

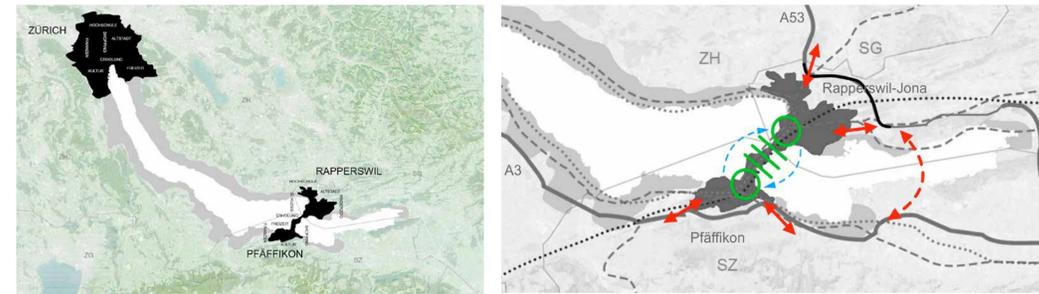
## Ausgangslage

Nach einer heftigen und sprunghaften Entwicklung in den letzten Jahrzehnten sind in Pfäffikon bezüglich Siedlungsstruktur und Verkehrsinfrastrukturen Situationen entstanden, die eine weitere Entwicklung des Ortes erschweren. Die heterogene und widersprüchliche Charakteristik der Siedlung wird durch die Dominanz des Strassenverkehrs zusätzlich verstärkt. Die publikumsintensiven Nutzungen im Osten machen Pfäffikon zwar zu einer regional bekannten Grösse, tragen aber wenig zur Qualität des Ortes selber bei. Gleichzeitig verfügt Pfäffikon mit der See- und Rietlandschaft über sehr hohe Standortqualitäten, die in der heutigen Situation zu wenig zum tragen kommen, für die Zukunft jedoch entscheidenden Faktoren sein müssten.



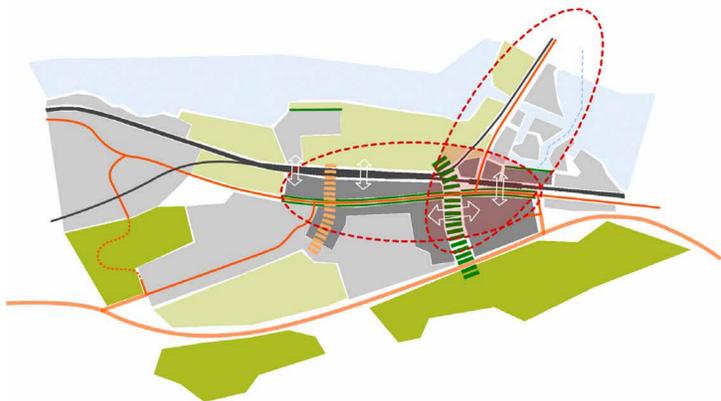
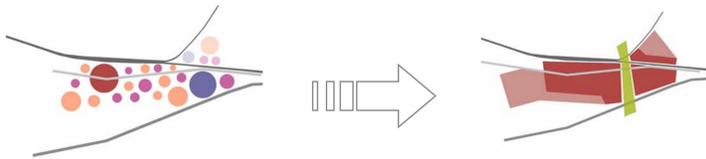
## Strategie

Zusammen mit Rapperswil-Jona bildet Pfäffikon einen wichtigen Siedlungsschwerpunkt am Obersee, als Gegenüber von Zürich. Zwar sind die beiden Gemeinden überaus unterschiedlich, der komplementäre Charakter wird jedoch bezüglich bereits vorhandener Nutzungen offensichtlich. Wenn man die beiden Orte als zusammenhängende Struktur – als EINE Stadt – betrachtet wird der Seedamm zu einer stadtinternen Verbindung – ganz im Gegensatz zur heutigen Situation, die den Damm primär als übergeordnete Verkehrsverbindung anbietet. Mit einer Entlastung des Seedamms kann Pfäffikon zusammen mit Rapperswil-Jona eine neue Kraft entfalten. Dem Bereich Pfäffikon Ost kommt dabei die entscheidende Aufgabe zu, als „Vis-à-vis“ von Rapperswil einen attraktiven städtebaulichen Auftakt zu Pfäffikon zu bilden. Damit dies möglich wird, sind die Spielräume für die Siedlungsentwicklung in Pfäffikon Ost möglichst offen zu halten. Gleichzeitig ist eine präzise planerische und städtebauliche Vorstellung einer künftigen Situation von grosser Wichtigkeit.



