

Einsiedeln, 1. August 2023

Bezirksrat Einsiedeln
Hauptstrasse 78
Postfach 161
8840 Einsiedeln

Mitwirkung «Teilnutzungsplanung Bahnhofareal»

Sehr geehrte Bezirksrätinnen und Bezirksräte

Die FDP.Die Liberalen Einsiedeln (nachfolgend «FDP») bedankt sich für die Möglichkeit zur Mitwirkung zum «Teilnutzungsplanung Bahnhofareal». Im Folgenden finden Sie unsere Einwendungen und Vorschläge zu der vorgelegten Planung.

Grundsätzliches zum Bahnhofareal

- **Handlungsbedarf.** Die FDP teilt die Meinung des Bezirks, dass das Bahnhofareal aktuell stark unternutzt ist, keine Aufenthaltsqualität aufweist, Verkehrssicherheitsdefizite hat und keine Visitenkarte für unseren Bezirk darstellt. Der Sanierungs- und Erneuerungsbedarf ist hoch.
- **Bedeutung.** Für den Bezirk Einsiedeln ist dieses Projekt von grosser Bedeutung, da der Bahnhof die wichtigste öV-Drehscheibe in der Region ist und mit einer Neugestaltung attraktiver Wohnraum und Raum für neue Arbeitsplätze geschaffen werden kann. Deshalb erachtet es die FDP als richtig und wichtig das Bahnhofareal gezielt zu entwickeln.

Grundsätzliches zur Nutzungsplanung

- **Positives.** Die städtebauliche, durchlässige Gestaltung wird durch die FDP im Grundsatz positiv aufgenommen. Ebenso wird die gestalterische Trennung zwischen Bahnhofareal (Städtebau) und dem historisch gewachsenen Dorf begrüsst.
- **Negatives.** Es entsteht der Eindruck, dass die Anliegen des Bezirks, beziehungsweise der Einsiedler Bevölkerung, an gewissen Stellen klar zu kurz kommen. Namentlich:
 - Keine Langsamverkehrsverbindung Bahnhof – Zürich-/Gaswerkstrasse.
 - Verlust öffentlicher Platz beim Sennhofplatz durch Verkehrsführung mit Bogen um Bushof.
 - Keine Mehrwertabgabe.

Soll diese Nutzungsplanung vor dem Stimmvolk bestehen, muss klar nachgebessert werden.

- **Bedenken.** Die grössten Bedenken hat die FDP bezüglich Verkehrs- und Fussgängerführung. Die FDP ist der Meinung, dass der Mehrverkehr unterschätzt wird und eine gezielte Fussgängerlenkung – nicht nur über die neue 30-er Zone, sondern auch zum Kloster hin – zu wenig Beachtung bekommt.

Bushof

- **Variantenentscheid Bushof.** Dass alle Bushaltekanten bahnseitig angeordnet sind, ist schlüssig und sinnvoll. Die FDP befürwortet von den geprüften Varianten ebenfalls die Variante «Verschwenkung» gegenüber der Variante «Fliesskante» (Trennung Bahnhof und Buskanten durch Strasse) und der Variante «Bushof» (grosse Lücke zwischen Gebäuden). Der Wegfall der Tankstelle durch diese Verkehrsführung der «Verschwenkung» wird von der FDP nicht als Verlust, sondern als wünschenswert erachtet.
- **Aufwertung Sennhofplatz und mehr Parkplätze.** Nichtsdestotrotz ist die FDP der Meinung, dass die Verschwenkung der Strasse, also der Bogen um den Bushof, zu reduzieren sei. Durch die Verschwenkung verliert die Öffentlichkeit an Platz, welcher für eine weitere Aufwertung des Platzes (Grünflächen, Restaurationsbetrieb) und Parkplätze genutzt werden kann. Mit anderen Worten: der geplante Bushof soll weiter in Richtung Bahnhof gerückt werden, womit sich die bebaubare Fläche zwischen Bushof und Gleisen leicht verschmälert, und grösstenteils vorhanden bleiben soll.



