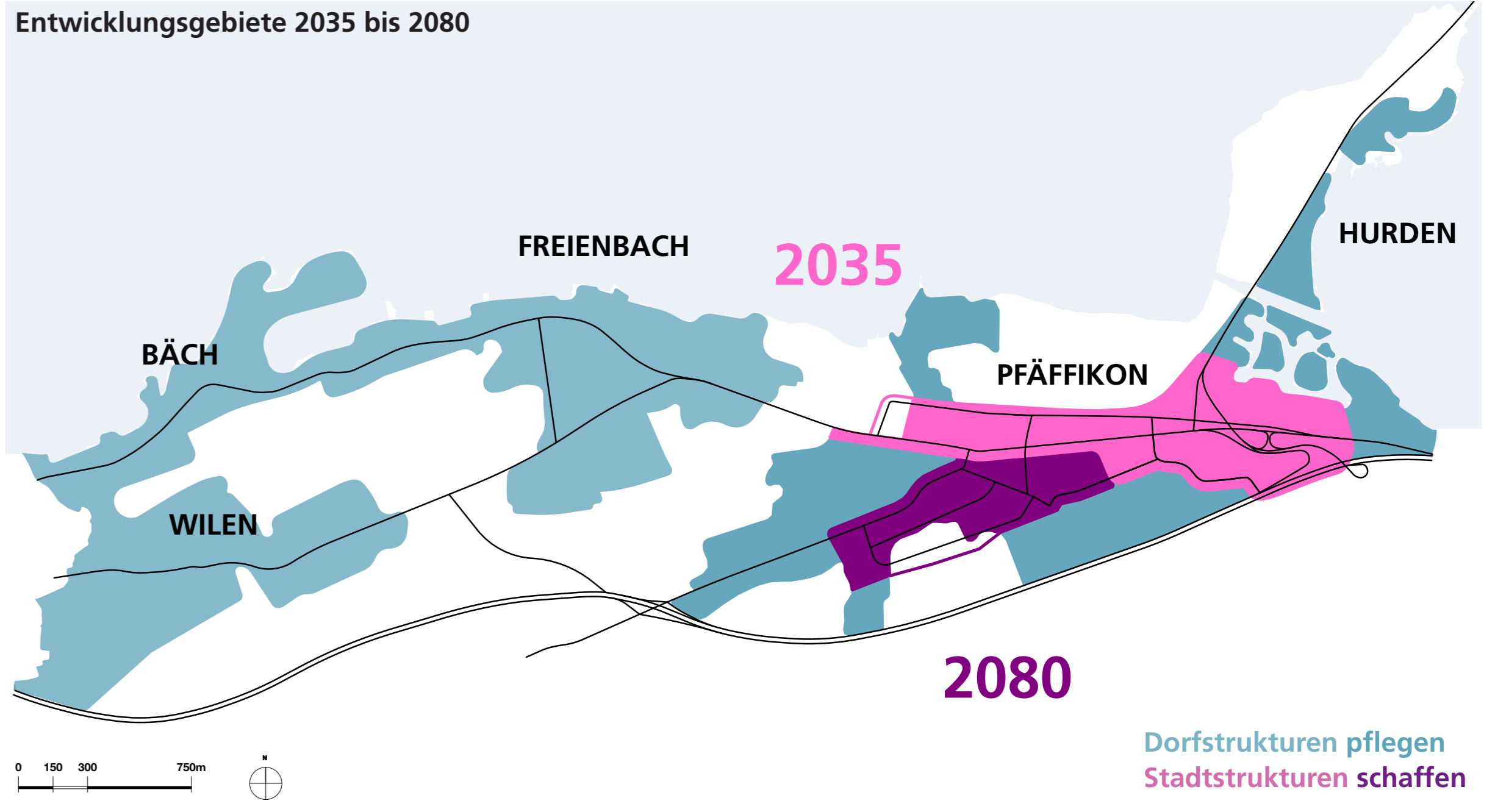
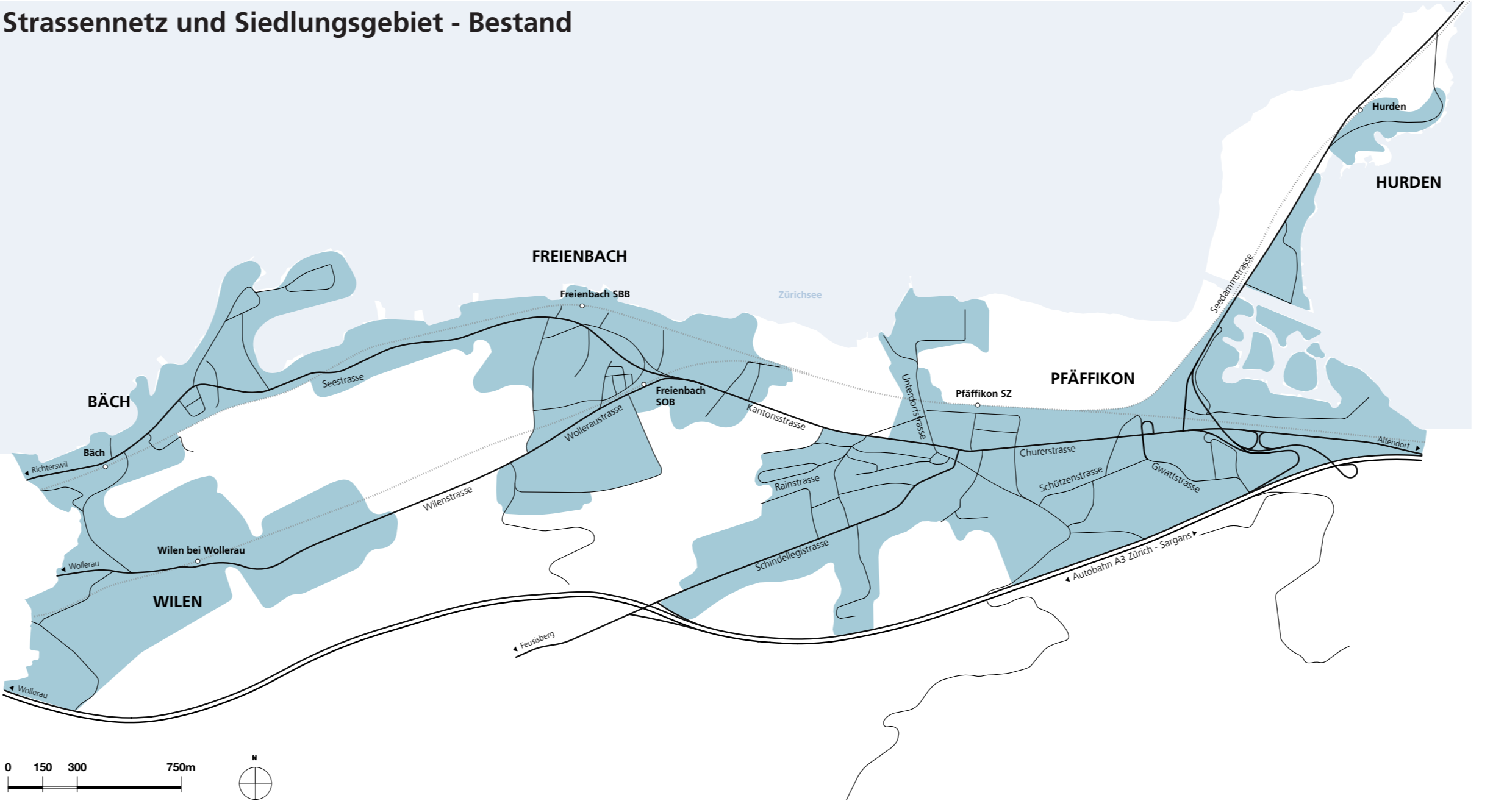
