

Aufwertung Churerstrasse

Vertiefung Testplanung

17. November 2015



Inhalt

Dörfer und Stadt	8
Strassensystem Pfäffikon wird städtisch	10
differenziertes Netz statt Achse	12
Öffentlichkeit, Durchgängigkeit und Zugänglichkeit	14
Zielbild 2035	16
Bewegungsraum Fussgänger	20
Teilgebiet West	22
Knoten Rain	24
Teilgebiet Mitte	26
Knoten Löwen	28
Teilgebiet Ost	30
Variante Kanton	32
Etappierung	34
Etappierung - Sofortmassnahmen	36
Zustand Verkehrsführung MIV, ÖV, LV	38



Luftbild 2015, Zentrum Pfäffikon, Mitte - Ost

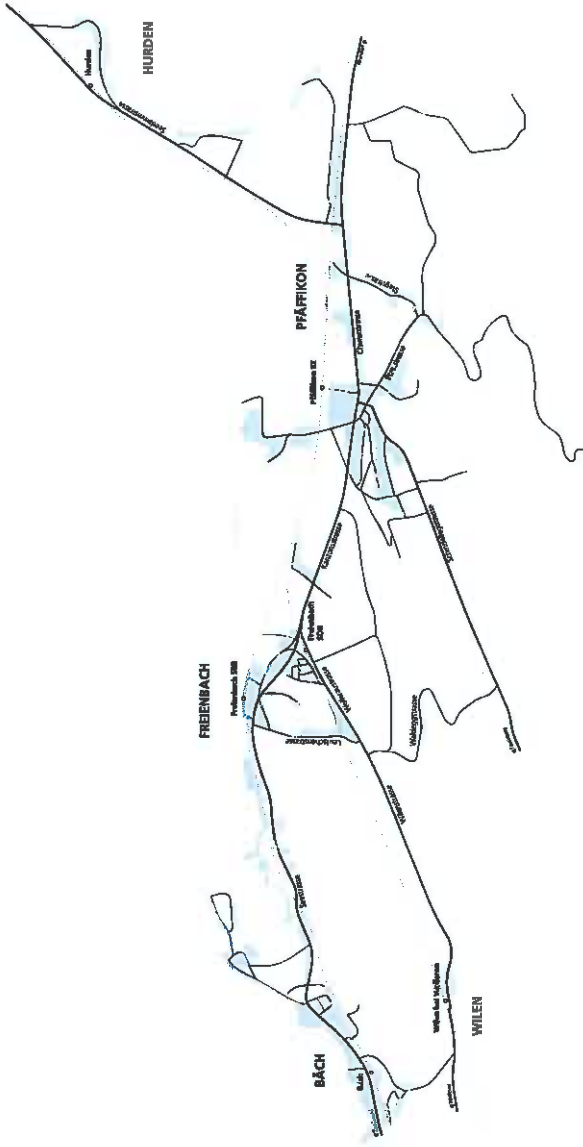
Die Aufgabe bestand darin, basierend auf den Ergebnissen der Testplanung 2014 und der verkehrsorientierten Variante Kanton, ein integriertes Verkehrsmanagement sowie eine siedlungsorientierte Variante für die Churerstrasse zu entwickeln. Zudem soll das Aufwertungspotenzial im öffentlichen Raum aufgezeigt werden.

Für die Herleitung der Konzeptidee wurde der Fokus nochmals umfassend auf die bisherige Entwicklung, den bestehenden Siedlungsraum und die künftige Entwicklung gelegt. Dabei hat sich gezeigt, dass sich die Einwohnerzahl der Gemeinde Freienbach in den letzten 50 Jahren beinahe verdreifacht hat – das Strassennetz hingegen ist, in diesem Zeitraum auf Gemeindegebiet, weitgehend unverändert geblieben.

Im Zentrum Pfäffikon soll die Strassenstruktur dem baulichen Wandel in die städtischen Strukturen folgen. Es wird ein feinmaschiges Netz an öffentlichen Strassen geschaffen, welches einen differenzierten Umfang mit den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ermöglicht. Die Bahnstrasse, als parallele Achse zur Churerstrasse dient als Quartierstrasse und Zubringer zum Bahnhof. Die Klosterstrasse wird der neue Hauptzubringer für das Unterdorf. Neben den neuen Quartierstrassen sorgt ein feinmaschiges, durchlässiges Langsamverkehrsnetz für eine hohe Vielfalt an attraktiven, direkten Wegen durch das Zentrum Pfäffikon.

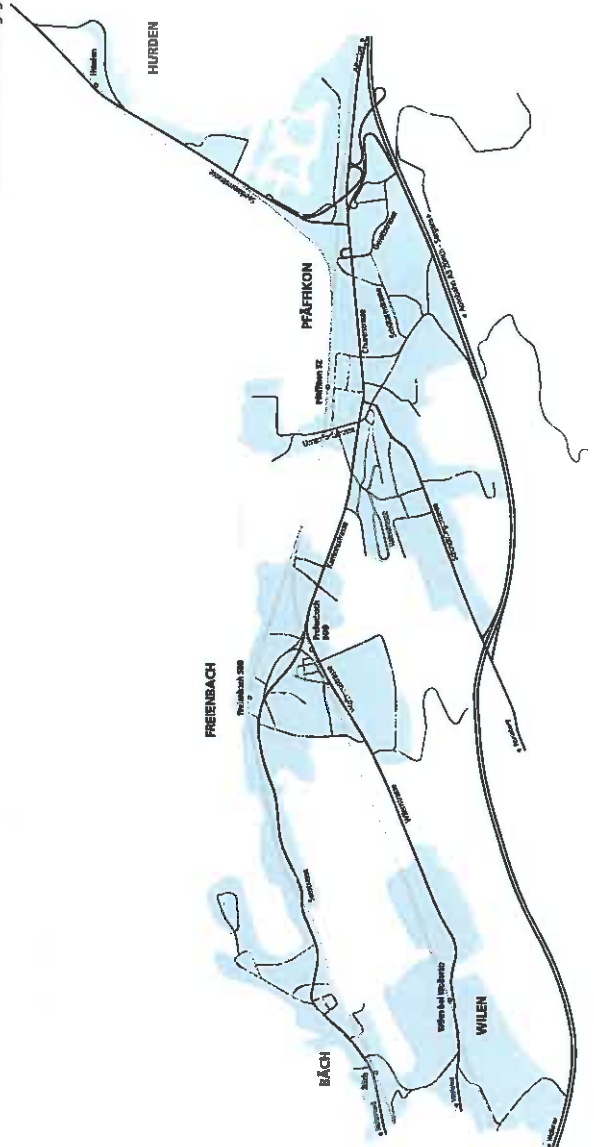
Im Strassenraum Churerstrasse wird mit dem "Bewegungsraum Fussgänger" ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen der Fahrbahn und den Seitenbereichen geschaffen. Unabhängig des Grundeigentums dient er als wichtiger öffentlicher Raum für den Fussverkehr und als Vorbereich für Erdgeschossnutzungen entlang der Churerstrasse.

Je städtischer die Bauvolumen und Strukturen werden desto wichtiger wird auch der öffentliche Raum. Neben dem Aufwertungspotenzial im "Bewegungsraum Fussgänger" können auch die Sicherung der Zugänglichkeit und die gestalterische Aufwertung der Platzräume viel zur Qualität des Zentrums beitragen. Eine differenzierte Gestaltung und Bespielung mit unterschiedlichen Nutzungen lassen dauerhaft (Park) oder auch temporär (Wochenmarkt) attraktive Aufenthaltsorte für die Bewohner entstehen.



