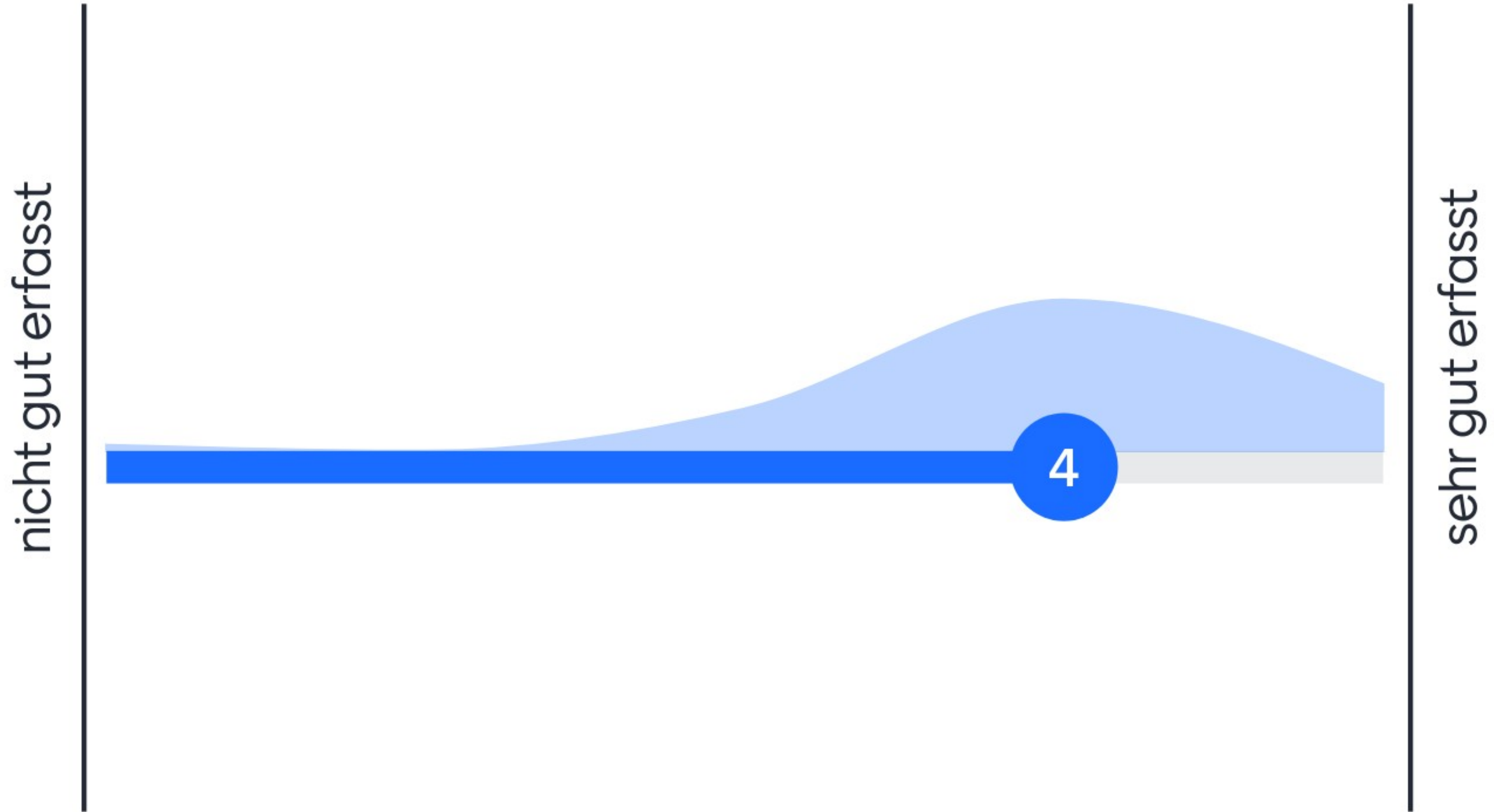




Räumliches Entwicklungskonzept

Workshop 3:
Motorisierter Individualverkehr
Samstag 17. April 2021

0 Die beschriebene Situation finde ich ...



Das möchte ich zur Situation ergänzen:

neue Durchfahrtsachsen, erhöhen die Kapazitäten und bringen gesamthaft mehr Verkehr

Feuerwehr Situation unbedingt beachten.- AdF durch das Dorf in das Depot einrücken- Fahrzeuge ausrücken

Verkehrsberuhigende Massnahmen belasten auch die Fahrzeiten des öVs

Die Bahn staut jeweils bei Barrierschliessungen den Verkehr zurück, was dann jeweils nach der Öffnung die Situation weiter verschlimmert. Einbiegen in die Verkehrsachsen ist dann jeweils sehr schwierig. Dasselbe gilt bei temporären Schliessungen.

Verkehrsanalyse mit Handydaten fehlt

grundsätzliche Überlegung 1: mehr Strassen generieren mehr Verkehr. Dies lässt sich nicht mit den Umweltzielen des Kantons vereinbaren.