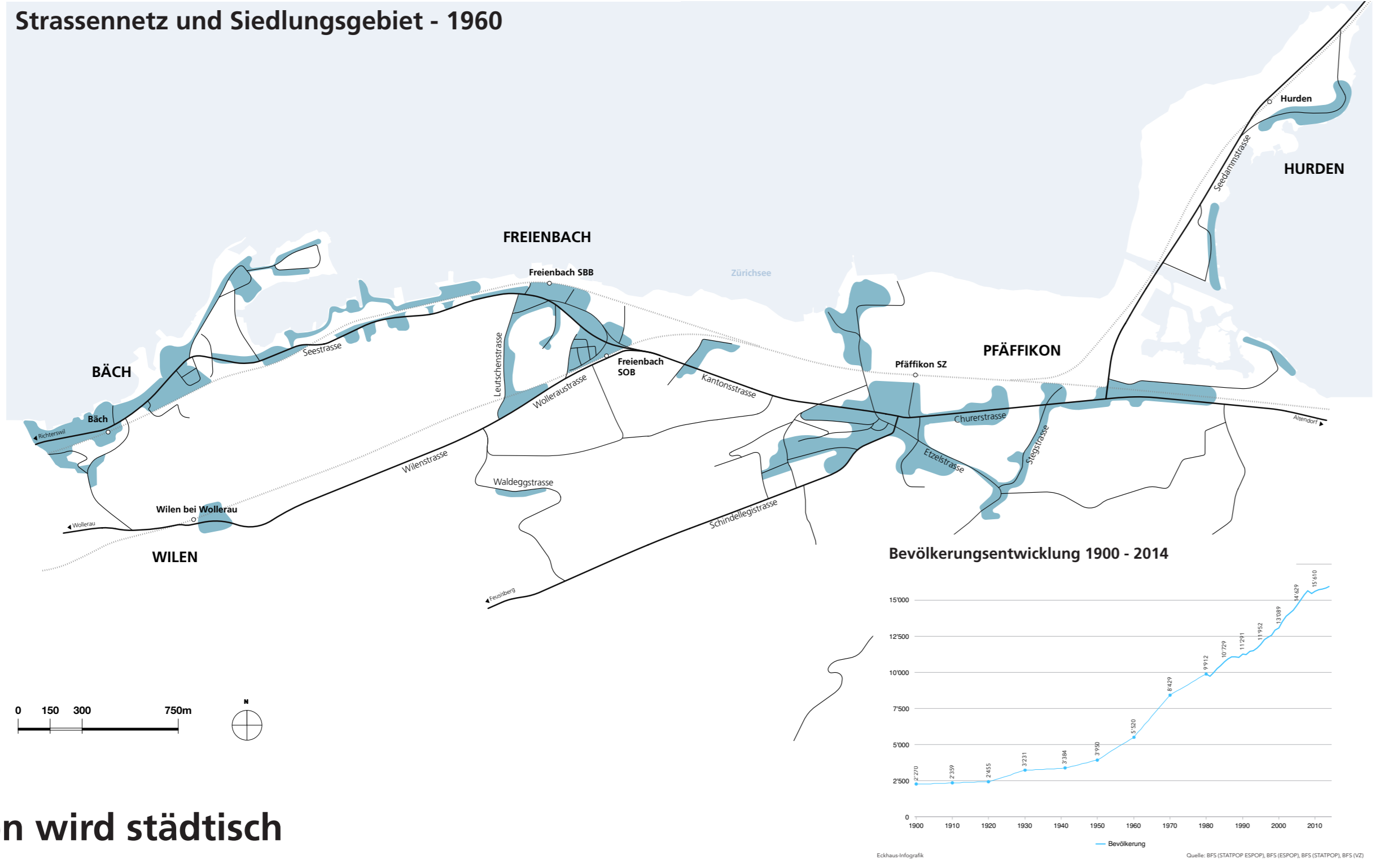


Dörfer und Stadt

Siedlungsentwicklung

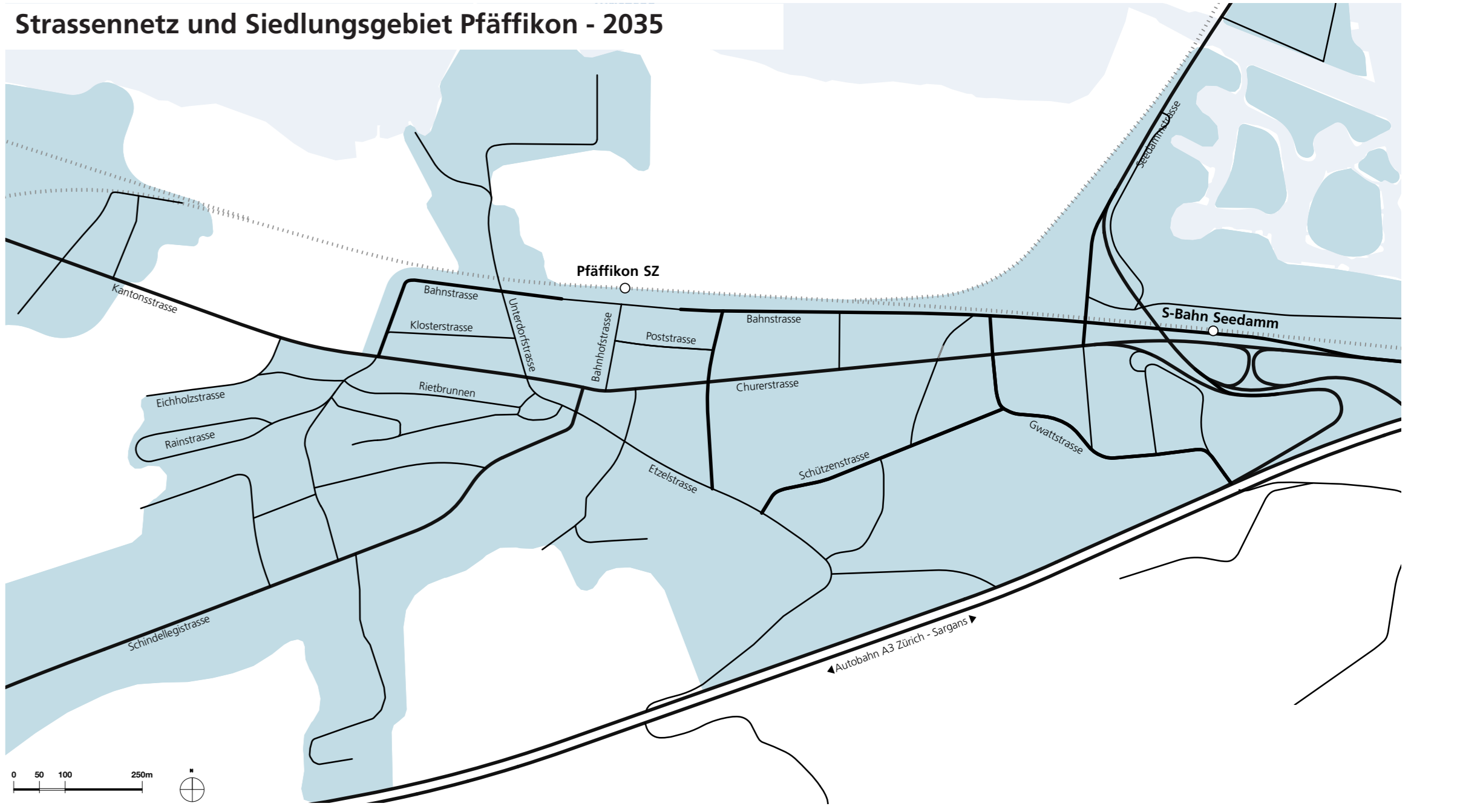
