

TESTPLANUNG ESP-A RIETLI

HIRSCHE, H₂O UND H3

ERLÄUTERUNGSBERICHT

TEAM GÜLLER GÜLLER – L. EUGSTER – SCHNEITER VERKEHRSPLANUNG – FPRE

SEPTEMBER 2024



Auftraggeberin:

Kanton Schwyz, Volkswirtschaftsdepartement
Gemeinden Schübelbach und Reichenburg

Verfahrensbegleitung

Urbanista

Team Güller Güller – L. Eugster – Schneiter Verkehrsplanung – FPRE

Güller Güller architecture urbanism (Projektleitung)

Michael Güller, Carlos Vega

Grubenstrasse 12

8045 Zürich

Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau

Lorenz Eugster, Annabell Daverhuth

Hardstrasse 81

8004 Zürich

Schneiter Verkehrsplanung

Marc Schneiter, Christian Olaya

Stapferstrasse 11

8006 Zürich

Fahrländer Partner Raumentwicklung

Mattia Farei-Campagna

Seebahnstrasse 89

8003 Zürich

Druckempfehlung

Recto-verso (doppelseitige Abbildungen)

8.9.2024

ÜBERSICHT

Synthese	5
1. Mehr als Rietli: Vision für die Region	10
2. Wirtschaftliches Profil des Rietli	16
2.1 Wirtschaftliches Umfeld in der Region heute	16
2.2 Standortqualitäten Rietli	19
2.3 Konkurrenzanalyse in der Region	20
2.4 Rietli: Das Profil	22
2.5 Hypothese Entwicklungsstossrichtungen ESP Siebnen-Wangen	23
3. Räumliche Vision Rietli 2040	24
3.1 Grundprinzipien	26
3.2 Landschaftliche Einbettung, Gestaltung und Funktionalitäten	32
3.3 Erschliessung und Parkierung – Detail	37
3.4 Rietli 2040	42
4. Flexible Entwicklung des Rietli	46
5. Prinzipien eines Lasten- und Nutzenausgleichs	48
5.1 Entstehung von Mehrwert, Wertausgleichsmechanismen	48
5.2 Referenz-Perimeter	50
5.3 Erste, grobe Quantifizierung	52
5.4 Empfehlung	53

SYNTHESE

Das Rietli ist heute das Kernstück des Landschaftsfensters und Siedlungstrenngürtels zwischen Reichenburg und Buttikon (Schübelbach). Es liegt am Übergang von der Linthebene zum Hang, von feucht zu trocken. Drei Bäche – Rufibach, Rütibach und Chalchbüelbach – laufen hier zusammen. Zur Bewältigung von Hochwasserereignissen ist ein Wassermanagement für das Gebiet notwendig. Ein Wildtierkorridor quert das Rietli im Westen entlang des Rufibachs. Eine wichtige Fuss- und Veloverbindung zwischen Reichenburg und Buttikon quert das Gebiet von Osten nach Westen, während es südlich durch die Kantonsstrasse H3, nördlich durch die Bahnlinie und östlich durch den Autobahnzubringer begrenzt wird. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist mittelmässig (Erschliessungsgüte C oder D), während die Erreichbarkeit im Autoverkehr durch die Nähe und direkte Anbindung an die Autobahn hervorragend ist.

Wenn das Rietli entwickelt werden soll, dann ist sowohl bezüglich wirtschaftlichem Profil wie auch in räumlicher Hinsicht auf diese spezielle Situation Rücksicht zu nehmen und sind hohe Anforderungen zu erfüllen. Diese bilden den Kern der im Rahmen der Testplanung durchgeföhrten Überlegungen, welche im vorliegenden Bericht präsentiert werden.

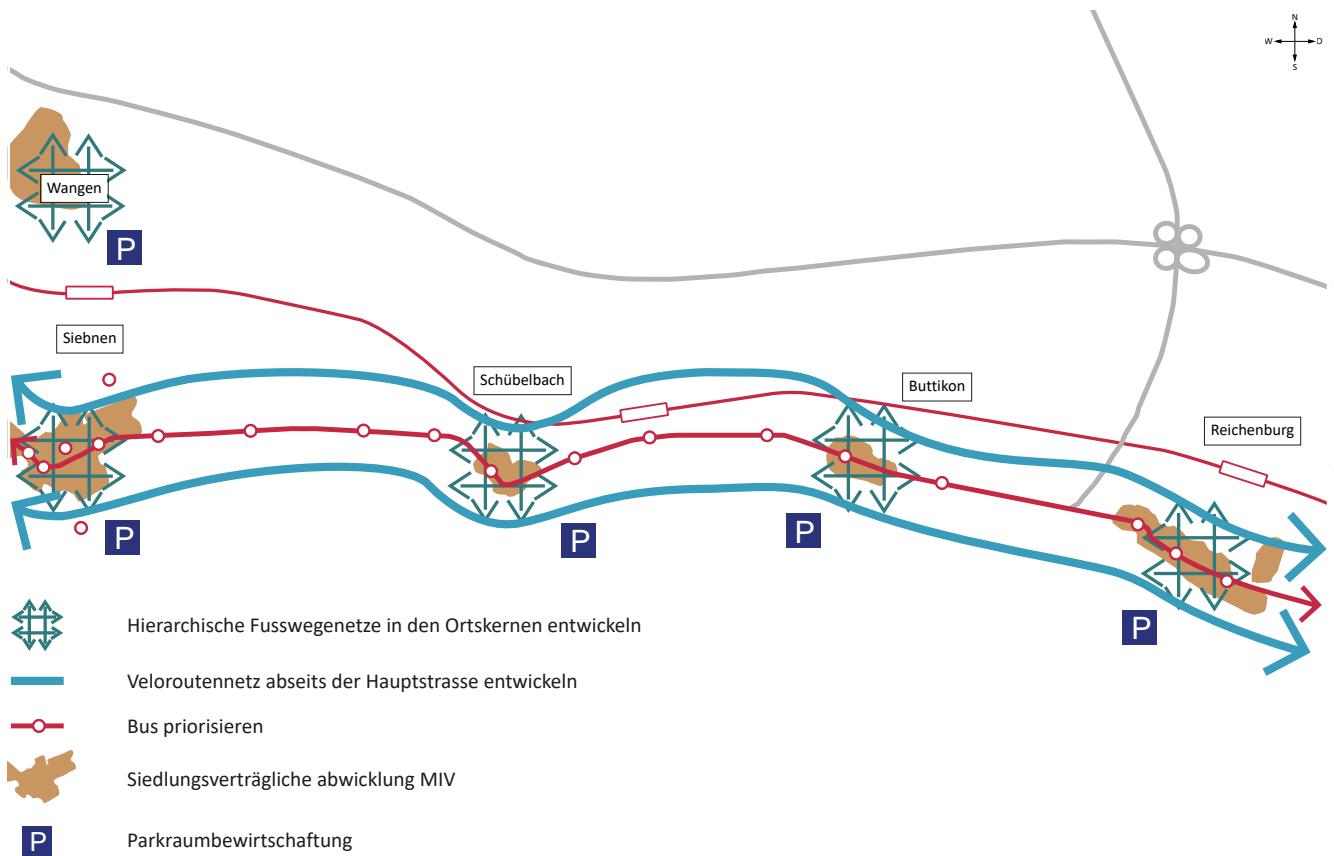
EIN KLARES, HOCHWERTIGES WIRTSCHAFTLICHES PROFIL

Für das Rietli ist ein pragmatisches und realistisches wirtschaftliches Profil anzustreben, welches sich klar von den umliegenden kommunalen Gewerbegebieten abhebt und ein Potenzial für die Attraktivität der Region freisetzt. Der Fokus liegt auch der hochwertigen, traditionellen Industrie mit dem Potenzial für die Neuansiedlung eines oder mehrer «big player», einem Innovations- und Gewerbehub, sowie ergänzend dazu mittelgrossen regionalen Unternehmen. Dabei steht eine vergleichsweise hohe Arbeitsplatzdichte von 100-200 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) / ha im Vordergrund.



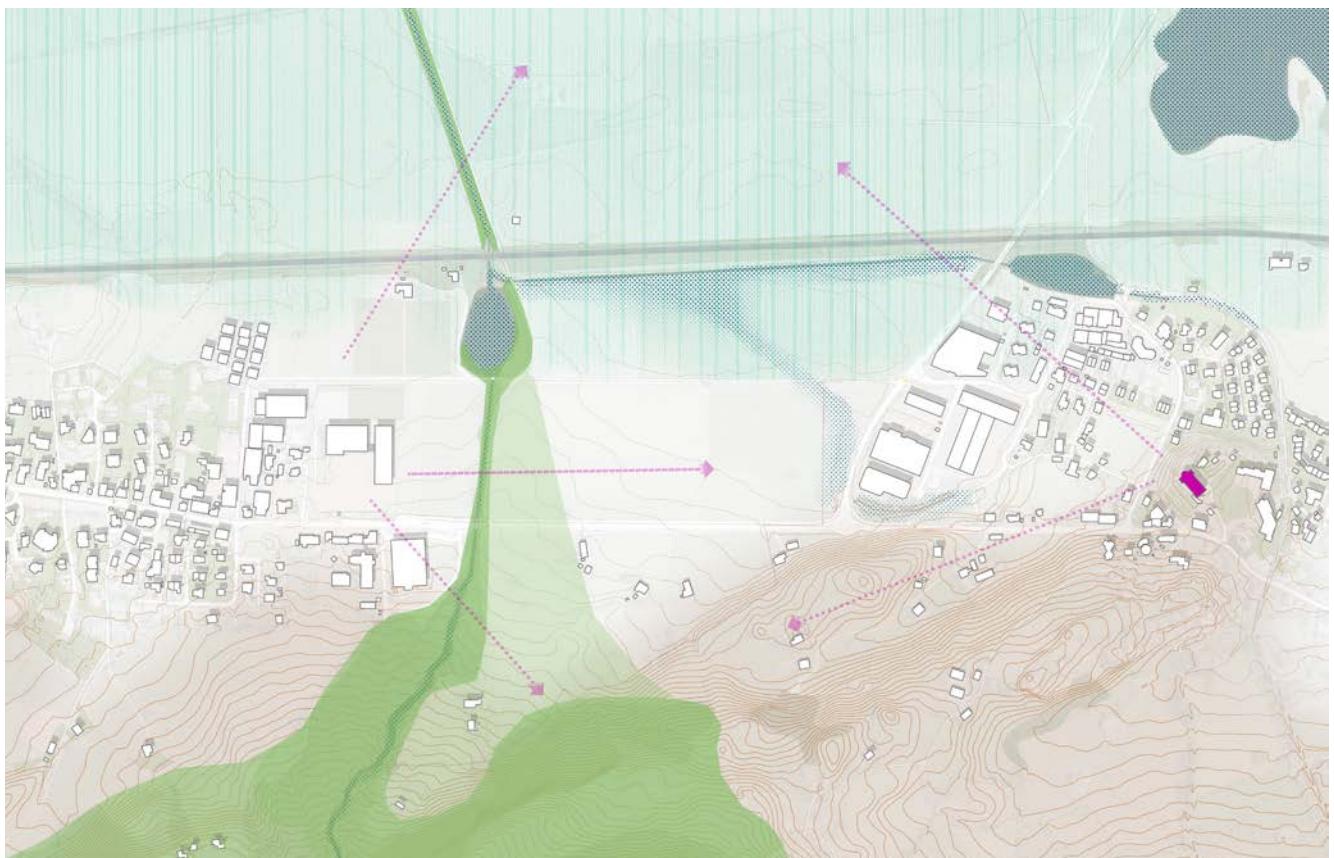
DIE H3 ALS RÜCKGRAT DER ERSCHLIESUNG

Das Rückgrat der Siedlungsentwicklung in der Region ist die Hauptstrasse H3. Auch das Rietli ist ab der H3 zu erschliessen, sowohl im MIV wie auch im ÖV. Die Adressierung des Rietli bezieht sich so auf die Hauptachse der Region, und nicht auf die Autobahn. Mit der direkten Führung der Buserschliessung auf der H3 kann der öffentliche Verkehr für die ganze Region am Hangfuss aufgewertet und beschleunigt werden, statt dass eine Verlangsamung durch eine zusätzliche Schlaufe zum oder durch das Rietli in Kauf zu nehmen ist. Zudem ist die Zugänglichkeit des Gebiets im Fuss- und Veloverkehr zu verbessern, wobei hier von zentraler Bedeutung ist, dass die entsprechenden Netze auf regionaler Ebene aufgewertet werden. Verkehrsmanagement-Massnahmen im Rietli wie beispielsweise Parkraumbewirtschaftung werden nicht isoliert eingesetzt, sondern sind durch entsprechende Massnahmen auch in den umliegenden Siedlungsgebieten zu ergänzen.



DIE BESTEHENDE LANDSCHAFT NUTZEN UND INWERTSETZEN

Die bestehende, aus Sicht der Entwicklung des Rietli «äussere» Landschaft mit Linthebene, Wasserläufen, Wildtierkorridor, Wald und Landwirtschaft ist Teil der Identität des Ortes. Diesbezüglich sind Sichtbezüge zu beachten. Die Tradition des Siedlungsgebiets am Hangfuss ist fortzuführen, und die landschaftliche Verbindung und Vernetzung zwischen Ebene und Hang den Bächen entlang ist zu pflegen mit der Stärkung der naturräumlichen Korridore. Das Rietli soll keine eigene, neue «innere» Landschaft zwischen der Bebauung schaffen, sondern der bestehenden Landschaft Raum und Luft geben. Das Wassermanagement im Gebiet ist in einem integrativen Ansatz und ohne umfangreiche infrastrukturelle Massnahmen in diese bestehende Landschaft einzubetten.



DIE ENTWICKLUNG IM RIETLI: MAXIMAL RESSOURCENSCHONEND UND KOMPAKT

Die Bebauung des Rietli zeichnet sich durch ihre Flächeneffizienz aus. Nur der südliche Teil des Gebiets zur H3 hin wird für den ESP benötigt; trotzdem entsteht Raum für 800 bis 1300 Arbeitsplätze. Die Entwicklung findet auf gutem Baugrund statt. Alle Gebäude und Unternehmen haben einen direkten Ausblick und Zugang zur bestehenden, umgebenden Landschaft. Dank der Kompaktheit bleibt ein grösstmöglicher Teil der bestehenden Landschaft frei und offen. Das ganze bebaute Gebiet ist ab der Bushaltestelle auf der H3 auf kurzen Wegen zu erreichen. Die innere Erschliessung ist maximal effizient organisiert, so dass der Flächenverbrauch minimiert wird. Diese Haltung bezüglich minimiertem Ressourcenverbrauch und maximaler Kompaktheit wird zum Alleinstellungsmerkmal des Rietli im Vergleich zu anderen Standorten in der Region.



EIN MANUAL FÜR DIE QUALITÄT DES RIETLI

Ergänzend zu den Grundprinzipien zur Erschliessung, landschaftlichen Einbettung und Kompaktheit werden an die baulichen Entwicklungen im Gebiet und an die Nutzung und Gestaltung der Freiflächen erhöhte Anforderungen gestellt. Sie sind in einem Qualitätsmanual für die Entwicklung des Gebiets festzulegen und sind von den Gemeinden ebenso wie Investoren und zuziehenden Unternehmen zu beachten und zu befolgen.

... bauliche Entwicklung

- kompakte, dichte Bebauung
- Höhenentwicklung mit Rücksicht auf öffentliche Räume
- Stapelung von Nutzungen statt Entwicklung in die Fläche
- Multi-Nutzer-Gebäude statt jeder für sich
- Netto-Null-Bauweise (Innovation als Imagefaktor des ESP)
- Bauen als Teil der Landschaft

... Parkierung

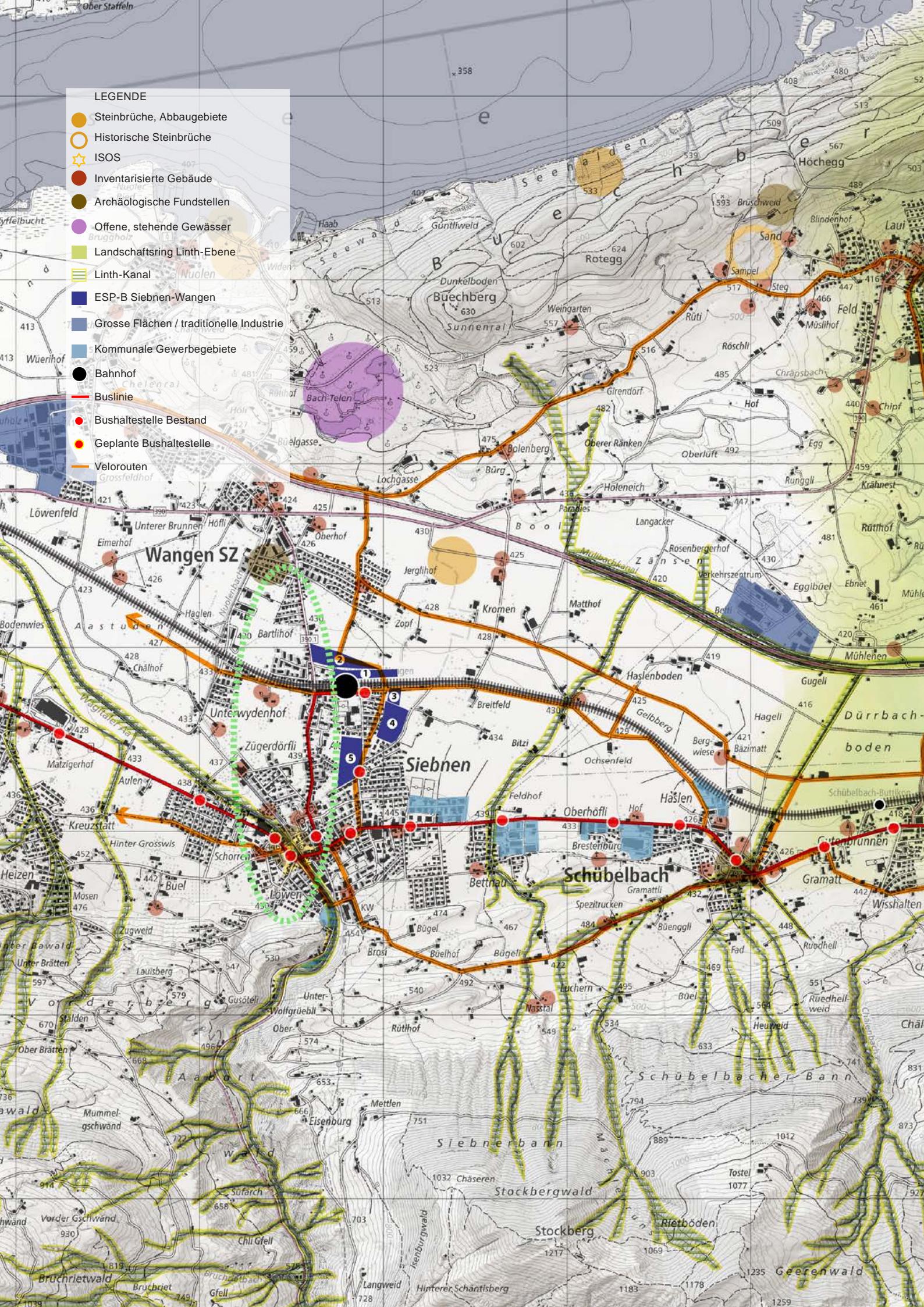
- zentral und kompakt statt dispers und flächenintensiv
- bewirtschaftet
- Teil eines umfassenden Mobilitätsmanagements

