

## Nachhaltige Raumplanung mit hoher Siedlungsqualität und zielführende Verkehrsplanung

In Freienbach neigen sich die Baulandreserven langsam dem Ende zu. Es gibt zwar nach wie vor Baulandparzellen, diese werden aber vielfach nicht aktiviert. Auch gelang es in den letzten Jahren nicht, die innere Verdichtung mit raumplanerischen Vorlagen zu fördern, weil Vorlagen entweder abgelehnt (Teilzonenplan Zentrum Pfäffikon) oder mit Einsprachen blockiert wurden (Birchweid). Schweizweit ist der Trend zur Verdichtung an geeigneten Standorten jedoch unumgänglich, um zukünftige Zersiedelung zu bremsen und das Siedlungswachstum dorthin zu leiten, wo Infrastruktur und ÖV-Erschliessungen in guter Qualität vorhanden sind. Freienbach und insbesondere Pfäffikon erfüllen solche Voraussetzungen, wenn auch noch Handlungsbedarf besteht. In der Praxis wird eine innere Verdichtung im urbanen Raum im Sinne von schonendem Umgang mit dem Bauland schwierigeres Terrain bleiben. Für die Gemeinde stellt sich die Frage, wie sie sich entwickeln bzw. ob sie sich überhaupt noch entwickeln soll. Die FDP befürwortet ein moderates Wachstum, wobei Pfäffikon der Schwerpunkt für Arbeit- und Gewerbe bleiben, in den übrigen Dorfteilen die Wohnnutzung überwiegen soll.

Zum Verständnis eines sinnvollen Wachstums mag die Überlegung aus dem Forschungsprojekt (NFP 54) beitragen, welche bestätigt, dass auch in Pfäffikon eine Entwicklung überregional Sinn macht: Die Frage, was als „Stadt“ zu definieren sei und damit im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zukünftig dichter bebaut werden soll, wurde folgendermassen beantwortet: «Als „Stadt“ definieren wir ad hoc Siedlungsräume, deren Bewohnerinnen und Bewohner weniger als 350m entfernt von einer Bus-, Tram- oder Zugstation leben, von wo sie zu den Hauptverkehrszeiten (6 Uhr bis 22 Uhr) – allenfalls mit Umsteigen – mindestens alle 15 Minuten eine Verbindung ins Zentrum haben.»

Die Verkehrserschliessung bleibt ein zentrales Thema. Generell sind Strassen, insbesondere die Hauptverkehrsachsen, so auszubauen und an die Autobahn anzuschliessen, dass ein flüssiger Verkehr, zumindest ausserhalb der Stosszeiten, sichergestellt wird. In Bahnhofsnähe Pfäffikon sollen die Vorschriften betreffend minimalen Parkplatzzahlen gelockert werden, damit die Parkplatzzahl insgesamt reduziert werden kann (und reduziert den Verkehr). Investoren sollen nicht gezwungen sein, Parkplätze zu bauen, welche zukünftig nicht vermietet werden können. Da der gesellschaftliche Wandel in Richtung urbane Bevölkerung geht und somit vermehrt Personen in Bahnhofsnähe umziehen, welche weniger auf das Auto angewiesen sind und damit weniger privaten Autoverkehr generieren. Dass die Entwicklung in diese Richtung geht, zeigt sich bereits in andern städtischen Räumen.

### 1. Privater Verkehr

In Pfäffikon sowie auch in anderen Ortsteilen nimmt der Verkehr durch die Zunahme der Bevölkerung und des Lebensstandards zu; dies teilweise auch unnötig, z.B. durch die Fahrdienste der Eltern an die Schulkinder. Die attraktiven Einkaufsmöglichkeiten sind einerseits ein Standortvorteil, verursachen aber auch viel Fremdverkehr, welcher der Wohnqualität abträglich ist. Die Hauptverkehrsachsen, welche seit über 40 Jahre nicht mehr ausgebaut wurden, können den Verkehr nicht mehr zu jeder Tageszeit aufnehmen. Dies verursacht immer mehr Schleichverkehr in den Quartier- und Nebenstrassen. Zu den Hauptverkehrszeiten stockt auch der Bus auf der Churerstrasse. Die Stauzeit nimmt stetig zu und wird vor allem am Abend immer ausgedehnter. Auf den bestehenden Strassen kann nicht mehr viel optimiert werden. Die Kapazitäten des Strassennetzes sind ausgereizt.

*Was will die FDP:* Die Hauptachsen müssen den Verkehr aufnehmen können und flüssig abführen, damit die Quartierstrassen beruhigt werden.