Pro

- kompatibel mit Stich- und Durchmesserlinie
- Autonomie der Busse bezüglich Zu- und Wegfahrt
- kurze, direkte und sichere Umsteigebeziehungen
- Verdichtung und städtebauliche Integration
- optimale, ausbalancierte Flächenverteilung
- Querung Fussgänger (flächiges queren möglich)
- Flächenangebot im Kopfbereich
- ungehinderter Verkehrsfluss

Kontra

- Umlegung Strassenverlauf (Flächenverlust Sennhofplatz)
- Voraussetzung: Wendekreisel
- Nutzung von privatem Grundeigentum (Parzelle Tankstelle)

Abbildung 26: Busvariante "Verschwenkung"



Abbildung 1: Technischer Bericht: Variante «Verschwenkung». Bushof soll weiter in Richtung Bahngleise gerückt werden.

Verkehrsführung

- **Verkehrsaufkommen.** Die FDP ist überzeugt, dass beim präsentierten Projekt das Verkehrsaufkommen durch die neu geschaffenen Wohn- und Gewerberäumlichkeiten nochmals deutlich zunehmen wird. Auch ist die FDP der Meinung, dass die präsentierte Planung das Verkehrsaufkommen als zu tief annimmt. Um nur ein Beispiel zu nennen: Aktuell sind gemäss Präsentation vom 19. Juni 2023 auf dem Sennhofplatz 30 Parkplätze verfügbar, mit einem Verkehrspotential von 15 Fahrzeugen pro Tag. Neu soll die Anzahl Parkplätze mehr halbiert werden auf 13, das Verkehrspotential pro Tag soll aber bei 15 Fahrzeugen pro Tag bleiben. Da aber weniger Parkplätze vorhanden sind, ist zu erwarten, dass sich das Verkehrspotential pro Parkplatz und pro Tag erhöhen wird (>15).

Verkehrsaufkommen heute

Standort	Nutzung	Parkfelder (gerundet / geschätzt)	Verkehrspotential / Tag	Fahrten / Tag
Aufnahmegebäude	Verkauf	19	15	285
Sennhofplatz	Verkauf / Diverses	30	15	450
SOB-Areal 1	Pendler	80	2	160
	Mobility	3	5	15
SOB-Areal 2	Vermietet	5	2.5	13
Tankstelle	Annahme: Die Tankstelle wird primär beim Vorbeifahren zu anderen Zielen angefahren. Dadurch erzeugt die Tankstelle nur wenige zusätzliche Fahrten.			
Total		137	-	920 (gerundet)

- **Fazit:** Verkehrszunahme im Vergleich zu heute rund +125 Fahrten am Tag
- Situation am Kreisel Alp wird nicht massgeblich beeinträchtigt

Verkehrsaufkommen mit Entwicklung Bahnhof

Standort	Nutzung	Parkfelder (gerundet)	Verkehrspotential / Tag	Fahrten / Tag	
Tiefgarage Bahnhofareal	Wohnen (Bewohner+ Besucher)	166 Parkfelder in Tiefgarage	58	2.5	145
	Gewerbe EG/ZG (Kunden + Beschäftigte)		12	4.0	48
	Gewerbe OG (Kunden + Beschäftigte)		21	2.5	53
	Wohnen (Bewohner Sagenplatz)		12	2.5	30
	Wohnen (Besucher Sagenplatz)		4	2.5	13
	Öffentliche Parkfelder		50	3.0-5.0	150-250
	Mobility		5	5.0	25
Aufnahmegebäude	Verkauf	19	15	285	
Sennhofplatz	Verkauf / Diverses	13	15	195	
Total		194		945 - 1'045 (gerundet)	

Abbildung 2: Verkehrspotential pro Tag auf dem Sennhofplatz gemäss Präsentation «Teilnutzungsplanung Bahnhofareal» vom 19. Juni 2023.

