

Bewertungsraster Pfäffikon Ost

		Investitionskosten	Leistungsfähigkeit Strassensystem	Leistungsfähigkeit öffentlicher Verkehr	Führung Radverkehr	Öffentlicher Raum/ Fussverkehr	Lesbarkeit des Verkehrssystems	Potential für Innenentwicklung/Erschliessung	Etappierbarkeit
SNZ	Variante „Städtebau“	<ul style="list-style-type: none"> 1. Etappe: 47 Mio. 2. Etappe: 30 Mio. 3. Etappe: 27 Mio. 4. Etappe: 22 Mio. Total: 126 Mio. 	<ul style="list-style-type: none"> (-) Knoten Gwatt sehr kritisch (ohne Plafonierung Churerstrasse). → Abbruch Fly-Over sinnvoll? (-) Knoten Talstrasse sehr kritisch, sofern Modalsplit sich nicht verbessern sollte. (+) kein kritischer Rückstau auf die Autobahn (Hochbrücke bringt Entlastung, „Verkehr“ kritischer) (-) Verkehr Pfäffikon-Mitte > A3 muss über kritischen Bereich des Einbahnringes >> Gefahr, dass vermehrt über AS Halten gefahren wird 	<ul style="list-style-type: none"> (+) SBB-Brücke nur für Bus und LV offen (+) Separate Querungsphase LSA Schweizerhof (+) Eine zentrale Bushaltestelle „Schweizerhof/SDC“ auf der Südseite der Churerstrasse (-) Busbevorzugung auf SBB-Brücke und Knoten Schweizerhof nur sinnvoll, wenn Buslinie Seedamm kommt. (-) Marchbus muss Schlaufe fahren (-) Wegen Bügel bei SDP liegt Bushaltestelle SDP eher dezentral. 	<ul style="list-style-type: none"> (+) SBB-Brücke nur für Bus und LV offen (+) neue LV- und Bus-Achse entlang Gleise (-) Allgemeine Situation für Radfahrer eher schwierig (gefährliche Knoten, Umwege durch 1-Bahn-Regime) 	<ul style="list-style-type: none"> (+) mit städtebaulicher Achse (SBB-Brücke von MIV befreit) (+/-) Gwatt Platz „von Verkehr“ umgeben; kann Busspur aber auch in Gestaltung aufnehmen (-) Zusätzliche Rampen belasten Ortsbild 	<ul style="list-style-type: none"> (-) Durch Einbahnsystem („LSA-Ring“) tendenziell schlechtere Lesbarkeit der Verkehrsführung (-) Beziehungen SDC > Seedamm und Seedamm > SDC mit „Umweg“ über neue Rampen (+) dafür nur ein Verteilerknoten auf der Brücke (Anschluss an Rampen) (+) Einbahnsystem: man bleibt im Grosskreisel, wenn immer links gefahren wird (Vorteil für Ortsunkundige) 	<ul style="list-style-type: none"> Tendenziell eher auf Q/Z-Verkehr ausgelegt (LSA-Ring beeinträchtigt Durchfahrt auf Churerstrasse, zwei Rampen ab „Seedammbrücke“) (+) Städtebauliche Achse und „Bügel“ vorhanden > Entwicklung SDP ermöglicht (-) Hochbrücke nicht empfehlenswert (erhöhte Belastung Knoten Talstrasse) 	<ul style="list-style-type: none"> (+) Entwicklung Nord/Süd kann anfänglich getrennt betrachtet werden (+) Etappierung von West nach Ost ermöglicht gleichmässige Aufteilung auf vier robuste Etappen
