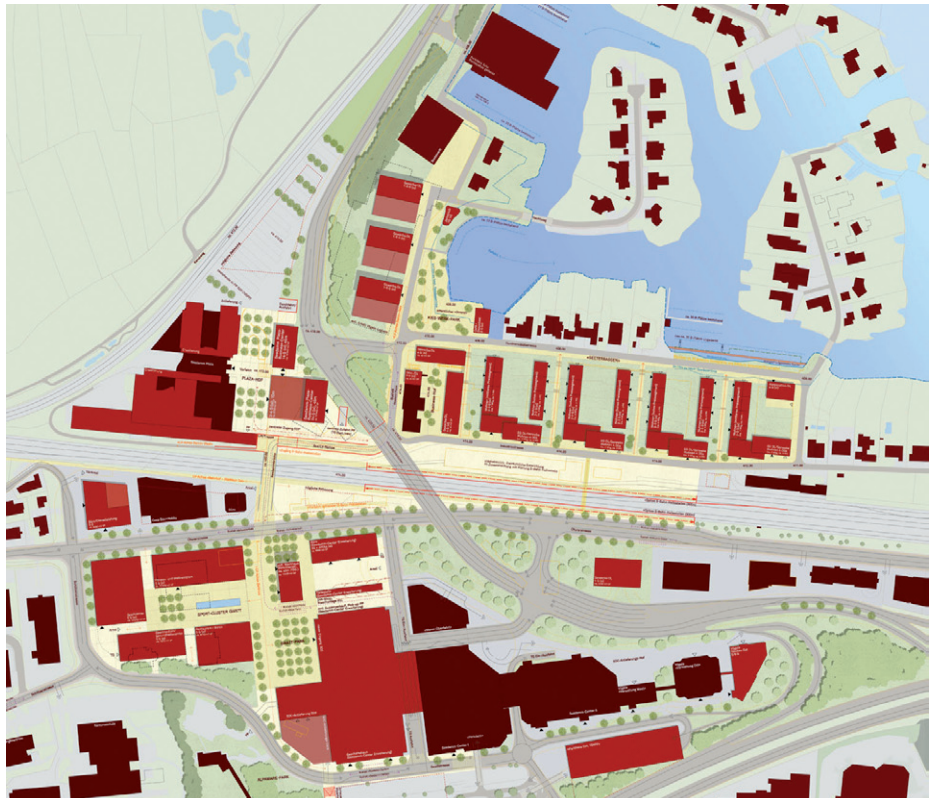


Entwurf
Zwischenstand 2015

Pfäffikon-Ost und Bahnhof

Vertiefung Testplanung

Bericht Städtebau und Mengengerüst



«Sie sind der Unstadt der Peripherie mit ihren Einfamilienhausreserven, ihren Büro- und Medienparks, ihren Möbelhausgefülden und ihren Tankstellenbatterien überdrüssig. Und sie verlangen wieder nach kurzen Wegen zur Arbeit, nach vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten, nach exklusiven Vergnügungseinrichtungen, nach anspruchsvollem kulturellem Angebot, nach Geselligkeit. Kurz: Sie verlangen nach Urbanität»

Vittorio Magnago Lampugnani

Verhaltene Geschwindigkeit. Die Zukunft der telepathischen Stadt, Berlin 2002, S. 61

Bearbeitung

- . Christian Blum, Städtebauer (dipl. Ing. FH, MAS ETH, Projektleitung)*
- . Mathias Brühlmann, dipl. Architekt ETH SIA*
- . Ueli Graber, Landschaftsarchitekt HTL / BSLA*
- . Selina Masé, dipl. Architektin ETH*
- . Rolf Steinegger, dipl. Bau-Ing. ETH / SIA / SVI / EMBE*

In Zusammenarbeit mit

- . Stephan Erne, ewp AG*
- . David Feusi, Hotel Seedamm AG*
- . Ueli Feusi, Korporation Pfäffikon*
- . Robert von Rotz, IWB Generalunternehmung*
- . Urs Wild, Korporation Pfäffikon*

Modellbau

Schnüriger Modellbau, Dietikon

Zürich, 7. November 2015

Feddersen & Klostermann, Brühlmann Loetscher, graber allemann

Inhaltsverzeichnis

<i>Innere Verdichtung – Urbanität</i>	<i>3</i>
<i>Freiraum-Sequenz als strukturierendes Element</i>	<i>4</i>
<i>Leitbild «Vision»</i>	<i>7</i>
<i>Leitbild «Occasion»</i>	<i>9</i>
<i>Mengengerüst</i>	<i>11</i>
<i>Entwicklung in Schritten</i>	<i>13</i>
<i>Erste Schritte – Sofortmassnahmen</i>	<i>17</i>



