

Präsentation der Abschlussarbeiten der Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof

Vögele Kultur Zentrum, Pfäffikon
26. Oktober 2016

Prof. Dr. Bernd Scholl, ETH Zürich
Vorsitzender des Beurteilungsgremiums

Ein Engagement der
schwyzer
kantonbank

Inhaltsübersicht

1. Ausgangslage und Beschluss
2. Testplanung 2014
3. Öffentliche Ausstellung im April 2015
4. Vertiefung 2015
5. Ergänzungen 2016
6. Fazit
7. Weitere Unterlagen

Zeitübersicht



Inhaltsübersicht

1. Ausgangslage und Beschluss
2. Testplanung 2014
3. Öffentliche Ausstellung im April 2015
4. Vertiefung 2015
5. Ergänzungen 2016
6. Fazit
7. Weitere Unterlagen

Ausgangslage

- Das revidierte **Raumplanungsgesetz** verlangt, die Siedlungsflächen zu begrenzen und die Innenentwicklung zu fördern.
- Im Gebiet Pfäffikon Ost liegen bedeutende innere Reserven für die Gemeinde Freienbach, die jedoch **ungenügend erschlossen** sind.
- Kanton und Gemeinde haben im Verlauf der letzten Jahre mehrere **Planungen** durchgeführt, um die raumplanerischen und verkehrstechnischen Herausforderungen in Pfäffikon zu lösen.
- Diese sind jedoch an **Volksabstimmungen** gescheitert (z. B. Teilzonenplan Zentrum Pfäffikon) oder mussten aus **Kostengründen** abgeschrieben werden (z. B. Umfahrung Pfäffikon).
- Mit der Testplanung sollen für Pfäffikon Ost und Bahnhof **Lösungsansätze** erarbeitet werden, welche Wege und Möglichkeiten der **schrittweisen** Weiterentwicklung aufzeigen.

Beschluss

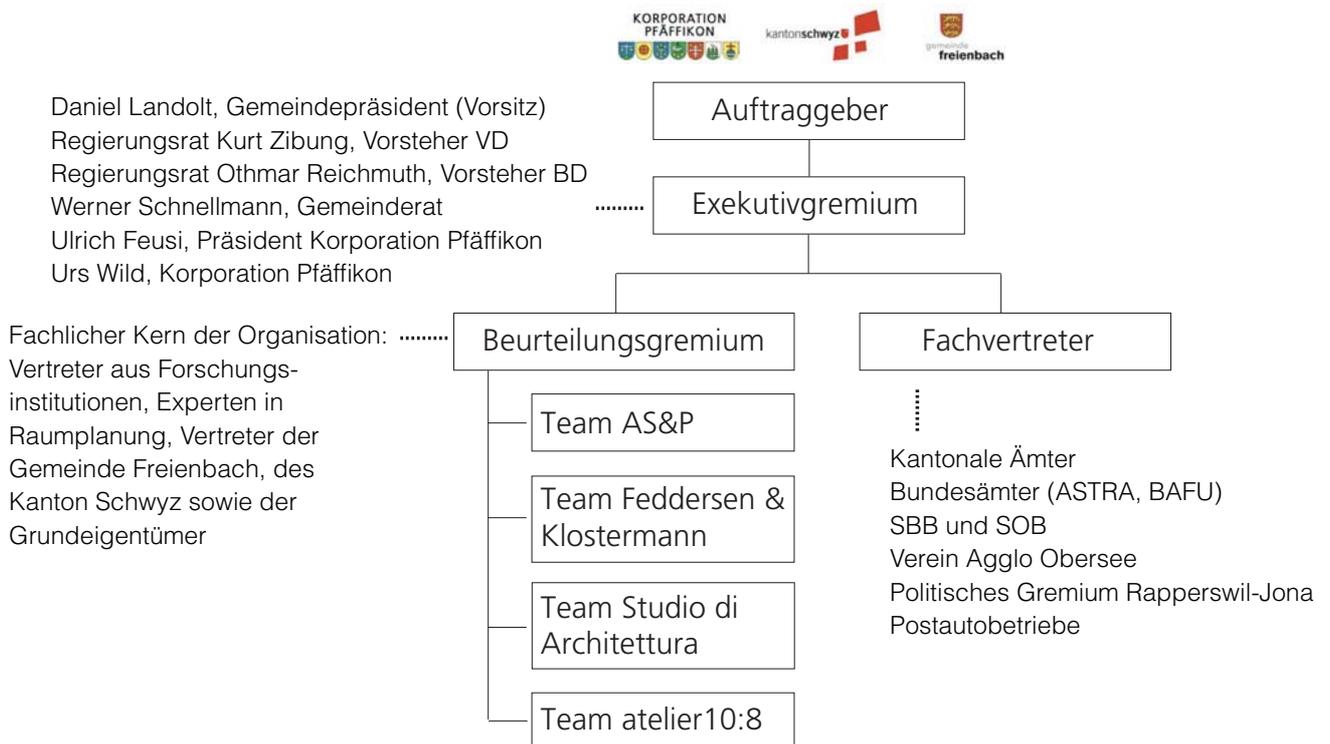
Auszug aus dem Gemeinderatsbeschluss GRB Nr. 207 vom 8. Mai 2013

