

# ***Pfäffikon 2.1***

Bericht



Planung / Städtebau    10:8 Architekten GmbH, Zürich  
Verkehr                IBV Hüsler AG, Zürich  
Nutzungskonzepte    Zeugin-Gölker Immobilienstrategien GmbH, Zürich

Zürich, 10. Oktober 2014

## Impressum

An der Ausarbeitung der vorliegenden Studie haben folgende Personen mitgearbeitet:

10:8 Architekten GmbH Scheffelstrasse 3 8037 Zürich www.10zu8.ch	Jürg Senn, Dipl. Arch. ETH/sia, MAS ETH Raumplanung Florian Kühne, Dipl. Arch. ETH Georg Rinderknecht, Dipl. Arch. ETH/sia Gardar Snaebjörnsson, Architekt FAI Robert Bauer, Cand. Arch. Karin Bienz, Cand. Arch.
---	--

IBV Hüsler AG Olgastrasse 4 8001 Zürich www.ibv-zuerich.ch	Willi Hüsler, Dipl. Ing. Verkehrsplanung ETH/SVI Daniel Stäubli, Raumplanungszeichner
---	--

Zeugin-Gölker Immobilien- strategien GmbH Obere Zäune 12 8001 Zürich www.zeugin-goelker.ch	Ulrike Gölker, Dipl. Ing. MAS Marketing UniBS
--	---

## Zusammenfassung

Nach einer heftigen und sprunghaften Entwicklung in den letzten Jahrzehnten sind in Pfäffikon bezüglich Siedlung und Verkehr Situationen entstanden, die qualitative Defizite aufweisen und eine weitere Entwicklung des Ortes erschweren.

Der vorliegenden Studie liegt die These zugrunde, dass Pfäffikon zusammen mit Rapperswil-Jona einen gemeinsamen „städtischen“ Raum am Obersee bildet. Die beiden Orte verfügen hinsichtlich ihrer regionalen Bedeutung über ein beträchtliches und ausbaufähiges Potenzial. Die nur gemeinsam lösbaren, übergeordneten Verkehrsprobleme wie z.B. die Entlastung des Seedamms bieten die Ausgangslage für eine weiterführende Zusammenarbeit.

In der Studie wird einerseits das Potenzial für eine gezielte, qualitative Weiterentwicklung des Siedlungsraumes aufgezeigt, andererseits auch Möglichkeiten, wie die verkehrliche Situation vereinfacht und normalisiert werden kann. Von besonderer Wichtigkeit ist die lokale, aber auch regionale Vernetzung vorhandener und künftiger Nutzungsschwerpunkte mit gezielten Massnahmen für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr.

Im Siedlungsgebiet von Pfäffikon kommt dem Bereich Ost (Gwatt und Hurden) als städtebaulichem Scharnier zwischen dem heutigen Zentrum, den grossen Einkaufsnutzungen und dem Seedamm eine besondere Bedeutung zu. Einerseits stehen hier attraktive Areale für eine Umnutzung zur Verfügung, andererseits können durch Umgestaltung der Verkehrsführung schrittweise weitere Flächen für die Siedlung hinzugewonnen werden.

Der heute eher disperse Siedlungscharakter von Pfäffikon soll durch die künftige Entwicklung homogenisiert und sukzessive in einen städtischeren und qualitativ hochwertigeren Ort transformiert werden - als adäquates Vis-à-vis zur Stadt Rapperswil-Jona. Dabei stützt sich die vorliegende Studie auch auf Erkenntnisse des städtebaulichen Konzepts von 2012, das einen Neuanfang für Pfäffikon SZ hätte sein können. Als überarbeitete zweite Chance begründet sich denn auch der Titel der Studie: Pfäffikon 2.1.

## Inhaltsverzeichnis

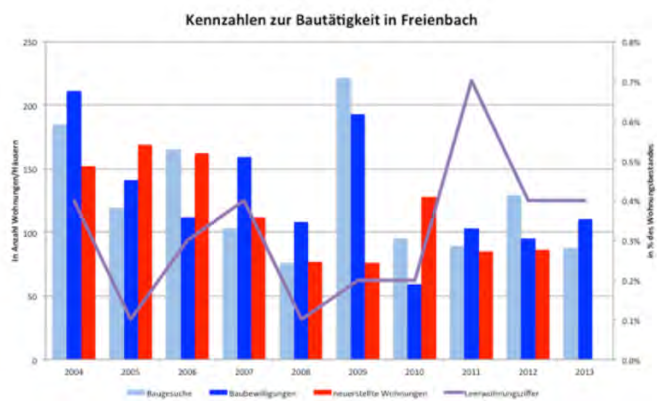
1. Lagebeurteilung .....	3
2. Strategie .....	4
3. Konzept .....	5
4. Schlüsselthemen .....	5
5. Teilräume .....	8
6. Etappierung und Kosten .....	12
7. Fazit .....	16
Anhang .....	17

## 1. Lagebeurteilung

Pfäffikon SZ ist mit rund 7'160 Einwohnern der grösste Ortsteil der politischen Gemeinde Freienbach. Diese umfasst – neben Pfäffikon – die Ortsteile Bäch (1'580 EW), Hurden (280 EW), Wilen (3'989 EW) und Freienbach (2'937 EW). So unterschiedlich gross die Ortsteile sind, so unterschiedlich sind ihre Identitäten.

Heute sind die einzelnen Ortsteile von Freienbach z.T. noch durch landschaftliche Elemente voneinander getrennt. Insbesondere die Landschaftszunge zwischen Pfäffikon und Freienbach steht jedoch unter grossem Druck: Sie wird von Schiene und Strasse belastet. Ebenfalls sind die Siedlungsränder von Freienbach und Pfäffikon nicht klar definiert.

Innerhalb der politischen Gemeinde Freienbach ist der Ortsteil Pfäffikon Standort bedeutender Einrichtungen mit überregionalem Einzugsbereich. Besonders zu erwähnen sind hier die Kantonsschule Ausserschwyz, das Seedamm-Center, das Alpamare, das Vögele Kultur Zentrum und das Seedamm-Plaza. Alle diese Einrichtungen sind innerhalb von relativ kurzer Zeit nach der Eröffnung der A3 im Jahr 1968 entstanden. Ein wichtiger Faktor für den Standortentscheid war – neben der Verfügbarkeit von Land – sicher die Verkehrsgunst für den motorisierten Individualverkehr, der damals noch als Errungenschaft galt und hinsichtlich seiner Auswirkungen auf das Siedlungsgefüge weniger kritisch betrachtet wurde.



Autobahninfrastruktur Pfäffikon Ost (Aufnahme ca.1968); Bautätigkeiten in Pfäffikon (rot) 2004-2012

Pfäffikon SZ ist heute ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für den öffentlichen Verkehr ebenso wie für den motorisierten Individualverkehr. Dies – in Kombination mit dem tiefen Steuersatz – hat zu einem enormen Wachstum von der politischen Gemeinde Freienbach in Bezug auf Einwohner und Arbeitsplätze geführt. Dieses Wachstum hat sich in den letzten Jahren jedoch stark verlangsamt: Lag die Wachstumsrate der Bevölkerung im Jahr 2006 noch bei 2.6%, lag diese 2012 nur noch bei tiefen

0.2%. Zwischen 2005 und 2008 wuchs die Zahl der Beschäftigten in Freienbach noch um fast 1'200 VZÄ. Zwischen 2008 und 2011 betrug das Wachstum nur noch knapp die Hälfte (570 VZÄ). Darüber, ob die Wachstumsverlangsamung etwas mit hohen Immobilienpreisen, fehlender Verfügbarkeit von Bauland, zu geringer Bautätigkeit oder auch fehlender räumlicher/städtebaulicher Qualitäten zu tun hat, kann nur spekuliert werden.

Landschaftlich von grosser Bedeutung für die Gemeinde Freienbach und z.T. auch noch charakterprägend ist das BLN-Gebiet Frauenwinkel mit den Inseln Ufenau und Lützelau und das Pfäffiker Riet. Darüber hinaus sind auch das Naherholungsgebiet Leutschen mit seinen Rebbergen an der markanten Schichtrippe und die Landmarke des Schlossturms Pfäffikon sind attraktive Merkmale dieses Raums. Ergänzt werden diese durch die attraktiven, teilweise urban gestalteten Freiräume am See.

Im Kontrast zu diesen attraktiven landschaftlichen Elementen steht die unübersichtliche städtebauliche Situation. Die drei Ortsteile Wollerau, Freienbach und Pfäffikon bedecken grosse und exponierte Teile des Charakterraumes. Vielerorts bildet Wald oder die A3 die Siedlungsgrenze. Wo die Siedlung an das Landwirtschaftsland angrenzt, sind die Bauvolumen häufig nicht der Situation angemessen. Einzig mit Gehölzen bestockte Bachläufe schaffen auf einigen Abschnitten einen Übergang, der den Siedlungsrand in die Landschaft integriert. Der öffentliche Zugang zum See ist nur westlich der ARA Höfe beim Strandbad und bei der Seeuferanlage östlich der Schifflanlegestelle Pfäffikon möglich. Obwohl die Schutzgebiete am See nicht betreten werden können bilden sie eine wesentliche Attraktion für Erholungssuchende.

