

Testplanung Pfäffikon 2014

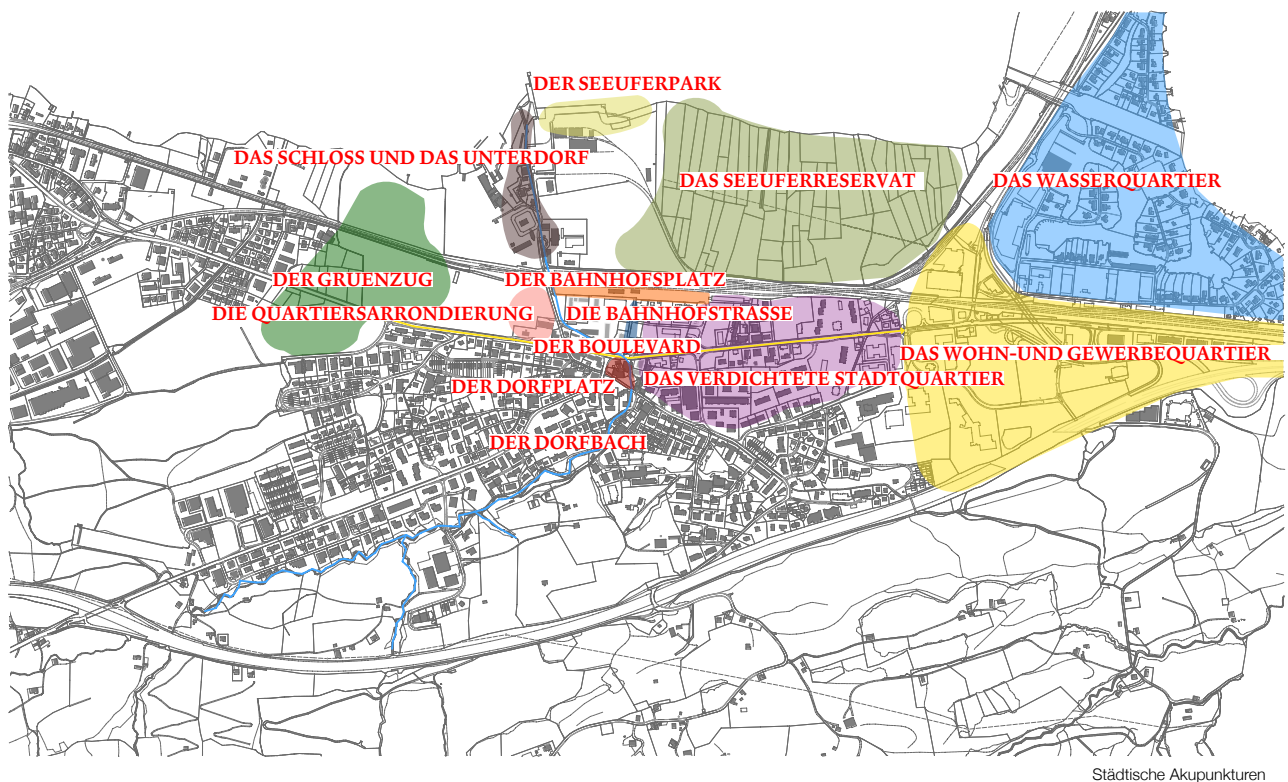
# BERICHT

# Städtebauliches Konzept

Pfäffikon liegt an einem landschaftlich privilegierten Ort am Zürichsee; darüber hinaus im Schnittpunkt der Hauptachsen zwischen dem Metropolitanraum Zürich, der Süd- schweiz, der Nordschweiz und der Zentral- schweiz. Das dadurch forcierte wirtschaftli- che Wachstum hat zu erheblichen infrastruk- turellen und städtebaulichen Problemen ge- führt. Dafür sind bereits zahlreiche Lösungen untersucht worden, die allerdings Teilaspekte (Schienenverkehr, Individualverkehr, Stadt- entwicklung usw.) betreffen und vielerorts miteinander kollidieren. Was Not tut, ist eine ganzheitliche Sicht der Raumentwicklungs- problematik und das Setzen von Prioritäten.



Diese müssen politisch entschieden werden. Um die Gemeinde in die Lage zu versetzen, diese Entscheidungen reflektiert zu treffen, haben wir unseren Vorschlag in drei Schritte gegliedert. Der erste Schritt beinhaltet die übergreifenden landschaftlichen, städtebaulichen und verkehrstechnischen Strategien für den Grossraum von Pfäffikon (Tafeln 1 und 2). Der zweite Schritt stellt mögliche Eingriffe heraus, die im Sinn einer urbanistischen Akupunktur einzeln durchgeführt werden können, aber stets Teil der übergreifenden Strategie sind. Im dritten Schritt sind exemplarisch drei dieser Eingriffe ( Bahnhofsplatz, Bahnhofstrasse, Churer Strasse) als Projektstudien konkretisiert.