Innere Verdichtung – Urbanität

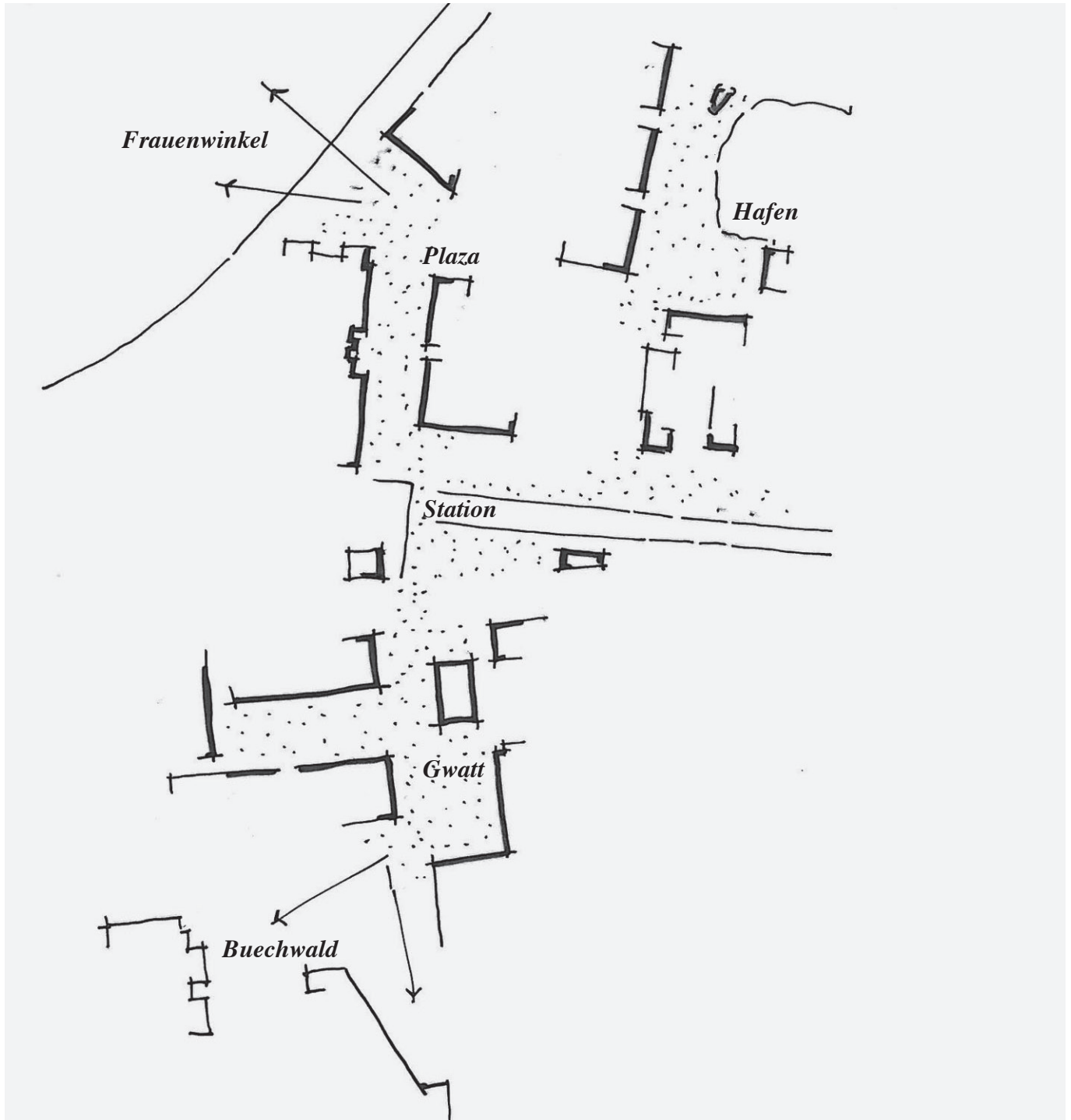
Pfäffikon Ost hat durch seine Einkaufszentren, Freizeit- und Kultureinrichtungen und das Kongresszentrum eine regionale, wenn nicht sogar eine überregionale Bedeutung. Die Atmosphäre des Gebietes entspricht aber in keiner Art und Weise dieser Bedeutung: Weder das räumliche Gefüge noch die Architektur weist Qualitäten auf. Obwohl Planungsabsichten für bauliche Erweiterungen bestehen, wird ein solches weiteres Wachstum und damit eine freiräumliche-architektonische Veränderung zur Zeit (2015) durch die fehlenden Kapazitäten bei der Erschliessungs-Infrastruktur, insbesondere beim Strassensystem, verhindert. Die Kapazitätsprobleme dürften einerseits auf die stark auf den MIV ausgegerichtete Erschliessung (Modal-Split des Verkehrs der Gemeinde Freienbach: 52% MIV, 39% LV, 7% ÖV und 2% Andere) und andererseits auf ein dysfunktionales Strassensystem zurückzuführen sein.

Kann das Strassensystem optimiert sowie die (geplanten) Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr (S-Bahn-Haltestelle Pfäffikon Ost) und beim Langsamverkehr umgesetzt werden, ist das Gebiet für eine innere Verdichtung prädestiniert. So könnten brachliegende Flächen und unternutzte Grundstücke entwickelt werden. Bestehende private Planungen und Absichten zeigen eine Nachfrage dafür auf.

Eine solche Verdichtung führt zwangsläufig zu einer anderen stadträumlichen Erscheinung des Gebietes. So konnte im Rahmen der städtebaulichen Vertiefung ein Potenzial der inneren Verdichtung von ca. 96'000 m² Geschossfläche identifiziert werden. Wir sind dezidiert der Meinung, dass dieser Entwicklungssprung dazu genutzt werden soll, Urbanität in zeitgemässer Ausprägung entstehen zu lassen. Damit meinen wir: Hohe bauliche und soziale Dichte, kurze und direkte Wege im Aussenraum, Aufenthaltsqualitäten nicht nur in Malls sondern auch im Aussenraum, Diversität der Nutzungen, ein städtisches Verkehrsangebot (verschiedene Buslinien mit dichtem Takt, S-Bahn-Halt, Velo, Fussgänger, Auto, Parkierung im UG), zusammenhängende und mit den angrenzenden Quartieren und Landschaften vernetzte Freiraum-Infrastrukturen sowie Erdgeschosse mit Bezug zum Aussenraum.

Vorschläge für ein solches urbanes Gefüge werden mittels zweier Leitbildern illustriert. Im Rahmen des Auftrages ist die primäre Funktion der Leitbilder das Ausloten der verträglichen und wirtschaftlichen Dichte. Daraus folgt die Ableitung der Verkehrsmengen für die Auslegung der zukünftig notwendigen Strassen-Infrastruktur. Ein differenziertes stadträumliches und freiräumliches Argumentarium war (noch) nicht nachgefragt und müsste zwingend weiter vertieft werden.

Freiraum-Sequenz als strukturierendes Element



Die Freiraum-Sequenz (Buechwald – Gwatt – Station – Plaza – Frauenwinkel) strukturiert und stabilisiert das städtebauliche Gefüge Pfäffikon Ost. Der Hafenplatz stellt im Hurdnerfeld einen öffentlichen Freiraum am Wasser zur Verfügung.



