

# Landschaft



Lage in einer Engstelle zwischen Zürichsee und Höhenzug



Seeuferlandschaft mit Moorflächen und Riedgürtel

## Zwischen zwei Landschaften

Pfäffikon liegt an einer Engstelle zwischen zwei Landschaften mit einer starken Identität und hohen Qualität, einer naturbelassenen Seeuferlandschaft und der Moränenlandschaft zwischen Zugersee und Zürichersee. Beide stossen hier ohne flächere Zwischenzone direkt aufeinander.

Gleichzeitig haben die Hauptverkehrsachsen der Bahnlinie und der Autobahn Zürich-Chur die bauliche Entwicklung von Pfäffikon räumlich begrenzt. Die landschaftlich geprägten Bereiche des Ortes begrenzen jeweils unmittelbar hinter den Verkehrswegen. Diese kraftvolle Differenz zwischen Stadt und Landschaft prägt den Charakter des Ortes, ein Potential das jedoch kaum genutzt wird. Wegeverbindungen am Seeufer nach Rapperswil und in die umgebende Landschaft sind vorhanden, es fehlen aber Verknüpfungen in den Ort (Barrieren SBB/Autobahn) und zwischen den beiden Landschaftsräumen.



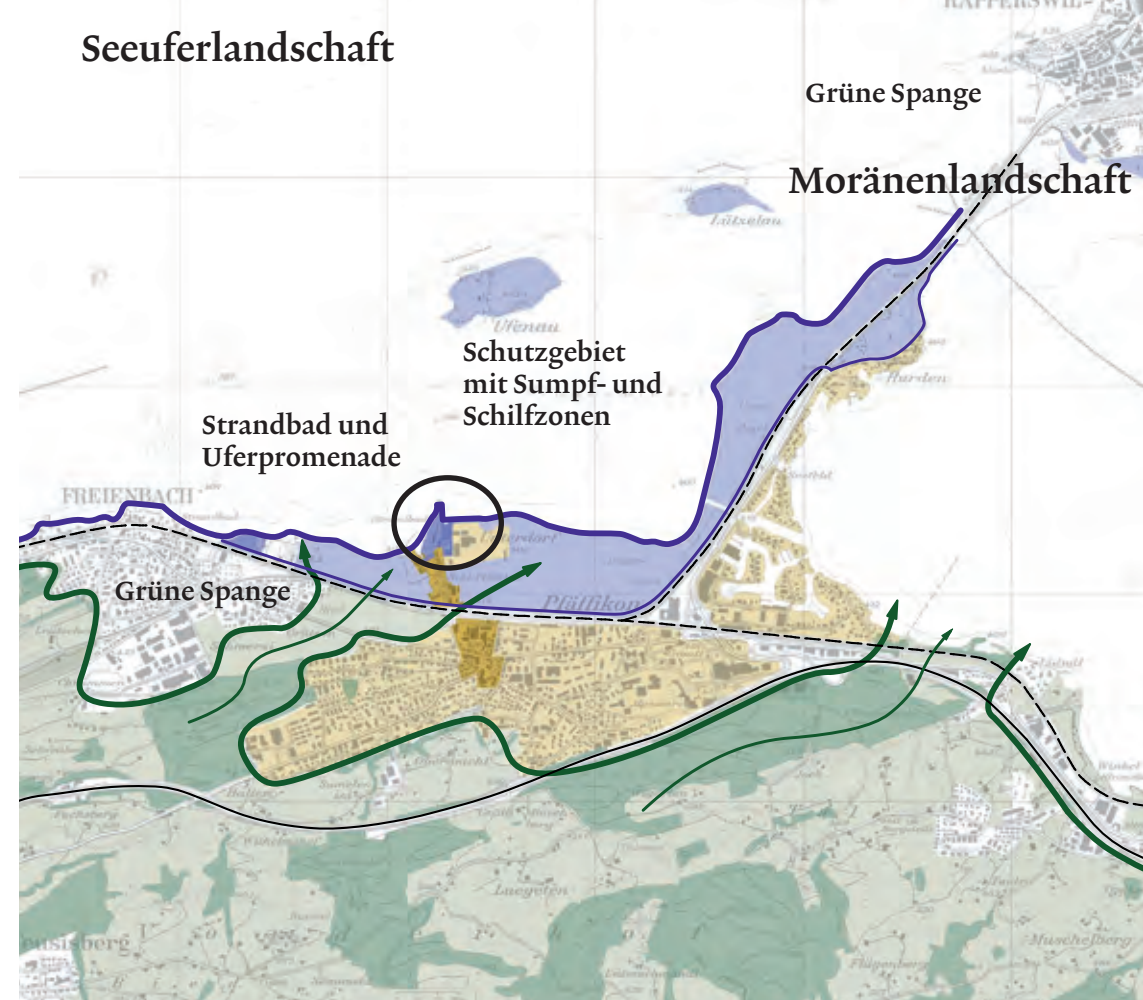
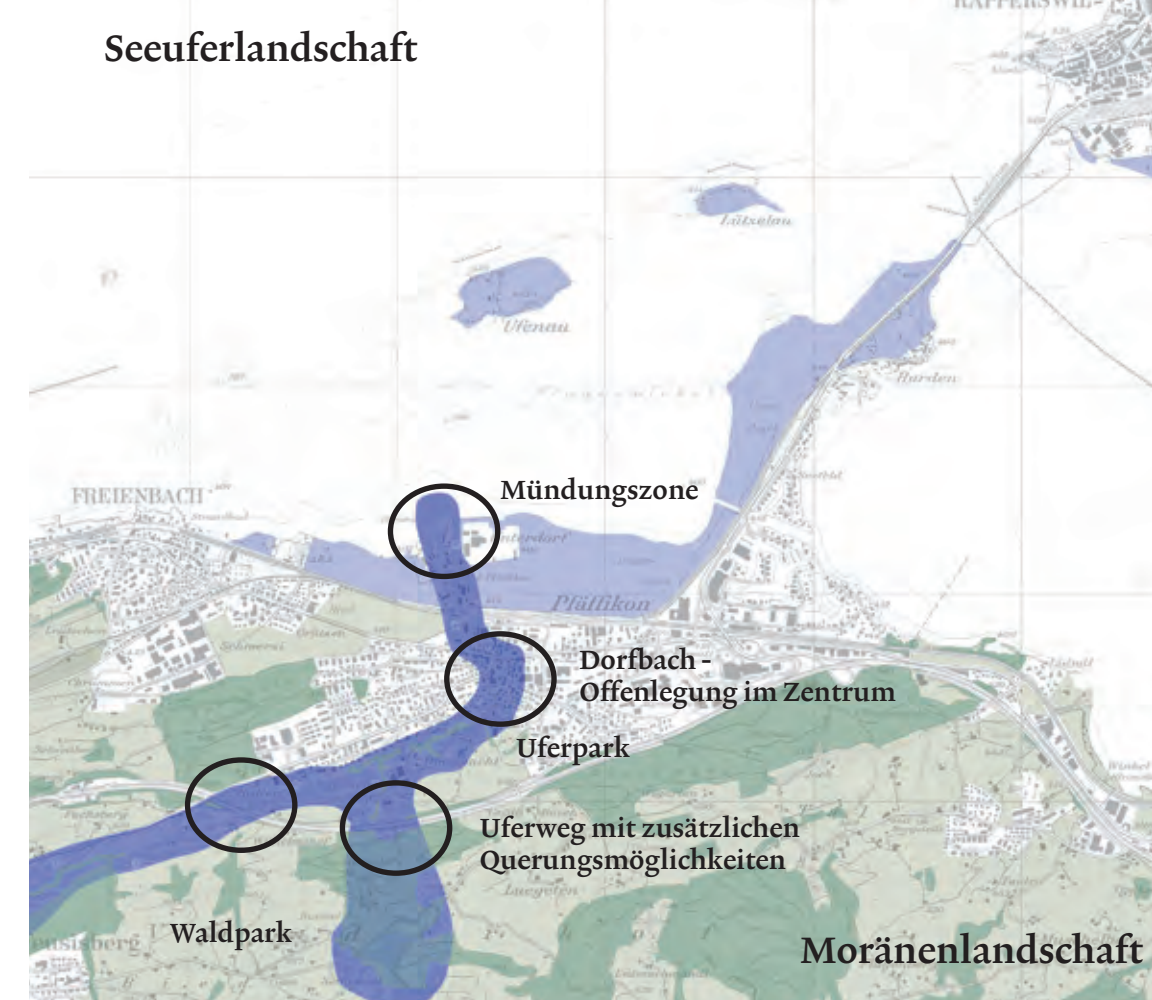
Moränenlandschaft mit kleinräumiger Gliederung in Wiesen, Wald, Obstwiesen und Rebflächen

## Waldpark

In Pfäffikon gibt es keine Parks im klassischen Sinne, stattdessen wird als Strategie die Erschliessung und Erweiterung der vorhandenen Strukturen für eine Park-gemässe Nutzung vorgesehn. Die im Westen angrenzende Waldlandschaft wird bereits heute (nicht nur von Pfäffikon selbst) wie ein Park genutzt. Dieser Waldpark wird in seinem Charakter weiterentwickelt und die Anbindung von Pfäffikon mit einem erweiterten Fuss- und Radwegnetz ergänzt. Basis für dieses neue/ergänzte Wegenetz sind die zahlreichen Bäche und Tobel, welche in west-östlicher Richtung aus dem Waldpark nach Pfäffikon und in den See fliessen.

