



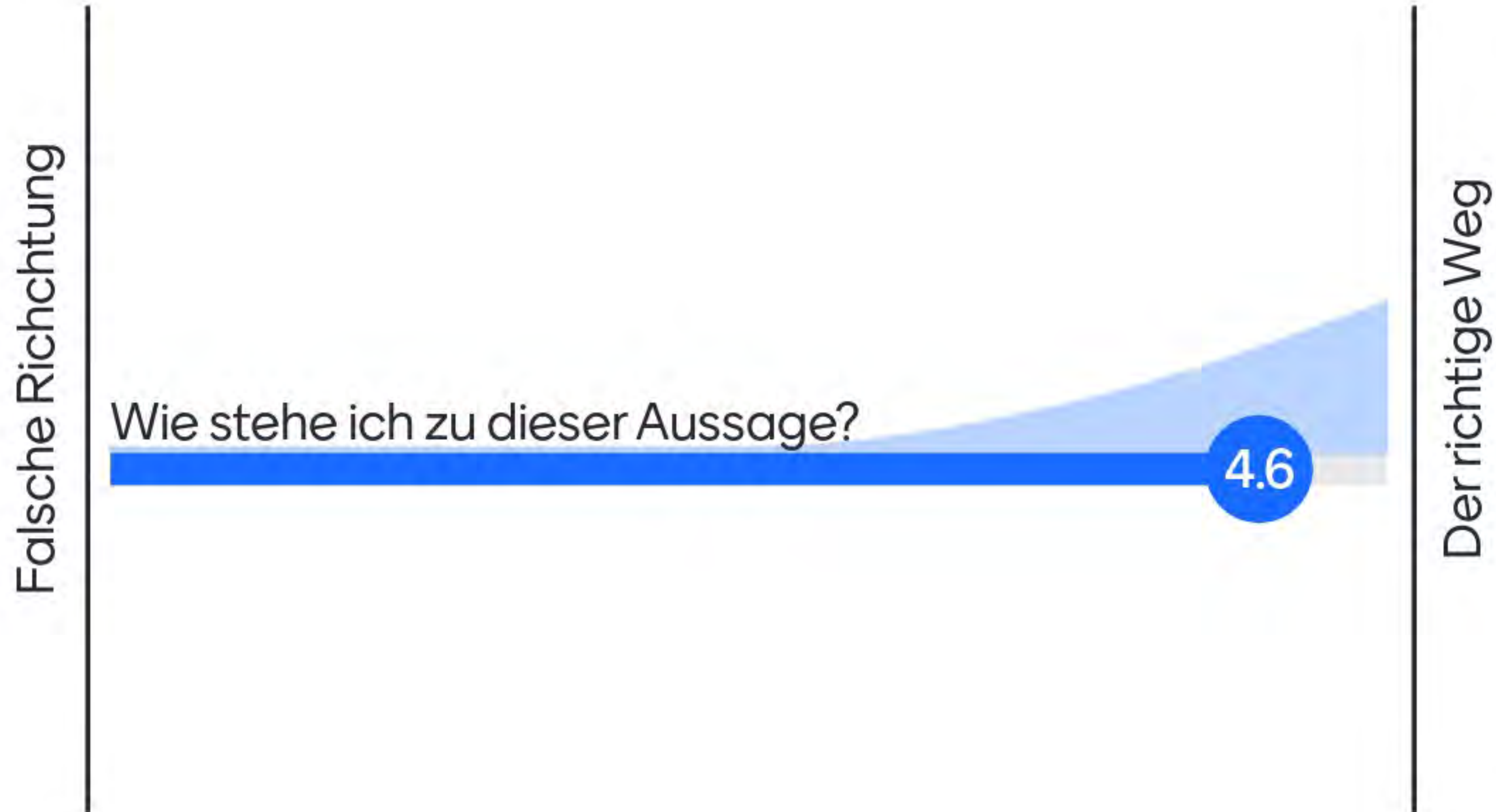
Räumliches Entwicklungskonzept

Workshop 2:

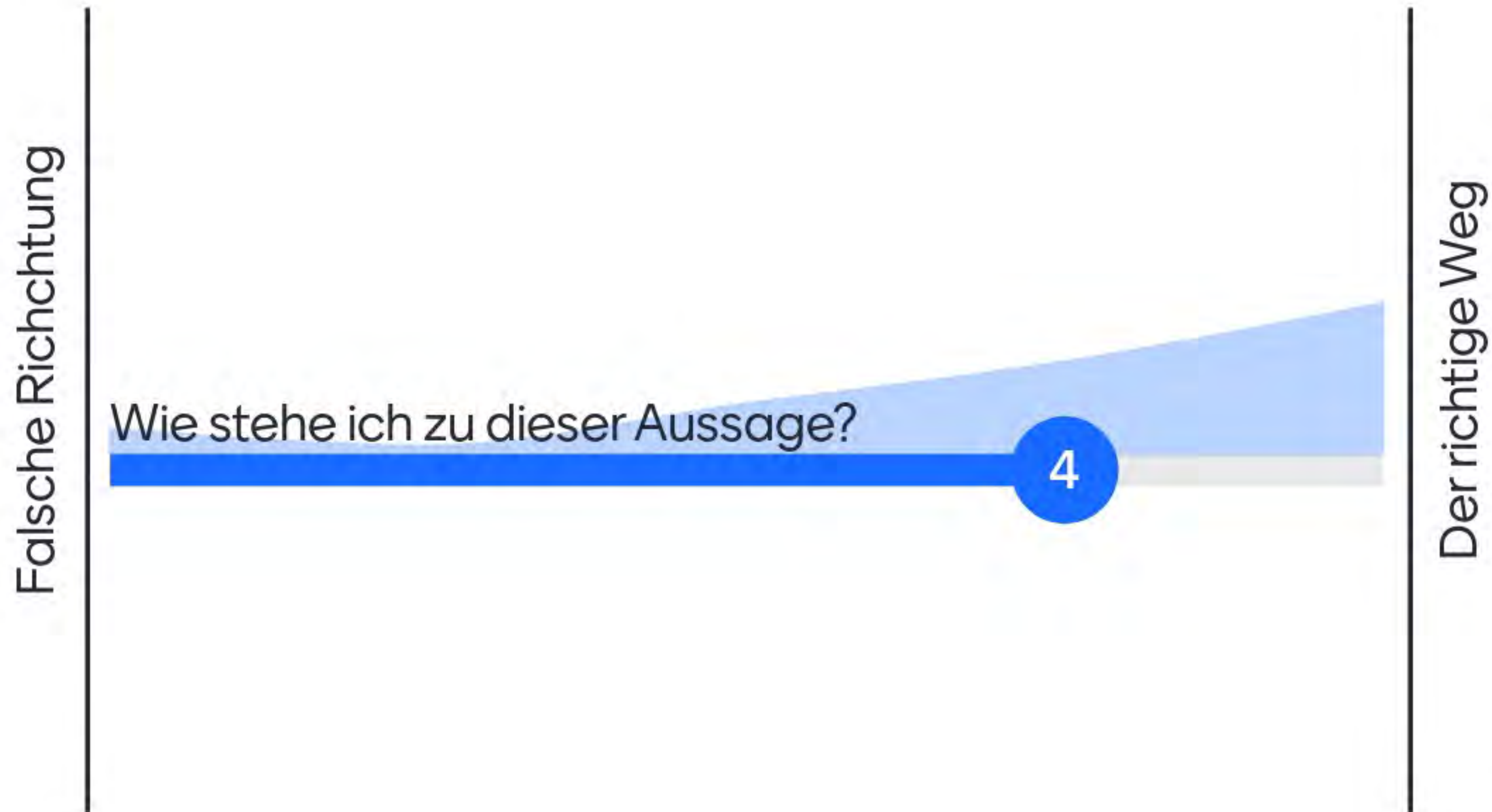
Fuss- und Veloverkehr

Samstag 20. März 2021

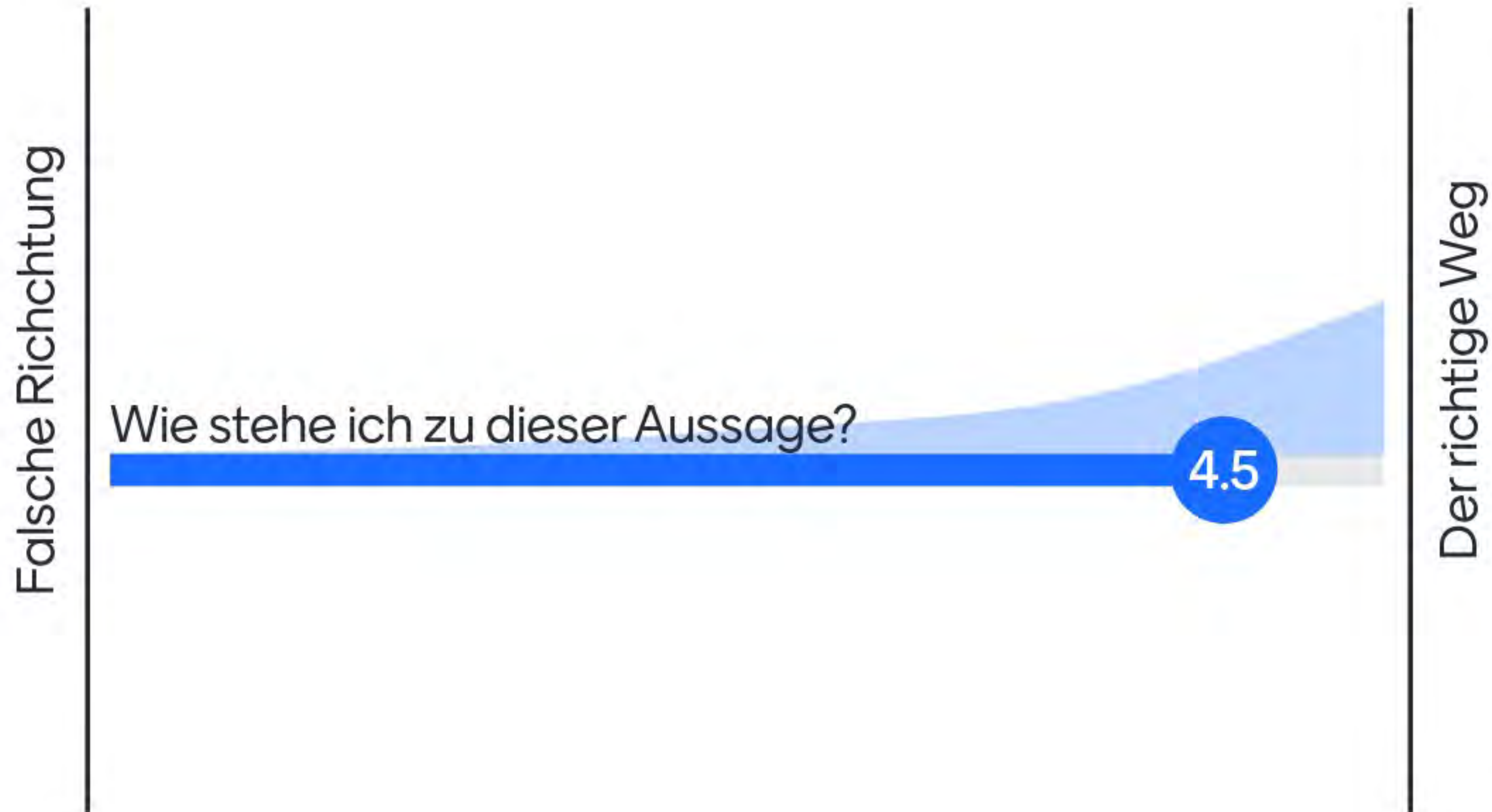
Das Trottoir entlang der Hauptverkehrsachsen gehört den Zufussgehenden. Sichere, hindernisfreie und attraktive Fussverbindungen ergänzen.



Das Velo fährt in Pfäffikon primär auf den verkehrsberuhigten Hauptverkehrsachsen. Attraktive Alternativrouten durch das Quartier ergänzen das Netz.



Im Zentrum von Pfäffikon steht die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer im Fokus. Priorität haben dabei die Zufussgehenden.





Gruppenarbeiten in "Break Out Räumen"

These 1: Das Trottoir entlang der Hauptverkehrsachsen gehört den Zufussgehenden. Sichere, hindernisfreie und attraktive Fussverbindungen ergänzen.

Es müsse auf der Strasse einfach genügend Platz haben für Velos. Genügend breite Velostreifen. Trennung sei gut, insbesondere wo man schnell gehe. Das Problem sei primär der Konflikt Auto und andere Verkehrsteilnehmer.