Es wäre auch möglich, den Binnenverkehr (der zwar nicht erfasst wurde, aber wesentlich ist) zu verringern durch bessere Bahnunterführungen für Velos, d.h. für Fussgänger und Velos attraktiver daher weniger MIV

Derzeit kreuzen die Hauptverkehrsachsen die Bahnlinie mehrfach. Von den Blaulichtorganisationen wissen wir: je weniger Kreuzungen mit der Bahnlinie, umso besser.

Wir sollten alle von Maximalforderungen Abstand nehmen und den Kompromiss suchen. Sonst reden wir alle nochmals 60 Jahre darüber, ohne einen Schritt vorwärts zu machen.

Das möchte ich zur Situation ergänzen:

Die Freiräume müsste man auch beachten, die man heute noch gestalten kann. Die sind z.B. bei der Sophie-Guyer-Wiese und auch sonst nördlich der Bahnlinie. Mit der Zelgli-Strasse würde man viele noch vorhandene Freiräume blockieren.

wäre auch eine Variante 2c möglich: Basis wäre die Variante 2b, jedoch mit der Alternative, einer Verkehrsführung im Sinne "Einbahnstrasse".

Variante 2a steht im Widerspruch zu was wir in Workshop 2 besprochen haben: Es soll auf der Hauptachse genügend Platz für Velofahrer (Velostreifen) haben. Wenn die Hochstrasse Hauptverkehrsachse bleibt, ist das nicht möglich.

2b bringt abklassierung der durch das zentrum führende Hauptachsen. öV muss attraktiver gestaltet werden. wo muss p+r gedacht werden? In Hittnau selber?

Man sieht die vielen Arbeitsstunden dahinter, sehr gut Strukturiert und informiert.

Ich finde es wichtig, dass es ein ansprechendes Zentrum gibt, dass auch Verkehrsberuhigt ist, damit man sich dort aufhalten möchte. Trotzdem darf man die Wohnhäuser an der Hauptverkehrsachse nicht vergessen z.B. Lärmschutz in Landwirts.Zone

Für mich ist klar, dass die Zelglientlastung die beste Lösung ist

Welche Variante auch immer der Verkehr bleibt!

Der MIV und überhaupt die Mobilität müssten grundsätzlich ganz neu gedacht werden. Gibt es dazu mal Gelegenheit?

Das möchte ich zur Situation ergänzen:

Der Binnenverkehr in Pfäffikon muss reduziert werden. Sammelstrassen beruhigen kein Schwerverkehr, nur gestattet für Anwohner.

Wenn wir der Zielsetzung eines erheblich aufgewerteten Dorfkerns südlich der Bahn folgen, dann ist die Verlegung des Durchgangsverkehrs auf die Nordseite der Bahn unumgänglich.

pragmatischer Ansatz fehlt meiner Meinung nach: Was ist möglich und wie kann man die Problemzonen
i)Palmenkreisel ii) Bahnübergänge langfristig über die nächsten 10 Jahre