## Seeuferpark

Grosse Teile der Uferzone im Gemeindegebiet sind geschützt. Mit der Einrichtung einer neuen Wegeverbindung entlang des Schutzgebietes und verschiedener Stationen zur Naturbeobachtung wird das Schutzgebiet zu einem Element eines Freiraumsystems mit vielseitigen Nutzungsmöglichkeiten und Atmosphären, welches sich als zusammenhängender Seeuferpark bis nach Rapperswil zieht. Das Ensemble aus Schloss und Bad mit Seeuferzone wird gestärkt. Ziel ist eine stärkere Vernetzung der vorhandenen Elemente und besserer Ausbau von Fuss- und Radwegen zum Ortszentrum.



Mündungsbereich



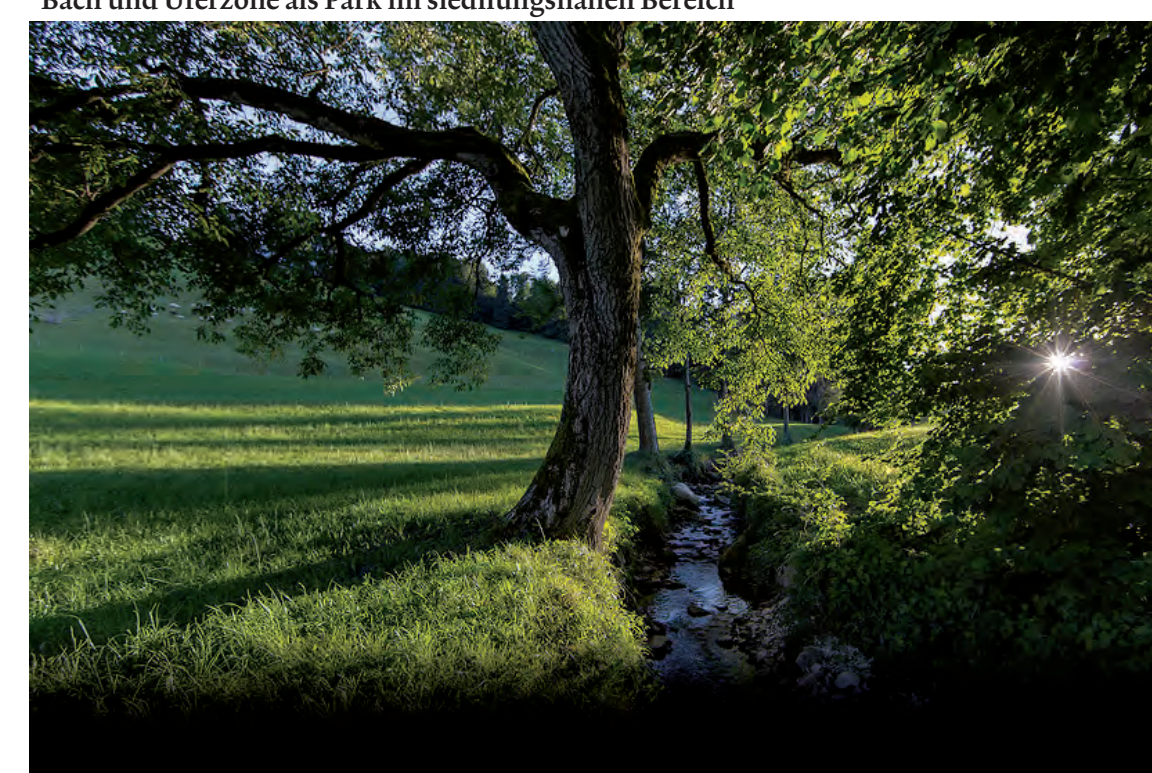
Riedflächen und naturnahe Uferbereiche



Bach und Uferzone als Park im siedlungsnahen Bereich



Seeuferpark



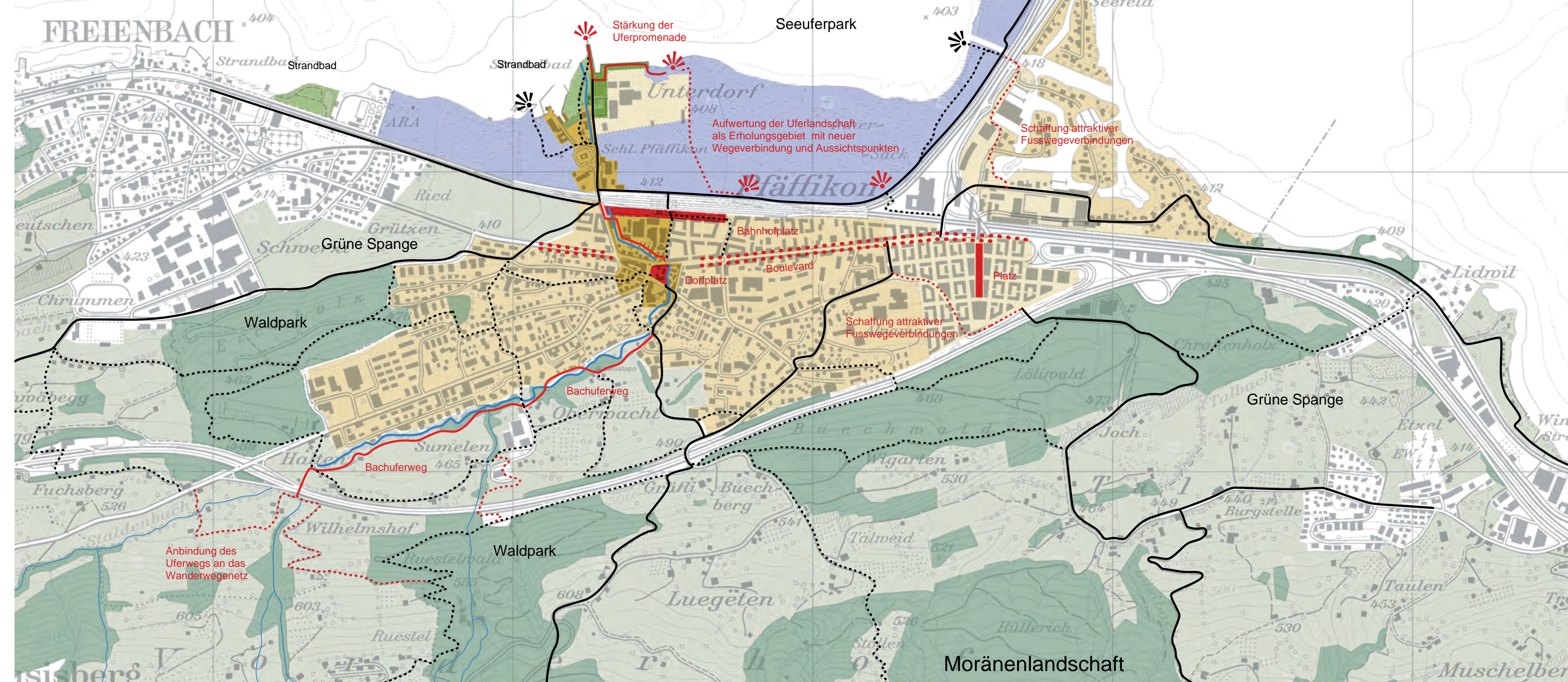
Bach in der Kulturlandschaft



Seeuferpromenade

## Massnahmenplan M 1:10 000

1. Erhalt der natürlichen Ortsgrenzen  
Sicherung von grünen Landschaftsspannen als offene Verbindung zwischen Moränen- und Seeuferlandschaft und zugleich Distanzflächen zwischen den Ortschaften und Siedlungsteilen
2. Strassen  
Aufwertung des Strassenraums zum Boulevard mit einer Fassung als Allee oder Baumreihe und Entlastung des Verkehrsaufkommens; im historischen Ortskern Unterbruch der Allee, markante Punkte werden durch in den Strassenraum hineinragende Baumgruppen markiert
3. Plätze  
Aufwertung bestehender und Schaffung neuer Stadtplätze mit unterschiedlichen Charakteren und Nutzungsmöglichkeiten
3. Seeuferpark  
Stärkung des Ensembles aus Uferpromenade und Strandbad; Aktivierung des Schutzgebietes für eine verträgliche Erholungsnutzung mit einer neuen Wegeverbindung entlang der Grenze und zusätzlichen Aussichts- und Beobachtungspunkten zur Schaffung eines zusammenhängenden Seeuferparks mit vielseitigen Nutzungsmöglichkeiten und Atmosphären
4. Sicherung einer öffentlichen Wegeverbindung entlang des Ufers im Zuge von Umnutzungen der Industrieflächen am See
5. Waldpark  
Aktivierung des Bachs als Landschaftselement, dass die die Hügellandschaft mit dem Ortskern und dem Seeufer verbindet (Öffnenlegung im Zentrum, Ergänzung der Wegeverbindungen und zusätzlicher Durchgang unter der Autobahn)



## Konzeptbausteine für Pfäffikon

- Verkehrssteuerung mit Busbevorzugung an den Ortsrändern und optimierter Autobahnan schlüssen, vereinfachte Strassenführung
  - Aufwertung und städtebauliche Integration der Churerstrasse als Verbindungsachse zwischen dem Ortszentrum Pfäffikon und Pfäffikon Ost. Reduktion der gefährlichen Geschwindigkeit, Erhöhung der Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr
  - Umgestaltung des Bahnhofsbereichs zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Attraktivierung der kombinierten Mobilität, verbesserte Verknüpfung mit Ortszentrum
  - Verbesserte Fuss- und Veloverkehrsverbindungen
- Mit diesen Massnahmen ist eine Reduktion der Verkehrsbelastung auf der Churerstrasse um rund 1/3 möglich.

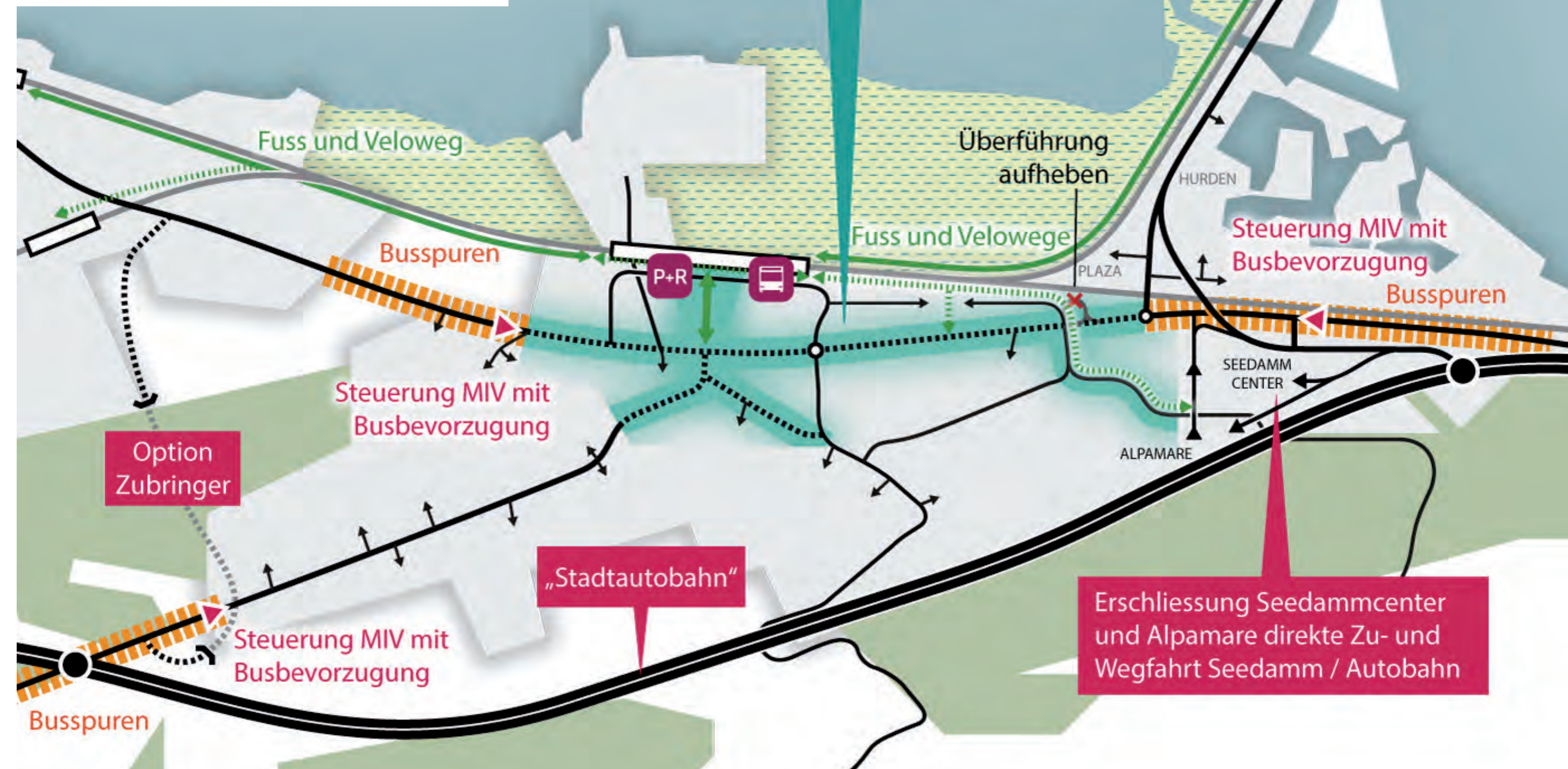


Abbildung 4: Verkehrskonzept für Pfäffikon

# Verkehr

## Bevölkerung und Mobilität sind dynamische Grössen

Die Verkehrsmittelwahl ist eine dynamische Grösse. Die Veränderung während des letzten Jahrhunderts war neben landesweiten Trends auch stark von lokalen raumrelevanten Entscheidungen geprägt. Die weitere Entwicklung des Mobilitätsverhaltens (Verkehrsmittelwahl wie auch Wegdistanzen) ist beeinflussbar mit einer angebotsorientierten Planung und einer Abstimmung mit der Siedlungsplanung.

## Grosser Anteil an Durchgangsverkehr im Ortszentrum Pfäffikon

Pfäffikon Ost mit seinen verkehrssensitiven Einrichtungen ist der dominierende Verkehrserzeuger. Entsprechend gross ist die Belastung im Ortszentrum durch den Durchgangsverkehr in den östlichen Ortsteil aber auch in Richtung Autobahn und Seefeld.