Trottoir entlang der Hauptachse als nicht sehr angenehm

Tempo 30 im Zentrum würde Sicherheit und Beruhigung bringen.

E-Bikes gehören nicht auf Trottoir, da sie deutlich zu schnell seien.

Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs werde begrüsst. Schon als erwachsener Velofahrer sei man gefordert auf Hauptachsen.

Verkehrsberuhigung auf den Hauptachsen. Sehr gewünscht. Frage wird gestellt, ob vielleicht Tempo 40 möglich wäre? Wäre eine gute Lösung.

Man müsse unbedingt auf Menschen mit Behinderungen und Kinder denken.

Verkehrsberuhigung als sehr wichtig, um gut aneinander vorbei zu kommen. Aneinanderkommen sei viel besser, wenn Verkehr nicht zu schnell.

Usterstrasse als schwieriger Punkt. Auch Zelglistrasse müsste man Verkehrsberuhigen.

These 1: Das Trottoir entlang der Hauptverkehrsachsen gehört den Zufussgehenden. Sichere, hindernisfreie und attraktive Fussverbindungen ergänzen.

- Rückfrage: Wurde mit beachtet, dass Kinder bis 12 Jahre bei nicht vorhandenem Velostreifen auf Trottoir fahren dürfen?

Hochstrasse oder Kemptalstrasse sei eventuell als Velofahrer nicht so wichtig. Temporeduktion müsste vielleicht nicht von Ortsanfang bis Ende erfolgen. Aber im Ortskern, sodass dieser gut für Velo und Fussgänger sei.

Seestrasse sei wunderbar aufgewertet. es brauche aber eine bessere Verkehrsführung, dass alle besser wissen wo sie durchfahren müsse. Positiver Effekt: Unklare Situation bremse, dass sei ein Vorteil von teils ungeklärter Situation. Ein Abwägen.

Systematische Strassenüberquerung prüfen, d. h. Sicherere, verdichtete Fussgängerstreifen, wenn nur einseitige Trottoirs Russikonstrasse/Turmstrasse schwierig für Fussgänger (Bahnübergang)

- these grundsätzlich unterstützt- besonders Bedürfnis ältere Menschen/Kinder, Hotspots erfassen- Erkenntnis, dass Mischverkehr oft zu Problemen führt (Velo/Fussvk.), - Lösungen müssen Fvk. und Velo gerecht werden, nicht nur Velo Schuld/Selbstvert

- ältere Menschen werden durch Geschwindigkeit der "Biker" beeinträchtigt, auch Mütter mit Kindern etc. -> Tempo anpassen, auf die Strasse oder Veloweg - These unterstützt- Erkenntnis, dass Mischverkehr oft zu Problemen führt (Velo/Fussvk.)

- es gibt sowohl bei Fvk. als auch Velos «illegales» Verhalten, Lösung ist aber für beide nicht «gut», Problem muss auf beiden Seiten gelöst werden, sonst hat man immer Probleme- Fussgänger stören sich mehr an Velos als umgekehrt

- shared space Konzept – Fussgänger hat Vortritt, der restliche Verkehr muss sich anpassen. In Holland entwickelt, aber eher für Begegnungszonen, stösst ausserhalb der Kernzone an Grenzen- Formulierung «Trottoir gehört Fussgänger» - Velofahren mache

-Klare Bezeichnung von Velobereich und Fussgängerbereich auf Mischverkehr (Velo/Fuss) geführten Strassen- Wichtig ist, dass Velos in Quartieren nicht auf Trottoir geführt werden

These 1: Das Trottoir entlang der Hauptverkehrsachsen gehört den Zufussgehenden. Sichere, hindernisfreie und attraktive Fussverbindungen ergänzen.

These 1: Entflechtung von Fahrradfahrern und Fussgängern sind wichtig (z.B., Zelglistrasse). Wichtig, von Aussen ins Zentrum zu kommen, im Zentrum selbst nicht mehr so wichtig.

