

Gemeinde Freienbach
Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof

Kurz-Dokumentation der verworfenen Ansätze

Verworfenne Ansätze

Bus-Achse entlang der Gleise

Südlich entlang der Gleise liegen rechtskräftige Baulinien des aufgegebenen Projektes Umfahrung Pfäffikon. Es stellte sich die Frage nach der Art der Nutzbarmachung dieses freigehaltenen Bereiches. Diskutiert wurde die Möglichkeit, den Raum als leistungsfähige Bus-Achse Pfäffikon Bahnhof – Gwatt zu nutzen. Damit könnte kurzfristig eine zur Churerstrasse alternative und staufreie Verbindung für die Linien-Busse angeboten werden.

Der Ansatz wurde verworfen weil:

- der Druck, die Bus-Achse auch für den motorisierten Verkehr freizugeben, als sehr hoch eingeschätzt wird. Erfahrungen von anderen Orten, bei denen eine solche Variante vertieft untersucht wurde, zeigen, dass dieser Druck gross ist und dass damit das Potenzial der ursprünglichen Idee in Frage gestellt wird.
- Diese Bus-Achse peripher zu den interessanten Halteorten im Bereich Churerstrasse und Schützenstrasse (Berufsbildungszentrum, Kantonschule) liegen würde.

Neuer Bahnhof im Dreieck Seedamm-Plaza

Im Zusammenhang mit den Ideen zur besseren Erschliessung von Pfäffikon Ost durch die S-Bahn liegt es auf der Hand, einen neuen Bahnhof im Dreieck des Seedamm-Plaza zu studieren. Der Bahnhof Zug kann dabei als Referenz dienen. Eine solche Idee bedingt einen Ersatz-Standort für das Kongress-Zentrum und stellt die Frage nach der Zukunft des heutigen Bahnhofes. Wird das historische und durch die Überbauung Staldenbach gestärkte Ortszentrum gar nicht mehr bedient oder nur noch teilweise von gewissen S-Bahnen? Ist ein grosser Gleisausbau und der Bau von Perronanlagen im Bereich des BLN-Gebietes Frauenwinkel und in Nachbarschaft gefestigter Strukturen (bspw. Brücke Seedammstrasse) realistisch? Kann dieser neue Bahnhof sinnvoll in die Struktur öffentlicher Räume eingefügt werden und welche Ausstrahlung (Frauenwinkel, Hurdnerfeld) kann dieser entfalten? Ein solcher Ansatz bedingt die Lösung vieler komplexer Fragen. Zudem bedingt dieser Ansatz eine Strategie, die vieles in Frage stellt, eine komplette Neuorganisation städtebaulicher Strukturen bedingt und dies mit dem Risiko, dass das Hauptelement, der Bahnhof als der Kristallisationspunkt der Neuorganisation, ungewisse Realisierungs-Chancen hat.

Verlagerung Seedamm-Plaza (und evtl. Kulturzentrum) in das Gwatt

Als Untervariante zum neuen Bahnhof wurde die Möglichkeit der Verlegung des Seedamm-Plaza in das Baufeld Verkehrsamt / Werkhof studiert. Damit könnte die Fläche im Dreieck des Seedamms mindestens für die Entflechtung SOB – SBB gewonnen werden. Diese Variante wurde primär aus städtebaulichen Gründen verworfen. Entfernt man das Seedamm-Plaza und legt man die Gleisentflechtung in dieses Dreieck, entstehen Flächen, die sich weder als Baufelder noch als öffentliche Freiräume nutzen lassen. Gründe dafür sind die komplexe Geometrie der Restflächen sowie deren Lage hinter Strassen und Gleisen. Ein räumlich-städtebaulich wichtiger Ort würde damit für Infrastrukturen geopfert und das Quartiere Hurdnerfeld würde noch stärker isoliert.

Parkartiger Raum vom Kulturzentrum bis Seedamm

Anlässlich der Zwischenpräsentation präsentierte das Team einen parkartigen Raum, der sich vom Kulturzentrum über das Gwatt bis zum Seedamm, durch das Gebiet erstreckt. In der Weiterbearbeitung wurde dieser Ansatz zu Gunsten von einzelnen Platzräumen aufgegeben. Gründe dafür sind, dass

- ein solch eher landschaftliches Band als Zäsur zwischen Pfäffikon Ost und Pfäffikon wirken könnte
- die Topografie mit der Hanglage anspruchsvoll ist
- quer dazu starke Achsen liegen (Autobahn, Churerstrasse, Eisenbahnlinien), deren Überwindung eine Herausforderung darstellt resp. die Anknüpfung an die übergeordneten Landschaften im Norden durch die Autobahn und im Süden durch die Eisenbahn schwierig ist
- die Adressbildung bei den Gebäuden verunklärt wird und ein flanieren in der Landschaft wohl eher ausserhalb des Siedlungsbereiches.