... Adressierung

- zur H3 und zum Bus hin, statt zur Autobahn

... Landschaft

- Landschaftsbild erhalten mit Vegetationspuffern
- Inszenierung der Wasserhaltung
- Siedlungstrenngürtel und Wildkorridor kombinieren
- Bauen als Teil der Landschaft



1. MEHR ALS RIETLI: VISION FÜR DIE REGION

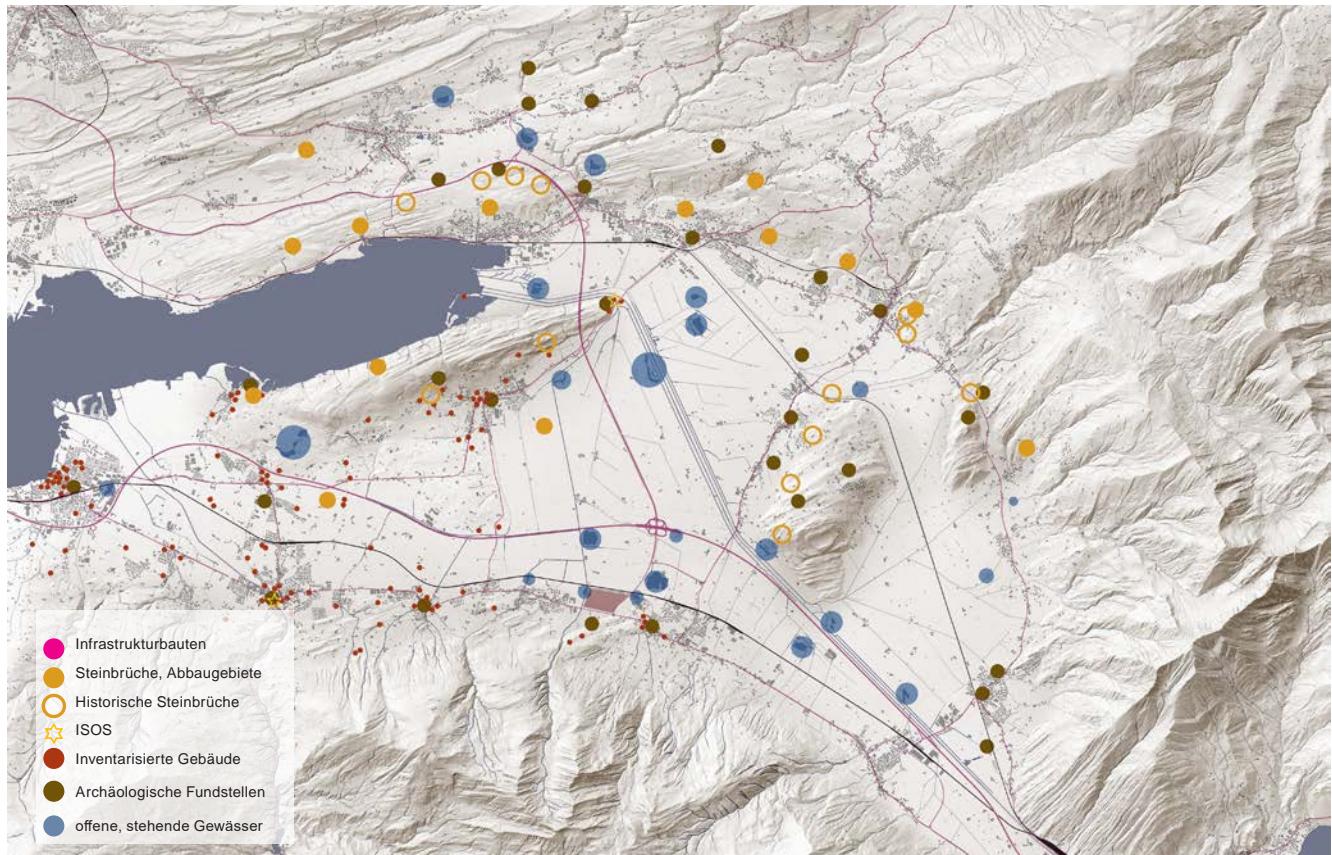
Bei der Entwicklung des Entwicklungsschwerpunkts Rietli geht es nicht einfach um das Rietli. Aus regionaler Sicht ist es wesentlich, dass die Leute, die im Rietli arbeiten, auch hier wohnen wollen. Und dass die Lebensqualität für alle hier optimal ist. Sonst führt die Entwicklung des Rietli zu einer kaum beeinflussbaren Zunahme der Zupendl-Bewegungen im Strassennetz.

Für Buttikon / Schübelbach und Reichenburg ist entsprechend bei den Überlegungen zur Entwicklung des Rietli der Fokus auf die Attraktivität als Wohnstandort immer parallel zur wirtschaftlichen Entwicklung im Fokus zu halten. Dazu gehören Naherholungsangebote, die intakte Natur, der gesellschaftliche Zusammenhalt, Wohnangebote für Familien / Singles / fürs Alter, attraktive Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr, sowie ein leistungsfähiges Angebot im öffentlichen Verkehr.

Wenn dies nicht garantiert werden kann, sind die Voraussetzungen für die Entwicklung des Rietli nicht gegeben.

LEBENSQUALITÄT IN DER LINTHEBENE, WASSER, HIRSCHEN UND DER HANGFUSS-RUNDWEG «TUGGENERSEE»

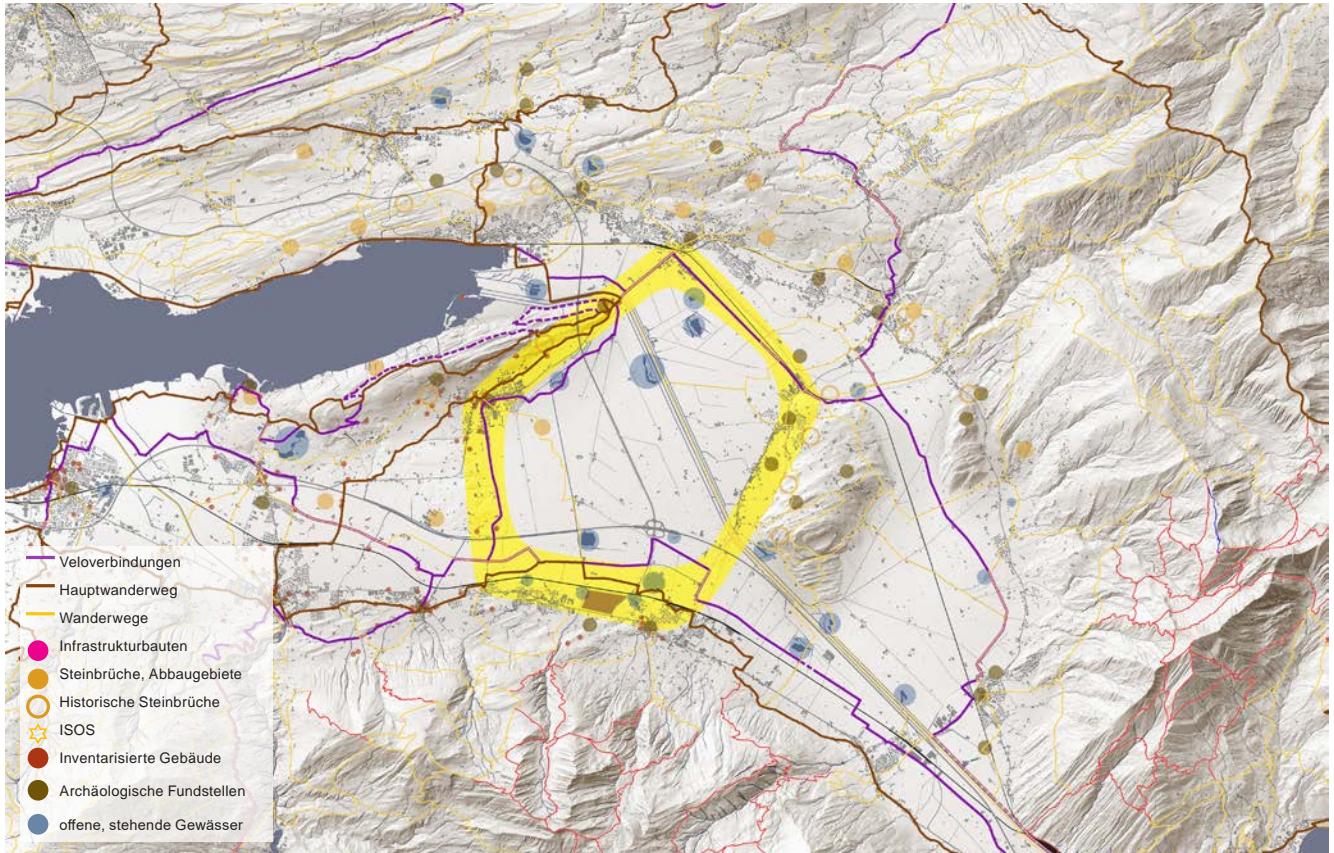
Das Rietli ist Teil einer Natur- und Kulturlandschaft mit regionalem touristischem Potenzial. Die Linthebene und die Lagen am Hangfuss rundherum sind reich an Bau- und Kulturdenkmälern, namentlich auch mit Bezug zur Wasserlandschaft und Geschichte der Ebene. Die landschaftliche Weite und Offenheit ist ein Alleinstellungsmerkmal der Region. Dieses Potenzial ist zu nutzen und inwertzusetzen, beispielsweise durch einen Hangfuss-Rundweg um den früheren Tuggenersee.



Reichhaltiges Umfeld Kultur und Natur in der Linthebene



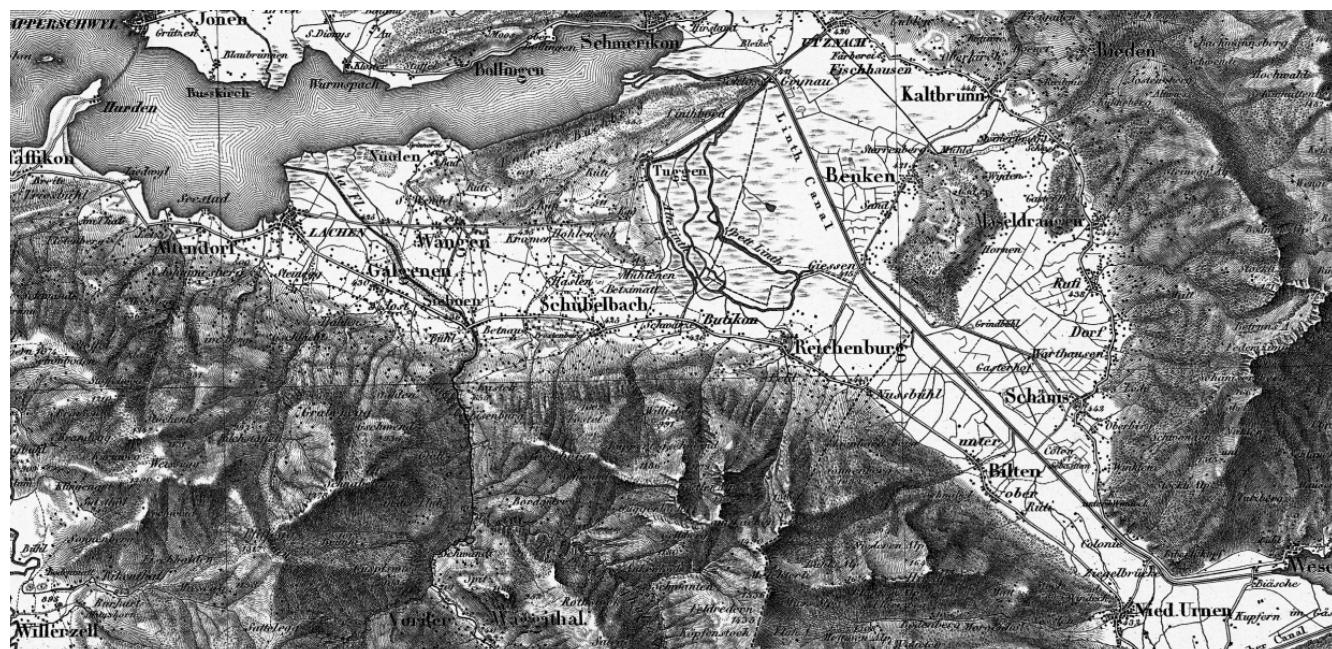
Landschaft und Gesellschaft, ein fruchtbare Miteinander



Der Hangfuss-Rundweg «Tuggenersee» auf den Spuren von Wasser, Natur und Kultur

DER HANGFUSS IST DAS SIEDLUNGSGEBIET, DIE H3 DAS RÜCKGRAT

Das Rückgrat der Siedlungsentwicklung in der Region ist die Hauptstrasse H3. Sie folgt dem südlichen Hangfuss der Linthebene und verbindet die Siedlungskerne. Alle Treppunkte am Hangfuss, von Niederurnen bis Siebnen, liegen an der H3. Die Siedlungsstruktur ist auf diese Achse ausgerichtet. Neuentwicklungen wie das Rietli sollen dieser Logik folgen.



Die H3 als Rückgrat des südlichen Hangfusses der Linthebene



Entlang der H3: eine Perlenkette von Orten mit starker Identität

DIE ERSCHLIESUNG DES RIETLI: NUR IM REGIONALEN KONTEXT LÖSBAR

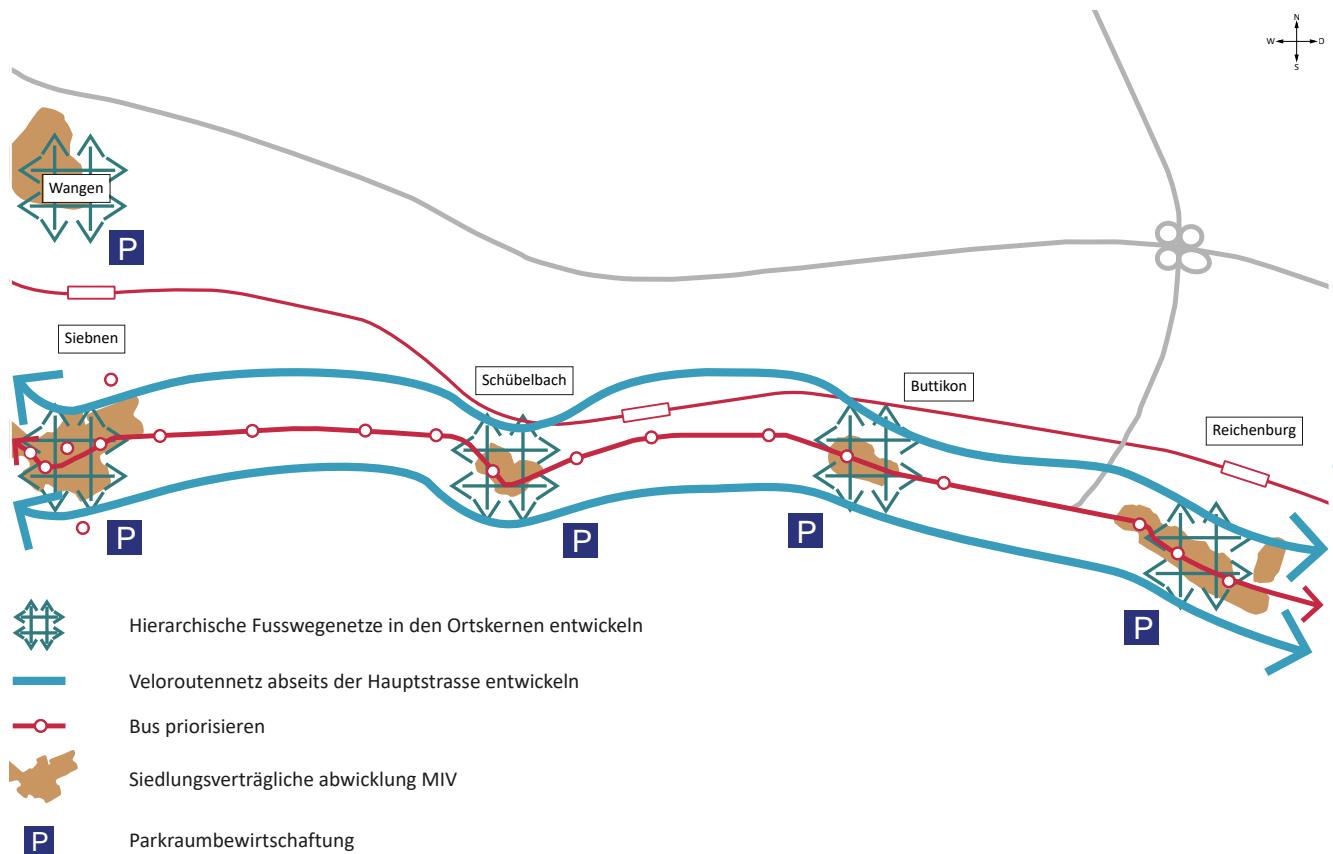
Im Auftragsbeschrieb ist festgelegt, dass die H3 keinen zusätzlichen Verkehr erhalten soll. Dies hat nicht nur die Entwicklung des Rietli Auswirkungen, sondern auf alle Projekte der Gemeinden an der H3, und auch auf das Verkehrsverhalten der bereits heute ansässigen Bevölkerung. Entsprechend ist die bauliche Entwicklung in der Region generell deutlich besser mit dem Gesamtverkehrssystem abzustimmen, als dies bisher der Fall war. Die Entwicklung in den vergangenen Jahren war hauptsächlich auf das Auto ausgerichtet. Velo, öffentlicher Verkehr und Fussverkehr haben in der Region bisher eine verhältnismässig geringe Bedeutung, Verkehrsmanagement-Massnahmen und Parkplatzbewirtschaftung sind nicht etabliert.

Es besteht jedoch durchaus Spielraum, um die Situation zu verbessern. Die Erschliessung mit dem Bus ist regional und lokal relativ gut gelöst und könnte breiter genutzt werden. Entlang der Siedlungsachse, auf der H3, fährt heute schon alle 15 Minuten ein Bus. Die Siedlungsentwicklung soll

priorär in der ganzen Region auf die Bushauptachse ausgerichtet werden.