- Was heisst verkehrsberuhigt? Tempo 30? Das wäre genau gut und nötig- Geschwindigkeit ist ein Schlüsselkriterium, es gibt solche Konzepte jetzt auch für Hauptstrassen (oft aus Lärmschutzgründen) - Wurde früher mal abgelehnt vom Kanton (T40), bei

facto da; Gemeinderat könnte sich dort einen neuen Vorstoss vorstellen, bei anderen Hauptachsen aber kaum die Lösung- Einschränkung MiV kann dazu führen, dass der an Orte geht, wo man den dann auch nicht haben möchte. Hauptstrassen sollten dem Haupt

Hauptdurchgangsverkehr dienen, der sollte nicht in die Quartierstrassen ausweichen- Strassenquerung – z.B. Mittelinseln wo es Platz hat gute Variante, auch behindertengerecht wichtig - Wenn man das nicht will, wird es schwierig, diese These beizubehalten

beizubehalten- CH Studie zu Auswirkungen von T30 führt nicht zu viel Ausweichverkehr (Regli) und wäre eine wichtige Massnahme- Begriff «Langsamverkehr» oft falsch, v.a. in Stauzeiten

- Das Spannungsfeld MiV vs. Velo wird deutlich, der MiV soll doch nicht zu viel eingeschränkt werden, der Veloverkehr aber sicher sein – schlussendlich muss man klar sagen, wer Priorität hat, und den Rest anpassen. Allem kann man nicht gerecht werden

Die AG unterstützt die These vollumfänglich. Die Vision soll aber in der operativen Arbeit berücksichtigt werden. Mehr Liebe zum Detail wird gewünscht in der täglichen Arbeit, um die Situation der Velofahrer zu verbessern.

These drei wird vorbehaltlos unterstützt. Die Verkehrsberuhigung im Zentrum ist wichtig.

Ein genereller 'Masterplan' Fuss- und Veloverkehr könnte sehr hilfreich sein (Dorfzone, 30er-Zonen, Hauptachsen etc.)

These 1: Das Trottoir entlang der Hauptverkehrsachsen gehört den Zufussgehenden. Sichere, hindernisfreie und attraktive Fussverbindungen ergänzen.

In den Hauptverkehrsachsen müssen Fahrrad- und Fussweg getrennt sein!

In den Hauptverkehrsachsen müssen die Fuss und Fahrradwege getrennt sein!

Attraktive Fussverbindungen auch im Sinne der Naherhlungswege (wie z.B. Panormaroute am Hang entlang) denken; Entlastung zu den Wegen am See

als Erstes Zufuss gehen und Velofahren attraktiv machen; das verändert den Modalsplit

Im Abschnitt Auslikon ist dies ohne Probleme gewährleistet.

- nehme oft wahr, dass Details nicht zu Ende gedacht sind, z.B. kette quer über Fussweg zwischen Metzger und Buchladen, Velowege die plötzlich enden - Planer bitte selber zu Fuss durch Pfäffikon gehen, Velo fahren

Velofahren in Pfäffikon soll Spass machen. Auch zu Fuss soll es schön sein. Jeder, der mit dem Velo oder zu Fuss geht, ist ein Auto weniger. Das gibt wieder Platz, unser Zentrum aufzuwerten.

2. Unterführung Gleise wäre hilfreich

Starke Verbindung vom Pfaffberg zum See ergänzen (Vertikale Verbindung, bspw. Hörnli-/ Spitalstrasse)

These 1: Das Trottoir entlang der Hauptverkehrsachsen gehört den Zufussgehenden. Sichere, hindernisfreie und attraktive Fussverbindungen ergänzen.

Bezüglich Entflechtung: Den Knotenpunkt Zelglistrasse - Hittnauerstrasse - Äussere Zelglistrasse bzw. die Überquerung der Hittnauerstrasse an dieser Kreuzung nicht vergessen. Dies ist für Velofahrer sehr schlecht gelöst.

an jenen Orten, wo es nur einseitig ein Trottoir hat, sollten in kürzeren Abständen Fussgänger vorhanden sein, um das Trottoir zu erreichen. Will man effektiv einer Hauptverkehrsachse entlang zu Fuss gehen, Gestank, Gefahr?

These 2: Das Velo fährt in Pfäffikon primär auf den verkehrsberuhigten Hauptverkehrsachsen. Attraktive Alternativrouten ergänzen das Netz.

- Auf Hauptverkehrsachsen wird wenig Rücksicht von Autofahrenden genommen (schnelles Fahren). Strassen sind z. T. zu eng. Es bräuchte gute Markierungen für die Velos.

Es müssen verschiedene Geschwindigkeiten der Velofahrenden beachtet werden (gemütliche versus Rennvelofahrende und E-Bike).

