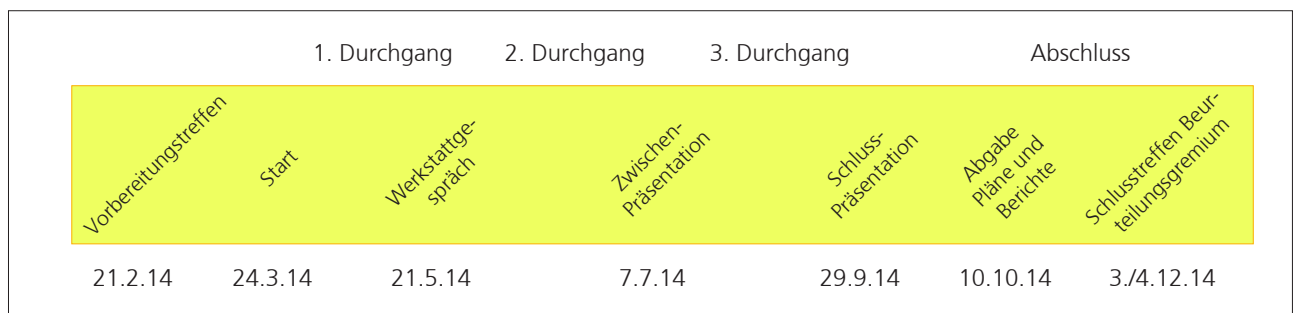




Testplanung für den Raum Pfäffikon-Ost und Bahnhof

Testplanung 2014

Empfehlungen des Beurteilungs-
gremiums und Würdigung der
Teambeiträge v2



Impressum

Mitglieder des Beurteilungsgremiums:

- Vorsitz: Prof. Dr. Bernd Scholl, ETH Zürich
 - Raumplanung: Dr. Markus Nollert, Bureau für Raumentwicklung, Zürich
 - Städtebau: Prof. Markus Neppl, ASTOC, Köln
 - Verkehr: Walter Schaufelberger, B+S AG, Bern
 - Immobilien: Markus Maibach, Infras, Zürich
 - Landschaft: Prof. Dr. Udo Weilacher, Technische Universität München
 - Gemeinde Freienbach: Albert Steinegger
 - Gemeinde Freienbach: Nils Tonascia*, Abteilungsleiter Bau
 - Kanton Schwyz: Thomas Huwyler*, Vorsteher des Amtes für Raumentwicklung
 - Kanton Schwyz: Daniel Kassubek, Vorsteher des Tiefbauamts
 - Kanton Schwyz: Markus Meyer, Vorsteher des Amtes für öffentlichen Verkehr
 - Grundeigentümer: David Feusi*
 - Grundeigentümer: Dr. Robert von Rotz*
- * Vorbereitungsgremium, unterstützt durch Rolf Signer (Scholl+Signer) und Stephan Erne (ewp)

Mitglieder der Gruppe der Fachvertreter (ohne Stimmrecht):

- Kanton Schwyz: Peter Inhelder, Vorsteher Amt für Umweltschutz
- Kanton Schwyz: Annemarie Sandor, Amt für Natur, Jagd und Fischerei
- Bund: Jörg Häberli, Bundesamt für Strassen
- Bund: Andreas Stalder, Bundesamt für Umwelt

- Agglo Obersee: Erich Zoller, Präsident Verein Agglo Obersee und Stadtpräsident Rapperswil-Jona, vertreten durch Thomas Furrer, Stadtrat und Marcel Gämperli, Leiter Hochbau Rapperswil-Jona
- SBB-Immobilien: Jorge Vieitez, Immobilien
- SBB-Netzentwicklung: Felix Feurer bis 28.2.2014, Dr. Daria Martinoni ab 1.3.2014, Stv. Christina Senn vertreten durch Philipp Mader
- SBB-Personenverkehr: Urs Arpagaus, vertreten durch Frank Bühler
- SOB: Heinrich Güttinger, Schweizerische Südost
- Postautobetriebe: Peter Schönbächler und Andreas Meyer

Teams der Testplanung:

Albert Speer & Partner GmbH,
Frankfurt am Main (AS&P)
10:8 Architekten GmbH, Zürich (10:8)
Feddersen & Klostermann, Zürich (F&K)
Studio di Architettura, Mailand (SdA)

Zusammenstellung der Empfehlungen und Würdigungen:

Dr. Rolf Signer
Scholl+Signer
Stadt- und Regionalplaner
Marktgasse 20
8001 Zürich

Inhalt

1.	Zusammenfassende Empfehlungen des Beurteilungsgremiums	5	3.	Würdigung der Teambeiträge	17
1.1	Zusammenfassung	5	3.1	Team Albert Speer & Partner, Frankfurt am Main (AS&P)	17
1.2	Auftrag	5	3.2	10:8 Architekten, Zürich (10:8)	19
1.3	Aufgabe und zentrale Randbedingungen	5	3.3	Feddersen & Klostermann, Zürich (F&K)	20
1.4	Zusammenfassende Empfehlungen	6	3.4	Studio di Architettura, Mailand (SdA)	21
2.	Die Empfehlungen im Einzelnen	9			
2.1	Empfehlungen zur Siedlungsentwicklung	9			
2.2	Empfehlungen zur Entwicklung des Strassensystems	10			
2.3	Empfehlungen zur Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Strasse	13			
2.4	Empfehlungen zur Entwicklung der Landschafts- und Freiräume sowie des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverbindungen)	14			

1. Zusammenfassende Empfehlungen des Beurteilungsgremiums

1.1 Zusammenfassung

Die Zusammenfassung basiert auf den Ergebnissen der Testplanung in der Phase von März bis November 2014 und insbesondere auf den in der Zusammenkunft des Beurteilungsgremiums vom 3./4. Dezember 2014 erarbeiteten Empfehlungen.

Diese wurden in vier Arbeitsgruppen entwickelt und zwar zu den folgenden Themen:

- Siedlungsentwicklung Bahnhofsbereich und Pfäffikon-Ost
- Entwicklung Strassensystem
- Entwicklung öffentlicher Verkehr auf Schiene und Strasse
- Freiraum- und Landschaftsentwicklung sowie Fuss- und Velowegbeziehungen

Das Beurteilungsgremium hat sich bei der Erarbeitung der Empfehlungen von den in der Verfassung der schweizerischen Eidgenossenschaft geltenden Prinzipien eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden und einer geordneten Besiedelung des Landes leiten lassen. Die Empfehlungen sind als räumliche Konkretisierung dieser Prinzipien zu verstehen.

1.2 Auftrag

Der Gemeinderat von Freienbach stimmte am 8. Mai 2013 zu, eine Testplanung durchzuführen. In der Ausgangslage heisst es (Auszug aus dem Gemeinde-ratsbeschluss GRB Nr. 207 vom 8. Mai 2013):

«Grosse Flächen im Gebiet Pfäffikon-Ost werden von nationalen und regionalen Verkehrsanlagen für den Strassen- und Eisenbahnverkehr belegt. Erhebliche Flächen beanspruchen zudem publikumsintensive Einrichtungen sowie Industrie- und Lagereinrichtungen, die in absehbarer Zeit ihre Bedeutung und Funktion einbüßen werden.

Einzelne Vorhaben der Umgestaltung und Erneuerung scheitern an der fehlenden Erschliessbarkeit. Die unterschiedlichen Zuständigkeiten des Bundes, des Kantons und der Gemeinde sowie die fehlende Übereinstimmung der Interessen und unterschiedliche Zukunftsvorstellungen stehen bis anhin einer ganzheitlichen Neuordnung und Entwicklung des Gebietes entgegen.»

Finanziert wurde das Verfahren durch die Gemeinde Freienbach, die Grundeigentümer sowie den Kanton Schwyz. Das Vorbereitungsgremium erarbeite in enger Zusammenarbeit mit den Auftraggebern die Aufgabenstellung für die Testplanung.

1.3 Aufgabe und zentrale Randbedingungen

Zentrale Aufgabe auf der Grundlage dieses Auftrags und der Aufgabenstellung war es, im Rahmen der halbjährigen Testplanung im Zusammenwirken mit vier Planungsteams den Fächer von Möglichkeiten für die Entwicklung des Bereichs Pfäffikon-Ost und Bahnhof zu öffnen und Lösungsvorschläge vorurteilsfrei zu erkunden. Darauf aufbauend waren diese in den Bereichen Siedlungsentwicklung und Städtebau, Freiraum und Landschaftsentwicklung sowie Verkehrsentwicklung und Mobilität zu präzisieren. Überdies war ein – aus der Sicht der Teams – tragender Baustein der Gesamtkonzeption exemplarisch zu vertiefen.

Das Beurteilungsgremium hat es als ausserordentlich fruchtbar angesehen, dass durch die wertvollen Beiträge der beteiligten Planungsteams mit ihren unterschiedlichen Ansätzen und Vorschlägen eine integrierte Betrachtung aller für die räumliche Entwicklung der Bereiche Pfäffikon-Ost und Bahnhof bedeutsamen Gegenstandsbereiche möglich war.