Verbessert werden sollen auch die Velowege für den Alltags-Veloverkehr. Im Vergleich mit ähnlichen Regionen in der Schweiz könnte der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen deutlich höher liegen als heute – nicht nur im Zugang zum Rietli, sondern in der ganzen Region. Lokal sind Fussverkehrsnetze zu pflegen und weiterzuentwickeln. Im Umfeld des Rietli sind die vorhandenen Wege zu erhalten und das Wegnetz zu verdichten und aufzuwerten.

Massnahmen, mit denen die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden kann, wie beispielsweise Verkehrsmanagement und Parkraumbewirtschaftung, kommen nur zum Tragen, wenn sie auf regionaler Ebene angewendet werden. Eine Beschränkung solcher Massnahmen auf das Rietli reicht nicht, um eine Verkehrszunahme auf der H3 zu vermeiden.



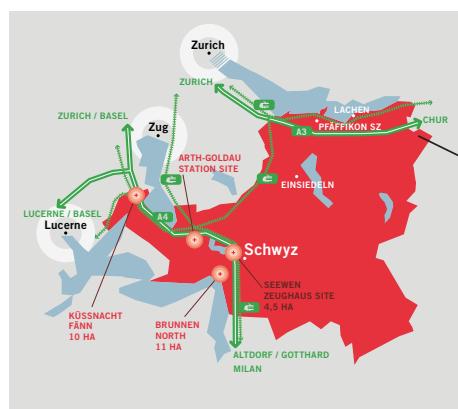
2. WIRTSCHAFTLICHES PROFIL DES RIETLI

Auch das ökonomische Profil des Rietli kann nicht isoliert definiert werden, sondern nur aus einer regionalen Perspektive und namentlich koordiniert mit den Potenzialen im anderen Entwicklungsschwerpunkt der Region beim Bahnhof Siebnen-Wangen. Die regionale Perspektive ist unverzichtbar, um zu prüfen, ob die Zielsetzung eines "hochwertigen Standorts für innovative, wertschöpfungsintensive Unternehmen" für das Rietli sinnvoll und realistisch ist.

2.1 WIRTSCHAFTLICHES UMFELD IN DER REGION HEUTE

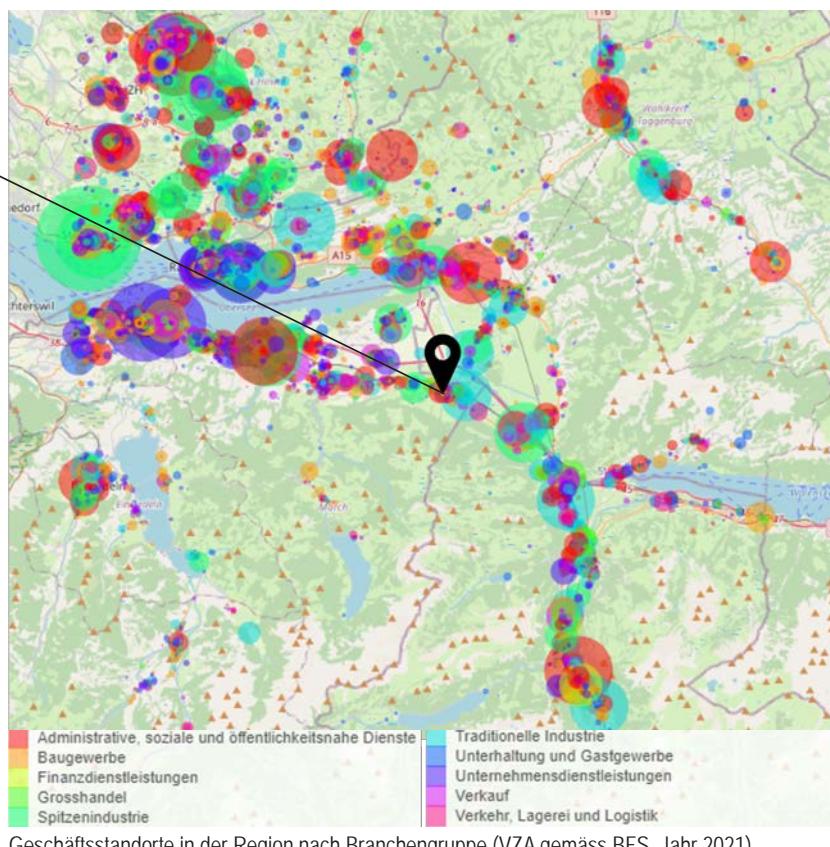
Das Rietli ist Teil einer Natur- und Kulturlandschaft mit regionalem touristischem Potenzial. Die Linthebene und die Lagen am Hangfuss rundherum sind reich an Bau- und Kulturdenkmälern, namentlich auch mit Bezug zur Wasserlandschaft und Geschichte der Ebene. Die landschaftliche Weite und Offenheit ist ein Alleinstellungsmerkmal der Region. Dieses Potenzial ist zu nutzen und inwertzusetzen, beispielsweise durch einen Hangfuss-Rundweg um den früheren Tuggenersee.

Mehrere Gebiete in der Region sind in den einschlägigen kantonalen Planungen von Schwyz und Glarus als Entwicklungsschwerpunkte (ESP) vorgesehen. Einige von ihnen verfügen über eine erhöhte Zentralität und gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Dazu gehören namentlich die Bahnhofsgebiete Pfäffikon und Siebnen-Wangen im Kanton Schwyz, sowie Ziegelbrücke / Niederurnen oder Näfels / Mollis im Kanton Glarus. Das Rietli liegt vergleichsweise peripher.

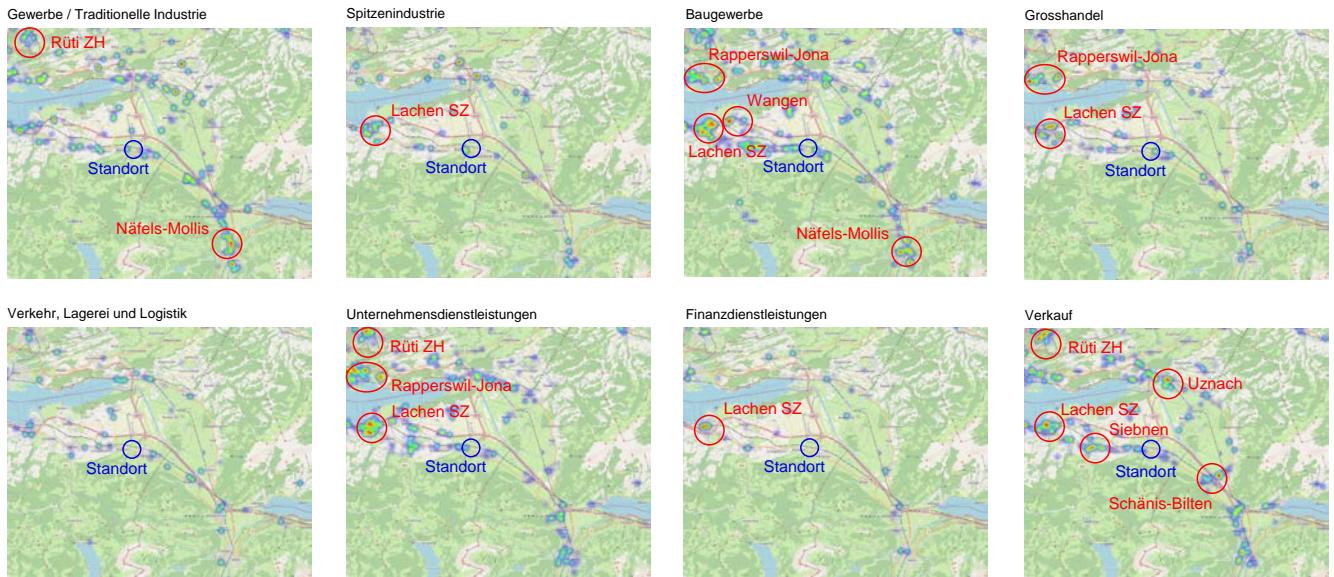


...peripherie Lage (Grossregion Zürich und Kanton Schwyz) und "dazwischen" (Pfäffikon/Lachen - Glarus Nord)

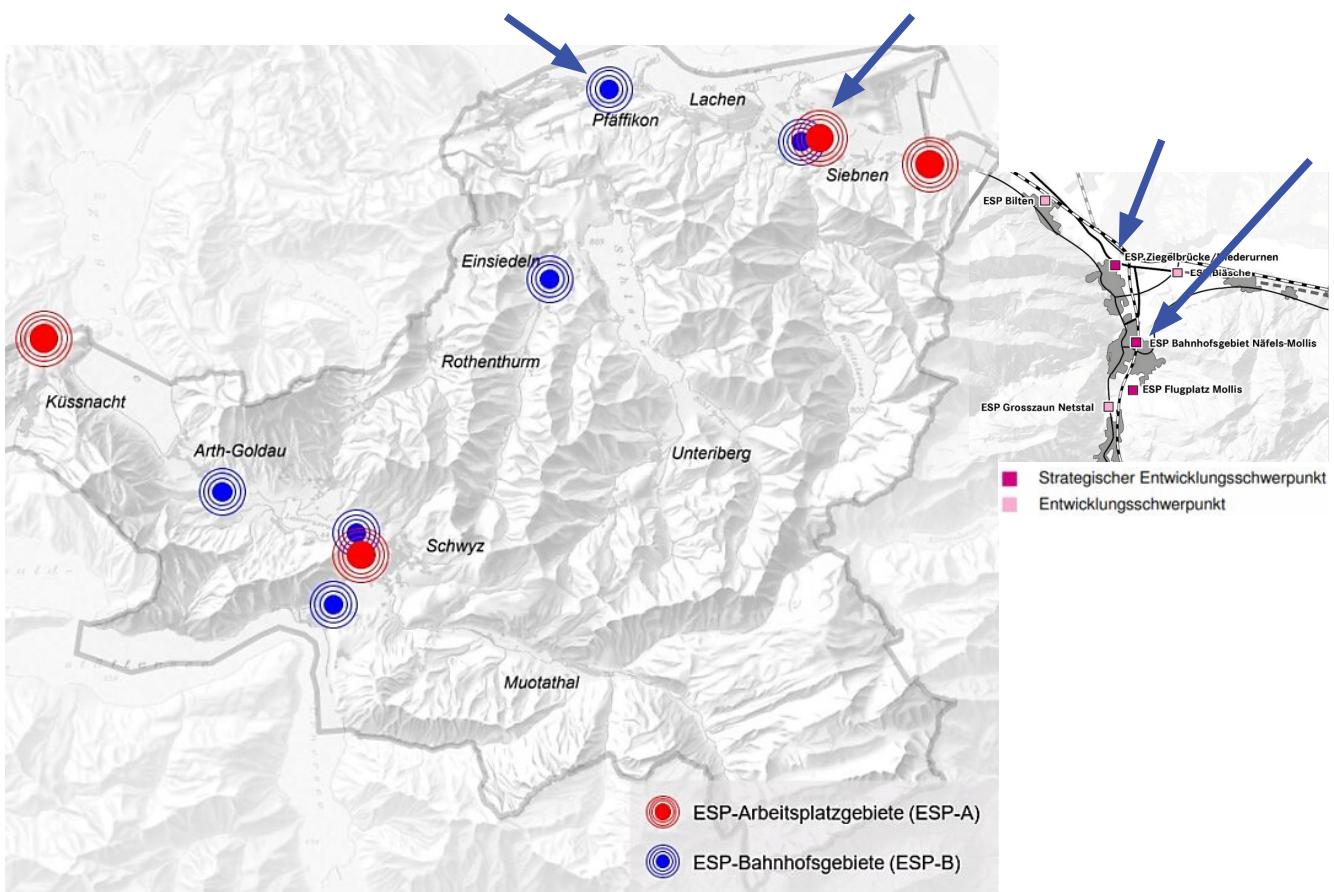
...Branchen aus dem 2. Sektor (Industrie) überdurchschnittlich vertreten



Wo liegt das Rietli (wirtschaftlich)? Wer arbeitet in der Region?



Das Rietli ist (aktuell) nicht für alle Branchen geeignet - der Fokus vergleichbarer Standorte in der Region liegt primär auf lokalen und regionalen Akteuren

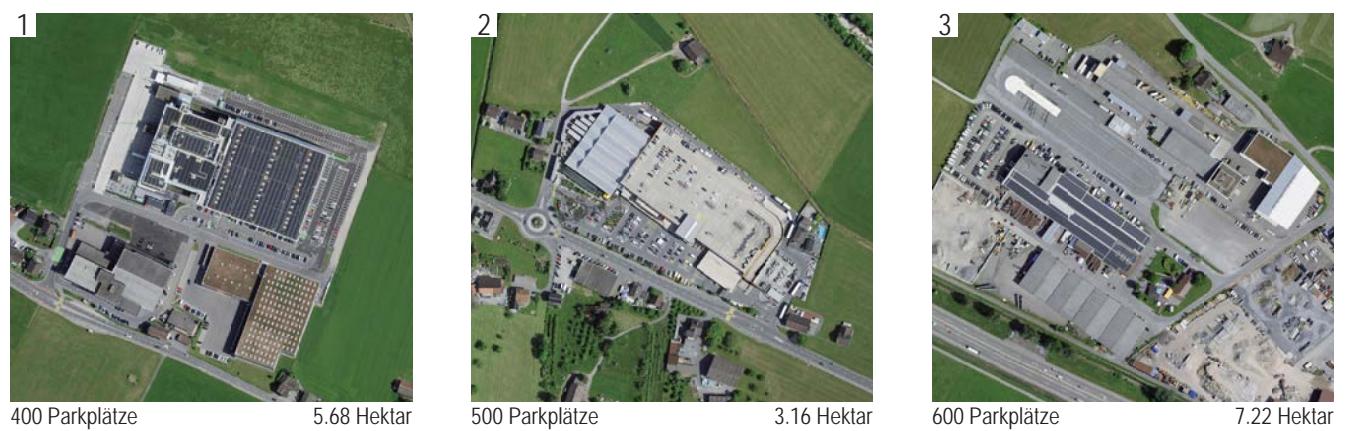


ESPs in der Region (Kantone SZ und GL)

In der Region gibt es neben den kommunalen Gewerbegebieten, die meist in unmittelbarer Nähe zum Wohngebiet liegen, auch verschiedene grossmassstäbliche Betriebe, die sich meist isoliert in der Linthebene befinden. Auffallend ist die hohe Anzahl an Parkplätzen.



Kommunale Gewerbegebiete in der Region, oft direkt angrenzend an Wohnquartiere



Grossmassstäbliche Betriebe in der Region, isoliert vom restlichen Siedlungsgebiet, auto-orientiert erschlossen und mit Parkierungsflächen, welche ohne weiteres 50% oder mehr der Arealfäche einnehmen



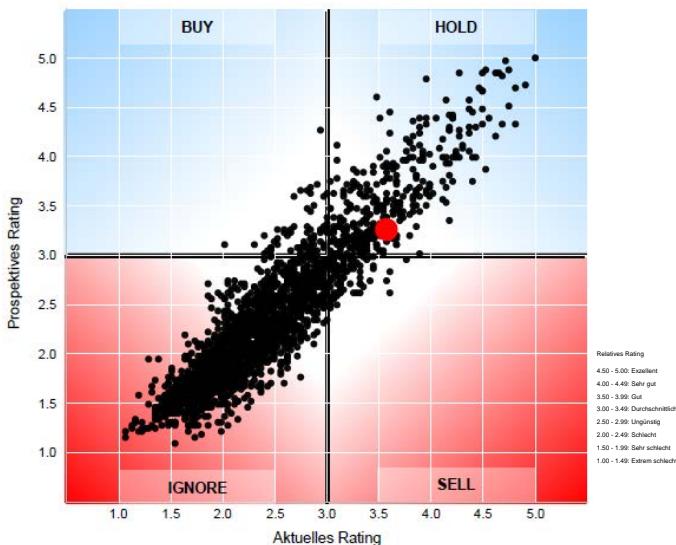
2.2 STANDORTQUALITÄTEN RIETLI

Bei einer Standort- und Marktanalyse werden verschiedene Betrachtungsebenen unterschieden: Die Makrolage umfasst die kommunalen und zum Teil regionalen Rahmenbedingungen, die den Immobilienmarkt und die Wertentwicklung von Immobilien beeinflussen, während die Mikrolage diese Rahmenbedingungen auf lokaler Ebene (unmittelbares Standortumfeld) umfasst.

Die Makrolage in der Grossregion Zürich und im Kanton Schwyz stellt einen Standortvorteil für die Entwicklung des Rietli dar. Zudem bietet der Standort eine sehr gute Erschliessung im Strassennetz, die den Zugang zu wichtigen Verkehrsachsen erleichtert. Eine Schwäche des Standortes ist dagegen die Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Sie ist verbesserungsbedürftig. Darüber hinaus hat das Rietli kein klares Image und liegt in peripherer Lage, was potenzielle Käufer oder Mieter abschrecken könnte.

Aus immobilienökonomischer Sicht bzw. aus Sicht eines möglichen Investors ist das Rietli derzeit für Geschäftsnutzungen ein mittlerer Standort, mit Verbesserungspotential hauptsächlich auf der Mikrolage-Ebene. Das Rietli hat primär als Gewebe- und Industriestandort gute Karten.

Beurteilung der Makrolage-Qualität (Geschäftsnutzungen):



prospektiv...

...für gewerbliche, industrielle Nutzungen sowie Verkauf gut

...für die weiteren Hauptnutzungen eher unterdurchschnittlich

Beurteilung der Mikrolage-Qualität (Geschäftsnutzungen, aktuell):



Hinweis: 1 = schlechteste Note, 5 = beste Note

...für Büro- und Verkaufsnutzungen mit Defiziten

...für gewerbliche / industrielle Nutzungen und Logistik gut

Standortqualitäten des Rietli in der Übersicht - Makro- und Mikrolage

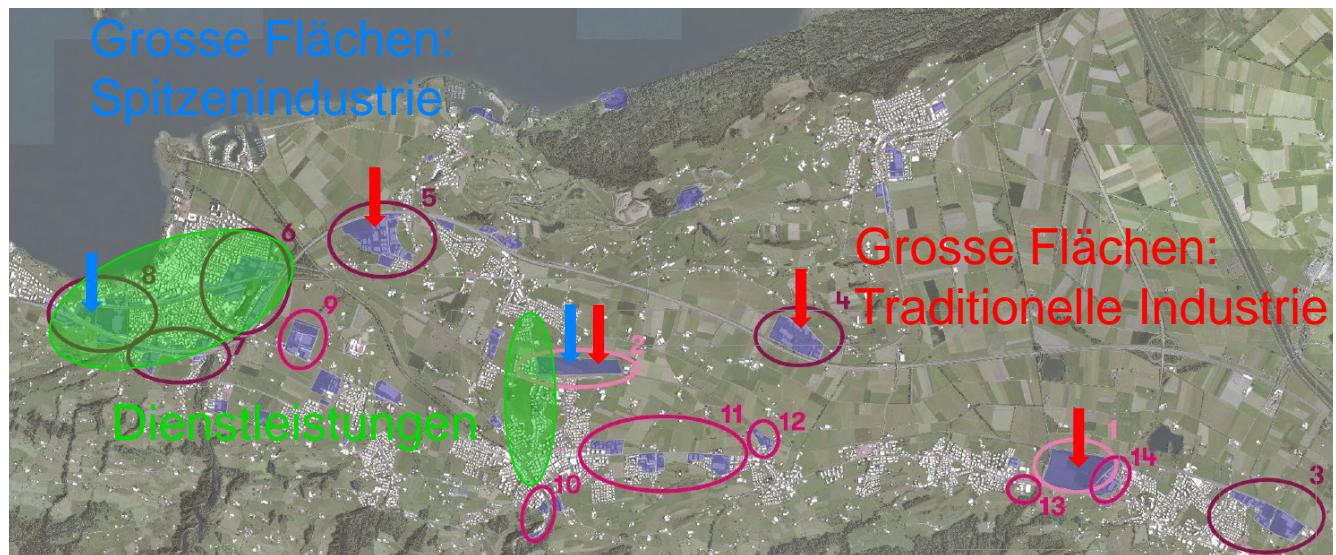
2.3 KONKURRENZANALYSE IN DER REGION

Flächenverfügbarkeit

Bei den kommunalen und überkommunalen Gewerbegebieten (Arbeitszonen Region March) besteht ein Mangel an grossen, unbebauten Flächen. Umgekehrt sind zahlreiche Gebiete unternutzt. Die kommunalen Gewerbegebiete sind mehrheitlich überbaut. Insbesondere die Gemeinde Schübelbach verfügt über einen unterdurchschnittlichen Bestand an unbebauten Flächen. Unbebaute Grundstücke ab 1 ha sind kaum mehr vorhanden.