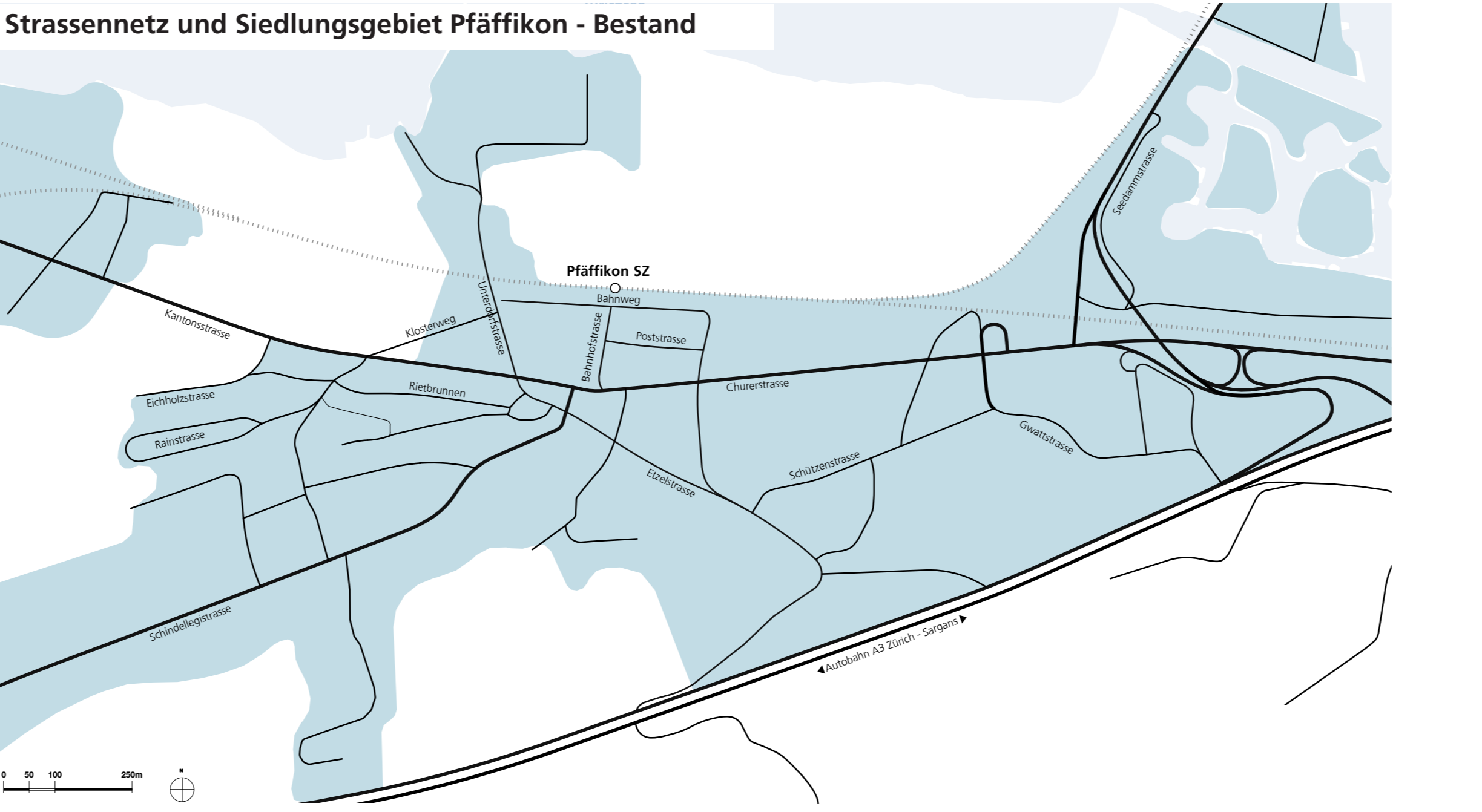
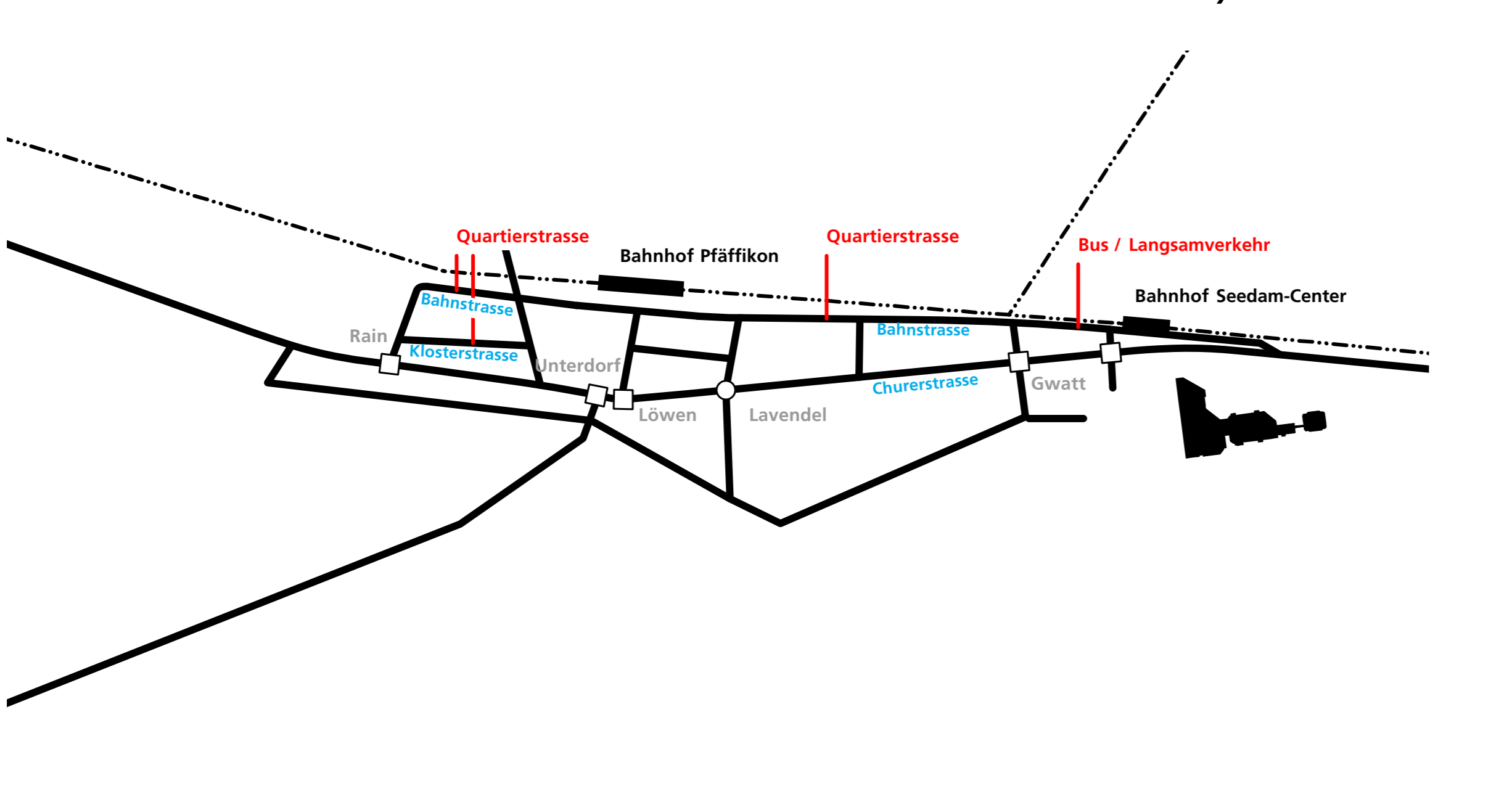
- Die Dörfer der Gemeinde Freienbach sind seit 1960 kontinuierlich stark gewachsen; am intensivsten Pfäffikon. Einwohner, Arbeitsplätze und Verkehrsmenge sind parallel angestiegen.