Dabei ist zu würdigen, dass durch die intensiven Vorabklärungen der kantonalen Stellen, der Gemeinde, der Grundeigentümer sowie weiterer Institutionen und Experten auf sehr solide und umfangreiche Grundlagen aufgebaut werden konnte. Ohne diese Grundlagen wären die in der relativ kurzen Phase der Testplanungen erzielten Ergebnisse und weiterführenden Empfehlungen nicht möglich gewesen.

Die Arbeiten der beteiligten Teams wurden gesondert gewürdigt (siehe Kapitel 3 ab Seite 17). Ihre Beiträge, die im regelmässigen Austausch mit dem Beurteilungsgremium besprochen wurden, lieferten die wesentlichen Grundlagen, Anregungen und Belege für die nun folgenden Empfehlungen des Beurteilungsgremiums.

1.4 Zusammenfassende Empfehlungen

1.4.1. Stossrichtung der räumlichen Entwicklung

Das Beurteilungsgremium empfiehlt, die zukünftige räumliche Entwicklung auf zwei Pole zu konzentrieren. Der eine Pol besteht aus der Verknüpfung von Dorfzentrum / Bahnhofstrasse / Bahnhof / Bushof. Der andere Pol ist der Bereich Pfäffikon-Ost mit der Verknüpfung Seedamm Plaza / Seedamm-Center und Alpamare.

Diese Pole werden durch die Churerstrasse als Hauptverbindung für den motorisierten Individualverkehr und Busverkehr einerseits und nördlich der Gleise mit dem aufzuwertenden Kanalweg für den Langsamverkehr verbunden.

Die weitere städtebauliche Entwicklung von Pfäffikon, namentlich der beiden Pole, ist in starkem Masse davon abhängig, wie die verkehrlichen Probleme gelöst werden können. Dazu wird empfohlen, im mittel- und längerfristigen Zeithorizont ein kantons- und gemeindeübergreifendes Verkehrsmanagement einzurichten. Dazu gehört nach Meinung des Beurteilungsgremiums auch, die Option von S-Bahn-Halten im Bereich Pfäffikon-Ost zu sichern.

Für den kurzfristigen Zeithorizont wird empfohlen, ein integriertes Massnahmenkonzept für die Churerstrasse zu entwickeln, um einen zuverlässigen und raschen Betrieb des Busverkehrs zu gewährleisten.

Im Bereich Pfäffikon-Ost wird empfohlen, durch Entflechtung und Vereinfachung des Strassensystems sowie einen möglichen Direktanschluss des Seedamm-Centers Spielräume für zusätzliche bauliche Entwicklungen zu schaffen.

Im Bereich des Bahnhofsgbietes wird empfohlen, durch punktuelle Massnahmen die öffentlichen Freiräume aufzuwerten. Durch eine optimale Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel (Bus, Taxi und anderer Zubringerverkehr) und besondere bauliche Massnahmen soll eine attraktive und leistungsfähige Verkehrsdrehscheibe, namentlich zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs, entstehen.

1.4.2. Empfehlungen zu den Bereichen Siedlung, Landschaft/Freiraum und Verkehr

a) Empfehlungen zur Siedlungsentwicklung

Es wird empfohlen, die Siedlungsentwicklung auf zwei Pole zu konzentrieren, den Bereich Pfäffikon-Ost einerseits und den Bahnhofsbereich andererseits.

Im Bereich Pfäffikon-Ost sollen im Einklang mit den Massnahmen zur Vereinfachung und Entflechtung des Verkehrssystems klare räumliche Strukturen und urbane Qualitäten geschaffen werden. Ein wichtiges

Element sind dabei die Aufwertung der öffentlichen Räume und eine Verkehrsverbindung zwischen dem nördlichen und südlichen Bereich von Pfäffikon-Ost. Die durch eine Vereinfachung und Entflechtung entstehenden Spielräume sollen zusammen mit weiteren Entwicklungspotenzialen (z.B. der Kantonschule) genutzt werden.

Im Bereich Bahnhof wird die Lage des Bushofs zwischen der vorhandenen und einer zukünftigen östlichen Personenunterführung (PU), deren Errichtung ausdrücklich empfohlen wird, bestätigt. Die Bahnhofstrasse, als verknüpfendes Element zwischen Dorfzentrum und Bahnhofsbereich, soll aufgewertet werden.

Die Churerstrasse soll als verbindendes Element einerseits durch punktuelle gestalterische Massnahmen aufgewertet und mit den Massnahmen zur verkehrlichen Optimierung, namentlich eines raschen und stabilen Busbetriebes, abgestimmt werden.

b) Empfehlungen zur Verkehrsentwicklung

Zentrale Voraussetzung für zusätzliche Entwicklungen im Bereich Siedlung/Städtebau der Pole von Pfäffikon ist die Verflüssigung des Verkehrsablaufes.

Dazu bedarf es kurz-, mittel- und längerfristig wirksamer Massnahmen.

Für den längerfristigen Zeithorizont wird empfohlen, ein kantons- und gemeindeübergreifendes Verkehrsmanagement für den Perimeter (Rapperswil-Jona/Pfäffikon/Freienbach/Fähre Horgen-Meilen/A53) einzurichten und politische Abstimmungen dafür zu treffen.

Für den mittelfristigen Zeithorizont wird empfohlen, das Strassensystem Pfäffikon-Ost zu entflechten und zu vereinfachen sowie einen Direktanschluss für das Seedamm-Center vorzusehen.

Kurzfristig wird empfohlen, im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen zum Vollanschluss Schindellegi/Halten und dem Zubringers, durch ein geeignetes Massnahmenpaket einen raschen und zuverlässigen Busbetrieb im Bereich der Churerstrasse zu gewährleisten sowie den Langsamverkehr zu verbessern.

Darüberhinaus sollen im Bereich des öffentlichen Verkehrs Voraussetzungen für einen direkten Regionalbusbetrieb zwischen Rapperswil-Jona und Pfäffikon-Ost über den Seedamm geschaffen, Haltestellen für die Stadtbahn Obersee im Bereich Pfäffikon-Ost gesichert und der Bahnhof Pfäffi-

kon SZ zu einer attraktiven Verkehrsdrehscheibe, namentlich für den öffentlichen Verkehr entwickelt werden. Eine für die Weiterentwicklung des Bahnsystems erforderliche Überwerfung (niveaufreies Kreuzen) soll im Bereich östlich des Seedamm Plaza überprüft werden.

c) Empfehlungen zur Freiraum- und Landschaftsentwicklung

Massnahmen zur Freiraum- und Landschaftsentwicklung kommen der Standortqualität zu Gute und können in Kombination mit den Massnahmen des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zur Stärkung des Anteils dieser Verkehrsarten beitragen. Auch dies eröffnet Spielräume und Möglichkeiten der baulichen Entwicklung und ihrer Wertschöpfung.

Bei der zukünftigen Entwicklung von Pfäffikon gilt es, die überörtlich bedeutsamen Freiraumstrukturen zu erhalten und zu entwickeln, sowie die lineare ökologische Vernetzung, Siedlungsränder, Strassenräume und markante Orte zu qualifizieren.

In einem ersten Schritt sollen für ausgewählte Orte, die im Rahmen der Polstrategie eine Rolle spielen, vertiefende Untersuchungen im Rahmen der zu erarbeitenden integrierten Konzepte für die beiden Pole und den Bereich Churerstrasse durchgeführt werden. Darüber hinaus soll das Potenzial des Kanalwegs zu einer grünen Seepromenade durch entsprechende Untersuchungen aufgezeigt werden.

1.4.3. Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Mit dem Testplanungsverfahren konnte einerseits die Stossrichtung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und konnten andererseits wichtige Prinzipien der Freiraum- und Landschaftsentwicklung bestimmt werden. Es wird nun darauf ankommen, sich daraus ergebende Aufgaben und offene Fragen gemeinsam zu behandeln.

Das Beurteilungsgremium empfiehlt deshalb, im Rahmen einer Vertiefungsphase bis Ende 2015 verschiedene noch offene Fragen zu klären, um für die weitere Entwicklung von Pfäffikon mit seinen beiden Polen wichtige Grundlagen und Voraussetzungen zu schaffen. Diese sollen es dann erlauben, zentral bedeutsame verkehrliche, städtebauliche und landschaftsplanerische Massnahmen soweit zu präzisieren, dass ab 2016 mit ihrer Konkretisierung, Projektierung bzw. Umsetzung begonnen werden kann.

In diesem Zusammenhang werden folgende Vertiefungen empfohlen:

*a) Grossräumiges Verkehrsmanagement
Federführung: Vorbereitungsgremium*

Für ein grossräumiges kantons- und gemeindeübergreifendes Verkehrsmanagement des Raumes Rapperswil-Jona/Freienbach/Pfäffikon/Fähre Meilen-Horgen/A53 sollen wichtige Grundlagen zusammengestellt werden. Dabei soll die Möglichkeit eines Busvorläufersystems über den Seedamm mit direkter Verbindung zum Gwatt berücksichtigt werden.

