

# Testplanung Pfäffikon

*Abschlussbericht Team AS&P - Albert Speer und Partner GmbH*



## Projektteam



*AS&P- Albert Speer und Partner GmbH  
Planer und Architekten, Frankfurt a.M.*

Friedbert Greif,  
Geschäftsführender Gesellschafter

*Projektleiter:*  
Michael Heller

*Verkehrsplanung:*  
Michael Dinter  
Frederik Lux

*Stadtplanung & Urban Design:*  
Nikolas Neubert

*Landschaftsplanung:*  
Matthias Dilger

## Auftraggeber



*Gemeinde Freienbach,  
Grundeigentümer Pfäffikon,  
Kanton Schwyz*

*Fachliche Begleitung:*  
Scholl+Signer

## Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage.....	1
2. Verkehrliche Probleme und räumliche Implikationen.....	1
3. Verkehrliche Maßnahmen.....	2
3.1 <i>Direkte Zu- und Abfahrt Gwatt/ Autobahn 3 Ost</i> .....	2
3.2 <i>Zuflussdosierung in das Stadtgebiet Pfäffikon (bis 2020)</i> .....	3
3.3 <i>Verkehrsreduzierung Seedamm (ab 2029)</i> .....	4
3.4 <i>Umgestaltung Churerstrasse (bis 2025)</i> .....	5
3.5 <i>Zweites Bahnportal und ÖV Hub (bis 2020)</i> .....	5
3.6 <i>SBB Halt Ost (nach 2025)</i> .....	6
4. Kosten-Nutzen.....	7
5. Räumliche Idee und Leitbild.....	7
6. Vertiefungen.....	9
6.1 <i>Vertiefung Hurdener Bucht</i> .....	9
6.1.1 <i>Umsetzung Phase 1 bis 2020</i> .....	9
6.1.2 <i>Umsetzung Phase 2 bis 2025</i> .....	10
6.1.3 <i>Umsetzung Phase 3 bis nach 2030</i> .....	11
6.2 <i>Vertiefung Bahnhof</i> .....	12
7. Aussichten und nächste mögliche Schritte.....	13
8. Anhang.....	14
9. Quellen und Verweise.....	45

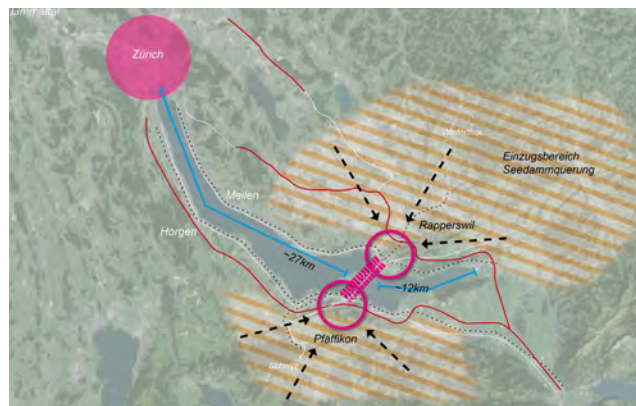
## 1. Ausgangslage

Pfäffikons Lage am Zürichsee und die Nähe zu Zürich haben die Entwicklung des Ortes in den letzten dreißig Jahren rasch vorangetrieben. Eine geographische Besonderheit des Ortes ist die Halbinsel Hurden, die sich bis kurz vor das gegenüberliegende Rapperswiler Ufer erstreckt. Mit dem Seedamm ist die Halbinsel und somit Pfäffikon und Rapperswil miteinander verbunden. Der Damm bietet auf 40km Länge die einzige Querungsmöglichkeit (Bahn und Auto) über den Zürichsee. Die daraus entstandene Brückenkopfsituation zieht Transitverkehre aus dem weiteren regionalen Umfeld an. Verschärft wird die Situation durch den mangelnden Ausbauzustand des Autobahnnetzes nördlich des Zürichsees (A52/A53). Die Folge ist, dass sich die Verkehre vom süd-östlichen Zürichsee in Richtung Zürich via Seedamm auf die südliche Seeseite (A3) verlagern. Dabei werden neben dem Seedamm, mit seinem Naturschutzgebiet und der einzigartigen Lage im Landschaftsraum des Zürichsees, Pfäffikon und Rapperswil erheblich vom Durchgangsverkehr belastet. Publikums- und verkehrsentensive Nutzungen, wie das Seedamm Shopping Center

oder das Alpamare Freizeitbad, ziehen zudem zusätzliche Fahrten an. Diese Situation hat die lokale Verkehrsinfrastruktur an ihre Kapazitätsgrenze gebracht. Die Siedlungsentwicklung Pfäffikons ist von der hohen Verkehrsbeanspruchung geprägt und beeinträchtigt. Zum Einen wirkt sich diese auf das Erscheinungsbild und die Lebensqualität ihrer Bewohner aus, zum Anderen limitiert es die weiteren Wachstumsmöglichkeiten Pfäffikons.

### **These**

*Pfäffikon besitzt Entwicklungsspielräume - aber ohne einen intelligenten Umgang mit den verkehrlichen Problemen sind die Möglichkeiten der weiteren Siedlungsentwicklung in Pfäffikon limitiert und keine räumlich qualitativen Verbesserungen zu erwarten.*



## 2. Verkehrliche Probleme und räumliche Implikationen

Die Analyse ergibt, dass die entstandene verkehrliche Überlastung nicht nur aus den lokalen Gegebenheiten resultiert, vielmehr ist sie im regionalen Kontext zu verorten. Die Problemlage in Rapperswil und Pfäffikon ist daher durchaus vergleichbar. Vom Durchgangsverkehr überlastete Hauptstraßen und grossmassstäbliche Verkehrsbauten zerschneiden die Lebensräume und stören das Ortsbild, während der verkehrliche Kapazitätsengpass die weitere Entwicklung hemmt.

In Rapperswil sind insbesondere die Altstadt und der Bahnhof betroffen, die durch den starken Durchgangsverkehr räumlich voneinander getrennt werden. Durch Pfäffikons Entwicklung entlang der Churerstrasse und den Autobahnanschluss im Gwatt ist die verkehrliche Belastung auf dieser Seite des Brückenkopfes besonders einschneidend. Unter den aktuellen Umständen scheint eine geordnete Siedlungsentwicklung in Pfäffikon kaum realisierbar, da die verkehrliche Kapazität der Straßen erschöpft ist. Der Ortskern ist durch die hochbelastete Churer-

strasse vom Bahnhof und dem Zürichsee abgeschnitten. Die Aufenthaltsqualität der Hauptstrasse ist durch den Transitverkehr stark beeinträchtigt. Ihre Funktion als identitätsstiftende Einkaufsstrasse kann sie kaum mehr gerecht werden.

Eine ähnliche Diagnose gilt dem Bahn- und Busbahnhof. Beide liegen an einer räumlich beengten und schwer zu erschliessenden Stelle. Die Organisation der an- und abgehenden Verkehrsflüsse entspricht nicht den Standards eines regionalen Umsteigepunktes. Es fehlt an Verkehrsflächen für einem überdachten Busbahnhof, Taxiwartepätzen, Kiss&Ride und Park & Ride Stellplätzen. Neben den fehlenden Verkehrsflächen mangelt es an der räumlichen Integration des Bahnhofs in das Stadtbild und in das lokale Wegenetz. Der Bahnhof kann seine Rolle als intermodaler Umsteigeknoten mit regionaler Bedeutung nicht angemessen erfüllen. Das östliche Pfäffikon ist geprägt von der raumgreifenden Anschlussstelle zwischen der A3 und dem Seedamm. Der hochkomplexe Knoten stellt eine Vielzahl an verkehrlichen Relationen zu den flächenintensiven Nutzern im Gwatt, der Churerstrasse und auf den Seedamm nach St. Gallen her. Der Anteil der Verkehrsflächen liegt in diesem Be-

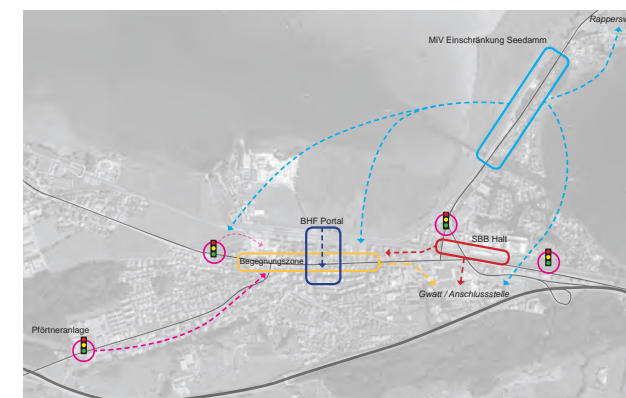
reich bei nahezu 70%. Die im Vergleich zur Siedlung unmassstäblichen Verkehrsbauten schaffen räumliche Barrieren und transitorientierte Nicht-Orte. In den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden kommt es auf der Churerstrasse, insbesondere aber auf dem Seedamm und der Anschlussstelle zu Staus. Basierend auf der Analyse sind die verkehrlichen Stellschrauben für einen Eingriff:

- die Churerstrasse
- der Seedamm
- die Autobahnanschlussstelle im Gwatt
- das Bahnhofsareal.

### 3. Verkehrliche Maßnahmen

Um die verkehrlichen Missstände zu beheben und neue Gestaltungsspielräume für die Aufwertung der Siedlung und deren Entwicklung zu erhalten, sind im Rahmen der Testplanung wenigstens sechs Maßnahmen im Verkehr erkennbar. Die Komplexität und der Kostenrahmen der Maßnahmen variiert dabei. Die Maßnahmen mit dem größten Wirkungspotential sind als unspektakulär zu beschreiben und schneiden in der Kosten-

Nutzen Betrachtung sehr günstig ab. Neben der Wirkung der einzelnen Massnahmen sind die Akteure, Abhängigkeiten und Kosten in einem Massnahmenkatalog beschrieben (siehe Anhang). Der zeitliche Ablauf und die Wechselwirkungen mit der Siedlungs- und Freiraumentwicklung sind dem Anhang zu entnehmen.



#### 3.1 Direkte Zu- und Abfahrt Gwatt / Autobahn 3 Ost (bis 2020)

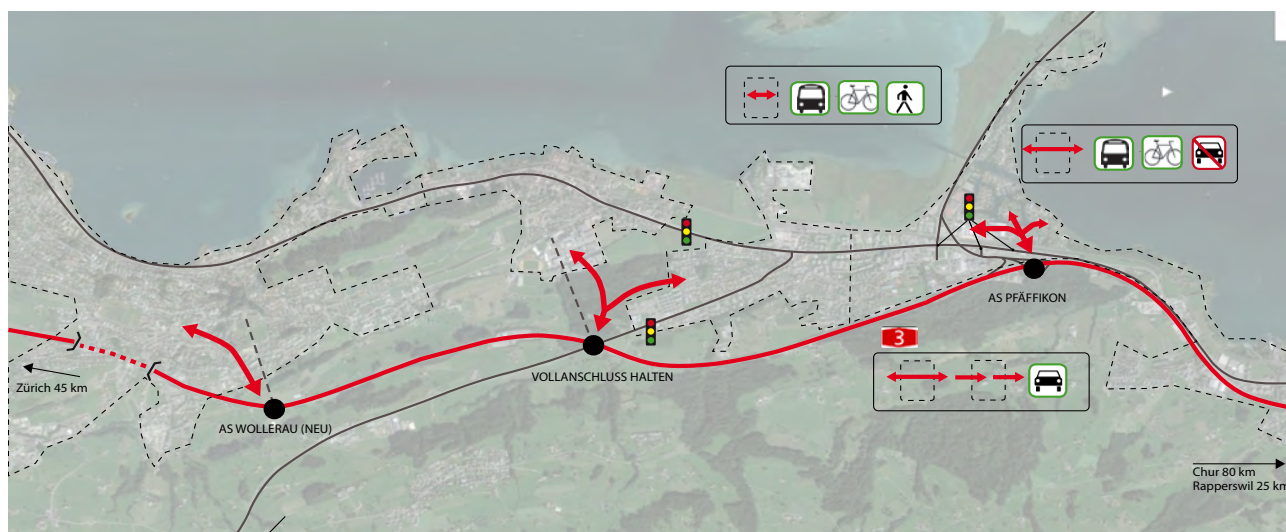
Die bereits geplante direkte Zu- und Abfahrt von der Autobahn 3 zum Gwatt stellt schon eine wesentliche verkehrliche Entlastung der östlichen Churerstrasse und der anliegenden Knoten dar und sollte auf jeden Fall verwirklicht werden.

### 3.2 Zuflussdosierung in das Stadtgebiet Pfäffikon (bis 2020)

Die Verkehrssteuerung durch Zuflussdosierung mit Busschleusen stellt ein zentrales Element der verkehrlichen Optimierung in Pfäffikon dar. Sie bildet den Auftakt des Massnahmenpaketes. Als Zielwert wird die Reduktion der Querschnittsbelastungen auf der Churerstrasse von heute 18.500 DTV auf 15.000 DTV anvisiert. Der seeseitige Durchgangsverkehr (Kantonsstr. 3) soll mittelfristig auf die A3 verlagert werden. Vergleichbare Massnahmen, mit denen das Ortszentrum vom Durchgangsverkehr entlastet wird, sind beispielsweise in Mörtenbach vorzufinden. [Vgl. Bosserhoff 2007, S.11] Die Dosierung

hat das primäre Ziel, störende Verkehre in unsensible Bereiche zu verlagern, die Aufenthaltsqualität der Churerstrasse zu erhöhen, Emissionen im Siedlungsgebiet zu verringern und ihre Barrierewirkung zwischen Ortszentrum, Bahnhof und Zürichsee zu vermindern. Knotenpunkte innerhalb des Orts werden durch belastungsabhängige Steuerung zu Spitzenzeiten entlastet, wodurch der Verkehrsablauf optimiert wird. Des Weiteren wird der Öffentliche Verkehr (ÖV) an den Ortszufahrten mit Busschleusen priorisiert, wodurch Verspätungen der Busse vermieden und Anschlüsse an andere Verkehrsmittel gewährleistet werden können. Die Abbildung zeigt die Standorte

der Zuflussdosierungsanlagen. Details sind dem Anhang zu entnehmen. An diesen Standorten ist eine Priorisierung der Busse möglich und empfehlenswert. Für den vorgesehenen Busbetrieb auf dem Seedamm wäre eine Busschleuse mit Pfortneranlage in Richtung Pfäffikon nur mit erheblichen baulichen Eingriffen möglich und würde in den Spitzenstunden einen erheblichen Rückstau nach Rapperswil zur Folge haben. Deshalb muss die Verkehrsreduzierung auf dem Seedamm mit anderen verkehrlichen Massnahmen (siehe 3.3) organisiert werden. Die wesentlichen Arbeitsschritte für die Realisierung einer Zuflussdosierung sind im Folgenden dargestellt.



#### A. Verkehrserhebungen

- Knotenstrombelastungen an allen kritischen Knotenpunkten innerhalb des Untersuchungsgebiets und allen Randknotenpunkten, die für eine Zuflussdosierung in Frage kommen
- Erhebung des auf das Untersuchungsgebiet bezogenen Quell-/Zielverkehrs und des Durchgangsverkehrs

#### B. Ermittlung der umfeldverträglichen Verkehrsbelastungen in der Ortslage

#### C. Festlegung der anzustrebenden Steuerungsstrategie mit folgenden Alternativen:

- Auslegung der Zuflussdosierung auf die unter Arbeitsschritt 2 ermittelten umfeldverträglichen Verkehrsbelastungen
  - Auslegung der Zuflussdosierung auf die Kapazität des Teilnetzes im Inneren des Untersuchungsgebietes
- D. Ggf. Optimierung der innerörtlichen Lichtsignalsteuerung
- E. Bestimmung geeigneter Standorte für die Pfortneranlage
- F. Verkehrstechnische Planung der Pfortneranlagen
- Gestaltung des Knotenpunktes und der Zuflusstrecke unter Berücksichtigung aller relevanten Verkehrsteilnehmergruppen und insbesondere des ÖPNV
  - Dimensionierung der gewünschten Zuflussmenge
  - Entwicklung eines Steuerungskonzeptes mit verkehrsabhängiger Berücksichtigung der nicht dosierten Verkehrsströme
  - Festlegung geeigneter Betriebszeiten für die Signalprogramme mit Zuflussdosierung
- G. Nachuntersuchung des Verkehrsablaufs

### **3.3 Verkehrsreduzierung Seedamm (ab 2020)**

Mit einer Verkehrsreduzierung auf dem Seedamm kann die Churerstrasse und die Anschlussstelle im Gwatt erheblich entlastet werden. Der Seedamm ist als zweispurige

Strasse mit 24.000 DTV verkehrlich weit über seine Kapazitätsgrenzen hinaus belastet. Der Anteil des überregionalen Durchgangsverkehrs liegt bei ca. 50%. In der abendlichen Spitzenstunde kommt es auf Freienbacher Seite wegen der Lichtsignalanlage in Rapperswil (fungiert wie eine Pfortneranlage für Rapperswil) zu Rückstau-längen von mehreren Kilometern bis auf die Autobahn 3. Neben den verkehrlichen Problemen kommt es zu starken Belastungen der Siedlungsgebiete in Pfäffikon und Rapperswil, sowie der sensiblen Naturräume.

Für eine Verkehrsreduktion auf dem Seedamm kommen mehrere Möglichkeiten in Frage. Beispielsweise kann eine Reduktion des Verkehrs durch eine Vignettenlösung für Anwohner von Freienbach und Rapperswil, einer zeitlichen Limitierung in den Spitzenstunden, einer Mautlösung oder einer Durchfahrtserlaubnis nur ab einem bestimmten Besetzungsgrad erreicht werden. Wirtschaftsverkehre zwischen Rapperswil und Freienbach sowie Einsatzfahrzeuge sollte immer fahren können.

Die beste und auch von den Bürgern akzeptierte Lösung muss in einem interkantonalen Verkehrsversuch gefunden werden. Hierzu

schlagen wir vor, mit der Vignettenlösung in Kombination mit einer zeitlichen Limitierung auf die werktäglichen Spitzenstunden zu beginnen. Die Vignettenberechtigung und die zeitliche Limitierung können dann verändert und angepasst werden, bis sich die erwünschte Verkehrsbelastung einstellt.