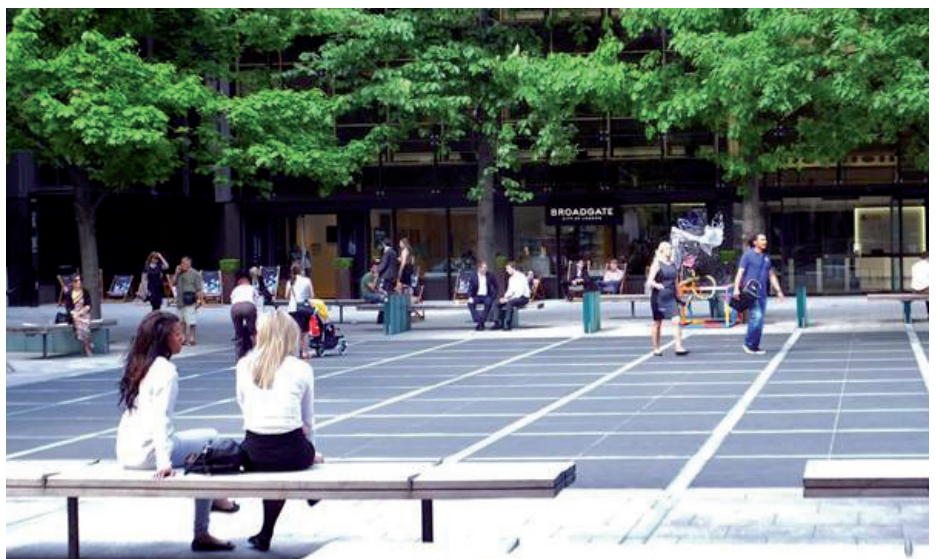
Kräftig gestaltete Stadtplätze mit Gehölzgruppen als stabilisierende Elemente im urbanen Gefüge.

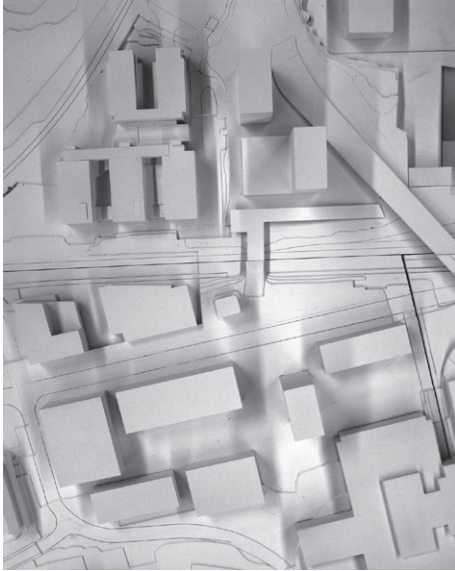
Das Gesamtkonzept sieht im Bereich Kulturzentrum / Seedamm-Center / Seedamm Plaza eine Abfolge von einzelnen Stadtplätzen vor. Diese Plätze dienen mit ihrer unverwechselbaren, kräftigen Gestalt als Identifikations- und Aneignungsräume und bilden die Adressen für die angrenzenden Gebäude. Mit ihrer Funktion, Gestaltung und Atmosphäre stellen die Plätze bewusst einen Kontrast zu den umgebenden Naturräumen Wald und Ried dar.

Die Nutzer der Plätze müssen eine hohe Aufenthalts- und Durchgangsqualität erfahren können. Wasserelemente, prägnante Vegetation, stimmige Beleuchtung, Ausstattung und Kunstobjekten erzeugen eine hohe atmosphärische Dichte, die den Raum beleben und zum Verweilen einladen. Durch die Gestaltung klarer Platzränder und Begrenzungen werden die Räume auch zu Orientierungshilfen im sonst äusserst heterogenen und ungerichtet strukturierten Pfäffikon Ost. Zusammen mit attraktiven Erdgeschossnutzungen und hohem Informationsgehalt entstehen stark belebte Plätze des öffentlichen Lebens. Eine hohe Nutzungsoffenheit ermöglicht soziale Aneignung, vielfältige Begegnungen und eine vielschichtige Nutzung als Markt, Treffpunkt und Aktionsraum.

Als stabilisierendes, landschaftliches Element im Sinne der städtebaulich-freiräumlichen Strategie wird für jeden einzelnen Platz eine Baumart wie Tulpenbaum, Scharlach-Eiche oder Amberbaum vorgesehen. Zu Gehölzgruppen formiert, verleihen sie durch ihre markante, archaische Erscheinung und ihre spezifische Farbigkeit jedem Ort einen eigenen Charakter, der das heterogene Umfeld ordnet und beruhigen kann.

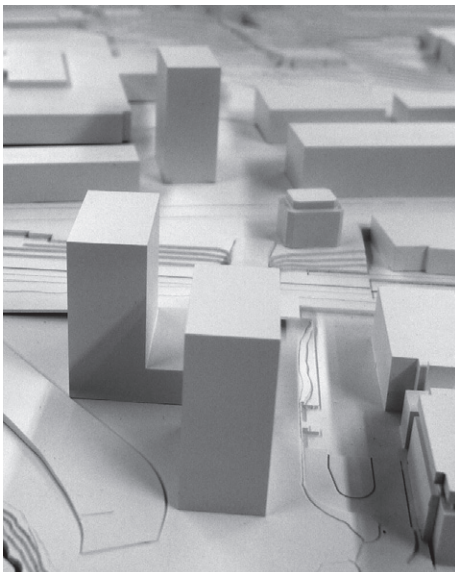
Strassenabgewandte, öffentliche Aussenräume beleben den Raum und laden zum Verweile ein (Finsbury Avenue-Square in London von Skidmore, Owings, & Merrill).





Im Einzelnen weisen die verschiedenen Freiräume folgende Funktionen auf:

- Gwattplatz / Sportcluster: Adressbildung für die umliegenden Gebäude; Nutzung des Erdgeschosses ist auf den Platz ausgerichtet; Aufenthalts- und Durchgangsort, Bushaltestelle auf Platz als Knotenpunkt und Generator von Lebendigkeit.
- Plaza: durch den Abbruch der Strasse und der Ausrichtung des Stadtniveaus / Erdgeschosskote auf die Lage des Kongresszentrums entsteht ein grosszügiger Vorplatz für alle Baufelder; Zugang zur potenziellen S-Bahn-Station à Niveau.
- Hafen: öffentlicher Zugang zum Wasser; Aufenthaltsort; Zugang zu den Booten; naturnahe Fläche.
- Verbindungsachse: Verbindungsachse zwischen Plätzen, primär für den Langsamverkehr und für Busse.

