



Gemeinderatskanzlei
Hochstrasse 1, 8330 Pfäffikon
Telefon 044 952 51 80
gemeinderatskanzlei@pfaeffikon.ch
www.pfaeffikon.ch

Protokollauszug Gemeinderat vom 14. Juli 2020

2020/76. Pilotversuch für Einbahnring im Zentrum von Pfäffikon Ergebnisse aus dem Monitoring / Kenntnisnahme Bericht und Festlegung weiteres Vorgehen

1. Ausgangslage

Rund 13'000 Fahrzeuge durchqueren täglich das Zentrum von Pfäffikon. Aufgrund der teilweise sehr engen Platzverhältnisse im Bereich Kempttal-/Hochstrasse ist der Vorstand des Gewerbevereins Pfäffikon mit der Idee zur Einführung eines Einbahnringes im Zentrumsbereich von Pfäffikon an den Gemeinderat gelangt. Ziel dieses neuen Verkehrsregimes ist, die Sicherheit für den Langsamverkehr zu erhöhen, zusätzlichen Parkraum bzw. Freiflächen zu generieren und die Aufenthaltsqualität insgesamt zu verbessern.

Der Gemeinderat hat diese Idee anlässlich der Klausurtagung vom 30. August 2019 beraten. Zu diesem Zeitpunkt musste für die Fertigstellung des Gestaltungsprojekts Seestrasse die Durchfahrt auf der Kempttal-/Hochstrasse gesperrt werden. Die Verkehrsumleitung führte daher ab der Kempttalstrasse über die Tunnel-, Turm- und Bahnhofstrasse in die Hochstrasse. Weil diese Umleitung ohne grössere Probleme funktionierte und die Aufwendungen für die Einrichtung eines Einbahnringes aufgrund der damaligen Umleitung verhältnismässig gering waren, hat der Gemeinderat dem Pilotversuch zugestimmt.

Nach Abschluss der Bauarbeiten des Gestaltungsprojekts Seestrasse wurde der Pilotbetrieb mit der Verkehrsführung im Einbahnring vom 3. November bis zum 15. Dezember 2019, während sechs Wochen erprobt.

2. Monitoringkonzept

Damit über den Pilotversuch aussagekräftige Schlüsse gezogen werden können, musste vor der Inbetriebnahme des Einbahnregimes ein Monitoringkonzept erarbeitet werden. Das Monitoringkonzept umfasst die nachfolgenden Parameter, die während des Pilotversuchs genauer analysiert und untersucht wurden:

- Motorisierter Individualverkehr:
 - Leistungsfähigkeit / Verkehrsablauf
 - Verkehrssicherheit
 - Ausweichverkehr
- Öffentlicher Verkehr:
 - Zuverlässigkeit / Fahrplanstabilität Busbetrieb
 - Auffindbarkeit Haltestelle / Benutzerfreundlichkeit
- Fussverkehr:
 - Sicherheit Querungsstellen
 - Leistungseinfluss Fussgänger
- Veloverkehr:
 - Verkehrssicherheit / Konfliktstellen

3. Online-Umfrage

Zeitgleich zum Pilotversuch wurde auf der Homepage der Gemeinde Pfäffikon eine Online-Umfrage aufgeschaltet, damit sich die Bevölkerung zum Pilotversuch Einbahnring äussern konnte. Die Umfrage beinhaltete 15 Fragen (Multiple-Choice) und mehrere Leerfelder, damit Bemerkungen eingetragen werden konnten. Die Umfrage stand vom 4. November 2019 bis am 6. Januar 2020 zur Verfügung. Die Online-Umfrage wurde rege genutzt. Nachfolgend ein paar interessante Zahlen:

