

Testplanung für den Raum Pfäffikon Ost und Bahnhof

Pfäffikon 2.1 – verworfene Ansätze

Ergänzender Bericht



Planung / Städtebau 10:8 Architekten GmbH, Zürich
Verkehr IBV Hüsler AG, Zürich
Nutzungskonzepte Zeugin-Gölker Immobilienstrategien GmbH, Zürich

Zürich, 10. Oktober 2014

Impressum

An der Ausarbeitung der vorliegenden Studie haben folgende Personen mitgearbeitet:

10:8 Architekten GmbH	Jürg Senn, Dipl. Arch. ETH/sia, MAS ETH Raumplanung
Scheffelstrasse 3	Florian Kühne, Dipl. Arch. ETH
8037 Zürich	Georg Rinderknecht, Dipl. Arch. ETH/sia
www.10zu8.ch	Gardar Snaebjörnsson, Architekt FAI
	Robert Bauer, Cand. Arch.
	Karin Bienz, Cand. Arch.

IBV Hüsler AG	Willi Hüsler, Dipl. Ing. Verkehrsplanung ETH/SVI
Olgastrasse 4	Daniel Stäubli, Raumplanungszeichner
8001 Zürich	
www.ibv-zuerich.ch	

Zeugin-Gölker Immobilien- strategien GmbH	Ulrike Gölker, Dipl. Ing. MAS Marketing UniBS
Obere Zäune 12	
8001 Zürich	
www.zeugin-goelker.ch	

Inhaltsverzeichnis

1. Überwurfung SOB im Bereich Seedamm Plaza
2. Stadtbahnhaltestelle Seedamm Plaza
3. Komplettsperrung Seedamm für MiV
4. Zwischennutzung Autobahnbrücke
5. Grosskreisel
6. Gesamtheitliche Planung Churerstrasse (Boulevard)
7. Neue Erschliessung West
8. Überwurfung SOB West

1. Überwerfung SOB im Bereich Seedamm Plaza

Während dem Prozess kam der Wunsch zur Prüfung einer niveaufreien Entflechtung der SOB-Gleise aus Richtung Seedamm über die Gleise Richtung Chur und zwar nicht – wie bisher untersucht – bei der bestehenden Gleisachse (Skizze: orange Linie), sondern im Bereich der Überbauung Seedamm Plaza (rote Linie). Wir haben festgestellt, dass die Radien nicht genügen, die Bahn östlich des bestehenden Hotelkomplexes vorbeizuführen; damit würden jedoch grössere Bereiche der Siedlung südlich der Gleise tangiert. Insofern müsste ein Abriss des Komplexes müssen in Kauf genommen werden, was wiederum unverhältnismässig erscheint. Folgende Argumente sprechen zudem dagegen:

- Widerspricht Konzept einer städtebaulichen Fokussierung auf Pfäffikon Ost (Skizze)
- optische Beeinträchtigung der Landschaft
- Prominenteste Stelle Pfäffikons wird zusätzlich belastet
- Negative Auswirkung auf (allfällige künftige) Baufeldgrösse
- akustische Beeinträchtigung