- **Verkehrsentlastungen nötig.** Der Alpkreisel und die Alpbrücke sind zu Stosszeiten bereits heute am Anschlag, was die Auslastung angeht. Die Neugestaltung Bahnhofareal wird diese Situation, so wie sie aktuell geplant ist, weiter verschlimmern. Die FDP fordert den Bezirk auf, bei der Volksabstimmung zur Nutzungsplanungsrevision «Bahnhofareal», der Bevölkerung klar aufzuzeigen, wie eine weitere Verkehrsüberlastung des Alpkreisels, der Alpbrücke und des Bahnhofareals entgegengewirkt werden soll. Hier konkrete Anregungen der FDP zur Entlastung von Alpkreisel, Alpbrücke und zur Verkehrsführung Bahnhof:
 - **Zusätzliche Langsamverkehrsverbindung.** Um den Alpkreisel zu entlasten und eine attraktive Langsamverkehrsanbindung (Fussgänger, Velo) zum Bahnhof zu haben, soll eine möglichst direkte Verbindung von der Zürichstrasse (direkt oder über die Gaswerkstrasse) zum neuen grossen Veloparkplatz realisiert werden. Eine solche Verbindung könnte eine Überführung sein, mit Abgängen zu den Perrons (Fussgänger, Lift) oder unterirdisch, von der Gaswerkstrasse her mit Aufgängen zu den Perrons. Der FDP ist bewusst, dass die Unterführung für den Langsamverkehr, gemeinsam mit der Auflage zu 50% Gewerbeanteil, einer der Hauptgründe war für den Projektabbruch von Seiten SOB und Post im Jahre 2018. Doch ist der Bezirk nun bereits beim Gewerbeanteil massiv entgegengekommen (30%). Dass nun auch noch die Langsamverkehrunterführung gänzlich weggelassen wird, ist aus Sicht der Bevölkerung ein offensichtlicher Nachteil.

- **Neugestaltung Kreuzung Waldstatt/Bahnhof.** Das Linksabbiegen in die Hauptstrasse, für Fahrzeuge, welche vom Bahnhof herkommen, soll mit einer Neugestaltung der Kreuzung beim Haus Waldstatt/Bahnhof wieder ermöglicht werden. Das würde zu einer Entlastung des Alpkreisels führen. Denkbar wäre ein Kreislauf, mit flacher Insel, welche von den Postautos überfahren werden können. Dieser Kreislauf würde auf der Hauptstrasse des Kantons zu liegen kommen, weshalb frühzeitig Abklärungen mit dem Kanton an die Hand zu nehmen sind. Ebenfalls werden Parkplätze vor dem Migrolino verloren gehen. Nichtsdestotrotz erachtet die FDP eine solche Variante als prüfenswert.