- Grosse Flächen im Gebiet Pfäffikon Ost werden von nationalen und regionalen Verkehrsanlagen für den Strassen- und Eisenbahnverkehr belegt.
- Erhebliche Flächen beanspruchen zudem publikumsintensive Einrichtungen sowie Industrie- und Lagereinrichtungen, die in absehbarer Zeit ihre Bedeutung und Funktion einbüßen werden.
- Einzelne Vorhaben der Umgestaltung und Erneuerung scheitern an der fehlenden Erschliessbarkeit. Die unterschiedlichen Zuständigkeiten des Bundes, des Kantons und der Gemeinde sowie die fehlende Übereinstimmung der Interessen und unterschiedliche Zukunftsvorstellungen stehen bis anhin einer ganzheitlichen Neuordnung und Entwicklung des Gebietes entgegen.

Inhaltsübersicht

1. Ausgangslage und Beschluss
2. Testplanung 2014
3. Öffentliche Ausstellung im April 2015
4. Vertiefung 2015
5. Ergänzungen 2016
6. Fazit
7. Weitere Unterlagen

Aufbauorganisation



Bearbeitungsperimeter



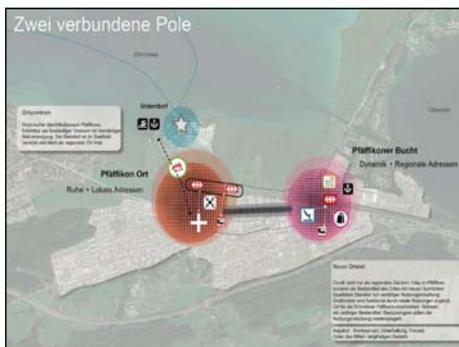
Der Bearbeitungsperimeter umfasst die Teilräume Bahnhof und Umgebung, Gwatt, Hurdnerfeld und Churerstrasse.

9

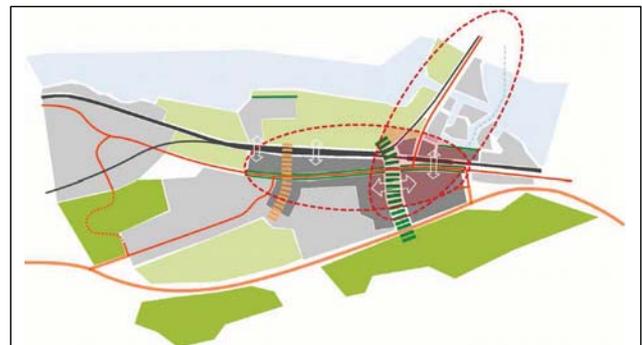
Lösungsansätze der Teams (summarisch)

AS&P

10:8



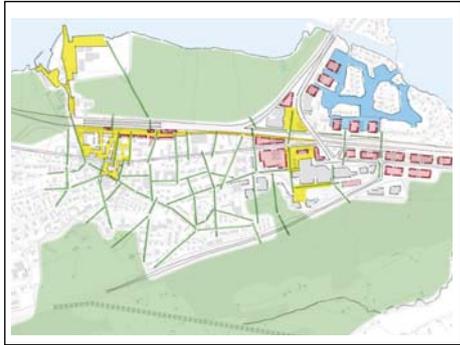
Zwei verbundene Pole: Pfäffikon Ort (Ortszentrum mit Bahnhof; «Ruhe und lokale Adressen») sowie Pfäffiker Bucht (Neuer Ortsteil; «Dynamik und regionale Adressen»).



Rapperswil-Jona und Pfäffikon SZ als eine Stadt, Seedamm als innerstädtische Verbindung. Als Konsequenz wird eine Entlastung des Damms vorgeschlagen. Zudem ist Pfäffikon-Ost das Gegenüber zu Rapperswil, das städtebaulich aufzuwerten ist.

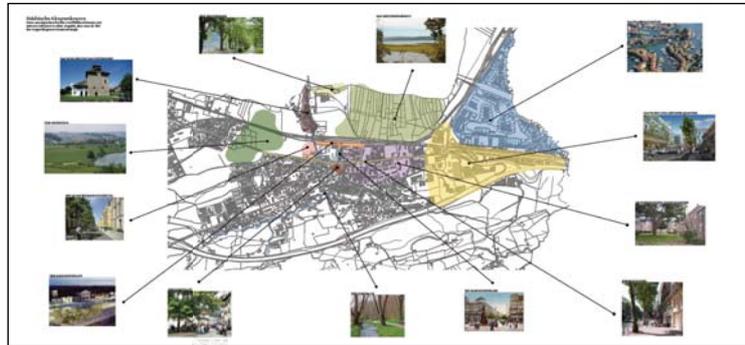
Lösungsansätze der Teams (summarisch)

Feddersen & Klostermann



Pfäffikon und Rapperswil-Jona als eine Stadt. Seedamm als Schlüssel, verkehrlich-funktional und stadträumlich. Verlangt nach Betriebskonzept mit städtischer Logik. Das städtebauliche Profil soll entsprechend verdichtet werden.

