

ZUKUNFT RIETLI

Arbeiten in der March



Testplanung «ESP-A Rietli»

Empfehlungsbericht

20.11.2024

Impressum

Herausgeberin/Auftraggeberschaft

Kanton Schwyz, Gemeinden Schübelbach und Reichenburg
November 2024

Redaktionelle Bearbeitung & Gestaltung

Markus Nollert, Simon Eggimann, Sarah Bühler
urbanista.ch

Fotografie

Titelblatt: Stefan Horber, Reichenburg

Inhaltsverzeichnis

1	Ergebnisse und Würdigungen der Arbeiten	4
1.1	Team #1 Yellow Z	4
1.2	Team #2 Güller Güller	8
1.3	Team #3 Eckhaus	11
1.4	Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Beiträge	14
1.5	Erkenntnisse der Testplanung	15
2	Empfehlungen des Beurteilungsgremiums	17
2.1	Vorbemerkung	17
2.2	Grundsätze der Entwicklung	17
3	Die Empfehlungen im Einzelnen	20
3.1	Profilierung und Koordination der beiden ESP-A Rietli & Siebnen	21
3.2	Profilierung und städtebauliche Entwicklung im Gebiet Rietli	24
3.3	Landschaftliche Einordnung des Arbeitsgebiets	28
3.4	Verkehrliche Erschliessung	30
3.5	Umsetzung und Lasten-Nutzen-Ausgleich	33

Der vorliegende Empfehlungsbericht stellt das Ergebnis der Testplanung «ESP-A Rietli» dar. Er basiert auf den Entwürfen der drei Teams und der Diskussion des Beurteilungsgremiums anlässlich der Empfehlungsklausur vom 21. & 22.10.2024 und besteht aus der Würdigung der Teambeiträge, den Erkenntnissen der Testplanung sowie den Empfehlungen des Beurteilungsgremiums.

1 Ergebnisse und Würdigungen der Arbeiten

Die Teams haben mit ihren Vorschlägen und Überlegungen einen wertvollen Beitrag zur Diskussion um eine mögliche Entwicklungsstrategie für das Gebiet geleistet. Den drei Teams ist es gelungen, die vielen offenen Fragen und dynamischen Rahmenbedingungen in ihre Überlegungen miteinzubeziehen und einen wertvollen Beitrag zur Klärung zu leisten.

Die Teams wurden anlässlich der Zwischenpräsentationen vom Beurteilungsgremium mit unterschiedlichen Vertiefungen beauftragt. Nichtsdestotrotz kamen die Teams während der Bearbeitung bei verschiedenen Stellen und Fragestellungen zu ähnlichen Lösungsansätzen oder auf vergleichbarem Handlungsbedarf, während sich in anderen Themenbereichen drei klar differenzierte Ansätze nebeneinander auslegen und abwägen lassen. Dies stellte eine wertvolle Grundlage für die weitere Bearbeitung dar. Die in der Folge formulierten Zusammenfassungen und Würdigungen der einzelnen Beiträge der Bearbeitungsteams vermögen ihren Ideenreichtum und die teilweise erreichte Tiefe der einzelnen Beiträge nicht darzustellen, daher stehen die Schlussabgaben der Teams bestehend aus Plänen und Erläuterungen für die folgende Diskussions- und Planungsphase als Download zur Verfügung.

1.1 Team #1 Yellow Z

Der Leitgedanke von Team #1 lautet «Vom Wasserland zum Wirtschaftsland». Dementsprechend soll das von Wasser geprägte «Rietli» durch Hochwasserschutzmassnahmen auf eine industrielle Nutzung mit produzierendem Gewerbe vorbereitet werden. Der grosse landschaftliche Eingriff wird durch die Beachtung topologischer Bedingungen sowie der ökologischen Vernetzung und durch die neu geschaffenen Freiräume für die Gemeinden Reichenburg und Schübelbach begründet. Das Hochwasserkonzept sieht die Erstellung eines Damms entlang des Rütibachs inkl. zusätzlicher Retentionsflächen sowie eines Flachdamms entlang des Rufibachs vor. Der heute eingedolte Chalchbuelbach wird geöffnet und mit einem Retentionsbecken ergänzt. Das Team gestaltet den Siedlungstrenngürtel so aus, dass er einer Fortsetzung des südlich gelegenen Bachtobels des Rufibachs entspricht. Für die Landwirtschaft bleiben in dieser Variante nur noch Restflächen.

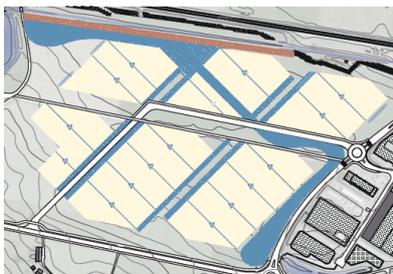
Team #1 erachtet eine nachhaltige Entwicklung des Gebietes mit einer Verschiebung des Modalsplits weg vom MIV aufgrund des nahe gelegenen Autobahnanschlusses nur bedingt als möglich. Verschiedene Massnahmen im Bereich Verkehr werden aufgezeigt, mit denen eine Verschiebung des Modalsplits weg vom MIV angestrebt wird. Aufgrund der guten Erreichbarkeit mit dem MIV über die Autobahn A3 werden überkommunale und überregionale, koordinierende Massnahmen vorgeschlagen. Zur Erschliessung des Gebietes wird eine zentrale Mittelachse («Rietliachse») mit Logistikstrasse im Norden und Fuss- und Veloverbindung im Süden vorgesehen, die das Gebiet über einen umgestalteten Kreisel anstelle der heutigen Kreuzung an die Unterriedstrasse/Autobahnzubringer anbindet. Ein weiterer Anschlussknoten der zentralen Erschliessungsstrasse an die Hauptstrasse H3 wurde geprüft. Dadurch kann eine zusätzliche Bushaltestelle im Zentrum des Arbeitsplatzgebietes realisiert werden, welche die ÖV-Anbindung und die Standortqualität verbessern. Durch die neue «Rietliachse» wird die Erschliessung und Verbindung für die aktive Mobilität gewährleistet. Entlang der Achse soll zusätzlich eine Platzsituation mit Busstation und Pavillon entstehen. Durch den grossen Baumbestand soll hier ein parkähnlicher Raum mit Spielaktivitäten entstehen können, der auch am Wochenende attraktiv sein könnten.

Die vorgeschlagenen Baufelder befinden sich auf einer aufgeschütteten Fläche und umfassen zwei Flächen von jeweils 20'000 m², drei Flächen von 9'000 m² bis 12'000 m² sowie zwei kleine Baufelder von 3'800 m² bis 7'800 m² Grundfläche. Die maximale Gebäudehöhe beträgt 20 m im unteren Rietbereich. Die Bauten richten sich adressbildend zum mittleren Erschliessungsband «Rietliachse». Zur Umsetzung der Raumstruktur wird ein Landabtausch mit der Familie Ebnöther vorgeschlagen.

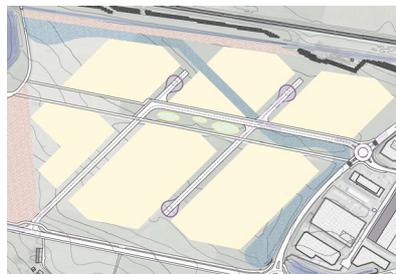
Das Team #1 schätzt den ESP-A Siebnen aufgrund seiner sehr guten ÖV-Erreichbarkeit als optimalen Standort für personalintensives und kundenintensives Gewerbe ein. Es empfiehlt dessen frühzeitige Entwicklung, wobei eine nachträgliche Kooperation mit dem ESP-A Rietli nicht ausgeschlossen ist.



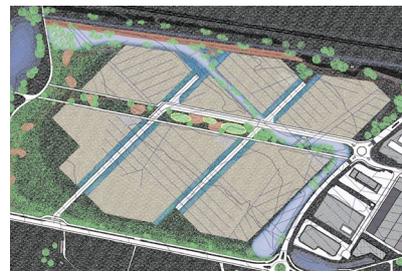
Darstellung des Bebauungsvorschlages von Team #1 Yellow Z



Darstellung der Hochwasserschutzmassnahmen von Team #1 Yellow Z



Darstellung der Erschliessung von Team #1 Yellow Z



Darstellung der Freiraumgestaltung von Team #1 Yellow Z

Würdigung

Das Team #1 hat sich intensiv mit der maximalen Bebaubarkeit des ESP-A Rietli beschäftigt und diese erfolgreich ausgelotet. Mit der Ausrichtung der Parzellen an den ursprünglichen Drainagekanälen, der Integration des Wassers und der Gestaltung der innenliegenden Freiräume schafft das Team eine charakteristische Baustruktur für das Rietli, die explizit zu würdigen ist. Das Team zeigt mit der zentralen Erschliessungsachse auf, wie Schwerverkehr und hochwertige Freiräume nebeneinander koexistieren könnten. Ebenso positiv zu nennen sind die Vorschläge der prozesshaften und kollaborativen Entwicklung der beiden ESP.

Mit der niedrigen Höhenentwicklung zeigt der Entwurf aber nicht die maximalen Potentiale des Gebiets auf, was das Team auch mit der Verkehrserzeugung begründet. Es wird bezweifelt, ob damit bezahlbare Landpreise gewährleistet werden können. Ebenso fehlen im höheren Detaillierungsgrad einige Feinheiten, wie beispielsweise die genaue Anordnung der Parkplätze, was die Klarheit des Entwurfs etwas beeinträchtigt. Die aus den leitenden Gedanken resultierende Form der Grundstücke in Rhomben könnte potenzielle Probleme bei der Nutzung (vor allem für grossflächige Unternehmen) mit sich bringen. Die aussenliegenden Freiräume sind einfach und verständlich, jedoch zeigt die Auslotung der maximalen Bebaubarkeit auch auf, dass eine landschaftliche Einpassung des ESP sowie eine grosszügige Gestaltung des Siedlungstrenngürtels nicht mehr möglich sind. Der Siedlungstrenngürtel erhält durch die Bestockung einen anderen Charakter. Der Blick auf das Wäldchen als räumlich wahrnehmbare grüne Zäsur ist eine alternative gestalterische Haltung, denn durch die Aufforstung wird der «grüne Landschaftsfinger» langfristig und unabhängig von der Höhenentwicklung der Bebauung erlebbar bleiben. Der vorgesehene schmale Siedlungstrenngürtel kann auch durch die innenliegenden Freiräume nur bedingt kompensiert werden. Der Charakter der Rietliachse und der weiteren innenliegenden Freiräume bildet einen eigenständigen, urbanen, klimaangepassten Charakter mit wenig Korrespondenz zur umgebenden Landschaft. So kann – positiv betrachtet – eine eigene Identität geschaffen werden. Die Übergänge nach aussen sind in der gestalterischen Aussagekraft zurückhaltend und ggf. eine verpasste Chance zur Adressbildung. Es ist unklar, ob dieses urbane öffentliche Naherholungsangebot von der Bevölkerung angenommen wird oder ob Freiräume ausserhalb der Bebauung nicht grösseren Anklang finden.

Die Erschliessung ist stark auf den Autobahnanschluss ausgerichtet und sieht eine hohe Anzahl an Parkplätzen vor, die einer nachhaltigen verkehrlichen Entwicklung entgegenstehen. Dementsprechend wird das Verkehrsaufkommen als hoch eingeschätzt. Basierend auf der Kapazität des Anschlussknotens am Autobahnzubringer kommt Team #1 zum Schluss, dass auch bei rund 950 Parkfeldern der Anschlussknoten ausreichende Kapazität in den Spitzenstunden hätte, um das erwartete Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Positiv zu sehen ist der Vorschlag einer ÖV-Achse mit einer Schlaufe durch und einer Haltestelle direkt im Gebiet, die als wertvolle und innovative Idee erachtet wird.

Mit seinem Entwurf leistet das Team #1 einen wertvollen Beitrag zur Diskussion der Entwicklung des ESP-A Rietli, der Möglichkeiten, aber auch die Konsequenzen einer Bebauung gemäss der im Richtplan vorgegebenen Fläche wirksam aufzeigt. Auch wenn der Ansatz nicht überall in letzter Konsequenz durchgedacht wurde, zeigen die dargestellten Qualitäten innerhalb des bebauten Gebiets gute Ansätze auf, wie ein zeitgemässer Arbeitsplatzstandort gestaltet werden kann.