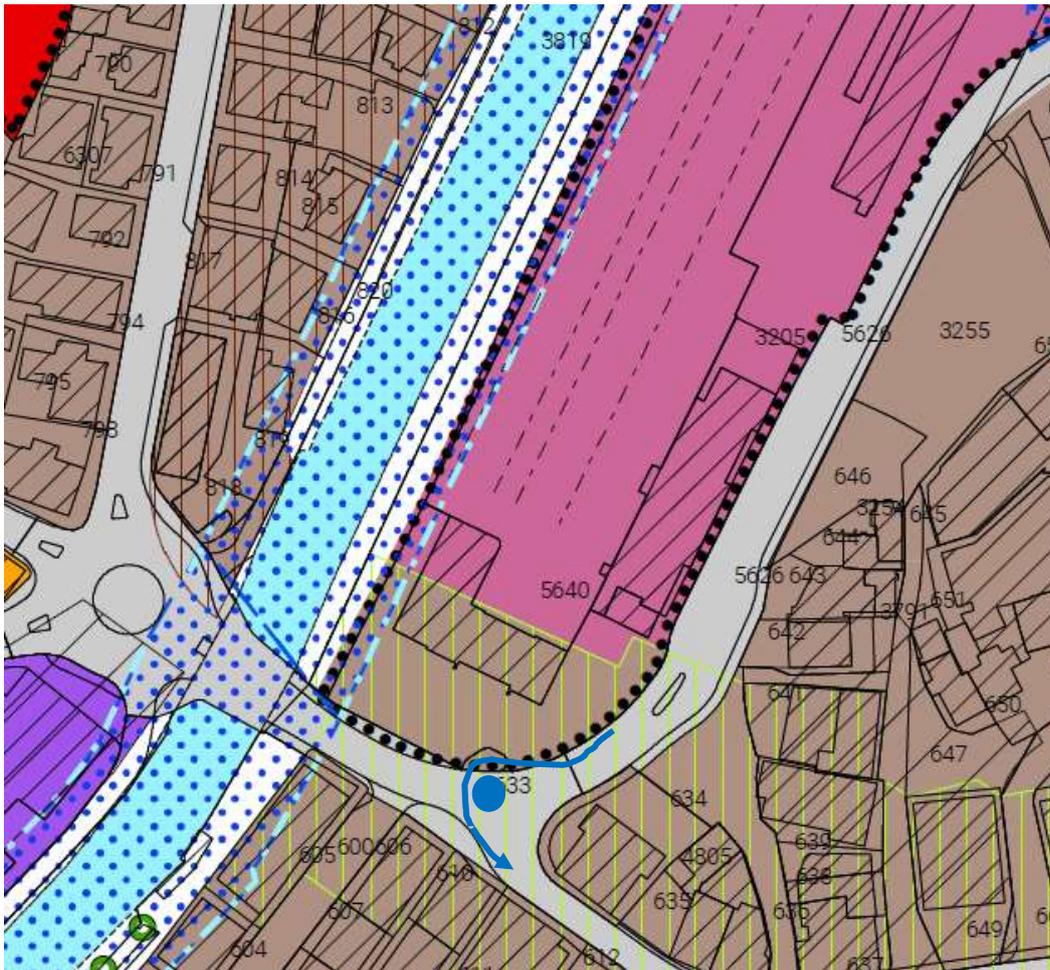


Abbildung 3: Umgestaltung Kreuzung Waldstatt/Bahnhof. Linksabbiegen vom Bahnhof her in Richtung Hauptstrasse erlauben.

- **Basiserschliessung Alpthal.** Um die Alpbrücke und den Hauptplatz vor dem Dorfzentrum zu entlasten, soll der Bezirk die Basiserschliessung des Alpthals über die Grotzenmühlestrasse und die Allmeindstrasse führen. Dazu sind die nötigen planerischen Schritte anzugehen.

Parkierung

- **Reduktion Parkplatzpflicht.** Die Lockerung der Parkplatzpflicht auf 50% des Normalbedarfs wird für das Gestaltungsplangebiet Bahnhofareal als angemessen empfunden.
- **Oberirdische Parkplätze.** Die oberirdischen Parkplätze auf dem Sennhofplatz sind mit 13 Stück an der unteren Grenze (aktuell 30 Stück). Diese 13 Stück sollen eine Mindestanzahl sein und bei der weiteren Planung erhalten oder gar ausgebaut werden.
- **Veloparkplätze.** Dass es zwei bedachte und grosszügige Veloparkplätze gibt, wird befürwortet.



Abbildung 4: Veloparkplätze und Tiefgarage.

- **Park+Ride.** Ein Ausbau des Park+Ride Angebots beim Bahnhof Einsiedeln würde noch mehr Verkehr bringen. Dass man dies nicht möchte, ist nachvollziehbar und macht Sinn. Allerdings soll P+R nun gänzlich gestrichen werden in Einsiedeln. Dies schwächt einerseits den Bahnhof Einsiedeln in seiner Bedeutung und widerspricht dem kantonalen Richtplan (B-9.7), welcher P+R explizit fordert. Bemerkung: Eine Schwächung des Standorts Bahnhof Einsiedeln ist bereits dahingehend im Gange, dass der Kanton die Achse Rapperswil–Arth-Goldau weiter stärken möchte (in Biberbrugg entsteht eine neue Durchmesserlinie Rapperswil–Arth-Goldau, RRB 664/2018), was indirekt bedeutet, dass die S40 als Direktverbindung Einsiedeln–Rapperswil zur Diskussion steht. Es wäre aus Sicht der FDP ein Kompromiss, wenn die SOB ein minimales Angebot an P+R Parkplätzen am Bahnhof Einsiedeln anbieten würde und gleichzeitig das Angebot in Biberbrugg ausbaut. Für die P+R-Nutzer aus dem Ybrig spielt es wohl keine grosse Rolle, ob sie bis nach Biberbrugg fahren, oder ins Zentrum von Einsiedeln. Falls P+R doch komplett gestrichen wird in Einsiedeln, soll dies explizit vom Kanton gutgeheissen werden.

B-9.7 ESP-B „Einsiedeln“

Langfristig soll das grossräumige Gebiet um den Bahnhof Einsiedeln sowohl in verkehrlicher wie auch in städtebaulicher Hinsicht optimiert und umstrukturiert werden. Insbesondere sind:

- a) die Bahnhofserschliessung und -anbindung (Strasse, Rad- und Fussverkehr) zu verbessern,
- b) die Organisation des Bahnhofs als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs zu verbessern (Bushof, Umsteigeplattform, **P+R**),
- c) der Bahnhofplatz zu gestalten und aufzuwerten,
- d) die in unmittelbarer Nähe liegenden Umnutzungs- oder Verdichtungspotenziale auszuschöpfen (insbesondere die Gewerbeareale nördlich des Bahnhofs), dabei sind die Schutzziele des ISOS zu berücksichtigen.

