

# Regionalplan ZürichseeLinth

Revision 2014: Beschlossen an der Mitgliederversammlung vom 25.9.2014



## Impressum

### Herausgeberin

Region ZürichseeLinth  
Sekretariat  
Zentrum für Regionalmanagement OberseeLinth  
Oberseestrasse 10  
8640 Rapperswil

Vertreten durch die Gemeinden:

Amden, Weesen, Schänis, Benken, Kaltbrunn, Gommiswald, Uznach, Schmerikon, Rapperswil-Jona, Eschenbach.

### Projektleitung

Geschäftsleitung Region ZürichseeLinth:  
Josef Blöchlinger, Peter Göldi, Hans-Peter Kobler, Markus Schwizer (Präsident)

### Externe Projektbearbeitung

Lukas Beck, MSc. ETH, Raumplaner; Andrea Meier, dipl. Geografin, Raumplanerin; Lorenz Raymann, dipl. Bauingenieur, Verkehrsplaner  
Ernst Basler + Partner AG, Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich

### Quellen

- Bericht Vision 2025 Region ZürichseeLinth, 17.07.09
- Bericht Gesamtverkehrskonzept Region ZürichseeLinth (GVK-RZL), 24.09.09
- Anhang zum GVK-RZL, 24.09.09
- Bericht Landschafts- und Erholungskonzept Region ZürichseeLinth, 28.2.2013

Der Anhang zum GVK-RZL sowie der Anhang zum Landschafts- und Erholungskonzept präzisieren die Massnahmen und dienen als Grundlage für deren Umsetzung.

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	1
1.1	Absicht und Stellenwert des Regionalplans.....	1
1.2	Hintergrund und Erarbeitung.....	2
1.3	Inhalte und Gliederung.....	2
1.4	Umsetzung .....	3
2	Funktionale Beziehungen und Zusammenarbeit.....	4
3	Siedlung .....	6
3.1	Grundsätze zur Siedlungsentwicklung.....	6
3.2	Grundsätze Wohnen .....	6
3.3	Grundsätze Arbeiten .....	9
3.4	Grundsätze Versorgung.....	10
3.5	Gestaltungsgrundsätze.....	11
3.6	Massnahmen .....	13
4	Freizeit und Erholung .....	14
4.1	Grundsätze .....	14
4.2	Massnahmen .....	17
5	Natur und Landschaft.....	18
5.1	Grundsätze .....	18
5.2	Massnahmen .....	19
6	Mobilität und Verkehr .....	21
6.1	Angestrebte Angebotsentwicklung.....	21
6.2	Massnahmen Strassenverkehr.....	22
6.3	Massnahmen öffentlicher Verkehr .....	24
6.4	Massnahmen Langsamverkehr.....	26
6.5	Massnahmen Güterverkehr.....	27
7	Schlussbestimmungen, Genehmigungsvermerke .....	29
7.1	Genehmigungsvermerke .....	29

## Anhänge

- A1 Siedlung
- A2 Freizeit und Erholung
- A3 Natur und Landschaft
- A4 Massnahmen Strassenverkehr
- A5 Massnahmen öffentlicher Verkehr
- A6 Überblick über die Massnahmen
- A7 Abkürzungsverzeichnis

# 1 Einleitung

## 1.1 Absicht und Stellenwert des Regionalplans

Aufgabe Region	Die Region ZürichseeLinth ist als Regionalplanungsgruppe gemäss kantonalem Baugesetz zuständig für die Regionalplanung und in dieser Funktion Ansprechpartnerin des Kantons. Träger der Regionalplanung sind die politischen Gemeinden der Region. Die Region übernimmt die Koordination von Aufgaben, welche regional abzustimmen und zu koordinieren sind. Sie legt beispielsweise eine Strategie für die regionale Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsplanung fest und bestimmt regionale Nutzungsschwerpunkte.
Zweck Regionalplan	Der Regionalplan dient hauptsächlich dazu, <ul style="list-style-type: none"><li>• den haushälterischen Umgang mit dem Boden und die geordnete Besiedlung der Region zu steuern</li><li>• die Zielsetzung der Region in Bezug auf die räumliche Entwicklung darzulegen</li><li>• die Forderungen an den Kanton sowie die Aufgaben der Gemeinden aufzuzeigen</li><li>• den Stand der Abstimmung der wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten des Kantons und der Region festzuhalten.</li></ul>
Wegleitend für Kanton und Gemeinden	Der Regionalplan ist für die kantonale Planung und die Ortsplanungen wegleitend <sup>1</sup> . Er belässt den Gemeinden den nötigen Ermessensspielraum. Diese sind jedoch verpflichtet, den Regionalplan als Planungsgrundlage zu berücksichtigen und ihre raumwirksamen Tätigkeiten entsprechend abzustimmen. Gemeinsam müssen die betroffenen Partner nach einem Interessensausgleich suchen und die vereinbarten Lösungen festlegen. Den Privaten und der Wirtschaft dient der Regionalplan als Orientierungshilfe. Er schafft mit seiner Auslegeordnung Transparenz über die Absichten der Region.

---

<sup>1</sup> Baugesetz Kanton St. Gallen, Art. 40, Abs. 1: "Die Regionalpläne sind für die kantonale Planung und die Ortsplanung wegleitend."

## 1.2 Hintergrund und Erarbeitung

Wesentliche Grundlagen

Die Region ZürichseeLinth hat in den letzten Jahren verschiedene Planungsgrundlagen erarbeitet, deren wesentlichen Aussagen nun im Regionalplan zusammengeführt werden. Dazu zählen insbesondere

- **die Vision 2025**, welche die strategische Stossrichtung der Region für die räumliche Entwicklung für die nächsten 15 Jahre aufzeigt<sup>2</sup>,
- **das Gesamtverkehrskonzept (GVK)**, welches insbesondere die gesamtverkehrliche Entwicklung der Region analysiert und für die Bereiche Siedlungs- und Verkehrsentwicklung detaillierte und aufeinander abgestimmte Massnahmen umfasst<sup>3</sup>.
- **das Landschafts- und Erholungskonzept**, welches die bestehenden Voraussetzungen in den Bereichen Natur und Landschaft sowie Freizeit und Erholung analysiert, Herausforderungen und Konflikte darstellt und Grundsätze und Massnahmen zur Entwicklung in diesen Bereichen formuliert.<sup>4</sup>

Die Vision 2025 ist thematisch breiter als das Gesamtverkehrskonzept und macht in erster Linie strategische Aussagen. Das Gesamtverkehrskonzept konzentriert sich - wie der Name sagt - auf die verkehrliche Entwicklung in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und umfasst für diese Bereiche auch konkrete Massnahmen. Das Landschafts- und Erholungskonzept betrachtet die Bereiche Natur, Landschaft, Freizeit und Erholung und enthält ebenfalls Massnahmen, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

## 1.3 Inhalte und Gliederung

Inhalte

Der Regionalplan ist thematisch breit angelegt, beschränkt sich aber auf das Wesentliche. Daher enthält er jeweils nur Aussagen für die vom spezifischen Thema besonders betroffenen Gemeinden. Er behandelt jene raumwirksamen Tätigkeiten,

- die eine starke Veränderung der Bodennutzung, der Besiedlung oder der Umwelt mit sich bringen
- bei denen erhebliche Nutzungskonflikte bestehen
- die eine intensive Zusammenarbeit verschiedener Planungsträger erfordern.

---

<sup>2</sup> Region ZürichseeLinth: Vision 2025. Bericht vom 17.07.09

<sup>3</sup> Region ZürichseeLinth: Gesamtverkehrskonzept (GVK-RZL). Schlussbericht und Anhang vom 24.09.09

<sup>4</sup> Region ZürichseeLinth: Landschafts- und Erholungskonzept. Schlussbericht vom 28.2.13

Der Regionalplan umfasst die Themen Siedlung (inklusive Versorgung), Freizeit und Erholung, Natur und Landschaft sowie Verkehr.

Strategische Ziele und  
Massnahmen

Der Regionalplan macht Aussagen auf zwei Ebenen:

- a) Strategische Zielvorstellungen zur künftigen Entwicklung: Grundsätze zur Entwicklung und Gestaltung von Siedlung, Landschaft und Verkehr sind formuliert.
- b) Umsetzungsebene: Konkrete Massnahmen zur Zielerreichung sind aufgeführt.

Koordinationsstand der  
Massnahmen

Die Massnahmen weisen einen unterschiedlichen Stand der Abstimmung auf. Der Regionalplan unterscheidet daher:

- **Festsetzungen:** Vorhaben, die mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt sind
- **Zwischenergebnisse:** Vorhaben, die noch nicht abgestimmt sind, für die sich aber klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten machen lassen
- **Vororientierungen:** Vorhaben, die sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können. Die Zusammenarbeit ist noch nicht eingeleitet und eine genaue Lokalisierung der möglichen Konflikte noch nicht möglich.

## 1.4 Umsetzung

Effiziente Umsetzung

Die Umsetzung der Massnahmen erfordert eine intensive Koordination zwischen Gemeinden, Region und Kanton. Für jede Massnahme ist aufgezeigt, wer federführend für die Umsetzung ist. Die Region beabsichtigt, die Massnahmen möglichst effizient entsprechend ihrer zeitlichen Dringlichkeit und inhaltlichen Priorität umzusetzen.

Region koordiniert

Die Region ist für die Koordination der Umsetzung zuständig und unterstützt die Gemeinden bei der weiteren Konkretisierung und Umsetzung der einzelnen Massnahmen. Sie führt zu diesem Zweck eine Mehrjahresplanung und stellt der Geschäftsstelle entsprechende Mittel zur Verfügung.

Gemeinden stimmen ab

Die Gemeinden und die Region sind gemeinsam dafür zuständig, die aus regionaler Sicht interessierenden kommunalen Geschäfte für die Mitgliederversammlung der RZL zu traktandieren.

## 2 Funktionale Beziehungen und Zusammenarbeit

Rapperswil-Jona und Uznach  
als Zentren der Region

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

Beziehungen zum  
Grossraum Zürich

Die Region ist funktional mit dem Grossraum Zürich stark verflochten. Die Gemeinden am Obersee sind Teil des Metropolitanraums Zürich.

Beziehungen zum unteren  
Glarnerland und Zürcher  
Oberland

Je nach geographischer und topographischer Lage und gewachsenen Strukturen sind Gemeinden in nördlicher und südlicher Randlage für einzelne Nutzungen auch auf Gebiete ausserhalb der Region gerichtet. Uznach behält auch für diese periphereren Gemeinden die Bedeutung als Regionalzentrum für verschiedene soziale Dienste und Funktionen. Für das Teilgebiet Schänis, Weesen, Amden, unteres Glarnerland sollen – in Übereinstimmung mit dem EKL<sup>5</sup> und der neuen Regionalpolitik<sup>6</sup> – sogar gemeinsame siedlungsplanerische Entwicklungsvorstellungen erarbeitet werden.

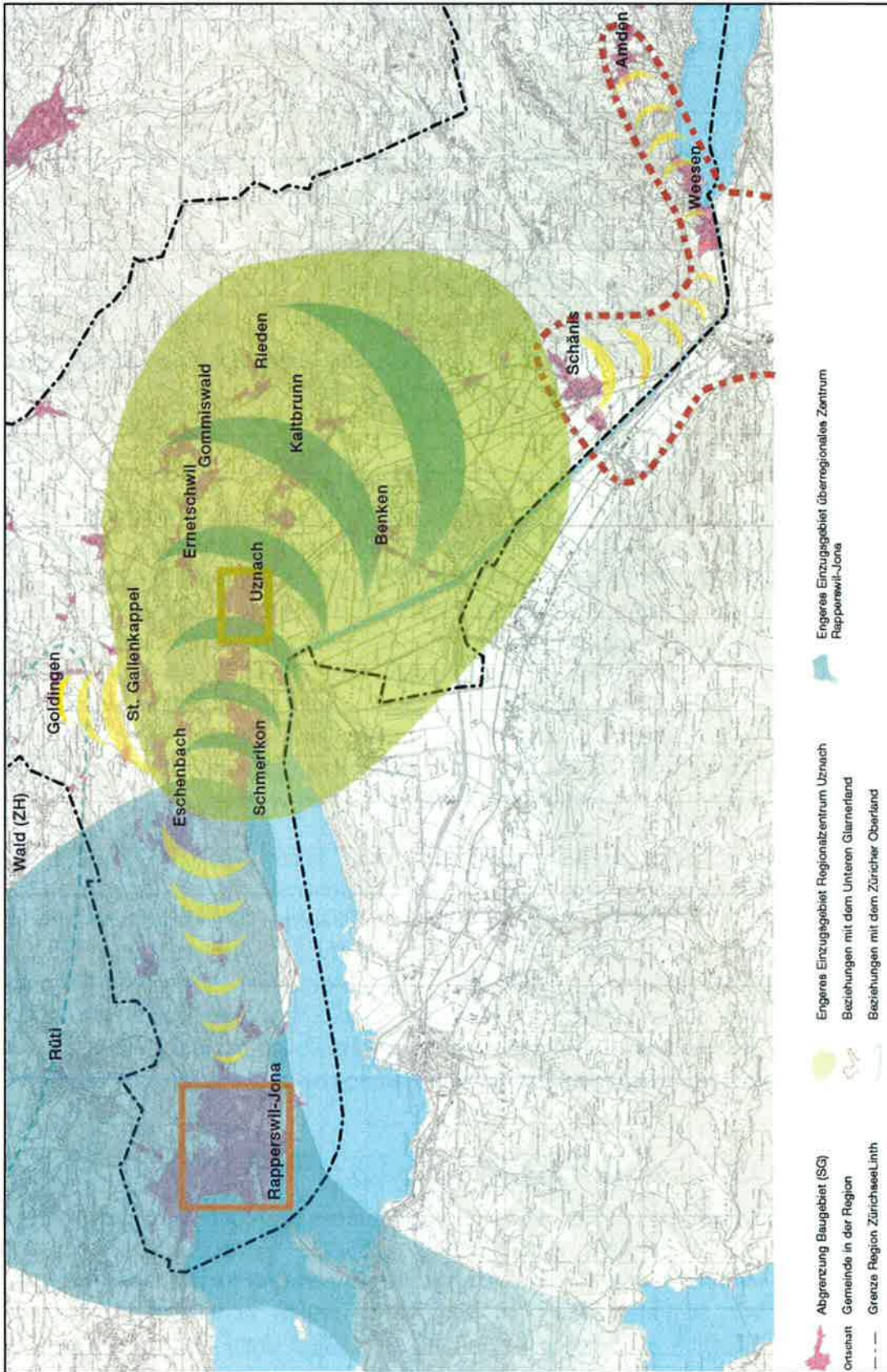
Grundsatz zur  
grenzüberschreitenden  
Zusammenarbeit