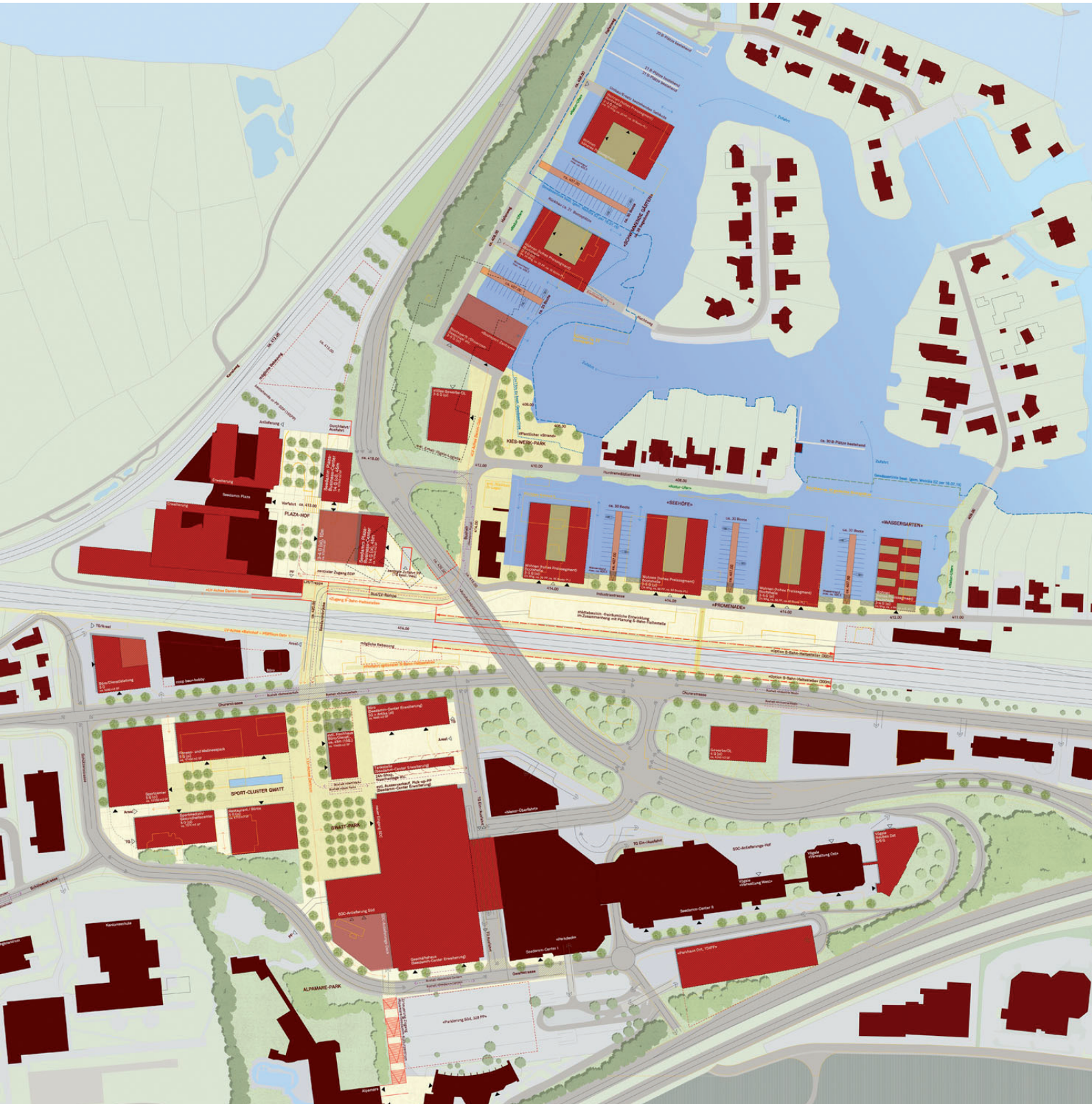


Hochhaus-Setzung am zentralen Freiraum

Die Freiraum-Sequenz wird mit Hochhäusern akzentuiert. Insbesondere als Kontrapunkt gegen die grossflächigen Einkaufszentren vermögen in dieser Situation Hochhäuser einen erwünschten Akzent zu setzen, was mit Bauten in der Grössenordnung einer Regelbauweise kaum zu erreichen ist. Die überregionale Bedeutung der Nutzungen an diesem Freiraum wird direkt in einen prägnanten aber adäquaten Auftritt in der Landschafts-Silhouette übersetzt. Zudem besetzt, aus der Perspektive des Seedamms, die Hochhaus-Gruppe beim Plaza den Ortseingang von Pfäffikon und bildet somit eine Art Gegenstück zum Schloss Rapperswil. Diese Setzung entspricht auch dem Wunsch der Hochbaukommission nach einer prägnanten Bebauung in Form eines Hochhauses an diesem Ort. Dieser Wunsch wurde im Rahmen der Stellungnahme zur Anfrage betreffend Gestaltungsplan Seedamm Plaza formuliert (Gemeinderat Freienbach – Auszug aus dem 15. Protokoll vom 18. August 2011).

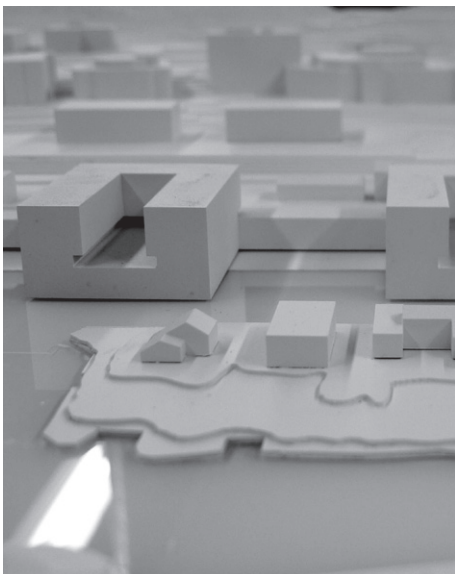
Die vorgeschlagene maximale Höhe von ca. 45m leitet sich aus übergeordneter Betrachtung ab. Mit einer solchen Gebäudehöhe entspricht die Dachkote der Kote des Schlosses Rapperswil. In jedem Fall verlangt die prominente Lage vis-à-vis vom Schloss und auf der Landzunge des Dammes nach einer sehr hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität der Hochhäuser.