Strassennetz und Siedlungsgebiet - 1960

Strassennetz und Siedlungsgebiet - 2015



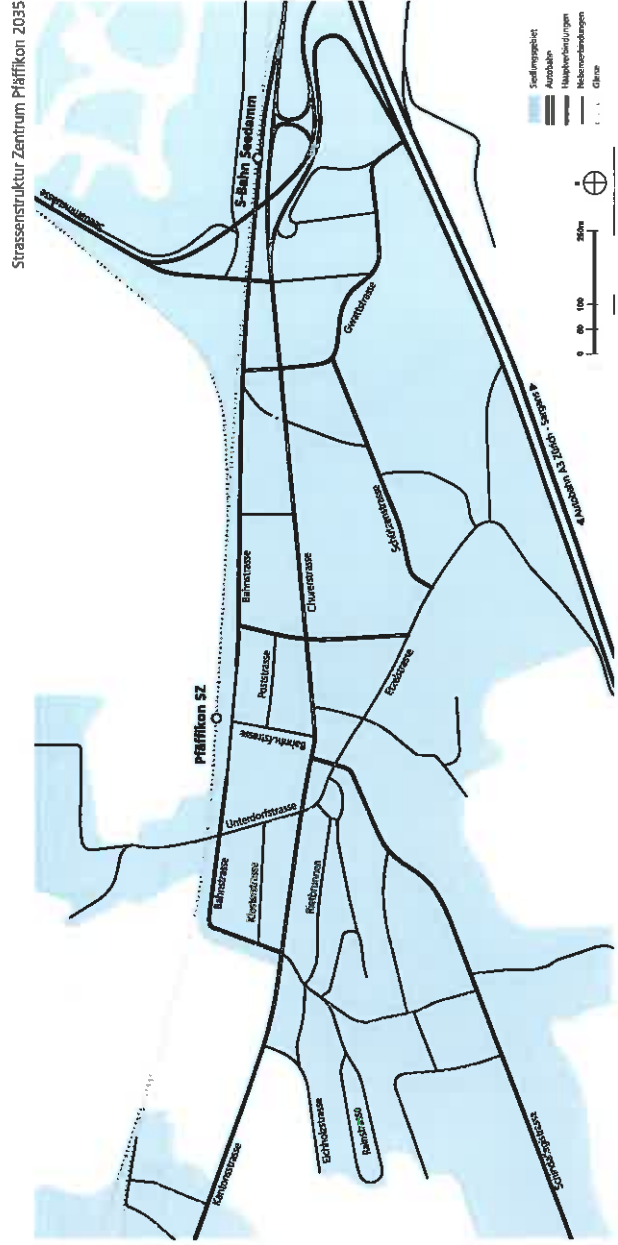
Ergänzung im Strassennetz

Im städtischen Raum erfolgt die Verkehrsbewältigung netzartig, da eine lineare Ausrichtung zu Funktionskonzentrationen mit überdimensionalen Infrastrukturanlagen führt. Ein feinmaschiges Netz ermöglicht Entwicklung und Veränderung in der Siedlung und der Mobilität. Es werden Spielräume geschaffen die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ihren Bedürfnissen entsprechend zu organisieren, zu gruppieren oder auch zu trennen.

- Städtische Dichte erfordert ein städtisches Strassennetz. Ein Vorschlag an Netzergänzungen soll im Zentrum Pfäffikon den nötigen Spielraum schaffen.
- Bahnstrasse (Ost): Bahnhof bis Seedamm Center als Quartierstrasse im Bereich der bestehenden Baulinie bis Knoten Gwatt. Ab Gwatt als Bus-, Velo- und Fussgängerachse.
- Bahnstrasse (West) / Klosterstrasse: Städtisches Strassenraster, Quartierstrasse als Zubringer für das Unterdorf und Zufahrt zum Bahnhof aus Westen.



Strassenstruktur Zentrum Pfäffikon Bestand



Strassenstruktur Zentrum Pfäffikon 2035

Entflechtung BUS - MIV

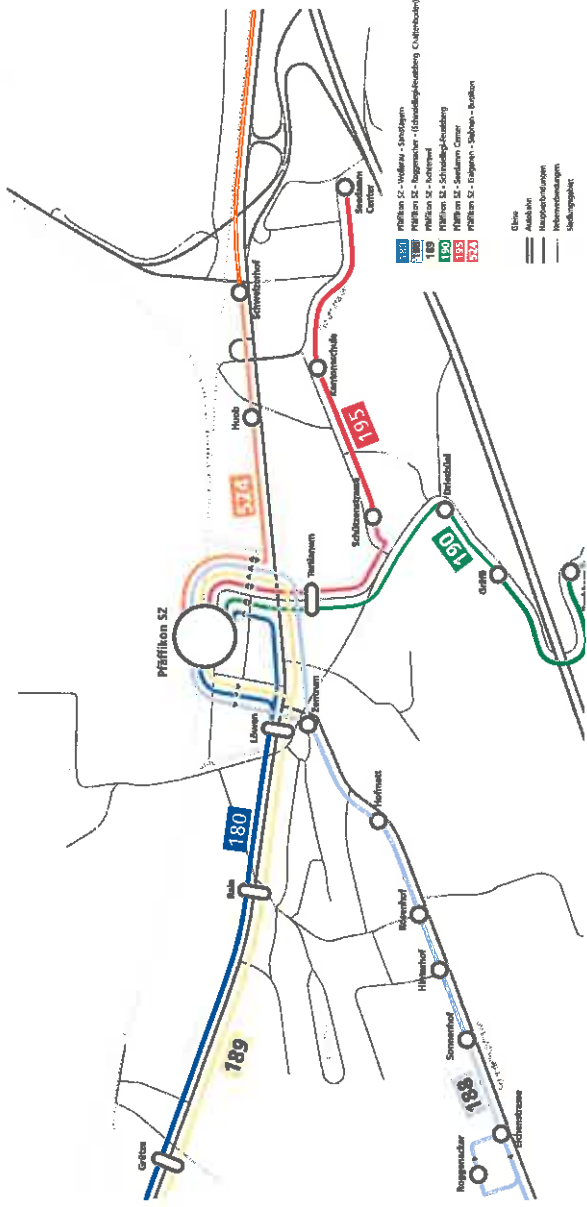
Der MIV-Hauptstrom bleibt auf Churerstrasse (rot).

Der Bus wird auf den parallelen Achsen Bahnstrasse und Rietbrunnen - Ezelstrasse geführt (blau).

Dichtes, durchlässiges Netz für den Langsamverkehr in den Zentrumsbereichen (grün, Darstellung schematisch).

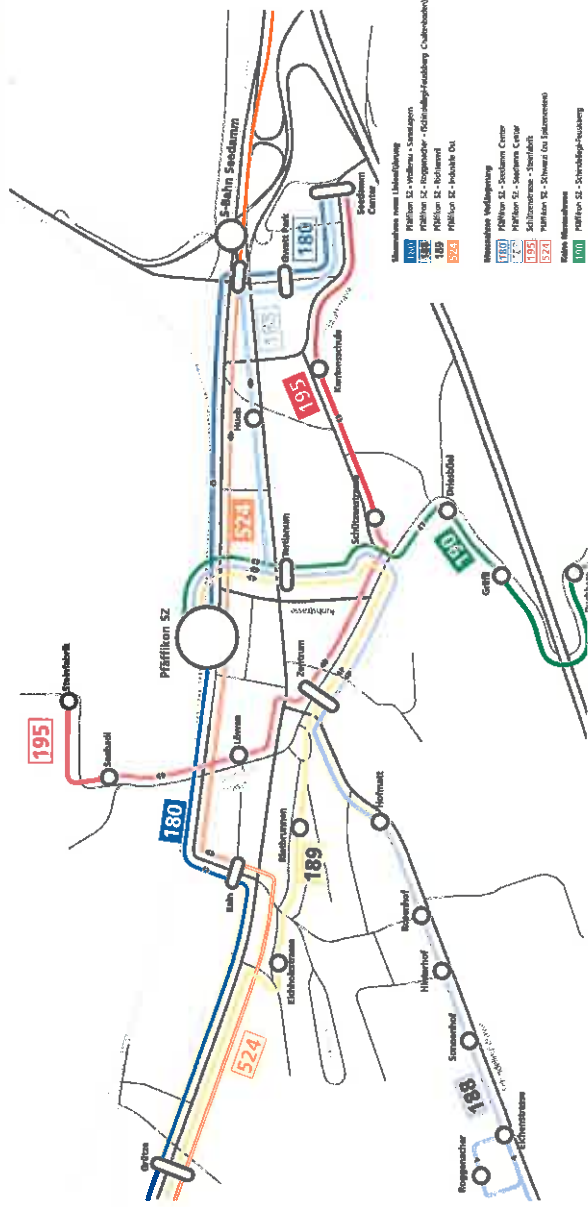
Es entsteht ein feinmaschiges Netz mit Spielraum für künftige Entwicklungen. Die Churerstrasse kann die heutigen Verkehrsmengen aufnehmen, die Busse werden bevorzugt und der Langsamverkehr erhält ein funktionales attraktives Infrastrukturangebot. Langfristig kann auf der Churerstrasse, nach Realisierung des Zubringers Halten und einhergehender Reduktion der Verkehrsmenge, bei Bedarf wieder ein Busangebot eingeführt oder anderen Verkehrsteilnehmenden mehr Raum zugeschlagen werden.

Die Buslinien sollen im Zentrum schrittweise hin zu einem feinmaschigen bedarfsgerechten Linien- und Haltestellennetz entwickelt werden.