Zusammensetzung des Teams #1

Städtebau (Federführung) Yellow Z
Schlüsselpersonen Andreas Nütten
 Stefan Bopp

Freiraum Stadtgrün Bern
Schlüsselpersonen Dennis Mayr

Verkehr TEAMverkehr
Schlüsselperson Guido Gisler

Standortentwicklung FHNW
Schlüsselperson Tina Haisch

1.2 Team #2 Güller Güller

Das Team #2 identifiziert die Hauptstrasse H3 als Rückgrat der Siedlungsentwicklung in der Region. Aus diesem Grund ist das Rietli ebenfalls über die H3 zu erschliessen. Durch eine neue Bushaltestelle direkt bei der Eingangspforte wird neben der guten Erschliessung mit dem MIV ebenfalls die Erreichbarkeit mit dem ÖV gewährleistet, ohne Umwege für den Bus oder Zeitverluste in Kauf nehmen zu müssen. Die Adressierung des Rietlis ist somit vorwiegend auf die regionale Hauptachse mit Fuss-, Velo- und ÖV-Angebot ausgerichtet und nicht auf die Autobahn. Durch den gleichzeitigen Ausbau und die Stärkung der Fuss- und Veloinfrastruktur auf lokaler sowie regionaler Ebene und eines regionalen Verkehrsmanagements wird eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV und die aktive Mobilität angestrebt. Als Voraussetzung für die Entwicklung des ESP-A Rietli reicht jedoch das Verkehrsmanagement allein nicht aus. Die ganze Region muss sich zu einem attraktiven Wohnstandort mit hoher Lebensqualität entwickeln, damit die Zupendler-Bewegungen überschaubar bleiben. Dazu ist es notwendig, nicht nur das Verkehrsverhalten der zukünftigen, sondern auch der bereits ansässigen Wohn- und Arbeitsbevölkerung zu beeinflussen.

Der Vorschlag von Team #2 sieht eine kompakte und flächeneffiziente Bebauungsstruktur am Hangfuss, im südlichen Teil des Rietlis entlang der H3 vor. Durch die Stapelung der Büro- und Forschungsflächen über den Produktionshallen entsteht eine dichte Nutzung der Fläche. Für die Erschliessung des Gebiets wird ein T-Knoten auf der H3 vorgeschlagen, der aufwärtskompatibel ist und bei Bedarf mit einer LSA ergänzt werden kann. Das Konzept sieht eine flexible Entwicklung des Rietlis vor, wobei je nach Bedürfnis ein bis zwei grosse Industrien mit überregionaler Ausstrahlung und/oder ein Innovations- und Gewerbe-Hub sowie zwei bis drei mittelgrosse Industrien mit regionaler Ausstrahlung angesiedelt werden können. Als optionale Langzeitperspektive wird eine Erweiterung im Süden der H3 vorgeschlagen. Parkhäuser statt grosse Parkierungsflächen und eine effiziente innere Erschliessung minimieren den Flächenverbrauch zusätzlich.

Die Freiraumnutzung wird nach aussen in den nördlichen Teil des Rietlis verlagert. Die Aufenthaltsqualität innerhalb der Bebauung wird durch Sichtachsen in die umgebende Natur gewährleistet. Aufgrund der flächenschonenden Bepflanzung bleibt ringsum viel Platz für die ökologische Vernetzung und Freizeitnutzung sowie Hochwasserschutzmassnahmen. Grossräumige Trockenstandorte sowie temporär flutbare Flächen und Retentionsbecken bieten Schutz bei Starkniederschlägen. Die naturnahe Gestaltung von Rufibach, Rütibach und Chalchbuelbach trägt zur Verbindung und Vernetzung zwischen Ebene und Hang bei.

Das Team #2 schätzt den Standort ESP-A Siebten als besonders wertvoll für hochwertige und arbeitsplatzintensive Nutzungen ein. Die Erschliessung soll dabei mehrheitlich über den ÖV erfolgen. Aufgrund des Bahnhofs Siebten-Wangen schätzt das Team #2 somit nicht nur die vom kantonalen Richtplan vorgesehene Fläche nördlich des Bahnhofs als geeignete Entwicklungsfläche ein, sondern auch eine Variante im «Breitfeld» oder «Althof».



Darstellung des Bebauungsvorschlages von Team #2 Güller Güller



Darstellung der Hochwasserschutzmassnahmen von Team #2 Güller Güller

Darstellung der Erschliessung von Team #2 Güller Güller

Darstellung der Freiraumgestaltung von Team #2 Güller Güller

Würdigung

Das Team #2 zeigt mit seinem Ansatz eindrücklich auf, wie auf kleiner Grundfläche viel Nutzfläche generiert werden kann. Die räumliche Effizienz des Ansatzes wird nicht nur in Bezug auf die Erschliessung und Parkierung gewürdigt, sondern zeigt auch die Möglichkeiten der Adressierung des ESP an der Kantonsstrasse eindrücklich auf. Ebenso ermöglicht es die Konzentration der Bebauung, eine grosse Freifläche im Norden des Rietlis freizuhalten, die von der Entwicklung des ESP nicht tangiert wird.

Die Konzentration der Bebauung am Hang ausserhalb der Rietfläche wird unterschiedlich bewertet: Einerseits wird neben der sinnvollen Adressbildung geschätzt, dass die Bebauung keine Aufschüttung erfordert; andererseits bestehen Bedenken, ob die Abgrabungen tatsächlich weniger Probleme für den Wasserhaushalt generieren, als die Aufschüttungen. Zudem stellt das Bauen in Hanglage eine ortsbauliche Herausforderung dar, die nur dann gelingen kann, wenn die Eingliederung der Bauten ins Terrain besonders gut gestaltet wird. Schlussendlich bleiben

durch die kompakte Bebauung aus Sicht Freiraum und Landschaft begrüssenswert grosse Flächen im Norden und Westen zur Ausgestaltung erhalten: durch grosszügige Retentionsflächen im Norden entsteht ein Mehrwert für die Landschaftsqualität. Die beiden Szenarien landwirtschaftliche Weiternutzung oder Landschaftspark wären im Hochwasserfall mit temporären Wasserflächen sicherlich einzigartig und könnten in unerwarteter Weise zur Adressbildung dieses Standorts beitragen.

Die Herleitung der Bedeutung der H3 als Rückgrat der Siedlungsentwicklung sowie deren konsequentes Weiterdenken für die Entwicklung des ESP-A Rietli wird explizit gewürdigt. Die Adressierung und Ausrichtung des Rietlis an der H3 ermöglicht eine optimale Buserschliessung des Gebiets direkt ab der Kantonsstrasse, ohne die Fahrzeiten der bestehenden Buslinie zu verlängern. Ebenso kommt der Entwurf dadurch mit minimalen Erschliessungsflächen aus. Die Ausrichtung an der regionalen Achse und nicht an der Autobahn bedingt aber auch, dass der gesamte Verkehr von und zum ESP über die Kantonsstrasse geführt werden muss. Die Achse für die aktive Mobilität (Fuss- und Veloverkehr) wird dabei durch die querende Gebieterschliessung für den MIV und Schwerverkehr beeinträchtigt.

Auch wenn der bestehende Siedlungstrenngürtel an der Hauptstrasse nicht mehr gut wahrnehmbar ist, ermöglicht die grosse zusammenhängende Freifläche im Norden eine Verbindung der beiden Ortschaften mit neuen Qualitäten. Sie bietet sowohl die Option für eine landwirtschaftliche Nutzung als auch für die Gestaltung eines Landschaftsparks, der die Retentionsaufgaben des Rietlis mit neuen Freiraumqualitäten verbindet. Das Team hat mit diesen Szenarien ein grosses Potenzial aufgezeigt, wie dieser Raum der Bevölkerung zugänglich gemacht werden kann. Ob diese unbestrittenen Qualitäten allerdings die Zerstückelung des Siedlungstrenngürtels aufwiegen, wird von Teilen des Beurteilungsgremiums angezweifelt. Arealintern wird sich langfristig vermutlich eine anonyme und insbesondere an Wochenenden kaum für die Öffentlichkeit durchlässig Entwicklung ergeben. Die Freiraumnutzung und wie die Vegetation zur H3 hin künftig gepflegt werden soll, sind nicht speziell ausgearbeitet und bieten noch Flexibilität.

Der Beitrag des Teams #2 Güller Güller überzeugt durch seine klare Haltung und das konsequente Durchdenken einer möglichst kompakten Entwicklung des ESP im Sinne der bisherigen Siedlungsentwicklung. Auch wenn diese Haltung nicht vollumfänglich vom Begleitgremium mitgetragen wird, handelt sich um einen besonders wertvollen Entwurf mit gut dargestellten städtebaulichen Qualitäten, der als Modell für eine verdichtete zeitgenössische Interpretation eines Produktionsstandorts dienen kann.

Zusammensetzung des Teams #2

Städtebau (Federführung)	Güller Güller Architecture Urbanism
Schlüsselpersonen	Michael Güller
Verkehr	Schneiter Verkehrsplanung
Schlüsselpersonen	Marc Schneiter
Freiraum	Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau
Schlüsselperson	Lorenz Eugster
Standortentwicklung	Fahrländer Partner
Schlüsselperson	Mattia Farei-Campagna

1.3 Team #3 Eckhaus

Das Team #3 entwickelt seinen Vorschlag für das Rietli auf der Basis der Lesart «Siedlungsband», nach der für die Siedlungsentwicklung die Bahnlinie als nördliche Siedlungsgrenze festgesetzt ist. Um die ökologischen Begabungen und Aufgaben des Rietli zu wahren und trotz der Bebauung einen wahrnehmbaren Siedlungsrand ausbilden zu können, schlägt das Team eine Anpassung des ursprünglichen Perimeters vor. Durch die Flächenreduktion auf dem ursprünglichen Perimeter des Rietlis und die Verlagerung einer Teilfläche ins Gebiet Vogtswis kann einerseits eine Reduktion der Lasten-Nutzen-Differenz zwischen den Gemeinden erzielt werden. Andererseits ermöglicht dies einen erlebbaren Siedlungstrenngürtel und eine ökologisch hochwertige Nutzung.

Die Gestaltung der Freiräume wird vom Hochwasserschutzprojekt vorgegeben. Neben der Ausdohlung des Chalchbüelbachs beinhaltet dieses die Revitalisierung des Rütibachs, die Schaffung von zusätzlichen Retentionsflächen sowie eines Schutzdamms im Norden und eines Flachdamms im Süden. Es entsteht gleichzeitig ein verbindender Grünzug zwischen Reichenburg und Buttikon entlang des Chalchbüelbachs, der die südliche Grenze der Bebauung vorgibt. Auch innerhalb der Überbauung sind grüne Korridore angedacht. Der unbebaute südöstliche Teil steht weiterhin für die landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung. Damit tritt aus Blickrichtung Kantonstrasse die Bebauung durch die vorgeschlagene Agroforestry-Nutzung (Baumreihen in LW-Fläche) in den Hintergrund und ist dadurch gut in die Landschaft eingegliedert.

Die Erschliessung des Rietlis mit dem MIV wird über den Knoten Gläntern vorgeschlagen. Dadurch ist das Rietli hauptsächlich auf den Autobahnanschluss Reichenburg ausgerichtet und der Mehrverkehr auf der Kantonsstrasse und in den Gemeinden kann minimiert werden. Aus Richtung Autobahn ist die Erschliessung gut erkennbar und lässt eine attraktive Adressgestaltung zu. Hierzu wird der grosszügige Strassenraum mit den Bäumen einen wesentlichen Teil beitragen. Die Buserschliessung erfolgt durch einen Stich zum Knoten Gläntern. Gleichzeitig wird die Fuss- und Veloverkehrsachse entlang des Chalchbüelbachs und die interkommunale Veloverbindung entlang des Bahndamms ausgebaut. Wie beim Verkehr adressieren sich die Gebäude an der Linienführung des Autobahnzubringers sowie des bestehenden Gläntern-Areals. Durch eine Aufschüttung wird eine einheitliche innere Geländehöhe erzielt. Das Team #3 schlägt neben einer Version mit grossflächigen Bauten auch eine mit einer kleinteiligen Bebauungsstruktur vor. Dabei erreichen die Bauten eine maximale Höhe von 23 m bis 28 m.