## 2. Strategie

Zusammen mit Rapperswil-Jona bildet Pfäffikon einen wichtigen Siedlungsschwerpunkt am Obersee, als gegenüber von Zürich. Zwar sind die beiden Gemeinden überaus unterschiedlich, der komplementäre Charakter wird jedoch bezüglich bereits vorhandener Nutzungen offensichtlich. Wenn man die beiden Orte als zusammenhängende Struktur – als eine Stadt – betrachtet wird der Seedamm zu einer innerstädtischen Verbindung – ganz im Gegensatz zur heutigen Situation, die den Damm primär als übergeordnete Verkehrsverbindung anbietet.

Nur mit einer Entlastung des Seedamms kann Pfäffikon zusammen mit Rapperswil-Jona eine neue Kraft entfalten. Dem Bereich Pfäffikon Ost kommt dabei die entscheidende Aufgabe zu, als „Gegenüber“ von Rapperswil einen städtebaulichen Auftakt zu Pfäffikon zu bilden. Damit dies möglich wird, sind die Spielräume für die Siedlungsentwicklung in Pfäffikon Ost gezielt zu nutzen. Dabei ist eine möglichst präzise planerische und städtebauliche Vorstellung einer künftigen Situation von grosser Wichtigkeit.

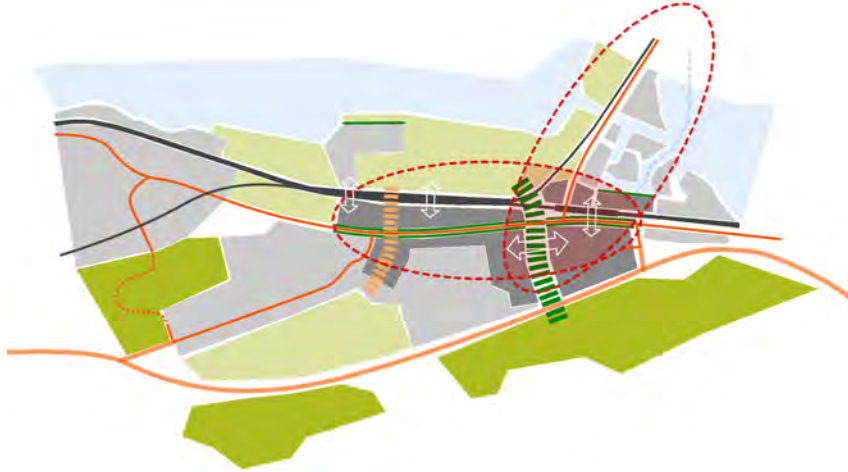


Regionale Einbettung der „Zwillingsstadt“ Pfäffikon/Rapperswil-Jona mit Verkehrsstrategie MiV



### 3. Konzept

In Pfäffikon lassen sich unterschiedliche Siedlungsstrukturen erkennen. Mit der weiteren Entwicklung und Verdichtung soll angestrebt werden, die bestehende Siedlung und künftige Projektierungen besser aufeinander abzustimmen und mit qualitativen Massnahmen miteinander in Beziehung zu setzen. Der Siedlungskörper von Pfäffikon kann so an Homogenität und Attraktivität gewinnen.



*Konzeptbild mit Fokus Pfäffikon Ost und zu stärkenden räumlichen Verbindungen*

Eine koordinierte Entwicklung von Pfäffikon Ost wird für das künftige Erscheinungsbild Pfäffikons von entscheidender Bedeutung sein. Als Bindeglied zwischen dem heutigen Zentrum und der Nachbarstadt Rapperswil-Jona auf der anderen Seedammseite kommt dem Bereich Gwatt und Hurden nicht nur bezüglich der publikumsintensiven Nutzungen, sondern auch städtebaulich eine Schlüsselfunktion zu. Eine weitere Entwicklung in Pfäffikon Ost soll durch eine etappenweise Reduktion von Verkehrsflächen zusätzlich begünstigt werden.

### 4. Schlüsselthemen

#### 4.1. Vernetzung

Eines der grossen Defizite in Pfäffikon ist das lückenhafte Strassen- und Wegsystem. Ein durchgängiger Netzcharakter ist anzustreben; dadurch kann der Siedlungsraum besser zusammengehalten werden und zerfällt weniger in Einzelteile. Ein weiteres Manko sind fehlende öffentliche Räume mit Identifikationspotenzial.



*Neue identitätsstiftende Orte werden mit einer Netzstruktur für den Langsamverkehr verbunden*

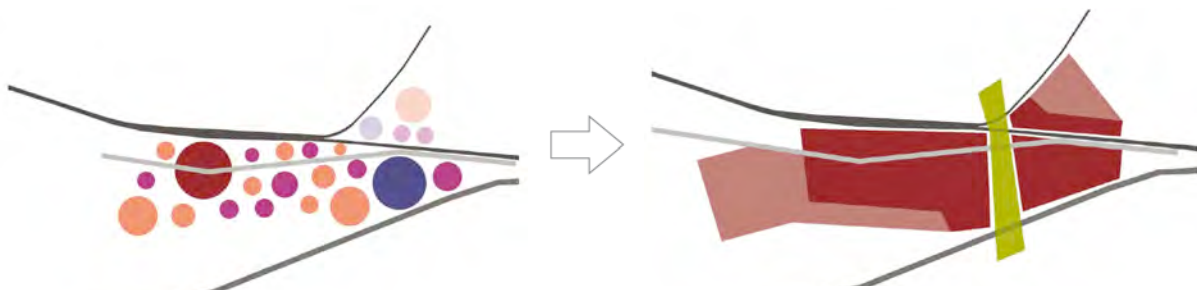
Deshalb wird vorgeschlagen, an verschiedenen neuralgischen Stellen öffentliche Räume mit spezifischem Charakter zu schaffen: Der Bahnhofplatz als Ankunftsort, der siedlungsorientierte Grünraum im Bereich der Schulanlagen als Spange zwischen Hang und See sowie eine neue Promenade im Hurdenerfeld. Diese wichtigen neuen Orte werden mit attraktiven Wegen für den Langsamverkehr verbunden. Die Gestaltung von Plätzen und Wegen soll eine hohe Qualität aufweisen und eine neue Identität definieren. Dazu kann eine systematische Anwendung von noch zu entwickelnden Gestaltungsrichtlinien dienen.



*Siedlungsorientierter Grünraum, durch Strasse getrennt: Pfäffikon Ost (links), Promenade du Paillon, Nizza*

## 4.2. Siedlungsentwicklung

Im Sinne einer zeitgemässen Raumplanung sollen in Pfäffikon die inneren Reserven für eine Weiterentwicklung der Siedlung genutzt werden, umso mehr als die heutige Struktur sehr heterogen ist und grosse Lücken aufweist. Gleichzeitig können durch eine Optimierung der Verkehrssituation – insbesondere im Osten – grössere Baufelder gewonnen werden. Um eine hohe Qualität der Siedlung zu sichern sollen grössere Vorhaben möglichst mittels offenen Wettbewerben und/oder Gestaltungsplänen entwickelt werden.

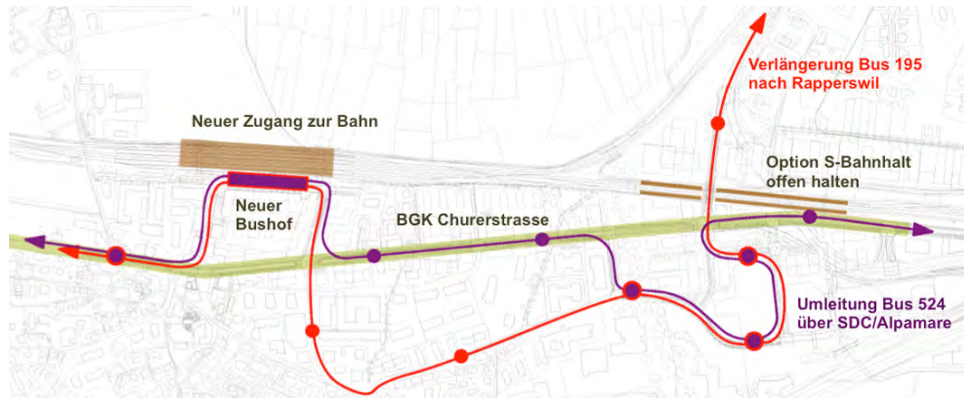


*Längerfristige Transformation einer dispersen Baustruktur in einen homogenen Siedlungskörper*

Der Entwicklungsschwerpunkt liegt in Pfäffikon Ost. Dabei werden Gwatt und die grösseren Parzellen nördlich der Gleise ein Teil des Siedlungskörpers („Sprung über die Gleise“). Die Bedingungen dazu sind einerseits die Anpassung des Zonenplans, aber auch ein bewusster Entscheid, dieses Gebiet von übergeordneten Infrastrukturbauten längerfristig zu entlasten. Im Sinne einer Imagekorrektur soll mit Pfäffikon SZ nebst Einkaufs- und Kulturnutzungen ein attraktiver Wohn- und Arbeitsort am Obersee assoziiert werden und nicht ein komplexer Verkehrsknotenpunkt, wie dies heute der Fall ist. Die landschaftlichen Qualitäten bilden dazu eine gute Grundlage.