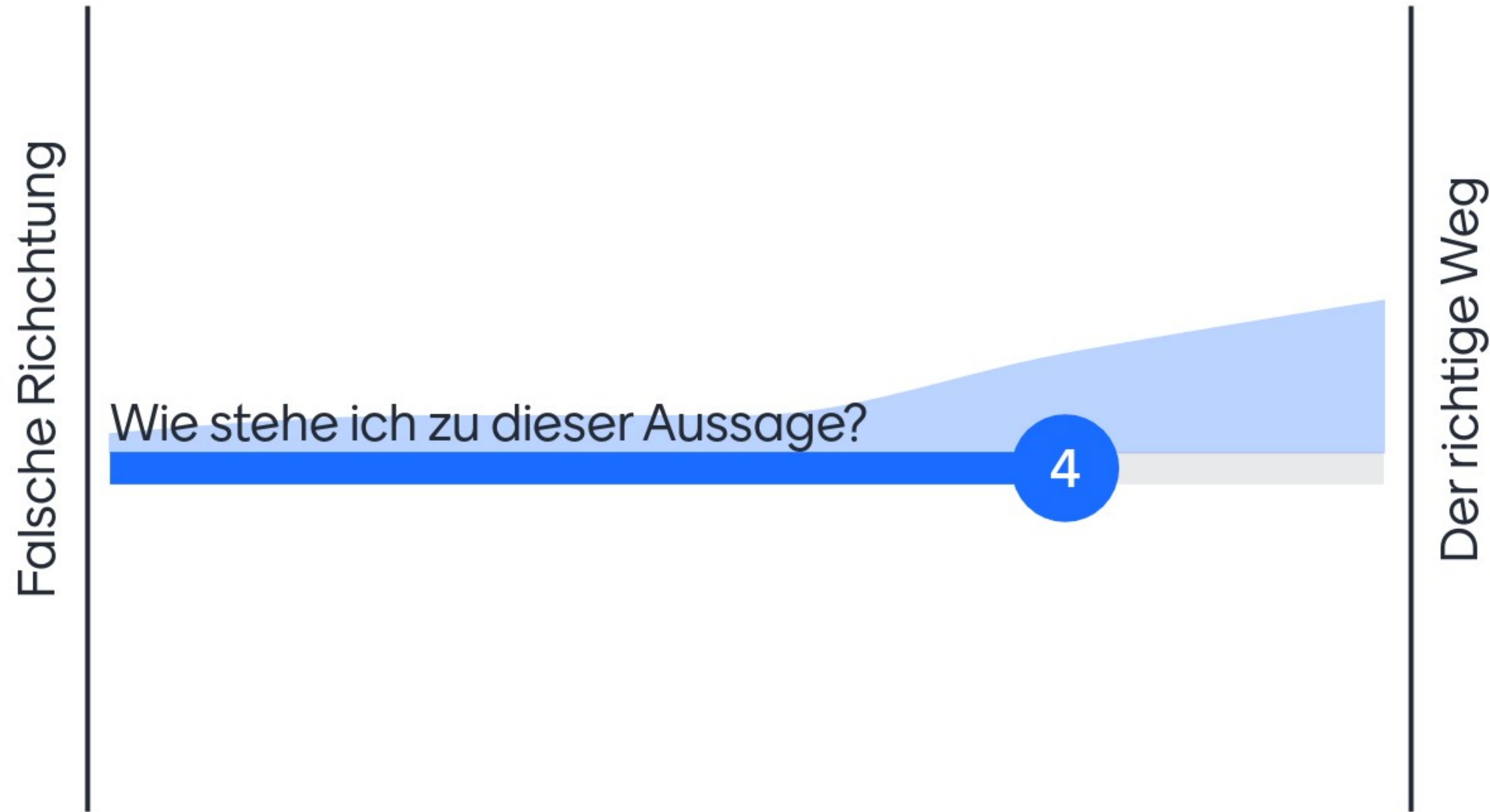
Was die Rettungsdienste betrifft, kann man vermutlich bereits heute mit innovativen Informations- und lenkungsinstrumenten viel herausholen; gegenüber Millionen von Fr. die ohnehin durch nachsickernden Verkehr zunichte gemacht werden

Bei der ganzen Schwerverkehrsthematik sollten wir nicht vergessen, dass auch wir Nachschub (z. B. Lebensmittel) brauchen oder auch bauen möchten