Leitbild «Vision»



Charakteristik

- Einzigartige Qualität der Wasser-Insel-Landschaft weiter entwickeln; Wohnen am Wasser als prägnantes Element des Hurnderfeldes.
- Vergrößerung der Wasserfläche und der Uferabwicklung um mehr Fläche für Wohnen an der privilegierten Wasserkante zu schaffen.
- Spezifischer Gebäudetypus im Wasser: Bootshalle, darüber ein Parkingdeck, über dem Deck ein mehrgeschossiger Wohn-Hof.
- Spezielle Dienstleistungsgebäude an der Stelle des Vögele-Logistikzentrums.
- Hafen-Park als öffentlicher Freiraum am Wasser.
- Weist hohe Vor-Investitionskosten auf (Abbruch von rentablen und privaten Objekten, Geländeabtrag, Ufersicherungen etc) die eine, trotz ausloten der maximalen volumetrischen Verträglichkeit der Neubauten, eher ungenügende Wirtschaftlichkeit erwarten lassen.
- Grosse Planungsunsicherheit und grosses Prozessrisiko weil die Lösung Ausnahmegenehmigungen benötigt.



Die Wohn-Höfe im Wasser.

**)Im französischen Sinne des Wortes im Sinne einer Gelegenheit, der Möglichkeit, des Umstandes.*

*Leitbild «Occasion»**



Charakteristik

- Die bestehende Wasserlinie und die planungsrechtlich vorgeschriebenen Gewässerabstände werden eingehalten.
- Das Parking-Gebäude am Seedamm und die beiden Villen Hurdnerwäldlistrasse 12 und 14 werden erhalten.
- Spezielle Dienstleistungsgebäude an der Stelle des Vögele-Logistikzentrums.
- Hafen-Park als öffentlicher Freiraum am Wasser. Begrenzung des Freiraumes und Aktivierung durch einen Café-Pavillon und Ersatzbau Seepolizei.
- Abbruch Gebäude Kooperation und Seepolizei zugunsten einer Quai-Anlage mit freier Sicht auf das Wasser.
- Neue Typologie zwischen Industrie- und Hurdnerwäldlistrasse. Abbruch Geländekante, terrassierte Zeilen mit grünem Zwischenraum vermitteln zwischen den beiden (Strasse-)Niveaus.
- Wohnen in den «Terrassen» mit Blick auf das Wasser, an der Industrie- strasse Gewerbe/DL in EG und 1. OG (Orientierung zur zukünftigen Bahnhofstrasse bei Realisierung S-Bahn-Station).



Die Wohn-Terrassen und die Respektierung des bestehenden Ufers.

Mengengerüst

Zustand 2015

Die bestehenden Nutzungen im Spektrum Kultur / Kongress, Einkauf, Gewerbe und Bildung erzeugen gemäss Abschätzung insgesamt 18'000 Fahrten pro Tag. Haupterzeuger der Fahrten ist der Komplex des Seedamm-Center mit seinen umliegenden Parkierungsflächen. Der Komplex erzeugt rund 2/3 der Fahrten. Grundlage für die Ermittlung der bestehenden (und zukünftigen) Parkplätze sind, wo vorhanden, die Gestaltungspläne mit ihren Umweltverträglichkeitsberichten, respektive dort wo keine solche Grundlagen vorliegen, die VSS-Norm 640 281 sowie der Leitfaden Fahrtenmodell der Stadt Zürich vom Januar 2007.

Die Erschliessung des Gebietes mit dem öffentlichen Verkehr weist im Ist-Zustand (2015) gemäss Bundesamtes für Raumentwicklung für das Gebiet Gwatt nur eine mittelmässige Qualität (ÖV-Güteklasse C), für das Gebiet Hurdnerfeld sogar nur eine geringe Qualität (ÖV-Güteklasse D) auf. Somit erstaunt es kaum, dass der MIV mit 52% der Hauptanteil am Modal-Split aufweist (52% MIV, 39% LV, 7% ÖV und 2% Andere; Zahlen für die gesamte Gemeinde Freienbach).

Referenzzustand 2035

Die im Ist-Zustand vorhandenen hochwertigen Nutzungen wurden beibehalten. Die gewerblich-industriellen Nutzungen im Bereich Hurdnerfeld (Kiesumschlag, Vögele-Logistik etc.) und auf dem Gwatt-Areal (Strassenverkehrsamt, Werkhof) wurden durch Nutzungen im Spektrum stilles Gewerbe, Wohnen, Gesundheit / Fitness ersetzt. Zusätzlich werden durch die Umorganisation des Strassennetzes, vor allem in den Anschlussbereichen Seedamm – Churerstrasse, Flächen für die Bebauung freigespielt (beispielsweise Plaza / Event-Dome).

Insgesamt weist die innere Verdichtung ein Potenzial von 96'000 m² Geschossflächen auf (exkl. SDC III, Aufstockung Plaza und Baufeld Plaza Nord). Durch die Verdichtung, die Nutzungsänderung und eine angepeilte Veränderung des Modal-Split zu Lasten des MIV, erzeugt das Gebiet Pfäffikon Ost im Jahr 2035 neu 27'600 Fahrten (2015: 18'000 Fahrten).

Auf Basis der Ziele im Mobilitätskonzept der Gemeinde Freienbach



wird für den Zustand im Jahr 2035 eine Verkleinerung des Anteiles des MIV am Modal-Split um 15% angenommen. Diese Verringerung wird wie folgt begründet:

- Die bestehenden und neuen Parkieranlagen werden konsequent gemäss VSS-Norm dimensioniert.
- Die Parkplätze des Seedamm-Center werden bewirtschaftet.
- Das Bus-Angebot wird wesentlich verbessert (kürzere Busfolge, mehr Linien).
- Die S-Bahn-Station Pfäffikon-Ost wird realisiert.
- Das Netz für den Langsamverkehr (Velo, Fussgänger) wird feinmaschiger, sicherer und an gewissen Orten wird die Aufenthaltsqualität gesteigert. Eine wichtige Massnahme dazu ist die Bus- und Langsamverkehrsachse entlang der Gleise (siehe Auftrag «Aufwertung Churerstrasse») sowie die Freiraum-Sequenz Gwatt – Plaza.