Das Team #3 hatte den Vertiefungsauftrag erhalten, das Zusammenspiel des ESP-A Rietli und des ESP-A Siebnen genauer zu untersuchen. Aus Sicht des Teams ist die Entwicklung des ESP-A Siebnen aufgrund der besseren Erschliessung prioritär gegenüber dem Rietli zu behandeln. Entsprechend der Lesart «Siedlungsband» schlägt das Team aber die Variante «Nuolenbach / Bahnhofstrasse» für die Lage des ESP-A Siebnen vor. Neben der guten ÖV-Erschliessung bettet sich die Variante optimal in die bestehende Siedlungsstruktur ein, belebt die Bahnhofstrasse und ermöglicht einen Zugang ab der Bushaltestelle aus Richtung Galgenen/Lachen.



Darstellung des Bebauungsvorschlages von Team #3 Eckhaus



Darstellung der Hochwasserschutzmassnahmen von Team #3 Eckhaus



Darstellung der Erschliessung von Team #3 Eckhaus



Darstellung der Freiraumgestaltung von Team #3 Eckhaus

Würdigung

Der Entwurf des Teams #3 Eckhaus zeichnet sich durch eine kluge städtebauliche Setzung aus. Durch die diagonale Anordnung der Bebauung entlang der Höhenlinie des «Tuggener Sees» bleibt der Siedlungstrenngürtel weiterhin bestmöglich erlebbar, während sich die Bebauung organisch aus dem Gebiet Gläntern fortsetzt. Dadurch wird eine zusammenhängende Freifläche am Hang gewonnen, die den ESP von der Kantonsstrasse aus in den Hintergrund treten lässt.

Der Entwurf wird von einer nachvollziehbaren Lagebeurteilung begleitet, die den gewählten Ansatz kohärent begründet. Dieser bezieht sich nicht nur auf eine Einordnung des Rietlis in die Siedlungsstruktur der Obermarch, sondern auch auf eine Übersicht zu unterschiedlichen Gewerbeentwicklungen, die sich in der Diskussion um die Entwicklung des Rietli als hilfreich erwiesen haben. Zu würdigen sind auch die zu Beginn des Verfahrens präsentierten Optionen alternativer Entwicklungen und Standorte, die die Anforderungen an die Entwicklung des ESP Rietli geschärft haben.

Die vom Team vorgeschlagene Verlegung von Teilflächen des ESP in das Gebiet Vogtswis wird so zwar nicht als zielführend bewertet, jedoch zeigt der Entwurf eine gelungene Verknüpfung

konzeptioneller städtebaulicher und freiräumlicher Gedanken mit den bestehenden Rahmenbedingungen auf. Die angestrebten Dichten im Gebiet sind im Vergleich zu den anderen Projekten tief und werden mit den verkehrlichen Kapazitäten des Strassennetzes begründet. Diese Dichten werden aus Sicht der Standortentwicklung dem Potenzial des ESP in der Region nicht gerecht.

Die verkehrliche Erschliessung ist klar strukturiert mit einem Erschliessungstich vom Autobahnzubringer aus. Durch die Führung von Velo- und Fussverbindungen am Rand des bebauten Gebiets können Konflikte zwischen den Verkehren vermieden werden. Die vorgeschlagene starke Reduktion des Parkplatzangebots wird grundsätzlich begrüsst – allerdings blieben einige Fragen offen, mit welchen Massnahmen die dafür notwendige Verlagerung des Modalsplits erzielt werden kann. Die vorgeschlagene Bushaltestelle beim Migros wird vom Team selbst, aufgrund der dezentralen Lage, als wenig zielführend erachtet, bleibt jedoch ohne Alternativvorschlag. Durch die etwas oberflächliche Ausarbeitung der zentralen Erschliessungsachse sowie der Anschlussknoten bleiben einige Fragen offen, wie die grundsätzlich begrüssenswerte, vorgeschlagene verkehrliche Entwicklung tatsächlich umsetzbar ist.

Eine besondere Stärke des Entwurfs wird in der landschaftlichen Einbettung und dem Umgang mit dem Wasser gesehen. Durch die Kombination der Öffnung des Chalbüelbachs mit einem Grünfilter und einem Fuss- und Veloweg wird nicht nur ein gut gestalteter Abschluss des ESP, sondern auch ein Mehrwert für die Verbindung zwischen Buttikon und Reichenburg geschaffen. Ebenso überzeugt die behutsame, aber wirkungsvolle Anpassung des Hochwasserschutzkonzepts des Rütibachs sowie die Sicherung der wertvollsten Flächen für die Landwirtschaft. Das Potenzial der Baumreihen auf der unbebauten Fläche, die einerseits als Filter und Blickschutz auf den ESP wirken, andererseits die Blickbeziehungen auf den Siedlungstrenngürtel und die Nachbargemeinde lenken, ist ein guter Vorschlag.

Zusammensetzung des Teams #3

Städtebau (Federführung)	Eckhaus
Schlüsselpersonen	Christian Blum Remo Grossmann
Verkehr	IBV Hüsler
Schlüsselpersonen	Luca Urbani
Freiraum	planikum
Schlüsselperson	Florian Glowatz-Frei Tom Kolodynski
Standortentwicklung	Eckhaus
Schlüsselperson	Claudio Grünenfelder

1.4 Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Beiträge

1.4.1 Gemeinsamkeiten

Wesentliche Übereinstimmungen der Konzepte sind:

- Alle Teams sind sich einig, dass der ESP-A Siebnen aufgrund seiner hervorragenden Erschliessung durch den ÖV für einen ESP mit arbeitsplatzintensiven Nutzungen besser geeignet ist, während das Rietli sich für produktionsbezogene Nutzungen eignet, die auf die Autobahn angewiesen sind. Daher fordern sie die Entwicklung beider ESP.
- Eine klare Nutzungskonzeption fehlt. Die Ansiedlung von mehreren grossen Unternehmen steht im Zentrum und wird mit den Konzepten ermöglicht.
- Es gibt im Rietli verschiedene Faktoren, die eine sorgfältig proportionierte Entwicklung verlangen. Diese betreffen die Verkehrserzeugung, die Ansprüche des Freiraums und des Hochwasserschutzes sowie die städtebauliche Wirkung des ESP auf das Ortsbild von Reichenburg. Daher schlagen alle Teams nur eine teilweise Überbauung des im Richtplan markierten Gebiets vor.
- Alle Teams sind sich einig, dass die Entwicklungen im Rietli gemeinsam mit den geplanten Wohnbauentwicklungen in Reichenburg und Schübelbach eine Mehrbelastung der Kantonsstrasse nach sich ziehen werden. Sie schlagen eine regionale / gemeindeübergreifende Abstimmung von Siedlung und Verkehr vor, um eine nachhaltige Entwicklung zu gewährleisten.
- Alle Teams schlagen eine Verbesserung der ÖV-Anbindung vor. Ein wichtiger Punkt ist die Einbindung des Rietlis in ein attraktives Fuss- und Velowegnetz zu den Bahnhöfen. Alle Teams schlagen z. B. eine möglichst direkte Verbindung zum Bahnhof Reichenburg vor.
- Der Umgang mit dem Wasser und der Landschaft ist im Rietli eine besondere Herausforderung, bietet aber auch gestalterische Chancen.
- Der ökologische Vernetzungskorridor entlang des Rufibachs ist teilweise etwas unterschiedlich ausgeprägt. Alle Teams sehen aber eine zusätzliche Bestockung vor.

1.4.2 Unterschiede

In diesen Punkten verfolgen die Beiträge unterschiedliche Ansätze:

- Die Anordnung der Bebauung unterscheidet sich bei allen Teams grundlegend und ist nur bedingt kombinierbar.
- Bei zwei Teams sind die Retentionsflächen (zumindest teilweise) in die Bebauung integriert, ein Team schlägt eine kompaktere Bebauung mit ausserhalb liegenden Retentionsflächen vor.
- Die Buslinienführung unterscheidet sich in Abhängigkeit der vorgeschlagenen Baufelder und der Erschliessung bei allen Teams: Stich, Schlaufe oder nur zusätzliche Haltestelle auf bestehender Buslinie werden vorgeschlagen.
- Die Erschliessung für den MIV und LW erfolgt bei zwei Vorschlägen über den Knoten Gläntern, bei einem Konzept direkt ab der Kantonsstrasse. Dementsprechend ist die Adressierung von zwei Konzepten auf den Autobahnzubringer ausgerichtet, in einem Konzept jedoch auf die Kantonsstrasse.
- Während zwei Teams eine Parkierung in Parkhäusern vorsehen, schlägt ein Team eine Anordnung im Aussenraum vor, jedoch mit einer stark reduzierten Anzahl Parkplätze.
- Die Betroffenheit der Grundeigentümerschaften unterscheidet sich je nach Entwicklungskonzept stark. Entsprechend führen diese unterschiedlichen Betroffenheiten zu unterschiedlich «grossen» Abhängigkeiten für die Realisierung.

1.5 Erkenntnisse der Testplanung

Die Konzepte der drei Teams haben mögliche Entwicklungen für das Gebiet Rietli aufgezeigt. Dabei kristallisierten sich verschiedene Aspekte heraus:

Klare Unterschiede zwischen den ESP-A Rietli und ESP-A Siebnen

Die beiden ESP-A unterscheiden sich in ihrer Lagegunst massgeblich. Die Teams berücksichtigen dies in ihrer Profilierung und machen Vorschläge zur klaren Differenzierung der beiden Arbeitsgebiete.

Platz für einen grossen Player besteht

Die Beiträge der Testplanung zeigen auf, dass grosse Unternehmen (im Vergleich mit als «gross» geltenden Ansiedlungen in anderen Arbeitsgebieten) im Rietli angesiedelt werden können. Dies ist innerhalb der vorgeschlagenen Baufelder möglich. Damit können Rahmenbedingungen festgelegt und Vorinvestitionen getätigt werden, ohne ein künftiges Unternehmen bereits im Detail zu kennen. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich ein solcher grösserer Player in der Ausserschwyz ansiedeln könnte, wird als hoch eingeschätzt. Die Standortattraktivität der Region ist entgegen der Einschätzung der Teams hoch (CS-Standortindex: Rang 9 von 110 Regionen. Es gibt eine grosse Nachfrage aus internationalen Neuansiedlungen und Verlagerungsprojekten aus dem Grossraum Zürich, die von den Vorzügen bei Steuern, Fachkräften und der verhältnismässig schlank organisierten Behörden im Kanton Schwyz profitieren können. Die Ansiedlungsdynamik ist hoch).

Konzepte für eine kompakte bauliche Entwicklung des Rietlis liegen vor

Die Lagebeurteilungen der Teams zeigen nachvollziehbar auf, dass die Lage und Erschliessungsgunst im Gegensatz zur Standortgunst für die Entwicklung des Rietlis grosse Herausforderungen darstellen. Diese werden in den Entwicklungskonzepten der Teams adressiert und entsprechende Konsequenzen aufgezeigt. Dabei sind sich die Teams einig, dass aus unterschiedlichen Gründen von einer flächendeckenden Bebauung des Rietlis abzusehen ist. Vielmehr soll die Entwicklung kompakt, qualitativ und unter Berücksichtigung von klaren Grundsätzen erfolgen. Unter diesen Bedingungen kommen die Teams zum Schluss, dass eine Entwicklung möglich ist.

Die verkehrliche Erschliessung beeinflusst das Potenzial massgeblich

Die Ergebnisse der Testplanung zeigen deutlich, dass die Anzahl Arbeitsplätze und der Modalsplit der Schlüssel für eine nachhaltige Entwicklung des Industriegebiets sind. Sie bestimmen, welche Auswirkungen eine allfällige Entwicklung des Areals auf die beiden Gemeinden und das Verkehrssystem hat. Die Testplanung hat gezeigt, dass die Annahmen diesbezüglich ein sehr breites Spektrum aufweisen und im Vorfeld schwer abschätzbar sind. Die Testplanungsergebnisse und die Diskussionen machen deutlich, dass der Anteil an Wegen, die mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden, deutlich ansteigen muss. Eine Veränderung des Modalsplits weg vom MIV wird aufgrund der Lage als Herausforderung erachtet und verlangt ein umfassendes Paket an lokalen und regionalen Massnahmen sowie eine Begrenzung und Bewirtschaftung des Parkplatzangebots.

Grün-blaue Infrastruktur braucht ihren Raum

Die Entwicklungskonzepte der Teams stützen sich stark auf die Schaffung einer grün-blauen Infrastruktur als Grundgerüst des Arbeitsgebiets. Nur so funktioniert der gesamtheitliche Ansatz dieser Planungen. Deshalb fordern die Teams dessen Erstellung in einer frühen Phase. Der Bedarf nach unterschiedlichen Qualitäten und Funktionen der Freiräume stellt auch die Art der landwirtschaftlichen Nutzung zur Diskussion.