*b) Integriertes Verkehrsmanagement
Korridor Churerstrasse
Federführung: Kantonales Tiefbauamt*

Entwicklung einer integrierten Konzeption für einen raschen und zuverlässigen Busbetrieb von und zur ÖV-Drehscheibe am Bahnhof, den Langsamverkehr und MIV im Korridor Churerstrasse. Dabei sollen Alternativen der Busführung, etwa auf der durch die Baulinie freigehalten Fläche nördlich und/oder südlich der Churerstrasse (Gwatt), in die Überlegungen mit einbezogen werden. Die Vorbereitung der Aufgabenstellung soll in enger Abstimmung mit der Gemeinde Freienbach, dem ASTRA, und dem kantonalen Tiefbauamt im Rahmen der Planung der flankierenden Massnahmen für das Vorprojekt Vollanschluss Schindellegi/Halten durchgeführt werden.

*c) Abstimmungen im Bereich Bahnhof Pfäffikon
Federführung: Gemeinde Freienbach*

Im Bereich Bahnhof soll die definitive Lage und sollen die Anzahl Kanten des Bushofes sowie der Anordnung der Stellplatzanlagen für den ruhenden Verkehr, Taxi und andere Zubringer geklärt und festgelegt werden. Dabei soll die Wiederinbetriebnahme des Gleises 1 und Ansätze des sistierten Gestaltungsplanes einbezogen werden. Die Vorbereitung der Aufgabenstellung soll in enger Abstimmung mit der Gemeinde, den Postautobetrieben und der SBB durchgeführt werden.

*d) Vereinfachungen und Entflechtungen im Verkehrssystem Pfäffikon-Ost
Federführung: Kantonales Tiefbauamt/
Gemeinde Freienbach*

Das Strassensystem für den Bereich Pfäffikon-Ost soll mittelfristig vereinfacht werden und durch eine rasch wirksame aufwärtskompatible Lösungen für den direkten Verkehr von und zum Seedamm-Center ergänzt werden. Auf der Grundlage der im

Rahmen der Testplanung weiterführenden Vorschläge der Teams soll eine Aufgabenstellung in enger Abstimmung mit dem ASTRA, dem kantonalen Tiefbauamt, der Gemeinde und den involvierten Grundeigentümern vorbereitet werden. Dabei soll der Entlastungseffekt für das Strassensystem Pfäffikon-Ost quantifiziert werden und sollen Spielräume für die baulichen Entwicklungen der Grundeigentümer aufgezeigt werden. Möglichkeiten, Wirkungen und Konsequenzen im Bereich der Kantonsschule und Umnutzungsmöglichkeiten im Umfeld sollen aufgezeigt werden.

e) *Aufwertung von Langsamverkehrsverbindungen und Freiräumen*

e1) *Grüne Seepromenade*

Federführung: Gemeinde Freienbach

Der Raum entlang des Bahndamms (Kanalweg) ist als «grüne Promenade» weiter zu qualifizieren, z.B. durch die Aufwertung des schmalen öffentlichen Bewegungs- und Erholungsraums mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Aufgabenstellung hiezu soll von der Gemeinde Freienbach vorbereitet werden.

e2) *Akupunkturartige Massnahmen*

Federführung: Gemeinde Freienbach

Durch akupunkturartige Massnahmen sollen ausgewählte Freiräume (z.B. längs der Churerstrasse, im Bahnhofsbereich) qualifiziert werden. Dazu sollen landschaftsarchitektonische Voruntersuchungen durchgeführt werden. Die Aufgabenstellung zur Aufwertung von Freiräumen im Bereich der Churerstrasse und des Bahnhofsbereichs soll in enger Abstimmung mit dem kantonalen Tiefbauamt und der SBB vorbereitet werden.

f) *Richtplaneintrag*

Federführung: Vorbereitungsgremium

Die Option von einer oder zwei S-Bahn Haltestellen im Bereich Pfäffikon-Ost soll langfristig gesichert werden. Damit verbundene mögliche Haltestellen sind auch Bestandteil des Agglomerationsprogramms («Stadtbahn Obersee»). In diesem Zusammenhang sollen die entsprechenden Grundlagen für einen Eintrag im kantonalen Richtplan erarbeitet bzw. zusammengestellt werden, so dass sie in der laufenden Revision des Richtplanes berücksichtigt werden können.

Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang auch eine Überwerfung der SOB östlich des Seedamm Plaza. Auch die Zuwegung zu den S-Bahn-Haltestellen für den Langsamverkehr und andere Zubringer sowie Verbindungen zum Kanalweg sollen aufgezeigt werden.

g) *Rahmenplan und Prinzipskizze*

Federführung: Vorbereitungsgremium

Die Fortschritte der Arbeiten sollen in einem fortschreibungsfähig angelegten Rahmenplan bis Ende 2015 zusammengeführt werden. Der Rahmenplan dient der Wahrung des Überblicks, der Visualisierung und der Einbeziehung der Fortschritte der Arbeiten.

Über eine Prinzipskizze, welche die Stossrichtung der räumlichen Entwicklung und ihrer wesentlichen Elemente veranschaulicht, soll bis Ende 2015 verfügt werden können. Diese Prinzipskizze dient vor allem der Kommunikation.

Es wird empfohlen die Aufgabenstellungen bis Ende März 2015 zu erarbeiten und die für die Durchführung erforderlichen Mittel durch die Zuständigen bereitzustellen.

Die Aufgabenstellungen, Zwischen- und Schlussergebnisse der Vertiefungen sollen anlässlich von gemeinsamen Treffen des Beurteilungsgremiums besprochen werden können. Das Exekutivgremium soll regelmässig über den Stand der Arbeiten informiert werden. Ende 2015 sollen dem Exekutivgremium vom Beurteilungsgremium weiterführende Empfehlungen vorgelegt werden können.

Als vorsorglicher Starttermin für die Vertiefungsphase wird Freitag, 24. April 2015, 1330-1700 Uhr, vorgesehen.

Dank

Das Beurteilungsgremium dankt den Exekutivvertretern der beteiligten Institutionen für das in sie gesetzte Vertrauen, die gewährte Unterstützung und wünscht für die weiteren Arbeiten viel Erfolg.

Für das Beurteilungsgremium

Prof. Dr. Bernd Scholl

Pfäffikon, 4. Dezember 2014

2. Die Empfehlungen im Einzelnen

2.1 Empfehlungen zur Siedlungsentwicklung

Zwei Pole

Die Entwicklung von Pfäffikon wird im Wesentlichen durch zwei Pole bestimmt:

Der eine Pol besteht aus der Verknüpfung von Dorfzentrum / Bahnhofstrasse / Bahnhof / Bushof. Der andere Pol ist der Bereich Pfäffikon-Ost mit der Verknüpfung Seedamm Plaza / Seedamm-Center und Alpamare.

Churer Strasse

Die gestalterische und verkehrliche Aufwertung der Churerstrasse ist die Voraussetzung für eine weitere Entwicklung dieser wichtigen Verbindungsachse.

Die gestalterischen Massnahmen sollten in einem Massnahmenplan im Zusammenhang formuliert werden und dann im Sinne einer Akupunktur in kleineren Schritten umgesetzt werden.

In diesem Zusammenhang sollte eine grundsätzliche verkehrliche Optimierung mit einer funktionierenden Bus-Beschleunigung/-Bevorzugung erarbeitet werden.

Vertiefung:

Gestalterischer und verkehrlicher Massnahmenplan Churerstrasse

Bushof

Die Lage des Bushofs zwischen der heutigen und einer zukünftigen östlichen Personenunterführung (PU) wird grundsätzlich bestätigt. Das Team 10:8 hat diesen Vorschlag in seinen Planungen vertieft und die entsprechenden Abhängigkeiten aufgezeigt. Damit wird eine neue östliche PU nachdrücklich empfohlen.

Die bestehenden Randbedingungen wie z.B. die Denkmalschutzbelange des Bahnhofsgebäudes müssen beachtet werden.

Weiterhin soll die Bahnhofstrasse als räumliche Verbindung mit dem Dorfzentrum aufgewertet werden. Dabei sind die Übergänge über die Churerstrasse zu sichern.

Vertiefungen:

- *Die Belange sämtlicher Verkehrsträger (LV / MIV / ÖV und ruhender Verkehr / P+R) sollen in diesem Bereich aufeinander abgestimmt werden.*
- *Die Frage der gesamten Gestaltung soll in einem gemeinsamen Planungsprozess zur Überprüfung der Gestaltungspläne mit allen Akteuren unter Federführung der Gemeinde aufeinander abgestimmt werden.*

Pfäffikon-Ost

Im Raum Gwatt sollen – im Einklang mit den verkehrlichen Verknüpfungsmassnahmen – klare räumliche Strukturen und urbane Qualitäten geschaffen werden.

Dazu sind neue Verbindungen und Durchgänge zu schaffen und in den Gesamtraum Pfäffikon zu integrieren, insbesondere für den Langsamverkehr (Bahnhof-Seedamm Plaza-Seedamm-Center-Kantonsschule/Alpamare) – und zurück ins Zentrum.

Entlang der aufzuwertenden LV-Verbindung Seedamm-Center und Seedamm Plaza soll Öffentlichkeit geschaffen werden. Im Vordergrund steht ein gestalteter Raum, in Anlehnung an die Nutzungskonzeptionen und Gestaltungsskizzen aus der Testplanung von F+K.

