

Das Team AS&P fasst Pfäffikon als zwei verbundene Pole auf: Pfäffikon Ort (Ortszentrum mit Bahnhof) sowie Pfäffikoner Bucht (neuer Ortsteil). Da die Entwicklungsspielräume limitiert sind, setzt das Team an der Verkehrssituation an. Das Zusammenspiel der sechs Handlungsfelder Hochbrücke – Zuflussdosierung – Verkehrsreduzierung Seedamm – Umgestaltung Churerstrasse – Zweites Bahnhofportal – SBB-Halt Ost ist grundsätzlich in sich konsistent. Der qualitativ hochstehende Lösungsvorschlag basiert auf einer sorgfältigen Analyse.

Um die angestrebte Siedlungsentwicklung zu ermöglichen, den Gesamtverkehr funktionsfähig abwickeln zu können und den Neuverkehr von neuen oder verdichteten Nutzungen zu bewältigen, sieht das Team eine Halbierung des Verkehrsaufkommens auf dem Seedamm und eine Verkehrsreduktion auf der Churerstrasse auf ca. 80% des heutigen Verkehrs vor. Zum Erreichen dieser ambitionierten Entlastungsziele sind konzeptionell sehr interessante nachfragebeeinflussende Massnahmen vorgesehen (Dosierung, Maut, usw.). Das Beurteilungsgremium vermisst eine konkrete operative Lösung als Nachweis für die technische Machbarkeit, es wird einzig ein Pilotversuch vorgeschlagen. Die Umsetzung dieser Entlastungsziele bedingt den entsprechenden politischen Willen auf übergeordneter Ebene und eine grossräumige Zusammenarbeit der Kantone Schwyz und St. Gallen sowie der Gemeinden Freienbach und Rapperswil-Jona und ist somit nur langfristig möglich.

Bei Erreichen dieser zuvor dargelegten verkehrlichen Zielsetzung ist der vorliegende Vorschlag aus verkehrlicher, städtebaulicher und gestalterischer Sicht insgesamt schlüssig und ein wertvoller Beitrag.

Verkehr

Das Team hat die Bedeutung und Notwendigkeit einer grossräumigen und flächendeckenden Pfortnerung der Einfallachsen ins Siedlungsgebiet mit entsprechender Buspriorisierung erkannt und dazu einen zweckmässigen konzeptionellen Vorschlag unterbreitet. Prüfwert sind auch die Vorschläge zur Führung von Buslinien über den Seedamm. Die Berücksichtigung der Hochbrücke für einen Direktanschluss des Seedamm-Centers untermauert die angestrebte Verkehrsreduzierung im Siedlungsinnern.

Siedlung/Städtebau

Die Positionierung der neuen Fussgängerunterführung sowie des Bushofes am Ostende des Bahnhofs Pfäffikon schafft einen städtebaulichen Spielraum in den heute engen Verhältnissen rund um den Bahnhof. Der gestalterische Ansatz einer Begegnungs- oder Koexistenzzone im Ortszentrum Pfäffikon ist ein möglicher Lösungsansatz und könnte eine Initialzündung für eine lokale städtebauliche Entwicklung und Umnutzung sein und zu einer besseren Belebung des Ortszentrums führen.

Das städtebauliche Konzept in Pfäffikon-Ost überzeugt. Das vereinfachte Verkehrssystem schafft den nötigen Freiraum für die Siedlungsentwicklung und führt zu idealen Baufeldern. Der Lösungsansatz nimmt hingegen wenig Rücksicht auf die örtlichen Gegebenheiten. Das Seedamm-Center dürfte nach der vor kurzem durchgeführten Erneuerung die nächsten 30 Jahre in dieser Form bestehen bleiben. Die vorgesehene Etappierung auf der Nordseite widerspricht der von den Grundeigentümern erwünschten Abfolge, insbesondere kann die prioritäre Entwicklung des Seedamm Plaza erst nach dem möglichen Abbruch der Autobahnbrücke erfolgen.

Im Landschafts- und Freiraumkonzept vermisst das Beurteilungsgremium in Pfäffikon-Ost ein klares Konzept für öffentliche Räume mit entsprechenden Nutzungen sowie eine Qualifizierung der Siedlungsränder.

Umsetzung

Die angestrebte Verkehrsreduktion als Voraussetzung für einen funktionierenden Betrieb des vorliegenden Lösungsvorschlags ist nur langfristig möglich. Die vorgeschlagene Etappierung der Siedlungsentwicklung in Pfäffikon-Ost ist in dieser Reihenfolge kaum umsetzbar.

Fazit

Die Weiterentwicklung dieses Lösungsvorschlags steht und fällt mit der Umsetzbarkeit der angedachten Verkehrsreduktion mit nachfrageorientierten Massnahmen. Dies bedingt eine starke gemeinsame politische Willensbildung in den betroffenen Kantonen SG, SZ und den beiden Gemeinden. Das Beurteilungsgremium beurteilt diese Reduktion nur langfristig als umsetzbar.

Als zweckmässige Elemente für die Weiterbearbeitung sehen wir die wertvollen konzeptionellen Ansätze zur Nachfragebeeinflussung und hier insbesondere das grossräumige Verkehrsmanagement mit den Ansätzen zur Plafonierung des Verkehrs und zur Pfortnerung der Einfallachsen, deren Operationalisierung aber noch ansteht.

Auf den ersten Blick prüfwert erscheint auch der Vertiefungsvorschlag im Raum Bahnhof.

Auszug aus den Empfehlungen vom 9. Dezember 2014