	100 (davon 50 in Velostation)
Bahnhof Schmerikon	100	100
Bahnhof Wald	60	54
Bahnhof Altendorf	60	60
Bahnhof Schindellegi-Feusisberg	40	40 (Velostation)
Eschenbach Dorftreff (Bus)	30	30
Hombrechtikon Post (Bus)	20	0
Bahnhof Schübelbach-Buttikon	20	0
Bahnhof Wollerau	8	0

Tabelle 2 Wichtigste bestehende B+R-Angebote um ÖV-Haltestellen

Die Übersicht zeigt, dass das Angebot an Veloabstellplätzen für B+R heute regional sehr unterschiedlich ist. So ist beispielsweise das Angebot an der S-Bahn-Station Jona deutlich grösser als an den beiden regionalen Bahnknoten in Rapperswil und Pfäffikon SZ. Auffällig ist auch, dass an den Haltestellen nördlich des Obersees mehr Plätze vorhanden sind als südlich davon, obwohl insbesondere in der March aufgrund der Topographie und der flächigen, mit dem Busverkehr umständlich erschliessbaren Siedlungsstruktur ein grosses Potential für B+R vorhanden wäre.

2 ÖV-ÖV-VDS

2.1. Methodischer Ansatz

Der methodische Ansatz für die Typisierung und das Standortkonzept der ÖV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben orientiert sich am Ansatz aus der Pilotstudie des ARE für den Handlungsraum Luzern. Massgebend sind dabei die folgenden Elemente (vgl. Abbildung 3):

- Kategorisierung räumliche Lage: Alle ÖV-Haltestellen werden aufgrund ihrer Lage im Raum eingeteilt. Abweichend zur Pilotstudie des ARE leitet sich die Kategorisierung vom «Bild der Agglomeration» aus dem AP Obersee (und nicht von der Gemeindetypologie des ARE) ab.
- Kategorisierung ÖV-Angebot: Alle ÖV-Haltestellen werden nach den angebotenen ÖV-Produkten differenziert.
- Typisierung potentielle VDS: Aus den obigen beiden Kategorisierungen ergibt sich prinzipiell für jede ÖV-Haltestelle innerhalb des Perimeters eine Zuordnung in einer Matrix.
- Angebotsdichte ÖV: Die Anzahl Bahn- und Busabfahrten pro Tag bzw. die entsprechenden Schwellenwerte entscheiden darüber, welche der potentiellen Standorte tatsächlich als Verkehrsdrehscheiben aufgenommen werden.
- Standortkonzept VDS: Basierend auf den vorangehenden quantitativen Analysen und ergänzt um qualitative Überlegungen resultiert das endgültige Standortkonzept mit allen ÖV-ÖV-VDS in der Agglomeration.

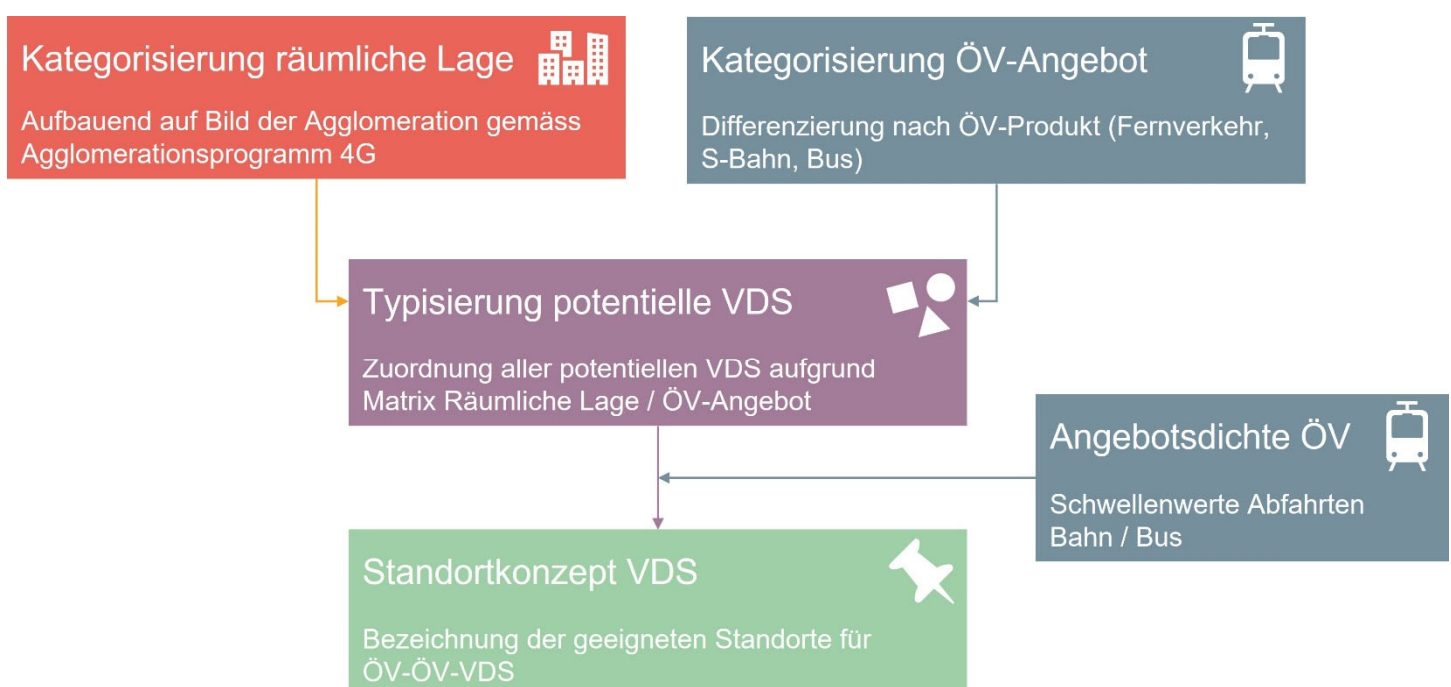


Abbildung 3 Methodischer Ansatz für ÖV-ÖV-VDS

Bei ÖV-ÖV-VDS ist auch der Umstieg vom öffentlichen Verkehr auf den Fuss- und Veloverkehr, auf neue Mobilitätsformen oder auf Sharing-Angebote relevant. Das gilt aber für alle

Standorte gleichermaßen. Analog zur Pilotstudie ARE im Handlungsraum Luzern wird deshalb darauf verzichtet, diesen Aspekt bei der Typisierung bzw. der Erarbeitung des Standortkonzeptes separat aufzunehmen. Die Qualität dieser Umsteigeangebote wird bei allen Typen bzw. Standorten gleichermaßen im Rahmen der Beurteilung der Standards bzw. des Handlungsbedarfs berücksichtigt (vgl. Kapitel 4).

2.2. Kategorisierung Lage im Raum

Die Agglomeration Obersee hat bereits in früheren Agglomerationsprogrammen ein «Bild der Agglomeration» entwickelt. Dieses stellt eine Vereinfachung des Zukunftsbildes dar und strukturiert die Agglomeration nach verschiedenen Raumtypen. In der fünften Agglomeration wird es auf die neuen Perimetergemeinden ausgeweitet (vgl. Abbildung 4).

Bild der Agglo Obersee

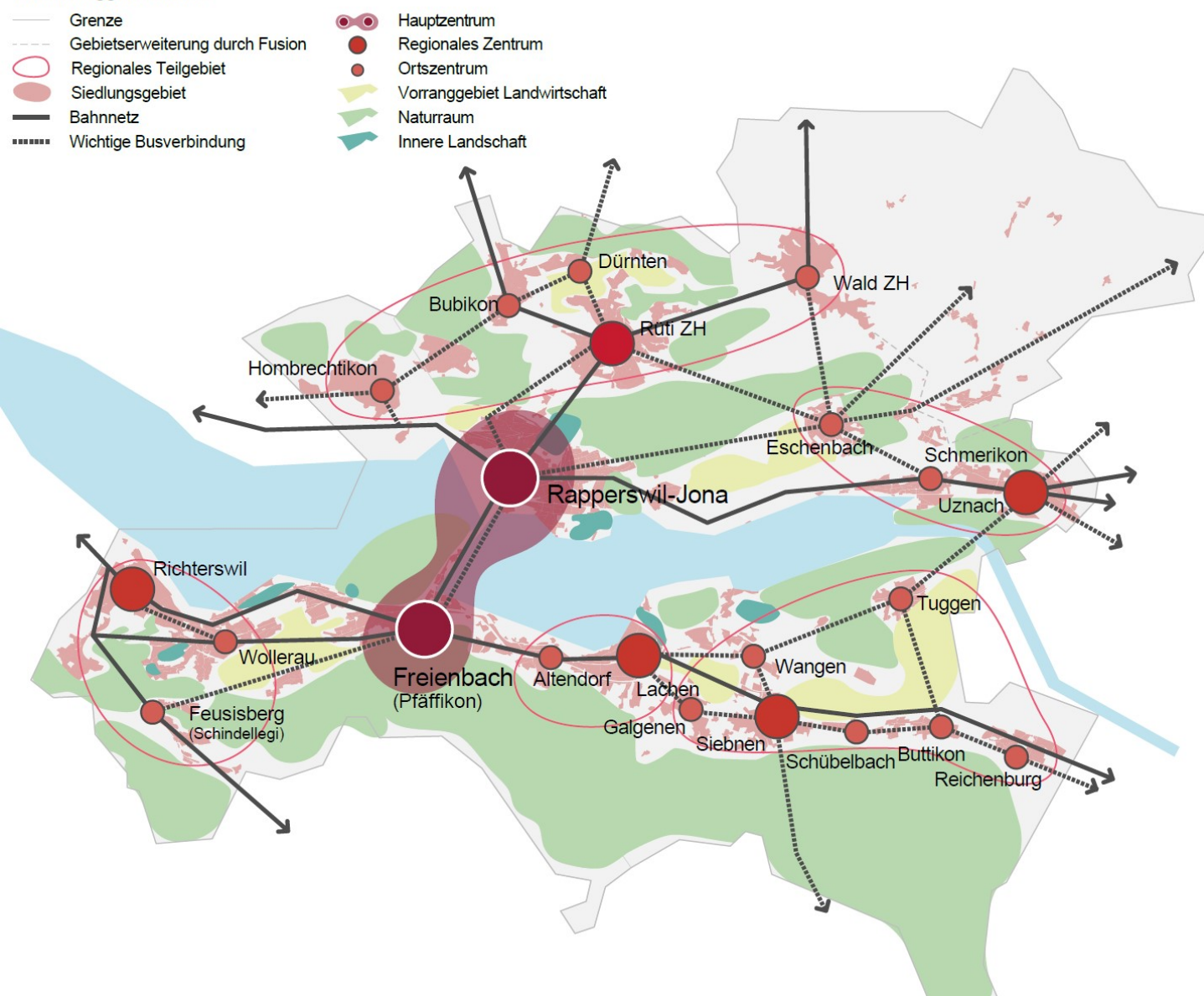


Abbildung 4 Kategorisierung Lage im Raum: Bild der Agglomeration Obersee (Stand: 07.09.2023)

Die potentiellen Verkehrsdrehscheiben liegen grundsätzlich in zentralen Bereichen. Bzgl. Lage im Raum werden demnach alle ÖV-Haltestellen in die folgenden drei Kategorien eingeteilt:

- Hauptzentrum (Rapperswil-Jona, Pfäffikon SZ)
Zwei sich ergänzende, urbane Pole beidseits des Seedamms, welche wichtige Kreuzungspunkte des regionalen Bahnnetzes und dichte urbane Kerngebiete mit (über-)regional bedeutsamen Zentrumseinrichtungen umfassen.
- Regionales Zentrum (Richterswil, Lachen, Siebnen, Rüti ZH, Uznach)
Fünf regionale Zentren, die die Hauptzentren ergänzen und in welchen ebenfalls eine dichte urbane Entwicklung erwartet wird
- Ortszentrum / ausserhalb von Zentren (übrige Räume der Agglomeration)
Lokal bedeutsame, primär für die Grundversorgung relevante Zentren. Falls VDS abseits von Zentren liegen, fallen sie ebenfalls in diese Raumkategorie

Da das Bild der Agglomeration über das Agglomerationsprogramm bereits auf den kantonalen Planungsinstrumenten (Richtplänen, Raumkonzepte, etc.) aufbaut, ist diese Kategorisierung auch kompatibel mit den genannten Instrumenten.

2.3. Kategorisierung und Schwellenwerte ÖV-Angebot

2.3.1 Kategorisierung ÖV-Angebot

Die Funktion verschiedener Verkehrsdrehscheiben unterscheidet sich aufgrund des jeweiligen ÖV-Angebotes: (Bahn-)Knoten ermöglichen mehr Umsteigebeziehungen als reine Streckenhalte, Bahnhöfe mit Fernverkehrsanschluss stellen im Gegensatz zu reinen S-Bahn-Haltestellen den Umstieg auf Linien in weiter entfernte Zentren ausserhalb der Region sicher, reine Busknoten verknüpfen wichtige regionale und lokale Linien in Gebieten ohne Bahnanbindung.

Das Bahnangebot in der Agglomeration Obersee besteht mehrheitlich aus S-Bahn-Linien. Das Fernverkehrsangebot mit Halten im Perimeter besteht heute nur aus zwei Bahnlinien, beide von der SOB betrieben:

- Der Voralpenexpress (St.Gallen – Luzern) wird von Bund und Kantonen bestellt und gehört aus rechtlich-finanzieller Sicht zum Regionalverkehr. Gleichzeitig hat er je nach Abschnitt den Charakter eines Interregio oder Regio-Express, kann also aus Nutzersicht trotzdem überwiegend als Fernverkehrsangebot kategorisiert werden. Der Voralpenexpress hält im Perimeter in Uznach, Rapperswil, Pfäffikon SZ und Biberbrugg (am Perimeterrand). Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 hielt er auch in Schmerikon, dieser Halt wurde aber unterdessen aufgehoben.
- Der IR 35 «Aare Linth» (Bern – Zürich – Chur) ist Teil des Fernverkehrsangebotes. Er hält im Perimeter in Pfäffikon SZ und Siebnen-Wangen.

Aufgrund der vorangehenden Überlegungen wurden vier Kategorien von ÖV-Angeboten definiert:

- Knoten mit Fernverkehrshalt
Darunter fallen die Bahnhöfe Pfäffikon SZ, Rapperswil und Uznach, welche sowohl über einen Fernverkehrshalt¹ als auch über mindestens eine abzweigende Bahnlinie verfügen.

¹ Zur Kategorie Fernverkehr wird gemäss obigen Überlegungen auch der Voralpenexpress gezählt.

Ausserhalb des Perimeters, aber von gewisser Bedeutung für die Agglomeration sind zudem die beiden Bahnknoten Biberbrugg und Ziegelbrücke.

- Streckenhalt Fernverkehr
Darunter fällt einzig der Bahnhof Siebnen-Wangen, der neben dem oben erwähnten IR 35 von S-Bahn-Linien bedient wird, welche ebenfalls auf der Strecke Pfäffikon-Ziegelbrücke verkehren (keine Knotensituation).
- S-Bahnhalt
Darunter fallen alle übrigen Bahnhöfe innerhalb der Agglomeration. Ob sie als Verkehrsdrehscheiben aufgenommen werden, hängt von den Schwellenwerten ab (vgl. Kapitel 2.3.2).
- Busknoten
Darunter fallen Bushaltestellen mit mehreren Buslinien in verschiedene Richtungen. Auch hier hängt die Aufnahme als Verkehrsdrehscheiben von den Schwellenwerten ab.

2.3.2 Schwellenwerte ÖV-Angebot

Damit Verkehrsdrehscheiben für die Nutzenden attraktiv sind, braucht es häufig verkehrende Linien. Diese erforderliche Angebotsdichte lässt sich nicht für beliebige Räume identisch definieren, sondern muss immer aufgrund der Struktur des jeweiligen Raums und ÖV-Angebots bestimmt werden. Als Mass hat sich bei ähnlichen VDS-Studien die durchschnittliche Anzahl täglicher Abfahrten bewährt. Damit können auch über den Tages- oder Wochenverlauf variierende Angebotsdichten gut abgebildet werden. Verkehrsdrehscheiben jedes Typs sollen dem Umstieg zwischen (über-)regionalem und lokalem Verkehr dienen. Entsprechend soll eine solche VDS sowohl im Bahn- als auch im Busverkehr eine genügend hohe Angebotsdichte aufweisen.

In einem ersten Schritt wurden deshalb für alle Bahnhöfe innerhalb der Region die durchschnittliche tägliche Anzahl Abfahrten des Bahn- und Busverkehrs ermittelt. Massgebend war dabei grundsätzlich das heutige Angebot. Im Sinne des zukunftsorientierten Charakters des Agglomerationsprogramms wurden aber bereits bekannte und gesicherte Angebotsanpassungen bei dieser Analyse berücksichtigt, insbesondere:

- In Schmerikon fällt ab Dezember 2023 der Fernverkehrshalt weg, ab dann wird die Haltestelle nur noch mit der S-Bahn bedient (vgl. oben)
- Das S-Bahn-Angebot in Rapperswil Blumenau wird auf diesen Zeitpunkt hin auf 78 Abfahrten pro Tag ausgebaut (1. Etappe S-Bahn Obersee)
- Angebotsausbau in Reichenburg: Ab Fahrplanwechsel 2024 wird die erste Phase des neues Buskonzept March – Gaster umgesetzt. Ab Reichenburg, Bahnhof verkehren dann an einem Wochentag 102 Buskurse. Ab Fahrplanwechsel 2028 erhält Reichenburg wieder einen S-Bahn-Anschluss (1/2-h-Takt mit 75 Abfahrten pro Tag) und die 2. Phase des Buskonzeptes March – Gaster wird umgesetzt (Verlängerung Buslinie von Benken bis Reichenburg, neu 126 Busabfahrten pro Tag).
- Fernverkehrsanschluss Lachen: Mit dem Ausbauschnitt 2035 erhält Lachen einen zusätzlichen Fernverkehrshalt und hat ab diesem Zeitpunkt gleich viele Zugsabfahrten wie Siebnen-Wangen (164 Zugsabfahrten pro Tag).

Bei der Festlegung der Schwellenwerte für ein ausreichendes ÖV-Angebot waren die folgenden Überlegungen massgebend:

- Eine ÖV-ÖV-VDS mit Bahnanschluss soll mindestens 60 Bahnabfahrten pro Werktag aufweisen. Das entspricht bei einem Streckenhalt mit durchfahrender Bahnlinie 30

Bahnabfahrten pro Tag und Richtung, was wiederum einer Linie im Halbstundentakt über weite Strecken des Tages (6-21 Uhr) entspricht.

- Gleichzeitig sollen an einer ÖV-ÖV-VDS mit Bahnanschluss mindestens 100 Buskurse pro Werktag abfahren. Dieser Wert wird beispielsweise durch eine durchfahrende Linie sowie eine Linie mit Endpunkt an der VDS oder durch drei Linien mit Endpunkt an der VDS (alle jeweils im Halbstundentakt) erreicht.
- Bei ÖV-ÖV-VDS ohne Bahnanschluss, also reinen Busknoten, wird die nötige Angebotsdichte im Busverkehr erhöht, für eine Aufnahme braucht es mindestens 150 Busabfahrten pro Tag. Das entspricht bei einem Halbstundentakt über weite Strecken des Tages 4 bis 5 Linien mit Endpunkt an der VDS oder 2 durchgehenden Linien sowie 1 Linie mit Endpunkt an der VDS.

Nachfolgende Abbildung 5 zeigt die Anzahl Abfahrten pro Tag für alle Bahnhaltestellen sowie in Frage kommende Bushaltestellen in der Region sowie die beschriebenen Grenzwerte.

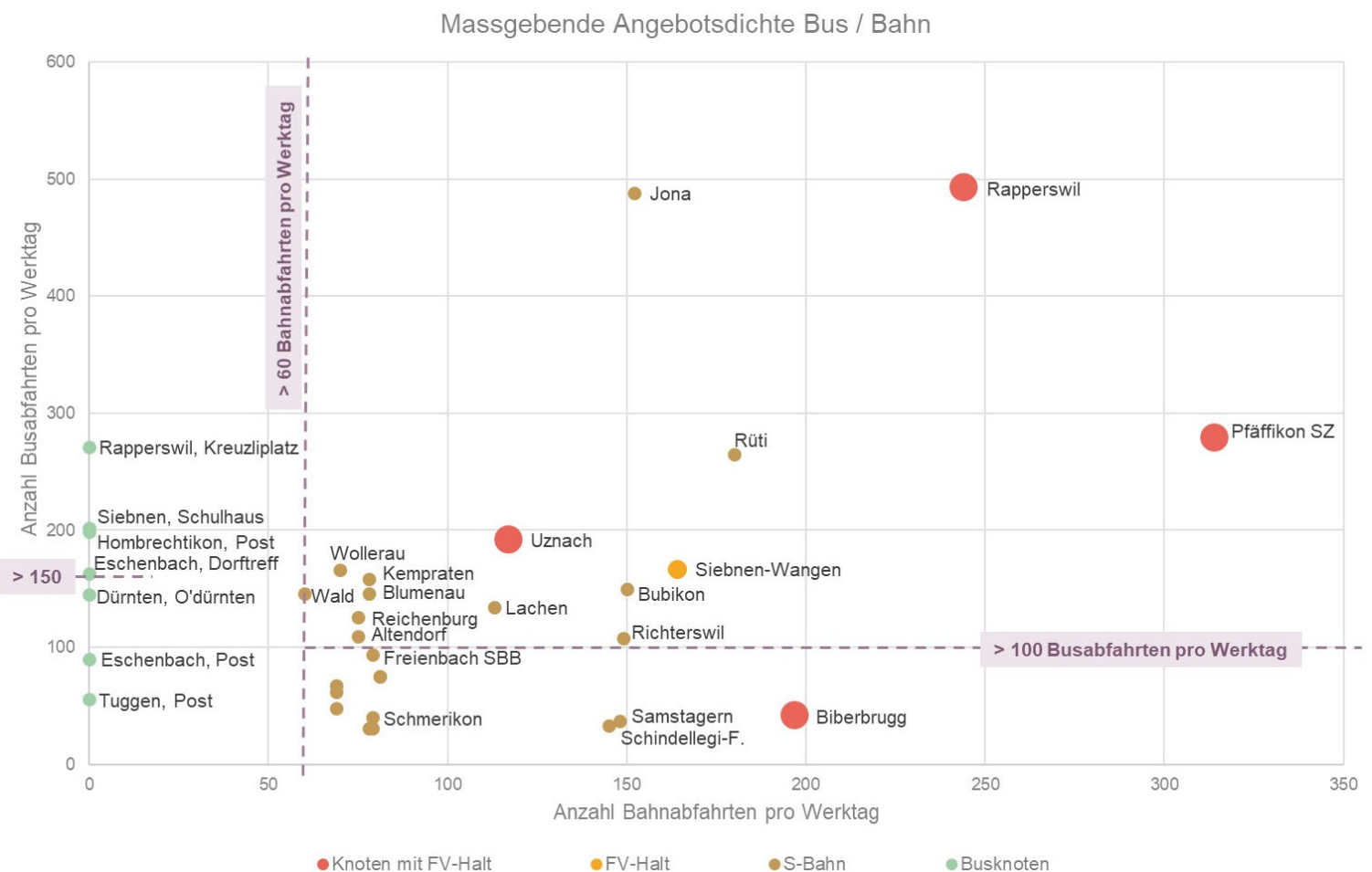


Abbildung 5 Kategorisierung ÖV-Angebot: Analyse erforderliche Angebotsdichte

Gut erkennbar ist bei diesem Bild das grosse Bahnangebot an den zentralen Bahnknoten Rapperswil und Pfäffikon SZ. Während in Rapperswil auch das Busangebot sehr gut ist, wird der Bahnhof Pfäffikon SZ von deutlich weniger Kursen bedient. Auffällig ist das sehr

gute Busangebot am Bahnhof Jona, was auf das dichte städtische Busangebot in der Doppelstadt Rapperswil-Jona zurückzuführen ist. Nach den genannten drei Standorten folgt Rüti ZH mit einem ebenfalls überdurchschnittlich dichten Bahn- und Busangebot, dahinter die Bahnstationen in den weiteren Regionalen Zentren (Siebnen-Wangen, Richterswil, Uznach, Lachen) sowie Bubikon. Sechs weitere S-Bahn-Haltestellen in der Agglomeration erreichen die erforderlichen Grenzwerte von Bus und Bahn.

Bei den reinen Busknoten erreichen Rapperswil Kreuzliplatz und Siebnen Schulhaus die höchsten Abfahrtsdichten. Beide liegen in Zentren und nahe bei einer Drehscheibe mit Bahnanschluss. Die anderen beiden Busknoten liegen dagegen in eher ländlich geprägten Gemeinden, nehmen aber gerade dadurch eine wichtige Vernetzungsfunktion ein: Hombrechtikon Post als Busknoten zwischen dem rechten Zürichseeufer und dem Oberland, Eschenbach Dorftreff als Anschlusspunkt zwischen ländlichem Raum und zwei wichtigen Buskorridoren gemäss Agglomerationsprogramm Richtung Rüti ZH und Rapperswil-Jona.

