

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 Siedlungsrändern 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.