Auf regionaler Ebene sind noch einige grosse bzw. zusammenhängende Grundstücke verfügbar. Aufgrund der Nachfrage dürfte es jedoch kurz- bis mittelfristig zu einer Verknappung kommen.

Dabei ist zu beachten, dass nicht jeder Standort für jede Nutzung geeignet ist, da Unternehmen verschiedener Branchen unterschiedliche Anforderungen an die Standortqualität stellen. So sind Logistik- und Produktionsunternehmen auf eine gute Anbindung an das überregionale Strassennetz angewiesen, während für Unternehmen aus forschungsnahen und wertschöpfungsintensiven Branchen die Anbindung an den öffentlichen Verkehr im Vordergrund steht. Die regionale Differenzierung der Standortqualität ist in der untenstehenden Abbildung schematisch dargestellt.



Eignung der verschiedenen Standorte der Region bezüglich möglicher wirtschaftlicher Profile

Standortqualitäten bezüglich Erschliessung im Vergleich

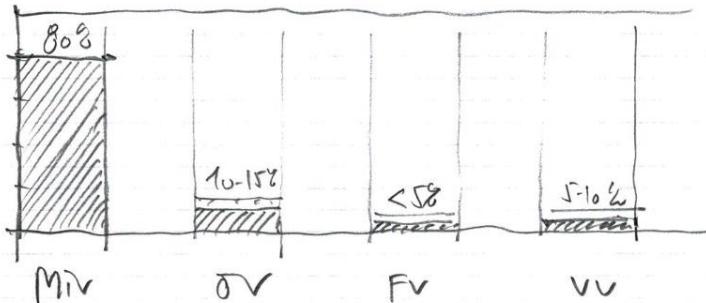
Im ESP Siebnen-Wangen ist die Makrolage für hochwertige Nutzungen aufgrund der höheren Zentralität, des besseren Standortimages und der besseren ÖV-Anbindung vorteilhafter als im ESP Rietli. Das Bahnhofsareal Siebnen-Wangen eignet sich vor allem für (arbeitsplatzintensive) Nutzer aus der Spitzenindustrie und dem 3. Sektor (Dienstleistungen), während im Rietli Nutzer aus der traditionellen Industrie (flächenintensive Betriebe) die primäre Zielgruppe darstellen. Aus Marktsicht sind die beiden ESPs somit komplementär.

Die Entwicklung in den beiden ESPs dürfte hauptsächlich zu neuen Firmenansiedlungen führen, so dass die Konkurrenz für bestehende Arbeits- und Gewerbegebiete als begrenzt angesehen wird. Dies zumindest, sofern die ESPs klar positioniert sind und raumplanerische Massnahmen wie

z.B. minimale Ausnützung und ausgeschlossene Nutzungen konsequent umgesetzt werden.

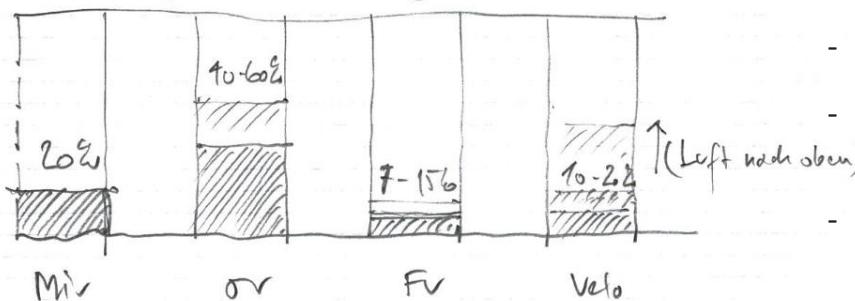
Aus Marktsicht gibt es also zahlreiche Argumente, die für eine Entwicklung in den beiden ESPs sprechen. Die Nachfrageaussichten sind gut und die Absorption durch die wirtschaftliche Dynamik sollte gegeben sein. Die Dimensionierung muss im Detail analysiert werden: im Rietli, um Verkehrsüberlastungen zu vermeiden und in Siebnen-Wangen, um eine Überproduktion an Geschäftsfläche zu vermeiden. Der ESP Siebnen-Wangen oder ein Teil davon hat auch ein gutes Entwicklungspotenzial in gemischt genutzten Zonen. Unternehmen, die im einen oder im anderen ESP zugelassen werden, müssen dem jeweiligen Profil entsprechen und die spezifischen Dichte- und Qualitätsanforderungen des betroffenen Standorts erfüllen.

ESP Rietli



- Standortqualität MIV: AAA
- Standortqualität öV: C oder D
- Erreichbarkeit zu Fuss: gering
- Erreichbarkeit Velo: mässig

ESP Bhf. Siebnen-Wangen



- Standortqualität MIV: B
- Standortqualität öV: A (B)
- Erreichbarkeit zu Fuss: ok, könnte deutlich besser werden
- Erreichbarkeit Velo: mässig, mit «Luft nach oben»

Vergleich der ESPs Rietli und Siebnen-Wangen bezüglich ihrer Erschliessungsgüte

2.4 RIETLI: DAS PROFIL

Die Standortqualitäten aus immobilienökonomischer Sicht des ESP-A Rietli bzw. die Ergebnisse der Standort- und Marktanalyse lassen sich wie folgt zusammenfassen (SWOT-Matrix):

- Stärken (S): Makrolage (Grossregion Zürich, Kanton SZ), sehr gute Strassenanbindung
- Schwächen (W): ÖV-Anbindung, Image/peripherer Standort
- Chancen (O): Grösse der Baufelder (USP auf überregionaler Ebene), konfliktfreie Nachbarschaft (keine unmittelbar benachbarte Wohnnutzung)
- Risiken (T): Überlastung Strassenverkehr (Haupttransportmittel für Güter und Arbeitnehmer), Sonderbauvorschriften (Einzonung/ESP)

Um eine marktfähige und ESP-würdige Entwicklung des Rietli zu erreichen, ist folgende Positionierung anzustreben:

ein Standort für grosse Industrien mit überregionaler Ausstrahlung (1-2x)

- ... für Neuansiedlungen resp. die Verlagerung aus der Grossregion / Schweiz / Ausland
- ... kompakte, dichte Überbauung
- ... Baufeld: 2.5 - 3.0ha Grundstücksfläche bzw. min. 20'000m² Geschoßfläche
- ... mehr als 100 Vollzeitäquivalente / ha



ein Standort für einen Innovations- und Gewerbe-Hub (1x)

- ... für regionale Akteure (Gewerbe bis High-Tech)
- ... kompakte, dichte Überbauung
- ... Baufeld: 0.5 - 1.0ha Grundstücksfläche bzw. 10'000 - 20'000m² Geschoßfläche
- ... 70-150 Vollzeitäquivalente / ha

ein Standort für mittelgrosse Industrien mit regionaler Ausstrahlung (2-3x)

- ... für Neuansiedlungen / Verlagerung aus der Region
- ... kompakte, dichte Überbauung
- ... Baufeld: 0.5 - 1.0ha Grundstücksfläche bzw. 10'000 - 20'000m² Geschoßfläche
- ... 50-200 Vollzeitäquivalente / ha

Positionierung des Rietli mit (von oben nach unten, entsprechend der sinnvollen Priorisierung):

- grossen Industrien mit überregionaler Ausstrahlung
- einem Innovations- und Gewerbe-Hub
- mittelgrossen Industrien mit regionaler Ausstrahlung

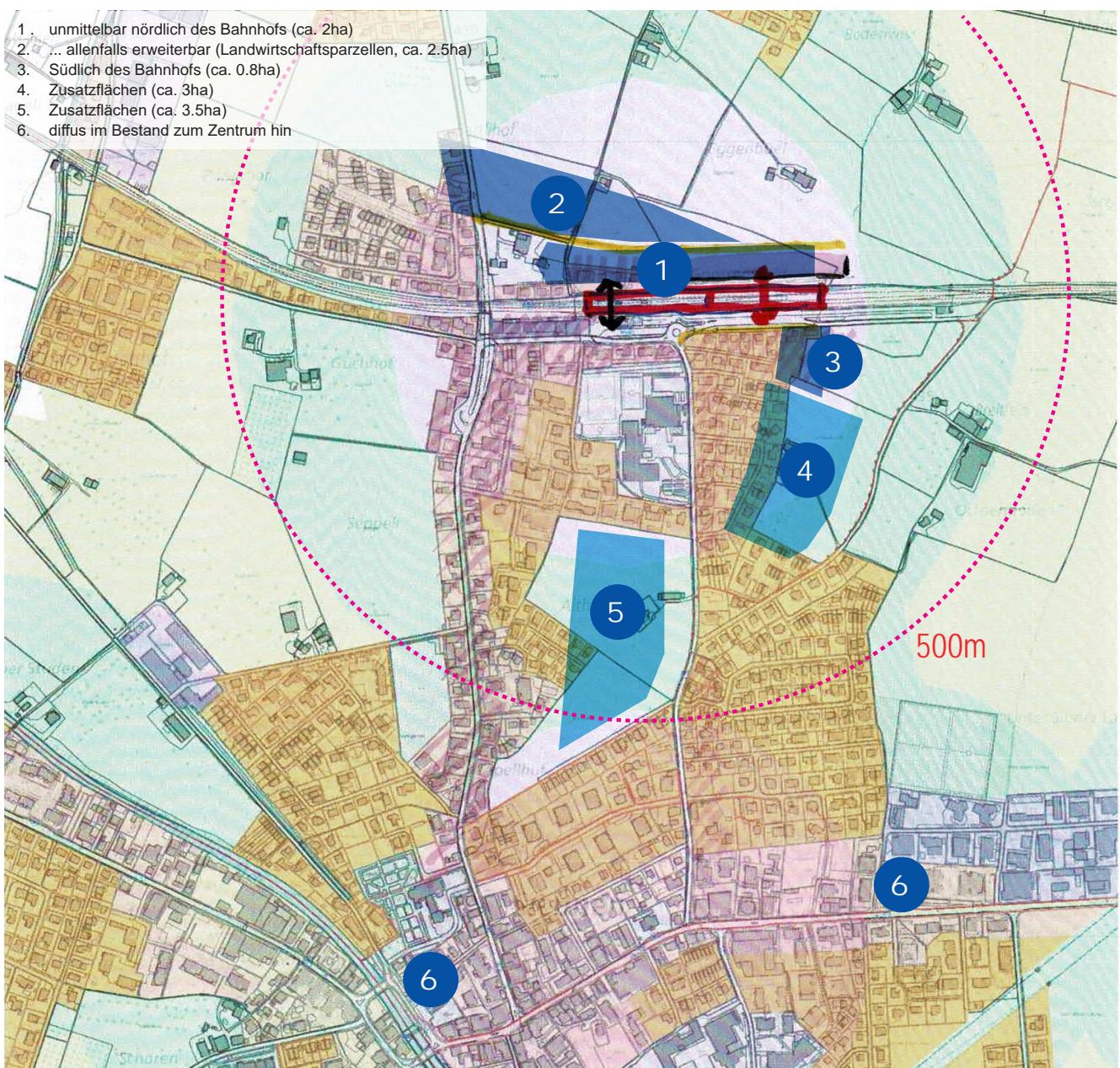
2.5 HYPOTHESE ENTWICKLUNGSSTOSSRICH-TUNGEN ESP SIEBNEN-WANGEN

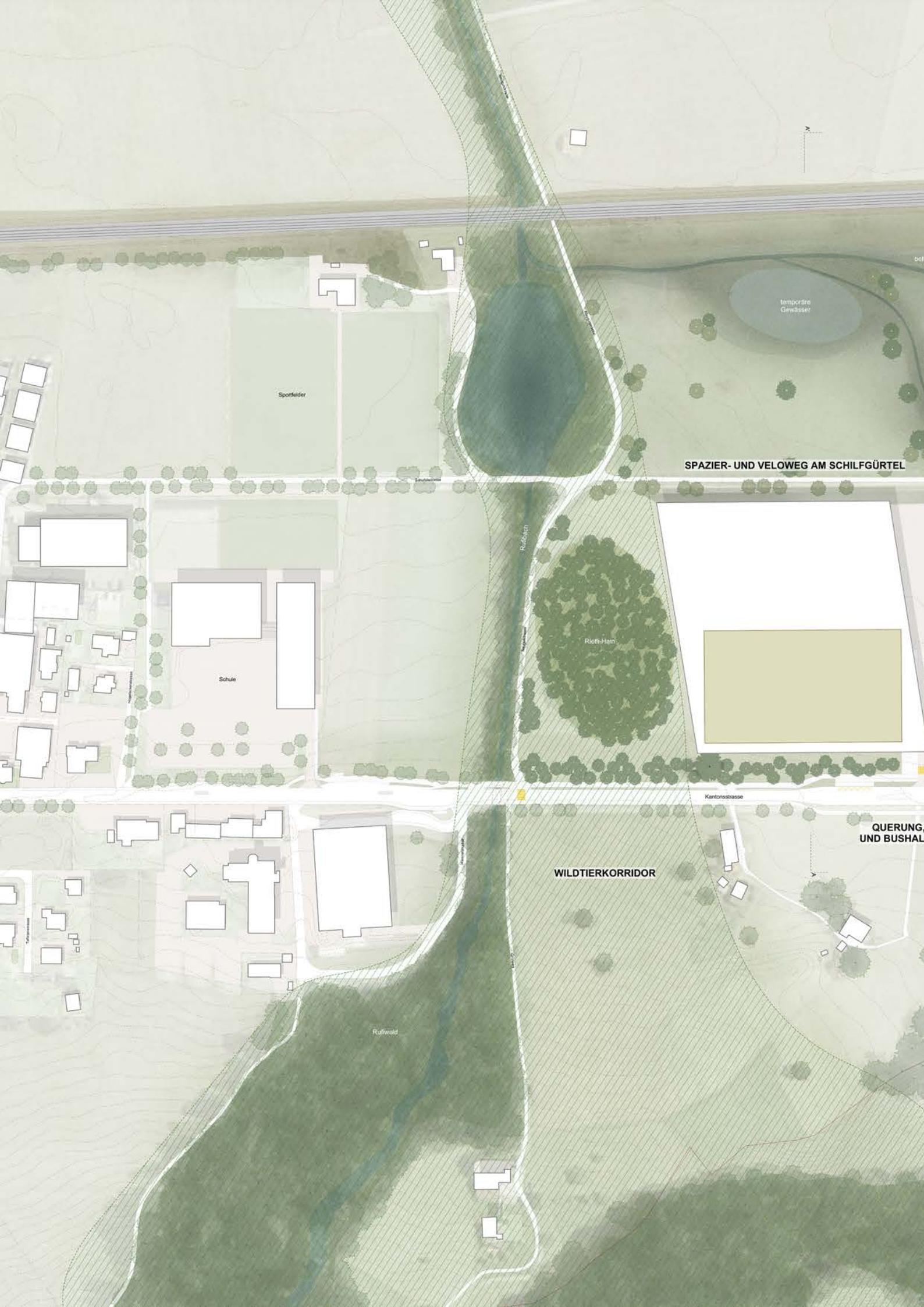
Der ESP-B Siebnen-Wangen eignet sich für hochwertige, arbeitsplatzintensive Nutzungen. Die Entwicklung soll verdichtet und dank der Lage am regionalen ÖV-Knoten auf die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ausgerichtet sein.

Mit diesem Profil muss sich der ESP nicht auf das unmittelbare Bahnhofsumfeld beschränken, sondern kann als Chance für den ganzen Siedlungskörper von Siebnen-Wangen genutzt werden, mit einzelnen rein für Arbeitsnutzungen reservierten Flächen, aber auch Arbeitsplatzentwicklungen im Zentrum des Siedlungskörpers in gemischt genutzten Flächen.

Für allfällige Teilflächen des ESP nördlich des Bahnhofs soll ein zweiter Perronzugang resp. eine zweite Gleisquerung ins Hauptsiedlungsgebiet von Siebnen-Wangen geschaffen werden. Damit erweitert sich der Einzungsbereich des Bahnhofs erheblich. Es könnte sinnvoll sein, diese neue, zweite Querung behindertengerecht auszustalten und dafür die vorhandene im Bestand bestehen zu lassen.

Der ESP Siebnen-Wangen braucht keinen Autobahnanschluss und trägt somit dazu bei, dass das Verkehrsverhalten in der Region nicht unterwandert wird. Die Parkplatz-Anzahl wird minimal gehalten.







