

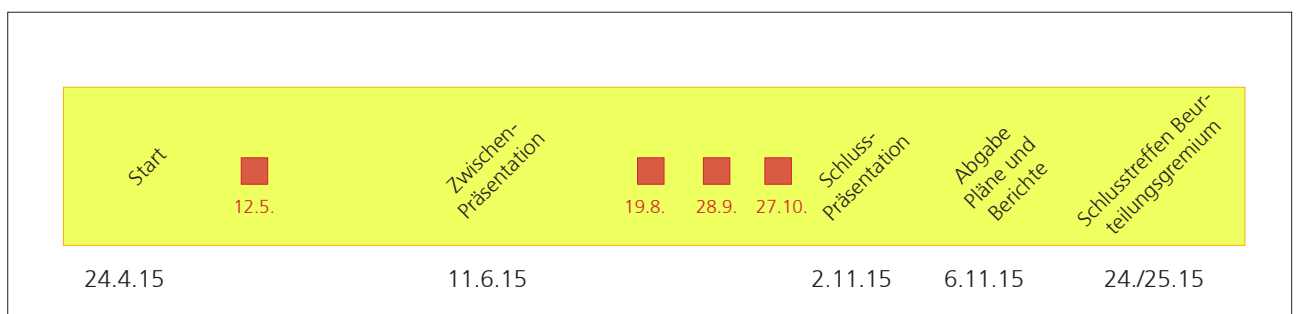


Testplanung für den Raum Pfäffikon-Ost und Bahnhof

Vertiefung 2015

Empfehlungen des
Beurteilungsgremiums

Textversion



Impressum

Mitglieder des Beurteilungsgremiums:

- Vorsitz: Prof. Dr. Bernd Scholl, ETH Zürich
 - Raumplanung: Dr. Markus Nollert, Bureau für Raumentwicklung, Zürich
 - Städtebau: Prof. Markus Neppl, Karlsruher Institut für Technologie
 - Verkehr: Walter Schaufelberger, B+S AG, Bern
 - Immobilien: Markus Maibach, Infras, Zürich
 - Landschaft: Prof. Dr. Udo Weilacher, Technische Universität München
 - 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
 - Gemeinde Freienbach: Albert Steinegger
 - Gemeinde Freienbach: Nils Tonascia*, Abteilungsleiter Bau
 - 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 – entschuldigt
- Kanton Schwyz: Hugo Gwerder, Tiefbauamt

Zusammenstellung der Empfehlungen:

Dr. Rolf Signer
Scholl+Signer
Stadt- und Regionalplaner
Weinbergstrasse 18
8001 Zürich

Inhalt

1.	Zusammenfassende Empfehlungen des Beurteilungsgremiums	4
1.1	Vorbemerkungen	4
1.2	Auftrag	4
1.3	Aufgabe und zentrale Randbedingungen	6
1.4	Zusammenfassende Empfehlungen	6
2.	Die Empfehlungen im Einzelnen	8
2.1	Empfehlungen zur Siedlungsentwicklung	8
2.2	Empfehlungen zur Entwicklung des Verkehrssystems	10

1. Zusammenfassende Empfehlungen des Beurteilungsgremiums

1.1 Vorbemerkungen

Diese Empfehlungen unterteilen sich in zusammenfassende Empfehlungen und thematisch fokussierte Empfehlungen samt ihrem Begründungszusammenhang im Einzelnen.

Die Zusammenfassung basiert auf den Ergebnissen der Vertiefungsphase der Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhof in der Phase von April bis November 2015 und insbesondere auf den in der Zusammenkunft des Beurteilungsgremiums vom 24./25. November 2015 erarbeiteten Empfehlungen.

Diese wurden in zwei Arbeitsgruppen entwickelt und zwar zu den Themen:

- Verkehr
- Städtebau/Siedlungs- und Freiraumentwicklung

Das Beurteilungsgremium hat sich bei der Erarbeitung der Empfehlungen von den in der Verfassung des Bundes 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 Pfäffikon-Ost und Bahnhof durchzuführen. In der Ausgangslage heisst es (Auszug aus dem Gemeinderatsbeschluss 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. In der Folge erarbeitete die Vorbereitungsgruppe die Aufgabenstellung für die Testplanung.

Die Testplanung mit vier renommierten Teams wurde im Zeitraum von März bis Dezember 2014 durchgeführt.

Das unter den Grundeigentümern, der Gemeinde Freienbach und dem Kanton Schwyz abgestimmte Ergebnis der Testplanungen wurde im April 2015 der Bevölkerung und weiteren Interessierten sowie den Medien vorgestellt.