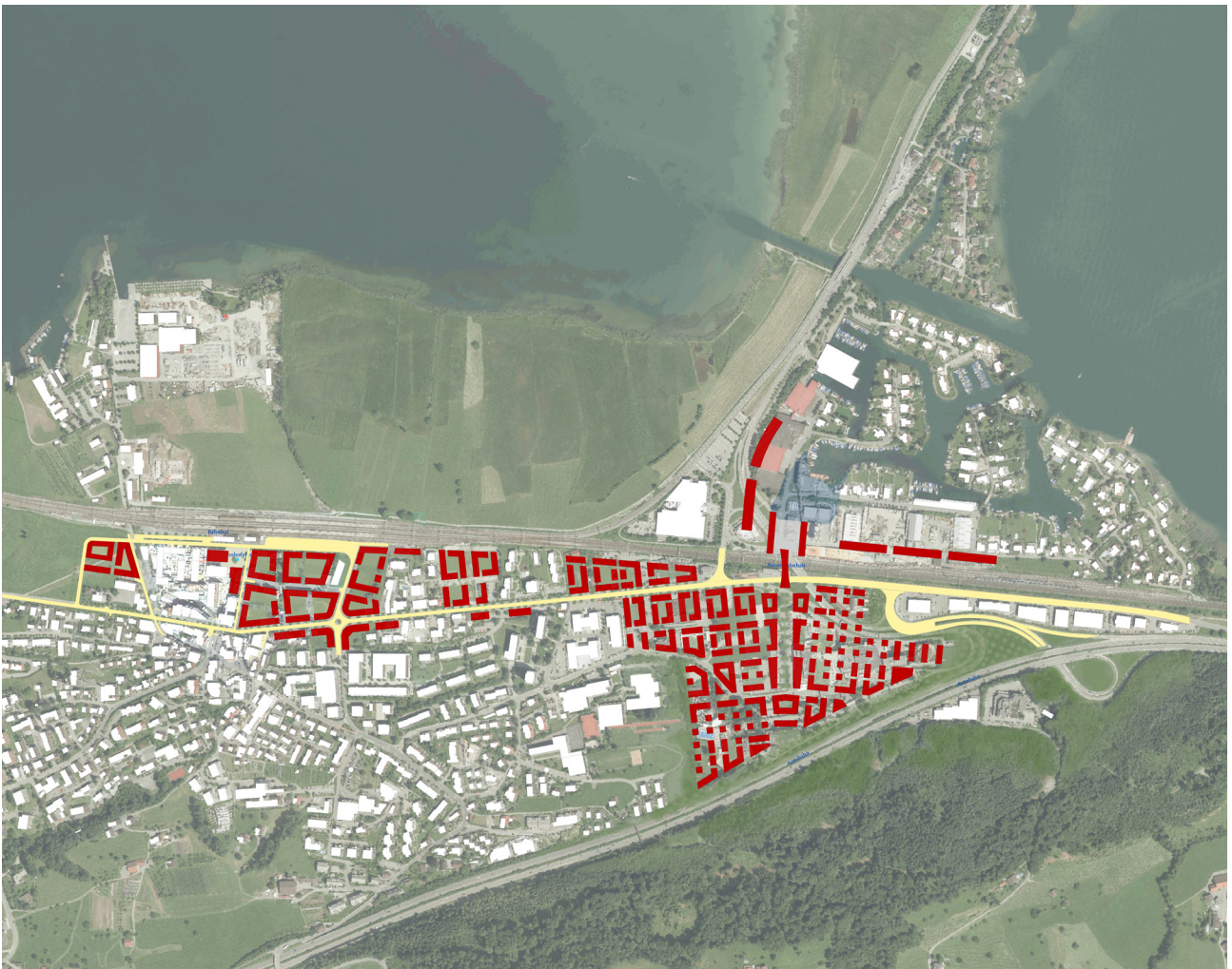
Städtische Akupunktoren

## Städtebauliche Strategie

Die Baustruktur von Pfäffikon soll in klarere Formen überführt werden, die sowohl den Genius Loci stärken als auch Orientierung erlauben. Eine behutsame Verdichtung (Richtwert : Ausnutzung 2,0) soll mit einer besseren Definition der öffentlichen Räume (Strassen, Plätze) einhergehen. Diese sollen den Langsamverkehr privilegieren und durch eine anspruchsvolle Gestaltung Aufenthaltsqualität gewinnen. Im östlichen Siedlungsbereich wird mittelfristig ein neues, funktional durchmischtes und verkehrsberuhigtes Quartier die publikumsintensiven Einrichtungen ersetzen, die gegenwärtig weite Flächen belegen und viel Verkehr erzeugen.



Das verdichtete Stadtquartier: Referenz Schillerpark, Berlin



Urbanisierungsstrategie

### Drei exemplarische Eingriffe

Im Zentrum von Pfäffikon kann die städtebauliche, landschaftliche und verkehrstechnische Situation durch drei vergleichsweise kleine Eingriffe verbessert werden.

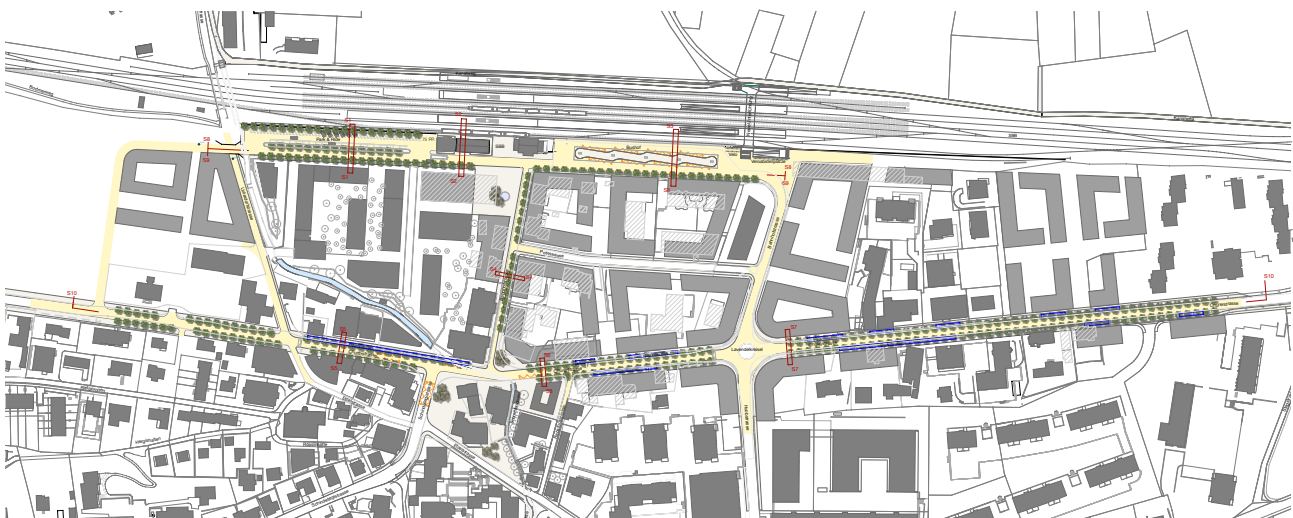
Bahnhofsplatz, Bahnhofstrasse und Churer Strasse würden in einem ersten Schritt durch minimale bauliche Massnahmen im öffentliche Raum aufgewertet, in einem zweiten Schritt, der auch private Bauten tangiert, entschieden verbessert werden. Der Bahnhofsplatz wird als linearer langgezogener Multifunktionsraum begriffen, in dem die verschiedenen Aufgaben nebeneinander angeordnet werden. Die Bahnhofstrasse wird als Begegnungszone ausgewiesen und asymmetrisch gestaltet, um ein breites Trottoir mit Abendsonne zu gewinnen. Die Churerstrasse erhält eine doppelte Baumreihe mit dazwischen geschobenen Parkplätzen, wobei die Baumkronen ihren stark fragmentierten Raum optisch regularisieren; die Erdgeschosse nehmen öffentliche Nutzungen (Cafès, Restaurants, Geschäfte) auf, die Trottoirs werden ausreichend breit, um Fußgänger und teilweise auch Aussenbestuhlung aufzunehmen. Dort, wo Bahnhofstrasse und Churerstrasse einander kreuzen, entsteht ein aufgewerteter Raum, der nach Süden hin zum Dorfplatz überleitet.