3. RÄUMLICHE VISION RIETLI 2040

3.1 GRUNDPRINZIPIEN

Öffentlichkeit und Adressierung an der H3

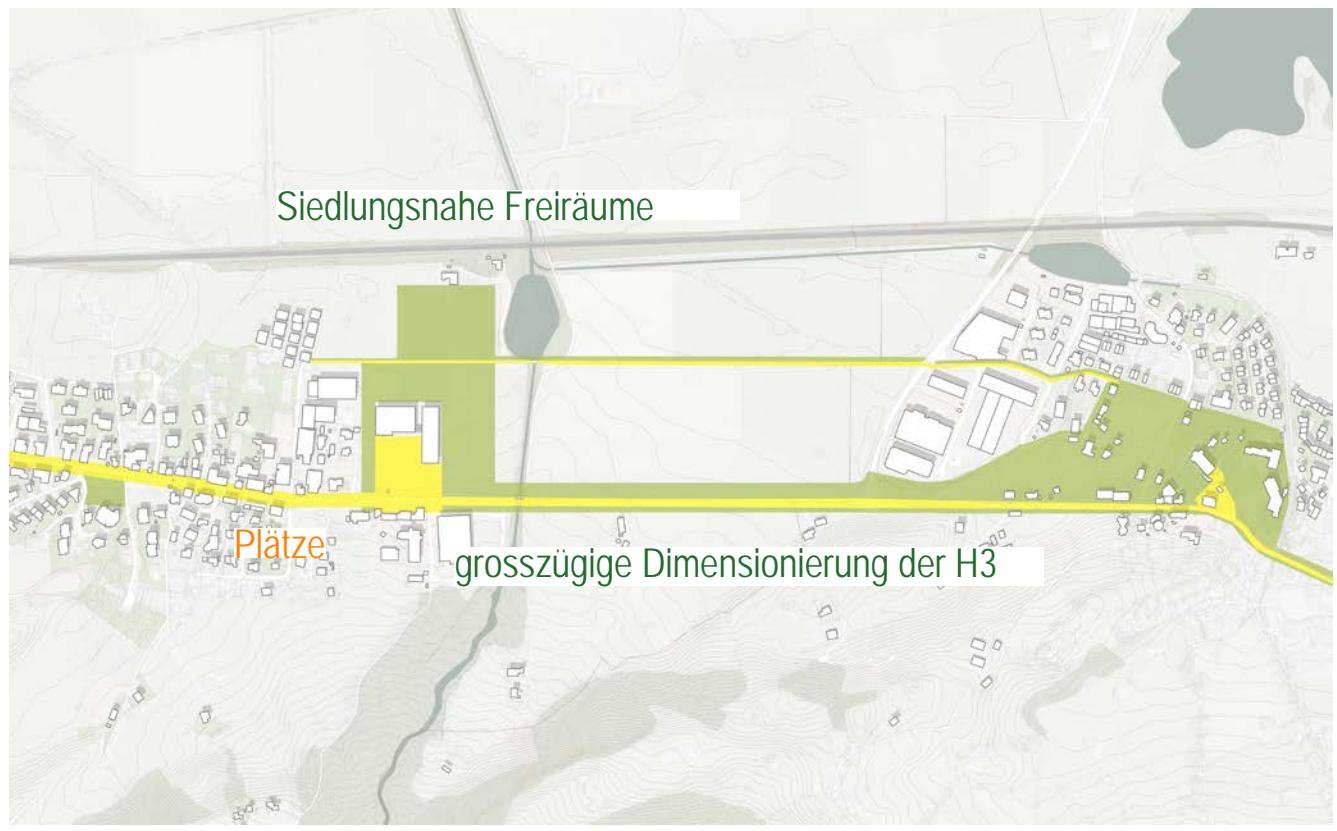
Fast alle wichtigen Orte in der March liegen entlang der Hauptstrasse H3, die dem südlichen Hangfuss der Linthebene entlang führt. Auch das Rietli hat seine Adresse an der H3. Die öffentlichen Räume im und durch das Rietli sind gemeindeübergreifend wirksam. Alle Nutzungen sind hier zugänglich und sichtbar. Die Landschaft ist erlebbar – hangaufwärts wie zur Ebene hin.

Erschliessung ab der H3 im ÖV, MIV und Schwerverkehr

Die Siedlungserweiterung im Rietli soll dem Prinzip des Anschlusses des Siedlungsgebiets an die Hauptstrasse H3 folgen. Damit wird eine klare Orientierung und saubere Hierarchie der Strassen ermöglicht.

Die Vorteile der Erschliessung ab der H3, und gleichzeitig Gründe warum das Rietli nicht direkt an den Autobahnzubringer angebunden werden soll, sind:

1. **Strassenhierarchie:** die Strassenhierarchie umfasst folgende einander nachgelagerten Stufen: Hochleistungsstrassen – Hauptstrassen – Sammelstrassen – Erschliessungsstrassen. Die verschiedenen Strassenfunktionen sollen idealerweise hierarchisch nur an die jeweils nächste übergeordnete Hierarchiestufe angeschlossen werden. Der Autobahnzubringer gehört hierarchisch zu den Hochleistungsstrassen, die Zufahrt zum Rietli ist eine Erschliessungsstrasse.

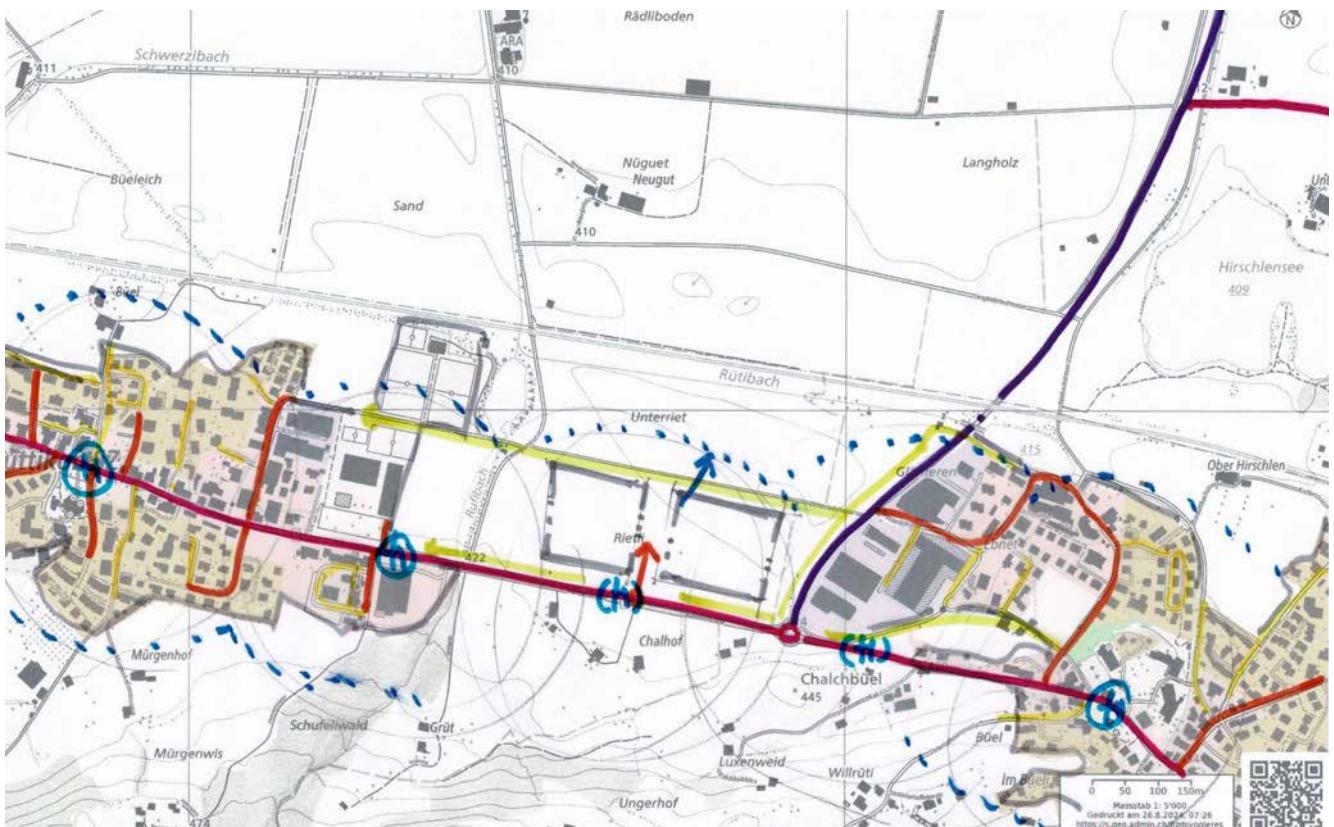


Öffentlichkeit und Adressierung des Rietli zur H3 hin

- Steuerbarkeit des Hochleistungsstrassenanschlusses:** Bei Strassennetzen, die eine Sättigungsgrenze erreichen, empfiehlt es sich, die Übergänge zwischen dem hierarchisch übergeordneten Hochleistungsnetz und dem nachgelagerten Hauptstrassennetz steuern zu können. Insbesondere sollen Bus- und Blaulichtorganisationen allfällige Rückstaubereiche umfahren können. Wenn die Verkehrs nachfrage entlang der H3 weiter zunimmt, wird der Anschluss an die Hochleistungsstrasse irgendwann gesteuert werden müssen. Dies würde unterwandert durch einen Anschluss des Rietli an den Autobahnzubringer zwischen H3 und Autobahn.
- Orientierung und Adressierung:** alle wichtigen Orte in der March sind auf die Hauptstrasse H3 ausgerichtet. Das soll auch mit dem Rietli so geschehen.
- Vorderseite mit Haupteingang, Rückseite mit Hintereingang:** der Haupteingang des Rietli soll auf die Hauptstrasse H3 ausgerichtet werden. Ein «Hinter-

eingang» von der Rückseite her, z.B. mit dem Velo oder zu Fuss, ist natürlich möglich. Ein Hintereingang mit dem Auto ab dem Autobahnzubringer wird aber nicht empfohlen, weil dieser die Vorderseite an der H3 konkurrenzieren respektive in Frage stellen würde. Aus dem Hintereingang für Autos würde letztendlich die Hauptzufahrt, so dass der eigentliche Haupteingang an der H3 zum Nebeneingang verkommen würde.

- Optimale Rahmenbedingungen für ein attraktives ÖV-Angebot:** der ÖV ist das Rückgrat der Siedlungsentwicklung und soll nicht über Umwege geführt werden. Eine Bus-Haltestelle an der Hauptstrasse H3 beim Hauptzugang zum Rietli ist möglich und wird empfohlen, wenn dort hunderte neuer Arbeitsplätze entstehen. Eine Umwegfahrt resp. Schlaufe der Busse, weg von der H3, würde die Attraktivität des ÖV für jene, die durchreisen wollen, beeinträchtigen.



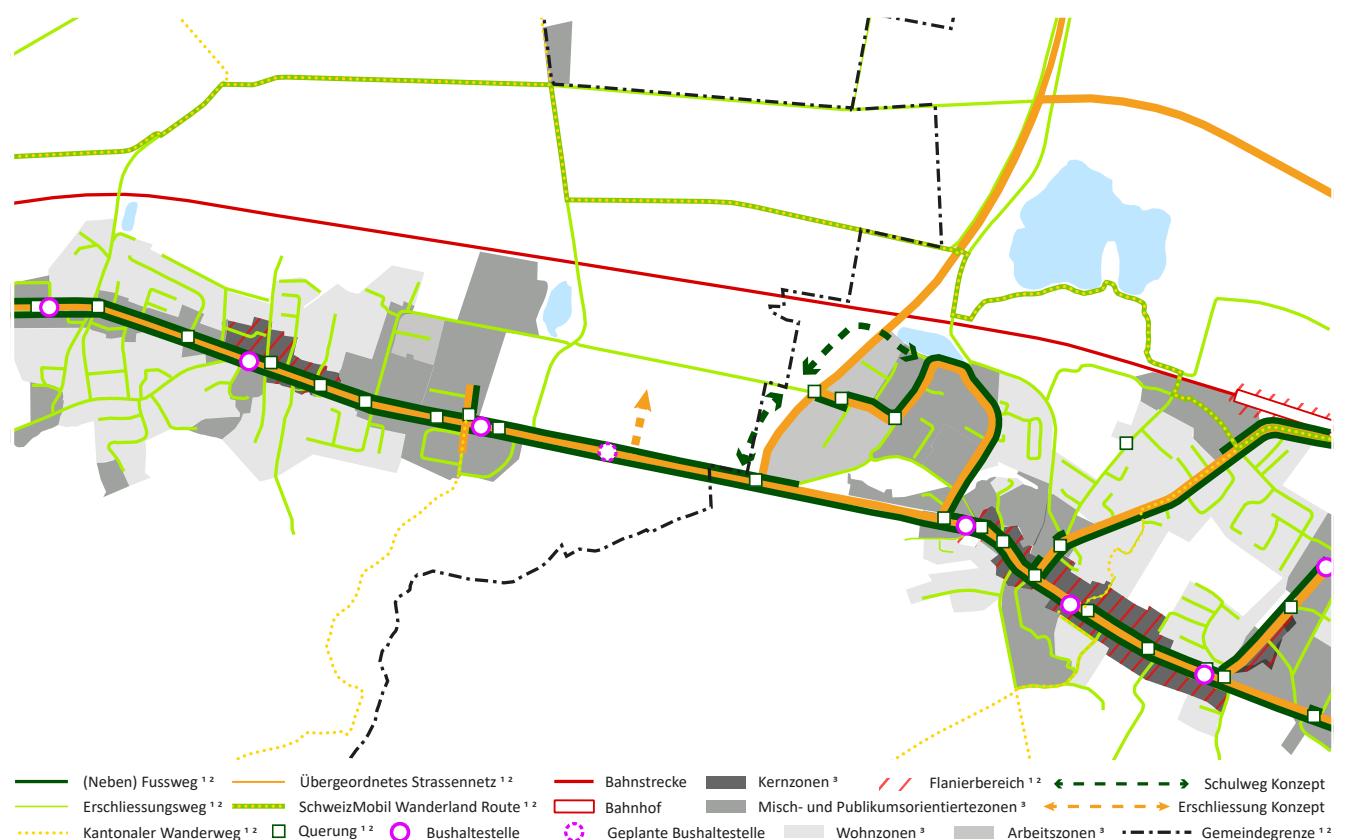
Erschliessung des Rietli ab der H3, für den ÖV, MIV und Schwerverkehr

Wegnetz für verschiedene Bedürfnisse im Fuss- und Veloverkehr

Fast alle wichtigen Orte in der March liegen entlang Das Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr zum und durch das Rietli wird ausgebaut und aufgewertet mit Blick auf die verschiedenen Nutzergruppen. Im Vordergrund stehen namentlich auch die Zugänge durch das Rietli zum benachbarten Schulareal in Buttikon.

Auch wenn die Erschliessung des Rietli ab der H3 definiert wird, können sichere Schulwege angeboten werden. Einerseits kann und soll entlang der Hauptstrasse H3 durchgehend ein Fuss- und Radweg angeboten werden, der entsprechend den Normen sicher auszustalten ist (Details dazu s.u. Kapitel 3.3). Zusätzlich wird empfohlen, entlang dem Autobahnzubringer einen neuen, zusätzlichen Fuss-

nd Radweg zu führen (mit Querung des Autobahnzubringers beim Rütibach), womit ab dem Rietliweg / Achse Schufelistrasse – Unterriedstrasse eine kreuzungsfreie Verbindung zwischen Buttikon und Reichenburg angeboten werden kann. Hier können sich die Schülerinnen und Schüler austoben, ohne Gefahr zu laufen, den Strassenverkehr zu wenig zu beachten.



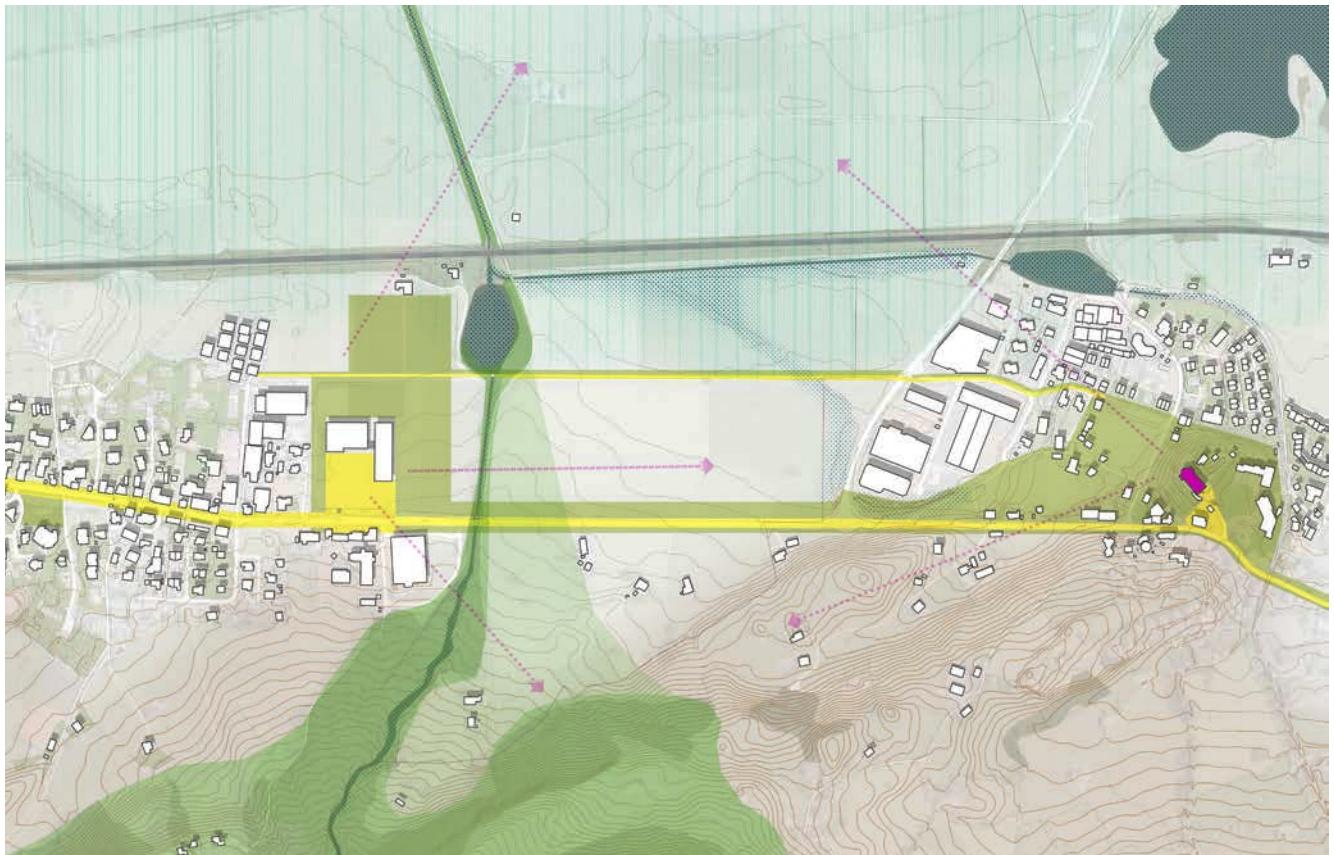
Netzwerk und Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr zum Rietli und im grösseren, regionalen Rahmen am südlichen Hangfuss der Linthebene

Gegebene Strukturen und äussere Landschaft stärken

Das Rietli schafft sich keine eigene, künstlich hergestellte innere Landschaft zwischen den neu zu erstellenden Bauten. Stattdessen wird durch die maximal kompakte Bebauung im Rietli die bestehende Landschaft so wenig wie möglich beeinträchtigt und somit als qualitätsvolles Umfeld für die Arbeitenden im Rietli und die Bevölkerung der zwei Standortgemeinden erhalten.

