

Pfäffikon als Stadt!

Das Team präsentiert die Idee einer durchgängigen konsequenten städtischen Entwicklung zwischen der Bahntrasse und der Churerstrasse von West nach Ost.

Diese Idee wird abgeleitet aus einer Vision Oberseestadt / Agglo Obersee als wahrnehmbare städtische Entwicklung als «Gegengewicht» zur Stadt Zürich.

Die jetzt noch zum grossen Teil fragmentarische Entwicklung im Planungsgebiet soll schrittweise in eine kompaktere und geordnete Struktur transformiert werden.

Siedlung/Städtebau

Um dieses visionäre Ziel erreichen zu können wird die Siedlungsentwicklung im Westen eher kleinmassstäblich schlüssig ergänzt und im Gwatt gänzlich neu etwas grossmassstäblicher konzipiert. Zwischen diesen beiden Entwicklungsschwerpunkten wird eine grüne Verknüpfungszone vorgeschlagen, die zusätzlich das Seeufer mit dem weiter hinten liegenden Buechwald verknüpfen soll.

Dieses Strukturbild ist erst einmal überzeugend und könnte insgesamt ein eindeutiges Ziel sein, wobei aber die präzise Lage der grünen Verbindung hinterfragt werden muss und die sehr intensive bauliche Überformung kein kurzfristiges Ziel sein kann.

Verkehr

Die vorhandene Strasseninfrastruktur wird in ein städtisches Strassensystem umgestaltet. Das bedeutet Lichtsignalkreuzungen an entsprechenden Strassenquerschnitten und ein klar strukturiertes orthogonales Netz.

Die Bedingung für diesen Ansatz ist eine Reduktion der Verkehrsmenge, die durch ein teilweises Abdrängen des grossräumigen Durchgangsverkehrs erreicht werden soll. Zudem soll ein Teil des Ziel-/Quellverkehrs zum Seedamm-Center durch die Hochbrücke dem nachgeordneten Netz «vorenthalten» werden. Wie dies erreicht werden soll, ist nicht schlüssig nachgewiesen und geht eher von Annahmen aus.

Nicht nachgewiesen ist weiterhin die Konsequenz der Auswirkungen der hinzugefügten städtischen Strukturen insbesondere die Auswirkungen auf die Belastung des Verkehrssystems.

Einordnung

Die Arbeit präsentiert eine schlüssige und durchgängige Siedlungsentwicklung, die eine gute Grundlage für bauliche Entwicklungen (Abmessung der Baufelder, Verknüpfung mit der Erschliessung) sein kann, aber sehr weitgehende Konsequenzen für den baulichen Bestand hat.

Der konsequente Umbau des Strassensystems ist insgesamt sehr aufwendig. Der dadurch entstehende Qualitäts- und Flächengewinn ist nur schematisch erkennbar.

Die ÖV-Ansätze sind interessant, besonders die Durchmesserbuslinie, die Details bleiben aber unklar.

Die Aussagen zu den Grünräumen sind leider nicht sehr detailliert, was etwas unverständlich ist, da sie im Gesamtkonzept eine wichtige Rolle spielen. Auch ist ein Grünsystem als Ergänzung zur strukturellen Entwicklung nicht durchgängig erkennbar und wird vermisst.

Die Aussagen zur Hurdener Bucht bleiben eher schematisch, sind aber typologisch nachvollziehbar, aber wenig strukturell eingebunden.

Fazit

Eine vorstellbare städtebauliche Entwicklung, wenn man an die Ausgangsthese Pfäffikon als Stadt glaubt, die im Detail in der verkehrlichen und in der Freiraumentwicklung nachgewiesen werden müsste und natürlich erhebliche Transformationen der bestehenden Nutzungen nach sich zieht (z.B. Verlagerung Werkhof).

Die Arbeit bietet darüberhinaus aber viele sehr detaillierte kleinräumige Ansätze, die insbesondere in der Bahnhofsumgebung mit Bushof und Bahnhofstrasse wertvolle Hinweise liefern.