Strassenstruktur Zentrum Pfäffikon Bestand

Strassenstruktur Zentrum Pfäffikon 2035



Strassenregime

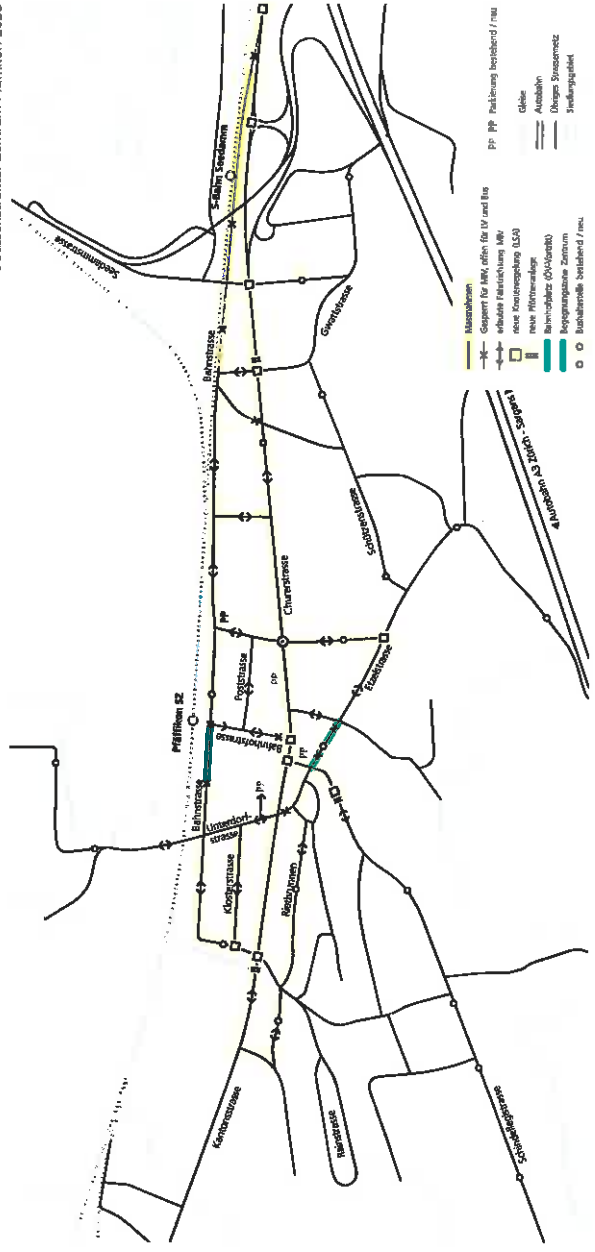
- Öffentliche, durchgängige und für alle zugängliche Gemeindestrassen, Wegeverbindungen und Platzsituationen sind das zentrale Rückgrat eines dicht bebauten und intensiv belebten Zentrums.
- Die Gemeindestrassen und Wege sind bedarfsgerecht dimensioniert, so dass sie von Grund auf ein der Situation angepasstes Verkehrsverhalten auslösen.
- Neuralgische Stellen die keinen oder nur bedingt MIV ertragen werden entsprechend signalisiert.
- Bahnhofplatz wird vom MIV freigehalten (Zufahrt nur bis Wendeplatz aus Westen und bis Bahnhofstrasse aus Osten).

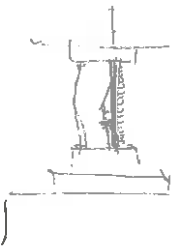


Strassenstruktur Zentrum Pfärfikon Bestand

- Bahnhofplatz wird vom MIV freigehalten (Zufahrt nur bis Wendeplatz aus Westen und bis Bahnhofstrasse aus Osten).