• Ausgefüllte Fragebogen:	2'594	100 %
o männlich	1'302	50 %
o weiblich	1'275	49 %
o diverse	17	1 %
• Alter:		
o unter 18	43	2 %
o 18 - 29	369	14 %
o 30 - 39	493	19 %
o 40 - 49	551	21 %
o 50 – 60	596	23 %
o über 60	542	21 %
• Wohnhaft in Pfäffikon:		
o ja	2'029	78 %
o nein	565	22 %
• Beurteilung heutige Verkehrssituation:		
o gut	1'079	42 %
o befriedigend	501	19 %
o schlecht	1'014	39 %
• Einbahnring als dauerhafte Lösung:		
o ja	576	22 %
o nein	1'088	73 %
o weiss nicht	130	5 %
• Temporeduktion auf Hauptstrassen im Zentrumsgebiet:		
o ja – Tempo 30	497	19 %
o ja – Tempo 40	536	21 %
o nein	1'561	60 %
• Neue Haltestellenanordnung der Buslinie 830:		
o besser	394	15 %
o gleich	198	8 %
o schlechter	964	37 %
o weiss nicht (benutze Bus nicht)	1'038	40 %

4. Zusammenfassung der Ergebnisse aus Monitoring und Umfrage

Wie aus dem Monitoring und auch den Umfrageantworten hervorgeht, gibt es sowohl objektive Gründe, welche für einen Einbahnring sprechen, als auch Gründe, welche dagegen sprechen.

Zusammenfassend kann aus dem Pilotversuch zum Einbahnring in Pfäffikon das folgende Fazit gezogen werden:

- **Aus Sicht Leistungsfähigkeit funktioniert der Einbahnring für den motorisierten Individualverkehr.**

An allen Knoten wurde eine ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht. Die Staus, welche während der Hauptverkehrszeiten nach wie vor entstanden, wurden nicht durch das Einbahnregime ausgelöst, sondern werden durch andere überlastete Knoten und die Bahnübergänge verursacht. Die Knoten wurden durch das Einbahnregime vereinfacht; das Linksabbiegen, welches heute mit hohen Wartezeiten verbunden ist, wurde durch einen längeren Fahrweg ersetzt (z.B. Linksabbieger Russiker-/Bahnhofstrasse oder Linksabbieger Bahnhof-/Hochstrasse).

- **Der Einbahnring führt zu einer Verkehrsverteilung.**

Diese Verkehrsverteilung bedeutet eine Entlastung für gewisse Abschnitte (Kempttal- / Hochstrasse) und eine Mehrbelastung für andere Abschnitte (Bahnhof-/Turm- und Tunnelstrasse). Systembedingt sind damit Umwegfahrten (Mehrkilometer, höhere Emissionen) verbunden. Ganz grob geschätzt entstehen pro Tag rund 1'500 km Umwegfahrten durch den Einbahnring. Die Verkehrsverteilung führt jedoch zu einem Platzgewinn an bestehenden Engstellen auf der Kempttal-/Hochstrasse mit einem Gestaltungspotenzial der entsprechenden Abschnitte.

- **Der Pilotversuch führte zu vermehrtem Ausweichverkehr auf untergeordneten Achsen.**

Aufgrund der regimebedingten Umwegfahrten wurde vermehrt auf untergeordnete Achsen ausgewichen. Im Monitoring untersucht wurden die Obermatt- und Hotzenweidstrasse, welche während des Versuchsbetriebes eine Verkehrszunahme verzeichneten. Bei der Umsetzung einer definitiven Lösung müsste gezielt analysiert werden, welche Achsen von Ausweichverkehr betroffen sind. Wo dieser nicht erwünscht ist, wären flankierende Massnahmen zum Schutz der Wohnquartiere zu treffen.

- **Im Pilotversuch war die Situation für den Veloverkehr nur unzureichend gelöst.**

Wie von vielen zu Recht kritisiert wurde, war die Situation für den Veloverkehr im Pilotversuch nicht befriedigend gelöst. In einer definitiven Lösung würde der Veloverkehr auch entgegen der Einbahn geführt werden, so dass für Velofahrer kurze Wege entstehen. Eine Veloführung entgegen der Einbahn ist jedoch aus Sicherheitsgründen zwingend an bauliche Massnahmen geknüpft (Höherlegung des Velostreifens gegenüber der MIV-Fahrbahn), weshalb dies im Pilotversuch nicht möglich war.