- Wenn die Gemeinde weiterwächst soll dies hauptsächlich an zentraler Lage mit Urbanisierungspotenzial passieren; im Zentrum und im Osten von Pfäffikon und langfristig auch Richtung Schindleggstrasse. An Orten, wo städtische Dichte entstehen und der Modalsplit sich zugunsten ÖV und Langsamverkehr entwickeln kann.
- Die weiteren Ortschaften sollen sich als Dorf weiterentwickeln ohne städtische Dichteanprüche.
- In der ganzen Entwicklung nicht schrittgehalten hat das Strassennetz im Zentrum von Pfäffikon. Wo z.B. im Osten parallel zur Verdichtung der Nutzungen und dem Verkehrswachstum ergänzende Strassen entstanden sind bewältigt das Zentrum die Dichte und den Verkehr mit einem Strassennetz aus 1960.



Strassensystem Pfäffikon wird städtisch

Ergänzung im Strassennetz

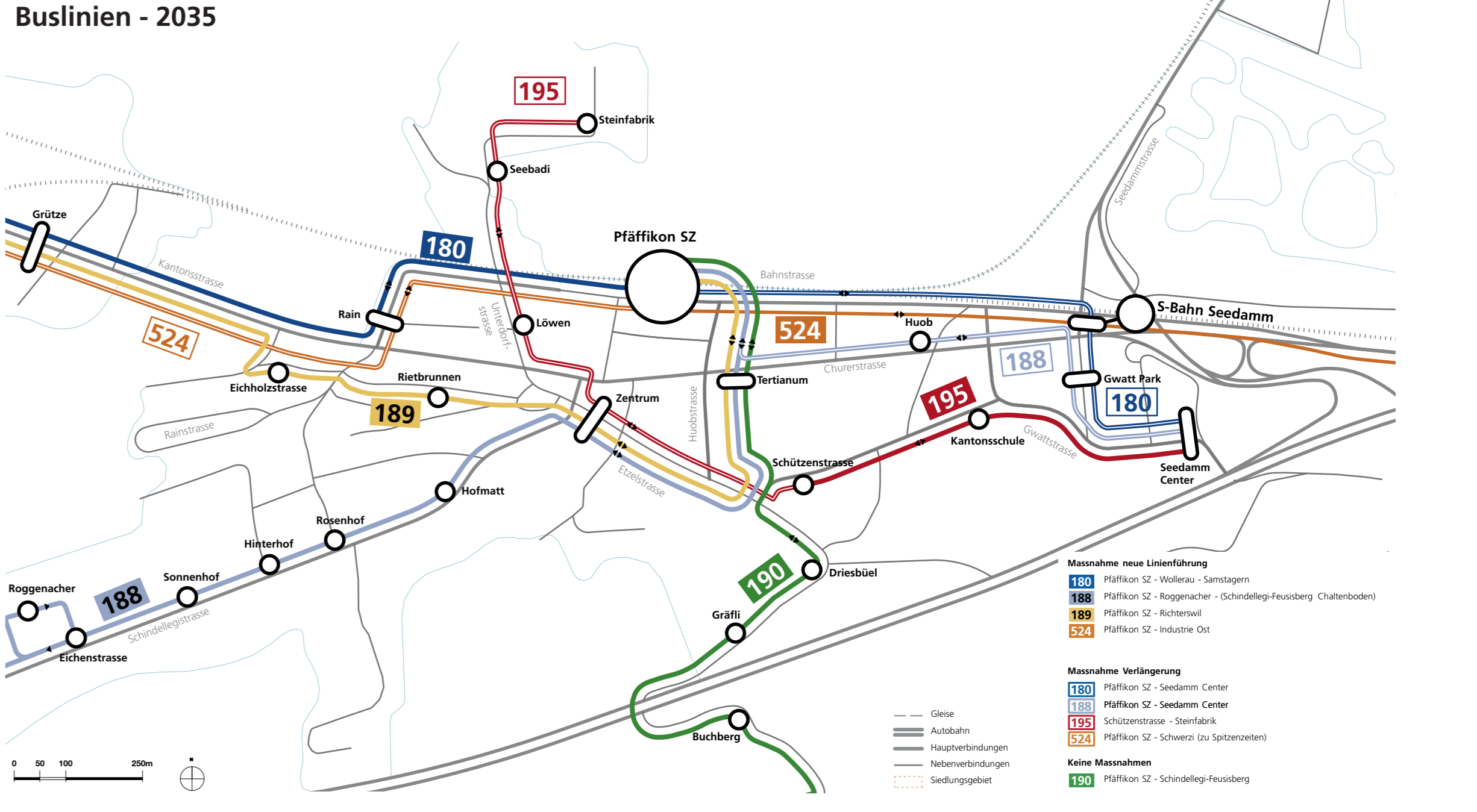
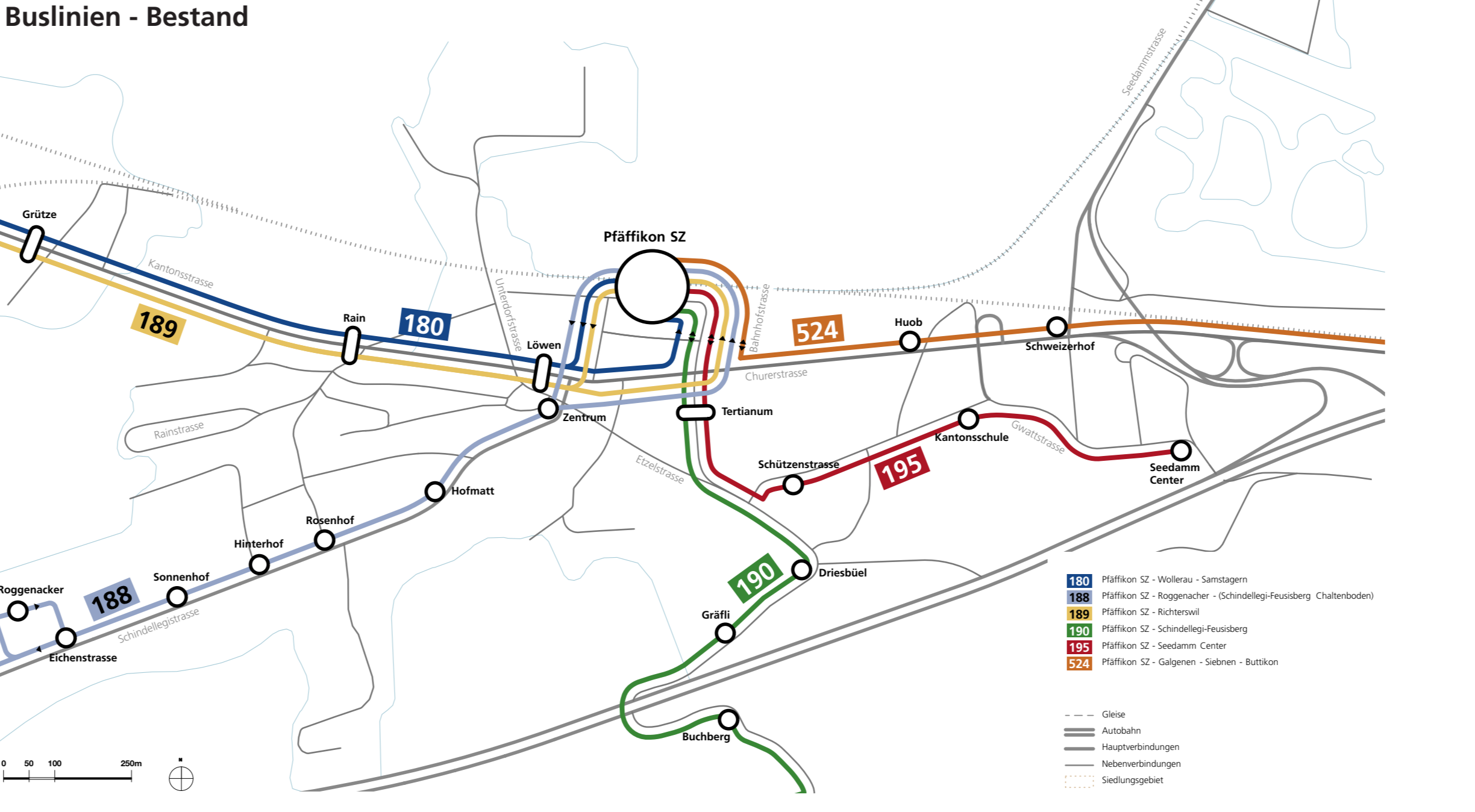