Studio di Architettura



Städtische Akupunktur.
MIV-Kapazität auf dem Seedamm reduzieren, Busse priorisieren und Geschwindigkeit auf der Churerstrasse reduzieren.

Empfehlungen des Beurteilungsgremiums vom Nov. 2014 (summarisch)

- Die zukünftige räumliche Entwicklung auf **zwei Pole** konzentrieren:
 - Verknüpfung von Dorfzentrum / Bahnhofstrasse / Bahnhof / Bushof
 - Pfäffikon Ost mit der Verknüpfung Seedamm Plaza / Seedamm-Center und Alpamare.
- Die Pole werden durch die **Churerstrasse** als Hauptverbindung für den motorisierten Individualverkehr und Busverkehr einerseits und nördlich der Gleise mit dem aufzuwertenden Kanalweg für den Langsamverkehr verbunden.
- Die weitere städtebauliche Entwicklung der beiden Pole ist davon abhängig, wie die verkehrlichen Probleme gelöst werden können. Dazu sollen einerseits Möglichkeiten eines **grossräumigen Verkehrsmanagements** überprüft werden, andererseits Vorkehrungen für die Einrichtung eines **S-Bahn-Haltes** im Bereich Pfäffikon Ost getroffen werden.

Empfehlungen des Beurteilungsgremiums vom Nov. 2014 (summarisch)

- Für den kurzfristigen Zeithorizont wird deshalb empfohlen, ein integriertes Massnahmenkonzept für die Churerstrasse zu entwickeln, um einen zuverlässigen und raschen Betrieb des Busverkehrs zu gewährleisten. Mögliche Aufwertungen im Bereich Städtebau und Freiraumentwicklung sollen dabei realisiert werden.
- Im Bereich Pfäffikon Ost wird empfohlen, durch Entflechtung und Vereinfachung des Strassensystems sowie einen möglichen Direktanschluss des Seedamm-Centers Spielräume für zusätzliche bauliche Entwicklungen zu schaffen.
- Im Rahmen einer Vertiefungsphase sollen bis Ende 2015 verschiedene noch offene Fragen zu den folgenden Aspekten geklärt werden
 - Grossräumiges Verkehrsmanagement
 - Integriertes Verkehrsmanagement Korridor Churerstrasse
 - Akupunkturartige Massnahmen (z.B. längs der Churerstrasse)
 - Richtplaneintrag (S-Bahn Halt in Pfäffikon-Ost)
 - Vorhabenübersicht und Prinzipskizze

Inhaltsübersicht

1. Ausgangslage und Beschluss
2. Testplanung 2014
3. Öffentliche Ausstellung im April 2015
4. Vertiefung 2015
5. Ergänzungen 2016
6. Fazit
7. Weitere Unterlagen



Öffentliche Fachausstellung der Lösungsansätze aus der Testplanung

Vögele Kultur Zentrum, Pfäffikon

Informationsveranstaltung:
Donnerstag, 23. April 2015, 18.30 Uhr

Weitere Öffnungszeiten der Ausstellung:
Freitag, 24. April 2015, 17 bis 21 Uhr
Samstag, 25. April 2015, 9 bis 13 Uhr



Erfreut über das Interesse

275 Personen haben zwischen Donnerstag und Samstag die öffentliche Fachausstellung der Lösungsansätze aus der Testplanung für den Raum Bahnhof und Pfäffikon Ost besucht.

von Frieda Suter

Die bisherigen Rückmeldungen auf die Präsentationen und die Ansoetzung zur Testplanung waren grossenteils positiv, sagt der Freienbacher Gemeindevorstand Daniel Landolt. Die Bevölkerung habe unter der hohen Verkehrslast und Anerkennung, dass etwas unternommen und verändert werden müsse.

Total überrascht war Landolt über die 140 Personen, die am Donnerstagabend den Ausführungen von Professor Bernd Schöll von der ETH Zürich gefolgt waren. Am Freitag kamen weitere 66 und am Samstag 79 Personen, die sich in Führungen detailliert informieren liessen. Insgesamt wandten somit 275 Personen Kontakt, die sich mit der komplexen Aufgabenstellung auseinandersetzten. «Verglichen mit ähnlich gelagerten Anlässen waren das erfreulich viele Besucher», stellt Daniel Landolt fest.

Die Realisierung erleben Die bereits am Donnerstag von Bruno Egli gestellte Frage, ob die Anwesenheit die Realisierung von Lösungen noch erleben werden, war bis am Samstag die meistgestellte Frage. «Ich habe Verständnis dafür, dass man Realisator erwartet», sagt Daniel Landolt. Normal sei auch, dass man im Rückblick vielleicht etwas anders machen würde. Doch gerade diese Testplanung sei der Ansatz, alle Möglichkeiten zu prüfen und die bestmöglichen Punkte für die optimalsten Lösungen



Das Interesse an der Ausstellung über die Testplanung hielt von Donnerstag bis am Samstag an.