2 Empfehlungen des Beurteilungsgremiums

2.1 Vorbemerkung

Die folgenden Empfehlungen basieren auf den Erkenntnissen der drei Teambeiträge und deren Einordnung durch urbanista.ch. Die Empfehlungen sind zuhanden der Projektträgerschaft bestehend aus dem Kanton Schwyz und den zwei Gemeinden Schübelbach und Reichenburg formuliert.

Die Empfehlungen sind als fachliche Empfehlungen zu verstehen. Ausgangspunkte sind die Einschätzungen der vier externen Fachexpertinnen und -experten, die mit den Interessen und Vorbehalten der zahlreichen direkt betroffenen Akteurinnen und Akteure abgeglichen wurden. Aus verschiedenen fachlichen Erkenntnissen und zum Teil widersprüchlichen Positionen wurden auch Prüfaufträge für den weiteren Verlauf der Planungen formuliert.

Die derzeitige Eignung des Gebiets besteht vor allem in seiner grossen zusammenhängenden Fläche, der ausgewiesenen regionalen Standortgüte und dem nahen Autobahnanschluss – demgegenüber stehen die Schwierigkeit, das Gebiet mit dem ÖV sowie der aktiven Mobilität zu erschliessen; die eingeschränkten Kapazitätsreserven im bestehenden Strassennetz sowie die Tatsache, dass es sich um Baugrund mit hochanstehendem Grundwasser handelt. Die Erschliessung des Gebiets mit dem ÖV und der aktiven Mobilität gilt als Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung eines solchen Arbeitsplatzgebietes. Bereits in der Aufgabenstellung wurde deshalb der Bearbeitungssperimeter B eingeschlossen. Die Empfehlungen sind ebenfalls auf eine nachhaltige Entwicklung mit möglichst geringen Qualitätseinbussen zulasten der Bevölkerung in Reichenburg und Schübelbach ausgerichtet. Der Wille zur Entwicklung dieses Arbeitsplatzgebietes muss daher von allen Beteiligten gemeinsam getragen und von der Bevölkerung gestützt werden.

2.2 Grundsätze der Entwicklung

Die Erkenntnisse und Empfehlungen des Beurteilungsgremiums lassen sich in 7 Grundsätzen zusammenfassen. Diese sollen die Entwicklung im ESP-A Rietli zukünftig lenken. Ziel ist, dass die Grundsätze gemeinsam von allen Beteiligten getragen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten beachtet werden.

1. Die ESP-A Rietli und Siebnen koordiniert und ihren Eignungen entsprechend entwickeln

Die Eignung des Rietlis als Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung wird aufgrund seiner grossen zusammenhängenden Fläche sowie des nahen Autobahnanschlusses anerkannt. Gleichwohl wird festgestellt, dass der Standort für eine nachhaltige Entwicklung mit hoher Arbeitsplatzdichte aufgrund seiner ÖV-Erschliessung (fehlender direkter Bahnanschluss) nicht ideal ist. Deshalb ist der ESP-A Rietli hinsichtlich der anzusiedelnden Nutzungen eng mit dem – vom ÖV weit besser erschlossenen – ESP-A Siebnen zu koordinieren. Besonders arbeitsplatzintensive Nutzungen und der Dienstleistungssektor sind in Siebnen vorzusehen, während für das Rietli Betriebe mit Schwerpunkt Produktion und moderater Arbeitsplatzdichte im Vordergrund stehen. Damit die Koordination möglich ist, ist der ESP-A Siebnen baldmöglichst auf den gleichen Planungsstand zu bringen, wie der ESP-A Rietli.

2. Das Rietli als strategische Reserve für grosse Unternehmen von kantonaler Bedeutung sichern

Im ESP-A Rietli werden die Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Unternehmen mit kantonaler Bedeutung geschaffen. Er wird für die Ansiedlung grösserer Betriebe mit hoher Wertschöpfung und Steuersubstrat reserviert, die damit auch einen signifikanten Beitrag zur Reduktion des Pendlersaldos leisten. Die Ansiedlung erfolgt in Kooperation zwischen dem Kanton, den beiden Gemeinden und den Grundeigentümerschaften. Als Bedingung für die Entwicklung der strategischen Reserve müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen und die notwendigen Vorleistungen getätigt sein. Nur so kann einem Unternehmen innerhalb einer zumutbaren Frist ein konkretes Angebot gemacht werden. Um Fehlentwicklungen zu vermeiden, ist eine Entwicklung des Rietlis an Bedingungen zu knüpfen. Diese betreffen insbesondere die erwartete Wertschöpfung, die vorgesehenen Mobilitätslösungen sowie die Ortsbaulichen Qualitäten.

3. Das Rietli kompakt und städtebaulich hochwertig entwickeln

Um sowohl die baulichen Möglichkeiten der anzusiedelnden Betriebe zu erweitern, als auch die Belange des vom Wasser stark geprägten Gebiets und der landschaftlich sensiblen Lage zu berücksichtigen, ist der ESP-A Rietli als kompakter städtebaulicher Baustein zu entwickeln. Die mehrgeschossige Anordnung von Produktionsanlagen soll ausdrücklich angestrebt werden. Die Ortsbauliche Setzung, die Optimierung der möglichen Geschossflächen sowie die Freiräume und Qualität der Gebäude sind mit geeigneten qualitätssichernden Verfahren zu sichern.

4. Mit der Entwicklung des Rietlis Mehrwerte für die Freiraumentwicklung zwischen Buttikon und Reichenburg schaffen

Der Übergang zwischen den beiden Gemeinden bzw. Dörfern soll weiterhin wahrnehmbar sein. Aufgrund des reduzierten Siedlungstrenngürtels soll das Rietli deshalb neu eher als Bindeglied, denn als Trennelement gelesen werden. Mit der Entwicklung des ESP-A Rietli ist der heutige Siedlungstrenngürtel zwischen Buttikon und Reichenburg proaktiv zu einem attraktiven Freiraum als verbindendes Element der beiden Gemeinden zu entwickeln. Neben der Sicherung eines ausreichend grossen Vernetzungskorridor entlang des Rufibachs und der Nutzung des ökologischen Aufwertungspotenzials allgemein, soll im Rietli weiterhin ein Teil der landwirtschaftlichen Nutzung möglich sein. Gleichzeitig ist mit neuen hochwertig gestalteten Freiräumen die Standortgunst des ESP zu erhöhen. Zentrale Elemente wie eine attraktiven Fuss- und Veloverbindung, die gestalterische Integration der drei Bachläufe und des Wassermanagements sowie die landschaftsarchitektonische Einbettung sind als integrale Bestandteile in die Entwicklung des ESP zu integrieren und planerisch zu sichern.

5. Die Entwicklung des Rietlis und die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrasse aufeinander abstimmen

Die Entwicklung des Arbeitsgebiets Rietli soll die Lagegunst am Autobahnzubringer nutzen können. Gleichzeitig wird ein signifikanter Anteil der Fahrten auf der Kantonsstrasse abgewickelt werden. Daher ist die Entwicklung darauf auszurichten, den Mehrverkehr auf der Kantonsstrasse in den Ortsdurchfahrten in Grenzen zu halten. Auf Basis einer regionalen Untersuchung der Auswirkungen auf das Strassennetz sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, um den Anteil der Fahrten mit dem ÖV, neuen Mobilitätsformen und der aktiven Mobilität zu erhöhen sowie eine zeitliche Verlagerung aus den Hauptverkehrszeiten anzustreben. Um Fehlanreize einer MIV-orientierte Entwicklung zu verhindern, ist das Angebot an Parkplätzen im ESP-A Rietli zu beschränken und koordiniert über die ganze Region zu bewirtschaften.

6. Die ÖV-Anbindung des Rietlis optimieren und Massnahmen der aktiven Mobilität sowie neue Mobilitätsformen fördern

Um eine nachhaltige Entwicklung des ESP zu ermöglichen, ist die Erschliessung des ESP-A Rietli durch den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Das Rietli ist mit einer neuen Haltestelle an die bestehenden Buslinien anzubinden. Die Lage der Haltestelle ist so zu wählen, dass sich die Fahrzeiten der bestehenden Buslinien nicht übermässig erhöhen und mindestens ein 15-Minuten-Takt erzielt wird. Um das neue S-Bahn-Angebot in Reichenburg maximal für die Erschliessungsgunst des Rietli nutzen zu können, ist eine möglichst direkte, attraktive Fuss- und Veloverbindung inkl. entsprechender Parkierungsmöglichkeiten vom Bahnhof zum ESP-A Rietli zu realisieren. Diese ist als Schlüsselement eines attraktiven interkommunalen Velonetzes zu verstehen, das als grosse Potenzial für die Verlagerung von Fahrten zum Rietli aber auch innerhalb der Gemeinden gesehen wird.

7. Die gemeinsame Entwicklung weiterverfolgen

Alle Beteiligten vereinbaren, den ESP-A Rietli entsprechend seinen Eignungen und Standortqualitäten weiterzuentwickeln. Dazu ist die bisher erfolgte, gemeinsame Herangehensweise an die Gebietsentwicklung weiterzuführen. Die durch die planerischen Überlegungen entstehenden erhöhten oder reduzierten Betroffenheiten der Grundeigentümerschaften und Gemeinden sollen durch geeignete Mechanismen ausgeglichen und gerecht verteilt werden. Ebenso soll die gesamtheitliche und sinnvolle Entwicklung im Rietli nicht durch bereits realisierte Projekte und bestehende Planungen behindert werden. Für die weitere Entwicklung und allfällige Vorinvestitionen sind in der Synthesephase die planerischen und politischen Voraussetzungen zu schaffen. Für die nachhaltige Entwicklung der beiden Gemeinden Schübelbach und Reichenburg und des Kantons wird weiter empfohlen, die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Rahmen der anstehenden Nutzungsplanungsrevisionen und kommender Generationen des Agglomerationsprogramms vertiefend zu betrachten. Die Abstimmung bezieht sich auf mögliche Konsequenzen einer Ansiedlung von Unternehmen im Rietli für die Siedlungsentwicklung, die zukünftige Entwicklung der Wohngebiete und kommunalen Arbeitszonen sowie übergeordnet Massnahmen für die Reduktion des MIV-Anteils insgesamt. Sonst besteht die Gefahr, dass die Lebensader der H3 mit oder ohne den ESP-A Rietli dauerhaft überlastet wird und die Erschliessungsgunst sowie die Standortqualitäten der Gemeinden verringert.

3 Die Empfehlungen im Einzelnen

In den folgenden Abschnitten werden die Empfehlungen im Einzelnen wiedergegeben. Aus verschiedenen fachlichen Erkenntnissen und zum Teil widersprüchlichen Positionen wurden Prüfungsaufträge für den weiteren Verlauf der Planungen formuliert oder Hinweise gegeben welche Beiträge in die laufenden Planungen einfließen können. Sie gliedern sich in fünf Abschnitte:

1. Profilierung und Koordination der beiden ESP-A Rietli und Siebnen (3.1)
2. Profilierung und städtebauliche Entwicklung im Gebiet Rietli (3.2)
3. Landschaftliche Einordnung des Arbeitsgebiets (3.3)
4. Verkehrliche Erschliessung (3.4)
5. Umsetzung und Kosten-Nutzen-Ausgleich (3.5)

Aufbau der einzelnen Empfehlungen

Die einzelnen Empfehlungen sind nach dem folgenden Schema aufgebaut:

Einleitungstext	<i>In einem Einführungstext wird die Empfehlung zusammengefasst und es werden wichtige Begründungszusammenhänge geliefert.</i>
Abbildung	<i>Die Abbildung illustriert und verortet die wesentlichen Inhalte der Empfehlungen. Sie hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie soll helfen, die Empfehlung räumlichen zu verstehen und Zusammenhänge aufzeigen.</i>
Empfehlungen	<i>Die hier aufgeführten Punkte stellen die Empfehlungen zur Entwicklung des ESP-A Rietli dar. Sie basieren auf den Konzepten der drei Teams sowie der Diskussion des Beurteilungsgremiums. Werden konkrete Vorschläge eines Teams empfohlen, werden diese genannt.</i>
Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<i>Die zu prüfenden und zu beachtenden Aspekte stellen Begleitinformationen dar, die für die Einordnung der Empfehlungen wichtig sind. Dies können noch zu klärende Fragen, Hinweise auf zu beteiligende Akteure oder zu Gegebenheiten, die bei einer Umsetzung zu beachten sind, sein.</i>
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	<i>Sollte es gravierende abweichende Meinungen von Beteiligten zu den beschlossenen Empfehlungen geben, können diese in den Empfehlungen formuliert werden.</i>
Weiteres Vorgehen	<i>Sofern bereits konkrete Aussagen zum weiteren Vorgehen aus der Empfehlung abgeleitet werden können, sind diese hier festzuhalten.</i>

3.1 Profilierung und Koordination der beiden ESP-A Rietli & Siebnen

Der Richtplan des Kantons Schwyz gibt vor, dass beide ESP-A in der March für wertschöpfungsintensive Arbeitsnutzungen von kantonaler Bedeutung zu reservieren sind. Sie weisen unterschiedliche Voraussetzungen bezüglich ihrer Erschliessungsgunst und ihres Planungsstandes auf. Die Testplanung hat gezeigt, dass die beiden ESP sich für unterschiedliche Profile eignen und ihr Potenzial am besten gemeinsam ausschöpfen können. Um diese Eignungen nutzen zu können, ist die Planung des ESP-A Siebnen baldmöglichst auf einen vergleichbaren Stand zu bringen, wie die des ESP-A Rietli. Ebenso ist zu klären, ob der ESP-A Siebnen tatsächlich nur gemeinsam mit dem Autobahnzubringer Siebnen entwickelt werden kann.