Im Kern sieht das Ergebnis vor:

- Die zukünftige räumliche Entwicklung auf zwei Pole 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 Alpmare.
- Die 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 sollten einerseits Möglichkeiten eines grossräumigen Verkehrsmanagements überprüft werden, andererseits Vorkehrungen für die Einrichtung eines S-Bahn-Haltes im Bereich Pfäffikon-Ost getroffen werden.
- Für den kurzfristigeren Zeithorizont wurde deshalb empfohlen, ein integriertes Massnahmenkonzept für die Churerstrasse zu entwickeln, um einen zuverlässigen und raschen Betrieb des Busverkehrs zu gewährleisten. Mögliche Aufwertungen im Bereich Städtebau und Freiraumentwicklung sollen dabei realisiert werden.
- 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.

Die damit verbundenen Aufgaben sind sehr vielschichtig. Deshalb wurde durch das Exekutivgremium eine Reihe von vertiefenden Aufträgen ausgelöst. Die Finanzierung der Vertiefungsphase erfolgte wiederum durch die Grundeigentümerschaft, die Gemeinde Freienbach und den Kanton Schwyz. Folgende Aufträge wurden im Rahmen der Vertiefungsphase April bis November 2015 erteilt:

A Grossräumiges Verkehrsmanagement: Grundlagen.

Auftragnehmer: ewp

Abschätzen des Verlagerungspotenzials des gegenwärtigen motorisierten Individualverkehrs über den Seedamm.

B Churerstrasse

B1 Integriertes Verkehrsmanagement und Aufwertung öffentlicher Raum (akupunkturartige Massnahmen).

Auftrag Tiefbauamt. Auftragnehmer: Basler & Hofmann / Eckhaus AG

Entwerfen einer verkehrsorientierten Lösung für die Churerstrasse, im Osten bis Schützenstrasse; inkl. Buspriorisierung. Ohne Vollanschluss Halten und Zubringer.

B2 Siedlungsorientierte Aufwertung der Churerstrasse.

Auftrag Gemeinde Freienbach. Auftragnehmer: Basler & Hofmann / Eckhaus AG

Entwerfen einer siedlungsorientierten Lösung für die Churerstrasse, im Osten bis Schützenstrasse; inkl. Buspriorisierung. Ohne Vollanschluss Halten und Zubringer.

D Erschliessung und Arealentwicklung Pfäffikon-Ost und Vereinfachung Verkehrssystem Pfäffikon-Ost

D1: Städtebau / Mengengerüst

Auftragnehmer: Feddersen & Klostermann

Vertiefung des städtebaulichen Ansatzes mit zwei Varianten im Bereich Hurdnerfeld (Zusatzauftrag). Quantifizierung der Flächenpotenziale und des Fahrtenaufkommens als Vorlage für die Aufträge D2, D3, D4 und G.

D2: Lösung F&K / MRS

Auftragnehmer: F&K /MRS

Vertiefung der Verkehrslösung aus der Testplanung mit bzw. ohne Direktanschluss

zum Seedamm-Center; Lösung mit LSA-gesteuertem Grossknoten als «pièce de resistance» plus LSA-gesteuerte Sekundärknoten.

D3: Lösung SNZ

Auftragnehmer: SNZ

Entwerfen einer Verkehrslösung mit bzw. ohne Direktanschluss zum Seedamm-Center; Lösung mit «Grosskreisel», aufgelöst in Teilknoten in zwei Varianten.

D4: Vergleich und Gegenüberstellung (Risikoanalyse)

Auftragnehmer: ewp

Beurteilen der Chancen und Risiken der vorgeschlagenen beiden Verkehrslösungen.

F Richtplaneinträge

Auftragnehmer: Metron

Entwurf eines Eintrags in den kantonalen Richtplan mit dem neuen Thema «Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete».

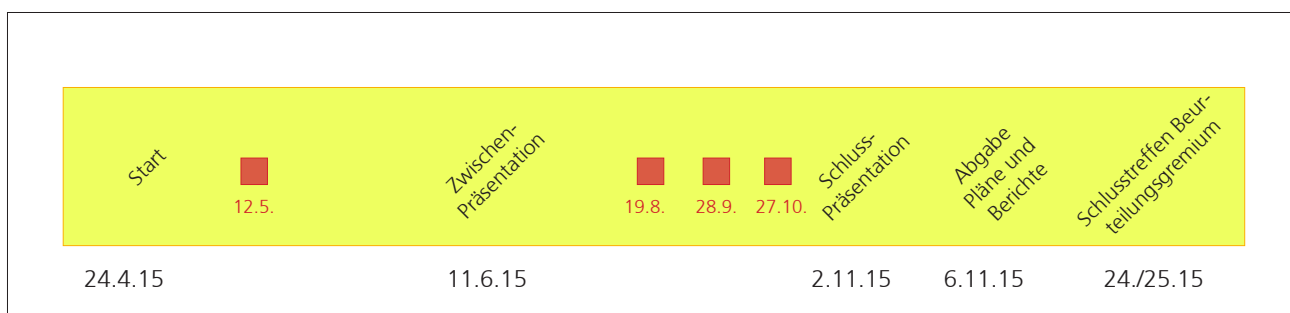
G Vorhabenübersicht

Auftragnehmer: Remund + Kuster

Entwickeln eines nachführbaren Systems von Datenblättern und Übersichten der bekannten Vorhaben; Darstellen von Abhängigkeiten.