Der Boulevard, Zustand heute



Der Boulevard, erster Schritt



# Landschaftskonzept

Pfäffikon weist sehr heterogene städtebauliche Strukturen auf, die zwischen dörflichen Relikten, urbanen Blöcken und gewerblichen Grossstrukturen variieren. Dies weitgehend begrenzt durch die Hauptverkehrsachsen der Bahnlinie und der Autobahn Zürich – Chur. Zugleich liegt Pfäffikon an einer landschaftlich besonderen Engstelle zwischen der Seeuferlandschaft des Zürichsees und der Moränenlandschaft.

Diese kraftvolle Differenz zwischen Stadt und Landschaft ist der prägende Charakter des Ortes, dessen Potential jedoch kaum genutzt wird.

## Übergeordnetes Konzept

Wie für die bauliche Entwicklung von Pfäffikon, wird auch für das Freiraumkonzept eine nachhaltige und teils nur punktuelle Entwicklung verfolgt, welche aber mittel – langfristig eine Wiederbelebung des öffentlichen Raums, eine höhere Attraktivität des Umfeldes und eine Stärkung oder Wiedergewinnung der Identität des Ortes zum Ziel hat.

Dabei geht es auch darum, die landschaftlichen Besonderheiten von Pfäffikon als Alleinstellungsmerkmal und Differenz zu anderen Seegemeinden zu stärken, statt deren Strategien unreflektiert zu übernehmen.

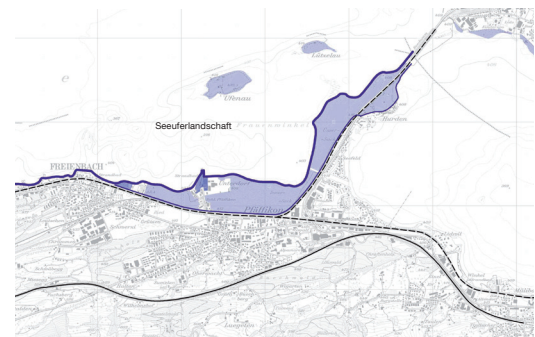
Die Massnahmen des Freiraumkonzepts reagieren auf den heterogenen Kontext durch unterschiedliche Gesten wie Vernetzung, Begrenzung, Verdichtung und Öffnung.

Diese Strategie bietet die Chance, die vorhandenen Qualitäten als typologische Anknüpfungspunkte aufzuwerten und zu verstärken, sowie neue Typen für die künftigen Nutzer und Bewohner einzuführen.

Die Massnahmen können in Zusammenhang mit Neubaumassnahmen oder autonom, je nach strukturellem Bedarf und finanziellen Möglichkeiten realisiert werden. Mit der Zeit ergibt sich bei konsequenter Umsetzung ein dichtes Freiraumsystem bestehend aus den traditionellen Typologien Landschaft, Park, Platz, Strasse, Promenade und Hof.



Landschaftliche Einbindung

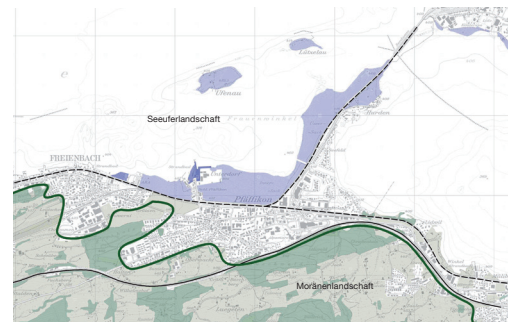


Landschaftliche Einbindung - Seeuferlandschaft

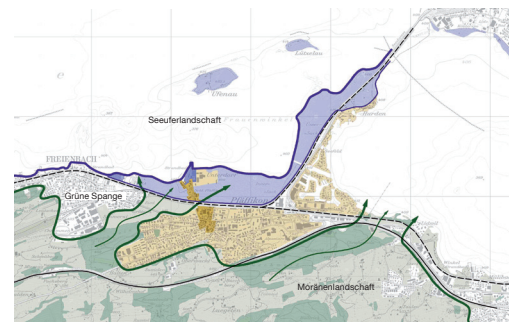
## Landschaft

### Naturlandschaft

Die landschaftlich geprägten Bereiche des Ortes beginnen jeweils unmittelbar hinter den Verkehrswegen. Mit deren Überquerung verändert sich das Bild von Pfäffikon innerhalb weniger Meter grundlegend: die eigentlich störenden Verkehrsachsen scheinen wie ein Schutzwall die Ausweitung der Siedlung unterbunden zu haben und das heute vielfach andernorts vorzufindende Bild der ausufernden Siedlungen zumindest an diesen Seiten von Pfäffikon verhindert zu haben. Diese Nähe von Stadt und Landschaft gilt es als grosse Qualität zu erhalten und durch zusätzliche Querungen der Verkehrsstränge für den Fuss- und Radverkehr besser miteinander zu vernetzen.



Landschaftliche Einbindung - Moränenlandschaft



Landschaftliche Einbindung - grüne Spange

### Landschaftsspangen

Entscheidend für die Wahrnehmung der Ortschaften ist die Ausbildung und der Erhalt von natürlichen Grenzen. Nur durch das Überschreiten dieser Grenzen ist das Verlassen und Ankommen an Orten überhaupt spürbar, bleibt die eigenständige Identität eines Ortes erhalten.

Die Ortschaften Freienbach, Pfäffikon und Altendorf haben sich historisch gesehen nach der ersten Siedlungsgründung weitgehend auf den höher gelegenen Bereichen der Moränenlandschaft entwickelt.

Die dazwischen liegenden, von West nach Ost verlaufenden Talräume der zahlreichen, Richtung Zürichsee fliessenden Gewässer blieben bis heute überwiegend frei von Siedlungsstrukturen. Diese Landschaftsspangen sollen als offene Verbindung der Landschaft und zugleich Distanz zwischen den Ortschaften und Siedlungsteilen erhalten bleiben, ein weiteres Ortswachstum ist zu vermeiden.

Denkbar ist mittel bis langfristig eine weitere Renaturierung dieser Bereiche, um die landschaftlichen Besonderheiten der umgebenden Feucht und Riedwiesen zu verstärken und den unmittelbaren Übergang zwischen Stadt und Landschaft wieder zu verstärken.

## Strassen

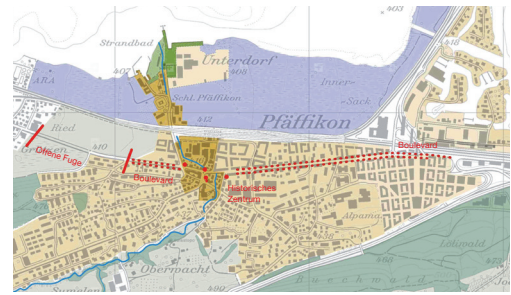
Die Strassen sind mit ihren räumlichen Abfolgen, den prägenden Fassaden und Gebäudeabständen ein Abbild der historischen Entwicklung des Ortes. Die Churerstrasse war früher die prägende Strasse und das lebendige Rückgrat des Ortes. Dementsprechend soll durch eine Aufwertung des Strassenraums und Entlastung des Verkehrsaufkommens das öffentliche Leben wieder auf diese Strasse zurückgeführt werden. Die Gestaltung mit prägnantem Grün erfolgt in einer Folge von Sequenzen.