Alle Standorte, die die Schwellenwerte erreichen, sind auf nachfolgender Abbildung 6 ersichtlich:

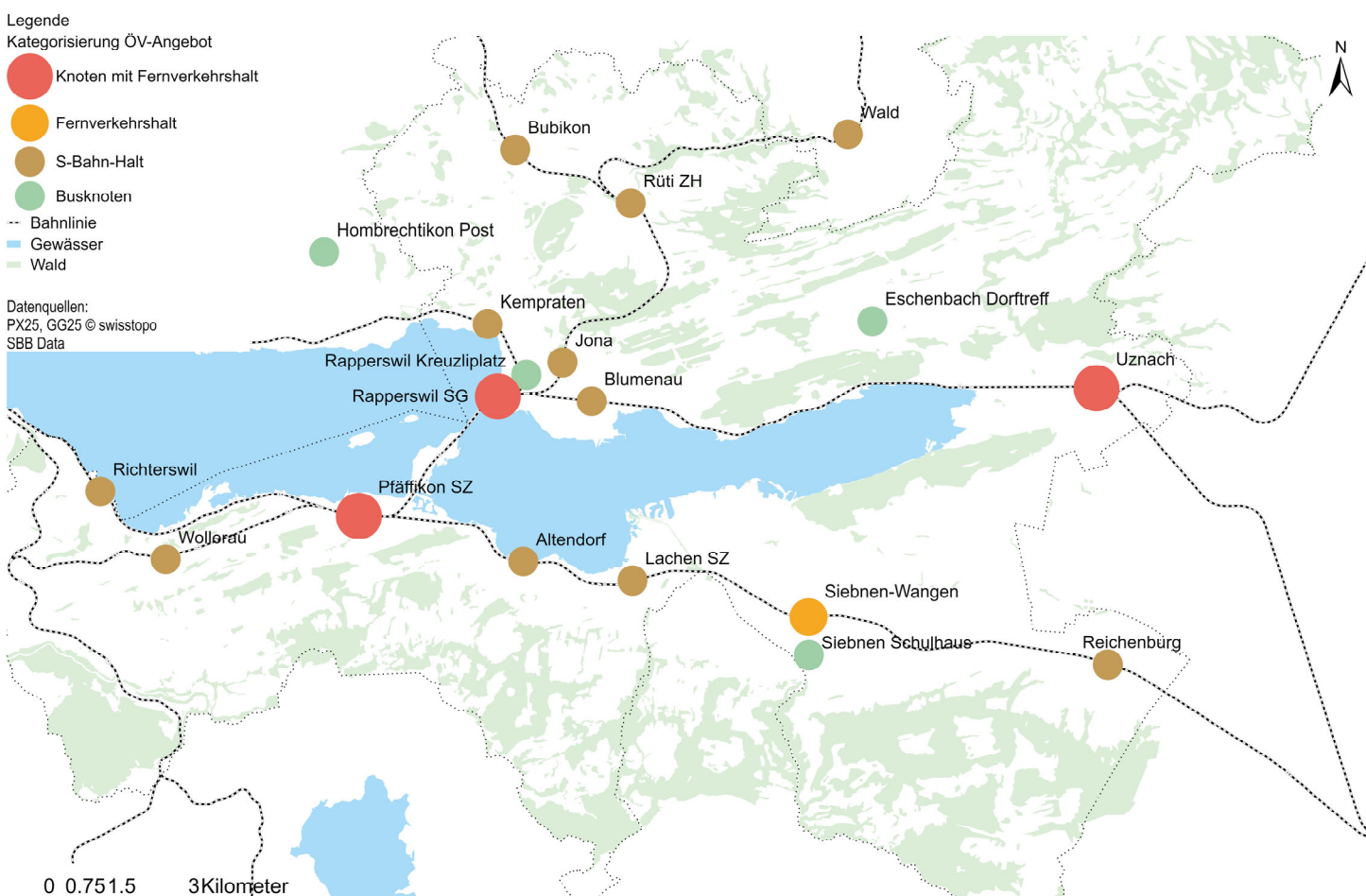


Abbildung 6 Kategorisierung ÖV-Angebot: Standorte mit genügender Angebotsdichte

2.4. Definitives Standortkonzept

2.4.1 Herleitung VDS-Typen

Aus der Überlagerung der beiden Kategorisierungen zur Lage im Raum und zum ÖV-Angebot ergibt sich eine Matrix. Darauf aufbauend können nun VDS-Typen definiert werden. Dabei wären bei vier Angebotskategorien und drei Raumtypen theoretisch bis zu 12 Typen möglich, was aber kaum sinnvoll wäre: Einerseits ergeben sich nicht aus allen Kategorien-übergängen auch charakteristische Unterschiede bei den jeweiligen VDS, andererseits wäre eine solche Typisierung angesichts der erwarteten Anzahl Standorte viel zu feingliedrig. Bei der Typenbildung waren die folgenden Überlegungen massgebend:

- Die beiden Bahnstationen Rapperswil und Pfäffikon SZ nehmen eine herausragende Rolle ein, sowohl aufgrund ihrer Knotenfunktion mit Fernverkehrsanschluss als auch bzgl. ihrer räumlichen Funktion als Impulsgeber der beiden dichten urbanen Zentren. Deshalb macht es Sinn, diese beiden Bahnhöfe in die separate Kategorie **«Zentrumsdrehzscheiben»** einzuteilen.
- Neben den beiden Zentrumsdrehzscheiben liegen weitere S-Bahn-Haltestellen auf dem Gebiet des Hauptzentrums. Es ist angesichts der Nähe zu den Zentrumsdrehzscheiben nicht wahrscheinlich, dass diese jemals einen Fernverkehrshalt erhalten. Diese weiteren Verkehrsdrehzscheiben innerhalb der Hauptzentren werden deshalb unabhängig vom Bahnangebot in die Kategorie **«Stadtquartierdrehzscheiben»** eingeteilt.
- Die Bahnhöfe der fünf regionalen Zentren gemäss «Bild der Agglomeration» erreichen alle die erforderlichen Schwellenwerte bzgl. Bahn- und Busangebot, unterscheiden sich aber bzgl. ÖV-Kategorie erheblich: Uznach mit dem Halt des Voralpenexpress und der Knotenfunktion fällt in die «oberste» Kategorie, Rüti ZH als reiner S-Bahn-Halt in die «unterste» Kategorie. Betrachtet man hingegen die Anzahl Abfahrten pro Tag, so zeigt sich das gegenteilige Bild: Rüti ZH wird von 3 (teilweise halbstündlich verkehrenden) S-Bahn-Linien bedient und kommt auf 180 Bahnabfahrten pro Tag. Uznach dagegen wird neben dem stündlichen Voralpenexpress nur von 2 ebenfalls stündlich verkehrenden S-Bahn-Linien bedient und kommt «nur» auf 117 Bahnabfahrten pro Tag. Die ÖV-Angebote unterscheiden sich bei diesen 5 VDS insgesamt also nicht allzu stark, höhere Produktkategorien und Linien- bzw. Taktdichte heben sich gegenseitig mehrheitlich auf. Entscheidend ist die Lage im Raum als ÖV-Knoten eines der fünf regionalen Zentren. Alle fünf Standorte werden deshalb in dieselbe Kategorie **«Regionaldrehzscheiben»** eingeteilt.
- Ausserhalb der Zentren gibt es keine Bahnhöfe mit Fernverkehrshalt. Die Bahnstationen in diesen Räumen dienen auch eher lokalen Umsteigebeziehungen. Diejenigen S-Bahn-Haltestellen, die die Schwellenwerte erreichen, werden deshalb dem Typ **«Lokaldrehzscheiben»** zugeteilt.
- Busknoten werden – sofern sie die Schwellenwerte erreichen – als **«Busdrehzscheiben»** bezeichnet.
- Daneben werden für die Region wichtige Bahnknoten mit Fernverkehrshalt ausserhalb des Perimeters (Biberbrugg, Ziegelbrücke) als Informationsinhalt im Standortkonzept dargestellt, sie werden aber bei der Beurteilung des Handlungsbedarfs nicht berücksichtigt.

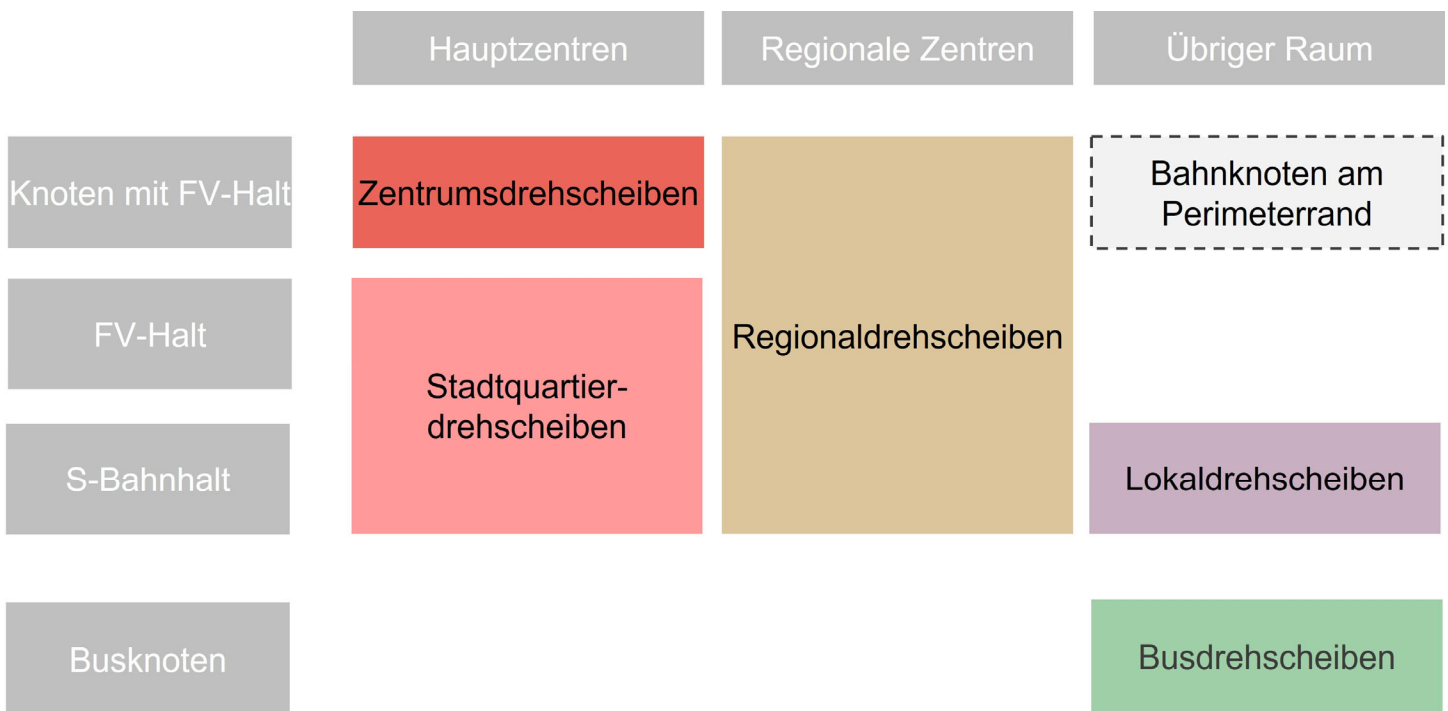


Abbildung 7 Standortkonzept ÖV-ÖV-VDS: Typisierung im Überblick

2.4.2 Bereinigung Standortkonzept aufgrund lokaler Verhältnisse

Alle Standorte gemäss Kapitel 2.3.2 bzw. Abbildung 6 erreichen eine ausreichend hohe Angebotsdichte von Bahn und Bus. In Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe wurden aber folgende qualitativen Anpassungen am Standortkonzept vorgenommen.

Busknoten im städtischen Raum: Keine Aufnahme

Im städtischen Raum stellen Zentrums- und Regionaldrehscheiben sowie teilweise Stadtquartierdrehscheiben mit ihrem Bahnanschluss die zentralen Umsteigepunkte dar. Vor diesem Hintergrund ist es nicht sinnvoll, zusätzlich nahe bei diesen Bahnstationen gelegene Busknoten aufzunehmen. Busknoten sollen also nur ausserhalb von Hauptzentren bzw. regionalen Zentren definiert werden. Die beiden Standorte Rapperswil Kreuzliplatz und Siebnen Schulhaus werden deshalb nicht aufgenommen.

Altendorf und Wollerau: Keine Aufnahme

Beide Haltestellen erreichen die Schwellenwerte nur knapp. Weitere standortspezifische Gründe sprechen gegen eine Aufnahme als VDS

- In Altendorf ist im Bahnhofumfeld zwar eine grössere Entwicklung geplant (Gestaltungsplan, Massnahme im AP 4G). Dennoch sollen ab Bahnhaltestelle auch künftig keine geplanten Anschlüsse bzw. Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus angeboten werden, für Reisende von und nach Altendorf ist ein Umstieg an den benachbarten Verkehrsdrehscheiben Pfäffikon und Siebnen-Wangen (und mit dem späteren Angebotsausbau in Lachen) attraktiver. Die Umsteigebeziehung ist zudem mit 150 m relativ lang und die beiden angebundenen Buslinien verlaufen mehrheitlich parallel zur Bahnlinie.
- In Wollerau liegt der Bahnhof abseits des Zentrums. Die Haltestelle direkt am Bahnhof wird nur von der Buslinie 180 bedient, die zudem weitgehend parallel zur Bahnlinie verläuft. Ein Anschluss vom Bahnhof an die Bushaltestelle Weingarten/Bellevue und damit an die Buslinie 176 nach Richterswil ist im Fahrplan vorgesehen, die Distanz ist aber mit 200

m relativ weit. Die Bevölkerungsdichte im Umfeld ist nicht allzu hoch, die Beschäftigten-
dichte ist gering, eine dichte Innenentwicklung ist nicht geplant.

Gemäss «Netzkarte Personenverkehr» (Trafimage SBB) liegen zudem die Frequenzen an
beiden Bahnhöfen trotz der etwas höheren Angebotsdichte tiefer als beim vergleichbaren
Standort Wald, vermutlich dürften entsprechend auch die Umsteigefrequenzen tiefer liegen:

- Altendorf: 740 Ein-/Aussteigende (DWV 2022)
- Wollerau: 570 Ein-/Aussteigende (DWV 2022)
- Wald: 1'400 Ein-/Aussteigende (DWV 2022)

Aus allen obigen Gründen wird beschlossen, die beiden Haltestellen nicht als ÖV-ÖV-VDS
aufzunehmen.

Nach diesen Bereinigungen können die verbleibenden, definitiven Standorte aufgrund der
Typisierung gemäss Kapitel 2.4.1 zugeordnet werden. Nachfolgend ist das daraus folgende
definitive Standortkonzept der ÖV-ÖV-VDS dargestellt.

	Hauptzentren	Regionale Zentren	Übriger Raum
Knoten mit FV-Halt	Pfäffikon SZ, Rapperswil	Uznach	Biberbrugg, Ziegelbrücke
FV-Halt	--	Siebenen-Wangen	
S-Bahnhalt	Blumenau, Jona, Kempraten	Lachen, Richterswil, Rüti ZH	Bubikon, Reichenburg, Wald
Busknoten			Eschenbach Dorftreff, Hombrechtikon Post

Legende

- Zentrumsdrehscheiben
- Stadtquartierdrehscheiben
- Busdrehscheiben
- Regionaldrehscheiben
- Lokaldrehscheiben

Abbildung 8 Standortkonzept ÖV-ÖV-VDS: Zuteilung der definitiv gewählten Standorte

Die beiden an den Perimeter angrenzenden Bahnknoten Biberbrugg und Ziegelbrücke wer-
den als auch für die Agglomeration wichtige Bahnumsteigepunkte orientierend dargestellt.

Aus der nachfolgenden Abbildung 9 sind die definitiven Standorte für ÖV-ÖV-VDS ersicht-
lich.

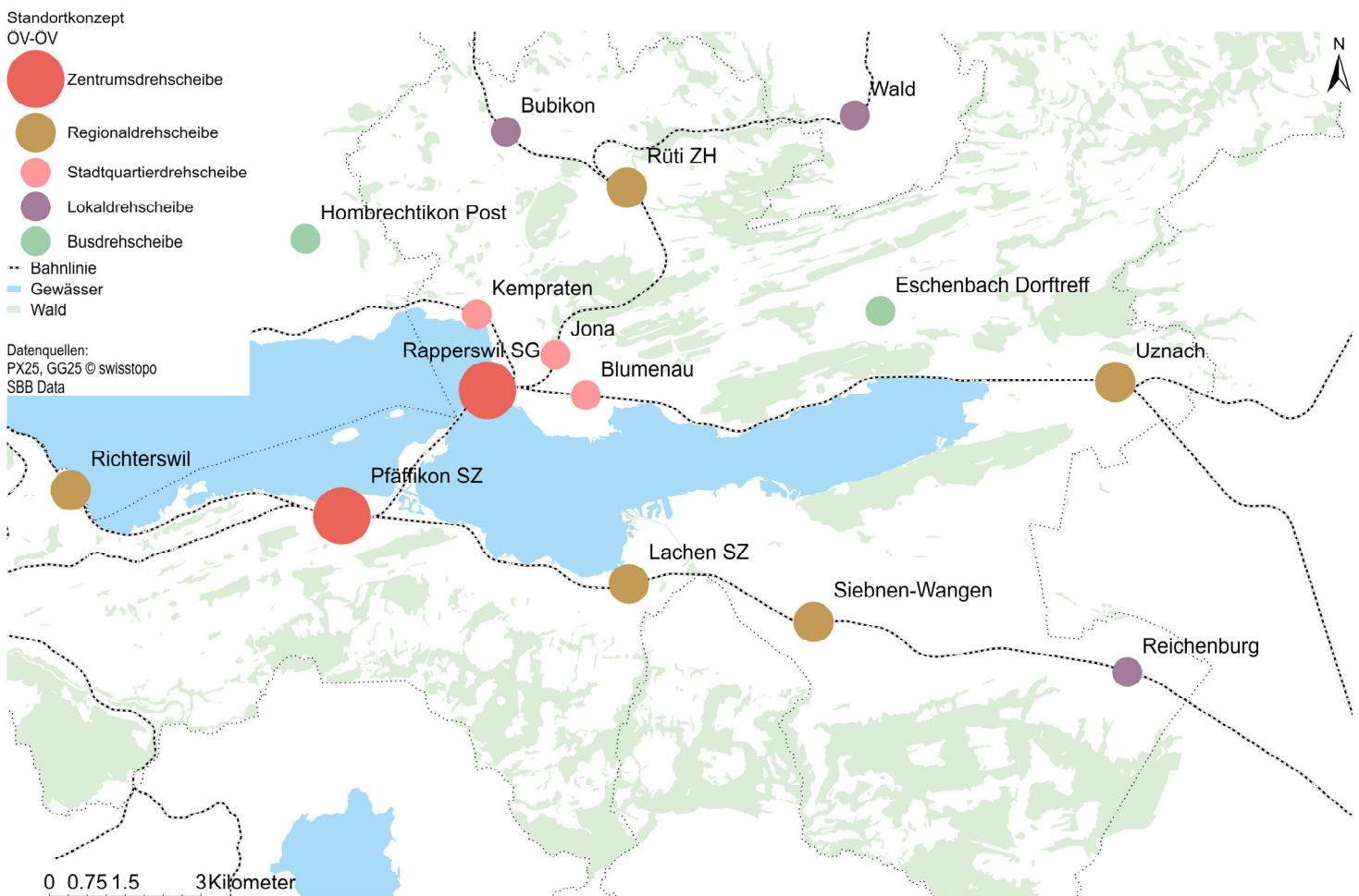


Abbildung 9 Standortkonzept ÖV-ÖV-VDS: Übersicht der definitiv gewählten Standorte

2.5. Langfristige Weiterentwicklung Standortkonzept

Das Standortkonzept ist aufwärtskompatibel und lässt sich in Zukunft mit der Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes in der Region fortschreiben. So ist denkbar, dass mit einem Ausbau des S-Bahn-Netzes über den See hinweg (Stadtbahn Obersee) weitere Standorte ins Konzept aufgenommen werden. Würde beispielsweise im Bereich Pfäffikon-Ost / Seedamm Plaza eine neue S-Bahn-Haltestelle mit genügend dichtem Bahnangebot und Bahnanschluss realisiert, könnte diese als Stadtquartiersdrehscheibe aufgenommen werden und würde die geplante städtebauliche Entwicklung in diesem Bereich unterstützen. Voraussetzung dafür wäre die Aufnahme und damit die planerische Sicherung dieser Angebotsanpassungen und der nötigen Infrastrukturgänzungen in einem Ausbauschritt des STEP Schiene, was bisher nicht der Fall ist.

3 MIV-ÖV-VDS

3.1. Funktion und methodischer Ansatz

MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben dienen dazu, das regionale ÖV-Angebot zu ergänzen und «in die Fläche zu tragen». Mit der Bezeichnung dieser Standorte wird das in der Vergangenheit eher organisch gewachsene Park+Ride-Angebot strategischer ausgerichtet: Künftig soll der Umstieg vom Auto auf die Bahn primär an diesen Standorten gefördert werden. Dazu sollen diese Standorte so ausgestaltet werden, dass der Umstieg zwischen Auto und ÖV möglichst attraktiv und effizient funktioniert.

Für die Verortung der MIV-ÖV-VDS innerhalb der Agglomeration sind die folgenden beiden Grundsätze massgebend:

Grundsatz 1: MIV-ÖV-VDS als Ergänzung des ÖV und nicht als Konkurrenz

Ziel von MIV-ÖV-VDS ist es, in Räumen mit geringem oder keinem Busangebot einen Anschluss an das Bahnnetz zu schaffen. Dabei soll der Busverkehr nicht konkurriert werden. Daraus folgend eignen sich vor allem Standorte mit folgenden Merkmalen:

- Attraktive Bahnverbindung Richtung Zentren (Zürich, evtl. St.Gallen): mind. Halbstundentakt, möglichst umsteigefrei, möglichst kurze Reisezeit
- Einzugsgebiet mit langen Reisezeiten ÖV in die oben genannten Zentren und/oder für Velo bzw. E-Bike unattraktiver Distanz zur nächsten Bahnstation

Grundsatz 2: MIV-ÖV-VDS fügen sich in das Gesamtverkehrssystem ein

MIV-ÖV-VDS sollen andere Ziele für die Agglomeration möglichst wenig beeinträchtigen. Daraus ergeben sich weitere Kriterien (insbesondere für Quervergleiche von nahegelegenen potentiellen Standorten):

- Innenentwicklung v.a. in dichten Räumen ermöglichen → keine MIV-ÖV-VDS im Hauptzentrum, nach Möglichkeit auch nicht in regionalen Zentren
- Motorisierten Verkehr siedlungsverträglich führen → Zufahrt zu MIV-ÖV-VDS soll möglichst wenig durch Siedlungsgebiete führen
- Fahrleistung MIV reduzieren → kurze Zufahrt aus Einzugsgebiet zu MIV-ÖV-VDS

3.2. Standortevaluation

Aufbauend auf dem oben dargestellten Grundsatz 1 werden in einem ersten Schritt die grundsätzlich denkbaren Standorte von MIV-ÖV-VDS innerhalb der Region bestimmt. Diese sollen ein Einzugsgebiet erschliessen, das schlecht mit dem ÖV erschlossen ist. Nimmt man als Indikator für eine solche schlechte Erschliessung die Reisezeit mit dem ÖV nach Zürich, so liegen solche Einzugsgebiete vor allem in den südlich angrenzenden Räumen (Sattel, Iberig, Wägital) sowie im Osten bzw. Nordosten (Hanglagen im Gasterland, Toggenburg). Demnach kommen folgende Standorte mit ihrer ÖV-Anbindung Richtung Zürich in Frage, die relativ schnell mit dem Auto aus den beschriebenen Gebieten erreicht werden können (vgl. auch Abbildung 10):

Bahnhaltestelle	Verbindung Rtg. ZH	Taktdichte Rtg. ZH	Reisezeit Rtg. ZH
1) Biberbrugg	1 x Umsteigen	Halbstundentakt	41-51'
2) Schindellegi-Feusisberg	1 x Umsteigen	Halbstundentakt	37-46'
3) Lachen	Direktverbindung	Halbstundentakt	53'
4) Siebnen-Wangen	Direktverbindung	Halbstundentakt	34-38'
5) Schübelbach-Buttikon	1 x Umsteigen	Halbstundentakt (nur HVZ)	43-48'
6) Uznach	1 x Umsteigen	Halbstundentakt	50'
7) Schmerikon	1 x Umsteigen	Halbstundentakt	47'
8) Bubikon	Direktverbindung	Viertelstundentakt	26'
9) Wald	1 x Umsteigen	Viertelstundentakt	42-48'

Tabelle 3 Standortkonzept MIV-ÖV-VDS: ÖV-Angebot an geprüften Standorten

In nachfolgender Karte sind die beschriebenen Standorte mit ihren primären Einzugsgebieten (Räume mit schlechter ÖV-Anbindung, v.a. Richtung Zürich, aber auch Richtung dem Hauptzentrum der Agglomeration Pfäffikon SZ / Rapperswil) dargestellt. Die Einzugsgebiete wurden dabei qualitativ bestimmt, die Reisezeiten mit dem ÖV basieren auf dem Datensatz des Bundesamtes für Raumentwicklung².