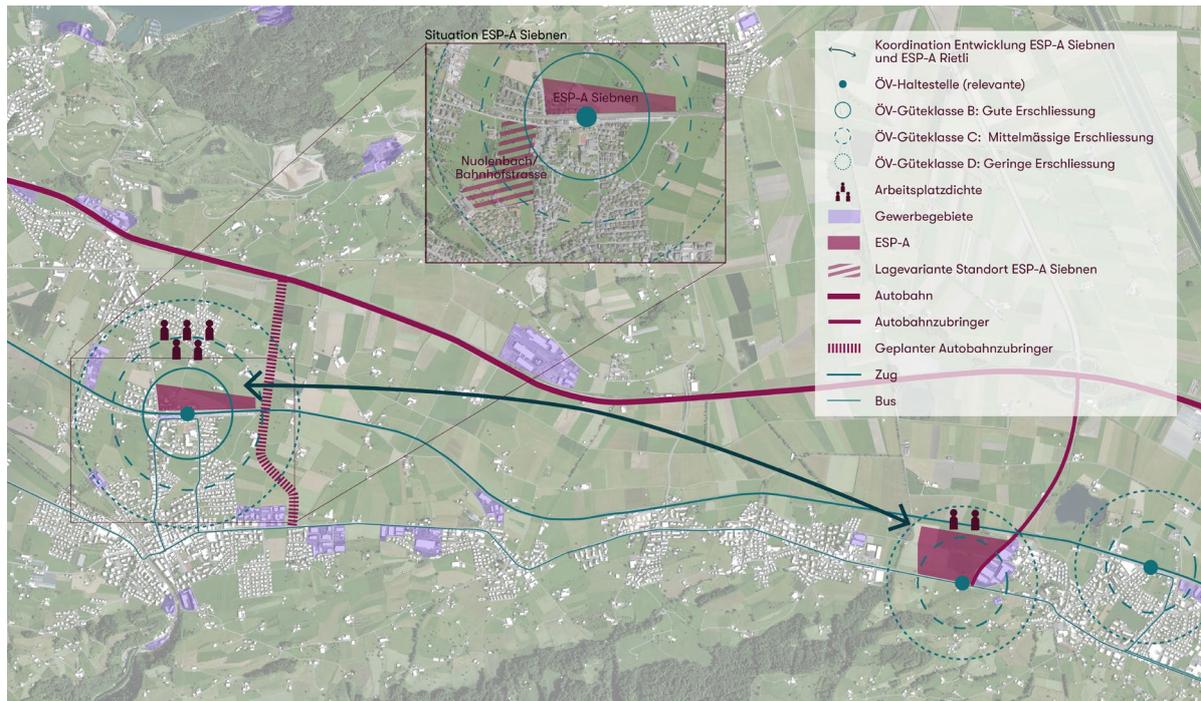


Abbildung 1: Koordination der beiden ESP-A Rietli und Siebnen insbesondere hinsichtlich Lagegünst

3.1.1 Koordinierte Entwicklung der beiden ESP-A Rietli und Siebnen

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, die beiden ESP-A Rietli und Siebnen koordiniert zu entwickeln. Dabei soll die Arbeitsplatzintensität auf die Erschliessungsgunst abgestimmt werden. - Es wird daher empfohlen, die planerische Entwicklung des ESP-A Siebnen unverzüglich anzugehen. - Ebenso wird empfohlen, die zukünftige Ansiedlung von Betrieben zwischen den beiden ESP-A zu koordinieren, um die Eignungen der beiden ESP bestmöglich nutzen zu können. Die Koordination der Ansiedlungen soll federführend durch den Kanton übernommen werden.
Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Wird der ESP-A Siebnen erst lange nach dem ESP-A Rietli umgesetzt, ist eine auf die Standortqualitäten abgestimmte Ansiedlung von interessierten Unternehmen zwischen dem Rietli und Siebnen nicht möglich. Es besteht die Gefahr, dass der ESP-A Rietli für arbeitsplatzintensive Betriebe genutzt wird, was Konsequenzen für die Belastung der Kantonsstrasse haben könnte (siehe Empfehlungen zum Verkehr Abschnitt 3.4)
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	Keine.

Weiteres Vorgehen	Ein Workshopverfahren zur Erarbeitung eines Zielbilds zum ESP-A und ESP-B Siebnen wurde gemeinsam mit den Gemeinden Wangen und Schübelbach vereinbart. Erste Resultate werden Ende 2025 erwartet.
-------------------	---

3.1.2 Profilierung der beiden ESP-A

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Der Bedarf nach genügend grossen, zusammenhängenden Flächen zur Ansiedlung von Arbeitsplätzen wird anerkannt und soll als zentraler Faktor der Gebietsentwicklung berücksichtigt werden. - In den beiden ESP-A Rietli und Siebnen sollen vorrangig Unternehmen mit hoher Wertschöpfung angesiedelt werden, die sowohl einen Beitrag zum Steuersubstrat des Kantons leisten als auch das negative Pendlersaldo reduzieren. Als Initialansiedlung soll im Rietli eine grosse Fläche (mind. 2 ha) vergeben werden (an ein Unternehmen oder ein gemeinsames Entwicklungsprojekt von mehreren Unternehmen), optional sind anschliessend kleinere Unternehmen als Ergänzung möglich. - Es wird empfohlen, beide ESP gemäss ihrer Eignung zu profilieren und die Ansiedlung von Unternehmen darauf auszurichten: <ul style="list-style-type: none"> - Der ESP-A Siebnen soll das Potenzial der guten ÖV-Erschliessung optimal nutzen und arbeitsplatzintensive, wissensbasierte Nutzungen mit hoher Dichte aufnehmen. - Beim ESP-A Rietli soll der Fokus auf wertschöpfungsintensive, produzierende Betriebe gelegt werden, die auch vom nahen Autobahnanschluss profitieren.
Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Die Profilierung und Koordination der beiden ESP-A kann und soll auch für Teilansiedlungen genutzt werden können. - Die von Team #1 (Yellow Z) bearbeitete Herangehensweise über einen Handwerkscluster im Rietli wurde im Rahmen der Testplanung verworfen, da sich diese vorrangig weiterhin in den kommunalen Arbeitsgebieten ansiedeln sollen. Trotzdem ist ein Innovationshub oder ähnliches in einem kleinen Teilgebiet denkbar und zu prüfen.
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	Keine.
Weiteres Vorgehen	-

3.1.3 Standort und Erschliessung des ESP-A Siebnen

Die folgenden Empfehlungen richten sich in erster Linie an den Kanton und die Gemeinden Schübelbach und Wangen und sind bei der Entwicklung des ESP-A Siebnen zu beachten:

Die Testplanung hat bestätigt, dass der Standort Siebnen durch seinen IR-Halt und den dichten S-Bahn-Takt als vom ÖV besonders gut erschlossener Arbeitsstandort eingeschätzt wird. Ebenfalls wertvoll ist, dass die Pendlerströme gegenläufig zur Agglo Zürich erfolgen. Die Lage gemäss kantonalem Richtplan wurde von den Teams kritisch geprüft, da eine direkte Anbindung des ESP nördlich der Bahnlinie an einen zukünftigen Autobahnzubringer nur mit hohen Investitionen möglich wäre. Für seine weitere Entwicklung sind daher alternative Standorte zu klären.

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Aufgrund der hohen Erschliessungsgunst des ESP-A Siebnen durch den ÖV wird empfohlen, das Arbeitsgebiet klar auf den ÖV auszurichten und unabhängig von der Realisierung des Autobahnanschlusses Siebnen zu planen und zu realisieren. - Als Arbeitsplatzdichte werden mindestens 200 AP/ha angestrebt.
--------------	--

Empfehlungsbericht Testplanung «ESP-A Rietli»

	<ul style="list-style-type: none">- Es wird empfohlen, von den Teams vorgeschlagene alternative Standorte des ESP in Bahnhofsnähe in einem nächsten Planungsschritt in Betracht zu ziehen und detaillierter zu evaluieren. Dies gilt insbesondere für die vertieft geprüfte Variante Nuolenbach. Gegebenenfalls ist eine entsprechende Richtplananpassung anzustreben.- Das Bahnhofsgebiet soll gesamtheitlich und in Verbindung mit den Dorfkernen Siebnen und Wangen betrachtet werden. Deshalb sollen die ESP-A und ESP-B künftig gemeinsam weiterentwickelt werden.
Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none">- Alle Teams haben die Entwicklung des ESP-A Siebnen unabhängig vom Autobahnzubringer aufgezeigt. Dies wird als deutliches Indiz gesehen, dass die Entwicklung bei entsprechender Profilierung des ESP und der Koordination mit dem ESP-A Rietli zumindest in Teilen ohne den Autobahnzubringer realisiert werden kann.
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	Keine.
Weiteres Vorgehen	Ergänzungen zum weiteren Vorgehen durch den Kanton.

3.2 Profilierung und städtebauliche Entwicklung im Gebiet Rietli

Die Testplanung hat die Eignung und die Möglichkeiten der Entwicklung eines ESP-A im Rietli aufgezeigt. Trotz der unterschiedlichen städtebaulichen Ansätze haben die Arbeiten der Teams Erkenntnisse für die Profilierung und städtebauliche Entwicklung des Rietlis geliefert, die als Grundsätze für die Entwicklung des Rietlis verwendet werden sollen. Dies gilt einerseits für die Profilierung als ESP-A für Unternehmen, die trotz moderater Arbeitsplatzzahl und grossem Platzbedarf eine hohe Wertschöpfung erreichen sowie dessen Entwicklung in Abhängigkeit von der Kapazität der Kantonsstrasse (siehe Abschnitt 3.4). Andererseits zeigt sich, dass die Ansprüche des Freiraums, der Landwirtschaft und des Wassermanagements an das Gebiet vielfältig sind (siehe Abschnitt 3.3). Um die vielfältigen Ansprüche an das Rietli erfüllen zu können, muss der ESP-A als kompakter und städtebaulich hochwertiger Siedlungsbau- stein entwickelt werden. Aufgrund der landschaftlich sensiblen Lage kommen der Höhenentwicklung sowie der entsprechenden Gestaltung der Übergänge zu Strassenraum (Süden), Gewässern (Westen, Norden) und internen Frei- räumen dabei auch eine bedeutende Rolle zu. Gleichsam ist auch dem Gebot der Flächeneffizienz durch eine mög- lichst dichte und ökonomische Nutzung des Siedlungsgebiets ausreichend Rechnung zu tragen.