Seedamm-Center 2: Das vorliegende Projekt soll auf die neuen Verbindungen und öffentlichen Räume ausgerichtet werden.

Die Erweiterung der Kantonsschule ist ein sinnvolles und wichtiges Element der Nutzungsentwicklung in diesem Raum. Die Schüler und Schülerinnen sind potenzielle Nutzergruppen für den zu schaffenden öffentlichen Raum.

Weitere Areale im Gwatt sollen mittelfristig freigespielt werden für höherwertige Nutzungen. Im Zentrum stehen Nutzungen, die Synergien zu den bestehenden und geplanten Nutzungen (Kantonsschule, Shopping, Alpamare) und zum öffentlichen Raum ergeben, z.B. Sport/Fitness, Freizeit, Jugend.

Seedamm Plaza 2: Die Adressbildung soll mit dem

geplanten Ausbau erweitert werden. Dabei sind die Verknüpfungen mit der Intensiv-Erholungszone und zur angedachten LV-Verbindung in Richtung Seedamm-Center Komplex mit zu planen.

Hurdener Bucht: Das Gebiet hat ein grosses Potenzial für die Adressbildung und Aufenthaltsqualität. Die Vision «Wohnen am Wasser» ist eine sinnvolle Stossrichtung, die weiter zu vertiefen ist. Zu prüfen sind dabei auch öffentliche Zugänge und Räume. Eine stark verdichtete urbane Wohnlandschaft ist allerdings nicht zweckmässig (Verkehrsprobleme, Landschaftsbeeinträchtigung). Eher geeignet für die Umnutzung der heutigen Industriezonen sind Mischnutzungen (Wohnen/Dienstleistungen). Die Nutzung ist zu etappieren, um Spielräume wahren zu können.

Vertiefungen:

- *Städtebauliches Leitbild Gwatt Verkehr-Siedlung:
Verkehrsführung und –infrastruktur
Leitlinien LV-Strukturen und öffentliche Räume
Leitlinien Bebauungsplan (hohe Priorität, zusammen mit Verkehrsleitbild)*
- *Kantonsschul-Planung
Standortentscheid
Gemeindeanliegen in die Planung einbringen und mitwirken (hohe Priorität)*
- *Seedamm Plaza-Erweiterung:
BZO Teilrevision für Areal Seedamm Plaza und bestehende Industriezonen in der Hurdener Bucht angehen und Stufenplan für die Nutzung entwickeln, mit Priorität Seedamm Plaza (hohe Priorität)*
- *Zukunftsbilder entwickeln: Wohnen am Wasser in der Hurdener Bucht (mittlere Priorität)*

2.2 Empfehlungen zur Entwicklung des Strassensystems

Generelle Bemerkungen vorab

- *Verkehrsnachfrage*

Es stellt sich die grundsätzliche Frage, welche Verkehrsnachfrage das zukünftige Verkehrssystem im Raum Pfäffikon bewältigen soll und auf welche Weise das Verkehrsaufkommen beeinflussbar ist. Die vier Teams sind damit sehr unterschiedlich umgegangen und decken zwischen einer Halbierung des Verkehrsaufkommens auf dem Seedamm bis zur unbeeinflussten Verkehrsnachfrage ein breites Spektrum ab. Auf dem Seedamm beträgt der Durchgangsverkehr im Perimeter Pfäffikon–Rapperswil-Jona max. 30-40%. Das Beurteilungsgremium schätzt ein Umlagerungspotential auf die grossräumigen Alternativen A53 und Fähre Meilen-Horgen sowie auf den öffentlichen Verkehr auf maximal 25-30%. Dieses Potential gilt es auszunützen, um den Verkehr im Perimeter Rapperswil–Pfäffikon zu verflüssigen und ein begrenztes Mass für zusätzlichen Verkehr aus der Siedlungsentwicklung zu ermöglichen.

- *Gesamtverkehrssystem, Verkehrssteuerung*

Um die zukünftige Mobilität sicherzustellen und ein funktionierendes Strassennetz zu betreiben braucht es im Raum Pfäffikon ein umfassendes Massnahmenpaket mit nachfragebeeinflussenden Massnahmen, angebotsseitigen Massnahmen im übergeordneten Strassennetz (Vollanschluss Schindellegi/Halten, Direktanschluss Seedamm-Center), im Verkehrssystem Pfäffikon-Ost sowie verkehrsbegleitende Massnahmen im Ortszentrum Pfäffikon. Zentrales Element dieses Massnahmenpakets ist ein flächendeckendes regionales Verkehrsmanagement. Dieses umfasst die Pfortnerung aller Einfallachsen mit entsprechender Buspriorisierung und –beschleunigung sowie die «Verkehrsdosierung von innen» mit Massnahmen wie die Reduktion der Parkplatzzahl durch Bauvorschriften, Kontingentierung der Fahrten und Parkplatzbewirtschaftung bei verkehrintensiven Anlagen.

- *Vollanschluss Schindellegi/Halten mit Zubringer*

Mit dem Vollanschluss Schindellegi/Halten und dem Zubringer entsteht über die Autobahn eine grossräumig Umfahrung, die die Ortsdurchfahrt Pfäffikon vom Durchgangsverkehr entlastet.

- *Verkehrssystem Pfäffikon-Ost*

Der Direktanschluss ins Seedamm-Center bringt eine deutliche Entlastung des untergeordneten Strassennetzes, führt den Ziel- und Quellverkehr direkt zum

Ziel und trägt somit auch zu einer grossräumigen Verkehrsumlagerung von den Achsen Seedamm und Churerstrasse auf die Autobahn bei. Das ASTRA hat den Lösungsansatz mit einer Hochbrücke vorerst zurückgestellt. Dies gibt die Chance, alternative Lösungen zu prüfen, die auch umliegende publikumsorientierte Anlagen direkt erschliessen und beide Fahrrichtungen abdecken. Die bestehende Autobahnbrücke ist für ein funktionierendes Gesamtsystem sehr wichtig. Aufgrund der bestehenden Grundeigentumsverhältnisse ist es wenig wahrscheinlich, dass bei einem Wegfall der Brücke das entstehende städtebauliche Potential auch genutzt würde. Für die Erschliessung des Raumes Hurdenerfeld–Seedamm Plaza–Schweizerhof beurteilen wir den Lösungsansatz des Teams Feddersen & Klostermann als zweckmässige Basis.

- *Busbetrieb Seedamm*

Auch bei einem flächendeckenden Verkehrsmanagement werden die Rückstaus auf dem Seedamm voraussichtlich weiterhin bestehen. Um einen zukünftig denkbaren Busbetrieb über den Seedamm betreiben zu können, muss somit eine Busspur realisiert werden. Dazu wird eine Querschnittsanpassung, z.B. mit einer alternativen Lösung für den Langsamverkehr erforderlich.

- *Ortszentrum Pfäffikon*

Die Teams haben unterschiedliche Lösungsansätze zur Umgestaltung der Churerstrasse unterbreitet. Eine Umgestaltung mit einem neuen Temporegime ist zweckmässig und anzustreben, insbesondere im Zusammenhang mit den verkehrsbegleitenden Massnahmen zum Anschluss Schindellegi/Halten und dem Verkehrsmanagement.

- *Langsamverkehr*

Bei allen Netzergänzungen und Umgestaltungsmassnahmen im Strassennetz ist auf eine attraktive und sichere Führung des Velo- und Fussverkehrs zu achten. Auch im Hauptstrassennetz sind eine Führung des Veloverkehrs auf der Strasse (Velostreifen) und eine direkte Führung über die Knoten anzustreben.

