

Gemeinde Freienbach
Begleitgremium Testplanung
Daniel Landolt
Unterdorfstrasse 9
8808 Pfäffikon

Pfäffikon, 18. Juli 2015

Viele gute Ansätze bei der Testplanung Pfäffikon

Ende April wurden die Resultate der Testplanung der Bevölkerung vorgestellt. Vier Planungsteams befassten sich mit raumplanerischen Fragen und mit dem Verkehr rund um das Zentrum Pfäffikon. Sozusagen auf der grünen Wiese wurden neue Lösungsansätze für eine zukünftige Siedlungsentwicklung von Pfäffikon gesucht. Der Verkehr bzw. das Strassensystem wurde analysiert und bessere Verkehrsverbindungen gesucht, verbunden mit Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehrsverbindungen.

Die Lösungsansätze welche vom Gremium zur Weiterverfolgung herausgeschält wurden, zielen auf die Entwicklung zweier Pole in Pfäffikon: einer beim Bahnhof Pfäffikon, ein zweiter beim Gwatt / Seedamm Plaza. Beim Seedamm Plaza bzw. auf der SBB Linie Richtung Chur soll ein neuer Bahnhof die zukünftige Anbindung sicherstellen. So könnte z.B. eine Station für die S8 mit direkter Anbindung nach Zürich geschaffen werden. Die Industrie im Bereich des Hafens soll zu Wohnraum umgenutzt werden. Zwischen den Polen kann sich vorwiegend die Wohnnutzung entwickeln. Die Langsamverkehrsverbindungen für Fussgänger und Velofahrer sollen engmaschiger werden, entlang der Bahngleise soll auch südlich eine neue, durchgehende Verbindung vom Bahnhof bis zum Coop Bau + Hobby erstellt werden.

Bei den Strassen sollen insbesondere die Strassenhierarchien im Bereich Autobahnanschluss Pfäffikon bereinigt werden. Die hohe Verkehrsmenge wird auf der bestehenden Achse der Churerstrasse durch Pfäffikon geführt. Teil vom System ist der Direktanschluss von Seedamm Center, aber auch die Entlastung von Pfäffikon mit dem Vollanschluss Halten mit Zubringer nach Freienbach. Damit die einfachere Strassenhierarchie die Verkehrsmengen aufnehmen kann soll der Verkehr auf dem Seedamm nach Rapperswil um bis zu 50% reduziert werden.

Genehme Projekte nicht sistiert

Diese eher visionären Ansätze zeigen, dass das System nur etappiert und in weiten Zeiträumen umgesetzt werden kann. Leider fehlt durch die Wahl des Perimeters die Gesamtschau auf Pfäffikon West. Ideen für eine neue Erschliessung Unterdorf mussten aufgrund „offenbar bereits weit fortgeschrittenen Planung der Spange West“ aufgegeben werden (10:8 Architekten). Dass alle Planungen sistiert sind, bis die Resultate der Testplanung vorliegen, gelten offenbar nur für diejenigen Abschnitte, welche nicht gerade bearbeitet werden wollen! Auch interessante Hinweise finden sich bei den verworfenen Ansätzen. Eine Bus-Achse entlang der Gleise wird wegen der ungünstigen Haltestellen und zu grossem Druck auf die Freigabe für den motorisierten Verkehr negativ beurteilt (Feddersen & Klostermann). Auch der Corso im Bereich Bahnhof und Churerstrasse konnte stadtplanerisch nicht überzeugen und wurde ebenfalls verworfen (AS&P).



Abb. 1: Verworfen: Ideen zur Spange West (Unterdorfstrasse)

Positive Lösungsansätze

Die FDP Freienbach beurteilt die entwickelten Lösungsansätze insgesamt positiv. Beim Bahnhof und der Bahnhofstrasse besteht ein grosses Potential für eine Aufwertung. Dies gilt auch für die Churerstrasse von der Bahnhofstrasse bis zum Lavendelkreisel. Werden die Strassenräume grosszügig und mit Bäumen und kleinen Plätzen gestaltet, werden mit zunehmender Bevölkerungsdichte auch die öffentlichen Nutzungen im Erdgeschoss belebt. Es bietet sich die Chance, dass sich in Pfäffikon das öffentliche Leben weiter entwickeln kann und sich neue Treffpunkte bilden. Eine ähnliche Entwicklung wie sie in Rapperswil z.B. entlang der Neuen Jonastrasse, vom MANOR Richtung Jona stattfand und findet. Überhaupt kann dieser Strassenzug in Rapperswil als guter Vergleich von Entwicklung und Bebauungsdichte herangezogen werden. Wir empfehlen aber die Konzeptansätze aus dem Teilzonenplan Pfäffikon, insbesondere mit einer Anordnung der Gebäude quer zum See, aufgrund der Seesicht unbedingt zu übernehmen.