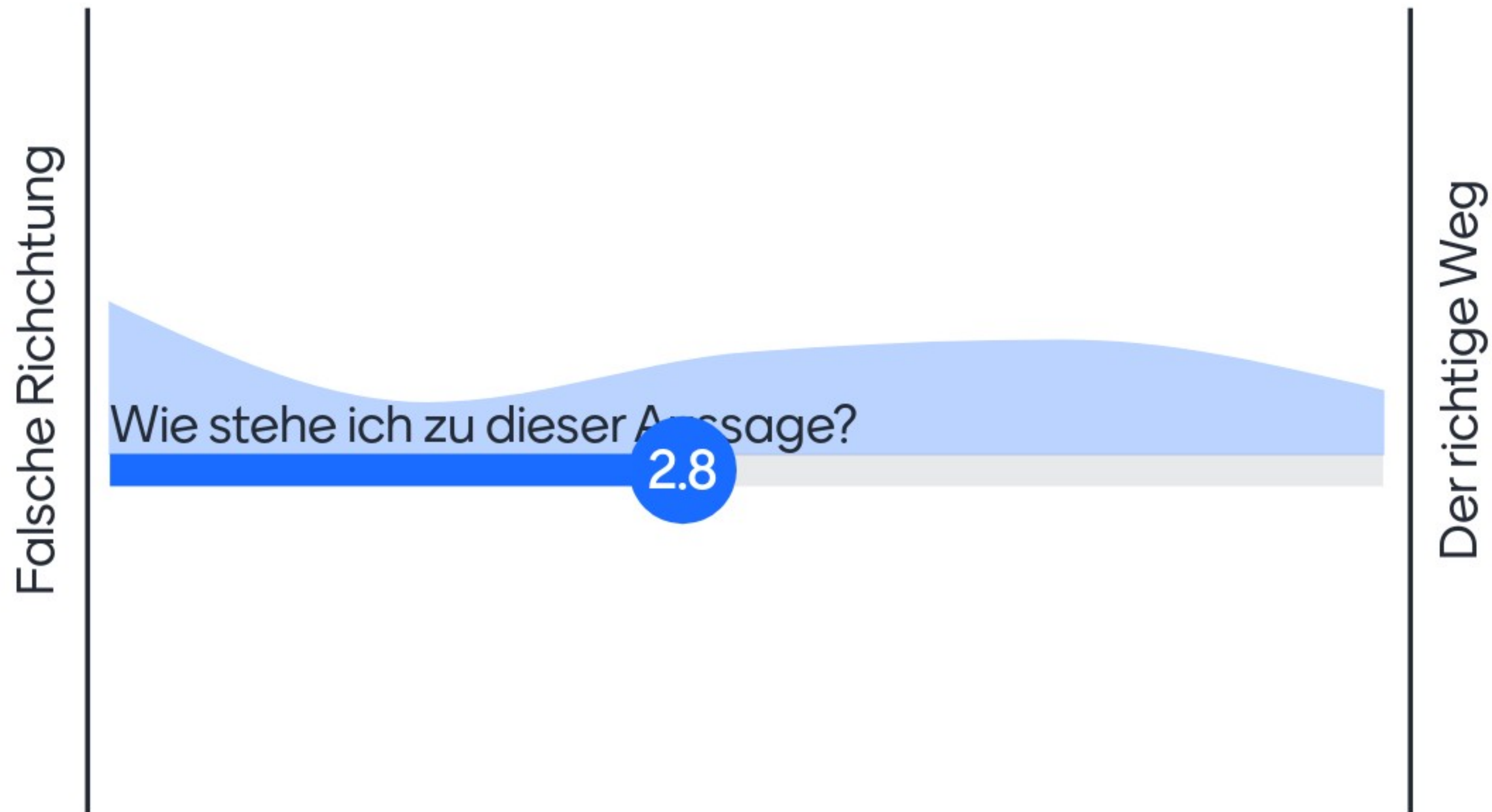
keine Inputs

Asphaltreduktion

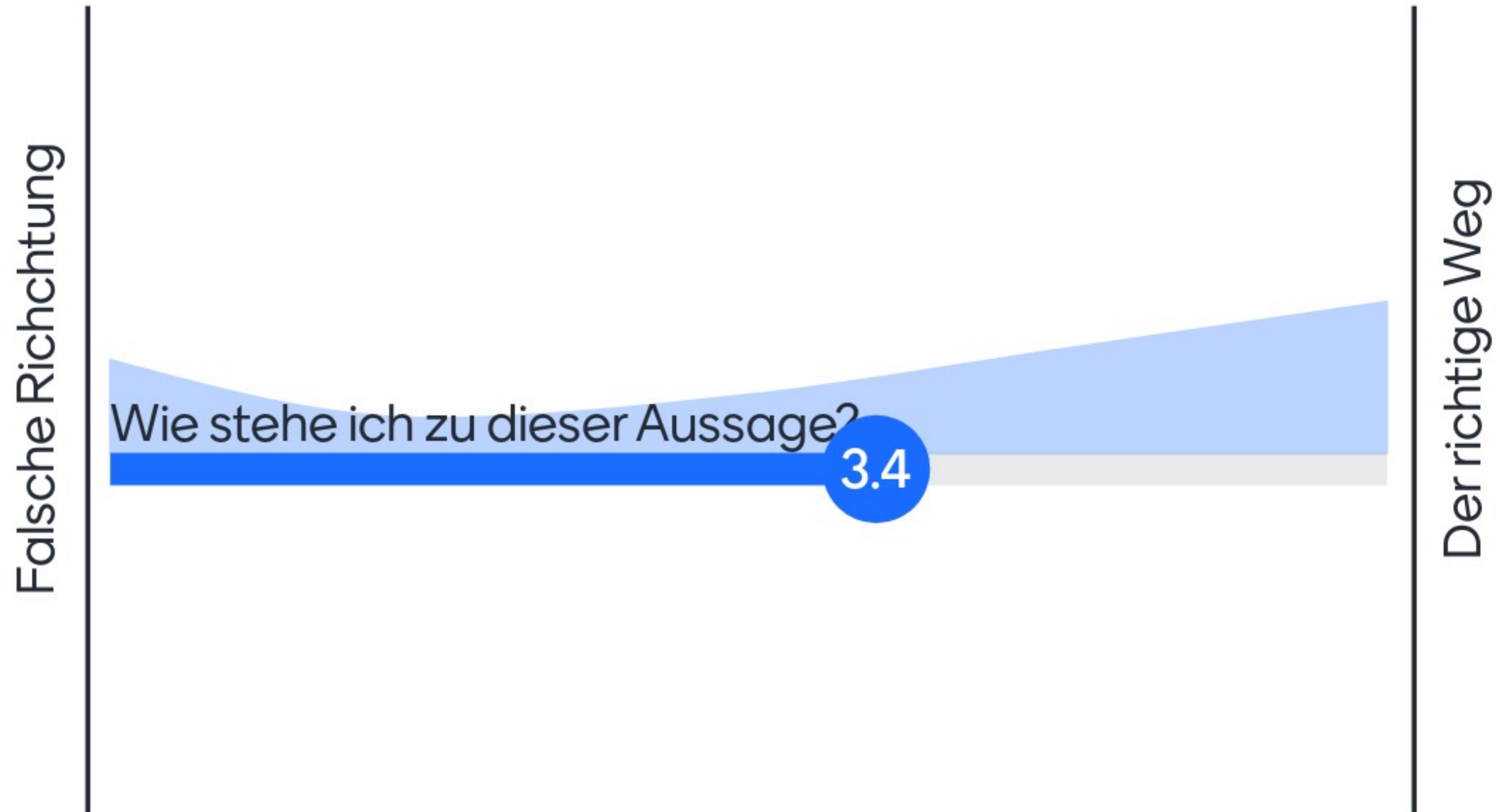
These 1: Pfäffikon besitzt ein verkehrsberuhigtes Zentrum und verkehrsberuhigte Quartiere.