Empfehlungen

1. Die Massnahmen zur Nachfragebeeinflussung (Veränderung Modal Split, grossräumige Verkehrsumlagerung, Pfortnerung aller Einfallachsen und Buspriorisierung, Steuerung und Bewirtschaftung des Parkplatzangebots, Parkleitsystem usw.) sind zu konkretisieren und umzusetzen. Kurzfristig und in einem ersten Schritt soll die Bewirtschaftung der Achse Churerstrasse mit der Pfortnerung der Einfallachsen und einer entsprechenden ÖV-Priorisierung erfolgen. Die Massnahmen zur Reduktion und Plafonierung der Verkehrsmenge auf dem Seedamm sind grossräumig und in Zusammenarbeit der Kantone Schwyz und St. Gallen sowie der Gemeinden Freienbach und Rapperswil-Jona gemeinsam anzugehen, mit dem Agglomerationsprogramm zu koordinieren, in der laufenden kantonalen Richtplanrevision zu berücksichtigen und mittelfristig umzusetzen.
2. Zur Abstimmung Siedlung–Verkehr ist eine Bilanzierung vorzunehmen, die je Phase des zukünftigen Verkehrssystems die zusätzlichen Kapazitäten dem erwarteten Verkehrswachstum aus den Siedlungsentwicklungen gegenüberstellt. Allfällige Differenzen ergeben den Handlungsbedarf für die Nachfragebeeinflussung (v.a. Parkplätze).
3. Zur Entlastung der Churerstrasse im Ortszentrum Pfäffikon und des Autobahnanschlusses Pfäffikon ist der geplante Vollanschluss Schindellegi/Halten inkl. Zubringer weiter zu planen und zu realisieren.
4. Das Verkehrssystem Pfäffikon-Ost ist aufbauend auf einzelnen Elementen aus den vier Testplanungsprojekten sowie zusätzlichen Massnahmen in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung zu vereinfachen. Eine klare Führung und Entflechtung der Fahrbeziehung ist vorzusehen. Die Autobahnbrücke soll bestehen bleiben. Verträgliche Alternativen, die das hohe Verkehrsaufkommen bewältigen können, sind nicht ersichtlich bzw. sehr flächen- und kostenintensiv. Für den Direktanschluss Seedamm-Center sind Alternativen zum vorhandenen Projekt Hochbrücke zu untersuchen, die auch benachbarte verkehrsentensive Areale erschliessen, in beide Fahrrichtungen funktionieren und eine klare geordnete Führung und Entflechtung der Fahrbeziehungen erlauben. Für die Erschliessung des Raumes Hurdenerfeld–Seedamm Plaza–Schweizerhof ist ein Lösungsansatz zu berücksichtigen wie ihn beispielsweise das Team Feddersen & Klostermann aufzeigt: mit einer möglichst einfache Anbindung der Planungsgebiete nördlich der Bahn und einer Dosierungsmöglichkeit im Zusammenhang mit einer Buspriorisierung vom Seedamm her. Die heutigen U-Turns auf dem Kreisel Schweizerhof sind zu vermeiden.
5. Auf dem Seedamm sollen die betrieblichen Voraussetzungen für einen Busbetrieb geschaffen werden. Dazu gehören insbesondere Lösungsansätze für einen neuen Querschnitt mit Busstreifen und einem alternativen Fuss- und Veloweg.

6. Im Ortszentrum von Pfäffikon ist die Churerstrasse als verkehrsbegleitende Massnahme zum Vollanschluss Schindellegi/Halten und im Zusammenhang mit den Verkehrsmanagementmassnahmen (Pfortnerung der Einfallachsen) siedlungsgerechter zu gestalten. Der Verkehr soll auf der Churerstrasse im Fluss bleiben, insbesondere um dem Busbetrieb die Fahrplaneinhaltung zu gewährleisten und die Anschlüsse an die S-Bahn zu sichern.
7. Bei allen Massnahmen im Gesamtverkehrssystem ist ein sorgfältiger Umgang mit dem Velo- und Fussverkehr zu berücksichtigen. Der Veloverkehr soll insbesondere auf der Churerstrasse und über die Kreuzungen sicher und attraktiv möglichst auf der Strasse (Velostreifen) geführt werden.
8. Im Sinne einer Etappierung soll in einer ersten Phase das Verkehrssystem Pfäffikon-Ost weiterentwickelt und umgesetzt werden, mit dem Ziel, den Direktanschluss so rasch wie möglich zu realisieren. Unabhängig davon sind die Verkehrsmanagement-Massnahmen für das gesamte Verkehrssystem zu konkretisieren und für die Achse Churerstrasse kurzfristig umzusetzen.

erfeld–Seedamm Plaza–Schweizerhof sowie Massnahmen zur Vermeidung der U-Turns am Kreisel Schweizerhof. Die Vorsortierung des Verkehrs vom Seedamm Richtung Autobahn und Richtung Pfäffikon soll weiterhin bestehen bleiben. Eine direkte Busverbindung von Rapperswil-Jona über das Seedamm-Center bis Bahnhof Pfäffikon ist zu ermöglichen. Um trotz Stausituationen einen Busbetrieb auf dem Seedamm zu ermöglichen sind grundsätzliche Überlegungen für den erforderlichen Verkehrsraum (neue Querschnitte) anzustellen und hinsichtlich Machbarkeit zu prüfen (Busstreifen, alternativer Fuss- und Veloweg)

Vertiefungen

- *Grossräumiges Verkehrsmanagement: Für das Verkehrsmanagement des Gesamtverkehrssystems Rapperswil-Jona und Pfäffikon/Freienbach ist ein detailliertes Gesamtkonzept zu erstellen. Die konkrete Planung ist 2015 ist vorzubereiten.*
 - *Verkehrsmanagement Korridor Churerstrasse: Für das Verkehrsmanagement auf der Achse Churerstrasse (Busbeschleunigung, Pfortnerung) ist ein Detailkonzept zu erstellen als notwendige Ergänzung zu den flankierenden Massnahmen für das Vorprojekt Vollanschluss Schindellegi/Halten.*
- *Vereinfachung des Verkehrssystems Pfäffikon-Ost: In Form eines detaillierten Konzepts ist das Verkehrssystem Pfäffikon-Ost zu vertiefen. Anforderungen an die konkrete Aufgabenstellung: Die Fahrbeziehungen sind zu entflechten und klar zu führen. Die bestehende Autobahnbrücke soll beibehalten werden. Als Alternative zur Hochbrücke sind Lösungen für einen Direktanschluss des Seedamm-Centers und weiterer benachbarter publikums-orientierter Anlagen an den Autobahnanschluss zu entwickeln bzw. zu prüfen. Darin enthalten sind auch die Erschliessung des Gebietes Hurden-*

2.3 Empfehlungen zur Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Strasse

Angebotsqualität und Betriebsstabilität

Um die Belastung des Strassennetzes in und um Pfäffikon zu reduzieren muss es Ziel sein, einen Teil des Verkehrs auf den regionalen ÖV umzulagern. Dies ist nur dann möglich, wenn schnelle, häufige, zuverlässig verkehrende und möglichst direkte Verbindungen bestehen. Das bestehende Bussystem in der Region March und Höfe bietet schon jetzt ein ausreichendes Angebot, bezüglich Linienführung und Taktung, allerdings ist die Betriebsstabilität und damit die Zuverlässigkeit des Systems aufgrund der Überlastung der Strassen im Raum Pfäffikon nicht gegeben. Vorrangiges Ziel muss es daher sein, das derzeitige Angebot durch geeignete Massnahmen der Buspriorisierung zu stabilisieren. (Siehe auch Konzept AS&P.)

Vor allem für die Veränderung des Modal-Splits in Pfäffikon-Ost fehlt zudem ein geeignetes Angebot aus der Region Rapperswil-Jona in Richtung Gwatt. Es bieten sich dafür sowohl Bus- wie auch Bahnverbindungen an – mit unterschiedlichen Vor- und Nachteilen. Es wird daher empfohlen, die Möglichkeiten der Angebotsverbesserungen durch Verlängerung/Verknüpfung von Buslinien und/oder der Einrichtung einer neuen Haltestelle der Seedammstrecke am Seedamm Plaza zu prüfen. (Die Teams 10:8 sowie F&K haben hierzu Vorschläge gemacht, welche dem Beurteilungsgremium aber noch nicht weit genug gehen – insbesondere der Einbezug von Buslinien aus Rapperswil-Jona ist noch zu prüfen.)

Das Beurteilungsgremium merkt an, dass ebenso die Verbindung zwischen der Region March und Rapperswil zu verbessern ist, welche aufgrund der neuen Fahrplankonstellation mit der S-Bahn an Attraktivität eingebüsst hat. Diese Relation ist auch Teil des Konzepts «Stadtbahn Obersee».

Bahnhof Pfäffikon und Buspriorisierung Churerstrasse

Für die Neuordnung der Buskanten am Bahnhof Pfäffikon wird eine Weiterentwicklung des heutigen Standorts empfohlen. (Analog den Vorschlägen der Teams 10:8 und F&K und dem Gestaltungsplan SBB-Immobilien.) Der Vorschlag des Teams AS&P für einen kompakten Bushof im Osten des Bahnhofs bietet interessante Aspekte, liegt jedoch zu weit östlich und führt vor allem während den Hauptverkehrszeiten zu langen Fusswegen. Die Organisation des Bushofes inklusive der Zufahrten und die Anordnung der Halteanten sind weiter zu vertie-

fen. Neben der im Gestaltungsplan vorgesehenen Schrägaufstellung sollte die vom Team 10:8 vorgeschlagene Seitenlage geprüft werden. Dabei ist zu beachten, dass die Kapazität des Bushofes durch die Konzeption von Durchmesserlinien unter Umständen entscheidend gesteigert werden kann.

Für die Betriebsstabilität innerhalb Pfäffikons ist die Beschleunigung der Busse zwischen Autobahnausfahrt (LSA) bis Bahnhof und Kreuzung Unterdorfstrasse (alt und neu) sicherzustellen. Neben (teilweise schon bestehenden und geplanten) Pfortneranlagen ist dazu die Verlängerung von Busspuren erforderlich.

Für die weitere Klärung der notwendigen Massnahmen zur Erhöhung der Betriebsstabilität und der Erweiterung des Angebots in Richtung Rapperswil-Jona wird dringend empfohlen, ein integriertes Betriebs- und Infrastrukturkonzept auszuarbeiten, welches zwingend mit den Massnahmen MIV und LV gemeinsam geplant werden muss.

Das Beurteilungsgremium merkt an, das zumindest langfristig ein möglichst hoher Anteil an Eigenstrassierung für den ÖV notwendig ist. Daher sollte es Teil einer Vertiefung sein, die Möglichkeit einer separaten Busspur innerhalb der heute bestehenden Bauline der Umfahrung Pfäffikon zwischen Bahnhof und Schweizerhofkreisel zu prüfen.