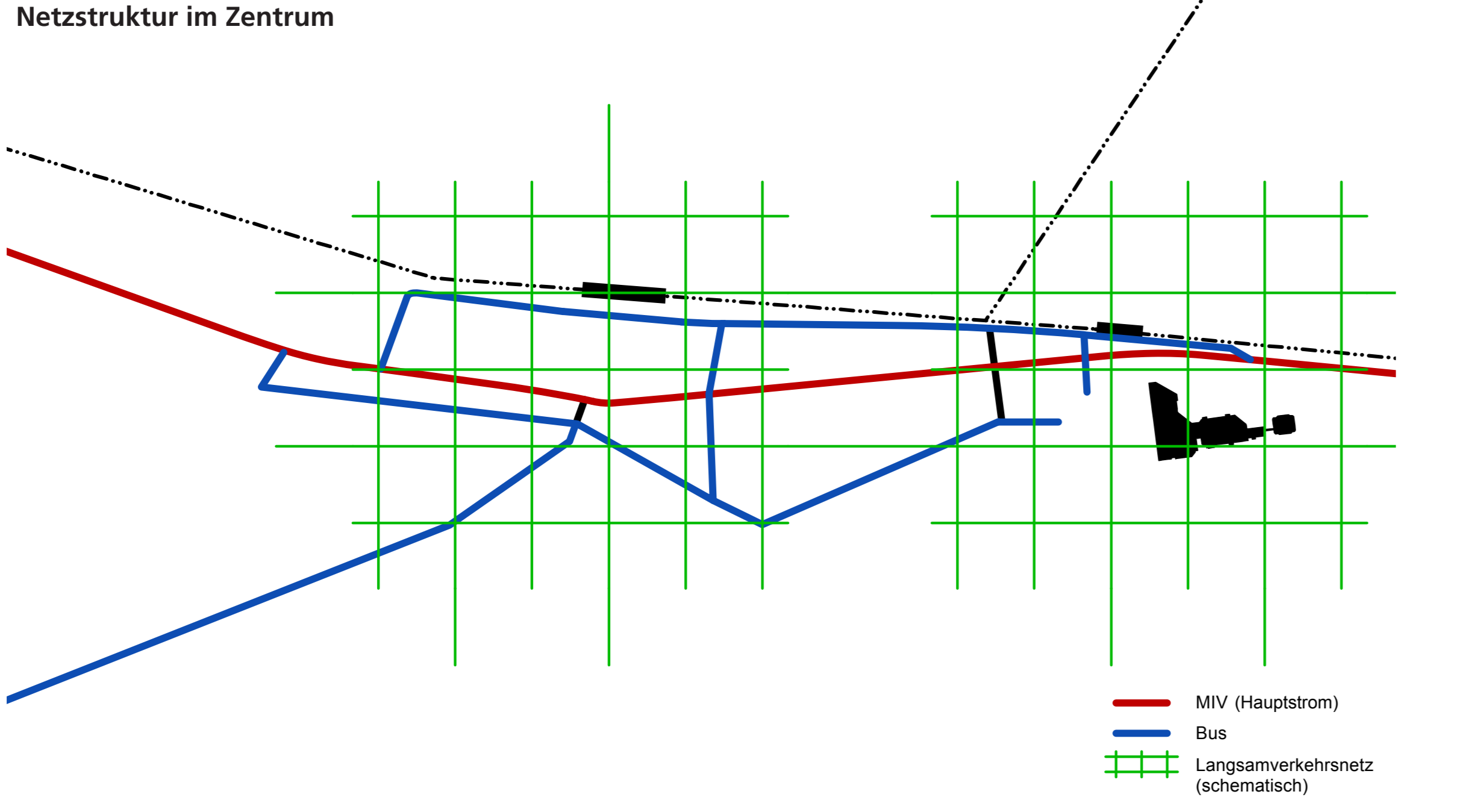
- Die Verkehrsbevältigung im städtischen Raum passiert netzartig; die lineare Ausrichtung führt zu Funktionskonzentrationen mit überdimensionalen Infrastrukturanlagen. Ein feinsmaschiges Netz erlaubt Entwicklung und Veränderung in der Siedlung und der Mobilität. Es bestehen Spielräume die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ihren Bedürfnissen gerecht 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 + IV-Achse.
- Bahnstrasse (West) / Klosterstrasse: Städtisches Strassenraster als Zubringer für das Unterdorf und Zufahrt Bahnhof zum Bahnhof aus Westen als Quartierstrasse.



differenziertes Netz statt Achse

Entflechtung BUS - MIV

- Der MIV-Hauptstrom bleibt auf Churerstrasse (rot).
- Der Bus wird auf den parallelen Achsen Bahnstrasse und Rietbrunnen - Etzelstrasse geführt (blau).
- Dichtes, durchlässiges Netz für den Langsamverkehr in den Zentrumsbereichen (grün, Darstellung schematisch).
- Es entsteht ein feinsmaschiges Netz mit Spielraum für künftige Entwicklungen. Die Churerstrasse kann die heutigen Verkehrsmengen aufnehmen, die Busse vorzuzug und der Langsamverkehr erhält ein funktionales attraktives Infrastrukturangebot. Langfristig kann auf der Churerstrasse nach Realisierung des Vollanschlusses Halten und einhergehender Reduktion der Verkehrsmenge bei Bedarf wieder ein Busangebot eingeführt werden oder anderen Verkehrsteilnehmenden mehr Raum zugeschlagen werden.
- Die Buslinien sollen im Zentrum schrittweise hin zu einem feinsmaschigen bedarfsgerechten Linien- und Haltestellen-netz entwickelt werden.



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 sodass 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 Wendepunkt aus Westen und bis Bahnhofstrasse aus Osten).