Die weitere Entwicklung des Bahnhofsbereichs und der Ausbau des Bushofs wurden in die kommunale Planung integriert. Die Aufwertung von Langsamverkehrsbindungen, wie beispielsweise der Kanalweg, wurde zunächst zurückgestellt.

Ergebnisse und Zwischenergebnisse wurden mit dem Beurteilungsgremium und im Rahmen von technischen Koordinationssitzungen gemäss der folgenden Ablaufskizze besprochen.



Rot: Technische Sitzungen.

Weitere Anlässe:

3 Sitzungen zum Hurdnerfeld

1 Sitzung mit Seedamm-Center

1 Sitzung zum Tunnel Rapperswil

1.3 Aufgabe und zentrale Randbedingungen

Zentrale Aufgabe war es, auf der Grundlage dieser Aufträge und den Aufgabenstellungen, im Rahmen der etwas mehr als halbjährigen Vertiefungsphase der Testplanung im Zusammenwirken mit den beauftragten Teams Spielräume und Möglichkeiten verfolgswürdiger Ansätze zu erkennen.

Das Beurteilungsgremium hat es als ausserordentlich fruchtbar angesehen, dass eine integrierte Betrachtung aller für die Aufgabe bedeutsamen Gegenstandsbereiche möglich war und der Austausch mit den beauftragten Teams im Rahmen einer Zwischen- und Schlusspräsentation im Juni und Anfang November 2015 jederzeit offen und konstruktiv geführt und letzte Fragen anlässlich der abschliessenden Zusammenkunft des Beurteilungsgremiums beantwortet werden konnten. Dabei ist zu würdigen, dass durch die intensiven Abstimmungen der kantonalen Stellen, der Gemeinde und der Vertreter der Grundstückseigentümer sowie weiterer Experten wichtige Vorarbeiten geleistet werden konnten. Ohne diese Abstimmungen wären die in der relativ kurzen Phase erzielten Ergebnisse und weiterführenden Empfehlungen nicht möglich gewesen.

Es hat sich bestätigt, dass die hohe Komplexität der Aufgabe und ihre Bedeutung für Gemeinde und Kanton eine Planung verlangen, die auch dann Lösungen bietet, wenn sich die Rahmenbedingungen ändern und ganz neue Entwicklungen möglich sind. Eine etappenweise und aufwärtskompatible Umsetzung der sich vermutlich über einen Zeitraum von fünfzehn bis zwanzig Jahren hinziehenden Entwicklungen ist deshalb essentiell. Das Beurteilungsgremium hat aus diesen Gründen beschlossen, Massnahmen in kurz- (bis 2020), mittel- (bis 2025) und längerfristig (bis 2035) realisierbare Vorhaben zu unterscheiden.

Zu berücksichtigen ist bei den Entwicklungen auch, dass aufgrund der attraktiven Lage am oberen Zürichsee im Umfeld von Freienbach und in Freienbach selbst mit weiteren Einwohnerzunahmen zu rechnen ist. Es wird in diesem Zusammenhang gemäss kantonalen Richtplanung von einer Zunahme für Freienbach von 0.8 % pro Jahr für Einwohner und Beschäftigte zusammen zu rechnen sein.

Dabei war zu berücksichtigen, dass die Einwohnerentwicklung von Freienbach und namentlich von Pfäffikon auf einem Strassennetz der sechziger Jahre beruht und in den vergangenen Jahrzehnten im Bereich der beiden Pole wenige leistungssteigernde Ergänzungen erfahren hat, obwohl die Einwohnerzahl sich seit 1960 fast verdoppelt hat. Dies erklärt einen Teil der Probleme für einen flüssigen Verkehrsablauf insbesondere zu den Spitzenstunden.

Wie in anderen Regionen der Schweiz auch werden Zunahmen nur zu einem Teil durch bauliche Massnahmen im Strassennetz aufgefangen werden können. Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs im Sinne einer guten Erreichbarkeit und verlässlichen Verkehrsverbindungen ist deshalb eine zentrale Aufgabe, auch für die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde und der Region.

Zu berücksichtigen waren bei den Empfehlungen auch laufende Arbeiten im Zusammenhang mit dem weit fortgeschrittenen Gestaltungsplan im Bereich des Seedamm-Centers. Die vorgesehene Direktanbindung des Seedamm-Centers mit einer Hochbrücke muss zu allen Lösungen des Bereich Pfäffikon-Ost kompatibel sein.