Dazu schlagen wir folgende Massnahmen vor:

- › **Autobahnanschluss Pfäffikon: Direktanschluss Seedamm-Center und eine neue Verbindung zum Kreisel Schweizerhof**
- › **Vollanschluss Halten mit Zubringer nach Freienbach**
- › **Löwen- und Unterdorfkreisel (verkehrstechnisch richtig, günstig und siedlungsverträglich). Solange diese Verkehrsknotenpunkte nicht gelöst sind: Verzicht auf Unterbindung des Verkehrs auf Nebenachsen**
- › **Reduktion Verkehr auf Seedamm-Route nach Rapperswil (langfristiges Ziel)**

## 2. ÖV sowie Fuss- und Radwege

In Pfäffikon gibt es nur wenige attraktive Wegverbindungen auf Nebenachsen. Der kantonale Standard (ausserorts) ohne separate Rad-/ Gehwege neben den Fahrbahnen ist für Fussgänger und unsichere Velofahrer wenig benutzerfreundlich (z.B. zu Fuss entlang der Schindellegistrasse von Pfäffikon zur First). Die Sicherheit und der Komfort entlang der Hauptstrassen sind auf weiten Teilen ungenügend. Der Bus steht im Stau und verspätet sich. Die Umsteigesituation beim Bahnhof stösst an seine Kapazitätsgrenze und ist wenig attraktiv.

*Was will die FDP:* Attraktive Wegverbindungen für den Langsamverkehr in den Zentren und überregional vor allem Richtung Rapperswil und Altendorf. Der Bahnhof Pfäffikon ist attraktiver zu gestalten und mit einem zeitgerechten Busbahnhof zu ergänzen. Der Bus hat möglichst freie Fahrt (Pfortner an Aussenknotenpunkten / rollender Verkehr innerhalb Pfäffikon).

Dazu schlagen wir folgende Massnahmen vor:

- › **Um-/ Neubau Bahnhofplatz inkl. Busbahnhof**
- › **Zweite Personenunterführung Bahnhof Pfäffikon**
- › **Rad- und Gehweg südlich entlang Bahngleise (ehemaliges Trasse Umfahrungsstrasse)**
- › **Wegrechte sichern (vordringlich) und Realisierung von attraktiven neuen Wegverbindungen**
- › **Weiterentwicklung Bahnhaltstellen im Raum Seedamm Plaza / Gwatt (langfristig)**

## 3. Siedlungsentwicklung

Die Zonenplanung soll's richten! Dabei kann im Hinblick auf die aktuellen Themen der Raumplanung (verdichtetes Bauen, preisgünstiger Wohnungsbau, hohe Siedlungsqualität, Erhalt der Identität historischer Ortskerne, Zersiedelung) nicht alles auf einmal gelöst werden. Zum einen besteht durch das Bevölkerungswachstums (schweizweit) nach wie vor Bedarf an neuem Wohn- und Arbeitsraum, zum anderen wurden in der Vergangenheit zweifelsohne auch Fehler begangen, insbesondere bei der Zersiedelung. Die Zeiten, in der Freienbach sich vorwiegend auf Neubaugebiete und auf Neueinzonungen fokussierte, dürften der Vergangenheit angehören. Beispiele von Dörfern, welche an der Peripherie wachsen und sich im Zentrum entleeren, gibt es genügend. Dies ist zum Glück in Freienbach nicht der Fall. Hingegen sollten uns der Charakter, die Identität und die ortsbauliche Qualität unserer Dörfer mehr beschäftigen. Dies sind Faktoren, die langfristig zu Standortattraktivität und Identifikation beitragen. Unsere Dörfer sind in Zukunft nur attraktiv, wenn sie über lebendige und gepflegte Zentren und Dorfkerne verfügen. In unserer schnelllebigen und individualisierten Gesellschaft besteht dafür in Zukunft ein Markt und damit Potenzial für eine positive Bevölkerungsentwicklung.

*Was will die FDP:* Ein lebenswertes Zentrum mit ortsbaulicher Qualität und guter Durchmischung. Verträgliche Wohnpreise (nicht günstig). Guter Anschluss des Gewerbes an die Autobahn. Land- und damit ressourcenschonendes Bauen.

Dazu schlagen wir folgende Massnahmen vor:

- › **Aufwertung Zentrum / verdichtetes Bauen, zentrale Parkhäuser**
- › **Identität Pfäffikon als Zentrum stärken (Urbanisierung)**
- › **Massvolles Auf-/ Einzonen; Verlegen Industriezonen**
- › **Aufwertung und Belebung der Bahnhof- und Churerstrasse**
- › **Entwicklung zweier Pole: Beim Bahnhof Pfäffikon und Gwatt / Seedamm Plaza**

Pfäffikon, 1. November 2015

---

Weitere Informationen

Marc Lutzmann, Präsident FDP.Die Liberalen Freienbach, [praesidium@fdp-freienbach.ch](mailto:praesidium@fdp-freienbach.ch)