Abbildung 5: Auszug aus dem kantonaalem Richtplan, 26. Juni 2020.

Besucherführung Bahnhof – Kloster

- **Fussgängerlenkung über Sagenplatz.** Die Fussgängerlenkung vom Bahnhof, über die Hauptstrasse, bis hin zu Kloster ist aktuell ungenügend. Um diese zu verbessern, soll aus Sicht der FDP die Fussgängerlenkung gezielt zwischen den Häusern «Musfalle» und «Rosenegg» (Einsiedler Anzeiger) auf den Sagenplatz führen und für die Besucherinnen und Besucher klar ersichtlich sein. Der Sagenplatz ist vom Bahnhof her nur über private Grundstücke erreichbar. Diese Grundstücke werden mittelfristig neu überbaut, wodurch sich eine Gelegenheit ergibt, die Fussgängerlenkung zu berücksichtigen. Im technischen Bericht, unter Kapitel 3.2.2, wird eine Visualisierung der privaten Neubauten gezeigt. Der Bezirk wird aufgefordert, seine Möglichkeiten auszuschöpfen, den privaten Eigentümern auf der einen Seite entgegenzukommen und auf der anderen Seite eine gezielte Fussgängerlenkung auf den Sagenplatz zu erreichen.



Abbildung 6: Aktuelle Situation Fussgängerlenkung Bahnhofstrasse – Hauptstrasse – Kloster: Unklar.



Abbildung 7: Visualisierung Studie Neubauten an der Stelle Pöstli, Isebähnli und Musfalle.

Mehrwertabgabe

- **Keine Mehrwertabgabe.** Der Bezirk schliesst gemäss Erläuterungsbericht, Kapitel 5.6, eine Mehrwertabgabe von vornherein aus.
- **Mehrwertabgabe soll vorgesehen werden.** Aus Sicht der FDP sollte eine Mehrwertabgabe für die Umzonung erhoben werden, falls denn eine Mehrwertabgabe geschuldet ist. Einerseits gibt es eine Aufwertung (die neu geschaffene Zone «Wohn- und Gewerbezone Bahnhof» ermöglicht eine höhere Gebäudehöhe von bisher

maximal 10m in auf nun 26m) und andererseits gibt es eine Abwertung (Zuweisung der Gleisanlagen an die Verkehrsfläche). Ob eine Mehrwertabgabe geschuldet ist oder nicht, soll ordentlich geprüft werden. Weiter soll hier erwähnt werden, dass ein freiwilliger Verzicht auf die Mehrwertabgabe ein Ja an der Urne gefährdet.

Änderung Baureglement

- **Art. 30.** Für die FDP ist unbestritten, dass die Anzahl Abstellplätze in der WBG-Zone weniger als der Normalbedarf entsprechen kann. Die Anpassung des Art. 30 im Baureglement wird von der FDP in dieser Form jedoch nicht unterstützt. Begründung: An dieser Stelle beantragt die FDP zu prüfen, dass das Baureglement dahingehend geändert wird, dass die Bedarfsplanung der Abstellplätze generell gemäss der VSS-Norm SN 641 400 durchgeführt wird. In dieser Norm ist die Reduktion des Normbedarfs anhand der öV-Anbindung, Leistungsfähigkeit des Strassennetzes etc. bereits berücksichtigt. Der Verweis hätte den Vorteil, dass nicht für jede Zone separat im Baureglement Ausnahmen formuliert werden müssten, sondern individuell und angemessen auf das jeweilige Grundstück die Anzahl Abstellplätze definiert werden könnten.

Art. 30

¹ Bei neuen Bauten und Anlagen sind in angemessener Nähe genügend Abstellflächen für Motorfahrzeuge auf privatem Grund zu schaffen und dauernd zu diesem Zweck zu erhalten

² Bei der Erstellung öffentlich zugänglicher Parkieranlagen sind die SN-Normen über Anordnung und Geometrie von Parkieranlagen anzuwenden.