### 4.3. Öffentlicher Verkehr

Neben einem attraktiven neuen Bahn- und Bushof liegt der Fokus auf einem Ausbau des Busnetzes. Dieses soll mit der Verlängerung der Linie 195 nach Rapperswil und der Anbindung der Linie 524 an die Einkaufszentren und Schulen insbesondere die heutigen und künftig wichtigen Orte von Pfäffikon in ein regionales System einbinden (Durchmesserlinien anstatt Shuttlebetrieb). Der Nutzen hinsichtlich einer Veränderung des Modalsplits scheint damit wesentlich grösser als mittels einer Stadtbahn (Vorschlag Agglomerationsprogramm) auf den bestehenden SBB-Gleisen. Als längerfristige Option wäre, hinsichtlich dem Entwicklungspotenzial von Pfäffikon Ost, die Möglichkeit eines S-Bahnhalts im Bereich der Gleisbrücken offenzuhalten.

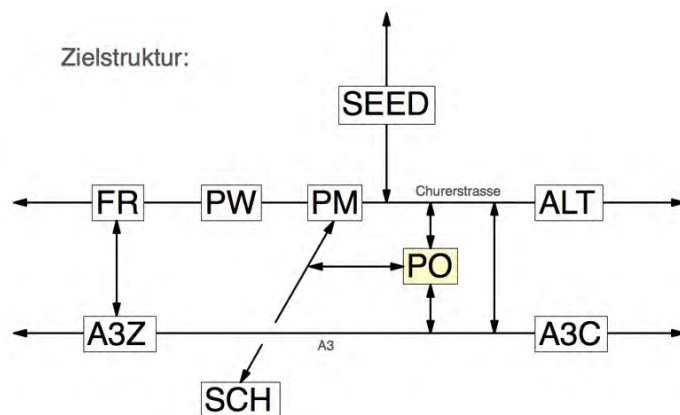


Neue Zugänge zur Bahn sowie Busse als Durchmesserlinien erhöhen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs

Der Busbetrieb ist so weit wie möglich mit Schleusen zu optimieren. Diese Möglichkeit bietet sich aus Richtung Altendorf an wie auch auf dem Seedamm. Hier wäre ein entsprechendes Konzept mit Einbezug der bestehenden Parallelstrassen zu entwickeln. Zu prüfen wäre die Option einer Busbrücke im Bereich des Schiffahrtskanals.

### 4.4. Motorisierter Individualverkehr

Die unübersehbare Dominanz der Verkehrsräume in Pfäffikon Ost stammt aus der Pionierzeit des Autobahnbaus. Diese Räume werden zunehmend durch die Siedlungsentwicklung überlagert und bedürfen deshalb einer grundsätzlichen Korrektur. Mittels Harmonisierung des Strassensystems kann eine schrittweise Verbesserung hin zu einer nachvollziehbaren Strassenhierarchie erfolgen. Durch gezielte Massnahmen werden sich heutige Infrastrukturbauten wie der Flyover in der Schützenstrasse oder längerfristig auch die Autobahnbrücke (beispielsweise zum Zeitpunkt einer anstehenden Totalsanierung) über die Gleise erübrigen.



Zielstruktur Strassensystem (links); Option Seetunnel Ost als „Umfahrungsstrasse“ (Studie SNZ)



Von der These ausgehend, dass Pfäffikon und Rapperswil-Jona einen gemeinsamen städtischen Raum bilden wird klar, dass über den Damm kein Durchgangsverkehr abgewickelt werden sollte. Thema müsste vielmehr eine Umfahrungsstrasse sein, welche die Orte beidseits des Damms rückwärtig erschliesst. Da die Autobahn-Schleife über Reichenburg hinsichtlich der Wasserscheide uneffektiv scheint, wäre die längerfristige Option eines Seetunnels Ost von Bund, Kantonen und Gemeinden – im Interesse von Pfäffikon und Rapperswil-Jona – gemeinsam eingehender zu prüfen.

## 5. Teilräume

### 5.1. Vertiefte Betrachtung Pfäffikon Ost

Von besonderem Interesse für Pfäffikon ist die weitere Entwicklung im Bereich Seedamm. Hier befindet sich mit den Einkaufszentren, dem Alpamare und den regionalen Schulen ein besonders frequentierter und aktiver Siedlungsteil, der mit dem bereits geplanten Migros-Neubau nochmals substanziell erweitert wird. Wie bereits in der Strategie erwähnt hat der südliche Brückenkopf als Gegenüber von Rapperswil-Jona eine besondere Bedeutung, die mit einer entsprechenden städtebaulichen und architektonischen Ausformulierung artikuliert werden sollte.



*Entwicklungspotenzial Pfäffikon Ost mit siedlungsorientiertem Grünraum als Verbindung von Wald und See*

Südlich der Gleise (Gwatt) ist in Abstimmung mit Verkehrsumlagerungen eine schrittweise Vergrößerung des Siedlungsraums möglich. Ein neuer Grünraum als verbindendes Element zum See belebt als identifikationsstiftender öffentlicher Raum den heute eher unwirtlichen Standort.

Nördlich der Gleise (Hurdenerfeld) sind drei verschiedene Nutzungsschwerpunkte denkbar. Auf dem heutigen Vögele-Areal ergänzt das Wohnen am Wasser die bestehenden, sehr speziellen Einfamilienhausansiedlungen. Die Parzelle Wild Erben soll als strategische Reserve einer Campus-artigen, öffentlichkeitsrelevanten Nutzung (Hochschule, Technopark, Gesundheitswesen, kantonale Verwaltung, o.ä.) vorenthalten und mit einer öffentlichen Seepromenade ergänzt werden. Beim einmalig attraktiven Standort Seedamm Plaza wäre ein Leuchtturmprojekt mit überregionaler Ausstrahlung wünschenswert. Die Kongressnutzung könnte mit einer grösseren Kunst-/Kulturinstitution ergänzt werden und sich damit zu einem sehr attraktiven, öffentlichen Ort entwickeln. Insofern wäre auch darüber nachzudenken, ob das Vögele Kulturzentrum an der Autobahn längerfristig richtigen platziert ist.





Neunutzungen nördlich der Gleise: Wohnen am Wasser (links), Campus, überregionales Kultur-Konresszentrum

### 5.1.1. Etappierbare Siedlungsentwicklung

Die Entwicklung von Pfäffikon Ost erfolgt schrittweise, immer in Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Eine Umsetzung der unten gezeigten Phasen bedingt eine vorgängige Masterplanung für den Bereich Gwatt wie auch für den Bereich nördlich der Gleise. Es scheint von ausserordentlicher Wichtigkeit, mehr Klarheit über die künftige Charakteristik dieser Gebiete zu erhalten *bevor* erste Entwicklungsschritte erfolgen. Für eine detailliertere Beschreibung dieser Schritte sei auf die Pläne verwiesen. Im Anhang befinden sich die dazugehörigen Zahlen in einer Tabellenübersicht.



Schrittweise Entwicklung von Pfäffikon Ost in Abstimmung mit verkehrlichen Massnahmen (Phasen 1-3)

### 5.1.2. Etappierbare Verkehrsmassnahmen

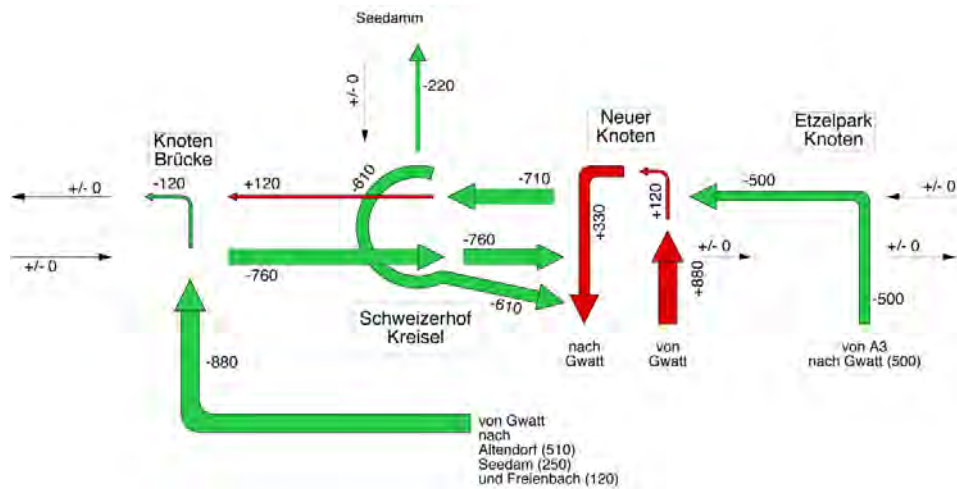
Die Transformation der Verkehrssituation in Pfäffikon Ost erfolgt in mindestens drei Phasen. Ziel aller Massnahmen ist eine Harmonisierung der Strassenhierarchien (siehe Zielstruktur Kap. 4.4) und damit eine logische und verständliche Verkehrsführung. Zugunsten einer längerfristigen Siedlungsentwicklung soll auf die Möglichkeit eines Verzichts der Autobahnbrücke hingearbeitet werden. Eine entscheidende Verbesserung kann jedoch bereits in einer 1. Phase erreicht werden. Mit der Umsetzung der geplanten Hochbrücke und der Einführung eines neuen Knotens ergibt sich eine wesentliche Verkehrsentlastung bereits ab dem Schweizerhofkreisel.