Schliesslich sollen rasch wirksame Massnahmen, (d.h. kurzfristig bis 2020 realisierbare Vorhaben) im Bereich des Verkehrs von mittel- und längerfristig realisierbaren Massnahmen unabhängig sein. Zum mittel- und längerfristigen Zeitraum gehören der Vollanschluss Halten an die A3 mit Zubringer (Realisierung bis voraussichtlich 2030), mögliche Tunnellösungen im Bereich Rapperswil-Jona (Realisierung frühestens ab 2035), Massnahmen eines kantonsübergreifenden Verkehrsmanagements (ab 2030) sowie ein möglicher S-Bahn-Anschluss im Bereich Pfäffikon-Ost (ab 2035). Diese Prämisse wurde deshalb den beauftragten Verkehrsuntersuchungen zu Grunde gelegt.

1.4 Zusammenfassende Empfehlungen

1.4.1 Stossrichtung der räumlichen Entwicklung

Das Beurteilungsgremium empfiehlt – auch nach den Erkenntnissen der Vertiefungsphase – 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 Alparare.

Die Pole werden durch die Churerstrasse als Hauptverbindung für den motorisierten Individualverkehr, verbunden. Als neue Achse für den regionalen Busverkehr wird die sog. Bahnstrasse vorgesehen.

1.4.2 Empfehlungen zu den Bereichen Siedlung/ Städtebau und Verkehr

a) Empfehlungen zur Siedlungsentwicklung

Churerstrasse

Die Churerstrasse soll nach wie vor das baustrukturelle Rückgrat der Gemeinde bleiben. Die Aufwertung öffentlicher Freiräume soll schrittweise erfolgen.

Ortseingang/Pfäffikon West

Die Ausbildung eines erkennbaren und qualitätsvollen Ortseingangs bzw. Übergangs in den Landschaftsraum sollte das Ziel der Siedlungsentwicklung im Westen sein.

Bahnhofsbereich

Der Bahnhofsbereich bildet in Zukunft zusammen mit den südlichen Bereich um den Dorfplatz das Zentrum Pfäffikons und muss identitätsstiftend wirken.

Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz ist eine wichtige Adresse in Pfäffikon und eine Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr und sollte funktional und gestalterisch zu einer vorzeigbaren Visitenkarte werden.

Pfäffikon-Ost/Gwatt

Die Ausbildung einer Durchwegung für den Langsamverkehr vom Alpamare, Seedamm-Center, Seedamm Plaza ist eine wichtige Anforderung bei zukünftigen baulichen Weiterentwicklungen. Mittel- und langfristig bestehen im Bereich des Hurdnerfelds in Abstimmung mit der weiterverfolgten Verkehrslösung Möglichkeiten zur Entwicklung eines durchmischten Quartiers. Die vorliegenden Studien zur Bebauung müssen auf der Grundlage eines transparenten Mengengerüsts weiter präzisiert werden.

Der Direktanschluss des Seedamm-Centers an die Autobahn («Hochbrücke») ist verbindliche Voraussetzung für die Erweiterung des Seedamm-Centers.

b) Empfehlungen zur Entwicklung des Verkehrssystems

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

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

Entwicklung der Bahnstrasse zur ÖV-Achse für den regionalen Busverkehr

Mit der Entwicklung der Bahnstrasse zu einer ÖV-Achse für den regionalen Busverkehr können die Voraussetzungen für einen verlässlichen und leistungsfähigen Betrieb des öffentlichen Verkehrs im kurzfristigen Zeitraum geschaffen werden.

Churerstrasse

Die Churerstrasse soll in Zukunft nurmehr städtische Buslinien aufnehmen und die zentrale Verbindungsachse für den motorisierten Verkehr zwischen den beiden Polen sein. Das Umgestaltungspotential soll schrittweise zu einem siedlungsorientierten

Strassenzug, namentlich nach der Realisierung des Zubringers zum Vollanschluss Halten ausgeschöpft werden. Massnahmen für den Veloverkehr sind wichtig und zwingend zu realisieren.

Pfäffikon-Ost

Die Variante Hochbrücke des Teams mrs mit Direktanschluss an das Seedamm-Center steht im Vordergrund und muss weiter auch mit den möglichen städtebaulichen Nutzungen optimiert werden. Der Direktanschluss des Seedamm-Centers an die Autobahn («Hochbrücke») ist verbindliche Voraussetzung für die Erweiterung des Seedamm-Centers. Die Hochbrücke ist damit unabhängig vom übrigen Verkehrssystem zu realisieren.

1.4.3 Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Mit der Testplanung Pfäffikon-Ost und Bahnhofsbereich konnte die Stossrichtung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung festgelegt werden. In der Vertiefungsphase konnten auf dieser Grundlage aufwärtskompatible und in kurz-, mittel- und langfristigen Zeiträumen realisierbare Vorhaben dargestellt werden.