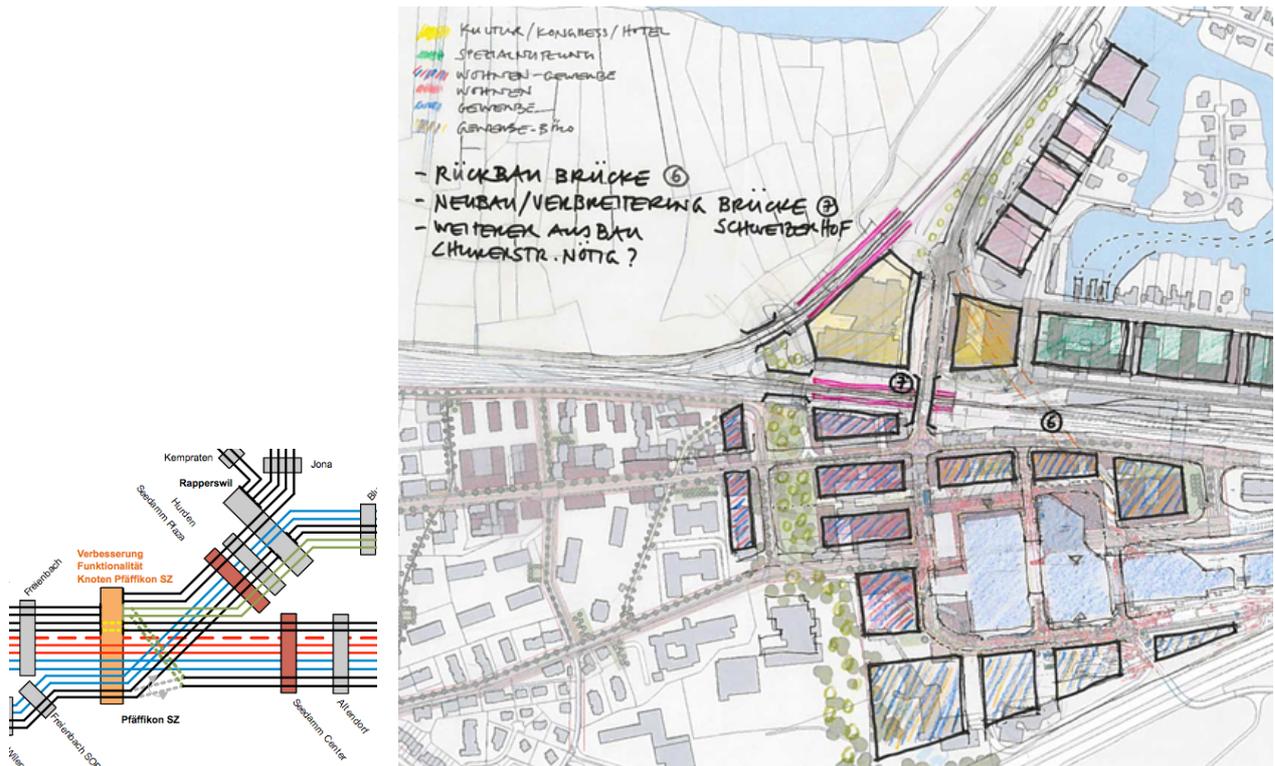


Ebenfalls negativ und aus denselben Gründen wird die Entflechtung auf der bestehenden Gleisachse beurteilt (Bilder untenstehend).



2. Stadtbahnhaltestelle Seedamm Plaza

Die Schaffung einer Stadtbahnhaltestelle im nordwestlichen Bereich des Seedamm Plaza wurde verworfen. Zwar würde es dem städtebaulichen Konzept einer Aufwertung dieses Bereichs entsprechen; der Aufwand im Verhältnis zum Fahrgastpotenzial erscheint uns jedoch nicht gegeben. Zudem beurteilt die SBB eine Stadtbahn auf bestehendem Gleis als „nicht zielführend“. Hingegen wäre für uns eine „normale“ S-Bahnstation südlich des Seedamm Plaza als Option denkbar.



3. Komplettsperrung Seedamm für MiV

Diese Option wurde zu Beginn des Prozesses diskutiert, jedoch aus Gründen der Verhältnismässigkeit verworfen. Viel wichtiger erscheint uns, den Damm vom Durchgangsverkehr sowie seiner Funktion als Autobahnzubringer zu entlasten. Der Seedamm soll zu einer „innerstädtischen“ Verbindung zwischen den beiden Polen Pfäffikon Ost und Rapperswil werden und darf auch etwas MiV aufweisen.