Reisezeit mit ÖV nach Zürich

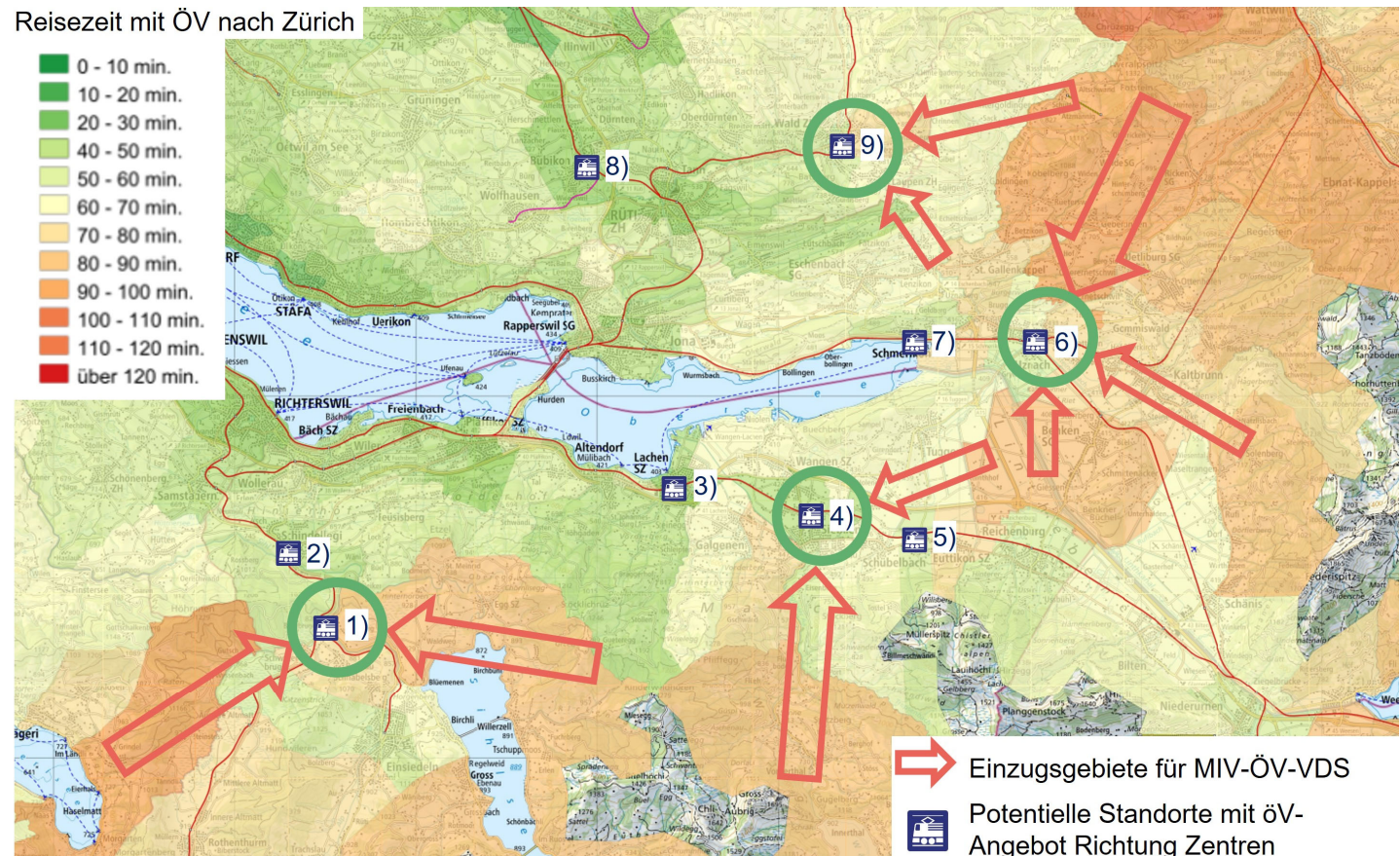


Abbildung 10 Standortkonzept MIV-ÖV-VDS: Einzugsgebiete der prioritären Standorte

² Reisezeit zum nächstgelegenen der 6 grossen Zentren Basel, Bern, Genf, Lausanne, Lugano und Zürich mit dem ÖV. Quelle: Nationales Personenverkehrsmodell (NPVM) des UVEK.

Die Auswahl der in Abbildung 10 grün eingekreisten, geeigneten Standorte erfolgte qualitativ anhand der Überlegungen im Grundsatz 2:

- Biberbrugg (Nr. 1) und Schindellegi-Feusisberg (Nr. 2) eignen sich grundsätzlich beide für den Umstieg vom Auto auf den ÖV aus dem Iberig und vom Sattel her. **Biberbrugg** liegt aber näher an der Quelle und verfügt mit dem Voralpenexpress über eine bessere ÖV-Anbindung in weitere Zielorte (St. Gallen, Arth-Goldau, Luzern). Zudem besteht bereits ein P+R-Angebot, dessen Ausbau keine Flächen für Innenentwicklungspotentiale tangiert, und die Zufahrt erfolgt siedlungsverträglich direkt ab der Kantonsstrasse.
- Für Autofahrende aus dem Wägital und aus der Linthebene wären grundsätzlich alle Bahnhöfe in der March als P+R-Standorte denkbar. Lachen (Nr. 3) eignet sich aber aufgrund der grössten Distanz zu den Quellgebieten nicht, zudem führt die Zufahrt ab Kantonsstrasse bzw. vom Autobahnanschluss her durch dichtes Siedlungsgebiet. Schübelbach-Buttikon (Nr. 5) am Übergang zum ländlichen Raum liegt räumlich gut und es gibt wenig Flächenkonflikte, weil keine dichte Entwicklung um den Bahnhof geplant ist. Von den drei Haltestellen hat diese aber die schlechteste ÖV-Anbindung, zudem führen auch hier die Zufahrten von Süden her durch Siedlungsgebiet. Ausgewählt wird deshalb **Siebnen-Wangen** (Nr. 4): Mit zwei direkten Verbindungen pro Stunde (davon eine IR-Verbindung) ist die ÖV-Anbindung sehr attraktiv. Es gibt ein grösseres bestehendes P+R-Angebot, das massvoll erweitert werden kann, ohne Innenentwicklungspotentiale zu tangieren. Einziger Nachteil ist die strassenseitige Anbindung, die heute über die Bahnhofstrasse bzw. die Äussere Bahnhofstrasse durch die Ortszentren von Wangen und Siebnen verläuft. Mit dem im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis eingetragenen A3-Anschluss Wangen-Ost und dem dazu gehörenden Zubringer würde diese Anbindung deutlich siedlungsverträglicher.
- Für Autofahrende aus dem Toggenburg und dem östlichen Gasterland gibt es keine nahe gelegenen Umsteigepunkte mit Direktverbindungen Richtung Zürich. Diese Regionen sind aber auch stärker regional und damit auf die Agglomeration Obersee selbst ausgerichtet, weshalb direkte und schnelle Verbindungen nach Rapperswil (und ggf. Pfäffikon SZ) im Vordergrund stehen. Vor diesem Hintergrund eignen sich vor allem zwei Standorte: Uznach (Nr. 6), das bereits heute ein P+R-Standort ist und mit dem Voralpenexpress auch über eine gute Anbindung Richtung St.Gallen und Pfäffikon SZ verfügt. Als regionales Zentrum ist in **Uznach** eine Innenentwicklung erwünscht, ein P+R-Angebot am peripher zum Siedlungsgebiet gelegenen Bahnhof konkurriert die entsprechenden Potentiale aber wenig. Aus Osten und Norden führt die Zufahrt zum Bahnhof heute noch durch das Stedtl, mit der geplanten Verbindungsstrasse A53-Gaster würde die strassenseitige Anbindung deutlich siedlungsverträglicher.

Der zweite geeignete Standort ist **Wald** (Nr. 9). Da die rund 10'000 Einwohner auf mehrere Ortschaften und über 120 Weiler und Einzelwachen verteilt wohnen, ist eine attraktive ÖV-Feinerschliessung der Gemeinde selbst kaum möglich, das Potential für den Verkehr ist angesichts der Topographie bescheiden. Der Bahnhof liegt als Umsteigepunkt auch für den östlich gelegenen Raum günstig. Im Rahmen des Gestaltungsplans Bahnhof Wald ist bereits ein P+R-Angebot (50 Abstellplätze) vorgesehen.

Schmerikon (Nr. 7) eignet sich weniger gut als das benachbarte Uznach, insbesondere weil die Zufahrt von Osten her durch den Ortskern führt und um den Bahnhof auch kaum Flächen frei sind für einen Ausbau. Bubikon (Nr. 8) eignet sich ebenfalls nicht. Zwar ist die ÖV-Anbindung Richtung Zürich sehr gut und der Bahnhof kann von der A53 auch direkt angefahren werden. Die Zufahrt zum Bahnhof tangiert aber Wohngebiete, was die Gemeinde ablehnt. Aus Sicht des Kantons Zürich sollen zudem keine weiteren P+R-Standorte gefördert werden. Die Zufahrt aus dem Raum Toggenburg / Gasterland über die A53 ist schliesslich relativ lang, was ebenfalls gegen eine Aufnahme spricht.

4 Aufwertung VDS

4.1. Standards für ÖV-ÖV-VDS

Die im Kapitel 2 bestimmten ÖV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben sollen künftig kontinuierlich weiterentwickelt werden, damit sie von den Verkehrsteilnehmenden optimal genutzt werden können. Als Leitlinie für diese Weiterentwicklung werden Standards definiert. Diese gelten teilweise für alle ÖV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben, teilweise unterscheiden sie sich nach den verschiedenen Typen. Zudem lassen sie sich nach drei grundsätzlichen Funktionen gliedern, die Verkehrsdrehscheiben im Idealfall erfüllen sollen:

- Umsteigeort: Verkehrsdrehscheibe als Ort, wo Verkehrsteilnehmende innerhalb eines Verkehrsmittels oder zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln umsteigen und dabei (möglichst kurz) warten müssen. Dazu gehört auch die Möglichkeit, eigene Fahrzeuge abzustellen oder über ein Sharing-Angebot Fahrzeuge auszuleihen.
- Aufenthaltsort: Verkehrsdrehscheibe als Ort, wo sich Verkehrsteilnehmende, aber auch die im Umfeld wohnenden Menschen gerne aufhalten und die Zeit dank vielfältiger Angebote nutzen können.
- Zentrumsort: Verkehrsdrehscheibe als Kern einer dichten Siedlungsstruktur mit hohen Qualitäten von Bebauung und Freiräumen, welche den Aufenthaltsort ergänzen.

Als Grundlage für die Definition der Standards wurden verschiedene aktuelle Studien herangezogen, z.B. die Pilotstudie Verkehrsdrehscheiben im Handlungsraum Luzern (ARE, 2021) sowie die Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben (VöV, 2023).

In nachfolgender Grafik sind alle Standards im Überblick dargestellt.

Funktion VDS	Typenunabhängige Standards	Typenabhängige Standards
Umsteigeort	Kurze, sichere und barrierefreie Wege innerhalb VDS Hohe Pünktlichkeit Busankünfte Witterungs-/hitzegegeschützte Wartebereiche	Anbindung an Velonetz Anbindung an Fusswegnetz Bedarfsgerechte Veloparkierung K+R, Sharing-Angebote
Aufenthaltsort	Hohes Sicherheitsempfinden Minimale Verpflegung / Sanitäre Einrichtungen	Einkaufsgelegenheiten in / um VDS Ergänzende Services (z.B. Post-Pick-up, Entsorgungsstelle)
Zentrumsort		Städtebauliche Entwicklung im Umfeld Aufwertung Freiräume um VDS

Abbildung 11 Standards ÖV-ÖV-VDS: Übersicht aller Standards

Die Standards in der linken Spalte gelten für alle Verkehrsdrehscheiben gleichermassen. Die Standards in der rechten Spalte sind dagegen nicht für alle Verkehrsdrehscheiben relevant oder sie zumindest in unterschiedlicher Qualität. So ist eine bedarfsgerechte Veloparkierung bei allen Typen wichtig. Während bei Lokal- oder Busdrehscheiben ein Unterstand mit witterungsgeschützten, abschliessbaren Veloabstellplätzen ausreicht, sind in Zentrumsdrehscheiben eine Velostation und evtl. ergänzende Services (z.B. eine Velopumpstation) sinnvoll. In Abbildung 12 ist die Zuteilung der typenabhängigen Standards zu den einzelnen Typen ersichtlich.

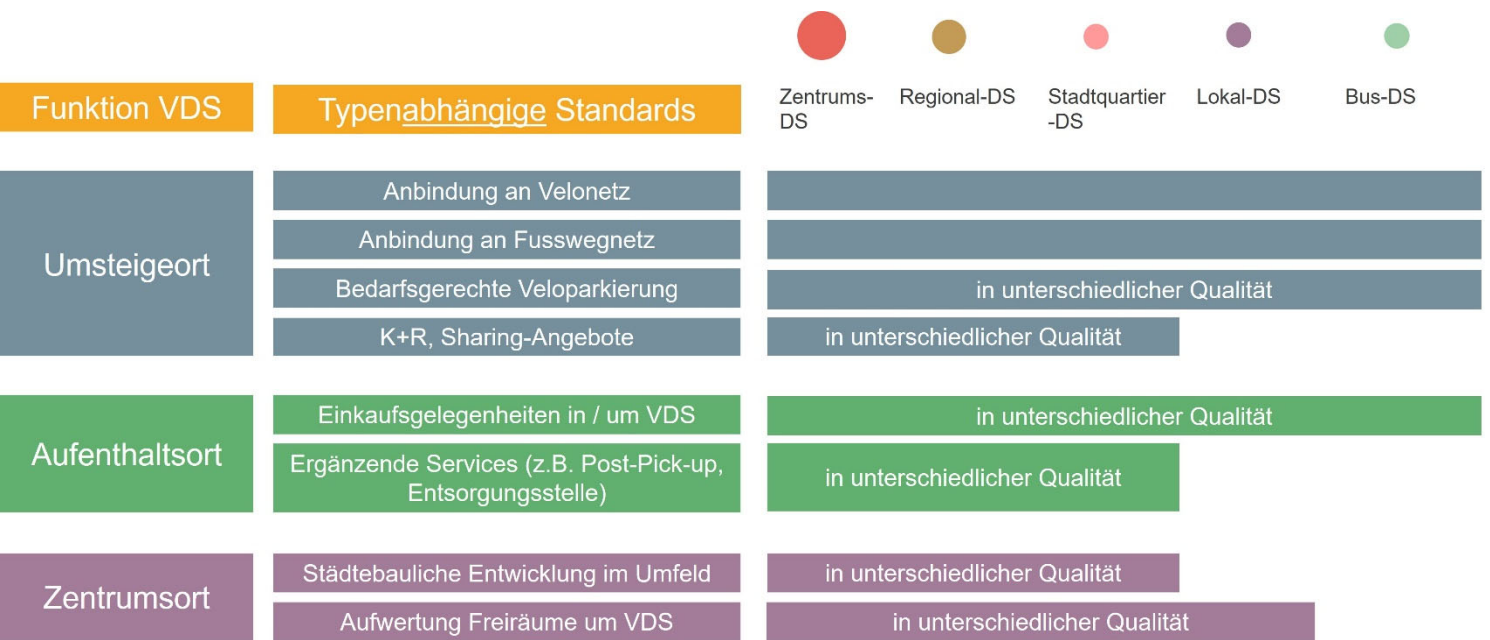


Abbildung 12 Standards ÖV-ÖV-VDS: Zuteilung der typenabhängigen Standards

Die Standards sind funktional und qualitativ zu verstehen, der Bedarf (z.B. an Abstellplätzen, Ausstattungselementen) wird nicht quantifiziert. Nachfolgend werden wichtige Aspekte bei der Beurteilung der typenunabhängigen Standards aufgeführt.

Kriterium / Standard	Wichtige Aspekte	Grundlagen
Kurze, sichere und barrierefreie Wege innerhalb VDS	- Anzahl, Lage und Breite von Personenunterführungen - Auffindbarkeit, Breite und Sicherheit von Fusswegbeziehungen zwischen Bahn- und Bushaltekanten	Augenschein vor Ort
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	Bekannte Verspätungen und Anschlussbrüche von Buslinien Richtung VDS	Agglomerationsprogramm, Angaben von Kantonen und Busunternehmen
Witterungs-/hitzegeschützte Wartebereiche	Überdachung von Perrons und Bushaltekanten in ausreichender Länge	Augenschein vor Ort
Hohes Sicherheitsempfinden	Einsehbarkeit, Beleuchtung und Aufenthaltsqualität von Personenunterführungen und Aufenthaltsbereichen, Belegung in Randstunden	Augenschein vor Ort
Minimale Verpflegung / Sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	- Öffentliche Toiletten - Verpflegungsangebot in Automaten	Augenschein vor Ort

Tabelle 4 Standards ÖV-ÖV-VDS: Relevante Aspekte von typenunabhängigen Standards

In der Tabelle 5 sind die wichtigen Aspekte bei der Beurteilung der typenabhängigen Standards aufgeführt.

Kriterium / Standard	Wichtige Aspekte	Grundlagen
Anbindung an umliegendes Velonetz	• Einbindung in regionales Velonetz (durch entsprechende Veloinfrastruktur, Verkehrsberuhigung und/oder Signalisation) • Qualität der Anschlüsse an das Netz im unmittelbaren Umfeld	Velonetzpläne Kantone und Agglomeration Augenschein vor Ort
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	• Einbindung in kommunales Fusswegnetz • Qualität der Anschlüsse an das Netz im unmittelbaren Umfeld (v.a. Fussgängerquerungen)	Augenschein vor Ort
Bedarfsgerechte Veloparkierung	• Velounterstände, in Regional-DS und Stadtquartier-DS mit Anschliessvorrichtung • Velostationen mit ergänzenden Services (bei Zentrums-DS) • Direkter Zugang und gute Auffindbarkeit	Augenschein vor Ort
K+R, B+R, Sharing-Angebote	• Markierte K+R-Plätze mit gutem Zugang zu Perrons • Carsharing-Angebot in fussläufiger Distanz • Bike-Sharing-Angebot (in Zentrums-DS)	Augenschein vor Ort Website SBB
Einkaufsgelegenheiten in / um VDS	• Lebensmittelladen in oder unmittelbar um VDS (Zentrums-DS, Regional-DS, Stadtquartier-DS) • Lebensmittelladen in fussläufiger Distanz (Lokal-DS, Bus-DS) • Ergänzendes Angebot, z.B. Coiffeur, Blumenladen, Papeterie (Zentrums-DS, Regional-DS)	Augenschein vor Ort
Ergänzende Services	• Poststelle oder Post-Pick-up in VDS • Entsorgungsstelle in oder unmittelbar um VDS • Restaurants oder Cafés	Augenschein vor Ort
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld	• Dichte und städtebauliche Qualität der umliegenden Areale • Räumlicher Bezug der umliegenden Areale zu VDS	Augenschein vor Ort, kommunale Planungen
Aufwertung Freiräume um VDS	• Attraktivität der öffentlichen Räume für konsumunabhängigen Aufenthalt • Klimaangepasste Gestaltung	Augenschein vor Ort

Tabelle 5 Standards ÖV-ÖV-VDS: Relevante Aspekte von typenabhängigen Standards

Die Orientierung ist ein wichtiger Qualitätsstandard, insbesondere für ortsunkundige Personen. Sie sollte im Idealfall im öffentlichen Raum in und um die VDS ablesbar sein (Vorbild: Pfäffikon, schlechtes Beispiel: Reichenburg). Eine zweckmässige Signaletik / Wegweisung kann die Orientierung unterstützen, vor allem wenn sie mit einem entsprechenden kommunalen Signaletikkonzept verknüpft ist und so auch die direkten Wege zu wichtigen kommunalen Zielen ab der VDS verdeutlicht (z.B. in Uznach). Da die Orientierung auf verschiedenen Beziehungen relevant ist, wird sie nicht als eigenständiges Kriterium beurteilt, aber bei der Beurteilung diverser Standards (z.B. Umsteigebeziehungen, Anbindung Fuss- und Velonetz) angemessen berücksichtigt.

4.2. Handlungsbedarf an ÖV-ÖV-VDS

Für die in Kapitel 2.4 bestimmten ÖV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben wurde die heutige Situation im Hinblick auf die vorangehend beschriebenen Standards qualitativ beurteilt und der Handlungsbedarf abgeleitet. Ziel dieser Evaluation ist eine einheitliche, stufengerechte Beurteilung aller Standorte im Sinne einer Portfolio-Planung. Der identifizierte Handlungsbedarf je VDS-Standort dient dabei als Basis für die Entwicklung konkreter Massnahmen. Die Massnahmenträger werden im Rahmen der vorliegenden Planung nicht festgelegt.

Bei der Beurteilung wurden grundsätzlich alle Standards an allen Standorten beurteilt. Ist ein Standard für den Typ einer bestimmten VDS gemäss Abbildung 12 nicht massgebend (d.h. wünschenswert, aber nicht zwingend), sind die entsprechenden Beurteilungen auf den Datenblättern in kursiver Schrift und grau hinterlegt dargestellt.

Die Beurteilung erfolgte anhand von Begehungen vor Ort. Zusätzlich zum Augenschein wurden verschiedene öffentlich zugängliche Datensätze gemäss Tabelle 4 und Tabelle 5 herangezogen.

Die Beurteilung bezieht sich auf die Situation im Ist-Zustand (Sommer 2023). Mit konkreten Projekten zur Aufwertung von Verkehrsdrehscheiben wurde folgendermassen umgegangen:

- Umgang bei kürzlich abgeschlossenen Projekten: Wird trotz abgeschlossenem Projekt weiterer Handlungsbedarf festgestellt, der im Rahmen des Projektes aufgrund technischer Rahmenbedingungen oder der Verhältnismässigkeit nicht behoben werden konnte, wird dieser weiterhin ausgewiesen. Wo bekannt wird auf den beschränkten Spielraum verwiesen (z.B. Projekt Aufwertung Bahnhof Bubikon: Buskanten entsprechen nicht dem Idealmass gemäss BehiG, die jetzt umgesetzte Massnahme ist aber im Sinne des Gesetzes zulässig).
- Umgang mit laufenden Projekten: Grundsätzlich wird im Hinblick auf die Vergleichbarkeit und gemäss den Projektzielen der Handlungsbedarf im Ist-Zustand (Stand Sommer 2023) ausgewiesen, unabhängig davon, ob er mit geplanten Projekten beseitigt werden kann (kein Assessment laufender Projekte). Wo weit fortgeschrittene, bekannte Projekte zur Behebung beitragen, wird auf den Standortblättern darauf verwiesen. Dazu gehören insbesondere auch Projekte aus beitragsberechtigten, noch nicht umgesetzten Massnahmen früherer Agglomerationsprogrammgenerationen (vgl. nachfolgendes Kapitel).

Die Objektblätter für die einzelnen VDS zum festgestellten Handlungsbedarf sind im Anhang enthalten.

4.3. Handlungsansätze für MIV-ÖV-VDS

Die vier gemäss Kapitel 3 ausgewählten Standorte – Biberbrugg, Siebnen-Wangen, Uznach und Wald – eignen sich als MIV-ÖV-VDS. Ob das heutige Angebot an P+R-Plätzen an diesen Standorten ausreichend ist oder ob es einen Ausbau braucht, ist mittels Potentialanalysen noch zu vertiefen. Zusätzlich soll die Attraktivität dieser intermodalen Drehscheiben erhöht werden, um das Potential maximal ausschöpfen zu können. Im optimalen Fall führen solche Massnahmen zusätzlich dazu, dass Autofahrten eingespart werden, was die Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms unterstützt.