Im Abschnitt der Landschaftsspanne zwischen Freienbach und Pfäffikon wird die Strasse offen durch die Landschaft geführt. Der Kontinuität des Landschaftsraums wird hier eine höhere Priorität eingeräumt als der Lesbarkeit der Strasse.

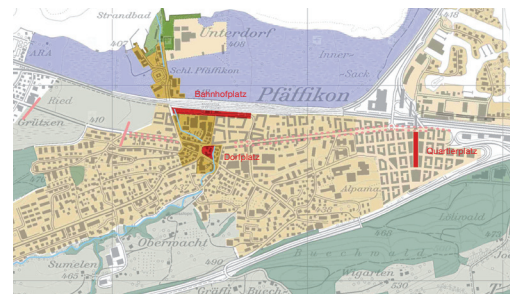
Mit dem Eintritt in die Ortschaft wird die Strasse in den jüngeren Abschnitten der Stadtentwicklung mit einer Allee oder Baumreihe gefasst.

Mit dem Eintritt in den historischen Ortskern endet die Allee, bevor sie auf Höhe der Rebstockstrasse wieder beginnt.

Im historischen Ortskern selbst werden markante Punkte wie zum Beispiel die Querung des Bachs, besondere Gebäude mit Vorplatz oder der Dorfplatz durch in den Strassenraum hineinragende Baumgruppen markiert. Diese brechen auf diesem Abschnitt die Kontinuität der Churerstrasse und stärken die einer anderen Ordnung folgenden Struktur des alten Ortskerns.



Strassen



Plätze



## Parks

In Pfäffikon gibt es keine Parks im klassischen Sinne. Und auch deren Anlage in neuen Quartieren erscheint nicht angemessen. Statt deren Anlage wird als Strategie die Erschliessung und Erweiterung der vorhandenen landschaftlichen Strukturen für eine Park-gemässe Nutzung vorgesehen:

### Seeuferpark

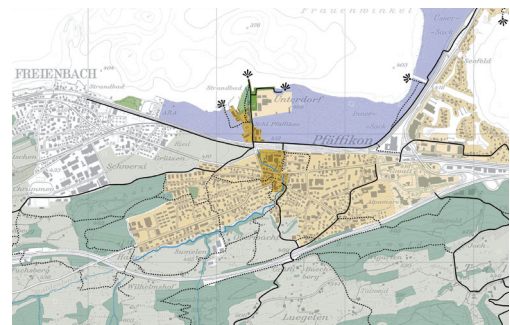
Das bereits aus dem Schloss und Badi mit Seepromenade bestehende Ensemble wird um den künftigen Park am Steinbruchareal ergänzt. Hier ist vor allem eine stärkere Vernetzung der vorhandenen Elemente, Ergänzung des Angebotes und besserer Ausbau von Fuss- und Radwegen zum Ortszentrum vorgesehen. Entlang des Dorfbachs sorgt ein weiterer Weg für einen Ringschluss des Systems, das Seeufer ist künftig keine Sackgasse mehr.

Das Schutzgebiet bleibt weitgehend unangetastet. Mit der Einrichtungen von verschiedenen Stationen zur Naturbeobachtungen (Podeste, Bänke, Schutzhütten) am Rand des Schutzgebietes entlang des bestehenden Wegesystems wird jedoch auch diese extensiv genutzte Landschaft zu einem weiteren Element eines Freiraumsystems mit vielseitigen Nutzungsmöglichkeiten und Atmosphären, welches sich als zusammenhängender Seeuferpark/Naturpark bis nach Rapperswil zieht.

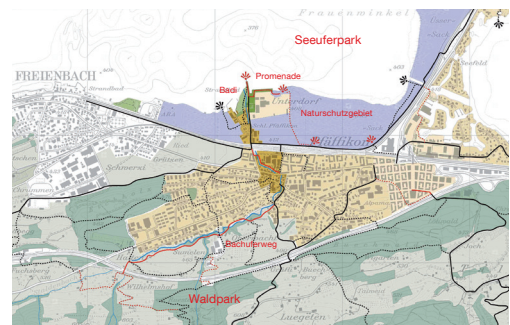
Eine weitere Extensivierung der Nutzung wäre wünschenswert, um die Artenvielfalt und den Erlebniswert weiter zu erhöhen.

Der heute entlang des Bahndammes führende Weg wird besser eingebunden, verläuft zum Teil auch etwas vom Bahndamm abgesetzt und wird durch Bepflanzungen stärker in Abschnitte segmentiert.

Im Bereich Hurden werden durch das Verlagern von grossmassstäblichen Gewerbenutzungen Grundstücke mit Seeanstoss freigespielt und ermöglichen auch hier die Anlage einer Seepromenade.



Landschaft als Park - Erschliessung und Vernetzung mit dem Ort



Landschaft als Park - Erschliessung und Vernetzung mit dem Ort



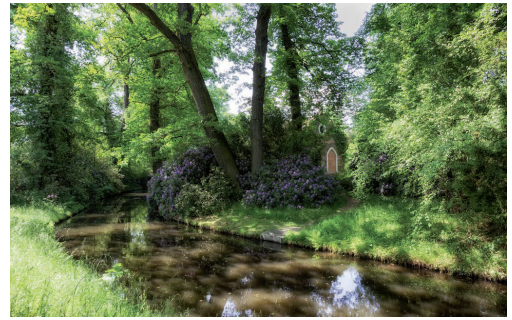
## Waldpark

Die im Westen angrenzende Waldlandschaft wird mit ihren Wegen, Lichtungen, Rast und Grillplätzen, etc. bereits heute wie ein Park genutzt. Dieser Waldpark wird in seinem Charakter weiterentwickelt und die Anbindung von Pfäffikon mit einem erweiterten Fuss und Radwegenetz ergänzt.

Basis für dieses neue/ergänzte Wegenetz sind die zahlreichen Bäche, welche in west-östlicher Richtung aus dem Waldpark nach Pfäffikon und in den See fließen.

Den Schwerpunkt bildet dabei der Freiraum entlang des Dorfbachs, welcher als eine Art Landschaftspark weit in die Siedlung von Pfäffikon hineinragt.

Dieser soll durch gezielte Massnahmen wie der Änderung der Bewirtschaftung, Pflanzmassnahmen, Ergänzung von Wegen und Aufenthaltsplätzen, etc. atmosphärisch verdichtet werden. Auf einem Spaziergang entlang des Bachs wird dabei der Wandel von einem Wildbach hin zu einem offenen, städtischen Fliessgewässer und wieder zu einem naturnahen Bach mit Mündungszone am See lesbar.