Schrittweise Umgestaltung der Verkehrssituation in Abstimmung mit städtebaulichen Massnahmen (Phasen 1-3)

### a) Verkehrsströme auf Grund der abgegebenen Verkehrszahlen

Ebenfalls untersucht und mit Zahlen hinterlegt wurden drei verschiedene Rahmenbedingungen (a,b,c). Die erste basiert auf den in der Studie abgegebenen Verkehrszahlen (Matrix ewp). Die untenstehende Darstellung zeigt die, wie durch die Einführung eines neuen Knotens zwischen Etzelparkknoten und Schweizerhofkreisel bereits eine wesentliche Entlastung eintritt und der Flyover in der Schützengasse obsolet wird und abgebrochen werden kann.



Veränderte Verkehrsströme durch Einführung eines neuen Knotens (heutige Verkehrszahlen)

### b) Verkehrszunahme durch geplante Siedlungsentwicklung (Phasen 1+2)

Neben der Auswirkung der neuen Verkehrsführung auf die heutigen Verkehrszahlen wurde auf Grund der Zunahme der Bruttogeschossflächen in den Phasen 1+2 (siehe 5.1.1) ermittelt, welches zusätzliche Verkehrsaufkommen zu erwarten ist und wie sich dieses auf die einzelnen Fahrströme auswirkt. Die Zahlen der angenommenen Bruttogeschossflächen befinden sich im Anhang. Die Verteilung der Verkehrszunahmen wurde wie folgt betrachtet:

#### Von Pfäffikon Ost in der ASP (plus 60%)

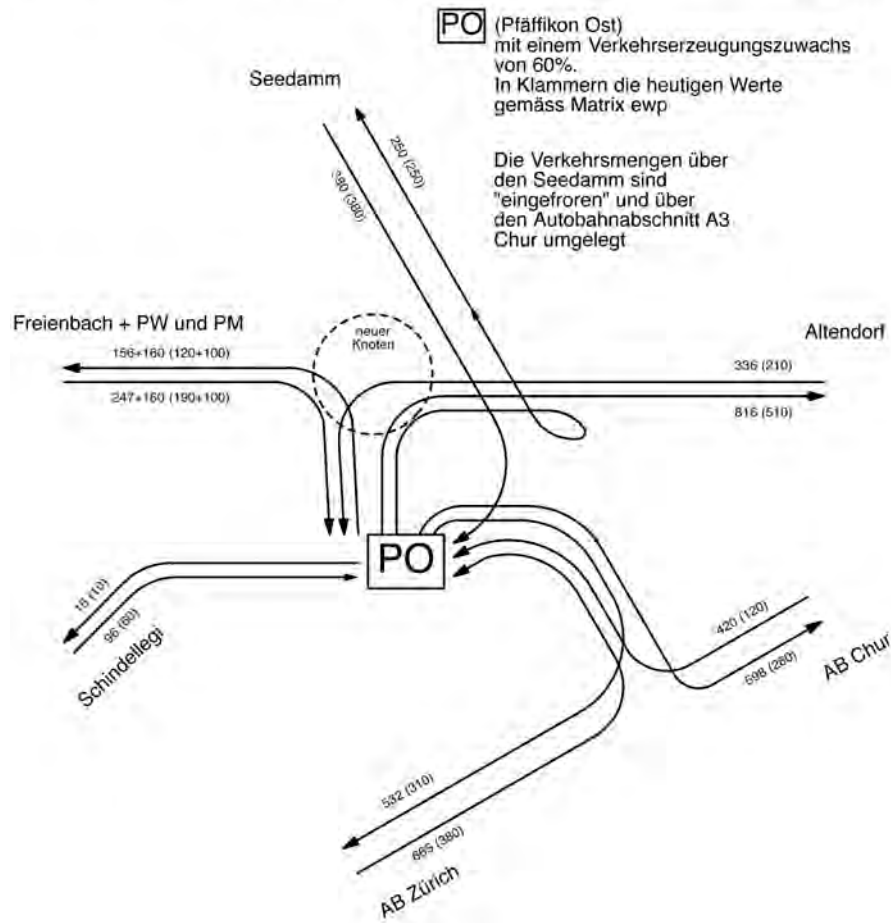
Von Pfäffikon Ost			
Richtung	heute + induziert	Umlagerungen	Belastung
nach Freienbach	120+36+36	(-36 über ABZ)	156
nach Schindellegi	10+6		16
nach AB Zürich	310+186	(+36 von Freienbach)	532
nach Seedamm	250+0+150	(-150 über ABC)	250
nach Altendorf	510+306		816
nach AB Chur	280+168	(+150 von Seedamm)	598
nach Pf West	50+30		80
nach Pf Mitte	50+30		80
	<b>1580+948</b>		<b>2528</b>

#### Nach Pfäffikon Ost in der ASP (plus 60%)

Nach Pfäffikon Ost			
Richtung	heute + induziert	Umlagerungen	Belastung
von Freienbach	190+57+57	(57 über ABZ)	247
von Schindellegi	60+36		96
von AB Zürich	380+228	(+57 von Freienbach)	665
von Seedamm	380+0+228	(-228 über ABC)	380
von Altendorf	210+126		336
von AB Chur	120+72	(+228 von Seedamm)	420
von Pf West	50+30		80
von Pf Mitte	50+30		80
	<b>1440+864</b>		<b>2304</b>

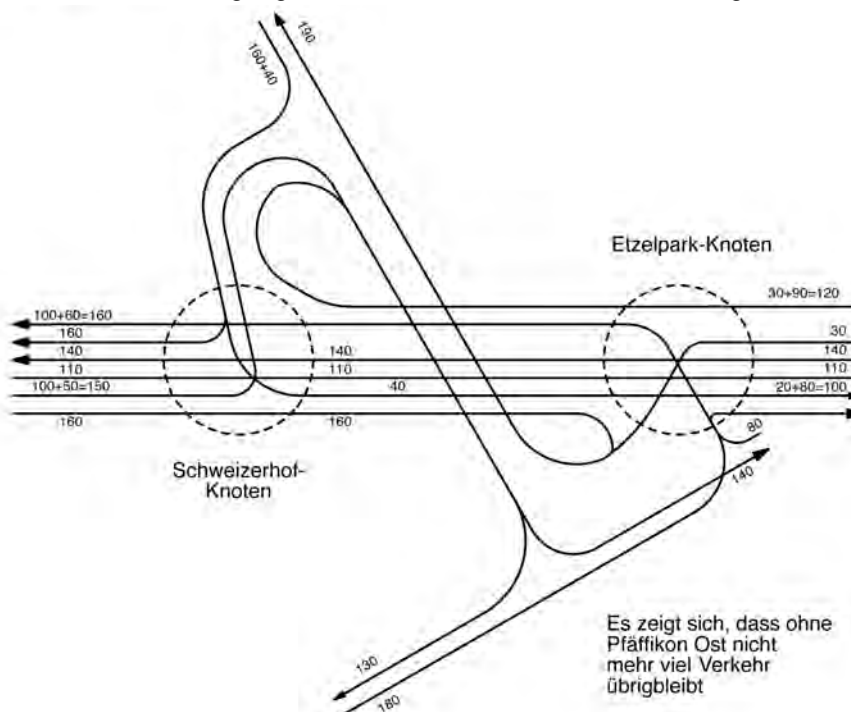
### ASP, Ziel-/Quellverkehr Pfäffikon Ost

Netz neu und +60% Mehrverkehr durch Siedlungsentwicklung



### ASP, Übriger Verkehr Pfäffikon Ost

Netz neu, ohne Durchgangsverkehr auf A3 und Seedammzubringer





## ASP, Kritische Knoten



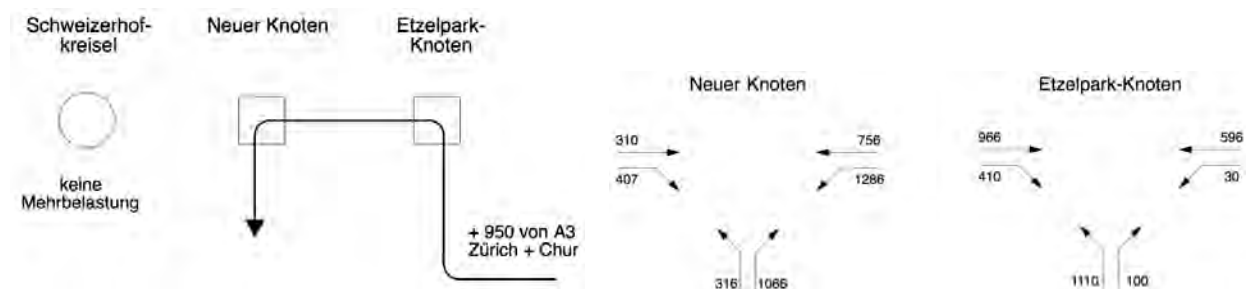
## Fazit

Mit den vorgeschlagenen Massnahmen bleibt einzig der Verkehrsstrom zwischen Pfäffikon Ost und Altendorf als starker Strom auf der Churerstrasse (dabei sind wir nicht sicher ob dieser Strom durch die vorgegebene Matrix überschätzt wird.) Selbst bei der Zunahme der Verkehrserzeugung in Pfäffikon Ost um 60% (die sich aus der Ausbaustufe 1+2 ergibt) kann die Verkehrsabwicklung (auch bei gewissen Zunahmen des übrigen Verkehrs) gewährleistet werden.