Die Region ZürichseeLinth und ihre Mitgliedergemeinden arbeiten bei grenzüberschreitenden Aufgaben mit ihren Nachbargemeinden, –regionen und –kantonen zusammen. Die Zusammenarbeit erfolgt je nach Thema und Ort in unterschiedlichen Organisationen. Neben der fallweisen überkommunalen Zusammenarbeit für einzelne Themen und Projekte wirken die Gemeinden insbesondere auch in der Agglo Obersee zusammen. Das Zentrum für Regionalmanagement OberseeLinth (ZRMOL) übernimmt in der Koordination zwischen den Organisationen eine Schlüsselrolle.

<sup>5</sup> Kantone St. Gallen, Glarus, Schwyz: Kantonsübergreifendes Entwicklungskonzept für die Linthebene. Schlussbericht (Synthesebericht 2), 20. Dezember 2007.

<sup>6</sup> Bundesgesetz über Regionalpolitik vom 6. Oktober 2006.

Abbildung 1: Funktionale Beziehungen und Zentrenstruktur





## 3 Siedlung

### 3.1 Grundsätze zur Siedlungsentwicklung

Grundsätze Siedlungsentwicklung Die Region ZürichseeLinth und ihre Mitgliedsgemeinden richten Ihre Siedlungsentwicklung an folgenden Grundsätzen aus:

- Haushälterische Nutzung des Bodens
- Siedlungsentwicklung nach Innen
- Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr

Region und Gemeinden entwickeln ihre Siedlung innerhalb definierter Räume und begrenzen die Entwicklung nach aussen.

Siedlungsbegrenzung 

Alle Gemeinden
----------------

Erläuterungen Die bezeichneten Siedlungsbegrenzungslinien begrenzen die Siedlungsentwicklung in einem langfristigen Zeithorizont (2035). Sie richten sich vorwiegend entlang von klaren Linien wie Strassen aus, sind aber nicht parzellenscharf. Gemeinden übernehmen die Siedlungsbegrenzungslinien in ihre kommunalen Richtpläne. Die Siedlungsbegrenzungslinien werden bei Vorliegen wesentlicher neuer Tatsachen im Einzelfall überprüft. Spätestens 2035 werden die Siedlungsbegrenzungslinien gesamthaft überprüft. Erholungs-, Grün- und Sportanlagen können beim Nachweis eines entsprechenden Bedarfs auch ausserhalb der Siedlungsbegrenzung realisiert werden.

Die Siedlungsbegrenzungslinien dienen unterschiedlichen Zwecken. Sie fördern die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf geeignete Lagen und erhalten unbebaute Landschaftsräume. Sie sichern Raum für ökologisch oder landschaftlich wertvolle Gebiete und erhalten Sichtbeziehungen und Aussichtslagen. Sie trennen Dörfer und Fraktionen und tragen damit zum Erhalt der unterschiedlichen Siedlungscharaktere bei. Die Begrenzungslinien tragen schliesslich zur ökologischen Vernetzung bei, indem sie entsprechende Korridore sichern.

### 3.2 Grundsätze Wohnen

Grundsätze Wohnen Sowohl bei den primären und sekundären Wohnschwerpunkten, wie bei der massvollen Wohnnutzung gilt: Die Feinstandortwahl für die Wohnzonen ist für das Verkehrsaufkommen und für die Siedlungsqualität von zentraler Bedeutung. Speziell zu prüfen ist in dieser Hinsicht die Situation in Amden (Arvenbühl, Dorf, Fly), unter Berücksichtigung des

teilweise hohen Anteils im Zweitwohnungsbau. Folgende Grundsätze werden bei der Entwicklung des Wohnstandorts beachtet:

- attraktive Gestaltung des Wohnumfelds und des öffentlichen Raums
- Im Besonderen Konzentration der Wohnraumentwicklung an Haltestellen des leistungsfähigen ÖV und im Einzugsbereich der ÖV Haltepunkte

## Primäre Wohnschwerpunkte

Rapperswil-Jona; Eschenbach; Schmerikon; Uznach; Kaltbrunn

## Erläuterungen

Diese Gemeinden verfügen über eine überdurchschnittliche Versorgungsqualität mit teilweise zentralörtlichen Funktionen und Arbeitsplätzen in wertschöpfungsintensiven Unternehmen. Sie zeichnen sich gleichzeitig durch die Lage am Wasser und/oder der Nähe zu regionalen Naherholungsgebieten als primäre Wohnstandorte aus. Die Orte liegen in der Ebene entlang einer Perlenschnur und sind mit Ausnahme von Eschenbach alle mit der Bahn erschlossen. Kaltbrunn birgt aufgrund der Lage an der Bahnlinie Erschliessungspotenzial. Gezielt entwickelt werden soll daher in erster Linie das Bahnhofsgelände. Eschenbach liegt nicht an der Bahnlinie, wird jedoch über verschiedene Buslinien erschlossen. Die vorhandene Dichte, das Wachstumspotenzial sowie die Qualität der Angebote versprechen Entwicklungschancen.

Die Wohnschwerpunkte sind jeweils nicht pauschal über das ganze Gemeindegebiet, sondern in der Fläche differenziert strikt nach den Grundsätzen Wohnen zu entwickeln.

## Sekundäre Wohnschwerpunkte

Schänis; Gommiswald Dorf; St. Gallenkappel; Weesen/Amden-Fly

## Erläuterungen

Alle diese Orte verfügen über eine Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, Dienstleistungen im Gesundheitswesen und ein komplettes Schulangebot, inkl. Oberstufe. Bezüglich öffentlichem Verkehr verfügen Gommiswald, Schänis und Weesen/Amden heute für zentrale Siedlungsgebiete über eine relativ gute ÖV-Erschliessung (30'-Takt), für abgelegene Gebiete über die minimale Grunderschliessung (60'-Takt). Die Nutzung des Potenzials dieser sekundären Wohnschwerpunkte bedingt eine vorsichtige Abstimmung der weiteren Siedlungsentwicklung mit einer verbesserten Erschliessung mit dem ÖV und eine Stärkung dieser Ortszentren. Das Potenzial des Langsamverkehrs (d.h. der kommunalen und regionalen Fuss- und Radwege) ist besser auszuschöpfen.

Die Entwicklung als Wohnschwerpunkt liegt in der Gemeinde Schänis insbesondere im Einzugsgebiet des Bahnhofs. Deshalb gilt der Wohnschwerpunkt ausschliesslich für Schänis, nicht aber für Dorf, Rufi und Maseltrangen.

Gommiswald liegt in unmittelbarer Nähe zu regionalen Naherholungsgebieten an hervorragender Hanglage. Durch die Südexponierung und die Lage über der Nebelgrenze zeichnet sich Gommiswald als naturnaher Wohnstandort aus. Die weitere Entwicklung der Gemeinde soll sich auf den Teil "Dorf" konzentrieren, der Wohnschwerpunkt gilt für diesen Teil der Gemeinde. Das Busangebot ist auf die Bahn in Uznach und das Zentrum abzustimmen.

St. Gallenkappel verfügt über eine gute ÖV-Erschliessung (15'- bis 30'-Takt) mit einer guten Anbindung nach Rapperswil-Jona. Aufgrund dieser guten Erschliessungslage wird es als sekundärer Wohnschwerpunkt aufgenommen.

Weesen/Amden-Fly liegt am Walensee und ist gut sowohl mit dem öffentlichen Verkehr über den Bahnknoten Ziegelbrücke, als auch im Individualverkehr über den Autobahnanschluss Weesen/Mollis erschlossen. Es verfügt über eine attraktive Lage für einen sekundären Wohnschwerpunkt.

Massvolle Wohnnutzung

Amden (Arvenbühl und Dorf); Benken; Ernetswil; Goldingen; Rieden

Erläuterungen

Die meisten dieser Gebiete zeichnen sich durch attraktive Lagen mit überdurchschnittlicher Sonnenscheindauer und Aussicht über die Linthebene, Zürichsee und Berge aus. Die Wohnnutzung in solchen Gebieten wird nachgefragt und liegt im Trend. Die Erschliessung dieser relativ weitläufigen und extensiv genutzten Gebiete ist allerdings aufwendig. Strassenseitig führt vermehrter motorisierter Individualverkehr zunehmend zu Stausituationen in Engpässen, welche aus finanziellen Gründen kaum zu beheben sind. Die im grösseren Kontext der Agglomerationen Zürich und Obersee angestrebte Verbesserung der ÖV-Erschliessung stellt für die Sicherstellung der Transportkette in diese Gebiete teilweise ebenfalls hohe finanzielle Anforderungen. Die weitere Wohnnutzung in diesen Gebieten muss deshalb massvoll erfolgen und sorgfältig beurteilt werden, auch unter Beachtung der Kostenfolgen für die Erschliessung. Die Erschliessung muss weitgehend durch die einzelne Gemeinde getragen werden. Insbesondere ist eine qualitativ hochwertige Wohnnutzung anzustreben, welche hohe Ansprüche bezüglich Einbindung in die Landschaft stellt.

Benken liegt in der Linthebene tangential an der Bahnlinie. Die massvolle Entwicklung der Wohnnutzung liegt hier insbesondere in der Verdichtung im Einzugsgebiet südwestlich des Bahnhofes. Die lärmintensiven Industrie- und Gewerbenutzungen beim Bahnhof sind zu berücksichtigen. Das Potenzial des Langsamverkehrs (v.a. kommunale und regionale Radwege) ist besser auszuschöpfen.

### 3.3 Grundsätze Arbeiten

Grundsätze Arbeiten	<p>Der Pendlerverkehr bestimmt den massgebenden Spitzenstundenverkehr. Bei der Ausscheidung von Arbeitsplatzgebieten ist daher insbesondere auf eine gute Erschliessung mit dem ÖV (30'/15'-Takt) zu achten. Die Arbeitsplatzgebiete sind vorrangig entlang der Perlenschnur des leistungsfähigen ÖV zu entwickeln. Ausserdem soll die Entwicklung von Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandorten mit den Nachbarregionen abgestimmt werden. Es sind insbesondere folgende Anforderungen zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung der Wirtschaftsentwicklung auf leistungsfähigen ÖV</li> <li>• Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete durch den ÖV (dem effektiven Bedarf entsprechend) unter Berücksichtigung des LV</li> <li>• Integrale Standortentwicklung von Arealen, die hohe Ansprüche bez. Erschliessung, Wirtschaftspotential und Adressbildung erfüllen</li> </ul>
Wirtschaftszentren	Rapperswil-Jona; Uznach
Erläuterungen	<p>Rapperswil-Jona ist das wirtschaftliche Hauptzentrum der Region ZürichseeLinth. Das Zentrum zeichnet sich durch eine gute verkehrstechnische Erschliessung aus und verfügt als Bildungsstandort über ein Potenzial an hoch qualifizierten Arbeitskräften. Rapperswil-Jona weist die grösste Dichte an wertschöpfungsintensiven und innovativen Betrieben mit hoher regionaler Verflechtung in der Region auf. Darüber hinaus sind wirtschaftliche „Leuchttürme“ in diesem Zentrum angesiedelt.</p> <p>Das westliche Arbeitsplatzgebiet von Uznach ist bereits weitgehend mit dem regionalen Arbeitsplatzgebiet von Schmerikon zusammengewachsen. In Uznach sind Unternehmen mit hoher Wertschöpfung, Innovation und regionaler Verflechtung angesiedelt und im Gebiet der Spinnerei Uznaberg besteht Potential für eine integrale Standortentwicklung. Uznach bildet, verstärkt durch das benachbarte östliche Gebiet von Schmerikon das wirtschaftliche Nebenzentrum der Region.</p>
Regionale Arbeitsplatzgebiete	Schmerikon; Eschenbach; Benken; Kaltbrunn; Schänis
Erläuterungen	<p>Schmerikon und Eschenbach sind aufgrund ihrer Bedeutung als Standorte für wertschöpfungsintensive und innovative Unternehmen bereits heute wichtige regionale Arbeitsplatzgebiete. Schänis hat mit dem Gebiet „Witöfeli / Säumergut“ ein bedeutendes Potenzial für die Entwicklung von wertschöpfungsintensiven und innovativen Unternehmen. Eschenbach verfügt über ein Entwicklungspotenzial von kantonaler Bedeutung. Unter der Voraussetzung einer auf die Pendlerbedürfnisse abgestimmten Verstärkung des ÖV-Angebotes und unterstützt durch ein geeignetes Mobilitätsmanagement kann sich Eschenbach zu einem regionalen Wirtschaftszentrum entwickeln. Dabei sind die Entwicklungen im</p>

Zusammenhang mit der Integration der Gemeinde Eschenbach in der Agglo Obersee zu beachten.