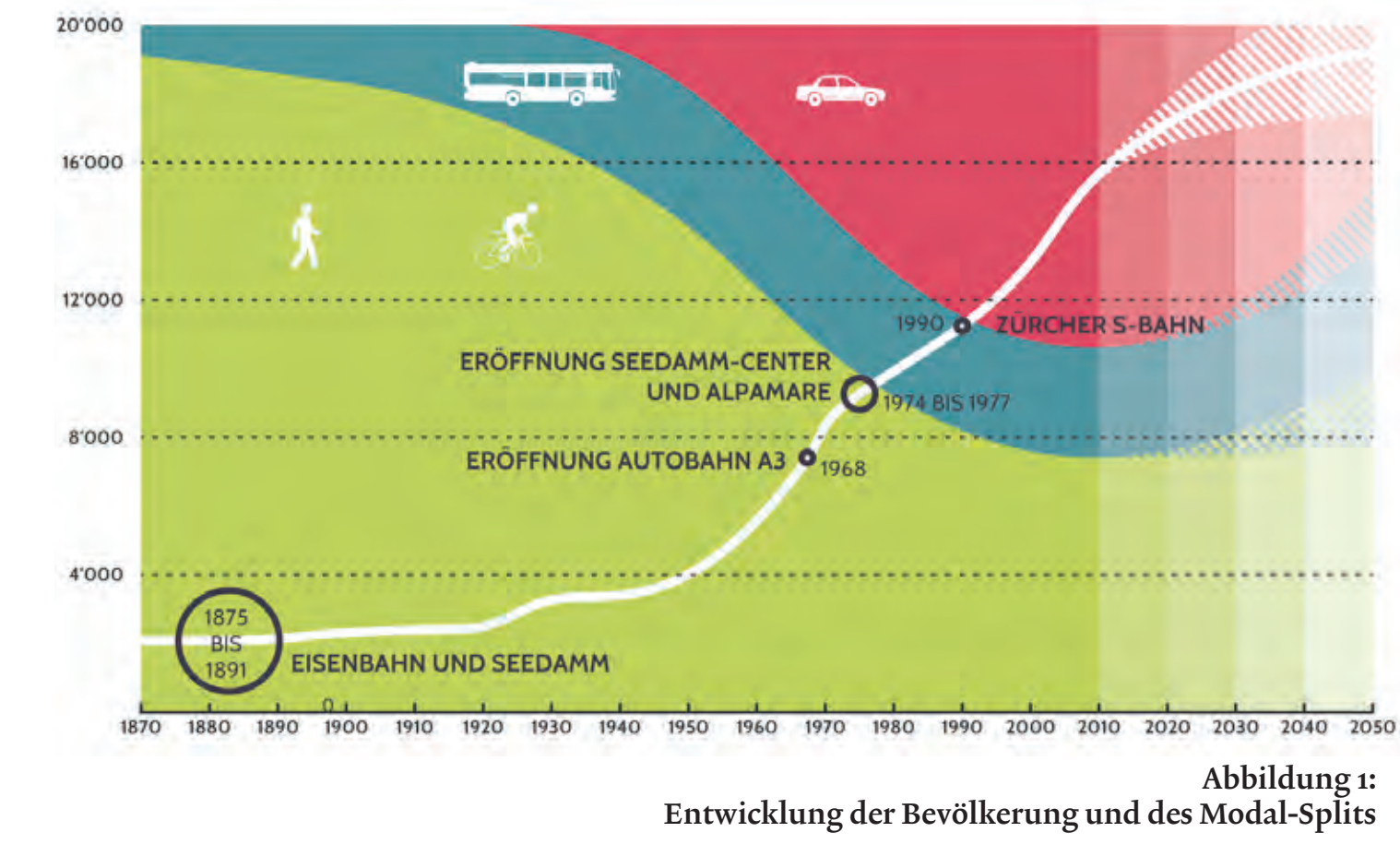


Abbildung 1: Entwicklung der Bevölkerung und des Modal-Splits

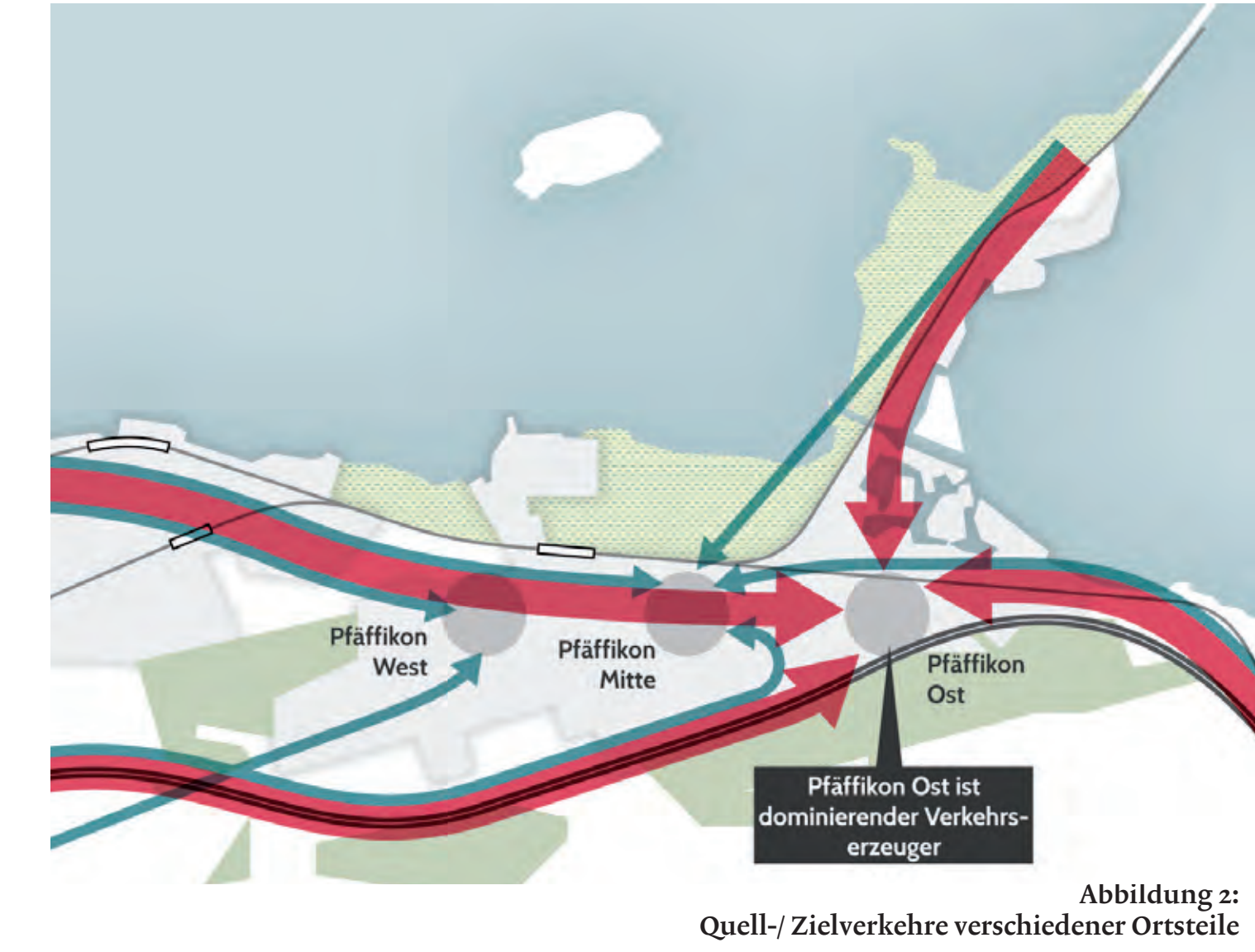


Abbildung 2: Quell-/ Zielverkehre verschiedener Ortsteile

## Strategie zur Erhöhung der Verträglichkeit im Ortszentrum

- Mit städtebaulichen Akupunkturpunkten
  - Steuerung des Verkehrs
  - Attraktivierung von LV und ÖV
- erreichen wir
- Stadträumliche Aufwertung
  - Verlagerung zu LV und ÖV
  - Erhöhung der Verträglichkeit des verbleibenden MIV-Verkehrs

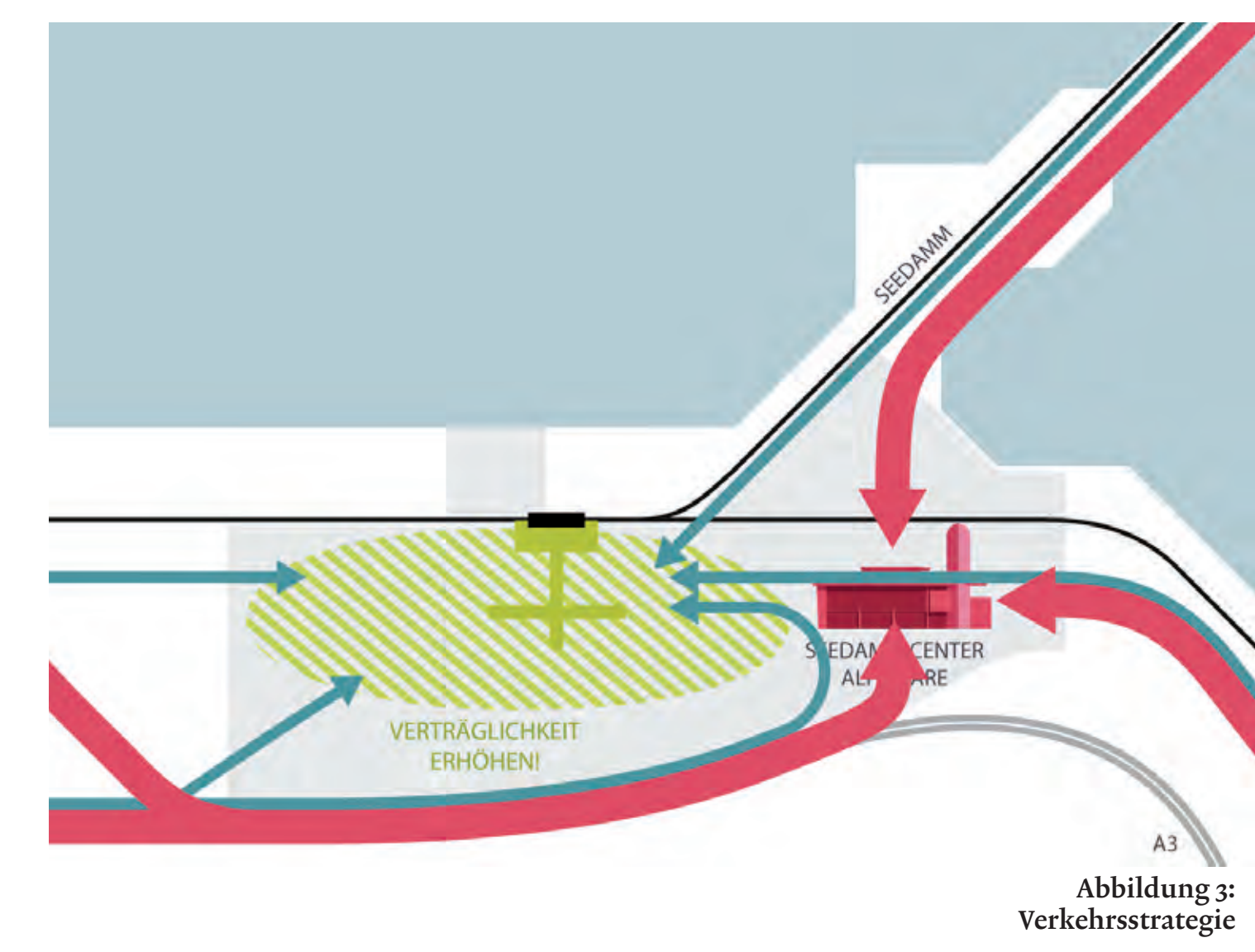


Abbildung 3: Verkehrsstrategie

## Optimierte Verkehrsführung in Pfäffikon Ost

- Mit der Optimierung der Verkehrsführung in Pfäffikon Ost (Direkte Zu- und Wegfahrten unabhängig vom kommunalen Strassennetz) können leistungshemmende Umwegfahrten vermieden sowie den Durchgangsverkehr vermehrt auf die „Stadtautobahn“ gelenkt werden.