Mit Blick auf die verschiedenen Bestandteile des Verdichtungsprozesses fällt auf, dass bezüglich Mengengerüst (Fahrtenzeugung) primär das Seedamm-Center III, die Erweiterung des Kongresszentrums Seedamm-Plaza und das Baufeld beim bestehenden Bau & Hobby relevant sind. Die Entwicklung des Hurdnerfeldes ist bezüglich Verkehrsmengen unkritisch. Auch spielt es für das Fahrtenaufkommen keine Rolle, ob die städtebauliche Entwicklung dem Leitbild «Vision» oder dem Leitbild «Occasion» folgt. Sie weisen praktisch identische Mengen auf. Auch könnte die Entwicklung im Hurdnerfeld mit dem bestehenden Strassennetz umgesetzt werden.

Kritische Etappe 2020

Die für das Mengengerüst relevanten Projekte, insbesondere das Seedamm-Center III und das Seedamm-Plaza sollen gemäss Grundeigentümer resp. Investoren «sofort» realisierbar sein. Entsprechend wurden diese beiden Projekte im Zeithorizont 2020 abgebildet. Da diese beiden Projekte viele Fahrten generieren (ca. 7'000 Fahrten) und das bestehende Strassennetz ausgelastet ist, ergibt sich für den Zeithorizont 2020 ein Bedarf an umfangreichen Anpassungen an der Erschliessungs-Infrastruktur. Selbst eine Etappierung dieser beiden bedeutenden Projekte führt zu grösseren Investitionen. Alle weiteren städtebaulichen Entwicklungsetappen lösen einen viel geringeren Anpassungsbedarf aus (siehe hierzu folgendes Kapitel sowie die Berichte zu den Teilprojekten D2 und D3 zur Verkehrsführung Pfäffikon Ost).

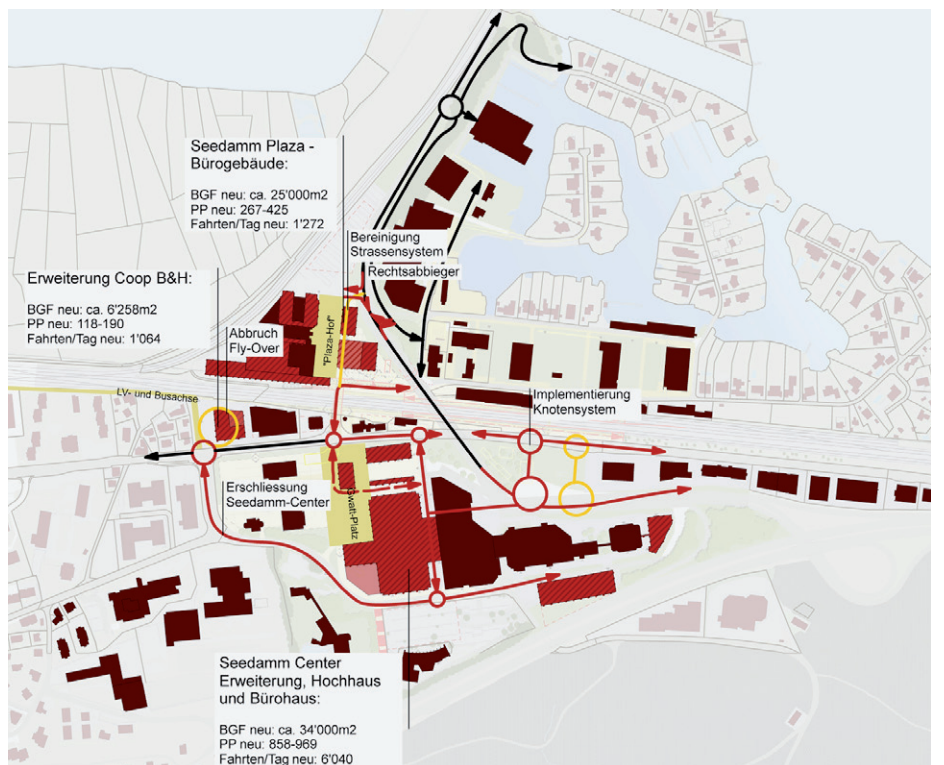


Entwicklung in Schritten

Der Zustand Strassen und Gebäude im Jahr 2015. Die bestehenden Nutzungen im Spektrum Kultur / Kongress, Einkauf, Gewerbe und Bildung erzeugen gemäss Abschätzung insgesamt 18'000 Fahrten pro Tag.



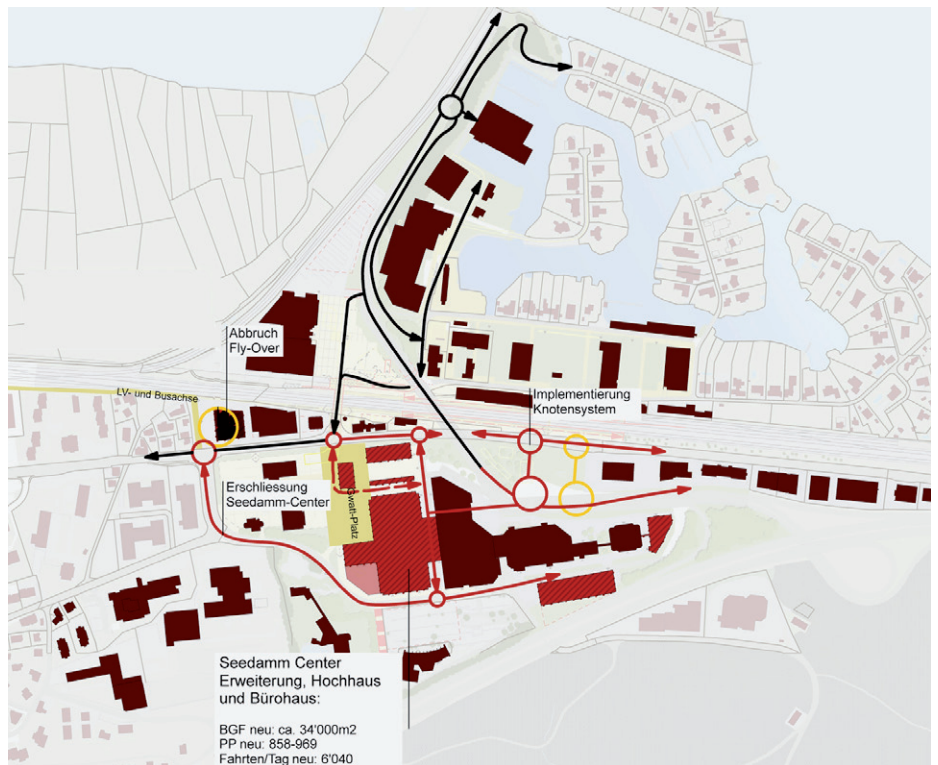
Der Zeithorizont 2020 mit den von den Grundeigentümern beabsichtigten Realisierungen Seedamm Plaza, Seedamm-Center sowie Bau & Hobby. Es entstehen 65'300m² Geschossflächen und zusätzlich 8'300 Fahrten pro Tag.