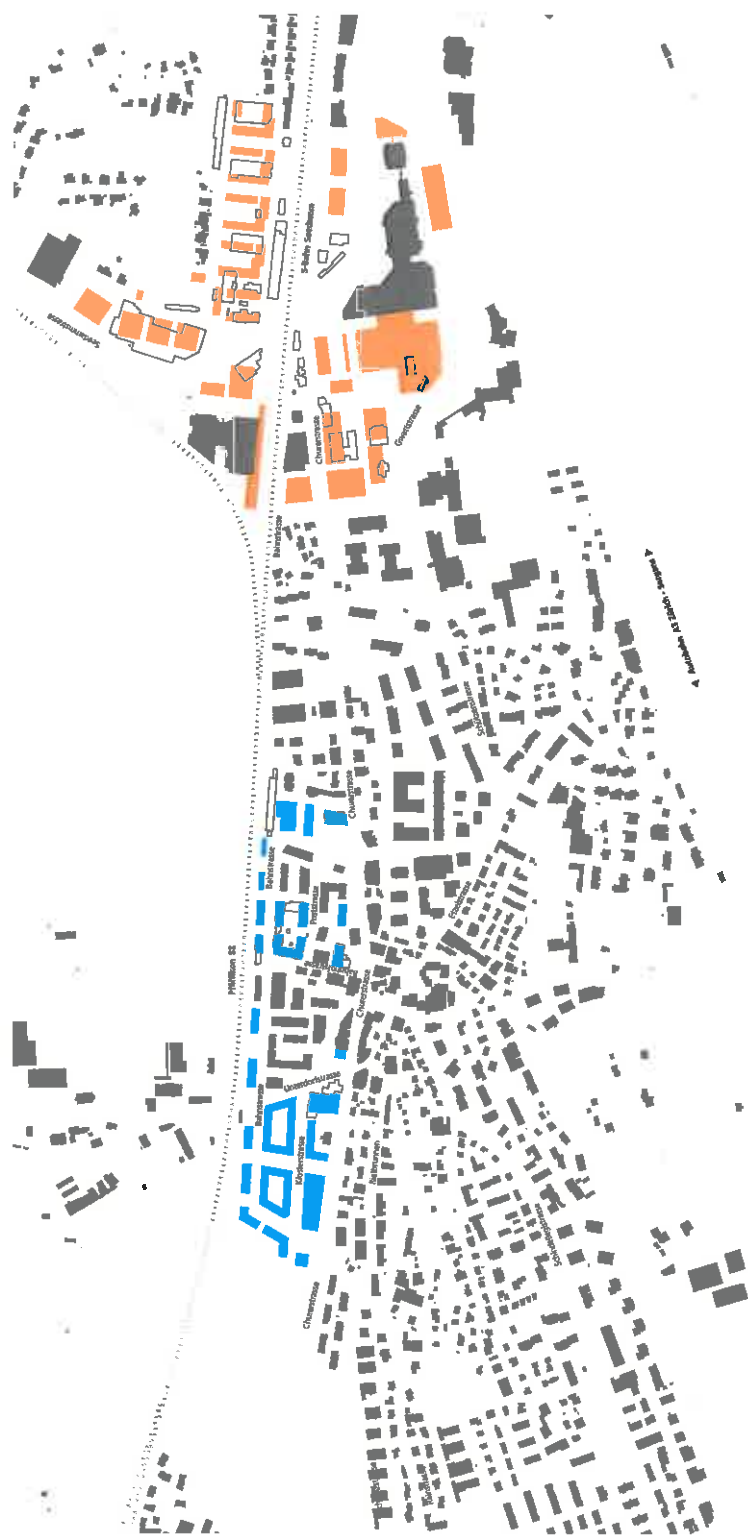
Strassenstruktur Zentrum Pfärfikon 2035



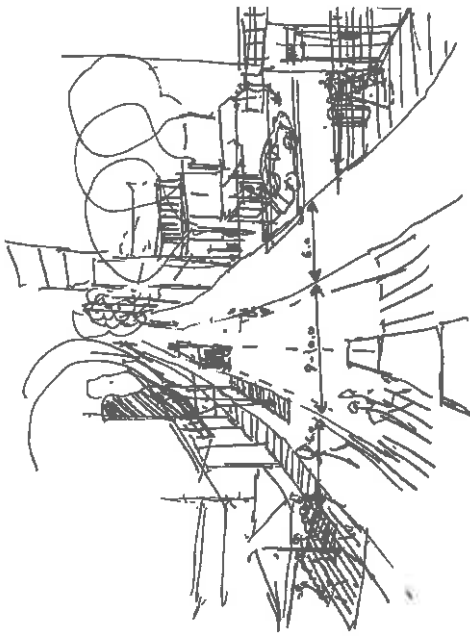


Insel Ufenau



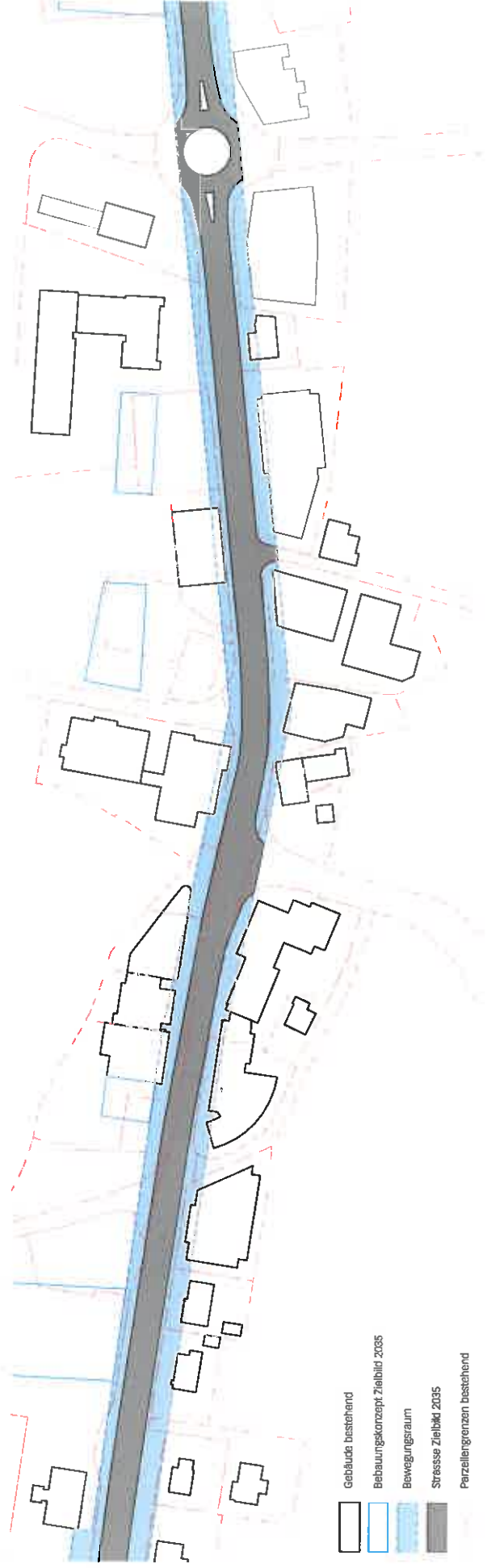


- Bebauungskonzept, Zahlbild 2035
- Bebauungskonzept Pfaffen 05, Team Feldman & Klotzmann
- Gebäude bestehend
- Gebäude bestehend/ Abbruch



Gestaltungsrichtlinien Bewegungsraum

Mittels Gestaltungsrichtlinien für den Bewegungsraum sollen die Qualitäten in den Seitenbereichen der Churerstrasse gesichert werden. Im Sinne einer Wegleitung für die Behörden und GrundeigentümerInnen werden mit den Richtlinien, Prinzipien zur Gestaltung des Raums, zwischen Fahrbahnrand und Fassade, aufgezeigt. Es können auch Vorgaben zur Materialisierung, zu Baumstandorten und -arten sowie zu Infrastrukturelementen (Beleuchtung, Entsorgung, usw.) definiert werden.



Bahnstrasse

- Die Bahnstrasse dient als siedlungsinterne Quartierstrasse und Zubringer an den Bahnhof aus Westen.

Klosterstrasse

- Die sogenannte "Spange West" wird zur Klosterstrasse und Teil des städtischen Strassennetzes.
- Sie ist Hauptzubringer für das Unterdorf.

Ortseingang am Knoten Rain

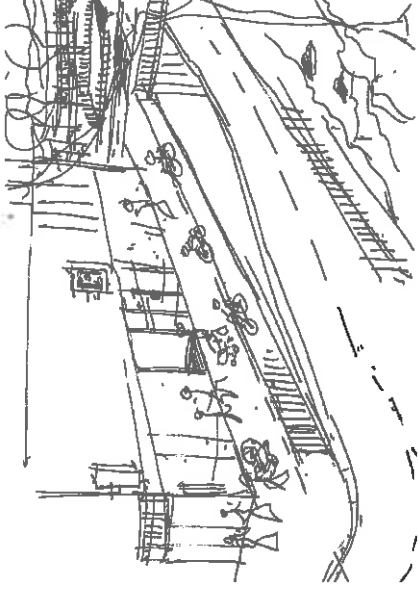
- Am Knoten Rain wird der Ortseingang von Pfäffikon, aus Richtung Freienbach kommend, durch die beidseitige Bebauung und gestalterische Massnahmen in den Seitenbereichen (Bäume usw.) akzentuiert.
- Mit der Integration des Knotens Rain in das Siedlungsgebiet wird dieser verträglicher, als wenn er im offenen Feld stehen würde.

Unterdorfstrasse

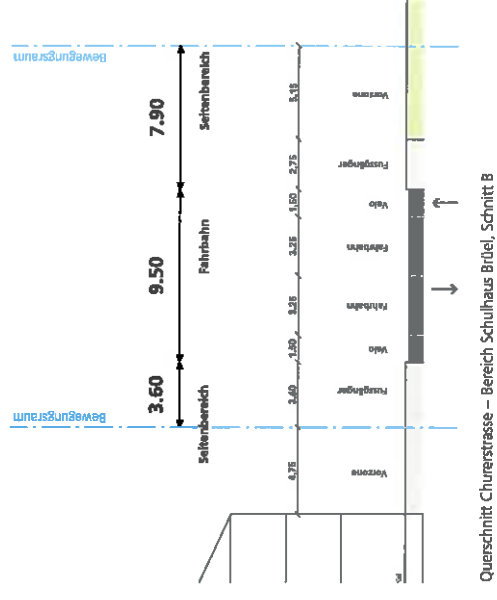
- Die Unterdorfstrasse bleibt für den MIV durchgehend befahrbar.
- Der MIV und der Fussverkehr werden getrennt unter dem Gleisfeld hindurch geführt (separate Unterführungen). Der Veloverkehr soll beide Unterführungen mitbenutzen können.

Churerstrasse: Rain - Unterdorf

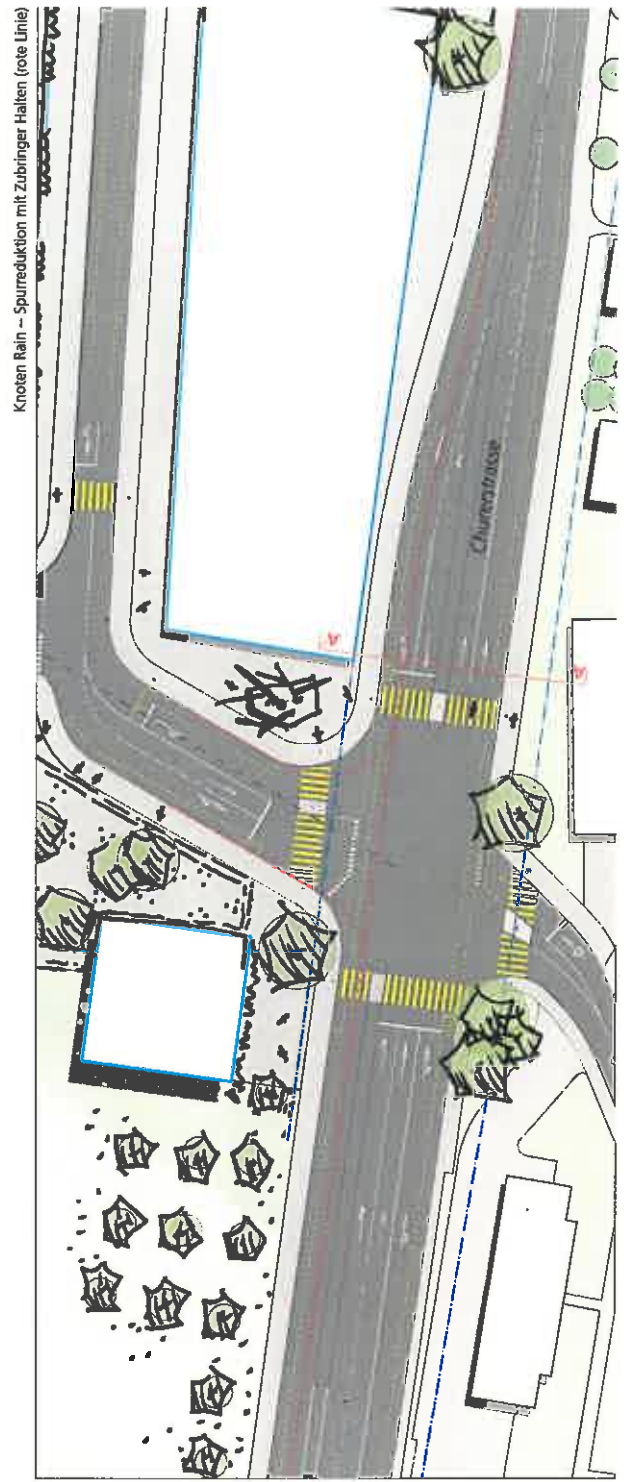
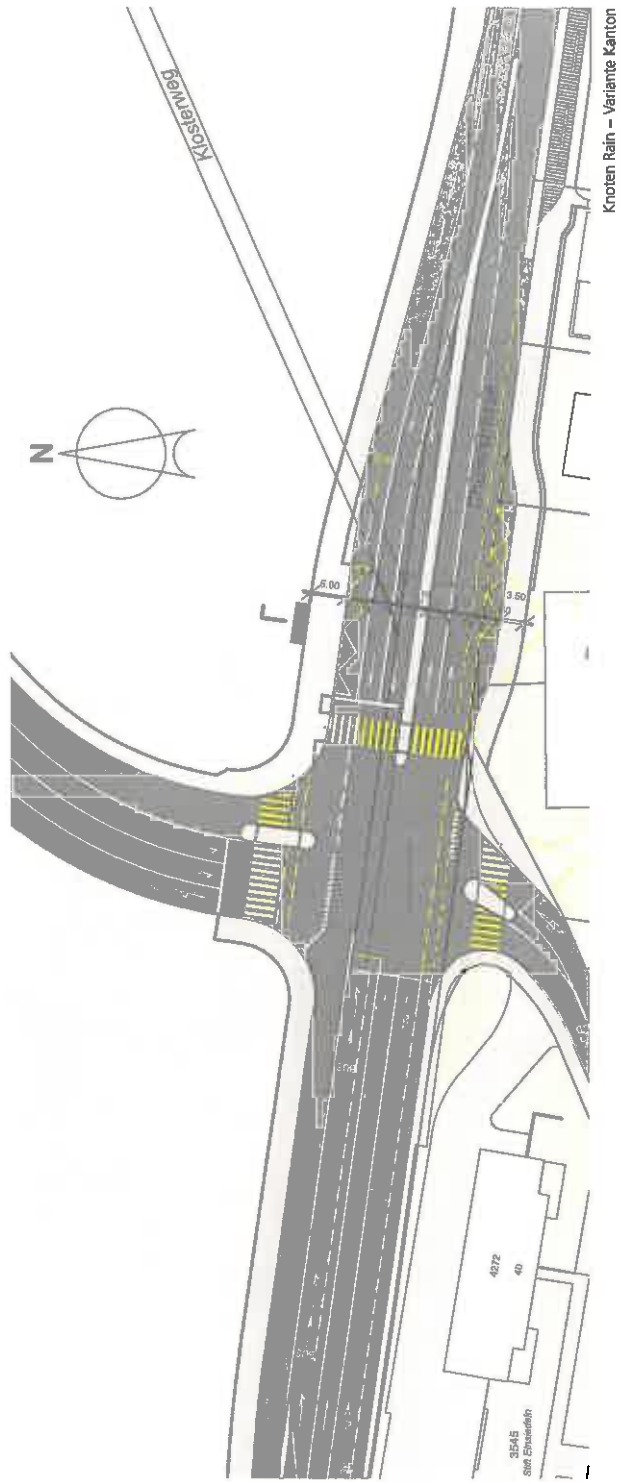
- Zwischen den beiden Knoten Rain und Unterdorf wird die Fahrbahn der Churerstrasse mit einem Querschnitt von 9.5m gestaltet. Für den Veloverkehr sind beidseitig je 1.5m breite Velostreifen vorgesehen.



Unterdorfstrasse mit Unterführung ins Unterdorf



Querschnitt Churerstrasse – Bereich Schulhaus Brühl, Schnitt B



Bahnhofplatz

- Der Bahnhofplatz wird autofrei, mit Ausnahme einzelner Buslinien die in Längsrichtung über den Platz geführt werden. Für den Langsamverkehr dient er als Aufenthaltsort und Knotenpunkt wichtiger Längs- und Querbeziehungen.

Dorfplatz

- Der Dorfplatz dient als zentraler Aufenthaltsort für die Bewohner und Besucher.
- Mit der Haltestelle Zentrum ist er wichtiger Knotenpunkt im ÖV-Netz.

- Kurzeitparkplätze für das anliegende Gewerbe werden in die Platzgestaltung integriert.

Marktplatz

- Der Marktplatz wird in Etappen zum neuen Treffpunkt und Aufenthaltsort entlang der Churerstrasse.
- Er ist Trittstein im öffentlichen Raum, zwischen dem Bahnhofplatz und dem Dorfplatz.

Stadtpark

- Der wertvolle Baumbestand wird erhalten.
- Er dient der Bevölkerung als siedlungsinterner Grünraum mit Aufenthaltsqualität.

Bushof

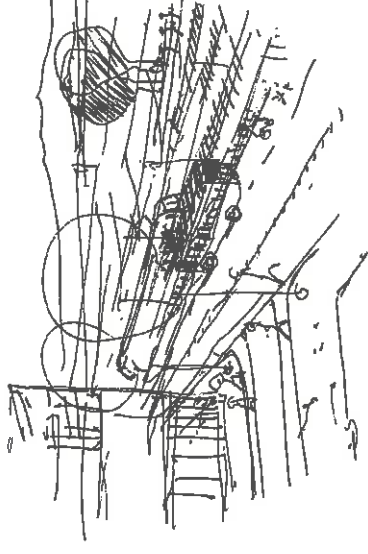
- Für den Bushof werden seitliche Haltekanten vorgeschlagen. Diese platzsparende Variante schafft Entwicklungs- und Gestaltungspotenzial in den Seitenbereichen.

Autoverkehr (MIV) im Bereich Bahnhof

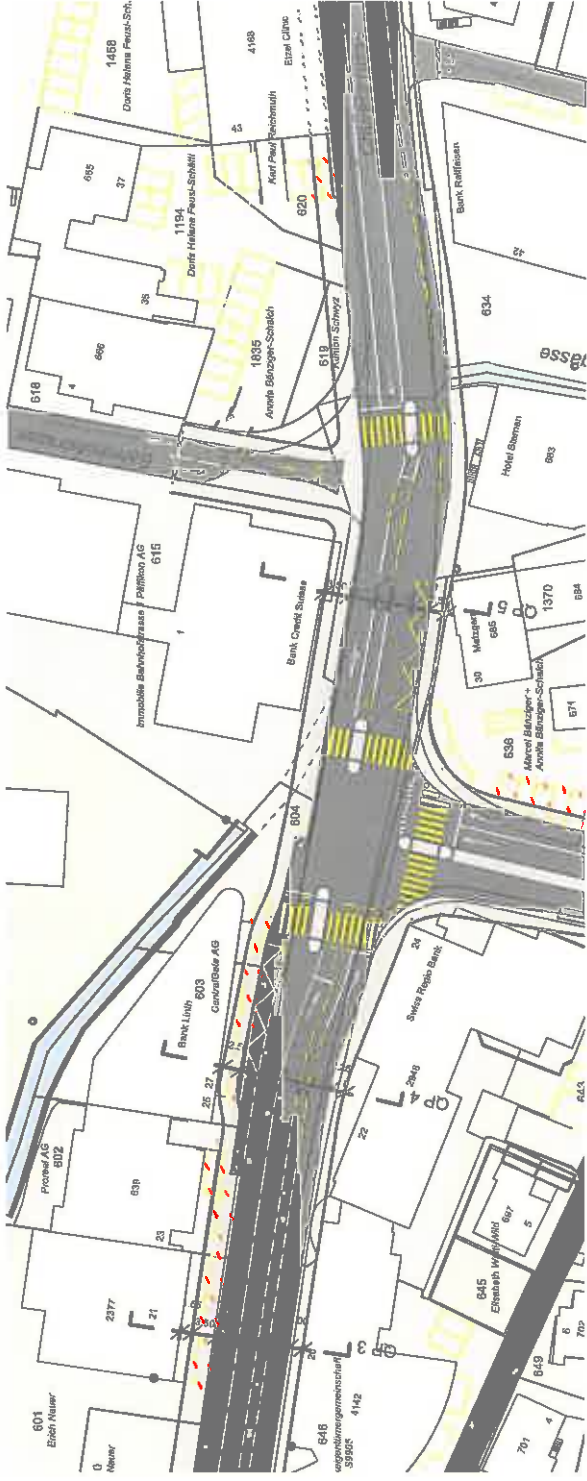
- Bahnstrasse ist nicht durchgehend befahrbar (Sperrung Bahnhofplatz).
- Zu- / Wegfahrt Churerstrasse ab Bahnhofstrasse ist nicht möglich. Erschliessung erfolgt via Bahnhofstrasse und Poststrasse ab Knoten Lavendel.

Parkierung MIV

- Die Dosierung des Verkehrs an den Ortseingängen schafft freie Kapazitäten innerhalb des Siedlungsgebietes. Dies kann zu einer Förderung des Binnenverkehrs führen. Um dies zu verhindern soll das Parkplatzangebot im Zentrumsbereich nicht erhöht werden.
- Die Erreichbarkeit der öffentlichen Parkplätze soll möglichst gleichmässig auf die Zufahrten aus Richtung Osten und Westen verteilt werden.
- Die Zufahrt zur Tiefgarage auf dem Staldenbach-Areal erfolgt aus Westen über die Klosterstrasse. Der bestehende P+R Parkplatz der SBB wird von der westlichen Seite des Bahnhofs auf die Ostseite verlegt und über die neue Bahnstrasse erschlossen.