Benken und Kaltbrunn sind ebenfalls regionale Arbeitsplatzgebiete. Sie verfügen aufgrund von wertschöpfungsintensiven und innovativen Unternehmen über einigies Entwicklungspotenzial.

### 3.4 Grundsätze Versorgung

Grundsätze Versorgung	<p>Bei der verfeinerten Standortwahl für neue Versorgungsangebote ist darauf zu achten, dass die Synergien mit bestehenden Angeboten genutzt und die Zentren gefördert werden. Folgende Grundsätze sind zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Standorte sind mit dem ÖV und dem LV gut zu erschliessen</li> <li>• Grossprojekte sind überkantonal abzustimmen</li> </ul>
Regionalzentren	Rapperswil-Jona; Uznach
Erläuterung	<p>Rapperswil-Jona stellt mit den (über-)regionalen Angeboten in Handel und Einkaufen, Bildung, ambulante Gesundheitsversorgung (z.B. Herzpraxis, Tumorzentrum, Röntgenzentrum), Kultur und Freizeit das Hauptzentrum der Region dar. Mit dem Zusammenschluss von Rapperswil und Jona ist in der Region ZürichseeLinth ein Mittelzentrum von überregionaler Ausstrahlung entstanden, das sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnet. Das hohe (über-) regionale Ausstattungsangebot soll gesichert und weiter ausgebaut werden.</p> <p>Uznach ist das regionale Nebenzentrum. Es gilt als administratives Zentrum der Region (Verwaltung) und verfügt daneben über regionale Angebote insbesondere in den Bereichen Freizeit, Kultur und Einkaufen sowie Gesundheitswesen (Spital Linth im Verbund mit Spitälern Glarus, Rüti und Lachen). Im Rahmen der Förderung der regionalen, polyzentralen Zentrenstruktur wird Uznach weiter an Bedeutung gewinnen.</p>
Grundzentren	Eschenbach; Schmerikon; Gommiswald; Kaltbrunn; Schänis
Erläuterung	<p>Die fünf Grundzentren verfügen über sämtliche Funktionen für die eigene Versorgung wie Oberstufenschulen, Ärzte, Banken und Poststellen, Metzgereien, Bäckereien und Detailhandelsgeschäfte. Aufgrund des Versorgungsangebots sind diese Gemeinden auch Attraktoren für Nachbargemeinden. Mit ihrer regionalen Bedeutung auch als Wohn- und / oder Arbeitsplatzstandorte verstärkt sich die Bedeutung der Versorgungsfunktionen.</p>

### 3.5 Gestaltungsgrundsätze

Für das Image und das Erscheinungsbild einer Region und Gemeinde spielt die städtebauliche Gestaltung eine zentrale Rolle. Der Gestaltung der Siedlungsränder, der Ortskerne und der Strassenräume (unter Beachtung von Innerorts- und Ausserortsstrecken) kommt auch bezüglich des Gesamtverkehrs eine immer stärkere Bedeutung zu. Mit der vermehrten Koordination von Siedlung und Verkehr und der Förderung der Innenentwicklung, d.h. insbesondere Verdichtung an Lagen des leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs, gewinnen die Bahnhöfe als gestaltende Elemente und Nutzungsschwerpunkte zusehends an Bedeutung. Die städtebauliche Ausgestaltung des Bahnhofs sowie die attraktive Anbindung des Bahnhofs an das Siedlungsgebiet haben nicht zuletzt Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels.

Grundsatz Gestaltung Ortskerne

Ortskerne sollen über eine hohe Attraktivität für den Langsamverkehr verfügen und gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und untereinander verbunden sein.

Ortskerne

Rapperswil-Jona; Eschenbach; Uznach; Schmerikon; St. Gallenkappel; Goldingen; Ernetschwil; Rieden; Gommiswald; Kaltbrunn; Benken; Schänis; Weesen; Amden

Erläuterung

Alle Orte in der Region ZürichseeLinth verfügen über städtebauliches Gestaltungspotenzial, welches auszuschöpfen ist. Jeder Ort erfüllt innerhalb der Region eine bestimmte Funktion. Die städtebauliche Gestaltung der Ortskerne ist Ausdruck dieser jeweiligen regionalen Bedeutung.

Grundsätze Gestaltung Bahnhöfe

Die Bahnhöfe sind städtebaulich hochwertig zu gestalten:

- Wo angebracht sind einladende und identitätsstiftende Platzsituationen zu entwickeln. Die unmittelbare Umgebung ist in das städtebauliche Konzept zu integrieren
- Die Bahnhöfe sind über städtebauliche Massnahmen besser an die Ortszentren anzubinden. Dies gilt insbesondere für Jona, Uznach, Kaltbrunn, Schänis
- Die Bedeutung der S-Bahnhaltestellen Blumenau und Kempraten sind zu untersuchen und deren ortsbauliche Integration ist anzustreben.

Bahn- und Bushöfe

Rapperswil-Jona; Schmerikon; Uznach; Kaltbrunn; Benken; Schänis; Eschenbach; Ziegelbrücke

Erläuterung

Die Bahnhöfe spielen im Rahmen des GVK eine wichtige Rolle. Alle genannten Bahnhöfe sind deshalb städtebaulich aufzuwerten. Diese städtebauliche Aufwertung ist funktional und gestalterisch abhängig von den lokalen Rahmenbedingungen und Anforderungen. So ist zu

differenzieren zwischen bedienten und unbedienten Bahnhöfen. Ein bestimmtes minimales Grundangebot an Funktionen, bspw. Informationen über Mobilitätsangebote und spezifische touristische Informationen über Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten in der Region, ist an allen Bahnhöfen bereitzustellen. Ziegelbrücke gilt dabei insofern als Spezialfall, als eine grenzüberschreitende Planung mit den Nachbarkantonen nötig ist.

Grundsatz Entwicklungsachsen  
und Strassenräume innerorts

Bei der Gestaltung der städtebaulichen Entwicklungsachsen und der Abschnitte von Hauptstrassen innerorts in allen Gemeinden ist den Bedürfnissen des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs verstärkt Beachtung zu schenken.

Städtebauliche  
Entwicklungsachsen und  
Strassenräume innerorts

*Städtebauliche Entwicklungsachsen:* Neue Jonastrasse - St. Gallerstrasse in Rapperswil-Jona und Achse Schmerikon – Uznach  
*Gestaltung Strassenräume innerorts:* Abschnitte in den Gemeinden Eschenbach, Uznach, Schmerikon, Kaltbrunn, Schänis und Weesen

Erläuterung

Die Gestaltung und Ausrüstung der Strassenräume als öffentliche Aufenthaltsräume im Siedlungsgebiet trägt wesentlich zur Qualität der Siedlungskerngebiete bei. Entsprechende Massnahmen können auch zur klaren Unterscheidung von Strecken innerorts und ausserorts beitragen. (vgl. Kap. 3.2.1).

Grundsätze Gestaltung  
Strassenräume ausserorts

Für Ausserorts Abschnitte der Hauptverbindungsstrassen in der Region gilt:

- In Abstimmung mit dem Kanton werden einheitliche Gestaltungsgrundsätze formuliert.
- In nur einseitig von Siedlungsgebiet gesäumten Strassenabschnitten ist im Einzelfall zu entscheiden, ob eine Situation ausserorts vorliegt oder ob eine Mischform ausserorts / innerorts zu suchen ist.

Gestaltung Strassenräume  
ausserorts

Ausserortsabschnitte auf der regionalen Hauptverbindungsachse von Uznach über Kaltbrunn und Schänis bis Weesen.

Erläuterungen

Geometrische Querprofile von Strassen und die Gestaltung der Strassenausrüstung können zur klaren Unterscheidung von Strecken innerorts und ausserorts beitragen. Eine einheitliche Gestaltung aller ausserorts Abschnitte (resp. innerorts, vgl. Kap. 3.3) entlang des gesamten Strassenzuges von Weesen bis Uznach bindet die Orte besser zu einer regionalen Einheit zusammen.

Grundsatz Gestaltung  
Siedlungsränder

Der Gestaltung der Siedlungsränder wird eine hohe Beachtung geschenkt. Neben der ökologischen Vernetzung werden Siedlungsrandbereiche auch für die Naherholung genutzt.

Gestaltung Siedlungsränder

In allen Gemeinden

Erläuterung

Der oft wenig beachtete Siedlungsrand an der Schnittstelle zwischen Siedlung und Landschaft bietet noch grosse Potenziale für Mensch und Natur. Die Siedlungsränder in der Region sind heute vielerorts unzugänglich und undurchlässig. Der Übergang zwischen bebautem und unbebautem Raum gestaltet sich oft sehr abrupt. Die Gemeinden können die Siedlungsränder in Kooperation mit der Wohnbevölkerung und der Landwirtschaft so gestalten, dass sie landschaftliche, ökologische und erholungsbezogene Anliegen besser erfüllen.

### 3.6 Massnahmen<sup>7</sup>

Die disperse Siedlungsstruktur und das zum Teil steile Gelände machen eine flächendeckende Erschliessung mit einem qualitativ hochstehenden ÖV-Angebot anspruchsvoll. Eine tiefe Taktfrequenz im ÖV führt zu einer hohen Konkurrenz durch den MIV. Die Siedlungsdichte rechtfertigt aber oftmals keine höhere Frequenz. Umso wichtiger wird die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsplanung. Eine Entwicklung der Siedlungen um ÖV-Stationen und um Haltestellen entlang der Hauptverkehrsachsen mit Busbedienung hat klare Priorität.

#### 3.6.1 Zwischenergebnisse<sup>8</sup>

##### Aufgaben der Region

S-01 Zwingende regionale Abstimmung betreffend Vorhaben publikumsintensive Einrichtungen (PE)

#### 3.6.2 Vororientierung

##### Aufgaben der Region

S-02 Bezeichnung Gütertransport- resp. Güterumschlag-intensiver Gebiete.

S-03 Entwicklung Knoten Ziegelbrücke / Niederurnen zu einem sekundären Regionalzentrum (langfristig)

<sup>7</sup> Massnahmen "S-..." stehen für Massnahmen im Bereich Siedlung.

<sup>8</sup> Zu den Begriffen Festsetzung, Zwischenergebnis und Vororientierung vgl. Kap. 1.3.



### Aufgaben der Gemeinden

- S-04 Stärkung und Aufwertung der Ortszentren
- S-05 Definition klarer Siedlungsränder
- S-06 Zukunftsgerichtete kommunale Parkplatzreglemente
- S-07 Die Wahl der Lage von Siedlungsgebieten muss so erfolgen, dass deren Erschliessung durch Langsam- und öffentlichen Verkehr sinnvoll möglich ist.

## 4 Freizeit und Erholung

### 4.1 Grundsätze

Grundsätze Freizeit und Erholung

Die Region weist vielfältige Möglichkeiten zur Bewegung und Erholung auf. Diese tragen zur Lebensqualität und Attraktivität der Region bei.

- Die Region bietet ein attraktives Angebot an Erholungs- und Freizeitaktivitäten sowohl für die Naherholung der einheimischen Bevölkerung wie auch für Tagestouristen aus der Umgebung.
- Die Konflikte zwischen verschiedenen Freizeit- und Erholungsaktivitäten werden minimiert. Die Verträglichkeit zwischen Grundnutzungen und Freizeitnutzungen wird erhöht.
- Die Freizeit- und Erholungsangebote werden durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr gut erschlossen. Die Wegenetze werden direkt an die Siedlungen angebunden.