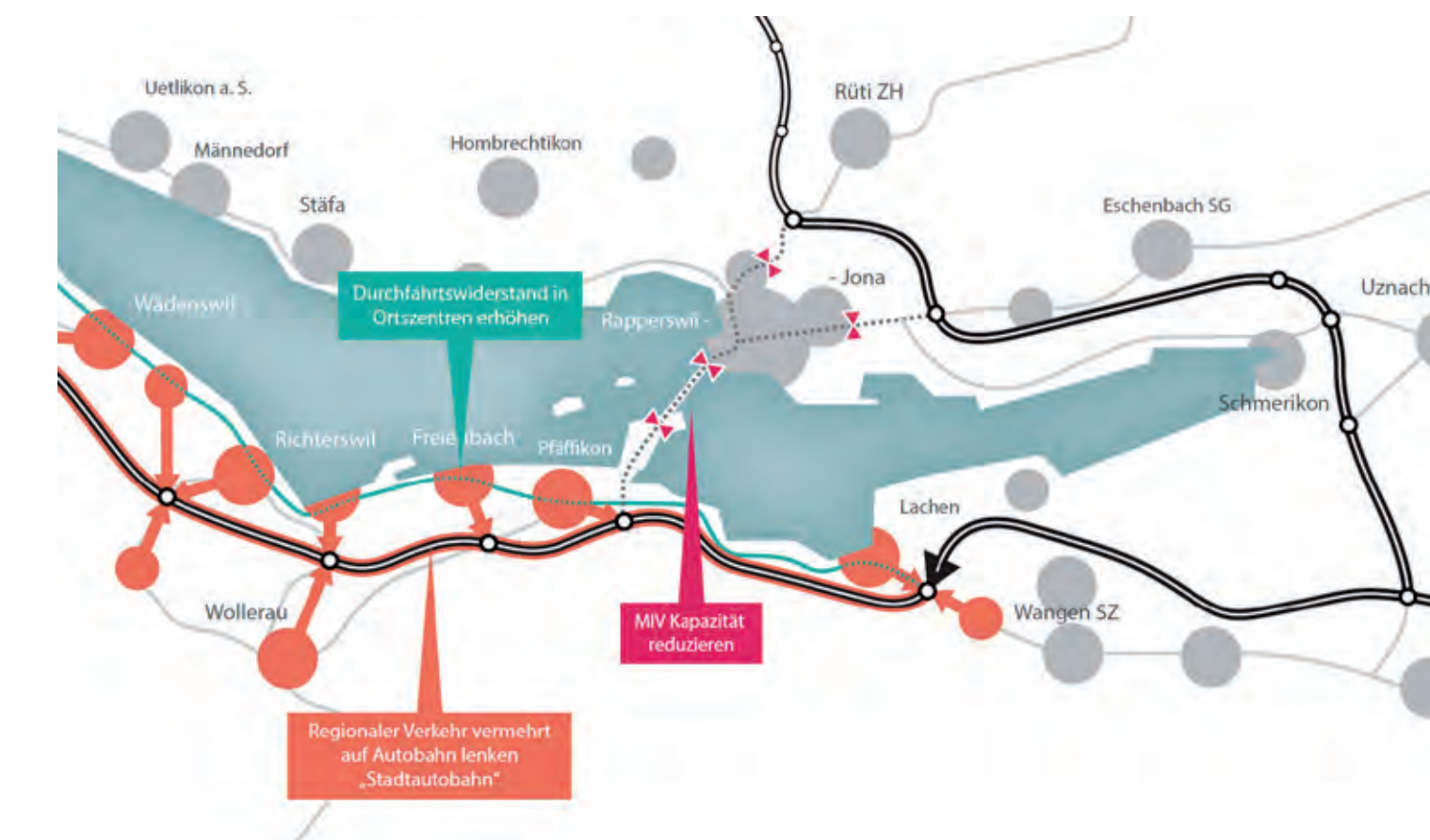


Abbildung 5: Grossräumiges MIV-Konzept

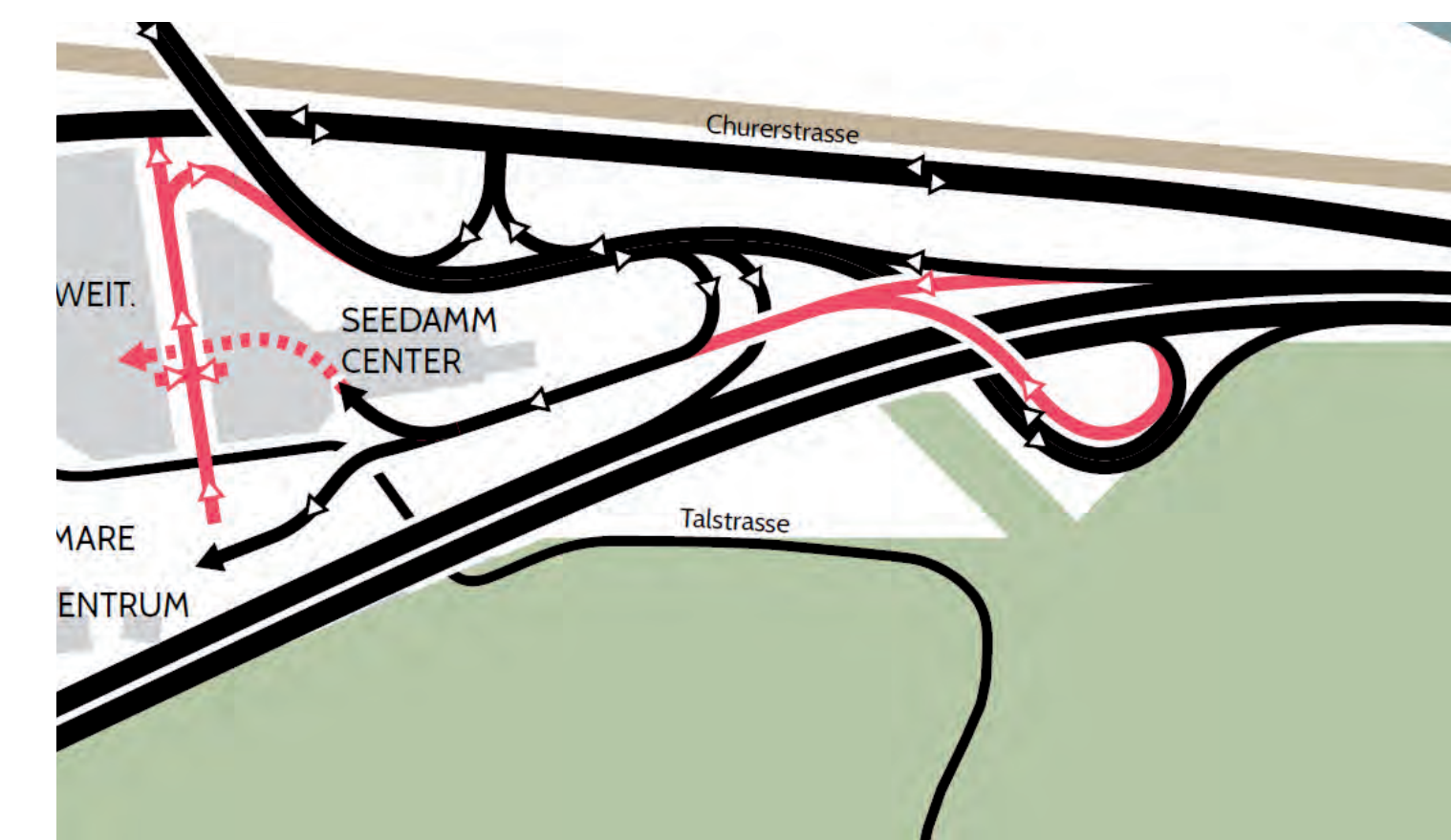


Abbildung 6: Optimierte Verkehrsführung Pfäffikon Ost

Pfäffikon liegt an einem landschaftlich privilegierten Ort am Zürichsee; darüber hinaus im Schnittpunkt der Hauptachsen zwischen dem Metropolitanraum Zürich, der Südschweiz, der Nordschweiz und der Zentralschweiz. Das dadurch forcierte wirtschaftliche Wachstum hat zu erheblichen infrastrukturellen und städtebaulichen Problemen geführt. Dafür sind bereits zahlreiche Lösungen untersucht worden, die allerdings Teilaspekte (Schienenverkehr, Individualverkehr, Stadtentwicklung usw.) betreffen und vielerorts miteinander kollidieren. Was Not tut, ist eine ganzheitliche Sicht der Raumentwicklungs- Problematik und das Setzen von Prioritäten.

Diese müssen politisch entschieden werden. Um die Gemeinde in die Lage zu versetzen, diese Entscheidungen reflektiert zu treffen, haben wir unseren Vorschlag in drei Schritte gegliedert. Der erste Schritt beinhaltet die übergreifenden landschaftlichen, städtebaulichen und verkehrstechnischen Strategien für den Grossraum von Pfäffikon (Tafeln 1 und 2). Der zweite Schritt stellt mögliche Eingriffe heraus, die im Sinn einer urbanistischen Akupunktur einzeln durchgeführt werden können, aber stets Teil der übergreifenden Strategie sind (Tafel 2). Im dritten Schritt sind exemplarisch drei dieser Eingriffe (Bahnhofplatz, Bahnhofstrasse, Churer Strasse) als Projektstudien konkretisiert (Tafeln 3 und 4).

# Urbanisierung



**Städtebauliche Strategie**  
Die Baustruktur von Pfäffikon soll in klarere Formen überführt werden, die sowohl den Genius Loci stärken als auch Orientierung erlauben. Eine behutsame Verdichtung (Richtwert: Ausnutzung 2.0) soll mit einer besseren Definition der öffentlichen Räume (Strassen, Plätze) einhergehen. Diese sollen den Langsamverkehr privilegieren und durch eine anspruchsvolle Gestaltung Aufenthaltsqualität gewinnen. Im östlichen Siedlungsbereich wird mittelfristig ein neues, funktional durchmischtes und verkehrsberuhigtes Quartier die publikumsintensiven Einrichtungen ersetzen, die gegenwärtig weite Flächen belegen und viel Verkehr erzeugen.

## Städtische Akupunktur

Diese neuralgischen Punkte von Pfäffikon können und müssen verbessert werden: singular, aber stets als Teil der vorgeschlagenen Gesamtstrategie

DAS SCHLOSS UND DAS UNTERDORF



DER GRUENZUG



DIE QUARTIERSARRONDIERUNG



DER BAHNHOFSPLATZ



DER SEEUFERPARC



DAS SEEUFERRESERVAT



DAS WASSERQUARTIER



DAS WOHN UND GEWERBEQUARTIER



DAS VERDICHTETE STADTQUARTIER



DER BOULEVARD



DER DORFPLATZ



DER DORFBACH



DIE BAHNHOFSTRASSE



Drei exemplarische Eingriffe

Im Zentrum von Pfäffikon kann die städtebauliche, landschaftliche und verkehrstechnische Situation durch drei vergleichsweise kleine Eingriffe verbessert werden. Bahnhofplatz, Bahnhofstrasse und Churer Strasse würden in einem ersten Schritt durch minimale bauliche Massnahmen im öffentliche Raum aufgewertet, in einem zweiten Schritt, der auch private Bauten tangiert, entschieden verbessert werden. Im Zentrum von Pfäffikon kann die städtebauliche, landschaftliche und verkehrstechnische Situation durch drei vergleichsweise kleine Eingriffe verbessert werden. Bahnhofplatz, Bahnhofstrasse und Churer Strasse würden in einem ersten Schritt durch minimale bauliche Massnahmen im öffentliche Raum aufgewertet, in einem zweiten Schritt, der auch private Bauten tangiert, entschieden verbessert werden. Der Bahnhofplatz wird als linearer langgezogener Multifunktionsraum begriffen, in dem die verschiedenen Aufgaben nebeneinander angeordnet werden. Die Bahnhofstrasse wird als Begegnungszone ausgewiesen und asymmetrisch gestaltet, um ein breites Trottoir mit Abendsonne zu gewinnen. Die Churerstrasse erhält eine doppelte Baumreihe mit dazwischen geschobenen Parkplätzen, wobei die Baumkronen ihren stark fragmentierten Raum optisch regularisieren; die Erdgeschosse nehmen öffentliche Nutzungen (Cafés, Restaurants, Geschäfte) auf, die Trottoirs werden ausreichend breit, um Fußgänger und teilweise auch Aussenbestuhlung aufzunehmen. Dort, wo Bahnhofstrasse und Churerstrasse einander kreuzen, entsteht ein aufgewerteter Raum, der nach Süden hin zum Dorfplatz überleitet.