## Plätze

Plätze waren die ersten und sind die letzten wirklich öffentlichen Räume der Stadt. Das Konzept sieht die Aufwertung bestehender und Schaffung neuer Stadtplätze vor. Zuvorderst soll der frühere Dorfplatz als Aufenthalts- und möglichst auch Veranstaltungsort wieder freigespielt und gestaltet werden. Lockere, ungerichtete Baumgruppen aus klassischen Dorfbäumen (Linden) prägen langfristig den Charakter des Ortes. Weiterhin wird am Bahnhof in Zusammenspiel mit einer baulichen Ergänzung/Verdichtung und dem Bushalteplatz ein neuer Bahnhofsp Platz als Stadt-Entrée geschaffen.

Die städtebauliche Neustrukturierung in Pfäffikon Ost lässt weitere Platzflächen entstehen, von denen der grösste die Funktion eines urbanen Zentrums mit den entsprechenden Nutzungen auch für grössere Veranstaltungen übernimmt. Baumrahmen oder Baumdächer führen einen neuen städtischen Typus in Pfäffikon ein.

Die verschiedenen Plätze bieten unterschiedliche Charaktere und Nutzungsmöglichkeiten und ergänzen sich.

Höfe und Gewerbe Die langfristige Vision für Pfäffikon sieht eine zunehmend urbanere Struktur vor. Das Ziel muss auch für diese Bereiche eine engen Vernetzung und unmittelbare Nähe von gebauten und natürlichen Strukturen sein. So sollte auch bei der Gestaltung dieser neu entstehenden, teils innerhalb der Bebauung liegenden Freiräume ein Bezug zu den umgebenden Naturlandschaften, möglichst auf Basis eines übergeordneten Masterplans gesucht werden.



# Verkehrskonzept

## 1 Ausgangslage

Bevölkerung und Mobilität sind dynamische Grössen

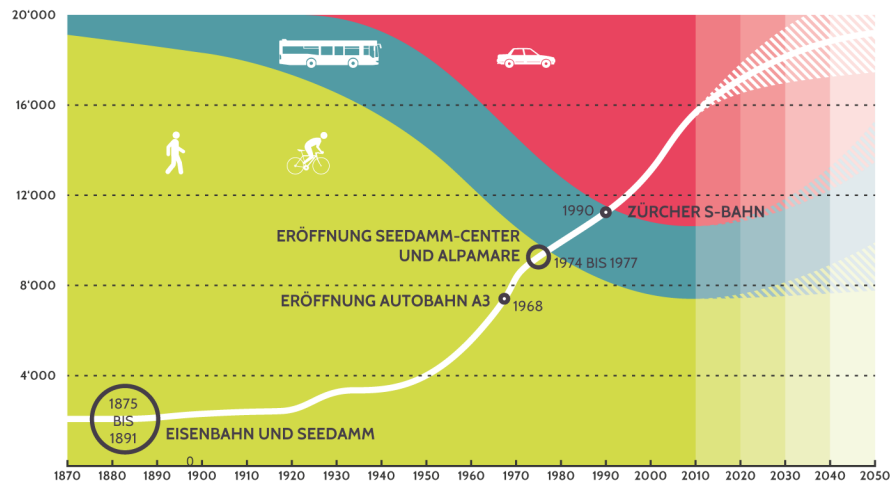


Abbildung 1:  
Entwicklung der Bevölkerung und des Modal-Splits

Die Verkehrsmittelwahl ist eine dynamische Grösse. Die Veränderung während des letzten Jahrhunderts war neben landesweiten Trends auch stark von lokalen raumrelevanten Entscheidungen geprägt. Die weitere Entwicklung des Mobilitätsverhaltens (Verkehrsmittelwahl wie auch Wegdistanzen) ist beeinflussbar mit einer angebotsorientierten Planung und einer Abstimmung mit der Siedlungsplanung.

Grosser Anteil an Durchgangsverkehr im Ortszentrum Pfäffikon  
Pfäffikon Ost mit seinen verkehrintensiven Einrichtungen ist der dominierende Verkehrserzeuger. Entsprechend gross ist die Belastung im Ortszentrum durch den Durchgangsverkehr in den östlichen Ortsteil aber auch in Richtung Autobahn und Seedamm.

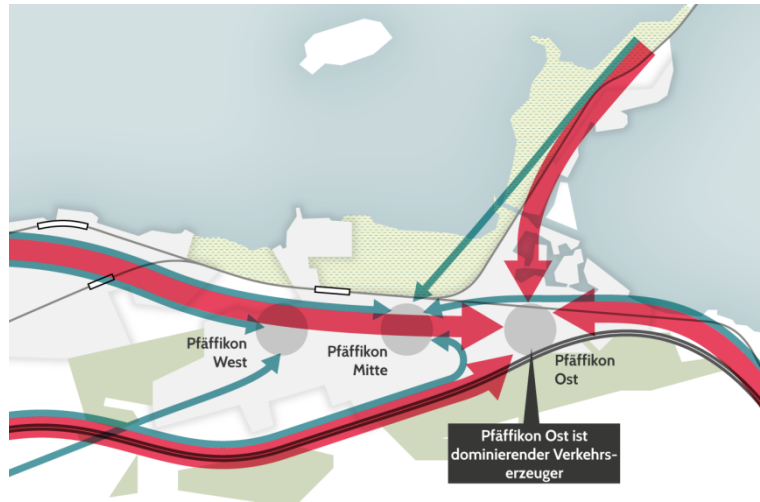


Abbildung 2:  
Quell-/ Zielverkehre verschiedener Ortsteile

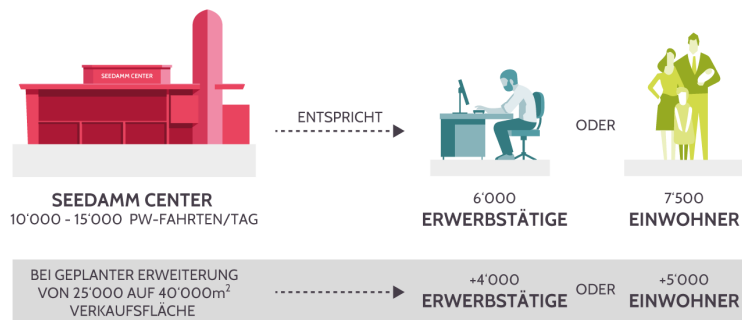


Abbildung 3:  
Verkehrserzeugung Seedammcenter

## Autoorientierte Siedlungsgestaltung

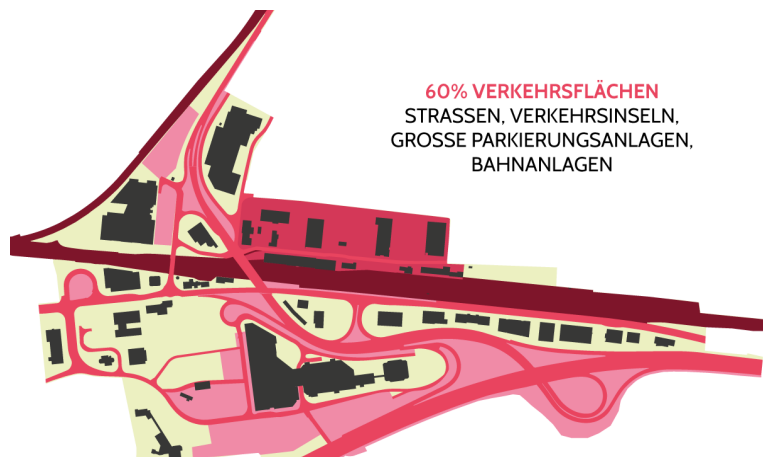


Abbildung 4:  
Autoorientierte Stadtgestaltung, keine integrierten  
Strassenräume in Pfäffikon Ost

## Schlussfolgerungen aus der Analyse

- Die MIV-Kapazitäten können in Pfäffikon aus finanziellen, räumlichen und politischen Gründen auch längerfristig nicht massgeblich erhöht werden. Es ist mit den vorhandenen MIV-Kapazitäten umzugehen.
- Das MIV-Fahrtenaufkommen des Seedammcenters an dieser Lage (wie auch dasjenige vieler weiterer Nutzungen in Pfäffikon Ost) ist mit heutigen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht massgeblich reduzierbar. Es besteht jedoch ein gewisses Potential zur Verkehrsverlagerung auf die "Stadtautobahn".
- Der öffentliche wie auch der Fuss- und Veloverkehr können sich in Pfäffikon nur unzureichend behaupten. Dies obschon Pfäffikon über eine gute Bahnanbindung nach Zürich, Ziegelbrücke und Rapperswil verfügt. Die Schwachstellen liegen in erster Linie in einer mehrheitlich auf den Autoverkehr ausgerichteten Siedlungsstruktur, einem unattraktiven und lückenhaften Fuss- und Veloverkehrsnetz sowie geringer Betriebsstabilität des Busverkehrs.
- Soll in Pfäffikon eine bedeutende Veränderung des Modal-Splits (d.h. eine Verlagerung zu ÖV, Fuss- und Veloverkehr) herbeigeführt werden, muss nebst dem Mobilitätsangebot auch die Stadtgestalt massgeblich verändert werden.

## 2 Konzept (Zeithorizont mittelfristig)

### Lokale Stossrichtung

Mit

- Städtebauliche Akupunkturen (Bahnhof, Bahnhofsstrasse, Churerstrasse)
- Steuerung des Verkehrs
- Attraktivierung von LV und ÖV

erreichen wir

- Stadträumliche Aufwertung
- Verlagerung zu LV und ÖV
- Erhöhung der Verträglichkeit des verbleibenden MIV-Verkehrs

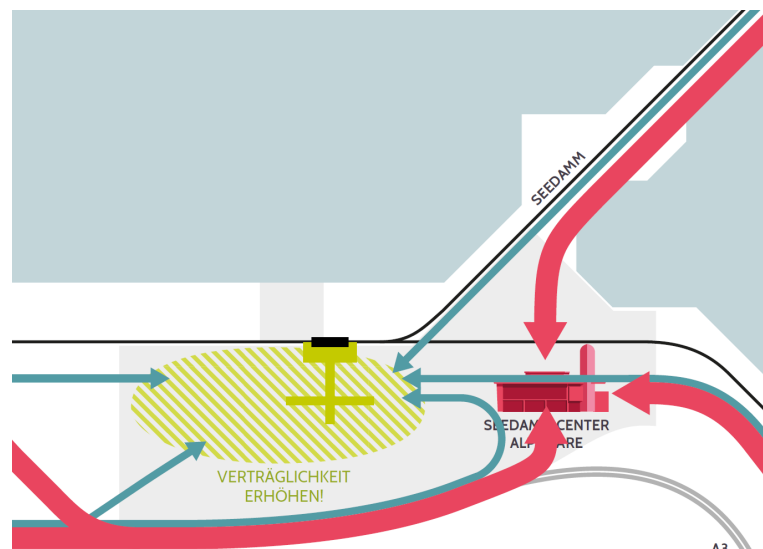


Abbildung 5:  
Lokale Stossrichtung

Die Bausteine des Konzeptes sind:

- Verkehrssteuerung mit Busbevorzugung an den Ortsrändern und optimierter Autobahnanschlüssen, vereinfachte Strassenführung
- Aufwertung und städtebauliche Integration der Churerstrasse als Verbindungsachse zwischen dem Ortszentrum Pfäffikon und Pfäffikon Ost, Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit, Erhöhung der Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr
- Umgestaltung des Bahnhofgebiets zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Attraktivierung der kombinierten Mobilität, verbesserte Verknüpfung mit Ortszentrum

- Optimierung Busanbindung Seedammcenter an Bahnhof Pfäffikon. Bahnhaltestelle Pfäffikon Ost als Langfristoption.
- verbesserte Fuss- und Veloverkehrsverbindungen