Option S-Bahn-Haltestelle Pfäffikon-Ost

Die vom Team AS&P vorgeschlagene S-Bahn-Haltestelle Pfäffikon-Ost wird als Option für die weitere Verbesserung der ÖV-Anbindung des Gwatts aus Richtung Zürich und der March angesehen. Zudem ist diese Haltestelle (gemeinsam mit einem allfällig weiteren Halt am Seedamm Plaza) Teil der ÖV-Strategie Schwyz, welche 2014 vom Regierungsrat genehmigt wurde und Teil der Eingaben der Planungsregion Zentralschweiz für den FABI-Ausbauschnitt 2030 darstellt.

Zwar werden der Nutzen und die Chancen einer kurzfristigen Realisierung sowohl technisch wie finanziell angezweifelt, jedoch wird empfohlen, die Option einer vollwertigen S-Bahn-Haltestelle räumlich und betrieblich zu vertiefen, um sie planerisch sichern oder aber auch verwerfen zu können. Zu beachten sind dabei die Platzverhältnisse sowie die Lage eines allfällig notwendigen Güterüberholgleises, welches räumlich in Konflikt mit der vorgeschlagenen Haltestelle steht.

Das Beurteilungsgremium weist darauf hin, dass die Funktion und Akzeptanz der Haltestelle durch eine angemessene Einbindung in das Freiraum- und ÖV-Konzept im Gwatt bedeutend erhöht werden kann – im Umkehrschluss kann die S-Bahn-Haltestelle ein wichtiger Baustein der städtebaulichen Verbindung zwischen Seedamm-Center, -Plaza und dem Seedamm sein.

Entwicklungen im Bahnnetz

Die langfristigen Ausbaupläne sehen für den Bahnhof Pfäffikon SZ den Bau zweier neuer Perronkanten (davon ein neues Gleis) und eine niveaufreie Kreuzung der Linien Zürich–Chur und Rapperswil–Arth-Goldau vor. Die derzeit verfolgte Bestvariante besteht aus einem zusätzlichen Gleis auf der Nordseite des Bahnhofs sowie einer Überwerfung westlich des Bahnhofs. Diese Variante kollidiert teilweise mit dem Moorschutz und könnte im Rahmen ihrer allfälligen Realisierung zu Einsparungen und Prozessen führen. Im Zusammenhang mit der bestehenden Baulinie entlang der Bahnstrecke Zürich–Chur ist zu prüfen, ob eine Überwerfung östlich des Bahnhofs um das Seedamm Plaza eine weitere Option sein könnte, wobei anzumerken ist, dass die Fachvertreter deutliche Vorbehalte anmelden, was die Mindeststradien anbelangt. (Diese Überprüfung stellt eine Neubewertung der von den Teams 10:8 und F&K verworfenen Varianten mit einem 300m Radius dar, da neue Informationen vorliegen).

2.4 Empfehlungen zur Entwicklung der Landschafts- und Freiräume sowie des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverbindungen)

Ausgangslage

Der Freiraumentwicklung und dem LV-Konzept kommt für die Standortqualifikation eine hohe Bedeutung zu. Die Freiräume und Langsamverkehrsverbindungen sind bei der Festsetzung der Strassen- und Siedlungsentwicklungen mit zu planen und entsprechend auszuweisen. Die bestehenden Defizite werden entsprechend den bereits laufenden Programmen/Analysen (Agglomerationsprogramm, Veloroutenkonzept/-netz, LV-Konzept) bearbeitet.

(Anmerkung für das Folgende: Die Landschaft wurde im Kontext über den Bearbeitungsperimeter hinaus betrachtet.)

a) Gesamträumliche Einbindung / Landschaftsbild

Bei der zukünftigen Entwicklung von Pfäffikon gilt es, die bestehenden überörtlichen bedeutsamen Freiraumstrukturen zu erhalten und zu entwickeln. In diesem Zusammenhang kommt der Freiraumvernetzung auch in ökologischer Hinsicht eine hohe Bedeutung zu. Es wird empfohlen, sich dies bezüglich primär an den vorhandenen Wasserläufen auszurichten, denn sie gewährleisten auf natürliche Weise eine optimale Durchgängigkeit der Lebensräume für örtliche Flora und Fauna.

Im Sinne von spezifischen Empfehlungen gilt es im Hinblick auf Adressbildung und Identitätsstiftung folgende Bereiche zu beachten:

1. Talbereich am westlichen Rand von Pfäffikon, geprägt durch die Moränenlandschaft. Diese Zone muss auch zukünftig von Bebauung freigehalten und für die Bevölkerung zur Nutzung als Freiraum qualifiziert werden. Die Prioritätensetzung auf die ökologische Aufwertung entlang der Achse Staldenbach–Unterdorf bis zum See ist vorzusehen.
2. Landschaftsbereich Seeufer/Frauenwinkel. Der Raum entlang des Bahndamms ist als «grüne Promenade» weiter zu qualifizieren, z.B. durch die Aufwertung des schmalen öffentlichen Bewegungs- und Erholungsraums mit hoher Aufenthaltsqualität.
Der Bereich zwischen Bahnhof Pfäffikon und Unterdorf sollte auch längerfristig von Siedlungsentwicklung freigehalten werden, kann aber für intensive Freiraumnutzung qualifiziert werden, um die angrenzende Naturschutzzone vor etwaigem Nutzungsdruck zu schützen.

3. Bereich Seefeld/Hurden: Hier ist die zukünftige Entwicklung in Richtung «Wohnen am Wasser» zu fördern, auch durch die Schaffung öffentlich zugänglicher Freiräume am Wasser, weil eine totale Privatisierung zur Abkoppelung des Quartiers führen würde.

b) Qualifizierung der Siedlungsränder

Die natürlich geprägten Ortsgrenzen sind zu erhalten, zu qualifizieren und damit langfristig zu sichern. Der Westrand von Pfäffikon ist als klare Grenze «Stadt»/Freiraum auszubilden, um eine Ausweitung der Ortslage in den Siedlungstrenngürtel (grüne Fuge) zu vermeiden.

c) Qualifizierung öffentlicher Freiräume im Siedlungsgebiet

Die freiraumplanerische Aufwertung der Strassenräume und die gestalterische Qualifizierung markanter Orte (Plätze) im Siedlungsbereich ist kurzfristig anzustreben. Damit wird die Identität des Ortes gestärkt und die Orientierung verbessert, vorausgesetzt man sorgt bei diesen Massnahmen für eine klare Hierarchisierung der Freiräume. Die beiden Pole der Siedlungsentwicklung (Gwatt/Dorfkern) sind mittelfristig mit hoher Freiraumqualität und geeignet für den LV bevorzugt entlang der Churerstrasse zu verbinden.

Die Aufwertung des Bahnhofsbereiches hat kurzfristig hohe Priorität. Zugleich sind die Freiräume im Umfeld von Seedamm-Center und Seedamm Plaza umgehend zu qualifizieren, denn diese Räume spielen zukünftig für das Image von Pfäffikon-Ost eine entscheidende Rolle.

d) LV (Fuss- und Velowegnetz)

Grundsätzlich ist die Entwicklung des LV-Konzeptes eng zu koppeln an die Planung von MIV und ÖV. Daher sind die folgenden Empfehlungen primär aus freiraumplanerischer Sicht formuliert. Die LV-Verbindungen sind entlang der festzusetzenden wichtigsten Freiraumstrukturen zu entwickeln, um der Öffentlichkeit den Zugang zu den landschaftlichen und freiraumgestalterischen Besonderheiten von Pfäffikon zu ermöglichen. Die Optimierung des Bachuferweges Staldenbach, des direkten Verbindungsweges vom Bahnhof zum Unterdorf und die Aufwertung des Fuss- und Veloweges entlang der Bahntrasse im Norden sind besonders empfehlenswert. Mit diesen Massnahmen kann sehr rasch die Lesbarkeit des Freiraumgefüges verbessert werden – und damit das Verständnis für dessen Wert und Schutzwürdigkeit.

Vertiefung

- *Landschaftsarchitektonische Voruntersuchung der grünen Promenade (Kanalweg) und Erarbeitung eines Konzeptes für die akupunkturartige Qualifizierung wichtiger öffentlicher Freiräume (z.B. Churerstrasse).*

3. Würdigungen der Teambeiträge

3.1 Team Albert Speer & Partner (AS&P)

Stossrichtung

Das Team AS&P fasst Pfäffikon als zwei verbundene Pole auf: Pfäffikon Ort (Ortszentrum mit Bahnhof) sowie Pfäffikoner Bucht (neuer Ortsteil). Da die Entwicklungsspielräume limitiert sind, setzt das Team an der Verkehrssituation an. Das Zusammenspiel der sechs Handlungsfelder Hochbrücke – Zuflussdosierung – Verkehrsreduzierung Seedamm – Umgestaltung Churerstrasse – Zweites Bahnhofportal – SBB-Halt Ost ist grundsätzlich in sich konsistent. Der qualitativ hochstehende Lösungsvorschlag basiert auf einer sorgfältigen Analyse.