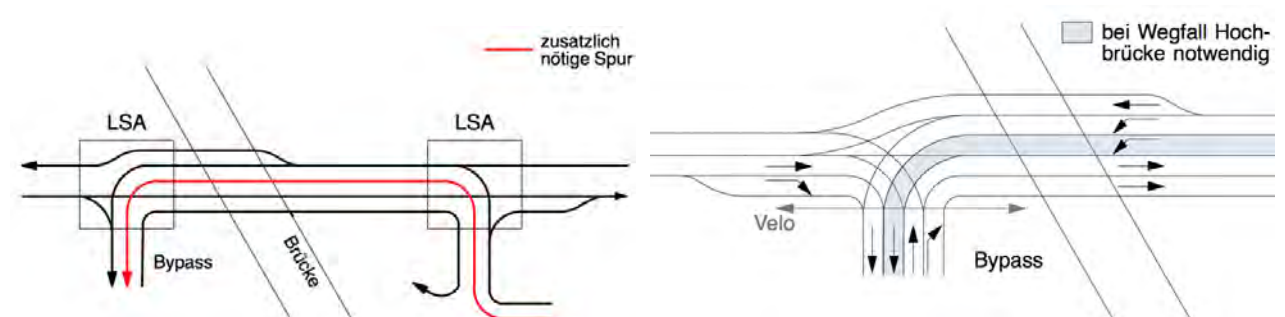
Dabei wurde unterstellt dass der Verkehr auf dem Damm nicht zunimmt, da in Rapperswil nicht noch mehr Verkehr durchgeht und dass der Dammverkehr (insbesondere der Durchgangs-verkehr) teilweise abgedrängt wird.

## c) Verkehrszahlen inkl. Verkehrszunahme durch Siedlungsentwicklung, ohne Hochbrücke

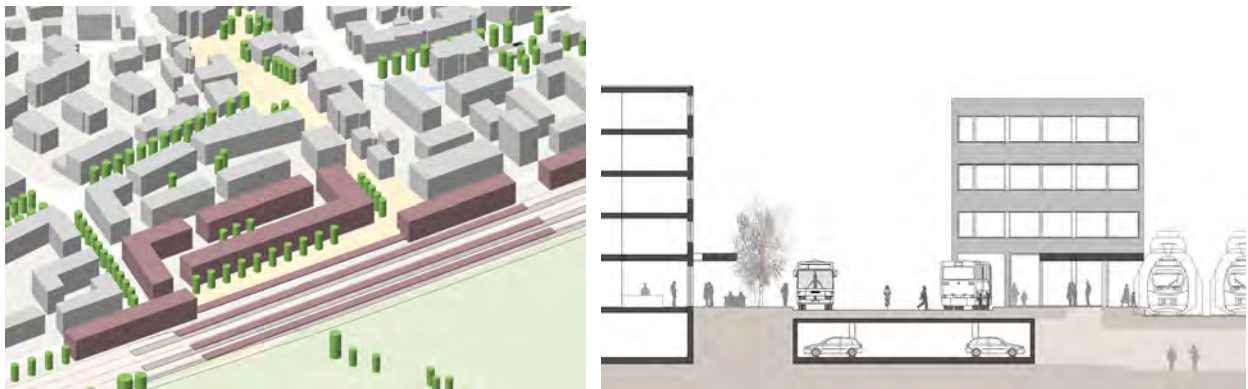
Netz ohne Hochbrücke, Mehrbelastung ASP



Unter der Seedammzubringerbrücke werden die Platzverhältnisse mit 5 Spuren + Velo knapp. Der aufgeschüttete Damm muss voraussichtlich südlich des Brückenwiderlagers durchbrochen werden. Die Hochbrücke würden den (künftigen) Siedlungsraum deutlich weniger belasten.



## 5.2 Teilraum Bahnhof



*Neue Situation mit kombiniertem Bahn- und Bushof; Schnitt durch den Bushof als öffentlicher Raum*

Die Neuorganisation von Bahn- und Bushof lassen neue räumliche und funktionale Qualitäten entstehen. Als Antwort auf die enge Situation wird der Bushof als Teil des öffentlichen Raums interpretiert: seine Haltekanten verschmelzen bahnseitig mit dem Perron 1 und stadtseitig mit der Gebäudevorzone. Der Bushof belebt so den Platzraum. Ebenfalls neu gestaltet wird der Bahnhofplatz als Ausgangspunkt der Bahnhofstrasse mit ihrer Verbindung zum Zentrum.

Mit der neuen Personenunterführung Ost entsteht ein zweiter funktionaler Schwerpunkt. Sie ist nicht nur Zugang zur Bahn sondern auch eine Langsamverkehrsverbindung zwischen dem Zentrum Pfäffikon und dem Naherholungsgebiet am See. Im Bereich der östliche Unterführung befindet sich der Kiss+Ride sowie die Parkingzufahrt, welche über eine neue Zufahrtsstrasse erschlossen wird.

## 5.3 Teilraum Churerstrasse



*Alleinwirkung trotz alternierender Baumanordnung; Gestaltete Raumaufweitungen schaffen neue Qualitäten*

Die Churerstrasse als Hauptverkehrsachse bedarf einer umfassenden Aufwertung. Sie soll nicht als Durchfahrtsstrasse in Erscheinung treten, sondern als Innerortsstrasse. Damit die neu entstehenden Bauten einen Bezug zur Strasse herstellen können, soll auf Wohnnutzungen im Erdgeschoss zugunsten von Gewerbe/Verkauf/Gastro verzichtet werden.

Neue Querungsmöglichkeiten, die Ausbildung einer Kernfahrbahn und eine sorgfältige Gestaltung mit Baumreihen können zusammen mit durchgehenden, beidseitigen Velostreifen die effektive gefahrene Geschwindigkeit deutlich reduzieren. Nebst dem Normalquerschnitt wirken angelagerte Grünbereiche als Raumaufweitungen dem Korridorcharakter der Strasse entgegen und markieren die Verbindung in die Quartiere.

## 6. Etappierung und Kosten

Die künftige Entwicklung lässt sich nicht in klare Etappen unterteilen. Es sind fließende Prozesse, welche enorme politische und finanzielle Abhängigkeiten aufweisen. Wichtig scheint, dass die heute verantwortlichen Personen in der nächsten Zeit a) erste konkrete Massnahmen beschliessen und umsetzen und b) eine Stossrichtung für die Zukunft festlegen können.

Die Kosten für die vorgeschlagenen Infrastrukturprojekte sind sehr grob. Sie basieren einerseits auf Erfahrungswerten, andererseits auf den Angaben aus dem Agglomerationsprogramm.

### 6.1. Zeitraum bis 2020

In einem ersten Zeitabschnitt sind insbesondere die *planerischen Absichten* genauer zu überprüfen. Während im Bereich Bahnhof auf Grund der diversen Vorarbeiten ausreichend Information für die Ausschreibung eines Projektwettbewerbs vorhanden sind, müssen im Bereich Gwatt und Hurden die Entwicklungsmöglichkeiten anhand von Masterplanungen vertieft werden. Dieses Verfahren ist aufwändig und erfordert die Teilnahmen aller Stakeholder. Parallel dazu werden Zonenplananpassungen vorgenommen (siehe Plakate). Der Vorschlag mit dem neuen Knoten und den entsprechenden Strassenführungen macht einige geringfügige Anpassungen beim Gestaltungsplan Migros notwendig.



Einige *bauliche Massnahmen* wären, sofern die finanziellen Mittel bereitgestellt werden können, bereits in den nächsten Jahren denkbar. Die Erstellung des neuen Knotens ermöglicht den Rückbau des Flyovers und dies wiederum die Initiierung des siedlungsorientierten Grünraums. Ein grösserer finanzieller Aufwand stellt die geplante Hochbrücke für die Direkterschliessung der Einkaufszentren an die A3 dar, umso mehr als es sinnvoll wäre, nicht nur die Einfahrt, sondern gleichzeitig auch die Ausfahrt ergänzend zu lösen. Ebenfalls angegangen werden könnte ein BGK Churerstrasse und evtl. bereits eine Umsetzung erster gestalterisch und verkehrlicher Massnahmen.