³ Der Normalbedarf an Abstellplätzen bemisst sich wie folgt²⁾:

Pro 100 m ² oberirdische Geschossfläche sowie auch pro Wohnung für	Normalbedarf Abstellplätze für	
	Bewohner/ Beschäftigte	Besucher/ Kunden
Wohnflächen	1	0.2
Dienstleistungsbetriebe ¹⁾ mit Publikumsverkehr	1.5	1.0
Übrige ¹⁾ Dienstleistungsbetriebe	1.5	0.5
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte ¹⁾ (Lebensmittel, Apotheke, ...)	0.7	4
Übrige Verkaufsgeschäfte ¹⁾ (Papeterie, Buchhandlung, ...)	0.5	1.5
Gewerbe/Industrie ¹⁾	1	0.2
Lagerräume/-plätze	0.1	
Für Gastbetriebe ¹⁾	1PP/40 Sitzplätze	1PP/6 Sitzplätze

¹⁾ In der Dorfkernzone gilt für Gewerbe, Dienstleistungen, Verkauf und Gastgewerbe ein um 50% reduzierter Normalbedarf.

²⁾ In der Wohn- und Gewerbezone Bahnhof kann die Anzahl der Abstellplätze für sämtliche Nutzungen auf minimal 50% des Normalbedarfs reduziert werden.

- **Art.48a.** Der Art.48a soll komplett weggelassen werden und dafür unter Art.48, Abs. 2, in der Aufzählung

- Im Gebiet «Wohn- und Gewerbezone Bahnhof»: 30%

eingefügt werden. Begründung: Es ist im Baureglement nicht ersichtlich, was alles zum Bahnhofplatz gehört, bzw. wo er anfängt und wo er aufhört. Die publikumsorientierte Nutzung bezieht sich nicht auf jedes Gebäude in der WGB-Zone, bzw. nicht über das ganze Gestaltungsplangebiet. Der Begriff «entlang des Bahnhofplatzes» ist genauer zu definieren, und zwar im Gestaltungsplan, nicht im Baureglement. Mit anderen Worten: Art. 48a, Abs. 3 gehört in den Gestaltungsplan und nicht in das Baureglement. Somit kann Art.48a gestrichen werden und das WGB-Gebiet in Art.48 in die Aufzählung aufgenommen werden.

Art. 48

d) Wohn- und Gewerbezone ¹ Die Wohn- und Gewerbezone dienen dem Wohnen sowie höchstens mässig störenden Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben.

² Innerhalb der im Zonenplan als «Wohn- und Gewerbezone mit Mindestanteil an Gewerbe- bzw. Dienstleistungsnutzung» bezeichneten Gebieten sind mindestens folgende Anteile der realisierbaren Geschossfläche für Gewerbe oder Dienstleistungen zu nutzen.

Im Gebiet «Alpcity»:	50%
- Im Gebiet «Kobiboden»:	30%
- Im Gebiet «Kornhausstrasse/Allmeindstrasse»:	70%

Art. 48a

Wohn- und Gewerbezone Bahnhof ¹ Die Wohn- und Gewerbezone Bahnhof dient dem Wohnen sowie höchstens mässig störenden Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben.

² Innerhalb der Wohn- und Gewerbezone Bahnhof dürfen maximal 70% der Geschossfläche für Wohnnutzungen verwendet werden.

³ Die Erdgeschossflächen entlang des Bahnhofplatzes sind einer publikumsorientierten Nutzung zuzuweisen.

- **Gewerbeanteil.** Für die FDP ist der Anteil von 30% Gewerbe und Dienstleistung ein Nachteil für Einsiedeln, gegenüber den aktuellen 50% (Gestaltungsplan «Alpcity»). Der FDP ist klar, dass die Senkung des Gewerbeanteil dazu geführt hat, dass das Projekt mit den Partnern (SOB, Post) überhaupt neu gestartet werden konnte. Dennoch regt die FDP an, als Kompromiss den Gewerbe- und Dienstleistungsanteil in der WGB-Zone lediglich auf 40% zu senken, und nicht auf 30%. Einsiedeln verzeichnet bereits heute einen grossen negativen Pendlersaldo (in Richtung Zürich, Zug). Das Bahnhofareal bietet eine Chance diesen Saldo zu verbessern und mehr Arbeitsplätze in Einsiedeln anzusiedeln. Die Ansiedlung am Bahnhof ist primär attraktiv für Dienstleistungsbetriebe. Deshalb soll der Bezirk gleichzeitig gezielt die Rahmenbedingungen für Dienstleistungsbetriebe verbessern (namentlich eine deutliche Steuerfussreduktion für juristische Personen) und somit an Attraktivität gewinnen.