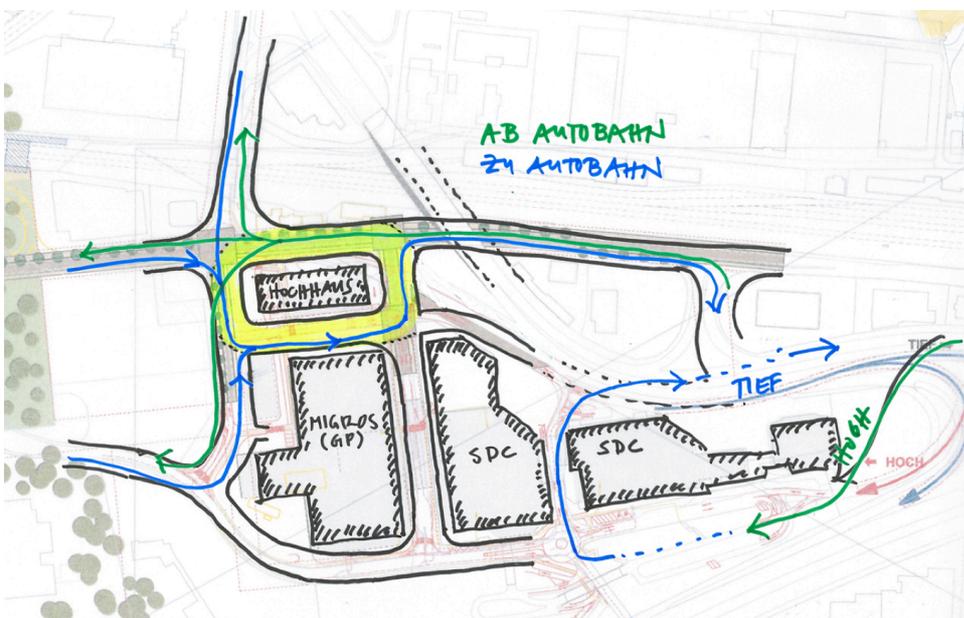
4. Zwischennutzung Autobahnbrücke

An der Zwischenpräsentation haben wir eine Verkehrsentwicklung gezeigt, die als Zwischenstand – vor dem Rückbau der Autobahnbrücke – eine Umnutzung dieser Brücke für Bus und LV vorgesehen hat. Diese Untervariante könnte immer noch verfolgt werden, allerdings sind die Anpassungsarbeiten einer Umlenkung des Südendes direkt ins SDC-Areal sehr aufwändig. Gleichzeitig ist – bei gleichbleibender Verkehrsannahme – ein 5-spuriger Strassenausbau inkl. Velostreifen unter der Brücke aus Platzgründen nicht möglich.



5. Grosskreisel

Ebenfalls diskutiert wurde ein Grosskreisel zwischen Schweizerhofkreisel und Autobahnbrücke. Ein solcher Kreisel widerspricht der logischen Verkehrsführung (z.B. vom Bahnhof oder vom Seedamm zur Autobahn). Er müsste mehrspurig ausgebildet werden, was sich negativ auf Sicherheit und Übersichtlichkeit auswirkt. Gleichzeitig wäre die Erschliessung der mittigen Parzelle überaus schwierig.



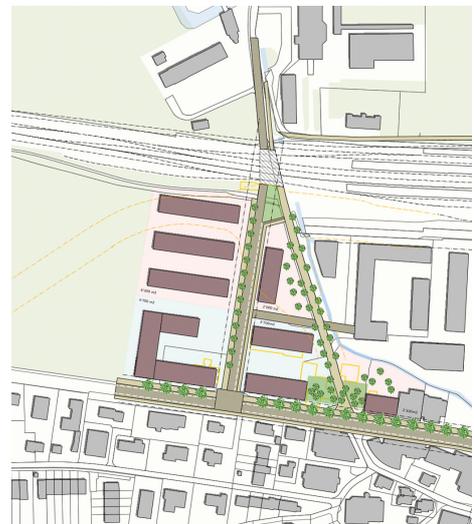
6. Churerstrasse als Boulevard

Die Idee einer Churerstrasse als durchgehender Boulevard wurde verworfen. Das Potenzial für durchgehend öffentliche Erdgeschossnutzungen scheint in absehbarer Zeit nicht vorhanden. Zu begrüßen hingegen wäre, wenn im Erdgeschoss keine Wohnen mehr stattfinden würde, sondern eine Mischung aus öffentlichen Nutzungen – primär ums Zentrum und bei den Neubauten im Gwatt – und gewerblichen Nutzungen zwischen diesen beiden Polen.



7. Neue Erschliessung West

Auf Grund der offenbar bereits weit fortgeschrittenen Planung der Spange West musste die Idee eines klaren Siedlungsrandes mit innenliegender Erschliessungsstrasse aufgegeben werden.



8. Überwerfung SOB West

Anstelle einer allfälligen Überwerfung westlich von Pfäffikon empfehlen wir, die Abkreuzung in Form einer Unterführung zu planen (SBB-Studie 2009, Variante 7, siehe Bild rechts): zu wertvoll erscheint hier das Landschaftsbild sowie das historisch Ensemble mit Schloss und Gemeindehaus. Zudem dürften damit die Wohnlagen am Hang optisch wie auch akustisch beeinträchtigt werden.