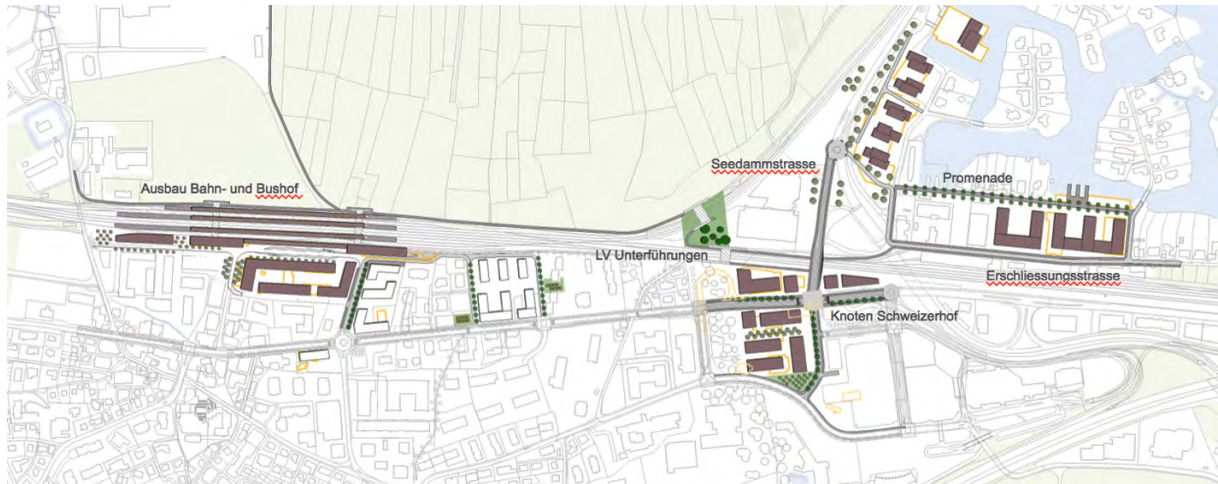
#### **Bauliche Massnahmen öffentliche Hand (Bund/Kanton/Gemeinde)**

• Knoten Gwatt, Zufahrtsstrasse	5 Mio.
• Direkte Anbindung SDC-A3 (beide Richtungen)	140 Mio.
• BGK und Aufwertung Churerstrasse	9 Mio.
• Neugestaltung Schützenstrasse	3 Mio.
• Siedlungsorientierter Grünraum (ohne Land)	2 Mio.
• Massnahmen LV, Aufwertung öffentl. Raum	<u>2 Mio.</u>
Total	161 Mio.



## 6.2. Zeitraum 2020 bis 2030

In diesem Zeitraum entsteht in Abstimmung von SBB, Kanton und Gemeinde eine neue Situation am Bahnhof. Weitere Investitionen in die Verkehrsführung sind v.a zwischen Seedamm und Schweizerhofkreisel zu tätigen. Das Areal Wild-Erben sowie das Hurdenerfeld werden neu erschlossen und mit einer öffentlichen Promenade ausgestattet. Die neu entstehenden Räume werden in das Langsamverkehrsnetz einbezogen.



Gleichzeitig erfolgen Projektentwicklungen durch private Investoren. Von besonderem Interesse ist das Wild-Areal, das nach Möglichkeit mit Beteiligung der öffentlichen Hand entwickelt werden könnte. Hier ist eine enge Zusammenarbeit mit der Korporation Pfäffikon zugunsten einer zukunftsgerichteten Situation im Hurdenerfeld unabdingbar.

### Bauliche Massnahmen (öffentliche Hand)

• Ausbau Bahn- und Bushof mit Zufahrt	66 Mio.
• Knoten Schweizerhof/Churerstrasse	4 Mio.
• Seedamm-/Erschliessungsstrasse, Brücke	9 Mio.
• Öffentlicher Raum (Unterführung zum See, Promenade)	12 Mio.
Total	91 Mio.

## 6.3 Zeitraum nach 2030

Die Massnahmen für diesen Zeitraum sind eher spekulativ. Ziel bleibt jedoch, nach 2030 den eingeschlagenen Weg weiterzuerfolgen und den Autobahnanschluss definitiv anders zu lösen.



Durch den Wegfall der Hochbrücke (Abreissen statt Totalsanieren) ergeben sich nochmals interessante Spielräume für die Komplettierung der Siedlungsentwicklung und die Ausbildung eines repräsentativen Brückenkopfs als Tor zu Pfäffikon. Die Option für eine S-Bahnhaltestelle sollte bis zu diesem Zeitraum offengehalten werden – ggf. könnte sie zum Treiber für die Erreichung gewünschter Nutzungen und Dichte im Bereich Gwatt-Hurdenerfeld werden.

#### **Bauliche Massnahmen (öffentliche Hand)**

• Ausbau Churerstrasse Ost mit Anbindung A3	5 Mio.
• Rückbau Autobahnbrücke	4 Mio.
• Option S-Bahnhaltestelle	8 Mio.
• Aufwertung öffentlicher Raum, Brücke	<u>3 Mio.</u>
Total	20 Mio.

In allen drei Zeitschnitt-Darstellungen sind weitere Gebäude-Entwicklungen in weiss dargestellt, die zu einem stimmigeren Gesamtbild der Pfäffiker Siedlungsstruktur einen Beitrag leisten könnten und somit wünschenswert wären. Ein gesamthafter Übersichtsplan über den untersuchten Perimeter befindet sich im Anhang.

## **7. Fazit**

Pfäffikon SZ steht an einem Scheideweg. Die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte haben gezeigt, dass die Weichen bezüglich der Abstimmung von Siedlung und Verkehr neu gestellt werden müssen. Nach dem negativen Abstimmungsausgang von 2012 über ein städtebauliches Konzept sind nicht nur neue Ansätze gefragt, sondern auch Möglichkeiten, wie mit kleineren Massnahmen ein positiver Effekt erzeugt werden kann.

Die vorliegende Studie hat versucht, aus dem städtebaulichen Konzept einige wichtige Aspekte, insbesondere zum Thema *Homogenisierung und Aufwertung des Siedlungskörpers* aufzugreifen und weiterzuentwickeln. Dabei hat sich gezeigt, dass in Pfäffikon Ost ein grosses Potenzial als Ausgangslage für eine längerfristige und nachhaltige Verbesserung der Gesamtsiedlung vorhanden ist.

Eine Sensibilisierung für die Zusammenhänge zwischen Siedlung und Verkehr sind von grosser Bedeutung, denn eine Verbesserung der Verkehrssituation darf kein Selbstzweck sein, sondern muss auf ein integratives, übergeordnetes Ziel ausgerichtet sein. Dieses übergeordnete Ziel muss die qualitative Aufwertung von Pfäffikon SZ als attraktiver Standort für Wohnen, Arbeiten und Freizeit werden. Hinter diesem Ziel müssen alle Beteiligten stehen – allen voran die Gemeinde und die Korporation – und dafür einen gemeinsamen Nenner und eine gemeinsame Sprache finden.

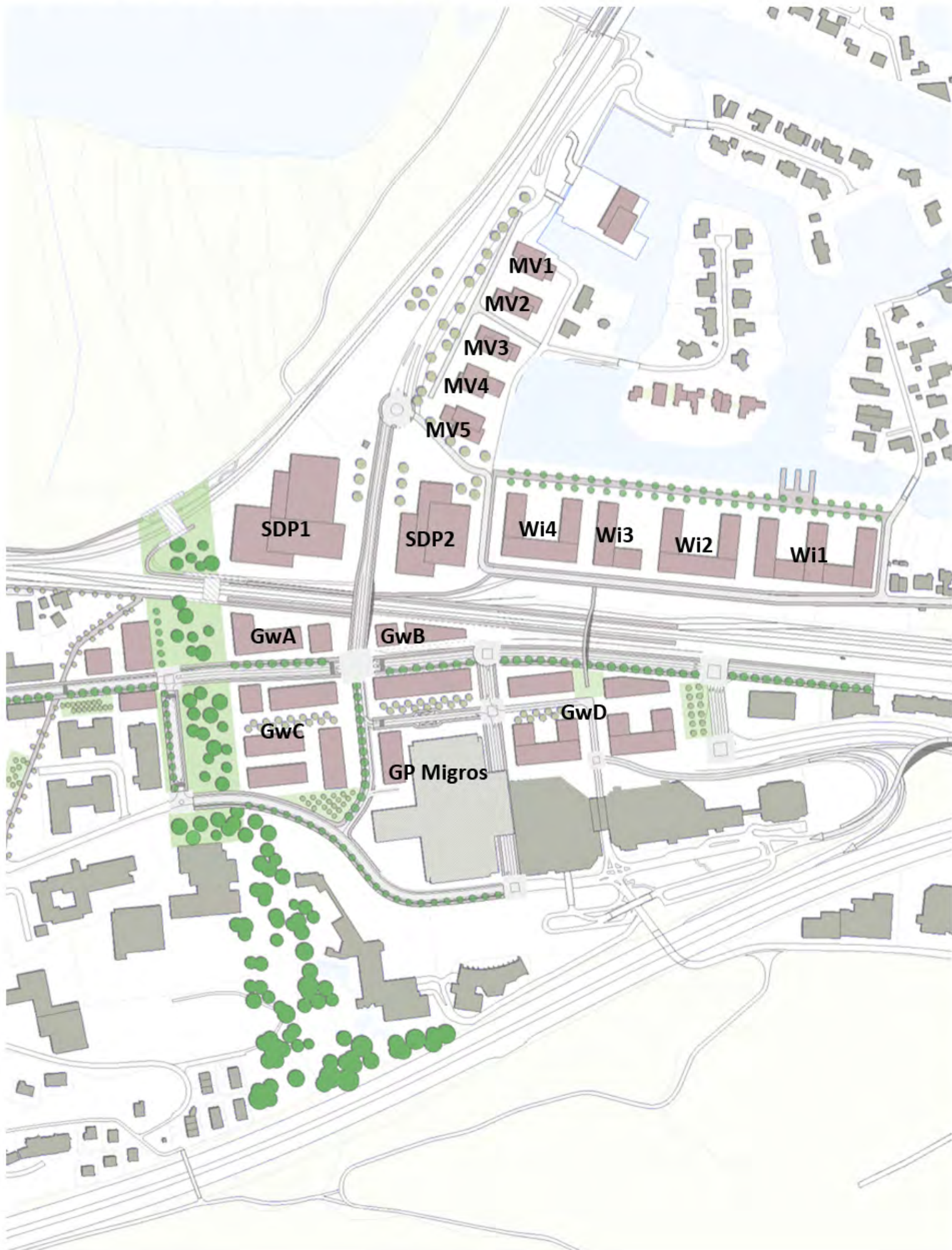
Viele der wichtigen Fragen müssen jedoch im übergeordneten Kontext erörtert werden. Eine Abstimmung zwischen Pfäffikon und Rapperswil-Jona, aber auch zwischen den beiden Kantonen ist deshalb eine grundlegende Voraussetzung für eine zukunftsgerichtete Entwicklung. Die gemeinsamen Ziele sollen jedoch nicht nur von Grossprojekten und langfristigen planerischen Absichten abhängen. Auch kleinere Massnahmen wie eine Verbesserung der Langsamverkehrsbeziehungen, gestalterischen Interventionen durch die Gemeinde oder motivierte private Investoren sind von grosser Wichtigkeit.