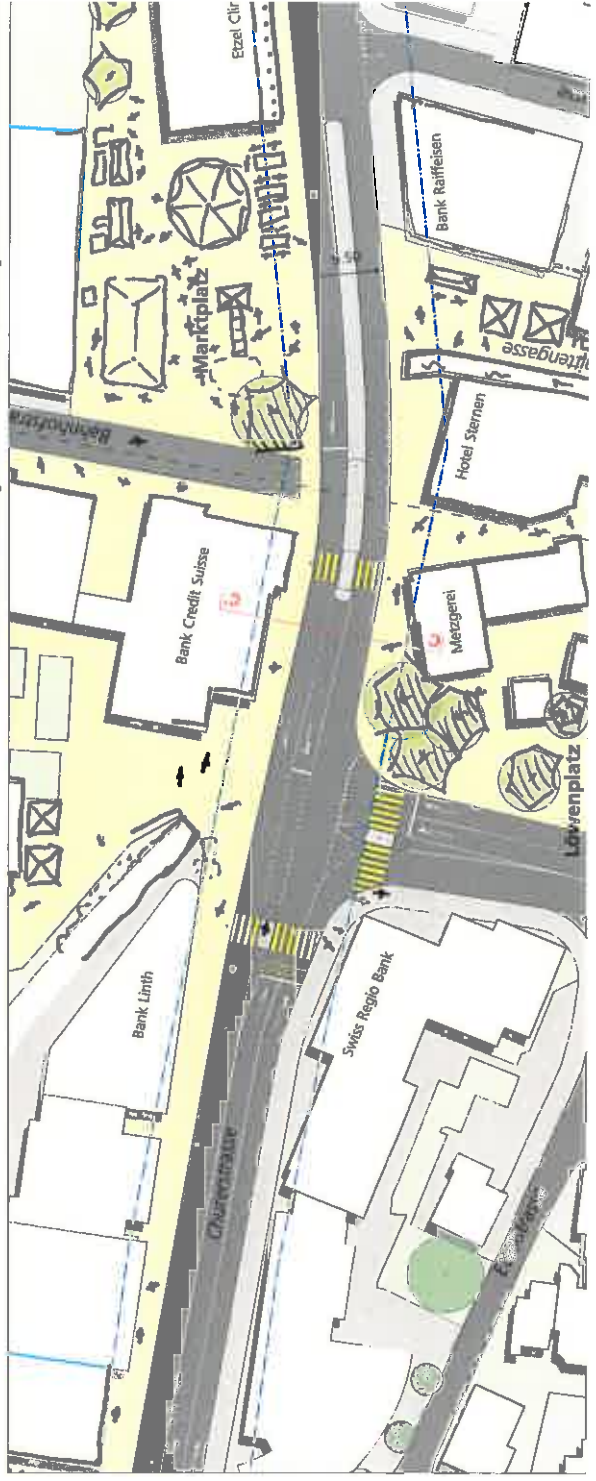


Neue Bahnstrasse als Quartierstrasse mit Buslinien



Knoten Löwen, Variante Kanton – Bushaltestellen im Knotenbereich

Knoten Löwen, mit Zubringer Halten – Reduktion Linksablagestreifen und neuer Mehrzweckstreifen

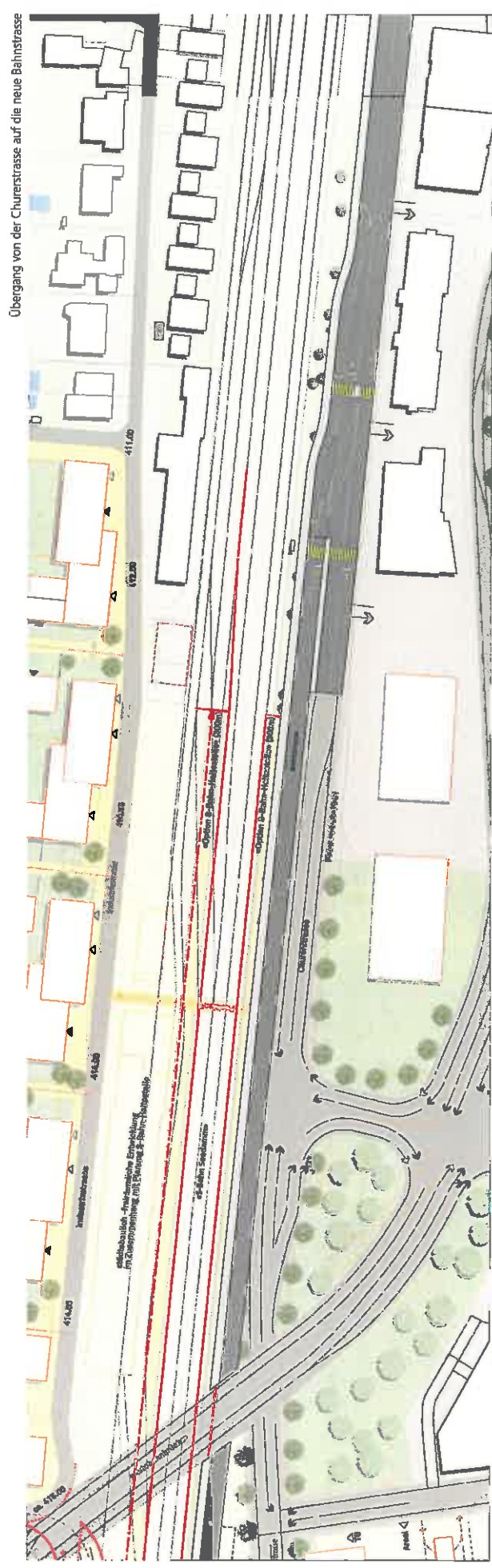


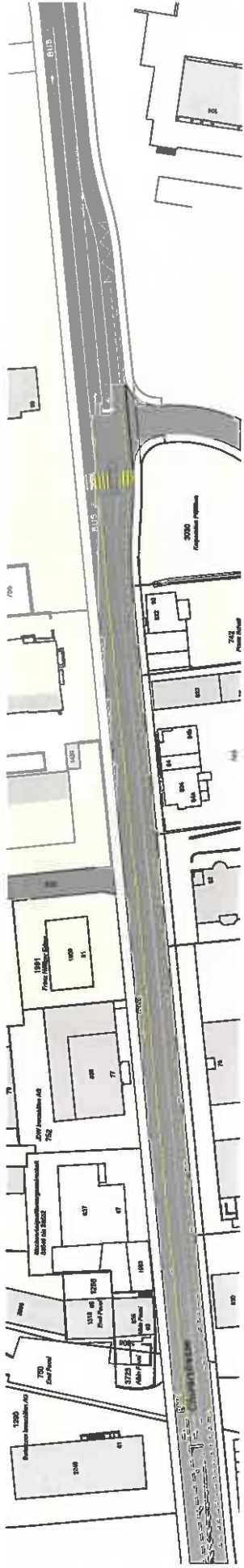
Bahnstrasse

- Ab dem Knoten Gwatt dient die Bahnstrasse ausschliesslich als Achse für den Bus-, Velo- und Fussverkehr.

Seedammbrücke

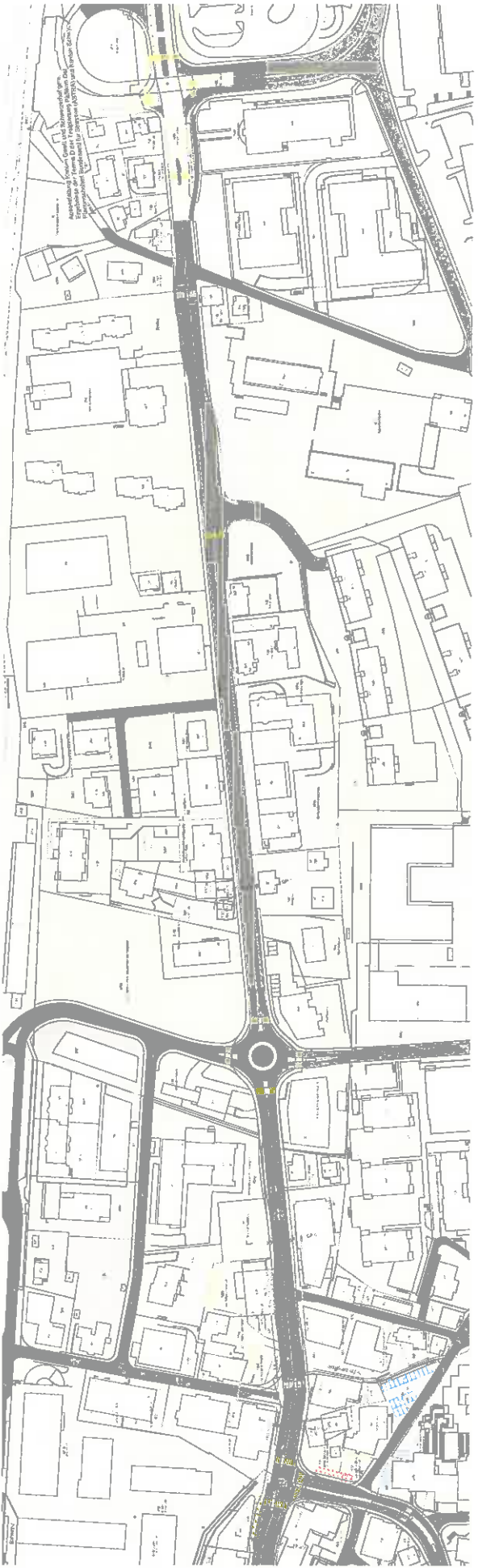
- Die Seedammbrücke wird zum wichtigen Knotenpunkt des Langsamverkehrs für die Verbindungen zwischen Seedamm-Plaza und Seedamm-Center und der Bahnstrasse in Längsrichtung sowie wichtiger Umsteigeort zwischen den Buslinien und der neuen S-Bahnhaltestelle Seedamm.