Dadurch bleiben auch wesentliche Flächen für eine landwirtschaftliche Nutzung bestehen. Gleichzeitig wird die Beeinträchtigung des Wildtierkorridors entlang des Rufibachs sowohl räumlich wie auch bezüglich Licht- und Lärmimmissionen minimiert. Für das Wassermanagement im Rietli entsteht zusätzlicher Spielraum gegenüber der bisherigen Planung: es kann ohne umfangreiche

infrastrukturelle Massnahmen in die bestehende Landschaft eingebettet werden. Rufibach, Rütibach und Chalchbüelbach werden als naturräumliche Korridore aufgewertet und tragen zur Verbindung und Vernetzung zwischen Ebene und Hang bei.



Die Attraktivität des Rietli hängt mit der Inwertsetzung der bestehenden Landschaft zusammen

Maximal kompakte bauliche Entwicklung

Die Bebauung des Rietli zeichnet sich durch ihre Flächeneffizienz aus. Innerhalb der gestärkten «äusseren» Landschaft wird ein kompakter Bereich zwischen H3 und Rietliweg / Achse Schufelistrasse – Unterriedstrasse für die effektiven Baufelder vorgesehen. Nur der südliche Teil des Gebiets zur H3 hin wird also für die Entwicklung des ESP benötigt: rund 5.8ha, anstelle der gemäss ESP-Perimeter möglichen 13.7ha. Trotz der Reduktion der einzuzonenden Fläche um 60% (!) entsteht Raum für 800 bis 1300 Arbeitsplätze im Rietli. Die Entwicklung findet auf gutem Baugrund am Hangfuss statt.

Alle Gebäude und Unternehmen haben einen direkten Ausblick, Bezug und Zugang zur bestehenden, umgebenden Landschaft. Das ganze bebaute Gebiet ist ab der Bushaltestelle auf der H3 auf kurzen Wegen zu

erreichen. Die innere Erschliessung ist maximal effizient organisiert, so dass der Flächenverbrauch und die Versiegelung minimiert wird. Der Innovations- und Gewerbehub kann bei Bedarf über eine interne, vertikale Erschliessung mit Rampen zwischen den verschiedenen Stockwerken auch für Lieferwagen erschlossen werden.

Diese Haltung bezüglich minimiertem Ressourcenverbrauch und maximaler Kompaktheit wird zum Alleinstellungsmerkmal des Rietli im Vergleich zu anderen Standorten in der Region.

Der Volumenausgleich Aushub/Aufschüttung ist innerhalb des bebaubaren Bereichs anzustreben, wobei für die effiziente Erschliessung des Gebiets eine einheitliche innere Geländehöhe anzustreben ist (mit Ausnahme der Zufahrt ab der H3). Damit wird die Erschliessung vereinfacht und



die Bauten liegen auf einer leicht erhöhten Plattform gegenüber dem nördlichen Teil des Rietli, was für den Hochwasserschutz vorteilhaft ist. Dank der Kompaktheit sind die Auswirkungen der Regenwasserbewirtschaftung pro m² Nutzfläche sehr gering.

Grundsätzlich ist für die Bauten eine Zielhöhe von rund 20m ab der inneren Geländehöhe vorgesehen, was je nach Unternehmen 3-4 geschossige Bauten erlaubt, mit einer Stapelung der Büros und Forschungsflächen über den Produktionshallen. Die oberen Geschosse werden mit Terrassen abgestuft, um die Wirkung der hohen Bauten zur Umgebung hin – unteres Rietli und H3 – zu reduzieren. 20m ist dabei eine Richthöhe. Bauten, die gesamthaft weniger als 16m hoch sind, sollen nicht erlaubt sein; Ausnahme sind einzelne Bauteile wie Terrassen. Mehrhöhen sind möglich bis 22m, in Ausnahmefällen bis

25m, müssen aber gut begründet sein und mit Massnahmen zur Abstufung umgebungsverträglich angepasst werden. Insbesondere sind dabei Blickbeziehungen in die Umgebung zu garantieren, beispielsweise zur Kirche von Reichenburg.

Die höchsten Volumen liegen tendenziell zur H3 hin, wo der Höhenunterschied zwischen H3 und ESP-Bebauung eine ausgleichende Wirkung hat.



3.2 LANDSCHAFTLICHE EINBETTUNG, GESTALTUNG UND FUNKTIONALITÄTEN

Wasserdynamik ändert das Landschaftsbild

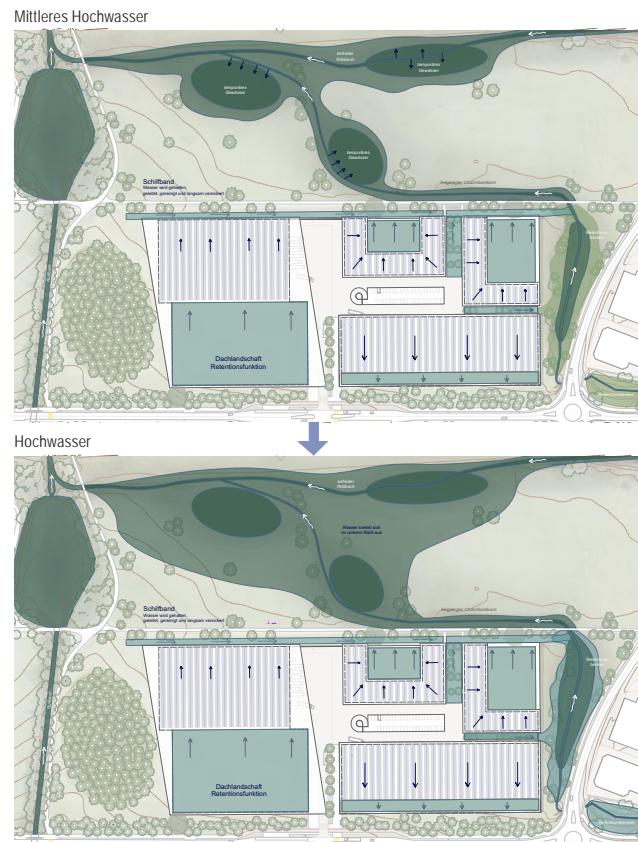
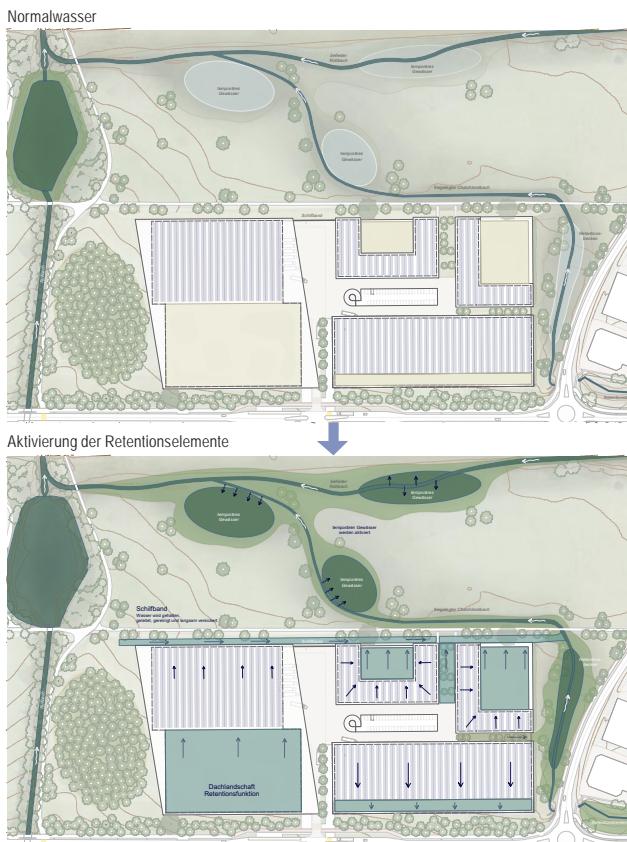
Im Rietli überlagern sich die Wasserbewirtschaftung des ESP und die Anforderungen an den Hochwasserschutz in Zusammenhang mit den drei hier zusammenlaufenden Bächen.

Die Wasserbewirtschaftung ausgehend vom ESP betrifft in erster Linie den Umgang mit Dachflächen- und Platzwasser. Eine erste Sammlung (Dachwasser) und Vorreinigung (Platzwasser) erfolgt im schmalen Schilfgürtel entlang der Sockelfassade zum Unterrietweg hin. Von da aus wird das Wasser in den Chalchbüelbach geleitet, der in die Landwirtschaftsfläche (Schnittwiese) nördlich des Rietliwegs integriert ist. Hier besteht bei starkem Regenfall die Möglichkeit einer temporären Überflutung, woraus sich auch ein erhöhter Naturwert ergibt.

Die unabhängige Führung der drei Bäche, Rüti-, Rufi- und Chalchbüelbach, und ihrer (zeitlich teils versetzten) Hochwassereignisse ist möglich. Für den Chalchbüelbach bedarf es gegebenenfalls eines Systems mit Rücklaufsicherung (Klappe) ab dem Rütibach.

Der Rufibach erhält wie im Hochwasserschutzkonzept vorgesehen einen flächigen Überflutungsschutz. Das vorgeschlagene, ovale und dichte "Rietliwäldli" westlich des überbaubaren Bereichs des ESP ist ein kühler Ort, sowie ein Trittstein für den Wildwechsel und weitere Artengruppen.

Die Qualitätsanforderungen für die Entwicklung des ESP greifen also insbesondere auch in die Landschaft und auf das Dach aus. Eine integrale Sicht auf den Wasserabfluss, die stufenweise Retention und Versickerung ist an diesem Standort nötig und sinnvoll.



Wassermanagement im Rietli, Hypothese grossflächige Inanspruchnahme des nördlichen Teils des Gebiets

Landschaftliche Interventionen an der baulichen Entwicklung im Rietli

Der überbaubare Bereich des Rietli ist Teil der Landschaft zwischen Linthebene und Hang.

Die Zwischenräume zwischen den Bauten, oder «Fugen» der Plattform, dienen entweder der Funktionalität des Rietli (Verkehrs- und Logistikflächen) oder aber der Aufenthaltsqualität (Fugen mit Grün und Ausblick in die umgebende Natur).

Die Dachflächen sind als Gründächer mit Photovoltaikanlagen ausgebildet.

Ein Baumsaum begleitet die Hauptstrasse H3 und wertet namentlich den dort liegenden Fuss- und Radweg auf, während der Rietliweg (Unterrietstrasse) durch eine lockere Setzung von Einzelbäumen begleitet wird. Beide, Baum-

saum an der H3 und Einzelbäume am Rietliweg, können gepflanzt werden, bevor die bauliche Entwicklung startet.

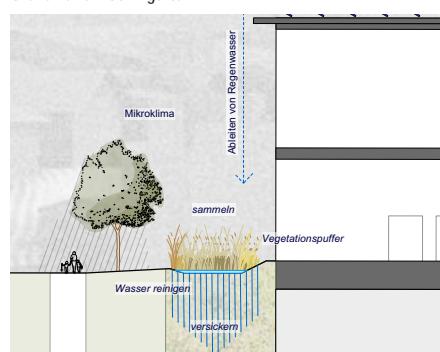


Übersicht der landschaftlichen Interventionen in Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung

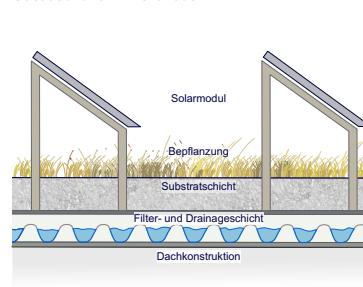
Das Potenzial der Dachflächen für Kompensationsmaßnahmen ist zu nutzen. Gründächer oder Grassodendächer mit erhöhter Retentionswirkung sind vorzusehen, in Kombination mit Photovoltaik-Anlagen. Dadurch entstehen auf den Dachflächen geschützte Lebensräume für Bodenbrüter (keine jagenden Hauskatzen oder störende Hunde).

Für die Fassaden der Bauten sind Anforderungen an deren Gliederung und Begrünung zu entwickeln. Dies wird zu einem weiteren Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen Gewerbegebäuden im Umfeld.

Grüne Puffer - Schilfgürtel



Gebäudehülle - PV Gründach

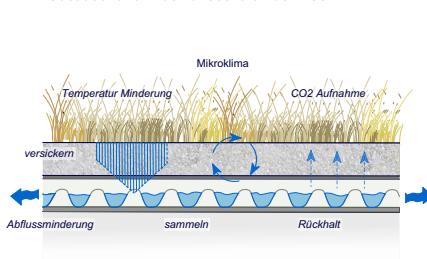


Fensterfabrik, Hagendorf, Koepflipartner LA
Graber & Steiger Arch.

Grüne Puffer - vertikale Strukturen



Gebäudehülle - Dachlandschaft Flachmoor

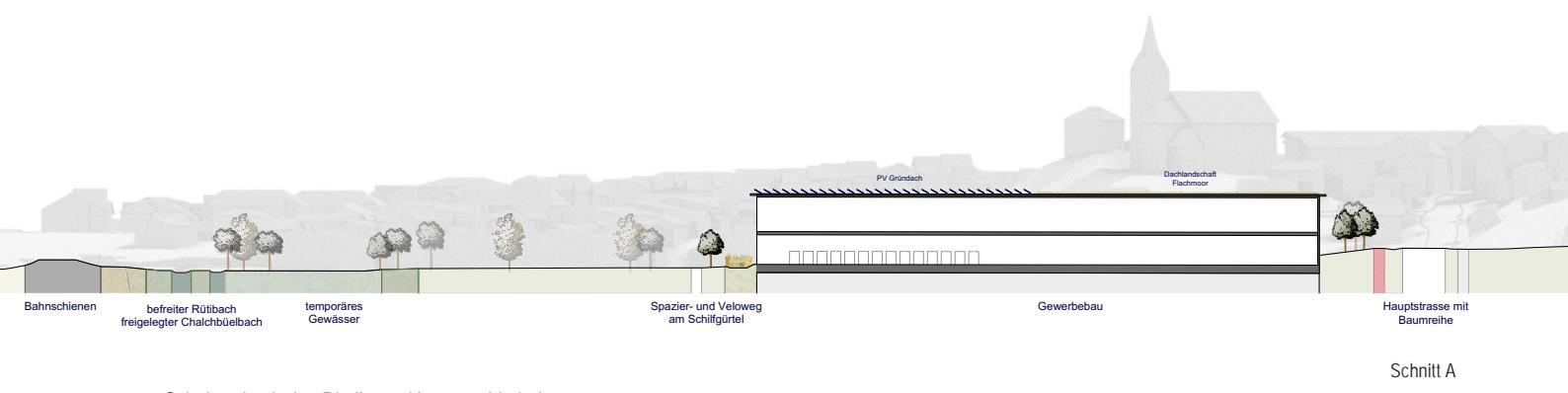
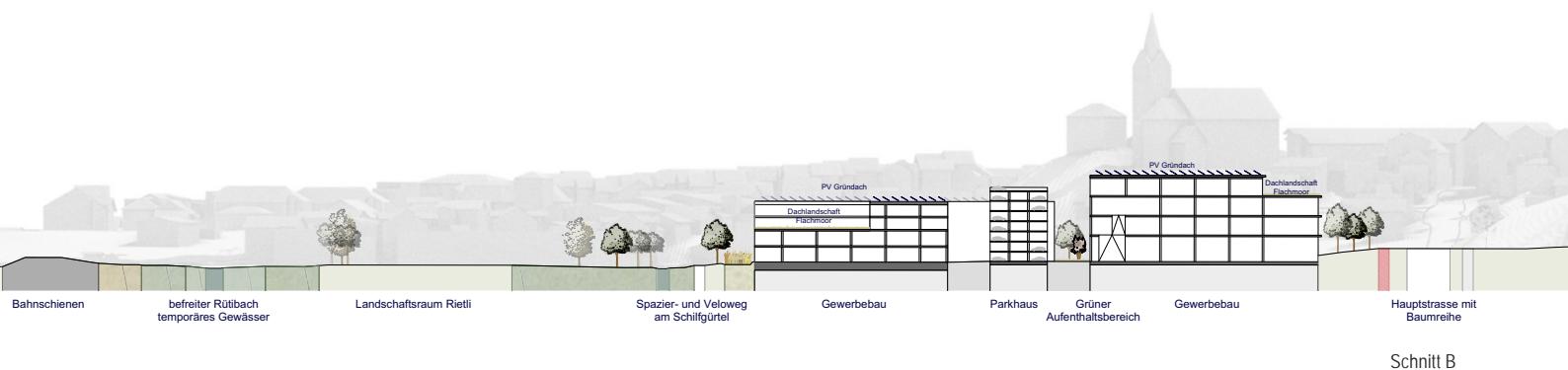


Fensterfabrik, Hagendorf, Koepflipartner LA
Graber & Steiger Arch.

Landschaftliche Interventionen an der Bebauung im Rietli

Zwischen Aushub und Aufschüttung der vorgefundenen Topografie wird eine Plattform mit gleichbleibender Höhenlage (auf ungefähr mittlerer Höhe zwischen der H3 und dem nördlichen Teil des Rietli) geschaffen. Dadurch wird die Erschliessung im ESP vereinfacht und die Bauten können maximal kompakt angeordnet werden.

Die Entwässerung der Dächer und Plattform erfolgt zur Ebene hin ins untere Rietli. Die Rietflächen (extensive Wiesentypen) finden auf den Dächern neue Flächen vor.



Schnitte durch das Rietli vom Hang zur Linthebene

Landschaftspflege und -nutzung

Für den nördlichen, unüberbauten Teil des Rietli ergeben sich verschiedene Szenarien der Landschaftspflege und -nutzung:

- Szenario Landwirtschaft: Weiternutzung der Fläche als Schnittgraswiese mit wenigen Baumsolitären, temporär geflutet, Naturwerte (Direktzahlungspotenzial auszuloten)
- Szenario Landschaftspark/Naherholung: Wasserbüffel als Nutztiere und naturnaher Landschaftspfleger mit «Kulturfolger-Arten», Beobachtungsstationen entlang des Unterrietwegs, Baumgruppen und Einzelbäume

Je nach Zielszenario sind Wassermanagement und Hochwasserschutz unterschiedlich auszubilden und braucht es beispielsweise gegen den Rütibach einen zusätzlichen Damm oder auch nicht.