Die Arbeiten der Vertiefungsphase verdeutlichen die Komplexität der zu bewältigenden Aufgaben mit aller Deutlichkeit.

Die Realisierung allein der vorgesehenen Verkehrsvorhaben geht weit über das mit den üblichen Routinen und Mitteln Erreichbare hinaus.

Das Beurteilungsgremium empfiehlt deshalb, zur Koordination der Arbeiten auf der Grundlage von Beschlüssen des Kantons und der Gemeinde bei der Gemeinde Freienbach eine Geschäftsstelle Projektorganisation «Pfäffikon-Ost und Bahnhofsbereich» einzurichten, mit den notwendigen Mitteln auszustatten und mit der schrittweisen Realisierung zu beauftragen. Für Verhandlungen und die Umsetzung von Projekten geltenden die Zuständigkeiten gemäss geltendem Recht.

Zur Verfügung stehende Mittel des Bundes aus unterschiedlichen Programmen und Fonds sollen wo möglich in Anspruch genommen werden können.

Die Projektorganisation sollte etwa halbjährig einer Behördendelegation aus Exekutivmitgliedern der Gemeinde und des Kantons über Fortschritte der Arbeiten und allenfalls zu klärende Fragen berichten. Exekutivvertreter der Grundeigentümer sollen fallweise beigezogen werden können.

Dabei ist auf eine saubere Trennung zwischen genereller Planung und konkreten Einzelprojekten zu achten. Sobald Grundeigentümer eines Projektes Parteienstellung erlangen sind sie gemäss geltenden verfahrensrechtlichen Regelungen zu behandeln.

Es wird empfohlen, die Ergebnisse der Vertiefungsphase im Frühjahr 2016 der Öffentlichkeit vorzustellen. Im Zuge der Vorbereitung für eine allfällige Ausstellung sollen die Plangrundlagen und Vorhabenübersicht bezüglich Verkehrssystem Pfäffikon-Ost auf einen einheitlichen und vergleichbaren Stand gebracht werden. Darüber hinaus wird empfohlen, anlässlich der geplanten Ausstellung über kommunizierbare Prinzipskizzen der Stossrichtungen der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen verfügen zu können.

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, den 25.11.2015

2. Die Empfehlungen im Einzelnen

2.1 Empfehlungen zur Siedlungsentwicklung

Bereich Churerstrasse

Die Ausbauvorschläge für die Churerstrasse sind schlüssig hergeleitet und in der vorliegenden Planung konsequent umgesetzt.

Es wird einerseits der teilweise aufgelockerte Gebäudebestand respektiert andererseits aber der Querschnitt optimiert, so dass ein deutlich besserer Verkehrsfluss erreicht und freiraumgestalterische Spielräume geschaffen werden.

Die Strasse soll grundsätzlich das baustrukturelle Rückgrat der Gemeinde bleiben, ist mitbestimmend für die Identität des Ortes und bietet in der Zukunft noch Potential für Innenentwicklung durch gezielte Nachverdichtung.

Die Nord-Süd Freiraum- und Grünverbindungen sind ein wichtiges Element in diesem Zusammenhang. Sie entsprechen den Grundzügen der Planung von 2008. Über die Anordnung der Gebäudestrukturen und über die landschaftsarchitektonische Ausformulierung sollte im weiteren Planungsprozess entschieden werden.

In diesem Bereich sollte noch einmal geprüft werden, welche Massnahmen vorgezogen oder tem-

porär durchgeführt werden könnten, um möglichst schnell ein Signal für die Umsetzung der Testplanungsergebnisse geben zu können. Vorstellbar wären akupunkturartige Eingriffe zur raschen Aufwertung der öffentlichen Freiräume, z.B. Massnahmen in den sogenannten «grünen Taschen», den öffentlichen Plätzen und Grünräumen entlang der Strasse oder auch bei der Verkehrslenkung.

Ortseingang / Pfäffikon-West

Die Ausbildung eines erkennbaren und qualitätsvollen Ortseingangs bzw. Übergangs in den Landschaftsraum sollte das Ziel der Siedlungsentwicklung im Westen sein. Kurzfristig umsetzbare Massnahmen, z.B. die Anlage von randlichen Baum- und Gehölzstrukturen zur Aufwertung des Ortsbildes und Sicherung zukünftiger Ortsrandlagen wären vorstellbar – auch als nachhaltige Investition in zukünftige Landschaftsqualitäten. Die vorgeschlagene Anlage der westlichen Umfahrung Bahnstrasse und Klosterstrasse sollte so ausgebildet werden, dass gut nutzbare Baufelder geschaffen werden können.

Diese Baufelder werden erst in der weiteren Planung konkretisiert, sollten aber nicht zu grossmasstäblich entwickelt werden. Durchquerungen mit Fusswegen bzw. Schaffung von Sichtverbindungen in Nord-Süd Richtung sollten dabei zur Erleichterung der Orientierung in den Quartieren berücksichtigt werden.