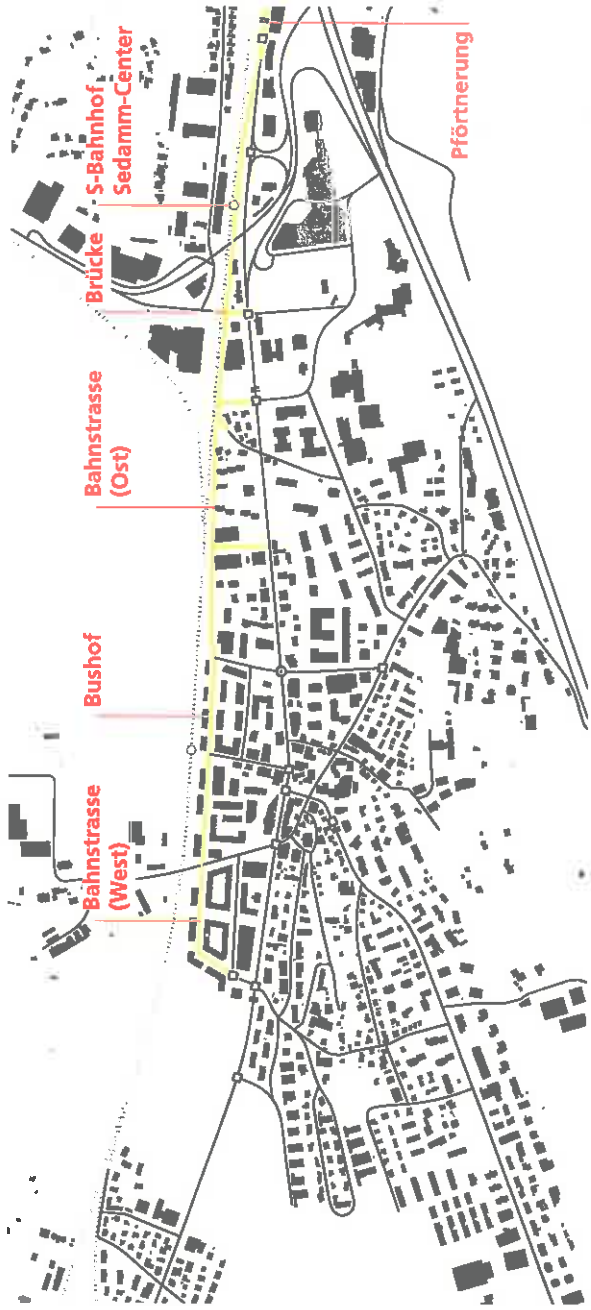




Variante Kanton – Variante Busspur zwischen Knoten Lawendel und Knoten Gwatt (neue Markierung im bestehenden Fahrbahnquerschnitt)

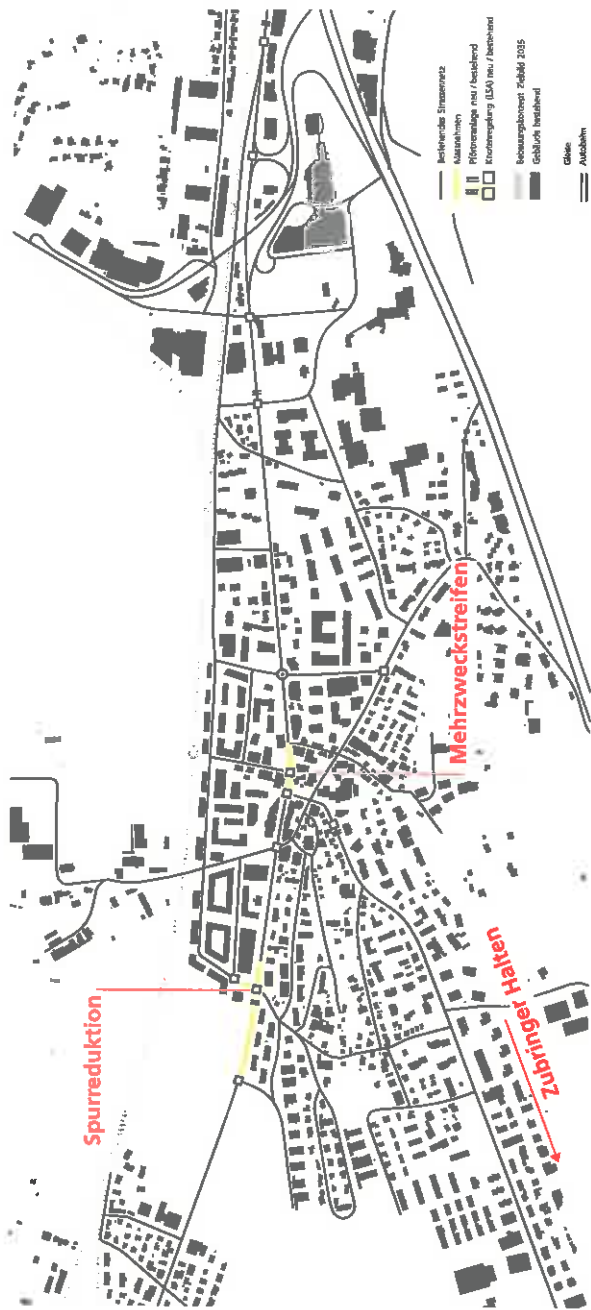
Variante Kanton – Situationsplan, Abschnitt Knoten Löwen bis Knoten Gwatt