Um die angestrebte Siedlungsentwicklung zu ermöglichen, den Gesamtverkehr funktionsfähig abwickeln zu können und den Neuverkehr von neuen oder verdichteten Nutzungen zu bewältigen sieht das Team eine Halbierung des Verkehrsaufkommens auf dem Seedamm und eine Verkehrsreduktion auf der Churerstrasse auf ca. 80% des heutigen Verkehrs vor. Zum Erreichen dieser ambitionierten Entlastungsziele sind konzeptionell sehr interessante nachfragebeeinflussende Massnahmen vorgesehen (Dosierung, Maut, usw.). Das Beurteilungsgremium vermisst eine konkrete operative Lösung als Nachweis für die technische Machbarkeit, es wird einzig ein Pilotversuch vorgeschlagen. Die Umsetzung dieser Entlastungsziele bedingt den entsprechenden politischen Willen auf übergeordneter Ebene und eine grossräumige Zusammenarbeit der Kantone Schwyz und St. Gallen sowie der Gemeinden Freienbach und Rapperswil-Jona und ist somit nur langfristig möglich.

Bei Erreichen dieser zuvor dargelegten verkehrlichen Zielsetzung ist der vorliegende Vorschlag aus verkehrlicher, städtebaulicher und gestalterischer Sicht insgesamt schlüssig und ein wertvoller Beitrag.

Verkehr

Das Team hat die Bedeutung und Notwendigkeit einer grossräumigen und flächendeckenden Pförtnerung der Einfallachsen ins Siedlungsgebiet mit entsprechender Buspriorisierung erkannt und dazu einen zweckmässigen konzeptionellen Vorschlag unterbreitet. Prüfwert sind auch die Vorschläge zur Führung von Buslinien über den Seedamm. Die Berücksichtigung der Hochbrücke für einen Direktanschluss des Seedammcenters untermauert die angestrebte Verkehrsreduktion im Siedlungsinne.

Siedlung/Städtebau

Die Positionierung der neuen Fussgängerunterführung sowie des Bushofes am Ostende des Bahnhofs Pfäffikon schafft einen städtebaulichen Spielraum in den heute engen Verhältnissen rund um den Bahnhof. Der gestalterische Ansatz einer Begegnungs- oder Koexistenzzone im Ortszentrum Pfäffikon ist ein möglicher Lösungsansatz und könnte eine Initialzündung für eine lokale städtebauliche Entwicklung und Umnutzung sein und zu einer besseren Belebung des Ortszentrums führen.

Das städtebauliche Konzept in Pfäffikon-Ost überzeugt. Das vereinfachte Verkehrssystem schafft den nötigen Freiraum für die Siedlungsentwicklung und führt zu idealen Baufeldern. Der Lösungsansatz nimmt hingegen wenig Rücksicht auf die örtlichen Gegebenheiten. Das Seedamm-Center dürfte nach der vor kurzem durchgeführten Erneuerung die nächsten 30 Jahre in dieser Form bestehen bleiben. Die vorgesehene Etappierung auf der Nordseite widerspricht der von den Grundeigentümern erwünschten Abfolge, insbesondere kann die prioritäre Entwicklung des Seedamm Plaza erst nach dem möglichen Abbruch der Autobahnbrücke erfolgen.

Im Landschafts- und Freiraumkonzept vermisst das Beurteilungsgremium in Pfäffikon-Ost ein klares Konzept für öffentliche Räume mit entsprechenden Nutzungen sowie eine Qualifizierung der Siedlungsränder.

Umsetzung

Die angestrebte Verkehrsreduktion als Voraussetzung für einen funktionierenden Betrieb des vorliegenden Lösungsvorschlags ist nur langfristig möglich. Die vorgeschlagene Etappierung der Siedlungsentwicklung in Pfäffikon-Ost ist in dieser Reihenfolge kaum umsetzbar.

Fazit

Die Weiterentwicklung dieses Lösungsvorschlags steht und fällt mit der Umsetzbarkeit der angedachten Verkehrsreduktion mit nachfrageorientierten Massnahmen. Dies bedingt eine starke gemeinsame politische Willensbildung in den betroffenen Kantonen SG, SZ und den beiden Gemeinden. Das Beurteilungsgremium beurteilt diese Reduktion nur langfristig als umsetzbar.

Als zweckmässige Elemente für die Weiterbearbeitung sehen wir die wertvollen konzeptionellen Ansätze zur Nachfragebeeinflussung und hier insbesondere das grossräumige Verkehrsmanagement mit den Ansätzen zur Plafonierung des Verkehrs und zur Pfortnerung der Einfallachsen, deren Operationalisierung aber noch ansteht.

Auf den ersten Blick prüfenswert erscheint auch der Vertiefungsvorschlag im Raum Bahnhof.

3.2 Team 10:8 Architekten (10:8)

Stossrichtung

Pfäffikon als Stadt!

Das Team präsentiert die Idee einer durchgängigen konsequenten städtischen Entwicklung zwischen der Bahntrasse und der Churerstrasse von West nach Ost.

Diese Idee wird abgeleitet aus einer Vision Oberseestadt / Agglo Obersee als wahrnehmbare städtische Entwicklung als «Gegengewicht» zur Stadt Zürich.

Die jetzt noch zum grossen Teil fragmentarische Entwicklung im Planungsgebiet soll schrittweise in eine kompaktere und geordnete Struktur transformiert werden.

Siedlung/Städtebau

Um dieses visionäre Ziel erreichen zu können wird die Siedlungsentwicklung im Westen eher kleinmassstäblich schlüssig ergänzt und im Gwatt gänzlich neu etwas grossmassstäblicher konzipiert. Zwischen diesen beiden Entwicklungsschwerpunkten wird eine grüne Verknüpfungszone vorgeschlagen, die zusätzlich das Seeufer mit dem weiter hinten liegenden Buechwald verknüpfen soll.

Dieses Strukturbild ist erst einmal überzeugend und könnte insgesamt ein eindeutiges Ziel sein, wobei aber die präzise Lage der grünen Verbindung hinterfragt werden muss und die sehr intensive bauliche Überformung kein kurzfristiges Ziel sein kann.

Verkehr

Die vorhandene Strasseninfrastruktur wird in ein städtisches Strassensystem umgestaltet. Das bedeutet Lichtsignalkreuzungen an entsprechenden Strassenquerschnitten und ein klar strukturiertes orthogonales Netz.

Die Bedingung für diesen Ansatz ist eine Reduktion der Verkehrsmenge, die durch ein teilweises Abdrängen des grossräumigen Durchgangsverkehrs erreicht werden soll. Zudem soll ein Teil des Ziel-/Quellverkehrs zum Seedamm-Center durch die Hochbrücke dem nachgeordneten Netz «vorenthalten» werden. Wie dies erreicht werden soll, ist nicht schlüssig nachgewiesen und geht eher von Annahmen aus. Nicht nachgewiesen ist weiterhin die Konsequenz der Auswirkungen der hinzugefügten städtischen Strukturen insbesondere die Auswirkungen auf die Belastung des Verkehrssystem.

Einordnung

Die Arbeit präsentiert eine schlüssige und durchgängige Siedlungsentwicklung, die eine gute Grundlage für bauliche Entwicklungen (Abmessung der Baufelder, Verknüpfung mit der Erschliessung) sein kann, aber sehr weitgehende Konsequenzen für den baulichen Bestand hat.

Der konsequente Umbau des Strassensystems ist insgesamt sehr aufwendig. Der dadurch entstehende Qualitäts- und Flächengewinn ist nur schematisch erkennbar.

Die ÖV-Ansätze sind interessant, besonders die Durchmesserbuslinie, die Details bleiben aber unklar.

Die Aussagen zu den Grünräumen sind leider nicht sehr detailliert, was etwas unverständlich ist, da sie im Gesamtkonzept eine wichtige Rolle spielen. Auch ist ein Grünsystem als Ergänzung zur strukturellen Entwicklung ist nicht durchgängig erkennbar und wird vermisst.

Die Aussagen zur Hurdener Bucht bleiben eher schematisch, sind aber typologisch nachvollziehbar, aber wenig strukturell eingebunden.

Fazit

Eine vorstellbare städtebauliche Entwicklung, wenn man an die Ausgangsthese Pfäffikon als Stadt glaubt, die im Detail in der verkehrlichen und in der Freiraumentwicklung nachgewiesen werden müsste und natürlich erhebliche Transformationen der bestehenden Nutzungen nach sich zieht (z.B. Verlagerung Werkhof).

Die Arbeit bietet darüberhinaus aber viele sehr detaillierte kleinräumige Ansätze, die insbesondere in der Bahnhofsumgebung mit Bushof und Bahnhofstrasse wertvolle Hinweise liefern.

3.3 Team Feddersen & Klostermann (F&K)

Stossrichtung

Der Ansatz geht von einer Gesamtinterpretation des Grossraums Rapperswil–Pfäffikon aus und stellt den Seedamm und die übergeordneten Landschaftsräume ins Zentrum. Die langfristige Vision erkennt die richtigen Schwerpunkte und geht davon aus, den Raum verkehrlich zu entlasten und stufenweise urban zu gestalten und aufzuwerten. Die Umsetzungsschritte konzentrieren sich auf die Abstimmung Verkehr–Siedlung und die Aufwertung und Gestaltung des öffentlichen Raums im Gwatt mit einer gestalteten Fussgängerzone.