## Konzept

In Pfäffikon lassen sich unterschiedliche Siedlungsstrukturen erkennen: Das dichte historische Zentrum mit den Wohnquartieren am Hang, die grossen Gebäudevolumen im Bereich Gwatt und dazwischen eine heterogene Ansammlung von Wohn- und Gewerbebauten aus verschiedenen Bauepochen und verschiedenen Massstabs. Mit der weiteren Entwicklung und Verdichtung soll angestrebt werden, die bestehende Siedlung und künftigen Projektierungen aufeinander abzustimmen und mit qualitativen Massnahmen baulich, aber auch aussenräumlich besser miteinander in Beziehung zu setzen.



Eine koordinierte Entwicklung von Pfäffikon Ost wird für das künftige Erscheinungsbild von Pfäffikon SZ entscheidend sein. Als Bindeglied zwischen dem heutigen Zentrum und der Nachbarstadt Rapperswil-Jona auf der anderen Seedammseite kommt dem Bereich Gwatt und Hurden nicht nur bezüglich der publikumsintensiven Nutzungen, sondern auch städtebaulich eine Schlüsselfunktion zu. Um die weitere Entwicklung qualitativ zu unterstützen sind nebst einer vereinfachten Verkehrsführung identitätsstiftende öffentliche Räume und deren Vernetzung von entscheidender Bedeutung.

## Übergeordnete Grünraumstruktur

Als identifikationsstiftendes Element zwischen Pfäffikon Mitte und Gwatt wird ein siedlungsorientierter, parkartiger Grünraum vorgeschlagen. Er stellt eine landschaftliche Verbindung zwischen dem bewaldeten Hügel und der Seeuferlandschaft her. Gleichzeitig steht er als gemeinsamer Aufenthalts- und Verbindungsraum auch den beiden angrenzenden Ortsteilen zur Verfügung.

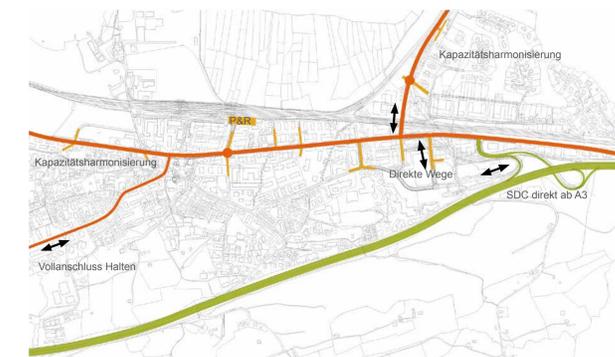
Dieser Grünraum bietet sich an durch Umnutzung verschiedener Areale entlang der Schützenstrasse (Rückbau Flyover, Umnutzung Werkhofareal) und verbindet sich mit bereits bestehenden Grün- und Heckenbereichen im Schulquartier und beim Alparame sowie mit dem Frauenwinkel auf der nördlichen Gleisseite.