Der Zeithorizont 2020 nur mit der Realisierung des Baufeldes beim Seedamm Plaza. Es entstehen 25'000m² Geschossfläche und 1'200 Fahrten pro Tag.



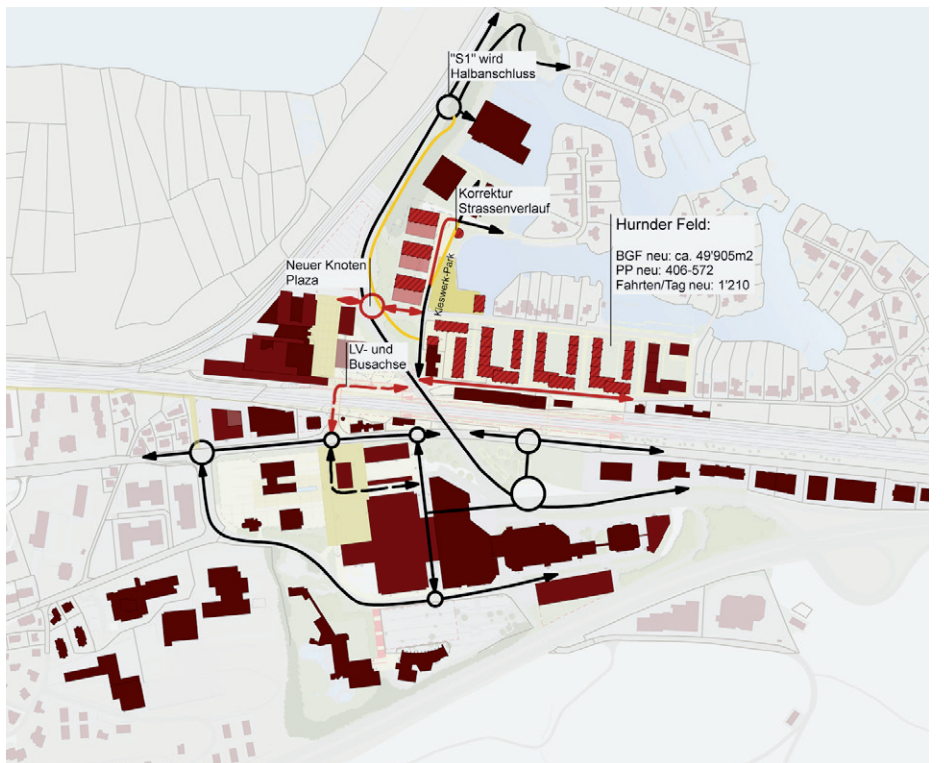
Der Zeithorizont 2020 nur mit der Realisierung des Baufeldes Seedamm-Center III und den zusätzlichen Bürogebäuden. Es entstehen 34'000m² Geschossfläche und 6'000 Fahrten pro Tag.



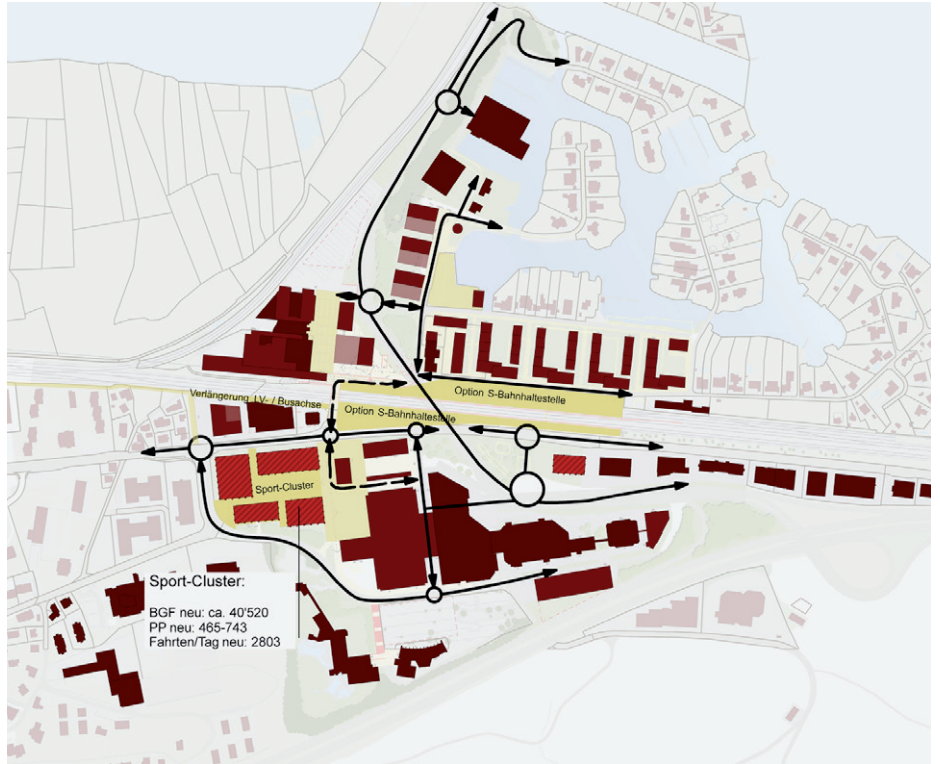
Der Zeithorizont 2025 mit der Realisierung einer ersten Entwicklungs-Etappe im Hurdnerfeld. Es entstehen zwar zusätzliche Geschossflächen (6'700m²) aber aufgrund der Nutzungsänderung keine zusätzlichen Fahrten.