Bild: Frank Kern

zusammenzufügen. Dadurch, dass auch die grossen Verkehrsträger wie die SBB und das Astra mitberaten seien, werde den überregionalen Aspekten Rechnung getragen. Allerdings könnten die Gemeinde Freienbach und der Kanton Schwyz lediglich innerhalb ihrer Grenzen planen und Vorschläge machen.

Dies geschieht gegen Ende Jahr wenn die Vertiefungsphase abgeschlossen ist. Danach kommen die Fragen der praktischen Umsetzung auf den Tisch. Mit umfassender Information

wollen der Kanton und die Gemeinde Freienbach nicht zuletzt das Verständnis der Bevölkerung und allfälliger Lageschuldhaltener gewinnen. «Ich bin drei- oder viergeschossiges Gebäude relevant zu stellen können. Kann schon einen Unterschied machen», ist sich Daniel Landolt bewusst.

Gemeinde in solchen Fragen wird sich bei der Vorlage von Richtplänen oder Sachgeschäften zeigen, ob Betroffene bereit sind, für das Gesamte zu handeln und auch entsprechend zu handeln. Schliesslich folgen die üblichen

Planungs- und Bewilligungsverfahren mit Einreichensmöglichkeiten und abschliesslich mit Abstimmungen. Das die Korporation Pfäffikon bei der Testplanung aktiv mitarbeitet und ebenfalls Kerner sagt, hat sich sicherweise damit zu tun, dass sie sich als grosse Landbesitzerin im Gebiet Pfäffikon bei Vorliebe und Fortentwicklungsmöglichkeiten erhofft. «Allenfalls ist diese Testplanung auch ein gutes Beispiel dafür wie Behörden und Private gemeinsam nach einer Lösung suchen können», sagt Daniel Landolt.

Höfner Volksblatt
Dienstag, 28. April 2015

Inhaltsübersicht

1. Ausgangslage und Beschluss
2. Testplanung 2014
3. Öffentliche Ausstellung im April 2015
4. Vertiefung 2015
5. Ergänzungen 2016
6. Fazit
7. Weitere Unterlagen

Ergebnisse der Vertiefung (summarisch)

Auftrag A: Grossräumiges Verkehrsmanagement

Die Abklärung basierend auf dem gegebenen Verkehrsnetz ergab keine grösseren Handlungsspielräume für Verkehrsentlastungen auf dem Seedamm.

Auftrag B: Integriertes Verkehrsmanagement Churerstrasse

Es resultierten zwei machbare Varianten für eine Entwicklung der Churerstrasse, eine mit und eine ohne Siedlungsorientierung.

Auftrag D: Städtebau und Verkehr Pfäffikon Ost

Für den Teil Städtebau (D1) wurden zwei Varianten (Vision und Occasion) entwickelt. Die Variante Vision, bei der zusätzliche Wasserflächen geschaffen werden, wurde aufgrund der Gesamtüberlegungen (Wirtschaftlichkeit und Risiken) in den Hintergrund verwiesen. Neben dem städtebaulichen Modell der beiden Varianten wurden für die künftige Entwicklung die Bruttogeschossflächen und die daraus resultierenden zusätzlichen Fahrten für die einzelnen Zeithorizonte ausgewiesen.

Auftrag F :Richtplaneinträge

Hier resultierte der Entwurf für den Eintrag in den kantonalen Richtplan mit dem neuen Thema «Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete».

Auftrag G: Vorhabenübersicht

Erarbeitet wurde ein interaktives Darstellungstool mit Vorhabenübersicht, verknüpft mit Datenblättern der bekannten Vorhaben.

Empfehlungen des Beurteilungsgremiums vom Nov. 2015 (summarisch)

- Die zukünftige räumliche Entwicklung nach wie vor auf **zwei Pole** konzentrieren:
 - Verknüpfung von Dorfzentrum / Bahnhofstrasse / Bahnhof / Bushof
 - Pfäffikon Ost mit der Verknüpfung Seedamm Plaza / Seedamm-Center und Alpamare.
- Die Pole werden durch die **Churerstrasse** als Hauptverbindung für den motorisierten Individualverkehr verbunden. Sie soll in Zukunft nurmehr städtische Buslinien aufnehmen. Als neue Achse für den regionalen Busverkehr wird die sogenannte **Bahnstrasse** vorgesehen, die im kurzfristigen Zeitraum die Voraussetzung für einen verlässlichen und leistungsfähigen Betrieb des öffentlichen Verkehrs schafft.
- Die Churerstrasse soll nach wie vor das baustrukturelle Rückgrat der Gemeinde bleiben. Sie soll schrittweise zu einem **siedlungsorientierten Strassenzug** umgestaltet werden, namentlich nach der Realisierung des Zubringers zum Vollanschluss Halten. Massnahmen für den Veloverkehr sind wichtig und zwingend zu realisieren.