- **Art. 49.** Die Anpassung von Artikel 49 wird unterstützt.

Art. 49

e) Masse Wohnzonen, Wohn- und Gewerbezone¹ In den Wohnzonen- und den Wohn- und Gewerbezone¹ gelten folgende Masse:

Zonenarten	W4	W3	W2	W1	WG	WGB
Überbauungsziffer	20 %	24 %	28 %	20 %	24 % ²⁾	
Max. Überbauungsziffer bei Gestaltungsplan (nach Massgabe der Vorteile gemäss Art. 6)	25 %	28 %	31 %	25 %	31 % ²⁾	
Überbauungsziffer für Nebenbauten ¹⁾	8 %	8 %	8 %	8 %	8 %	
Grenzabstand (m)	6	5	4	4	5 ²⁾	4)
Grosser Grenzabstand (m) ³⁾	12	8	8	8	8 ²⁾	
Gebäudehöhe (m)	12	9	6	6	10	
Schrägdach (m)	+ 1.3	+1.1	+0.9	+0.7	+1.1	
Firsthöhe (m)	16	14	10	9	14	
Maximale Gebäudelänge (m)	-	40	30	30	-	

¹⁾ Jedenfalls zulässig: 50 m²

²⁾ Für ausschliesslich gewerblich genutzte, eingeschossige Gebäudeteile bis 5.00 m Gebäudehöhe gelten folgende Erleichterungen:

- der Grenzabstand reduziert sich auf 3 Meter
- Die Überbauungsziffer erhöht sich um 4% von 24% auf 28% und bei Gestaltungsplänen von 31% auf 35%.

³⁾ Ab 25 m Gebäudelänge gilt der grosse Grenzabstand auf einer Längsseite, bei Gebäudelängen unter 25 m auf einer beliebigen Seite.

⁴⁾ **Ist mit dem Gestaltungsplan festzulegen.**

²⁾ Bei preisgünstigem Wohnraum durch gemeinnützige Wohnbauträger können durch die Bewilligungsbehörde Ausnahmen gewährt werden.

- **Generelles zum Baureglement.** Die FDP regt die allgemeine Überarbeitung des Baureglements an, im Sinne der weiteren Siedlungsentwicklung:
 - Verdichtung in die Höhe
 - Vermehrte Schaffung von Grünflächen
 - Bevorzugung Satteldächer zu Flachdächern

Änderung Zonenplanung

- **Generelles zur Zonenplanänderung.** Es wird als positiv gewertet, dass der Zonenplan mit der Formulierung «*Die Entwicklungsstudie «Bahnhofareal Einsiedeln» aus dem Jahre 2021 ist wegleitend.*» eine gewisse Flexibilität wahrt für eine allfällige sanfte Weiterentwicklung und sich somit in kein allzu starres Korsett begibt.
- **Gewässerraum.** Die Reduktion des Gewässerraums wird als sinnvoll erachtet.
- **Fuss- und Radwegerschliessung.** Die Fuss- und Radwegerschliessung soll wie beim Gestaltungsplan «Alpcity» bestehen bleiben. Somit muss ebenfalls geprüft werden, ob für eine Querung der Geleise durch die Langsamverkehrsverbindung, an dieser spezifischen Stelle eine Bauzone vorhanden bleiben muss (und die Gleisanlagen somit nicht komplett als «Verkehrsfläche innerhalb VFi» gelten können).

Abschliessendes

Die FDP.Die Liberalen Einsiedeln dankt für die Gelegenheit der Mitwirkung und ersucht den Bezirksrat die Stellungnahme eingehend zu prüfen und in unserem Sinne in die Nutzungsplanung Bahnhofareal einfließen zu lassen. Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüssen

FDP.Die Liberalen Einsiedeln



Sybille Rohner
FDP Präsidentin



Sebastian Spalinger
FDP Vizepräsident



Reto Keller
FDP Kantonsrat



Daniel Limacher
FDP Mitglied, Architekt



Edgar Kälin
FDP Mitglied, Bauingenieur