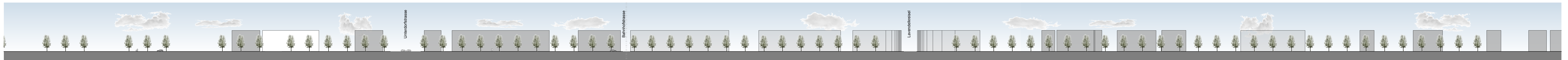
Der Churerstrasse, Zustand heute



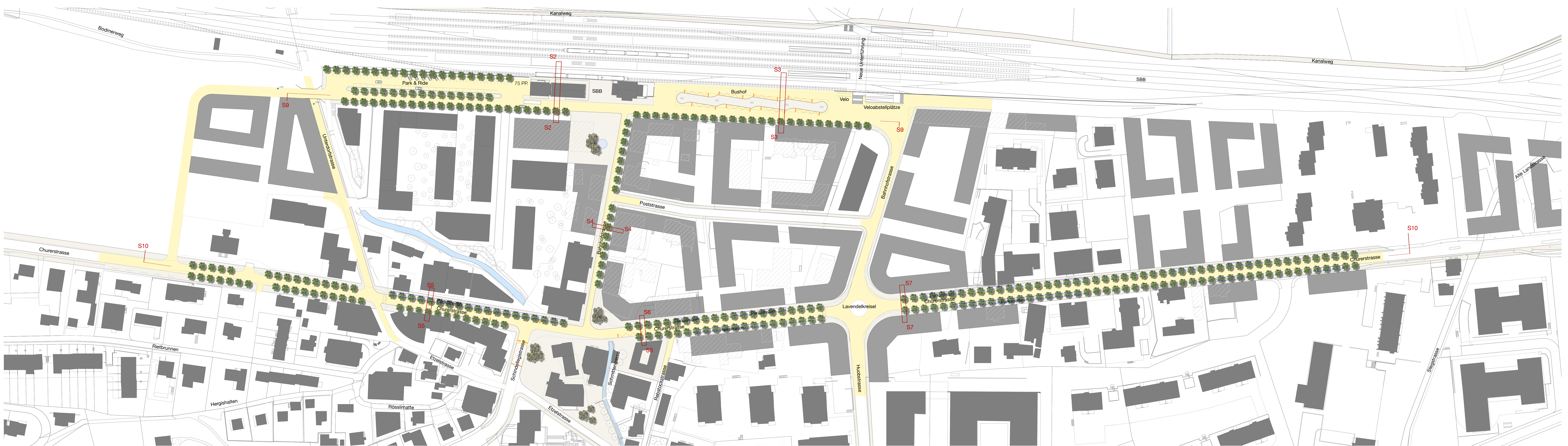
Der Boulevard, erster Schritt



Schnitt 9, 1:1000

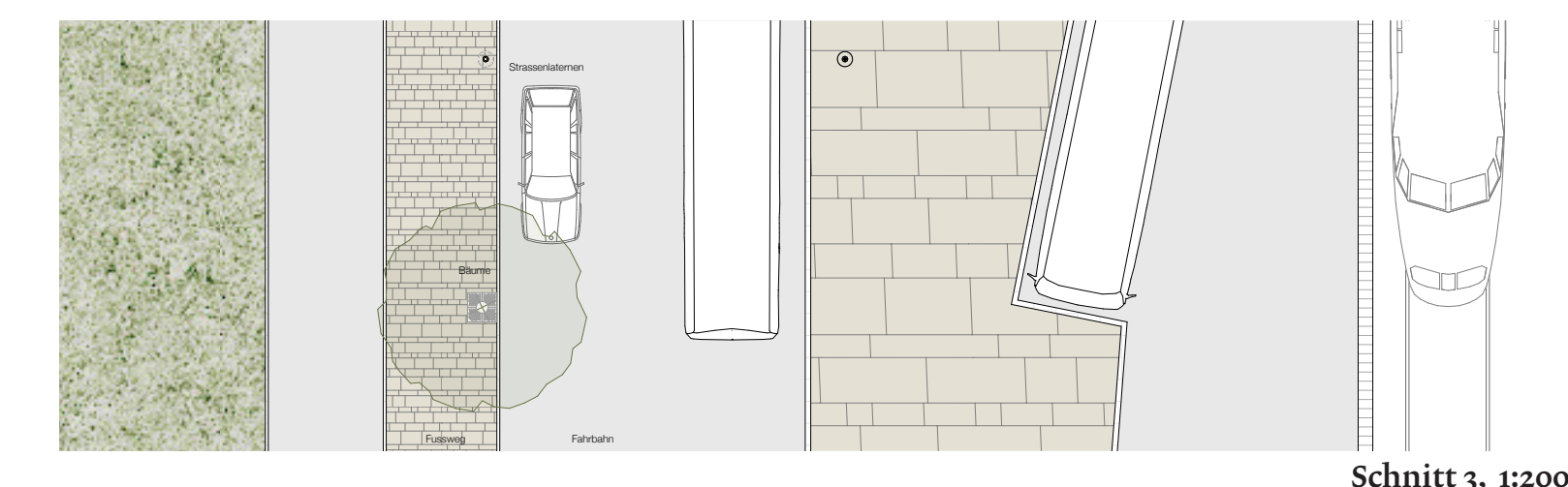
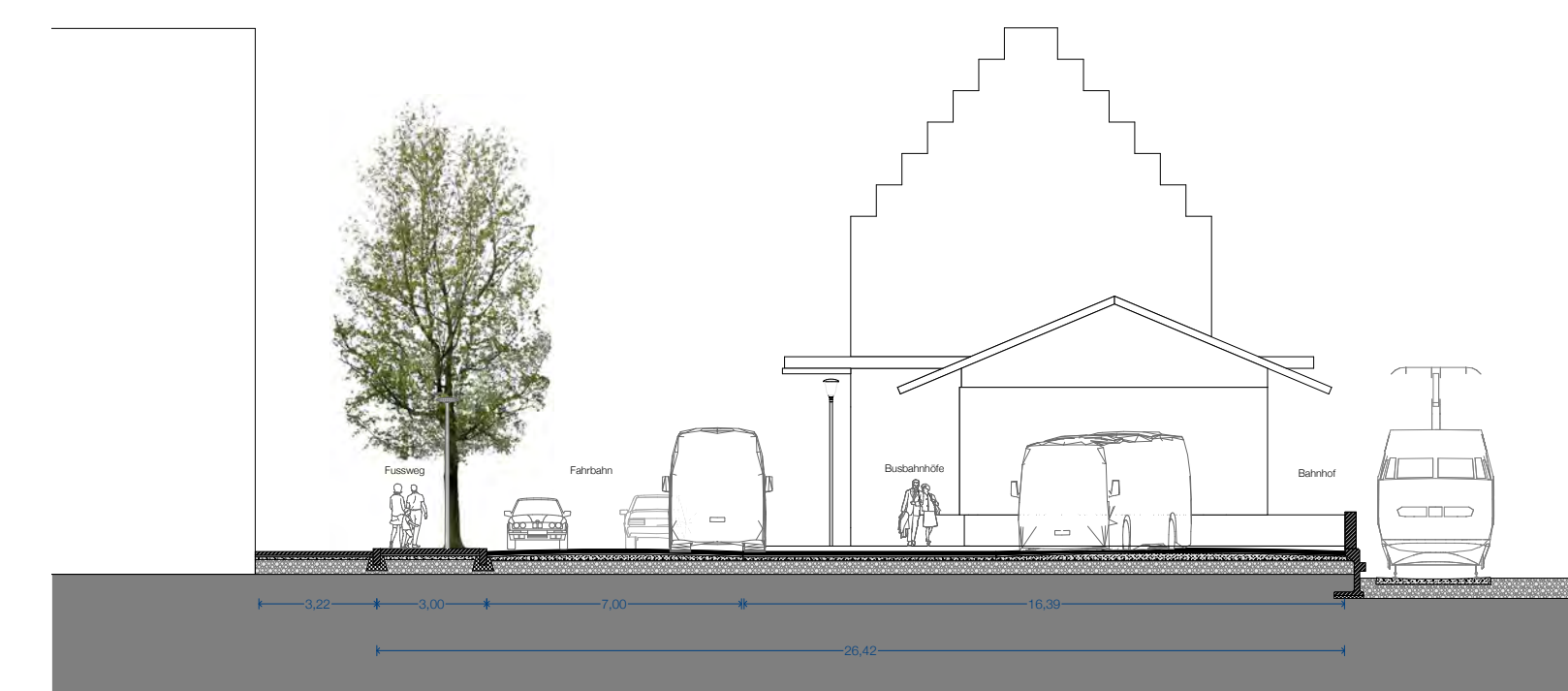
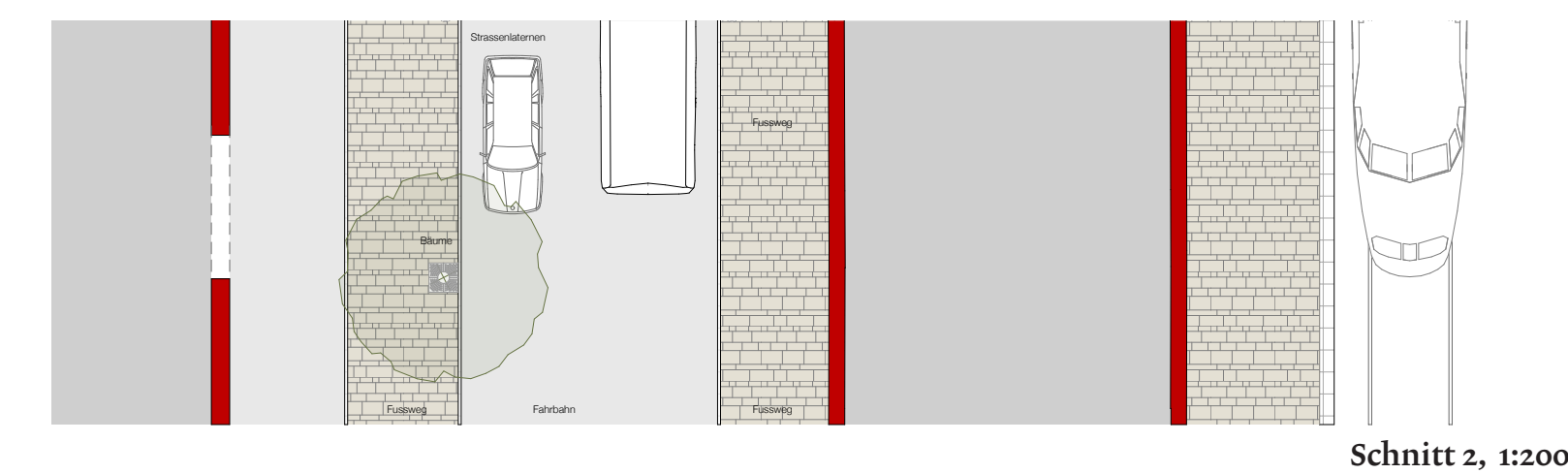
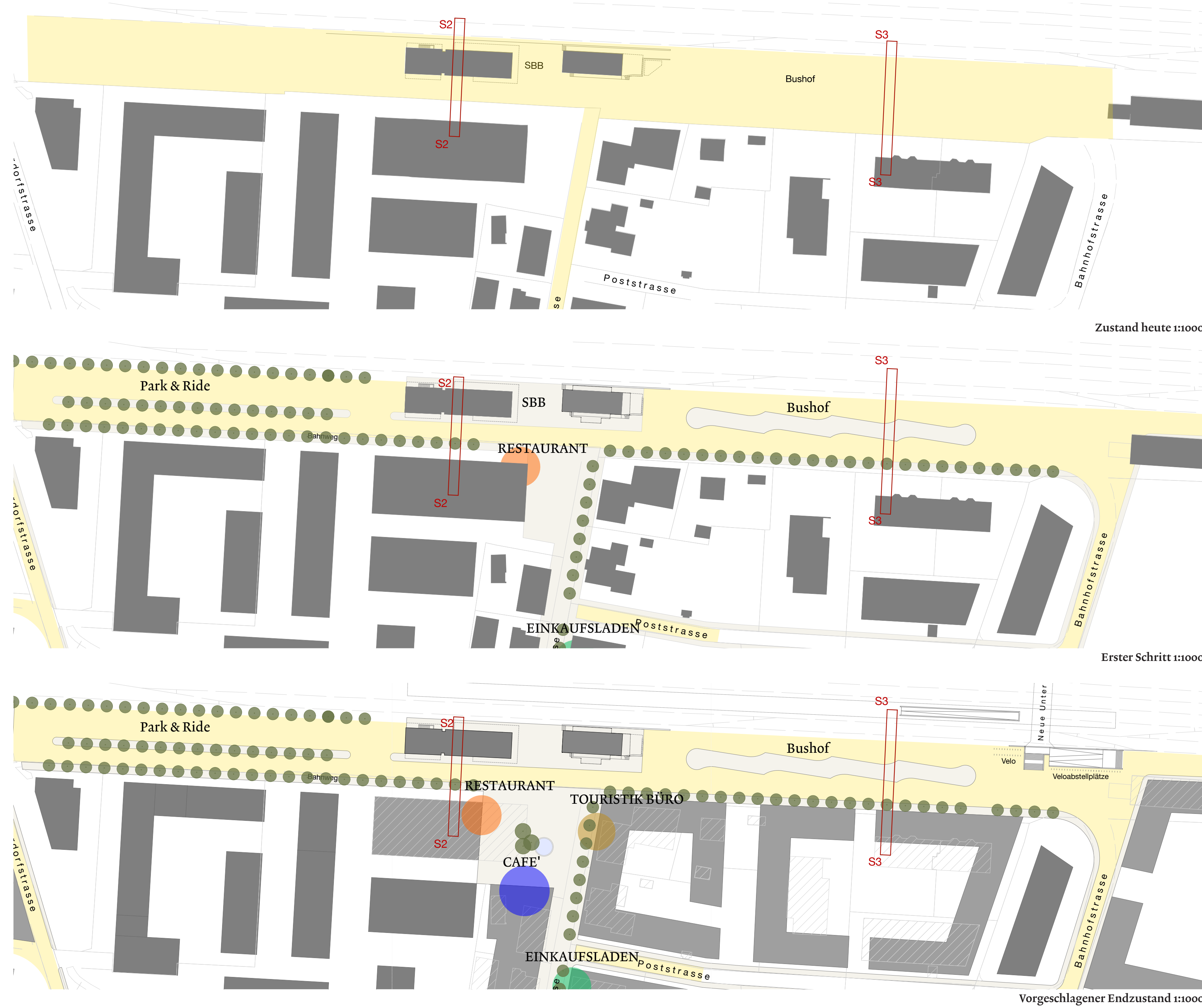


Schnitt 10, Churerstrasse 1:1000

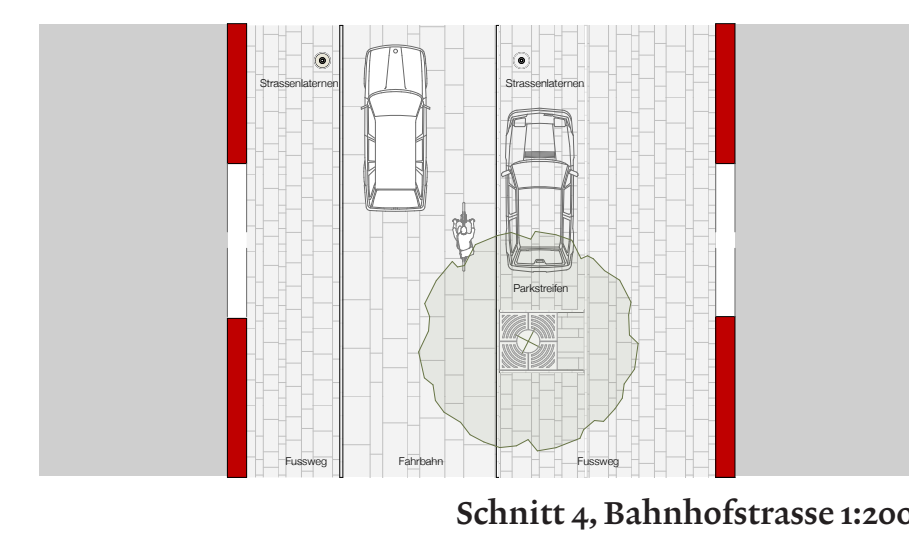
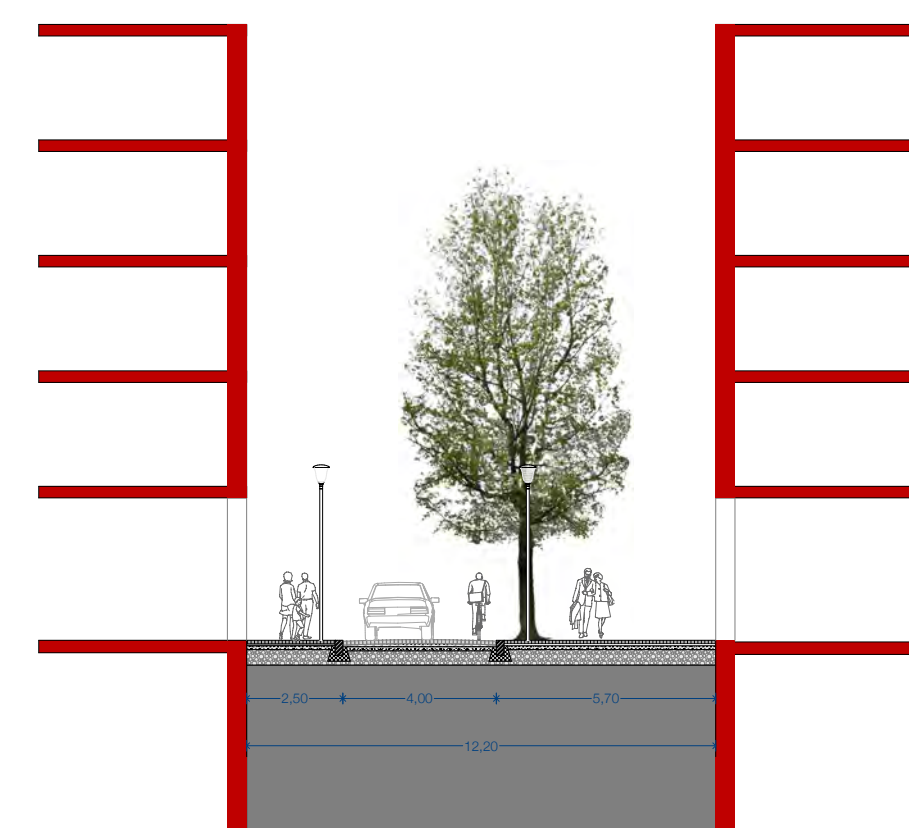
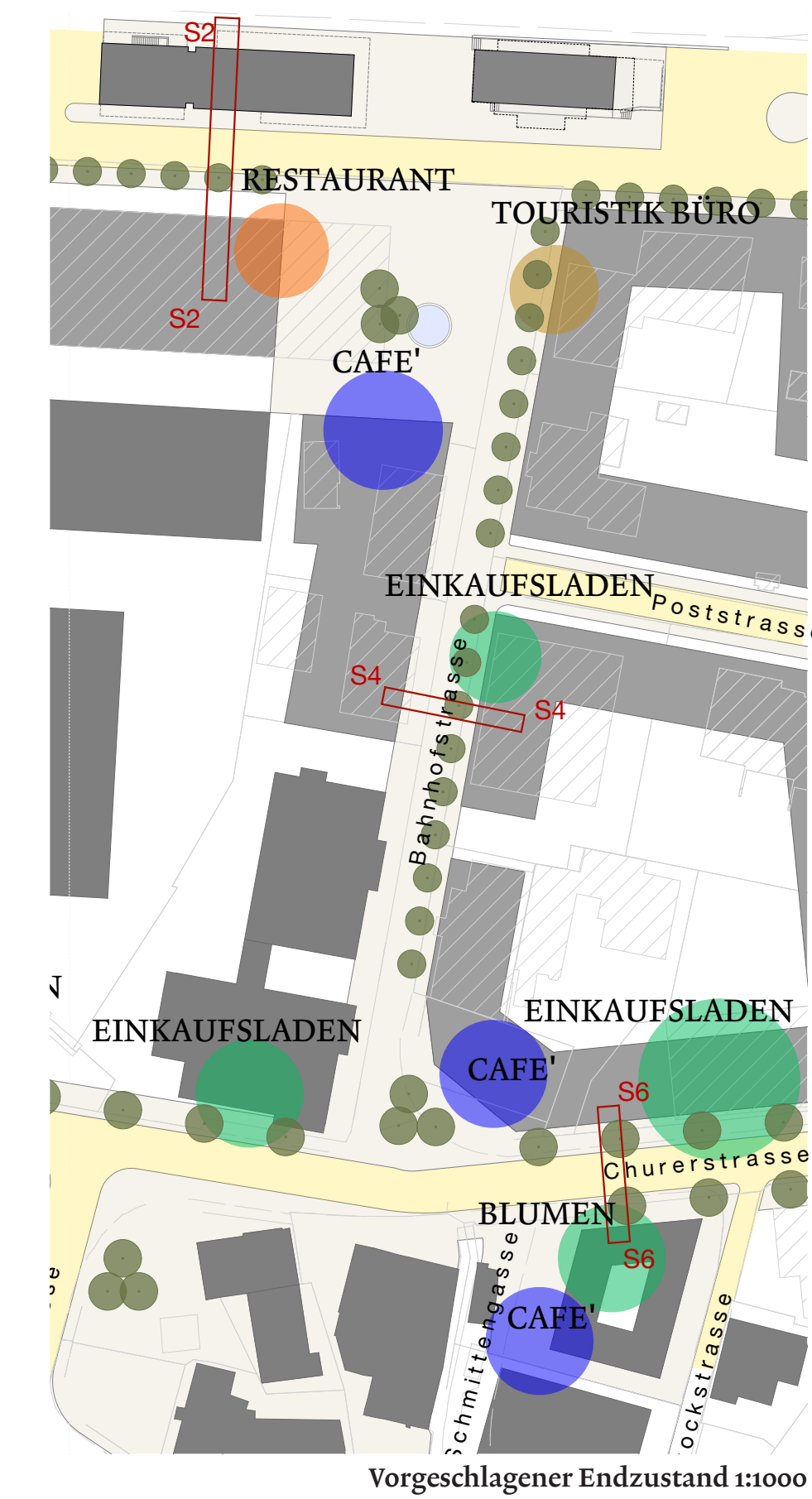
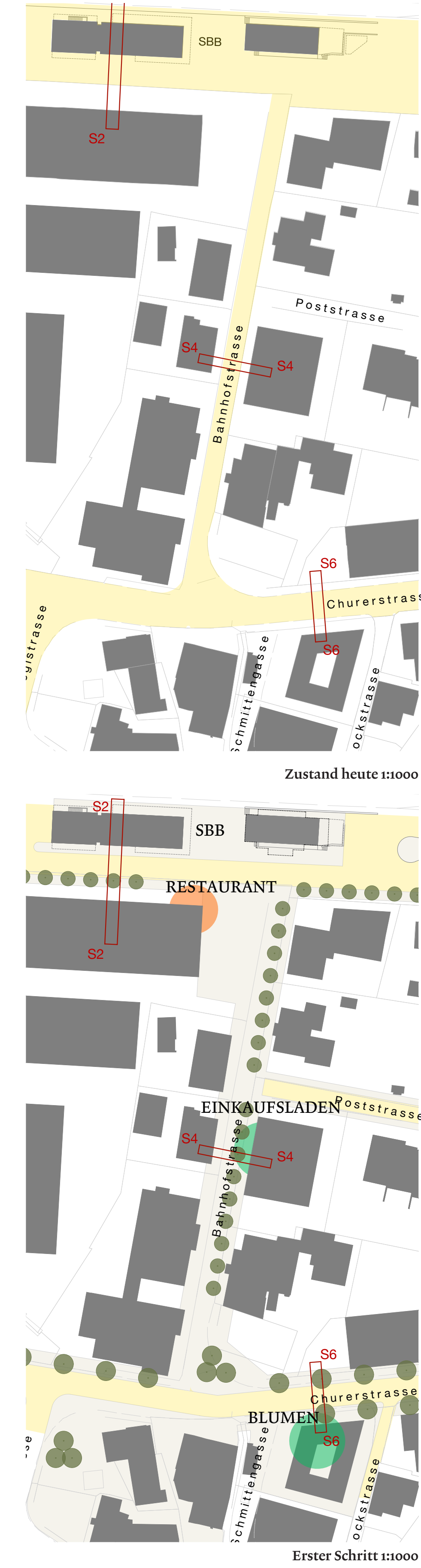


Lageplan 1:1000

# Der Bahnhofplatz



# Die Bahnhofstrasse



# Der Boulevard