Empfehlungen des Beurteilungsgremiums vom Nov. 2015 (summarisch)

- Die Ausbildung eines erkennbaren und qualitätsvollen **Ortseingangs** bzw. Übergangs in den Landschaftsraum sollte das Ziel der Siedlungsentwicklung im Westen sein.
- Der **Bahnhofsbereich** bildet in Zukunft zusammen mit dem südlichen Bereich um den Dorfplatz das **Zentrum** Pfäffikons und muss identitätsstiftend wirken.
- Der **Bahnhofsplatz** ist eine wichtige Adresse in Pfäffikon und eine **Verkehrsdrehscheibe** für den öffentlichen Verkehr und sollte funktional und gestalterisch zu einer vorzeigbaren Visitenkarte werden.
- Die Ausbildung einer **Durchwegung** für den Langsamverkehr vom Alpamare, Seedamm-Center und Seedamm Plaza ist eine wichtige Anforderung bei zukünftigen baulichen Weiterentwicklungen in **Pfäffikon Ost / Gwatt**. Mittel- und langfristig bestehen im Bereich des **Hurdnerfelds** in Abstimmung mit der weiterverfolgten Verkehrslösung Möglichkeiten zur Entwicklung eines **durchmischten Quartiers**.

Empfehlungen des Beurteilungsgremiums vom Nov. 2015 (summarisch)

- Zentrale Voraussetzung für zusätzliche Entwicklungen im Bereich Siedlungsentwicklung / Städtebau der beiden Pole von Pfäffikon ist die **Verflüssigung des Verkehrsablaufs**. Dazu bedarf es kurz-, mittel- und längerfristig wirksamer Massnahmen.
- Im Bereich **Pfäffikon Ost** steht die Variante des Teams mrs mit Direktanschluss an das Seedamm-Center im Vordergrund und muss weiter mit den möglichen städtebaulichen Nutzungen optimiert werden. Der Direktanschluss des Seedamm-Centers an die Autobahn («Hochbrücke») ist verbindliche Voraussetzung für die Erweiterung des Seedamm-Centers. Die **Hochbrücke** ist damit unabhängig vom übrigen Verkehrssystem zu realisieren. Die Variante Verkehr des Teams SNZ ist als **Rückfallebene** vorzuhalten, bis die Überprüfungen und Abklärungen zur Variante Hochbrücke von mrs abgeschlossen sind. Bei beiden Lösungen ist der Knoten Schweizerhof so zu gestalten, dass neu auch ein **Linksabbiegen** des MIV Richtung Seedamm Plaza und Hurden möglich wird.

Inhaltsübersicht

1. Ausgangslage und Beschluss
2. Testplanung 2014
3. Öffentliche Ausstellung im April 2015
4. Vertiefung 2015
5. Ergänzungen 2016
6. Fazit
7. Weitere Unterlagen

Auftrag der Ergänzungen

Die Ergänzungsaufträge wurden in den ersten Monaten des Jahres 2016 durchgeführt.

Diese hatten zum Ziel, das den Verkehrsuntersuchungen zugrunde liegende Mengengerüst zu konsolidieren und – aufbauend auf den Resultaten der Vertiefungsphase – Verbesserungen der Verkehrslösungen hinsichtlich der Erschliessbarkeit des Seedamm Plaza sowie des Hurdnerfeldes zu untersuchen (Zeithorizonte 2025 und 2035).

Im April bis Mai wurde zudem die Ergänzung der Variante SNZ ohne Beeinträchtigung des Gestaltungsplans Erweiterung Seedamm-Center für den Zeithorizont 2025 erarbeitet.

Ergebnisse der Ergänzungen

Klärung Mengengerüst

In Pfäffikon Ost (Nord und Süd) wurde ein Potential für Neubauten von 155'000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) ausgewiesen. Nördlich der Bahn besteht ein Potential für Neubauten von gut 96'000 m² BGF, wobei die Anzahl Fahrten gegenüber heute von knapp 3'000 auf etwas über 5'000 pro Tag ansteigt. Südlich der Bahn besteht ein Potential für Neubauten von gut 59'000 m² BGF (plus 15'000 m² neue Verkaufsfläche), wobei die Anzahl Fahrten gegenüber heute von gut 15'000 auf etwas über 22'000 pro Tag ansteigt.