Mögliche Ansätze für die Aufwertung der vier MIV-ÖV-VDS sind beispielsweise:

- Witterungsgeschützte Umsteigebeziehungen zwischen Abstellplätzen und Perrons
- Einkaufsmöglichkeit neben VDS ohne zusätzliche Parkplatzgebühr (v.a. wirksam in Kombination mit der flächendeckenden Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in der Agglomeration)
- Integration einer Garage in VDS (ermöglicht Service am Fahrzeug während der Abstellzeit tagsüber und spart zusätzliche Wege ein)
- Entsorgungsstelle im Umfeld der VDS (ermöglicht Kombination von zwei Aktivitäten und spart damit Wege ein)
- Ausbau Carsharing-Angebot

Im Gegenzug zur Stärkung der MIV-ÖV-VDS sollen bestehende P+R-Anlagen insbesondere in den dichten urbanen Räumen (z.B. in Pfäffikon SZ, Rapperswil, Lachen) nicht gefördert werden, wie das bspw. auch im kantonalen Richtplan Schwyz festgehalten ist (vgl. Kapitel 1.3). Vielmehr ist zusammen mit dem Ausbau der vorangehend beschriebenen MIV-ÖV-VDS ein Rückbau solcher Standorte anzustreben, damit auf den frei gewordenen, ausgezeichnet mit dem ÖV erschlossenen Flächen Innenentwicklungspotentiale aktiviert oder Freiräume aufgewertet werden können.

Der Handlungsbedarf für die MIV-ÖV-VDS wurde im Rahmen der vorliegenden Studie nicht durchgehend erhoben, da es sich um ein neues Angebot handelt, dessen zweckmässige Ausgestaltung in Zukunft noch detailliert bestimmt werden muss. In den Objektblättern zu den ÖV-ÖV-VDS werden unter dem Kriterium «K+R, B+R, Sharing-Angebote» punktuell Hinweise zur Stärkung des Umstiegs zwischen Auto und Bahn (bei den ausgewählten MIV-ÖV-VDS) oder zum Umgang mit dem bestehenden P+R-Angebot (bei allen übrigen Standorten) formuliert.

4.4. Umsetzung

In den bisherigen Agglomerationsprogrammen wurden bereits die folgenden Massnahmen zur Aufwertung der definierten Verkehrsdrehscheiben umgesetzt.

VDS	Typ	Aufwertungsmassnahmen	AP-Generation
Bahnhof Rüti	Regionaldrehscheibe	• Verbesserte Umsteigebeziehungen Bahn-Bus	1G
Bahnhof Bubikon	Lokaldrehscheibe	• Ausbau Bushaltestelle, verbesserte Umsteigebeziehungen Bahn-Bus • Aufwertung Veloabstellplätze	1G (tlw. Eigenleistung)
Bahnhof Jona	Stadtquartierdrehscheibe	• Optimierung Bahn- und Bushof • Aufwertung Veloabstellplätze	1G (tlw. Eigenleistung)
Bahnhof Richterswil	Regionaldrehscheibe	• Neuer Bushof • Verbesserte Umsteigebeziehungen Bahn-Bus • Optimierung FV-Zugang / -Querung VDS	2G
Bahnhof Lachen	Regionaldrehscheibe	• Optimierung FV-Zugang / -Querung VDS	2G (tlw. Eigenleistung)
Bahnhof Blumenau	Stadtquartierdrehscheibe	• Verbesserter Zugang über neue Fusswegverbindung und Unterführung	3G
Bahnhof Uznach	Regionaldrehscheibe	• Neuer Bushof (Ausbau Haltekanten und hindernisfreie Gestaltung) • Aufwertung öffentlicher Raum um Bahnhof, Optimierung FVV-Verbindungen und Veloabstellplatzangebot • Verschiebung P+R ins Bürgerriet	4G
Bahnhof Reichenburg	Lokaldrehscheibe	• Dichte und städtebauliche Qualität der umliegenden Areale • Räumlicher Bezug der umliegenden Areale zu VDS	4G
Busknoten Eschenbach	Busdrehscheibe	• Neuer Bushof (Ausbau Haltekanten und hindernisfreie Gestaltung) • Aufwertung öffentlicher Raum	4G

Tabelle 6 Übersicht VDS-Massnahmen aus bisherigen Agglomerationsprogrammen

Weitere Massnahmen zur Aufwertung von einzelnen Verkehrsdrehscheiben ausserhalb des Agglomerationsprogramms erfolgten im gleichen Zeitraum durch die SBB und weitere Transportunternehmen sowie durch die Gemeinden. Namentlich waren das der Bushof am Bahnhof Siebnen-Wangen (noch vor Beitritt der Standortgemeinde zur Agglo Obersee realisiert) sowie die Aufwertung des Bahnhofs Tann-Rüti.

Für alle übrigen VDS-Standorte sollen in den nächsten Jahren auf Basis des identifizierten Handlungsbedarfs gemäss dem Kapitel 4.2 und den Objektblättern im Anhang spezifische Projekte zur Aufwertung entwickelt und in den kommenden Agglomerationsprogrammen zur Mitfinanzierung durch den Bund eingereicht werden.

Abbildungen

Abbildung 1 Wirkungsmodell von Verkehrsdrehscheiben	4
Abbildung 2 Heutige P+R-Anlagen im Agglomerationsperimeter	10
Abbildung 3 Methodischer Ansatz für ÖV-ÖV-VDS	12
Abbildung 4 Kategorisierung Lage im Raum: Bild der Agglomeration Obersee (Stand: 07.09.2023)	13
Abbildung 5 Kategorisierung ÖV-Angebot: Analyse erforderliche Angebotsdichte	16
Abbildung 6 Kategorisierung ÖV-Angebot: Standorte mit genügender Angebotsdichte	17
Abbildung 7 Standortkonzept ÖV-ÖV-VDS: Typisierung im Überblick	19
Abbildung 8 Standortkonzept ÖV-ÖV-VDS: Zuteilung der definitiv gewählten Standorte	20
Abbildung 9 Standortkonzept ÖV-ÖV-VDS: Übersicht der definitiv gewählten Standorte	21
Abbildung 10 Standortkonzept MIV-ÖV-VDS: Einzugsgebiete der prioritären Standorte	23
Abbildung 11 Standards ÖV-ÖV-VDS: Übersicht aller Standards	25
Abbildung 12 Standards ÖV-ÖV-VDS: Zuteilung der typenabhängigen Standards	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Einträge zu Verkehrsdrehscheiben im AP Obersee 4G	6
Tabelle 2 Wichtigste bestehende B+R-Angebote um ÖV-Haltestellen	11
Tabelle 3 Standortkonzept MIV-ÖV-VDS: ÖV-Angebot an geprüften Standorten	23
Tabelle 4 Standards ÖV-ÖV-VDS: Relevante Aspekte von typenunabhängigen Standards	26
Tabelle 5 Standards ÖV-ÖV-VDS: Relevante Aspekte von typenabhängigen Standards	27
Tabelle 6 Übersicht VDS-Massnahmen aus bisherigen Agglomerationsprogrammen	30

Impressum

Auftraggeber	Verein Agglo Obersee
Begleitgruppe	Peter Göldi, Geschäftsleiter Agglo Obersee Silvan Manhart, Geschäftsstelle Agglo Obersee Hans Röllin, Kanton SG, Tiefbauamt Markus Schait, Kanton SG, Amt für öffentlichen Verkehr Eve Studer, Kanton SG, Amt für Raumentwicklung Ueli Betschart, Kanton SZ, Amt für Raumentwicklung Hugo Gwerder, Kanton SZ, Tiefbauamt Sandro Sattler, Kanton SZ, Amt für öffentlichen Verkehr Philipp Dijkstra, Kanton ZH, ZVV Johanna Gerdes, Kanton ZH, Amt für Mobilität Markus Hegglin, Kanton ZH, Tiefbauamt Robin Kriech, Kanton ZH, Tiefbauamt Remo Baumberger, EBP, Projektteam Agglomerationsprogramm
Auftragnehmer	movaplan / EBP Schweiz AG
Projektteam	Stephan Erne (Projektleitung), Laura Herten (stv. Projektleitung), Linda Ammann (Projektbearbeitung)
Auftragsnummer	00015

Anhang: Objektblätter Handlungsbedarf an ÖV-ÖV-VDS

Evaluation VDS-Standorte Agglo Obersee

Pfäffikon SZ

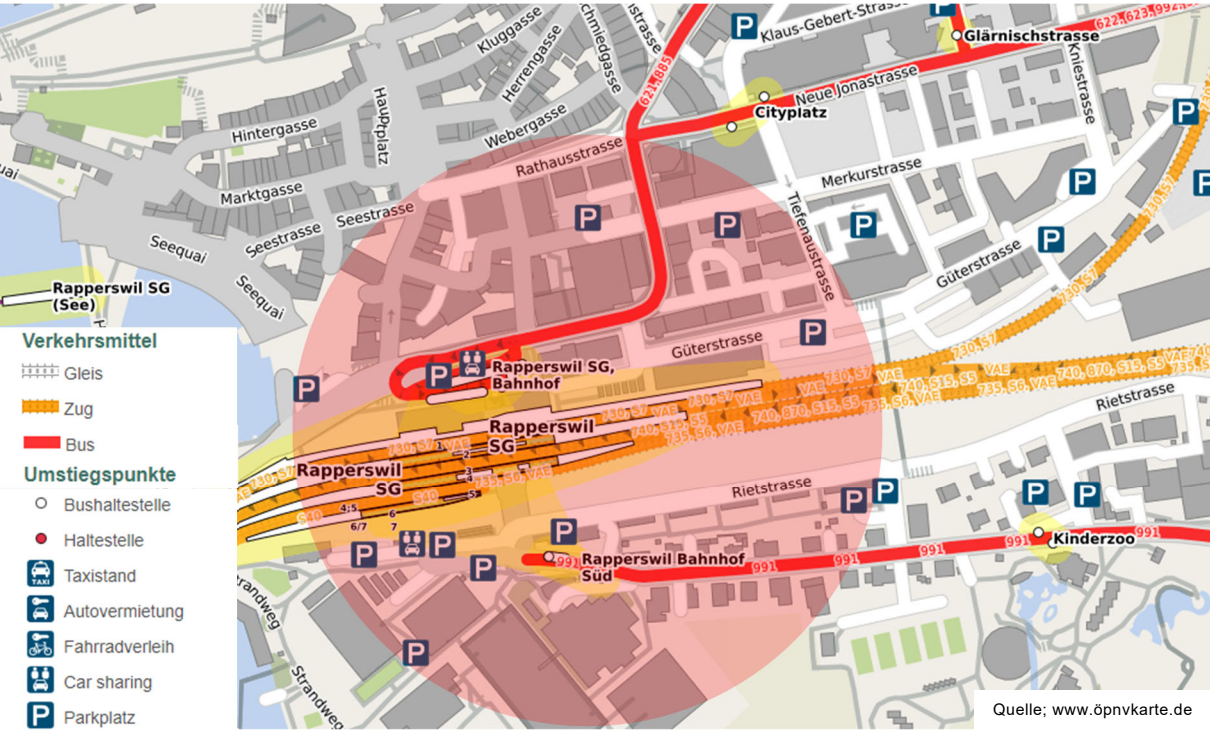
Zentrumsdrehscheibe



IST-Situation	Handlungsbedarf
Zwingende typenunabhängige Standards	
Kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege	
- Bahn: Zugänge zu Bahnhof und auf beide Personenverkehrsperrens barrierefrei - Bus: Hindernisfreie Kanten (neuer Bushof) - Umsteigebeziehungen Bahn-Bus ziemlich intuitiv, aber eher schmal (v.a. bei hohem Aufkommen in HVZ)	- Verbreiterung Fussgängerbereich zwischen Gleiszugang und Bushof durch Verlegung von Kiss+Ride / Kurzzeitparkplätzen - Realisierung einer zweiten PU für kürzere Wege zwischen Perrons und Bushof (geplant)
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	
- Auf der Churerstrasse zum Bahnhof Pfäffikon SZ wegen Überlastungen des Strassennetzes beträchtliche Verlustzeiten für Busse, insbesondere werktags in Spitzenzeiten sowie an stark frequentierten Wochenenden. - Anschlussbrüche zwischen Bus und Bahn, jedoch auch zwischen den Bahnanschlüssen von/nach Rapperswil	- Kurzfristig Busbevorzugung insbesondere auf Zufahrten Richtung VDS verbessern - Bustrasse gemäss kantonalem Richtplan realisieren - Betriebsstabilität Bahnverkehr erhöhen (Aufgabe Bund / SBB)
Witterungs- und hitzegeschützte Wartebereiche	
- Beheizte Warteräume auf beiden Mittelperrons, eher wenig und nur teilweise überdachte Sitzgelegenheiten - Wartebereiche bei Geleisen 2 und 3 im Bereich der Treppenaufgänge schmal und damit unsicher (Durchfahrten Fernverkehrszüge) - Sitzgelegenheiten auf allen Busperrens vorhanden	- Verlängerung Perrondächer auf den beiden Mittelperrons mit zusätzlichen Sitzgelegenheiten - Verbreiterung Perron zwischen Gleisen 2 und 3
Hohes Sicherheitsempfinden	
- PU gemessen an der Bedeutung mässig ausgeleuchtet und eher unattraktiv - Umfeld mehrheitlich gut belebt, soziale Sicherheit tagsüber hoch, abends vermutlich etwas weniger	- Verbreiterung und bessere Ausleuchtung PU - Integration von 2-3 kleineren Verkaufseinrichtungen in PU (unter Berücksichtigung des Platzbedarfs für die Personenströme)
Minimales Verpflegungsangebot und sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	
- Rollstuhlgängige öffentliche Toiletten vorhanden - Kiosk und kleiner Coop, Selecta-Automaten auf Perrons	Evtl. Ergänzung Verkaufseinrichtungen in PU (vgl. vorangehender Punkt)
Zwingende typenspezifische Standards	
Anbindung an umliegendes Velonetz	
- VDS ist direkt an kantonale Nebenradroute angebunden, welche in einer T30-Zone liegt. - Konflikte mit parkierenden Autos und Bussen dennoch möglich, zudem Sicherheitsdefizite bei Einmündungen der Bahnhofstrasse in die Churerstrasse	Veloverkehrsführung auf Bahnhofplatz und an den Knoten an die Churerstrasse sicherer gestalten
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	
- Attraktiver Fussweg Richtung Ortskern / Churerstrasse durch Areal Staldenbach, aber schwer auffindbar - Direkte Beziehungen entlang Bahnhofstrasse im Konflikt zur MIV-Vorfahrt vor dem Bahnhofsgebäude	Sperrung Bahnhofsvorfahrt für MIV oder stärkere Bevorzugung des querenden Fussverkehrs von der VDS in die Bahnhofstrasse
Bedarfsgerechte Veloparkierung	
Veloabstellplätze: Normalerweise ausreichend verfügbare Abstellplätze, teilweise voll belegt.	Nachfragegerechter Ausbau in mindestens gleichbleibender Qualität, Prüfung Velostation
K+R, B+R, Sharing-Angebote // Hinweise zu P+R bzw. MIV-ÖV-VDS	
4 Mobility-Fahrzeuge in ungünstiger Lage westlich des Bahnhofsgebäudes (langer, unattraktiver Umsteigeweg)	- Verlegung Mobility-Plätze näher zum Gleiszugang, Prüfung B+R-Angebot - Reduktion P+R-Angebot bzw. Verlagerung nach Siebnen-Wangen / Biberbrugg prüfen
Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	
Kleiner Coop direkt an der VDS. Verschiedene Lebensmittelgeschäfte in fussläufiger Distanz erreichbar	Kein Handlungsbedarf
Ergänzende Services	
SBB Contact Center mit verschiedenen Services (Gepäckaufgabe und -aufbewahrung, Fundservice, Geldwechsel, etc.)	Ausbau um weitere Services prüfen (z.B. Post Pick-up)
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld	
Dichte urbane Nutzung im Südwesten des Bahnhofareals, wenig dichte Nutzungen ohne Zentralität im Südosten. Keine Bebauung nördlich VDS (Naturschutzgebiet)	Ergänzung der dichten Bebauungsstruktur im Südosten des Areals und Vernetzung mit Ortskern südlich der Churerstrasse
Aufwertung Freiräume um VDS	
Wenig Freiräume mit Aufenthaltsqualität vorhanden, öffentlich zugängliche Räume bestehen mehrheitlich aus versiegelten Verkehrsflächen	Bei weiterer Zentrumsentwicklung v.a. im Südosten des Areals mehr attraktive, unversiegelte öffentliche Freiräume anstreben

Evaluation VDS-Standorte Agglo Obersee

Rapperswil Zentrumsdrehscheibe

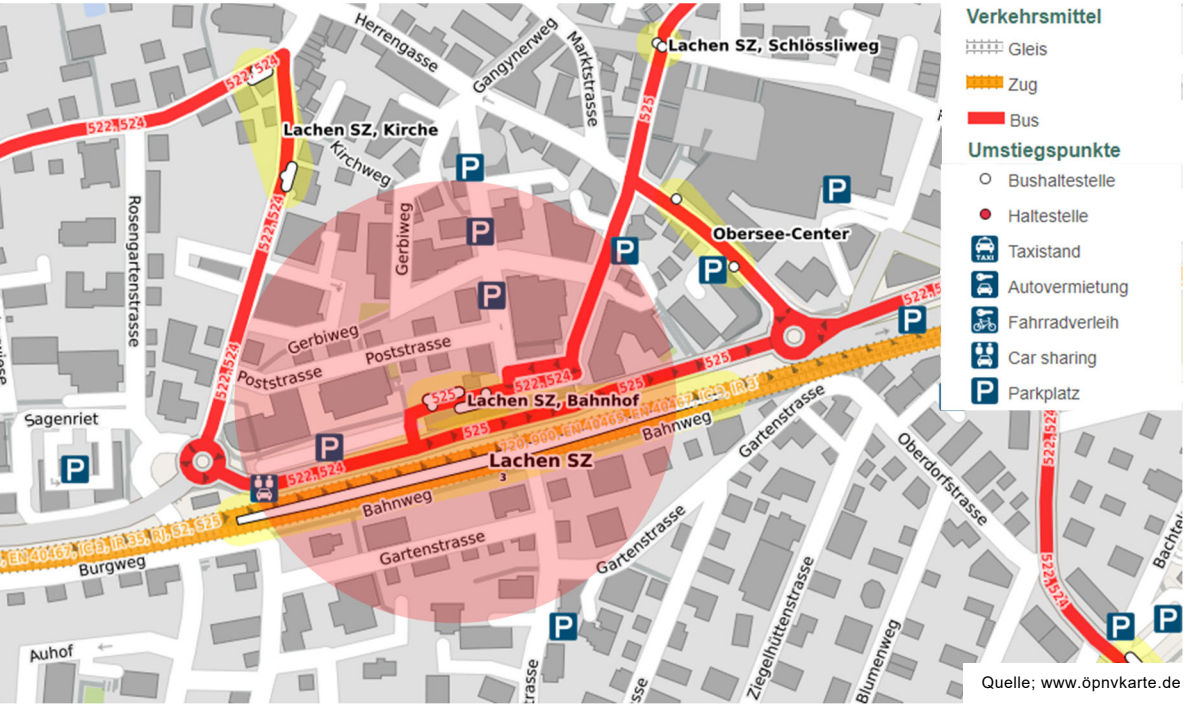


IST-Situation	Handlungsbedarf
Zwingende typenunabhängige Standards	
Kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege	
- Bahn: Zugänge zu Bahnhof sowie zu beiden Personenverkehrsperrons sind barrierefrei, PU zwischen Bahnhof und Altstadt hingegen nicht barrierefrei - Bus: Halbhöhe Kanten, Absenkungen an Enden für barrierefreien Zugang. - Umstiege: Umsteigebeziehung Bahn-Bus intuitiv	- Erhöhung Haltekanten bei den Bushaltestellen für einen barrierefreien Ein-/Ausstieg - Sanierung PU zwischen Bahnhof und Altstadt (barrierefrei)
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	
Zwischen Jona Feldli und Rapperswil Bahnhof ist die ganze Strecke staugefährdet, die Busse erleiden Verlustzeiten, teilweise Anschlussbrüche.	Buspriorisierung v.a. an LSA verbessern, Fahrbahnhaltestellen statt Busbuchten, mittel- bis langfristig Verbesserung über Massnahmen aus Prozess Mobilitätszukunft möglich
Witterungs- und hitzegeschützte Wartebereiche	
- Bahn: Beide Perrons grösstenteils witterungs- und hitzegeschützt. Kein Warteraum auf dem südlichsten Perron (3), jedoch ausreichend Sitzgelegenheiten auf Perrons vorhanden - Bus: Teilweise keine überdachten Sitzgelegenheiten an Bushaltestellen.	Bestehende Sitzmöglichkeiten witterungs- und hitzegeschützt ausbauen, weitere Sitzmöglichkeiten beim Bushof errichten.
Hohes Sicherheitsempfinden	
Westliche PU schlecht ausgeleuchtet und nicht angemessen gestaltet. Östliche PU ist breit dimensioniert und hat einen Kiosk. Sicht ist durch lange Stützmauern beeinträchtigt.	PU sanieren (breiter gestalten, bessere Ausleuchtung, Sichtbeziehungen optimieren)
Minimales Verpflegungsangebot und sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	
WC in Bahnhofsgebäude sowie mehrere Verpflegungsangebote (u.a. Selecta)	Kein Handlungsbedarf
Zwingende typenspezifische Standards	
Anbindung an umliegendes Velonetz	
- VDS ist nördlich nicht ausreichend an das bestehende lokale und kantonale Radwegnetz angebunden. - Auf der Südseite besteht Tempo 30	Veloinfrastruktur auf Bahnhofplatz und bei Zugängen verbessern (z.B. Kernfahrbahn mit Radstreifen, gesicherten Abbiegebeziehungen)
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	
VDS ist über Fussweginfrastruktur von beiden Seiten an das lokale Fusswegnetz angebunden. Bahnstrasse jedoch stark befahren, wirkt trennend für den Fussverkehr und erschwert die Orientierung (direkte und sichere Wege nicht durchgehend ablesbar).	Trennwirkung der Bahnstrasse durch verbesserte Querungsmöglichkeiten verringern, um Fusswegbeziehung in die Altstadt zu verbessern, dabei auf intuitive Wegführung achten oder Signaletik verbessern.
Bedarfsgerechte Veloparkierung	
- Überdachte, gut ausgestattete und einfach zugängliche Veloabstellanlagen auf beiden Seiten des Bahnhofs (insgesamt 2 Anlagen). Insgesamt gut ausgelastet. - Anlage auf nördlicher Seite eher in schlechtem Zustand.	- Neuwertige gedeckte Abstellanlagen auf der Nordseite realisieren. - Velostation prüfen
K+R, B+R, Sharing-Angebote // Hinweise zu P+R bzw. MIV-ÖV-VDS	
4 Mobility-PP sowie sehr viele P+R-Stationen vorhanden.	Reduktion P+R-Angebot bzw. Verlagerung nach Uznach oder Wald prüfen
Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	
Coop in Gehdistanz vorhanden	Kein Handlungsbedarf
Ergänzende Services	
Mehrere Angebote vorhanden (Café, Post, Schliessfächer, etc.)	Nachfragegerechten Ausbau des Angebots prüfen
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld	
Auf Nordseite sehr dichtes, urbanes Umfeld mit zahlreichen Erdgeschossnutzungen. Südlich neben der Hochschule vorwiegend 2- bis 4-geschossige Wohnnutzungen. Insgesamt ist Umfeld gut durchmischt.	Kein Handlungsbedarf
Aufwertung Freiräume um VDS	
- Kaum Freiräume auf der Nordseite vorhanden, diese ist stark durch versiegelte Verkehrsinfrastruktur geprägt. - Südseite verfügt rund um die Hochschule attraktive Freiräume	Freiräume auf Nordseite aufwerten (mehr Aufenthaltsflächen, teilweise Entsiegelung, Baumsetzungen, Reduktion Trennwirkung durch Strasse)