Bike- und (Ski-)Wanderbogen „Terrasse“

Goldingen; St. Gallenkappel; Ernetschwil; Gommiswald; Rieden; Amden

Erläuterung

Im Bogen vom Tössstock/Schwarzenberg bis Amden besteht ein Potenzial für Fusswanderungen und Mountainbiketouren mit attraktiven Ausblicken (Bike- und Wanderbogen "Terrasse"). Im Winter bieten sich die abwechslungsreichen Hügellandschaften für Skifahren, Langlaufen, Skitouren, Schneeschuhlaufen und Schlitteln an. Die ansässige Bevölkerung wie auch die Tagestouristen schätzen die gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln und die kurzen Anfahrtswege.

Die Region unterstützt die Nutzung dieser Potenziale aktiv und unterstützt die Erhaltung der attraktiven Angebote. Die entsprechende Infrastruktur wird dazu unterhalten und optimiert. Eine durchgehende Signalisation für Wanderer und Mountainbiker/-innen erhöht die Attraktivität und

verbessert gleichzeitig die gegenseitige Akzeptanz der Aktivitäten. Besonders sensible naturnahe Bereiche werden hingegen mittels Lenkungs- und Sensibilisierungsmassnahmen von Störungen bewahrt.

Rad- und Skaterbogen  
„Linthebene“

Schmerikon; Uznach; Kaltbrunn(er-Riet); Benken, Schänis

Erläuterung

Die gut erreichbare Linthebene ist sehr beliebt für verschiedenste Freizeitaktivitäten. Aufgrund der flachen Topographie eignet sie sich hervorragend für Velotouren und Inlineskating (Rad- und Skaterbogen „Linthebene“). Aber auch Spaziergänger und Reiter schätzen das gut ausgebaute Wegenetz. Aufgrund der vielfältigen Nutzung kommt es an stark frequentierten Orten und auf mehrfach genutzten Infrastrukturen zu Konflikten.

Die Region ist sich der Attraktivität der Linthebene als Freizeitstandort bewusst. Sie ist darauf bedacht, die Linthebene als attraktives Naherholungsgebiet für die lokale Bevölkerung zu erhalten. Gleichzeitig werden an neuralgischen Punkten (beispielsweise Linthdamm) mittels einer gezielten Entflechtung die Konflikte zwischen den Nutzungen minimiert. Klare Regelungen und eine konsequente Anwendung dieser helfen, die negativen Auswirkungen der Freizeitnutzungen (beispielsweise Parkierung) zu minimieren. Die Freizeitnutzer- und -nutzerinnen orientieren sich nicht an den administrativen Grenzen. Die Region setzt sich deshalb aktiv für eine Zusammenarbeit über die Gemeinde- und Kantons Grenzen ein.

Erholung am und auf dem  
Wasser

Obersee (Rapperswil-Jona, Schmerikon), Linth (Uznach, Benken, Schänis), Walensee (Weesen, Amden)

Die attraktive Lage am Wasser rund um den Obersee, an der Linth und am Walensee ist prädestiniert für Freizeitaktivitäten und Erholung. Dieses Potenzial soll künftig noch besser genutzt werden. Mit einer angemessenen Weginfrastruktur wird die hohe Nachfrage künftig besser entflechtet und das Konfliktpotenzial reduziert. Zusätzliche Pfade und Stege ermöglichen den direkten Zugang zum Wasser. Neue Badeplätze und Erholungsmöglichkeiten am Wasser werden geschaffen. Die Anliegen der Wassersportler/-innen und des Naturschutzes werden dabei gebührend berücksichtigt und die Besucher gezielt informiert und gelenkt. Die Naturschutzgebiete bleiben der Natur vorbehalten und von den Freizeitnutzungen nicht tangiert.

Zugangspunkte für  
Freizeitaktivitäten

Ganze Region

Erläuterung

Der Freizeitverkehr macht neben dem Arbeitspendlerverkehr den Hauptanteil im MIV aus. Damit einher gehen negative Auswirkungen wie Kapazitätsengpässe an Knoten oder „wildes“ Parkieren an vielbesuchten Erholungsstandorten. Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern, sind Bahnhöfe und Bushaltestellen mit häufiger Bedienung direkt

mit den Netzen für Velo, Mountainbike, Wandern, Langlauf und Skating zu verbinden. Die Haltestellen und Bahnhöfe bilden die Zugangspunkte zu den Freizeitnetzen und tragen wesentlich zur Attraktivität des gesamten Freizeiterlebnisses bei. Entsprechende Informations- und Orientierungsmöglichkeiten sind an diesen Zugangspunkten anzubieten.

Ausflugsziele Amden, Atzmännig (Eschenbach); Weesen, Rapperswil-Jona, Ricken/Rämel (Gommiswald)

Erläuterung Die beiden Ausflugsziele Amden und Atzmännig sind über die Region hinaus beliebt. Mit ihren Infrastrukturen wie Lifтанlagen, Klettergärten, Restaurationsbetrieben und Rodelbahn ziehen sie im Sommer und Winter Tagestouristen an. Beide Orte eignen sich zudem als Ausgangsort für Wanderungen in der nahen Hügel- und Berglandschaft. Aufgrund des Klimawandels und der damit verbundenen Erwärmung der Atmosphäre ist damit zu rechnen, dass die Schneesicherheit in tieferen Lagen abnimmt. Die attraktive Lage am Walensee sowie das historische Städtchen machen Weesen insbesondere im Sommer zu einem Ausflugsziel. Der Ricken ist im Winter das Langlaufzentrum der Region und auch im Sommer ein wichtiger Ausgangspunkt für Wanderungen in der Hügellandschaft. Das Gebiet Rämel/Egg soll mittelfristig wieder als Ausflugsziel mit attraktiven Infrastrukturen positioniert werden.

Die Region setzt langfristig auf die Ausflugsziele und unterstützt deren überregionale touristische Vermarktung. Die Infrastrukturen und Erholungsangebote werden im Einklang mit der Nachfrage ausgebaut.

Kultur- und Freizeitzentren Rapperswil-Jona, Uznach

Erläuterung Rapperswil-Jona ist Freizeitzentrum mit überregionaler Bedeutung. Neben der Eishalle und dem Kinderzoo zählen insbesondere der Holzsteg, die Sportanlagen Grünfeld, die Kulturangebote im Schloss und in der alten Fabrik, die Kellerbühne Grünfels, die neue Sammlung Bosshard im Kunst(Zeug)Haus, Stadtsaal Kreuz, zwei Kinos und das ZAK (Zentrum aktueller Kultur) sowie viele Restaurants zu den überregionalen Attraktionen. Uznach hat insbesondere aufgrund seines Kulturangebots mit Kino und Rotfarb regionale Ausstrahlung. Die Region ist sich der Bedeutung der Kultur- und Freizeitzentren bewusst und setzt sich dafür ein, dass diese Angebote auch in Zukunft nicht an Bedeutung und Anziehungskraft verlieren. Auch in weiteren Gemeinden bestehen verschiedene Freizeit- und Kulturangebote von überkommunaler Bedeutung (z.B. Kaltbrunn: Inline-Halle). Auch Angebote ausserhalb der Region (in Zürich und St. Gallen: Theater, Konzerte, Museen, etc.; Pfäffikon (SZ): Kulturzentrum, Alpamare; Näfels: Lintharena SGU) werden von den Einwohnern genutzt und deren gute Erreichbarkeit trägt zur Attraktivität

der Region bei. Die Vielfalt der Kultur- und Freizeitangebote, insbesondere in den regionalen Zentren ist sicherzustellen und weiterzuentwickeln.

Flugsportzentrum

Schänis

Erläuterung

Der Flugplatz Schänis Soaring ist der grösste Schweizer Segelflugplatz und über die Region hinaus bekannt. Durch seine Lage am Fusse der Alpen ist er ein idealer Ausgangsort für grosse Segelflüge in und über die Alpen. Die Region will den Segelflugplatz Schänis und sein attraktives Angebot auch künftig erhalten.

## **4.2 Massnahmen**

Die Massnahmen im Bereich Freizeit und Erholung sind abgeleitet aus den erwarteten Herausforderungen und den formulierten Grundsätzen zur Entwicklung von Freizeit und Erholung. Ein Beschrieb der Massnahmen mit Hinweisen zum Vorgehen und der notwendigen Abstimmung mit weiteren Planungen findet sich im Landschafts- und Erholungskonzept der Region.

### **4.2.1 Festsetzungen**

#### **Aufgaben der Region**

FE-02 Netze an Zugangspunkte anbinden

FE-04 Netze durchgängig signalisieren

### **4.2.2 Zwischenergebnisse**

#### **Aufgaben der Region**

FE-05 Regionale Tourismusangebote vermarkten

FE-03 Schliessen von Lücken im Radwegnetz von regionaler Bedeutung (vgl. LV-04 )

#### **Aufgaben der Gemeinden**

FE-01 Erholungsmöglichkeiten an See-, Bach- und Flussufern schaffen

## 5 Natur und Landschaft

### 5.1 Grundsätze

Den verschiedenen Qualitäten der vier Landschaftsräume der Region (Linthebene, Uferlandschaft, Hügellandschaft, Gebirgslandschaft) wird Rechnung getragen.

Grundsätze Natur und  
Landschaft

- Der Vielfalt und Schönheit der Landschaft wird Sorge getragen und die besonderen Lebensräume in der Region werden in ihrer Qualität und Quantität erhalten.
- Die ökologische Vernetzung von Natur-, Landschafts- und Landwirtschaftsflächen wird verbessert.
- Die noch vorhandenen unverbauten Landschaften werden freigehalten. Chancen für die aktive Neugestaltung von Teilen der Landschaft im Rahmen von baulichen Massnahmen werden genutzt.
- Die Landwirtschaft wird bei der Wahrnehmung ihrer vielfältigen Funktionen unterstützt. Durch den haushälterischen Umgang mit dem Boden trägt die regionale und kommunale Raumplanung zum Erhalt der Produktionsgrundlage Boden bei.

Kernräume Natur

Rapperswil-Jona, Schmerikon, Uznach, Kaltbrunn, Benken, Schänis, Ernetschwil

Erläuterung

Die Kernräume Natur in der Region sind Rückzugs- und Ausbreitungsort für Tiere und Pflanzen. In diesen Gebieten hat der Naturschutz Priorität vor anderen Nutzungen. Diese sind nur mit Einschränkungen möglich. Neben den übrig gebliebenen Feuchtgebieten Kaltbrunner Riet und Grosse Allmeind in der Linthebene, den Mooren am Rickenpass sowie dem Flachmoor Wurmsbach bei Rapperswil zählen zu den Kernräumen Natur auch die alpinen Schutzgebiete am Federispitz. Die Region stellt sicher, dass die Kernräume Natur in ihrer Ausdehnung erhalten oder erweitert und gemäss ihren Schutzziele genutzt werden. Insbesondere die mit der Bevölkerungsentwicklung zunehmende Freizeit- und Erholungsnutzung ist in diesen Räumen zu koordinieren. Die Kernräume Natur umfassen bestehende Naturschutzgebiete und Waldreservate.

Ökologische Vernetzungsachsen

In allen Gemeinden

Erläuterung

Vernetzungsachsen gewährleisten einen Austausch von Tieren und Pflanzen zwischen den Kernräumen Natur der Region. Einerseits gibt es die Wildtierkorridore (mehrere über die Linthebene sowie zwischen der Berglandschaft und den Hügeln) welche die grossräumigen Bewegungen

von Wildtieren ermöglichen. Andererseits ist auch der kleinräumigeren Vernetzung zwischen den Kernräumen Natur (z.B. Kaltbrunner Ried - Schmerkner Allmeind - Nuoler Ried) Beachtung zu schenken, da ein Austausch zwischen den Biotopen die genetische Vielfalt beeinflusst und damit für das langfristige Überleben von Tier- und Pflanzenarten entscheidend ist. Trittsteinbiotope (Einzelbäume, Strauchgruppen, kleine Weiher, Magerwiesenrestflächen, etc.) können die Vernetzungssituation für Kleintiere markant verbessern. Die vorhandenen Vernetzungsachsen in der Region und die Trittsteinbiotope werden erhalten und aufgewertet. Hindernisse werden entfernt. Wo sinnvoll und notwendig werden weitere Vernetzungsstrukturen geschaffen. Die renaturierte Linth ist zu einem Rückgrat der ökologischen Vernetzung im Linthgebiet geworden. Aber auch kleinere Fließgewässer bieten bei einer Revitalisierung grosse Potenziale für die ökologische Vernetzung.