Darstellungen v.l.n.r.:

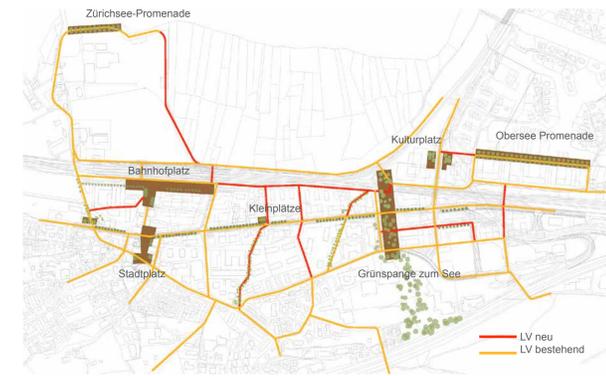
Anknüpfung mit Grünraumfigur an bestehende Grünräume und verzeichnete Heckenstrukturen (heutige Situation gemäss geo.admin.ch)

Grünraumfigur auf Luftbild (heutige Situation gemäss geo.admin.ch)

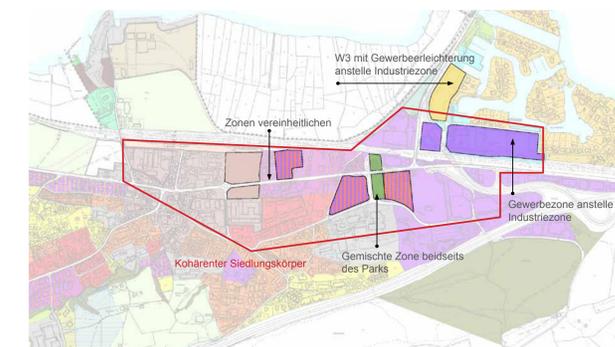
Grünraumfigur mit neuer städtebaulicher Situation



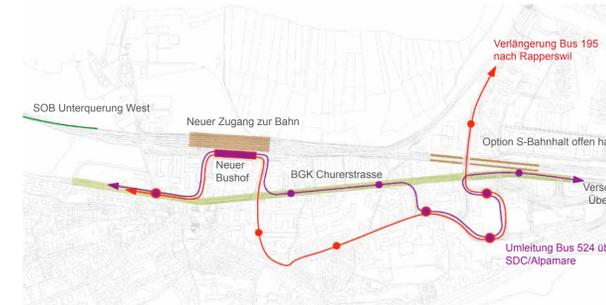
- Schlüsselthema 1: MIV**
- Harmonisierung Strassenhierarchien
  - Siedlungsgerechte Strassenraumgestaltung
  - Reduktion Verkehrsflächen
  - Einschränkung Durchgangsverkehr



- Schlüsselthema 2: Vernetzung**
- Zusammenhalt der Siedlung durch Langsamverkehrsnetz
  - Öffentliche Räume als Identitätsstiftende Orte
  - Konsequente Gestaltungsqualität



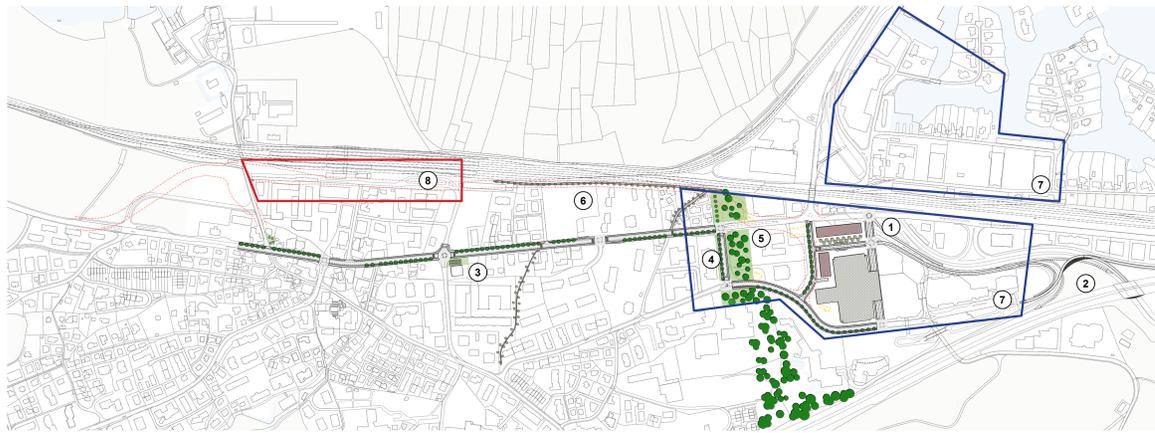
- Schlüsselthema 3: Weiterentwicklung Siedlung**
- Potenzial innere Verdichtung nutzen
  - Gwatt und Hurden Süd als Teil des Siedlungskörpers
  - Qualität in Bauten und Aussenraum