Evaluation VDS-Standorte Agglo Obersee

Lachen

Regionaldrehscheibe

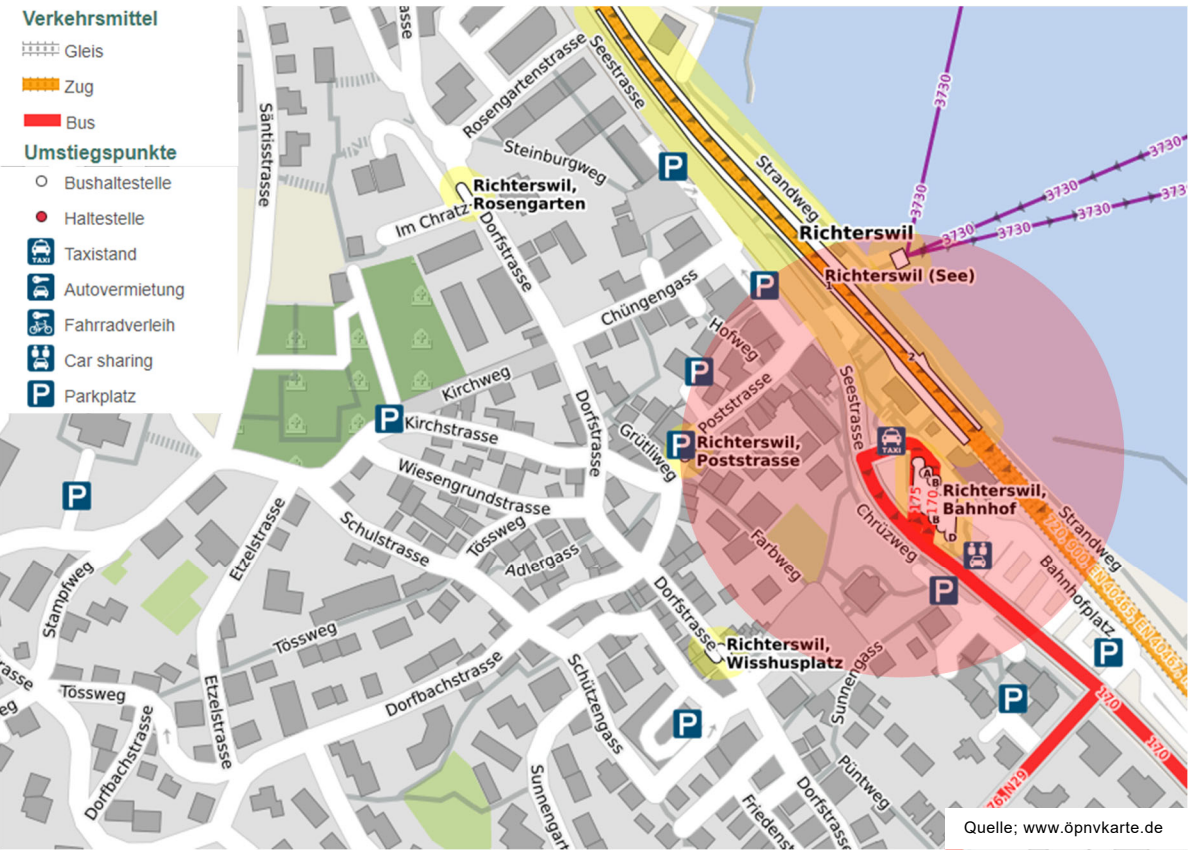


IST-Situation	Handlungsbedarf
Zwingende typenunabhängige Standards	
Kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege	
- Bahn: Haltekanten auf Mittelperron barrierefrei; Bus: Halbhohe Kanten, Absenkungen an Enden für barrierefreien Zugang - Umsteigebeziehungen Bahn-Bus kurz und sicher, Fussweg von PU zu P+R sehr schmal	Verbreiterung und bessere Signalisation der Fusswegbeziehung zwischen PU und P+R
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	
Keine signifikanten Verlustzeiten bekannt	Kein Handlungsbedarf
Witterungs- und hitzegeschützte Wartebereiche	
- Bahn: Barrierefreier aber unbeheizter Warteraum auf Mittelperron, Mittelperron nur im zentralen Bereich über ca. 85 m überdacht, während HVZ tendenziell überlastet, 3 Bankgruppen à 2 Bänke auf Mittelperson - Bus: Wartebereich überdacht, nur 2 Bänke pro Seite	- Perrondach auf Mittelperron verlängern und zusätzliche Bänke in diesem Bereich realisieren - Zusätzliche Sitzgelegenheiten bei Bushaltestellen prüfen
Hohes Sicherheitsempfinden	
PU ist breit, verläuft geradlinig und ist hell (Tageslicht von beiden Enden), Bahnhofplatz zumindest tagsüber belebt, abends vermutlich etwas weniger	Adressbildung und Publikumsorientierung der Nutzungen nördlich des Bahnhofplatzes zur VDS hin verstärken, um «tote Räume» zu vermeiden
Minimales Verpflegungsangebot und sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	
(Kleine) WC-Anlage, Verpflegungsangebot: avec, ergänzend Selecta-Automaten	Kein Handlungsbedarf
Zwingende typenspezifische Standards	
Anbindung an umliegendes Velonetz	
- Kantonale Radroute unmittelbar nördlich der VDS mit genügend breiten kombinierten Fuss-/Radwegen. - Kombinierter Fuss-/Radweg südlich des Bahnhofs (Bahnweg), eher zu schmal für Mischverkehr	Veloverbindung südlich des Bahnhofs neu ordnen oder Bahnweg verbreitern
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	
- Bus- und Bahnhaltekanten der VDS sind über zentrale Unterführung aus beiden Ortsteilen gut erreichbar - Zugang zu Mittelperron (ohne Rampe) zusätzlich ab Unterführung Auhofstrasse (erhöhter Gehweg), Fortführung Richtung Sagenriet / Rotbach über Kreisel unattraktiv	Fusswegverbindung zu Quartieren nordwestlich der VDS (Sagenriet / Rotbach) aufwerten (bessere Querungen im Bereich des Kreisels Kernumfahrung / Hintere Bahnhofstrasse)
Bedarfsgerechte Veloparkierung	
- Überdachte, abschliessbare Stellplätze auf beiden Seiten des Bahnhofs (Zufahrt aus 3 Richtungen möglich), direkter Zugang zu Bushaltestellen und zentraler PU - Gute Auslastung, keine Überlastung erkennbar	Kein Handlungsbedarf
K+R, B+R, Sharing-Angebote // Hinweise zu P+R bzw. MIV-ÖV-VDS	
2 Mobilityfahrzeuge nah am Bahnhof, K+R direkt am Busbahnhof - Sehr grosser P+R-Parkplatz mit hohem Flächenbedarf (Hitzeinsel)	Reduktion P+R-Angebot bzw. Verlagerung nach Siebnen-Wangen prüfen, freierwerdende Flächen für freiräumliche Aufwertung / Entsiegelung (Klimaanpassung) nutzen
Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	
Grosser avec direkt neben Busstation, weitere Einkaufsgelegenheiten im Ortszentrum in Gehdistanz	Kein Handlungsbedarf
Ergänzende Services	
3 Restaurants in kurzer Gehdistanz zum Bahnhof (aber schwer erkennbar), 2 Bankfilialen, Taxistandort	Kein Handlungsbedarf
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld	
- VDS im Dorfzentrum, aber um Bahnhofplatz zu wenig Erdgeschossnutzung, Gebäude wenden sich von der VDS ab - Attraktive und neuwertige Wohnnutzungen südlich der VDS mit ausreichender Durchwegung	Areale nördlich des Bahnhofplatzes im Rahmen einer gesamtheitlichen Planung städtebaulich aufwerten und insbesondere die Adressbildung zur VDS hin verstärken.
Aufwertung Freiräume um VDS	
Bahnhofplatz eher stark versiegelt, viele (teilweise nicht notwendige) asphaltierte Verkehrsflächen	Entsiegelung von nicht zwingend für die Verkehrsabläufe notwendigen Flächen auf dem Bahnhofplatz prüfen und diese als Freiräume ohne Konsumationszwang aufwerten

Evaluation VDS-Standorte Agglo Obersee

Richterswil

Regionaldrehscheibe

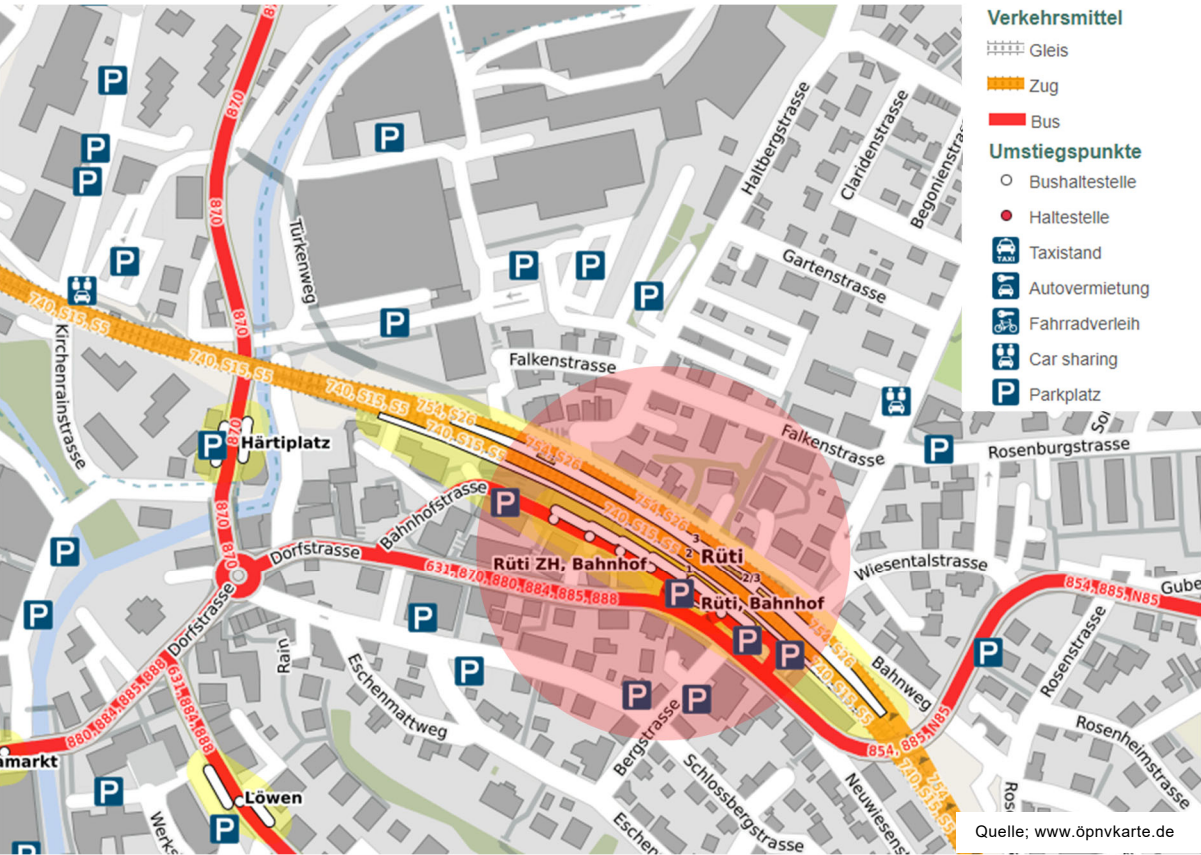


IST-Situation	Handlungsbedarf
Zwingende typenunabhängige Standards	
Kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege	
- Bahn: Zugänge und Haltekanten auf Perrons barrierefrei - Bus: Halbhohe Kanten, Absenkungen an Enden für barrierefreien Zugang - Umsteigebeziehung Bahn-Bus intuitiv ablesbar, Umstieg auf Schiff ebenfalls	Kein Handlungsbedarf
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	
Keine signifikanten Verlustzeiten bekannt	Kein Handlungsbedarf
Witterungs- und hitzegeschützte Wartebereiche	
- Bahn: Perron bei Gleis 2 nicht überdacht, kleiner Park mit Sitzbänken am Ufer nicht direkt zugänglich, beheizter Warteraum; auf Gleis 1 nur kleine Überdachung - Bus: Überdachter Wartebereich bei allen Haltekanten	Zugänglichkeit Park am Ufer von Perron 2 her verbessern
Hohes Sicherheitsempfinden	
PU ist breit, verläuft geradlinig und ist hell (Tageslicht von beiden Enden), ist aber vermutlich abends wenig belebt. Bahnhofplatz wirkt belebt und ist offen einsehbar	Stärkere Belebung der PU in Randzeiten prüfen (z.B. mit einem 24-h-Shop)
Minimales Verpflegungsangebot und sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	
WC (rollstuhlgängig) im Bereich der zentral gelegenen PU, verschiedene Verpflegungsangebote (avec, Restaurants, Selecta-Automaten) in und unmittelbar um VDS	Kein Handlungsbedarf
Zwingende typenspezifische Standards	
Anbindung an umliegendes Velonetz	
- Kantonale Radroute auf Seestrasse und über Post-/Dorfstrasse Richtung Zentrum schliessen unmittelbar an die VDS an. Infrastruktur auf beiden Routen gut. - Abbiegehilfe ab Seestrasse aus Richtung Thalwil zu Veloabstellplätzen, Linkseinmünden ab Abstellplätzen auf Seestrasse Richtung Pfäffikon eher heikel	Einmündungssituation für Velofahrende ab Abstellplätzen nach links auf die Seestrasse sicherer gestalten.
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	
- Zugang aus Ortskern zu Gleis 2 über Personenunterführung (weitgehend intuitive Wegführung), zu Gleis 1 und Bushof via Fussgängerstreifen über Kantonsstrasse im südöstlichen Bereich - Strandweg (Wanderweg) schliesst direkt an Gleis 2 an	Prüfung zusätzliche oberirdische Fussgängerquerung im Bereich Chrüzweg
Bedarfsgerechte Veloparkierung	
- Überdachte & abschliessbare Veloplätze direkt am Bahnhof mit direktem Zugang zu Gleis 1 und nahe bei PU - Gute Auslastung, keine Überlastung erkennbar	Kein Handlungsbedarf
K+R, B+R, Sharing-Angebote // Hinweise zu P+R bzw. MIV-ÖV-VDS	
2 Mobility-Fahrzeuge, P+R Parkplatz gut abgetrennt vom Bushof (keine Konflikte). 2 Ladestationen für E-Autos, K+R direkt am Gleis 1 und neben Unterführung	- Kein Handlungsbedarf - P+R nicht ausbauen, ggf. redimensionieren
Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	
avec & Blumenladen unmittelbar am Bahnhof	Kein Handlungsbedarf
Ergänzende Services	
Altes Bahnhofsgelände umfunktioniert zu Blumenladen und Coiffeursalon	Kein Handlungsbedarf
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld	
- Historische Gebäude südwestlich der VDS und die sorgfältige Umnutzung des historischen Bahnhofgebäudes schaffen eine starke Identität im Umfeld der VDS - Stark befahrene Kantonsstrasse trennt die VDS vom Ortskern ab	Verminderung Trennwirkung Kantonsstrasse prüfen (evtl. Temporeduktion und mehr oberirdische Querungen)
Aufwertung Freiräume um VDS	
Allgemein viele attraktive Grünflächen beidseits der VDS (Seeanlage, öffentlich zugängliche Parkanlage direkt südwestlich der Kantonsstrasse)	Kein Handlungsbedarf

Evaluation VDS-Standorte Agglo Obersee

Rüti ZH

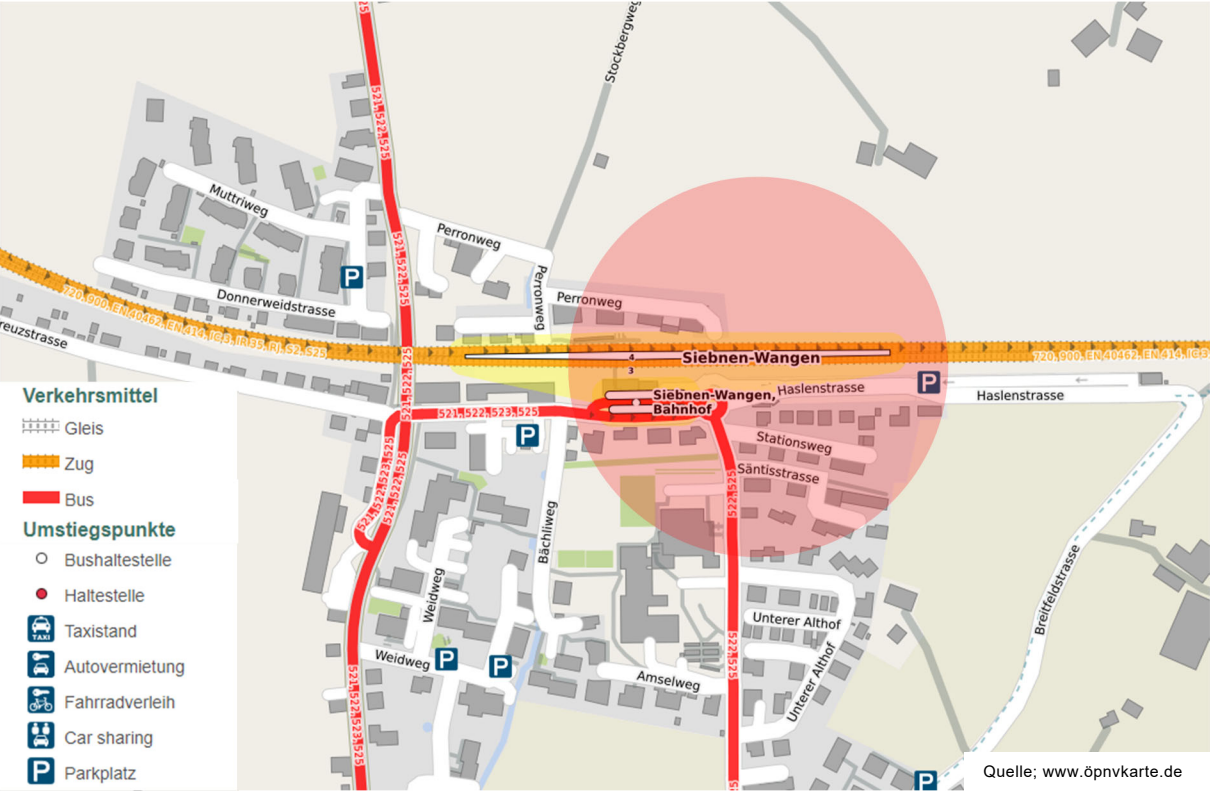
Regionaldrehscheibe



IST-Situation	Handlungsbedarf
Zwingende typenunabhängige Standards	
Kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege	
- Bahn: Zugänge zu Bahnhof und auf allen drei Personenverkehrsperrons barrierefrei - Bus: Halbhohe Kanten, Absenkungen an Enden für barrierefreien Zugang. - Umstiege: Umsteigebeziehung Bahn-Bus intuitiv, Busse halten unmittelbar entlang des Perron 1 (kurze Wege)	- Realisierung eines zweiten barrierefreien Zu-/Abgangs zu den Perrons 2/3, so dass westliche Perron-Sektoren auch barrierefrei erschlossen sind. - Erhöhung Haltekanten bei den Bushaltestellen für einen barrierefreien Ein-/Ausstieg
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	
Verlustzeiten und Anschlussbrüche primär in Abendspitze, v.a. von Hinwil her beim Härtikreisel (Linien 870, 880, 884, 885, 631), beim Kreisel Pfauenplatz/Jona-markt (Linien 880, 885) und bei der Einmündung Fer-rachstrasse/Dorfstrasse (Linien 884, 631)	Buspriorisierung verbessern (entsprechende Massnahmen sind geplant), evtl. auch durch Umbau von heutigen Busbuchten zu Fahr-bahnhalttestellen
Witterungs- und hitzegeschützte Wartebereiche	
- Bahn: Warteraum auf beiden Perrons vorhanden. Per-rons sind mehrheitlich überdacht und somit witterungs- und hitzegeschützt. Sitzgelegenheiten in Spitzenzeiten eher knapp bemessen. - Bus: Wartebereiche vollständig überdacht. Sitzgelegen-heiten in Spitzenzeiten eher knapp bemessen.	Zusätzliche witterungs- und hitzegeschützte Sitzgelegenheiten auf Perrons und bei War-tebereichen am Bushof sicherstellen.
Hohes Sicherheitsempfinden	
Westliche sowie östliche Personenunterführung (PU) ansprechend gestaltet, breit dimensioniert und beleuch-tet. Kein potenzieller Angstraum.	Evtl. Integration von 2-3 kleineren Verkaufs-einrichtungen in östlicher PU
Minimales Verpflegungsangebot und sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	
- Kleines Verpflegungsangebot vorhanden («avec»), Sel-ecta-Automaten auf beiden Perrons. - Kein öffentliches WC vorhanden	Bereitstellung eines öffentlichen WC
Zwingende typenspezifische Standards	
Anbindung an umliegendes Velonetz	
- VDS ist über eine Veloinfrastruktur an das lokale Velo-netz von beiden Seiten aus angebunden. - Abbieger in Bahnhofsstrasse von PU evtl. Konfliktstelle aufgrund bestehender Bus- und Taxi-Haltestellen.	Gesicherte Abbiegebeziehungen von PU auf Bahnhofsstrasse
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	
VDS ist über Fussweginfrastruktur an das lokale Fuss-wegnetz von beiden Seiten aus angebunden, Verbind-ung ins Zentrum jedoch nicht klar ablesbar.	Klarere Signalisation der Fusswegverbindung von Bahnhofstrasse zur Falkenstrasse (ins Zentrum)
Bedarfsgerechte Veloparkierung	
3 überdachte, gut ausgestattete und einfach zugängli-che Veloabstellanlagen (neben PU) beidseits der VDS - Bei östlicher Abstellanlage erfolgt Veloparkierung längs zum Perron. Auslastung nahe der PU hoch, Parkierung chaotisch und teilweise ausserhalb der Anlage. Anson-sten ist Abstellanlage weniger stark ausgelastet. - Obere Etage der östlichen Anstellanlage (bei Dorfstrasse) nur über Treppen inkl. Rampe zugänglich.	- Veloparkierung bei östlicher Abstellanlage besser organisieren, so dass Velos in der An-lage gleichmässiger verteilt sind. - Zugang mit Velo zur östlichen Anstellanlage (Dorfstrasse) verbessern.
K+R, B+R, Sharing-Angebote // Hinweise zu P+R bzw. MIV-ÖV-VDS	
7 K+R-Parkplätze (jedoch eher verstreut, so dass Orien-tierung erschwert wird) - Zweckmässig dimensioniertes P+R (48 Plätze)	- K+R-Parkplätze klarer signalisieren, um Ori-entierung zu verbessern. - P+R nicht ausbauen, ggf. redimensionieren
Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	
Keine Einkaufsmöglichkeiten um VDS, nur «avec»	Detailhandelsangebote im Umfeld fördern
Ergänzende Services	
Mehrere Angebote vorhanden (u.a. Kita, Ärztehaus, SBB-Schalter, Restaurant/Imbisse, Apotheke, Bank)	Kein Handlungsbedarf
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld	
Heterogene 3–4-geschossige Mischstruktur aus Wohn- und Erdgeschossnutzungen. Hohe Dichten mit niedriger städtebaulicher Qualität	Bahnhofsumfeld städtebaulich aufwerten
Aufwertung Freiräume um VDS	
Öffentliche Räume auf Südseite bestehen aus versiegel-ten Verkehrsflächen ohne Aufenthaltsqualität	Freiräume aufwerten (mehr Aufenthaltsflä-chen, Baumsetzungen)