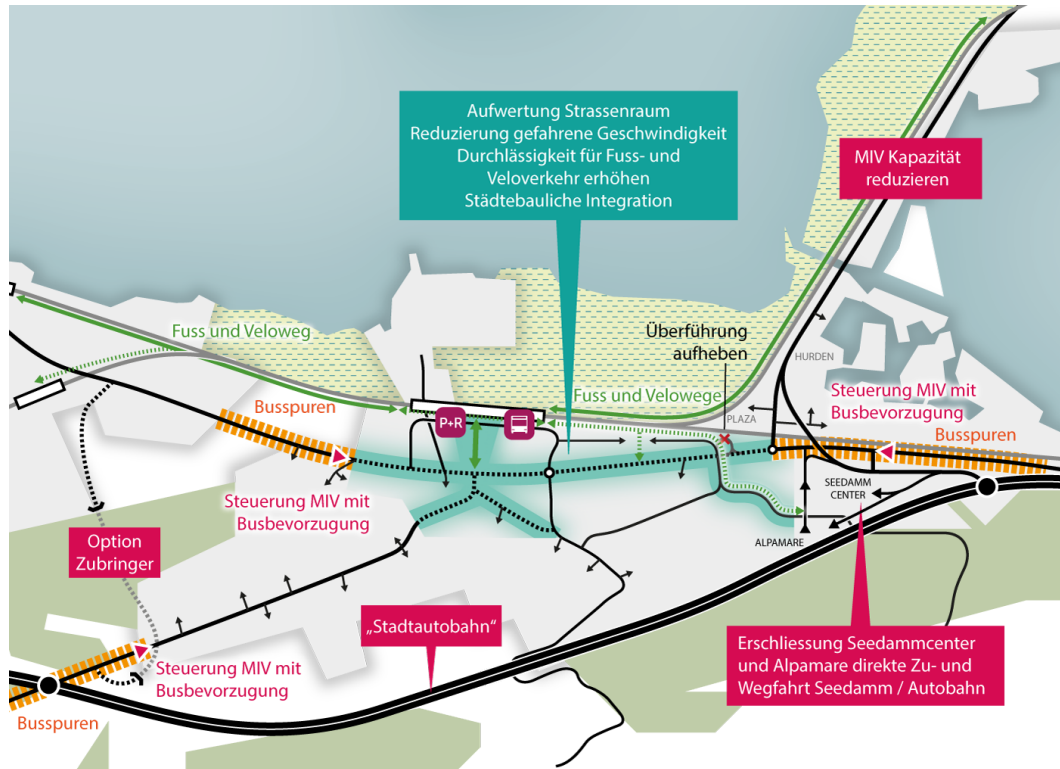
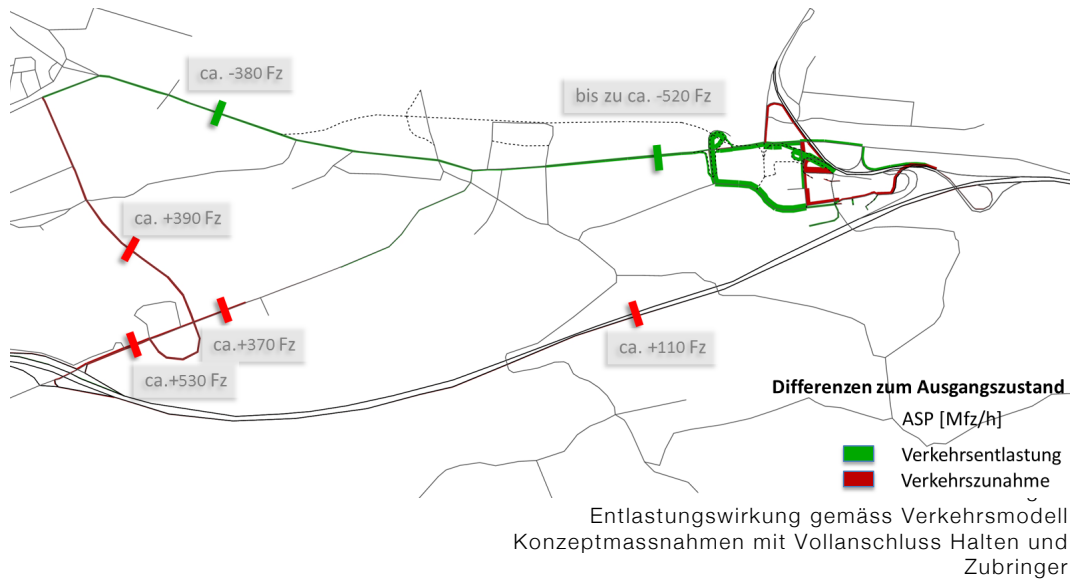


Abbildung 6:  
MIV-Konzept für Pfäffikon (Zeithorizont bis mittelfristig)

Die Wirkung der oben beschriebenen Bausteine des Konzepts wurde mit dem Verkehrsmodell überprüft. Zu Spitzenzeiten kann mit einer Entlastungswirkung von rund einem Drittel in der Churerstrasse gerechnet werden. Ohne Vollanschluss Halten oder Zubringer fällt die Entlastungswirkung deutlich geringer aus.



## Regionale Stossrichtung

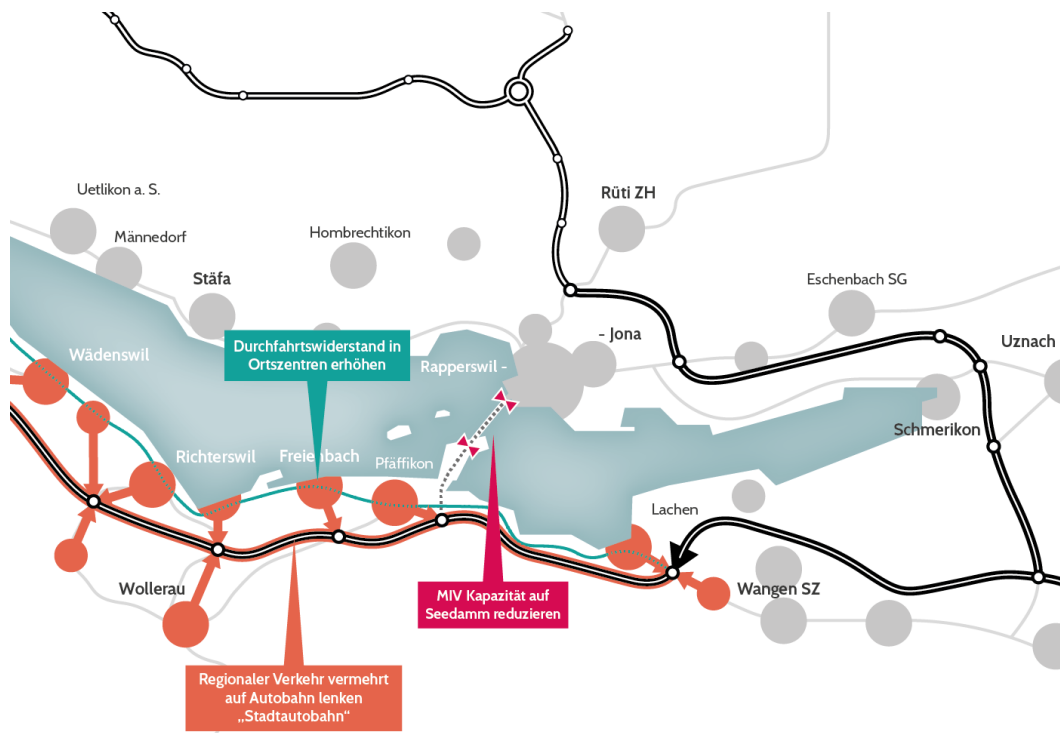


Abbildung 8:  
Grossräumiges MIV-Konzept  
(Abbildung: Metron)

Die Nationalstrasse entlang des südlichen Zürichseeufers nimmt schon heute viel regionalen Verkehr auf. Indem sie als Stadtautobahn ausgestaltet wird, soll sie dieser Funktion noch stärker gerecht werden. Auch soll der Verkehr vom Seedamm vermehrt auf die Autobahn östlich des Obersees gelenkt



werden, d.h. die "Wasserscheide" zwischen diesen zwei Routen weiter östlich verschoben werden.