Regelungen der Vortritte z. B. Schützenstr. und Schanzstr. sicherer und klarer machen

Übergänge von beruhigten Verkehrszonen zu Hauptverkehrsachsen müssten deutlicher gekennzeichnet werden. Autofahrende müssen sehen, dass sie auch auf Hauptverkehrsachse Rücksicht nehmen müssen (Markierungen)

Gefährliche Abzweigung, um auf Veloweg zu kommen

Sicherer und guter Zugang zu den Hauptachsen

Gesamtheitlich die Schwachstellen erkennen und prüfen

- Was heisst verkehrsberuhigt? Tempo 30? Das wäre genau gut und nötig

These 2: Das Velo fährt in Pfäffikon primär auf den verkehrsberuhigten Hauptverkehrsachsen. Attraktive Alternativrouten ergänzen das Netz.

- Geschwindigkeit ist ein Schlüsselkriterium, es gibt solche Konzepte jetzt auch für Hauptstrassen (oft aus Lärmschutzgründen) - Wurde früher mal abgelehnt vom Kanton (T40), bei viele Fussverkehr heute aber de facto da

- Begriff «Langsamverkehr» oft falsch, v.a. in Stauzeiten- Das Spannungsfeld MiV vs. Velo wird deutlich, der MiV soll doch nicht zu viel eingeschränkt werden, der Veloverkehr aber sicher sein – schlussendlich muss man klar sagen, wer Priorität hat

Die Hauptverkehrsachsen müssen nicht zwingend beruhigt werden. Die Lastwagen sind das Problem.

- Einschränkung MiV kann dazu führen, dass der an Orte geht, wo man den dann auch nicht haben möchte. Hauptstrassen sollten dem Hauptdurchgangsverkehr dienen, der sollte nicht in die Quartierstrassen ausweichen

- Freizeit und Alltagsveloverkehr unterscheiden, die Bedürfnisse sind nicht dieselben (z.B. «Umwege» für Alltag nur sehr ungern)

These wird unterstützt. Die Vision soll aber pragmatisch unterstützt werden (mehr Liebe zum Detail in der täglichen Arbeit)

- Strassenquerung – z.B. Mittelinseln wo es Platz hat gute Variante, auch behindertengerecht wichtig - Wenn man das nicht will, wird es schwierig, diese These beizubehalten- CH Studie zu Auswirkungen von T30 führt nicht zu viel Ausweichverkehr

klar sagen, wer Priorität hat, und den Rest anpassen. Allem kann man nicht gerecht werden

Rechtsabbiegen von Hochstrasse in die Seestrasse muss möglich sein. Ist im Moment sehr gefährlich

These 2: Das Velo fährt in Pfäffikon primär auf den verkehrsberuhigten Hauptverkehrsachsen. Attraktive Alternativrouten ergänzen das Netz.

Auch die von den Hauptstrassen abgesetzten Hauptachsen Velo / Fussverkehr nicht vergessen (Achse entlang der Bahn, Zelglistrasse; Bahnhof Post-/Bankstrasse - Rappengasse - Seestrasse - See et.al.)

Separate Velostreifen Ueberland und Radstreifen innerorts führen für Velos zu ständigem Seitenwechsel. Bei viel Verkehr ist dies kritisch.

Die Hauptverkehrsachsen sind immer am schnellsten, werden daher von den meisten benutzt, um von aussen ins Zentrum zu kommen. Alternativrouten sind auch gut, aber den meisten muss es eben schon schnell gehen...

Anschluss Strandbad Auslikon und heutige Querung der Pfäffikerstrasse zum Veloweg Pfäffikon - Wetzikon Ochsen: neue Verkehrsführung über die Seewadelstrasse - Dorfstrasse - über den Fussgängerstreifen (Vorschlag)

Holland und Dänemark, als erfolgreiche Beispiele betreffend Veloförderung, setzen auf separate Velo (schnell) routen.

Verkehrsberuhigte Hauptverkehrsachsen sind absolut zu unterstützen. Inwieweit bietet der Kanton dazu Hand? -> Pragmatisch bleiben.

Folgende Punkte müssen beachtet werden:langsameres Fahren zwischen Autos im rollenden Strassenverkehr wird als Velofahrer gemieden

Quellverkehr mitdenken und möglichst reduzieren. Mittels attraktiven Fuss- und Veloverbindungen und allenfalls auch unattraktiveren MIV Verbindungen.