## Anhang









Testplanung Pfäffikon 2014

## Approximative Geschossflächen Siedlungsentwicklung Pfäffikon Ost

PFÄFFIKON NORD (Gesamtflächen)						
<b>MFH-Villen</b>						
	Ab Phase	Fläche Parzelle (m2)	Gebäudefläche (m2)	Anzahl Geschosse	AZ	BGF
Parz. 1 (oben)	2	2'300 m2	840 m2	3 bis 4	0.8	1'840 m2
Parz. 2	2	2'500 m2	820 m2	3 bis 4	0.8	2'000 m2
Parz. 3	2	2'400 m2	780 m2	3 bis 4	0.8	1'920 m2
Parz. 4	2	2'700 m2	840 m2	3 bis 4	0.8	2'160 m2
Parz. 5	2	2'800 m2	860 m2	3 bis 4	0.8	2'240 m2
<b>Subtotal</b>		<b>12'700 m2</b>				<b>10'160 m2</b>
<b>Wild Erben</b>						
	Ab Phase	Fläche Parzelle (m2)	Gebäudefläche (m2)	Anzahl Geschosse	AZ	BGF
Parz. 1 (rechts)	1	10'000 m2	4'000 m2	4 bis 5	1.5	15'000 m2
Parz. 2	2	7'500 m2	2'700 m2	4 bis 5	1.5	11'250 m2
Parz. 3	2	5'000 m2	1'500 m2	4 bis 5	1.5	7'500 m2
Parz. 4 (Kies)	3	7'500 m2	2'700 m2	4 bis 5	1.5	11'250 m2
<b>Subtotal</b>		<b>30'000 m2</b>				<b>45'000 m2</b>
<b>Seedamm (Spezialnutzung)</b>						
	Ab Phase	Fläche Parzelle (m2)	Gebäudefläche (m2)	Anzahl Geschosse	AZ	BGF
SDP 1 (links)	3	15'000 m2	7'500 m2	4 bis 5	1.5	22'500 m2
SDP 2	3	8'000 m2	4'300 m2	4 bis 5	1.5	12'000 m2
<b>Subtotal</b>		<b>23'000 m2</b>				<b>34'500 m2</b>
<b>TOTAL Pfäffikon Nord</b>		<b>65'700 m2</b>				<b>89'660 m2</b>

PFÄFFIKON GWATT (Gesamtflächen)						
<b>Migros SDC (Einkaufszentrum), Gestaltungsplan vorhanden</b>						
	Ab Phase	Fläche Parzelle (m2)	Gebäudefläche (m2)	Anzahl Geschosse	AZ	BGF
Parz. 1 (oben)	1	18'000 m2	11'500 m2	2 bis 3	1.5	27'000 m2
Parz. 2 (Churerstrasse)	1	4'500 m2	1'800 m2	4 bis 5	1.5	6'750 m2
<b>Subtotal</b>		<b>22'500 m2</b>				<b>33'750 m2</b>
<b>Gwatt A + B</b>						
	Ab Phase	Fläche Parzelle (m2)	Gebäudefläche (m2)	Anzahl Geschosse	AZ	BGF
Parz. 1 (ehemals Coop)	2	5'300 m2	2'000 m2	3 bis 4	1.2	6'360 m2
Parz. 2 (östlich Brücke)	2	2'300 m2	1'000 m2	3 bis 4	1.2	2'760 m2
<b>Subtotal</b>		<b>7'600 m2</b>				<b>9'120 m2</b>
<b>Gwatt C</b>						
	Ab Phase	Fläche Parzelle (m2)	Gebäudefläche (m2)	Anzahl Geschosse	AZ	BGF
Parz. 1 Churerstrasse	2	4'300 m2	1'800 m2	4 bis 5	1.5	6'450 m2
Parz. 2 Gwattstrasse	2	7'500 m2	3'100 m2	3 bis 4	1.2	9'000 m2
<b>Subtotal</b>		<b>11'800 m2</b>				<b>15'450 m2</b>
<b>Gwatt D</b>						
	Ab Phase	Fläche Parzelle (m2)	Gebäudefläche (m2)	Anzahl Geschosse	AZ	BGF
Parz. 1 Churerstrasse	3	2'800 m2	1'000 m2	4 bis 5	1.5	4'200 m2
Parz. 2 Churerstrasse	3	2'500 m2	900 m2	4 bis 5	1.5	3'750 m2
Parz. 1 SDC	3	4'200 m2	1'800 m2	3 bis 4	1.2	5'040 m2
Parz. 2 SDC	3	5'000 m2	1'800 m2	3 bis 4	1.2	6'000 m2
<b>Subtotal</b>		<b>14'500 m2</b>				<b>18'990 m2</b>
<b>TOTAL Pfäffikon Gwatt</b>		<b>56'400 m2</b>				<b>77'310 m2</b>
<b>TOTAL PFÄFFIKON OST</b>		<b>122'100 m2</b>				<b>166'970 m2</b>

PFÄFFIKON NORD (nach Phasen)		
<b>MFH-Villen</b>		
Phase 1	Phase 2	Phase 3
	1'840 m2	
	2'000 m2	
	1'920 m2	
	2'160 m2	
	2'240 m2	
<b>0 m2</b>	<b>10160 m2</b>	<b>0 m2</b>

Wild Erben		
Phase 1	Phase 2	Phase 3
15'000 m2		
	11'250 m2	
	7'500 m2	
		11'250 m2
<b>15000 m2</b>	<b>18750 m2</b>	<b>11'250 m2</b>

Seedamm (Spezialnutzung)		
Phase 1	Phase 2	Phase 3
		22'500 m2
		12'000 m2
<b>0 m2</b>	<b>0 m2</b>	<b>34'500 m2</b>

<b>15000 m2</b>	<b>28910 m2</b>	<b>45'750 m2</b>
-----------------	-----------------	------------------

PFÄFFIKON GWATT (nach Phasen)		
<b>Migros SDC (Einkaufszentrum), Gestaltungsplan vorhanden</b>		
Phase 1	Phase 2	Phase 3
27'000 m2		
6'750 m2		
<b>33750 m2</b>	<b>0 m2</b>	<b>0 m2</b>

Gwatt A + B		
Phase 1	Phase 2	Phase 3
	6'360 m2	
	2'760 m2	
<b>0 m2</b>	<b>9120 m2</b>	<b>0 m2</b>

Gwatt C		
Phase 1	Phase 2	Phase 3
	6'450 m2	
	9'000 m2	
<b>0 m2</b>	<b>15450 m2</b>	<b>0 m2</b>

Gwatt D		
Phase 1	Phase 2	Phase 3
		4'200 m2
		3'750 m2
		5'040 m2
		6'000 m2
<b>0 m2</b>	<b>0 m2</b>	<b>18'990 m2</b>

<b>33750 m2</b>	<b>24570 m2</b>	<b>18'990 m2</b>
-----------------	-----------------	------------------