Dies wird durch folgende Massnahmen ermöglicht / unterstützt:

- erhöhen des Durchfahrtswiderstands auf der Kantonsstrasse entlang des südlichen Zürichseeufers (See- / Churerstrasse), gestalterische Aufwertung
- direkte Zu- und Wegfahrt von der Autobahn zu den grossen Verkehrserzeugern in Pfäffikon-Ost
- Verkehrssteuerung an Ortseingängen und zur Reduktion der MIV-Kapazität auf dem Seedamm
- bedarfsweise Geschwindigkeitsreduktion auf der Autobahn zur Kapazitätssteigerung
- optional zusätzlicher Anschluss Schindellegi/Halten

Direkte Zu- und Wegfahrten Pfäffikon Ost

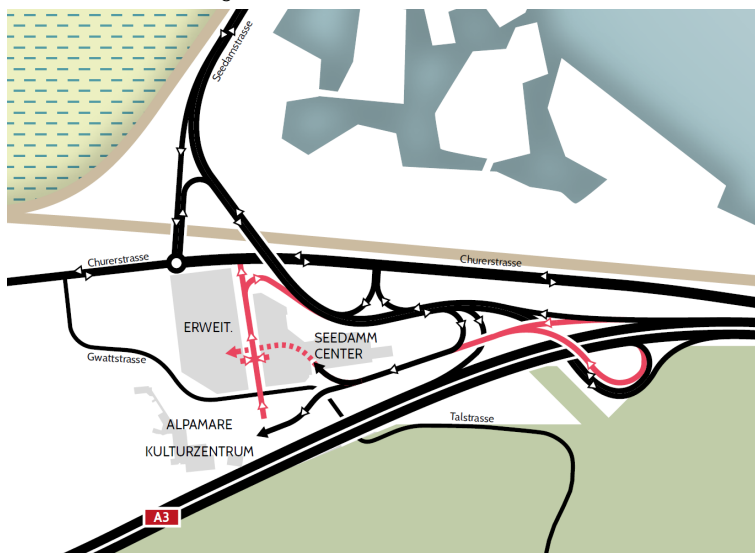


Abbildung 9:  
Optimierte Verkehrsführung Pfäffikon Ost

### Bahnhofplatz und Bahnhofstrasse

Der Bahnhofplatz erfährt eine Umgestaltung. Als neues Element wird ein überdeckter Busbahnhof mit 8 Haltekanten vorgesehen, welcher zwischen die bestehende und die zusätzliche östliche Bahnhofsunterführung eingespannt wird. Eine zusätzliche Zufahrtmöglichkeit aus Westen führt zu den Park&Ride westlich des Bahnhofsgebäudes. Kiss und Ride Parkplätze werden in den Vorbereichen zu den Unterführungen angeboten. Dadurch kann der Platz mit dem Busbahnhof für den MIV gesperrt werden. Mit dieser funk-

tionalen Trennung reduzieren sich die Fahrten im sensiblen Vorbereich des Bahnhofs. Die Bahnhofsstrasse wird umgestaltet, sodass Sie ihrer Funktion als Verbindung zwischen Zentrum und Bahnhof gerecht wird. Die Bahnhofsstrasse ist in erster Linie für die Fussgänger und Velofahrer, Busse und beschränkt für den MIV.

### Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes

Zur Verbesserung der Situation für den Fuss und Veloverkehr sind die folgenden Massnahmen zielführend:

- Schaffung von attraktiven Fuss- und Veloinfrastrukturen durch Umgestaltung der Churerstrasse
- Reduktion der Trennungswirkung und Verbesserung der Querbarkeit der Churerstrasse vor allem auf den Zugangsachsen zum Bahnhof und im Zentrum durch Kombination von Umgestaltung und Geschwindigkeitsreduktion
- beidseitig durchgehende Velo- und Fusswege entlang der Bahnlinie als direkte, kreuzungsfreie Verbindungen in Richtung Pfäffikon Ost und Freienbach
- Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhof durch eine zusätzliche Unterführung Richtung Osten/Busbahnhof und attraktiver Veloabstellplätzen im Unmittelbaren Umfeld der Unterführungen

### Etappierung und Kosten

#### 1. Etappe bis 2020

Baustein	Kosten [Mio. CHF]
Siedlungsentwicklung im Zentrumsbereich (1.Etappe)	
Erstellung Busbahnhof / Umgestaltung Bahnhofplatz / östliche Bahnhofunterführung	20
Neue Westliche Erschliessungs- und Zufahrtsstrasse zum Bahnhof	6
Ergänzung Velo und Fusswegnetz (entlang Bahnlinie)	1
Verkehrssteuerung / Busspuren mit -bevorzugung	1
Direkte Zu-/Wegfahrt zu Seedamm Center und Alpamare ab/zur Autobahn	10
Umgestaltung Gwattstrasse	3

#### 2. Etappe bis 2025

Baustein	Kosten [Mio. CHF]
Siedlungsentwicklung im Zentrumsbereich (2.Etappe)	
Umgestaltung Churerstrasse/Bahnhofstrasse	15
Abbruch Überführung und Umbau Knoten	3



Etappierung und Kosten

Baustein	Kosten [Mio. CHF]
Siedlungsentwicklung westlich des Bahnhofs	
Rückbau/Verschiebung Seedamm Center	
Rückbau Hochbrücke und direkter Autobahnanschluss	3
Anpassung Strassennetz an zukünftige Siedlungsentwicklung Pfäffikon Ost	3
Siedlungsentwicklung Pfäffikon Ost (Center Areal)	
Bahnhaltestelle Pfäffikon Ost	20
Überdeckung im Bahnhaltstellenbereich mit Haltestellenzugänge, Fuss- und Veloverbindung zum See/Seedamm	20

**Studio**  **Architettura**

Corso di Porta Ticinese 65  
Vittorio Magnago Lampugnani  
Marlene Doerrie  
Francesco Porsia  
20123 Milano, Italia  
Telefono +39028394874  
Telefax +390283249577  
vml@tiscali.it

**Vogt Landschaftsarchitekten AG**

Lars Ruge  
Katja Ries  
Stampfenbachstraße 57  
CH-8006 Zürich  
Direktwahl +41 44 360 54 65  
F +41 44 360 54 55  
k.ries@vogt-la.ch  
www.vogt-la.ch

**Metron Verkehrsplanung AG**

Urs Eichenberger  
Matthias Oswald  
Stahlrain 2  
Postfach 480  
CH-5201 Brugg  
Tel. +41 (0)56 46 09 111 direkt +41 (0)56 460 92 21  
Fax +41 (0)56 46 09 100  
urs.eichenberger@metron.ch  
www.metron.ch