These 2a: Der motorisierte Individualverkehr wird siedlungsverträglich auf den bestehenden Hauptachsen durch Pfäffikon geführt.



These 2b: Der motorisierte Individualverkehr wird siedlungsverträglich auf neuen Hauptverkehrsachsen durch Pfäffikon geführt.





Gruppenarbeiten in "Break Out Räumen"

Das möchte ich zur Situation ergänzen:

Wenn wir Verkehr entlasten, wird es sich schnell wieder füllen

Variante Wall anstelle in die Tiefe zu gehen, um einige Probleme zu lösen

immer mehr Verkehr, immer hinterherlaufen der Problematik, gäbe es da nicht andere Ansatzpunkte (Grundsatzthema)?

Russikerstrasse/Hittnauerstrasse zusätzliche Problematik, welche noch nicht angesprochen (Querverbindungen) ist

Variante Bahnlinie tiefer legen prüfen. Ermöglicht vereinfachtes Queren der Bahnlinie

Verbesserung der Bahnlinie, Problematik geschlossene Bahnschranken, Möglichkeit auch Bahnlinie zu verändern

- Verkehr in Pfäffikon sei sehr stark und belastend. Beispielsweise an der Hochstrasse. Der Schwerverkehr sei sehr stark und störend.- Verkehr auf Hauptsachsen bringe man nicht weg. Frage sei über welche Hauptachsen man den Verkehr führe.

- Man kann auch über Tempo eine Beruhigung bringen. Beispielsweise über eine Aufhebung von Tempo 60. - Bei Unfall oder Ereignis entstehe sehr schnell Stau. Sobald Störung auftritt könne es zu einer Blockierung des Verkehrs kommen.

Das möchte ich zur Situation ergänzen:

Die Hälfte der Teilnehmenden im Breakout-Room befürwortet die Variante "Tunnel" oder halbtiefgelegte Zelglistrasse.

These 1: Wo müsste es vor allem beruhigt sein? Hochstrasse stark beruhigen, Palme-Kreisel bis Einfahrt Migros – 30er Zone wäre sinnvoll, evtl. erweitern bis Kreuzung Obermatt,

nachts ist es in Pfäffikon eigentlich sehr ruhig

Idee der Einführung von Tempo 30 vom Palmenkreisel bis zur Einmündung Tunnelstrasse-Kemptalstrasse; Wunsch scheidet gemäss Herr Etter nicht unrealistisch.

Ein Teil der Gruppe favorisiert Variante 2b mit flüssiger Verkehrsführung für den Durchgangsverkehr.

Ein Teil der Gruppe favorisiert die Verstetigung des Verkehrs sowie die Vereinbarung von MIV und Langsamverkehr durch möglichst flächendeckende Temporeduktionen.

These 0 : Hochstrasse, Kemptalstrasse grosses Thema – Barrierensituation vor allem Richtung Hittnau sollte gut beachtet werden, Kernaussage: «Lieber langsam fließen, als stockender Verkehr»

Wie steht es mit Bereich hinter Bahnhof (Sophie Guyer)? Bereich hinter Bahnhof müsste unbedingt integriert werden, man sollte Geschäfte nicht vergessen - es sollten Detailhändler gut erreichbar sein,

Westtangente kann unabhängig zeitnah umgesetzt werden.

Das möchte ich zur Situation ergänzen:

Ziel darf sicher nicht sein, dass der MIV schneller/ attraktiver durch Pfäffikon geleitet wird. Das macht Pfäffikon in keiner Weise lebenswerter.

Für die Blaulichtorganisationen ist eine gute und rasche Querung der Bahnlinie notwendig. Dies spricht für eine Unterführung unter der Bahnlinie, z.B. am Westende von Pfäffikon bei einer Zelgli-Strassen-Lösung.

Dass alle Hauptverkehrsachsen durch Pfäffikon verkehrsberuhigt werden sollten, ist praktisch unbestritten. Eine insgesamt Beruhigung ist auf jeden Fall für alle Dorfbewohner vorteilhaft.

Ziel sollte sein: Durchgang Uster-Wetzikon gewährleisten über Usterstrasse und Tumbelenstrasse auf die Hochstrasse (wenn möglich mit Unterführungen). Durchgang Fehraltorf und Wetzikon durch die Verlängerung der Zelglistrasse. Fussgängerzone Bhf-See.

Falls der Kanton das Land an der Zelglistrasse verkaufen würde, würde die Variante 2b für immer sterben. Dies sollte vermieden werden und das Land auf jeden Fall in öffentlicher Hand bleiben.