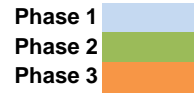
<b>48'750 m2</b>	<b>53'480 m2</b>	<b>64'740 m2</b>
------------------	------------------	------------------





Testplanung Pfäffikon 2014

Approximative Kosten Phasen 1-3



Infrastruktur	Bezeichnung	Bereich	Verantwortlich	Phase	Kommentar	Preis Neubau	Mass Neu	Einheitspreis Neubau	NE	Infrastruktur	Phase 1	Phase 2	Phase 3
	1 Neubau PU Ost	Bahnhof	SBB	2	AggloP (AP)	15.00 Mio CHF	1	15'000'000 CHF		Neubau PU Ost		15.00 Mio CHF	
	1 Perron Gleis 1	Bahnhof	SBB	2	AP öV 08, B	4.00 Mio CHF	1	4'000'000 CHF		Perron Gleis 1		4.00 Mio CHF	
	1 Perron Gleis 8	Bahnhof	SBB	2	AP öV 11, C	22.00 Mio CHF	1	22'000'000 CHF		Perron Gleis 8		22.00 Mio CHF	
	1 Sanierung PU West	Bahnhof	SBB	2	AP LV5, A	13.00 Mio CHF	1	13'000'000 CHF		Sanierung PU West		13.00 Mio CHF	
	S-Bahn Halt Gwatt	Ost	SBB	3	AP öV 21, C	8.00 Mio CHF	1	8'000'000 CHF		S-Bahn Halt Gwatt			8.00 Mio CHF
<b>Total Neubau</b>						<b>62.00 Mio CHF</b>				<b>Total</b>	<b>0.00 Mio CHF</b>	<b>54.00 Mio CHF</b>	<b>8.00 Mio CHF</b>

öV	Bezeichnung	Bereich	Verantwortlich	Phase	Kommentar	Preis Neubau	Mass Neu	Einheitspreis Neubau	NE	öV	Phase 1	Phase 2	Phase 3
	2 Bushof Dächer	Bahnhof	Gde. / Kt.	2		1.00 Mio CHF	1	1'000'000 CHF		Bushof Dächer		1.00 Mio CHF	
	2 Bushof, Platz und Oberfläche, Bahnhofplatz	Bahnhof	Gde. / Kt.	2		9.00 Mio CHF	18000 m2	500 CHF/m2		Bushof, Platz und Oberfläche, Bahnhofplatz		9.00 Mio CHF	
	3 Buspriorisierung	Churerstrasse	Gde. / Kt.	1	AP, öV 16, A	11.00 Mio CHF	1	11'000'000 CHF		Buspriorisierung			
<b>Total Neubau</b>						<b>21.00 Mio CHF</b>				<b>Total</b>	<b>0.00 Mio CHF</b>	<b>10.00 Mio CHF</b>	<b>0.00 Mio CHF</b>

Verkehr	Bezeichnung	Bereich	Verantwortlich	Phase	Kommentar	Preis Neubau	Mass Neu	Einheitspreis Neubau	NE	Verkehr	Phase 1	Phase 2	Phase 3
	1 Neuer Knoten und Rampe zur Autobahn	Gwatt	Gde. / Kt.	1		4.90 Mio CHF	700	7'000 CHF		Neuer Knoten und Rampe zur Autobahn	4.90 Mio CHF		
	2 Umgestaltung Anschluss Gwatt A3 (raus)	Gwatt	Bund	1	AP, Verkehr, A	60.00 Mio CHF	1	60'000'000 CHF		Umgestaltung Anschluss Gwatt A3 (raus)	60.00 Mio CHF		
	2 Umgestaltung Anschluss Gwatt A3 (rein)	Gwatt	Bund / Gde / Privat	1	Tief	80.00 Mio CHF	1	80'000'000 CHF		Umgestaltung Anschluss Gwatt A3 (rein)	80.00 Mio CHF		
	3 Baumstreifen Churerstrasse	Churerstrasse	Gde. / Kt.	1		0.50 Mio CHF	100 Stk	5'000 CHF/Stk.		Baumstreifen Churerstrasse	0.50 Mio CHF		
	3 Belagserneuerung Churerstrasse, Kernstrasse	Churerstrasse	Gde. / Kt.	1		6.60 Mio CHF	1100	6'000 CHF		Belagserneuerung Churerstrasse, Kernstrasse	6.60 Mio CHF		
	4 Neugestaltung Schützenstrasse	Gwatt	Gde. / Kt.	1		1.19 Mio CHF	170	7'000 CHF		Neugestaltung Schützenstrasse	1.19 Mio CHF		
	4 Rückbau Flyover	Ost	Kanton	1	Bedingt Anschluss Gwatt	1.70 Mio CHF	170	10'000 CHF		Rückbau Flyover	1.70 Mio CHF		
	Churerstrasse	Gwatt	Kanton	2	Dreispurige Strasse	2.70 Mio CHF	360	7500		Churerstrasse		2.70 Mio CHF	
	Gehweg	Hurden	Gemeinde	2	Trottoir am Ufer	0.38 Mio CHF	380	1000		Gehweg		0.38 Mio CHF	
	Erschliessung Hurden	Gwatt	Gemeinde	2	Zweispurige Strasse	4.95 Mio CHF	990	5000		Erschliessung Hurden		4.95 Mio CHF	
	Neubau Kurzschluss Bhf.	Bahnhof	Gde	2	Zweispurige Strasse	1.25 Mio CHF	250 m	5000 CHF/m		Neubau Kurzschluss Bhf.		1.25 Mio CHF	
	Strasse Lavendel bis Bhf.	Churerstrasse	Gde. / Kt.	2	Zweispurige Strasse	0.90 Mio CHF	150 m	6000 CHF/m		Strasse Lavendel bis Bhf.		0.90 Mio CHF	
	Neue Brücke Schweizerhof	Gwatt	Kanton	2	Abbruch/ Neubau	3.00 Mio CHF	1 m	3000000 CHF/m		1 Neue Brücke Schweizerhof		3.00 Mio CHF	
	Erneuerung Dammstrasse und Kreisel	Gwatt	Kanton	2	Dreispurige Strasse	1.88 Mio CHF	250 m	7500 CHF/m		Erneuerung Dammstrasse und Kreisel		1.88 Mio CHF	
	1 Abbruch Autobahnbrücke	Gwatt	Kanton	3	Abbruch	4.00 Mio CHF	400	10000		1 Abbruch Autobahnbrücke			4.00 Mio CHF
	2 Fussgängerbrücke	Gwatt	Gemeinde	3	Fussgängebrücke	0.40 Mio CHF	100	4000		Fussgängerbrücke			0.40 Mio CHF
	2 Gehweg	Mitte	Gemeinde	3	Trottoir	0.18 Mio CHF	180	1000		Gehweg			0.18 Mio CHF
	2 Gehweg	Gwatt	Gemeinde	3	Trottoir	0.85 Mio CHF	850	1000		Gehweg			0.85 Mio CHF
	3 Groberschliessung Gwatt	Gwatt	Kanton	3	Fünfspurige Strasse	0.80 Mio CHF	80	10000		Groberschliessung Gwatt			0.80 Mio CHF
	3 Groberschliessung Gwatt	Gwatt	Kanton	3	Dreispurige Strasse	4.00 Mio CHF	400	10000		Groberschliessung Gwatt			4.00 Mio CHF
<b>Total Neubau</b>						<b>180.18 Mio CHF</b>				<b>Total</b>	<b>154.89 Mio CHF</b>	<b>15.06 Mio CHF</b>	<b>10.23 Mio CHF</b>

Landschaft	Bezeichnung	Bereich	Verantwortlich	Phase	Kommentar	Preis Neubau	Mass Neu	Einheitspreis Neubau	NE	Landschaft	Phase 1	Phase 2	Phase 3
	5 Abbruch Gebäude	Ost	Gemeinde	1		0.00 Mio CHF				Abbruch Gebäude		2.00 Mio CHF	
	5 Korridor Ost Bäume	Ost	Gemeinde	1		0.18 Mio CHF	60 Stk	3'000 CHF/Stk.		Korridor Ost Bäume	0.18 Mio CHF	2.00 Mio CHF	
	5 Korridor Ost Park	Ost	Gemeinde	1		1.50 Mio CHF	15000 m2	100 CHF/m2		Korridor Ost Park	16.50 Mio CHF	8.00 Mio CHF	
	6 LV-Weg entlang Gleis	Mitte	Gemeinde	1		0.50 Mio CHF	500 m	1000 CHF/m		LV-Weg entlang Gleis	0.50 Mio CHF		1.50 Mio CHF
<b>Total Neubau</b>						<b>2.18 Mio CHF</b>				<b>Total</b>	<b>17.18 Mio CHF</b>	<b>12.00 Mio CHF</b>	<b>1.50 Mio CHF</b>

<b>Total Neubau</b>						<b>265.36 Mio CHF</b>				<b>Total</b>	<b>172.07 Mio CHF</b>	<b>91.06 Mio CHF</b>	<b>19.73 Mio CHF</b>
---------------------	--	--	--	--	--	-----------------------	--	--	--	--------------	-----------------------	----------------------	----------------------