Bahnhofsbereich

Der Bahnhofsbereich bildet in Zukunft zusammen mit dem südlichen Bereich um den Dorfplatz das Zentrum Pfäffikons und muss identitätsstiftend wirken. In diesem Zentrum sollte insbesondere die qualitätsvolle Entwicklung der öffentlichen Räume im Vordergrund stehen und die Möglichkeiten zur intuitiven Orientierung im Stadtraum verbessert werden. In diesem Sinne ist auch die wichtige historische Anbindung an das Unterdorf aufzuwerten. Die bereits geplante zusätzliche Langsamverkehrsverbindung und der geplante Ausbau des Fusswegs nach Freienbach werden diesen Bereich zusätzlich aufwerten.

Eine freiräumlich attraktive Hinführung zur Bahnunterführung unter Berücksichtigung der Blickbezüge zum Schloss Pfäffikon und unter Einbeziehung des Verlaufes des Staldenbachs (vgl. Gewässerkarte Kt. Schwyz) ist empfehlenswert.

Auch die Strassenquerungen in Richtung Dorfplatz sollten diesbezüglich überprüft werden. Weiterhin sollte geprüft werden, wo in diesem Bereich abhängig von ÖV-Konzept und Netzplan eine Bushaltestelle sinnvoll angelegt werden kann.

Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz ist eine wichtige Adresse in Pfäffikon und sollte funktional und gestalterisch eine vorzeigbare Visitenkarte werden. Dazu sollte er in Schritten so entwickelt werden, dass eine hohe Aufenthaltsqualität kombiniert mit einer guten Organisation der funktionalen Abläufe und eine gute Orientierung gewährleistet werden kann. Es sollte weiter untersucht werden, wie der gesamte Platzbereich maximal beruhigt werden kann und wie der MIV (Querung, Kiss&Ride, Park&Ride) in Kombination mit dem Bushof am sinnvollsten organisiert werden kann.

Dabei kann die aktuelle Planung der SBB und Gemeinde weiterverfolgt werden, insbesondere die Anlage des Bushofes.

Das geplante Park&Ride-Parkhaus im Westen sollte hingegen überprüft werden. Die bisherigen Stellplätze können zunächst erhalten werden. Eine zusätzliche Park&Ride-Möglichkeit kann im Osten geschaffen werden. Wenn notwendig könnte hier in Zukunft ein Parkhaus mit einem direkten Anschluss an den Kreisel entstehen.

In der westlichen Bahnstrasse / Klosterstrasse sowie auf dem Bahnhofplatz sollte überprüft werden wie der ÖV geleitet werden muss, um eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität zu ermöglichen.

Die Bahnstrasse Ost kann entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen realisiert werden.

Das vorliegende städtebauliche Konzept der Testplanung sollte mit den Empfehlungen weiter überarbeitet und konkretisiert werden. Auf diese Weise könnte relativ schnell eine stabile Grundlage für die Gesamtentwicklung erreicht werden.

Pfäffikon-Ost / Gwatt

Das Seedamm-Center ist ein ländlich ausgerichtetes Einkaufszentrum. 80% der Besucher kommen mit dem PW. Es hat demnach keine wirkliche stadträumliche Adresse, sondern es funktioniert durch die innenliegende Mall. Das Seedamm-Center 1,2 und die Erweiterung sind funktional geplant mit aussen liegenden Anlieferzonen. Dadurch entsteht bis auf die eher untergeordneten Eingänge kein notwendiger Aussenbezug.

Die Idee, einen qualitätsvollen öffentlichen Raum in diesem Bereich zu etablieren, ist eine Herausforderung und eine wesentliche Frage für die gesamte weitere Entwicklung.

Die in der Testplanung entwickelte Vision einer grosszügigen Platzabfolge erscheint unter Berücksichtigung der aktuell präferierten Verkehrslösung und der Einschätzung der Seedamm-Center-Betreiber als unrealistisch.

Unter Berücksichtigung dieser Erkenntnisse geht es in diesem Bereich eher um Wege- und Grünverbindungen und eine sinnvolle und realistische Ausgestaltung der zur Verfügung stehenden Flächen. Die Freiraumachse der Nord-Süd Verbindung vom Alpamare zum Seeufer könnte ein Scharnier zur weiteren westlichen Entwicklung sein. Durch dieses Scharnier könnte eine ökologische Vernetzung, wie aber auch eine wesentlich bessere Orientierung unter Einbeziehung der Kantonsschule und zukünftiger weiterer Nutzungen erreicht werden. Ein weiteres wichtiges Element in diesem Korridor könnte auch eine zusätzliche Haltestelle der S-Bahn sein, wodurch diese Achse weiter gestärkt würde. Die Seedammbrücke ist heute eine wichtige MIV Erschliessung für das Seedamm Plaza. Für die Fuss- und Langsamverkehrverbindung der neuen Nord-Südachse ist sie ein wichtiges Verbindungselement.