Fislisbach lässt den Mittelstreifen frei, sollte auf Hoch-Kemtalstrasse an Rand verlegt werden, falls Fussgänger und Velofahrende dort toleriert sind. Durchfahrt#beruhigt. 2b als Option imREK behalten, auch wenn 2a kurzfristig geplant wird. Mut zu 2b

Pfäffikon entwickelt sich attraktiv im Bereich Seestrasse/Pfäffikersee. Es lohnt sich, diesen Bereich aufzuwerten (d.h. keine Hauptverkehrsachse mehr), um Pfäffikon als Aufenthalts-Stadt angenehmer zu gestalten.

Lärm besser an einem Ort konzentrieren statt verteilen, deshalb besser Bahn und Hauptstrasse bündeln

Abklassierung der Hoch-Kemtalstrasse führen zur Beruhigung. So wäre auch T30/40 möglich, mehr Stau? problematischer Blaulicht-Durchgang? Optimierung des öV mittels P+R mittels unterirdischem Parkieren, attraktiven Anschlüssen per öV und dortigen P+R

Das möchte ich zur Situation ergänzen:

Zugang zum See von Bhf (Wochenendtouristen), Attraktivität des Zentrums und alten Dorfkerns durch Kreuzen von Hoch-, Kemptal- und Usterstrasse bleibt bei 2a weiterhin problematisch.

LKW als Ziel und Quellverkehr zu Gewerbezone über 2b direkter und als Durchgangsverkehr ausserhalb des Zentrums und der Attraktion See und Naturzentrum Pfäffikersee.

Westtangente muss sorgfältig geplant werden, gefährdet Naturschutzzone Torfriet und Baselrüti

Hittnau sollte gut beachtet werden

Hochstrasse, Kemptalstrasse grosses Thema –
Barriersituation vor allem Richtung

These 1: Pfäffikon besitzt ein verkehrsberuhigtes Zentrum und verkehrsberuhigte Quartiere

Situation: Generell viel Verkehr. Zentrum viel Verkehr, in den Quartieren nur zum Teil.

Ausdehnung Begegnungszone ist erstrebenswert. Aber nicht Verkehr verlagern. Chance Tagestourismus. Zelglistrasse zweckmässig und mehrgleichzeitig - das wird schwierig.

Alles unter 1 Hut wird schwierig. Am Besten Bestehendes so lassen und lokal optimieren. Mehr wird kaum gehen.

Quartiere sind gut so. Hauptachse hat sich 'arrangiert', wenn auch noch mehr Potenzial vorhanden. Bei Reduktionen auf der Achse geht Verkehr auf die Hörnlistrasse?

Verkehr grundsätzlich weg vom Zentrum und Quartieren führen, für zukünftige Entwicklungen (Veränderung Verkehr (Abnahme MIV?), Gesellschaft) flexibel bleiben.

Wir waren auch schon schlechter dran, mit Tumbelen und WT hat sich viel geklärt. T30 Plamenkreisel bis Obermattstrasse, Rest so lassen.

Temporeduktion wäre sehr begrüssenswert

Verflüssigung des Verkehrs durch die Gemeinde darf nicht das Ziel sein. Oberstes Ziel: lebenswerte Gemeinde für Bewohner

So schlimm ist es nun auch nicht in Pfäffikon. Verkehr sickert immer nach. Druck beibehalten als einzige Lösung.

These 1: Pfäffikon besitzt ein verkehrsberuhigtes Zentrum und verkehrsberuhigte Quartiere

- Temporeduktion als erstrebenswert aufgrund der Lärmbelastung. Man müsste aber das ganze Dorf berücksichtigen und auch Bereiche mitdenken, in denen heute das Regime Tempo 60 gelte.

Temporeduktion auf Kantonsstrassen scheint in Zukunft denkbar (Umdenken Kanton) und ist weiter zu verfolgen.

Tempo 30 auf der Kantonsstrasse wäre für das ganze Dorf sehr erstrebenswert --> Lärmreduktion, Ende Dorf Wechsel auf 80, aber erst nach dem letzten Wohnhaus

Bringt neues Tumbelöenquartier mehr Quellverkehr und lässt eigentlich Kantonsstrasse nicht zu? Kann Kantonsstrasse überhaupt T30 sein. Hittnauerverkehr bereits vor dem Dorf abfangen (P+R). Druck auf die NSG ist andererseits auch hoch.

- Tempo 30. Man gewinne an Sicherheit und Lärmreduktion. Für Anwohner entstehen viele Vorteile. Was verliere man? Man müsse sich auch diese Frage stellen, es sei schwer abzusetzen. - Man denke nicht, dass es zu einer längeren Fahrtzeit führe.

