
Testplanung Pfäffikon-Ost / Gwatt

Beurteilung Lösungsansätze Verkehrssystem Pfäffikon-Ost / Gwatt

Synthese

Hochbrücke SDC als kritischer Umstand

- Wenn Hochbrücke kurzfristig realisiert wird, wird der Handlungsbedarf auf dem übrigen Netz reduziert.
- Wird eine der beiden Lösungen vollständig umgesetzt, braucht es die Hochbrücke langfristig nicht mehr, weil beide Teams Ansätze vorsehen, um den niveaufreien Linksabbieger durch eine à-niveau-Lösung zu ersetzen (mrs: LSA mit doppelspurigem Linksabbieger; SNZ: doppelspuriges Einbahnregime).
- Die Hochbrücke ist verkehrstechnisch kritisch, weil die Verflechtungsstrecke auf der Zufahrt Seedamm in beiden Richtungen reduziert wird (von der Autobahn her von 150 auf 100m). Es besteht die Gefahr von Rückstaus auf die Ausfahrten der A3. Die Einrichtung von LSA zur Regelung dieser Verflechtungsstrecken ist in beiden Richtungen erforderlich.
- Die Hochbrücke stellt eine Insellösung dar, die nach dem Prinzip „Weiter wie bisher“ eine punktuelle, für die Erweiterung SDC massgeschneiderte Infrastrukturergänzung vorsieht. Die angestrebte Vereinfachung des Strassennetzes im Gwatt wird verfehlt.
- Der Entscheid für oder gegen die Hochbrücke muss kurzfristig gefällt werden, damit die Planungssicherheit für die öffentliche Hand und die privaten Grundeigentümer gesichert werden kann.

Anschluss SDP / Hurdnerfeld

- Die vorgeschlagenen Knotenoptimierungen für den Anschluss von SDP und Hurdnerfeld sind bei beiden Teams vergleichbar. Zentrales Element ist ein neuer Knoten am Südende des Seedamms.
- Es sind zwei verkehrstechnisch leistungsfähige Varianten denkbar: Ein dreiarmer Knoten mit einer neuen Seedammstrasse, die als Bügel an die Hurdnerwäldlistrasse angeschlossen wird oder die Beibehaltung der Seedammstrasse in der heutigen Lage und die Ausbildung eines vierarmigen Knotens. Der Knoten sollte aus einer Verkehrsmanagementoptik auf jeden Fall LSA-gesteuert realisiert werden, auch wenn die Leistungsfähigkeit einzelner vorgeschlagener unregelmässiger Lösungen auch gegeben ist. Um die städtebauliche Achse zwischen SDC und SDP zu erhalten, ist zudem die Durchfahrt durch das SDP-Areal möglichst zu unterbinden, was für einen dreiarmer Knoten spricht.
> Im Vordergrund steht deshalb ein dreiarmer, LSA-gesteuerter Knoten (Zielzustand LSA gemäss Varianten mrs)

- Die Abhängigkeiten zum gewählten Verkehrsregime auf der Südseite (Churerstrasse/SDC) sind relativ gering.
- Gross ist hingegen die Abhängigkeit zur Hochbrücke SDC: Wird die Hochbrücke realisiert, kann die volle Entwicklung des SDP alleine mit Massnahmen auf der Nordseite der Churerstrasse ermöglicht werden. Ohne Hochbrücke müssen bei einer vorzeitigen Realisierung der Erweiterung SDP auch auf der Südseite Massnahmen realisiert werden.

Optimierung Verkehrssystem A3-Anschluss / Churerstrasse mit Hochbrücke

- Wird die Hochbrücke SDC realisiert, soll der entsprechende Vorschlag von mrs (Variante mit Direktanschluss) umgesetzt werden. Die Varianten von SNZ sind alle ohne Hochbrücke realisierbar bzw. die nachträgliche Realisierung der Hochbrücke schafft nur Überkapazitäten.
- In diesem Fall sind neben der Hochbrücke und dem Umbau des Knotens Hurdnerfeld nur geringe Anpassungen an der Churerstrasse nötig, um die leistungsfähige Erschliessung der beiden grossen Ausbauten SDC und SDP zu ermöglichen. Die Kosten sind damit etwas tiefer, dafür wird das Verkehrsnetz auch kaum vereinfacht.
- Es besteht das Risiko, dass die übrigen Etappen nie realisiert werden, weil mit den beiden ersten Etappen die meisten (aber nicht alle!) Probleme gelöst werden.

Optimierung Verkehrssystem A3-Anschluss / Churerstrasse ohne Hochbrücke

- Wird die Hochbrücke SDC nicht realisiert, stehen für die Südseite Vorschläge beider Teams zur Debatte. Der Entscheid für einen der beiden Ansätze (Grosskreisel oder LSA) muss aber früh gefällt werden, da die Vorschläge bereits ab der ersten Etappe nicht kompatibel sind.
- Sollte dieser Entscheid dennoch nicht gefällt werden können, müsste im Westen mit dem Umbau begonnen werden. Die 1. Etappe der Variante „Städtebau“ und die 1. Etappe der Lösung mrs sind in diesem Bereich sehr ähnlich. Die Variante SNZ ermöglicht in diesem Fall die vorgezogene Realisierung des Ausbaus SDC, die Variante mrs zusammen mit dem Umbau des Knotens Hurdnerfeld die vorgezogene Realisierung des Ausbaus SDP.
- Die Variante mrs kann nur etappiert werden, wenn der Ausbau SDP vorgezogen wird. Allerdings kommt in diesem Fall der Knoten Etzelpark an seine Grenzen. Wird das SDC vorgezogen ausgebaut, muss praktisch die gesamte Lösung auf der Südseite der Gleise sofort umgesetzt werden.
- Die beiden Hauptvarianten für einen Grosskreisel (SNZ) sind untereinander zumindest in der 1. Etappe gut kompatibel, auch die Etappierungskonzepte lassen sich austauschen.
- Bei der von SNZ favorisierten Variante „Verkehr“ steht die Etappierung von Ost nach West im Vordergrund, weil dadurch der Entscheid pro/contra städtebauliche Achse (und damit das Umschwenken auf die Variante „Städtebau“) möglichst lange hinausgezögert werden kann. Bei der Etappierung von Ost her ist aber nur die 1. Etappe wirklich robust, anschliessend müssen die restlichen Elemente in kurzer Abfolge realisiert werden. Es gibt also einen Zielkonflikt: Möglichst hohe Robustheit in Bezug auf Etappierung vs. Möglichst hohe Robustheit in Bezug auf Flexibilität Variantenentscheid.