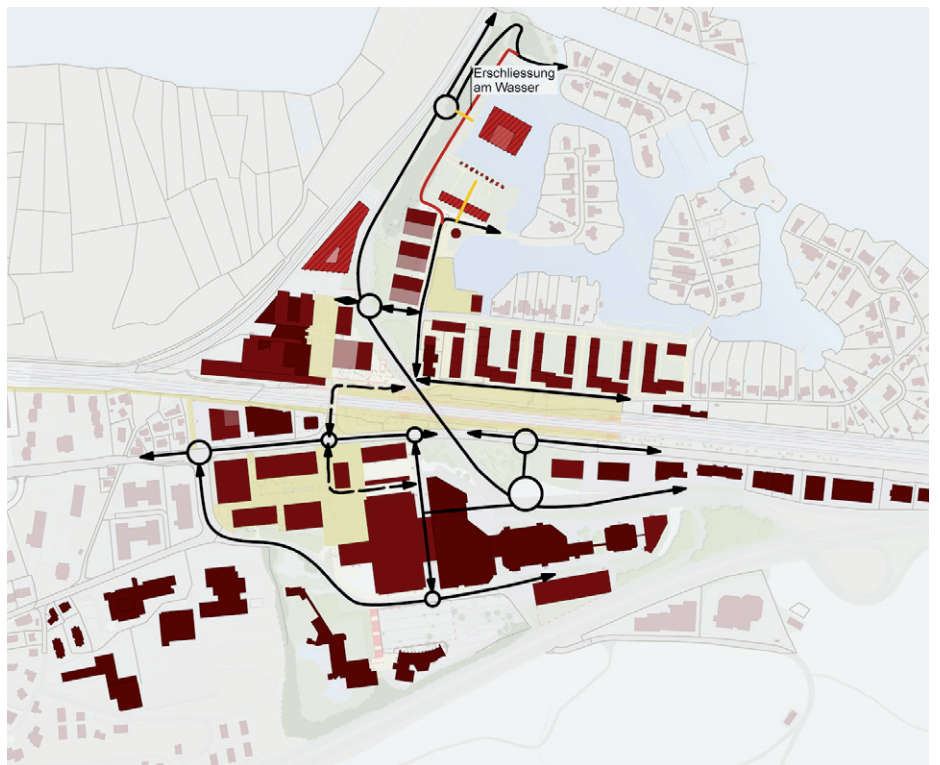
Der Zeithorizont 2030 mit der weiteren Entwicklung des Hurdnerfeldes. Es resultieren zusätzliche 10'000m² Geschossflächen (Neubau abzüglich Abbruch) und 250 Mehr-Fahrten.



Der mögliche Zustand 2035. Dieser Zustand (Flächen und Nutzungen) bildet die Referenz für die Dimensionierung des Strassennetzes. In diesem Schritt entstehen weitere 40'500m² Geschossfläche und zusätzlich 2'800 Fahrten pro Tag. Insgesamt weist die innere Verdichtung ein Potenzial von 96'000m² Geschossflächen auf (exkl. SDC III, Aufstockung Plaza und Baufeld Plaza Nord). Durch die Verdichtung, die Nutzungsänderung und die zugrundeliegende Veränderung des Modal-Splits zu Lasten des MIV, erzeugt das Gebiet Pfäffikon Ost 2035 27'600 Fahrten (2015: 18'000 Fahrten).



Vision 2040 – Eine mögliche städtebauliche Weiterentwicklung im Hurdnerfeld mit Ersatz-Bauten entlang vom Seedamm. Für das Mengengerüst wurde diese Vision nicht berücksichtigt.



Erste Schritte – Sofortmassnahmen



Eine Baumschule auf dem zukünftigen Gwatt-Platz.

Baumschule

Als sichtbare Sofortmassnahme wird vorgeschlagen, auf dem Areal des zukünftigen Gwatt-Platzes auf der Basis eines landschaftsarchitektonischen Projektvorschlages eine Art «Baumschule» zu pflanzen. Damit wird der zukünftige Freiraum markiert und besetzt, ein gestalterischer Akzent implementiert und erste Aufenthaltsqualitäten geschaffen.

Die Bäume der «Baumschule» werden als Jungbäume gepflanzt und wachsen während der städtebaulichen Entwicklung statt findet. Die Idee der «Baumschule» ist, dass alle zukünftigen Platz- und Strassenbäume für Pfäffikon Ost im Bereich des Gwatt-Platzes herangezogen werden und bei Bedarf an den richtigen Standort umgepflanzt werden.

Gestaltungsplan Erweiterung Seedamm-Center

Mit der geplanten Erweiterung des Seedamm-Center wird eine erste wichtige Weichenstellung in Richtung des zukünftigen Erscheinungsbildes vorgenommen. Um sich in Richtung der vorgeschlagenen Leitbilder zu bewegen, ist es absolut unerlässlich im Rahmen des notwendigen Gestaltungsplanes Qualitäten bezüglich Zugänglichkeit, Fassaden und Freiraum einzufordern. Dies kann auf der Basis von § 24 des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Schwyz vorgenommen werden.

Konkret ist ein grosszügiger Westzugang sowie publikumsorientierte Erdgeschoss-Nutzungen an den Fassaden zum Gwatt-Platz einzufordern sowie die finanzielle Beteiligung an einer ersten Etappe der Freiraum-Sequenz zu sichern.

Städtebaulich-freiräumliches «Controlling» aufbauen

Vor allem im Gebiet Gwatt und dem Bereich der zukünftigen S-Bahn-Haltestelle müsste das städtebauliche und freiräumliche Konzept weiter vertieft werden. In diesen Bereichen konnte die Koordination zwischen den verschiedenen Teilaufträgen noch zu wenig wahrgenommen werden. Darüberhinaus muss zwingend sichergestellt werden, dass die erarbeiteten städtebaulichen und freiräumlichen Erkenntnisse in die folgenden Planungsschritten übernommen werden und dass die anstehenden Planungen ständig mit den Inhalten der Leitbilder koordiniert werden.