Tempo nicht nur im Zentrum, sondern bis Ende Dorf, oder Wechsel auf 40 Ende Dorf, das wichtigste sollte die Lärmreduktion sein und die Sicherheit, die Temporeduktion würde dies erfüllen

Westtangente soll seine Funktion erfüllen können (wenn es sie nun schon gibt)

Einbahnverkehr weiter prüfen (Variante 2c), oder führt dies vielleicht sogar zu noch mehr Problemstellen (Verteilung statt Konzentration Verkehr)?

T30 von Dorfeingang bis Dorfausgang - das wäre das Ideal (Lärmschutz und Sicherheit)

These 1: Pfäffikon besitzt ein verkehrsberuhigtes Zentrum und verkehrsberuhigte Quartiere

Tempo 30 verzögert auch öffentlichen Verkehr und Rettungsdienste

teils verkehrsberuhigte Quartiere. Frage sollte die beiden Anliegen trennen

Wo müsste es vor allem beruhigt sein? Hochstrasse stark beruhigen, Palme-Kreisel bis Einfahrt Migros – 30er Zone wäre sinnvoll, evtl. erweitern bis Kreuzung Obermatt

Wie steht es mit Bereich hinter Bahnhof (Sophie Guyer)?
Bereich hinter Bahnhof müsste unbedingt integriert werden, man sollte Geschäfte nicht vergessen - es sollten Detailhändler gut erreichbar sein

nachts ist es in Pfäffikon eigentlich sehr ruhig

These 2a: Der motorisierte Individualverkehr wird siedlungsverträglich auf den bestehenden Hauptachsen durch Pfäffikon geführt.

Za ist gute These, aber wie geht das auf der Hochstrasse - und wie? Beispiele zeigen!

Wurden Überführungen für Fussgänger und Velos auch schon thematisiert?

Tempo runter! 'Strassencharakter' dorfverträglich gestalten. Auch optische Lösungen. Da lässt sich viel machen.

An die Mehrzweck-/ Begegnungstreifen muss man sich erst gewöhnen (was bringt der aktuell?)

Mehr Fussgänger / Velo wäre anzustreben; wir müssen da dran; mehr Platz haben wir einfach nicht; T30 nicht zu isoliert ansehen; kann nicht alles lösen

Energiewende und Energieplan sind auch zu beachten

grosses Problem Bahnschranke Russikerstrasse, Lösungsvarianten Unterführung, etc?

Fislisbach und Köniz zeigen es: mit Mut geht was

Variante 2c Überlegungen zu einer Westtangente fehlt.

These 2a: Der motorisierte Individualverkehr wird siedlungsverträglich auf den bestehenden Hauptachsen durch Pfäffikon geführt.

unkonventionelles Denken braucht es und dann mit Mut; die Angrenzenden nicht vergessen (keine LS-Kanäle bauen)

T30 von Eingang bis Ausgang; dran bleiben

MIV so schwerfällig machen, dass man sich z.B. zu Fahrgemeinschaften zusammenschliesst, Umstieg auf Velo oder öV.

T30 auf Usterstrasse und beim Chileplatz!!

- Wäre diese Variante ein genug grosser Wurf, um die Ziele zu erreichen, die man sich erwünscht. Man müsste hinbringen, dass weniger Verkehr über die Hauptachse. Allerdings sei dies schwierig.

- Man könne bei dieser Variante punktuelle Massnahmen ergreifen. Auch zeitnah. Diese Variante schliesse nicht aus, dass man auch später vielleicht eine andere Variante umsetze. Lärmtechnisch und Sicherheitstechnisch seien da schnell Verbesserungen mög

Frage, was ist die räumliche Definition des Zentrums?

bisherige T30 Erfahrungen zeigen dass es so weiter gehen könnte, ergänzen, Belagstechnisch an Lärmschutz arbeiten; weitere kleine Schritte; T30 bei Kirche etc.

es braucht Mut zu 2b-Lösung (die jungen dazu einbeziehen)! Das Land in 2b nicht verlieren; jetzt Freiraum! nicht Chance vergeben und im Zentrum 'basteln'

These 2a: Der motorisierte Individualverkehr wird siedlungsverträglich auf den bestehenden Hauptachsen durch Pfäffikon geführt.

Wenn 2b dann mit einer sehr guten Lärmschutzmassnahme und Unter-/Oberführungen

Teilweise sind Bauten an lärmbelasteten Strassen bereits mit Lärmschutzaufgaben gebaut worden.

Westtangente umsetzen/ weiter ausbauen. Verkehr kann um Dorfzentrum geführt werden.

Es fragt sich, wie das siedlungsverträglich gemacht werden kann. Temporeduktion und Velos auf die Strasse sind wohl das einzige. Aber immerhin, das würde schon was bringen.

Nein

nein, empfinden das nicht so als Anwohner der Hauptachse. LKWs donnern durch das Wohn- und Schlafzimmer

Bahnhofstrasse Beruhigung gewünscht, vor allem auch durch Lärm

Schwierig sich eindeutig zu positionieren, da sehr komplexe Situation, das ist auch Dilemma der letzten 50 Jahre weil alles Vor- und Nachteile mit bringt

These 2b: Der motorisierte Individualverkehr wird siedlungsverträglich auf neuen Hauptverkehrsachsen durch Pfäffikon geführt.