Greifensee Rietlandschaft



Wasserbüffel



Storch



Limikolen

Möglichkeit neuer Formen der Landschaftspflege in Zusammenhang mit dem Wassermanagement

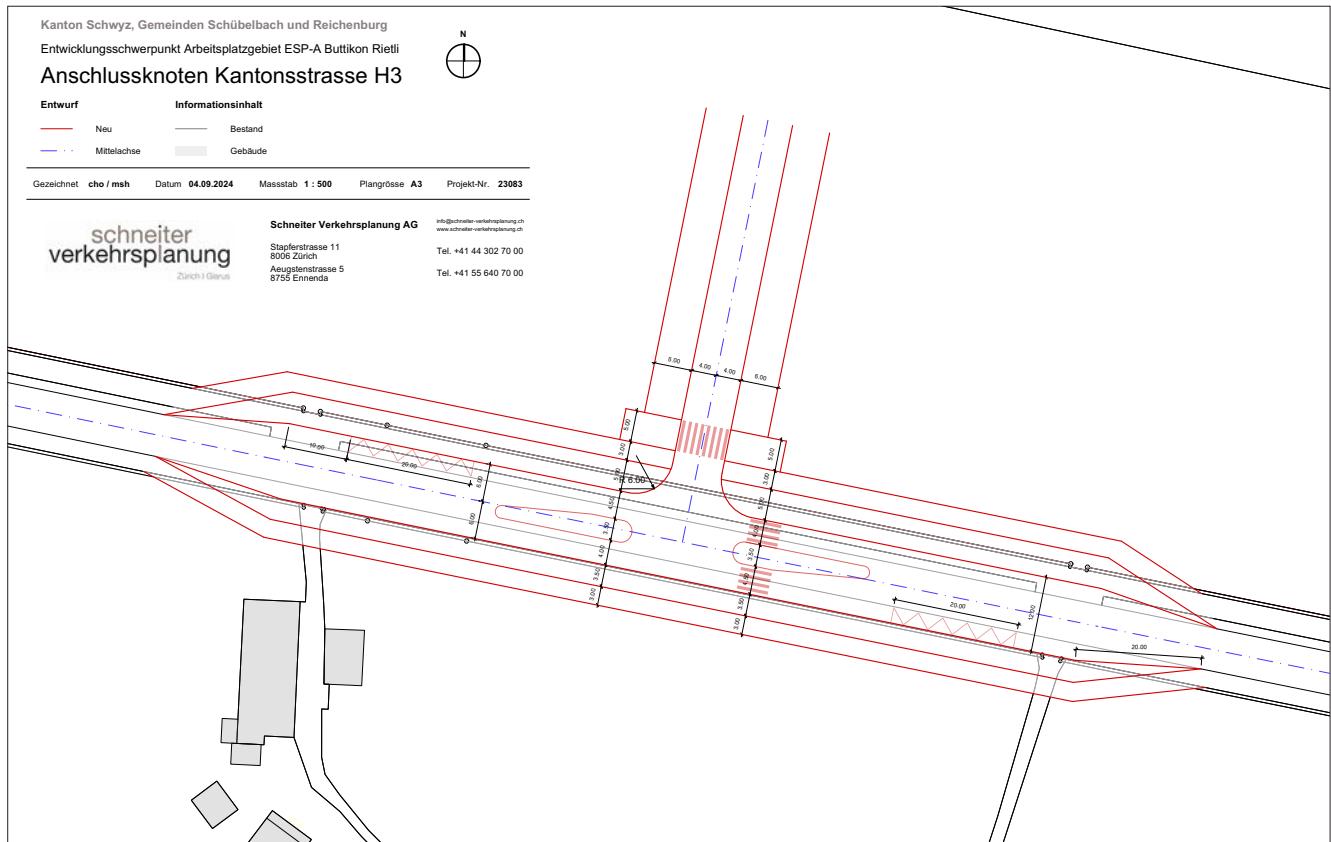
3.3 ERSCHLIESUNG UND PARKIERUNG – DETAIL

Effizienter, aufwärtskompatibler Knoten an der H3

Der Anschlussknoten der Arealerschliessung an die H3 soll ausreichend und grosszügig dimensioniert werden. Die behindertengerechte Bushaltestelle soll «im Schatten» nach dem Knoten angeordnet werden, als Fahrbahnhaltestelle mit einer überbreiten Fahrbahn, womit nachfolgende Fahrzeuge einen haltenden Bus auch überholen können. Die Schutzinseln sind überbreit dimensioniert, womit abbiegende, vortrittsbelstete Fahrzeuge sich auch ohne Abbiegespur in der Fahrbahnmitte aufstellen können, ohne den nachfolgenden Verkehr zu blockieren.

Bei Bedarf könnten auch Linksabbiegespuren angeordnet werden, und längerfristig könnte eine Lichtsignalanlage nachgerüstet werden, um den Verkehr zu steuern.

Die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Reichenburg kann über einen Fussgängerstreifen erreicht werden. Wir gehen davon aus, dass die Geschwindigkeit in diesem Streckenabschnitt auf 60 km/h begrenzt würde.



Grosszügiger Knoten an der H3 mit Zugang zum Rietli, Bushaltestelle und gesicherter, übersichtlicher Wegführung für den Fuss- und Veloverkehr

Leistungsfähigkeit Anschlussknoten Kantonsstrasse / Hauptstrasse H3

1 Ausgangslage

Im Gebiet Rietli in Buttikon sollen Arbeitsnutzungen angesiedelt werden (Entwicklungsschwerpunkt ESP). Es wird von rund 500 – 1'500 Arbeitsplätzen ausgegangen.

Die Anbindung des Gebietes Rietli ans übergeordnete Strassennetz soll über die Hauptstrasse H3 erfolgen. Es ist ein T-Knoten inkl. Fussgängerquerung und Bushaltestelle vorgesehen. Allenfalls kann der Knoten zu einem späteren Zeitpunkt mit Linksabbiegespuren ergänzt oder mit einer Lichtsignalanlage (LSA) gesichert werden.

2 Grundlagen

- Grundlagen Testplanung Buttikon Rietli
- Projektunterlagen Team Gütler Gütler, L. Eugster, Schneiter Verkehrsplanung AG und FPRE (insbesondere Plandarstellung des Anschlussknotens, Stand 08.07.2024)
- VSS-Norm 40 022

3 Aufgabenstellung, Zielsetzung

Die Leistungsfähigkeit des Anschlussknotens ist zu beurteilen. Dabei sind verschiedene Szenarien zu berücksichtigen (z.B. Anzahl Arbeitsplätze, Mobilitätsverhalten, Verkehrszunahme aufgrund weiterer Projekte in den Ortschaften Reichenburg und Buttikon).

4 Eckwerte und Mengengerüst

4.1 Verkehrsaufkommen Strassennetz 2022

Die Kantonsstrasse zwischen Schübelbach und Reichenburg ist Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes (Hauptstrasse H3). Westlich von Reichenburg, resp. östlich von Buttikon besteht ein Anschluss an das Autobahnnetz (A15 resp. A3). Der Knoten ist derzeit als Kreisel ausgebildet. Beim Anschlussknoten befindet sich eine Zählstelle, welche das Verkehrsaufkommen auf allen drei Knotenästen erfasst. Der Schwerverkehrsanteil wird nicht ausgewiesen.

In der Abendspitzenstunde (ASP) verkehren auf dem Ast in Richtung Siebnen etwas mehr Fahrzeuge in Richtung Siebnen (2022: 613 Fzg) als in Richtung Zubringer A3 und Reichenburg (474 Fzg.).

Strassenabschnitt	DTV 2022	DWV 2022	MSP 2022 (7-8 Uhr)	ASP 2022 (17-18 Uhr)
Kantonsstrasse H3, Richtung Siebnen	ca. 10'000	ca. 10'900	ca. 720	ca. 1'090
Zubringer A3 / A 15	ca. 9'300	ca. 10'100	ca. 730	ca. 1'030
Kantonsstrasse H3, Richtung Reichenburg	ca. 7'000	ca. 7'500	ca. 480	ca. 730

Tabelle 1: Verkehrszahlen gemäss Datenblatt zur Zählstelle Nr. 026 Reichenburg Knoten Zubringer A3, Kanton Schwyz, Jahr 2022, Werte gerundet.

4.2 Siedlungsentwicklung Reichenburg

Im Ortszentrum von Reichenburg sind verschiedene Arealentwicklungen vorgesehen (rund 400 Wohnheiten, rund 1.5 Autoabstellplätze pro Wohneinheit). Es ist deshalb davon auszugehen, dass in den kommenden Jahren rund 600 Autoabstellplätze zusätzlich erstellt werden. Bei einem Verkehrspotenzial von 2.5 Fahrten pro Parkfeld und Tag sind durch diese Entwicklungen rund 1'500 zusätzliche Fahrten zu erwarten. Ein grosser Teil davon wird auf der Hauptstrasse H3 fahren.

4.3 Siedlungsentwicklung Buttikon

Auch im Siedlungsgebiet von Buttikon ist von einem zusätzlichem Verkehrsaufkommen infolge von Entwicklungsprojekten / Innenverdichtung auszugehen.

4.4 Verkehrsaufkommen Strassennetz künftig

Bereits mit Berücksichtigung der Entwicklungen in Reichenburg und Buttikon wird das Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse künftig zunehmen.

Strassenabschnitt	DTV	DWV	MSP (7-8 Uhr)	ASP (17-18 Uhr)
Kantonsstrasse H3, Richtung Siebenen	ca. 10'800	ca. 10'900	ca. 830	ca. 1'190
Zubringer A3 / A 15	ca. 10'000	ca. 11'000	ca. 770	ca. 1'100
Kantonsstrasse H3, Richtung Reichenburg	ca. 8'300	ca. 9'130	ca. 640	ca. 910

Tabelle 2: Geschätztes Verkehrsaufkommen inkl. Siedlungsentwicklungen in Reichenburg und Buttikon.

4.5 Entwicklung Arbeitsgebiet Rietli

Im Gebiet Rietli ist die Ansiedlung von rund 500 – 1'500 Arbeitsplätzen vorgesehen. Die Verkehrserzeugung ist stark davon abhängig, welches Mobilitätsverhalten im Rahmen der Gebietsentwicklung angestrebt resp. realisiert werden kann. Wesentliche Stellgrössen sind das Angebot und die Bewirtschaftung der Autoabstellplätze im Gebiet. Annahme: pro Arbeitsplatz werden pro Tag rund 2.5 bis 3 Wege erzeugt. Je nach Szenario werden durch die Entwicklung im Gebiet Rietli zwischen 400 und 4'100 zusätzliche Fahrten pro Tag entstehen. In der Abendspitzenstunde ist demnach von rund 50 bis 500 Fahrten auszugehen (Annahme: 12% des Tagesverkehrs).

Szenario	Anzahl Wege pro Tag	Anzahl Wege pro Tag	Anzahl MIV-Fahrten pro Tag	ASP (ca. 12%)
AP 500, MIV 33%	1'250 – 2'000	1'250 – 2'000	400 - 500	48 - 60
AP 500, MIV 90%	1'250 – 2'000	1'250 – 2'000	1'100 – 1'400	132 - 168
AP 1500, MIV 33%	3'750 – 6'000	3'750 – 6'000	1'200 – 1'500	144 – 180
AP 1500, MIV 66%	3'750 – 6'000	3'750 – 6'000	2'500 – 3'000	300 – 360
AP 1500, MIV 90%	3'750 – 6'000	3'750 – 6'000	3'400 – 4'100	408 – 492

Tabelle 3: Abschätzung des durch das Gebiet Rietli induzierten Verkehrs

5 Beurteilung

Anhand der oben dargelegten Ausgangslage kann mit dem Programm Knobel die Leistungsfähigkeit des Anschlussknotens beurteilt werden (auf Basis der VSS-Norm 40 022). Betrachtet wird die Abendspitzenstunde ASP von 17-18 Uhr.

Eckwerte / Annahmen:

- Steigung der Hauptstrasse in Richtung Siebnen ca. 1%
- Gefälle der Hauptstrasse in Richtung Reichenburg ca. -1%
- Steigung / Gefälle der Erschliessungsstrasse Rietli ca. 0%
- Keine Linksabbiegespuren
- In der Abendspitzenstunde fahren rund 80% der Fahrzeuge aus dem Gebiet Rietli aus und rund 20% ins Gebiet Rietli ein (davon je 50% in / aus Richtung Siebnen und 50% in / aus Richtung Reichenburg).

Nicht berücksichtigt ist die Fussgängerquerung (Zugang zu ÖV-Haltestelle) und das Temporegime. Es ist davon auszugehen, dass im Knotenbereich die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit max. 60 km/h angesetzt werden könnte.

Die Berechnungen zeigen, dass in den Szenarien mit einem geringen MIV-Anteil (33%) die Qualitätsstufe C erreicht wird. Mit einem MIV-Anteil von 66% wird eine Qualitätsstufe E resp. mit 90% MIV-Anteil die Qualitätsstufe F erreicht. Die detaillierten Ergebnisse können der Beilage entnommen werden.

6 Fazit, Empfehlungen

Die Entwicklung des Gebiets Rietli ist so auszurichten, dass grosse Anteile des zusätzlichen Verkehrs mit dem ÖV sowie dem Velo- und Fussverkehr geleistet werden können.

Kann der MIV-Anteil niedrig gehalten werden, so ist die Leistungsfähigkeit des geplanten Anschlussknotens ausreichend. Ggf. kann die Leistungsfähigkeit durch die Nachrüstung des Anschlussknotens mit Linksabbiegespuren oder dem Einsatz einer Lichtsignalanlage weiter optimiert werden.

Im Falle einer autoorientierten Entwicklung (vgl. Szenario MIV-Anteil 90%) wäre die Leistungsfähigkeit des geplanten Anschlussknotens nicht ausreichend. Eine solche Entwicklung ist zu vermeiden.

Parkierung

Als Grundprinzip schlagen wir vor, dass die Dauerparkierung (Parkierung über 3 Stunden) nicht an der Oberfläche im Außenraum, sondern in einer oder zwei bewirtschafteten Parkierungsanlagen organisiert werden soll. Bei hochverdichteten Gebieten schaden grossflächig angeordnete Parkierungsanlagen der Außenraumqualität.

In unserem Bebauungsvorschlag schlagen wir eine zentrale, mehrgeschossige Hochgarage vor. Sie kann, falls eine höhere Anzahl Parkplätze benötigt werden, durch Hochgaragen ergänzt werden, die in die baulichen Volumen der grossen Player integriert sind.

Werden Parkierungsanlagen definiert, so wird eine Bewirtschaftung thematisiert werden müssen, weil die Erstellungskosten mit der Nutzung abzustimmen sind. Parkplatzbewirtschaftung funktioniert zudem nur, wenn

auch im Umfeld des ESP, in Reichenburg und Schübelbach, die Parkierungsmöglichkeiten zeitlich oder monetär bewirtschaftet werden.

Die zentrale Parkierungsanlage kann und soll öffentlich zugänglich und ohne fest zugewiesene Parkfelder organisiert werden. Somit kann die gesamte Anzahl Parkfelder durch den Mehrfachnutzungsfaktor reduziert werden. Shared Mobility-Angebote sollen geprüft und innerhalb der Parkierungsanlage angeboten werden (CarSharing, BikeSharing, ScooterSharing). Dank der ÖV-Erschliessung des Rietli und weiterer Verkehrsmanagement-Massnahmen, die bei den jeweiligen Projektentwicklungen Bestandteil der Bauprojekte sein sollen, soll ein Reduktionsfaktor gegenüber dem Normalbedarf an Parkplätzen von ca. 0.4 bis 0.6 in Betracht gezogen werden.

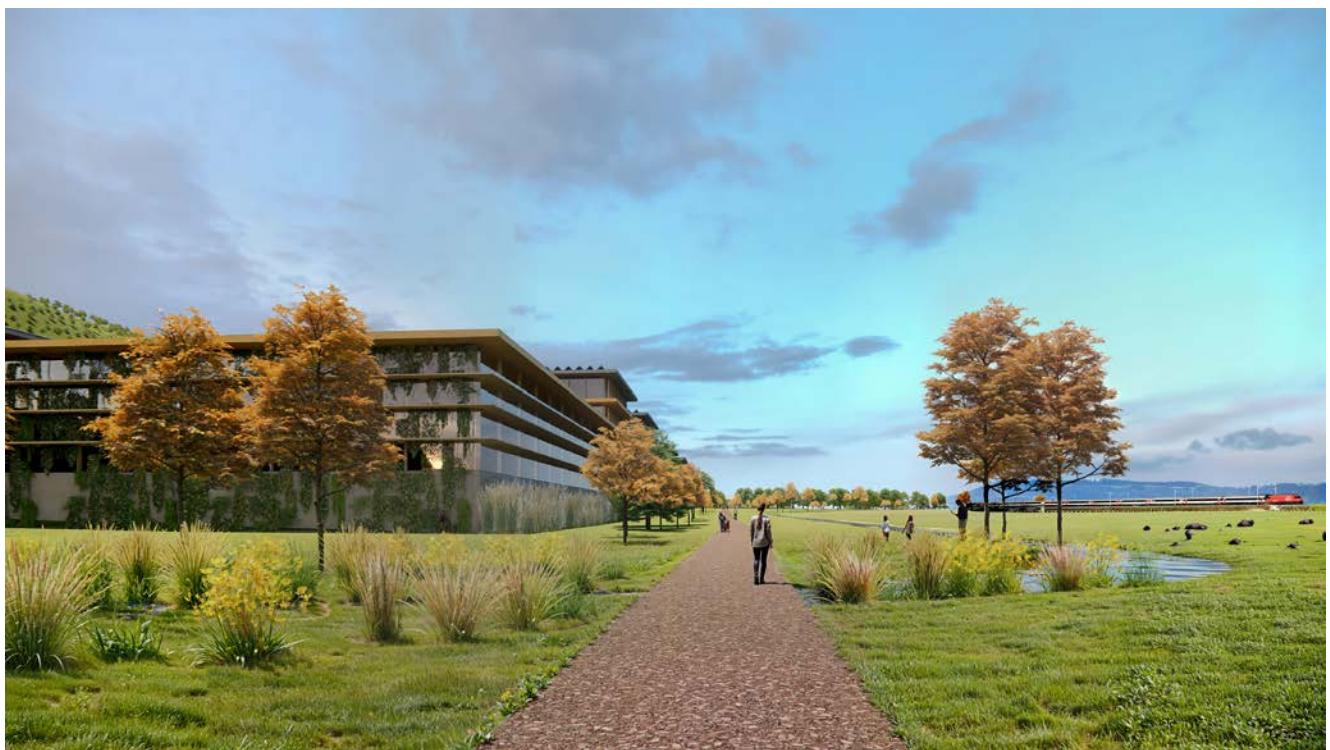
Wir schlagen vor, die Parkierungsgebühren einigermaßen marktgerecht anzusetzen.



Parkierung im Rietli zentral organisiert, in Hochgaragen resp. integriert in die Bebauung



Rietli 2040 - Blick vom Zug ins Gebiet



Rietli 2040 - Blick entlang des Rietliwegs (Unterrietstrasse) Richtung Buttikon



Rietli 2040 - Blick vom Unterriet in den überbauten Teil des Rietli hinein



Rietli 2040 - Blick entlang des Rietliwegs (Unterrietstrasse) Richtung Reichenburg



Rietli 2040 - Blick entlang der H3 Richtung Reichenburg



Rietli 2040 - Bushaltestelle ESP Rietli



Rietli 2040 - Zufahrt zum Rietli ab der H3



Rietli 2040 - Blick vom Chalchbüel auf's Rietli

4. FLEXIBLE ENTWICKLUNG DES RIETLI

Die kompakte Anlage des ESP und die einfache Erschliessung erlauben eine hohe Flexibilität bezüglich der Nachfrage in den Segmenten grosse Player / Unternehmen, mittlere regionale Player und Innovationshub.