Evaluation VDS-Standorte Agglo Obersee

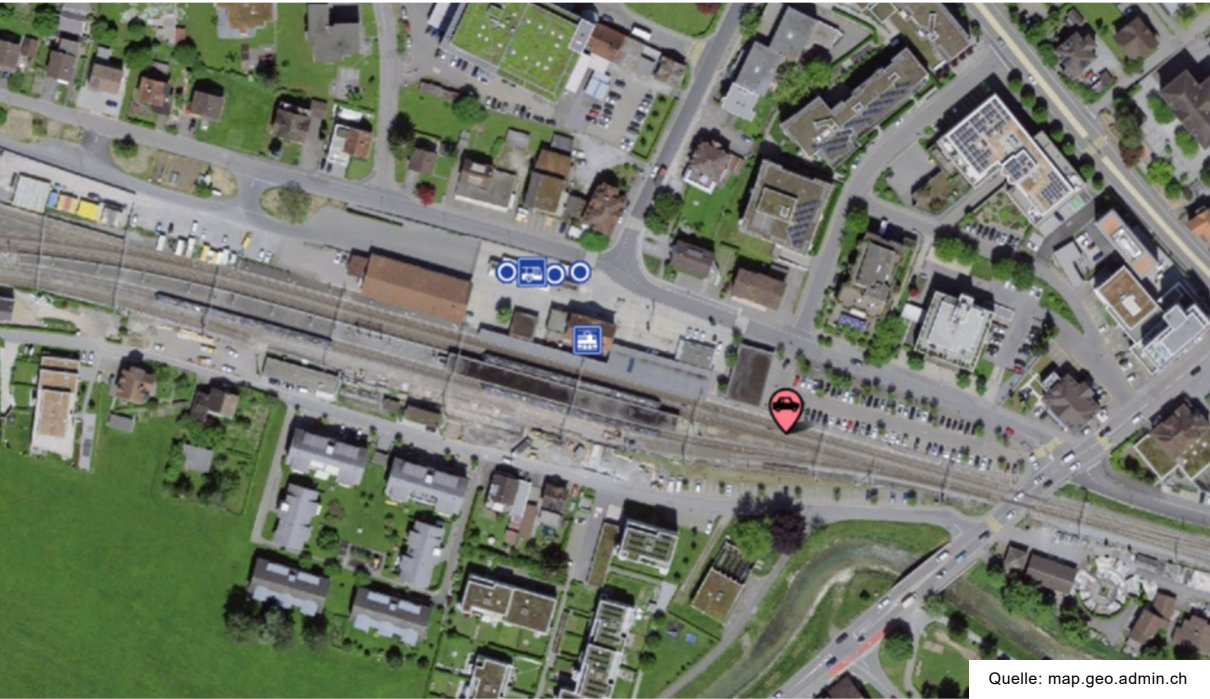
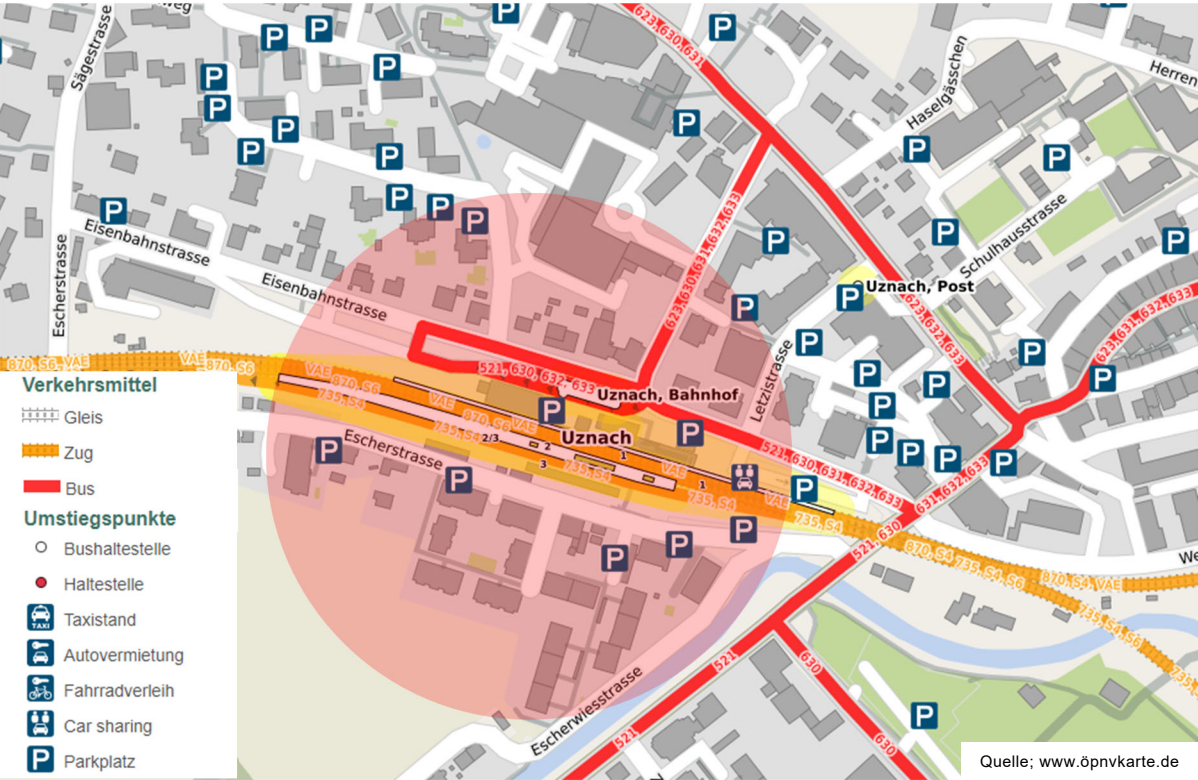
Siebnen-Wangen	Regionaldrehscheibe
----------------	---------------------



IST-Situation	Handlungsbedarf
Zwingende typenunabhängige Standards	
Kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege	
- Bahn: Perronerhöhung für Einstieg aber kein hindernisfreier Ein-/Ausstieg; Bus: halbhohe Kanten, Absenkungen an Enden (westseitig ohne Umweg erreichbar) - Zugang zu Mittelperron (Gleise 3/4) mit meisten Zugabfahrten nur über eine einzige, relativ schmale Treppe - Umsteigebeziehungen Bahn-Bus intuitiv ablesbar, Perronzugang ab P+R umständlich	- Erhöhte Perronkanten für barrierefreien Ein-/Ausstieg mindestens im zentralen Perronbereich - Zusätzliche PU mit Rampe im östlichen Bereich des Mittelperrons realisieren (direkter Zugang zu P+R) oder zusätzliche Perronkante an Gleis 1 realisieren (geplant) - Bestehende PU sanieren (Barrierefreier Zugang bei Bahnhofgebäude und Rampe auf Mittelperron)
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	
Werktags zu Spitzenzeiten Verlustzeiten für Busse bei Zufahrt zu VDS wegen Überlastung der Kantonsstrasse im Zentrum Siebnen (Glarner-/Zürcherstrasse)	Busbevorzugung auf Zufahrten Richtung VDS verbessern
Witterungs- und hitzegeschützte Wartebereiche	
- Bahn: Beheizter Warteraum auf Mittelperron vorhanden, Mittelperron nur im zentralen Bereich über ca. 65 m überdacht. 2 Bankgruppen (d.h. 4 Bänke) eher knapp bemessen in Spitzenzeiten - Bus: Wartebereiche tlw. überdacht, vier einzelne Bänke (wohl eher knapp in Spitzenzeiten)	- Perrondächer verlängern und zusätzliche Bänke in diesem Bereich realisieren, barrierefreien Zugang zu Warteraum sicherstellen - Wartebereiche an Bushof mehr überdachen und mit zusätzlichen Sitzgelegenheiten ausstatten
Hohes Sicherheitsempfinden	
PU schlecht ausgeleuchtet und leblos (potentieller Unort), Bahnhofplatz mindestens tagsüber belebt	PU sanieren (grössere Breite, bessere Ausleuchtung, beidseitige Perronzugänge)
Minimales Verpflegungsangebot und sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	
WC in Bahnhofgebäude, Verpflegungsangebot ebenfalls, dafür keines auf Mittelperron	Selecta-Automat auf Mittelperron
Zwingende typenspezifische Standards	
Anbindung an umliegendes Velonetz	
VDS ist über Bahnhofplatz an kantonale Nebenradroute auf Bahnhofstrasse zwischen Siebnen und Wangen angebunden, allerdings ohne Veloinfrastruktur	Veloinfrastruktur auf Bahnhofplatz verbessern (z.B. Kernfahrbahn mit Radstreifen und gesicherten Abbiegebeziehungen)
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	
Nordseitig Anschluss an Fussweg Richtung Wangen (geringes Potential aufgrund grosser Distanz), südseitig Anschlüsse an Fusswege Richtung Siebnen, die aber auf der Ostseite durch Verkehrsflächen unterbrochen werden.	Verkehrssituation bei Einfahrt P+R zugunsten einer besseren Fussverkehrsführung optimieren und/oder Bahnhofplatz für durchfahrenden MIV sperren, um direktere und sichere Fusswegverbindungen zu ermöglichen
Bedarfsgerechte Veloparkierung	
Gedekte und einfach zugängliche Veloabstellanlagen auf beiden Seiten des Bahnhofs, sehr gut ausgelastet	Nachfragegerechter Ausbau in mindestens gleichbleibender Qualität
K+R, B+R, Sharing-Angebote // Hinweise zu P+R bzw. MIV-ÖV-VDS	
Carsharing vorhanden (1 Fahrzeug)	Ausbau bestehendes P+R zu einer qualitativ hochstehenden MIV-ÖV-VDS
Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	
Kiosk im Bahnhofgebäude, Landi unmittelbar neben VDS aber ohne Einkaufsangebot	Ansiedlung eines kleineren Detailhandelsangebotes forcieren
Ergänzende Services	
Restaurant unmittelbar bei Bahnhof	Zusätzliche Angebote (z.B. Post Pick-Up) prüfen
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld	
Nordseitig kleineres EFH-Quartier, südseitig heterogene 3-4-geschossige Wohnnutzungen, kaum zentrale Nutzungen	- Langfristig Entwicklung Bahnhofsumfeld als ESP Wohnen / Dienstleistung vorgesehen (AP 4G, MN S4.4-3) - Bei Arealentwicklung Erdgeschossnutzungen vorsehen, um Umfeld zu beleben
Aufwertung Freiräume um VDS	
Nordseitig keine Freiräume (Wohnquartier), südseitig ist Bahnhofplatz durch Verkehrsinfrastruktur dominiert (Bushof durch Mauern von Strasse und Parkplätzen getrennt)	Erschliessung mit MIV nur noch über beide Stichstrassen, Durchfahrt über Bahnhofplatz unterbinden und diesen städtebaulich aufwerten

Evaluation VDS-Standorte Agglo Obersee

Uznach
Regionaldrehscheibe

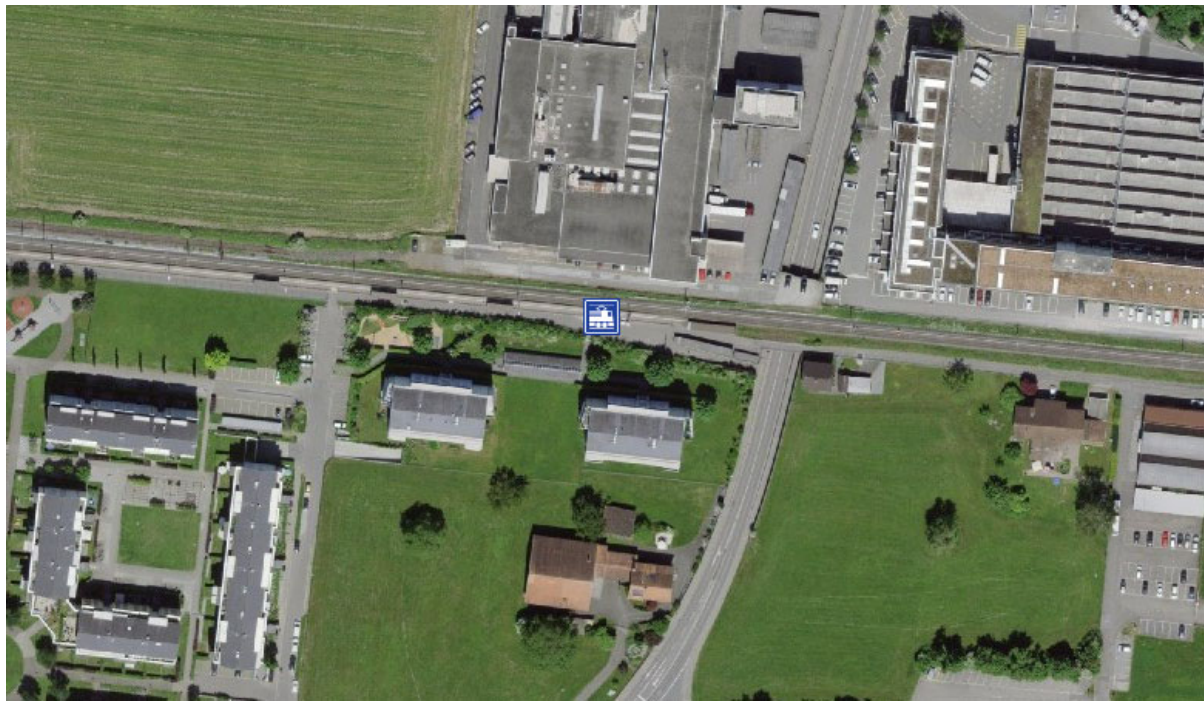
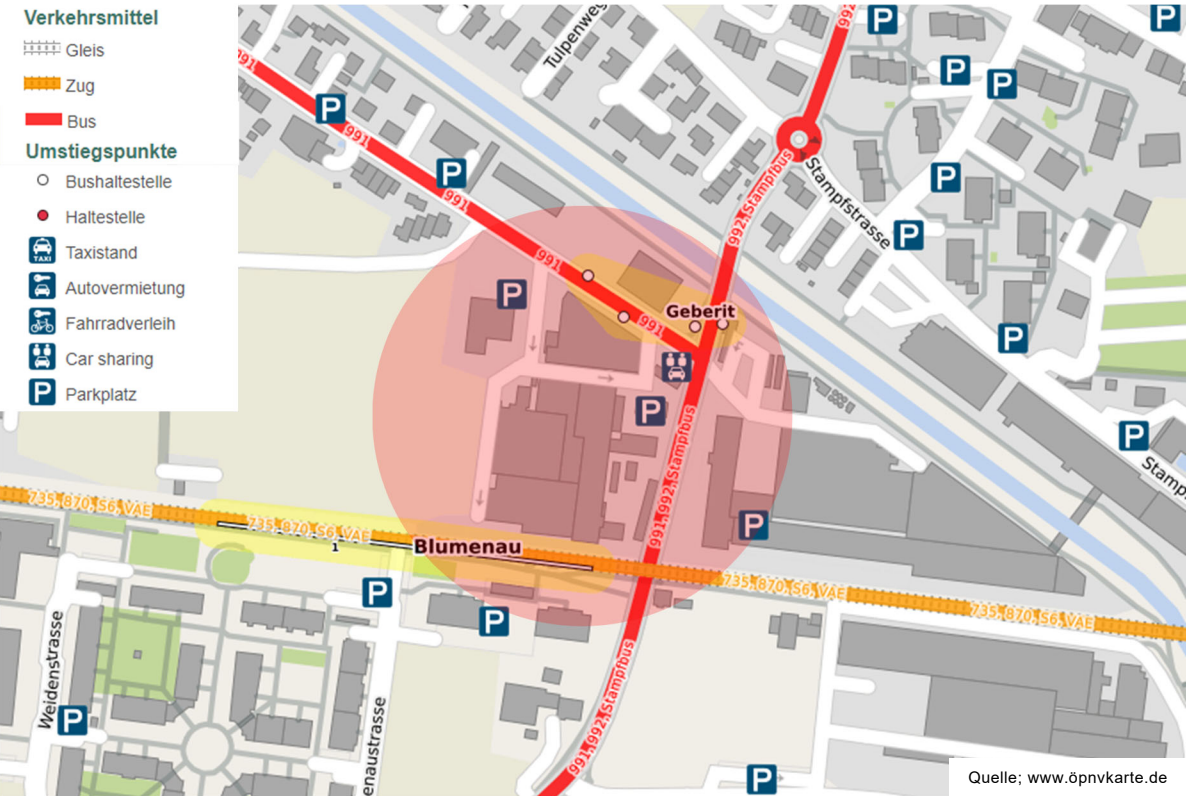


Hinweis: Ein grosser Teil des rechts dokumentierten Handlungsbedarfs wird durch das Projekt «Multimodale Drehscheibe Uznach» (Massnahme AP 4G) abgedeckt. Dazu gehören insbesondere die Aufwertung des Bushofs, eine zweite Personenunterführung sowie attraktivere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen.

IST-Situation	Handlungsbedarf
Zwingende typenunabhängige Standards	
Kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege	
- Bahn: Zugänge und Haltekanten auf Perrons barrierefrei, Gleiszugang liegt am östlichen Perronende, was zu langen Umsteigewegen Bahn-Bus führen kann - Bus: Barrierefreie Haltekanten für zwei Perrons, Standplatz C ohne Haltekanten und damit nicht barrierefrei	- Zweite Personenunterführung mit Gleiszugängen im zentralen Bereich der Perrons prüfen - Standplatz C mit barrierefreien Haltekanten ausrüsten
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	
Teilweise erhebliche Verspätungen für Busse Richtung Bahnhof Uznach auf verschiedenen Linien, insbesondere wegen der häufigen Schliessungen des Bahnübergangs	Kurzfristig Buspriorisierung verbessern (evtl. elektronische Busspur vor Bahnübergang?), mittel- bis langfristig Entlastung bei Realisierung der Verbindungsstrasse A53-Gaster
Witterungs- und hitzegeschützte Wartebereiche	
- Bahn: Mittelperron nur im östlichen Bereich, aber immerhin über ca. 95 m überdacht, barrierefreier Warteraum, 4 Bänke - Bus: Überdachter, eher schmaler Bushof mit 2 Bankgruppen à 2 Bänke; Standplatz C nicht überdacht	- Bei Realisierung einer zweiten Personenunterführung (vgl. oben) Perrondach auf dem Mittelperron nach Westen verlängern - Überdachung Standplatz C, breiterer Wartebereich bei Standplätzen A und B
Hohes Sicherheitsempfinden	
PU ist eher kurz, breit, verläuft geradlinig und ist hell (gute Beleuchtung, Tageslicht von beiden Enden), ist aber vermutlich abends wenig belebt. Bahnhofplatz wirkt belebt und ist offen einsehbar	Kein Handlungsbedarf
Minimales Verpflegungsangebot und sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	
WC (rollstuhlgängig) im Bereich der zentral gelegenen PU, verschiedene Verpflegungsangebote (avec, Café/Konditorei, Selecta-Automaten) in VDS integriert	Kein Handlungsbedarf
Zwingende typenspezifische Standards	
Anbindung an umliegendes Velonetz	
VDS ist auf drei Seiten an kantonale Radrouten angebunden, allerdings keine Veloinfrastruktur auf Nordseite (Konflikte mit MIV und Parkierung möglich)	Veloinfrastruktur auf Nordseite verbessern (Radstreifen, sichere Abbiegebeziehungen zu Abstellplätzen)
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	
Grundsätzlich dichtes Fusswegnetz, wichtige Beziehungen Richtung Ortskern (Städtli) sind aber kaum ablesbar	Attraktive, intuitiv ablesbare Fusswegverbindung von VDS Richtung Ortskern realisieren
Bedarfsgerechte Veloparkierung	
- Überdachte und abschliessbare Velostellplätze auf beiden Seiten (auf Seite Busbahnhof zwei Standorte) - Gute Auslastung, keine Überlastung erkennbar	Kein Handlungsbedarf
K+R, B+R, Sharing-Angebote // Hinweise zu P+R bzw. MIV-ÖV-VDS	
- P+R-Plätze auf beiden Seiten vorhanden - Carsharing vorhanden (1 Fahrzeug)	- Ausbau bestehendes P+R zu einer qualitativ hochstehenden MIV-ÖV-VDS, genaue Lage zu prüfen (abgestimmt auf strassenseitige Anbindung) - Carsharing-Angebot ausbauen
Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	
- Lebensmittelladen (avec), Café/Konditorei in VDS - Verschiedene weitere Einkaufsgeschäfte (u.a. Bekleidung) auf der Nordseite der Bahnhof-/Eisenbahnstrasse	Kein Handlungsbedarf
Ergänzende Services	
Schliessfächer in Personenunterführung, 2 Restaurants unmittelbar neben VDS	Zusätzliche Angebote (z.B. Post Pick-Up) prüfen
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld	
Vielfältige Nutzungen in 2- bis 3-geschossigen Bauten nördlich der VDS (Kino, Restaurant, Bank), eher wenig dicht und stark auf Autoverkehr ausgelegt (Parkplätze vor Gebäuden, trennende Bahnhof-/Eisenbahnstrasse)	Mittelfristig Entwicklung Bahnhofsumfeld / Streuli-Areal als ESP Wohnen / Dienstleistung vorgesehen (AP 4G, MN S4.3-4)
Aufwertung Freiräume um VDS	
Bahnhofplatz ist weitgehend versiegelt, Geländer und Höhenversatz zwischen Bushof und Strasse zerschneiden den öffentlichen Raum. Bahnhofplatz stark versiegelt, Bänke mehrheitlich ohne Schatten	Neugestaltung Bahnhofplatz als zusammenhängenden öffentlichen Raum ohne Dominanz des Autoverkehrs (weniger PP, Integration Strasse in Freiraum), Entsiegelung und klimangepasste Gestaltung (Bäume, beschattete Sitzplätze bzw. Freiflächen), bereits geplant im Rahmen ESP-Planung (vgl. oben)

Evaluation VDS-Standorte Agglo Obersee

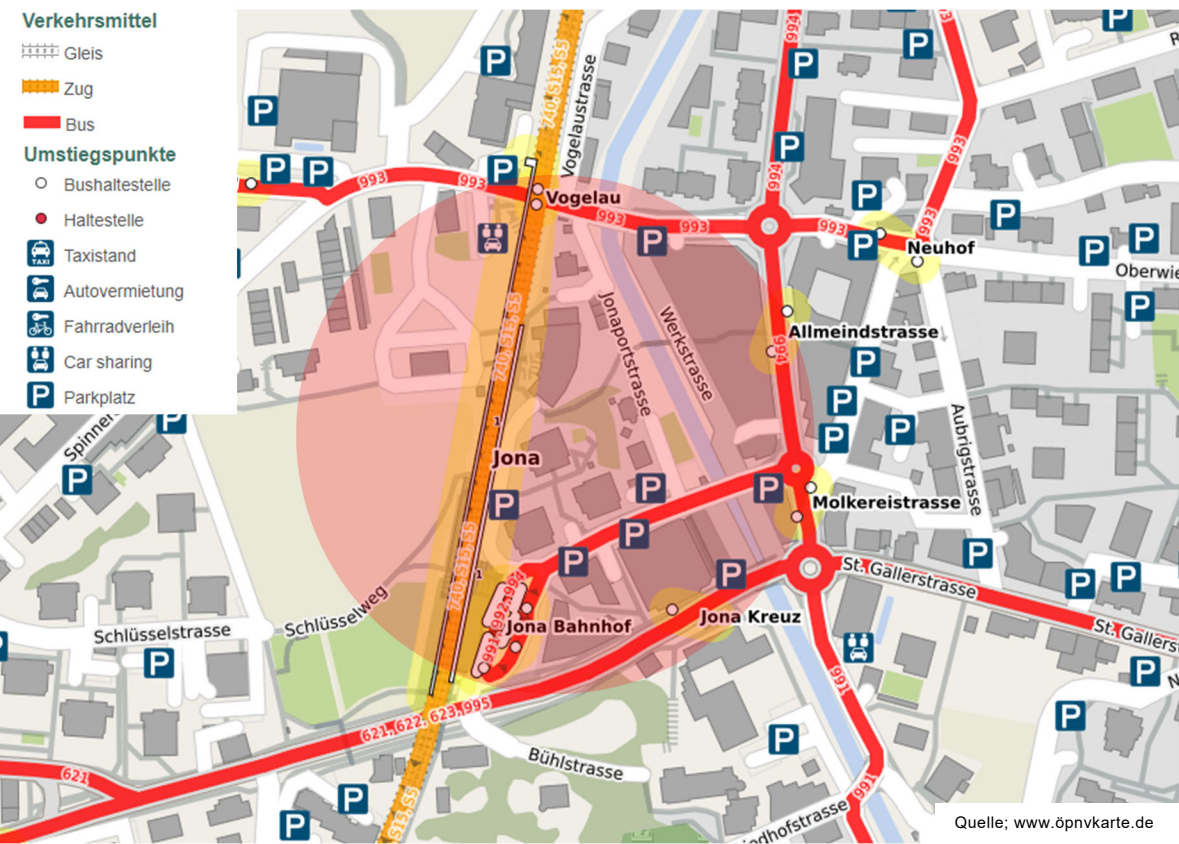
Blumenau	Stadtquartierdrehscheibe
----------	--------------------------