Die weitere Ausformulierung dieser grundsätzlichen Empfehlungen müsste von den Beteiligten hinsichtlich der Freiraumkonzeption gemeinsam weiter getrieben werden. Wenn hierbei ein tragfähiges Konzept entstanden ist, könnten dann weitere Bauwerke mit sinnvollen Nutzungen und Kubaturen konzipiert werden.

Die Baukörperkonstellationen aus der Testplanung können hier nur als grobe Orientierung dienen und müssten in den weiteren Schritten modifiziert werden.

Die Bebauung am Hurdnerfeld ist grundsätzlich – wie in der Variante «Occasion» gezeichnet – vorstellbar. Die Nutzungen sind nachvollziehbar platziert und die Typologien richtig gewählt. Die Ausgestaltung der Uferbereiche als qualitätsvolle öffentliche Räume sollte ebenfalls zur Grundlage der weiteren Planungen und noch intensiver verfolgt werden. Die Strukturen und Kubaturen sollten in den weiteren Bearbeitungsphasen noch spezifischer und individueller gestaltet werden, um in diesem Bereich nicht zu grosse Kontraste zu den bestehenden Gebäuden zu provozieren.

Die Übersicht der BGF untergliedert nach Baufeldern und die Berücksichtigung im Mengengerüst muss dringend überarbeitet und transparenter aufbereitet werden, um die Auswirkungen auf das Verkehrssystem und die Knotenausgestaltung besser beurteilen zu können.

2.2 Empfehlungen zur Entwicklung des Verkehrssystems

Verkehrssystem Pfäffikon-Ost

Der Direktanschluss des Seedamm-Centers an die Autobahn («Hochbrücke») ist verbindliche Voraussetzung für die Erweiterung des Seedamm-Centers. Ohne Hochbrücke ist keine Erweiterung des Seedamm-Centers möglich. Die Hochbrücke ist damit unabhängig vom übrigen Verkehrssystem zu realisieren.

Die Variante Hochbrücke des Teams mrs mit Direktanschluss an das Seedamm-Center steht als Lösung im Vordergrund. Bei Realisierung des Direktanschlusses ist mit geeigneten Massnahmen Schleichverkehr durch das Areal des Seedamm-Centers zu vermeiden (z.B. mit Schranken bei der Arealzufahrt).

Die ursprüngliche städtebauliche Konzeption von Feddersen&Klostermann (Gwatt-Platz, Achse Gwattplatz-Seedamm Plaza) ist mit dieser Lösung nicht mehr vollumfänglich umsetzbar. Es ist eine Alternative oder Anpassung zu entwickeln, die eine attraktive Nord-Süd-Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr ermöglicht. Der Veloverkehr ab dem Seedamm in Richtung Süden ist über die Seedammstrasse zu führen. Vorbehalte betreffend Auswirkungen auf die internen Verkehrsabläufe und Konflikte mit einem bestehenden Gebäude auf dem SDC-Areal sind noch zu beseitigen. Die aufgrund des Direktanschlusses verkürzte Verflechtungsstrecke soll mit einer LSA geregelt werden (Rückstau auf Autobahn vermeiden).

Der Anschluss der Bahnstrasse (ÖV) an die Churerstrasse erfolgt innerhalb der bestehenden kommunalen Baulinie. Für das Verkehrssystem Ost ist zu prüfen, ob diese vereinfachte Lösung auch ohne Direktanschluss und ohne Erweiterung des Seedamm-Centers, aber mit anderer nicht verkehrintensiver Nutzung dieser Parzelle ausreichend leistungsfähig ist bzw. wie viele Reserven sie noch aufweist.

Die Variante des Teams mrs ohne Direktanschluss (zentraler LSA-Knoten) ist nicht weiterzuverfolgen. Gegen diese Lösung sprechen die Konzentration des Gesamtverkehrs auf einen Knoten (keine Redundanz im Ereignis-, Unterhalts- und Überlastungsfall), Konflikte im Areal Seedamm-Center, die fehlende Etappierbarkeit bei der angestrebten frühzeitigen Realisierung des Ausbaus SDC usw. Die Variante Verkehr des Teams SNZ ist als Rückfallebene vorzuhalten, bis die Überprüfungen und Abklärungen zur Variante Hochbrücke von mrs abgeschlossen sind. Bei dieser Lösung ist die von SNZ vorgeschlagene Etappierung von West nach Ost weiterzuverfolgen. Wir empfehlen in den nächsten 2 bis 3 Monaten durch die Teams Feddersen&Klostermann/mrs die

erforderlichen Nachweise (Geometrie vertiefen, Plausibilisierung Leistungsfähigkeiten, Aussage zu Rückstaulängen und Koordination mit Städtebau und bestehenden Gebäuden) zu erbringen. Dabei ist auch die direkte Erschliessung des Seedamm Plaza ab der Churerstrasse über die Seedammstrasse zu prüfen.