Grundsätzlich muss die funktionale Verflechtungen zwischen Freienbach und Rapperswil aufrecht erhalten werden. Dies lässt sich durch eine neue ÖV-Verbindung mit hoher Taktung erreichen und dem Einsatz zusätzlicher Verkehrsmittel wie z.B. Fähren realisieren. Eine direkte Busverbindung zwischen Rapperswil, Gwatt und Pfäffikon Zentrum wird empfohlen. Sie dient vor allem der Erschliessung der verkehrsintensiven Einrichtungen wie dem Seedamm Center, Alpamare und Seedamm Plaza. Im Bereich des Seedamm-Centers bietet sich eine Buspriorisierung an, die den Bus vor dem ausfahrenden Verkehr aus dem Areal in Richtung Churerstrasse durch eine Lichtsignalanlage (LSA) bevorzugt. Die Fortführung der Busverbindung in das Unterdorf würde dieses bisher nicht durch den ÖV erschlossene Areal in das ÖV Netz integrieren. Des Weiteren muss auch dem Radverkehr eine

gute Befahrung des Seedamms ermöglicht werden. Eine direkte Zugverbindung zwischen den beiden Bahnhöfen ist derzeit bereits gegeben.

### 3.4 Umgestaltung Churerstrasse (bis 2025)

Mit der Reduktion des Durchgangsverkehrs auf der Churerstrasse durch die Zuflussdosierungsanlage und die Reduktion des Verkehrs auf dem Seedamm ergibt sich die Möglichkeit, die Strasse verkehrlich umzugestalten und aufzuwerten. Da die verfügbaren Breiten im Strassenverlauf variieren und die Straße unterschiedliche funktionale Abschnitte hat, bietet sich eine Umgestaltung in drei Abschnitten an. Ortseingänge und Abschnittsübergänge sind dabei gestalterisch markiert (Detailplan im Anhang). Der erste Abschnitt umfasst die Umgestaltung des Straßenraumes vom Ortseingang im Westen über den historischen Ortskern bis zum Lavendelkreisel z.B. als Begegnungszone oder als Koexistenzzone. Die Anforderungskriterien hierfür sind größtenteils erfüllt: Die Churerstraße befindet sich innerorts, ist eine Ortsdurchfahrt und es gibt Geschäfte bzw. Potential für deren Ausweitung. Der Straßenraum wird durch unterschiedliche Verkehrsteilnehmer genutzt und die Situati-

on für Fußgänger und Radfahrer ist verbesserungswürdig. Durch das Bahnhofsareal auf der nördlichen und den Ortskern auf der südlichen Seite, besteht ein flächenhafter Querungsbedarf. Aufgrund des nutzbaren Straßenraums sind im betreffenden Abschnitt keine Stellplatzflächen vorgesehen. Insbesondere die nur in geringem Umfang vorhandene Aufenthaltsqualität der Churerstraße wird mit der Einrichtung der Begegnungszone bedeutend verbessert. Die Planung hierfür könnte nach dem Berner Modell erfolgen welches einer prozessorientierten Planungsphilosophie folgt und zunächst hinsichtlich des Geschwindigkeitsprofils und der Klassifizierung ergebnisoffen ist. [SIR 2012, S.10] Der zweite und dritte Abschnitt (Lavendelkreisel bis zum Ortseingang Ost) sieht eine Umgestaltung des Strassenraumes vor, um aktuell bestehende Konflikte der verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu beheben und die räumlichen Qualitäten zu erhöhen. Die Einrichtung eines Fahrrad-



schutzstreifens und die situationsbezogene Begrünung sind dabei die Haupteingriffe.

### 3.5 Zweites Bahnhofsportal und ÖV Hub (bis 2020)

Mit dem Bau eines zweiten Bahnhofsportals mit Bahnhofsvorplatz und Busbahnhof auf der Höhe des Lavendelkreisels, kann die verkehrliche Erreichbarkeit verbessert und dieser von seiner heutigen beengten Situation im Stadtbild sichtbar gemacht werden. Dabei bleibt das alte Bahnhofsportal, das eine bedeutsame Fussgängerverbindung in den Ortskern und zum Zürichsee anbietet, erhalten. Im Betriebsablauf und der Benutzerfreundlichkeit des Umsteigeknotens Pfäffikons kann Komfort, Sicherheit und Barrierefreiheit bedeutend erhöht werden und somit die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden.

Die An- und Abreiseverkehre zum Bahnhof können über den Lavendelkreisel und die Poststraße abgewickelt werden. Damit können weite Teile des Bahnhofsareals verkehrlich beruhigt werden und es ergibt sich die Chance das Bahnhofsareal weitreichend aufzuwerten (siehe 6.2). Durch die Reduktion von Verkehrsflächen können neue Baufelder mit Zürichseeblick gewonnen werden.



Hier ist eine Teilgegenfinanzierungen der Massnahmen um das zweite Bahnhofportal denkbar. Für die Einrichtung eines zweiten Bahnhofsportals mit einer Fussgängerunterführung zu den Gleisen und zum Zürichsee sind nur geringe Eingriffe im Bereich der Schieneninfrastruktur nötig, da die vorhandenen Bahnsteigkanten genutzt werden können. Das Portalsgebäude kann neben den Einrichtungen für den ÖV aufgrund seiner Lagegunst einer kommerziellen Nutzung zugeführt werden.

Der neue Busbahnhof liegt mit einem Bahnhofsvorplatz vor dem Portalsgebäude. Er verfügt über vier Bussteige à zwei Busse und sieht eine Warteposition für zwei weitere Busse vor. Eine zukünftige Ausweitung des ÖPNV ist daher möglich. Der Vorplatz kann die Funktion eines Trittsteins zwischen Zürichsee und Ortskern übernehmen. Verkehrlich bietet er Taxiaufstellflächen und Kiss & Ride Stellplätze an. Park & Ride Stellplätze sind verpflichtend mit Übereignung des neuen Baufeldes an der Churerstrasse in Form einer Tiefgarage vorstellbar (Plan siehe Anhang). Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Churerstrasse zu einem Begegnungsraum wird die Aufenthaltsqualität des Bahnhofsareals für Fußgänger, Rad-

fahrer und Nutzer des öffentlichen Verkehrs verbessert. Der Bahnhof Pfäffikon wird durch die Umgestaltung und Reorganisation zum Eingang und Aushängeschild des Orts. Freiwerdende Verkehrsflächen am Gleisbett können neben baulichen Nutzungen als neue Bahnhofspromenade genutzt werden (Beschreibung siehe 6.2).

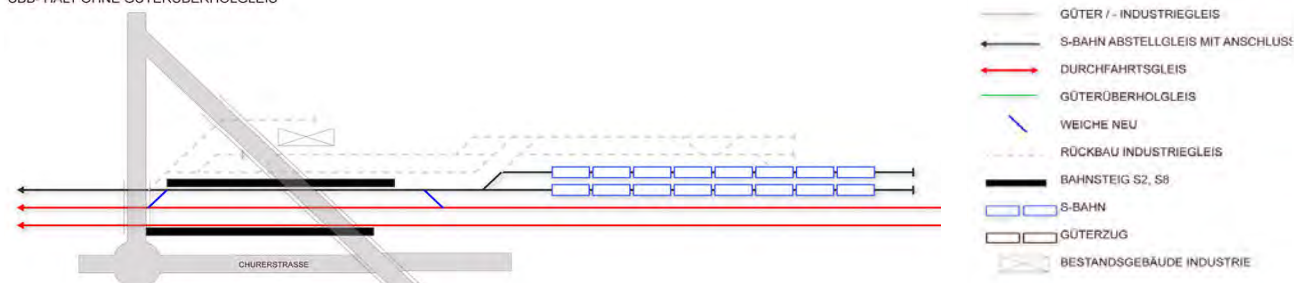
### 3.6 SBB Halt Ost (nach 2025)

Ein S-Bahn Halt in der Hurdener Bucht kann die Zielverkehre zu den publikumsintensiven Nutzungen (Seedamm Center, Alpamare und Seedamm Plaza) im Gwatt reduzieren. Im Falle einer schrittweisen Transformation des Gwatts und der Hurdener Bucht zu einem gemischt genutzten Areal mit Wohn-, Arbeits-, und Einzelhandelsfunktionen kann dessen regionale Erreichbarkeit verbessert werden. Die überschlägigen Rechnungen

zu den möglichen zu realisierenden Bewohner- und Arbeitsplatzzahlen (ca.1000 bzw. ca.900), zeigen das mögliche Verkehrsvermeidungspotential des S-Bahnhalts. Für die Transformation des Gwatt würde die S-Bahn Station zudem einen direkten Standortvorteil bieten. Die anvisierte Transformation der Pfäffiker Bucht ist jedoch nicht von der Realisierung des SBB-Halts abhängig.

Die Einrichtung eines Busses mit hoher Taktdichte und entsprechender Wagengröße (siehe Vorschlag Busverbindung MiV Einschränkung Seedamm) könnte die Erschliessungsfunktion auch übernehmen. Von insulären Verkehrslösungen, wie einer Seilbahn oder einer Tram zwischen Bahnhof Pfäffikon und dem Gwatt sollte abgesehen werden. Diese Lösungen sind kostenintensiv und nur schwer organisatorisch und betrieb-

SBB- HALT OHNE GÜTERÜBERHOLGLEIS



lich in bestehende Strukturen zu integrieren. Der S-Bahn Halt würde in ca. 750m Abstand zum Bahnhof Pfäffikon liegen. Auf Grund der Gegebenheit, dass die S8 auf Höhe des vorgesehenen Halts in den Standby Zustand geht, die Gleisanlagen also vorhanden sind, wird der bauliche Aufwand im Verhältnis zu seinem Nutzen als vertretbar eingeschätzt. Mit dem Transformationsprozess der Bucht könnten industriell genutzte Gleise entfernt werden und an ihrer Stelle neben neuen Nutzungen auch der Bahnsteig angelegt werden. Ein Halt der S2 und S25 ist auch denkbar. Mit einem zweiten Bahnsteig auf der südlichen Seite der Bahntrasse könnten auch die Züge der S-Bahnlinien (S2, S25), die in Richtung Osten verkehren, einen Halt in Pfäffikon Ost anbieten.

Es wurden verschiedene Varianten eines S-Bahn Haltes überprüft. Die Einrichtung eines Halts in Kombination mit einem Güterüberholgleis wurde ebenfalls untersucht. Räumlich und organisatorisch ist dies möglich. Aufgrund der hohen Lärmemissionen auf die angrenzende Wohnnutzung in der Bucht und im Gwatt wurde diese jedoch verworfen und es wird empfohlen einen alternativen Standort außerhalb der Siedlungsbereiche

auf seine Eignung zu prüfen. Die Machbarkeitsstudie ist dem Anhang zu entnehmen.

#### **4. Kosten-Nutzen**

Die sechs erläuterten Maßnahmen zeigen eine Möglichkeit die verkehrlichen Missstände in Pfäffikon zu beheben und neue Gestaltungsspielräume für die Aufwertung der Siedlung und deren Entwicklung zu erhalten. Die Komplexität und der Kostenrahmen der Massnahmen variiert dabei.

Die Zuflussdosierungsanlage und die MiV Einschränkung auf dem Seedamm haben die günstigste Kosten-Nutzen Relation. Beide Massnahmen erfordern verhältnismäßig geringe Investitionen, benötigen keine großen baulichen Eingriffe, sind am Anfang des definierten zeitlichen Horizonts (2020 bis +2030) umzusetzen und versprechen einen großen Nutzen. Das Kosten-Nutzen Verhältnis der Begegnungszone, des zweiten Bahnhofportals mit Bushof und des S-Bahn Halts Pfäffikon Ost ist vergleichsweise geringer. Eine überschlägige Kostenabschätzung, die die Kosten für Planung, Bau und Öffentlichkeitsarbeit ohne spezifische Besonderheiten definiert, ergibt für die sechs

Massnahmen einen Kostenrahmen von ca. 28-35 Millionen Schweizer Franken (Kostenübersicht siehe Anhang). Den nötigen Investitionskosten steht eine erhebliche Verbesserung der Lebensqualität der Bürger Pfäffikons, Kostenminderungen durch verringerte Emissionen, grundstücksbezogene Wertsteigerungen und die Schaffung neuen Baulandes auf ehemaligen Verkehrsflächen gegenüber.

#### **5. Räumliche Idee und Leitbild**

Die Siedlungsentwicklung reagiert in Etappen auf die im Verkehr gewonnen Freiräume. Eine detaillierte Darstellung der Abhängigkeiten ist dem Anhang zu entnehmen. Um die räumlichen Mängel Pfäffikons zu beseitigen, vorhandene Potentiale auszuschöpfen und bei der Komplexität der Aufgabe das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren wurde ein räumliches Leitbild entwickelt. Pfäffikon liegt zwischen zwei großen Freiraumelementen der See- und der Endmoränenlandschaft. See und Seeufer auf der einen Seite, Wald und Berghang auf der anderen. Die Ausprägung des Pfäffikoner Seeufers am Zürichsee ist einzigartig und

daher in seiner Beschaffenheit unbedingt zu erhalten. Verbindendes Element ist der Staldenbach, der aus den Hängen durch den Ortskern in den Zürichsee fließt. Für die räumliche Entwicklung Pfäffikons bilden die zwei Landschaftselemente Ufer und Hang die Leitplanken. Sie sind von Bebauung frei zu halten. Die zu stärkenden räumlichen Qualitäten liegen an den Uferseiten des Ober- und Zürichsees, sowie dem Staldenbach. Innerhalb der Leitplanken kann, wenn die Rahmenbedingungen im Verkehr hergestellt sind, eine Innenverdichtung und Reorganisation der Siedlungsflächen geschehen. Oberthema der räumlichen Entwicklung ist die Querverzahnung von Sied-

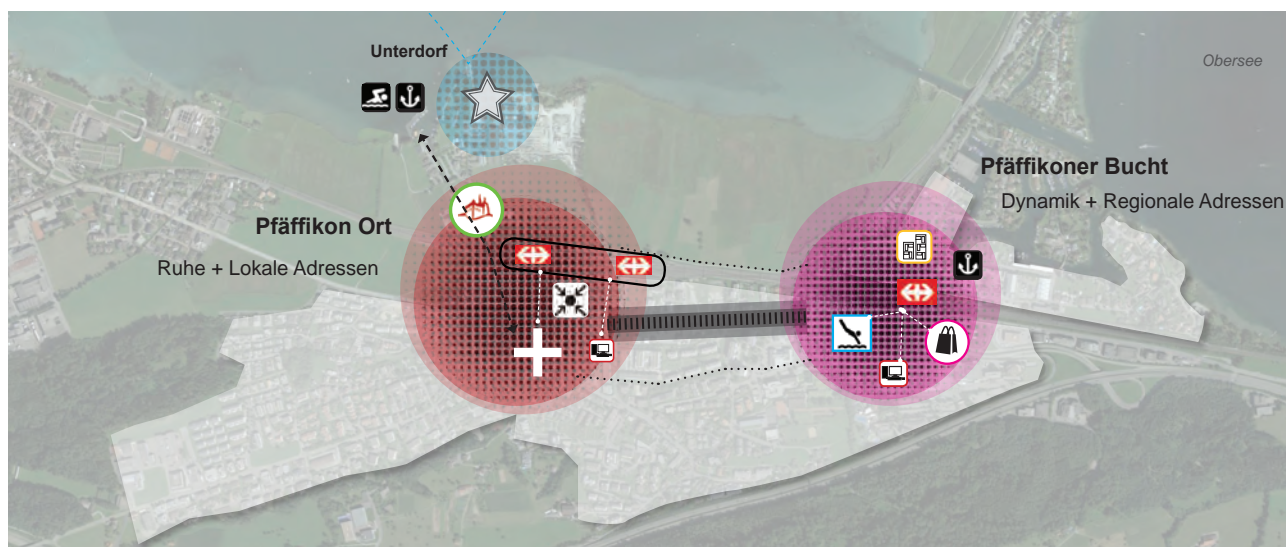
lungskörper und See, um die etablierten Bandstrukturen aus Verkehrsinfrastrukturen zu durchbrechen und das Potential der zwei Seeseiten Pfäffikons zu nutzen. Dabei soll insbesondere die Struktur an öffentlichen Räumen und Wegen verbessert werden und neue identitätsstiftende Aufenthaltsorte geschaffen werden.

Das Leitbild der Entwicklung schlägt zwei verbundene Pole und ein historisches Inlay für Pfäffikon vor. Der erste Pol umfasst den Bereich des heutigen Ortskerns und Bahnhofs. Dieser ist der historische Identifikationsort Pfäffikons. Es ist der Ruhepol für lokale Adressen, soziale Interaktion und die tägliche Nahversorgung. Der Bahnhof soll

in diesem Pol ins Stadtbild geholt werden und im Zusammenspiel mit einem neuen Busbahnhof funktional gestärkt werden. In diesem Zuge kann das Bahnhofsareal neuorganisiert werden und das Potential der Seelage besser genutzt werden. Fusswegeverbindungen sollen in dem gesamten Bereich ausgebaut werden. Die Minderung der Barrierewirkung der Churerstrasse und der Bahntrasse soll die Erreichbarkeit des Zürichsees erleichtern und einen fussgängerfreundlichen Bereich zwischen Zürichsee, Bahnhof und Ortskern herstellen.

Der zweite Pol, die Pfäffikoner Bucht, liegt im Gwatt und der Hurdener Bucht. Dieser Pol soll räumlich-funktional transformiert werden und das Flächenpotential genutzt werden. Eine räumliche Aufwertung durch die Verminderung der Verkehrsflächen, deren Barrieren, die Anbindung an die Bucht und eine neue Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten und Einkaufen soll diesen Pol wieder stärker an Pfäffikon binden. Dabei soll die regionale Ausstrahlung des Ortes mit seiner Dynamik gewahrt bleiben und um lokale Nutzungen ergänzt werden.

Verbunden sind die zwei Pole mit einer umgestalteten und qualitativ aufgewerteten Churerstrasse. Ein „Inlay“ am Seeufer bil-



det das Unterdorf, dessen Ensemble aus Schloss, Hof und historischen Gebäuden als sichtbare Insel im Grünen am Zürichsee erhalten werden soll.

## 6. Vertiefungen

### 6.1 Vertiefung Pfäffikoner Bucht

Das Gwatt und die Hurdener Bucht kann wohl als Pfäffikons größter Möglichkeitsraum beschrieben werden. Die Lagegunst des Ortes zwischen Waldhang und Bucht mit Zürichseeblick ist außerordentlich. Die Verkehrsinfrastrukturen, die den gesamten Betrachtungsraum zerschneiden, die hohe Anzahl an Verkehrsflächen (ca. 70%) und das autoorientierte Umfeld um die Großnutzer wie Baumarkt und Shopping Center, entbehrt jedoch jeglicher räumlichen Kohärenz und Qualität. Mit einer Reduktion der Verkehrsflächen und einer Vereinfachung des Autobahnanschlusses können in diesem Bereich große Entwicklungsreserven für eine Innenverdichtung mobilisiert werden. Wie im Leitbild (siehe Kap.5) beschrieben, kann in der Pfäffikoner Bucht eine neue Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten und Einzelhandel etabliert werden. Dabei besteht die Chance das Gwatt und die Bucht räumlich miteinander zu verzahnen und die

Qualität der Wasserlage für das Gebiet zu erschließen.

Die in Etappen organisierte Transformationsstrategie des Areals basiert auf einer Optimierung der Verkehrsführung, bei Berücksichtigung der bereits geplanten Massnahmen und notwendig werdender Modernisierungen an der vorhandenen Bausubstanz. Um die verkehrliche Funktionalität in allen Etappen zu gewährleisten, wurden die Veränderungen an der Verkehrsführung überprüft und eine Abschätzung der entstehenden Verkehre durchgeführt.

Die Abschätzung dient der Darstellung der Verkehrsführung sowie der Überprüfung der Belastung des Strassennetzes auf den jeweiligen Abschnitten im gegebenen Netzstatus. Für die Verkehrserzeugung wird von gängigen Wegehäufigkeiten ausgegangen. [vgl. Bosserhoff 2000, S. 80 ].

- Spezifische Wegehäufigkeit Wohnen: 3,5 Wege/ 50m<sup>2</sup> BGF
- Büro: 3,4 Wege/ 45m<sup>2</sup> BGF

Wegehäufigkeiten für verkehrsentensive Einrichtungen wie z.B. Einkaufszentren errechnen sich nach der Weisung für Ver-

kehrsentensive Einrichtungen des Kantons Schwyz und gängigen spezifischen Verkehrspotentialen von 10 Fahrten/Parkplatz/Tag.

- Der Modalsplit und Besetzungsgrad des motorisierten Individualverkehrs wird mit 70% für Einkaufen und 50% für übrige Nutzungen angenommen, während der durchschnittliche Besetzungsgrad 1,2 beträgt.
- Die Grundbelastungen auf der Churerstraße und dem Seedamm gehen von genannten Verkehrssteuerungsmaßnahmen wie Zuflussdosierung auf 15.000 DTV auf der Churerstraße und 50% Verkehrsreduktion durch Nutzungseinschränkung auf dem Seedamm aus.

Diese Eingriffe werden zugleich als Voraussetzung für die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur im Vertiefungsbereich gesehen. Die Etappierung inklusive Verkehrsuntersuchung ist dem Anhang zu entnehmen.

#### 6.1.1 Umsetzung Phase 1 bis 2020

Durch die direkte Zu- und Abfahrt von der A3 aus und in Richtung Osten zum Gwatt kann in der ersten Phase der im Ortsbild unmassstäbliche Flyover über der Churer-

straße zurückgebaut werden. Im gleichen Zug kann der Schweizer Hof Kreisel zu einer Lichtsignal gesteuerten (LSA) Kreuzung umgestaltet werden. Die Verkehrsbeziehungen ins Gwatt werden erleichtert. Durch den Rückbau der Verkehrsinfrastrukturen können neue Baufelder erschlossen werden.

Weitere Schritte:

- Verlagerung des Baumarkts ins besser erschlossene Gwatt: Entlastung der Chureerstrasse
- Einrichtung Parkhaus 1 im Gwatt: Reduktion der Flächen für Parkplätze, Lärmschutz zur A3
- Umwidmung des östlichen Industrieareals in der Hurdener Bucht zur Wohnnutzung mit Seeblick
- Tauschoperation: Logistikflächen nach

z.B. Feusisberg, neue Mischnutzung Verkehrsbild: Durch die Verkehrssteuerungsmassnahmen (Zuflussdosierungsanlage und MiV Einschränkung auf dem Seedamm) befinden sich die neuen Streckenbelastungen deutlich unter den aktuellen Werten. Die Verkehrsbelastungen durch neue Nutzungen in der ersten Phase betragen 967 MIV- Fahrten von / zu Verkehrszelle 1, 1 Fahrt von / zu Verkehrszelle 2 und 5095 Fahrten von / zu Verkehrszelle 3. Die geringe Verkehrsbelastung durch Verkehrszelle 2 ergibt sich aus dem Saldo des verlegten Baumarkts.

### 6.1.2 Umsetzung Phase 2 bis 2025

Mit dem Rückbau der Auffahrt von der Churerstrasse auf die A3 wird der Anschlusspunkt vereinfacht und ein neues Baufeld

gewonnen werden. Die Baufelddimensionierung berücksichtigt an dieser Stelle den geplanten Supermarkt. Die Verkehre von der Churerstrasse (Verkehrszelle 3) in Richtung A3 fließen bis zur Einrichtung einer neuen bzw. umgestaltet Auffahrt in der Phase 3 über die LSA-Kreuzung am Schweizer Hof (Phase2) und die vorhandene Seedamm-Hochbrücke ab.

Weitere Schritte:

- Meilenstein: Modernisierung des Alpa-mare (BJ 1977, Teilmodernisierungen 2005)
- Einrichtung Parkhaus 2 im Gwatt: Reduktion der Flächen für Parkplätze, Lärmschutz zur A3
- Umwidmung des zentralen Industrieareals in der Hurdener Bucht zur Wohnnut-



zung mit Seeblick

- Tauschoperation: Verlegung des Kulturzentrums von der rückwärtigen Autobahnlage in die Bucht

Verkehrsbild: Grossteile des motorisierten Verkehrs fließen über den nahegelegenen Autobahnanschluss und aufgrund der sehr guten ÖV-Erschließung von Freienbach über die A3 ab. Die Kapazitäten der Brückenauffahrt und der Kreuzung sind mit durchschnittlichen Belastungen im Bereich von 3000 Fahrzeugen gegeben.

### 6.1.3 Phase 3 bis nach 2030

In der dritten Phase wird der Endzustand der erwünschten verkehrlichen Entflechtung im Gwatt erreicht. Die vorhandenen Flächenreserven können genutzt und eine neue räumliche Qualität im Osten Pfäffikons geschaffen werden.

Um die Churerstrasse weiter zu entlasten wird ein Direktanschluss aus dem Gwatt auf die A3 angeboten. Damit fließen die Verkehre zwischen dem Gwatt und der A3 nicht mehr über die Churerstrasse. Abhängig von den Erfahrungen mit der MiV Einschränkung auf dem Seedamm und der Minderung bzw. Verlagerung des Durchgangsverkehrs könnte die Seedamm-Hochbrücke zurückgebaut

werden. Zeitlicher Ausgangspunkt für diese Entscheidung könnte ein anstehender Modernisierungstermin sein. Die Brücke wurde in den 1970er Jahren gebaut. Dem Modernisierungszyklus einer solcher Infrastruktur entsprechend ist damit zu rechnen, dass bis 2030 eine umfassende Modernisierung vorzunehmen ist. Mit dem Rückbau kann zum Einen eine ehemals raumgreifende Barriere zwischen Wasser und Siedlung aufgehoben werden, zum Anderen werden große Flächen in hochwertiger Lage für die Sied-

lungsentwicklung frei. Dem Seedamm Plaza kann die Möglichkeit gegeben werden seine Vergrößerungspläne in prominenter Hafenlage nebst Kulturzentrum umzusetzen. Für das Seedamm Center besteht die Chance einer räumlichen Erneuerung (BJ 1974/85) und Ausweitung, sowie die Positionierung in einem räumlich hochwertigen Umfeld.

Weitere Schritte:

- Neues Baufeld auf ehemaliger Seedamm-Hochbrücke für Mischnutzungen



- Einrichtung einer Fussgängerbrücke zwischen Gwatt und Bucht, mögliche Erschliessungsfunktion für SBB Halt
- Möglichkeit: Einrichtung S-Bahn Halt Ost in Kombination mit P+R Stellplätzen, P+R Standort im Bahnhofsareal, sowie die Churerstrasse wird entlastet

Verkehrsbild: Der Rückbau der Seedamm-Hochbrücke kann aufgrund der verkehrlichen Einschränkung auf dem Seedamm und lediglich 1791 neuen Fahrten / Tag aus Verkehrszelle 1 vollzogen werden. Die Belastungszahlen zeigen, dass trotz des Baus verkehrsintensiver Nutzungen kaum neue Binnenverkehre entstehen, die den Siedlungsbereich belasten. Beispielsweise umfasst der zusätzliche Motorisierte Individualverkehr auf dem westlichen Abschnitt der Churerstrasse durchschnittlich nur rund 850 Fahrten pro Tag.

Der Fokus im ÖV soll, wie bereits erwähnt auf die bestehenden Systeme (S-Bahn und Bus) beschränkt werden. Daher ist die Sicherung der Baulinie der Umfahrung für sonstige ÖV Angebote nicht von Nutzen. Eine eventuelle Bahnüberwerfung vor dem Seedamm Plaza (Verbindung Rapperwil-Schwyz) ist technisch kaum realisierbar und

wird bei allen Bemühungen überdimensionierte Infrastrukturen aus dem Ortsbild zu entfernen kritisch gesehen.

### **Bilanz Pfäffikoner Bucht**

*Der Testentwurf zeigt, dass in der Pfäffikoner Bucht ca. 11,5ha Bauland zur Verfügung stehen und 180.000m<sup>2</sup> Brutto Geschossfläche realisiert werden können. Das gemischt genutzte Gebiet kann in seiner letzten Ausbaustufe Platz für über 1000 Einwohner und ca. 900 Arbeitsplätze bieten. Damit kann Pfäffikons Siedlungsentwicklung eine nachhaltige und auf Innenverdichtung bezogene Perspektive gegeben werden. Der Siedlungsdruck auf schützenswerte, unversiegelte oder unerschlossene Flächen kann reduziert werden.*

### **6.2 Vertiefung Bahnhof**

Mit der Einrichtung eines zweiten Bahnhofportals in Kombination mit einem Busbahnhof und Bahnhofvorplatzes auf der Höhe des Lavendelkreises, kann die beengte heutige Situation entschärft werden. Der Bahnhof ist verkehrlich besser zu erreichen und im Stadtbild wieder sichtbar. Das Areal um den historischen Bahnhof wird verkehrlich entlastet. Weitere Verkehrliche Details sind dem Maßnahmenbeschrieb zu entnehmen (Kap.

3.5). Für die vom Verkehr befreiten Flächen entlang der Gleisanlagen besteht die Chance der Nutzung als Baufeld in Kombination mit der Einrichtung einer repräsentativen Bahnhofspromenade, dem Schaufenster Pfäffikon (Detailplan siehe Anhang). Städtebaulich kann mit alternierenden Bauhöhen in der ersten und zweiten Hausreihe Sorge getragen werden, dass die Lage mit Zürichseeblick optimal genutzt wird (Schnitt siehe Anhang). In den Erdgeschosszonen sind belebende gastronomische Nutzungen, kleine Einzelhändler wie auch Büros denkbar. Die Neubauten respektieren die Sichtbeziehungen zum Zürichsee und schaffen kleine Plätze auf der Promenade. Die historischen Bahngelände könnten für Kultur oder Gastronomie umgenutzt werden und einen identitätsstiftenden Ankerpunkt bilden.



Mit der Einrichtung des neuen Bahnhofportals müsste ein neuer Standort für das Baubetriebsgebäude der SBB gefunden werden. Das nicht mehr für den Personenverkehr genutzte Gleis 1 würde somit obsolet werden und es bestünde die Option es als Panoramaradweg in die Bahnhofspromenade zu integrieren. Mit den neu geschaffenen Baufeldern ist eine Teilfinanzierung des Bushofs etc. denkbar. Die P&R Stellplätze in dem projektierten SBB Parkhaus (möglicherweise reduziert durch die P&R Stellplätze am S-Bahn Halt Pfäffikon Ost) sollen mit dem Neubau an der Churerstrasse in einer Tiefgarage untergebracht werden.

## 7. Aussichten und nächste mögliche Schritte

Das bipolar angelegte, vereinfachte Bild der Entwicklungsperspektive versinnbildlicht nicht zuletzt die Möglichkeit, sowohl in kleinen und raschen Schritten, als auch in zeitlich und räumlich weiter gefassten, ggf. strategisch ausgerichteten Schritten Entwicklungen anzugehen. Insgesamt ergibt sich damit ein Spannungsfeld von Aktionsmöglichkeiten von Ruhe bis Dynamik.

Von besonderer Bedeutung für einen Impuls oder Auftakt wird voraussichtlich der Faktor Zeit sein.

Die zentrale Frage lautet daher, welche Anlässe, die eine planvolle Vorgehensweise auslösen könnten sind in den kommenden Jahren zu erwarten und wie könnte und sollte man sich planerisch darauf vorbereiten?

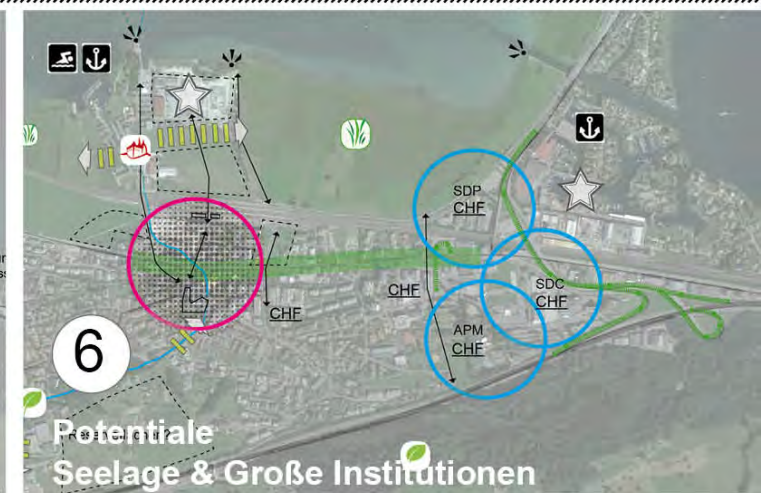
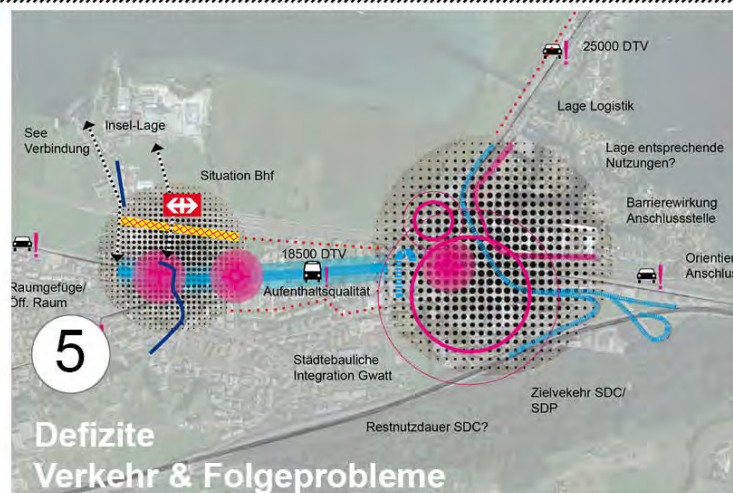
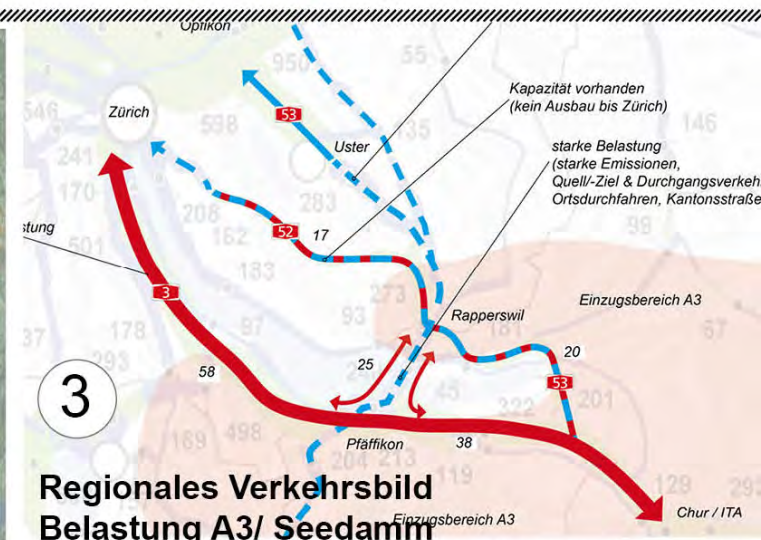
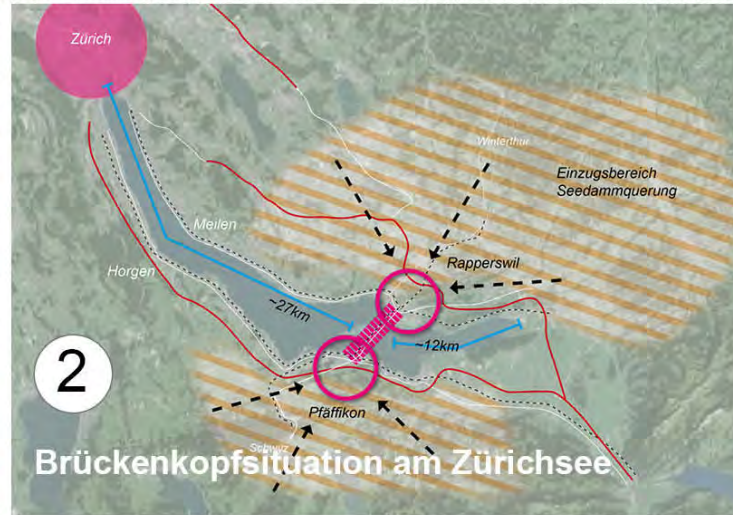
Unser Testplanungsentwurf hat eine mögliche Strategie aufgezeigt, die Verkehrsprobleme Pfäffikons zu beheben und eine Perspektive für die weitere Siedlungsentwicklung Pfäffikons entwickelt. Die teilweise raumgreifenden und über Kantonsgrenzen reichenden Überlegungen zeigen das Ausmass und den Umfang der heutigen Problemkonstellation. Die daraus erwachsende Dringlichkeit zur Handlung ist groß. Für ein erfolgreiches Vorgehen ist eine sorgfältige Kommunikation und ein abgestimmtes Vorgehen aller betroffenen Gemeinden über Kantonsgrenzen hinweg notwendig. Auf Grund der komplexen Zusammenhänge müssen sich die verantwortlichen Akteure aber bewusst sein, dass eine in sich schlüssige Verbesserung der Situation in Pfäffikon nur mit einer konsistenten Lösung

der Verkehrsprobleme zu erreichen ist. Die Reduktion der Verkehrsmenge auf dem Seedamm, wie auch eine Zuflussdosierung für die Churerstrasse, werden dabei eine Schlüsselrolle spielen. Beide Massnahmen sind mit verhältnismässig geringem monetären und baulichen Aufwand verbunden. Sie sind keine in Beton gegossenen Grosslösungen, wie ein Umfahrungstunnel. Im Gegenteil, ihre Wirkung lässt sich in Phasen untersuchen, testen und optimieren, womit Anpassungen möglich sind. Entscheidend ist die Bekenntnis und der Mut der politisch Verantwortlichen, sowie der Akteure und Nutzer die aktuell nachteilige Situation in Pfäffikon und Rapperwil entscheidend verbessern zu wollen. Im Sinne der Strategie der Anlässe ist es denkbar, anstehende Routineaufgaben, wie Sanierungen oder Modernisierungen, an Verkehrsinfrastrukturen und Bauwerken als Kick-off für den Eingriff in einem größeren Raum zu nutzen. Im Vorfeld der Durchführung der routinemässigen Aufgaben sind die beteiligten bzw. betroffenen Akteure im Umfeld zu aktivieren und in den Planungsprozess miteinzubinden. Nur so können Synergieeffekte und entstehende Möglichkeiten in der Siedlungsentwicklung optimal genutzt werden.



# 8. Anhang

## Lagebeurteilung



### Freiraumelemente Ufer, Hang & Staldenbach

**Uferzone Pfäffikon**  
*bestehende, hochwertige  
Uferpromenade*

*hochwertige, prägende  
Freiraumstrukturen*

**Uferband**

**Uferband**

Unterdorf

Bahnhof

Scheune

Ortszentrum mit Platz



*potentielle Uferpromenade*

*offener Landschaftsraum  
zwischen Siedlungsflächen*

**Grünzug Staldenbach**

**Waldband an Hangflanke**

Legende

-  Bestehender Identifikationsort
-  Potential Identifikationsort

# Leitbild Zwei verbunden Pole

Zürichsee

Obersee

Unterdorf



Pfäffikon Ort

Ruhe + Lokale Adressen



Pfäffikoner Bucht

Dynamik + Regionale Adressen

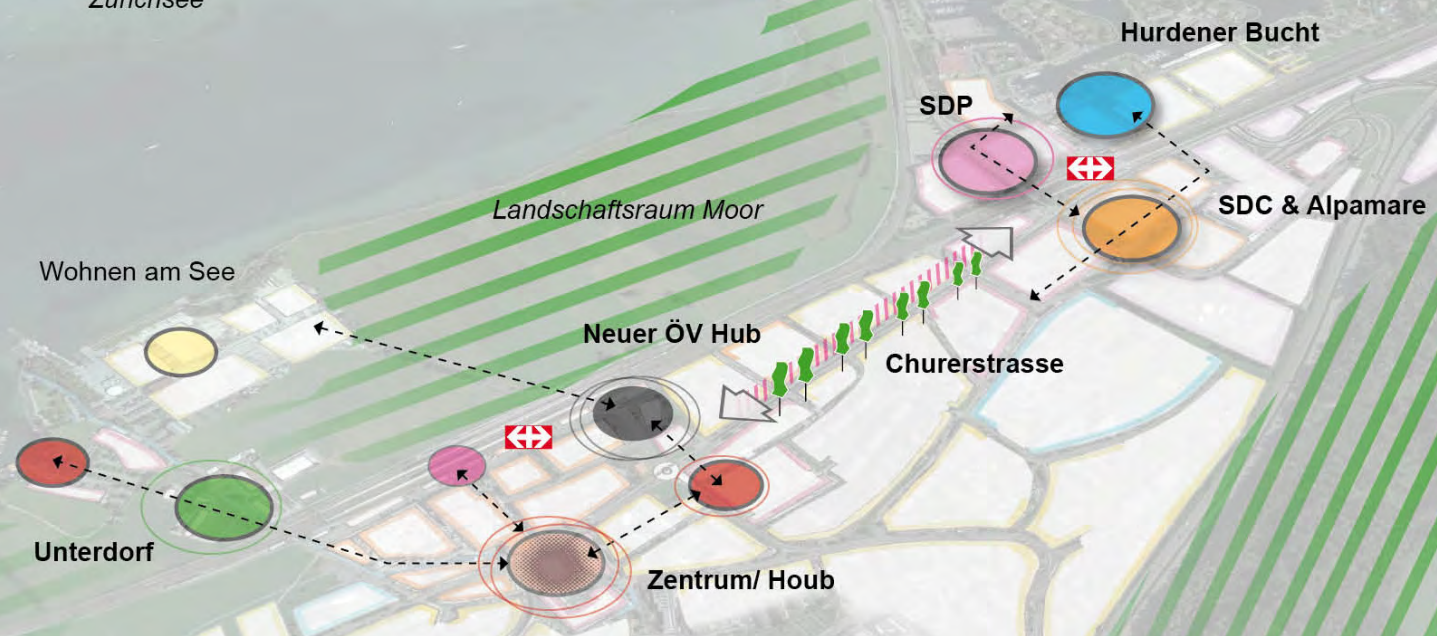


Rapperswil

Obersee

Zürichsee

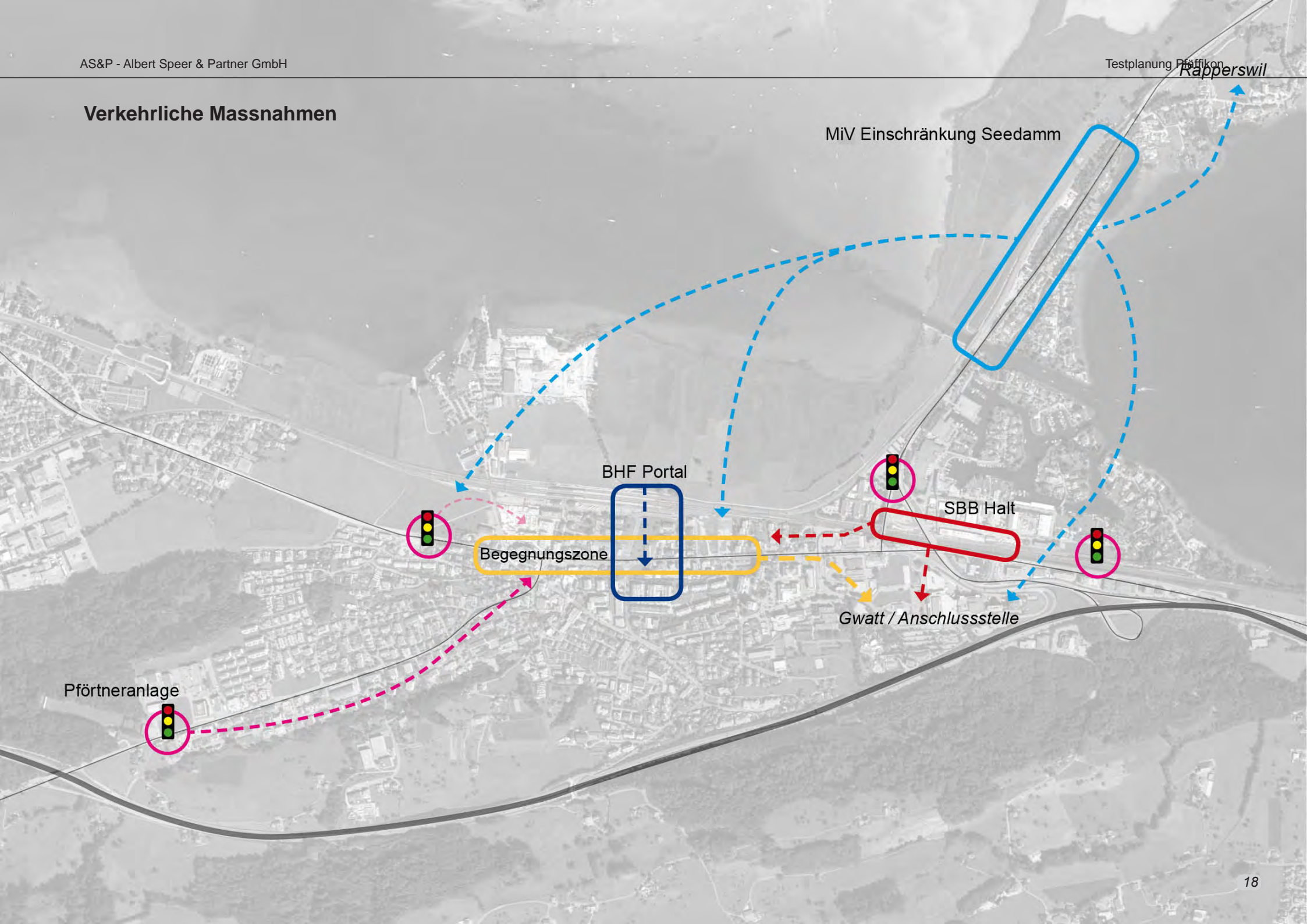
## Räumliche Struktur



# Dualität Pfäffikons

bewahrend & zukunftsorientiert

# Verkehrliche Massnahmen



MiV Einschränkung Seedamm

BHF Portal

Begegnungszone

SBB Halt

Gwatt / Anschlussstelle

Pförtneranlage

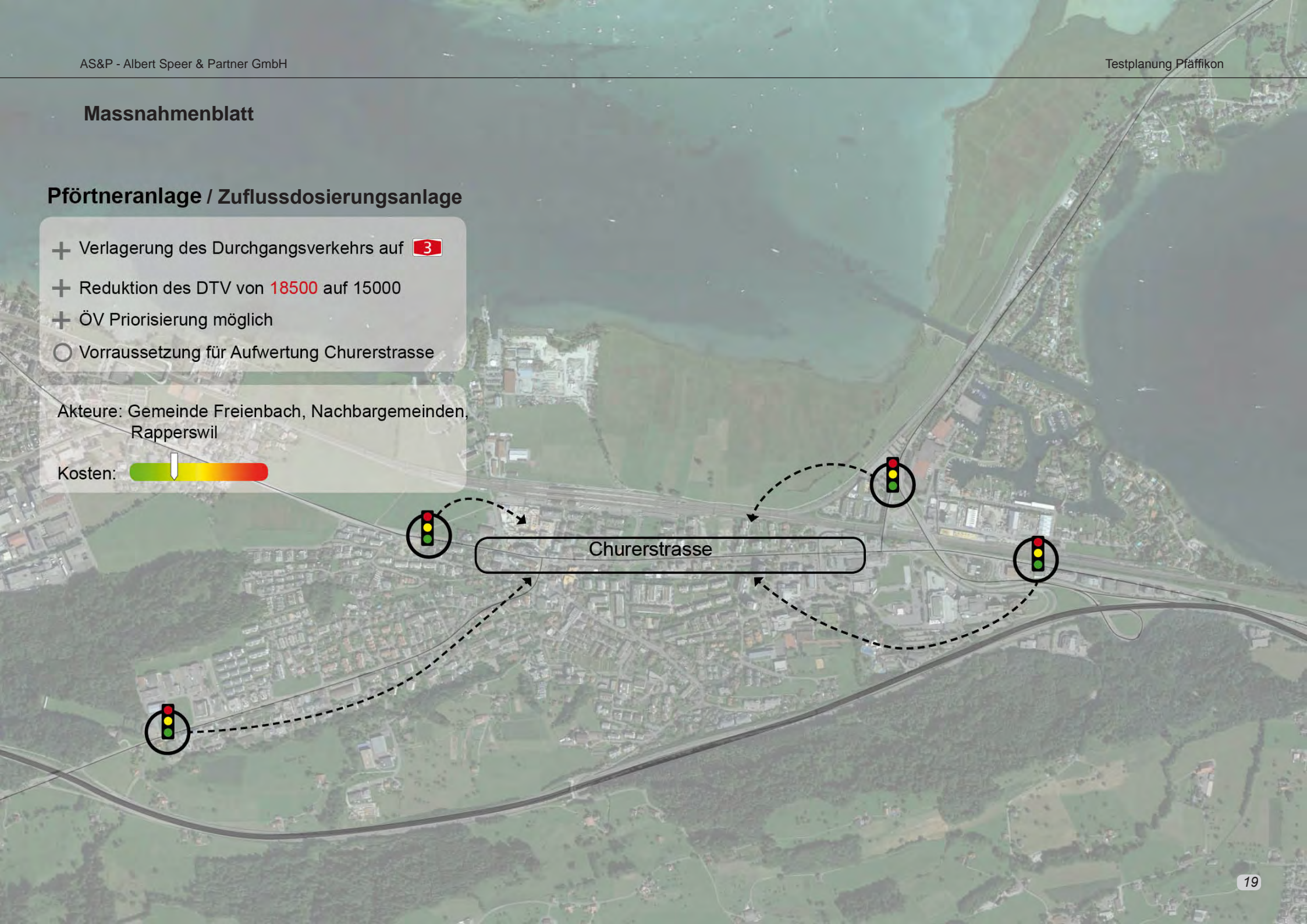
## Massnahmenblatt

### Pförtneranlage / Zuflussdosierungsanlage

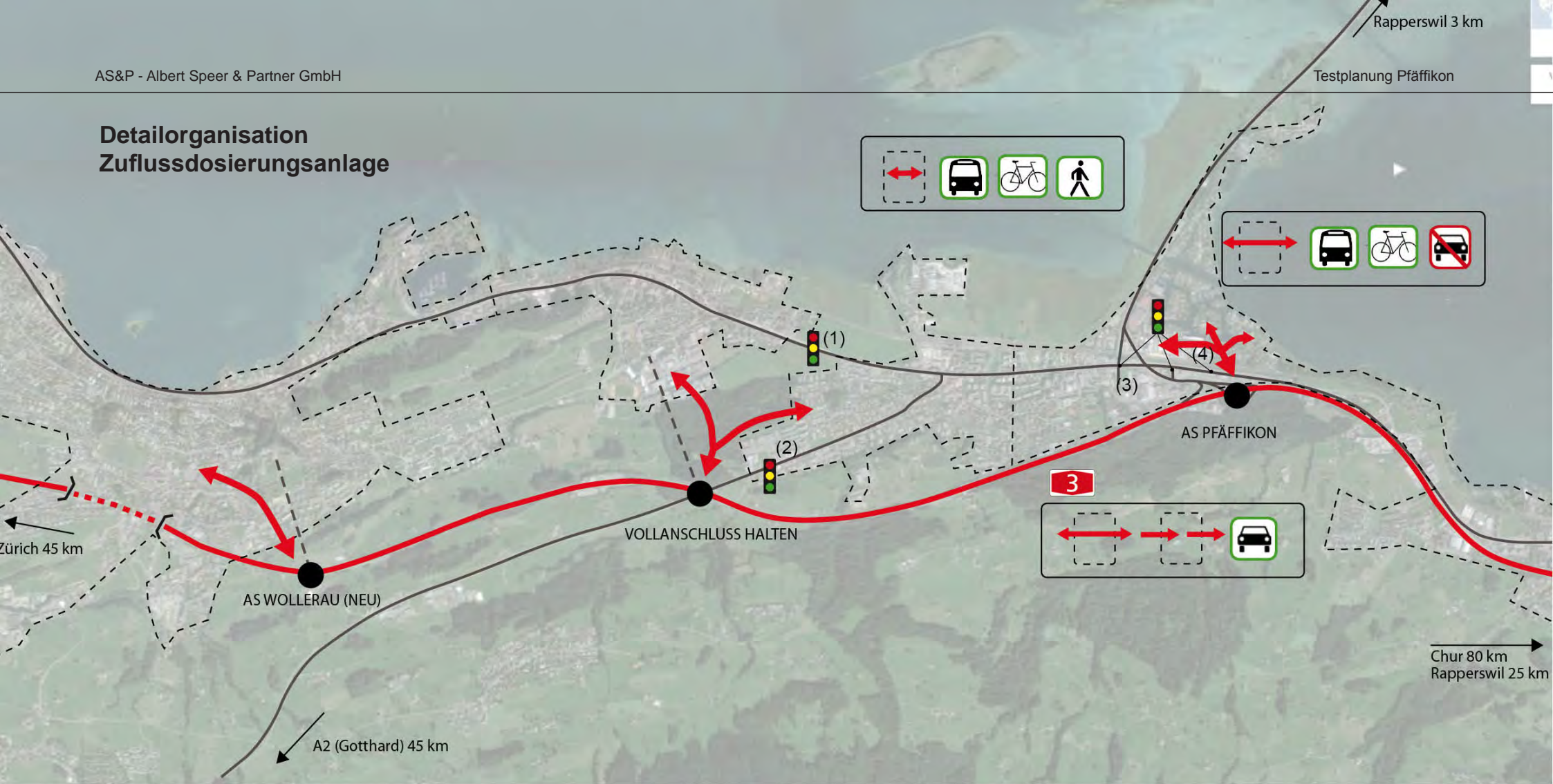
- + Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf **3**
- + Reduktion des DTV von **18500** auf 15000
- + ÖV Priorisierung möglich
- Voraussetzung für Aufwertung Churerstrasse

Akteure: Gemeinde Freienbach, Nachbargemeinden, Rapperswil

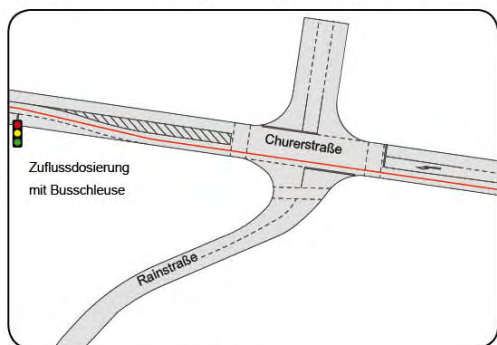
Kosten: 



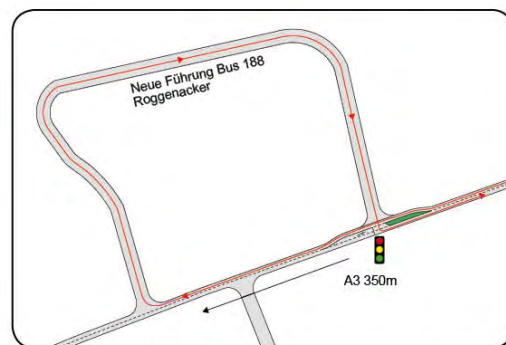
# Detailorganisation Zuflussdosierungsanlage



## Zuflussdosierung / Buspriorisierung

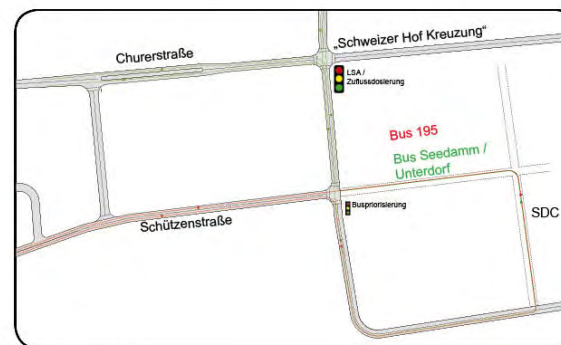


(1) Churerstraße West

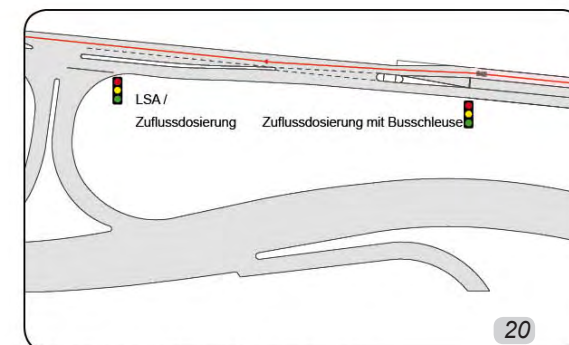


(2) Schindellegistraße / Roggenacker

\*ggf. Standstreifenfreigabe A3



(3) Gwatt



(4) Ortseinfahrt Churerstraße

## Massnahmenblatt

### MiV Einschränkung Seedamm

- + Reduktion des Durchgangsverkehrs
- + Senkung der 25000 DTV um 25-50%
- + Verkehrsentslastung Pfäffikon
  - Zentrum & Churerstr.
  - Anschluss Seedamm **3**
- + Verkehrsentslastung Rapperswil
  - Altstadt/ Bahnhofsbereich
  - Zubringer **17 15 8**
- + Freigabe Entwicklungspotential Gwatt - Bucht
- + Möglicher Rückbau Hochstrasse
- + Entlastung Naturschutzgebiet
- + Seedamm als gemeinsames Erholungsgebiet
- + Regionale Verkehrshierarchisierung

Abhängigkeit: Interkantonale Koop, ÖV Maßnahmen

Akteure: Kanton Schwyz & St. Gallen,  
Freienbach, Rapperswil-Jona

Kosten: 





## Massnahmenblatt

### Begegnungszone & Umgestaltung Churerstrasse

- + Erhöhung der Verkehrssicherheit
- + Erhöhung der Attraktivität für LV
- + Erleichterte Strassenquerung
- + Steigerung Aufenthaltsqualität
- + Stärkung Churerstr. als Einkaufsstrasse
- + Stärkung Verbindung Zentrum - Gwatt

Abhängigkeit: Pförtneranlage

Akteure: Gemeinde Freienbach, Anlieger, LV Vertreter

Kosten: 



Churerstrasse

## Massnahmenblatt

### 2. Bahnhofportal

- + Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit & Erhöhung der Zentralität des Bahnhofs
- + Flächen für intermodale Verflechtung
  - Bus & Taxi
  - P+R
  - Drop-off
- + Kein Eingriff in die Gleisinfrastruktur nötig
- + Repräsentativer Vorplatz
- + Verkehrliche Beruhigung & Aufwertung des Bahnhofsviertels

Abhängigkeit: -

Akteure: Gemeinde Freienbach, SBB, Grundstückseigentümer

Kosten: 



## Massnahmenblatt

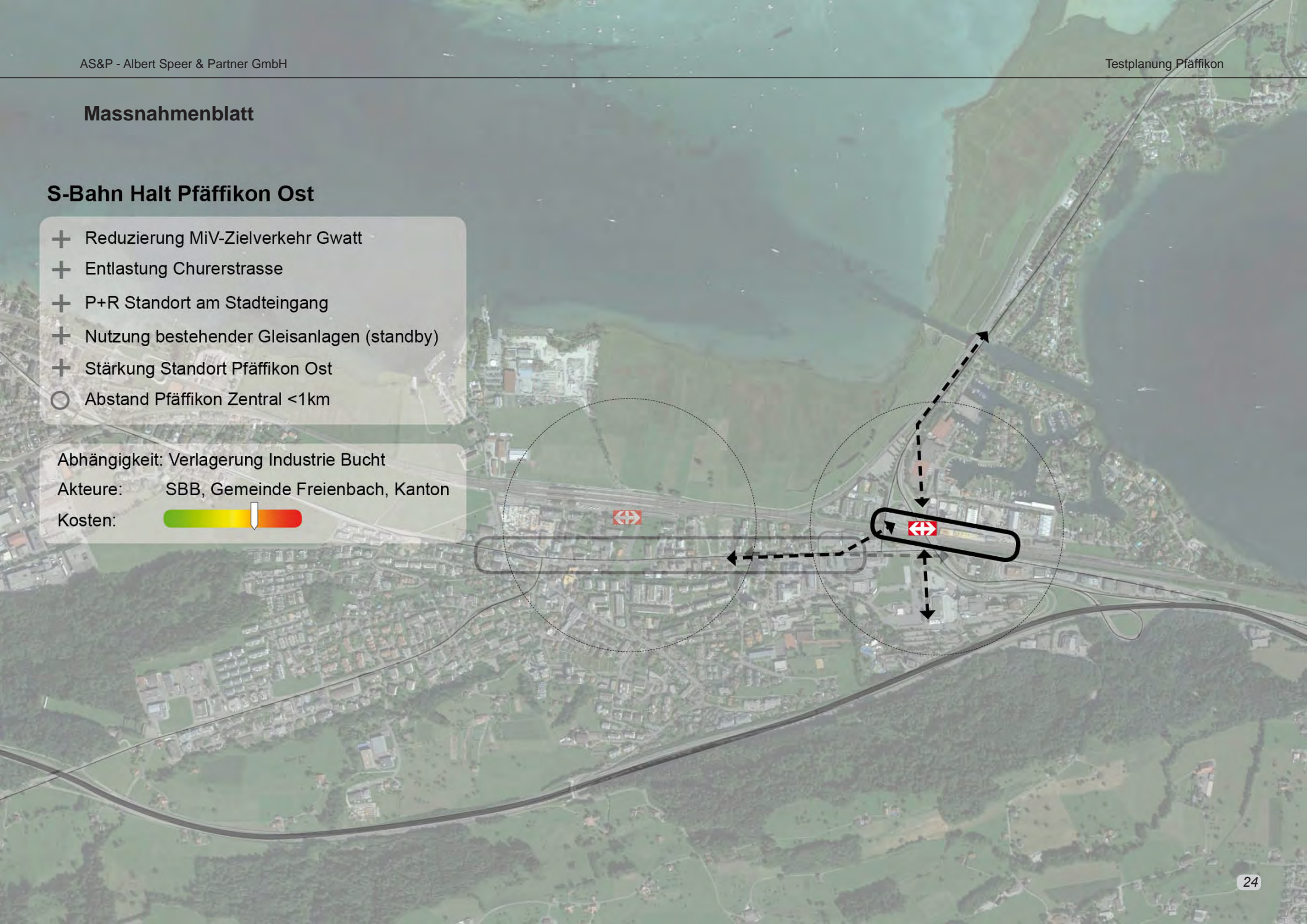
### S-Bahn Halt Pfäffikon Ost

- + Reduzierung MiV-Zielverkehr Gwatt
- + Entlastung Churerstrasse
- + P+R Standort am Stadteingang
- + Nutzung bestehender Gleisanlagen (standby)
- + Stärkung Standort Pfäffikon Ost
- Abstand Pfäffikon Zentral <1km

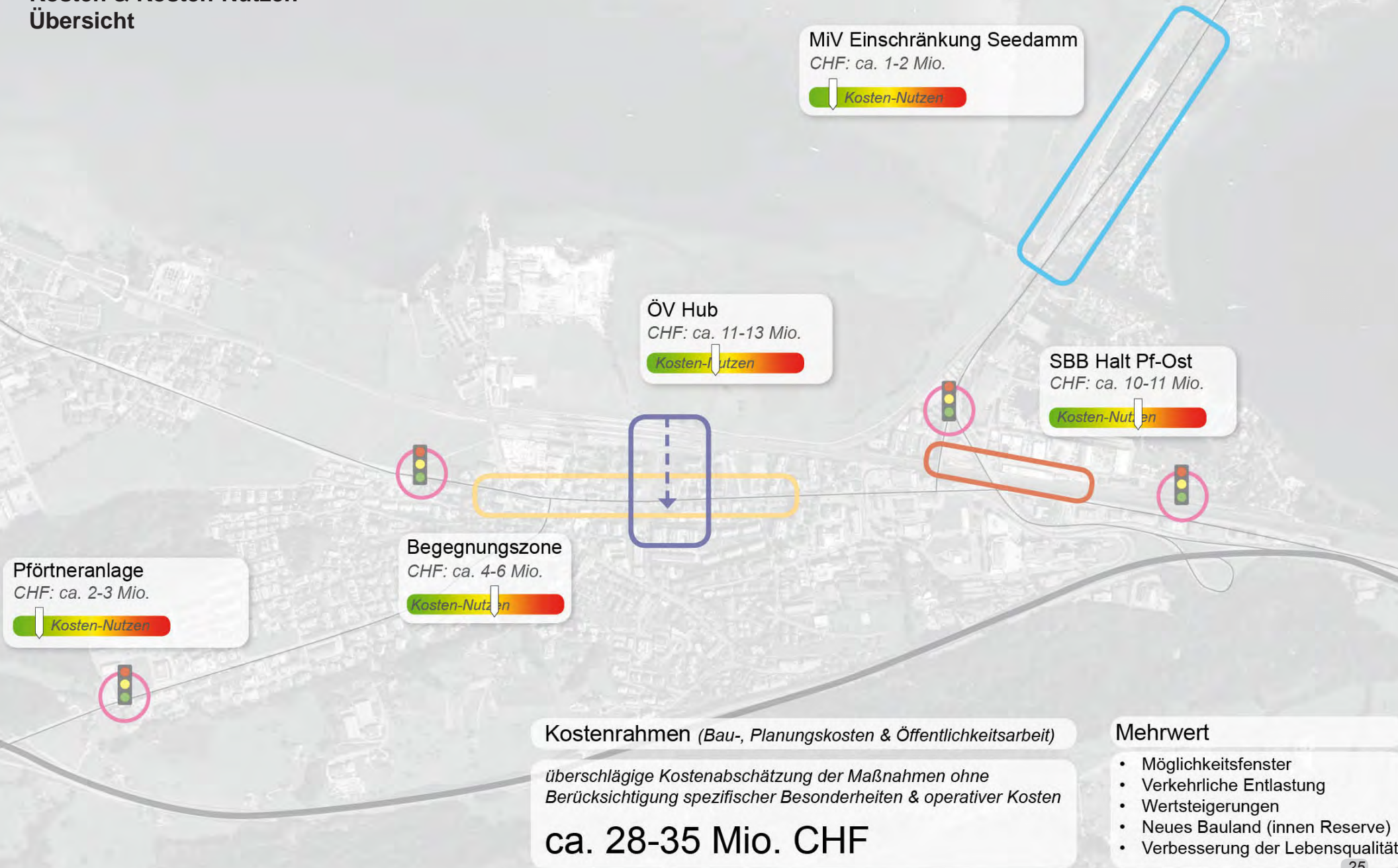
Abhängigkeit: Verlagerung Industrie Bucht

Akteure: SBB, Gemeinde Freienbach, Kanton

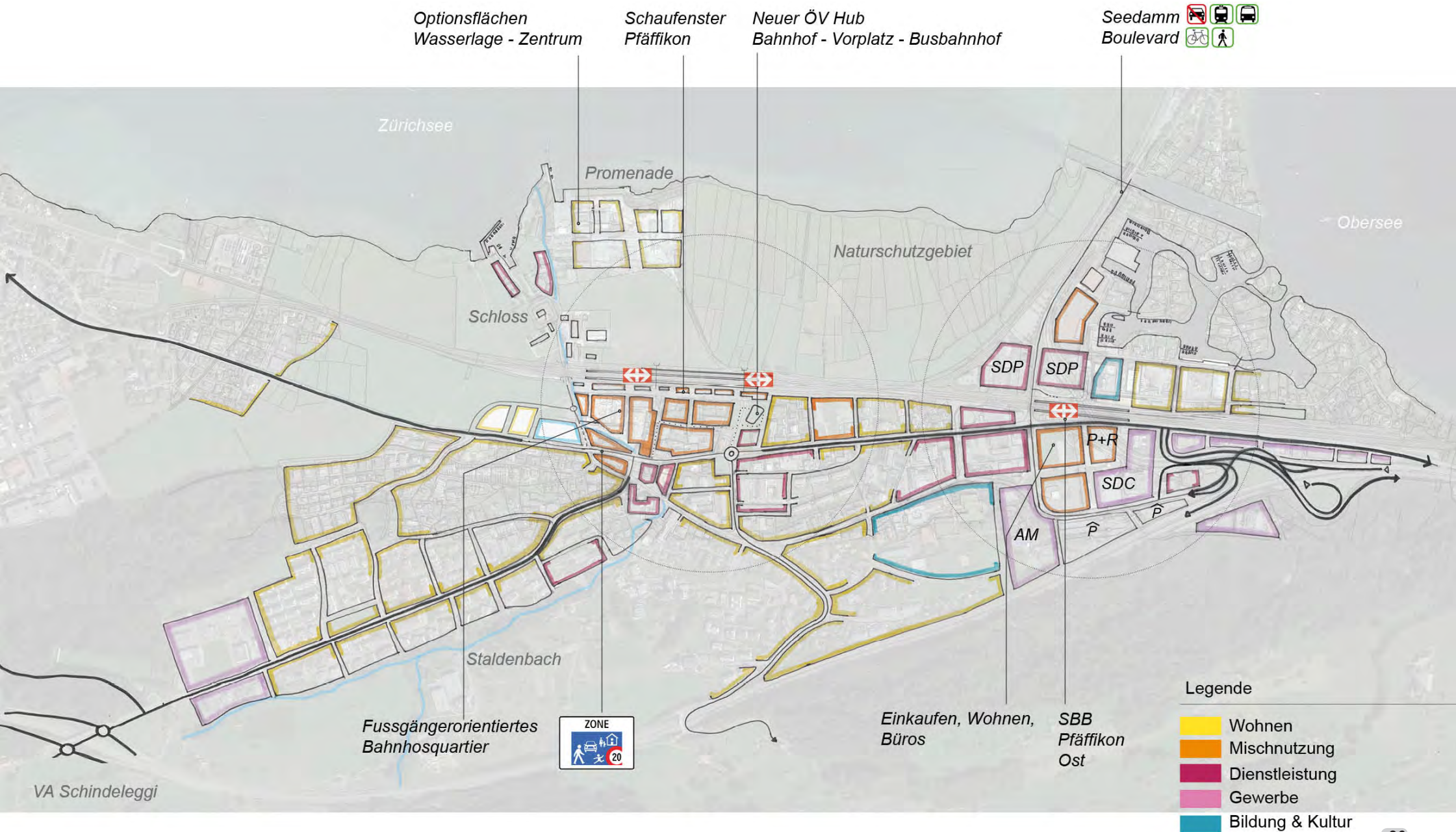
Kosten: 