Klar im Vordergrund steht, das Rietli in erster Linie für die Ansiedlung grosser Industrien mit überregionaler Ausstrahlung mobilisieren zu können. In diesem Sinn soll der **erste Entwicklungsschritt** im Rietli für einen solchen grossen Player reserviert werden und nicht für mittelgrosse regionale Player freigegeben werden. So besteht eine maximale Flexibilität, um auf die Bedürfnisse des grossen Players eingehen zu können. Auch kann dieser wählen, ob er lieber im westlichen oder östlichen Teil der eingezogenen Fläche investiert. Zudem bildet der grosse Player eine andere, bessere Grundlage für das Image des Rietli als Wirtschaftsstandort, als ein regionaler Player dies könnte.

In einem **zweiten Schritt** sind die Möglichkeiten dann breiter:

- Denkbar ist, einen zweiten grossen Player im Rietli aufzunehmen
- Es ist aber auch möglich, regionale Player und den Innovations- und Gewerbehub als Ergänzung des ersten grossen Players zu realisieren

SCHRITT 1 : 1 BIG PLAYER



SCHRITT 2, OPTION 1 : INNOVATIONSHUB UND MITTLERE REGIONALE PLAYER



SCHRITT 2, OPTION 2 : ZWEITER GROSSER PLAYER



Falls das Rietli in einer **Langfristperspektive** noch weiterentwickelt werden soll, muss dies in der Logik der räumlichen Vision geschehen: kompakt, in die bestehende Landschaft eingebettet, an die H3 angebunden. Im Vordergrund stünde in diesem Fall nicht eine Ausdehnung in die Ebene zum Bahndamm hin, sondern vielmehr ein mögliches zusätzliches Baufeld südlich der H3. Dieses ist gross genug für einen weiteren grossen Player, oder aber für mittlere regionale Unternehmen und den Innovations- und Gewerbehub.

Nota bene: diese mögliche Ausdehnung des Rietli ist als Option zu betrachten und entspricht nicht einer Empfehlung seitens des Bearbeitungsteams. Sie ist aber auf jeden Fall einer Entwicklung zum Bahndamm hin vorzuziehen.

SCHRITT 3, OPTION 1 :
WEITERE MITTELGROSSE SÜDLICH DER H3



SCHRITT 3, OPTION 1 :
ZWEITER GROSSER PLAYER SÜDLICH DER H3



SCHRITT 3, OPTION 2 :
INNOVATIONSHUB UND MITTLERE REGIONALE PLAYER SÜDLICH DER H3



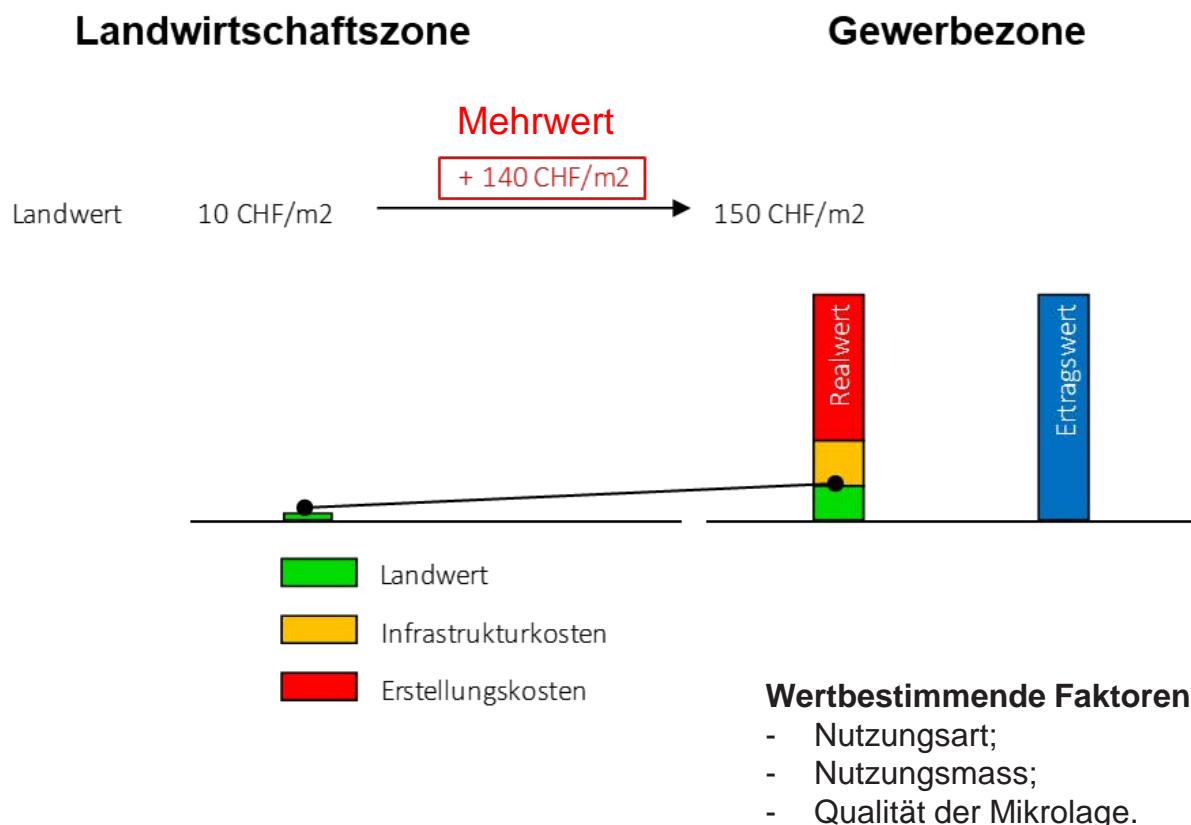
5. PRINZIPIEN EINES LASTEN- UND NUTZENAUSGLEICHS

5.1 ENTSTEHUNG VON MEHRWERT, WERTAUSGLEICHSMECHANISMEN

Ein planungsbedingter Mehrwert entsteht, wenn durch eine rein planerische Massnahme (Ein-, Auf- oder Umzonung) rentablere Nutzungen oder eine höhere Ausnützung ermöglicht werden, beispielsweise wenn eine Landwirtschaftszone in eine Industriezone umgezont wird. Der Mehrwertausgleich zwischen den Grundeigentümern und der öffentlichen Hand ist dabei im Bundesgesetz über die Raumplanung und für den Kanton Schwyz im Planungs- und Baugesetz (PBG) geregelt. Bei Einzonungen ist gemäss kantonalem PBG eine Mehrwertabgabe von 20% geschuldet. Die Mehrwertabgabe bei Einzonungen fällt zu einem Drittel an den Kanton und zu zwei Dritteln an die betroffenen Gemeinden.

Wertausgleich zwischen den Gemeinden

Für den Wertausgleich zwischen den Gemeinden kann der Gemeindeanteil an der Mehrwertabgabe gesplittet werden. Eine Aufteilung nach dem Gesamtperimeter der Testplanung, d.h. unabhängig vom daraus resultierenden Entwicklungskonzept (Einzonung), ist grundsätzlich «gerechter» und lässt mehr planerischen Spielraum. Dies ist beim Rietli vor allem für die Gemeinde Reichenburg wichtig, wenn für sie, wie in der vorgeschlagenen räumlichen Vision, keine neue Siedlungsfläche und damit keine Wertschöpfung resultiert. Die Gemeinde ist an der Planung beteiligt und trägt die entsprechenden Kosten.



Prinzip-Schema Entstehung von Mehrwert (Quelle: Planungs- und Baugesetz, Kanton Schwyz; fiktives Beispiel)

Beteiligung der Grundeigentümer

Aus Sicht der Grundeigentümer (GE) können ein Entwicklungskonzept bzw. städtebauliche Überlegungen «ungerecht» sein, da sie oft nicht parzellenscharf erfolgen. Die planerischen Überlegungen und Entscheide führen potenziell zu einer Veränderung der Eigentümerstrukturen und Parzellengrößen, sowie zu neuen Nutzungskonzepten und differenzierten Bebauungsdichten. Dies führt zu einer unterschiedlichen Bevorzugung oder Benachteiligung der Grundeigentümer in der neuen Planung.

Städtebauliche Planungen sowie Neuplanungen mit Sonderbauvorschriften können für den einzelnen Grundeigentümer entsprechend Segen oder Fluch bedeuten. Damit die städtebauliche Planung letztendlich für alle Beteiligten annehmbar ist, braucht es also häufig einen Wertausgleich zwischen Grundeigentümern. Ein solcher Wertausgleich ist eine Vereinbarung zwischen den beteiligten Grundeigentümern. Er soll die «Ungerechtigkeiten» der städtebaulichen Planung

ausgleichen mit dem Ziel, dass alle Grundeigentümer in gleichem Masse vom neuen Recht profitieren und so die Akzeptanz des städtebaulichen Projekts gesichert wird. Der Wertausgleich zwischen den Grundeigentümern ist freiwillig, aber in der Regel unumgänglich.

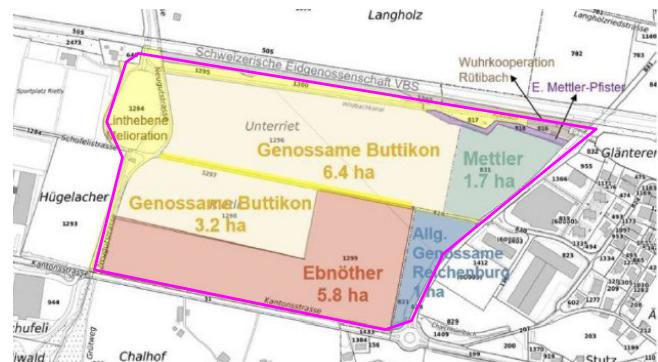
Der Wertausgleich unter den Grundeigentümern geht bei überbauten Gebieten oft von den Liegenschaftswerten der Grundeigentümer im geltenden Recht (vor der Planungsmassnahme - Auf-, Ein- oder Umzonung) aus. Basierend darauf werden jedem Grundeigentümer sogenannte Coupons zugeteilt. Im Fall Rietli: Coupon gemäss Wertanteil des jeweiligen Landwirtschaftslandes (Ertragswert) bzw. der Grundstücksfläche. Jeder Grundeigentümer kann im neuen Recht (nach der Planungsmassnahme) einen Anteil im Wert seines Coupons als Kapital oder Rente beanspruchen (Auszahlung oder Eigentumsanteil).

5.2 REFERENZ-PERIMETER

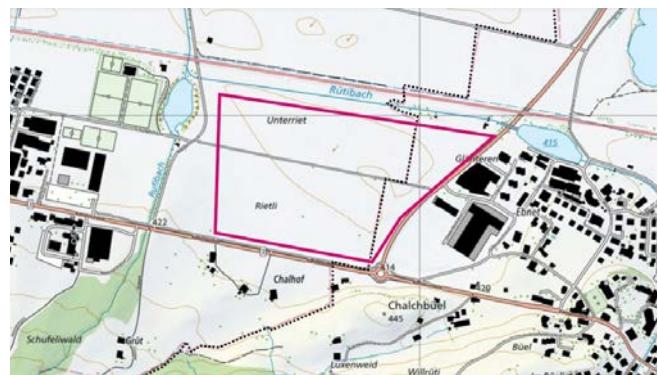
Für den Wertausgleich zwischen den Gemeinden sowie zwischen den Grundeigentümern kann der Verteilschlüssel gemäss einem der folgenden Referenzperimeter angewendet werden:

- Gesamtpериметр ESP Rietli gemäss Ausschreibung der Testplanung (Perimeter 1), d.h. unabhängig von der konkreten finalen Planung
- «grundätzlich bebaubarer» Perimeter, d.h. ein reduzierter Perimeter ohne von vornherein ausgenommene Bereiche, die für Wassermanagement und Landschaftsschutz benötigt werden (Perimeter 2), ebenfalls unabhängig von der konkreten finalen Planung
- Perimeter entsprechend der räumlichen Vision und dem Entwicklungskonzept (Perimeter 3), d.h. gemäss der konkreten finalen / neuen Planung und dem daraus abgeleiteten neuen geltenden Recht

Dabei ist nicht zwingend für beide Wertausgleiche, (1) zwischen den Gemeinden und (2) zwischen den Grundeigentümern, der gleiche Referenzperimeter anzuwenden. Die Frage, auf welchen Perimeter der Wertausgleich jeweils abgestützt wird, ist durch Verhandlungen zu klären.



Perimeter 1: Gesamtpериметр ESP Rietli (gemäss Grundeigentümerkarte „Gesamtfläche“)



Perimeter 2: grundätzlich bebaubarer Perimeter (kRP / Perimeter ESP Rietli Testplanung)



Perimeter 3: Perimeter Entwicklungskonzept Team Güller Güller (Bauzone, nach Einzonung)

Grundstücksflächen gemäss Grundeigentümerkarte "Gesamtfläche"

-> Wertausgleich Grundeigentümer

Eigentümer	Gemeinde	%	Fläche (ha GSF)
Genossame Buttikon	Schübelbach	48%	9.6
Ebnöther	Schübelbach	29%	5.8
Linthebene Melioration	Schübelbach	8%	1.6
Allg. Genossame Reichenburg	Reichenburg	5%	1.0
Mettler	Reichenburg	8%	1.7
E. Mettler-Pfister	Reichenburg	1%	0.2
Wuhrkooperation Rütibach	Reichenburg	1%	0.3
Total		100%	20.2

Grundstücksflächen gemäss kRP / Perimeter ESP (Testplanung)

-> Wertausgleich Grundeigentümer

Eigentümer	Gemeinde	%	Fläche (ha GSF)
Genossame Buttikon	Schübelbach	53%	7.3
Ebnöther	Schübelbach	30%	4.1
Linthebene Melioration	Schübelbach	0%	-
Allg. Genossame Reichenburg	Reichenburg	6%	0.8
Mettler	Reichenburg	11%	1.5
E. Mettler-Pfister	Reichenburg	0%	-
Wuhrkooperation Rütibach	Reichenburg	0%	-
Total		100%	13.7

Grundstücksflächen gemäss Vorschlag Team GG (Bauzone, nach Einzonung)

-> Wertausgleich Grundeigentümer

Eigentümer	Gemeinde	%	Fläche (ha GSF)
Genossame Buttikon	Schübelbach	36%	2.1
Ebnöther	Schübelbach	64%	3.7
Linthebene Melioration	Schübelbach	0%	-
Allg. Genossame Reichenburg	Reichenburg	0%	-
Mettler	Reichenburg	0%	-
E. Mettler-Pfister	Reichenburg	0%	-
Wuhrkooperation Rütibach	Reichenburg	0%	-
Total		100%	5.8

5.3 ERSTE, GROBE QUANTIFIZIERUNG

Anhand von Benchmarks und Erfahrungswerten vom FPRE wurde eine vereinfachte und indikative Wertermittlung durchgeführt. Folgende Bewertungsannahmen wurden für den Landwert pro Quadratmeter Grundstücksfläche (GSF) eingesetzt:

- aktuelle Nutzung (Landwirtschaft): 5 CHF/m² GSF
- künftige Nutzung (Industrie, hohe Ausnutzung): 505 CHF/m² GSF

Der Mehrwert / Projektgewinn pro eingezontem m² Grundstücksfläche beträgt entsprechend brutto 500 CHF (Differenz zwischen dem Landwert der zukünftigen Nutzung und demjenigen der aktuellen Nutzung).

Bei einer einzuzonenden Grundstücksfläche von rund 5.8ha gemäss der räumlichen Vision beträgt der indikative Gesamtmehrwert rund 20 Mio. CHF. Die Mehrwertabgabe von 20% an die öffentliche Hand beträgt somit rund 4 Mio. CHF. Davon können zwei Drittel auf die Gemeinden verteilt werden. Für den Wertausgleich unter den Grundeigentümern und die Kostenbeteiligung an der Umgebungsgestaltung verbleiben rund 16 Mio. CHF.

Mehrwert pro Quadratmeter (indikativ*)	500	CHF/m ² GSF
Grundstücksfläche (Bauzone, nach Einzonung)	x	58'000 m ² GSF
Gesamtmehrwert (abzüglich Sicherheitsmarge von 30%)	=	20'300'000 CHF
Zusatzbeitrag Infrastrukturkosten (Beispielwert)	-/-	300'000 CHF
Gesamtmehrwert (netto)	=	20'000'000 CHF

Mehrwertabgabe von 20% (total)	-/-	4'000'000 CHF
davon Kanton (1/3)		1'333'333 CHF
davon Gemeinden (2/3)		2'666'667 CHF
davon Schübelbach	83%	2'218'978 CHF
davon Reichenburg	17%	447'689 CHF

Projektgewinn Grundeigentümer (total)	=	16'000'000 CHF
--	---	-----------------------

* Landwert Industrieland (hohe Ausnutzung, aber höhere Vorbereitungsarbeiten): 505 CHF/m² GSF; Landwert Landwirtschaftsland: 5 CHF/m² GSF.

Wertausgleich Gemeinden (rot umrandet): Aufteilung der Mehrwertabgabe basierend auf Perimeter ESP gemäss kantonalem Richtplan

5.4 EMPFEHLUNG

Für den Wertausgleich zwischen den Gemeinden wird eine Aufteilung gemäss den Verteilschlüsseln «Perimeter 1» oder «Perimeter 2» empfohlen. Damit entfallen rund drei Viertel des anfallenden Mehrwerts auf Schübelbach, und ein Viertel auf Reichenburg.

Für den Wertausgleich unter den Grundeigentümern sind verschiedene Varianten denkbar,

- mit Beteiligung aller Grundeigentümer im Perimeter 1 (7 Parteien)
- mit Beteiligung der vier Grundeigentümer im Perimeter 2
- mit Beteiligung der beiden von der Einzonung profitierenden Grundeigentümer im Perimeter 3

Bei den Varianten ohne vollständige Beteiligung aller sieben Grundeigentümer (Perimeter 2 oder 3) sind Entschädigungen für die nicht beteiligten Grundeigentümer vorzusehen. Zudem sind die Umgebungskosten im Rietli im

Wesentlichen von den durch die Einzonung begünstigten Grundeigentümern zu tragen.

Die Möglichkeit eines Landabtauschs (beispielsweise zwischen dem GE Ebnöther und der Genossame Buttikon) kann ebenfalls vereinbart werden, falls seitens eines der einzuzonenden Perimeter betroffenen Grundeigentümer keine Teilnahme an der Entwicklungsgesellschaft gewünscht wird.

Bei der Wahl des konkreten Wertausgleichsmechanismus sind neben den immobilienwirtschaftlichen Aspekten auch die politische Mehrheitsfähigkeit und weitere «weiche» Aspekte zu berücksichtigen.