- Schlüsselthema 4: Öffentlicher Verkehr**
- Umsteigebeziehungen am Bahnhof verbessern
  - Lokale und regionale Vernetzung von Anker nutzungen
  - BGK Churerstrasse
  - Übergeordnete Verkehrsinfrastrukturbauten im Siedlungsraum vermeiden
  - langfristige Option S-Bahn halt Ost offenhalten



- Projektierter Grünraum im Kontext**
- Grünraumverbindung zwischen Wald und See
  - Verstärkung und Verlängerung bestehender Grünstrukturen
  - Aufwertung der angrenzenden Liegenschaften für künftige Entwicklungen
  - Aufenthalts- und Erholungsraum für Schüler, Anwohner und



Phase 1



Phase 2



Phase 3



Gesamtplan

1:5000

- Bauliche Massnahmen (öffentliche Hand)**
- 1. Knoten Gwatt, Zufahrtsstrasse 5 Mio.
  - 2. Direkte Anbindung SDC-A3 (beide Richt.) 140 Mio.
  - 3. BGK und Aufwertung Churerstrasse 9 Mio.
  - 4. Neugestaltung Schützenstrasse 3 Mio.
  - 5. Siedlungsorientierter Grünraum (ohne Land) 2 Mio.
  - 6. Massnahmen LV, aufwertung öffentl. Raum 2 Mio.
  - Total 161 Mio.**

- Planerische Massnahmen (öffentliche Hand)**
- 7. Masterplan Ost (Hurden und Gwatt)
  - 8. Projektierung Bahn- und Bushof
  - Umzonungen
  - LV- und Mobilitätskonzept

- Bauliche Massnahmen (öffentliche Hand)**
- 1. Ausbau Bahn- und Bushof mit Zufahrt 66 Mio.
  - 2. Knoten Schweizerhof/Churerstrasse 4 Mio.
  - 3. Seedamm-/Erschliessungstrasse, Brücke 9 Mio.
  - 4. Öff. Raum (Unterführung, Promenade) 12 Mio.
  - Total 91 Mio.**

- Projektentwicklungen (Private Investoren)**
- 5. MFH-Villen Hurdenerfeld
  - 6. Parzelle Wild-Erben, 1. Etappe (Gestaltungsplan)
  - 7. Verdichtung Gwatt, 1. Etappe
  - 8. Überbauung beim Bahnhof (Gestaltungsplan)

- Bauliche Massnahmen (öffentliche Hand)**
- 1. Ausbau Churerstrasse Ost, Anbindung A3 5 Mio.
  - 2. Rückbau Autobahnbrücke 4 Mio.
  - 3. Option S-Bahnhaltestelle 8 Mio.
  - 4. Aufwertung öffentlicher Raum, Brücke 3 Mio.
  - Total 20 Mio.**