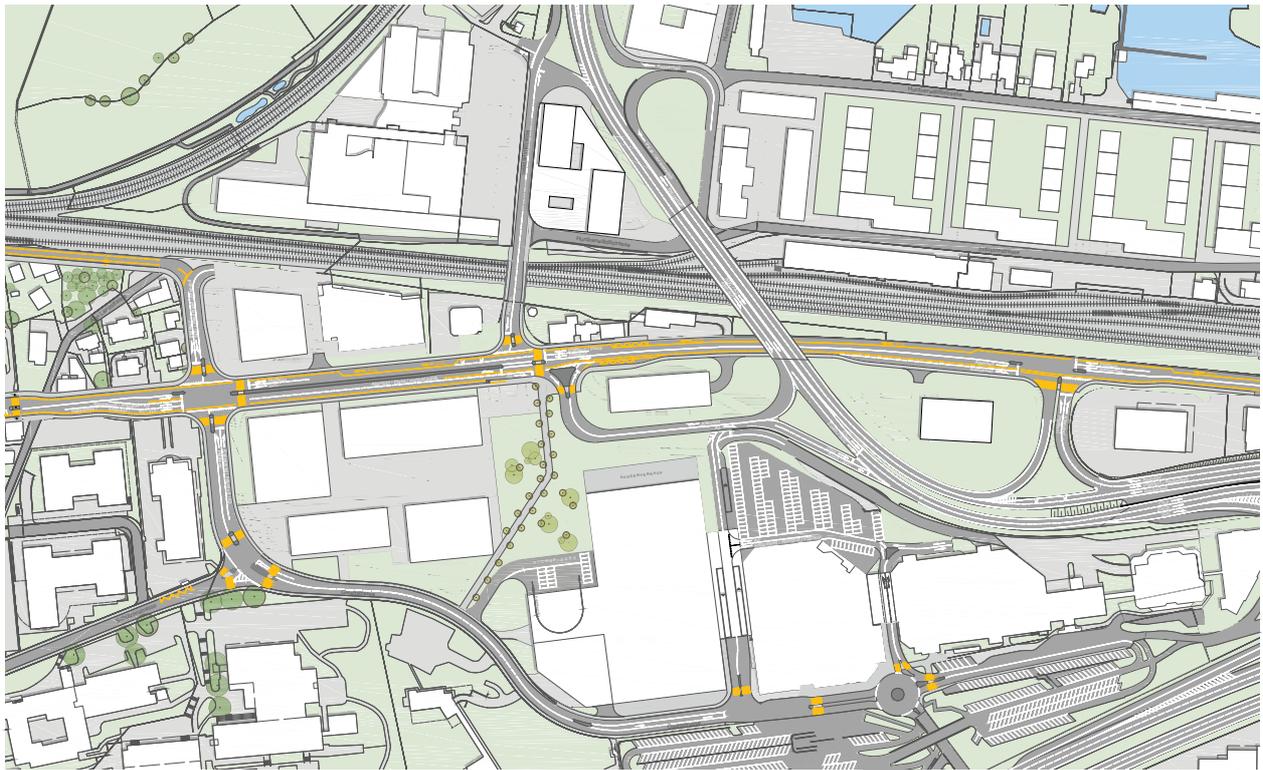
Drei Verkehrslösungen

Die drei Lösungen regeln den Bereich nördlich der Bahn weitgehend gleich. Unterschiedlich sind die Vorstellungen für den Bereich südlich der Bahn. Die ersten beiden Varianten mrs und SNZ wurden aufgrund der Vertiefung 2015 in der Ergänzung 2016 weiterentwickelt. Die dritte Variante «SNZ neu» entstand im Verlauf der Ergänzung 2016. Die Variante «SNZ neu, GP» verfolgt eine Lösung ohne Beeinträchtigung des bestehenden Gestaltungsplans Erweiterung Seedamm Center.

Ergebnisse der Ergänzungen

Verkehrslösung «mrs»

Beim Ansatz mrs erfolgt die Zufahrt zum SDP von Süden her aus allen Richtungen über den Knoten Schweizerhof, vom Seedamm her via Knoten SDP. Die Ausfahrt vom SDP in Richtung Pfäffikon Zentrum geschieht über den Schweizerhofkreisel, jene in Richtung Altendorf und Autobahn über den umzubauenden Knoten SDP. Für den Verkehr vom Seedamm Richtung Altendorf ist überdies eine Abfahrtsrampe über das Gebiet des Gestaltungsplans Erweiterung SDC in die Churerstrasse nötig. Im Zustand 2035 ist diese Rampe, die eine einfachere Ausführung des Knotens Schweizerhof erlaubt, Pièce de résistance; diese führt allerdings dazu, dass die direkte Ausfahrt Nord aus dem SDC verunmöglicht wird. Als Folge wären Änderungen an der internen Erschliessung mit baulichen Anpassungen erforderlich, was als **nicht gangbar** beurteilt wird. Gemäss Bericht mrs werden die Grobkosten bei der Umsetzung aller Module im Bereich von CHF 40 Mio geschätzt.