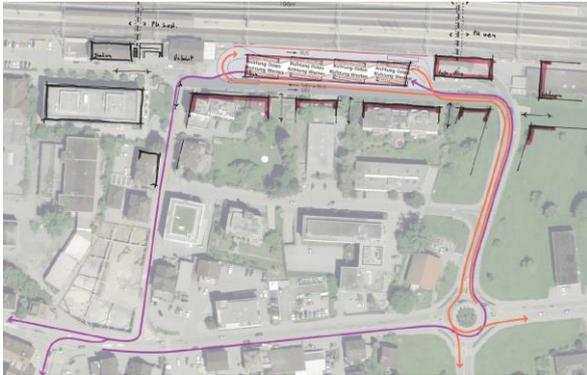


Abb. 2: Neuer Busbahnhof längs Gleise

Fussgängerunterführung beim Bahnhof prioritär

Konkrete Ansätze zum Busbahnhof mit der Anordnung längs der Bahngleise überzeugen hinsichtlich Funktionalität, städtebaulichem Ansatz und der Verkehrsführung. Die Vertiefungsstudie von Feddersen & Klostermann sollte unbedingt weiter verfolgt werden. Insbesondere weil keine langen Landabtauschverhandlungen und raumplanerische Umzonungen mit ungewissem Ausgang durchgeführt werden müssen. Die zusätzliche Fussgängerunterführung beim Bahnhof und der Busbahnhof muss nun prioritär angegangen werden.

Bei den Ansätzen zur Landschaft überzeugen die punktuellen Ansätze besser, insbesondere weil diese auch realisierbar sind. Im Gegensatz zu einem Grüngürtel vom See bis zum Seedamm Center (10.8 Architekten), welche bereits an einer raumplanerischen Sicherung scheitern dürfte.



Abb. 3: Grüngürtel vom See zum Seedamm Center

Bis Ende 2015 sollen die Ansätze nun durch die Projektleitung herauskristallisiert werden.

Nachher warten grosse raumplanerische Herausforderungen um die entsprechenden Konzepte langfristig umsetzen zu können. Ein kommunaler Richtplan, welcher zurzeit sistiert ist, aber auch konkrete Nutzungsplanungen (Baulinien und Umzonungen) müssen dann mit Hochdruck an die Hand genommen werden, sollen die guten Ansätze nicht verpuffen und durch vollendete Tatsachen verhindert werden.

ASTRA Kehrtwende unverständlich

In Pfäffikon herrscht nach wie vor eine hohe Dynamik im Bauwesen. Aber auch ein grosser Handlungsbedarf an der Infrastruktur. Alle Teams und die Begleitgruppe haben den Direktanschluss Seedamm Center als zwingende Voraussetzung des zukünftigen Verkehrssystems erachtet. Die kürzlich erfolgte Kehrtwende vom ASTRA den Anschluss auf Eis zu legen, ist daher völlig unverständlich. Zuerst wird auf die laufende Testplanung hingewiesen und jetzt wo diese vorliegt, soll nicht mehr weiter geplant werden. Ebenso unverständlich ist der luxuriöse Ausbau des Autobahnanschlusses Pfäffikon, welcher mit enormem Zeitaufwand verbunden ist und entsprechende Behinderungen mit sich bringt; dies unter der Bezeichnung „reine Unterhaltmassnahme“. Wenn man bedenkt, dass die vorliegenden Testplanungsvorschläge im nun sanierten Bereich des Autobahnanschlusses ausnahmslos neue Linienführungen vorschlagen, hätte eine zweckmässige Sanierung in wenigen Wochen durchgeführt werden können.

FDP.Die Liberalen Freienbach