Alternativanschlüsse müssen gewährt sein. Negatives Bsp. Alternativroute Kastell-Wetzikon sehr gefährlich links abbiegen Tumbelenstrasse von Palmenkreisel kommend.

These 3: Im Zentrum von Pfäffikon steht die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer im Fokus. Priorität haben dabei die Zufussgehenden.

Konzept von der Seestrasse (Begegnungszone) sei super und könne man gerne weiterziehen. Östlich vom Migros richtung Bahnhof. Auch Richtung Witzberg sei das eine gute Idee.

Mehr Begegnungszonen könnten/sollten geschaffen werden - "Seestrasse weiter denken"

Zumutbar, dass Velo langsam fahren muss auf Seestrasse

Grundsätzlich wünscht man sich, dass diese Begegnungszone ausgebreitet werde. Sie bringe viel Lebensqualität. Begegnungszone soll ausgedehnt werden.

Wenn im Zentrum Wohnraum verdichtet wird, müssen Überlegungen zu solchen weiteren beruhigten Zonen getroffen werden

Verkehrberuhigung durchs Zentrum, 30 Zone. Oder auch ein grossräumiges Einbahnsystem. Beide Optionen kann sich die Gruppe vorstellen.

Verkehrsberuhigung auf Kemptalstrasse und Hochstrasse. Damit Veloverkehr gute Bedingungen habe. Nur Ein-Bahn sei so viel angenehmer gewesen für Fussgänger. - Für Autos sei es nicht ideal gewesen, da man grosse Umwege machen musste. Besser Tempo 30?

Sehr guter Zustand, These zustimmend

Tumbelenstrasse unattraktiv zu Fuss, weil nicht durchs Areal möglich

These 3: Im Zentrum von Pfäffikon steht die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer im Fokus. Priorität haben dabei die Zufussgehenden.

Aussenquartiere darf man nicht vergessen. Zu viele schlaufen für das Auto sei auch nicht ideal.

Kinder und Menschen mit Behinderungen dürfe man nicht vergessen. Genügende Beschattung für heisse Sommer in den Begegnungszonen und in den Hauptwegen.

Auswertung Einbahnverkehr war ja nicht so positiv (aber ev. auch durch Auswärtige geprägt? War für Fussverkehr besser, da nur aus einer Richtung Verkehr)

Es werden auch "grosse Lösungen" angesprochen: Ausweitung von Begegnungszonen durch tiefere Geschwindigkeiten (30) auf Hauptverkehrsstrassen.

Vermeiden von viel Autoverkehr durch das Gestalten von attraktiven Alternativ (Velo- Fussgängerinnen) Routen

Verkehrsberuhigung im Zentrum wird unterstützt. Die Fussgänger sollen sich wohl fühlen.

Weitere Begegnungszonen schaffen, z. B. Vor Kesselhus, etc.

- These grundsätzlich befürwortet- - Plan toll, aber keine Schraffierung z.B. über Hochstrasse – wäre toll, wenn dort mal eine Verbindung geschaffen würde, um der Zerschneidung entgegen zu wirken

Noch mehr 'Seestrassen' denken! Die Verbindung Seestrasse über Quartier Cucina Picante / Apotheke / Migros weiterdenken ... oder auch Bankstrasse / Poststrasse zum Bahnhof

These 3: Im Zentrum von Pfäffikon steht die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer im Fokus. Priorität haben dabei die Zufussgehenden.

Die Signalisation ist sehr wichtig!

Abschnitt Sonnenstrasse Auslikon ist problematisch (Signalisation)

Argument aus der Diskussionsrunde: mehr attraktive Verbindungen 'kreuz und quer' wie Badi-Quartier - Seestrasse, Spitalstrasse - See, 2. Bahnunterführung etc.

Potenzielle Hubber-Suhner-Quartier; mehr Nord-Süd-Verbindungen

Konsequent Quellverkehr und hausgemachten Verkehr vermeiden

Welches ist die horizontale Verkehrsachse? Warum hat man alle Autobusse am Bhf auf Nordseite verlegt, wenn dann alle Fussgänger südlich geschleust doch wieder vor einer Hauptachse stehen? Schwer motorisierte Hauptachse auf Zelglistrasse verlegen.