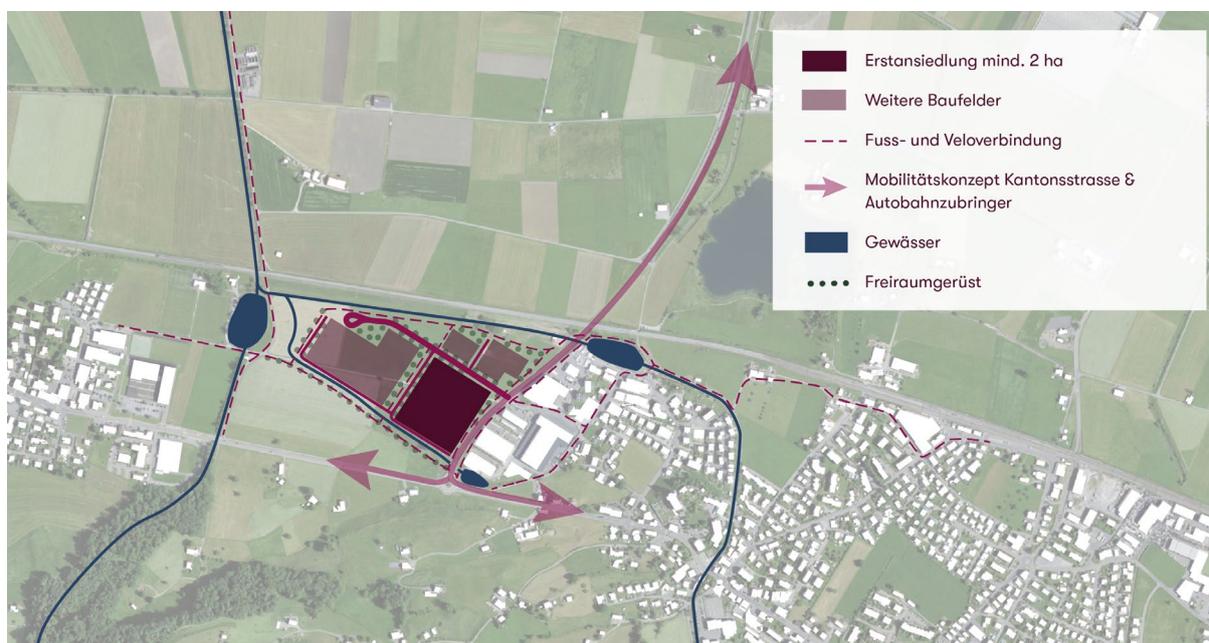


Abbildung 2: Städtebauliche Entwicklung im Rietli

3.2.1 Profilierung und Kapazitäten des ESP-A Rietli

- | | |
|--------------|---|
| Empfehlungen | <ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, den ESP-A Rietli als strategische Reserve für Unternehmen von kantona- ler Bedeutung zu entwickeln. Diese sollen über eine hohe Wertschöpfung und über ein hohes Steuersubstrat verfügen. Eine minimale Arbeitsplatzdichte von 100 VZÄ/ha ist ein- zuhalten. - Höhere Dichten können nur eingebettet in ein Mobilitätskonzept und unter Betrachtung der Kapazität der Kantonsstrasse und des Autobahnzubringers angestrebt werden. - Für die Ansiedlung von Unternehmen mit hohem Platzbedarf ist eine Fläche von mindestens 2 ha zu reservieren. - Die Kapazitäten des ESP-A Rietli im Sinne der realisierbaren Geschossflächen sowie der Arbeitsplatzkapazitäten sind in Abhängigkeit mit der verkehrlichen Entwicklung zu bestim- men. |
|--------------|---|

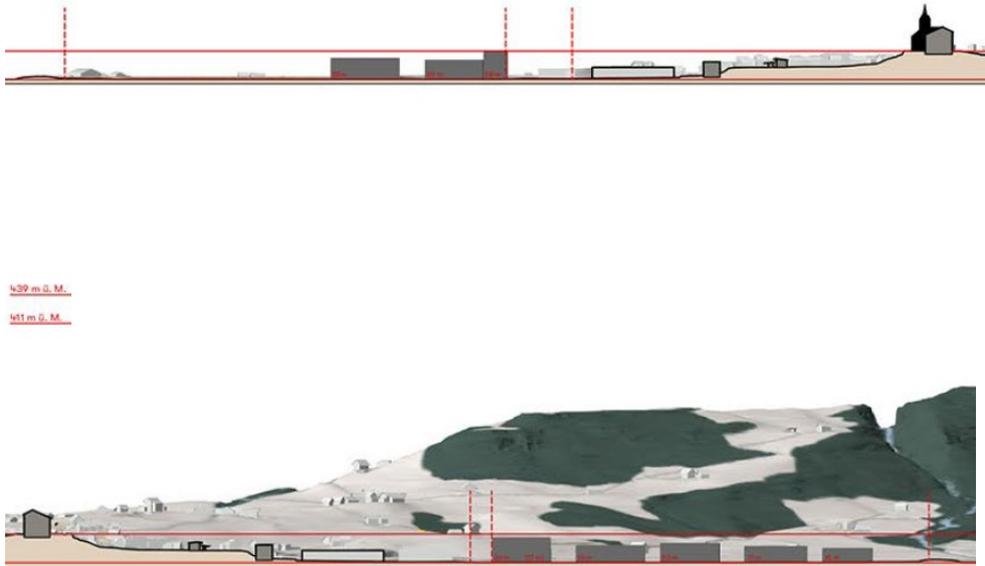
Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Trotz der kompakten räumlichen Entwicklung können im ESP-A Rietli die benötigten Geschossflächen durch Stapelung geschaffen werden. - Eine kompakte Entwicklung des ESP-A dient auch der Erhöhung der Akzeptanz seitens der Bevölkerung, da auf diese Weise freiräumliche Mehrwerte für beide Gemeinden geschaffen werden können sowie eine gewisse landwirtschaftliche Nutzung möglich bleibt. - Arbeitsplatzintensive Betriebe sollen im ESP-A Siebnen angesiedelt werden.
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	Keine.
Weiteres Vorgehen	Das weitere Vorgehen muss hinsichtlich der Vertiefungsphase entschieden werden.

3.2.2 Städtebauliche Entwicklung

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, das Baukonzept des Teams #3 Eckhaus weiterzuverfolgen und deren Abhängigkeiten vertieft zu prüfen. - Die Bebauung ist so auszurichten, dass erlebbare Ortseingänge mit ansprechend gestalteten Siedlungsrandern geschaffen werden. Dazu ist die Bebauung abgerückt von der Kantonsstrasse im nördlichen Teil des Rietlis zu entwickeln. - Es wird empfohlen, die Bebauung in Anlehnung an die Topografie und die bestehende Bebauung im Gebiet Gläntern sowie unter Berücksichtigung der Wind- und Wasserkanäle parallel zum Autobahnzubringer auszurichten. - Die Adressierung erfolgt zum Knoten Gläntern und zur Autobahn.
Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Die empfohlene Arbeitsplatzdichte entspricht nur bedingt der Arbeitsplatzdichte des Baukonzeptes des Teams #3 Eckhaus. Daher ist zu prüfen, wie diese unter Wahrung der städtebaulichen Grundform deutlich erhöht werden kann.
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	Keine.
Weiteres Vorgehen	Das weitere Vorgehen muss hinsichtlich der Vertiefungsphase entschieden werden.

3.2.3 Landschaftlich und ortsbaulich abgestimmte Höhenentwicklung

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, die Entwicklung der Bauten ab einer bestimmten Höhe insbesondere auf den Kirchenhügel von Reichenburg, die bestehende Bebauung Gläntern sowie den Eindruck von verschiedenen Verkehrsachsen auszurichten. Die Festlegung der maximalen Höhen soll so ausgelegt werden, dass die bestehenden Blickachsen auf die Kirche Reichenburg von der Kantonsstrasse aus gewährleistet bleiben. Umgekehrt soll der Ausblick vom Kirchhügel auf die Ebene weiterhin gewährleistet bleiben. - Daher wird empfohlen, die Richthöhe auf die Kote von +439 M.ü.M nicht zu überschreiten. Mehrhöhen sollen räumlich begrenzt und mit entsprechender Abstufung möglich sein. - Um eine minimale Dichte zu gewährleisten, wird zudem empfohlen, eine Gebäudehöhe von 16 m nicht zu unterschreiten. Für die hohen Bauten ab 20 m soll ein qualitätssicherndes Verfahren verlangt werden.
Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Die Höhenentwicklung soll bei der Bearbeitung der Baufelder auf die Eingliederung in die Landschaft Rücksicht nehmen und andererseits eine optimale Nutzung des Arbeitsgebiets

	<p>ermöglichen. Dazu sollen beim Bau von Gebäuden über 20 Metern für die einzelnen Baufelder qualitätssichernde Verfahren (z.B. Wettbewerbe oder Studienaufträge) gefordert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es gilt, Nutzungen bestmöglich zu stapeln und beispielsweise Forschung und Entwicklung oder administrative Büronutzungen oberhalb der Produktionsflächen anzuordnen. - Durch entsprechende Gebäudehöhen und Anzahl Geschosse soll der Flächeneffizienz Rechnung getragen werden. Dies ist vor allem auch im Hinblick auf marktgerechte Angebotspreise der Flächen relevant (ausgewogenes Verhältnis des Flächenausschöpfung zu den Planungs-, Erschliessungs- und Erstellungskosten).
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	Keine.
Weiteres Vorgehen	Das weitere Vorgehen muss hinsichtlich der Vertiefungsphase entschieden werden.
Ergänzende Abbildungen Höhenentwicklung	<p>439 m ü. M. 411 m ü. M.</p> 

3.2.4 Gestaltung der Freiräume im ESP

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, die Bebauung kompakt zu halten und die Freiräume am Rand der Bebauung qualitativ hochwertig zu gestalten. - Es wird empfohlen, ein starkes und für die Öffentlichkeit jederzeit zugängliches Freiraumgerüst entlang der Ränder der Bebauung zu erstellen. - Die Naherholungsachse entlang des Chalchbuelbachs kann mit Erholungsnutzungen ergänzt werden. - Es wird empfohlen, entlang der Erschliessungsachsen des ESP Baumplantungen als integrales Gestaltungselement zu integrieren. - Es wird zudem empfohlen, die eingedolten Gewässer im bebauten Gebiet offenzulegen und so zu gestalten, dass sie sowohl in trockenen Perioden wie auch während Starkregenereignissen funktionieren und ansprechend gestaltet sind.
--------------	---

Empfehlungsbericht Testplanung «ESP-A Rietli»

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	- Der Freiraum bildet das Grundgerüst des künftigen Arbeitsgebiets Rietli. Als solches sind seine sorgfältige Gestaltung und diesbezügliche Vorinvestitionen zentral. - Eine zeitgemässe Arbeitsgebietsentwicklung bedingt eine ansprechende Gestaltung der Freiräume. Dafür liefern die Teams wertvolle Impulse.
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	Keine.
Weiteres Vorgehen	-

3.3 Landschaftliche Einordnung des Arbeitsgebiets

Die Testplanung hat deutlich aufgezeigt, dass den landschaftlichen Funktionen des Rietlis eine besondere Beachtung geschenkt werden muss. Dies hat zum einen mit dem Siedlungstrenngürtel inklusive ökologischem Vernetzungskorridor zu tun, der in seiner Bedeutung für die beiden Gemeinden nicht unterschätzt werden sollte und vielseitig gefordert wird. Durch die beabsichtigte Entwicklung im Rietli wird der Siedlungstrenngürtel (nicht aber der ökologische Vernetzungskorridor) zwangsläufig verkleinert und erhält ein neues Gesicht. Ebenso ist der Hochwasserschutz zu garantieren, was sowohl für die Höhenlage des ESP an sich aber auch für die Gestaltung der Gewässerräume bedeutsame Auswirkungen hat. Andererseits hat die Testplanung auch gezeigt, dass für die Akzeptanz der baulichen Entwicklung sowie die Förderung des Standortes eine Entwicklung der Freiräume zusätzliche Mehrwerte für die Bevölkerung schaffen und gleichzeitig eine gewisse Nutzbarkeit des Rietlis für die Landwirtschaft erhalten sollte. Diese Anforderungen werden in den folgenden Empfehlungen differenziert.