Alpweiden	Amden, Weesen, Schänis, Rieden, Gommiswald, Ernetschwil, St. Gallenkappel, Goldingen
Erläuterung	Eine Verwaldung und Verbuschung der Weiden führt zu einem Rückgang der Artenvielfalt und einer Veränderung des regionalen Landschaftsbildes. Die vorhandenen waldfreien Weiden in Hanglagen werden vor einer Verwaldung und Verbuschung geschützt, indem die landwirtschaftliche Bewirtschaftung respektive die Heimweidennutzung erhalten und der angrenzende Wald gepflegt und genutzt wird.
Wald	In allen Gemeinden
Erläuterung	Der Wald an steilen Hanglagen und in höheren Lagen der Region fungiert in erster Linie als Naturraum und somit als Rückzugsraum für die Tierwelt. Diese Funktion des Waldes, wie auch seine teilweise Funktion als Schutzwald wird durch die entsprechende Pflege und Nutzung weiterhin sichergestellt. Die Waldflächen in Seenähe und der Linthebene werden stärker forstwirtschaftlich genutzt und dienen teilweise auch als Naherholungsgebiete. Diese Nutzungen werden mit Rücksicht auf die Tier- und Pflanzenwelt ausgeübt. Das bewährte Instrument des Waldentwicklungsplans (WEP) dient dazu, die vielfältigen Funktionen des Walds räumlich zu priorisieren und gezielt zu unterstützen. In der Region sind bereit mehrere Waldentwicklungspläne abgeschlossen (Zürichsee, Gommiswald-Rieden-Kaltbrunn-Benken) beziehungsweise in Erarbeitung (Amden-Weesen-Schänis). Die vorhandenen Waldnaturschutzgebiete werden erhalten und wo möglich ausgedehnt.

## 5.2 Massnahmen

Die Massnahmen im Bereich Natur und Landschaft sind abgeleitet aus den erwarteten Herausforderungen und den formulierten Grundsätzen zur

Entwicklung von Natur und Landschaft. Ein Beschrieb der Massnahmen mit Hinweisen zum Vorgehen und der notwendigen Abstimmung mit weiteren Planungen findet sich im Landschafts- und Erholungskonzept der Region.

### **5.2.1 Festsetzungen**

#### **Forderungen an den Kanton**

NL-02 Fließgewässer renaturieren

NL-07 Schutzobjekte und Inventare von Bund und Kanton harmonisieren

#### **Aufgaben der Region**

NL-05 Landschaftsbild der Alpweiden erhalten

#### **Aufgaben der Gemeinden**

NL-01 Schutzziele in Kernräumen Natur konsequent umsetzen

### **5.2.2 Zwischenergebnisse**

#### **Aufgaben der Region**

NL-03 Biotopvernetzung verbessern

#### **Aufgaben der Gemeinden**

### **5.2.3 Vororientierung**

#### **Forderungen an den Kanton**

NL-06 Hochspannungsleitungen in den Boden verlegen

## 6 Mobilität und Verkehr

### 6.1 Angestrebte Angebotsentwicklung

Erläuterung Stossrichtung      Aufgrund des ungebremsten Bedürfnisses nach mehr Mobilität ist in nächster Zukunft mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs zu rechnen. Die Herausforderung liegt darin, das Gesamtangebot so zu gestalten, dass es finanzierbar und optimal auf die erwünschte künftige Siedlungsentwicklung zugeschnitten ist. Dabei gilt es, den künftigen Generationen Wahlmöglichkeiten offen zu lassen und wo dies nötig ist, Raum für künftige Erweiterungen von Siedlung und Verkehrsnetz zu sichern.

Zielsetzungen      Es werden folgende Hauptziele verfolgt:

- (1)      Sicherung der Erreichbarkeit der Zentren (insb. Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona und Uznach), der wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete und der Anbindung der Gemeinden ans Hochleistungsverkehrsnetz (A3, A53, Schiene)
- (2)      Berücksichtigung siedlungsstruktureller und städtebaulicher Aspekte: Stärkung von Uznach, Wahrung von Orts- und Landschaftsbildern, kompakte Siedlungsentwicklung, hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, attraktive LV-Verbindungen.
- (3)      Gute Erschliessung von Naherholungs- und Freizeitangeboten sowie Vermeidung von Beeinträchtigungen von Siedlung und Landschaft durch den Verkehr.

Grundsatz:  
Priorität Förderung ÖV-Angebot      Zur Sicherstellung eines attraktiven und finanzierbaren Verkehrsangebots ist eine Schwerpunktsetzung unumgänglich. Gefragt sind eine qualitative Verbesserung des Gesamtverkehrsangebotes und eine Steuerung der Siedlungsentwicklung in die gewünschte Richtung. Konkurrenzsituationen zwischen MIV und ÖV sind zu vermeiden und bestmögliche Wettbewerbsbedingungen für den ÖV zu schaffen. Der Förderung des ÖV-Angebotes wird Priorität eingeräumt gegenüber einem weiteren Leistungsausbau der Strasseninfrastruktur. Die konkrete Art der Förderung folgt mit dem Beschrieb der Einzelmassnahmen. Grundsätzlich soll das ÖV-Angebot langfristig gemäss folgenden strategischen Vorgaben entwickelt werden:



- 15'-Takt auf der Schiene zwischen Pfäffikon (SZ)-Rapperswil-Schmerikon-Uznach und Uznach-Ziegelbrücke, sowie auf stark nach gefragten Zubringer-Buslinien
- 30'-Takt auf den wichtigen ortsverbindenden Bahnzubringer-Buslinien
- 60'-Takt für ortsverbindende Buslinien in Gebiete mit bescheidener Nachfrage, als minimale Grunderschliessung.

Grundsatz:  
Angebotssteuerung und Anreize  
zu Veränderungen im  
Mobilitätsverhalten

Angebotsseitige Massnahmen alleine reichen nicht aus, um eine effektive und effiziente Qualitätssteigerung zu erreichen. Die Verkehrsmassnahmen umfassen daher einerseits solche, die das Angebot steuern (push) und andererseits solche, die durch geeignete Anreize die Nachfrage beeinflussen (pull). Neben kurzfristig greifenden Massnahmen werden auch langfristige Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung angestrebt.

Grundsatz:  
Entwicklung der Siedlung  
abgestimmt auf die ÖV-  
Erschliessung

Mit attraktiven Massnahmen im öffentlichen Verkehr, Langsamverkehr sowie bei der kombinierten Mobilität soll der Modal Split so beeinflusst werden, dass der Anteil des MIV geringer wird. Dies setzt entsprechende siedlungsplanerische Weichenstellungen voraus. Die Wahl der Lage von Siedlungsgebieten muss so erfolgen, dass deren Erschliessung durch LV und ÖV möglich ist. Eine Entwicklung der Siedlungen entlang der Hauptverkehrsachsen mit Busbedienung soll Priorität haben. Die disperse Siedlungsstruktur und das zum Teil steile Gelände machen eine flächendeckende Erschliessung mit einem qualitativ hochstehenden ÖV-Angebot jedoch anspruchsvoll.

Grundsatz:  
Rahmenbedingungen für ein  
möglichst nachhaltiges  
Mobilitätsverhalten

Eine Veränderung des Modal-Splits zugunsten des langsamen und öffentlichen Verkehrs erfordert eine langfristige Beeinflussung des Nachfrageverhaltens. Dabei sollen die Mobilitätsbedürfnisse nicht beschnitten werden. Vielmehr geht es darum, Rahmenbedingungen zu schaffen, welche ein möglichst nachhaltiges Mobilitäts- und Verkehrsverhalten erleichtern und alternative Mobilitätsformen im Alltag selbstverständlich werden lassen.

## 6.2 Massnahmen Strassenverkehr<sup>9</sup>

Wie sich das übergeordnete Strassennetz der Region ZürichseeLinth entwickeln soll ist in Anhang A4 dargestellt. Vorgesehen sind die in den nachstehenden Abschnitten aufgeführten Massnahmen.

<sup>9</sup> Massnahmen "SV-..." stehen für Massnahmen im Strassenverkehr.

### **6.2.1 Festsetzungen**

#### **Forderungen an den Kanton**

- SV-01 Direkte Anbindung Industriegebiet Schmerikon an den Anschluss A53 resp. an die Regionale Verbindungsstrasse A53 – Gaster
- SV-02 Entlastung Rapperswil-Jona (Projekt im Rahmen Agglomerationsprogramme Obersee, vor allem aber im Rahmen des kantonalen Strassenbauprogramms).
- SV-03 Ausbau A53 Rüti - Neuhaus auf 4 Spuren
- SV-04 Buspriorisierung auf den in die Zentren führenden Achsen, insbesondere auf der Rüti-, St. Galler- und Neue Jonastrasse in Rapperswil-Jona und an den Bahnhöfen.

### **6.2.2 Zwischenergebnisse**

#### **Forderungen an den Kanton**

- SV-05 Nachträgliche Flankierende Massnahmen zur A53 auf der Rickenstrasse in St. Gallenkappel, Schmerikon und Betzikon (siehe auch Güterverkehr Massnahme GV-02), Umsetzung von verkehrsberuhigenden und -reduzierenden Massnahmen
- SV-06 Regionale Entlastungsstrasse A53 – Gaster: Projektierung, Realisierung und flankierende Massnahmen

### **6.2.3 Vororientierung**

#### **Forderungen an den Kanton**

- SV-07 Überprüfung und allenfalls Anpassung von Ortseingängen und – durchfahrten
- SV-08 Überprüfung und allenfalls Anpassung von Ausserortsabschnitten
- SV-09 Umfahrung St. Gallenkappel - Linienführung prüfen zur Landsicherung (ZMB, Projektierung und Realisierung der Bestvariante)

SV-10 Wegweiskonzept und evtl. LKW-Verbot zur Führung des überregionalen und regionalen Strassenverkehrs auf dem übergeordneten leistungsorientierten Strassennetz (insb. Ziegelbrücke <-> St. Gallen über A3 – A53 – Neuhaus – Rickenstrasse); Prüfen der Machbarkeit eines LKW-Verbotes auf dem Abschnitt Seedamm – Hüllistein für durchfahrenden Schwerverkehr

### **Aufgaben der Region**

SV-11 Kommunikation mit Interessengruppen ausgerichtet auf die von den Massnahmen SV-06 und SV-09 betroffenen Gemeinden

## **6.3 Massnahmen öffentlicher Verkehr<sup>10</sup>**

Wie sich das regionale ÖV-Angebot der Region ZürichseeLinth entwickeln soll ist in Anhang A4 dargestellt. Basis bilden die strategischen Vorgaben zur Weiterentwicklung des ÖV-Angebots gemäss Kapitel 6.1. Vorgesehen sind die in den nachstehenden Abschnitten aufgeführten Massnahmen.

### **6.3.1 Festsetzungen**

#### **Forderungen an den Kanton**

ÖV-01 Verbesserung der Fahrplanstabilität in Rapperswil.

ÖV-02 Verbesserte S-Bahnverbindung (Wattwil)-Uznach sowie Ziegelbrücke nach Rapperswil-Jona mit Anschluss in den Wirtschaftsraum Zürich, Viertelstundentakt Rapperswil-Jona-Uznach (vgl. auch ÖV-03).

### **6.3.2 Zwischenergebnisse**

#### **Forderungen an den Kanton**

ÖV-03 Realisierung Stadtbahn Obersee: (... -) Pfäffikon SZ - Rapperswil – Uznach – (...).

ÖV-04 Optimieren des Busangebots im grenzüberschreitenden Wirtschaftsraum nördliches Glarnerland, Schänis, Weesen, Amden hinsichtlich Linienführung.

---

<sup>10</sup> Massnahmen "ÖV..." für Massnahmen im öffentlichen Verkehr.

ÖV-05 Prüfung weiterer Haltestellen, insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung Stadtbahn Obersee bzw. S-Bahn.

### **Aufgaben der Region**

ÖV-08 Knoten Eschenbach: Überprüfung provisorischer Bushof und Überführung in definitive Lösung

ÖV-09 Einheitliche, attraktive Gestaltung und Ausrüstung der Haltestellen

### **6.3.3 Vororientierung**

#### **Forderungen an den Kanton**

ÖV-07 Meienbergtunnel als Verbindung zwischen Kempraten und Jona zur besseren Anbindung von Jona an das S-Bahnnetz rechtes Zürichseeufer im Sinne einer Stärkung von Jona als Umsteigeknoten, unter Berücksichtigung der Realisierbarkeit.

ÖV-14 Förderung von emissionsmindernden Massnahmen bei öffentlichen Verkehrsmitteln im Rahmen Leistungsbestellungen LinthBus

#### **Aufgaben der Region**

ÖV-10 Längerfristige Weiterentwicklung des Bus-Fahrplanangebots in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und dem Bahnangebot (z.B. Erschliessung Uznach West)

ÖV-11 Klärung Anbindung Goldingen; Ausbau an Spitzentagen: Berücksichtigung der Anforderungen aus Sicht Tagestourismus Atzmännig; prüfen einer Integration von Goldingen in den ZVV

ÖV-12 Benutzerfreundliches Informationsmaterial über das Linien –und Fahrplanangebot

ÖV-13 Vereinheitlichung des Auftritts von Fahrzeugen und Haltestellen in der Region zur Förderung der regionalen Identität und Vermittlung einer einheitlichen Qualität

#### **Aufgaben der Gemeinden**

ÖV-15 Sichere, attraktive und direkte Zugangswege zu Haltestellen des ÖV

ÖV-16 Förderung von emissionsmindernden Massnahmen bei öffentlichen Verkehrsmitteln im Rahmen Leistungsbestellungen Stadtbus Rapperswil-Jona

## **6.4 Massnahmen Langsamverkehr<sup>11</sup>**

### **6.4.1 Festsetzungen**

#### **Aufgaben der Region**

- LV-01 Verbreiterung des Strandwegs Wurmsbach – Schmerikon oder Schaffung eines Radweges entlang der Uznacherstrasse zwischen St. Dionys und Schmerikon wegen des starken Freizeitverkehrs. Förderung der Verträglichkeit und Koexistenz der Nutzer.
- LV-02 Verbesserung der Fussverbindung Südquartier – Altstadt in Rapperswil über das Gleisdreieck, gegebenenfalls kombiniert mit einer zusätzlichen Unterführung an den Perronenden oder Ausbau der Passerelle zur Optimierung der Umsteigeverhältnisse.

### **6.4.2 Zwischenergebnisse**

#### **Aufgaben der Region**

- LV-04 Schliessen von Lücken im Radwegnetz von regionaler Bedeutung

### **6.4.3 Vororientierung**

#### **Aufgaben der Region**

- LV-05 Gesicherte Strassenübergänge innerorts und ausserorts bei bedeutenden Querungen von Fusswegbeziehungen
- LV-06 Schliessen von Weglücken im Fussweg-Netz von regionaler und (in Zusammenarbeit mit den Gemeinden) lokaler Bedeutung
- LV-07 Sichere und attraktive Gestaltung der Fusswege entlang von Hauptstrassen und in Ortszentren
- LV-08 Signalisation wichtiger Fusswege nach einheitlichen Grundsätzen der RZL
- LV-09 Sichere und attraktive Gestaltung der Radwege von regionaler und (in Zusammenarbeit mit den Gemeinden) lokaler Bedeutung sowie in Ortszentren

---

<sup>11</sup> Massnahmen "LV..." für Massnahmen im Langsamverkehr.

- LV-10 Signalisation der wichtigen Radwege nach einheitlichen Grundsätzen der RZL
- LV-11 Bereitstellung von Veloabstellplätzen an aus Sicht der Region wichtigen Zielorten und ÖV-Haltestellen
- LV-12 Förderung *Park+Ride (P+R)* und Fahrzeugpooling
- LV-13 Integrale Mobilitätsinformation und Öffentlichkeitsarbeit
- LV-14 Erstellen eines Pflichtenheftes für ein regionales Mobilitätsmanagement (rMM)
- LV-15 Mobilitätsplan der RZL: Erstellen und Verbreitung (inkl. Internet) eines attraktiven, benutzerfreundlichen Planes der Region mit Darstellung der Angebote des öffentlichen und kombinierten Personenverkehrs
- LV-16 Zusammenarbeit mit grösseren Firmen im Rahmen von Mobilitätsmanagement (MM) für Unternehmen und MM für Grossanlässe
- LV-17 Prüfen des Aufbaus einer regionalen Mobilitätszentrale z. B. in Uznach

### **Aufgaben der Gemeinden**

- LV-18 Förderung von Fahrzeugbenutzungsgemeinschaften (Mobility )
- LV-19 Bereitstellung von *Bike+Ride (B+R)* Abstellflächen

## **6.5 Massnahmen Güterverkehr<sup>12</sup>**

### **6.5.1 Festsetzungen**

#### **Forderungen an den Kanton**

- GV-01 Direkte Anbindung Industriegebiet Schmerikon an den Anschluss A53 (Vgl. Massnahme SV-01: Direkte Anbindung Industriegebiet Schmerikon an den Anschluss A53 resp. an die Regionale Verbindungsstrasse A53 – Gaster)

---

<sup>12</sup> Massnahmen "GV..." für Massnahmen im Güterverkehr.

### **6.5.2 Zwischenergebnisse**

#### **Forderungen an den Kanton**

GV-02 Direkte Anbindung Industriegebiet Buech in Rapperswil-Jona (Vergleiche Massnahme SV-05: Nachträgliche Flankierende Massnahmen zur A53)

### **6.5.3 Vororientierung**

#### **Forderungen an den Kanton**

##### **Aufgaben der Region**

- GV-04 Bezeichnung Gütertransport-/umschlag intensiver Gebiete (vgl. Massnahme S-02)
- GV-05 Wegweisungskonzept und ev. LkW-Verbot Abschnitt Seedamm – Hüllistein für den Durchgangsschwerverkehr (vgl. Massnahme SV-10)
- GV-06 Förderung von Anschlussgleisen resp. allfälligen Alternativen gemäss kantonalem Richtplan. Klärendes Gespräch RZL, AREG, AÖV, (SBB)
- GV-07 Unterstützung der verladenden Wirtschaft und der Transportwirtschaft hinsichtlich langfristiger Sicherstellung der Verfügbarkeit und Bedienung von Anschlussgleisanlagen

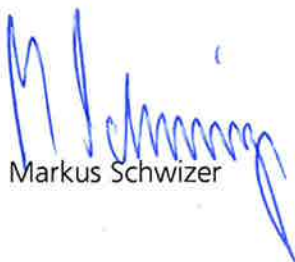
## 7 Schlussbestimmungen, Genehmigungsvermerke

### 7.1 Genehmigungsvermerke

Der Regionalplan der Region ZürichseeLinth wurde von der Mitgliederversammlung am 25.9.2014 genehmigt.