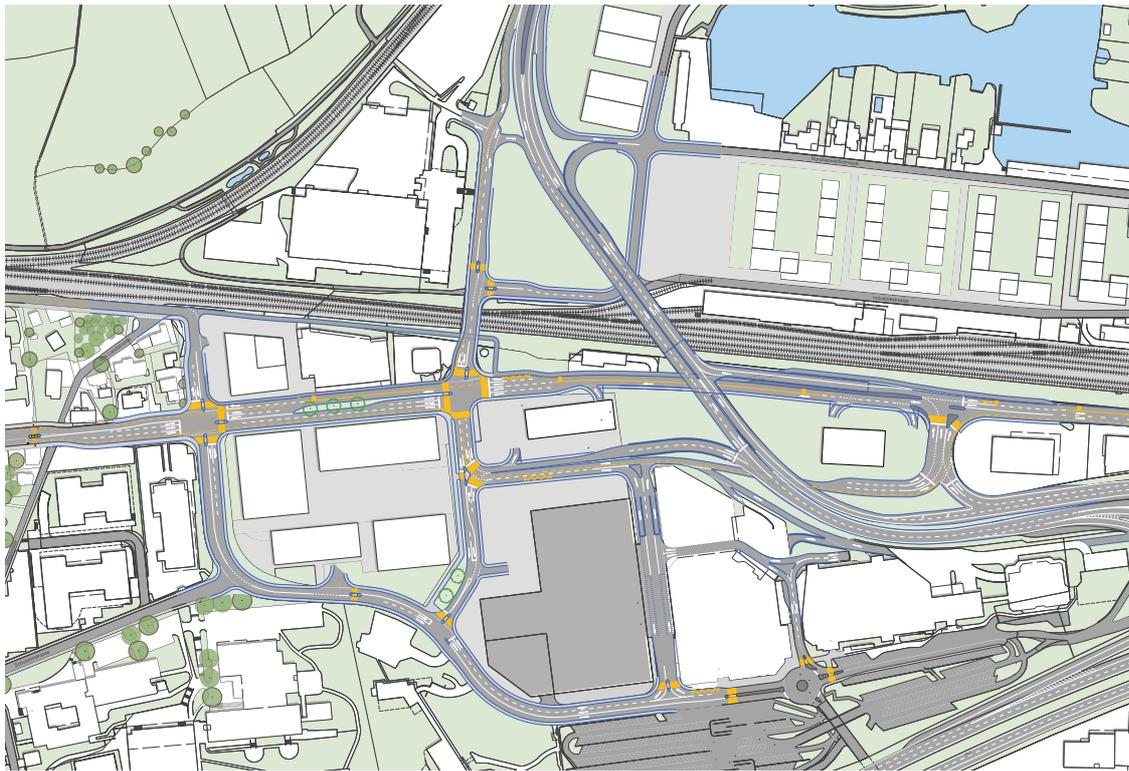


Verkehrslösung «mrs», 2035, Ausschnitt Pfäffikon Ost

Ergebnisse der Ergänzungen

Verkehrslösung «SNZ»

SNZ sieht im Zustand 2025 einen vierarmigen, lichtsignalgesteuerten Knoten Schweizerhof mit Linksabbieger von Norden nach Osten vor, der dann im Zustand 2035 (wenn der Kreisverkehr eingerichtet wird) wieder entfällt. Der Zustand 2035 sieht einen Ringverkehr zwischen Schweizerhof-Knoten und Knoten Etzelpark vor, der im Gegenuhrzeigersinn betrieben werden soll. Dieser Ansatz bietet zwei verschiedene Wege, um ins SDC zu gelangen: Entweder über Gwatt-Knoten und Gwattstrasse oder über den Schweizerhof-Knoten. Als Folge wären Änderungen an der internen Erschliessung mit baulichen Anpassungen erforderlich, was als **nicht gangbar** beurteilt wird. Gemäss Bericht SNZ werden die Gesamtkosten auf CHF 107 Mio geschätzt.



Verkehrslösung «SNZ», 2035, Ausschnitt Pfäffikon Ost

Ergebnisse der Ergänzungen

Verkehrslösung «SNZ neu, GP»

Diese Variante ist praktisch unabhängig vom laufenden Gestaltungsplan (GP) Erweiterung Seedamm-Center. Erforderlich ist der Umbau des Schweizerhofkreisels in eine LSA und der Ausbau der Brücke über die Geleise SBB als zentrale Elemente. Gemäss Bericht SNZ werden die Investitionskosten für den Endzustand Etappe IIb-GP auf ein Total von CHF 64 – 71 Mio geschätzt (Kostengenauigkeit +/- 40%).

Damit ist kurzfristig (bis 2025) eine vom Gestaltungsplan Seedamm-Center **unabhängige Variante** realisierbar, die so optimiert worden ist, dass sie auch das absehbare Verkehrsaufkommen von 2035 bewältigen kann.



Verkehrslösung «SNZ neu GP», 2035, Ausschnitt Pfäffikon Ost

Inhaltsübersicht

1. Ausgangslage und Beschluss
2. Testplanung 2014
3. Öffentliche Ausstellung im April 2015
4. Vertiefung 2015
5. Ergänzungen 2016
6. Fazit
7. Weitere Unterlagen

Fazit

Für die in der Ausgangslage geschilderten Herausforderungen liegen nun konkrete Ergebnisse vor. Vorgeschlagen werden namentlich:

1. Sicherstellung der **Fahrplanstabilität** des regionalen Busverkehrs durch gesteuerte Lichtsignalanlagen (Bus-Bevorzugung) und Erstellen einer neuen Strasse für den regionalen Busverkehr entlang der Bahn (im Perimeter der noch rechtskräftigen Baulinien zur Umfahrung Pfäffikon).
2. **Verstetigung** des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf der Churerstrasse in Pfäffikon durch Dosierung der Einfallsachsen an den Knoten Rainstrasse im Westen und Etzelpark im Osten, jeweils mit Bus-Bevorzugung (Stichwort: Pfortnerung).
3. **Optimierung** des Strassensystems im Osten von Pfäffikon (Abschnitte Etzelpark bis Schweizerhof und Anschluss Hurdnerwäldli ab Seedamm) zur Erschliessung der inneren Entwicklungsreserven.