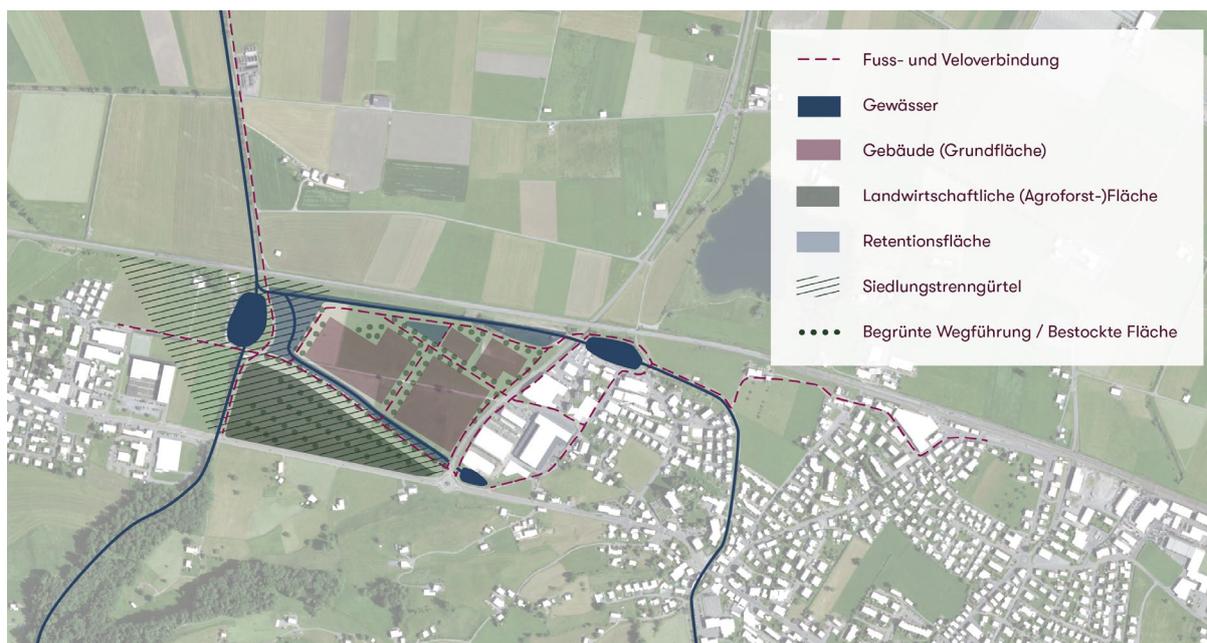


Abbildung 3: Bebauungskonzept Rietli mit grüner und blauer Infrastruktur sowie Erschliessung durch die aktive Mobilität

3.3.1 Entwicklung des Siedlungstrenngürtels

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, trotz der baulichen Entwicklung des Rietlis weiterhin eine starke Zäsur zwischen Buttikon und Reichenburg zu sichern. Kern dieser Zäsur ist die Kombination eines Siedlungstrenngürtels mit dem ökologischen Vernetzungskorridor entlang des Rufibachs, in dem die landwirtschaftliche Nutzung nicht im Vordergrund steht. - Es wird empfohlen, den Siedlungstrenngürtel analog zur Bebauung diagonal statt vertikal zu lesen und ihn entlang der diagonalen Führung des Chalchbuelbachs in Richtung Reichenburg fortzuführen.
Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Es ist zu prüfen, inwieweit eine extensive Form der Bewirtschaftung im Siedlungstrenngürtel denkbar ist. Entlang des Chalchbuelbachs entsteht ein neuer Gewässerraum mit entsprechender Bewirtschaftung. - Durch die Sportplätze und die aktuelle Zonenplanung bestehen auch auf der Westseite des Rufibachs unbebaute Flächen, die den Übergang zwischen den Dörfern erlebbar machen.
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	Keine.

Weiteres Vorgehen Das weitere Vorgehen muss hinsichtlich der Vertiefungsphase entschieden werden.

3.3.2 Nutzung und Gestaltung der unbebauten Flächen

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none">- Um den zahlreichen freiräumlichen Ansprüchen an das Gebiet gerecht zu werden, wird empfohlen, die für die wirtschaftliche Nutzung verfügbare Fläche zu begrenzen.- Es wird empfohlen, die Gestaltung der aussenliegenden Freiräume (insbesondere entlang der Gewässer) als integralen Bestandteil der Entwicklung des ESP-A Rietli weiterzuerfolgen. Diese soll zusätzliche Qualitäten für die Bevölkerung schaffen.- Es wird empfohlen, Fuss- und Veloverbindung mit hoher Qualität durch das Rietli zu führen. Diese sollen entlang des Chalchbuelbachs und des Rütibachs liegen.- Eine landwirtschaftliche Nutzung soll weiterhin möglich sein, dessen Form ist jedoch mit den Direktbetroffenen zu eruieren. Es wird empfohlen, neue landwirtschaftliche Bewirtschaftungsformen für die unbebauten Flächen in Betracht zu ziehen.- Ein Agroforst ist wünschenswert, aber für die Funktionalität des Entwicklungskonzepts nicht zwingend notwendig. Je nach Höhenentwicklung wäre er gestalterisch wertvoll.
Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none">- Bei einem Landabtausch ist die Gestaltung der Fläche, auf der auch künftig noch landwirtschaftliche Nutzung möglich sein sollen, mit den Eigentümerinteressen abzustimmen.- Die gesetzlich gesicherten Flächen wie die Gewässerräume sind zwingend zu berücksichtigen.
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	Keine.

Weiteres Vorgehen Das weitere Vorgehen muss hinsichtlich der Vertiefungsphase entschieden werden.

3.3.3 Umgang mit dem Hochwasserschutz

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none">- Für den Hochwasserschutz sind Polder aufzuschütten und ein durchgehender Damm entlang des Rütibachs anzulegen.- Die Retentionsflächen sollen innerhalb des bebauten Gebiets und entlang des geöffneten und revitalisierten Chalchbuelbachs sowie im nordwestlichsten Teil des Rietlis angelegt werden.
Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none">- Zu prüfen ist, ob der renaturierte Bachlauf des Chalchbuelbachs das Wasser aus dem Rufibach aufnehmen und auf einen Schutzdamm verzichtet werden könnte.- Die Achsen der aktiven Mobilität sollen auch bei Hochwasser nutzbar bleiben.
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	Keine.

Weiteres Vorgehen Das weitere Vorgehen muss hinsichtlich der Vertiefungsphase entschieden werden.

3.4 Verkehrliche Erschliessung

Die Testplanung hat gezeigt, dass der Erschliessung des ESP sowie seiner Verkehrserzeugung besondere Beachtung zu schenken ist. Das Potenzial für eine ÖV-Erschliessung ist durch die bestehenden Buslinien sowie den zukünftigen S-Bahn-Halt Reichenburg zwar vorhanden. Weitere Massnahmen zur Veränderung des Modalsplits werden aber nötig sein. Um die Mehrbelastung durch den MIV auf der Kantonsstrasse in Grenzen zu halten, sind daher zwei wesentliche Strategie zu verfolgen. Einerseits ist die Nutzungsintensität des ESP im Einklang mit der Kapazität der Kantonsstrasse zu steuern, andererseits sind die Möglichkeiten für die Erschliessung mit dem ÖV und durch die aktive Mobilität voll auszuschöpfen, um eine verkehrliche nachhaltige Entwicklung des ESP zu gewährleisten. Ein wichtiges Element in dieser Strategie spielt auch die Dimensionierung und Bewirtschaftung des Parkplatzangebots.

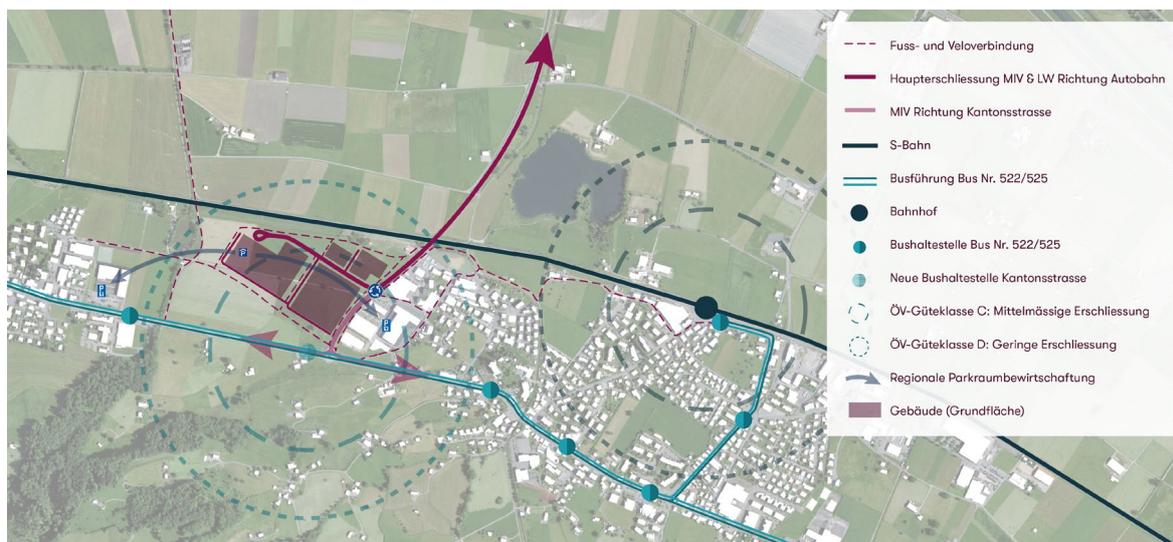


Abbildung 4: Modifizierte verkehrliche Erschliessung des Rietlis basierend auf der Bebauungsvariante Eckhaus

3.4.1 MIV-Erschliessung des Gebiets

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, den ESP-A Rietli für den MIV und Schwerverkehr direkt ab der Autobahn über den Knoten Gläntern zu erschliessen. Die Erschliessung ist für diese Verkehrsträger auf einen Knoten zu begrenzen. - Die arealinterne Erschliessung für den MIV und Schwerverkehr erfolgt über einen Stich mit Wendeschlaufe im nordwestlichen Teil der Bebauung. - Es wird empfohlen, den ESP im Hinblick auf seine Arbeitsplatzdichte und sein Parkplatzangebot so zu entwickeln, dass die zu erwartende Anzahl Fahrten die Kapazitäten der Knoten Gläntern und Kantonsstrasse/Autobahnzubringer zur MSP und ASP nicht übersteigt und die angrenzenden Ortsdurchfahrten nicht übermässig mehrbelastet werden.
Zu prüfende/zubeachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Bei der Einschätzung der Kapazitäten im Strassennetz ist zu beachten, dass die (wohn-)baulichen Entwicklungen (speziell in Reichenburg) zusätzlichen Mehrverkehr erzeugen werden. - Die Abstimmung der Kapazitäten soll in der Vertiefungsphase erfolgen und allfällige flankierende Massnahmen ins Agglomerationsprogramm 6. Generation einfließen. - Weitere Anpassungen oder grössere Knotenformen, die einen Landerwerb oder einen Abbruch von bestehenden Anlagen Dritter nötig machen, werden bewusst verworfen.
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	Keine.
Weiteres Vorgehen	Das weitere Vorgehen muss hinsichtlich der Vertiefungsphase entschieden werden.

3.4.2 ÖV-Erschliessung

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um eine attraktive ÖV-Anbindung des ESP-A Rietli zu gewährleisten. Dafür soll die S-Bahn-Halt am Bahnhof Reichenburg als Drehscheibe bestmöglich für die Erschliessung des ESP-A Rietli genutzt werden. Beide S-Bahnhaltestellen sollen langfristig erhalten werden. - Es wird empfohlen, den ESP-A Rietli mit einer neuen Haltestelle an die Buslinien 522/525 anzuschliessen. Diese sollen den ESP im 15-Minuten-Takt erschliessen, ohne die Fahrzeit der Buslinie massiv zu erhöhen. - Es wird empfohlen zu prüfen, wie eine Bushaltestelle optimal auf der Kantonsstrasse angeordnet werden könnte, um die Erschliessungswirkung für das Rietli und das Gebiet Gläntern zu maximieren. Die im Gestaltungsplan Gläntern vorgesehene Bushaltestelle wird als nicht zielführend für die Buserschliessung mit den Linien 522/525 erachtet, da dies durch das notwendige Wendemanöver einen zu hohen Zeitverlust zur Folge hat. Die Haltestelle könnte für eine allfällige neue Linien in Richtung Benken sinnvoll sein. - Entlang des Autobahnzubringers vom Kreisel Kantonsstrasse bis zur Bahnunterführung sind beidseitig attraktive Fusswege zu erstellen, um die Zugänglichkeit zwischen Entwicklungsgebiet und Haltestelle zu gewährleisten. - Angebote der kombinierten Mobilität, insbesondere Bike & Ride, sind auszubauen.
Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Es soll darauf geachtet werden, dass der durch die Entwicklung des Rietlis generierte Mehrverkehr (Stau) sich nicht negativ auf die Attraktivität der Busverbindung auswirkt. Flankierende Massnahmen und Buspriorisierung zur Sicherung der Fahrplanstabilität sind auf der gesamten Buslinie zu prüfen. - Eine Schlaufe ins Rietli hinein wurde aufgrund von landschaftlichen Kriterien bewusst verworfen. - Die Vorschläge von Team #2 (Güller Güller) mit Fahrbahnhaltestelle und überbreiten Fahrbahnen (ermöglichen Überholen des Busses) können als Beispiel für die Anordnung der Haltestelle an der Kantonsstrasse dienen. - Sollte die Nachfrage es rechtfertigen oder als Bestandteil eines Mobilitätskonzepts, kann die Option einer Verstärkerlinie oder eines Shuttlebusses geprüft werden. In diesem Fall wäre die Führung direkt ins Gebiet anzustreben.
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	Keine.
Weiteres Vorgehen	Das weitere Vorgehen muss hinsichtlich der Vertiefungsphase entschieden werden.