Der Präsident

Der Geschäftsführer



Markus Schwizer



Hans-Peter Kobler

Vom Regierungsrat des Kantons St. Gallen genehmigt am: **03. März 2015**

Die Regierungspräsidentin

Der Staatssekretär



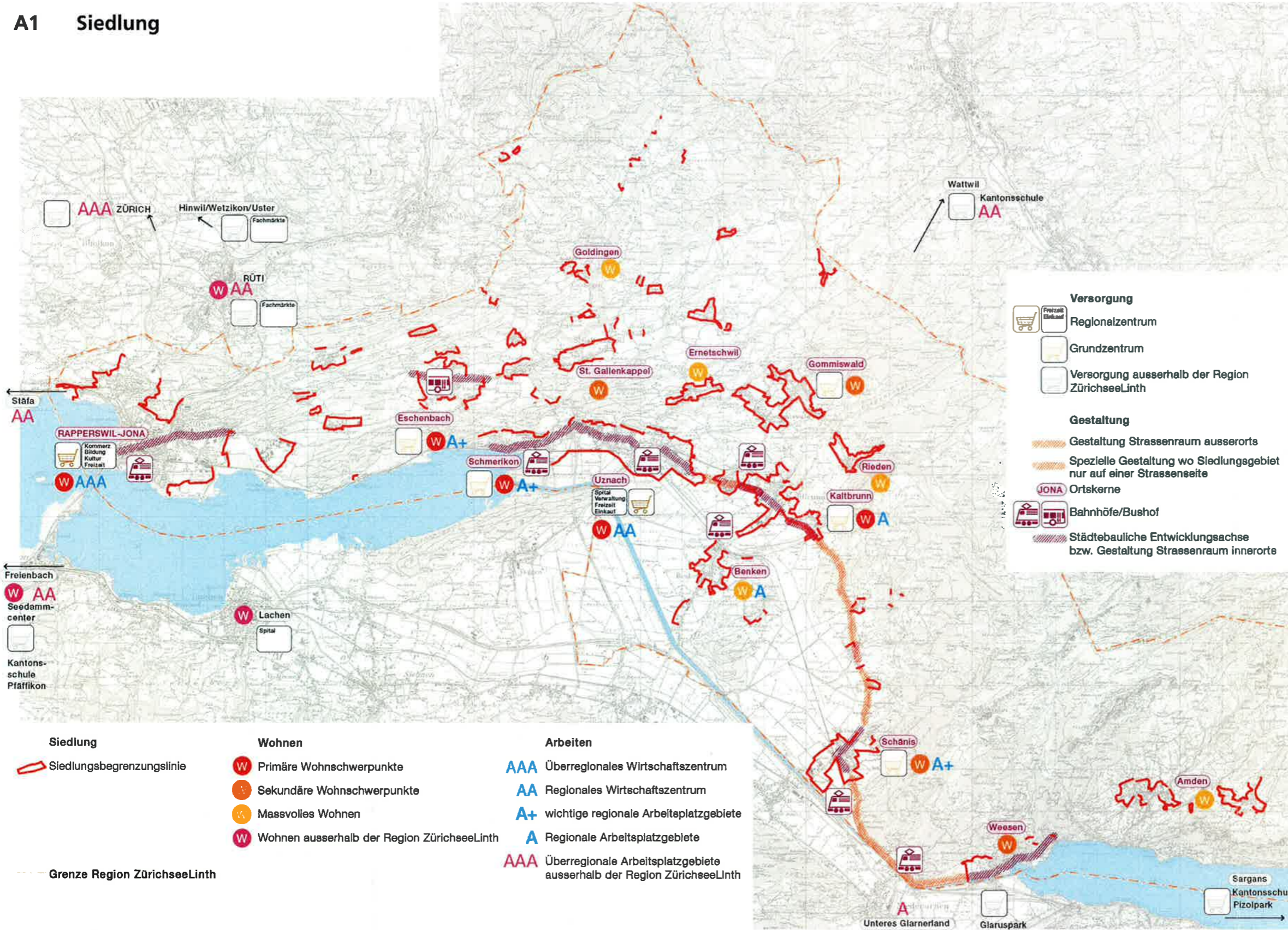
Heidi Hanselmann



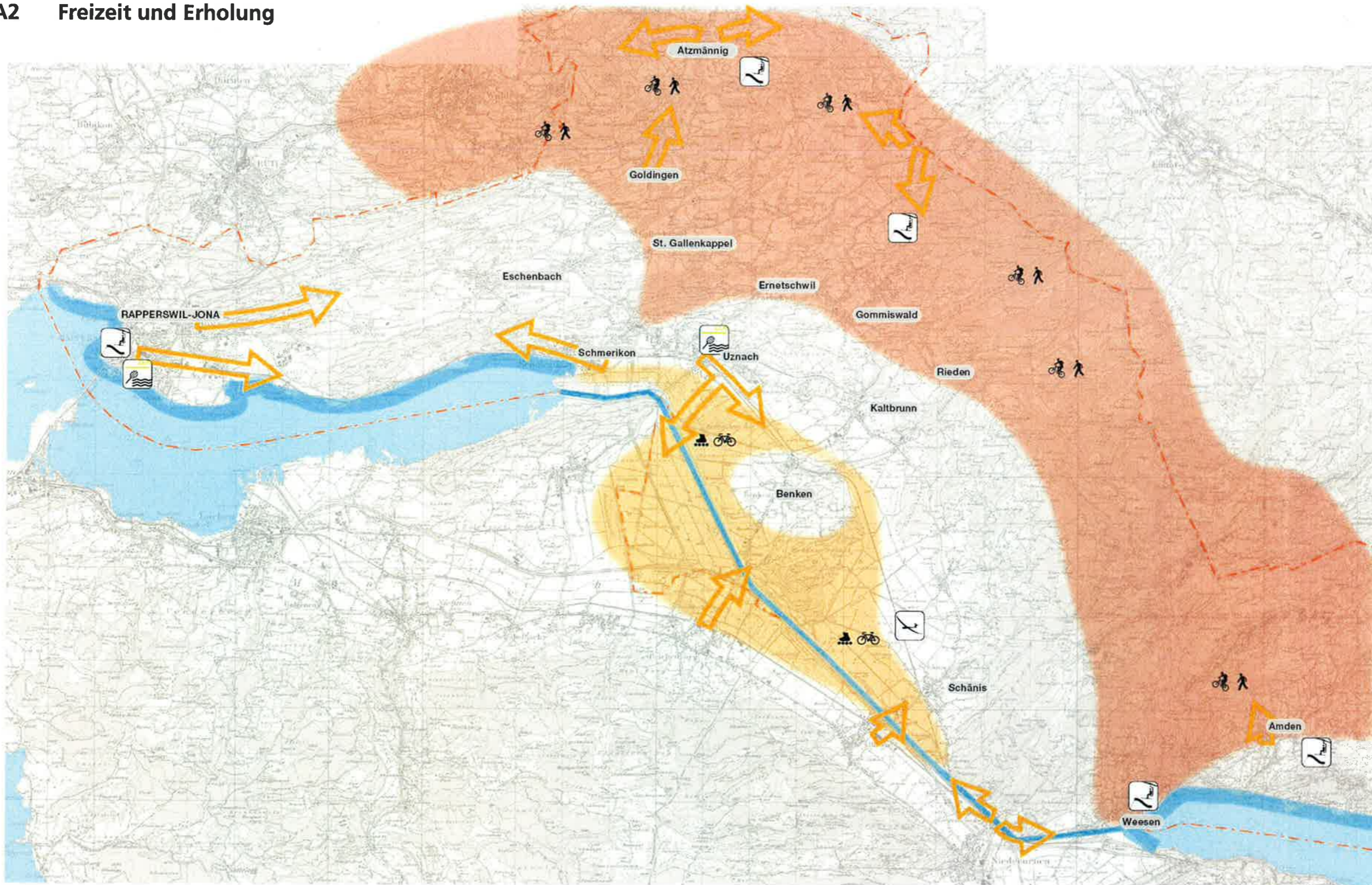
Canisius Braun










A1 Siedlung



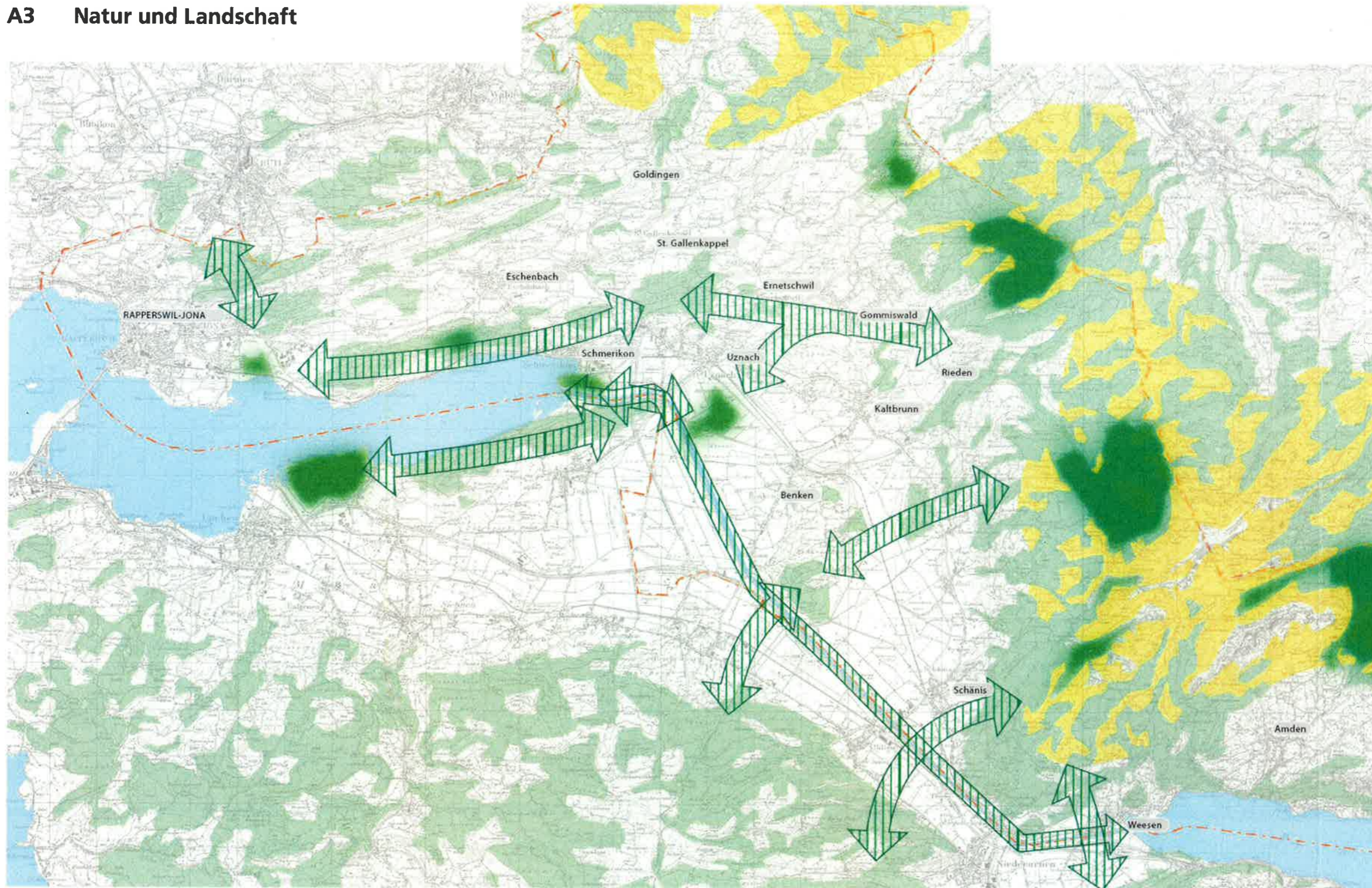
A2 Freizeit und Erholung




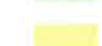


Freizeit + Erholung

- |  |   |
|--|---|
|  Rad- und Skaterbogen «Linthebene»      |  Kultur- und Freizeitzentrum |
|  Bike- und (Ski-)Wanderbogen «Terrasse» |  Ausflugsziel                |
|  Erholung am und auf dem Wasser         |  Flugsportzentrum            |
|  Zugänge zum Freizeitnetz               |   |

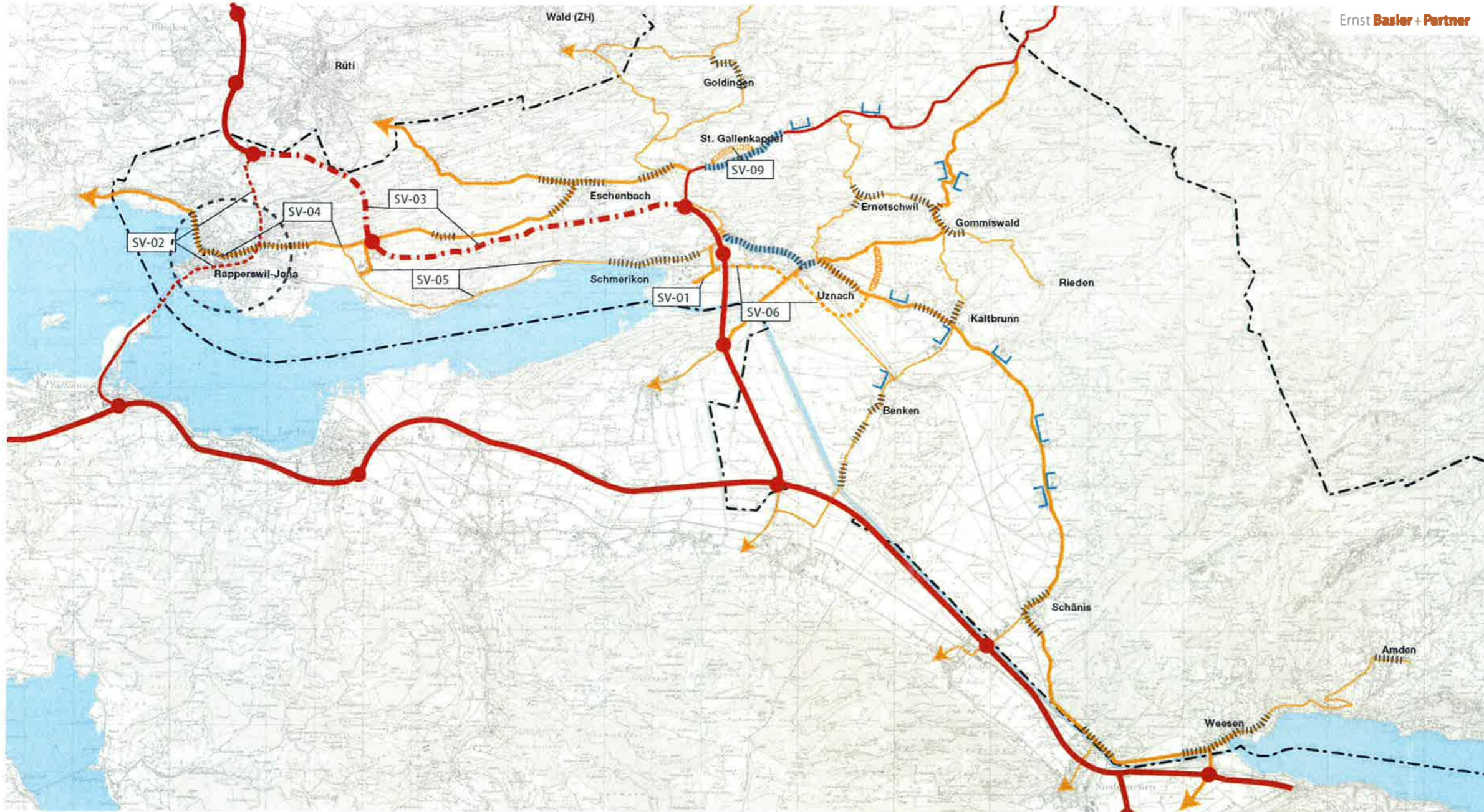
## A3 Natur und Landschaft

**Natur und Landschaft**

-  Kernräume Natur (bestehende Naturschutzgebiete und Waldreservate)
-  ökologische Vernetzung (Wildtierkorridore, Trittsteinbiotopie)
-  Wald
-  bewirtschaftete Alpweiden

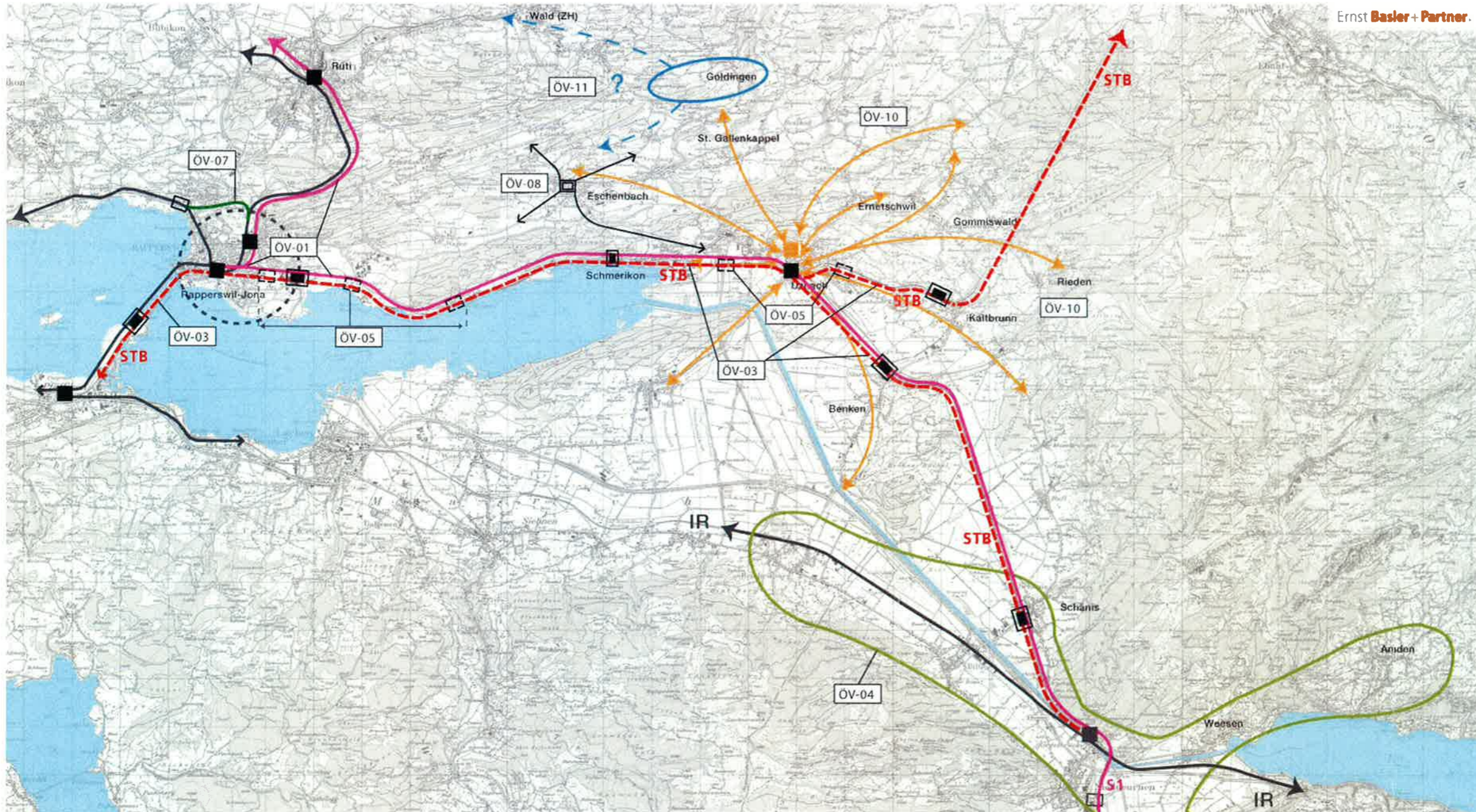
# A4 Massnahmen Strassenverkehr

Ernst Basler + Partner



- |  |                           |  |  |  |                       |
|--|---------------------------|--|--|--|-----------------------|
| <b>Übergeordnetes Strassennetz</b>   |                           | <b>Regionales Strassennetz</b>                     |  | <b>Gestaltung (SV-07 und SV-08)</b>          |                       |
| ● Kreuzungsfreie Anschlüsse  | — A53 bestehend           | — regionale Bedeutung; Hauptverbindungen           | — Verkehrsregime und Gestaltung in Abstimmung mit Siedlung (Markierung an Ortseingängen) | — Abklassierung und ev. Rückbau/Umgestaltung | SV-02 Massnahme SV-02 |
| — nationale Bedeutung; kreuzungsfrei                                       | — Ausbau, SV-03           | — regionale Bedeutung; untergeordnete Verbindungen | — meist einseitig liegendes Siedlungsgebiet mit einem gemeinsamen Anschlussknoten        |  |                       |
| — nationale Bedeutung; nicht kreuzungsfrei                                 | — neu                     |  |  |  |                       |
| ○ separate Planung Rapperswil - Jona, insbesondere Entlastung SV-02, SV-04 | — Linienführung zu prüfen |  |  |  |                       |