- Was bringe diese Verbesserung? Wenn Strasse einfach weiter oben durchführe.

Ganzer Tunnel? Grundwasser?

Querungen / Optische Trennung; auch jetzt mit Bahn (ebenerdig wenigstens querbar); was macht halbtief daran?

Querverbindungen werden gekappt; Einschnitt!

Optimierung West-Tangente als Potenzial

Was ist der Nutzen: - Es gehöre auch eine Unterführung beim Rössli dazu. Wenn Verkehr schneller durch Pfäffikon soll, dann komme man nicht um eine neue Strasse rum.

Eine Tieflage müsste siedlungsverträglich sein (Tunnellösung, Überdeckung), keine zusätzliche Zäsur der Gemeinde verursachen

Eigentlich nur eine neue Achse und zwar die Zelglistrasse, Der Kritische Teil sei die Verlängerung der Zelglistrasse,

Perspektive auf 10 Jahre auch wichtig. Man soll das eine tun, das andere aber nicht lassen. Massnahmen umsetzen und zetgliech auch zukünftige Entwicklungen berücksichtigen. Auch wenn ZUkunft unbekannt, müsse man bereits heute Massnahmen umsetzen

These 2b: Der motorisierte Individualverkehr wird siedlungsverträglich auf neuen Hauptverkehrsachsen durch Pfäffikon geführt.

Nord-Süd-Trennung sehr heikel;

Bahnlinie und Autoverkehrsachsen sollten parallel bezüglich Lärmschutz- und Beruhigungsmassnahmen betrachtet werden.

Verspricht grösste Chance für das Zentrum ("Ausweitung Seestrasse"), verursacht aber Probleme an anderer Stelle (umstritten)

schneller Durchfahrbarkeit führt schnell zu Mehrverkehr aus anderen Achsen

-Thema Lärmschutz wichtig bei dieser Variante. Tieferlegung habe noch stärkere trennende Wirkung. Es sei ein Regel, dessen müsse man sich bewusst sein. Tempo 30 werde je länger je mehr ein Thema beim Kanton Zürich.

Bei Variante 2b ist der Verkehr immer noch im Zentrum, einfach leicht verschoben. Mit dem gewaltigen Einschnitt im Dorf müssen dann alle leben. Von einer Umfahrung kann in keiner Weise gesprochen werden.

Variante zwingend weiter denken; wird Trennung wirklich grösser; Blaulicht-Organisationen!

Eher 2a oder 2b: wenn nicht brauchbar machbar mit 2b, dann 2a; moderate Ausbauten; halb/halb-Haltung in der Gruppe, gespalten

2b erst weiterdenken, wenn alles an 2a ausgeschöpft ist (in Etappen denken)

These 2b: Der motorisierte Individualverkehr wird siedlungsverträglich auf neuen Hauptverkehrsachsen durch Pfäffikon geführt.

Zelglistrasse löst keine/wenig Probleme, aber viele zusätzliche Herausforderungen

Bahnlinie und Strasse gemeinsam tiefer legen. Querung für Fussgänger/ Fahrrad ebenerdig.

Bei Umfahrungsmöglichkeit, würde diese dann auch genutzt werden? Oder fährt Durchgansverkehr trotzdem dann auf Hauptachsen wie gewohnt?

Bezüglich der Rettungskräfte gibt es andere Lösungen. Diese Frage sollte von der Variantendiskussion entkoppelt werden.

Wäre wünschenswert vor allem, wenn Huber und Suhner Areal noch stärker als Wohnsiedlung ausgebaut wird. Wie beteilig sich der Kanton an den Kosten dieser Variante?

Die perfekte Lösung, sehr schwierig zu finden

Bahnlinie in Tunnel.

Umsetzung Zelglistrasse – würde zu Zerschneidung des Dorfs führen, alles was nördlich ist Untertunnelung sehr unrealistisch

Bitte nicht alles verbauen und asphaltieren ...Sophie Guyer Wiese soll als Begegnungsort von verschiedenen Anspruchsgruppen beibehalten werden

These 2b: Der motorisierte Individualverkehr wird siedlungsverträglich auf neuen Hauptverkehrsachsen durch Pfäffikon geführt.

Flexible Umleitung, damit Verkehrsfluss besser verteilt wird, temporär am einen Ort und dann wieder wechseln, damit sich Belastung verteilt

Verkehr wird verlagert, vielleicht am einen Ort entspannt sich Situation – beim anderen Ort nimmt Verkehr zu – Achtung Falle – wie könnte man Verkehr allenfalls verringern?

Ist wünschenswert, insbesondere falls das Huber&Suhner Areal mit mehr Wohnungen bebaut und wenig / überhaupt keinem Garagenplatz-Angebot vermietet wird (Zwang zu öV-Benutzung), zumindest Temporeduktion der Hoch-/Kempttal- und Usterstrasse verlangt.