3.4.3 Fuss- und Veloverbindungen

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, eine direkte, attraktive und sichere Fuss- und Veloverbindung an die beiden Bahnhöfe Reichenburg und Schübelbach-Buttikon zu schaffen. - Es wird empfohlen, im ESP-A Rietli wie auch an den Bahnhöfen ausreichend Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen, um das Pendeln mit dem Velo zu unterstützen. - Es wird empfohlen, die Schulwegführung prioritär dort anzuordnen, wo sie nicht innerhalb des Arbeitsgebiets liegt. In jedem Fall werden künftig zwei mögliche Achsen (im Bereich Kantonsstrasse und entlang des Bahndamms) zur Verfügung stehen.
Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Die Fuss- und Veloverbindungen im und zum Rietli werden künftig einen höheren Stellenwert haben. Während diese Verbindungen heute vor allem als Schulweg und für die Freizeitmobilität genutzt werden, so erhöht sich künftig deren Bedeutung für den Pendelverkehr. - Die genau Veloführung ist in der kantonalen Velonetzplanung und dem Agglomerationsprogramm zu klären. - Zur Stärkung der Anbindung über die aktive Mobilität an den Bahnhof Reichenburg ist zu prüfen, ob Mikromobilitäts-Sharing-Angebote als sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Angebot sinnvoll sind.

	<ul style="list-style-type: none"> - Zur Erhöhung der Attraktivität der Veloverbindung nach Reichenburg ist zu prüfen, ob diese parallel zur Brücke des Rütibaches über den Autobahnzubringer geführt werden kann. - Die gebietsinterne Erschliessung muss insgesamt nochmals geprüft werden. Dabei ist auf die (informelle) Schulwegführung Rücksicht zu nehmen.
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	Keine.
Weiteres Vorgehen	- Das weitere Vorgehen muss hinsichtlich der Vertiefungsphase entschieden werden.

3.4.4 Parkierungsangebot & Anordnung der Parkierung

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Ein gebietsübergreifendes und gesamtheitliches Mobilitätskonzept mit Zielsetzungen zur Modalsplit-Verlagerung und entsprechenden Massnahmen ist für das Parkplatzangebot massgebend. Um keine Fehlanreize für das Pendeln mit dem MIV zu schaffen, wird empfohlen, mit Hilfe des Mobilitätskonzepts die Gesamtanzahl der Parkplätze im ESP-A Rietli auf das notwendige Minimum zu begrenzen. - Um den Flächenbedarf für die Parkierung möglichst gering zu halten, soll die Parkierung gestapelt und innerhalb von Gebäuden angeordnet werden. Die Anzahl Kurzzeit-Parkplätze im Aussenraum ist zu begrenzen und alle sind sickerungsfähig zu gestalten. - Es wird dringend empfohlen, die anzusiedelnden Unternehmen zu einer Parkraumbewirtschaftung zu verpflichten. - Eine Ausweitung der Mobilitäts-Massnahmen auf die Gemeinden und die March wird dringend empfohlen. Dies beinhaltet Massnahmen zum Normbedarf an Parkplätzen und für eine einheitliche Parkraumbewirtschaftung. - Es wird empfohlen, die Anlieferung und Logistik möglichst kompakt anzuordnen. Wendemöglichkeiten sollen nach Möglichkeit mit den Anlieferungseinrichtungen kombiniert werden.
Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Wird nur im Rietli eine bewirtschaftete Parkierung eingeführt, kann dies dazu führen, dass Arbeitnehmende in der Gläntern oder anderswo auf dem Gemeindegebiet parkieren. Um dies zu verhindern, sind Mobilitätsmassnahmen regional zu koordinieren und umzusetzen. Die Parkplatzbewirtschaftung muss begleitend in beiden Gemeinden flächendeckend eingeführt werden. - Je nach anzusiedelnder Nutzung kann ein Schichtbetrieb grossen Einfluss auf den Parkplatzbedarf und die Kapazitäten haben. Dies ist im weiteren Prozess zu berücksichtigen. - Es wird darauf hingewiesen, dass aufgrund des herausfordernden Umgangs mit dem Wasser bei der Erstellung von Tiefgaragen höhere Kosten entstehen können. - Der Wendehammer und die Verschiebung der Parkplätze sind vertieft zu prüfen.
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	Keine.
Weiteres Vorgehen	Das weitere Vorgehen muss hinsichtlich der Vertiefungsphase entschieden werden.

3.5 Umsetzung und Lasten-Nutzen-Ausgleich

Die Entwicklung des ESP-A Rietli betrifft zwei Gemeinden und mehrere Grundeigentümerschaften. Da die empfohlene städtebauliche Anordnung des ESP nicht den bestehenden Grundstücken entspricht, sind Vorkehrungen für einen Landabtausch sowie einen Lasten-Nutzen-Ausgleich erforderlich. Aufgrund der verschiedenen Eigentümerinteressen ist eine Einigung als Grundvoraussetzung für die Entwicklung des Rietlis zu sehen. Ebenso ist ein Lasten-Nutzen-Ausgleich zwischen den zwei Gemeinden anzustreben, da die Gemeinde Reichenburg einen kleineren Flächenanteil im Gebiet Rietli besitzt, jedoch einen grösseren Teil der durch die Entwicklung des Rietlis generierten Verkehrsbelastung trägt. Die notwendigen Vorinvestitionen in das Gebiet sind in die Entwicklung und Verhandlung der Wertausgleiche mit einzubeziehen. Die Verständigung über Art und Modalitäten der allfälligen Wertausgleiche und Landabtausche ist integraler Teil der nachfolgenden Verfahrensschritte.

3.5.1 Wertausgleich Grundeigentümerschaften

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, auf einen Wertausgleich zwischen den Grundeigentümerschaften hinzuwirken, der die Umsetzung des besten Entwicklungskonzepts unabhängig der Grundeigentümerstrukturen ermöglicht. Dieser ist mit einem Landabtausch zu kombinieren, um den unterschiedlichen Interessen der Grundeigentümerschaften Rechnung zu tragen. - Als Grundlage für den Landabtausch und den Wertausgleich soll der Perimeter gewählt werden, der die Ausgangslage vor der Testplanung abbildet.
Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Vorrangig soll ein Landabtausch mit der Familie Ebnöther angestrebt werden. Anschliessend erfolgt der Wertausgleich unter den beteiligten Grundeigentümerschaften (Flächenpool). - Die Eigentümerschaften entlang des Rütibachs sollen nicht am Flächenpool beteiligt werden, wobei die Finanzierung des Schutzdamms auf Kosten der Rietli-Entwicklung vorzusehen ist. - Es soll zuerst die fachlich empfohlene Variante angestrebt werden (ohne Option entweder-oder). Ist diese nicht realisierbar, kann auf eine Rückfallvariante gesetzt werden.
Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium	Keine.
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Alle Grundeigentümerschaften sind über die Erkenntnisse und Empfehlungen aus der Testplanung zu informieren. - Ihre grundsätzliche Haltung fliesst in die strategische Entscheidung des Steuerungsgremiums zum weiteren Vorgehen ein. - Für die Vorzugsvariante ist ein konkreter Vorschlag zur Landumlegung und zum Wertausgleich durch den Kanton und die Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerschaften zu erarbeiten. - Wird dieser gutgeheissen, ist eine entsprechende Vereinbarung zu unterzeichnen.

3.5.2 Wertausgleich Gemeinden

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, einen Nutzen-Lasten-Ausgleich zwischen den beiden Gemeinden Schübelbach und Reichenburg baldmöglichst anzustreben. Dieser soll die Landanteile der beiden Gemeinden aber auch die Mehrwerte und Mehrbelastungen sinnvoll ausgleichen.
Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Den Gemeinden wird ein Anteil der Mehrwertabgaben zufließen, der für Investitionen im Rietli genutzt werden kann.

Dokumentation abweichender Meinungen im Be- urteilungsgremium	Keine.
--	--------

Weiteres Vorgehen	Das weitere Vorgehen muss hinsichtlich der Vertiefungsphase entschieden werden.
-------------------	---

3.5.3 Nutzungsplanung

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, dass die Gemeinden in Zusammenarbeit mit dem Kanton einen gemeinsamen kommunalen Zonenplan für das Arbeitsgebiet Rietli basierend auf dem vorliegenden Entwicklungskonzept erarbeiten. - Es wird empfohlen, Anforderungen an die Baubereiche, Aspekte der Freiraumsicherung und -gestaltung etc. direkt in den Zonenbestimmungen festzuhalten, damit auf eine Gestaltungsplanpflicht verzichtet werden kann.
--------------	--

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Für die Einzonungsvorlage muss ein Verkehrskonzept vorliegen. - Der Verzicht auf eine Gestaltungsplanpflicht kann die Ansiedlung eines Unternehmens beschleunigen und so die Standortgunst des ESP-A erhöhen. Allerdings soll ein Verzicht nicht dazu führen, dass die hier empfohlenen Bedingungen für die Entwicklung nicht gesichert sind.
---	--

Dokumentation abweichender Meinungen im Be- urteilungsgremium	Keine.
--	--------

Weiteres Vorgehen	Das weitere Vorgehen muss hinsichtlich der Vertiefungsphase entschieden werden.
-------------------	---

3.5.4 Vorinvestitionen für die strategische Reserve

Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, die notwendigen Vorleistungen für die Bebauung des Gebiets nach einer erfolgreichen Einzonung zu tätigen. Diese betreffen die Grunderschliessung (Strassen, Wasser, Abwasser, Strom, Fernwärme etc.) sowie die Aufschüttungen. - Ebenso wird empfohlen die blaue und grüne Infrastruktur (Öffnung und Revitalisierung der Bachläufe, Hochwassermassnahmen und die Freiraumachse entlang des Chalchbüelbachs) von Beginn an mit zu erstellen.
--------------	--

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Alle Teams sehen Vorleistungen zur Schaffung eines Freiraumgerüsts und zur Sicherung des Hochwasserschutzes vor. Diese müssen von den Grundeigentümerschaften und den Gemeinden, Bezirk und Kanton entsprechend den üblichen Möglichkeiten geleistet werden - Ebenso ist aber zu prüfen, ob und in welcher Form die Gemeinden oder der Kanton diese Investitionen als Vorfinanzierung übernehmen können.
---	---

Dokumentation abweichender Meinungen im Be- urteilungsgremium	Keine.
--	--------

Weiteres Vorgehen	-
-------------------	---

3.5.5 Ansiedlung

Empfehlungen	-	Die Ansiedlung von Unternehmen soll die hier formulierten Grundsätze widerspiegeln.
--------------	---	---

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte	-	Mögliche Vorgehen sind: <ul style="list-style-type: none">- Die Ansiedlung von Unternehmen sollte durch eine vom Kanton beauftragte Person für das Arbeitsgebietsmanagement in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Grundeigentümerschaften koordiniert werden.- Im Ansiedlungsprozess sind die festgelegten Bedingungen den Unternehmen aufzuzeigen und mit ihnen rechtverbindlich zu vereinbaren.- Es ist anzustreben, dass die Gemeinden durch die Ansiedlung einen positiven Nutzen im Sinne eines Zuwachses des Steuersubstrats haben.
-----------------------------------	---	---

Dokumentation abweichender Meinungen im Beurteilungsgremium		Keine.
---	--	--------

Weiteres Vorgehen	-	In einem ersten Schritt ist hierfür ein geeigneter Mechanismus zu erarbeiten.
-------------------	---	---