Massnahmen Etappe 3 - 2035

Massnahmen Etappe 4 - 2045

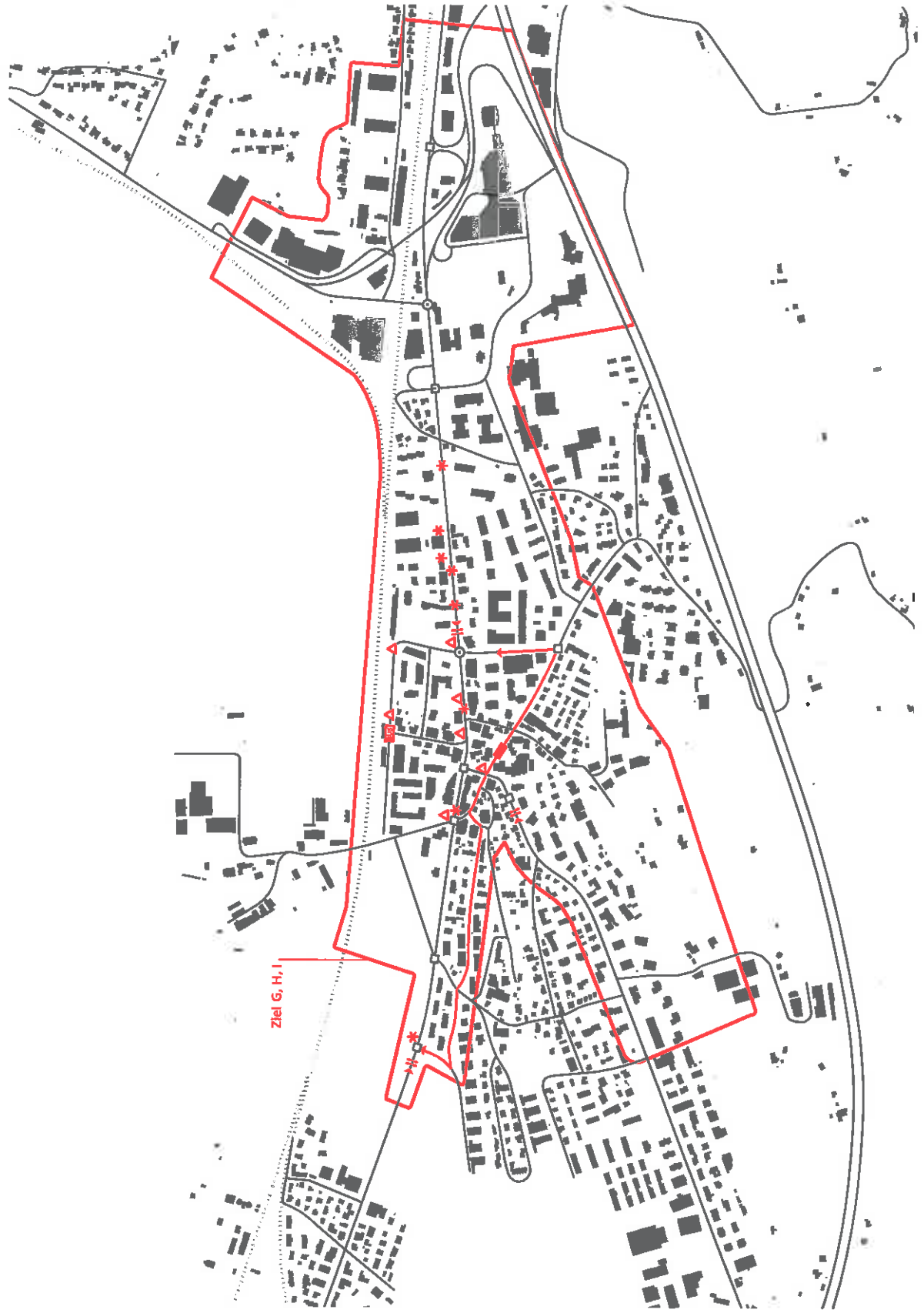


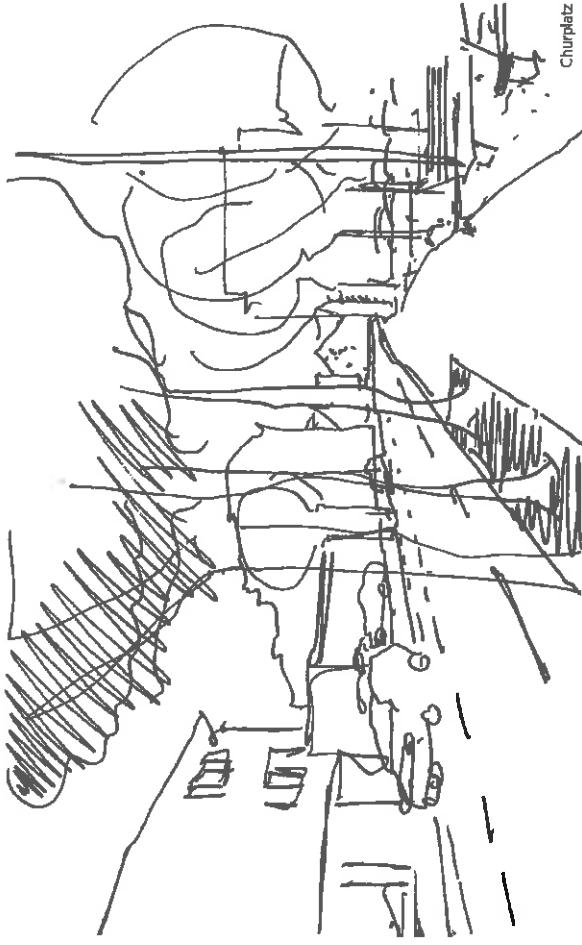
Etappe 3 - 2035

- Bahnstrasse West und Ost, als Quartierstrasse und neue Achse für Bus-, Velo- und Fussverkehr
- Neugestaltung Bushof Pfäffikon
- Realisierung S-Bahnstation Seedamm-Center

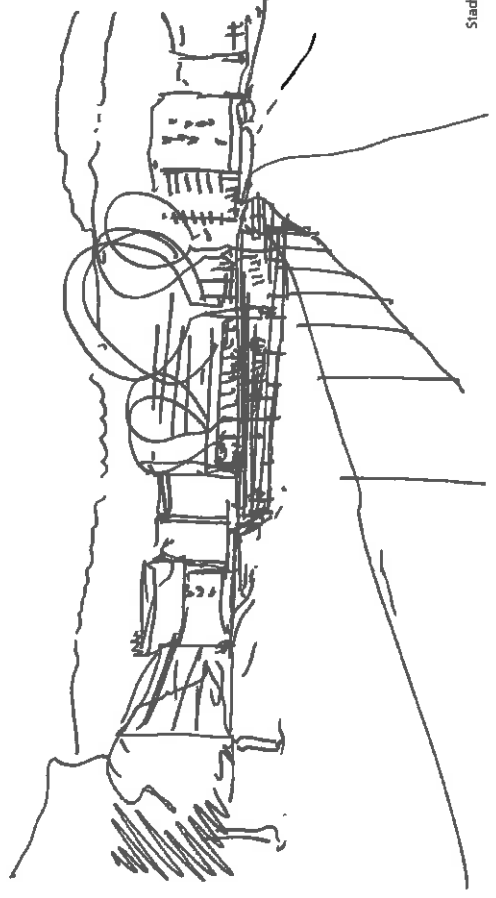
Etappe 4 - 2045

- Realisierung Zubringer Haltepunkt
- Knoten Rain: Spurreduktion
- Knoten Löwen: Reduktion Linksabbiegespur zugunsten Mehrzweckstreifen





Churplatz



Stadtpark

Etappe 2 - 2025

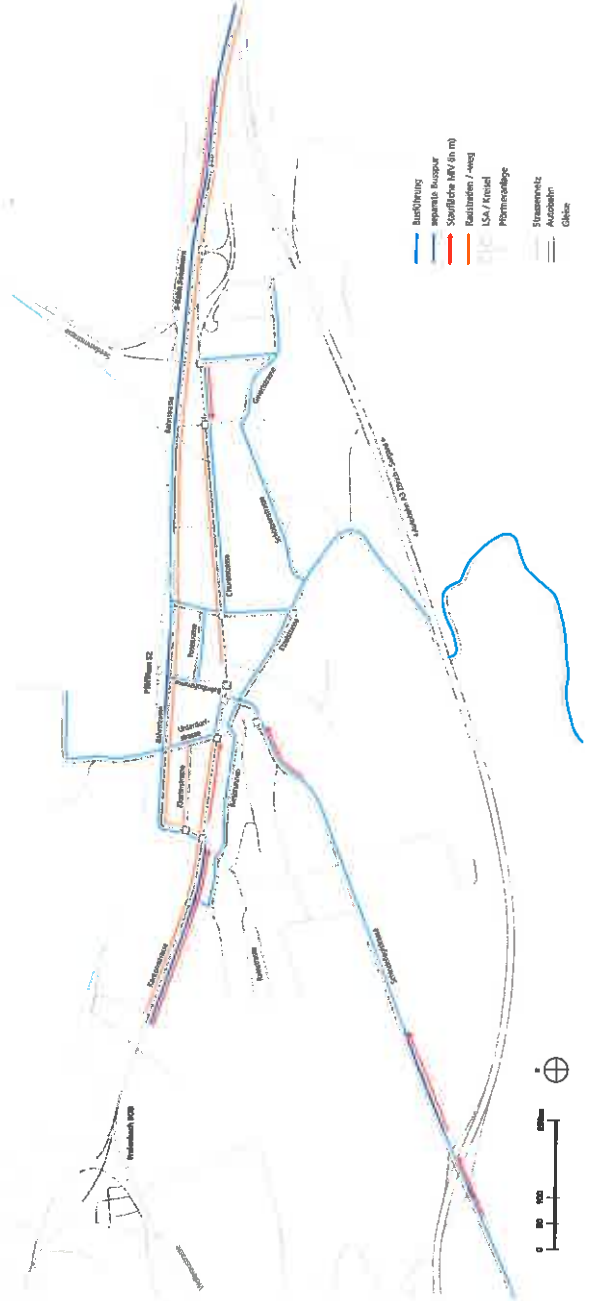
- Pfortneranlage Schindellegistrasse mit Busspur in Halten
- Pfortneranlage Knoten Gwätt mit Busspur
- Wegfall Stauraum Kreisel Lavendel



Zustand Verkehrsführung Etappe 2 - 2025

Etappe 3 - 2035

- Fußgänger, Velo- und Busachse entlang Bahnstrasse
- Stauraum am Etzelpark auf Churerstrasse



Zustand Verkehrsführung Etappe 3 - 2035