

MOBILITÄTSKONZEPT PFÄFFIKON ZH | Massnahmenübersicht

STRUKTURIERUNG VERKEHRSNETZ, VERKEHRSLENKUNG

A1 Vorstudie Westtangente

Die im kantonalen Richtplan eingetragene Westtangente wird mittels Vorstudie (Machbarkeitsstudie) geprüft. Darin werden Lösungsvorschläge aufgezeigt, wie die Westtangente realisiert werden könnte und welche Auswirkungen diese auf die Schutzgebiete und das übrige Strassennetz haben.

A2 Abtausch Kantonsstrasse Bahnhofstrasse

Die Strassenräume des Zentrumsgebiets zwischen Bahnhof und Hochstrasse sollen gemäss Räumlichem Entwicklungskonzept (REK) aufgewertet und als Teil des öffentlichen Raumes gestärkt werden. Die Bahnhofstrasse soll verkehrsberuhigt und gestalterisch aufgewertet werden (siehe Massnahme A5). Um dafür mehr Gestaltungsspielraum zu erhalten, soll die Bahnhofstrasse von der kantonalen Nebenstrasse zu einer Gemeindestrasse abklassiert werden.

A3 Vorstudie Unterführung Tunnelstrasse

Die Unterführung Tunnelstrasse ist die einzige potentielle niveaufreie Bahnquerung in Pfäffikon, welche für den Öffentlichen Busverkehr an der richtigen Lage ist. Auch für Ambulanz und Feuerwehr innerhalb von Pfäffikon ist diese Bahnquerung an geeigneter Lage. Mit einer Vorstudie soll die Machbarkeit einer Unterführung Tunnelstrasse detailliert geprüft werden.

FUSS- UND VELOVERKEHR

C1 Verbesserung Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen am Bahnhof und am See

Bei den öffentlichen Veloabstellanlagen beidseitig des Bahnhofs sowie am See wird periodisch das Angebot und die Nachfrage überprüft und nachfrageorientiert ausgebaut.

C2 Beseitigung von Schwachstellen im kantonalen Fuss- und Veloverkehrsnetz

Auf und entlang bestehenden Kantonsstrassen werden in Federführung des Kantons Zürich und in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Verkehrsaufkommen sichere Fuss- und Veloinfrastrukturen zur Verfügung gestellt.

C3 Veloinfrastruktur Auslikon Sonnenstrasse

Die Sonnenstrasse in Auslikon ist als Hauptverbindung Teil des kantonalen Velonetzes Alltag. Diese Achse parallel und abseits der stark befahrenen Pfäffikerstrasse soll die primäre Achse für den Veloverkehr innerhalb und durch Auslikon sein.

C4 Veloinfrastruktur Böndlerweg

Der Böndlerweg bietet für die Wohnquartiere oberhalb des Bahnhofs eine direkte Anbindung an den Bahnhof und Bushof. Die Verbindung ist heute zu schmal für das sichere Führen von Fuss- und Veloverkehr. Zwischen der Zelglistrasse und der Böndlerstrasse wird entlang des Böndlerwegs eine neue Veloverbindung getrennt vom Fussverkehr erstellt.

C5 Signalisationsanpassungen Zentrum

Die Veloführung im Zentrumsgebiet von Pfäffikon ZH wird bezüglich durchgängiger Wegführung, Befahrbarkeit in Gegenrichtung und Erkennbarkeit überprüft. Bei Bedarf werden Signalisationen und Markierungen angepasst.

C6 Zweite Unter-/Überführung Bahnhof

Mit den Fahrgastzunahmen verkehrt die S-Bahn in Zukunft vermehrt mit längeren Zügen. Beim Bahnhof Pfäffikon mit einer Personenunterführung führt dies zu längeren Fusswegen. Mit der Neugestaltung des Bushofes (Massnahme D3) werden die Umsteigewege mit einer Personenunterführung teilweise länger. Eine zweite Personenunter- oder -überführung soll die Umsteigewege verkürzen und die Erschliessungswirkung des Bahnhofs dank direkterer Fusswegen von/zu den Perrons verbessern.

C7 Aufwertung Fussverkehrsführung Rappengasse

Für die Rappengasse wird eine gestalterische Aufwertung vor allem für den Fussverkehr geplant. Als Bestandteil des Zielbildes für das Zentrumsgebiet ist für die Rappengasse eine Temporeduktion vorgesehen (Tempo 30 / Begegnungszone).