	Variante „Verkehr“	<ul style="list-style-type: none"> 1. Etappe: 38 Mio. 2. Etappe: 58 Mio. 3. Etappe: 25 Mio. Total: 121 Mio. 	<ul style="list-style-type: none"> (-) Knoten Gwatt stark belastet (ohne Plafonierung Churerstrasse), Bügel West bringt aber Teilentlastung. (-) Knoten Talstrasse stark belastet. Hochbrücke bringt Entlastung, aber nicht viel. (+/-) kein kritischer Rückstau auf die Autobahn (Hochbrücke bringt Entlastung, „Städtebau“ weniger kritisch). 	<ul style="list-style-type: none"> (+) Einseitige Busspur auf SBB-Brücke (+) ohne Bügel bei SDP liegt. Hst. SDP direkt bei SDP. (-) Zwei Haltestellen „Schweizerhof/SDC“. Nördliche Hst. Liegt dezentral. (-) Bus muss stark belasteten Bereich zwischen neuer LSA Schweizerhof und SDC befahren 	<ul style="list-style-type: none"> (+) neue LV- und Bus-Achse entlang Gleise (-) SBB-Brücke nur in eine Richtung exklusiv für Bus/LV (-) Allgemeine Situation für Radfahrer eher schwierig (gefährliche Knoten, Umwege durch 1-Bahn-Regime) 	<ul style="list-style-type: none"> (-) Zusätzliche Rampe belastet Ortsbild (-) ohne städtebauliche Achse (weiterhin MIV auf SBB-Brücke) 	<ul style="list-style-type: none"> (-) Durch Einbahnsystem („LSA-Ring“) tendenziell schlechtere Lesbarkeit der Verkehrsführung (-) Vielen asymmetrische Routen bei Zu-/Wegfahrt SDP / Hurdnerwäldli (+) Beziehung Seedamm > SDC direkt (über SBB-Brücke), aber nur wenn ohne Bügel bei SDP (-) Beziehung SDC > Seedamm mit Umweg über neue Rampe (-) schlechte Lesbarkeit bei Abfahrt Autobahn 	<ul style="list-style-type: none"> Tendenziell eher auf Q/Z-Verkehr ausgelegt (LSA-Ring beeinträchtigt Durchfahrt auf Churerstrasse, Rampen ab „Seedammbrücke“, Hochbrücke SDC) (-) In der Grundvariante keine städtebauliche Achse, kein Bügel > Entwicklungsmöglichkeiten SDP eingeschränkt. (+) Aber: Variante „Verkehr“ kann auch mit „Bügel“ realisiert werden! 	<ul style="list-style-type: none"> (-) Entwicklung Nord/Süd von Beginn weg voneinander abhängig (+/-) 1. Etappe Verkehr bringt (mit Bügel bei SDP) schnelle (und relativ günstige) Lösung für das SDP, aber noch keine Lösung für das SDC. (-) Insgesamt grosse Investitionstranchen (+/-) Hochbrücke kann in jeder Phase realisiert werden. Wird Hochbrücke mit Etappe 1 realisiert, wären verkehrlichen Bedürfnissen von SDP/SDC wohl Rechnung getragen, aber KEIN Gewinn hinsichtlich Städtebau/Vereinfachung Verkehrssystem

		Investitionskosten	Leistungsfähigkeit Strassensystem	Leistungsfähigkeit öffentlicher Verkehr	Führung Radverkehr	Öffentlicher Raum/Fussverkehr	Lesbarkeit des Verkehrssystems	Potential für Innenentwicklung/Erschliessung	Etappierbarkeit
mrs	Mit Direktanschluss/Hochbrücke	<p>1. Etappe SDP</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1. Etappe: 44-55 Mio. ▪ 2. Etappe: 14-26 Mio. ▪ 3. Etappe: 5 Mio. ▪ Weiteres: 36 Mio. ▪ Total: 111 Mio. <p>1. Etappe SDC</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1. Etappe: 51 Mio. ▪ 2. Etappe: 19 Mio. ▪ 3. Etappe: 5 Mio. ▪ Weiteres: 36 Mio. ▪ Total: 111 Mio. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (-) Knoten Gwatt und Schweizerhof an bzw. über der Kapazitätsgrenze (wirken dosierend, aber geringere Robustheit) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (+) Bus kann verlustzeitenarm durch Bereich SDP fahren ▪ (-) Umständliche Führung für zukünftigen Bus von/nach Seedamm ▪ (-) Keine Adressbildung durch Haltestellen ▪ (-) Zeitverluste durch hoch ausgelastete Knoten an Churerstrasse? 