IST-Situation	Handlungsbedarf
Zwingende typenunabhängige Standards	
Kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege	
- Bahn: Zugänge zu Bahnhofsgebäude und zum Perron werden bis November 2023 barrierefrei ausgebaut - Bushaltestellen nicht unmittelbar in Bahnhofsnähe, keine kurzen Umsteigewege	Direkte Zugänglichkeit und Signalisation zu den Bushaltestellen Grünfeld (im Zusammenhang mit Überbauungsprojekt) und/oder Geberit (nahe gelegen, dafür nicht von allen Linien bedient) erhöhen
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	
- Verlustzeiten auf Linie 992, Ausmass und Anschlussbrüche unbekannt - Linie 991 verkehrt pünktlich	Buspriorisierung verbessern, mittel- bis langfristig über Massnahmen aus Prozess Mobilitätszukunft möglich
Witterungs- und hitzegeschützte Wartebereiche	
Überdachte Sitzgelegenheiten auf Perron, Wartehäuschen in schlechtem Zustand	Wartehäuschen sanieren
Hohes Sicherheitsempfinden	
- Trottoir in Strassenunterführung inkl. Zugang nicht attraktiv (potenzieller Unort) - Konflikte Fuss-/Veloverkehr reduzieren subjektive Sicherheit (vgl. Anbindung an umliegendes Fusswegnetz)	Trottoir in Strassenunterführung inkl. Zugang attraktiver gestalten und sanieren
Minimales Verpflegungsangebot und sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	
Kein Angebot vorhanden	Integration von kleinem Verpflegungsangebot und öffentlichem WC um VDS
Zwingende typenspezifische Standards	
Anbindung an umliegendes Velonetz	
Veloinfrastruktur vorhanden, VDS direkt an kantonale Radroute sowie nationale Herzroute angebunden	Lokale Veloinfrastruktur zu umliegenden Quartieren verbessern, insbesondere Richtung nördlich angrenzender Quartiere
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	
- VDS über Trottoirs angebunden - Nur weitläufige Querungsmöglichkeit der Gleise vorhanden (Trottoir in Strassenunterführung) - Konflikte mit parallel verlaufender Veloroute beim Verlassen des Perrons und Mischverkehr auf wichtigster Fusswegachse	- Direkte Querungs- und Anbindungsmöglichkeiten nördliches Gebiet prüfen (Bereich WTL und Überbauung Weiden) - Perronabgänge von Veloroute entflechten - Separate Führung Fussverkehr oder Kennzeichnung Mischverkehr zumindest im Bahnhofsumfeld prüfen
Bedarfsgerechte Veloparkierung	
- Überdachte Anlagen bei Perronbeginn und -ende, jedoch in eher schlechtem Zustand - Abschliessbare Veloabstellanlage nicht vorhanden	- Nachfragegerechte Sanierung der Veloabstellanlage, teilweise abschliessbar - Zusätzliche Anlage bei Blumenaustrasse prüfen (Aufhebung Auto-PP)
K+R, B+R, Sharing-Angebote // Hinweise zu P+R bzw. MIV-ÖV-VDS	
P+R- und B+R-Anlagen vorhanden	Nachfragegerechten Ausbau des Sharing-Angebots prüfen (evtl. zu Lasten von P+R)
Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	
Keine Lebensmittelladen in Gehdistanz vorhanden	Ansiedlung von Detailhandelsangeboten fördern
Ergänzende Services	
Nicht vorhanden	Ansiedlung von Angeboten fördern
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld	
- Ländlich geprägtes Umfeld mit homogenen zweigeschossigen Wohnnutzungen auf südlicher Seite - Nördliche Seite durch gewerbliche Bauten geprägt (u.a. Firma «Geberit»)	- Mittelfristig Entwicklung Areal Schachen als ESP Wohnen / Dienstleistung vorgesehen (AP 4G, MN S4.3-2) - Überbauungsprojekt Areal Bauernhof Blumenau - Umfeld beleben durch Angebotserweiterungen
Aufwertung Freiräume um VDS	
- Freiräume vorhanden, allerdings nicht öffentlich zugänglich (Spielplatz) oder dann nicht gesichert (Bauzone) - Niedrige Aufenthaltsqualität um/am Bahnhof	Freiräume (private Anlagen zugänglich machen) und hohe Aufenthaltsqualität (Begrünung, Baumsetzung) vorsehen

Evaluation VDS-Standorte Agglo Obersee

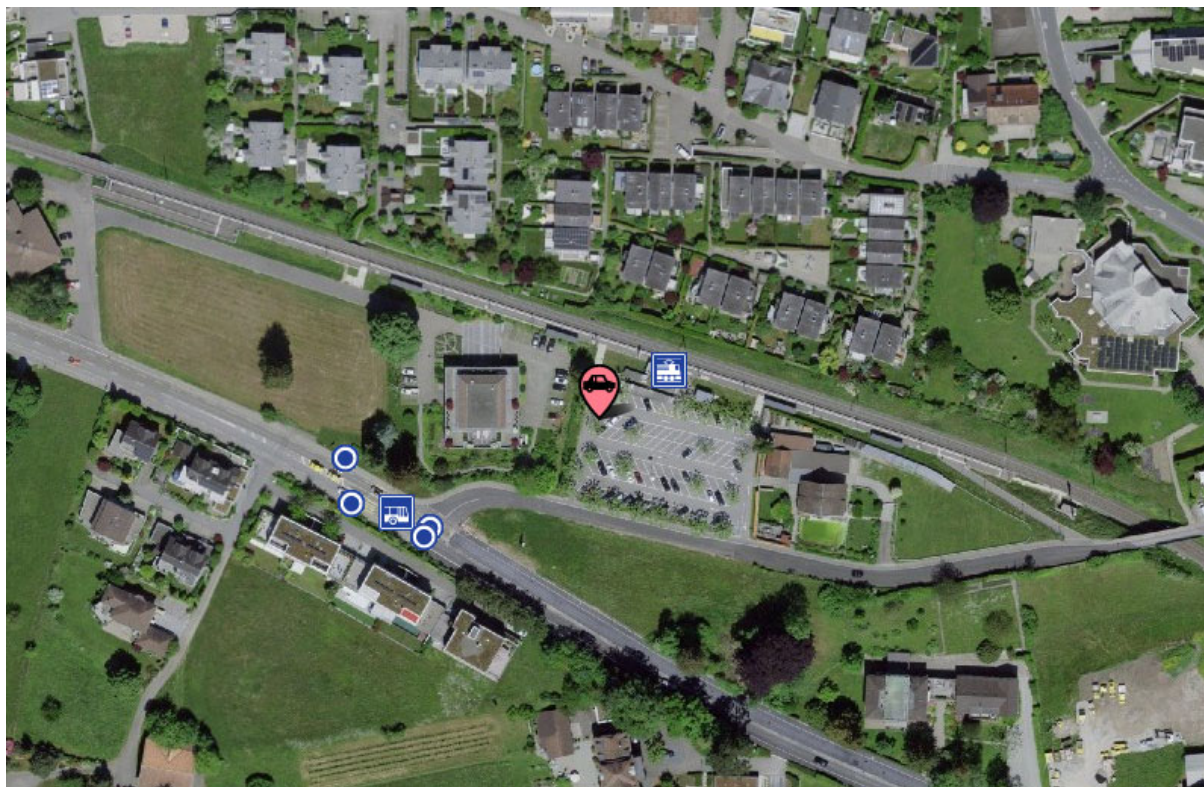
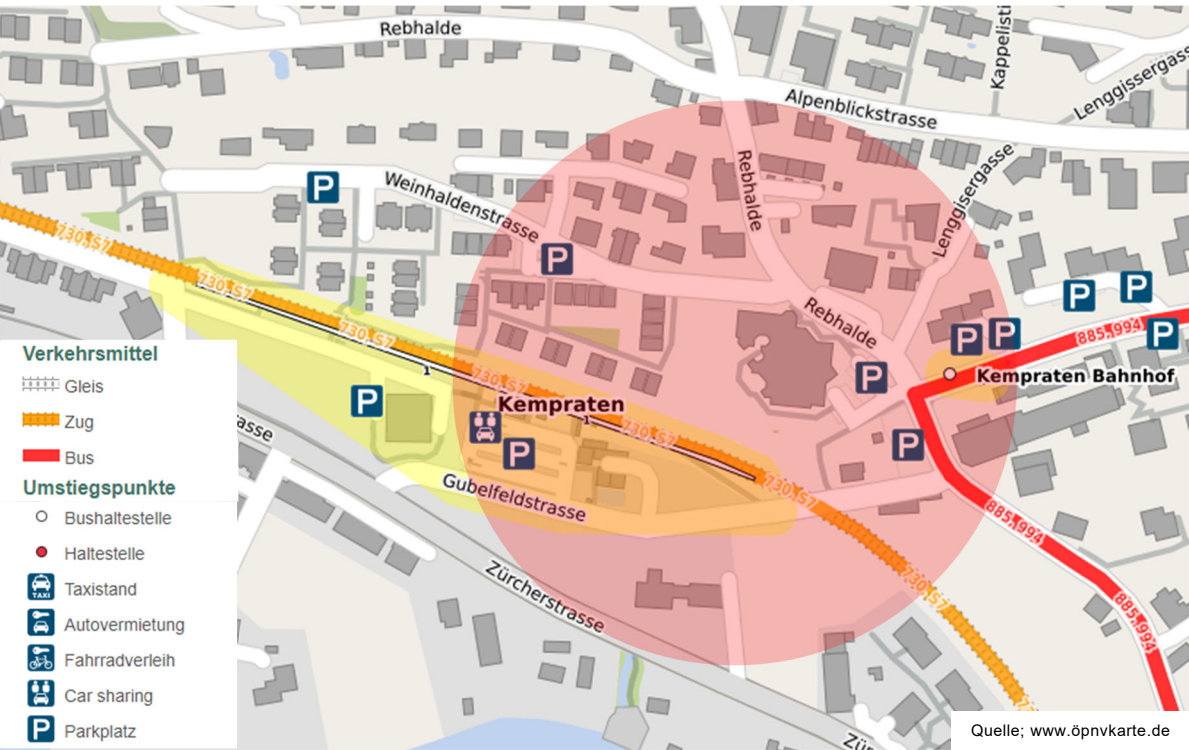
Jona Stadtquartierdrehscheibe



IST-Situation	Handlungsbedarf
Zwingende typenunabhängige Standards	
Kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege	
- Bahn: Zugänge zu Bahnhof sowie zu beiden Personenverkehrsperrons sind barrierefrei, ausser Zugang Nord - Bus: Halbhohe Kanten, Absenkungen an Enden für barrierefreien Zugang. - Umstiege: Umsteigebeziehung Bahn-Bus sehr intuitiv und barrierefrei (u.a. durch Lift)	- Erhöhung Haltekanten bei den Bushaltestellen für einen barrierefreien Ein-/Ausstieg - Barrierefreier Zugang zur Bushaltestelle «Vogelau» auf linker Seite (bei ZAK).
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	
Hohe Belastung des Strassennetzes führt im ganzen Raum Bahnhof / Kreuz zu Verlustzeiten für den Busverkehr. Teilweise Anschlussbrüche zwischen Stadtbus und Bahn (in beide Richtungen)	Buspriorisierung v.a. an LSA verbessern, Fahrbahnhaltestellen statt Busbuchten, mittel- bis langfristig Verbesserung über Massnahmen aus Prozess Mobilitätszukunft oder GVK
Witterungs- und hitzegeschützte Wartebereiche	
- Bahn: Beide Perrons nur teilweise witterungs- und hitzegeschützt. Kein beheizter Warteraum, jedoch ausreichend Sitzgelegenheiten auf Perrons vorhanden - Bus: Tlw. keine überdachten Sitzgelegenheiten an Haltekanten	Bestehende Sitzmöglichkeiten witterungs- und hitzegeschützt ausbauen, weitere Sitzmöglichkeiten auf den Perrons (auf Höhe Sektor A) errichten.
Hohes Sicherheitsempfinden	
VDS ist ansprechend gestaltet, PU ist breit dimensioniert, Zugang zur Tiefgarage breit dimensioniert und gut beleuchtet.	Bahnhofszugänge entlang der Bahn von Süden her, parallel zur Frohbühlstrasse und entlang der Schlüsselstrasse v.a. nachts attraktiver gestalten (z.B. ausreichend beleuchten)
Minimales Verpflegungsangebot und sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	
WC in Bahnhofsgebäude, Verpflegungsangebote auf beiden Perrons (Selecta-Automaten).	- Weiteres Verpflegungsangebot nahe Bushaltestellen oder in PU prüfen - Zusätzliches WC (und evtl. Verpflegungsangebot) geplant mit Projekt «Park Grünfels»
Zwingende typenspezifische Standards	
Anbindung an umliegendes Velonetz	
- Keine direkte Anbindung an kantonales Velonetz. Einbettung in umliegendes Velonetz gut, da autofrei. - Velofahrverbot auf Perron von Süden her, parallel zur Frohbühlstrasse (kürzeste Strecke ins Zentrum Jona)	- Velosignalisation verbessern (z.B. Bodenmarkierungen, Signalisation) - Prüfung direkte Veloverbindung von Süden ins Zentrum (evtl. Aufhebung Fahrverbot)
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz über mehrere Über- und Unterführungen sowie Fusswegrampen vom umliegenden Quartier direkt zu den Perrons.	Kein Handlungsbedarf
Bedarfsgerechte Veloparkierung	
4 überdachte, gut ausgestattete und einfach zugängliche Veloabstellanlagen auf beiden Seiten des Bahnhofs - Veloparkierung bei westlicher Anlage parallel zum Gleis entlang einer Rampe. Obere Abstellplätze (nahe Perron) nur über Steigung erreichbar und daher nicht ausgelastet, dafür Abstellanlage am unteren Ende stärker ausgelastet (Velos tlw. ausserhalb der Anlage abgestellt).	- Veloparkierung bei der Abstellanlage an der Schlüsselstrasse besser organisieren, so dass unregelmässiges Parkieren verhindert wird. - Parkierungsanlage im Süden optimieren
K+R, B+R, Sharing-Angebote // Hinweise zu P+R bzw. MIV-ÖV-VDS	
In der Tiefgarage sind 2 Mobility-Standorte sowie mehrere P+R-Stationen vorhanden.	Nachfragegerechten Ausbau des Sharing-Angebots prüfen (evtl. zu Lasten von P+R)
Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	
Kleinerer Lebensmittelladen in Gehdistanz vorhanden	Ansiedlung weiterer Detailhandelsangebote fördern
Ergänzende Services	
Mehrere Angebote vorhanden (Velostation, Café, Coiffure)	Kein Handlungsbedarf
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld	
Heterogene 5-geschossige Mischstruktur aus Wohnnutzungen und Erdgeschossnutzungen. Hohe städtebauliche Qualität	Kein Handlungsbedarf
Aufwertung Freiräume um VDS	
- Öffentliche Räume auf Westseite bestehen aus zusammenhängenden Grünflächen. Verkehrsfläche auf östlicher Seite als Shared-Space gestaltet. - Freiräume durch Unter- und Überführungen verbunden.	Bestehende Freiräume stärker in Wert setzen (mehr Aufenthaltsflächen, Beispielungen, etc.), teilweise mit Projekt «Park Grünfels» (in Umsetzung) abgedeckt

Evaluation VDS-Standorte Agglo Obersee

Kempraten	Stadtquartierdrehscheibe
-----------	--------------------------



Quelle: map.geo.admin.ch

IST-Situation	Handlungsbedarf
Zwingende typenunabhängige Standards	
Kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege	
- Bahn: Zugänge zu Bahnhof sowie zu beiden Personenverkehrsperrons sind barrierefrei - Übergänge zu B+R/P+R- sind ebenfalls barrierefrei, intuitiv und kurz	Busangebot weit entfernt, nicht unmittelbar am Bahnhof. Ggf. Prüfung einer weiteren Haltestelle bei VDS
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	
Die Buslinie 885 ist im Bereich der Schönaufkreuzung in Jona einem grossen Staupotential ausgesetzt.	Buspriorisierung an Schönaufkreuzung (ausserhalb VDS-Perimeter) verbessern
Witterungs- und hitzegeschützte Wartebereiche	
Bahn: Wartebereiche vollständig überdacht, viele überdachte Sitzgelegenheiten auf Perron.	Kein Handlungsbedarf
Hohes Sicherheitsempfinden	
Hohes Sicherheitsempfinden am Bahnhof, kleine Unterführung im Westen jedoch sehr schmal. Auch ist der öffentliche Weg auf der nördlichen Seite des Bahnhofs schmal und v.a. nachts unattraktiv gestaltet	PU sanieren und verbreitern, öffentlichen Weg auf Nordseite ausbauen.
Minimales Verpflegungsangebot und sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	
Selecta-Automat vorhanden	Integration von kleinem Verpflegungsangebot um VDS
Zwingende typenspezifische Standards	
Anbindung an umliegendes Velonetz	
VDS an kantonale Radroute angebunden	Lokale Veloinfrastruktur durch Signalisation verbessern.
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz über mehrere Über- und Unterführungen sowie Fusswegrampen vom umliegenden Quartier direkt zum Perron	Wegführung intuitiver und niveaufreier gestalten und/oder Signalisation verbessern
Bedarfsgerechte Veloparkierung	
- Überdachte, perronnahe Veloabstellanlagen auf südlicher Bahnhofseite. Diese ist jedoch eher in einem schlechten Zustand. - Abschliessbare Veloabstellanlage nicht vorhanden.	Nachfragegerechte Sanierung der Veloabstellanlage
K+R, B+R, Sharing-Angebote // Hinweise zu P+R bzw. MIV-ÖV-VDS	
- Mobility-Standort sowie mehrere B+R vorhanden. - Sehr grosszügiges P+R-Angebot (v.a. angesichts der eigentlich guten ÖV-Erschliessung des potentiellen Einzugsgebietes) mit hohem Flächenbedarf in unmittelbarer Bahnhofsnähe	P+R nicht ausbauen, ggf. in unterirdischer Anlage konzentrieren oder redimensionieren, freierwerdende Flächen für Aufwertung des öffentlichen Raums oder Innenentwicklung nutzen
Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	
Kein Lebensmittelladen in Gehdistanz vorhanden	Ansiedlung von Detailhandelsangeboten fördern
Ergänzende Services	
Nicht vorhanden	Ansiedlung von Angeboten fördern
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld	
Ländlich geprägtes Umfeld mit homogenen zwei-dreigeschossigen Wohnnutzungen	Umfeld beleben durch mehr publikumsorientierte Nutzungen, die zur VDS hin adressiert sind.
Aufwertung Freiräume um VDS	
Wenige Freiräume vorhanden, vorwiegend durch Verkehrsinfrastruktur dominiert.	Freiräume aufwerten (z.B. durch Integration von privaten oder öffentlichen Spielplätzen, Baumsetzungen), insbesondere bei Redimensionierung bzw. Tieflegung des P+R-Angebotes

Evaluation VDS-Standorte Agglo Obersee

Bubikon

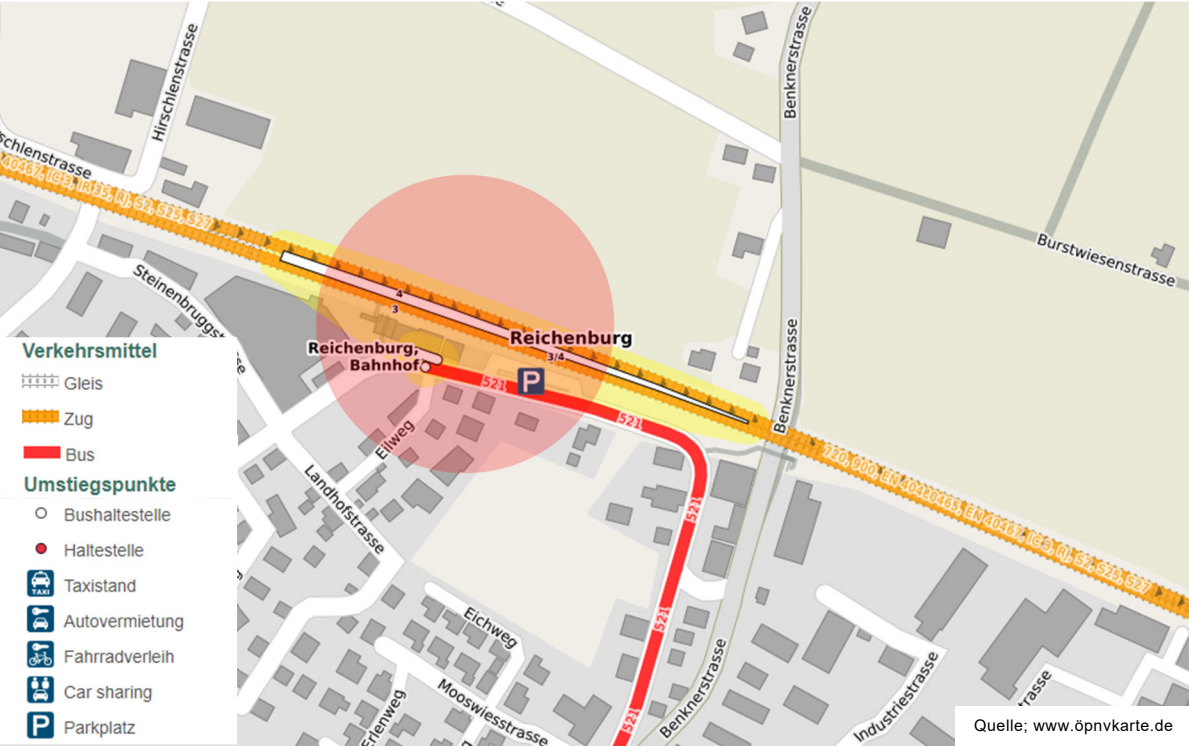
Lokaldrehscheibe



IST-Situation	Handlungsbedarf
Zwingende typenunabhängige Standards	
Kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege	
- Bahn: Zugänge zu Bahnhof sowie zu beiden Personenverkehrsperrons sind barrierefrei - Bus: Halbhohe Kanten, Absenkungen an Enden für barrierefreien Zugang. - Umstiege: Umsteigebeziehung Bahn-Bus etwas weit entfernt.	- Erhöhung Haltekanten bei den Bushaltestellen für einen barrierefreien Ein-/Ausstieg gemäss BehiG (mit kürzlich umgesetztem Projekt bereits verbessert, Spielraum für weitere Optimierung beschränkt) - Umsteigebeziehung Bahn-Bus verkürzen
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	
Verlustzeiten werktags in Spitzenstunden im Umfeld der VDS (z.B. Knoten Dorf-/Ufgäntstrasse) aufgrund hoher MIV-Belastung sowie teilweise aufgrund von Temporeduktionen, tlw. daraus resultierende Anschlussbrüche	- Behebung im Rahmen entsprechender Projekte zur Busbevorzugung (in Bearbeitung). - Anpassung Fahrplan (u.a. Entfall gewisser Anschlüsse).
Witterungs- und hitzegeschützte Wartebereiche	
- Bahn: Warteraum auf Perron vorhanden. Perron grösstenteils überdacht und somit witterungs- und hitzegeschützt. Sitzgelegenheiten knapp bemessen in Spitzenzeiten. - Bus: Wartebereiche vollständig überdacht. Sitzgelegenheiten im westlichen Haltebereich in Spitzenzeiten eher knapp bemessen.	Zusätzliche witterungs- und hitzegeschützte Sitzgelegenheiten auf Perrons und bei Wartebereichen der westlichen Bushaltestellen bereitstellen.
Hohes Sicherheitsempfinden	
Schmale Rampe bei Zugang zur PU (potenzieller Unort)	Rampe verbreitern und sanieren
Minimales Verpflegungsangebot und sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	
- Kleines Verpflegungsangebot vorhanden (Kiosk), Selecta-Automaten auf Perron. - Kein öffentliches WC vorhanden	Bereitstellung eines öffentlichen WC
Zwingende typenspezifische Standards	
Anbindung an umliegendes Velonetz	
VDS ist von beiden Seiten über gut ausgebaute Veloinfrastruktur an das lokale Velonetz angebunden.	Kein Handlungsbedarf
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	
VDS ist von beiden Seiten über gut ausgebaute Fussweginfrastruktur an das lokale Fusswegnetz angebunden	Kein Handlungsbedarf
Bedarfsgerechte Veloparkierung	
- Überdachte, gut ausgestattete und einfach zugängliche Veloabstellanlagen auf beiden Seiten des Bahnhofs (insgesamt 3, jeweils bei PU und gegenüber Bahnhof). - Auslastung nicht besonders hoch.	Kein Handlungsbedarf
K+R, B+R, Sharing-Angebote // Hinweise zu P+R bzw. MIV-ÖV-VDS (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
Bestehendes P+R-Angebot wird nur wenig genutzt, 1 Mobility-Standort vorhanden	P+R nicht ausbauen, ggf. redimensionieren
Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	
Coop unmittelbar beim Bahnhofsplatz vorhanden.	Kein Handlungsbedarf
Ergänzende Services (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
Mehrere Angebote vorhanden (Coiffure, Drogerie, Kita, Bistro)	Kein Handlungsbedarf
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
- Ländlich geprägte, heterogene 3–4-geschossige Mischstruktur aus Wohn- und Erdgeschossnutzungen auf der südwestlichen Seite. Hohe städtebauliche Qualität - Vorwiegend gewerbliche Nutzungen mit geringer Dichte auf nordöstlicher Seite.	Siedlungsentwicklung in Bahnhofsnähe fördern, insbesondere auf der nordöstlichen Bahnhofsseite (heute durch MIV-affine Industrie-/Gewerbenutzung belegt)
Aufwertung Freiräume um VDS	
Öffentliche Räume auf Bahnhofsvorplatz bestehen aus durchgehend versiegelten Verkehrsflächen (Strassen, Parkplätze) mit wenig Aufenthaltsqualität	Freiräume aufwerten (mehr Aufenthaltsflächen, teilweise Entsiegelung, Baumsetzungen)