Der Umsetzungsvorschlag ist realistisch und auch pragmatisch. Die Verknüpfung zwischen der langfristigen Vision (z.B. Umfahrungstunnel), zwischen Gesamttraum und Teilräumen und den daraus abgeleiteten konkreten Umsetzungsideen (z.B. Gestaltungselemente) ist relativ lose dargestellt. Eine grosse Stärke des Ansatzes ist demgegenüber die sorgfältige Analyse und Abstimmung Verkehr–Siedlung und der Gesamtverkehrsansatz, der an die bestehenden Überlegungen des Agglomerationsprogramms anknüpft.

Siedlungsentwicklung und Städtebau

Das Konzept bezieht sich in erster Linie auf den Raum Gwatt, mit einer ersten Etappe Seedamm-Center und Seedamm Plaza sowie einer neuen Nutzung im Areal des heutigen Verkehrsamts und Gemeinde-Werkhofs. Der angestrebte Nutzungsmix wird als realistisch erachtet. Die Anordnung der Seedamm Plaza–Erweiterung entspricht allerdings nicht den Vorstellungen der Grundeigentümer. Eine Herausforderung ist die Aufwertung Gwatt mit der öffentlichen Fussgängerverkehrsachse und der Einrichtung eines kleinen Sportclusters. Dazu müssten Räume freigespielt und heutige Nutzungen örtlich verschoben werden. Realistisch erscheint die Feststellung, dass entlang der Churerstrasse in nächster Zeit kaum nennbares Nutzungspotenzial zu erkennen ist und deshalb die Entwicklung auf die beiden Pole Bahnhof (mit Verbindung zum Zentrum) und Gwatt/Hurdener Bucht zu konzentrieren ist. Die längerfristige Ausrichtung mit «Wohnen am Wasser» in der Hurdener Bucht erscheint sinnvoll.

Verkehr

Die Eckzahlen für den Modalsplit sind nachvollziehbar, wenn auch etwas optimistisch. Die Verkehrsführungen MIV und ÖV sind gut dargestellt und hergeleitet. Auch der stufenweise Ansatz bezüglich Umgang mit neuen Bahnhaltstellen im Raum Gwatt überzeugt. Auf der anderen Seite stellen sich

Fragen bezüglich der Wirkung und des Beitrags zur Problemlösung. Vorschläge zur grossräumigen Verkehrssteuerung und ÖV-Bevorzugung sind nicht erkennbar. Die Folgerung, dass auf die Hochbrücke als Direktzugang zum Seedammcenter zu verzichten sei, ist nicht schlüssig und führt dazu, dass die erste Etappe relativ teuer wird.

Die Vorschläge für die Bahnhofgestaltung (Lage Bushof und Bahnhofzugänge) sind funktional tauglich, wenn auch die Nutzungspotenziale für den Hauptinvestor und damit die Investitionsanreize eher gering sind. Die Langsamverkehrsachsen (v.a. die Verbindung zwischen Areal Seedamm-Center und der Seedamm Plaza) sind sinnvoll und sollten vertieft werden. Dasselbe gilt für die Vorschläge der MIV-Verkehrsführung und –erschliessung der Seedamm Plaza.

Freiräume und Gestaltung

Die Vorschläge konzentrieren sich in erster Linie auf den Raum Gwatt. Eine Darstellung der grossräumigen Zusammenhänge und Ansätze zum Umgang mit den Siedlungsändern fehlen hingegen. Die Ansätze für die Vernetzung sind punktuell und vor allem gestalterisch ausgerichtet; sie weisen keinen expliziten ökologischen Bezug auf. Die konkreten Vorschläge (Baumalleen) für die Fussgängerzone neben dem erweiterten Seedamm-Center sind grundsätzlich interessant. Sie betonen sinnvolle öffentliche Räume. Die Ansätze erscheinen allerdings etwas zufällig. So ist nicht schlüssig nachgewiesen, wieso dort Alleenreihen mit konkreten Baumtypen notwendig sind. Deshalb sind diese Ansätze eher symbolisch zu interpretieren.

Umsetzung

Die einzelnen Stufen für die Umsetzung sind transparent aufgezeigt und sind grundsätzlich einleuchtend. Der Horizont 1 ist vor allem aus verkehrlicher Sicht aus den genannten Gründen relativ teuer, aber konsequent. Zu beachten ist, dass der Ausbau der Seedamm Plaza eine höhere zeitliche Priorität aufweist als andere Nutzungen nördlich der Geleise. Demgegenüber ist zu hinterfragen, ob im Zeithorizont 2 bereits die gesamte Hurdener Bucht überbaut werden soll.

Fazit

Der Umsetzungsvorschlag ist vor allem aus verkehrlicher Optik fundiert hergeleitet und macht einleuchtende und weiter zu verfolgende Nutzungs- und Gestaltungsvorschläge für den Raum Pfäffikon-Ost.

3.4 Team Studio di Architettura

Stossrichtung

Das Team SdA ist davon überzeugt, dass die komplexe Problemlage in Pfäffikon nur in einer ganzheitlichen Betrachtung erfasst werden kann, und schlägt als Methode vor, mittels einer «urbanisierten Akupunktur» in den Siedlungskörper einzugreifen. Diese Methode ist das Alleinstellungsmerkmal des planerischen Konzepts und umfasst auch landschaftsarchitektonische Massnahmen.

In 10 Teilräumen möchte das Team eine Reihe von punktuellen, massvollen Eingriffen vornehmen, die die städtebaulichen und freiräumlichen Qualitäten aufwerten.

Siedlungsmassnahmen

Das Beurteilungsgremium schätzt die präzisen städtebaulich-gestalterischen Eingriffe in den Bereichen Dorfplatz, Bahnhof und Unterdorf. Diese versprechen eine rasche Verbesserung der Qualitäten der öffentlichen Räume durch wirkungsvolle, einfach umzusetzende Massnahmen.

Die vorgeschlagene Entwicklung im Bereich Seeuferquartier wird begrüsst, weil damit auf die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung angemessen reagiert wird.

Die Entwicklung im Osten Pfäffikons (grossflächige Blockrandbebauung) wird als unrealistisch erachtet, weil auf den städtebaulichen Kontext nicht reagiert wird und die verkehrlichen Konsequenzen nicht ausgewiesen sind.

Verkehr

Die Stossrichtung des Verkehrskonzepts ist grundsätzlich nachvollziehbar. Insbesondere die direkte Anbindung des Seedamm-Centers/Alpamare wird als sinnvolle Massnahme erachtet. Die Planungserfolge innerhalb des Gebietes sind aber in beträchtlichem Mass von Eingriffen zur Dosierung und Reduktion des zufahrenden Verkehrs im Norden (Seedamm) und im Süden (Zubringer Schindellegi/Halten) abhängig. Zielführende Vorschläge werden dazu nicht gemacht.

Landschaft

Das Beurteilungsgremium würdigt in besonderem Mass die sorgfältige Analyse und Bewertung der landschaftlichen Qualitäten von Pfäffikon und der direkten Umgebung. In diesem Bereich liegt der besondere Wert der Planung. Die Forderung des Teams nach einer qualifizierten Aufwertung der Ortsränder, nach dem Schutz des Seeuferreservates

und der Vernetzung wesentlicher Freiraumstrukturen wird nachdrücklich gut geheissen. Auch hier werden punktuelle Massnahmen vorgesehen, zum Beispiel die Qualifizierung des Bachuferweges, die als sehr sinnvoll erachtet werden, um die Identität des Ortes zu stärken und die ökologische Vernetzung der natürlichen Lebensräume zu verbessern.

Die Aufwertung des Images von Pfäffikon durch gezielte Eingriffe in den öffentlichen Landschaftsraum wird als ebenso richtungsweisender Beitrag erachtet, wie der Hinweis darauf, dass Pfäffikon lediglich den umgebenden Landschaftsraum gezielt aufwerten muss (z.B. Waldpark, Seeuferpark), um wertvolle öffentliche Freiräume für die Bevölkerung zu schaffen.

Umsetzbarkeit

Die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich Landschaft, Freiraum und Städtebau als punktuelle Eingriffe sind voraussichtlich rasch und mit vernünftigem finanziellen Aufwand umzusetzen. Die planerischen Empfehlungen im Bereich Landschaft sollten bei allfälligen Zonenplanungs-/Gestaltungsplan-Verfahren adäquat berücksichtigt werden. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen sieht das Beurteilungsgremium kritisch aufgrund der dispersen Interessenslagen bei den betroffenen Bundesstellen, Nachbargemeinden und Nachbarkantonen.

Fazit

Die vorgeschlagenen Vorgehensweisen des Teams im Bereich Landschaft und städtebaulicher Freiraum werden als besonders verfolgenswert und langfristig tragbar erachtet. Hier liegt die besondere Stärke des Beitrags und das wertvolle richtungsweisende Potential der Arbeit. Die verkehrsplanerischen Aussagen überzeugen dagegen nicht.