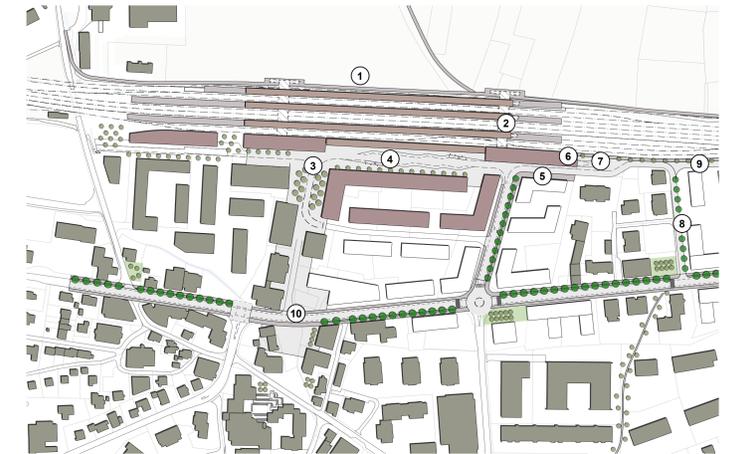
- Projektentwicklungen (Private Investoren)**
- 5. Parzelle Wild-Erben, 2. Etappe
  - 6. Verdichtung Gwatt, 2. Etappe
  - 7. Neuorganisation Kultur-/Kongresszentrum
  - 8. weitere städtebauliche Entwicklungen

**Gesamtentwicklung**  
Neben den braun ausgezeichneten Volumen sind in den Phase 1-3 im Bereich Churerstrasse weitere neue Gebäudevolumen (weiss) eingezeichnet, die zu einem stimmigeren Gesamtbild einer erneuerten Pfäffiker Siedlungsstruktur einen Beitrag leisten könnten und somit wünschenswert wären.

## Massnahmen im Bereich Bahnhof



Mit einer neuen Personenunterführung entsteht ein zweiter funktionaler Schwerpunkt, der die enge Situation am Bahnhof entscheidend entspannt. Die Unterführung ist nicht nur Zugang zur Bahn sondern auch eine Langsamverkehrsverbindung zwischen dem Zentrum Pfäffikon und dem Naherholungsgebiet am See. Im Bereich der östliche Unterführung befindet sich auch der Kiss+Ride sowie die Parkingzufahrt, welche über eine neue Zufahrtsstrasse erschlossen wird. Um den langezogenen Raum für den Bushof nicht zusätzlich zu dramatisieren werden die Buskanten als erweiterter Perron (bahnseitig) resp. Gebäudevorbereich (stadtseitig) vorgesehen. Gleichzeitig wird auf eine gleisnahe Überbauung im Bereich Bushof verzichtet.

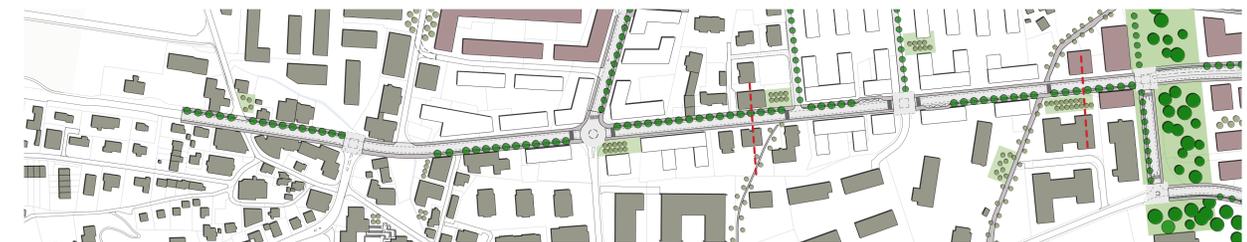


1:2500

- 1. Neues Perron 8
- 2. Neue PU SBB/LV
- 3. Bahnhofplatz
- 4. Bushof
- 5. K&R
- 6. Velo
- 7. P&R
- 8. Neue Zufahrtsstrasse
- 9. LV
- 10. Verbindung zum Zentrum

## Massnahmen Churerstrasse

Die Churerstrasse als Hauptverkehrsachse bedarf einer umfassenden und konsequenten Neugestaltung. Einerseits soll sie mit Baumreihen aufgewertet werden, andererseits sollen durchgehende und beidseitige Velostreifen sowie eine Kernfahrbahn für mehr gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer sorgen. Nebst dem Normalquerschnitt sind nach Möglichkeit angelagerte Grünbereiche als Raumausweitungen dem Korridorcharakter der Strasse entgegenwirken.



1:2500