Evaluation VDS-Standorte Agglo Obersee

Reichenburg	Lokaldrehscheibe
-------------	------------------



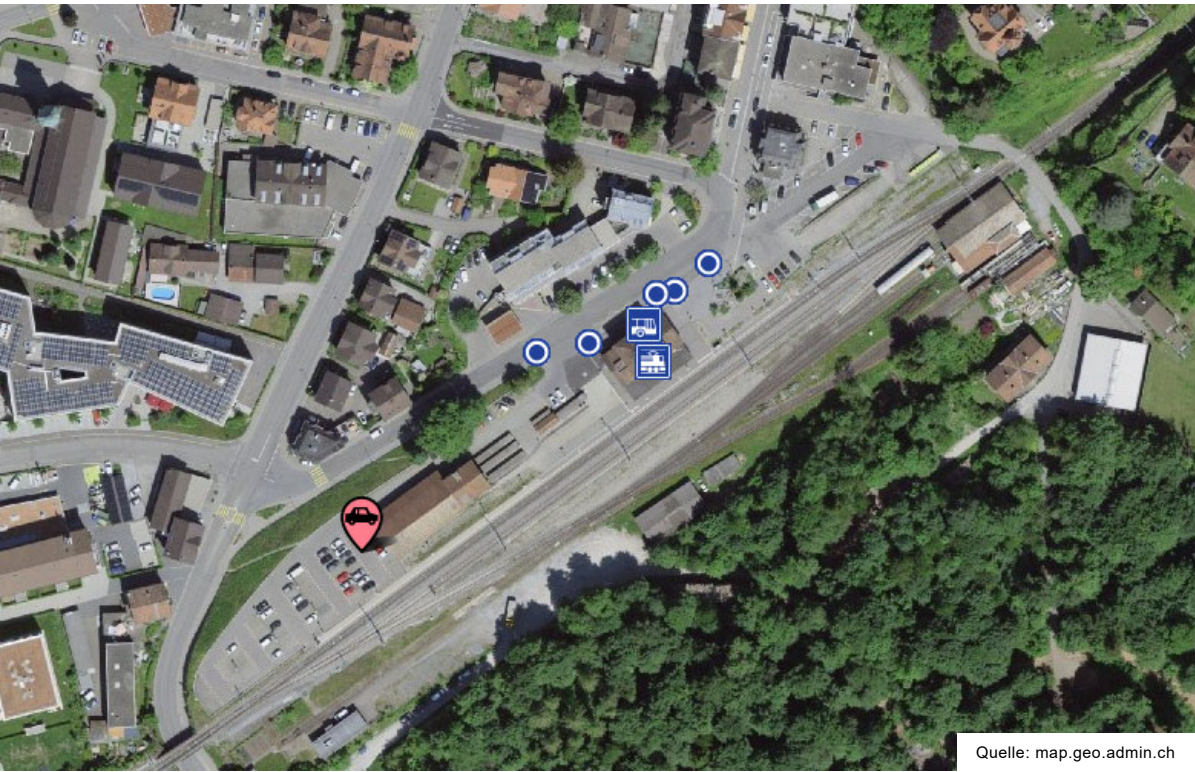
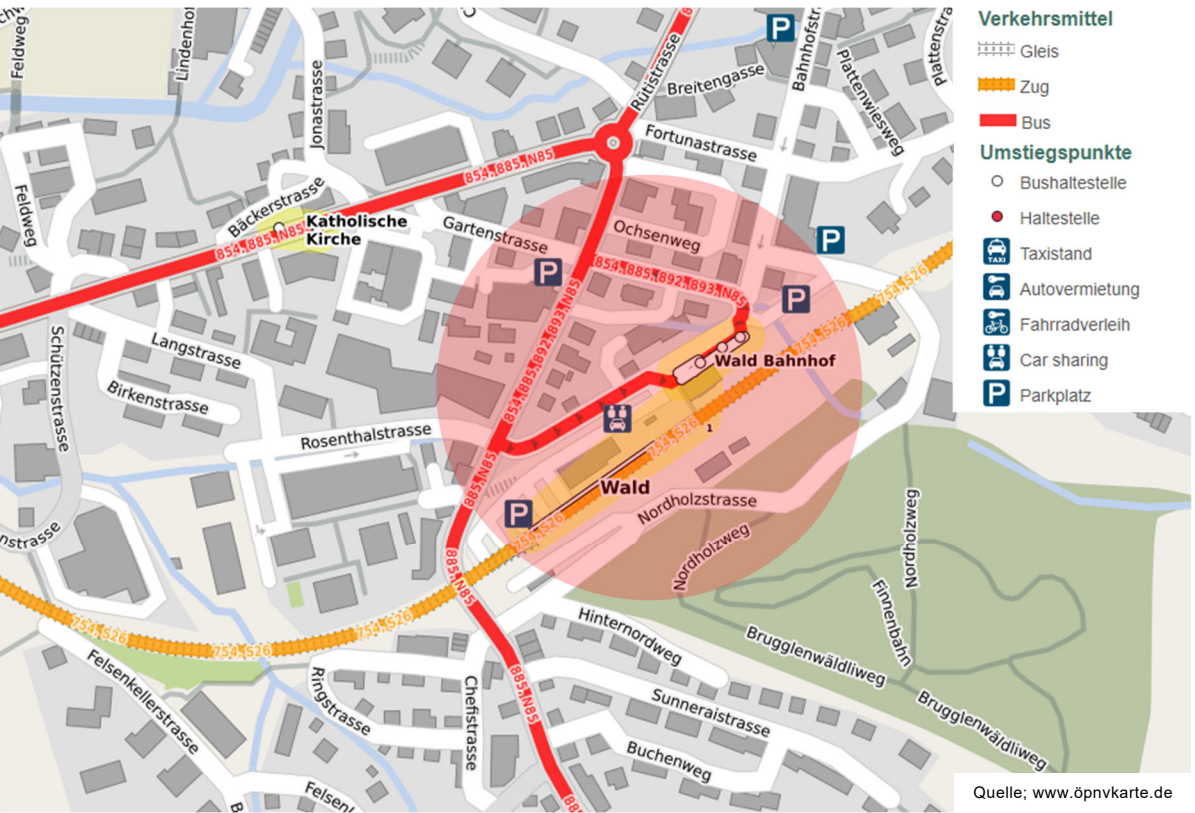
Hinweis: Ein Teil des rechts dokumentierten Handlungsbedarfs wird durch das Projekt «Bahnhofsentwicklung Reichenburg» (Massnahme AP 4G) abgedeckt. Dazu gehören insbesondere neue Bushaltestellen in Bahnhofsnähe, optimierte Umsteigebeziehungen sowie die Aufwertung des Freiraums.

IST-Situation	Handlungsbedarf
Zwingende typenunabhängige Standards	
Kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege	
- Bahn: Perronerhöhung für Einstieg aber kein hindernisfreier Ein-/Ausstieg; Bus: keine Infrastruktur für hinder-nisfreien Ein-/Ausstieg - Zugang zu Mittelperron (Gleise 3/4) mit Zugabfahrten nur über eine einzige, relativ schmale Treppe - Umsteigebeziehungen Bahn-Bus ablesbar, aber eher umständlich und lang	- Erhöhte Perronkanten für barrierefreien Ein-/Ausstieg im zentralen Perronbereich - Bestehende PU sanieren (Barrierefreier Zu-gang auf Seite Bahnhofgebäude und zusätzli-che Rampe auf Mittelperron) - Realisierung Bushaltestelle mit barrierefreiem Ein-/Ausstieg möglichst nahe beim Bahnhof-gebäude (kurze Wege)
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	
Keine signifikanten Verlustzeiten bekannt	Kein Handlungsbedarf
Witterungs- und hitzegeschützte Wartebereiche	
- Bahn: Beheizter Warteraum auf Mittelperron vorhanden, sonst keine überdeckten Wartebereiche und keine wei-teren Sitzgelegenheiten - Bus: nur kleines Bushäuschen, daneben keine Über-dachung und keine Sitzgelegenheiten	Perrondach zumindest im zentralen Perronbe-reich realisieren, Sitzgelegenheiten im über-dachten Bereich schaffen, neuen Bushof im Wartebereich und an den Haltekanten überda-chen
Hohes Sicherheitsempfinden	
- PU schlecht ausgeleuchtet und leblos - Bahnhofplatz auch tagsüber kaum belebt, soziale Si-cherheit gering, ganze VDS ist ein potentieller Unort	- PU sanieren (grössere Breite, bessere Aus-leuchtung, beidseitige Perronzugänge) - Umfeld der VDS im Rahmen einer gesamtheit-lichen Planung als attraktiven Sozialraum auf-werten (stärkere Belebung)
Minimales Verpflegungsangebot und sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	
Kein öffentliches WC an VDS, Selecta-Automat in Bahn-hofsgebäude	Öffentlich zugängliches WC ergänzen
Zwingende typenspezifische Standards	
Anbindung an umliegendes Velonetz	
VDS ist über Bahnhofstrasse an kantonale Nebenrad-route auf Benknerstrasse zwischen Reichenburg und Benken angebunden, allerdings ohne Veloinfrastruktur	Veloinfrastruktur auf Bahnhofstrasse verbes-ern (z.B. Kernfahrbahn mit Radstreifen und gesicherten Abbiegebeziehungen)
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	
Nordseitig unbebautes Gebiet ohne Anschluss an Fuss-wegnetz; südseitig Anschlüsse an Trottoirs Richtung Ortszentrum, Fusswegbeziehungen um VDS kaum ab-lesbar und von Verkehrsflächen zerschnitten.	Sichere und attraktive Fussverkehrsführung über Bahnhofplatz und auf der Verbindung von der VDS Richtung Dorf (Bahnhofstrasse) realisieren
Bedarfsgerechte Veloparkierung	
Minimales Abstellplatzangebot mit rund 25 überdachten Plätzen, eher schlechter Zustand und mässig ausgelas-tet	Neuwertige gedeckte Abstellanlage mit höhe-erer Kapazität an derselben Lage realisieren (Anlage mit 50 gedeckten Plätzen geplant)
K+R, B+R, Sharing-Angebote // Hinweise zu P+R bzw. MIV-ÖV-VDS (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
Kein Angebot	Minimales Sharing-Angebot (Mobility-Standort mit 1-2 Fahrzeugen) prüfen
Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	
Keine in und um VDS	Im Rahmen einer gesamtheitlichen Planung Rahmenbedingungen für ein kleineren Detail-handelangebotes schaffen
Ergänzende Services (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
Keine in und um VDS	Kein Handlungsbedarf
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
Heterogene Mischstruktur aus Wohnnutzungen mit ge-ringer Dichte und Gewerbebauten auf Südseite, kaum städtebauliche Qualität	Gesamtes Bahnhofsumfeld zusammen mit ei-gentlicher VDS im Rahmen einer gesamtheitli-chen Planung städtebaulich aufwerten und verdichten
Aufwertung Freiräume um VDS	
Öffentliche Räume auf Südseite bestehen aus durchge-hend versiegelten Verkehrsflächen (Strassen, Park-plätze, Vorplätze Gewerbebauten) ohne jegliche Aufent-haltsqualität	Im Rahmen einer gesamtheitlichen Planung Freiräume aufwerten (mehr Aufenthaltsflä-chen, Entsiegelung, Baumsetzungen, Anliefe-rung Gewerbebetriebe nicht mehr über Bahn-hofplatz)

Evaluation VDS-Standorte Agglo Obersee

Wald ZH

Lokaldrehscheibe



IST-Situation	Handlungsbedarf
Zwingende typenunabhängige Standards	
Kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege	
- Bahn: Zugänge zu Bahnhofsgebäude und zum Perron sind barrierefrei - Bus: Halbhohe Kanten, aber keine Absenkungen an Enden für barrierefreien Zugang. - Umstiege: Umsteigebeziehung Bahn-Bus intuitiv und kurz	Erhöhung Haltekanten bei den Bushaltestellen sowie Absenkung an den Enden für einen barrierefreien Ein-/Ausstieg
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	
Keine signifikanten Verlustzeiten bekannt	Kein Handlungsbedarf
Witterungs- und hitzegeschützte Wartebereiche	
- Bahn: Perrons kaum witterungs- und hitzegeschützt. Sehr wenige Sitzgelegenheiten auf Perrons vorhanden (nur eine überdachte Bank) - Bus: Keine überdachten Sitzgelegenheiten an Bushaltestellen.	Bestehende Sitzmöglichkeiten witterungs- und hitzegeschützt ausbauen, weitere Sitzmöglichkeiten auf dem Perron sowie bei Bushaltestelle errichten.
Hohes Sicherheitsempfinden	
VDS ist ansprechend gestaltet	Evtl. östlichen Zugang zu P+R-, B+R-Anlage und WC nachts attraktiver gestalten (z.B. ausreichend beleuchten)
Minimales Verpflegungsangebot und sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	
WC und Verpflegungsangebote (Selecta-Automat, »avec-express« Kiosk) vorhanden.	Kein Handlungsbedarf
Zwingende typenspezifische Standards	
Anbindung an umliegendes Velonetz	
Anbindung an kantonales Velonetz durch parallel verlaufende »Laupenstrasse« gegeben.	Velosignalisation verbessern (z.B. Bodenmarkierungen, Signalisation) um bessere Einbindung in umliegendes Quartier zu schaffen
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	
- Anbindung an umliegendes Fusswegnetz ins Zentrum vorhanden. - Überführungen der Gleise nicht direkt am Bahnhof möglich, sondern nur östlich bzw. westlich vom Bahnhofsgebäude. Unterführung nicht vorhanden.	Prüfung einer besseren Erschliessung von Südosten aus.
Bedarfsgerechte Veloparkierung	
- Überdachte, perronnahe Veloabstellanlagen auf westlicher Bahnhofsseite. Diese ist jedoch eher in einem schlechten Zustand. - Abschliessbare Veloabstellanlage vorhanden.	- Veloabstellanlagen auch auf östlicher Bahnhofsseite anbieten. - Abstellanlagen auf der Westseite sanieren. - Projekt für Realisierung einer neuen Abstellanlage mit 220 Plätzen vorhanden
K+R, B+R, Sharing-Angebote // Hinweise zu P+R bzw. MIV-ÖV-VDS (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
1 Mobility-Standort sowie mehrere P+R-Angebote vorhanden.	- Nachfragegerechten Ausbau des Sharing-Angebots prüfen - Ausbau bestehendes P+R zu einer qualitativ hochstehenden MIV-ÖV-VDS
Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	
Lebensmittelladen (u.a. Coop) in Gehdistanz vorhanden	Kein Handlungsbedarf
Ergänzende Services (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
Mehrere Angebote vorhanden (Café, Restaurant, Bank)	Kein Handlungsbedarf
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
- Heterogene 3–4-geschossige Mischstruktur aus Wohn- und Erdgeschossnutzungen auf der nordwestlichen Seite. Punktuell hohe Qualität, daneben auch ungeeignete Nutzungen (z.B. Tankstelle) - Vorwiegend Waldgebiet sowie Wohnnutzungen mit geringer Dichte auf südöstlicher Seite.	Innenentwicklung im Bahnhofsumfeld fördern, dabei bewusst die Ansiedlung zentraler Nutzungen stärken
Aufwertung Freiräume um VDS	
- Öffentliche Räume auf Bahnhofsseite bestehen aus versiegelten Flächen. - Keine direkte Anbindung an Freiräume auf südöstlicher Seite.	Bestehende Freiflächen stärker in Wert setzen (mehr Aufenthaltsflächen, Bepflanzungen, etc.)

Evaluation VDS-Standorte Agglo Obersee

Eschenbach, Dorftreff Busdrehscheibe



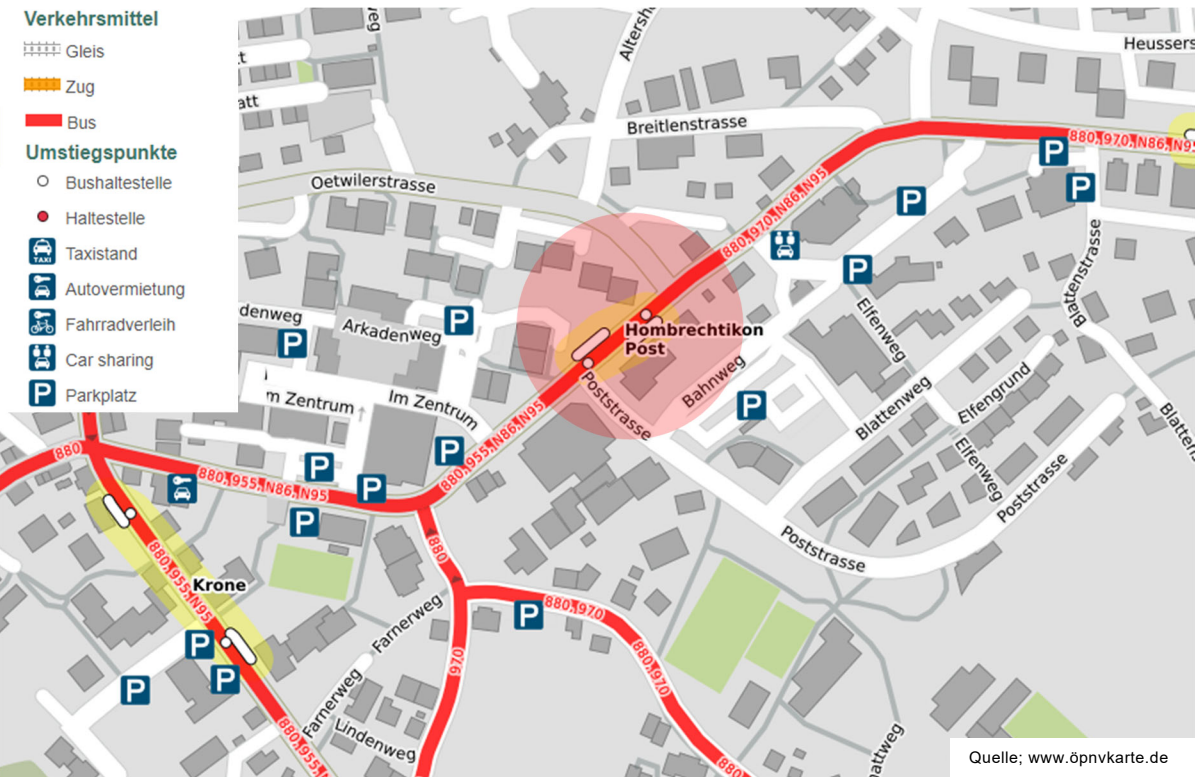
IST-Situation	Handlungsbedarf
Zwingende typenunabhängige Standards	
Kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege	
Keine Halteketten mit erhöhten Einstiegsmöglichkeiten für Rollstuhlfahrende, keine Leitstreifen, keine markierten Haltebereiche für Busse (nur Überreste, sind aber nicht wirklich sichtbar)	Realisierung Halteketten mit behindertengerechtem Einstieg
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	
Keine signifikanten Verlustzeiten bekannt	Kein Handlungsbedarf
Witterungs- und hitzegeschützte Wartebereiche	
2 Busunterstände mit Bank schützen vor Regen, erwärmen sich im Sommer aber stark - Auf der gegenüberliegenden Seite des Platzes zwei Bänke unter Bäumen, die im Sommer Schatten spenden	Lage Haltestelle evtl. nach Südosten verschieben, um hitzegeschützte Sitzbereiche unter Bäumen besser einzubinden.
Hohes Sicherheitsempfinden	
Periphere Lage, tagsüber aufgrund nahe gelegener Schulen vermutlich belebt, abends ohne Veranstaltungen in angrenzendem Veranstaltungsort (Dorftreff) vermutlich potentieller Unort	Aufwertung des öffentlichen Raums
Minimales Verpflegungsangebot und sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	
- Selecta-Automat neben VDS - WC in nahe gelegenen Schulhaus, öffentlich zugänglich und beschildert	Kein Handlungsbedarf
Zwingende typenspezifische Standards	
Anbindung an umliegendes Velonetz	
Kantonale Veloroute auf Rapperswilerstrasse (Infrastruktur mit Defiziten), zudem Anbindung an lokale Routen auf Nebenstrassen	Kein Handlungsbedarf
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	
- Unmittelbar bei VDS erhebliche Konflikte zwischen Zufussgehenden und den verschiedenen MIV-Zufahrten (P+R, Werkhof, Tiefgarage) 2 Fussgängerquerungen über Rapperswilerstrasse, davon 1 mit LSA gesichert	Fussverkehrsführung im unmittelbaren Umfeld verbessern und von den Fahrbeziehungen des motorisierten Verkehrs entflechten
Bedarfsgerechte Veloparkierung	
Keine eigentliche Veloparkierung vorhanden	Gedeckten Velounterstand realisieren
K+R, B+R, Sharing-Angebote // Hinweise zu P+R bzw. MIV-ÖV-VDS (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
- Carsharing (1 Fz) in nahe gelegener Tiefgarage - Angrenzender Parkplatz wird für P+R genutzt	- Wegweisung zu Carsharing einrichten - B+R-Angebot errichten
Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	
Verschiedene Lebensmittelgeschäfte im Ortskern (bei Haltestelle Eschenbach Post), unmittelbar um VDS Dorftreff hingegen keine	Ansiedlung eines kleinen Dorf- bzw. Quartierladens im Umfeld anstreben
Ergänzende Services (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
Entsorgungsstelle neben VDS	Kein Handlungsbedarf
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
- Unmittelbares Umfeld stark verkehrsdominiert (viele Parkflächen), öffentliche Nutzungen (Dorftreff, Schulen, Pflegezentrum) wirken isoliert - Ländlich geprägtes Umfeld mit lockerer Wohnbebauung südöstlich der Kantonsstrasse	- VDS und angrenzende Nutzungen besser mit dem Ortskern vernetzen - Angrenzende Areale städtebaulich weiterentwickeln und behutsam verdichten
Aufwertung Freiräume um VDS (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
Angrenzender Parkplatz und Kantonsstrasse dominieren umliegende Freiräume, viele versiegelte Flächen	Freiräume aufwerten und klimaangepasst gestalten (z.B. vergrösserte Grünfläche mit Sitzgelegenheiten)

➔ Ein Teil des dokumentierten Handlungsbedarfs wird durch das Projekt «Busdrehscheibe Eschenbach» (Massnahme AP 4G) abgedeckt. Dazu gehören insbesondere hindernisfreie Busketten sowie die Aufwertung des Freiraums.

Evaluation VDS-Standorte Agglo Obersee

Hombrechtikon, Post

Busdrehscheibe



Quelle: map.geo.admin.ch

IST-Situation	Handlungsbedarf
Zwingende typenunabhängige Standards	
Kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege	
- Bus: Halbhohe Kanten, Absenkungen an Enden für barrierefreien Zugang. - Querungsmöglichkeit für Fussverkehr bei bestehendem Temporegime (T50).	Erhöhung Haltekanten bei den Bushaltestellen für einen barrierefreien Ein-/Ausstieg
Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	
Verlustzeiten primär in der Abendspitze an der Kronen- und der Tobel-Kreuzung (Buslinie 880 und tlw. 955)	Busbevorzugung an beschriebenen Knoten bzw. auf relevanten Zufahrten verbessern
Witterungs- und hitzegeschützte Wartebereiche	
Bus: Wartebereiche nur Richtung Stäfa vollständig überdacht. Sitzgelegenheiten ausreichend. In Richtung Bubikon/Rüti keine Sitzgelegenheiten vorhanden.	Wartebereiche Richtung Bubikon/Rüti mit überdachten Sitzgelegenheiten errichten.
Hohes Sicherheitsempfinden	
Bushaltestellen beschmiert	Bushaltestellen sanieren
Minimales Verpflegungsangebot und sanitäre Einrichtungen in Gehdistanz	
«k kiosk», Migros in Gehdistanz vorhanden	Integration von WC um VDS prüfen
Zwingende typenspezifische Standards	
Anbindung an umliegendes Velonetz	
Keine Veloinfrastruktur vorhanden, VDS nicht an kantonale Radroute angebunden	Lokale Veloinfrastruktur verbessern und insbesondere direkte und sichere Anbindung an kantonale Route sicherstellen.
Anbindung an umliegendes Fusswegnetz	
- VDS über Trottoirs angebunden. - Querungsmöglichkeit für Fussverkehr durch Fussgängerstreifen	Temporeduktion prüfen
Bedarfsgerechte Veloparkierung	
Überdachte Veloparkierungsanlage bei Haltestelle Richtung Stäfa vorhanden	- Nachfragegerechte Anlage unmittelbar bei VDS prüfen - Abschliessbare Anlagen errichten
K+R, B+R, Sharing-Angebote // Hinweise zu P+R bzw. MIV-ÖV-VDS (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
Nicht vorhanden	B+R-Angebot prüfen
Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	
Lebensmittelladen («Migros») in Gehdistanz vorhanden	Kein Handlungsbedarf
Ergänzende Services (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
Nicht vorhanden	Kein Handlungsbedarf
Städtebauliche Entwicklung im Umfeld (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
Ländlich geprägtes Umfeld mit homogenen 2- bis 3-geschossigen Wohnnutzungen	Umfeld beleben durch mehr publikumsorientierte Nutzungen, die zur VDS hin adressiert sind
Aufwertung Freiräume um VDS (für diesen Typ wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig)	
Kaum Freiräume vorhanden, vorwiegend durch Verkehrsinfrastruktur dominiert.	Freiräume aufwerten (z.B. Integration von privaten oder öffentlichen Spielplätzen, Baumsetzungen)