C8 Erstellung Fussverkehrsführung Höhenstrasse

C9 Erstellung Fussverkehrsführung Hermatswilerstrasse

C10 Erstellung Fussverkehrsführung Auslikon – Ober Balm

C11 Erstellung Fussverkehrsführung Ober Balm

C12 Optimierung Veloführung Tumbelen- / Pilatusstrasse

ÖFFENTLICHER VERKEHR

D1 Angebotserweiterungen ÖV

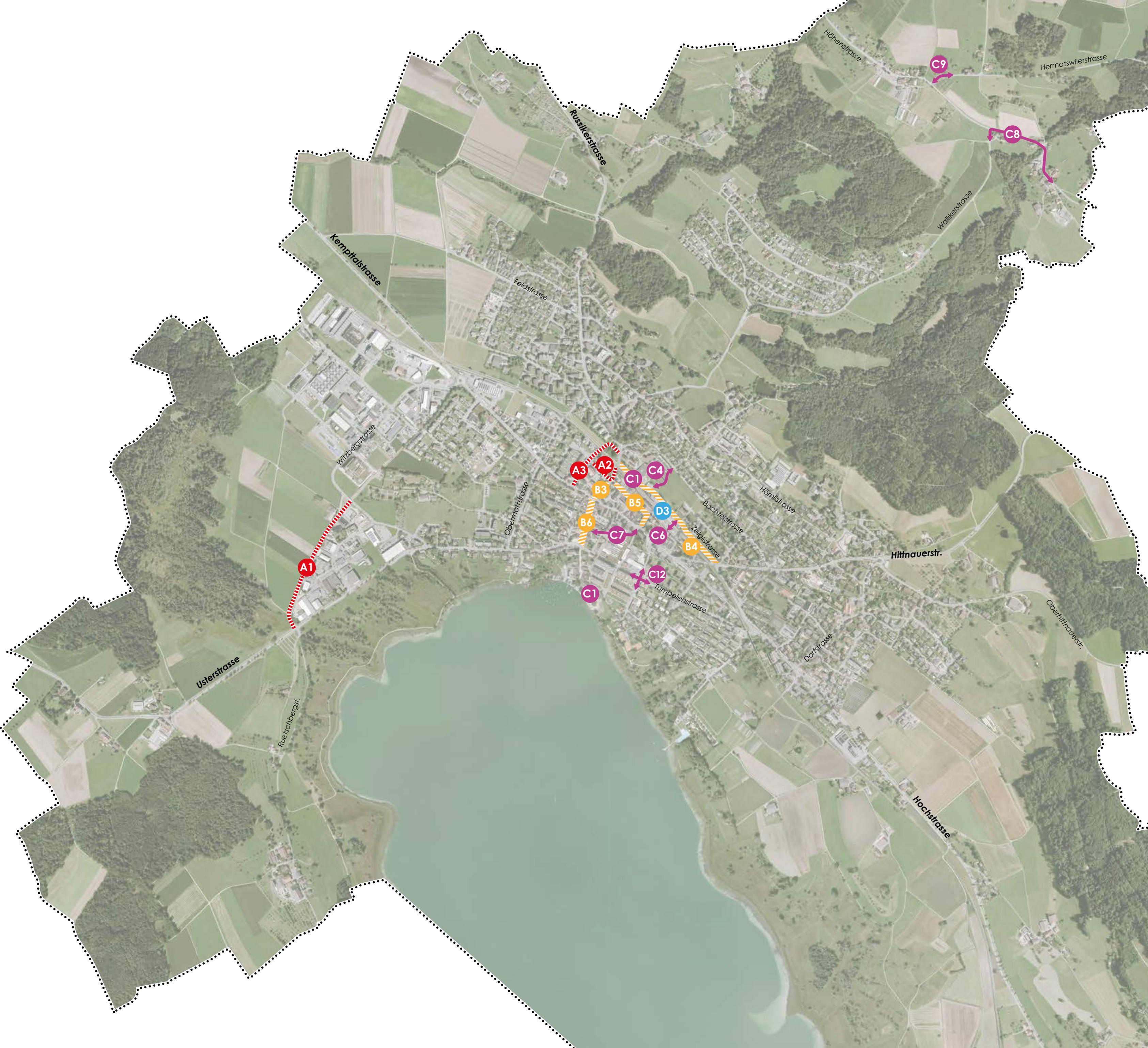
Die Gemeinde setzt sich für einen Erhalt und Ausbau des S-Bahn-Angebotes ein. Ein attraktives regionales Busystem wird unterstützt und das ÖV-Angebot einhergehend mit der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung verbessert. Ausbauten im regionalen Netz werden mitgefragt, Angebot und Nachfrage in der Region werden in Zusammenarbeit mit dem ZVV und den Nachbarsgemeinden periodisch überprüft.