### A5 Massnahmen öffentlicher Verkehr



Ernst Basler + Partner

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Umsteigeknoten Bahn - Bus</li> <li>▣ Haltestellen S-Bahn / Stadtbahn</li> <li>▣ Umsteigeknoten Bus / Bus</li> <li>▣ zusätzliche Haltestellen Stadtbahn (zu prüfen)</li> <li>— weiteres Bahnangebot im angrenzenden Raum</li> <li>⊙ detaillierte langfristige Angebotsgestaltung gemäss sep. Planung Rapperswil - Jona</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ÖV-01 Verbesserte Fahrplanstabilität in Rapperswil</li> <li>ÖV-03 STB: Stadtbahn (... Pfäffikon SZ) - Rapperswil - Uznach - (...)</li> <li>ÖV-04 Optimierung grenzüberschreitende Busangebote</li> <li>ÖV-07 Meienbergtunnel</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ÖV-08 Knoten Eschenbach: Überprüfung profis. Busbahnhof</li> <li>ÖV-10 Weiterentwicklung Bus-Angebot in Abstimmung mit Siedlungsentwicklung und Ausrichtung auf Zentrum Uznach</li> <li>ÖV-11 Klärung Anbindung Goldingen</li> <li>ÖV-05 Optimierung Haltestellen Stadtbahn</li> </ul> |
|---|--|---|

## A6 Überblick über die Massnahmen

Abkürzungen für Massnahmenbereiche:

FE- Freizeit und Erholung  
 NL- Natur und Landschaft  
 S-.. Siedlung  
 SV-.. Strassenverkehr  
 ÖV-.. öffentlicher Verkehr  
 LV-.. Langsamverkehr  
 GV-.. Güterverkehr

Nummer der Einzelmassnahme gemäss Regionalplan		Forderungen an den Kanton Aufgaben RZL resp. Gemeinden			Abstimmungsgrad: F: Festsetzung Z: Zwischenergebn. V: Vororientierung			Einzelmassnahme (EM) gemäss GVK RZL / Landschafts- und Erholungskonzept RZL (FE resp. NL)
Nr.	Name	FKt	RZL	G	F	Z	V	
S-01	Reg. Abstimmung PE		RZL			Z		GVK 10/07
S-02	Gütertransportumschlag		RZL				V	GVK 10/05
S-03	Knoten Ziegelbrücke		RZL				V	GVK 10/04
S-04	Ortszentren aufwerten			G			V	GVK 10/01
S-05	Klare Siedlungsränder			G			V	GVK 10/02
S-06	Parkplatzreglemente			G			V	GVK 10/03
S-07	Siedlungsgebiete / ÖV			G			V	GVK 10/06
FE-01	Erholung an See- und Flussufern			G		Z		FE-01
FE-02	Netze an Zugangspunkte		RZL		F			FE-02
FE-03	Lücken Radwegnetz		RZL			Z		FE-03, GVK 06/01
FE-04	Netze durchgängig signalisieren		RZL		F			FE-04
FE-05	Regionale Tourismusangebote		RZL			Z		FE-05
NL-01	Schutzziele in Kernräumen Natur			G	F			NL-01
NL-02	Fliessgewässer renaturieren	FKt			F			NL-02
NL-03	Biotopvernetzung verbessern		RZL			Z		NL-03
NL-05	Landschaftsbild der Alpweiden		RZL		F			NL-05
NL-06	Hochspannungsleitungen	FKt					V	NL-06
NL-07	Schutzobjekte harmonisieren	FKt			F			
SV-01	Industrie Schmerikon	FKt			F			GVK 01/04
SV-02	Entlastung Rapperswil-Jona	FKt			F			GVK 01/06
SV-03	Ausbau A53	FKt			F			GVK 01/09
SV-04	Buspriorisierung Jona	FKt			F			GVK 01/10
SV-05	FlaMa A53	FKt				Z		GVK 01/03

Nummer der Einzelmassnahme gemäss Regionalplan		Forderungen an den Kanton Aufgaben <b>RZL</b> resp. Gemeinden			Abstimmungsgrad: <b>F</b> : Festsetzung <b>Z</b> : Zwischenergebn. <b>V</b> : Vororientierung			Einzelmassnahme (EM) gemäss GVK-RZL
<b>Nr.</b>	<b>Name</b>	<b>FKt</b>	<b>RZL</b>	<b>G</b>	<b>F</b>	<b>Z</b>	<b>V</b>	
SV-06	A53 – Gasterstrasse	<b>FKt</b>				<b>Z</b>		GVK 01/07
	ZMB Gasterstrasse Teil West	<b>FKt</b>						GVK 02/01
	ZMP Gasterstrasse Teil Ost	<b>FKt</b>						GVK 02/02
	ZMB Umfahrung St. Gallenkappel	<b>FKt</b>						GVK 02/03
	Ausführung Teil West	<b>FKt</b>						GVK 02/04
	Ausführung weitere Abschnitte	<b>FKt</b>						GVK 02/05
SV-07	Ortseingänge/innerorts	<b>FKt</b>					<b>V</b>	GVK 01/01
SV-08	Ausserortsabschnitte	<b>FKt</b>					<b>V</b>	GVK 01/02
SV-09	Umfahrung St. Gallenkappel	<b>FKt</b>					<b>V</b>	GVK 01/05, 02/03; 02/05
SV-10	Wegweisungskonzept		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 01/08
SV-11	Kommunikation		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 02/06
ÖV-01	Fahrplanstabilität in Rapperswil	<b>FKt</b>			<b>F</b>			GVK 03/01
ÖV-02	Verbesserung S-Bahnverbindung	<b>FKt</b>					<b>V</b>	GVK 03/01
ÖV-03	Stadtbahn Obersee	<b>FKt</b>				<b>Z</b>		GVK 03/02
ÖV-04	Bus nördl. Glarnerland	<b>FKt</b>				<b>Z</b>		GVK 03/05
ÖV-05	Haltestellen Stadtbahn	<b>FKt</b>				<b>Z</b>		GVK 03/07
ÖV-07	Meienbergtunnel	<b>FKt</b>				<b>Z</b>		GVK 03/09
ÖV-08	Knoten Eschenbach		<b>RZL</b>			<b>Z</b>		GVK 03/03
ÖV-09	Ausrüstung Haltestellen		<b>RZL</b>			<b>Z</b>		GVK 04/01
ÖV-10	Bus-Fahrplanangebot		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 03/04
ÖV-11	Anbindung Goldingen		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 03/06
ÖV-12	Informationsmaterial		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 04/03
ÖV-13	Auftritt vereinheitlichen		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 04/04
ÖV-14	Emissionsminderung LinthBus	<b>FKt</b>					<b>V</b>	GVK 04/05
ÖV-15	Zugangswege zu Haltestellen			<b>G</b>			<b>V</b>	GVK 04/02
ÖV-16	Emissionsminderung Stadtbus R-J			<b>G</b>			<b>V</b>	GVK 04/05
LV-01	Strandfuss- und -fahrweg		<b>RZL</b>		<b>F</b>			GVK 05/05 und 06/05
LV-02	Südquartier - Altstadt		<b>RZL</b>		<b>F</b>			GVK 05/06
LV-04	Lücken Radwegnetz		<b>RZL</b>			<b>Z</b>		GVK 06/01, FE-03
LV-05	Strassenübergänge		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 05/01

Nummer der Einzelmassnahme gemäss Regionalplan		Forderungen an den Kanton Aufgaben <b>RZL</b> resp. Gemeinden <b>G</b>			Abstimmungsgrad: <b>F</b> : Festsetzung <b>Z</b> : Zwischenergebn. <b>V</b> : Vororientierung			Einzelmassnahme (EM) gemäss GVK-RZL
<b>Nr.</b>	<b>Name</b>	<b>FKt</b>	<b>RZL</b>	<b>G</b>	<b>F</b>	<b>Z</b>	<b>V</b>	
LV-06	Schliessen Weglücken		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 05/02
LV-07	Fusswege Hauptstrasse		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 05/03
LV-08	Signalisation Fusswege		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 05/04
LV-09	Sichere Radwege		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 06/02
LV-10	Signalisation Radwege		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 06/03
LV-11	Veloabstellplätze		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 06/04
LV-12	P+R		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 07/02
LV-13	Integrale Mobilitätsinfo		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 07/04
LV-14	Pflichtenheft rMM		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 09/01
LV-15	Mobilitätsplan RZL		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 09/02
LV-16	MM Unternehmen		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 09/03
LV-17	Regionale Mobilitätszentrale		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 09/04
LV-18	Fahrzeuggemeinschaft			<b>G</b>			<b>V</b>	GVK 07/01
LV-19	B+R			<b>G</b>			<b>V</b>	GVK 07/03
GV-01	Industrie Schmerikon (s. SV-01)	<b>FKt</b>			<b>F</b>			GVK 08/02, resp. 01/04
GV-02	FlaMa A53: Ind. Buech (s. SV-05)	<b>FKt</b>				<b>Z</b>		GVK 08/01, resp. 01/03
GV-04	Gütertransportumschlag (s. S-02)		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 08/04, resp. 10/05
GV-05	Wegweisungskonzept (s. SV-10)	<b>FKt</b>					<b>V</b>	GVK 08/03, resp. 01/08
GV-06	Anschlussgleisanlagen		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 08/05
GV-07	Behälterumschlaganlage		<b>RZL</b>				<b>V</b>	GVK 08/06

**Die Anhänge zum GVK-RZL<sup>13)</sup> sowie zum Landschafts- und Erholungskonzept<sup>14)</sup> dienen mit den Massnahmenblättern als Grundlage für die Weiterbearbeitung und Umsetzung der Massnahmen**

<sup>13)</sup> Region ZürichseeLinth: Gesamtverkehrskonzept (GVK-RZL). Schlussbericht und Anhang vom 24.09.09

<sup>14)</sup> Region ZürichseeLinth: Landschafts- und Erholungskonzept. Schlussbericht vom 28.2.13



## A7 Abkürzungsverzeichnis

<b>AÖV</b>	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen
<b>DTV</b>	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (Jahresmittel über alle 365 Tage; in Anzahl Fahrzeuge pro 24 Stunden)
<b>EKL</b>	Kantonsübergreifendes Entwicklungskonzept für die Linthebene (EKL 2003), getragen durch das Linthwerk der Kantone SG, GL, SZ
<b>EM</b>	Einzelmassnahme
<b>FinÖV</b>	Bundesbeschluss über den Bau und die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
<b>FV</b>	Fussverkehr
<b>GVK</b>	Gesamtverkehrskonzept
<b>GVO</b>	Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona (siehe Lit. 15)
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>LV</b>	Langsamverkehr (FussgängerInnen und Velofahrende; siehe auch FV und RV)
<b>MB</b>	Massnahmenbündel
<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr (auf der Strasse)
<b>MM</b>	Mobilitätsmanagement
<b>MMU</b>	Mobilitätsmanagement für Unternehmen
<b>NEB</b>	Netzbeschluss (betreffend Ergänzungen im Nationalstrassennetz)
<b>ÖV</b>	Öffentlicher Verkehr
<b>PE</b>	Publikumsintensive Einrichtungen (Einkaufszentren)
<b>PEB</b>	Projekt Engpassbeseitigung (Programmbotschaft Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz im Rahmen Umsetzung Infrastrukturfondsgesetz; Vorgabe: CHF 5.5 Mia. für Engpassbeseitigungen)
<b>rMM</b>	Regionales Mobilitätsmanagement
<b>RV</b>	Rad- bzw. Veloverkehr, inkl. Biking
<b>RZL</b>	Region ZürichseeLinth (St. Galler Gemeinden im Bezirk Gaster/See)
<b>TBA</b>	Kantonales Tiefbauamt
<b>WEN</b>	Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes (Summe der Projekte aus NEB, PEB und Nationalstrassenvorhaben aus dem Agglomerationsprogramm)
<b>ZEB</b>	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (Bundesprojekt)
<b>ZMB</b>	Zweckmässigkeitsbeurteilung
<b>ZRMOL</b>	Zentrum für Regionalmanagement OberseeLinth
<b>ZVV</b>	Zürcher Verkehrsverbund