Churerstrasse

Wir empfehlen die schrittweise Umsetzung des vorliegenden Konzepts des Teams ECKHAUS/Basler & Hofmann mit einer Netzlösung, d.h. die Entflechtung von MIV und ÖV mit der Churerstrasse als weiterhin verkehrsorientierte Achse, mit der neuen Bahnstrasse für den ÖV sowie mit den angedachten Verkehrsmanagement-Massnahmen (Dosierung der Einfallachsen mit Buspriorisierung).

Die städtebaulichen bzw. freiräumlichen Aufwertungen, insbesondere auf den verfügbaren Arealen im Besitz der Gemeinde, sollen gemäss den bereits vorhandenen Projekten und den Vorschlägen des Teams Studio di Architettura kurzfristig (d.h. zeitgleich mit dem Umbau der Löwen-Kreuzung bis 2020) realisiert werden.

Das vom Team vorgeschlagene ÖV-Linienkonzept ist zu überarbeiten. Zur Gewährleistung der Bahn-Anschlüsse sollen regionale Linien die neue Bahnstrasse benutzen, die lokalen Linien zur Gewährleistung der Erschliessungsqualität eher die Churerstrasse.

Die Gestaltung des Siedlungsrandes Pfäffikon-West und die Führung der neuen Strassenzüge (Bahnstrasse, Klosterstrasse) sind auf die Entwicklung im Steinfabrikareal und die dafür notwendige Kapazität auszurichten.

Aufgrund der zu erwartenden deutlichen Entlastung der Churerstrasse nach Realisierung des Vollanschlusses und des Zubringers Halten ist das Umgestaltungspotential der vorerst verkehrsorientierten Churerstrasse in Richtung eines siedlungsorientierten Strassenzugs zu nutzen.

Die vorgesehenen Velomassnahmen auf der Churerstrasse sind wichtig und zwingend zu realisieren. Zudem ist zu prüfen, ob die Querbeziehungen für Fussgänger über die Churerstrasse verbessert werden können und damit die Trennwirkung reduziert werden kann. Anstelle der Busbuchten auf der Churerstrasse sind auch Fahrbahnhaltestellen denkbar.

Übergeordnetes Verkehrsmanagement

Das Team ewp hat das Umlagerungspotential des Verkehrsaufkommens auf grossräumige Alternativrouten analysiert. Die Untersuchungen zeigen, dass nur ein geringer Anteil des Seedammverkehrs Durchgangsverkehr durch die beiden Ortschaften

Rapperswil und Pfäffikon ist und somit z.B. auf die A53 umgelagert werden kann. Mit einem grossräumigen übergeordneten Verkehrsmanagement (Dosierung der Einfallachsen) würde somit in erster Linie Ziel- und Quellverkehr nach Pfäffikon und nach Rapperswil zurückgehalten. Aufgrund dieser Situation wird empfohlen, auf eine Weiterplanung dieser Massnahme zu verzichten.

ÖV-Erschliessung

Mittelfristig steht die Anbindung des Gebietes Pfäffikon-Ost über einen zuverlässigen strassengebundenen ÖV im Vordergrund. Die Lösung mit der neuen Bahnstrasse ermöglicht eine schrittweise Weiterentwicklung des kommunalen und regionalen Busnetzes. Auf eine vorsorgliche Raumsicherung entlang der Gleisanlage zwischen Bahnhof und Pfäffikon-Ost im Hinblick auf eine höchstens langfristig umsetzbare S-Bahn-Haltestelle im Bereich Pfäffikon-Ost ist zu verzichten.

Gesamtprojekt / Umsetzung

Für die weiteren Arbeiten müssen die verschiedenen vorhandenen Bausteine aus den einzelnen Vertiefungen sowohl plangrafisch als auch bezüglich Grundlagen (Mengengerüst, Fahrten) noch besser aufeinander abgestimmt werden. Diese Gesamtschau ist wichtig, um die nächsten Schritte in der Projektierung und der politischen Diskussion einzuleiten.

Anschliessend soll mit höchster Priorität ein Projekt Pfortnerung / Buspriorisierung definiert und kurzfristig (Ziel bis 2020) umgesetzt werden. Unabhängig davon können die konkreten Planungen für die Umgestaltung Churerstrasse (ergänzend zum bereits laufenden kantonalen Projekt Löwen-Kreuzung) und Verkehrssystem Ost konkretisiert und umgesetzt werden. Die nächsten Schritte für den Direktanschluss Seedamm-Center können unabhängig davon eingeleitet werden.