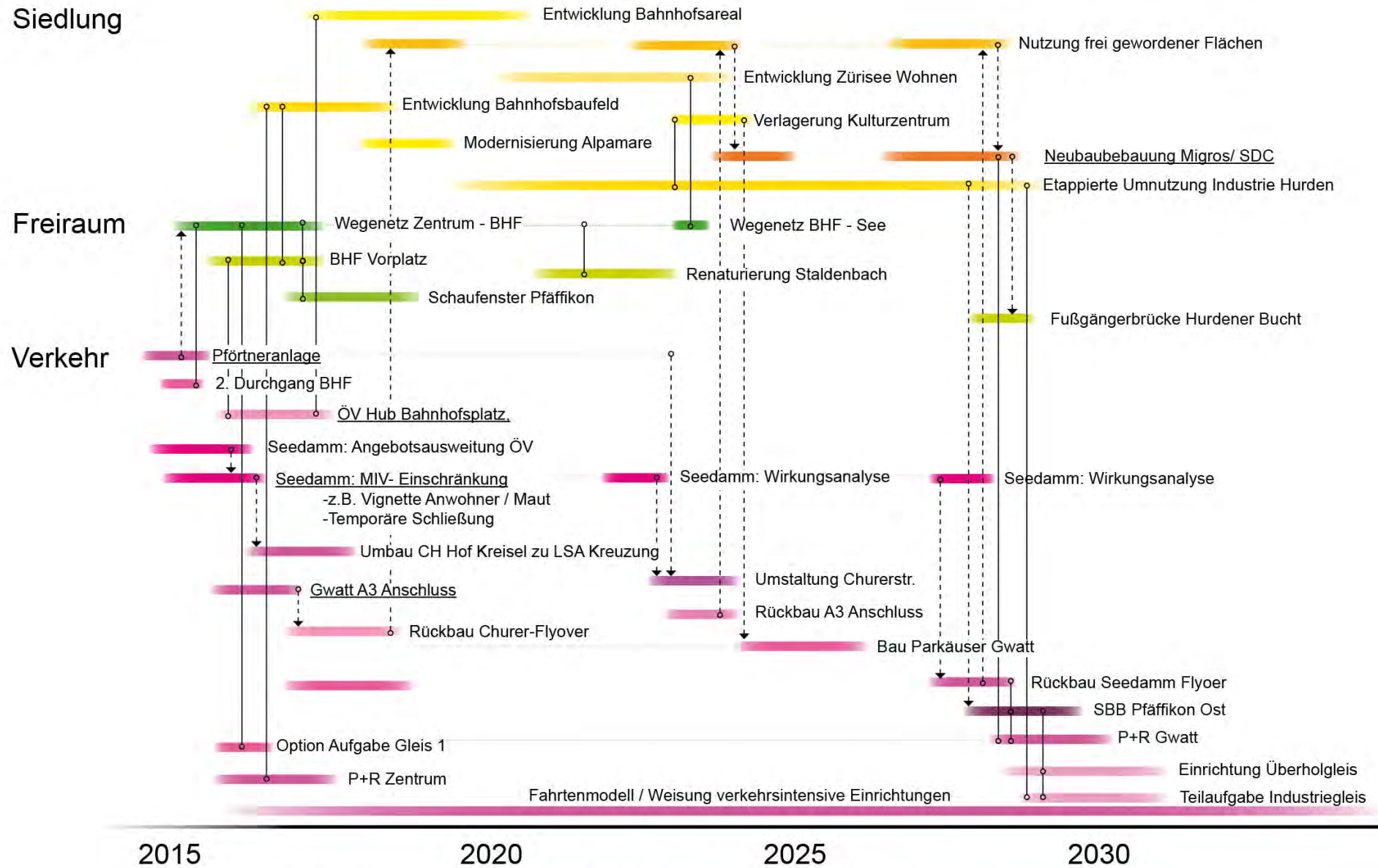
# Kosten & Kosten-Nutzen Übersicht



# Nutzungsmodell



## Zeitplan & Abhängigkeiten

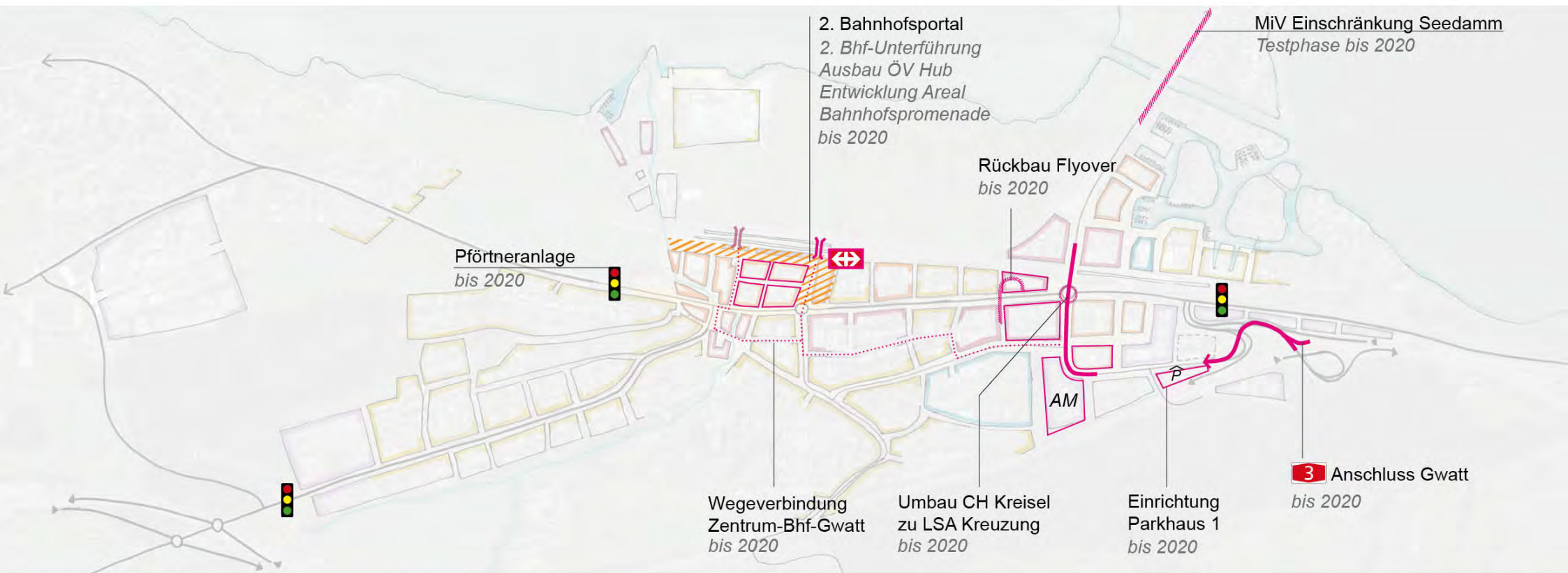


Legende | ○—○ Korrelierende Maßnahmen | A ○---> B Maßnahme A ermöglicht B

# Zeitplan Massnahmen bis 2020

Verzahnung

Entwicklungsraum



### Legende Massnahmen



 Umsetzung/ Rückbau  
bis 2020



# Zeitplan Massnahmen bis 2025



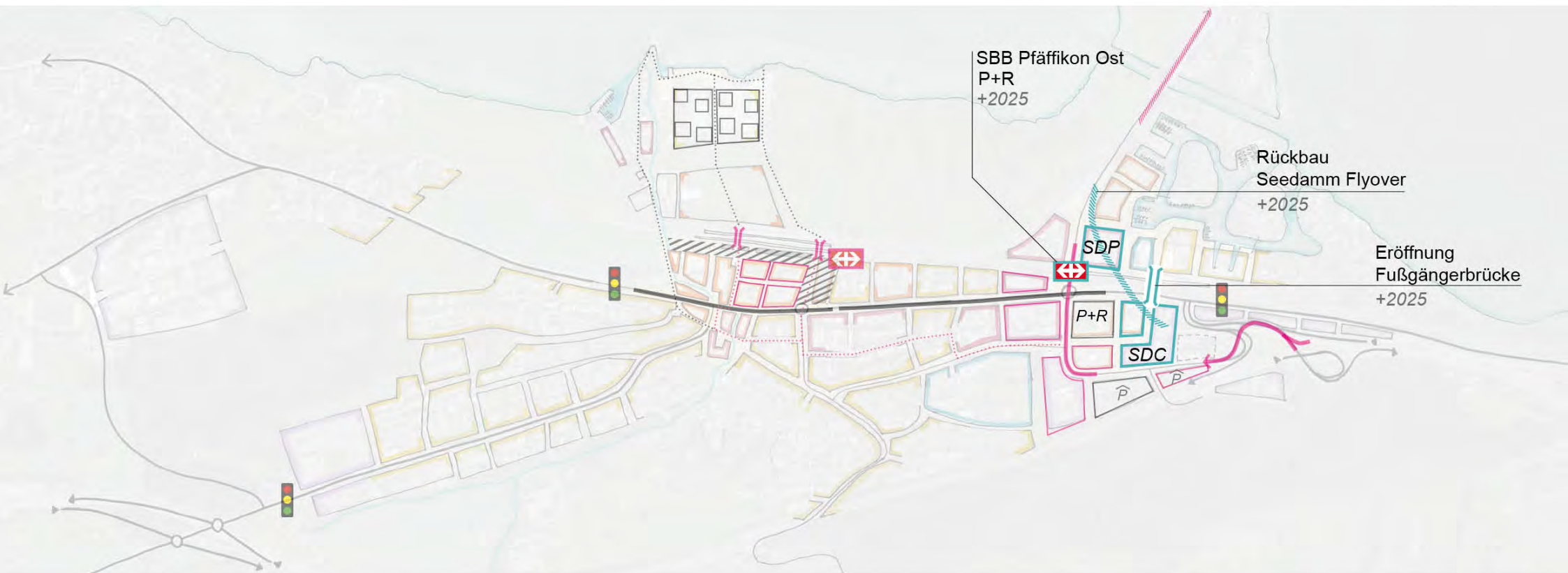
### Legende Massnahmen

- Umsetzung/ Rückbau bis 2020
- Umsetzung/ Rückbau bis 2025





# Zeitplan Massnahmen bis und nach 2030



### Legende Massnahmen

-  Umsetzung/ Rückbau bis 2020
-  Umsetzung/ Rückbau bis 2025
-  Umsetzung/ Rückbau +2025

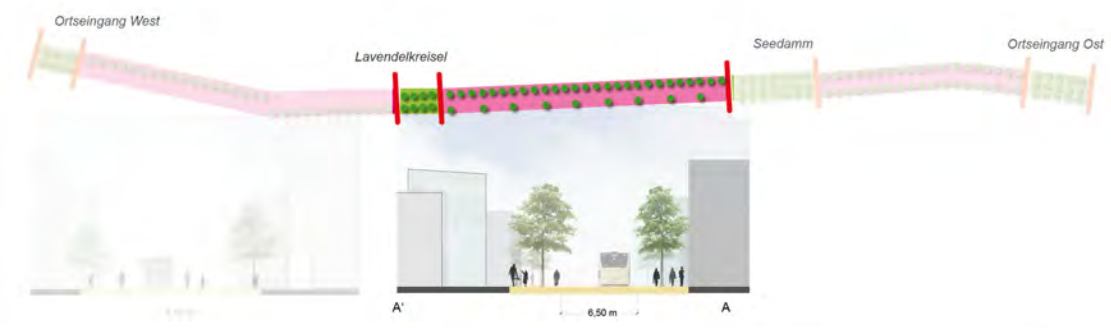




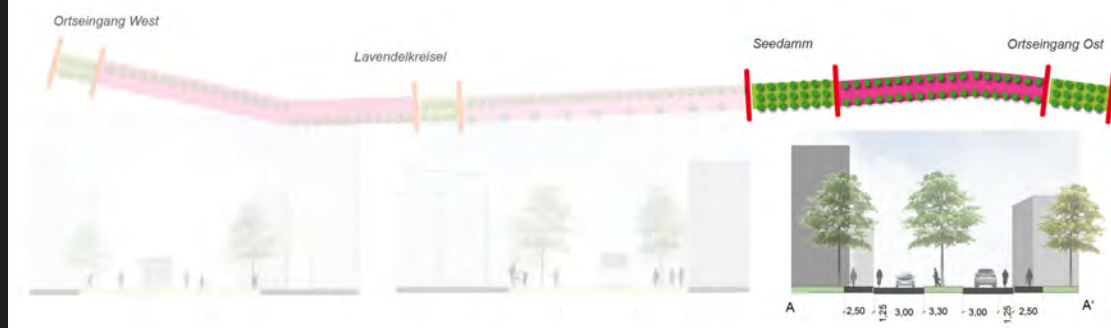
Testplanung Pfäffikon



Herz Churerstrasse

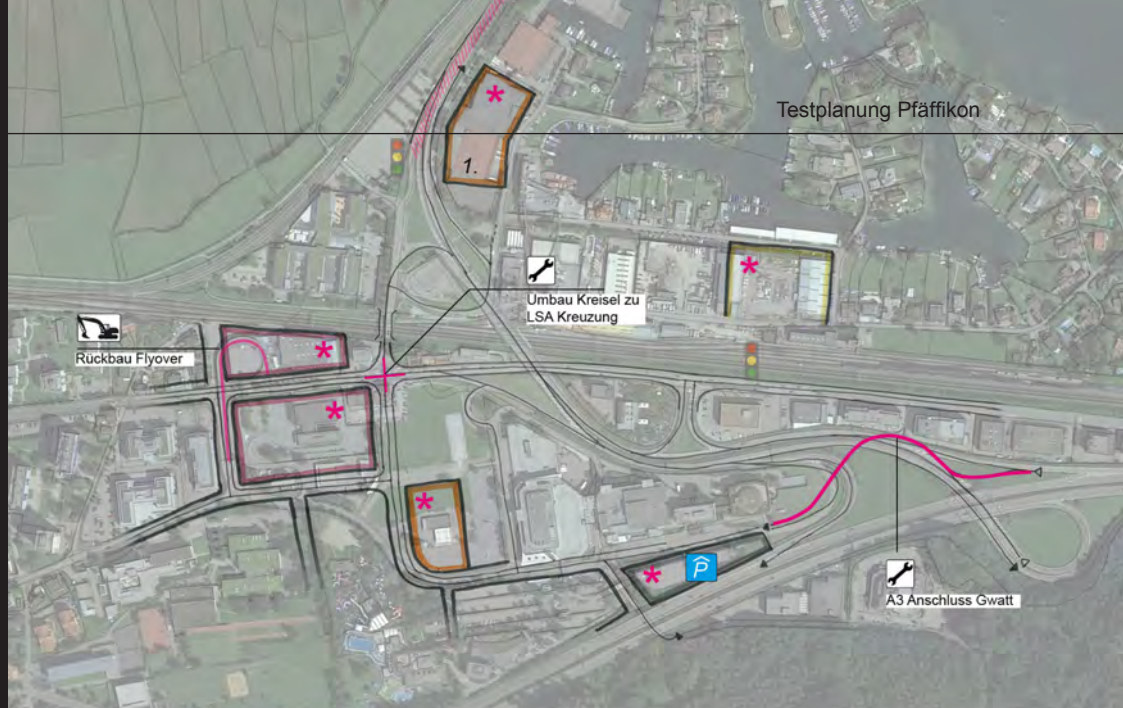


Unsere Churerstrasse



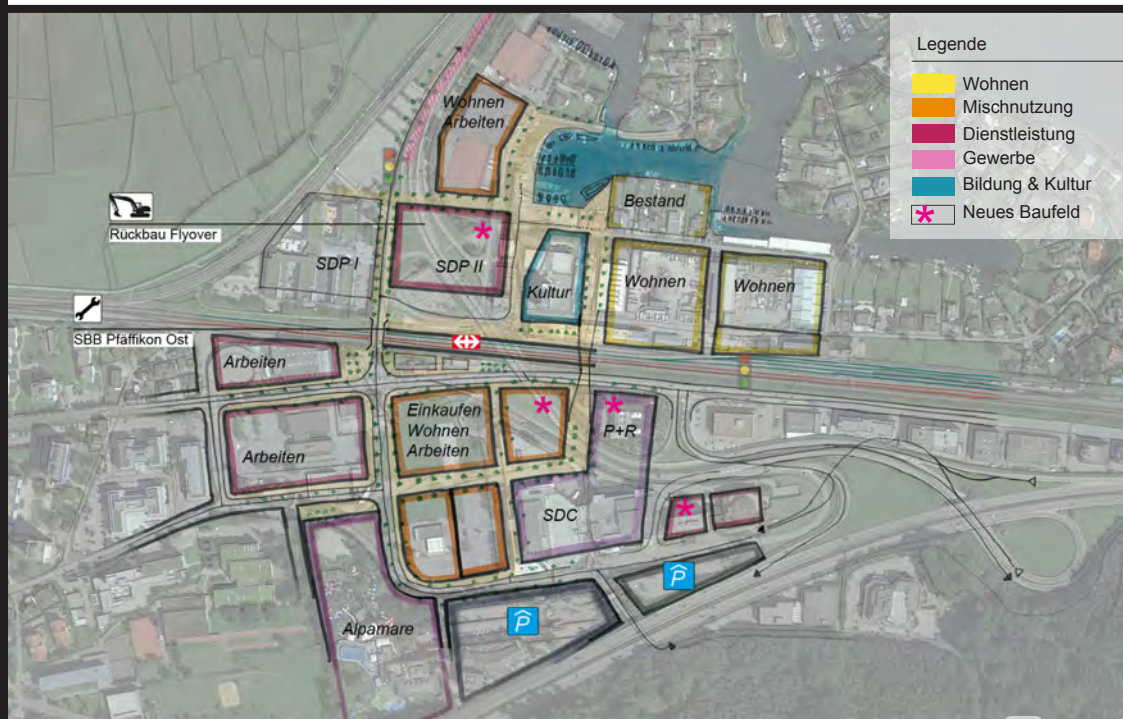
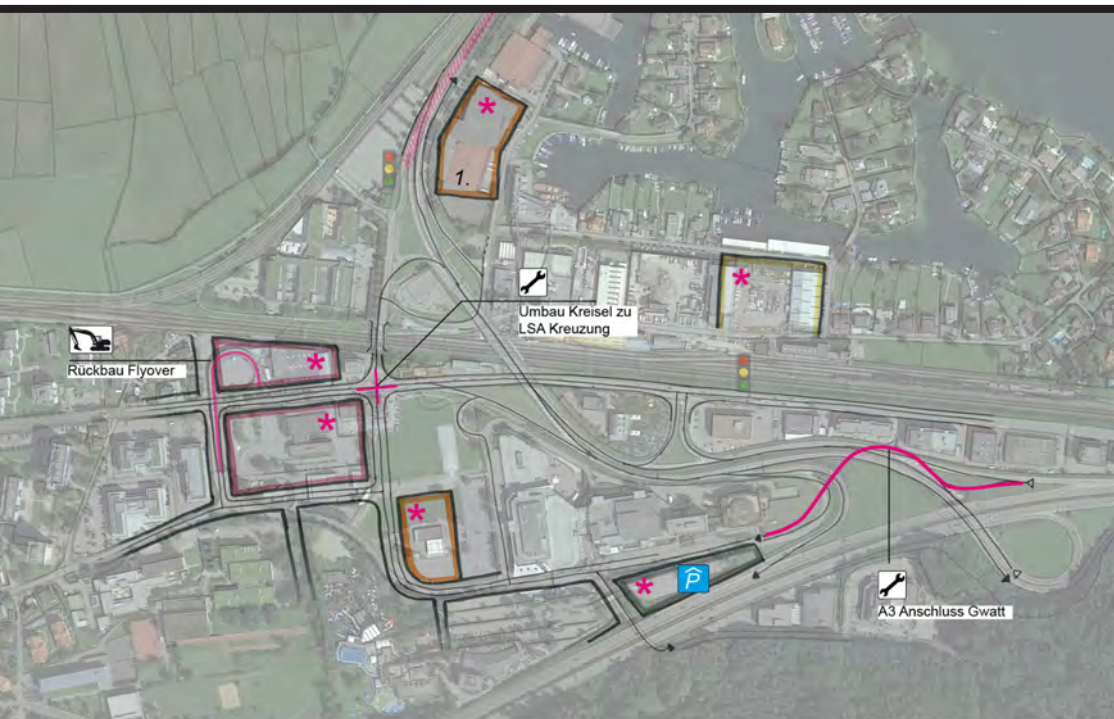
Repräsentative Churerstrasse

# Transformationsstrategie Pfäffiker Bucht



nahe 2015  
Zukunft

2015 2020



### Legende

- Wohnen
- Mischnutzung
- Dienstleistung
- Gewerbe
- Bildung & Kultur
- \* Neues Baufeld

2015 2020

2015 2020 2025 2030

# Testentwurf Pfäffiker Bucht

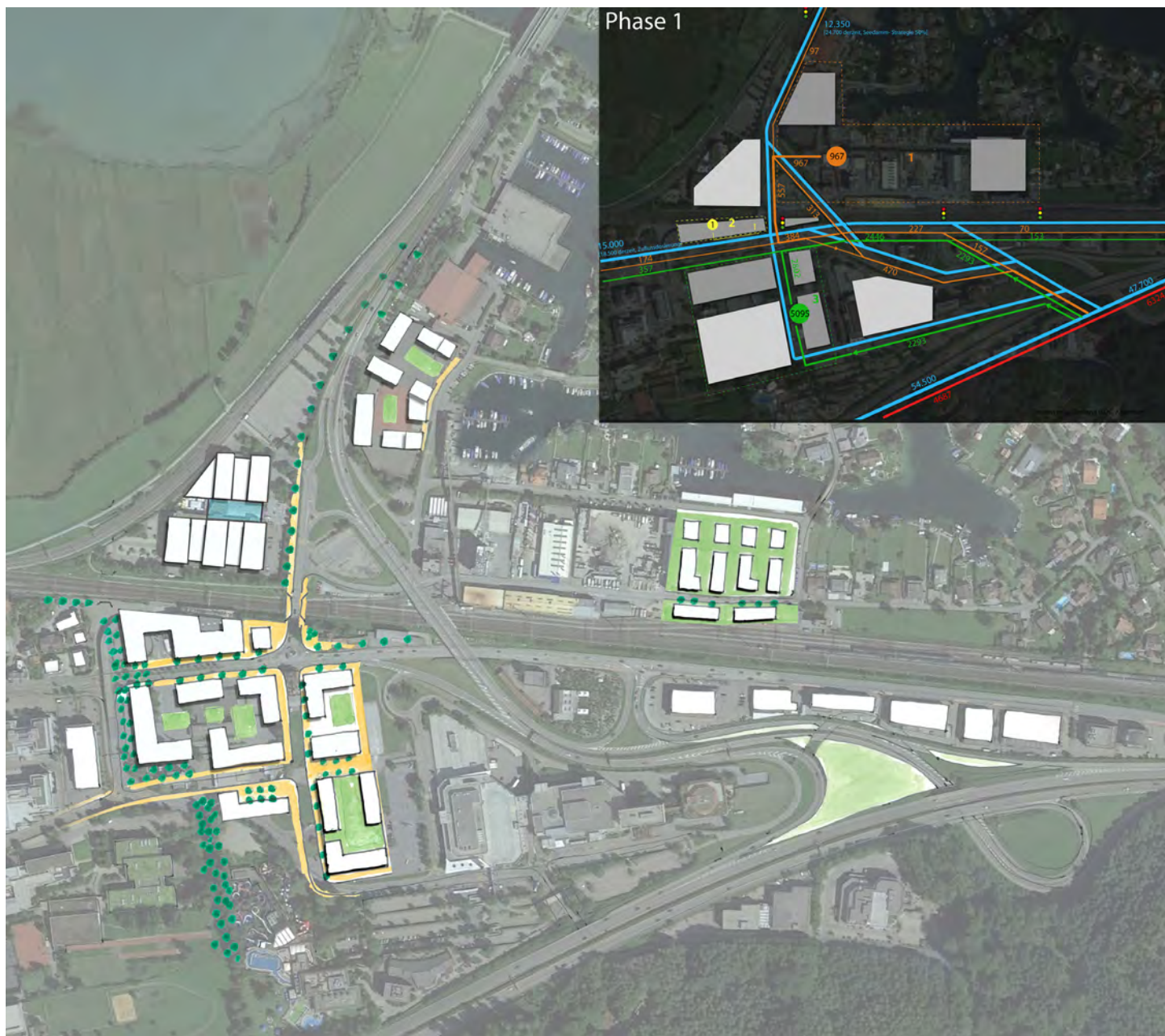


Flächenbilanz	
Hektar Bauland	11,5
Einwohner	1145
Arbeitsplätze	900
BGF	
Wohnen	51.612 m <sup>2</sup>
Büro	76.338 m <sup>2</sup>
Einzelhandel	41.070 m <sup>2</sup>
Kultur	10.800 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>179.820m<sup>2</sup></b>

# Perspektive Pfäffiker Bucht

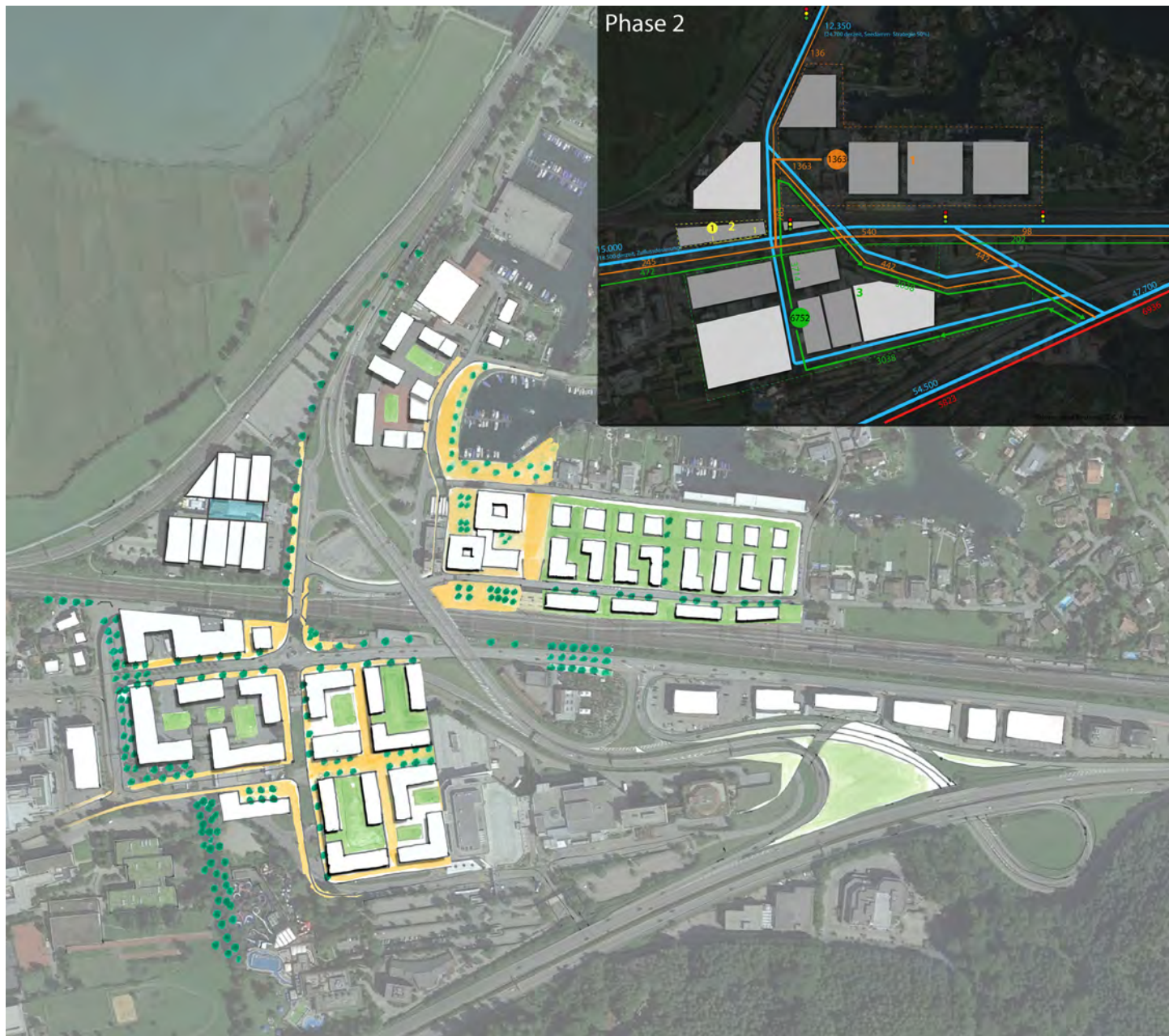


# Verkehrsstudie Pfäffikoner Bucht Phase 1



Phase 1		
<b>Zelle 1 Hurdener Bucht</b>		
Nutzung	BGF (m <sup>2</sup> )	FAHRTEN MIV
Büro	7650	241
Wohnen	7650	223
Wohnen	17250	503
Logistikzentrum (Rückbau)	10000	203
<b>SUMME Fahrten MIV (neue Nutzungen)</b>		<b>967</b>
<b>Zelle 2 Churerstraße</b>		
Nutzung	BGF (m <sup>2</sup> )	FAHRTEN MIV
Büro	13200	416
Coop Baumarkt (Rückbau)	1800	415
<b>SUMME Fahrten MIV (neue Nutzungen)</b>		<b>1</b>
<b>Zelle 3 A3 / Gwatt</b>		
Nutzung	BGF (m <sup>2</sup> )	FAHRTEN MIV
Büro	31200	982
Shopping	6750	1350
Wohnen	2250	66
Wohnen	2430	71
Shopping	5940	1782
Shopping neue Flächen	4480	1344
Vorhandene Nutzungen (Rückbau)		500
<b>SUMME Fahrten MIV (neue Nutzungen)</b>		<b>5095</b>

# Verkehrsstudie Pfäffikoner Bucht Phase 2



Phase 2		
<b>Zelle 1 Hurdener Bucht</b>		
Nutzung	BGF (m <sup>2</sup> )	FAHRTEN MIV
Büro	7650	241
Wohnen	7650	223
Kultur	10800	100
Wohnen	15750	459
Wohnen	17250	503
Logistikzentrum (Rückbau)	10000	203
Industrie (Rückbau)	30000	164
<b>SUMME Fahrten MIV (neue Nutzungen)</b>		<b>1363</b>
<b>Zelle 2 Churerstraße</b>		
Nutzung	BGF (m <sup>2</sup> )	FAHRTEN MIV
Büro	13200	416
Coop Baumarkt (Rückbau)	1800	415
<b>SUMME Fahrten MIV (neue Nutzungen)</b>		<b>1</b>
<b>Zelle 3 A3 / Gwatt</b>		
Nutzung	BGF (m <sup>2</sup> )	FAHRTEN MIV
Büro	31200	982
Shopping	13500	2700
Wohnen	4500	131
Wohnen	2430	71
Shopping	5940	1782
Shopping neue Flächen	4480	1344
Büro	7680	242
Vorhandene Nutzungen (Rückbau)		500
<b>SUMME Fahrten MIV (neue Nutzungen)</b>		<b>6752</b>

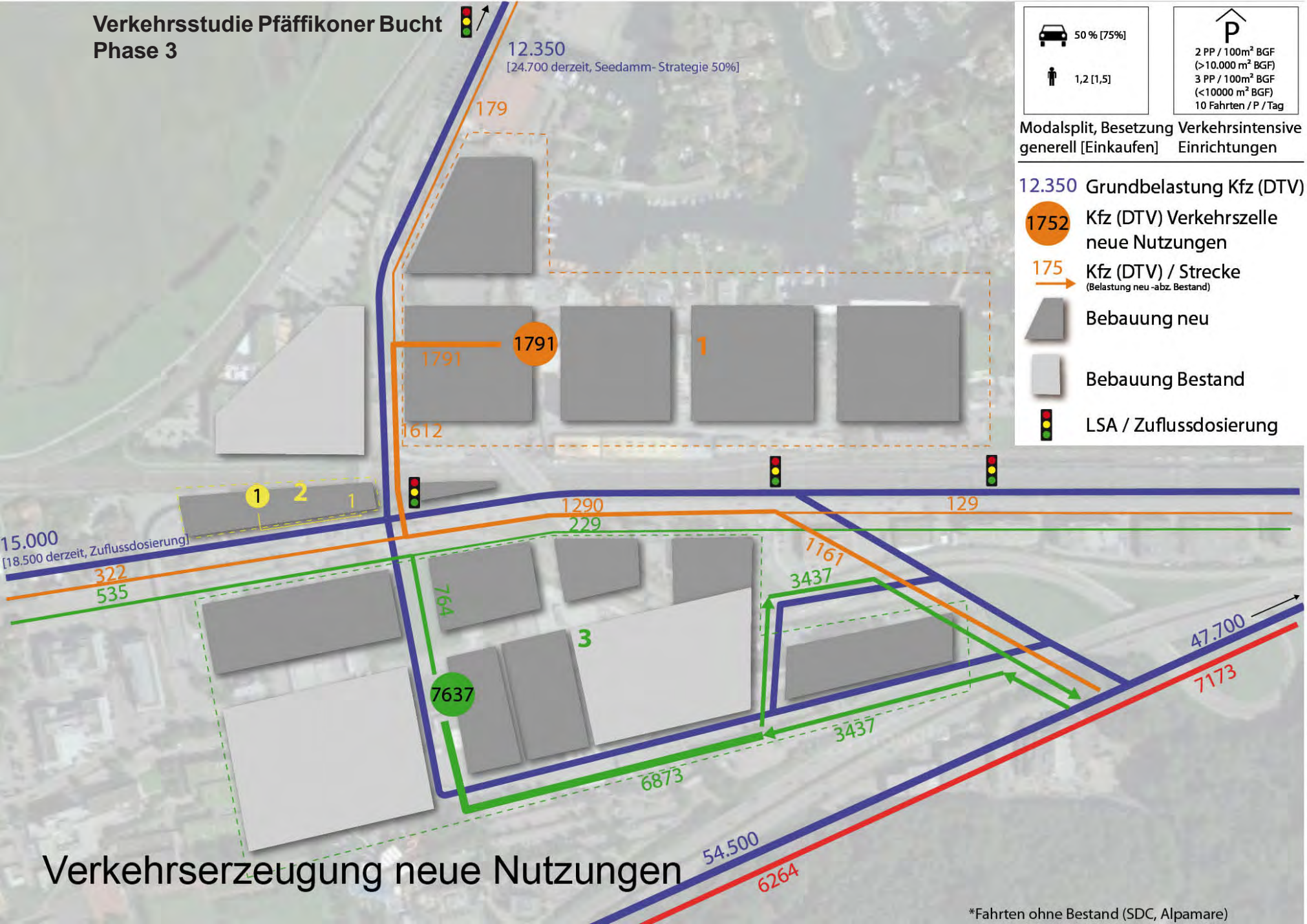
# Verkehrsstudie Pfäffikoner Bucht Phase 3



Endausbau		
<b>Zelle 1 Hurdener Bucht</b>		
Nutzung	BGF (m <sup>2</sup> )	FAHRTEN MIV
Büro	7650	241
Wohnen	7650	223
Gastgewerbe (inkl. SDP- Erweiterung)	12400	428
Kultur	10800	100
Wohnen	15750	459
Wohnen	17250	503
Logistikzentrum (Rückbau)	10000	203
Industrie (Rückbau)	30000	164
<b>SUMME Fahrten MIV (neue Nutzungen)</b>		<b>1791</b>
<b>Zelle 2 Churerstraße</b>		
Nutzung	BGF (m <sup>2</sup> )	FAHRTEN MIV
Büro	13200	416
Coop Baumarkt (Rückbau)	1800	415
<b>SUMME Fahrten MIV (neue Nutzungen)</b>		<b>1</b>
<b>Zelle 3 A3 / Gwatt</b>		
Nutzung	BGF (m <sup>2</sup> )	FAHRTEN MIV
Büro	31200	982
Shopping	13500	2700
Wohnen	4500	131
Wohnen	2430	71
Shopping	5940	1782
Wohnen	4032	118
Büro	9480	298
Shopping neue Flächen	4480	1344
Büro	7680	242
Büro	10080	317
Büro	4800	151
Vorhandene Nutzungen (Rückbau)		500
<b>SUMME Fahrten MIV (neue Nutzungen)</b>		<b>7637</b>



# Verkehrsstudie Pfäffikoner Bucht Phase 3



50% [75%]	2 PP / 100m <sup>2</sup> BGF (>10.000 m <sup>2</sup> BGF)
1,2 [1,5]	3 PP / 100m <sup>2</sup> BGF (<10000 m <sup>2</sup> BGF)
	10 Fahrten / P / Tag

Modalsplit, Besetzung Verkehrsintensive generell [Einkaufen] Einrichtungen

12.350 Grundbelastung Kfz (DTV)

1752 Kfz (DTV) Verkehrszelle neue Nutzungen

175 Kfz (DTV) / Strecke (Belastung neu - abz. Bestand)

Bebauung neu

Bebauung Bestand

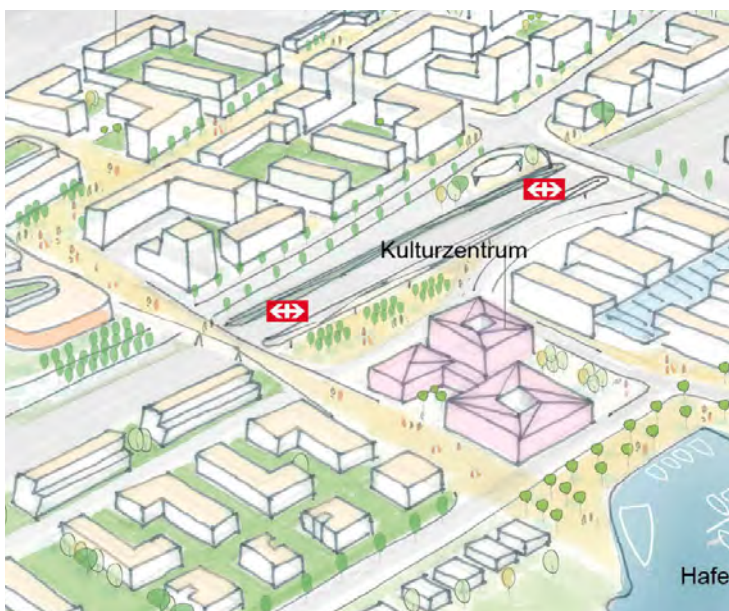
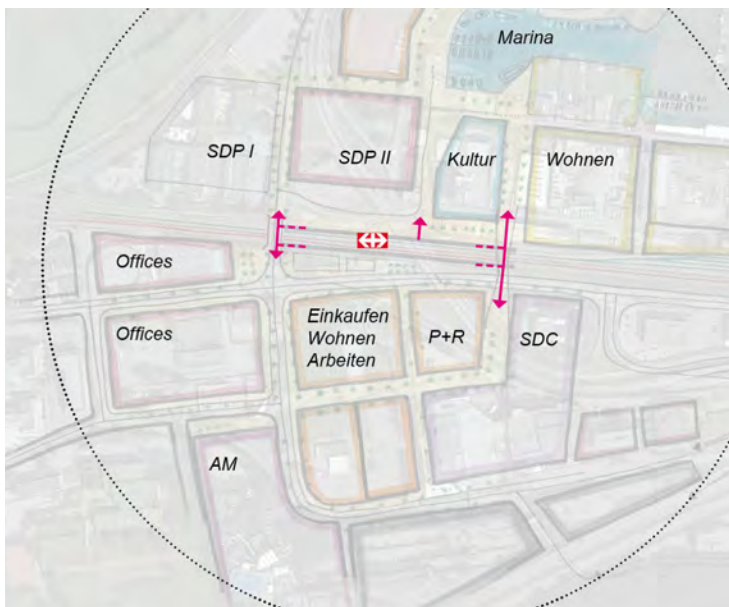
LSA / Zufussdosierung

15.000 [18.500 derzeit, Zufussdosierung]

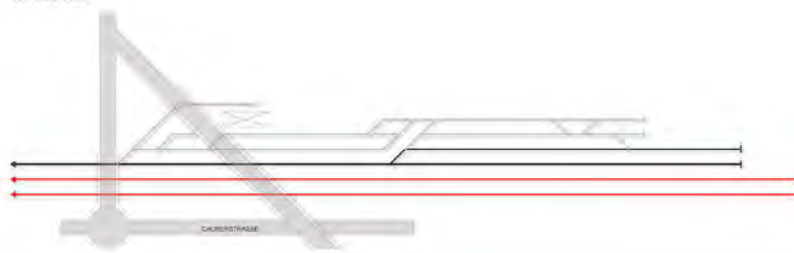
Verkehrserzeugung neue Nutzungen

\*Fahrten ohne Bestand (SDC, Alpacare)

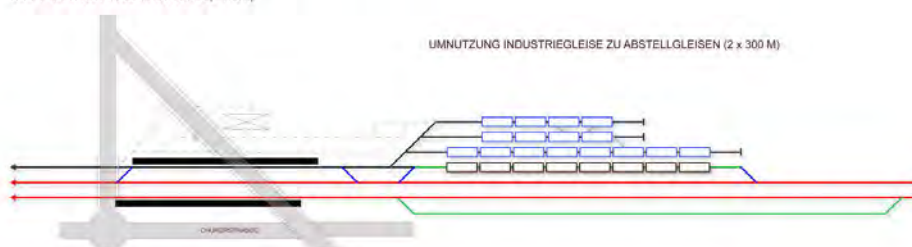
# Machbarkeitsstudie S-Bahnhalt Ost



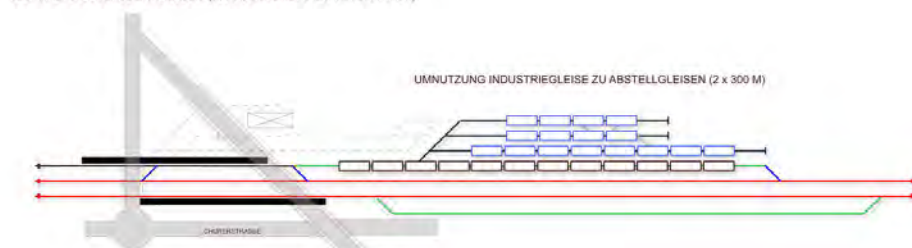
IST-ZUSTAND



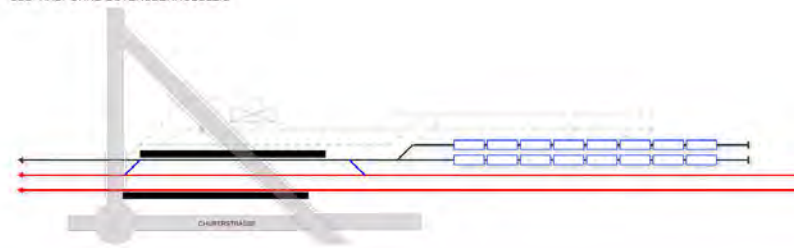
SBB- HALT & GÜTERÜBERHOLGLEIS (< 700m)



SBB- HALT & GÜTERÜBERHOLGLEIS (750 M; GÜTERZUG DURCH BAHNHOF)



SBB- HALT OHNE GÜTERÜBERHOLGLEIS



- GÜTER / - INDUSTRIEGLEIS
- S-BAHN ABSTELGLEIS MIT ANSCHLUSS
- DURCHFAHRTSGLEIS
- GÜTERÜBERHOLGLEIS
- WEICHE NEU
- RÜCKBAU INDUSTRIEGLEIS
- BAHNSTEIG S2, S8
- S-BAHN
- GÜTERZUG
- BESTANDSGEBÄUDE INDUSTRIE

## Strategie MiV Einschränkung Seedamm

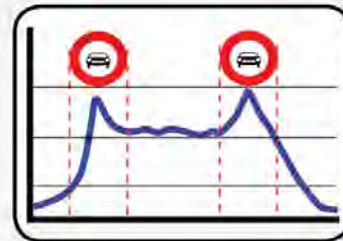
### Anwohner (Vignette)

Anwohner Freienbach & Rapperswil-Jona  
Durchgangsverkehr unterbinden



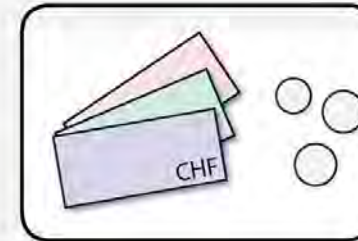
### Zeitliche Limitierung

Z.B. Spitzenstunden / Wochentage



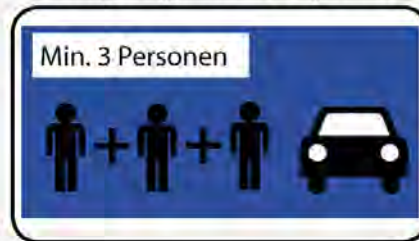
### Maut

Lenkung der Verkehrsnachfrage



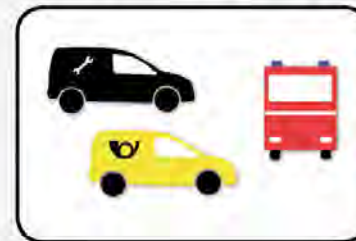
### Besetzungsgrad

Verringerung der Fahrzeuganzahl



### Nutzerspezifisch

Z.B. Wirtschaftsverkehr, Einsatzfahrzeuge



Seedamm: Einführung Sperrzeiten

Seedamm: Wirkungsanalyse

Seedamm: Wirkungsanalyse

Bewertung &  
Reaktionsmöglichkeit

Bewertung &  
Reaktionsmöglichkeit

Umgestaltung Churerstr.

Rückbau Seedamm Flyover

2015

2020

2025

2030

# Strategie MiV Einschränkung Seedamm ÖV Ausbau



- ⊕ Direktanbindung Verkehrsmagneten / -Erzeuger (Einkaufen, Versorgung, Arbeit)
- ⊕ Pendelbus mit hoher Taktung
- ⊕ Multimodale Verknüpfung (Schiene, Bus, Fähre, NMIV, LV)

- S-Bahn / RE / VAE Bestand / Station
- Buslinie Bestand / Haltestelle
- Fähre Unterdorf - Hurdener Bucht - Rapperswil
- Verlängerung S8 / Station
- Bus Pfäffikon - Unterdorf / Rapperswil Haupt- Haltestelle Umsteigepunkt
- Verbindung intermodaler Umsteigepunkt

bestehende  
Fussgängerunterführung

Testplanung Pfäffikon  
neue  
Fussgängerunterführung

# Testentwurf Bahnhofsareal



Flächenbilanz

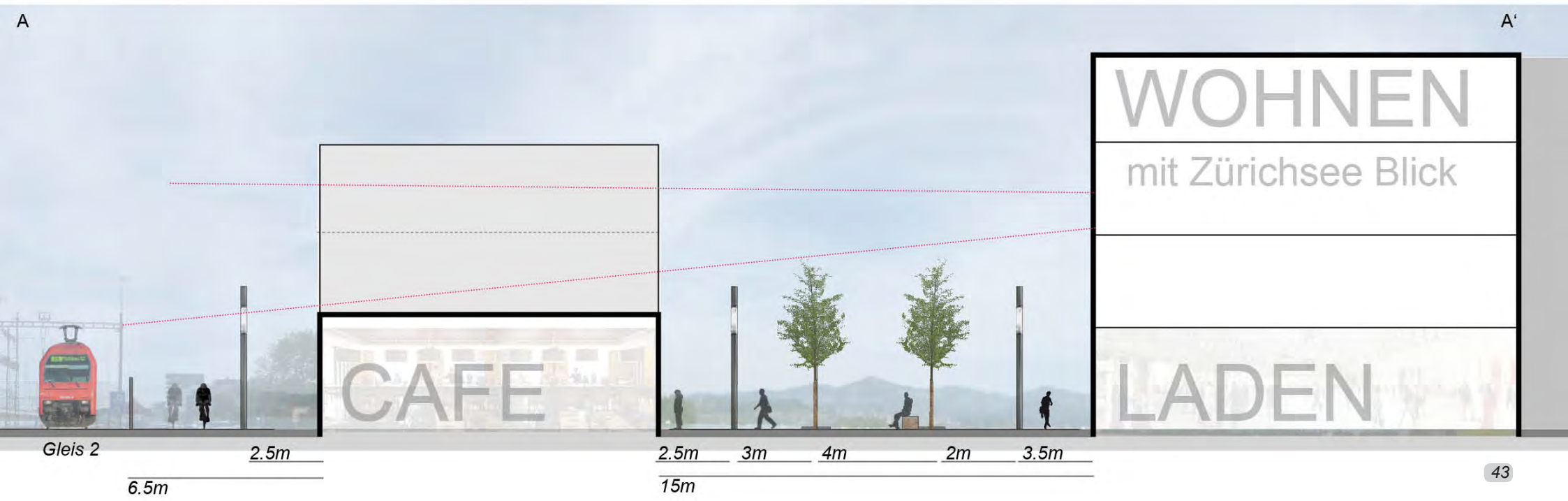
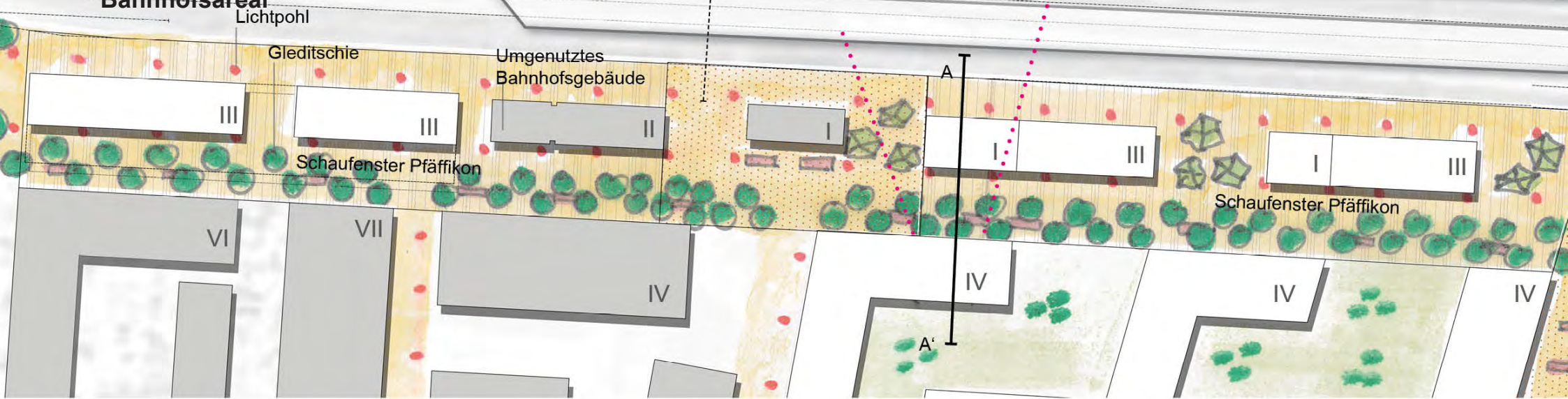
Neues Bauland	0,5 ha
<b>BGF</b>	
Wohnen	4.540 m <sup>2</sup>
Büro	3.585 m <sup>2</sup>
Einzelhandel	1.675 m <sup>2</sup>
Umgenutzter BHF	580 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>10.380m<sup>2</sup></b>

- + Kompakter Bahnhof
- + Trennung ÖV & MiV
- + Repräsentativer Bahnhofsvorplatz
- + Verkehrliche Entlastung Bhf-Areal
- + Direkte Lauf- & Sichtbeziehungen
- + 3 neue Baufelder

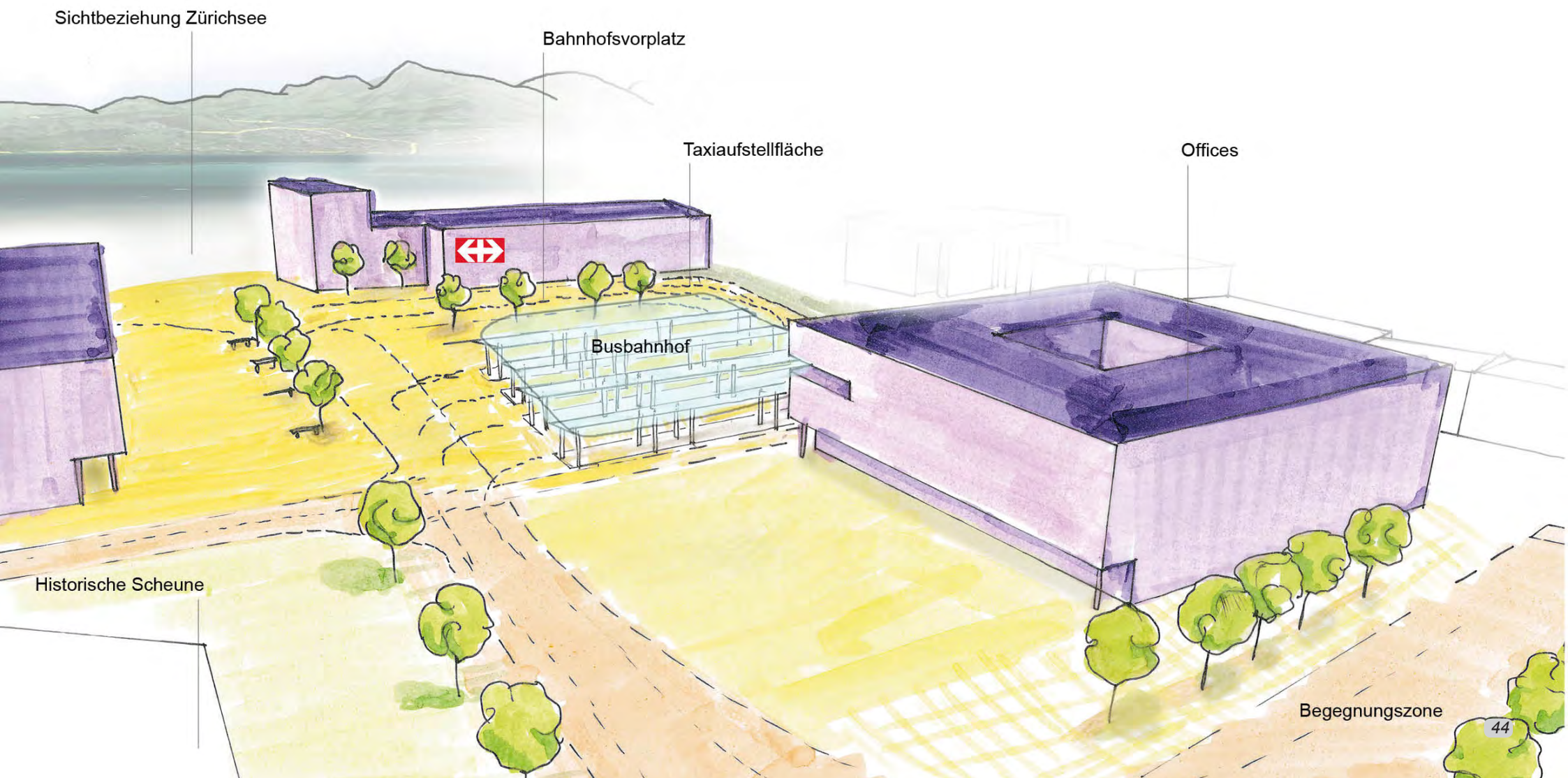
# Testentwurf Bahnhofsareal

bestehende  
Fussgängerunterführung

Zürichsee Blick



# Testentwurf Bahnhofsareal Perspektive



## 9. Quellen und Verweise

Bosserhoff, D.: Verfahren zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung. Tagungsband AMUS – Stadt Region Land – Heft 69, 2000.

Regierungsrat des Kantons Schwyz: Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen, 2006.

Bosserhoff, D. et al.: Sonderformen der Signalsteuerung Kapitel 5.2 aus: Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik der Hessischen Straßen und Verkehrsverwaltung, 2007.

SIR (Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen), bad Architects: SHARED-SPACE-KONZEPTE in Österreich, der Schweiz und Deutschland, 2013.