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (+) Beruhigte Achse für rückwärtige Erschliessung ▪ (+) SBB-Brücke / plaza vor SDP wird komplett für LV freigespielt (mit wenigen Bussen auf Brücke) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (-) Raum für städtebauliche Achse beschränkt ▪ (-) sehr flächenintensive Verkehrsanlagen wirken trennend und unattraktiv 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (+) Zufahrten ins SDC sehr klar und direkt ▪ (-)Wegfahrt aus SDC im Zielzustand weiterhin gesplittet, insbesondere bei Etappierung ▪ (+) Kaum mehr Redundanzen bei Zu- und Wegfahrten SDC bzw. SDP ▪ (-) sehr umständliche Führung zwischen SDP und Pfäffikon-Mitte 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (+) Fokus klar auf grösste Entwicklungsvorhaben (SDC und SDP) ▪ (-) Gefahr, dass übrige Baufelder neben den beiden grossen Vorhaben nicht profitieren, wenn verkürzter Ansatz (Direktanschluss SDC + Knotenoptimierung Hurdnerfeld) gewählt wird 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (+/-) Mit 1. Etappe SDC sehr gutes Kosten-/ Nutzenverhältnis, aber mit hohen Kosten ▪ (-) Mit 1. Etappe SDP mässiges Kosten-/ Nutzenverhältnis bei zwar geringeren, aber immer noch hohen Kosten
	Ohne Direktanschluss/Hochbrücke	<p>1. Etappe SDP</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1. Etappe: 30-39 Mio. ▪ 2. Etappe: 37-46 Mio. ▪ 3. Etappe: 5 Mio. ▪ Weiteres: 36 Mio. ▪ Total: 117 Mio. <p>1. Etappe SDC</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1. Etappe: 49 Mio. ▪ 2. Etappe: 15 Mio. ▪ 3. Etappe: 5 Mio. ▪ Weiteres: 36 Mio. ▪ Total: 114 Mio. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (+/-) Knoten Gwatt an der Kapazitätsgrenze (wirkt dosierend) ▪ (+) Hohe Robustheit auch im Überlastfall 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (+) Sehr gute Verkehrsqualität an Knoten > Geringe Verlustzeiten ▪ (+) Bus kann verlustzeitenarm durch Bereich SDP fahren 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (+) Beruhigte Achse für rückwärtige Erschliessung ▪ (-) sehr flächenintensive Verkehrsanlagen entlang Churerstrasse ▪ (+) SBB-Brücke / plaza vor SDP wird komplett für LV freigespielt (mit wenigen Bussen auf Brücke) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (+) Raum für städtebauliche Achse ist vorhanden ▪ (-) sehr flächenintensive Verkehrsanlagen wirken trennend 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (+) Zufahrten ins SDC sehr klar und direkt ▪ (-)Wegfahrt aus SDC im Zielzustand weiterhin gesplittet, insbesondere bei Etappierung ▪ (+) Kaum mehr Redundanzen bei Zu- und Wegfahrten SDC bzw. SDP ▪ (-) sehr umständliche Führung zwischen SDP und Pfäffikon-Mitte 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (-) Etappierung schwierig, entsprechend mit 1. Etappen kein grosses Potential für Entwicklung ▪ (+) Im Endzustand grösste Flexibilität durch vollständige Entflechtung der Beziehungen an einem grossen Knoten (variabel bzgl. Spurausbau) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (-) kaum Etappierung möglich, v.a. bei frühzeitiger Realisierung SDC