D2 Ausstattung der ÖV-Haltestellen

Zu den ÖV-Haltestellen werden direkte und attraktive Zugänge ermöglicht. Die Haltestellen werden nach dem Prinzip der Verhältnismässigkeit ausgestattet (geschützte Wartebereiche, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und priorisierte BehiG-Ausbauten, sichere Strassenquerungen).

D3 Neugestaltung Bushof am Bahnhof

Der Bushof am Bahnhof Pfäffikon muss ausgebaut werden. Mit dem neuen Bushof werden 7 Haltekanten (statt heute 4 plus Provisorium) angeboten, die den Anforderungen gemäss BehiG entsprechen.



NACHHALTIGE MOBILITÄT

E1 Prüfung neue Standorte für E-Ladestationen

Im Sinne der E-Mobilität werden weitere mögliche Standorte für öffentlich nutzbare E-Ladestationen geprüft. Bei Bauvorhaben sollen bedarfsgerechte Anschlüsse für E-Ladevorgänge erstellt werden.

E2 Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei Verkehrserzeugern

Die Gemeinde fördert das Mobilitätsmanagement bei bestehenden und zukünftigen Verkehrserzeugern mit verschiedenen Massnahmen, die in ein Programm gefasst werden. Ziel ist es, das Verkehrsaufkommen möglichst effizient sowie umwelt- und sozialverträglich abzuwickeln.

GESTALTETER STRASSENRAUM, VERKEHRSBERUHIGUNG UND SICHERHEIT

B1 Umsetzung Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime

Auf Gemeinde- und Kantonsstrassen wird eine möglichst siedlungsverträgliche Verkehrsführung angestrebt. Ein Schlüsselfaktor dabei sind die gefahrenen Geschwindigkeiten. Im Rahmen der Strassensanierungsprogramme setzen die Strasseneigentümer das Konzept Temporegime Zielbild 2040 schriftlich um.

B2 Parkraumkonzept / Parkplatzverordnung

Das kommunale Parkraumkonzept wurde 2018 erarbeitet, hat den Schwerpunkt bei der Inventarisierung der Ist-Situation und beschreibt mögliche Handlungsfelder. Im nächsten Schritt sollen die bisherigen Handlungsgrundlagen zum Parkieren hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den städtebaulichen und verkehrsplanerischen Zielsetzungen der Gemeinde überprüft werden.

B3 Vorprojekt Frohwiesstrasse

Die Frohwiesstrasse liegt zwischen der bestehenden Begegnungszone Seestrasse und der Bahnhofstrasse und ist damit eine wichtige Verbindung innerhalb des Zentrumsgebiets. Sie ist Teil der geplanten Begegnungszone rund um die Bahnhofstrasse. Zur Verbesserung der Führung des Fuss- und Veloverkehrs soll der Strassenraum der Frohwiesstrasse aufgewertet werden.

B4 Vorprojekt Zelglistrasse (Bereich Bahnhof)

Zurzeit wird der Bushof am Bahnhof neugestaltet und hindernisfrei ausgebaut. Es wird geprüft, ob die Strassenführung der Zelglistrasse im Bereich des Bahnhofs neu zu organisieren ist.

B5 Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse soll in Zukunft Teil der Begegnungszone Zentrumsgebiet vom Bahnhof bis zum See sein. Mit der Umlegung der kantonalen Nebenstrasse von der Bahnhofstrasse auf die Turmstrasse – Tunnelstrasse (Massnahme A2) wird für die Umsetzung der nötige Gestaltungsspielraum geschaffen.

Für den öffentlichen Raum rund um die Bahnhofstrasse soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept entwickelt werden.

B6 Fussgängerzone Seestrasse

Der nördliche Abschnitt der Seestrasse wird als Fussgängerzone signalisiert und gestaltet. Der Abschnitt zwischen Hochstrasse und Rappengasse wird befreit vom motorisierten Verkehr und frei von Parkplätzen.