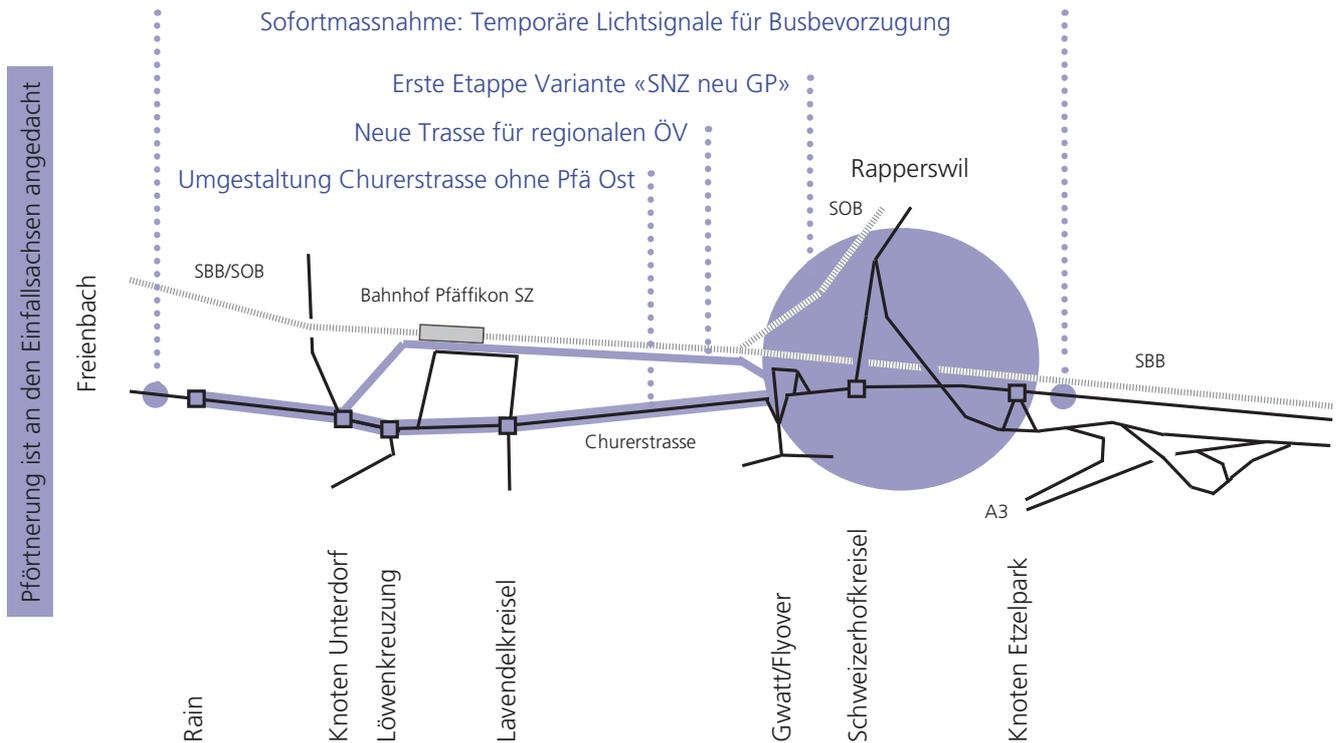
Fazit

Massnahmen sind so konzipiert, dass sie in **Etappen** ausgeführt werden können und kompatibel sind zu derzeit bekannten Vorhaben, namentlich Vollanschluss Halten mit Zubringer, Erweiterung der Kantonsschule Pfäffikon und Erweiterung des Seedamm-Centers.

Im Vordergrund steht das Anliegen, dass sich Kanton und Gemeinde gemeinsam mit dem zuständigen Bundesamt für Strassen (ASTRA) über die Massnahmen zur Anpassung des Strassensystems im Osten einigen, da dieser Abschnitt vollständig im **Unterhaltspereimeter** der Nationalstrassen liegt.

Ferner sollen Bund, Kanton und Gemeinde die notwendigen (planungs-) **rechtlichen Voraussetzungen** schaffen (namentlich Richt-, Nutzungs- und Erschliessungspläne), damit die Entwicklung der inneren Siedlungsreserven, wie vom neuen Raumplanungsrecht des Bundes gefordert, zügig an die Hand genommen werden kann.

Fazit



33

Inhaltsübersicht

1. Ausgangslage und Beschluss
2. Testplanung 2014
3. Öffentliche Ausstellung im April 2015
4. Vertiefung 2015
5. Ergänzungen 2016
6. Fazit und Ausblick
7. Weitere Unterlagen

34

Die Unterlagen der Testplanung 2014-2016 sind abrufbar unter
www.freienbach.ch/testplanung