- **Im Pilotversuch war die Situation für den Fussverkehr abschnittsweise unzureichend gelöst.**

Der Wegfall des Fussgängerübergangs auf der Bahnhofstrasse bei der Post wurde oft bemängelt. Bei einer definitiven Umsetzung eines Einbahnringes würde für den ganzen Strassenraum ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden, welches alle Verkehrsträger berücksichtigt und den Strassenraum von Fassade zu Fassade gestaltet. Die Querungsstelle bei der Post konnte im Rahmen des Pilotversuchs nicht mit einem Fussgängerstreifen markiert werden, weil dieser ohne Mittelinsel über zwei MIV-Fahrstreifen in dieselbe Richtung geführt hätte. Im Rahmen einer definitiven Umsetzung würde der Strassenraum z.B. aufgeweitet und eine Mittelinsel für Fussgänger erstellt werden. Weiter würden z.B. die schmalen Trottoirbereiche entlang der Kempttal-/Hochstrasse verbreitert. Da dies mit baulichen Massnahmen verbunden ist; der Pilotversuch sich jedoch auf Markierung, Signalisation und den Einsatz von Fertigelementen beschränkte, konnte dies im Rahmen des Pilotversuchs nicht umgesetzt werden.

- **Der Rückhalt in der Bevölkerung für eine Einbahnlösung ist gering.**

Die Online-Umfrage sowie weitere bei der Gemeinde eingegangene Rückmeldungen zeigten, dass der Rückhalt in der Bevölkerung für eine Verkehrsführung im Einbahnring tief ist. Gemäss den Befragten sollte der Verkehr besser auf eine Achse konzentriert, als auf mehrere Achsen verteilt werden. Mit dem Pilotversuch konnte das gestalterische Potenzial eines

Ringverkehrs nicht ausgeschöpft werden. Allenfalls würde dies bei einem Teil der Befragten zu einem Meinungsumschwung führen.

5. Fazit / Weiteres Vorgehen

Es darf festgestellt werden, dass der Pilotversuch insgesamt störungs- und unfallfrei verlaufen ist und zu aufschlussreichen Ergebnissen geführt hat. Die Auswertung der Online-Umfrage hat ergeben, dass rund drei Viertel aller Umfrageteilnehmenden einen Einbahnring als dauerhafte Lösung ablehnen. Viele der negativen Rückmeldungen sind auf die fehlenden Massnahmen für den Langsamverkehr zurückzuführen. Weitere betreffen die negativen Auswirkungen bezüglich Lärm- und Verkehrsverlagerungen sowie die Umwegfahrten. Bestimmt könnte mit einem ausgereiften Konzept eine verbesserte Zustimmung erreicht werden. Dazu müssten die Bedürfnisse des Langsamverkehrs und der ÖV-Nutzenden konsequent umgesetzt werden und zudem müsste mit flankierenden Massnahmen der Ausweichverkehr minimiert werden.

Aufgrund der Erwägungen wird die Planung zur Umsetzung eines Einbahnringes in der Zentrumszone von Pfäffikon derzeit nicht weiterverfolgt. Die Ergebnisse aus dem Pilotversuch werden aber bei den weiteren Planungsarbeiten mitberücksichtigt.

Der Gemeinderat beschliesst:

1. Der Bericht „Auswertung Monitoring“ des Ingenieurbüros SNZ vom 25. Februar 2020 wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
 2. Aufgrund der Auswertung des Monitorings und den Rückmeldungen aus der Bevölkerung wird auf die Planung zur Umsetzung eines Einbahnringes in der Zentrumszone von Pfäffikon derzeit verzichtet.
 3. Die Ergebnisse des Pilotversuchs werden bei den weiteren Planungsarbeiten berücksichtigt.
 4. Mitteilung durch Protokollauszug an:
 - SNZ Ingenieure und Planer AG, Roger Laube, Siewerdstrasse 7, 8050 Zürich
 - Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr, Markus Hegglin, Neumühlequai 10, 8090 Zürich
 - Bauvorstand
 - Sicherheitsvorstand
 - Arbeitsgruppe REK, fiona.mera@skw.ch
 - Leiter Sicherheit
 - Leiter Bauamt
- Archiv S5.01
- Beschluss ist: öffentlich (ab 26.08.2020)

Gemeinderat Pfäffikon ZH

Marco Hirzel
Gemeindepräsident

Hanspeter Thoma
Gemeindeschreiber

Versanddatum: