



Gemeinde **Pfäffikon ZH**

Verkehrsplanung
Raumentwicklung
Beratung
Analysen
Konzepte



Atelier CORSO

Mobilitätskonzept Pfäffikon ZH



Bericht Entwurf:
Stand zuhanden öffentlicher Vernehmlassung
Zürich, 14. August 2025

Mobilitätskonzept Pfäffikon ZH

Bericht Entwurf: Stand zuhanden öffentlicher Vernehmlassung

14. August 2025

1241.436_Pfäffikon_ZH_MK_Bericht_250814.docx

Auftraggeber

Gemeinde Pfäffikon ZH

Ressort Bau und Umwelt

Fabian Stolz Tel: 044 952 51 52

Hochstrasse 1 fabian.stolz@pfaeffikon.ch

CH – 8330 Pfäffikon www.pfaeffikon.ch

Auftragnehmer

Verkehrsplanung (Federführung):

mrs partner ag Tel: 044 245 46 00

Colin Grojer Tel: 044 245 46 15

Simon Seger Tel: 044 245 46 16

Birmensdorferstrasse 55 simon.seger@mrspartner.ch

CH-8004 Zürich www.mrspartner.ch

Städtebau:

Atelier CORSO GmbH Tel: 044 245 46 09

Roman Hanimann Tel: 044 245 46 10

Birmensdorferstrasse 55 hanimann@ateliercorso.ch

CH-8004 Zürich www.ateliercorso.ch

Inhalt

1. Ausgangslage	1
1.1. Einleitung	1
1.2. Vorgeschichte Entlastung Ortsdurchfahrt Pfäffikon	1
1.3. Aufgabenstellung	2
1.4. Grundlagen	3
1.4.1. Leitbild und Legislaturziele Gemeinderat	3
2. Planerische Vorgaben.....	4
2.1. Kantonale Vorgaben	4
2.1.1. Kantonaler Richtplan.....	4
2.2. Regionale Planungen.....	6
2.2.1. Regionaler Richtplan Oberland.....	6
2.2.2. Agglomerationsprogramm 5. Generation.....	8
2.2.3. Projekt Mobilität und Umwelt Pfäffikersee	9
2.3. Kommunale Planungen	9
2.3.1. Räumliches Entwicklungskonzept.....	9
3. Situationsanalyse	11
3.1. Fuss- und Veloverkehr	11
3.1.1. Verkehrsnetz Fuss- und Veloverkehr.....	11
3.1.2. Infrastruktur Velonetz	12
3.1.3. Veloparkierung	14
3.2. Öffentlicher Verkehr (ÖV).....	15
3.2.1. Verkehrsnetz öffentlicher Verkehr	15
3.2.2. Ein- und Aussteigerbilanzen Buslinien	17
3.2.3. Infrastruktur Bushaltestellen.....	18
3.2.4. Bahn-Ausbauabschnitt 2035	19
3.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	20
3.3.1. Bestehendes Verkehrsnetz motorisierter Individualverkehr (MIV)	20
3.3.2. Verkehrsbelastung Strassennetz.....	21
3.3.3. Verkehrsprognose 2040.....	22
3.3.4. Unfallstatistik	24
3.3.5. Geschwindigkeitsregime	26
3.3.6. Lärmbelastung	27
3.3.7. Parkierung MIV	28
4. Erkenntnisse und Empfehlungen Bahnunterführungen	29
4.1. Variantenübersicht und Variantenbewertung	29
4.2. Bahnunterführung Tunnelstrasse	31

4.2.1. Unterführung Tunnelstrasse Variante «T20»	31
4.2.2. Unterführung Tunnelstrasse Variante «T40»	34
4.2.3. Ausbau Personenunterführung für Fuss- und Veloverkehr	37
4.3. Bahnunterführung Hittnauerstrasse	38
4.4. Bahnunterführung Matten (Kempttalstrasse)	39
4.4.1. UF Matten mit ÖV (Anschluss verlängerte Zelglistr. für ÖV)	39
4.4.2. Variante Unterführung Matten ohne ÖV	40
5. Analyseergebnisse nach Handlungsfelder	41
6. Zielsetzungen	43
7. Zielbild	45
7.1. Zielbild Zentrumsgebiet 2040	45
7.2. Zielbild Geschwindigkeitsregime 2040	47
8. Netzkonzepte	49
8.1. Netzkonzept Fussverkehr	49
8.2. Netzkonzept Veloverkehr	52
8.3. Netzkonzept ÖV	55
8.4. Netzkonzept MIV	57
9. Massnahmen	59
9.1. Übersicht	59
9.2. Massnahmenblätter	61
10. Abbildungsverzeichnis	109
11. Anhang	112
Karten im Format A3	112
Übersichtskarte bestehende kantonale, regionale und kommunale Richtplaneinträge sowie Schweizmobil-Routen im Fuss- und Velowegnetz	113
Verkehrsbelastung MIV (DWV GVM-ZH 2019)	114
Verkehrsbelastung MIV (Strategieprognose 2040, DWV aus GVM-ZH, Stand 27.05.2025)	115
Unfallkarte A3	116
Übersicht Parkierungsanlagen A3	117
Zielbild 2040 für das Zentrumsgebiet Pfäffikon	118
Konzeptplan Geschwindigkeitsregime Zielbild 2040	119
Netzkonzept Fussverkehr	120
Netzkonzept Veloverkehr	121
Netzkonzept ÖV	122
Netzkonzept MIV	123
Dokumentation Vorgesichte: Bericht «Weiteres Vorgehen EOP, mit Fokus auf Verlängerung Zelglistrasse und Westtangente», 18.12.2024	124

Abkürzungen

ASP	Abendspitzenstunde
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Mo-So)
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Mo-Fr)
EOP	Entlastung Ortsdurchfahrt Pfäffikon
FV	Fussverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell
GVM-ZH	Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich
MIV	motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitzenstunde
ÖV	öffentlicher Verkehr
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
VV	Veloverkehr

1. Ausgangslage

1.1. Einleitung

Die Gemeinde Pfäffikon ist landschaftlich reizvoll am Pfäffikersee gelegen, weist wertvolle Naherholungs- und Naturschutzgebiete auf und verfügt neben einem erhaltenen historischen Ortskern auch über eine funktionierende Versorgungsstruktur, attraktive Wohngebiete und aktive Gewerbe- und Industriebetriebe. Die nahegelegenen regionalen Zentren Wetzikon und Uster, die Städte Zürich und Winterthur sowie der Flughafen sind mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln gut erreichbar. Die Verkehrsbelastung der Hauptverkehrsstrassen durch das Zentrumsgebiet (Kempttalstrasse, Hochstrasse und Usterstrasse), die regelmässig geschlossenen Bahnschranken und der Umgang mit den Strassenräumen zur Entlastung des Ortszentrums sind seit Jahrzehnten ein stark diskutiertes Thema. Zuletzt hat die Initiative «Unterführung Tunnelstrasse» für kontroverse Diskussionen gesorgt. Auch wenn die Initiative an der Gemeindeversammlung im Sommer 2023 knapp abgelehnt worden ist, bleiben die geschlossenen Barrieren und die seit den 1960er-Jahren erstellten Planungen für eine Entlastung der Ortsdurchfahrt virulent.

Die Gemeinde Pfäffikon ZH hat in einem räumlichen Entwicklungskonzept (REK, 2021) die wichtigsten Entwicklungsabsichten für die nächsten Jahre festgelegt. Darin sind auch für die Mobilität wichtige Leitthemen und Ziele festgelegt, welche nun konkretisiert und priorisiert werden sollen. Das Mobilitätskonzept soll für die Umsetzung der notwendigen Massnahmen im Bereich Mobilität die Grundlage bilden.

1.2. Vorgeschichte Entlastung Ortsdurchfahrt Pfäffikon

Seit den 1950er-Jahren werden zur Entlastung Ortsdurchfahrt Pfäffikon (EOP) unterschiedliche Varianten geprüft. Seit 1987 stand eine Entlastungsstrasse entlang der Bahnlinie sowie die Aufhebung von sieben Niveauübergängen im Vordergrund. Am 21. Juni 1987 lehnte die Stimmbevölkerung drei dafür notwendige Kreditanträge ab. Mit dem Verkehrskonzept+ kamen 1999 Überlegungen zu einer Unterführung Tunnelstrasse hinzu und als vorläufiger Ersatz der Westtangente fungierte die Verbindungsstrasse zwischen den Industriequartieren Schanz und Witzberg. Seit 2007 wurde die «Westtangente» wieder vertieft geprüft.

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt ist im aktuellen kantonalen Richtplan eine neue Strassenverbindung in Ost-West-Richtung mit den zwei Elementen «Westtangente» und «Verlängerung Zelglistrasse» entlang des SBB-Trassees eingetragen. Im Dokument «Weiteres Vorgehen EOP» (siehe Anhang ab Seite 113) werden die wichtigsten Eckpunkte der letzten Jahre zu den beiden Teilprojekten «Verlängerung Zelglistrasse» und «Westtangente» aufgearbeitet.

Im letzten Kapitel wird darin eine Empfehlung des Projektausschusses des Gemeinderates für das weitere Vorgehen «Verlängerung Zelglistrasse» sowie «Westtangente» zuhanden des sich in Erarbeitung befindenden Mobilitätskonzepts abgegeben.

1.3. Aufgabenstellung

Im Pflichtenheft vom 3. Januar 2024 ist die Aufgabenstellung und die erwarteten Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes beschrieben. Ziel ist es, dass bis im Sommer 2025 mit dem Mobilitätskonzept ein **Zielbild für die verkehrliche Entwicklung der Gemeinde mit Zeithorizont 2040** vorliegt, welches mit dem Kanton Zürich abgestimmt ist. Zudem soll das Mobilitätskonzept auch eine Umsetzungsstrategie beinhalten, damit der Gemeindeversammlung konkrete kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen vorgeschlagen, aber auch Massnahmen vor dem Hintergrund der finanziellen und personellen Möglichkeiten priorisiert oder begründet verworfen werden können.

Fragestellungen

Aufbauend auf dem räumlichen Entwicklungskonzept (REK) soll für die Gemeinde Pfäffikon ZH ein Zielbild für die verkehrliche Entwicklung der Gemeinde mit Zeithorizont 2040 erarbeitet werden. Dabei sollen neben dem MIV, auch der ÖV und der Fuss- und Veloverkehr inkl. ruhender Verkehr berücksichtigt werden sowie Möglichkeiten zur Aufwertung der Strassenräume als Lebensräume, stadtklimatische Massnahmen oder die städtebauliche Eingliederung. Neben diesen Aspekten ist auch das sich verändernde Mobilitätsverhalten und die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung einzubeziehen (bspw. ältere Bevölkerung und Kinder). Neben den Themenfeldern aus dem REK (siehe dazu Kap. 2.3.1) soll das Mobilitätskonzept der Gemeinde insbesondere auf folgende gegenwärtige Herausforderungen der Gemeinde eine Antwort geben:

- Wie kann das gesamte Verkehrsregime aufgrund der Vorgaben aus dem REK aussehen?
- Wie soll es mit dem Trassee entlang der S-Bahnlinie konkret weitergehen?
- Welche Chancen und Risiken bietet eine West-Tangente?
- Welche Funktion soll die Usterstrasse langfristig übernehmen?
- Braucht es eine oder mehrere Unterführungen und wenn ja wo?
- Wo ist welches Geschwindigkeitsregime sinnvoll?
- Braucht es eine zweite Personenunterführung beim Bahnhof?
- Prüfung der zentralen Verkehrsknotenpunkte (Hittnauer-/Zelglistrasse, Russiker-/Zelglistrasse, Frohwies-/Bahnhof-/Turmstrasse, Kempttal-/Tunnelstrasse)

Perimeter:

Der Bearbeitungsperimeter für das Mobilitätskonzept erstreckt sich über das gesamte Gemeindegebiet. Neben dem Ort Pfäffikon gehören die Weiler Hermatswil, Auslikon, Balm, Faichrüti, Ravensbüel, Rick, Ruetschberg, Sulzberg und Wallikon zum Bearbeitungsgebiet und sollen in den Konzeptplänen flächendeckend dargestellt werden.

1.4. Grundlagen

Für die Bearbeitung des Auftrages werden insbesondere folgende Grundlagen berücksichtigt:

- Leitbild und Legislaturziele Gemeinderat Amtsduer 2022 bis 2026 (siehe Kapitel 1.4.1)
- Räumliches Entwicklungskonzept (REK), Gemeinde Pfäffikon ZH, 9. Dezember 2021
- Dokumentation Vorgeschichte: Bericht «Weiteres Vorgehen EOP, mit Fokus auf Verlängerung Zelglistrasse und Westtangente», 18.12.2024 (siehe Anhang ab Seite 113)
- Konzept Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, Volkswirtschaftsdirektion Amt für Verkehr AFV, Abteilung Gesamtverkehr, 20. August 2019
- Verkehrsrichtplan Gemeinde Pfäffikon, 25. September 2002
- Masterplan Zentrumsentwicklung, Gemeinde Pfäffikon, 28. Mai 2013
- Parkraumkonzept, Analyse Parkraumangebot Gemeinde Pfäffikon ZH, 31. Oktober 2018
- Verkehrsuntersuchung Auswirkungen durch niveaufreie Bahnquerungen Kempttalstrasse / Russikerstrasse, SNZ Ingenieure und Planer AG, 22. September 2023
- Pfäffikon Kantonsstrassen, Kurzgutachten Verkehr Temporeduktion T30, Tiefbauamt Kanton Zürich, 23.11.2023
- Neugestaltung Bushof, Gemeinde Pfäffikon ZH, laufender Prozess, Stand Überarbeitung Vorprojekt
- Generationenpark «Sophie Guyer», Gemeinde Pfäffikon ZH, laufender Prozess
- Sanierung Usterstrasse, Baudirektion Tiefbauamt Kanton Zürich, Ausbau ab 2025 / 2026
- Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland, 5. Generation, 31. März 2025
- Regionaler Richtplan Oberland, RZO, 29. Juni 2022
- Richtplan Kanton Zürich (Bericht und Karte), 6. Februar 2023

1.4.1. Leitbild und Legislaturziele Gemeinderat

Das Leitbild des Gemeinderats wurde mit folgenden Legislaturzielen 2022-2026 konkretisiert:

- Ortszentrum vom Individualverkehr entlasten und den Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen konzentrieren
- Verkehrssicherheit auf stark belasteten Staatsstrassen-Kreuzungen unter Einbezug der Anspruchsgruppen verbessern, Kanton zum Handeln auffordern
- ÖV: Infrastruktur und Verbindungen gemäss der Entwicklung und im Rahmen der kommunalen Möglichkeiten verbessern.
- Attraktive Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr schaffen, schrittweise Umsetzung von Massnahmen

2. Planerische Vorgaben

Nachfolgend werden für die Gemeinde Pfäffikon ZH relevante Inhalte aus den verschiedenen kantonalen, regionalen und kommunalen Planungsinstrumenten aufgezeigt.

2.1. Kantonale Vorgaben

2.1.1. Kantonaler Richtplan

In Bezug auf das übergeordnete Strassennetz ist die Zelglistrasse (mit Verlängerung bis Kempttalstrasse) als geplante Hauptverkehrsstrasse definiert. Zwischen Witzbergstrasse und Usterstrasse ist die Westtangente als geplante Hauptverkehrsstrasse eingetragen. Dementsprechend sind die bestehenden Hauptachsen Hochstrasse/Kempttalstrasse und Usterstrasse/Tumbelenstrasse/Pilatusstrasse für Abklassierungen vorgesehen, wenn die neuen Verkehrsachsen ihre Funktion als Hauptverkehrsstrassen übernehmen. Im Westen von Pfäffikon ZH ist zwischen der Kempttalstrasse und den Bahngleisen ein Güterumschlag geplant (Ersatzstandort, falls Standort Wetzikon nicht möglich).

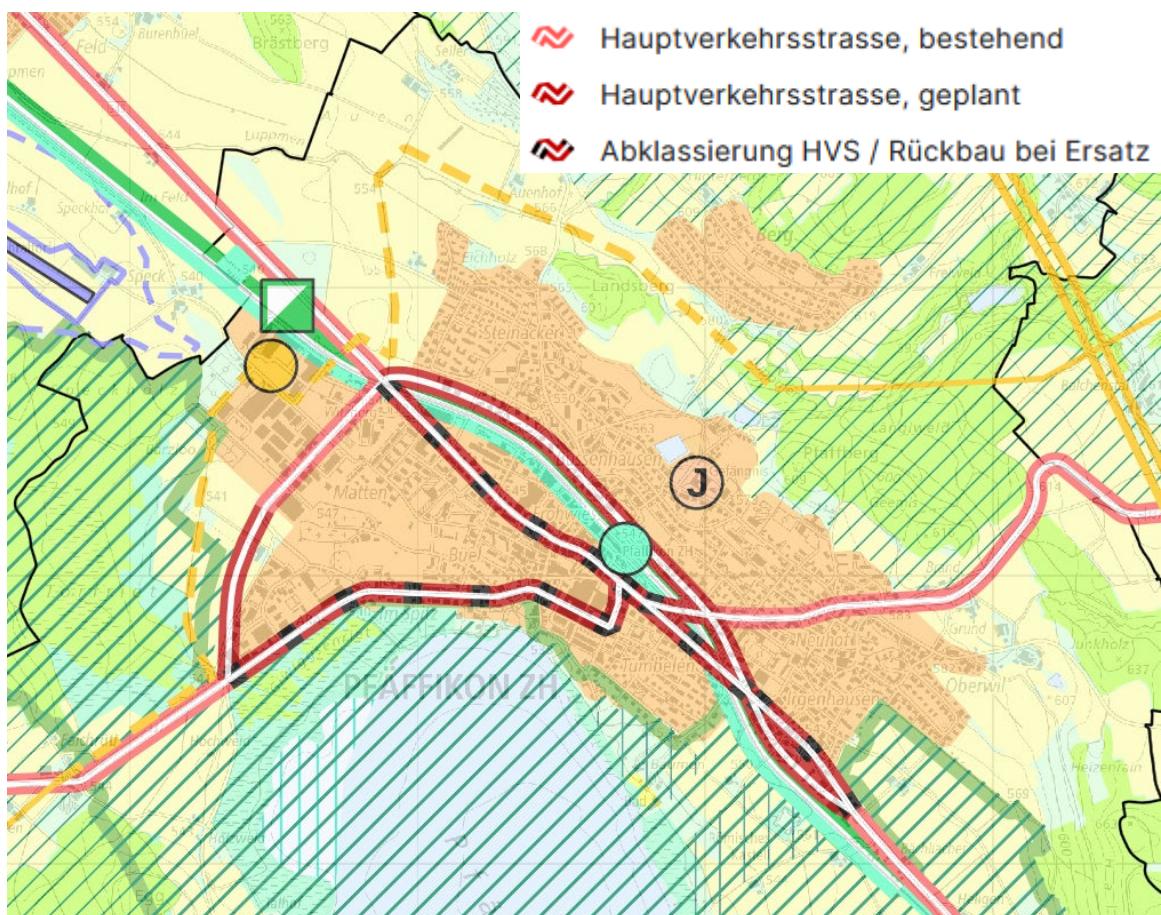


Abbildung 1: Ausschnitt kantonaler Richtplan, Stand 11.3.2024 (Quelle: Geoportal Kanton Zürich, geo.zh.ch)

Einschätzung Kanton (Amt für Mobilität) zu Einträgen Kantonaler Richtplan und Optimierung Straßenraum

Die Haltung des Amts für Mobilität des Kantons zu den Einträgen im Kantonalen Richtplan wurde der Gemeinde mit Schreiben und zugehörigem Faktenblatt «Pfäffikon – Eckpunkte Richtplaneinträge, weitere Stossrichtungen Verkehr» vom 2. Dezember 2021 folgendermassen mitgeteilt:

- **Streichung** Eintrag Nr. 28 **Ortsdurchfahrt Pfäffikon**, Hauptverkehrsstrasse (gesamter Eintrag inkl. Abklassierung und Begleitmassnahmen).
Begründung: Lärmschutz verunmöglicht eine vernünftige städtebauliche und siedlungsverträgliche Integration der verlängerten Zelglistrasse. Machbarkeit ist nicht gegeben.
Bemerkung: Gemeinde Pfäffikon interessiert sich bei einer Streichung für die kantonale Landreserve und möchte diese allenfalls als ÖV-Trasse in Koordination mit dem Fuss- und Veloverkehr nutzen. Angestrebgt wird ein Vorkaufsrecht für die Gemeinde auf diese kantonale Landreserve im Falle einer Streichung des Richtplaneintrags.
Verantwortlich: Antrag Richtplanänderung durch AFM Kanton Zürich
- **Streichung** Eintrag Nr. 29 **Westtangente Pfäffikon**, Hauptverkehrsstrasse (gesamter Eintrag inkl. Abklassierungen).
Begründung: Das Projekt Westtangente tangiert mehrere Schutzperimeter. U.a. Naturschutzzone I gemäss Verordnung zum Schutz des Pfäffikerseegebietes. Die Fläche ist auch im Bundesinventar der Hoch- und Übergangsmoore von nationaler Bedeutung, Objekt Nr. 102 verzeichnet (Hochmoorurnfeld). Verkehrlich macht die Westtangente insbesondere mit RP-Eintrag Nr. 28 Sinn. Eine Attraktivierung dieser Verbindung ohne Verlängerung der Zelglistrasse führt jedoch zu ungewollten Mehrbelastungen auf Hoch-/Kempttalstrasse (Ortsdurchfahrt). Das heutige Strassenangebot im Industriegebiet ist grundsätzlich ausreichend.
Verantwortlich: Antrag Richtplanänderung durch AFM Kanton Zürich
- **Siedlungsverträgliche Gestaltung Hoch-/Kemptalstrasse.**
Begründung: Mit der Streichung RP-Eintrag Nr. 28 verbleibt der Verkehr auf der heutigen Ortsdurchfahrt. Insbesondere im Zentrumsbereich der Hoch-/Kemptalstrasse besteht das Bedürfnis nach einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs mit reduzierten Geschwindigkeiten.
Verantwortlich: TBA Kanton Zürich in Zusammenarbeit mit Gemeinde
- **Niveaufreie Bahnquerung** (anstelle Bahnübergang).
Begründung: Die Trennwirkung durch das Bahntrassée und die barrierengeschützten Gleisquerungen ist hoch. Mindestens eine Unterführung würde die Situation für Blaulichtorganisationen und allenfalls auch für den öffentlichen Verkehr entspannen. (siehe auch Kapitel 4)
Verantwortlich: Gemeinde in Zusammenarbeit mit Kanton

2.2. Regionale Planungen

2.2.1. Regionaler Richtplan Oberland

Im Regionalen Richtplan Oberland (Stand Teilrevision 2020) ist im Zusammenhang mit einer Realisierung der verlängerten Zelglistrasse eine Abklassierung der Bahnhofstrasse wie auch der Turmstrasse-Tunnelstrasse als regionale Verbindungsstrasse dargestellt. Auf der Hauptverkehrsachse Kempttalstrasse-Hochstrasse durch Pfäffikon sowie der Pfäffikerstrasse durch Auslikon ist eine Aufwertung (Umgestaltung) des Strassenraumes vorgesehen. Im Industriegebiet Schanz sowie an der Strandbadstrasse in Auslikon westlich von der Bahn ist eine geplante MIV-Parkierungsanlage vorgesehen. Beim Strandbad Auslikon wie auch am Seequai in Pfäffikon sind geplante Veloparkierungsanlagen vermerkt. In der Teilkarte Siedlung ist das schutzwürdige Ortsbild, ein Zentrumsgebiet bis an die Bahnlinie sowie die angestrebte hohe bauliche Dichte beidseits der Bahnlinie ersichtlich.

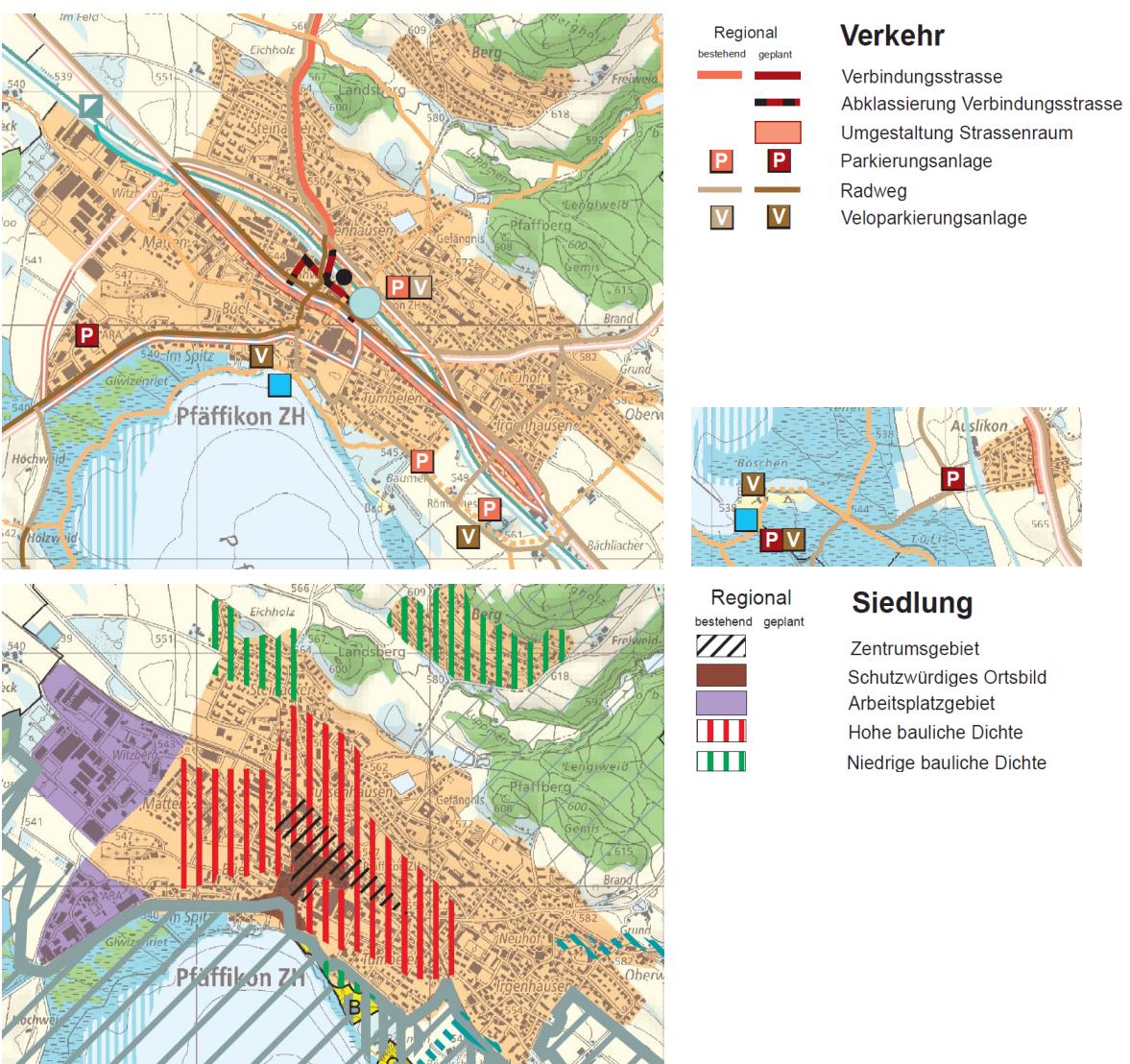


Abbildung 2: Regionaler Richtplan Oberland, Ausschnitt Pfäffikon und Auslikon Karte Verkehr (oben links und oben rechts) sowie Ausschnitt Pfäffikon Karte Siedlung (unten links); Beschluss Regierungsrat 29.6.2022

Einschätzung Kanton (Amt für Mobilität) zu Einträgen Regionaler Richtplan

Die Haltung des Amts für Mobilität des Kantons zu den Einträgen im Regionalen Richtplan wurde der Gemeinde mit Schreiben und zugehörigem Faktenblatt «Pfäffikon – Eckpunkte Richtplaneinträge, weitere Stossrichtungen Verkehr» vom 2. Dezember 2021 mitgeteilt:

- **Neuer Eintrag: Pfäffikon, Verbindungsstrasse, Achse Witzbergstrasse – Schanzstrasse**, Aufklassierung (Eigentumsübertrag bestehende Strasse).
Begründung: Ersatzmassnahme für Streichung Westtangente Pfäffikon (KR Nr. 29). Verbindung wird auch von überkommunalem Verkehr zwischen Fehrlitorf und dem westlichen Pfäffikerseegebiet sowie Unterwetzenikon genutzt.
Verantwortlich: Änderungsantrag regionaler Richtplan durch Gemeinde
- **Änderung** des bestehenden Eintrags A4 Pfäffikon aufgrund Streichung kRP Eintrag Nr. 28: **Abklassierung Bahnhofstrasse** sowie Aufklassierung Tunnel- und Turmstrasse im Zusammenhang mit Strassenbauvorhaben Zelglistrasse, mittelfristig. Der motorisierte Verkehr wird im Zentrum neu geführt. Die Bahnhofstrasse wird in der Hierarchie und Bedeutung für den motorisierten Verkehr abgestuft. Angestrebt wird eine kurzfristige Anpassung der Linienführung der regionalen Verbindungsstrasse Achse Russikerstrasse – Bahnhofstrasse, neu via Turmstrasse – Tunnelstrasse, Abklassierung Bahnhofstrasse, Aufklassierung Turm- und Tunnelstrasse (Eigentumsabtausch).
Begründung: Zusammenhang mit Verlängerung Zelglistrasse ist mit deren Streichung nicht mehr gegeben, der Eigentumsabtausch unterstützt die beruhigte Zone im Bereich Bahnhof und Bankstrasse und die angestrebte Zentrumsentwicklung.

2.2.2. Agglomerationsprogramm 5. Generation

Im Agglomerationsprogramm (AP) Zürcher Oberland 5. Generation wurden folgende Massnahmen in Pfäffikon eingegeben:

Massnahme	Priorität	Federführung
L6 Pfäffikon – Generationenpark Sophie Guyer	As; 2028-2032	Gemeinde Pfäffikon
GV4 Pfäffikon Neuorganisation Strassennetz	B; 2032-2036	Tiefbauamt Kanton
GV8 Pfäffikon – Bahnunterführung für Blaulichtorganisationen, ÖV, FVV und MIV	B; 2032-2036	Gemeinde Pfäffikon
GV10 Zürcher Oberland – Umsetzung Konzept Mobilität und Umwelt Pfäffikersee	EL; vor 2028	Regionalplanung Zürcher Oberland
GV-P1b Pfäffikon – Umgestaltung Hochstrasse	A; 2028-2032	Tiefbauamt Kanton
FVV5 Pfäffikon – Bahnhof, neue Personenunterführung Ost	B; 2032-2036	Gemeinde Pfäffikon

Tabelle 1: Massnahmenübersicht Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland 5. Generation, 31.03.2025

Im Zusammenhang mit der Strukturierung des Zentrums Pfäffikon sind vor allem die Massnahmen GV4 (Neuorganisation Strassennetz) sowie GV8 (Bahnunterführung) bedeutend. Die Massnahme GV4 zeigt die Bereitschaft des Kantons, massgeblich zur Verbesserung der Verkehrssituation im Zentrumsgebiet von Pfäffikon beitragen zu wollen. Zur Massnahme GV8 werden in diesem Mobilitätskonzept die potenziellen Standorte einer Bahnunterführung eruiert und beurteilt.

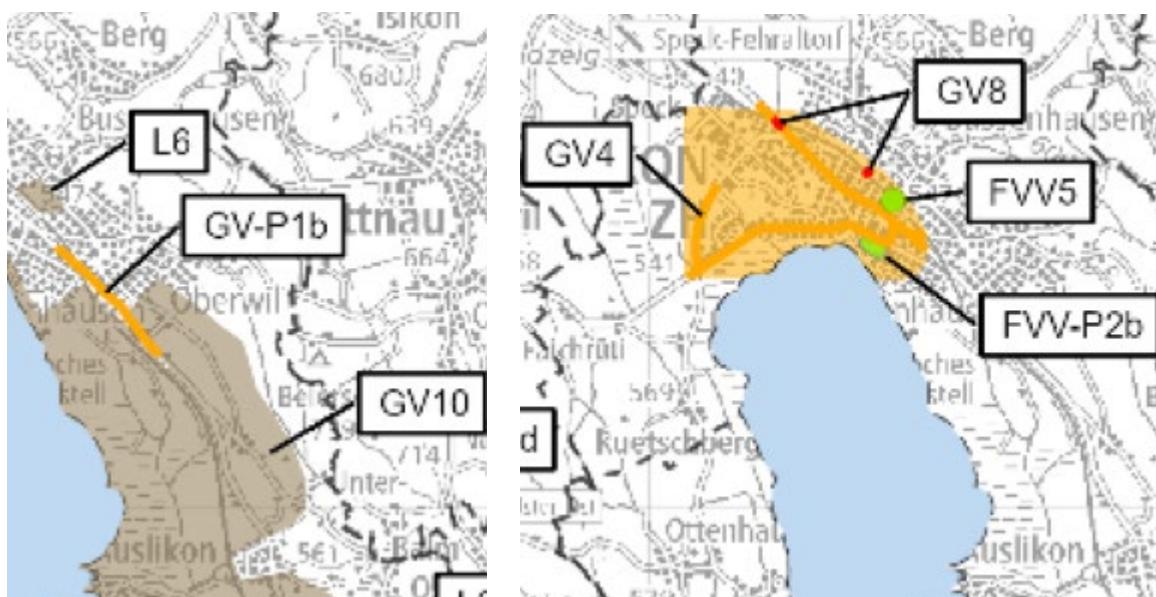


Abbildung 3: Ausschnitte Massnahmenübersicht AP Zürcher Oberland 5. Generation (links 5G-Massnahmen Priorität A; rechts 5G-Massnahmen Priorität B; 31.03.2025)

2.2.3. Projekt Mobilität und Umwelt Pfäffikersee

Das Projekt «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee» soll dazu beitragen, das Gebiet um den Pfäffikersee in seiner Landschafts-, Natur- und Erholungsqualität zu erhalten und aufzuwerten, indem es Aktivitäten und Massnahmen im Umfeld des Pfäffikersees mit Einfluss auf den Freizeitverkehr definiert und koordiniert. Es gilt, Konflikte in der Verkehrsabwicklung zu minimieren und den Freizeitverkehr insgesamt verträglich mit den übrigen Anforderungen des Gebietes zu bewältigen. Kernelement des Projektes ist ein «Mobilitätskonzept Erholung und Freizeit» für den Freizeitverkehr. Dieses enthält einen Massnahmenkatalog zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebots (Velo- und Wanderwege, Straßen, Parkierung, ÖV; siehe [Schlussbericht «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee» vom 20. August 2019](#)).

2.3. Kommunale Planungen

2.3.1. Räumliches Entwicklungskonzept

Das räumliche Entwicklungskonzept (REK) der Gemeinde Pfäffikon (Schlussbericht Dez. 2021) wurde in einem breit abgestützten Prozess erarbeitet und umfasst die wichtigsten quantitativen und vor allem auch qualitativen Entwicklungsabsichten für die nächsten Jahre.

Leitbild

Das Leitbild zeigt bestehende und den Bedarf an Frei- und Begegnungsräumen, die Hauptrouten für den Fuss- und Veloverkehr, die Haupt- und Nebenachsen des MIV und die zu prüfende Option einer alternativen Hauptverkehrsachse. Die Quartierstrassen sind in der Regel als begrünte Straßenräume bezeichnet. Die Ortskerne von Pfäffikon und der Weiler sollen hochwertig gestaltet und entwickelt werden.



Abbildung 4: Ausschnitt Leitbild REK

Leitsätze

Das REK postuliert ein attraktives und baulich verdichtetes Zentrum mit vielfältigen Nutzungen und aufgewerteten öffentlichen Aussenräumen. Quartiere mit hohen Wohnqualitäten und strukturierte Arbeitsplatzgebiete machen Pfäffikon zu einem attraktiven Wohn- und Arbeitsort.

Basis ist das Entwicklungsleitbild mit den Leitsätzen, wovon folgende auch für das Mobilitätskonzept eine übergeordnete Zielsetzung definiert:

«Die Haupt- und Nebenachsen sind ihrer Funktion entsprechend verkehrsberuhigt und die Verkehrs-führung ist klar strukturiert und hierarchisiert. Dies erlaubt ein sicheres und attraktives Miteinander aller Mobilitätsformen.»

Die anvisierten Zielsetzungen hinsichtlich einer «klimaangepasste Gestaltung des Gemeindegebietes», «attraktive Erholungs- und Begegnungsräume» und einer «ökologischen Vernetzung / Gestaltung innerhalb des Siedlungsgebietes» sind insbesondere bei der Strassenraumgestaltung zu berücksichtigen.

3. Situationsanalyse

Nachfolgend werden in der Situationsanalyse die Erkenntnisse zu den verschiedenen verkehrlichen Themen und den einzelnen Verkehrsnetzen aufgezeigt.

3.1. Fuss- und Veloverkehr

3.1.1. Verkehrsnetz Fuss- und Veloverkehr

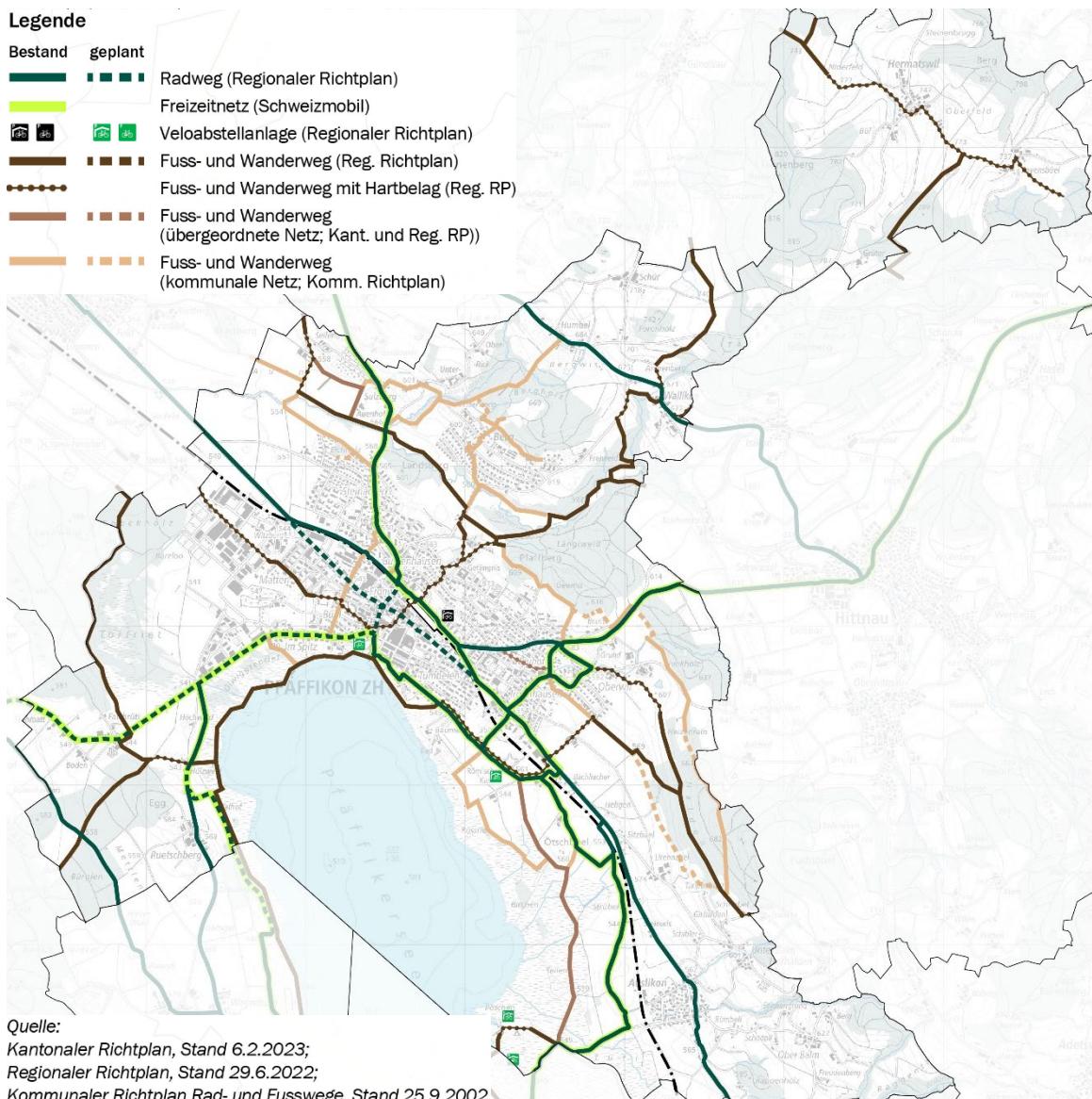


Abbildung 5: Ausschnitt Übersichtskarte bestehende kantonale, regionale und kommunale Richtplaneinträge sowie Schweizmobil-Routen im Fuss- und Velowegnetz (A3 siehe Anhang ab Seite 112); Stand gemäss Quellen)

Die Karte zeigt die Fuss- und Velorouten gemäss den kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplänen. Die Hauptrouten für den Veloverkehr verlaufen hauptsächlich entlang der MIV-Hauptachsen, während für den Fussverkehr die Fuss- und Wanderwege eher abseits dieser Hauptachsen verlaufen. Es bestehen Netzlücken im Fuss- und Velonetz (fehlende direkte Verbindungen, gesicherte Querungsmöglichkeiten Hauptverkehrsstrassen, räumliche Aufwertungen). Im Siedlungsgebiet vom Dorf Pfäffikon beschränken sich die Richtplaneinträge vorwiegend auf das übergeordnete Velowegnetz sowie die markierten Wanderwege.

3.1.2. Infrastruktur Velonetz

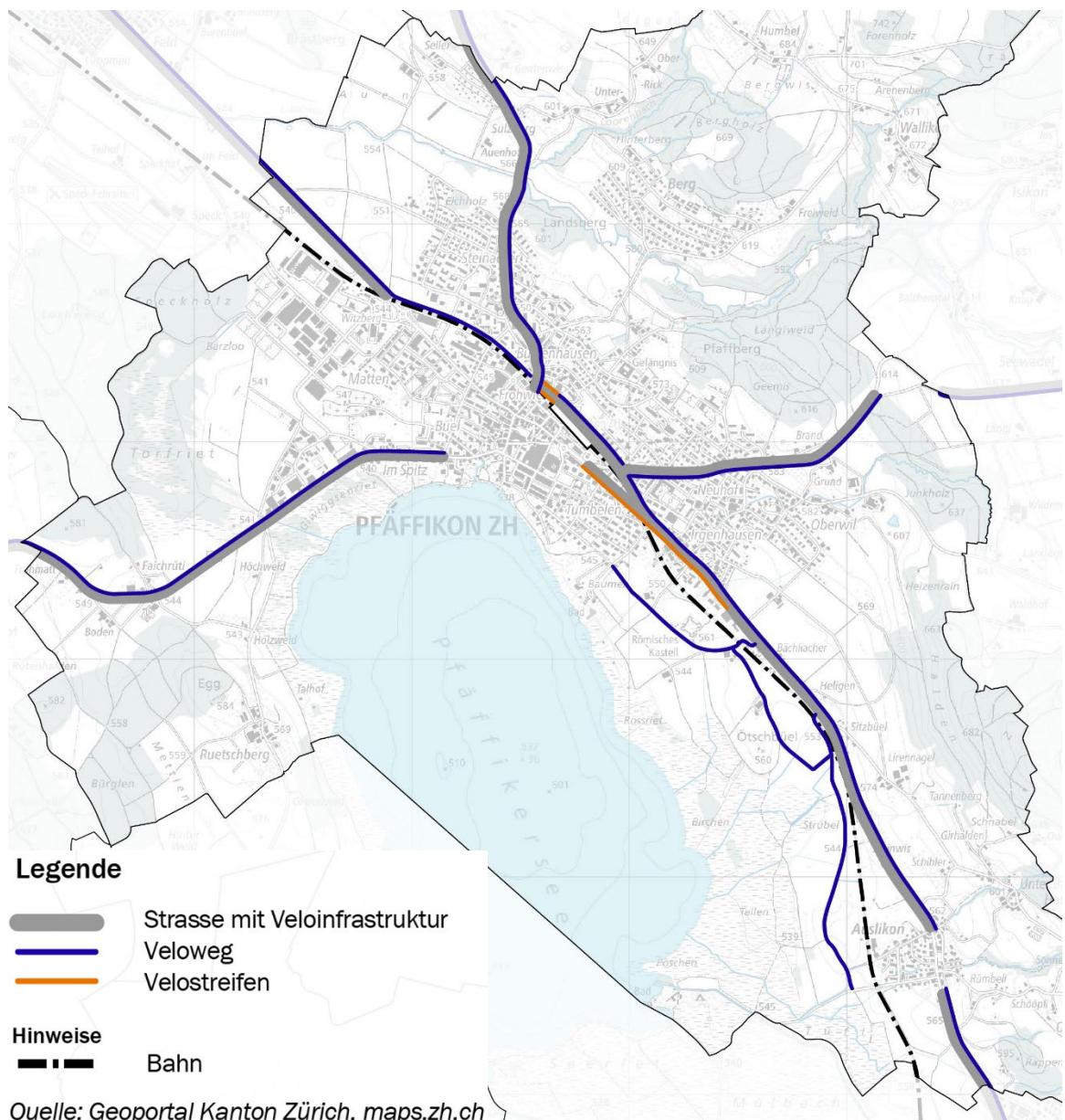


Abbildung 6: Übersichtskarte bestehende Veloinfrastruktur

Die Karte zeigt die vorhandenen Veloinfrastrukturen bzw. bestehende Velowege und Velostreifen. Ausserhalb von Pfäffikon sind entlang der MIV-Hauptachsen meist einseitige Velowege vorhanden. Die diagonale Velo-Hauptverbindung durch Pfäffikon führt entlang der Zelglistrasse nordseitig der Gleise. Entlang der Achse Kempttalstrasse-Hochstrasse fehlt eine durchgängige Veloinfrastruktur. Velostreifen gibt es innerhalb des Dorfes entlang der Hochstrasse und der Russikerstrasse. Auf den restlichen Hauptachsen innerhalb des Dorfes fehlen Veloinfrastrukturen. Auffallend sind die fehlenden Infrastrukturen auf der diagonalen Achse Kempttalstrasse-Hochstrasse sowie entlang der Achse vom Zentrum in Richtung Uster (Tumbelenstrasse/Usterstrasse).

3.1.3. Veloparkierung

Die grössten Veloparkierungsanlagen befinden sich rund um den Bahnhof Pfäffikon ZH. Auf der Nordseite der Gleise gibt es 435 Velo-PP verteilt auf drei Anlagen. Auf der Nordseite der Gleise befindet sich auch der Bushof. Südseitig der Gleise gibt es mehrere kleine Veloabstellanlagen mit insgesamt rund 80 Velo-PP. Dies ist im Vergleich ein sehr kleines Angebot auf der Seeseite des Bahnhofs. Ein wesentlicher Teil des Siedlungsgebietes mit Einwohnenden und der Hauptteil der Beschäftigten befinden sich auf der Seeseite der Bahnlinie. Die öffentlich nutzbaren Veloabstellanlagen sind (noch) nicht vollständig erfasst (Datenquelle Geoportal Kanton Zürich).

Legende

-  Veloabstellanlage ungedeckt*
-  Veloabstellanlage gedeckt*
- xxx** Anzahl Abstellplätze
-  Hauptverbindungen Velonetz
-  Nebenverbindungen Velonetz

Hinweise

-  Bahnhof

*Quelle: Geoportal Kanton Zürich



Abbildung 7: Ausschnitt Übersicht öffentlich nutzbare Veloabstellanlagen (Stand 2024)

3.2. Öffentlicher Verkehr (ÖV)

3.2.1. Verkehrsnetz öffentlicher Verkehr

Der Bahnhof Pfäffikon ZH ist tagsüber durchgehend im Halbstundentakt bedient mit der S3. Diese verkehrt zwischen Bülach und Wetzikon. Während den Spitzentunden (06:07-08:07 Uhr und 17:07-19:37 Uhr) verkehrt zusätzlich die S19 nach Zürich-Dietikon/Koblenz. Für den Bahnhof ergibt dies gemäss dem kantonalen Geoportal die ÖV-Gütekasse B (gute Erschliessung). Die ausserhalb gelegenen Ortsteile Hermatswil und Auslikon sind mittels Buslinien an das Zentrum Pfäffikon ZH angeschlossen und liegen in der ÖV-Gütekasse F (marginale Erschliessung), da diese Buslinien nicht ganztägig im Stundentakt verkehren. Die weiteren Buslinien verknüpfen Pfäffikon mit den umliegenden Gemeinden Uster, Fehraltorf, Russikon, Wila, Turbenthal, Hittnau und Wetzikon. Auf den Busachsen Richtung Uster, Russikon und Hittnau wird dank ganztägigem Halbstundentakt oder Linienüberlagerungen mit vergleichbaren ganztägigen Angeboten die ÖV-Gütekasse D (geringe Erschliessung) erreicht.

Alle Buslinien haben ihren Endhalt am Bahnhof Pfäffikon. Damit existieren heute keine umsteigefreien Verbindungen von den Wohnquartieren oberhalb der Bahnlinie in die Arbeitsplatzgebiete entlang der Linie 830.

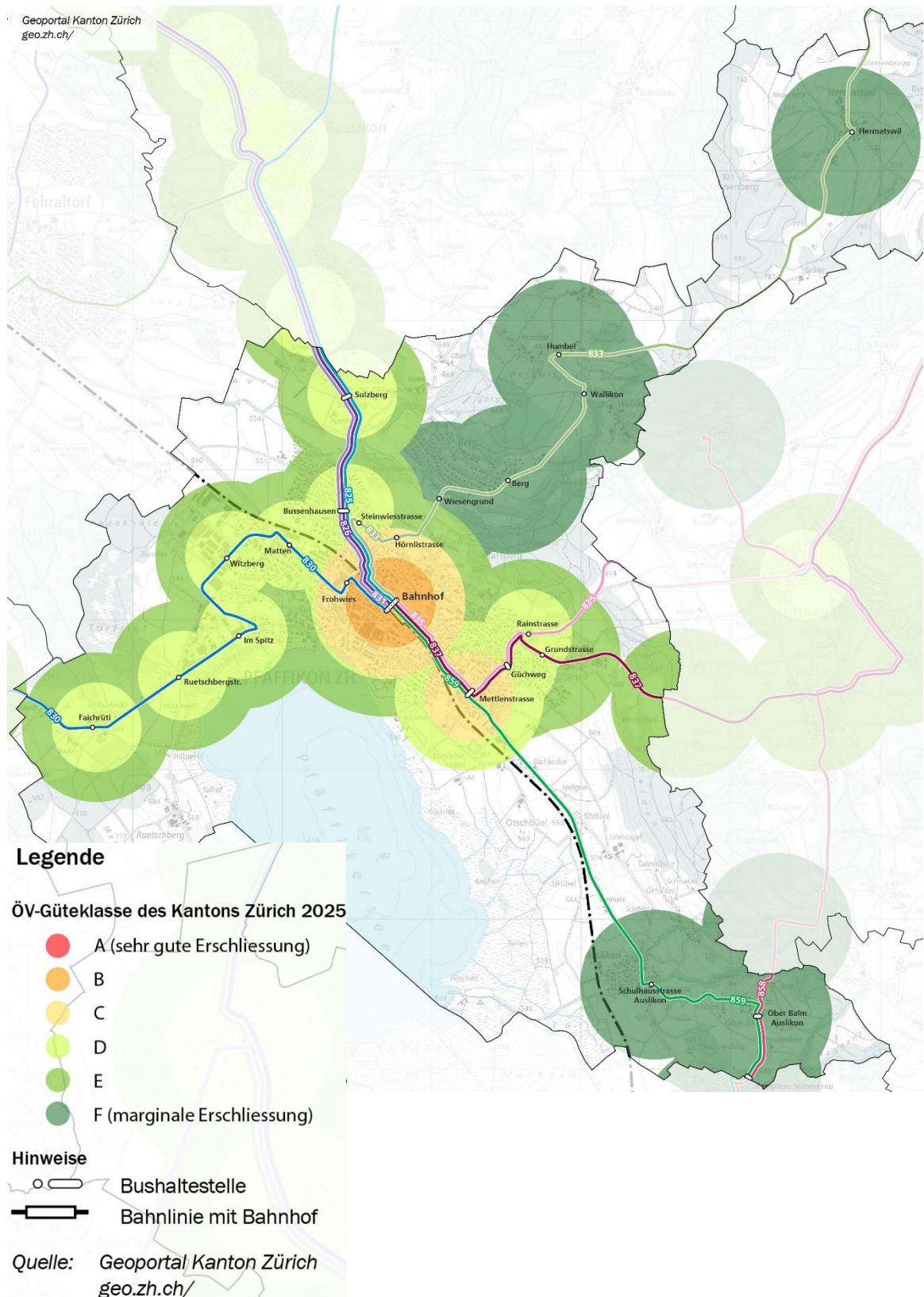
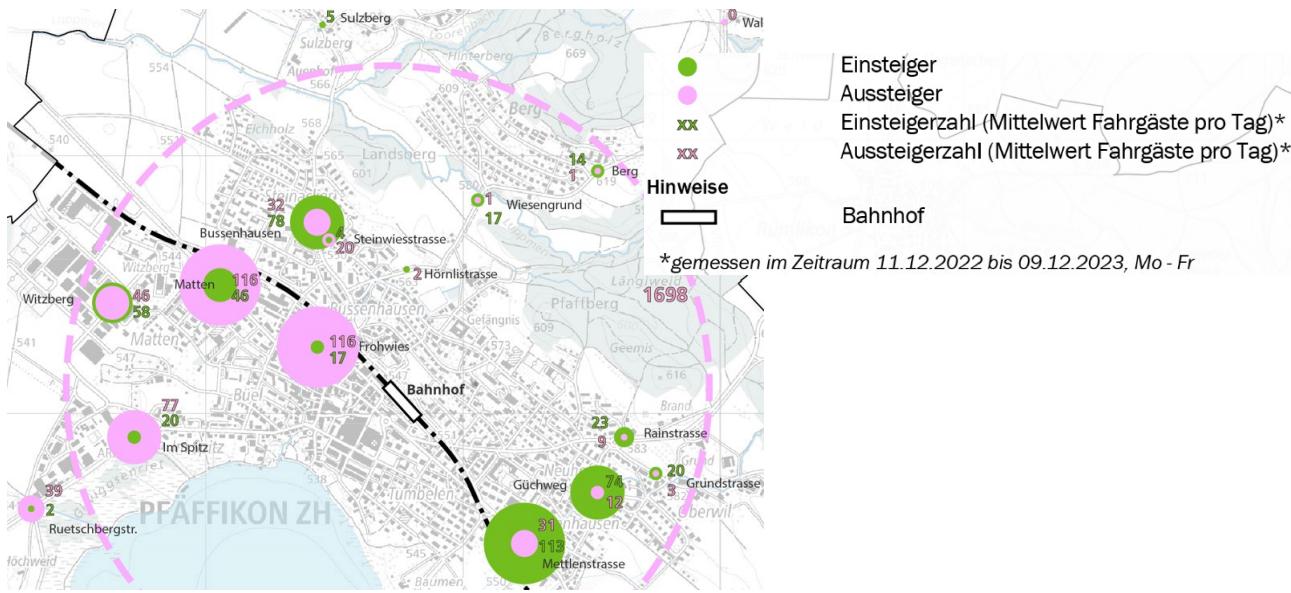
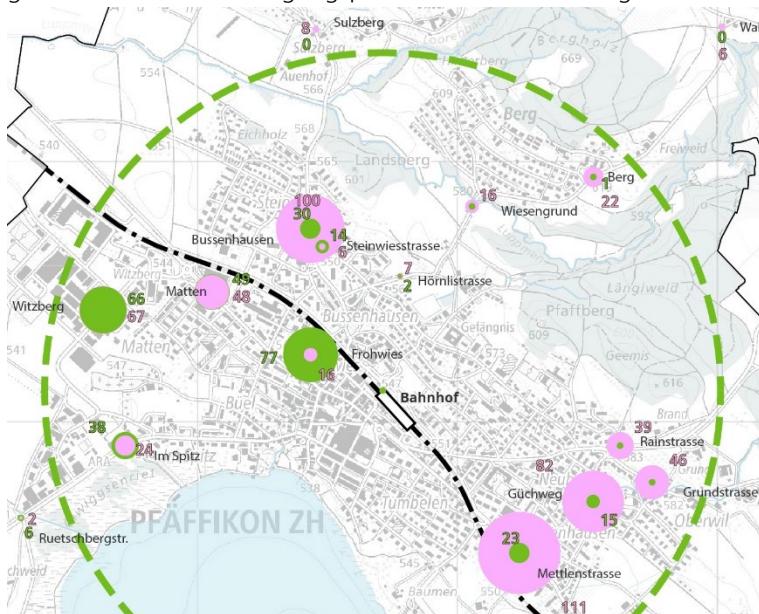


Abbildung 8: Übersichtskarte bestehendes ÖV-Netz mit ÖV-Güteklassen

3.2.2. Ein- und Aussteigerbilanzen Buslinien



Bei den Haltestellen Matten, Im Spitz und Frohwies gibt es dorfeinwärts die meisten Aussteiger. Diese Haltestellen sind also selbst Reisestart und Reiseziele von/nach Uster, ohne den Bahnhof Pfäffikon zu nutzen. Bei den Haltestellen Mettlenstrasse, Gürchweg und Bussenhausen gibt es die meisten Einstiger. Diese sind eher Ausgangspunkte mit dem Umsteigeort Bahnhof Pfäffikon ZH.



Dorfauswärts weisen die Haltestellen Mettlenstrasse, Bussenhausen und Gürchweg die grössten Aussteigerzahlen auf. Vom Bahnhof her wird zu diesen Haltestellen der Bus regelmässig genutzt. Einstiger dorfauswärts gibt es ausser am Bahnhof regelmässig fast nur auf der Linie Richtung Uster an den Haltestellen Frohwies, Matten und Witzberg.

3.2.3. Infrastruktur Bushaltestellen

ÖV-Haltestellen werden nach dem Prinzip der Verhältnismässigkeit ausgestattet (geschützte Wartebereiche, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und priorisierte BehiG-Ausbauten, sichere Strassenquerungen).

Folgende Ausstattungselemente werden ab gewissen Schwellenwerte als Richtwert empfohlen:

- Priorisierte Anpassungen gemäss BehiG bei Haltestellen ab 50 Einsteiger:innen pro Tag resp. bei Haltestellen, die sowieso umgestaltet oder neu gebaut werden ab 20 Einsteiger:innen pro Tag zu realisieren (Stichwort «Verhältnismässigkeit»)
- Ausstattung mit Unterstand bei Haltestellen ab 50 Einsteiger:innen pro Tag
- Realisierung geschützte Strassenquerung ab 20 Einsteiger:innen pro Tag und signalisiertem Tempo >30 km/h

Damit sind Massnahmen an folgenden Haltestellen erforderlich:

- Pfäffikon ZH, Grundstrasse (geschützte Querungsstelle; Realisierung BehiG bei Umbau/Sanierung)
- Pfäffikon ZH, Matten (gedeckter Wartebereich in beide Richtungen)
- Pfäffikon ZH, Bussenhausen (Realisierung BehiG; gedeckter Wartebereich in Richtung Zentrum)
- Pfäffikon ZH, Bahnhof (Realisierung BehiG)
- Pfäffikon ZH, Rainstrasse (Realisierung BehiG bei Umbau/Sanierung)
- Pfäffikon ZH, Im Spitz (geschützte Querungsstelle, Realisierung BehiG)
- Pfäffikon ZH, Frohwies (Realisierung BehiG)
- Pfäffikon ZH, Güchweg (Realisierung BehiG, gedeckter Wartebereich Richtung Zentrum)
- Pfäffikon ZH, Mettlenstrasse (Realisierung BehiG, gedeckter Wartebereich Richtung Zentrum)

Name	Richtung 1 (auswärts)		Richtung 2 (Pfäffikon)		Total / Tag 2023 Mo-Fr		Massnahmen Bushaltestellen-Infrastruktur		
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	geschützte Strassenquerung ab 20 Einsteiger:innen pro Tag	priorisierte Realisierung BehiG-Hst ab 50 Einsteiger:innen pro Tag (ab 20 Einsteiger:innen pro Tag bei Umbau/Sanierung)	gedeckter Wartebereich ab 50 Einsteiger:innen pro Tag
Pfäffikon ZH, Steinwiesstrasse	14	6	4	20	18	26			
Pfäffikon ZH	0	0	0	0	0	0			
Pfäffikon ZH, Grundstrasse	7	46	20	3	27	49	empfohlen	bei Umbau empfohlen	Richtung Zentrum vorhanden
Pfäffikon ZH, Ruetschbergstr.	6	2	2	39	8	41			
Pfäffikon ZH, Matten	49	48	46	116	95	164	vorhanden		
Pfäffikon ZH, Wiesengrund	2	16	17	1	19	17			
Pfäffikon ZH, Bussenhausen	30	100	78	32	108	132	vorhanden	priorisiert empfohlen	Richtung Zentrum empfohlen
Pfäffikon ZH, Sulzberg	0	8	5	0	5	8			
Pfäffikon ZH, Bahnhof	1751	0	0	1698	1751	1698	vorhanden	priorisiert empfohlen	vorhanden
Pfäffikon ZH, Berg	1	22	14	1	15	23			
Pfäffikon ZH, Rainstrasse	9	39	23	9	32	48	vorhanden	bei Umbau empfohlen	
Kempten, Summerau	2	1	1	4	3	5			
Pfäffikon ZH, Witzberg	66	67	58	46	124	113	vorhanden		
Auslikon, Schulhausstrasse	8	11	11	5	19	16			
Auslikon, Ober Balm	5	1	1	4	6	5			
Pfäffikon ZH, Im Spitz	38	24	20	77	58	101	empfohlen	priorisiert empfohlen	Richtung Uster vorhanden
Pfäffikon ZH, Humbel	0	11	10	0	10	11			
Pfäffikon ZH, Faichruti	9	5	4	8	13	13			
Pfäffikon ZH, Frohwies	77	16	17	116	94	132	vorhanden	priorisiert empfohlen	Richtung Uster vorhanden
Pfäffikon ZH, Hornlistrasse	2	7	2	6	4	13			
Pfäffikon ZH, Güchweg	15	82	74	12	89	94	nicht erforderlich (T30)	priorisiert empfohlen	Richtung Zentrum empfohlen
Pfäffikon ZH, Mettlenstrasse	23	111	113	31	136	142	vorhanden	priorisiert empfohlen	Richtung Zentrum empfohlen
Pfäffikon ZH, Wallikon	0	6	6	0	6	6			
Pfäffikon ZH, Hermatswil	1	17	17	1	18	18			

Übersicht Bushaltestellen mit Fahrgastfrequenzen pro Tag 2023 (Mo-Fr) und Empfehlung Massnahmen Haltestellen-Infrastruktur

3.2.4. Bahn-Ausbauabschritt 2035

Für die S3 sind im Bahn-Ausbauabschnitt (AS) 2035 keine Anpassungen vorgesehen. Diese wird weiterhin im Halbstundentakt zwischen Wetzikon und Zürich verkehren. Ausbauten sind für die heutige S19 vorgesehen. Diese soll in Zukunft analog zur S3 über Stadelhofen zum Hauptbahnhof Zürich geführt werden, nicht mehr wie heute über Oerlikon. Es ist keine direkte Verbindung mehr nach Dietikon vorgesehen. Stattdessen soll eine direkte Verbindung zwischen Pfäffikon ZH und Schaffhausen entstehen. Diese neue Linie verkehrt dann den ganzen Tag auch auf dem Abschnitt Effretikon – Pfäffikon ZH und ergänzt damit die S3 zu vier Verbindungen pro Stunde. Es ist im aktuellen Stand der Planung jedoch kein exakter 15-min-Takt auf jenem Abschnitt vorgesehen. Dafür wäre ein Doppelspur-Ausbau zwischen Effretikon und Illnau erforderlich, dessen Finanzierung bis heute nicht Teil des Ausbauabschnittes 2035 ist. In der aktuellen Planung ohne Doppelspurausbau Effretikon-Illnau erhält die zweite S-Bahn-Linie neben der S3 am Bahnhof Effretikon eine Standzeit von etwa fünf Minuten. Der ZVV setzt sich beim BAV für den Doppelspur-Ausbau ein, damit die zweite ganztägig verkehrende S-Bahn-Linie die S3 optimal entlasten könnte.

Im gesicherten wie auch im angestrebten Angebot im Ausbauschritt 2035 verkehren zwischen Pfäffikon und Zürich in den Spitzenstunden wie heute 4 Züge pro Richtung. Der Gewinn dieses Ausbauschrittes für Pfäffikon ist schwergewichtig das ganztägig durchgehende Angebot beider S-Bahn-Linien.

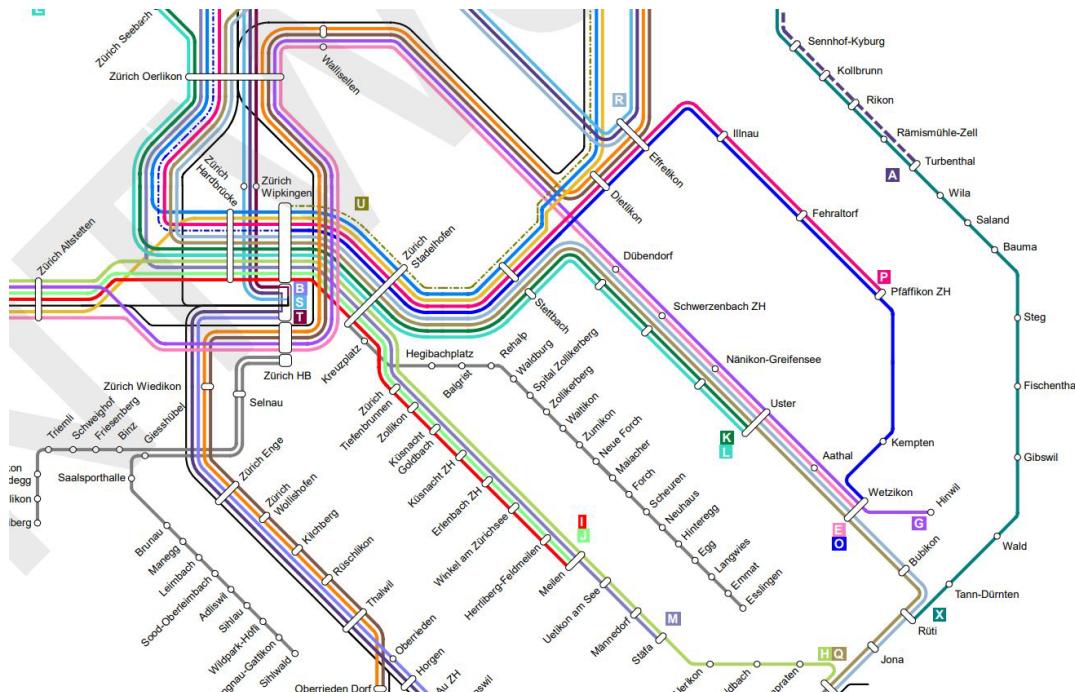


Abbildung 11: Ausschnitt Liniennetzplan Ausbauschritt 2035 (ZVV)

3.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

3.3.1. Bestehendes Verkehrsnetz motorisierter Individualverkehr (MIV)

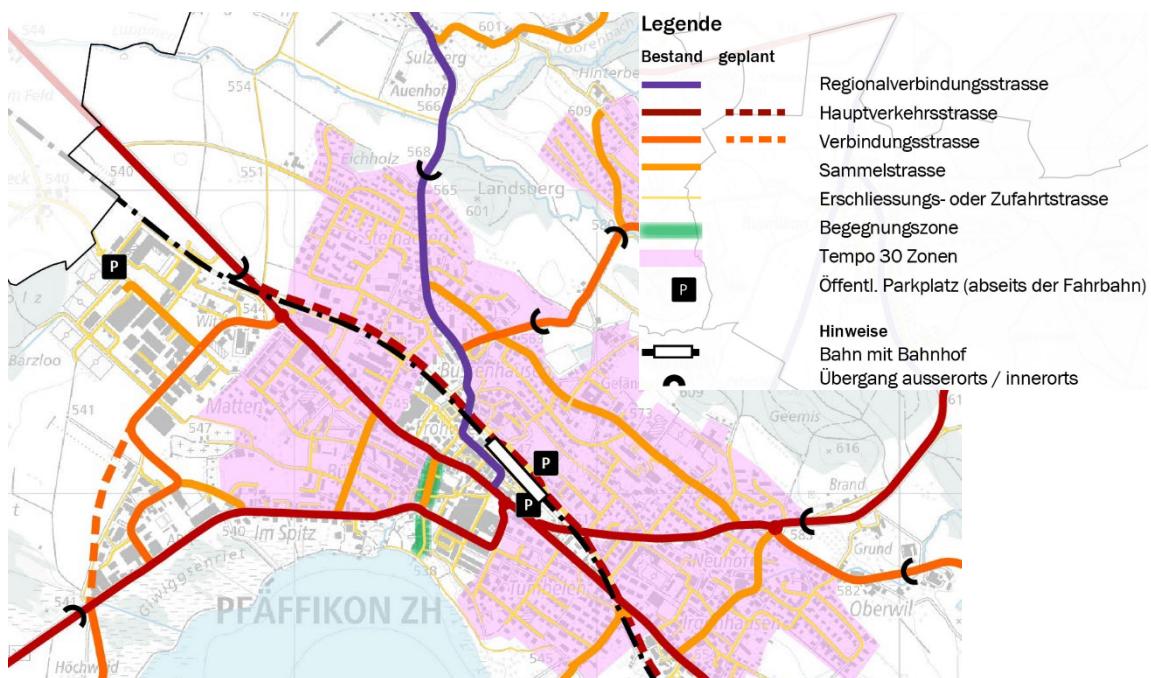


Abbildung 12: Ausschnitt Pfäffikon Analysekarte Verkehrsnetz MIV

Die vier Hauptachsen des übergeordneten Strassennetzes bilden die Usterstrasse im Südwesten in Richtung Uster, die Kemppatalstrasse im Nordwesten in Richtung Fehrlitorf, die Hittnauerstrasse im Osten Richtung Hittnau sowie die Hochstrasse im Südosten in Richtung Wetzikon. Es gibt vier gesicherte Bahnübergänge auf den Hauptachsen in Pfäffikon. Diese führen bei geschlossenen Barrieren zu Wartezeiten.

Dargestellt als «geplant» sind die beiden Einträge im kantonalen Richtplan: Die Westtangente (orange gestrichelt) und die verlängerte Zieglistrasse (rot gestrichelt). Die beabsichtigte Umlegung der Regionalverbindungsstrasse von/nach Russikon ist im Abschnitt Bahnhofstrasse als bestehende Regionalverbindungsstrasse (violett) und im Abschnitt Turmstrasse-Tunnelstrasse als bestehende Erschliessungsstrasse (gelb) dargestellt.

In den Wohnquartieren sind praktisch flächendeckend Tempo-30-Zonen umgesetzt. Im historischen Ortskern ist die Seestrasse zwischen Usterstrasse und Hochstrasse/Kemppatalstrasse sowie die Erschliessungsstrasse «Im Kehr» als Verbindung vom See zur Usterstrasse als Begegnungszone signalisiert.

3.3.2. Verkehrsbelastung Strassennetz

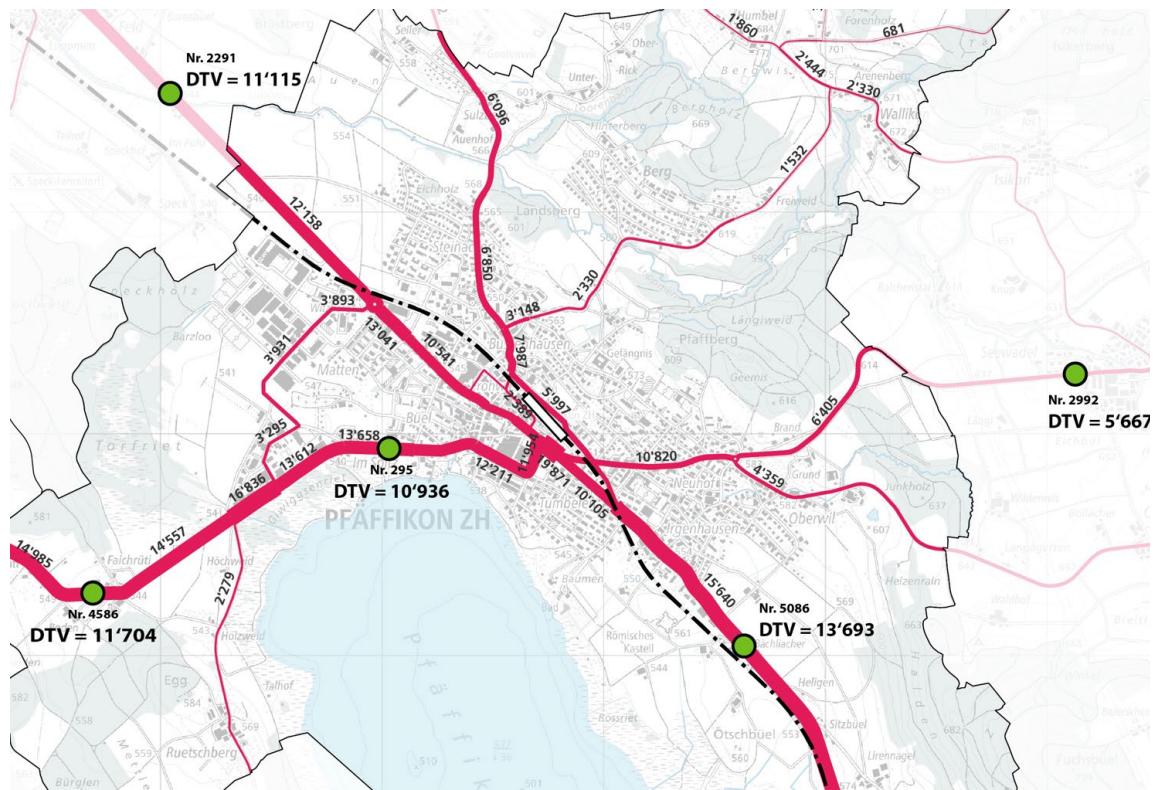


Abbildung 13: Ausschnitt Verkehrsbelastung MIV

DWV = Durchschnittlicher Werktagsverkehr Mo-Fr
 DTV = Durchschnittlicher täglicher Verkehr Mo-So

Legende / Datenquellen:

— GVM Kanton ZH; DWV 2019
 ● Verkehrsmessstellen Kant. ZH; DTV 2023

In obiger Abbildung 13 sind die drei Hauptrichtungen für den motorisierten Individualverkehr in Pfäffikon klar ersichtlich:

- Usterstrasse von/nach A15 (Anschluss Uster-Nord) mit einem durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) von rund 15'000 Fahrzeugen (stärkster belasteter Abschnitt zwischen Schanzstrasse und Ruetschbergstrasse rund 17'000 Fz.).
- Hochstrasse von/nach Wetzikon mit einem DWV von rund 16'000 Fahrzeugen von der Bahnstrasse von/nach Südosten. Die Daten zeigen, dass die Achse Äussere Zelglistrasse – Zelglistrasse entlang der Bahn als Gemeindestrasse regelmässig benutzt wird um von den Wohnquartieren nördlich der Bahn sowie aus Richtung Russikon von/nach Wetzikon zu gelangen.
- Kempttalstrasse von/nach Fehraltorf mit einem DWV von rund 11'000 bis 13'000 Fahrzeugen.

Eine bedeutende Verkehrsbelastung weist auch die Hittnauerstrasse auf zwischen Hochstrasse und Kreisel Oberhittnauerstrasse (Kreisel Freienstein) mit rund 11'000 Fahrten pro Werktag. Der gesamtplan inklusive Auslikon, Oberbalm und Hermatswil ist im Anhang ab Seite 112 ersichtlich.

Eine Analyse des **Durchgangsverkehrs**¹ zeigt, dass der grössere Anteil der Verkehrsbelastung auf den Hauptachsen Ziel-, Quell- und Binnenverkehr von Pfäffikon ist. Von den Verkehrsmengen an den Ortseinfahrten haben folgende Anteile der Fahrten Quelle oder Ziel in Pfäffikon: Kempttalstr. 55%, Russikerstr. 48%, Hittnauerstr. 43%, Hochstr. 45%, Usterstr. 63%. Auf dem höchstbelasteten Abschnitt der Hochstr. zwischen Kreisel Pilatusstr. und der Abzweigung Hittnauerstr. ist etwas weniger als die Hälfte des Verkehrs (ASP) Durchgangsverkehr durch Pfäffikon (48%).

Verkehrsfluss Bahnübergänge

Die Bahnschranken an den Bahnübergängen zwischen Bahnhof Pfäffikon und Wetzikon (Hittnauerstrasse, Hochstrasse, Tumbelenstrasse und Strandbadstrasse) sind während den Hauptverkehrszeiten viermal pro Stunde geschlossen (Halbstundentakt S3 in beide Richtungen). Die Schranken an den Übergängen zwischen Bahnhof Pfäffikon und Fehrlitorf (Frohwiesstrasse, Obermattstrasse, Hotzenweidstrasse und Kempttalstrasse) sind während den Hauptverkehrszeiten achtmal pro Stunde geschlossen (Halbstundentakt S3 und S19 in beide Richtungen). Die Rückstaus vor geschlossenen Bahnschranken werden bei Schrankenöffnung wieder abgebaut (Keine Kumulation von Rückstaus durch mehrere Schrankenschliessungen). Linienbusse im fahrplanmässigen Betrieb (Linie 830 am Bahnübergang Frohwiesstrasse) sind von Schrankenschliessungen im Normalfall kaum betroffen (Ankunft vor Zugsfahrt; Abfahrt nach Zugsfahrt).

3.3.3. Verkehrsprognose 2040

Der Kanton Zürich erstellte mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM-ZH) Prognosen für den Horizont 2040. Die **Strategieprognose für 2040** erfolgte anhand von gefestigten Entwicklungstrends und mit Berücksichtigung von **beschlossenen und finanzierten Projekten** für MIV, Velo und öV, sowie anhand der **Richtung der kantonalen Strategien und Zielsetzung** hinsichtlich Siedlungsentwicklung und Nachhaltigkeit im Verkehr. Die Verkehrs nachfrage wurde dazu mit unterschiedlichen Annahmen bezüglich der Mobilität (z.B. Home-Office) und Verkehrsmittel (PW-Verfügbarkeit, E-Bikes, usw.) berechnet. Für die nachfolgend aufgeführten Ergebnisse in Pfäffikon bedeutend ist, dass die **Lückenschliessung Oberlandautobahn (A15)** in der Prognose noch nicht umgesetzt bzw. nicht berücksichtigt ist, da deren Umsetzung gemäss Stand der Planung bis 2040 noch nicht umgesetzt sein wird.

Für die Entwicklung des Verkehrs in Pfäffikon gibt es weitere Berechnungen und Prognosen, auch mit anderen Zeithorizonten. Gemäss einer Prognose des ASTRA (Bundesamt für Strassen, Verkehrslenkungsstudie Oberlandautobahn OAB, 19.12.2024) wird der Ziel- und Quellverkehr von und nach Pfäffikon (MIV-Fahrten mit Start oder Ziel auf Gemeindegebiet von Pfäffikon) zwischen 2022 und 2050 um rund 30% zunehmen. Diese Prognose geht von einem Verkehrsverhalten entsprechend der Referenzprognose des Kantons Zürich aus. Dies bedeutet, dass sich das Mobilitätsverhalten nicht in Richtung der kantonalen Strategien und Zielsetzung hinsichtlich Siedlungsentwicklung und Nachhaltigkeit im Verkehr entwickeln würde.

Der Kanton verwendet in seinen Planungen zur Bestimmung des massgebenden Verkehrs² seine Strategieprognose, welche auch dem vorliegenden Mobilitätskonzept Pfäffikon als Basis dient.

¹ Quelle: Verkehrsuntersuchung «Auswirkungen durch niveaufreie Bahnquerungen Kempttalstrasse / Russikerstrasse», SNZ 22.9.2023

² siehe Leitfaden «Festlegung des massgebenden Verkehrs für Vorstudien», Tiefbauamt Kanton Zürich 10.7.2024

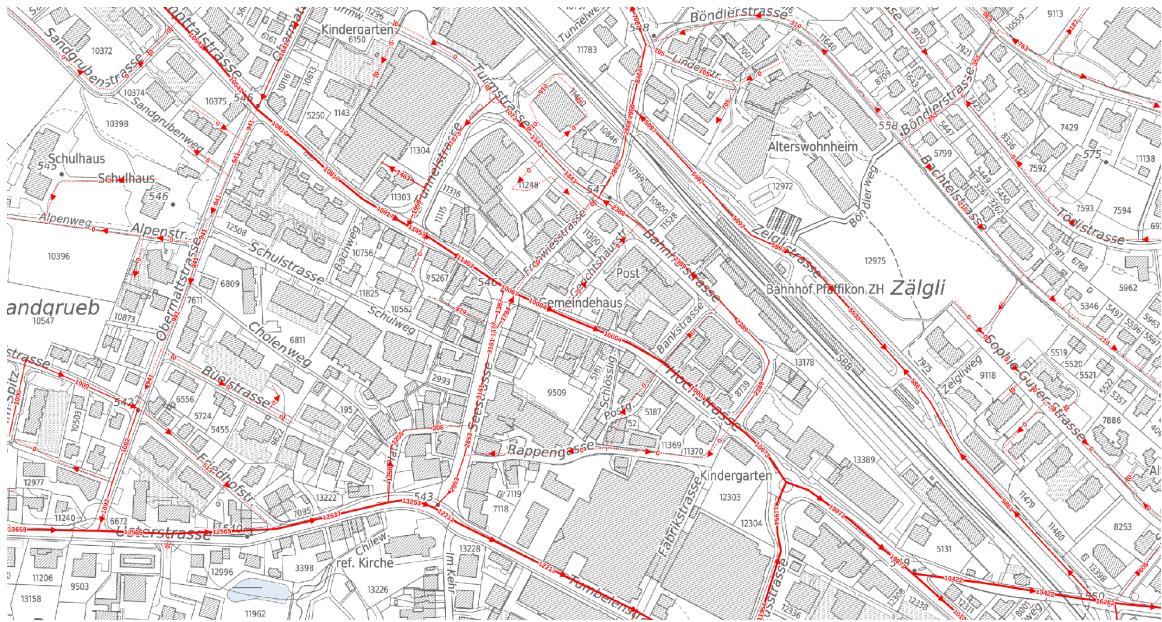


Abbildung 14: Verkehrsaufkommen DWV 2019 Zentrumsgebiet Pfäffikon gemäss GVM-ZH (Quelle: geo.zh.ch)

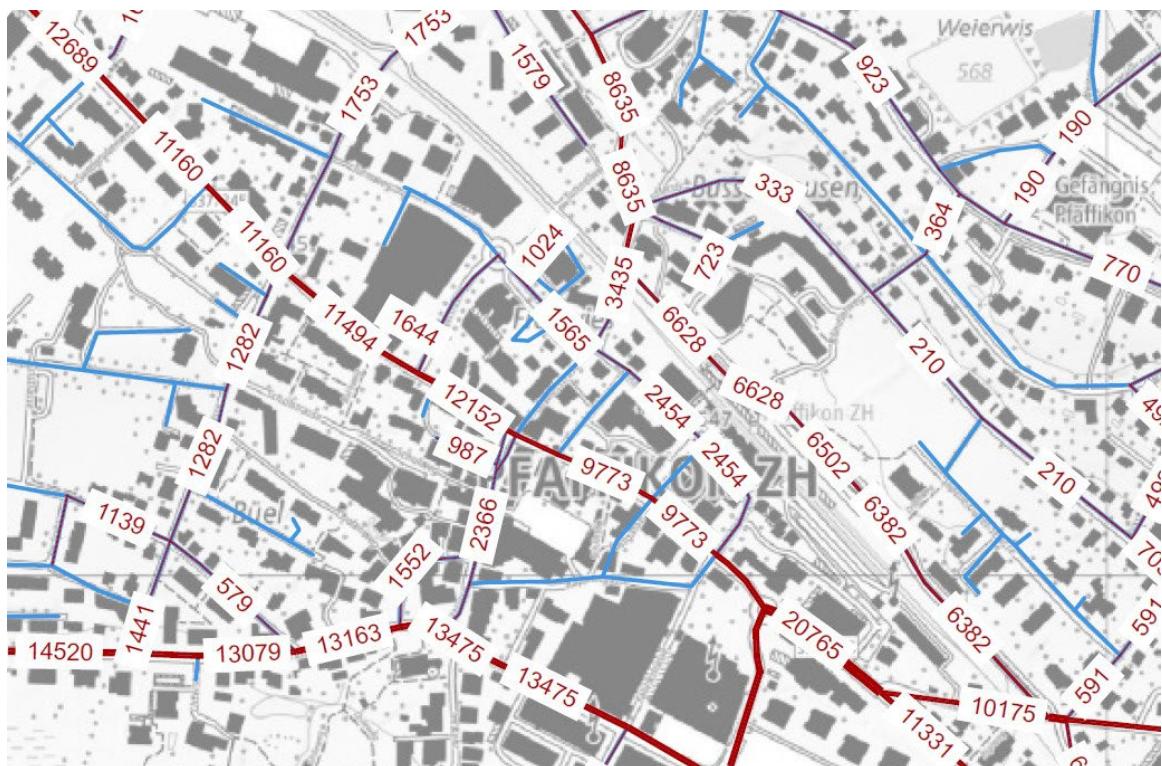


Abbildung 15: Verkehrsaufkommen DWV Strategieprognose 2040 Zentrumsgebiet Pfäffikon gemäss GVM-ZH (Quelle: Amt für Mobilität des Kantons Zürich, Auszug Stand 27. Mai 2025; gesamter Plan A3 im Anhang ab Seite 112)

Der Vergleich des Ist-Zustandes 2019 mit den Werten in der Strategieprognose 2040 des Kantons Zürich zeigt beispielhaft für Strassenabschnitte im Zentrumsgebiet folgende Unterschiede:

Strassenabschnitt	Ist-Zustand 2019 (DWV)	Strategieprognose 2040 (DWV)
Kempttalstrasse westlich Obermattstrasse	10'541	11'160
Russikerstrasse nördlich Zelglistrasse	8'464	8'635
Zelglistrasse beim Bahnhof	5'997	6'628
Hittnauerstrasse östlich Zelglistrasse	10'820	10'832
Hochstrasse östlich Äussere Zelglistrasse	15'751	17'078
Pilatusstrasse	11'954	13'805
Usterstrasse westlich Obermattstrasse	13'658	14'520

Tabelle 2: Vergleich Verkehrsaufkommen gemäss GVM-ZH im Ist-Zustand 2019 und der Prognose 2040

Fazit Verkehrsprognose 2040 sowie Projekt Lückenschliessung Oberlandautobahn (A15)

Die Ergebnisse für das Zentrumsgebiet von Pfäffikon zeigen, dass die Verkehrsbelastung ohne weitergehende Massnahmen weiter zunehmen wird. Vor allem auf der Kempttalachse Wetzikon-Pfäffikon-Fehrltorf würden die Verkehrsbelastungen mit einer Lückenschliessung Oberlandautobahn gegenüber heute abnehmen. Die Umsetzung des Projekts wird gemäss heutigem Stand der Planung jedoch nicht bis 2040 erfolgen können.

3.3.4. Unfallstatistik

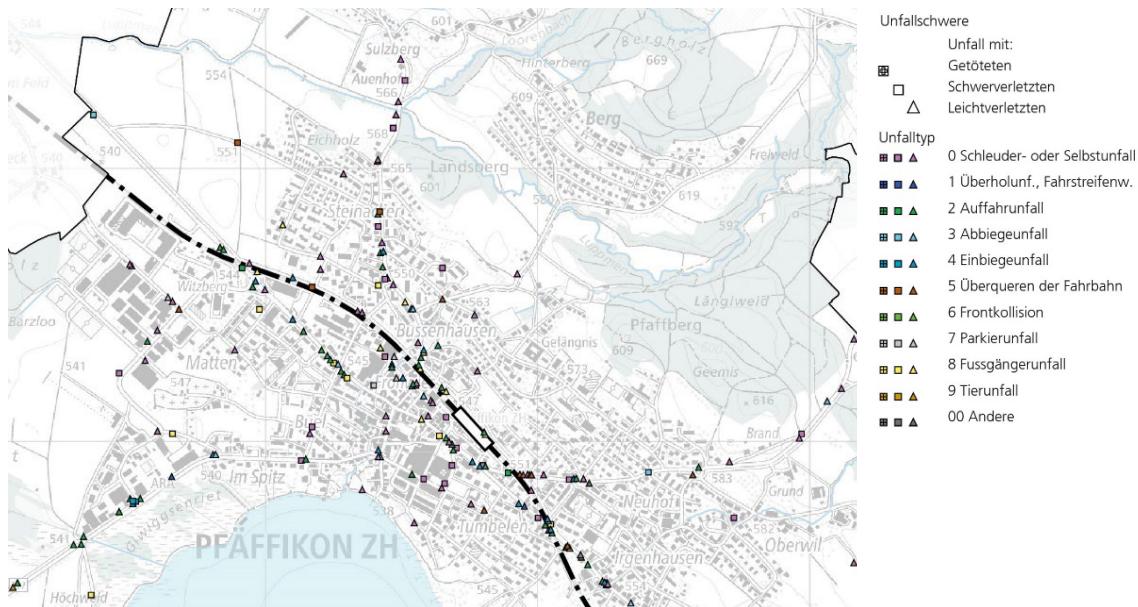


Abbildung 16: Übersicht Unfälle mit Personenschaden 2011 bis 2022 (Quelle: ASTRA, map.geo.admin.ch)

Die Unfallstatistik zeigt, dass auf den meistbefahrenen Achsen Hochstrasse, Usterstrasse, Kempttalstrasse, Russikerstrasse und Hittnauerstrasse am meisten Unfälle mit Personenschaden passiert sind.

Unfallhäufungen sind unter anderem bei der Kreuzung Hochstrasse/Äussere Zelglistrasse (mehrere Einbiegeunfälle) und bei der Kreuzung Hittnauerstrasse/Äussere Zelglistrasse (mehrere Unfälle beim Überqueren der Fahrbahn) zu erkennen. Auf der Kempttalstrasse ist eine Unfallhäufung im Bereich der Kreuzung mit der Obermattstrasse zu beobachten (einige Auffahrunfälle im Bereich der Fussgängerstreifen). Eine weitere Unfallhäufung gibt es bei der Einmündung Schanzstrasse in die Usterstrasse. Dort gab es bisher vor allem Einbiegeunfälle. Im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen fallen Unfallhäufungen auf der Russikerstrasse (von der Bahnhofstrasse bis zur Feldstrasse) auf. Die Karte ist im Anhang als A3 ersichtlich.

Gesamthaft kann festgestellt werden, dass Unfälle mit Personenschaden vorwiegend innerorts auf Strassen mit signalisiertem Tempo 50 passieren. In den Wohnquartieren mit Tempo-30-Zonen bewegt man sich sehr sicher.

3.3.5. Geschwindigkeitsregime

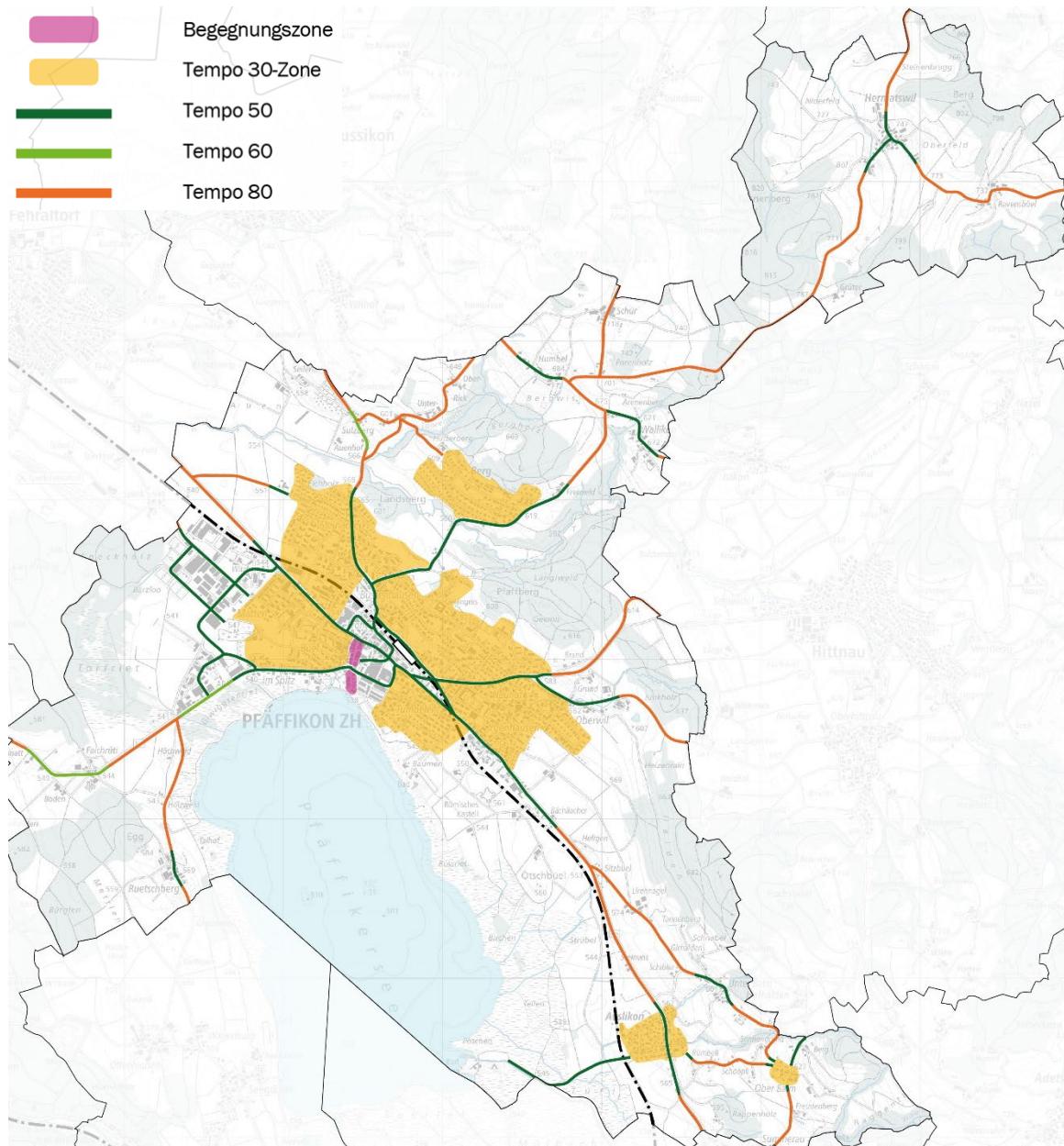


Abbildung 17: Übersichtskarte Geschwindigkeitsregime Bestand (2025)

Innerhalb der Wohnquartiere von Pfäffikon und Auslikon sind Tempo-30-Zonen grossräumig umgesetzt. Die Seestrasse im Ortskern südwestlich des Bahnhofs sowie Im Kehr als Verbindung zum See sind als Begegnungszone gestaltet und signalisiert. Auf allen Kantonsstrassen innerhalb der zweiseitig bewohnten Gebiete sowie im Industrie-/Gewerbegebiet gilt Tempo 50. Tempo 60 ist auf einseitig bebauten Abschnitten an den Ortseingängen der Usterstrasse sowie bei Sulzberg an der Russikerstrasse signalisiert.

3.3.6. Lärmbelastung

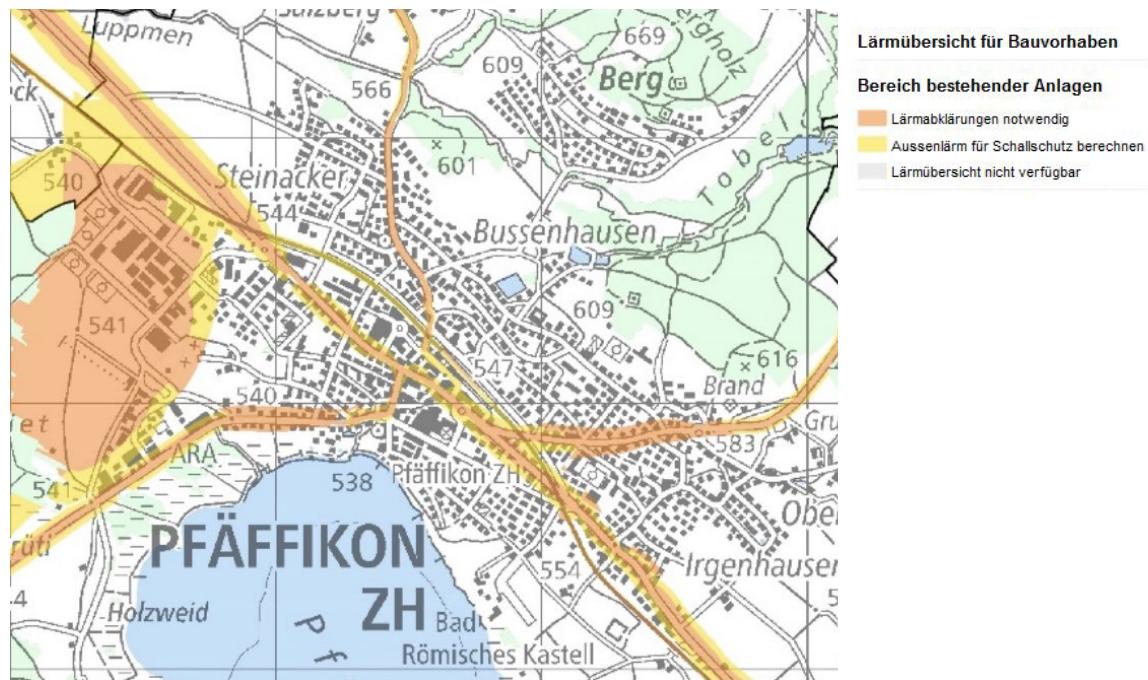


Abbildung 18: Übersichtskarte bestehende Lärmbelastung in Bezug auf Bauvorhaben (Quelle: maps.zh.ch)

Die Lärmkarte zeigt: Intensive Lärmbelastungen gibt es vor allem entlang der MIV-Hauptachsen. Das grosse Industriegebiet im Westen von Pfäffikon sorgt ebenfalls für Lärmemissionen. Dazu gehören die Bereiche entlang der Witzbergstrasse, Schützenhausstrasse, Speckstrasse und Teile der Schanzstrasse. In jenen Bereichen sind für neue Bauvorhaben Lärmabklärungen notwendig.

3.3.7. Parkierung MIV

Dargestellt sind die öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen. Die grössten Parkierungsanlagen in Pfäffikon sind jene am Bahnhof (146 PP) sowie beim Schwimmbad (245 PP). Diese sind, wie auch die Anlagen beim Migros (129 PP, kostenpflichtig ab 30 Min.), beim Dorfmarkt (64 PP), beim Kesselhaus (62 PP, zeitlich begrenzt), an der Schützenhausstrasse (42 PP) und an der Mettlenstrasse (67 PP) kostenpflichtig. Die grössten gebührenfreien Anlagen sind jene im Quartier Steinacker (72 PP, zeitlich unbegrenzt) und beim Lidl (80 PP, zeitlich begrenzt).

Insgesamt gibt es in der Gemeinde 851 kostenpflichtige und 739 gebührenfreie Parkplätze. In der Summe sind dies 1'590 Parkplätze. Davon sind 259 im Strassenraum als blaue oder weisse Zonen markiert. 114 dieser 259 Parkplätze befinden sich in Wohnquartieren, 86 in den Strassenräumen im Zentrum und 59 im Gewerbegebiet im Westen an der Speckstrasse. Die Parkplätze im Gewerbegebiet sind wie jene in den Wohnquartieren gebührenfrei und zeitlich unbegrenzt nutzbar.



Abbildung 19: Übersicht bestehende öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen MIV mit Stellplatzzahlen und Be- wirtschaftungsart

Auswertungen aus dem [GVM-ZH](#) zeigen, welche Schwächen die Gemeinde derzeit in Punkt Modal Split aufweist: In Pfäffikon (84%) wird im Vergleich mit dem kantonalen Durchschnitt (68%) wie auch im Vergleich mit anderen Gemeinden des Zürcher Oberlandes (Uster 78%, Wetzikon 81%) überdurchschnittlich oft das Auto für die Verkehrswege benutzt (Ziel-, Quell- und Binnenverkehr; Bi-Modal Split MIV/ÖV Personenwege Werktagsverkehr). Fakt ist, dass es entsprechende Massnahmen braucht, um die angestrebten Modal Split Ziele (z.B. festgehalten im regionalen Richtplan Zürcher Oberland: Erhöhung ÖV-Anteil bis 2030 auf 25 Prozent) zu erreichen. Einer der grössten Hebel sind Massnahmen zur Parkierung, wie z.B. die konsequente Bewirtschaftung aller öffentlichen Parkplätze. Dies sieht ebenso das regionale Parkraumkonzept der Region Zürcher Oberland (2020) vor.

4. Erkenntnisse und Empfehlungen Bahnunterführungen

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurden Chancen und Risiken von niveaufreien Bahnquerungen im Gesamtverkehrssystem in Pfäffikon betrachtet. Untersucht wurden potenzielle niveaufreie Bahnquerungen auf übergeordneten Strassenachsen mit den Standorten Tunnelstrasse, Hittnauerstrasse und Kemppatalstrasse (Matten). Die Bahnquerung Hochstrasse wurde dabei nicht weiter untersucht, weil die Rampenbauwerke in diesem Bereich (zu) weitreichende Auswirkungen auf die angrenzenden Grundstücke und Strassen (Anschluss Äussere Zelglistrasse und Tumbelenstrasse) hätten.

Im separaten Bericht «Weiteres Vorgehen EOP, Fokus Verlängerung Zelglistrasse und Westtangente» vom 18.12.2024 wird aufgezeigt, welche Erkenntnisse zu diesen Vorhaben aus den vergangenen 25 Jahren bereits vorliegen und welche politischen Vorstösse dazu stattgefunden haben (siehe Anhang ab Seite 113).

4.1. Variantenübersicht und Variantenbewertung

In der folgenden Tabelle sind die untersuchten Unterführungsvarianten zusammenfassend dargestellt, nach Bewertungskriterien beurteilt, offene Fragen und Empfehlungen formuliert:

Kategorie	Kriterien	Unterführung Matten ohne OeV	UF Matten mit OeV (Anschluss verlängerte Zelgistr. fuer OeV)	UF Tunnelstr. T40	UF Tunnelstr. T20	Ausbau PU Tunnelweg für Fuss- und Veloverkehr	UF Hittnauerstr.	
		<p>Beurteilung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ++ Super + Gut - Nicht so gut -- Schlecht / No-Go 						
Fussverkehr	Sicherheit und Komfort	<ul style="list-style-type: none"> - Absenkung von Strasse verlängert Fusswege quer zur Kempttalstr. -- Direkte Wegführung, Nutzen FV - Reduktion/Schaffung von Hindernissen (Strasse und Bahn) - Attraktivität und Sicherheitsgefühl Fusswegverbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Absenkung von Strasse verlängert Fusswege quer zur Kempttalstr. -- Rampensituationen mit Mauern reduzieren Querbarkeit der Strasse -- unattraktive Strassenräume für Fussverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Absenkung von Strasse verlängert Fusswege quer zur Kempttalstr. nördlich der Bahn -- Querbarkeit Rampeneinschnitte dank FVV-Brücke teilweise wiederhergestellt + dank von Strasse abgesetzter Führung Attraktivität der Fusswege leicht erhöht 	<ul style="list-style-type: none"> -- Aufhebung PU Tunnelweg und Niveauübergang Frohwiesstr. führt zu längeren Fusswegen -- Rampensituationen mit Mauern reduzieren Querbarkeit der Strassen -- unattraktive Strassenräume für Fussverkehr bei Rampenbauwerken 	<ul style="list-style-type: none"> +/- Fusswegverbindungen entsprechen Bestand mit PU Tunnelweg + Trennwirkung Bahn wird leicht reduziert durch Ausbau des PU (in Höhe und Breite) ++ Attraktivität und Sicherheitsgefühl der Fusswegverbindung wird erhöht 	<ul style="list-style-type: none"> -- Absenkungen von Strassen verlängern Fusswege quer zu allen Ästen -- Rampensituationen mit Mauern reduzieren Querbarkeit der Strassen -- unattraktive Strassenräume für Fussverkehr längs und quer zu Strassen 	
Veloverkehr	Sicherheit und Komfort	<ul style="list-style-type: none"> - Absenkung von Strasse verlängert Velowegen quer zur Kempttalstr. und schafft zusätzliche Steigungen längs zur Strasse -- Direkte Wegführung, Nutzen VV - Reduktion/Schaffung von Hindernissen (Strasse und Bahn) - Attraktivität und Sicherheitsgefühl Velowegverbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Absenkung von Strasse verlängert Velowegen quer zur Kempttalstr. nördlich der Bahn -- Querbarkeit Rampeneinschnitte dank FVV-Brücke teilweise wiederhergestellt + dank von Strasse abgesetzter Führung Attraktivität der Velowegen leicht erhöht 	<ul style="list-style-type: none"> - Absenkung von Strasse verlängert Velowegen quer zur Kempttalstr. nördlich der Bahn -- Querbarkeit Rampeneinschnitte dank FVV-Brücke teilweise wiederhergestellt + dank von Strasse abgesetzter Führung Attraktivität der Velowegen leicht erhöht 	<ul style="list-style-type: none"> -- Aufhebung Niveauübergang Frohwiesstr. führt zu längeren Velowegen -- Rampensituationen mit Mauern reduzieren Querbarkeit der Strassen -- unattraktive Strassenräume für Veloverkehr bei Rampenbauwerken 	<ul style="list-style-type: none"> -- Aufhebung Niveauübergang Frohwiesstr. führt zu längeren Velowegen - Aufhebung Niveauübergang Frohwiesstr. schafft neues Hindernis für bahnquerenden Veloverkehr - Velowegverbindung für Bahnquerung weniger attraktiv als Bestand 	<ul style="list-style-type: none"> -- Absenkungen von Strassen verlängern Velowegen quer zu allen Ästen und schaffen zusätzliche Steigungen -- Rampensituationen mit Mauern reduzieren Querbarkeit der Strassen -- unattraktive Strassenräume für Veloverkehr längs und quer zu Strassen 	
Öffentlicher Verkehr	Fahrplanstabilität	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzen für Linienbusse (Reduktion Zeitverluste) 	<ul style="list-style-type: none"> -- kein Nutzen für ÖV während MIV Wartezeiten reduziert 	<ul style="list-style-type: none"> +/- neue niveaufreie Bahnquerung für Linie 830 wenn diese auf verlängerte Zelgistrasse umgelegt wird. Damit verliert der ÖV jedoch an Erschliessungswirkung im Quartier Matten und Frohwies. 	<ul style="list-style-type: none"> ++ Linie 830 profitiert von niveaufreier Bahnquerung 	<ul style="list-style-type: none"> ++ Linie 830 profitiert von niveaufreier Bahnquerung 	<ul style="list-style-type: none"> +/- kein Nutzen für ÖV Wartezeiten reduziert 	<ul style="list-style-type: none"> -- kein Nutzen für ÖV während MIV Wartezeiten reduziert
Motorisierte Individualverkehr	Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzen für lokalen Verkehr - Nutzen für ortsfremden Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> + Reduktion Wartezeiten für Ziel-/Quellverkehr von/nach Richtung Fehrlorf; kein Nutzen für Binnenverkehr -- Durchgangsverkehr profitiert von Reduktion Wartezeiten an Bahnschranke; 	<ul style="list-style-type: none"> +/- Reduktion Wartezeiten für Ziel-/Quellverkehr von/nach Richtung Russikon sowie für Binnenverkehr in Pfäffikon sowie Verlängerung Bahnquerung aufgrund Aufhebung Niveauübergang 	<ul style="list-style-type: none"> +/- Reduktion Wartezeiten für Ziel-/Quellverkehr von/nach Richtung Russikon sowie für Binnenverkehr in Pfäffikon sowie Verlängerung Bahnquerung aufgrund Aufhebung Niveauübergang 	<ul style="list-style-type: none"> +/- keine Veränderung 	<ul style="list-style-type: none"> + Reduktion Wartezeiten für Ziel-/Quellverkehr von/nach Richtung Hittnau sowie für Binnenverkehr in Pfäffikon +/- kaum Auswirkungen auf Durchgangsverkehr 	
Blaulichtorganisationen	Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzen für Ambulanz - Nutzen für Feuerwehr 	<ul style="list-style-type: none"> + Keine Wartezeiten für Ambulanz und Feuerwehr zwischen Fehrlorf und Pfäffikon 	<ul style="list-style-type: none"> + Keine Wartezeiten für Ambulanz und Feuerwehr zwischen Russikon und Pfäffikon sowie innerhalb Pfäffikon 	<ul style="list-style-type: none"> + Keine Wartezeiten für Ambulanz und Feuerwehr zwischen Russikon und Pfäffikon sowie innerhalb Pfäffikon 	<ul style="list-style-type: none"> +/- keine Veränderung 	<ul style="list-style-type: none"> + Keine Wartezeiten für Ambulanz und Feuerwehr zwischen Hittnau und Pfäffikon 	
Aussenraum / Gestaltung	Stadträumliche Integration	<ul style="list-style-type: none"> - Integration Bauwerk in Umgebung - Beeinträchtigung Liegenschaften und Erschliessungen - Beeinträchtigung örtliche Qualitäten 	<ul style="list-style-type: none"> -- Starker Eingriff der Rampenbauwerke in Quartier Witzberg -- Enormer Eingriff in Liegenschaft und Erschliessung Landi-Areal und Erschliessung Landwirtschaftsflächen an Kempttalstrasse 	<ul style="list-style-type: none"> -- Starker Eingriff der Rampenbauwerke in Quartier Witzberg -- Enormer Eingriff in Areal südlich Niveauübergang Kempttalstr. und Erschliessung Landwirtschaftsflächen an Kempttalstr. und verlängerte Zelgistr. -- Versiegelung von Grünflächen für Verbreiterung verlängerte Zelgistr. für Bus 	<ul style="list-style-type: none"> -- Starker Eingriff der Rampenbauwerke in Quartier Tunnelstr. durch Absenkung Kreisel und Rampe nordöstlich der Bahn -- Abwertung und Beeinträchtigung der Liegenschaft "Jugendarbeit der ref. Kirchen". - Versiegelung von Grünflächen für Rampenbauwerk minimal gehalten. + Rampenbauwerk deutlich besser integriert und Flächenbedarf deutlich kleiner als in Variante T40. 	<ul style="list-style-type: none"> - bedeutender Eingriff des Rampenbauwerks nordöstlich der Bahn - Abwertung und Beeinträchtigung der Liegenschaft "Jugendarbeit der ref. Kirchen". - Versiegelung von Grünflächen für Rampenbauwerk minimal gehalten. + Rampenbauwerk deutlich besser integriert und Flächenbedarf deutlich kleiner als in Variante T40. 	<ul style="list-style-type: none"> -- Starker Eingriff der Rampenbauwerke in Quartier Hittnauerstr. Beidseitig der Bahn, Äussere Zelgistr. Und Spitalstr. -- Enormer Eingriff und Beeinträchtigung Erschliessung Liegenschaften entlang Hittnauerstr. Beidseitig der Bahn sowie Spitalstr. (Einseitige Erschliessung Spitalstr. von Bachtelstr. anstelle deren Absenkung denkbar) -- Starke Beeinträchtigung Strassenräume entlang Rampen 	
Wirkung im Strassennetz	erwartete Verkehrsverlagerungen (gemäß Verkehrsuntersuchung GVM-ZH, Auswirkungen niveaufreie Bahnquerungen, SNZ / 22.09.2023)	<ul style="list-style-type: none"> - Entlastung / Mehrbelastung Zentrumsgebiet - Entlastung / Mehrbelastung Wohnquartiere 	<ul style="list-style-type: none"> - Mehrbelastung Kempttalstrasse (ca. +220 Fz in ASP) + Entlastung Russikerstrasse (ca. -100 Fz in ASP) 	<ul style="list-style-type: none"> +/- Verringerung Durchfahrwiderstand durch Aufhebung Bahnschranke wird durch Erhöhung Durchfahrwiderstand aufgrund neuer Fahrgeometrie Kempttalstrasse etwa aufgehoben. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mehrbelastung Kempttalstrasse im Abschnitt Obermatt- bis Tunnelstrasse (ca. +230 Fz in ASP) - Mehrbelastung Zelgistrasse vor Bahnhof (ca. +90 Fz in ASP) - Mehrbelastung UF Tunnelstr. gegenüber BÜ Russikerstr (ca. +380 Fz / ASP) + Entlastung Bahnübergang Obermattstrasse (ca. -210 Fz in ASP) + Entlastung Hochstrasse im Zentrum (ca. -90 Fz in ASP) 	<ul style="list-style-type: none"> +/- keine Veränderung 	<ul style="list-style-type: none"> - Mehrbelastung Hittnauerstrasse bei UF (ca. +340 Fz in ASP) + Entlastung Hochstrasse beim BÜ (ca. -210 Fz in ASP) + Entlastung Zelgistrasse beim Bahnhof (ca. -40 Fz in ASP) 	
Realisierung	Kosten und Realisierbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Investitions- / Betriebskosten (grob) - Abhängigkeiten (Gebäude und Grundstückerschliessungen) 	<ul style="list-style-type: none"> -- sehr hohe Investitions- / Betriebskosten -- grosse Abhängigkeit von Verfügbarkeit Areal südlich Niveauübergang Kempttalstr. sowie von Realisierung verlängerte Zelgistr. und Umlegung Buslinie 830 	<ul style="list-style-type: none"> -- sehr hohe Investitions- / Betriebskosten -- grosse Abhängigkeit von Verfügbarkeit Areal Liegenschaft "Jugendarbeit der Ref. Kirchen" und Erschliessungslösungen der betroffenen Liegenschaften. 	<ul style="list-style-type: none"> - hohe Investitions- / Betriebskosten (inkl. Dünker eingedolter Dorfach) -- grosse Abhängigkeit von Verfügbarkeit Areal Liegenschaft "Jugendarbeit der Ref. Kirchen". 	<ul style="list-style-type: none"> - mässige Investitions- / Betriebskosten - Abhängigkeit für Landbedarf Verbreiterung PU Tunnelweg 	<ul style="list-style-type: none"> -- sehr hohe Investitions- / Betriebskosten -- grosse Abhängigkeit von Erschliessungslösungen der vielen betroffenen Liegenschaften 	
offene Fragen:		<ul style="list-style-type: none"> - Ist ein neuer Niveauübergang für Fuss- und Veloverkehr als Ersatz für den bestehenden bewilligungsfähig? 		<ul style="list-style-type: none"> - Ist ein neuer Niveauübergang für Fuss- und Veloverkehr als Ersatz für den bestehenden bewilligungsfähig? 	<ul style="list-style-type: none"> - kann Niveauübergang Frohwiesstr. für Fuss- und Veloverkehr beibehalten werden? - Wie kann Mehrverkehr auf Zelgistr. durch Schleicherkehr Richtung Hittnauerstr. verhindert werden? - Prüfung Handlungsbedarf am Knoten Tunnelstr./Kempttalstr. 			
Fazit		<p>Von einer Unterführung Matten in Lage der Kempttalstrasse profitiert vorwiegend der Durchgangsverkehr durch Pfäffikon sowie die Blaulichtorganisationen zwischen Fehrlorf und Pfäffikon. Alle anderen Kriterien werden deutlich nachteilig beurteilt.</p> <p>--> Empfehlung: nicht weiter verfolgen.</p>	<p>Bei einer Unterführung Matten mit ÖV-Anbindung auf der verlängerten Zelgistrasse sowie Ermöglichung eines Bahn-Niveauüberganges für Fuss- und Veloverkehr halten sich die Vor- und Nachteile für den Fuss-, Velo-, und öffentlichen Verkehr etwa die Waage. Die räumlichen Eingriffe der Rampenbauwerke sind gross.</p> <p>--> Empfehlung: UF Matten nur weiterverfolgen, wenn UF Tunnelstr. nicht realisiert wird und die Linie 830 eine niveaufreie Bahnquerung erfordert.</p>	<p>Die UF Tunnelstr. ist die einzige, welche für den ÖV in der richtigen Lage ist. Bei Ausrundungsradien für ein Befahren mit T40 sind die räumlichen Eingriffe in die Umgebung beidseitig der Bahn enorm (Absenkung Kreisel Tunnelstr. und aufwändige Anbindung Russikerstr. mit Brückbauwerk. Mehrere Gebäude-Abbrüche).</p> <p>--> Empfehlung: Ausbauvariante mit tiefer Ausbaugeschwindigkeit (T20) entsprechend weiterentwickeltem Ausbauprojekt 2002 weiterverfolgen.</p>	<p>Bei einer Dimensionierung der UF Tunnelstr. für T20 werden die räumlichen Eingriffe der Rampenbauwerke deutlich verträglicher (Keine Absenkung Kreisel Tunnelstr., bahnparallele Rampe Nordost, keine zwingenden Gebäude-Abbrüche). Kann ein Niveau-Bahnübergang für Fuss- und Veloverkehr in Lage der Frohwiesstr. beibehalten werden, können die Nachteile für den FVV in Grenzen gehalten werden.</p> <p>--> Empfehlung: Diese Variante mit flankierenden Massnahmen (Beibehalt Bahnübergang für FVV, beidseitige oder verbreiterte Führung Fuss- und Veloverkehr sowie Unterbindung Ausweichverkehr Zelgistr.)</p>	<p>Deutliche Bestvariante für den Fuss- und Veloverkehr.</p> <p>--> Ausbau PU Tunnelweg für Fuss- und Veloverkehr weiterverfolgen.</p>	<p>Eine Unterführung Hittnauerstr. verursacht mit den enormen Rampenbauwerken die grössten negativen Eingriffe ins Ortsbild von allen betrachteten Varianten. Es resultieren negative Auswirkungen bei allen Beurteilungskriterien außer reduzierte Wartezeiten für MIV und Blaulichtorganisationen.</p> <p>--> Empfehlung: nicht weiter verfolgen.</p>	

Legende positiv / vorteilhaft
neutral
negativ / nachteilig

4.2. Bahnunterführung Tunnelstrasse

Im Rahmen der Variantenbewertung (ab Seite 29) wurden für die MIV-Unterführung Tunnelstrasse zwei Varianten bewertet:

- Variante «T20» mit Linienführung gemäss Vorlageprojekt Unterführung Tunnelstrasse 2001 (Kapitel 4.2.1)
- Variante «T40» mit Linienführung gemäss Studie SNZ 2023 (Kapitel 4.2.2)

Diese beiden Varianten werden nachfolgend schematisch dargestellt. Zusätzlich zu den beiden Unterführungsvarianten wird auch ein möglicher Ausbau der bestehenden Personenunterführung Tunnelweg betrachtet:

- Ausbau Personenunterführung für Fuss- und Veloverkehr (Kapitel 4.2.3)

4.2.1. Unterführung Tunnelstrasse Variante «T20»

Im Auftrag des Kantons Zürich und der Gemeinde Pfäffikon wurde im Jahr 2000 eine Studie zur Tunnelstrasse in Auftrag gegeben. Dabei wurden gemäss Abstimmungsunterlagen zwei Varianten geprüft:

Variante 1:

- Direkte Verbindung vom Kreisel Frohwies zur Russikerstrasse
- Grosse Fahrbahnflächen
- Abbruch Villa Bräcker
- Gesamtkosten 9.15 Mio. CHF (Preisbasis Jahr 2000)

Variante 2:

- Unterführung am Kreisel Frohwies mit direktem Anschluss an Zelglistrasse
- Neue Strassenflächen grossteils überdeckt
- Kein Abbruch von Wohnbauten notwendig
- Gesamtkosten 6.60 Mio. CHF (Preisbasis Jahr 2000)

Die Variante 2 wurde unter Berücksichtigung des optimalen Kosten- und Nutzenverhältnisses und der Rücksichtnahme auf das Ortsbild zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Vorlageprojekt Unterführung Tunnelstrasse 2001

Die Variante 2 (folgende Abbildung 20) wurde daraufhin zu einem Vorlageprojekt weiterentwickelt. Am 2. Juni 2002 hat das Stimmvolk den Kreditantrag von Fr. 6'200'000.- für den Bau einer Unterführung Tunnelstrasse an der Urne abgelehnt.



Abbildung 20: Situationsplan Unterführung Tunnelstrasse, Stand 11. Juli 2001

Überprüfung Befahrbarkeit

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts wurde die Befahrbarkeit dieser Unterführung Tunnelstrasse gemäss Vorlageprojekt 2001 für Gelenkbusse geprüft.

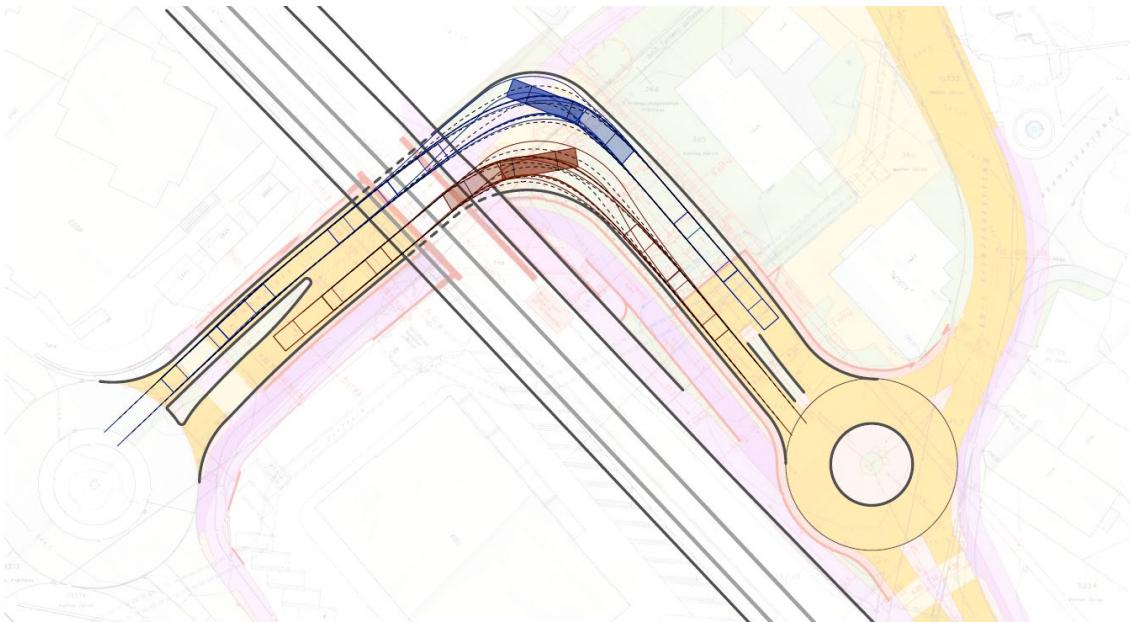


Abbildung 21: Unterführung Tunnelstrasse Variante 2 - Schleppkurvennachweis Gelenkbusse

Diese Unterführungsvariante ist bei angepasster Geschwindigkeit in Gegenrichtung für Gelenkbusse befahrbar.

Ein Doppelspurausbau der Bahnlinie ist in der Studie berücksichtigt. Die maximale Steigung beträgt 9%. Die verhältnismässig kurzen Rampenlängen werden erreicht bei Ausrundungsradien von 640 m in der Wanne und 1000 m in der Kuppe.

Beurteilte Variante T20

In der folgenden Abbildung ist die bewertete Variante «Unterführung Tunnelstrasse T20» schematisch dargestellt:

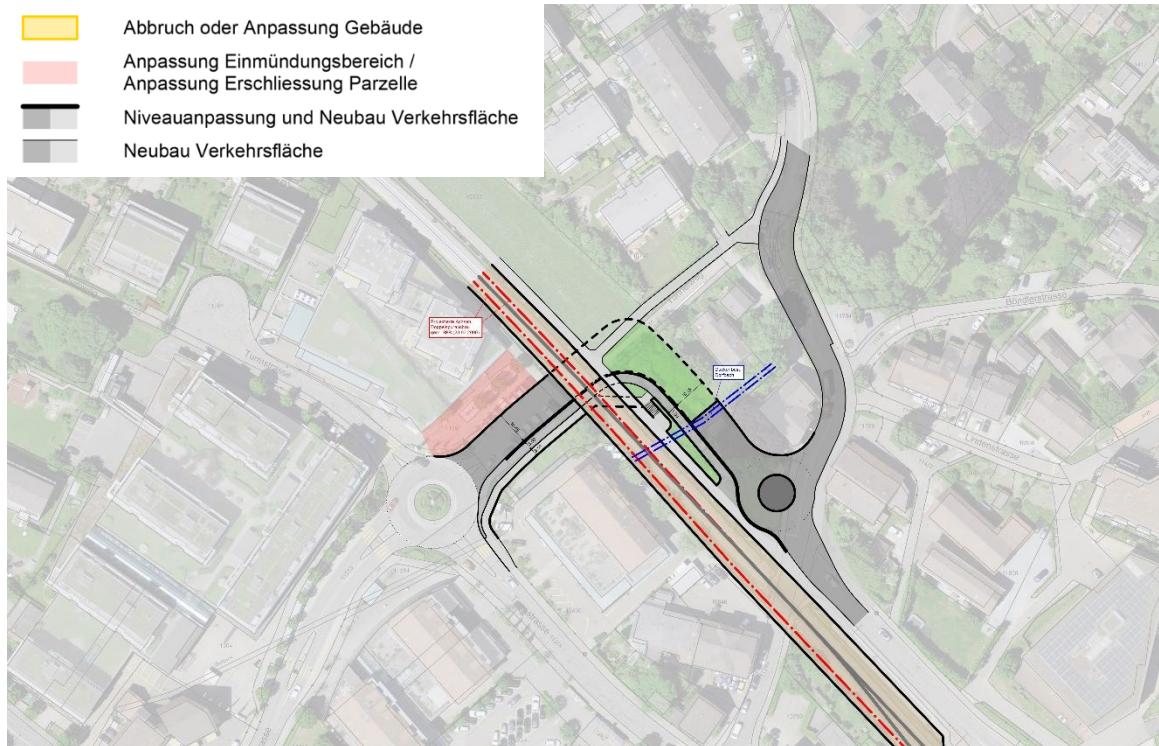


Abbildung 22: Schemaplan Unterführung Tunnelstrasse Variante "T20"

Bei einer Dimensionierung der Unterführung Tunnelstr. für T20 sind die räumlichen Eingriffe der Rampenbauwerke deutlich verträglicher als in der im Folgenden beschriebenen Variante T40 (keine Absenkung Kreisel Tunnelstr.; bahnparallele Rampe Nordost räumlich verträglicher integriert; keine zwingenden Gebäude-Abbrüche). Zu beachten ist, dass bei der Querung des eingedolten Dorfbachs bei der Rampensituation auf der Nordseite der Gleise ein Düker erforderlich ist.

Kann ein Niveau-Bahnübergang für Fuss- und Veloverkehr in Lage der Frohwiesstr. beibehalten werden und neben der MIV-Unterführung die Fussgängerunterführung Tunnelweg für Fuss- und Veloverkehr ausgebaut werden, würde vom Gesamtbauwerk auch der Fuss- und Veloverkehr profitieren.

→ **Empfehlung: Diese Variante mit flankierenden Massnahmen (Beibehalt Bahnübergang für Fuss- und Veloverkehr, beidseitige oder verbreiterte Führung Fuss- und Veloverkehr sowie Unterbindung Ausweichverkehr Zelglistr.) weiterverfolgen**

4.2.2. Unterführung Tunnelstrasse Variante «T40»

Unterführung Tunnelstrasse Variante SNZ 2023

Im Jahr 2023 wurde von der Firma SNZ Ingenieure und Planer AG eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, welche die verkehrlichen Auswirkungen durch niveaufreie Bahnquerungen auf der Kempttalstrasse und der Russikerstrasse aufzeigt. Dabei wurde eine Unterführungsvariante skizziert, welche Ausrundungsradien für ein Befahren mit Tempo 40 berücksichtigt.

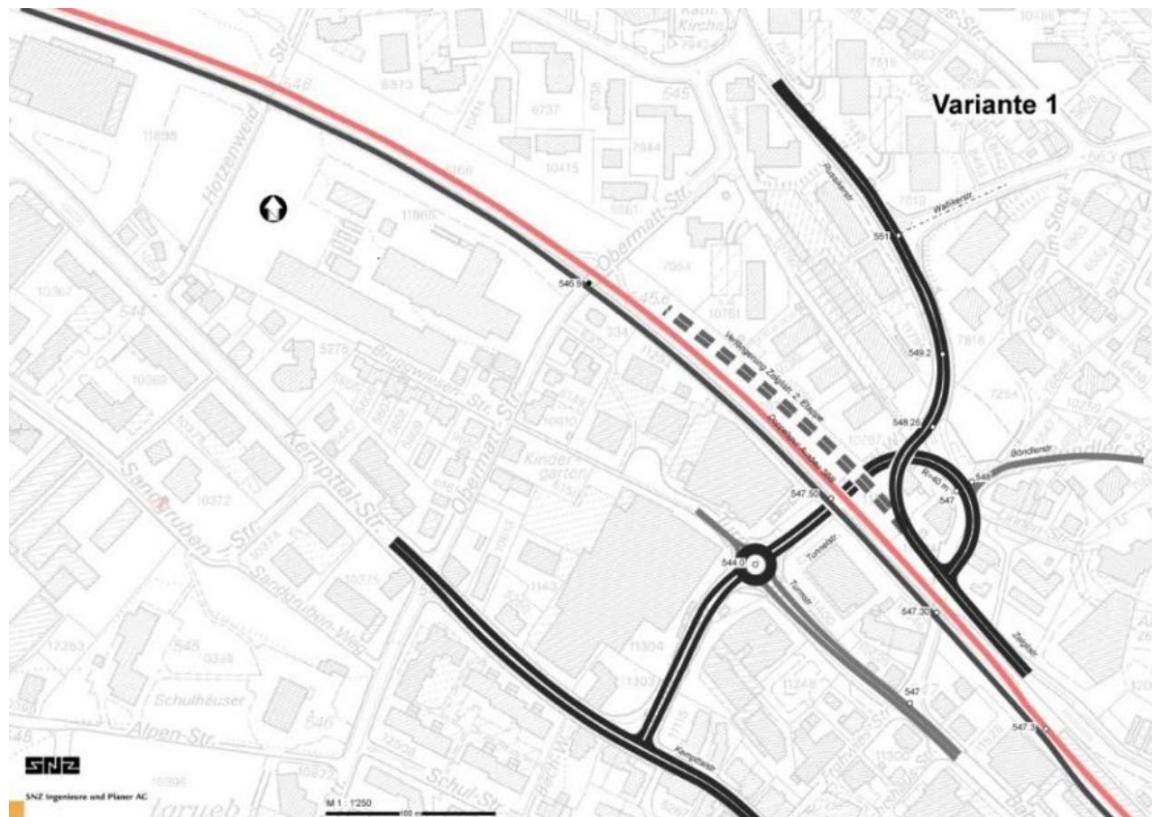


Abbildung 23: Schema Unterführung Tunnelstrasse, Variante 1 gemäss Bericht SNZ 2023

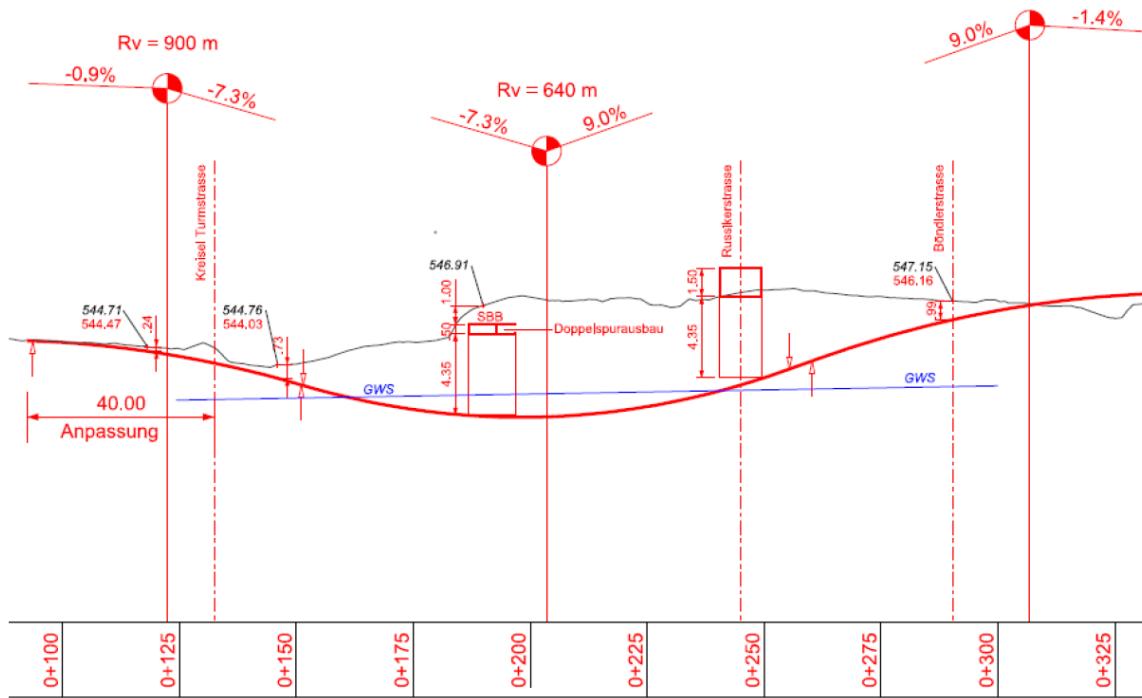


Abbildung 24: Längsschnitt Unterführung Tunnelstrasse, Variante 1 gemäss Bericht SNZ 2023

Die Variante der Unterführung Tunnelstrasse T40 zeigt, dass grössere Anpassungen am Strassennetz und grosse Eingriffe in angrenzende Liegenschaften notwendig wären. So müsste der bestehende Kreisel Tunnelstrasse um ca. einen halben Meter abgesenkt werden. Die Linienführung unterscheidet sich von den beiden ursprünglichen Varianten. So macht die Strasse auf der Nordseite eine Schlaufe und schliesst dann an die Zelglistrasse an. Es bräuchte neben der Bahnunterführung auch eine Unterführung unter der Russikerstrasse. Bei der Projektierung wurden in der vertikalen Linienführung Radien verwendet, welche gemäss Norm Fahrgeschwindigkeiten unter 40 km/h voraussetzen.

Beurteilte Variante T40

In der folgenden Abbildung ist die bewertete Variante «Unterführung Tunnelstrasse T40» schematisch dargestellt:

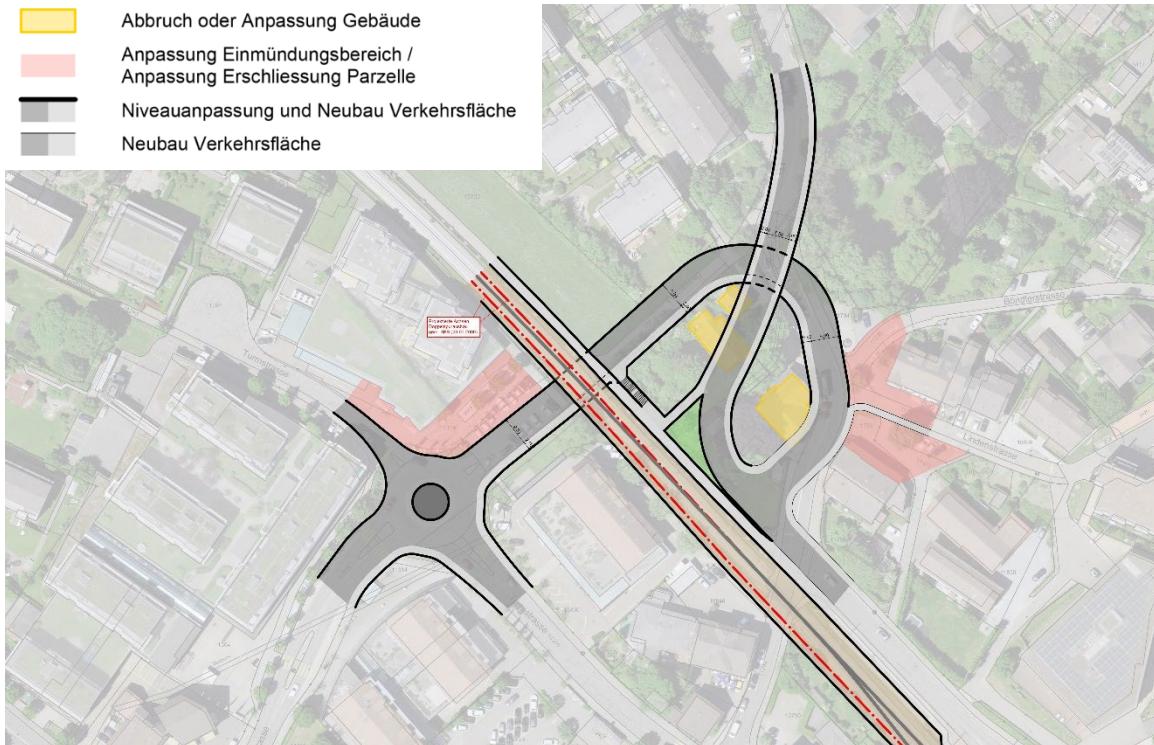


Abbildung 25: Schemaplan Unterführung Tunnelstrasse Variante "T40"

Der ÖV profitiert mit der Unterführung Tunnelstrasse von einer niveaufreien Bahnquerung. Bei Ausrundungsradien für ein Befahren mit T40 sind die räumlichen Eingriffe in die Umgebung beidseitig der Bahn enorm. Der Kreisel Tunnelstrasse muss abgesenkt werden und die Anbindung an die Russikerstrasse ist sehr aufwändig. Es wird ein Brückenbauwerk benötigt und es müssen mehrere Gebäude abgebrochen werden (gelb markiert). Für den Fuss- und den Veloverkehr ist eine Unterführung Tunnelstrasse eine Verschlechterung gegenüber dem Bestand.

→ **Empfehlung: Variante mit höherer Ausbaugeschwindigkeit (T40) nicht weiterverfolgen.**

4.2.3. Ausbau Personenunterführung für Fuss- und Veloverkehr



Abbildung 26: Situationsplan Verbreiterung bestehende Personenunterführung Tunnelweg

Die bestehende Personenunterführung Tunnelweg ist im Bestand deutlich zu schmal für die gemeinsame Führung von Fuss- und Veloverkehr. Auch für das Begegnen von zwei Fussgänger*innen sind die Dimensionen ungenügend. Bei dieser Variante wird keine Unterführung für den MIV realisiert. Für den Fuss- und Veloverkehr wird die Trennwirkung der Bahn reduziert, vor allem für den Veloverkehr, da die Unterführung so eine neue Velowegverbindung darstellt. Allgemein werden die Attraktivität und das Sicherheitsgefühl erhöht. Für den Fuss- und Veloverkehr ist dies deutlich die Bestvariante.

→ **Empfehlung: Ausbau PU Tunnelweg für Fuss- und Veloverkehr in 2. Priorität weiterverfolgen** (wenn Unterführung Tunnelstrasse T20 nicht realisiert wird)

4.3. Bahnunterführung Hittnauerstrasse

Bei einer Unterführung Hittnauerstrasse muss der Knoten Hittnauerstrasse / Zelglistrasse / Äussere Zelglistrasse abgesenkt werden. Dafür müssen die Strassen aus mindestens vier Richtungen abgesenkt werden (Spitalstrasse könnte evtl. von Kreuzung losgelöst und als Sackgasse beibehalten werden).

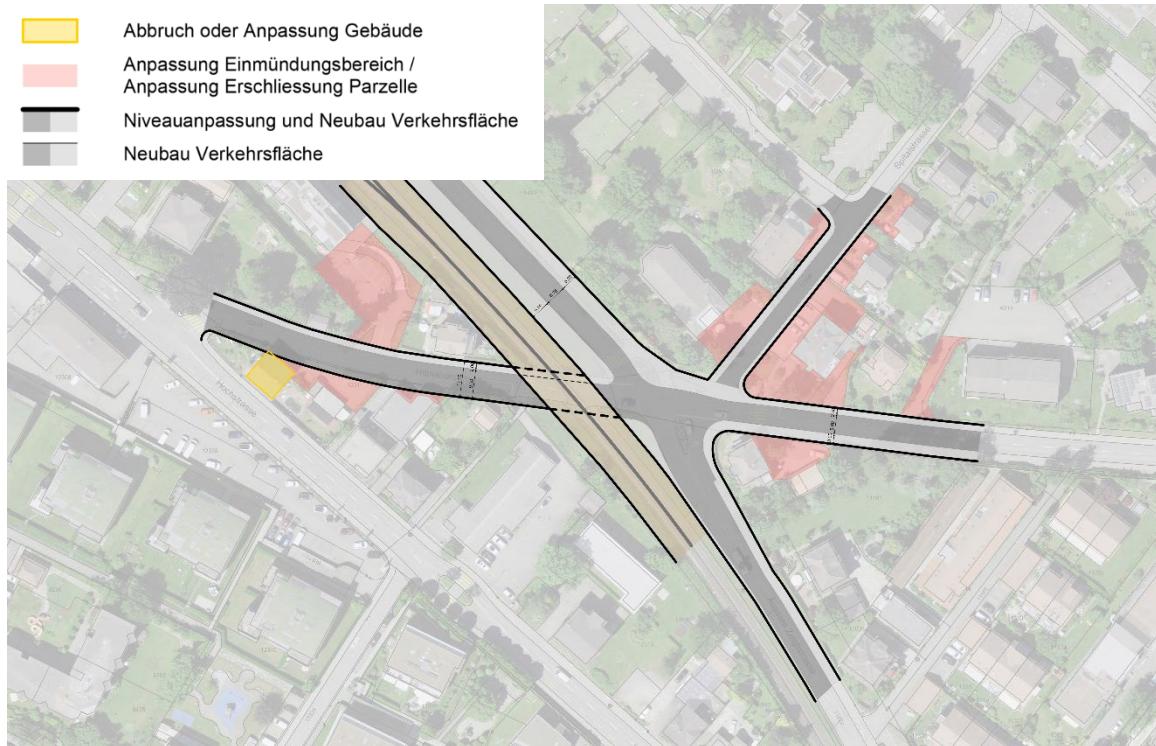


Abbildung 27: Schemaplan Unterführung Hittnauerstrasse

Eine Unterführung Hittnauerstr. verursacht mit den enormen Rampenbauwerken die grössten negativen Eingriffe ins Ortsbild von allen betrachteten Varianten. Es resultieren negative Auswirkungen bei fast allen Beurteilungskriterien. Ausnahme sind die reduzierten Wartezeiten für MIV und Blaulichtorganisationen.

→ **Empfehlung: nicht weiterverfolgen**

4.4. Bahnunterführung Matten (Kempttalstrasse)

4.4.1. UF Matten mit ÖV (Anschluss verlängerte Zelglistr. für ÖV)

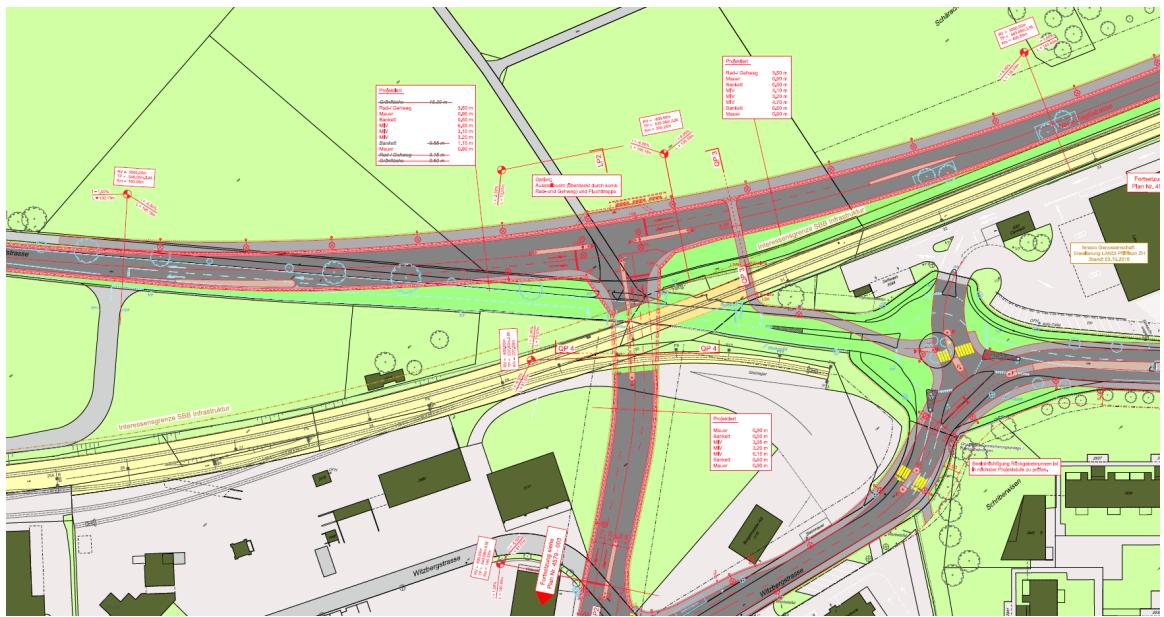


Abbildung 28: Situationsplan Unterführung Matten, SNZ Ingenieure und Planer AG

Im Zusammenhang mit der Verlängerung Zelglistrasse hat die Firma SNZ Ingenieure und Planer AG im Jahr 2017 im Rahmen einer Planungsstudie einen Entwurf für eine mögliche Unterführung Matten entwickelt. Bei dieser Variante würde der Kreisel wegfallen und die Zufahrt zur Unterführung über die Witzbergstrasse erfolgen.

Bei einer Unterführung Matten mit ÖV-Anbindung auf der verlängerten Zelglistrasse sowie Ermöglichung eines Bahn-Niveauüberganges für Fuss- und Veloverkehr halten sich die Vor- und Nachteile für den Fuss-, Velo-, und öffentlichen Verkehr etwa die Waage. Die räumlichen Eingriffe der Rampenbauwerke sind gross.

→ Empfehlung: Unterführung Matten nur weiterverfolgen, wenn UF Tunnelstr. nicht realisiert werden kann und ein zuverlässiger Betrieb der Linie 830 eine niveaufreie Bahnquerung erfordert.

4.4.2. Variante Unterführung Matten ohne ÖV

Diese Unterführungsvariante ist in der Achse der Kemppetalstrasse positioniert und schliesst nicht an eine Verlängerte Zelglistrasse an. Für diese Variante müsste der LANDI-Kreisel abgesenkt werden. Entlang der Kemppetalstrasse sind lange Rampen und Mauern notwendig. Die Erschliessung des LANDI-Grundstücks müsste neu organisiert und angepasst werden.

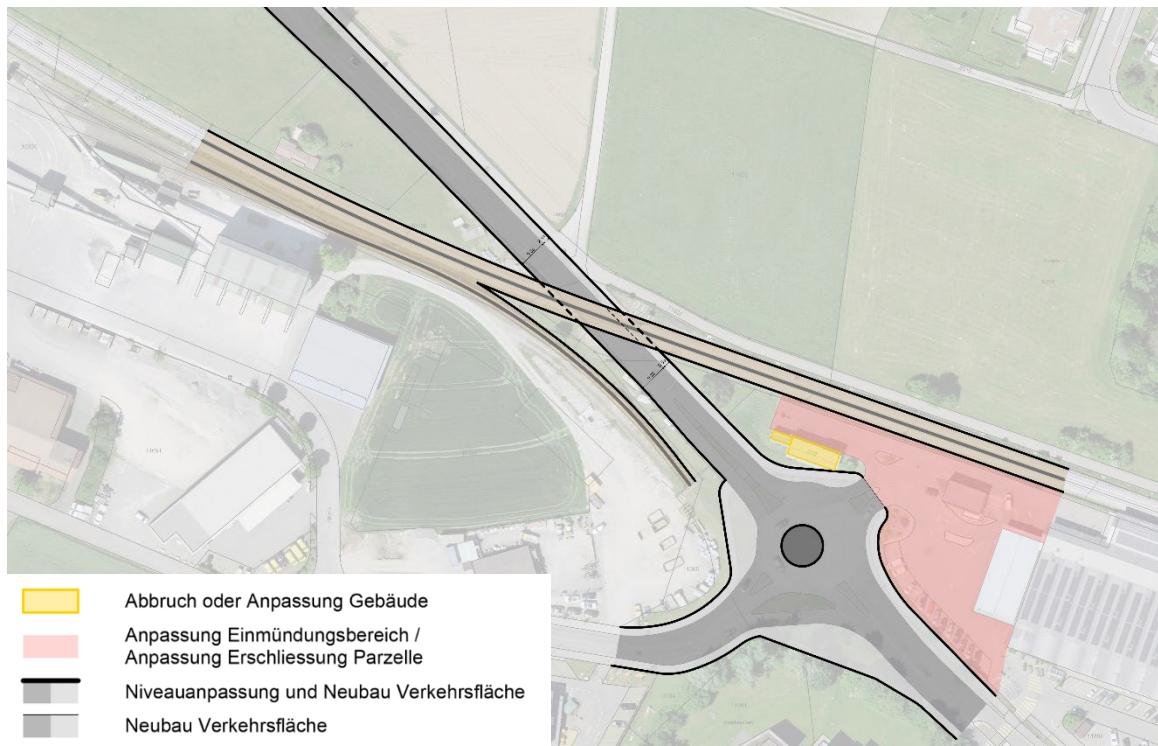


Abbildung 29: Schemaplan Unterführung Matten

Von einer Unterführung Matten in Lage der Kemppetalstrasse profitiert vorwiegend der Durchgangsverkehr durch Pfäffikon sowie die Blaulichtorganisationen zwischen Fehraltorf und Pfäffikon. Alle anderen Kriterien werden deutlich nachteilig beurteilt.

→ **Empfehlung: nicht weiterverfolgen**

5. Analyseergebnisse nach Handlungsfelder

Auf der folgenden Seite sind wichtige Erkenntnisse aus der Analyse geordnet nach fünf Handlungsfeldern Strukturierung Verkehrsnetz (A), Gestalteter Strassenraum (B), Fuss- und Veloverkehr (C), Öffentlicher Verkehr (D) und Nachhaltige Mobilität dargestellt (E). Diese fünf Handlungsfelder finden sich auch bei den Zielsetzungen (Kapitel 6) und den Massnahmen (Kapitel 9) wieder.

Mobilitätsplan mit Zielsetzungen und Massnahmen

Handlungsfeld	A Strukturierung Verkehrsnetz, Verkehrslenkung	B Gestalteter Strassenraum, Verkehrsberuhigung und Sicherheit, Begegnungszone im Zentrum	C Fuss- und Veloverkehr	D Öffentlicher Verkehr	E Nachhaltige Mobilität
Wichtige Erkenntnisse aus der Analyse	<p>Bestehende Verkehrsbelastung</p> <ul style="list-style-type: none"> Gemäss Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich (GVM-ZH, DVW 2018) gibt es auf der Ortsdurchfahrt Kempttalstrasse – Hochstrasse bis zu 16'000 Fahrzeuge pro Tag (höchste Belastung zwischen Knoten Hittnauerstrasse und Pilatusstrasse). Auch auf der Usterstrasse, die Verbindung nach Uster, ist die Belastung mit bis über 17'000 Fahrzeugen pro Tag hoch (höchste Belastung zwischen Ruetschbergstrasse und Schanzstrasse). Der grössere Anteil der Verkehrsbelastung auf den Hauptachsen ist Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Von den Verkehrsmengen an den Ortseinfahrten haben folgende Anteile der Fahrten Quelle oder Ziel in Pfäffikon: Kemptalstr. 55%, Russikerstr. 48%, Hittnauerstr. 43%, Hochstr. 45%, Usterstr. 63%. Auf dem höchstbelasteten Abschnitt der Hochstr. zwischen Kreisel Pilatusstr. und der Abzweigung Hittnauerstr. ist mehr als die Hälfte des Verkehrs (ASP) Ziel-, Quell- und Binnenverkehr von Pfäffikon (52%). <p>Strassennetz und Trassensicherungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Das kantonale Strassennetz umfasst die Hauptachse Kempttalstrasse-Hochstrasse sowie die Achsen Usterstrasse, Hittnauerstrasse und Russikerstrasse. Die Trassensicherung für eine Verlängerung Zelglistrasse sowie eine Westtangente zwischen Usterstrasse und Kempttalstrasse ist im kant. Richtplan enthalten. Teil der Trassensicherungen sind Begleitmassnahmen mit Abklassierung der Kempttal-, Hoch-, Uster-, Tumbelen- und Pilatusstrasse. Die Machbarkeit der neuen Strassen ist insbesondere aus Lärmschutzgründen und Tangierung von Schutzgebieten nicht gegeben. Der Kanton erwägt eine Streichung der beiden Richtplaneinträge. Die Trasse der Westtangente tangiert das nationale BLN-Schutzgebiet Pfäffikersee. Die Westtangente erreicht nur lokale Umlagerungen im Industriegebiet. Die Verlängerung Zelglistrasse könnte den Südteil des Zentrums Pfäffikon nur mit harten flankierenden Massnahmen deutlich entlasten (bei Unterbindung der Zentrumsdurchfahrt) und würde den Nordteil des Zentrums deutlich mehrbelasten. Von beiden Strassenvorhaben profitiert vorwiegend der Durchgangsverkehr. <p>Bahnübergänge</p> <ul style="list-style-type: none"> Die gesicherten Bahnübergänge führen bei geschlossenen Barrieren zu Wartezeiten. Bei Schrankenöffnung wird der Rückstau jeweils wieder abgebaut. Die verkehrliche Wirkung eines Baus von niveaufreien MIV-Querungen ist lokal und die räumlichen Auswirkungen der Rampenbauwerke sind – insbesondere bei Ausbaustandards für Tempo 50 – enorm (Räumliche Einschnitte, Landbedarf und Abbrüche). Die Realisierung von niveaufreien Bahnquerungen für den MIV würden insbesondere für kurze Wege die Verkehrsmittelwahl zugunsten des MIV begünstigen (Binnenverkehr) und/oder die Ortsdurchfahrt für den ortsfremden Verkehr attraktiver machen (Durchgangsverkehr). Der bahnerquerende ÖV würde nur von einer Unterführung in der Lage Tunnelstrasse profitieren. Für Blaulichtorganisationen hätte eine Unterführung an dieser Lage auch den grössten Nutzen (Verbindung Quartiere nordöstlich der Bahn – Spital Uster sowie Feuerwehrdepot Pfäffikon). <p>Verkehrssicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> Vor allem auf den Kantonstrassen sind Unfallhäufungen ersichtlich. Auf der Kemptalstr. ist eine Unfallhäufung im Bereich der Kreuzung mit der Obermattstrasse zu beobachten. Auch entlang der Hochstrasse (Häufung beim Bahnübergang) und der Hittnauerstr. (von der Hochstr. bis zur Bachtelstr.) wurden viele Unfälle registriert, hauptsächlich mit Leichtverletzten. Im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen fallen Unfallhäufungen auf der Russikerstr. (von der Bahnhofstr. bis zur Feldstr.) auf. 	<p>Verkehrsregime</p> <ul style="list-style-type: none"> Tempo 30 Zonen sind innerhalb Wohnquartieren in Pfäffikon grossräumig umgesetzt. Die Seestrasse im Ortskern südwestlich des Bahnhofs ist als Begegnungszone gestaltet und signalisiert. Auf allen Kantonstrassen innerhalb der zweiseitig bebauten Gebiete gilt Tempo 50. Tempo 60 ist auf einseitig bebauten Abschnitten an den Ortseingängen der Usterstr. sowie bei Sulzberg an der Russikerstr. signalisiert. <p>Bedeutung Begegnungszone im Zentrum</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Begegnungszone Seestrasse trägt massgeblich zur Belebung des Strassenraums bei und wird von der Bevölkerung geschätzt. Sie dient als zentraler Ort zum Einkaufen wie auch als sozialer Treffpunkt. Es besteht ein Potenzial zur Ausdehnung vom Bahnhof bis zum See. <p>Strassenraumgestaltung</p> <ul style="list-style-type: none"> Potenzial für Strassenraumgestaltung ist insbesondere auf den Hauptachsen (Kempttalstr., Hochstr., Hittnauerstr., Usterstr.) vorhanden (Verkehrsberuhigung, Gestaltungs-, Klima-, Velo- und Fussverkehrsmassnahmen, ...). Insbesondere im Zentrumsbereich erfordern dichte Bebauung und geringe Gebäudeabstände flächeneffiziente Raumnutzungen. <p>Parkierung</p> <ul style="list-style-type: none"> In der gesamten Gemeinde Pfäffikon gibt es rund 1'590 öffentlich nutzbare Parkplätze. Davon sind 259 im Strassenraum als blaue oder weisse Zonen markiert. 114 dieser 259 Parkplätze sind in Wohnquartieren, 86 Parkplätze in den Strassenräumen im Zentrum und 59 Parkplätze in den Strassenräumen im Gewerbegebiet West. 1'331 Parkplätze sind auf öffentlich zugänglichen Arealen abseits der Strassenräume positioniert (Sportanlagen, Schwimmbad, Bahnhof, Grossverteiler, Dorfmärt usw.). Von den 1'590 öffentlich zugänglichen Parkplätzen sind 851 kostenpflichtig und 739 gebührenfrei. Kostenpflichtige Parkplätze gibt es im Zentrum (421), im Gewerbegebiet West (101), am See (245) und zu weiteren Freizeitnutzungen (84). Jene im Gewerbegebiet West sind tagsüber unbegrenzt nutzbar. Regelmässiges Nachtparkieren auf öffentlichem Grund ist gebührenpflichtig. Die 114 Parkplätze in den Wohnquartieren sind alle gebührenfrei und zeitlich unbegrenzt nutzbar. Bei regelmässigem Parkieren in der Nacht (>3 / Monat) wird eine Gebühr erhoben. In Pfäffikon braucht es Massnahmen, um die im regionalen Richtplan angestrebten Ziele zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) zu erreichen. Einer der grössten Hebel sind Massnahmen zur Parkierung, wie z.B. die konsequente Belebung aller öffentlichen Parkplätze. Dies ist im regionalen Parkraumkonzept Zürcher Oberland vorgesehen. <p>Verkehrssicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> Vor allem auf den Kantonstrassen sind Unfallhäufungen ersichtlich. Auf der Kemptalstr. ist eine Unfallhäufung im Bereich der Kreuzung mit der Obermattstrasse zu beobachten. Auch entlang der Hochstrasse (Häufung beim Bahnübergang) und der Hittnauerstr. (von der Hochstr. bis zur Bachtelstr.) wurden viele Unfälle registriert, hauptsächlich mit Leichtverletzten. Im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen fallen Unfallhäufungen auf der Russikerstr. (von der Bahnhofstr. bis zur Feldstr.) auf. 	<p>Bestehendes Netz</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Velo hat auf Haupt- und Nebenrouten eine Erschliessungsfunktion für alle Ortsteile sowie die Funktion vom Durchleiten. Als Erschliessung für die Naherholung sind sowohl westlich wie auch östlich vom Pfäffikersee attraktive Freizeitrouten vorhanden. <p>Velo-Parkierung</p> <ul style="list-style-type: none"> Öffentliche Velo-Abstellplätze sind am Bahnhof Pfäffikon vorhanden. Auch bei den Schul- und Sportanlagen, bei Grossverteilern und im Industriegebiet im Westen sind öffentlich nutzbare Abstellanlagen vorhanden. Am Seequai wird parkiert. Am Seequai und beim Römer Kastell sind neue Veloabstellanlagen in der regionalen Richtplanung vorgesehen. <p>Netzlücken Fuss- und Velonetz</p> <ul style="list-style-type: none"> Es bestehen einzelne Netzlücken im Fuss- und Velonetz (fehlende direkte Verbindungen, gesicherte Querungsmöglichkeiten, Abschnitte mit fehlendem Trottoir und Veloinfrastrukturen entlang Hauptverkehrsstrassen). Zum Teil sind diese im regionalen und/oder kantonalen Richtplan zur Behebung als geplant eingetragen. Von Bahnhof zum Seequai via Fabrikstrasse fehlt eine durchgängige Fussverkehrs-Achse. <p>Schwachstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> In der Kantonalen Velonetzplanung sind Schwachstellen des kantonalen Netzes erfasst. Der Abschnitt der Hochstrasse und Kempttalstrasse im Zentrum von Pfäffikon (zwischen den beiden Gleisquerungen) ist die grösste Schwachstelle. Es fehlt dort eine Veloinfrastruktur. Weitere Schwachstellen befinden sich vor allem in verschiedenen Kreuzungsbereichen rund ums Zentrum der Gemeinde. Es geht dabei oft um erschwerte Abbiegebeziehungen. Entlang den Hauptverkehrsstrassen durch das Zentrum ist die Aufenthaltsqualität durch das Verkehrsaufkommen und die gefahrenen Geschwindigkeiten (T50) beeinträchtigt und die Trennwirkung der Kantonstrassenachsen beträchtlich. 	<p>ÖV-Angebot Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> Mit der S3 und der S19 verkehren zwei S-Bahn-Linien am Bahnhof Pfäffikon. In beide Richtungen (Richtung Dietikon/Zürich und Richtung Wetzikon) gibt es mindestens zwei Verbindungen in der Stunde (S3). Die S19 verkehrt nur während den Spitzstunden morgens und abends und ermöglicht zu den Hauptverkehrszeiten vier Verbindungen pro Stunde von/nach Zürich (ÖV-Gütekasse B im Bahnhofsumfeld). Die am stärksten benutzte Buslinie ist die Linie 830 (Uster-Pfäffikon, ganztags Halbstundentakt). Für eine verbesserte ÖV-Erschliessung der Arbeitszonen Witzberg- und Schanzstrasse ist eine Verdichtung zum Viertelstundentakt sowie eine Durchbindung am Bahnhof erstrebenswert (in Abstimmung mit S-Bahn-Angebot). Die Bushaltestellen mit den grössten Fahrgastfrequenzen sind südlich der Bahn Matten und Frohwies sowie nördlich der Bahn Mettlenstrasse und Bussenhausen. Die Orte Hermatswil, Humbel und Wallikon sind mit der Buslinie 833 (ganztags Stundentakt) nach Pfäffikon erschlossen. Auslikon (422 EW) ist mit einer Bushaltestelle an die Linie 859 (Pfäffikon-Wetzikon im Stundentakt morgens und abends) angebunden (ergibt ÖV-Gütekasse F = marginale ÖV-Erschliessung). Ober Balm (109 EW) ist mit den Buslinien 858 und 859 bedient (Stundentakt während den Spitzstunden morgens und abends, ergibt ÖV-Gütekasse F, marginale ÖV-Erschliessung). <p>Bahn-Ausbauabschnitt 2035</p> <ul style="list-style-type: none"> Für die S3 sind keine Veränderungen vorgesehen. Diese verkehrt weiterhin im 30-Minuten-Takt zwischen Wetzikon und Zürich Hardbrücke, mit einzelnen Verbindungen bis Bülach. Im Ausbauabschnitt 2035 ist keine Verbindung mehr nach Dietikon vorgesehen (heute die S19). Stattdessen soll gemäss Stand der Planung eine direkte Verbindung zwischen Pfäffikon ZH und Schaffhausen entstehen (via Zürich HB). Diese Linie soll ganztags im Halbstundentakt verkehren, was für Pfäffikon ganztags vier umsteigefreie Verbindungen von und nach Zürich ergibt. <p>Erschliessungslücken</p> <ul style="list-style-type: none"> Die ÖV-Erschliessung der Hauptsiedlungsgebiete ist nahezu flächendeckend vorhanden. In kleinen Ortsteilen wie Ruetschberg (73 EW) und Ravensbüel (17 EW) fehlt eine ÖV-Erschliessung. Im Industriegebiet entlang der Speckstrasse gibt es einzelne Arbeitsplätze, welche nicht oder nur schlecht mit dem ÖV erschlossen sind. <p>Bahnhof Pfäffikon ZH / Umsteigeknoten</p> <ul style="list-style-type: none"> Der Bahnhof Pfäffikon dient als Umsteigeknoten für die gesamte Region und ist die weitaus wichtigste ÖV-Drehzscheibe für die Gemeinde. Ein Ausbau des Bushofes (zusätzliche und niveaufreie Haltekanten) ist mit dem Projekt Neugestaltung Bushof in Planung. Beim Bahnhof Pfäffikon gibt es heute eine Bahnunterführung, am nördlichen Ende der Perrons. Eine zweite Personenunterführung würde die fussläufige Erschliessungswirkung des Bahn-Angebotes Richtung Osten und Süden deutlich erweitern, die Umsteigewege verkürzen und die Trennwirkung der Bahnlinie reduzieren. 	<p>Pfäffikersee</p> <ul style="list-style-type: none"> Für die Region rund um den Pfäffikersee hat der Kanton (AFM) mit der Region (RZO) und den Gemeinden Wetzikon, Pfäffikon und Seegräben das Projekt «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee» erarbeitet. Dieses soll dazu beitragen, das Gebiet um den Pfäffikersee in seiner Landschafts-, Natur- und Erholungsqualität zu erhalten und aufzuwerten, indem es Aktivitäten und Massnahmen im Umfeld des Pfäffikersees mit Einfluss auf den Freizeitverkehr definiert und koordiniert. Im «Mobilitätskonzept Erholung und Freizeit» werden darin die nachhaltigen, flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten priorisiert. <p>Kommunale Energieplanung</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Leitbild der kommunalen Energieplanung «Pfäffikon 2022+» zeigt Handlungsbedarf und Zielsetzungen im Themenbereich Mobilität. <p>e-Lade-Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> In der Gemeinde sind einzelne öffentliche Ladestationen für E-Fahrzeuge vorhanden, unter anderem im Gewerbegebiet West und vor dem Lidl. <p>Verkehrsmittelwahl</p> <ul style="list-style-type: none"> In Pfäffikon (84%) wird im Vergleich mit dem kantonalen Durchschnitt (68%) wie auch im Vergleich mit anderen Gemeinden des Zürcher Oberlandes (Uster 78%, Wetzikon 81%) überdurchschnittlich oft das Auto für die Verkehrswege benutzt (Ziel-, Quell- und Binnenverkehr; Bi-Modal Split MIV/ÖV Personenwege Werktagsverkehr).

6. Zielsetzungen

Abgeleitet vom Leitbild und den Legislaturzielen des Gemeinderats sowie dem räumlichen Entwicklungskonzept (REK) ergeben sich fünf Handlungsfelder mit folgenden übergeordneten Zielen, welche in der nachfolgenden Tabelle konkretisiert werden. In der Tabelle ist zudem in Klammern jeweils festgehalten, ob die Ziele aus dem REK entnommen oder für das Mobilitätskonzept (MK) zusätzlich aufgenommen wurden.

A Strukturierung Verkehrsnetz

Der motorisierte Individualverkehr wird kanalisiert, zonenweise beruhigt und möglichst siedlungsverträglich durch Pfäffikon geleitet. In den verkehrsberuhigten Quartieren hat der Fuss- und Veloverkehr Priorität. Es wird eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet.

B Gestalteter Strassenraum

Der Strassenraum ist hochwertig gestaltet, zweckmäßig begrünt und wird als öffentlicher Freiraum wahrgenommen sowie genutzt. Er leistet seinen Beitrag zum ökologisch wertvollen, klimaangepassten und sozialen Siedlungsraum. Eine umfassende Begegnungszone im Zentrum sorgt für einen belebten öffentlichen Raum und erlaubt ein sicheres Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmenden. Intuitive und sichere Verbindungen für Zufussgehende garantieren deren Attraktivität. Öffentliche Parkierung im Strassenraum und im Bereich der zentralen Orte wird geprüft und wo möglich aufgehoben oder in Tiefgaragen verlagert, um mehr Raum für Aufenthaltsqualität und den Fuss- und Veloverkehr zu gewährleisten.

C Fuss- und Veloverkehr

Durch Pfäffikon führt ein dichtes Netz aus sicheren, hindernisfreien und direkten Haupt- und Alternativrouten für den Fuss- und Veloverkehr und alle Anspruchsgruppen. Der Fuss- und der Veloverkehr werden grundsätzlich getrennt voneinander geführt. Attraktive Wegverbindungen mit hoher Erhöhungsfunktion ausserhalb des Siedlungsraums ergänzen das Netz.

D Öffentlicher Verkehr

Dank dichtem Taktfahrplan und qualitätsvollem ÖV-Netz (gute Erreichbarkeit und Gestaltung Haltestellen, hohe Abdeckung Siedlungsgebiet) ist der öffentliche Verkehr eine attraktive Option.

E Nachhaltige Mobilität

Die schadstoff- und energiearme Mobilität ist aktiv gefördert und priorisiert.

Handlungsfeld	A Strukturierung Verkehrsnetz, Verkehrslenkung	B Gestalteter Strassenraum, Verkehrsberuhigung und Sicherheit, Begegnungszone im Zentrum	C Fuss- und Veloverkehr	D Öffentlicher Verkehr	E Nachhaltige Mobilität
Ziele MK Grundlage für die Zielsetzungen ist das REK (Räumliches Entwicklungs-konzept)	<p>ZA1 Der motorisierte Individualverkehr soll auf den Haupt- und Nebenachsen kanalisiert werden. Quartierstrassen sollen lediglich der Quartierschliessung dienen. Eine veränderte Hauptverkehrsführung ist weiterhin denkbar und wird vertieft geprüft. (REK)</p> <p>ZA2 Das Erschliessungskonzept und die Nutzungsstruktur sind aufeinander abgestimmt. Das strukturierende Verkehrsnetz wird für die Zukunft festgelegt. Die Verkehrs-führung aller Verkehrsarten ist auf die angrenzenden Nut-zungen abgestimmt (MK).</p>	<p>ZB1 Die Strassenräume sollen als Teil des öffentlichen Raumes gestärkt werden. Die Bevölkerung soll diese stärker als öffentliche Freiräume wahrnehmen. (REK)</p> <p>ZB2 Die Strassenräume sind als kühle Achsen auszustalten. Wo immer möglich sind versiegelte Flächen zu minimieren sowie beschattende und kühlende Elemente wie Bäume zu fördern. (REK)</p> <p>ZB3 Die Parkierung ist in allen öffentlichen Räumen zu prüfen. Insbesondere im Bereich der zentralen Orte ist die Parkierung im Strassenraum wo möglich zu minimieren. Wo die öffentliche Parkierung im Strassenraum nicht reduziert oder in eine Tiefgarage verlagert werden kann, ist diese auf die jeweilige Funktion des Raums abzustimmen. (REK)</p> <p>ZB4 Auf allen Strassen ist eine hohe Verkehrssicherheit zu erreichen. Auf den Haupt- und Nebenachsen ist dafür sowohl auf den Gemeinde- als auch auf den Kantonstrassen eine Temporeduktion anzustreben. (REK)</p> <p>ZB5 Auf allen Strassen ist dank geeigneter Massnahmen und übersichtlicher, gut markierter Querungsstellen für Zufussgehende und Velofahrende eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. (REK)</p> <p>ZB6 Die Begegnungszone auf der Seestrasse soll erweitert, im Kernbereich als Fussgängerzone gestaltet und zu einem starken und attraktiven Zentrum beitragen. Die angrenzenden Strassenräume sind in die Begegnungszone zu integrieren. (REK und MK)</p> <p>ZB7 In der Begegnungszone ist eine Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden anzustreben. Erste Priorität sollen die Zufussgehenden haben. Für diese sollen intuitive und sichere Verbindungen garantiert werden. (REK)</p> <p>ZB8 Die zur Begegnungszone gehörenden Strassenräume sind wo möglich zu bespielen. So werden diese aktiv belebt. (REK)</p>	<p>ZC1 Für den Fuss- sowie den Veloverkehr soll ein Netz aus Haupt- und Alternativrouten zur Verfügung stehen. Hauptrouten sorgen primär für ein direktes Vorankommen und Alternativrouten durch die verkehrsberuhigten Quartiere ergänzen das Netz. (REK)</p> <p>ZC2 Alle Fuss- und Velowele sind hindernisfrei auszustalten. Auf eine intuitive Verkehrsleitung soll grossen Wert gelegt werden. Es ist auf die Bedürfnisse aller An-spruchsgruppen (Kinder, Berufstätige, Senio-ren, Menschen mit Beeinträchtigung, etc.) Rücksicht zu nehmen. (REK)</p> <p>ZC3 Der Fuss- und Veloverkehr soll grundsätzlich getrennt voneinander geführt werden. Das Trottoir gehört dabei den Zufussge-henden, das Velo fährt auf der Strasse. Ge-meinsam genutzte Abschnitte sind aufzuheben und die Velowele sind durchgängig zu markieren. (REK)</p> <p>ZC4 Veloabstellplätze sollen an gut besuchten sowie an geeigneten Stellen in genügender Menge zur Verfügung gestellt werden. Dies gilt insbesondere auch für Neubau-projekte. (REK)</p> <p>ZC5 Die Hauptrouten für den Fussverkehr sollen direkt an das Fusswegnetz ausserhalb des Siedlungsgebietes anschliessen, welches grundsätzlich der Erholung dient. Dadurch gelangt die Bevölkerung schnell und intuitiv in die Natur- und Erholungsräume. (REK)</p>	<p>ZD1 Ein attraktives regionales Bussystem wird unterstützt. Die Qualität der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr wird erhalten und das Angebot wenn betrieblich und wirtschaftlich angemessen verbessert. (MK)</p> <p>ZD2 Der Bahnhof Pfäffikon ZH soll in seiner Funktion als Umsteigeknoten entwickelt bzw. gestärkt werden. Die Umsteigebeziehungen Bus-Bahn sind aufeinander ab-zustimmen. (MK)</p> <p>ZD3 Attraktive und direkte Zugänge zu den ÖV-Haltestel-len werden ermöglicht und die Haltestellen nach dem Prinzip der Verhältnis-mässigkeit ausgestattet (geschützte Wartebe-reiche und BehiG-Ausbauten priorisiert nach Hal-teststellenfrequenzen). (MK)</p>	<p>ZE1 Eine schadstoff- und energie-arme Mobilität soll aktiv gefördert und priorisiert werden. (REK)</p> <p>ZE2 Für Elektrofahrzeuge sollen ausreichend Lademöglichkei-ten geschaffen werden. (Leitbild kommunale Energieplanung Pfäffikon 2022+)</p> <p>ZE3 Die Gemeinde und Gemeinde-werke beschaffen beim Ersatz von Fahrzeugen in der Regel Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb oder anderen An-triebsarten auf Basis erneuer-barer Energien. (Leitbild kom-munale Energieplanung Pfäffikon 2022+)</p> <p>ZE4 Bei zentral gelegenen Neu-überbauungen sind konse-quent Mobilitätskonzepte zu verlangen und autoreduzierte respektive autoarme Siedlun-gen zu fördern. (REK)</p> <p>ZE5 Die Modalsplit-Ziele aus dem regionalen Richtplan werden unterstützt und verfolgt. (Er-höhung Anteil des Fuss-, Velo- und Öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr) (MK)</p>

7. Zielbild

7.1. Zielbild Zentrumsgebiet 2040

In Abbildung 30 werden die angestrebten Entwicklungsziele für das Zentrumsgebiet als Zielbild 2040 dargestellt.

Von der Böndler-/Bachtelstrasse über das Bahnhofsgebiet bis hin zum Seequai spannt sich der Teppich des Zentrumsgebietes auf. In dieses attraktive Zentrum geht man gerne hin, trifft sich und verweilt.

Das Zentrumsgebiet als Visitenkarte von Pfäffikon ist von der Böndler-/Bachtelstrasse bis zum Seequai verbunden durch zwei Flanierachsen: Böndlerweg-Frohwiesstrasse-Seestrasse-Im Kehr-Seequai sowie Bachtelstrasse-Bushof-Bahnhofstrasse-Fabrikstrasse-Seequai verbinden das Zentrumsgebiet von Nord bis Süd. Die Strassenräume der Gemeindestrassen sind grossflächig als Begegnungszone gestaltet und laden zum Kommen und Verweilen ein.

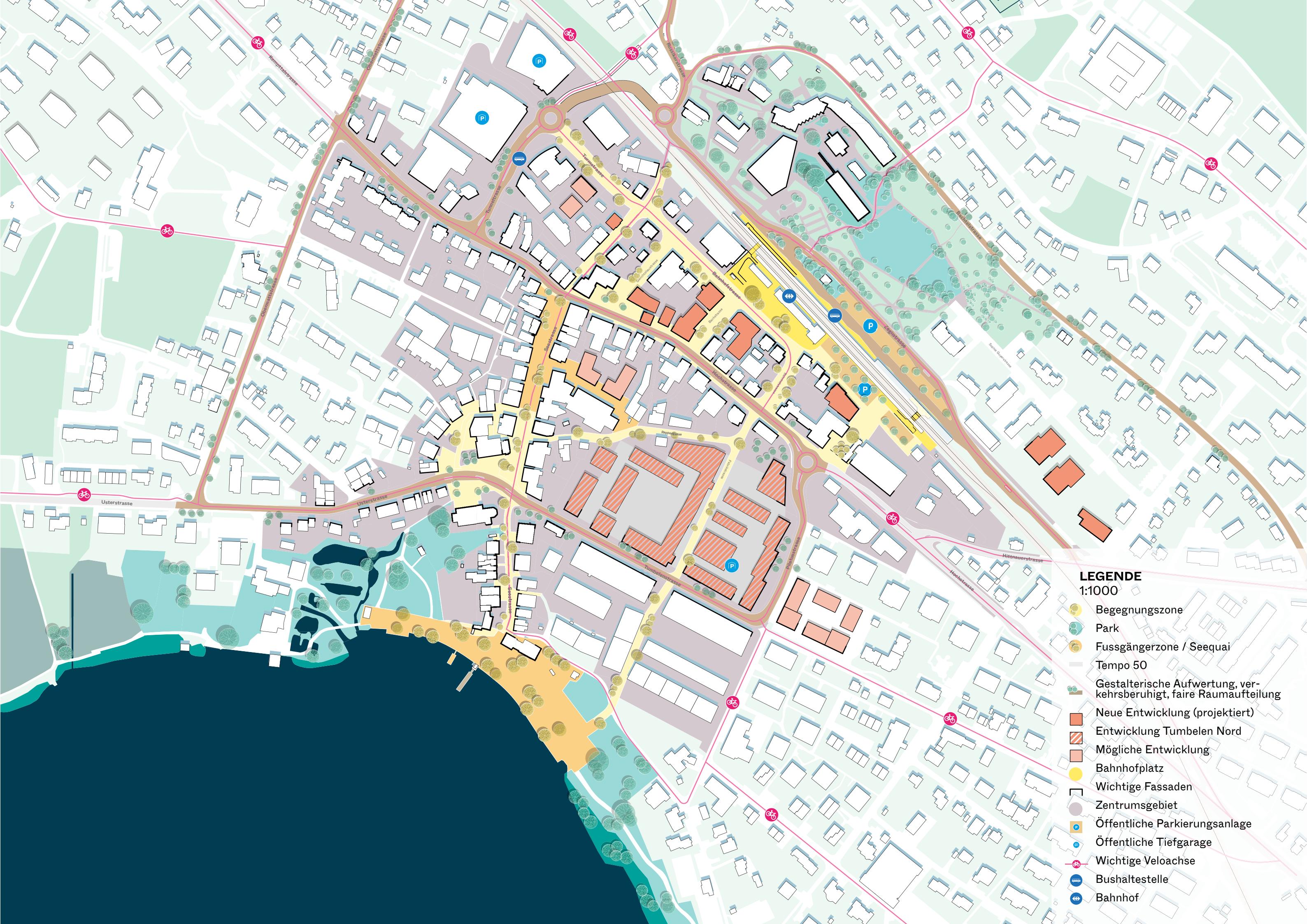
Im definierten Zentrumsgebiet sind die MIV Hauptachsen Hochstrasse-Kempttalstrasse sowie Pilatusstrasse-Tumbelenstrasse-Usterstrasse, gestalterisch aufgewertet, verkehrsberuhigt und in zentralen Abschnitten temporeduziert betrieben. Für den Fussverkehr sind sichere Übergänge zu realisieren und zusätzlich attraktive Korridore zu schaffen, z.B. zwischen Krone und altem Bezirksgebäude. Für den Veloverkehr werden Alternativen angeboten, um auch abseits dieser Hauptachsen fahren zu können.

Dank der Umlegung der kantonalen Nebenstrasse Russikon-Pfäffikon von der Frohwiesstrasse-Bahnhofstrasse auf die Achse Russikerstrasse-Tunnelstrasse mit der neuen Unterführung konnte das gesamte Bahnhofquartier mit Frohwiesstrasse, Bahnhofstrasse inklusive Bahnhofplatz, Gerichtshausstrasse und Bankstrasse als Begegnungszone mit Fussgängervortritt gestaltet werden.

Die sorgfältig in die Topografie integrierte Bahnunterführung Tunnelstrasse ermöglicht dem öffentlichen Busverkehr ein zuverlässiges Erreichen der ganztägig viertelstündlich verkehrenden S-Bahnen. Die Blaulichtorganisationen queren im Notfall die Bahnlinie innerhalb von Pfäffikon ohne Zeitverluste. Durch die künftige Bahnunterführung an der Tunnelstrasse wird der Veloverkehr niveaufrei geführt und der Fussverkehr erhält eine breitere, benutzerfreundlichere Querungsmöglichkeit. Dank Verhandlungsgeschick der Gemeinde konnte die Bahnquerung an der Bahnschranke Frohwiesstrasse für den Fuss- und Veloverkehr erhalten bleiben. Somit kann der Fuss- und Veloverkehr bei offener Bahnschranke weiterhin à Niveau die grossflächige Begegnungszone Zentrum direkt erreichen. Durch die Liniengröße der neuen Bahnquerung Tunnelstrasse und den situationsgerecht angepassten Geschwindigkeiten dient die neue niveaufreie Bahnquerung vorwiegend dem Binnen- und örtlichen Ziel- und Quellverkehr.

Mit der Realisierung der zweiten Personenunterführung am Bahnhof konnten die Fusswege beim Umsteigen sowie beim Erreichen der Züge deutlich verkürzt werden. Die neue Personenunterführung ermöglicht eine zweite Verbindung von der Bachtelstrasse zum Zentrumsgebiet zwischen Bahnhof und Seequai.

Von den Entwicklungen im gesamten Zentrumsgebiet (inkl. des ehemaligen Industriegebietes Tumbelen Nord) mit den zusätzlichen Einwohnenden und Beschäftigten profitiert die gesamte Bevölkerung und das Gewerbe. Zwischen der Lagegunst am Bahnhof und dem Naherholungsgebiet am Seequai machen die vielfältigen Geschäfte des lokalen Gewerbes das Zentrumsgebiet von Pfäffikon zur regionalen Visitenkarte. Dank den vielfältigen Angeboten für den täglichen Bedarf, den kurzen Wegen und der attraktiven Gestaltung werden viele Wege im Alltag zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt.



7.2. Zielbild Geschwindigkeitsregime 2040

Im Austausch mit den kantonalen Fachstellen wurde folgender Zielzustand für das Geschwindigkeitsregime bis im Horizont 2040 erarbeitet³. Auf den Kantonsstrassen im Zentrumsgebiet basiert das angestrebte Ergebnis auf Kurzgutachten Verkehr zur Temporeduktion T30 (Tiefbauamt Kanton Zürich, 23.11.2023). Das Konzept setzt das [BFU-Modell 30/50](#) um: Tempo 30-Zonen im untergeordneten Netz. Tempo 30 im übergeordneten Netz, wo es Siedlungsdichte, Einrichtungen mit Publikumsverkehr oder Fuss- und Veloverkehr erfordert (insbesondere im Zentrumsgebiet). Tempo 50 im übergeordneten Netz bei einseitig bebauten Zonen und in Industriegebieten. Der Situation angepasste Geschwindigkeiten sind ein Schlüsselfaktor für eine siedlungsverträgliche Verkehrsführung. Angestrebt wird eine Verkehrsberuhigung ohne Verengung.

³ Die rechtlichen Bestimmungen zu signalisierten Geschwindigkeiten sind massgebend und werden vom Kanton jeweils im Rahmen von Strassenprojekten überprüft (Gutachten) und allenfalls angepasst.

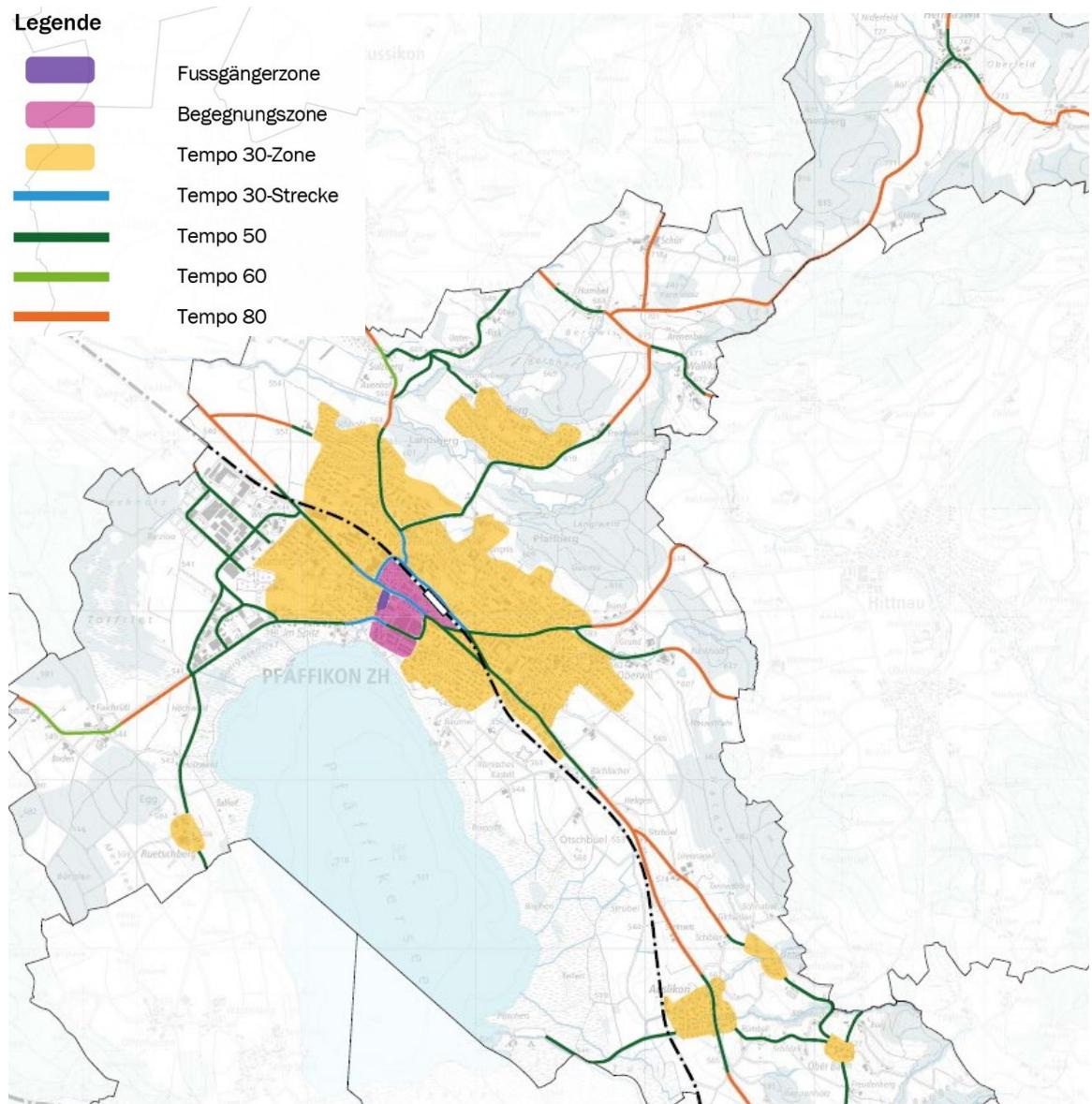


Abbildung 31: Ausschnitt Konzeptplan Geschwindigkeitsregime³ Zielbild 2040 (gesamter Plan A3 im Anhang ab Seite 112)

8. Netzkonzepte

Nachfolgend werden für die einzelnen Verkehrsnetze die Netzkonzepte aufgezeigt. Diese sollen den Handlungsbedarf bzw. den Zielzustand der Verkehrsnetze basierend auf der Analyse (vgl. Kapitel 3) aufzeigen.

8.1. Netzkonzept Fussverkehr

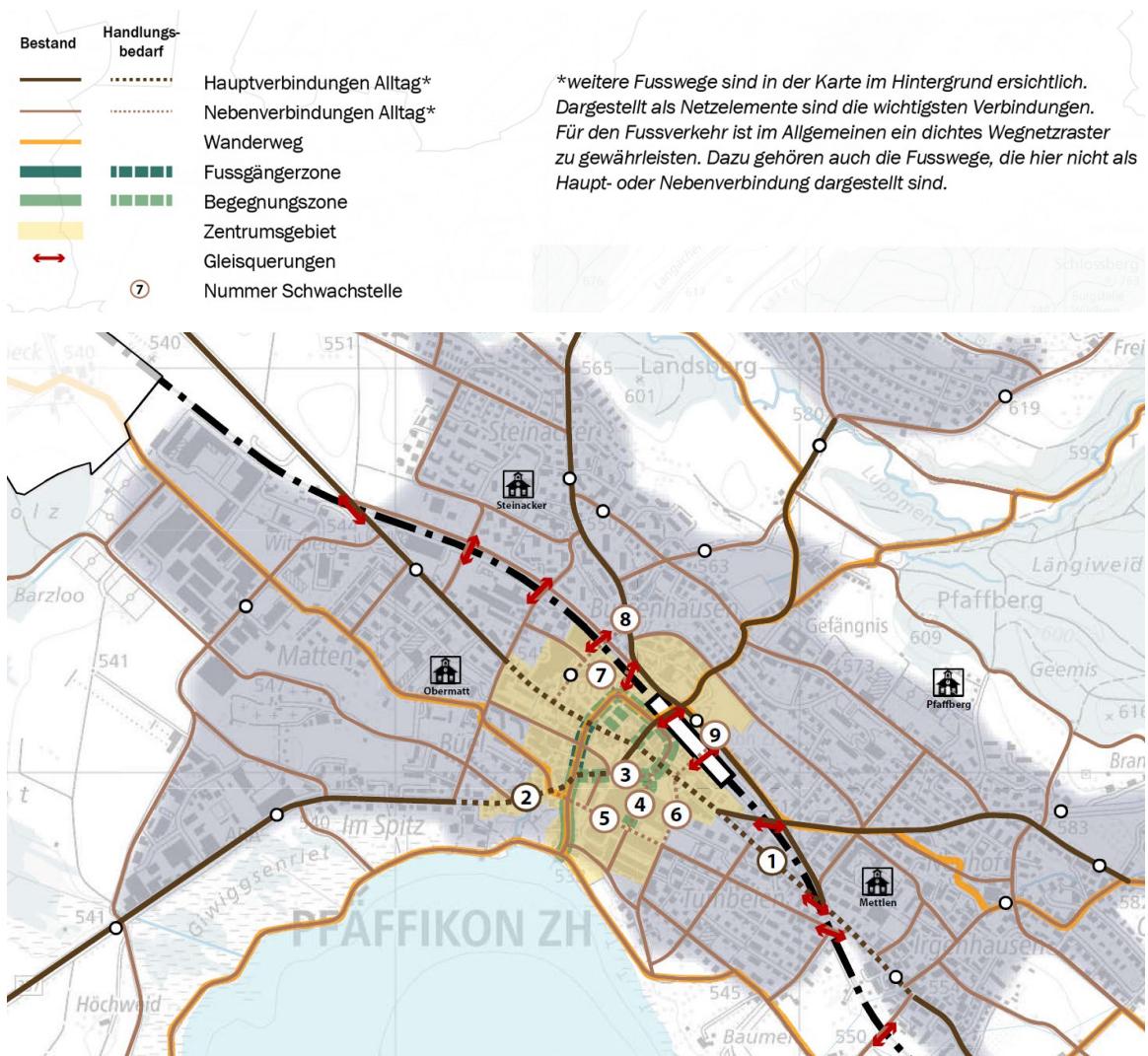


Abbildung 32: Ausschnitt Netzkonzept Fussverkehr – Bereich Zentrum Pfäffikon ZH (gesamter Plan A3 im Anhang ab Seite 112)

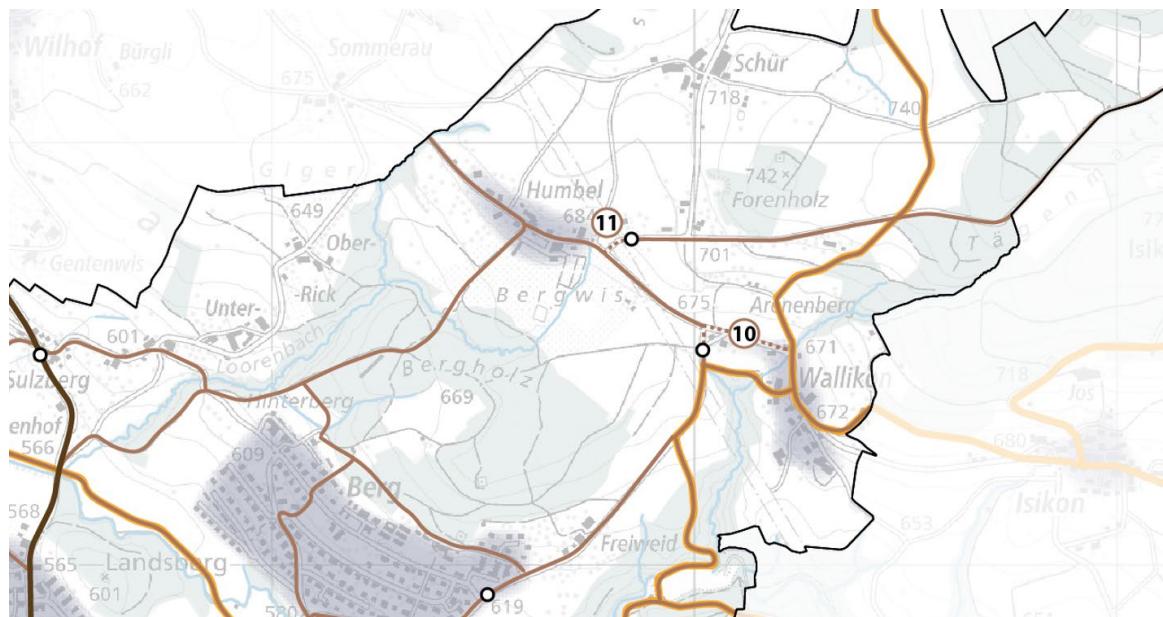


Abbildung 33: Ausschnitt Netzkonzept Fussverkehr – Bereich Humberg / Wallikon

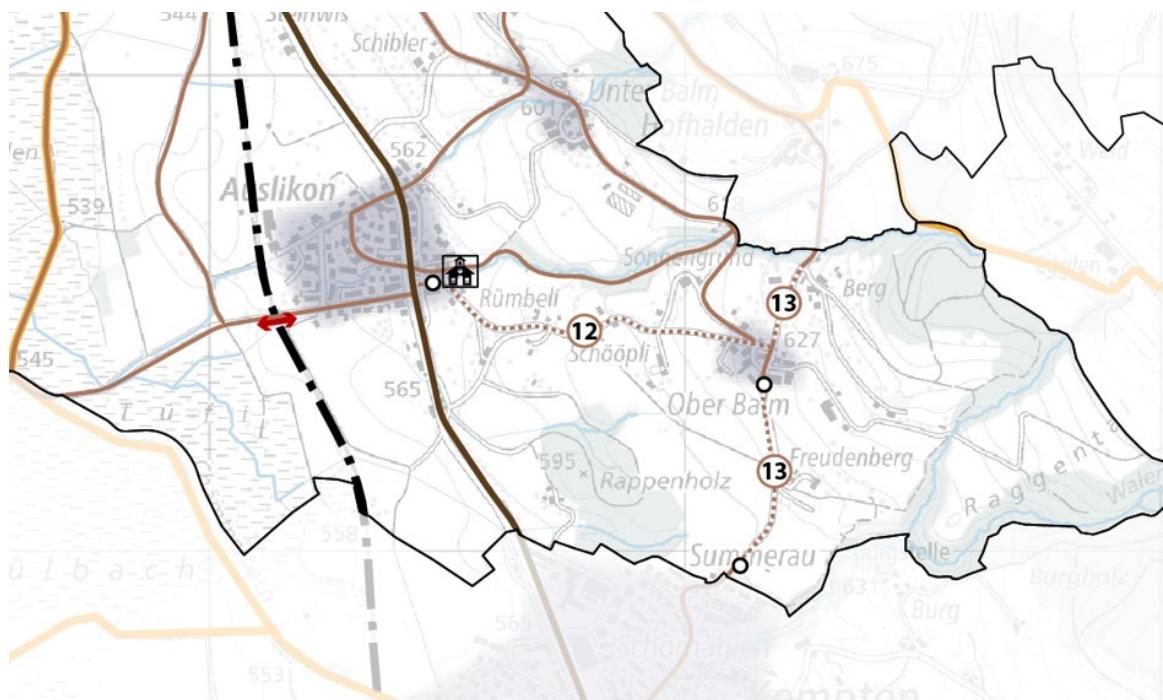


Abbildung 34: Ausschnitt Netzkonzept Fussverkehr – Bereich Auslikon / Oberbalm

Das Netzkonzept Fussverkehr zeigt die Haupt- und Nebenverbindungen für den Alltagsverkehr zu Fuss. Dargestellt ist der Handlungsbedarf (nummeriert) für das Fusswegnetz. Der Handlungsbedarf konzentriert sich vor allem auf das Gebiet rund um das Zentrumsgebiet von Pfäffikon. Entlang der stark befahrenen MIV-Hauptachsen ist es für den Fussverkehr aufgrund der Lärmbelastung und Trennwirkung der Strassen oft unattraktiv. Auf Abschnitten mit gemischter Führung mit Velos kommt es zu Konfliktsituationen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die einzelnen Schwachstellen erläutert inklusive Hinweis auf die Massnahmen (vgl. Kapitel 9):

Nr.	örtliche Bezeichnung	Mangel/Schwachstelle	Zuständigkeit	Verweis Massnahmenblatt
1	Zentrale Achse Kempttalstrasse / Hochstrasse	Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr (z.B. Einmündungen Mettlenstrasse und Dorfstrasse), zu wenig Schatten / Bäume entlang Hochstrasse	Kanton Zürich	C2
2	Usterstrasse Abschnitt Obermattstrasse bis Seestrasse	Nur einseitiges Trottoir, Trottoir zum Teil sehr schmal	Kanton Zürich	C2
3	Rappengasse	Tempo 50, Trottoir nicht durchgängig	Gemeinde Pfäffikon ZH	C7
4	Fabrikstrasse	Fehlende Wegverbindung	Gemeinde Pfäffikon ZH	Umsetzung mit Arealentwicklung
5	Tumbelenstrasse	Tempo 50, hohes Verkehrsaufkommen, zum Teil schmale Trottoirs	Kanton Zürich	C2
6	Pilatusstrasse	Tempo 50, hohes Verkehrsaufkommen, zum Teil schmale Trottoirs	Kanton Zürich	C2
7	Turmstrasse Abschnitt Bahnhofstrasse bis Kreisel Tunnelstrasse	Tempo 50, viele Einmündungen bzw. Grundstückzufahrten über Trottoir	Gemeinde Pfäffikon ZH oder Kanton Zürich bei Umlegung kantonale Nebenstrasse (Massnahme A2)	A2; C2
8	Tunnelweg / Unterführung	Unterführung zu schmal für gemeinsame Führung Fuss- und Veloverkehr wie auch zum Begegnen von Fussgänger*innen (aktuell Fahrverbot für Velo, welches teilweise missachtet wird)	Gemeinde Pfäffikon ZH oder Kanton ZH wegen Unterführung Tunnelstrasse (Massnahme A3)	A3
9	Bahnhofareal	Fehlende Anbindung an Bahnhof / fehlende Gleisquerung auf Höhe Kreisel Hochstrasse/Pilatusstrasse. Lange Umstiegewege Bahn-Bus bei langen Zugskompositionen aufgrund einer einzigen Personenunterführung	Gemeinde Pfäffikon ZH	C6
10	Höhenstrasse Wallikon	Fehlende Infrastruktur für Fussverkehr im Bereich der Bushaltestelle Wallikon	Gemeinde Pfäffikon ZH	C8
11	Hermatswilerstrasse	Fehlende Infrastruktur für Fussverkehr im Bereich der Bushaltestelle Humber	Gemeinde Pfäffikon ZH	C9
12	Schulhausstrasse	Fehlende Infrastruktur für Fussverkehr entlang der Schulhausstrasse zwischen Auslikon und Oberbalm	Gemeinde Pfäffikon ZH	C10
13	Wetzikerstrasse / Mythenstrasse Oberbalm	Fehlende Infrastruktur für Fussverkehr entlang der Wetzikerstrasse zwischen Oberbalm und Mythenstrasse, sowie zwischen Oberbalm und Summerau	Gemeinde Pfäffikon ZH	C11

Tabelle 3: Schwachstellen Fussverkehrsnetz mit Zuständigkeit und Hinweis auf Massnahmen

8.2. Netzkonzept Veloverkehr

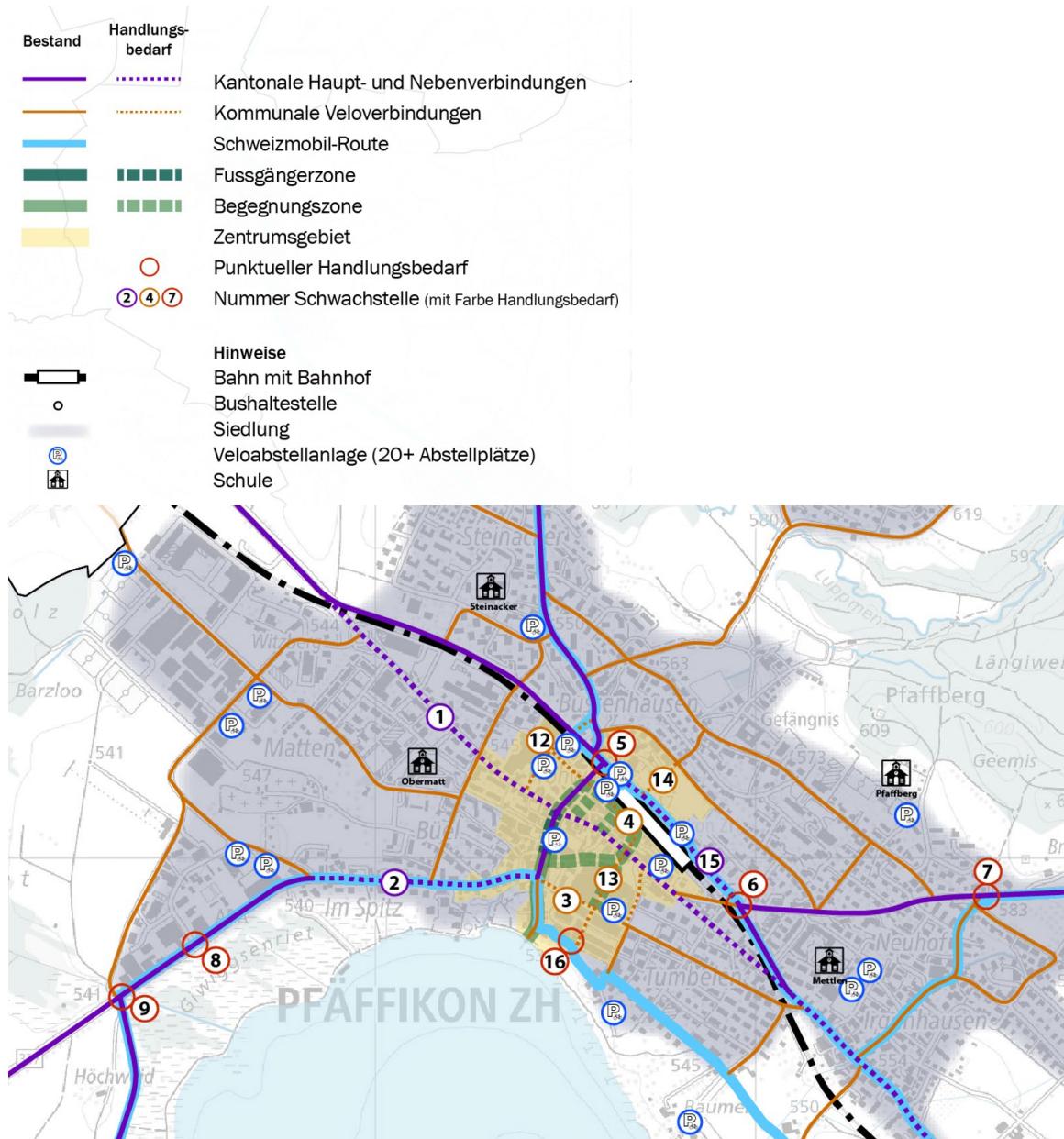


Abbildung 35: Ausschnitt Netzkonzept Veloverkehr (gesamter Plan A3 im Anhang ab Seite 112)

Das Netzkonzept Velo zeigt die kantonalen und kommunalen Haupt- und Nebenverbindungen sowie den Handlungsbedarf auf diesen. Schwachstellen gibt es entlang der MIV-Hauptachsen Hochstrasse, Usterstrasse und Kempttalstrasse, sowie auf einzelnen kommunalen Verbindungen im Zentrumsgebiet. In der nachfolgenden Tabelle werden die einzelnen Schwachstellen dargelegt und mit der dazugehörenden Massnahme versehen.

Nr.	örtliche Bezeichnung	Mangel/Schwachstelle	Zuständigkeit	Verweis Massnahmenblatt
1	Zentrale Achse Kempttalstrasse / Hochstrasse	Nur teilweise vorhandener Velostreifen bei hohem Verkehrsaufkommen und Tempo 50	Kanton Zürich	C2
2	Usterstrasse Abschnitt Schützenhausstrasse bis Seestrasse	Teilweise keine Veloinfrastruktur bei Tempo 50, Übergang in Kreuzung Obermattstrasse auf Veloweg. Eher schmale Trottoirs, teilweise nur einseitiges Trottoir. Bei Einmündung Schützenhausstrasse wird Velovortritt von Autos teilweise missachtet*	Kanton Zürich	C2
3	Tumbelenstrasse / Pilatusstrasse	Fehlende Veloinfrastruktur bei Tempo 50	Kanton Zürich Gemeinde Pfäffikon	C2 C12
4	Bahnhofstrasse / Turmstrasse (bis Kreisel Tunnelstrasse)	Fehlende Veloinfrastruktur bei Tempo 50	Kanton Zürich	C2
5	Kreuzung Russikerstrasse / Zelglistrasse	Vortrittsbelastete Einmündung des Veloweges vor Bahnübergang, Querung Bahngleis à Niveau, Velos stauen sich bei Bahnquerung*, Velomarkierung auf Trottoir zu schmal für Mischverkehr	Kanton Zürich	C2
6	Knoten Hittnauerstrasse / Zelglistrasse / Spitalstrasse	Vortrittsbelastete Querung der Hittnauerstrasse (DTV ca. 9'000), Veloführung im Knoten unklar. Durch Barriere bilden sich Autokolonnen, dies ergibt brenzlige Situationen für Velos*	Kanton Zürich	C2
7	Kreisel Hittnauerstrasse / Oberhittnauerstrasse	Führung des Veloverkehrs am Kreisel unklar, Veloweg Richtung Pfäffikon hört vor Kreisel auf*	Kanton Zürich	C2
8	Knoten Usterstrasse / Schanzstrasse	Einmündung für MIV von der Schanzstrasse in die Usterstrasse führt über den Veloweg, Velovortritt wird von Autos teilweise missachtet*	Kanton Zürich	C2
9	Knoten Usterstrasse / Ruetschbergstrasse	Queren für Velos gefährlich (grosse Verkehrsmenge)	Kanton Zürich	C2
10	Zentrale Kreuzung Sulzberg	Veloweg durchquert Wartefläche der Bushaltestelle	Kanton Zürich	C2
11	Auslikon Sonnenstrasse	Vortrittsbelastende Einmündung des Veloverkehrs in die Hüttenstrasse / Sonnenstrasse von Norden her	Gemeinde Pfäffikon ZH	C5
12	Tunnelstrasse / Unterführung Tunnelweg	Unterführung zu schmal für Veloverkehr (Fahrverbot = Netzlücke für Veloverkehr)	Gemeinde Pfäffikon ZH oder Kanton ZH bei Realisierung Unterführung Massnahme A3	A3
13	Fabrikstrasse bis Badhusweg	Fehlende Verbindung / Fehlende Veloinfrastruktur	Gemeinde Pfäffikon ZH	Umsetzung mit Arealentwicklung
14	Böndlerweg (Verbindung Zelglistrasse – Böndlerstrasse)	Verbindung ist zu schmal und unübersichtlich für Mischverkehr Fuss- und Veloverkehr (Gefälle, ungenügende Sichtdistanzen)	Gemeinde Pfäffikon ZH	C4

15	Zelglistrasse	Ungeeignete Veloführung auf kombiniertem Fuss- und Veloweg in Gegenrichtung. Konflikte mit Fussverkehr auf Zugangs-/Zufahrtsweg zum Bahnhof.	Gemeinde Pfäffikon ZH	B4
16	Stogelenweg	Fehlende Veloparkierung / wildes Parkieren am Seequai	Gemeinde Pfäffikon ZH	C1

*Handlungsbedarf gemäss Mitwirkung REK

Tabelle 4: Schwachstellen Veloverkehrsnetz mit Zuständigkeit und Hinweis auf Massnahmen

8.3. Netzkonzept ÖV

Liniennetz ist & geplant Angebot Bestand

Buslinie 825	<i>Stunden-Takt (während Spitzenstunden 20min- / 40min-Takt)</i> Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: 29 & 49 (Anschluss S3 / S19 Ri. ZH; S3 Ri. Wet.)
Buslinie 826	<i>Stunden-Takt (verkehrt nur in Spitzenstunden, Mo-Fr)</i> Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: 59 (Anschluss S3 Ri. Wetzikon / S19)
Buslinie 830	<i>Halbstunden-Takt</i> Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: 19 & 49 (Anschluss S3 Ri. ZH)
Buslinie 831	<i>Stundentakt (Mo-Sa)</i> Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: 20 (Anschluss S3 Ri. ZH)
Buslinie 833	<i>Stundentakt (am Mittag ein zusätzlicher Bus bis Haltestelle altes Schulhaus)</i> Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: 20 (Anschluss S3 Ri. ZH)
Buslinie 835	<i>Stundentakt (während Spitzenstunden 20min- / 40min-Takt)</i> Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: 00 & 20 (Anschluss S3 / S19 Ri. ZH; S3 Ri. Wet.)
Buslinie 837	<i>Stundentakt (verkehrt während ASP nur in Richtung Hittnau, am Abend bis Bauma) Ganztägiges Angebot in Gegenrichtung</i> Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: -
Buslinie 858	<i>Stundentakt (verkehrt nur in Spitzenstunden, Mo-Fr)</i> Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: -
Buslinie 859	<i>Stundentakt (verkehrt nur in Spitzenstunden, Mo-Fr)</i> Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: 23 (Anschluss S3 Ri. ZH)

Angestrebtes Angebot / Handlungsbedarf

Ausbau Angebot in Nebenverkehrszeiten

Ausbau Angebot in Nebenverkehrszeiten

Verdichtung Angebot zu Viertelstundentakt;
Durchbindung am Bahnhof zu "Ortsbus light"

Ausbau Angebot in Randzeiten und So

Ausbau Angebot in Randzeiten und Sa/So

Ausbau Angebot in Nebenverkehrszeiten

-

Ausbau Angebot in Nebenverkehrszeiten

Ausbau Angebot in Nebenverkehrszeiten

Ausbau Angebot in Nebenverkehrszeiten

Hinweise

○ — Bushaltestelle

— Bahnlinie mit Bahnhof

Quellen: Geoportal Kt. Zürich, geo.zh.ch zvv.ch

Abfahrtszeiten Züge in ASP Bhf. Pfäffikon ZH
17:04 S3 Richtung Wetzikon ZH
17:07 S19 Richtung Zürich - Dietikon
17:25 S3 Richtung Zürich - Bülach
17:34 S3 Richtung Wetzikon ZH
17:37 S19 Richtung Zürich - Koblenz
17:55 S3 Richtung Zürich - Bülach

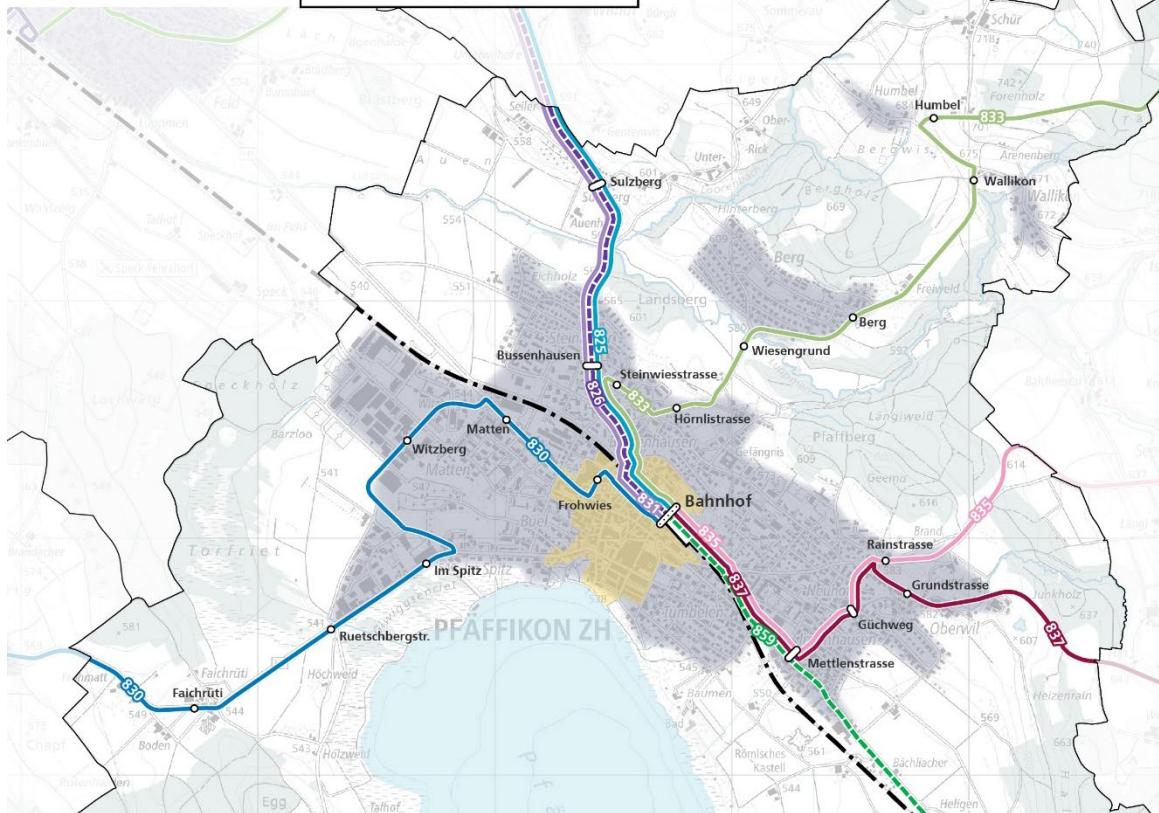


Abbildung 36: Ausschnitt Netzkonzept ÖV (gesamter Plan A3 im Anhang ab Seite 112)

Einhergehend mit dem S-Bahn-Angebotsausbau AS2035 (ganztägiger Betrieb S19 ergänzend zur S3; ganztägig 4 Verbindungen pro Stunde von/nach Zürich) soll auch ein Ausbau der Busangebote angestrebt werden, sodass aus den drei Hauptrichtungen (Sulzberg-Bussenhausen, Güchweg-Mettlenstrasse und Witzberg-Matten-Frohwies) ganztägig Bus-Anschlüsse an alle vier S-Bahn-Verbindungen pro Stunde angeboten werden können. Wo es die Nachfrage erlaubt (ausreichender Kostendeckungsgrad) oder erfordert, werden auf den Buslinien schrittweise Taktlücken geschlossen, Taktverdichtungen vorgenommen oder die Betriebszeiten angepasst. Angestrebt wird ein Viertelstundentakt der Linie 830, Durchbindungen der Linie 830 am Bahnhof («Ortsbus light»; siehe folgender Abschnitt) und ein Angebotsausbau der Linien 825, 826, 835 und 837. Bei der Linie 859 soll ein ganztägiges Angebot angestrebt werden, damit Auslikon ganztags ein ÖV-Anschluss hat. Auch Angebotserweiterungen in Randzeiten und am Wochenende werden angestrebt.

Damit die Wohngebiete per ÖV besser mit den Arbeitsgebieten entlang der Linie 830 erreichbar sind, sind aus Sicht der Gemeinde Liniendurchbindungen der Linie 830 am Bahnhof Pfäffikon anzustreben. So würden Wohngebiete oberhalb der Bahn umsteigefrei mit dem Gewerbe-Industriegebiet verbunden. Besonders interessant wird diese Möglichkeit ab dem Zustand, wenn die Linie 830 im Viertelstundentakt betrieben werden kann. Damit werden die Regionalbuslinien auch für gemeindeinterne Beziehungen attraktiv («Ortsbus light»).

8.4. Netzkonzept MIV

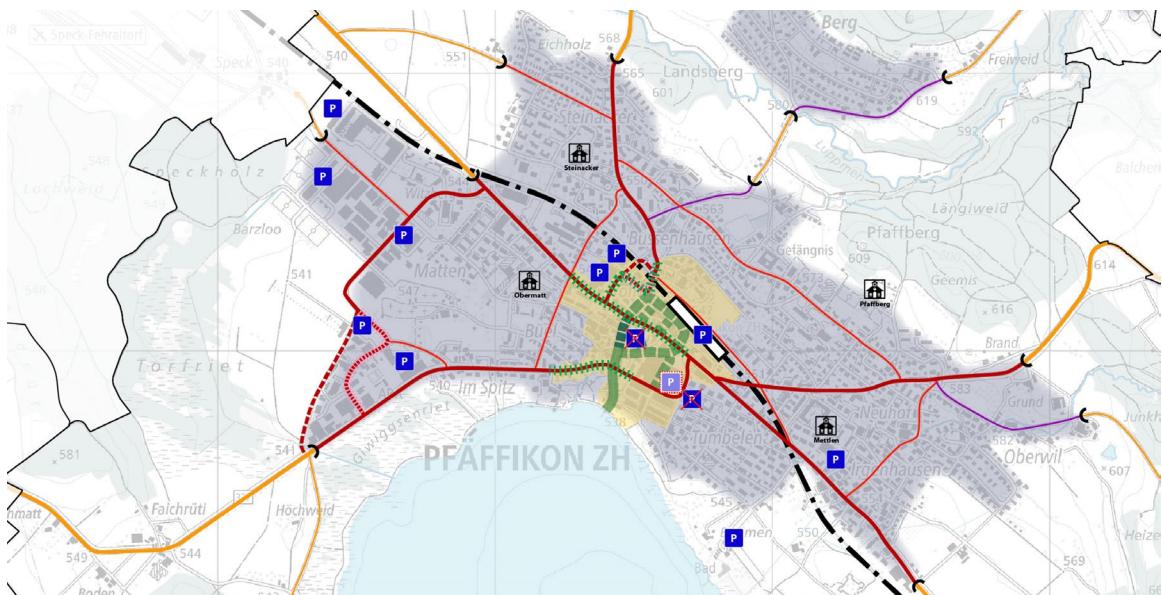


Abbildung 37: Ausschnitt Netzkonzept MIV (gesamter Plan A3 im Anhang ab Seite 112)

Der Netzkonzeptplan MIV zeigt die strukturierenden MIV-Achsen im Zielhorizont 2040. Die Achsen sollen im Zentrumsgebiet gestalterisch aufgewertet und verkehrlich beruhigt werden. Die Gemeindestrassenräume im Zentrumsgebiet zwischen Bahnhof und Seequai sollen zu ausgedehnten Begegnungszenzen werden. Die Westtangente sowie die Unterführung Tunnelstrasse sind als alternative Linienführung dargestellt (siehe auch Kapitel 1 «», Kapitel 4 «Erkenntnisse und Empfehlungen Bahnunterführungen» sowie Bericht «Weiteres Vorgehen EOP, mit Fokus auf Verlängerung Zelglistrasse und Westtangente» vom 18.12.2024). Mit Realisierung dieser beiden Projekte sind Abklassierungen und gestalterische Aufwertungen für die Schanzstrasse sowie Frohwiesstrasse-Turmstrasse verbunden. Eine Übersicht über die MIV-Massnahmen findet sich auf der folgenden Abbildung:

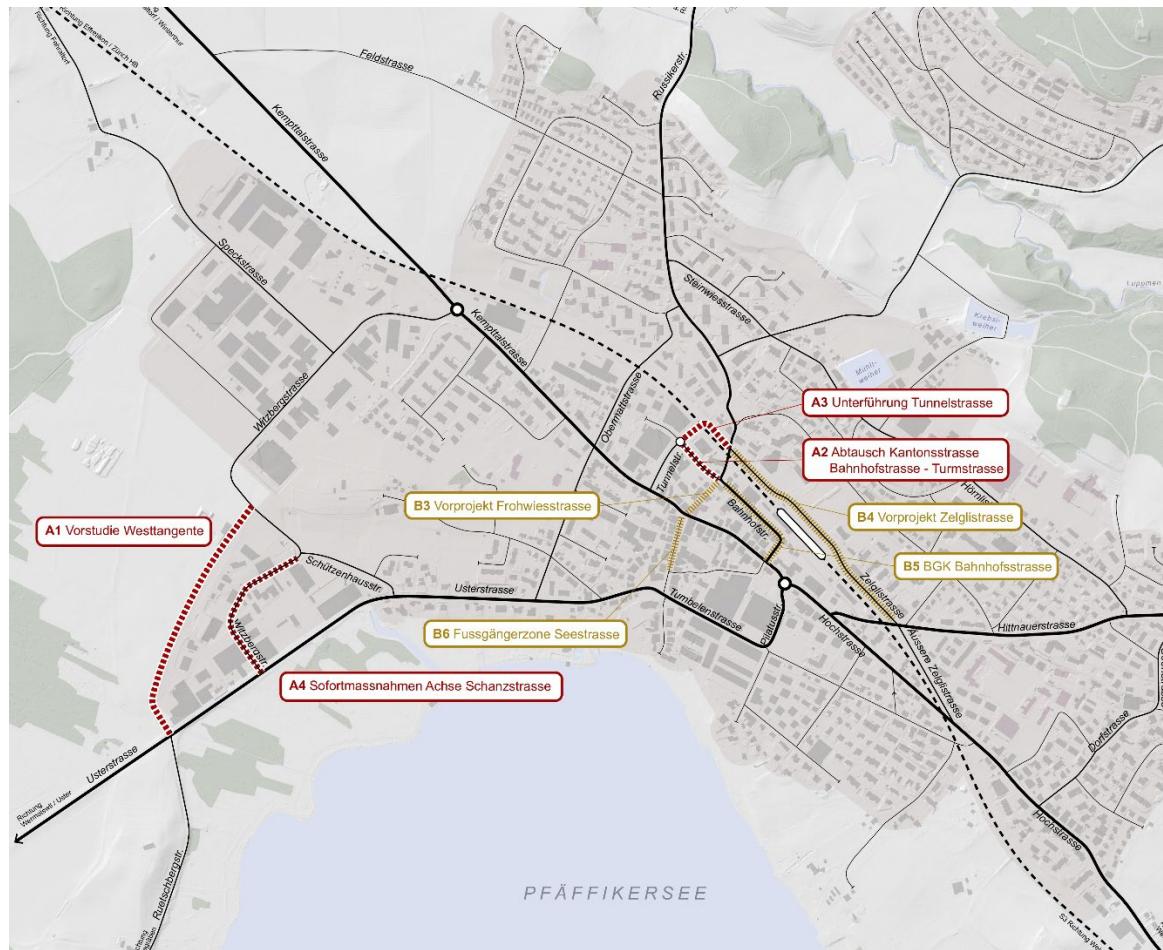


Abbildung 38: Massnahmenübersicht MIV

9. Massnahmen

9.1. Übersicht

Auf der folgenden Übersicht sind die Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept geordnet nach den fünf Handlungsfelder dargestellt. Mit diesen Massnahmen strebt die Gemeinde Pfäffikon mit den beteiligten Akteuren schrittweise das angestrebte Zukunftsbild 2040 an.

Anschliessend (ab Seite 61) sind die Massnahmen auf Massnahmenblättern detaillierter dargestellt und beschrieben.

Handlungsfeld	A Strukturierung Verkehrsnetz, Verkehrslenkung	B Gestalteter Strassenraum, Verkehrsberuhigung und Sicherheit, Begegnungszone im Zentrum	C Fuss- und Veloverkehr	D Öffentlicher Verkehr	E Nachhaltige Mobilität
Massnahmen	<p>A1 Vorstudie Westtangente Federführung: Gemeinde; Tiefbauamt Kanton verantwortlich aufgrund Auftrag im kantonalen Richtplan Zeithorizont: Planung (Vorstudie): kurzfristig (ab 2026); Realisierung: langfristig</p> <p>A2 Abtausch Kantonsstrasse Bahnhofstrasse 1. Etappe: Frohwiesstrasse/Turmstrasse 2. Etappe: Unterführung Tunnelstrasse Federführung: Kanton, Tiefbauamt; Gemeinde beteiligt Zeithorizont: ab 2026 (1. Etappe), langfristig (2. Etappe)</p> <p>A3 Vorstudie Unterführung Tunnelstrasse inkl. Optimierung Fuss- und Veloverkehr Federführung: Gemeinde (gemäß Agglomerationsprogramm 5. Generation, Massnahmenblatt GV8); Tiefbauamt Kanton verantwortlich aufgrund Kantonsstrasse Zeithorizont: ab 2026</p>	<p>B1 Umsetzung Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime Federführung: Gemeinde (bei Gemeinestr.) und Kanton, Tiefbauamt (bei Kantsstr.). Umsetzung Achse Kempttalstr.-Hochstr., Usterstr. Bereich Kirche und Zelglistr. von besonderer Wichtigkeit für Zentrumsentwicklung Zeithorizont: laufend</p> <p>B2 Parkraumkonzept / Parkplatzverordnung Federführung: Gemeinde Zeithorizont: mittelfristig (6-10 Jahre, nach PBG-Revision Parkierung)</p> <p>B3 Vorprojekt Frohwiesstrasse zwischen Kempttalstr. und Turmstr. (basiert auf BGK 2024) Federführung: Gemeinde Zeithorizont: kurzfristig</p> <p>B4 Vorprojekt Zelglistrasse (Bereich Bahnhof) Temporeduktion wird geprüft und Verbesserung Fuss- und Veloverkehr, Umsetzung im Rahmen Bushof Federführung: Gemeinde Zeithorizont: kurzfristig</p> <p>B5 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse Abtausch Kantonsstrasse dafür Voraussetzung und Klärung Unterführung Tunnelstrasse Federführung: Gemeinde Umsetzung: mittelfristig (6-10 Jahre)</p> <p>B6 Fussgängerzone Seestrasse Federführung: Gemeinde Zeithorizont: ab 2027</p>	<p>C1 Verbesserung Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen am Bahnhof und am See Federführung: Gemeinde Zeithorizont: laufend Projekt</p> <p>C2 Beseitigung von Schwachstellen im kantonalen Fuss- und Veloverkehrsnetz Federführung: Kanton Zeithorizont: laufend</p> <p>C3 Veloinfrastruktur Auslikon Sonnenstrasse Einführungshilfen für Velos Federführung: Gemeinde Zeithorizont: ab 2026</p> <p>C4 Veloinfrastruktur Böndlerweg (Verbindung Zelglistrasse – Böndlerstrasse) Schaffung neue Veloverbindung Federführung: Gemeinde Zeithorizont: ab 2027</p> <p>C5 Signalisationsanpassungen Zentrum (Durchlässigkeit für Veloverkehr erhöhen) z.B. Gerichtshausstr. Velo in Gegenrichtung Federführung: Gemeinde Zeithorizont: ab 2026</p> <p>C6 Zweite Unter-/Überführung Bahnhof Federführung: Gemeinde Zeithorizont: ab 2032 (Massnahme FVV5 AP 5G)</p> <p>C7 Aufwertung Fussverkehrsführung Rapengasse Federführung: Gemeinde Zeithorizont: ab 2028</p> <p>C8 Erstellung Fussverkehrsführung entlang Höhenstrasse (zur Bushaltestelle Wallikon) Federführung: Gemeinde Zeithorizont: ab 2028</p> <p>C9 Erstellung Fussverkehrsführung entlang Hermatswilerstrasse (zur Bushaltestelle Humbel) Federführung: Gemeinde Zeithorizont: ab 2028</p> <p>C10 Erstellung Fussverkehrsführung Auslikon-Ober Balm entlang Schulhausstrasse Federführung: Gemeinde Zeithorizont: ab 2028</p> <p>C11 Erstellung Fussverkehrsführung Ober Balm – Mythenstrasse und Ober Balm - Summerau Federführung: Gemeinde Zeithorizont: ab 2028</p> <p>C12 Veloführung Kreuzung Tumbelenstrasse / Pilatusstrasse Federführung: Gemeinde Zeithorizont: ab 2028</p>	<p>D1 Angebotserweiterungen ÖV Periodische Überprüfung der Angebote und Nachfrage in der Region in Zusammenarbeit mit dem ZVV und den Nachbargemeinden. Federführung: Gemeinde Zeithorizont: Daueraufgabe</p> <p>D2 Ausstattung der ÖV-Haltestellen Die Haltestellen werden geeignet ausgestattet (geschützte Strassenquerungen und Wartebereiche, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und BehiG-Ausbauten). Federführung: Gemeinde Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig</p> <p>D3 Neugestaltung Bushof am Bahnhof Vorprojekt in Bearbeitung Federführung: Gemeinde Zeithorizont: kurzfristig (2025-2029)</p>	<p>E1 Prüfung neuer Standorte für E-Ladestationen. Im Sinne der E-Mobilität werden weitere mögliche Standorte für E-Ladestationen untersucht und aufgezeigt. (Abstimmung mit Energieplan) Federführung: Gemeinde Zeithorizont: Daueraufgabe</p> <p>E2 Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei Verkehrserzeugern. Die Gemeinde fördert das Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern mit Massnahmen, die in ein Programm gefasst werden. Gemeinde als Anlaufstelle für Schnittstelle mit kantonalen Angeboten. (Abstimmung mit Energieplan) Federführung: Gemeinde / Impulsberatung Kanton Zeithorizont: kurzfristig</p>

9.2. Massnahmenblätter

Handlungsfeld A „Strukturierung Verkehrsnetz, Verkehrslenkung“

Handlungsfeld A: Massnahmenbereich A1	Strukturierung Verkehrsnetz, Verkehrslenkung Vorstudie Westtangente
Beschrieb der Massnahme	<p>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.</p>
Ziele MK	<p>ZA1, ZA2</p>
Begründung	<p>Im Jahr 2021 hat sich das kantonale Amt für Mobilität für eine Streichung der Westtangente aus dem kantonalen Richtplan ausgesprochen. Dies mit der Begründung, dass das Projekt mehrere Schutzperimeter tangiere, u.a. die Naturschutzzone I gemäss Verordnung zum Schutz des Pfäffikersee-Gebietes. Der Gemeinderat beurteilt einen Verzicht auf den Richtplaneintrag der Westtangente skeptisch. Mit einer Vorstudie soll untersucht werden, ob es Lösungsmöglichkeiten gibt, welche vereinbar mit den Schutzansprüchen sind.</p>
	 <p>Abbildung 39: Ausschnitt Kantonaler Richtplan Stand 11.3.2024 mit Lage Westtangente (Quelle: geo.zh.ch)</p>

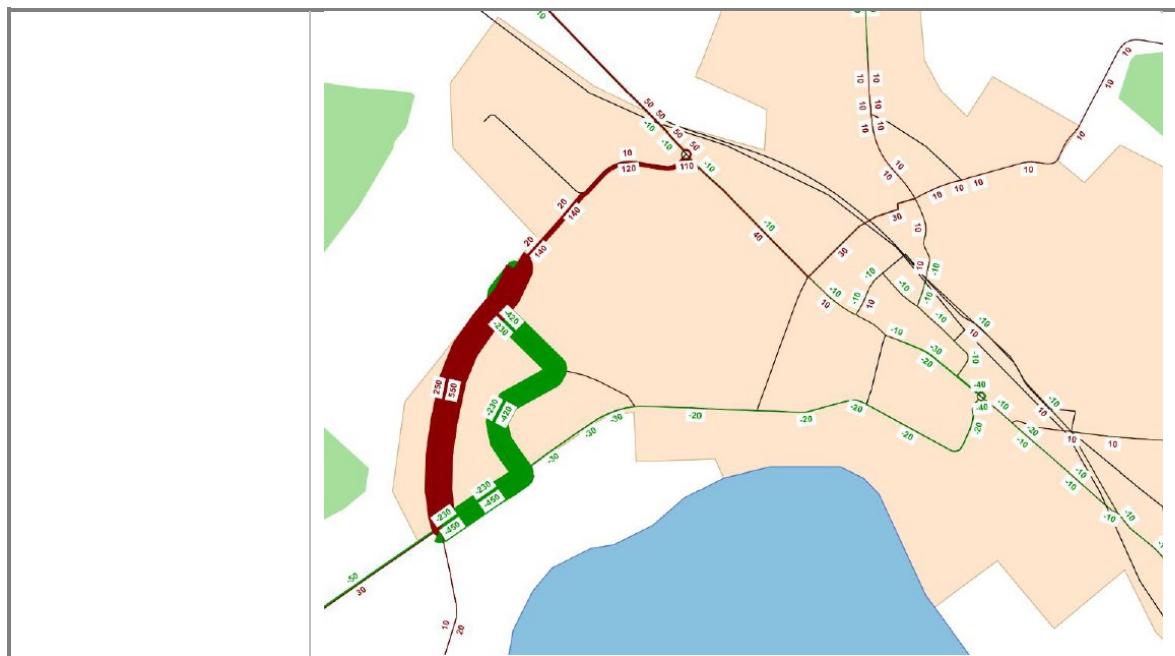


Abbildung 40: Verkehrsverlagerungen bei Realisierung Westtangente (ASP 2040, Verkehrsuntersuchung SNZ, 22. September 2023)

Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen

Kantonaler Richtplan (Stand 2023): Eintrag Nr. 29 Westtangente Pfäffikon. Das Amt für Mobilität des Kantons beabsichtigt, diesen Richtplaneintrag zu streichen.

Weiteres Vorgehen

- Erarbeitung Vorstudie Westtangente
- Erarbeitung Sofortmassnahmen zur funktionierenden Verkehrsführung auf der Achse Witzbergstrasse-Schützenhausstrasse-Schanzstrasse inkl. Erschliessung Wertstoffsammelstelle Schanz. (Abstimmung mit Massnahme A4).

Abstimmung mit anderen MK-Massnahmen

A4: Sofortmassnahmen Schanzstrasse

B1: Umsetzung Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime

Umsetzungshorizont

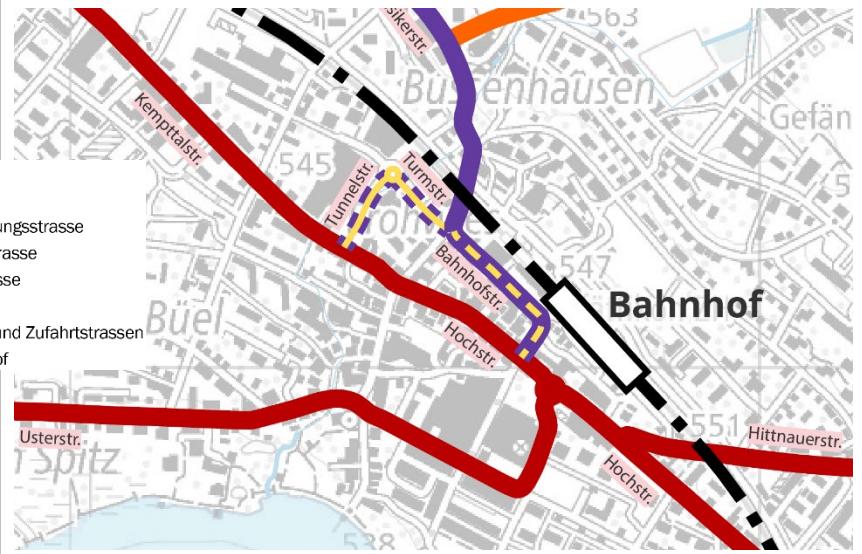
Planung (Vorstudie): kurzfristig (ab 2026); Realisierung: langfristig

Federführung

Gemeinde Pfäffikon

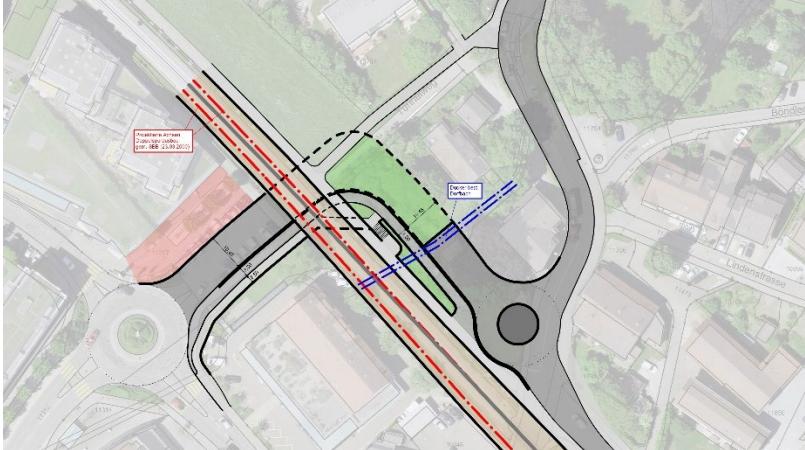
Beteiligte

Kanton Zürich (TBA, AfM, AWEL, ARE). (Verantwortung Kanton aus Auftrag kantonalem Richtplan)

Handlungsfeld A: Massnahmenbereich A2	Strukturierung Verkehrsnetz, Verkehrslenkung <i>Abtausch Kantonsstrasse Bahnhofstrasse</i>																
Beschrieb der Massnahme	<p>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. In einer ersten Etappe wird der Abschnitt Turmstrasse zwischen Bahnhofstrasse und Kreisel Tunnelstrasse sowie die Tunnelstrasse zur kantonalen Nebenstrasse. In einer zweiten Etappe (bei Realisierung der Unterführung Tunnelstrasse; siehe Massnahme A3) wird die Unterführung Tunnelstrasse zur kantonalen Nebenstrasse und die Turmstrasse kann abklassiert werden zu einer Gemeindestrasse.</p>																
Ziele MK	ZA1, ZB1, ZB2, ZB3, ZB4, ZB5, ZB6, ZB7, ZB8, ZC1, ZE5																
Begründung	<p>Mit der Lenkung des MIV über die Tunnelstrasse wird die Bahnhofstrasse vom regionalen Durchgangsverkehr im Wesentlichen befreit. Vom Bahnhofareal bis zur Hochstrasse kann gemäss Temporegime Konzept 2040 eine Begegnungszone realisiert werden.</p>																
<p>Legende</p> <table border="0"> <tr> <td>Bestand</td> <td>geplant</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </table> <p>Regionalverbindungsstrasse Hauptverkehrsstrasse Verbindungsstrasse Sammelstrasse Erschliessungs- und Zufahrtstrassen Bahn mit Bahnhof</p>	Bestand	geplant	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	 <p>Abbildung 41: Umlegung Kantone Nebenstrasse Etappe 1: von Bahnhofstrasse auf Turmstrasse-Tunnelstrasse</p>
Bestand	geplant																
—	—																
—	—																
—	—																
—	—																
—	—																
—	—																
—	—																

<p>Legende</p> <p>Bestand geplant</p> <ul style="list-style-type: none"> Regionalverbindungsstrasse Hauptverkehrsstrasse Verbindungsstrasse Sammelstrasse Erschliessungs- und Zufahrtstrassen Bahn mit Bahnhof 	
<p>Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen</p>	<p>Gesamtverkehrskonzept 2018 Kanton Zürich: Ziel 4.3 «Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Straßenverkehrs»</p>
<p>Weiteres Vorgehen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Koordination Kanton/Gemeinde bezüglich Abtausch Bahnhofstrasse – Tunnelstrasse/Turmstrasse - Bestvariante Knotenlösung Turmstrasse / Bahnhofstrasse / Frohwiesstrasse entwickeln und umsetzen (Strassenabtausch 1. Etappe) - Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse gemäss Massnahme B5 - Prüfung Funktionsfähigkeit Einmündung Tunnelstrasse / Kempttalstrasse und festlegen Bestvariante (Bedarfsprüfung Busbeschleunigungsmassnahme) - Vorstudie Unterführung Tunnelstrasse gemäss Massnahme A3 (Prüfung Aufwärtskompatibilität für Straßenabtausch 2. Etappe)
<p>Abstimmung mit anderen MK-Massnahmen</p>	<p>A3: Vorstudie Unterführung Tunnelstrasse B1: Umsetzung Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime B5: Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse</p>
<p>Umsetzungshorizont</p>	<p>Erste Etappe: kurzfristig ab 2026 Zweite Etappe: langfristig</p>
<p>Federführung</p>	<p>Kanton Zürich, Tiefbauamt</p>
<p>Beteiligte</p>	<p>Gemeinde Pfäffikon ZH; Kanton Zürich, Amt für Mobilität</p>

Handlungsfeld A: Massnahmenbereich A3	Strukturierung Verkehrsnetz, Verkehrslenkung Vorstudie Unterführung Tunnelstrasse
Beschrieb der Massnahme	<p>Die Unterführung Tunnelstrasse ist die einzige potenzielle 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 für viele Fahrbeziehungen.</p> <p>Mit einer Vorstudie soll die Machbarkeit einer Unterführung Tunnelstrasse geprüft und unter anderem folgende Fragen untersucht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie können die Anforderungen des Kantons bezüglich Ausbaustandards (akzeptierte projektierte Geschwindigkeit und Ausrundungsradien) für eine kantonale Nebenstrasse erreicht werden? - Wie kann von einem Unterführungsbauwerk Tunnelstrasse auch der bahnquerende Fuss- und Veloverkehr profitieren? - Wie kann der Niveauübergang Frohwiesstrasse für den Fuss und Veloverkehr beibehalten werden? - Mit welchen flankierenden Massnahmen kann Mehrverkehr auf der Zelglistrasse durch Schleichverkehr von/nach Richtung Hittnauerstrasse verhindert werden? - Wie sieht eine geeignete Knotenlösung als Anschluss an Zelglistrasse und Russikerstrasse aus? - Besteht Handlungsbedarf am Knoten Tunnelstrasse / Kempttalstrasse (Busbeschleunigung erforderlich?)? - Welche Massnahmen sind für die Querung des eingedolten Dorfbachs (Dücker) erforderlich?
Ziele MK	ZA1, ZA2, ZB4, ZC1
Begründung	<p>In Pfäffikon ZH ist derzeit kein barrierefreies queren der SBB-Gleise für die Blaulichtorganisationen, ÖV, MIV und Veloverkehr möglich. Durch eine barrierefreie Querung können Wartezeiten minimiert und die Zuverlässigkeit des bahnquerenden ÖV erhöht werden.</p>

	
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	<ul style="list-style-type: none"> - Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland 5. Generation (Massnahme GV8 «Bahnunterführung für Blaulichtorganisationen, öffentlicher Verkehr, FVV und MIV»)
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung Vorstudie - Koordination mit Kanton bezüglich Abtausch Bahnhofstrasse – Tunnelstrasse/Turmstrasse (siehe Massnahme A2)
Abstimmung mit anderen MK-Massnahmen	A2: Abtausch Kantonsstrasse Bahnhofstrasse B5: BGK Bahnhofstrasse
Umsetzungshorizont	Kurzfristig ab 2026 (Erarbeitung Vorstudie)
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH
Beteiligte	Kanton Zürich, Tiefbauamt und AfM (Verantwortung aufgrund Kantonsstrasse); Feuerwehr; PostAuto; Werke (Dorfbach)

Handlungsfeld B „Gestalteter Strassenraum, Verkehrsberuhigung und Sicherheit, Begegnungszone im Zentrum“

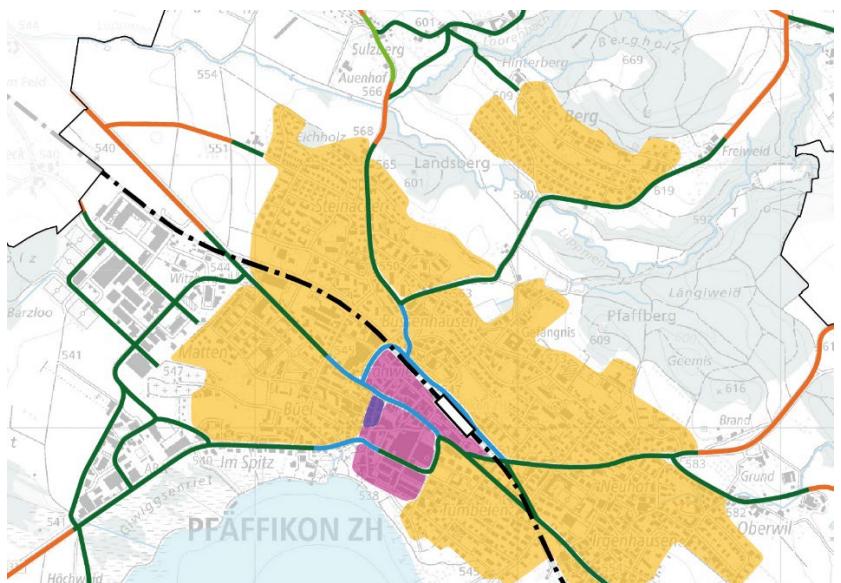
Handlungsfeld B: Massnahmenbereich B1	<i>Gestalteter Strassenraum, Verkehrsberuhigung und Sicherheit, Begegnungszone im Zentrum</i> <i>Umsetzung Gesamtkonzept Geschwindigkeits- regime</i>
Beschrieb der Massnahme <p>Auf Gemeinde- und Kantonsstrassen wird eine möglichst siedlungsverträgliche Verkehrsführung angestrebt. Ein Schlüsselfaktor dabei sind die gefahrenen Geschwindigkeiten. Im Rahmen der Strassensanierungsprogramme setzen die Strasseneigentümer das Konzept Temporegime Zielbild 2040 schrittweise um.⁴ Die Umsetzungsmassnahmen beinhalten die Erkennbarkeit der Übergänge zu sensiblen Gebieten (Eingangspforten, Gestaltung Zentrumsbereiche).</p> <p>Das Konzept wurde im Rahmen von der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts zusammen mit dem Kanton erarbeitet und basiert auf Kantonsstrassen im Dorfgebiet auf Kurzgutachten Verkehr zur Temporeduktion T30 (Kanton ZH, TBA, 23.11.2023).</p> <p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> Fussgängerzone Begegnungszone Tempo 30-Zone Tempo 30-Strecke Tempo 50 Tempo 60 Tempo 80 	<i>Gestalteter Strassenraum, Verkehrsberuhigung und Sicherheit, Begegnungszone im Zentrum</i> <i>Umsetzung Gesamtkonzept Geschwindigkeits- regime</i>

Abbildung 44: Ausschnitt Konzeptplan Temporegime gemäss Zielbild 2040

Ziele MK

ZB1, ZB4, ZB6, ZE5

Begründung

In den Wohnquartieren in Pfäffikon sind Tempo 30-Zonen schon weitgehend umgesetzt. Auf allen Kantonsstrassen gilt heute Tempo 50. Für die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität sind sowohl auf den Gemeinde- wie auch auf den Kantonsstrassen insbesondere in sensiblen Gebieten (z.B. Zentrumsbereich auf Kantonsstrassen) Temporeduktionen

⁴ Die rechtlichen Bestimmungen zu signalisierten Geschwindigkeiten sind massgebend und werden jeweils im Rahmen von Strassenprojekten überprüft (Gutachten) und allenfalls angepasst.

	<p>anzustreben.</p> <p>Das Konzept setzt das BFU-Modell 30/50 um: Tempo 30-Zonen im untergeordneten Netz. Tempo 30 im übergeordneten Netz, wo es Siedlungsichte, Einrichtungen mit Publikumsverkehr oder Fuss- und Veloverkehr erfordert. Tempo 50 im übergeordneten Netz bei einseitig bebauten Zonen und in Industriegebieten.</p>
<p>Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen</p>	<p>Gesamtverkehrskonzept 2018 Kanton Zürich: Ziel 4.3 «Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs»; Eidgenössische Lärmschutz-Verordnung (LSV); Kantonales Strassenbauprogramm</p>
<p>Weiteres Vorgehen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzungsplanung in Koordination mit Strassensanierungsprogramm, Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehrsnetz und Sanierung von Unfallhäufungsstellen. (Kantonales TBA wird nur im Falle von Instandsetzungen aktiv und prüft das Geschwindigkeitsregime. Bei Abschnitten, welche nicht zeitnah instandgesetzt werden (Achse Kempttalstrasse – Hochstrasse sowie Usterstrasse Bereich Kirchplatz), muss die Gemeinde aktiv werden damit eine Anpassung des Geschwindigkeitsregime geprüft wird (detalliertes Verkehrsgutachten) - Abschnittsweise Erstellung von detaillierten Verkehrsgutachten als Basis für die Massnahmenplanung (Kurzgutachten Verkehr zur Temporeduktion T30 auf Kantonsstrassen im Dorfgebiet vorliegend) - Abschnittsweise Massnahmenplanung im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (siehe auch Massnahmen A2, B3-B6). <ul style="list-style-type: none"> o B3: Vorprojekt Frohwiesstrasse (ab 2025) o B4: Vorprojekt Zelglistrasse (ab 2025) o B5: BGK Bahnhofstrasse (Umsetzung gemäss Finanzplanung 2031) o B6: Fussgängerzone Seestrasse (ab 2027) o A2: Russikerstrasse ab Tunnelweg – Frohwiesstrasse – Turmstrasse – Tunnelstrasse mit Umlegung Kantonsstrasse (ab 2026) o Achse Kempttalstrasse – Hochstrasse, Abschnitt Tunnelstrasse bis Pilatusstrasse (Zeitpunkt offen, in Abstimmung mit kantonalen Bauvorhaben TBA und AFM) o Usterstrasse, Abschnitt Obermattstrasse bis und mit Seestrasse 45 (Kirchplatz / Im Kehr) (Zeitpunkt offen, in Abstimmung mit kantonalen Bauvorhaben TBA und AFM)
<p>Abstimmung mit anderen MK-Massnahmen</p>	<p>A1: Vorstudie Westtangente</p> <p>A2: Abtausch Kantonsstrasse Bahnhofstrasse</p> <p>B3: Vorprojekt Frohwiesstrasse</p> <p>B4: Vorprojekt Zelglistrasse</p> <p>B5: Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse</p> <p>B6: Fussgängerzone Seestrasse</p> <p>C2: Schwachstellen im kantonalen Fuss- und Veloverkehrsnetz beseitigen</p>

Umsetzungshorizont	C3: Veloinfrastruktur Auslikon Sonnenstrasse C4: Veloinfrastruktur Böndlweg C5: Signalisationsanpassungen Zentrum C7: Aufwertung Fussverkehrsführung Rappengasse Planung: laufend; Umsetzung: Gemäss Strassensanierungsprogramm und in Abstimmung mit kantonalen Bauvorhaben TBA und AFM.
Federführung	Gemeinde Pfäffikon (Gemeindenetz und Verkehrsgutachten auf Kantonsstrassen); Kanton Zürich, TBA und AFM (Kantonsstrassen)
Beteiligte	Kanton Zürich TBA und AFM, Gemeinde Pfäffikon

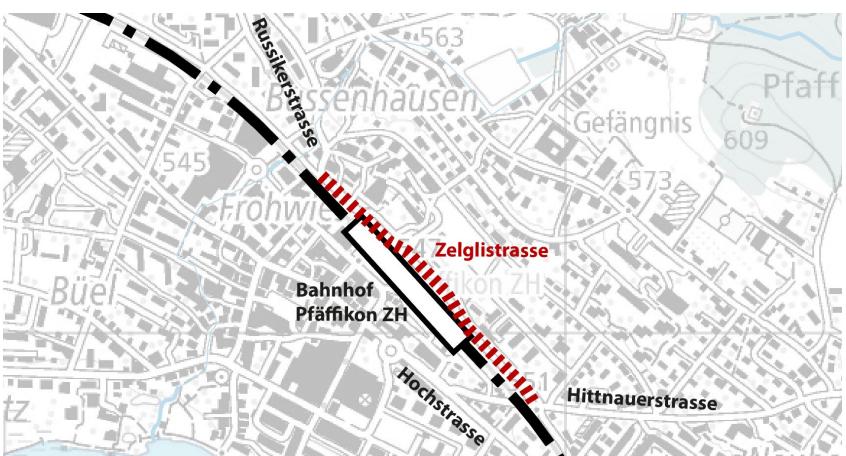
Handlungsfeld B: Massnahmenbereich B2	<i>Gestalteter Strassenraum, Verkehrsberuhigung und Sicherheit, Begegnungszone im Zentrum</i> Parkraumkonzept / Parkplatzverordnung
Beschrieb der Massnahme	<p>Die öffentlich nutzbaren MIV-Parkierungsmöglichkeiten in der Gemeinde sollen nur als Ergänzung zum privaten Parkieren dienen. Öffentlich nutzbare Stellplätze werden in sinnvollem Umfang und an geeigneter Lage angeboten, dienen den vorgesehenen Nutzungen und werden bewirtschaftet. Bei allen Nutzungen sollen genügend geeignete Velo-Abstellplätze zur Verfügung stehen.</p> <p>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. Entscheidende Fragestellungen sind dabei:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche städtebaulich verträgliche Parkraumkapazität kann zur Verfügung gestellt werden? - Welche Nachfragegruppen sind als «qualifiziert» anzusehen und welche sind am ehesten zu verlagern? - Welche Rolle wird den Verkehrsarten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs (Velo- und Fussverkehr) zugeschrieben und welche Parkraumnachfrage können sie ersetzen? <p>Die Weiterentwicklung des Parkraumkonzeptes beinhaltet folgende Elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aktualisierung Parkplatzinventar in Parkraumkonzept 2018 und Festlegung der Zielsetzungen <ul style="list-style-type: none"> a) Nach Bedarf vertiefte Ermittlung der Nachfrage und Belegungsuntersuchungen 2. Entwicklung Massnahmenplan <ul style="list-style-type: none"> a) Definition der zukünftigen Nachfrage b) Festlegung erwünschtes und verträgliches Parkraumangebot c) Massnahmen öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen im Ortskern d) Massnahmen und Koordination «Hot-Spots» Freizeitverkehr e) Massnahmen Gewerbe- und Wohngebiete 3. Realisierung <ul style="list-style-type: none"> a) Umsetzung von Einzelmassnahmen b) Revision kommunale Parkplatz-Verordnung 4. Periodische Anpassung Parkplatzinventar und Erfolgskontrolle (Controlling) <p>Ziele MK</p> <p>ZA1, ZB1, ZB3, ZE1, ZE4, ZE5</p>

Begründung	<p>Die kommunale Parkplatzverordnung stammt aus dem Jahr 1995 und muss überarbeitet werden. Seit der Inkraftsetzung wurde das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark ausgebaut. Dies erfordert eine Aktualisierung der communal festgelegten ÖV-Güteklassen.</p> <p>Einer der grössten Hebel zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens sind Massnahmen zur Parkierung, wie z.B. die konsequente Bewirtschaftung aller öffentlich nutzbaren Parkplätze.</p> <p>Die Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhe sind flächendeckend zu definieren, mit den privaten Parkplatzbetreibern zu koordinieren und zu vereinheitlichen. Dies sieht ebenso das regionale Parkraumkonzept der Region Zürcher Oberland (2020) vor.</p> <p>Die Parkplätze für die Arbeitnehmer/innen, insbesondere die tagsüber unbeschränkt nutzbaren Parkplätze im Strassenraum Gewerbegebiet West sind werktags voll belegt. Handlungsoptionen sind zu prüfen (insb. Bewirtschaftung, zeitliche Beschränkung und deren Wirkung).</p> <p>Eine Koordination der überkommunalen Freizeit-Erschliessung und Parkierung am Pfäffikersee mit der Regionalplanung und der Konzeption Mobilität und Umwelt Pfäffikersee ist im Gange (Projekt Mobilität + Umwelt Pfäffikersee). Möglichkeiten für Mehrfachnutzungen von privaten Parkierungsanlagen (z.B. Freizeit-Wochenendbenutzungen von Industrie-Parkierungsanlagen) sollen geprüft werden. Massnahmen zur Parkierung für die Freizeitnutzung sind auf communaler Ebene umzusetzen.</p> <p>Die Zahl der zu erstellenden Pflichtstellplätze für Velos bei allen Nutzungen gemäss kommunaler Parkplatzverordnung von 1995 liegt unter den heutigen Bedürfnissen (vgl. VSS-Norm 40065 «Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen», Stand 2019).</p>
Übergeordnete Zielsetzungen und Pläne	<p>Die Kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen aus dem Jahr 1997 zeigt auf, wie die Vorgaben der kantonalen Richtplanung und die gesetzlichen Anforderungen von § 242 bis 247 des Planungs- und Baugesetzes erfüllt werden können. Die Baudirektion hat die revidierte Wegleitung 2018 in die Vernehmlassung gegeben. Es ist derzeit offen, ob der Regierungsrat eine Neufassung der Wegleitung verabschieden wird. Es steht den Gemeinden indes frei, von der in die Vernehmlassung gegebenen Fassung (Entwurf) Gebrauch zu machen.</p> <p><u>Kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen</u> (1997)</p> <p><u>Entwurf revidierte Kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen</u> (2018, Stand: Vernehmlassung)</p> <p>«PBG-Revision Parkierung» des Kantons läuft zur Zeit (2025)</p>

Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Aktualisierung Parkplatzinventar und Festlegung Zielsetzungen - Entwicklung Massnahmenplan - Realisierung <ul style="list-style-type: none"> a) Umsetzung von Einzelmassnahmen b) Revision kommunale Parkplatz-Verordnung - Periodische Anpassung Parkplatzinventar und Erfolgskontrolle (Controlling)
Abstimmung mit anderen MK-Massnahmen	<p>B3: Vorprojekt Frohwiesstrasse</p> <p>B4: Vorprojekt Zelglistrasse</p> <p>B5: Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse</p> <p>E1: Prüfung neuer Standorte für E-Ladestationen</p> <p>E2: Anpassung Bau- und Zonenordnung zur Förderung nachhaltiger Mobilität</p> <p>E3: Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei Verkehrserzeugern</p>
Umsetzungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> - kurzfristig ab 2026: Vertiefung Parkraumkonzept von 2018 (Aktualisierung Inventar, Definition verträgliche Stellplatzzahlen und Massnahmenplanung) - mittelfristig (nach Inkrafttreten aktueller PBG-Revision Parkierung): Revision kommunale Parkplatzverordnung von 1995
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH
Beteiligte	Kanton Zürich Amt für Mobilität, private Grundeigentümer:innen

Handlungsfeld B: Massnahmenbereich B3	<p><i>Gestalteter Strassenraum, Verkehrsberuhigung und Sicherheit, Begegnungszone im Zentrum</i></p> <p>Vorprojekt Frohwiesstrasse zwischen Kempttalstr. und Turmstr.</p>
Beschrieb der Massnahme	<p>Für den Strassenraum der Frohwiesstrasse zwischen Kempttalstrasse und Turmstrasse wird basierend auf dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) 2024 ein Vorprojekt entwickelt.</p>
Ziele MK	<p>ZB1, ZB2, ZB3, ZB4, ZB6, ZB7, ZB8, ZE5</p>
Begründung	<p>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.</p>
	<p>Abbildung 45: Übersicht Perimeter Vorprojekt Frohwiesstrasse Abschnitt Kempttalstrasse bis Bahnhofstrasse</p>
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	<p>Regionaler Richtplan Oberland 2020 (Zentrumsgebiet und hohe bauliche Dichte)</p>
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung Vorprojekt auf Basis des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes 2024 (2025) - Projektierung und Umsetzung (ab 2026) in Abstimmung mit dann vorliegenden Erkenntnissen aus Planung Massnahme A2 Abtausch Kantonsstrasse Bahnhofstrasse (1. Etappe) und Massnahme B5 Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (BGK) Bahnhofstrasse.
Abstimmung mit anderen MK-Massnahmen	<p>A2: Abtausch Kantonsstrasse Bahnhofstrasse</p> <p>B1: Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime</p> <p>B2: Überarbeitung kommunale Parkplatzverordnung</p>

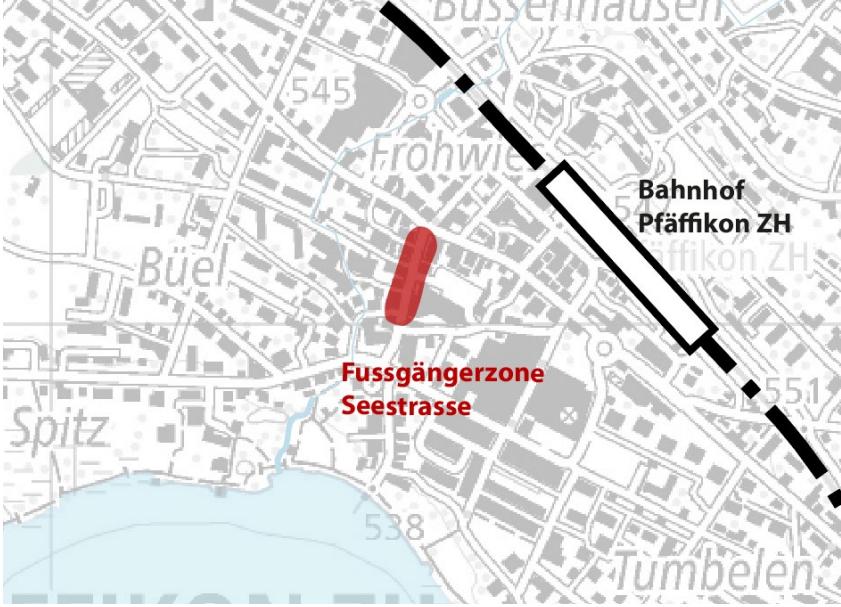
Umsetzungshorizont	B5: Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse C5: Signalisationsanpassungen Zentrum Vorprojekt: 2025; Umsetzung ab 2026
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH
Beteiligte	Kanton Zürich Amt für Mobilität; private Grundeigentümer:innen

Handlungsfeld B: Massnahmenbereich B4	<p style="text-align: center;"><i>Gestalteter Strassenraum, Verkehrsberuhigung und Sicherheit, Begegnungszone im Zentrum</i></p> <p style="text-align: center;">Vorprojekt Zelglistrasse (Bereich Bahnhof)</p>
Beschrieb der Massnahme	<p>Die Zelglistrasse erschliesst die Nordseite des Bahnhofs für alle Verkehrsarten (ÖV-Buslinien, Fuss- und Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr).</p> <p>Zurzeit wird der Bushof am Bahnhof neugestaltet und hindernisfrei ausgebaut. Die Strassenführung der Zelglistrasse muss im Bereich des Bahnhofs neu organisiert werden.</p> <p>Entlang der Zelglistrasse führt eine kantonale Velo-Hauptverbindung. Der Veloverkehr wird heute entlang des Bahnhofs bis zur Hittnauerstrasse auf einem kombinierten Fuss- und Veloweg mit einer Breite von 3.0m bis 3.5m in Gegenrichtung geführt.</p> <p>Die Zelglistrasse wird vom motorisierten Individualverkehr als Schleichweg benutzt, um Wartezeiten an der Bahnschranke Russikerstrasse und/oder Hittnauerstrasse zu vermeiden.</p> <p>Für den Strassenraum der Zelglistrasse wird ein Vorprojekt (inkl. Vorstudie) entwickelt in Abstimmung mit Erkenntnissen aus dem Projekt Neugestaltung Bushof (Massnahme D3).</p>
Ziele MK	ZA1, ZB1, ZB2, ZB4, ZB5, ZC1, ZC2, ZC3, ZE5
Begründung	<p>Durch das Projekt «Neugestaltung Bushof am Bahnhof» (Massnahme D3) sind Anpassungen an der Zelglistrasse erforderlich.</p>
Übergeordnete Ziel- setzungen und Pla- nungen	<p style="text-align: center;">  </p> <p>Abbildung 46: Übersicht Perimeter Vorprojekt Zelglistrasse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kantonales Velonetz Alltag (kantonale Hauptverbindung)

Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Abstimmung mit Projekt Neugestaltung Bushof am Bahnhof Pfäffikon (Massnahme D3)- Variantenentwicklung und Ausarbeitung Bestvariante der Veloführung- Ausarbeitung Vorprojekt Zelglistrasse
Abstimmung mit anderen MK-Massnahmen	B1: Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime C1: Verbesserung Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen am Bahnhof C2: Schwachstellen im kantonalen Fuss- und Veloverkehrsnetz beseitigen C6: Zweite Unter-/Überführung Bahnhof D3: Neugestaltung Bushof am Bahnhof
Umsetzungshorizont	Kurzfristig: Vorprojekt 2025; Bauprojekt ab 2026
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH
Beteiligte	Fachstelle Veloverkehr Amt für Mobilität Kanton Zürich; PostAuto

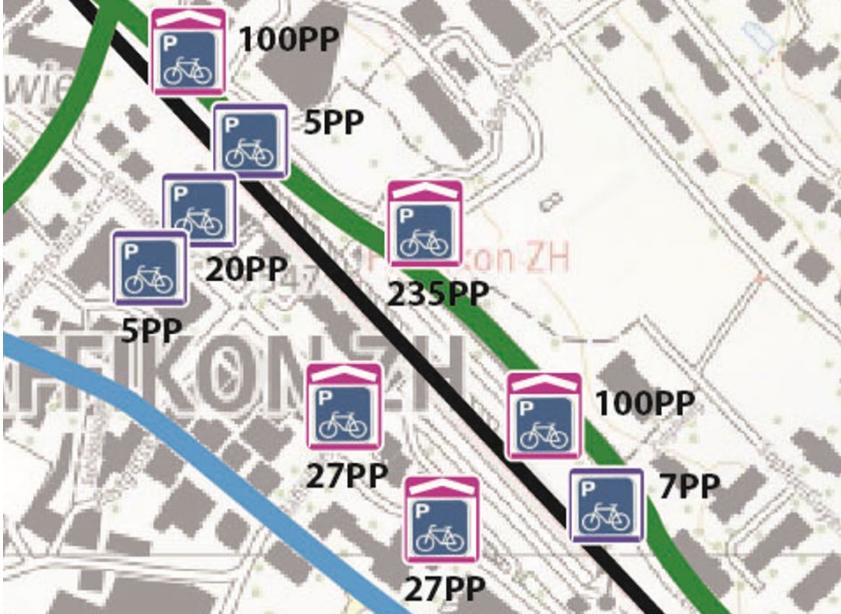
Handlungsfeld B: Massnahmenbereich B5	<p style="text-align: center;"><i>Gestalteter Strassenraum, Verkehrsberuhigung und Sicherheit, Begegnungszone im Zentrum</i></p> <p style="text-align: center;">Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse</p>
Beschrieb der Massnahme	<p>Die Bahnhofstrasse 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.</p> <p>Für den öffentlichen Raum rund um die Bahnhofstrasse wird ein BGK entwickelt. Mit diesem wird die Bahnhofstrasse durchgehend attraktiv für den Fussverkehr sowie Aufenthalt gestaltet und in seiner Funktion als Zentrum mit vielfältigen Nutzungen gestärkt.</p>
Ziele MK	ZA1, ZB1, ZB2, ZB4, ZB6, ZB7, ZB8, ZE5
Begründung	<p>Mit dem geplanten Strassenabtausch (Massnahme A2) soll die Bahnhofstrasse vom quartierfremden Verkehr befreit werden. Die Bahnhofstrasse soll zukünftig wichtiger Teil der Begegnungszone Zentrumsgebiet sein. Um die räumlichen und gestalterischen Voraussetzungen zu schaffen, wird für die Bahnhofstrasse ein BGK entwickelt.</p>
	<p>Abbildung 47: Übersicht Perimeter BGK Bahnhofstrasse</p>
Übergeordnete Zielsetzungen und Plannungen	Regionaler Richtplan Oberland 2020 (Zentrumsgebiet und hohe bauliche Dichte)
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Abtausch / Regionale Verbindungsstrasse Russikerstrasse – Bahnhofstrasse / Russikerstrasse – Turmstrasse – Tunnelstrasse mit Kanton (Massnahme A2; 2026). - Entwicklung Betriebs- und Gestaltungskonzept (2027/28) - Ausarbeitung Vorprojekt (2029/30) - Projektierung und Ausführung ab 2031

Abstimmung mit anderen MK-Massnahmen	A2: Abtausch Kantonsstrasse Bahnhofstrasse A3: Vorstudie Unterführung Tunnelstrasse B1: Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime B3: Vorprojekt Frohwiesstrasse C6: Zweite Unter-/Überführung Bahnhof
Umsetzungshorizont	Mittelfristig (6-10 Jahre)
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH
Beteiligte	SBB (Bahnhofareal); Tiefbauamt Kanton Zürich (Anschlüsse Kantonsstrassen)

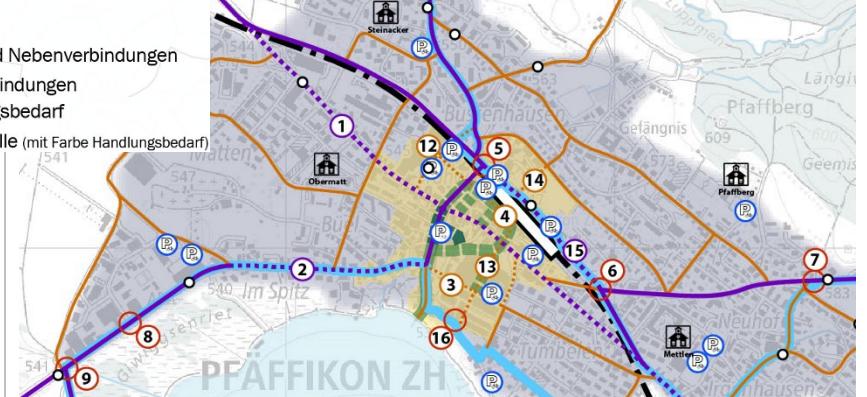
Handlungsfeld B: Massnahmenbereich B6	<p><i>Gestalteter Strassenraum, Verkehrsberuhigung und Sicherheit, Begegnungszone im Zentrum</i></p> <p>Fussgängerzone Seestrasse (Abschnitt Hochstrasse bis Rappengasse)</p>
Beschrieb der Massnahme	Der nördliche Abschnitt der Seestrasse wird als Fussgängerzone signalisiert und gestaltet. Der Abschnitt zwischen Hochstrasse und Rappengasse wird befreit vom motorisierten Verkehr und frei von Parkplätzen.
Ziele MK	ZB3, ZB6
Begründung	Die Seestrasse soll als starkes und attraktives Zentrum für die Gemeinde Pfäffikon dienen. Als Fussgängerzone wird diese Wirkung weiter verstärkt. Der Fokus liegt auf dem Aufenthalt, Fussverkehr und den publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss und im Strassenraum. Das Zentrum auf der Seestrasse soll als Treffpunkt und Aufenthaltsort für die Bevölkerung dienen.
	<i>Abbildung 48: Übersicht Lage Fussgängerzone Seestrasse</i>
Übergeordnete Zielsetzungen und Pläne	<ul style="list-style-type: none"> -
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung Betriebs- und Gestaltungskonzept Fussgängerzone (ab 2027) - Projektierung Signalisation und bauliche Massnahmen

Abstimmung mit anderen MK-Massnahmen	B1: Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime C7: Aufwertung Fussverkehrsführung Rappengasse
Umsetzungshorizont	Ab 2027
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH
Beteiligte	Tiefbauamt Kanton Zürich (Anschluss Hochstrasse; Signalisation)

Handlungsfeld C „Fuss- und Veloverkehr“

Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C1	Fuss- und Veloverkehr <i>Verbesserung Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen am Bahnhof und am See</i>
<p>Beschrieb der Massnahme</p> <p>Bei den öffentlichen Veloabstellanlagen beidseitig des Bahnhofs sowie am See wird periodisch das Angebot und die Nachfrage überprüft und nachfrageorientiert ausgebaut.</p> <p>Am Bahnhof sollen aus den Fahrtrichtungen Zelglistrasse nordwest, Zelglistrasse südost, Bahnhofstrasse nordwest und Bahnhofstrasse südost abschliessbare, gedeckte und beleuchtete Veloabstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl nahe der bestehenden sowie der möglichen zukünftigen Personenunterföhrung angeboten werden. Bei wesentlichen Veränderungen der Personenströme (Neugestaltung Bushof; Realisierung zweite Personenunterföhrung, usw.) wird das Angebot entsprechend angepasst.</p> <p>Auf der Nordostseite des Bahnhofs hat es heute ein Angebot von 435 gedeckten Veloabstellplätzen verteilt auf 3 Abstellanlagen. Auf der Südwestseite ist das Angebot mit 54 gedeckten Stellplätzen (2 Abstellanlagen) deutlich kleiner. Mit dem Projekt Neugestaltung Bushof (Massnahme D3) wird auf der Nordostseite des Bahnhofs ein Zielangebot von 600 Veloabstellplätzen angestrebt. Auf der Südwestseite des Bahnhofs ist einhergehend mit der Nachfrage ein deutlicher Angebotsausbau erforderlich.</p>	 <p>Abbildung 49: Bestand 2025 an Veloabstellplätzen um den Bahnhof Pfäffikon ZH</p> <p>Entlang vom See (inkl. Seequai und Römer Kastell) wird eine Auslegeordnung zum Bedarf an geeigneten Velo-Abstellanlagen erstellt. Betrachtet</p>

	werden dabei auch die Möglichkeiten von saisonalen Angeboten für geordnetes Parkieren am See.
Ziele MK	ZC4, ZE5
Begründung	Das Angebot an öffentlich nutzbaren Veloabstellanlagen ist ein wesentliches Element zur Förderung des Veloverkehrs. An den gut frequentierten Zielen an geeigneter Lage sollen ausreichend gut ausgestattete Veloabstellanlagen (abschliessbar, beleuchtet, gedeckt) zur Verfügung stehen.
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz); <u>Standards Veloverkehr des Kantons Zürich</u>
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Planung und Ausbau Angebot an Veloabstellanlagen auf Nordostseite des Bahnhofs mit Projekt Neugestaltung Bushof (Massnahme D3; 2025-2029) - Festlegung Zielangebot Veloabstellplätze auf Südwestseite des Bahnhofs (aufgrund bestehender Auslastung und zu erwartender Nachfragesteigerung mit geplanter Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung auf Seeseite der Bahn (ab 2025) - Planung und Realisierung Veloabstellplätze auf Südwestseite des Bahnhofs in Abstimmung mit BGK Bahnhofstrasse (Massnahme B5) - Erstellung Auslegeordnung zum Bedarf an geeigneten Veloabstellanlagen am See in Abstimmung mit Projekt Mobilität und Umwelt Pfäffikersee (Auslegeordnung 2026; Umsetzung ab 2027)
Abstimmung mit anderen MK-Massnahmen	<p>B2: Überarbeitung kommunale Parkplatzverordnung B4: Vorprojekt Zelglistrasse (Bereich Bahnhof) B5: Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse C6: Zweite Unter- / Überföhrung Bahnhof D2: Ausstattung der ÖV-Haltestellen D3: Neugestaltung Bushof am Bahnhof Projekt Mobilität und Umwelt Pfäffikersee</p>
Umsetzungshorizont	Laufendes Projekt (Daueraufgabe)
Federführung	Gemeinde Pfäffikon
Beteiligte	SBB Immobilien, Fachstelle Veloverkehr Amt für Mobilität Kanton Zürich, ProVelo Kanton Zürich

Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C2	Fuss- und Veloverkehr <i>Beseitigung von Schwachstellen im kantonalen Fuss- und Veloverkehrsnetz</i>
Beschrieb der Massnahme	<p>Pfäffikon sorgt für ein flächendeckendes, dichtes und attraktives Fuss- und Velowegnetz. Netzlücken werden geschlossen. Auf und entlang bestehenden Kantonsstrassen werden in Federführung des Kantons Zürich in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Verkehrsaufkommen sichere Fuss- und Veloinfrastrukturen zur Verfügung gestellt. Hierbei geht es um die Verbesserungen auf dem kantonalen Netz bzw. auf und entlang von Kantonsstrassen. Diese beinhalten folgende Strassenabschnitte und Kreuzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bahnhofstrasse / Turmstrasse - Kempttalstrasse / Hochstrasse - Usterstrasse - Tumbelenstrasse / Pilatusstrasse - Kreuzung Hittnauerstrasse / Zelglistrasse - Kreisel Hittnauerstrasse / Oberhittnauerstrasse - Kreuzung Russikerstrasse / Zelglistrasse - Kreuzung Usterstrasse / Schanzstrasse - Kreuzung Usterstrasse / Ruetschbergstrasse
Ziele GMK Begründung	 <p>Abbildung 50: Ausschnitt aus dem Netzkonzept Veloverkehr mit Schwachstellen und Handlungsbedarf (in violet kantonale Velo-Haupt- und Nebenverbindungen)</p> <p>ZB4, ZC1, ZC2, ZC3, ZC5, ZE5</p> <p>Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern, sodass im Alltag möglichst viele Wege selbstverständlich zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden. Dafür benötigt die Gemeinde ein attraktives, sicheres und engmaschiges Wegnetz. Die Massnahmen auf dem kantonalen Netz bzw. auf und entlang von Kantonsstrassen sollen unter Federführung des Kantons Zürich umgesetzt werden.</p>

Übergeordnete Zielsetzungen und Pläne	Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz); Velonetz- und Wanderwegplanung Kanton Zürich (Alltagsvelonetz, Velo- und Wanderland-Routen); <u>Standards Veloverkehr des Kantons Zürich</u>
Weiteres Vorgehen	- Beteiligung Gemeinde an Massnahmenplanung Kanton
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	B1: Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime
Umsetzungshorizont	Laufend (Daueraufgabe)
Federführung	Amt für Mobilität Kanton Zürich
Beteiligte	Tiefbauamt Kanton Zürich, Gemeinde Pfäffikon ZH

Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C3	Fuss- und Veloverkehr Veloinfrastruktur Auslikon Sonnenstrasse
Beschrieb der Massnahme <p>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. Mit der Massnahme sollen folgende Schwachstellen behoben werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geschützte Querungshilfe Pfäffikerstrasse im Bereich Dorfstrasse – Hüttenstrasse (Verbesserte Anbindung Strandbad – Auslikon an Radweg entlang Pfäffikerstrasse von/nach Pfäffikon) - Bevorzugte / sichtbare Veloführung Sonnenstrasse – Radweg entlang Pfäffikerstrasse im Bereich Knoten Hüttenstrasse / Pfäffikerstrasse / Chummachergasse - Bevorzugte / sichtbare Veloführung im Bereich Knoten Schulhausstrasse / Sonnenstrasse unter Berücksichtigung Buslinie 859 - Geschützte Querungshilfe Pfäffikerstrasse für Velos auf der Beziehung Strandbadstrasse Auslikon – Radweg von/nach Wetzenikon 	
Ziele GMK	ZC1, ZC2, ZC3, ZC5, ZE5
Begründung <p>Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern, sodass im Alltag möglichst viele Wege selbstverständlich zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden. Ein wichtiger Bestandteil der geplanten Verbesserungen für den Veloverkehr ist die Veloführung durch den Ortsteil Auslikon.</p>	
Übergeordnete Zielsetzungen und Pläne <p>Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz); Velonetz- und Wanderwegplanung Kanton Zürich (Alltagsvelonetz, Velo- und Wanderland-Routen; Standards Veloverkehr des Kantons Zürich</p>	 <p>Abbildung 51: Übersichtsplan Lage Sonnenstrasse Auslikon</p>

Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Erstellung Vorprojekt verbesserte / sichtbare Veloführung entlang kantonaler Hauptverbindung Sonnenstrasse (ab 2026, Federführung Gemeinde Pfäffikon)- Erstellung Vorprojekt geschützte Querungshilfen Pfäffikerstrasse in Auslikon (Federführung Kanton Zürich, Amt für Mobilität)
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	B1: Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime C2: Schwachstellen im kantonalen Fuss- und Veloverkehrsnetz beseitigen
Umsetzungshorizont	Ab 2026
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH (Veloinfrastruktur Sonnenstrasse) und Kanton Zürich Tiefbauamt (Querungshilfen Pfäffikerstrasse)
Beteiligte	Fachstelle Veloverkehr, Amt für Mobilität Kanton Zürich

Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C4	Fuss- und Veloverkehr Veloinfrastruktur Böndlerweg <i>(Verbindung Zelglistrasse-Böndlerstrasse)</i>
Beschrieb der Massnahme	<p>Der Böndlerweg bietet für die Wohnquartiere oberhalb des Bahnhofs eine direkte Anbindung an den Bahn- und Bushof. Die Verbindung ist heute zu schmal für das sichere Führen von Fuss- und Veloverkehr.</p> <p>Zwischen der Zelglistrasse und der Böndlerstrasse wird entlang des Böndlerwegs eine neue Veloverbindung getrennt vom Fussverkehr erstellt.</p>
Ziele GMK	ZC1, ZC2, ZC3, ZC5, ZE5
Begründung	<p>Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern, sodass im Alltag möglichst viele Wege selbstverständlich zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden. Die Erschliessung des Bahnhofs ist dabei ein zentrales Anliegen. Eine Verbindung zwischen Zelglistrasse und Böndlerstrasse für den Veloverkehr fehlt heute. Mit dieser wird eine direktere Anbindung an den Bahnhof von/nach nordosten ermöglicht.</p>
	<i>Abbildung 52: Übersichtsplan Lage Böndlerweg</i>
Übergeordnete Zielsetzungen und Plannungen	Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz); Velonetz- und Wanderwegplanung Kanton Zürich (Alltagsvelonetz, Velo- und Wanderland-Routen); Standards Veloverkehr des Kantons Zürich
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung Vorprojekt sichere Führung Fuss- und Veloverkehr Böndlerweg (ab 2026) in Koordination mit Projekt Generationenpark
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	<p>B4: Vorprojekt Zelglistrasse (Bereich Bahnhof)</p> <p>C1: Verbesserung Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen am Bahnhof</p>
Umsetzungshorizont	ab 2027
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH
Beteiligte	-

<i>Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C5</i>	<i>Fuss- und Veloverkehr Signalisationsanpassungen Zentrum: Durchlässigkeit für Veloverkehr erhöhen</i>
Beschrieb der Massnahme	<p>Das Zentrumsgebiet soll für den Veloverkehr engmaschig in beiden Richtungen durchgängig befahren werden können. Bei Einbahnführungen für den motorisierten Individualverkehr (z.B. Gerichtshausstrasse) soll der Veloverkehr möglichst in Gegenrichtung verkehren können. Bei Sackgassen soll das Netz für den Fuss- und Veloverkehr möglichst durchgängig begeh- und befahrbar sein. Die Durchgängigkeit von Verbindungen soll für den Veloverkehr klar erkennbar sein (z.B. Verbindung Bahnhofstrasse – Hittnauerstrasse entlang Gleisen als Bahnhofzufahrt abseits stark befahrener Hochstrasse als Velo-Bahnhofzufahrt).</p> <p>Die Veloführung im Zentrumsgebiet von Pfäffikon ZH wird bezüglich durchgängiger Wegführung, Befahrbarkeit in Gegenrichtung und Erkennbarkeit überprüft. Bei Bedarf werden Signalisationen und Markierungen angepasst.</p>
Ziele GMK	ZC1, ZE5
Begründung	<p>Die heutige Veloführung im Zentrum ist nicht auf allen Strassen klar signalisiert (Beispiel Gerichtshausstrasse Velos in Gegenrichtung). Anhand der Signalisation soll die Durchgängigkeit für Velos klar ersichtlich und das Zentrum für die Velos durchlässig sein.</p>
Übergeordnete Zielsetzungen und Pläne	<p>Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz); Velonetz- und Wanderwegplanung Kanton Zürich (Alltagsvelonetz, Velo- und Wanderland-Routen; <u>Standards Veloverkehr des Kantons Zürich</u></p>
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse der bestehenden Signalisation im Zentrumsgebiet - Feststellung Handlungsbedarf - Anpassung Signalisation und Markierungen
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	<p>B1: Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime B5: Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse C1: Verbesserung Angebot an Veloabstellanlagen am Bahnhof C7: Aufwertung Fussverkehrsführung Rappengasse</p>
Umsetzungshorizont	Ab 2026
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH
Beteiligte	-

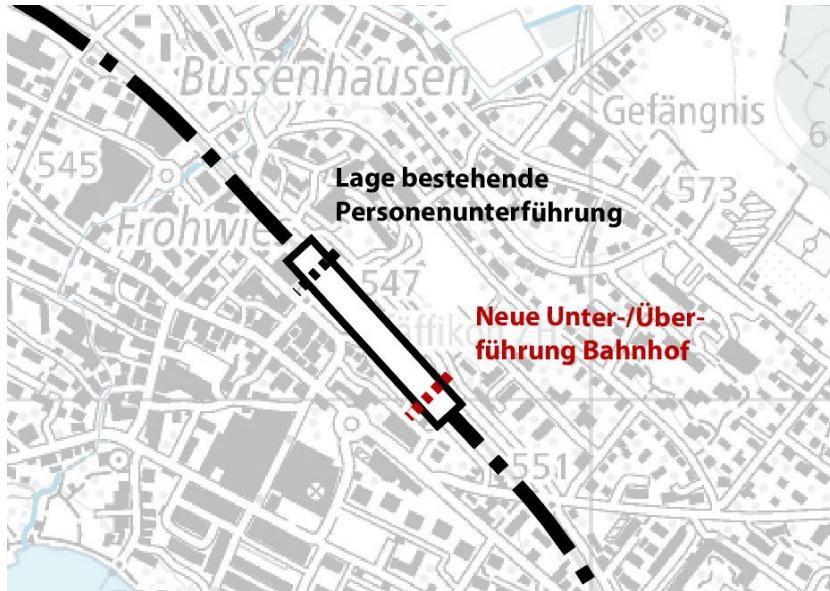
Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C6	Fuss- und Veloverkehr Zweite Unter-/Überführung Bahnhof
Beschrieb der Massnahme	<p>Mit den Fahrgastzunahmen verkehrt die S-Bahn in Zukunft vermehrt mit längeren Zügen. Beim Bahnhof Pfäffikon mit einer Personenunterführung führt dies zu längeren Fusswegen. Mit der 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 direkteren Fusswegen von/zu den Perrons verbessern.</p> <p>Im südöstlichen Bereich des Bahnhofs Pfäffikon ZH wird daher für den Fuss- und Veloverkehr eine neue Unter- oder Überführung geplant.</p>
Ziele GMK	ZC1, ZC2, ZC5, ZE5
Begründung	<p>Die SBB plant am Bahnhof Pfäffikon eine Perronverlängerung, bei welcher die grössere Distanz von rund 75 Meter im Südosten ergänzt werden, was bedeutet, dass die bestehende Personenunterführung noch dezentraler liegt. Die Bahngleise haben im Zentrum eine grosse Trennwirkung. Längere Züge und behindertengerechte hohe Haltekanten am Bushof führen mit einer einzigen Unterführung zu längeren Fusswegen. Eine zweite Gleisquerung verringert die Trennwirkung und verknüpft die Gebiete nördlich und südlich der Gleise für den Fussverkehr besser miteinander.</p>
 <p>Lage bestehende Personenunterführung</p> <p>Neue Unter-/Überführung Bahnhof</p>	

Abbildung 53: Übersichtsplan Neue Unter-/Überführung Bahnhof

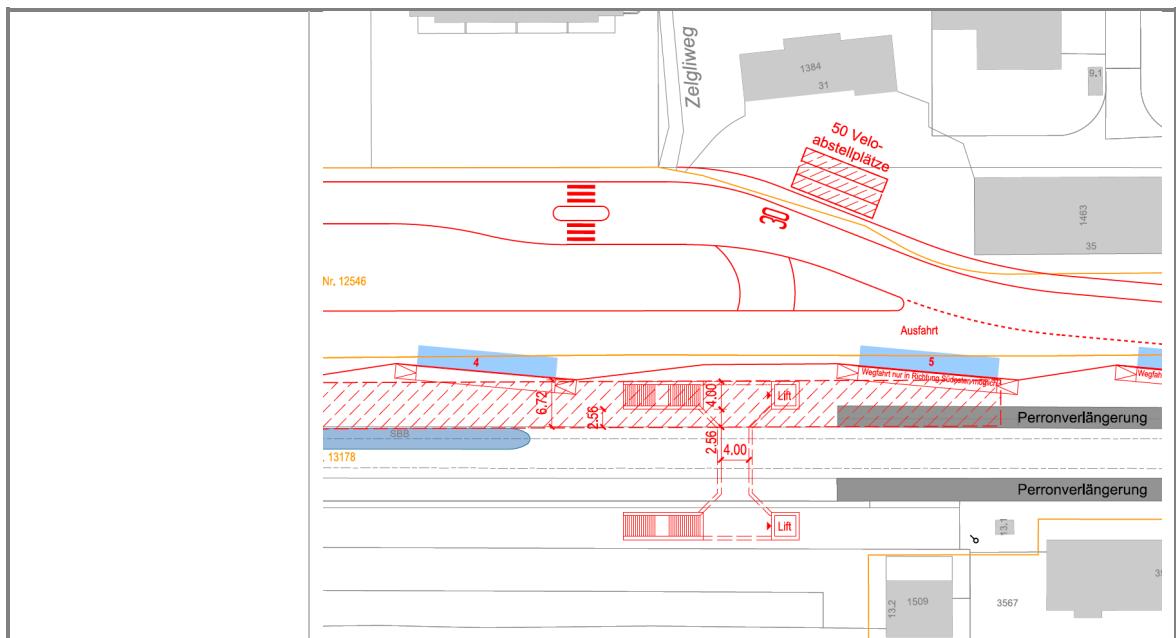


Abbildung 54: Ausschnitt Variantenskizze «E2 Lift» aus Neugestaltung Busbahnhof mit zweiter Personenunterführung (Basler&Hofmann, Planstand 31.01.2024)

Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen

Weiteres Vorgehen

- Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland 5. Generation, Massnahme FVV5 «Pfäffikon (ZH) – Bahnhof, neue Personenunterführung Ost» (Priorität B)
- Erstellung Variantenstudie und Entscheid Bestvariante (ab 2026)
- Erstellung Vorprojekt und Eingabe als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm 6. Generation (2027/28)
- Projektierung und Ausführungsplanung in Abstimmung mit Finanzplanung und allfälliger Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm (Realisierungshorizont 2032-2035)

Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen

B1: Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime

D3: Neugestaltung Bushof am Bahnhof

Umsetzungshorizont

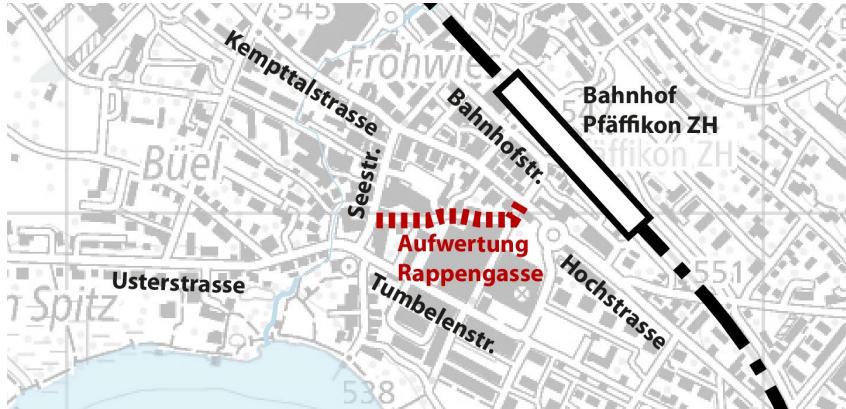
ab 2032 (bei Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm 6G)

Federführung

Gemeinde Pfäffikon ZH

Beteiligte

SBB

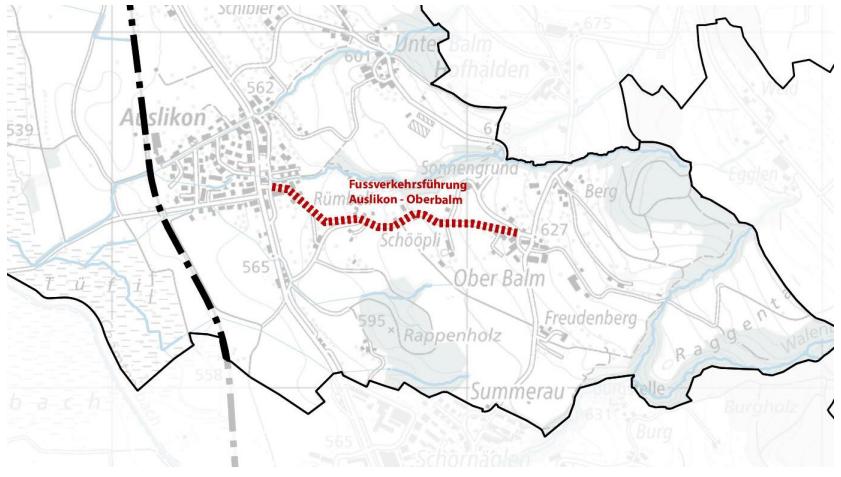
Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C7	Fuss- und Veloverkehr Aufwertung Fussverkehrsführung Rappengasse
Beschrieb der Massnahme	Für die Rappengasse wird eine gestalterische Aufwertung vor allem für den Fussverkehr geplant. Als Bestandteil des Zielbildes für das Zentrumsgebiet ist für die Rappengasse eine Temporeduktion vorgesehen (Tempo 30 / Begegnungszone).
Ziele GMK	ZC1, ZC2, ZC3, ZC5, ZE5
Begründung	Die Wege im Zentrumsgebiet sollen für den Fuss- und Veloverkehr so attraktiv gestaltet sein, dass diese intuitiv und mit Vorteil zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden. Die Rappengasse mit ihrer zentralen Lage bildet eine mögliche Verbindung zwischen dem Bahnhofareal und der zentral gelegenen Begegnungszone auf der Seestrasse. Die Rappengasse ist MIV-orientiert gestaltet und mit Tempo 50 signalisiert. Der beengte Strassenraum mit dem bestehenden Strassenquerschnitt ist nicht auf T50 ausgelegt und kann aufgrund des beengten Strassenraumes nicht mit dem signalisierten Tempo befahren werden. Die Rappengasse soll gestalterisch vor allem für den Fussverkehr aufgewertet werden, das signalisierte Regime der räumlichen Situation und der Funktion der Strasse als wichtige Fussgängerverbindung im Zentrum angepasst werden.
	
<i>Abbildung 55: Übersichtsplan Lage Rappengasse</i>	
Übergeordnete Zielsetzungen und Plannungen	<ul style="list-style-type: none"> - Velonetz- und Wanderwegplanung Kanton Zürich (Alltagsvelonetz, Velo- und Wanderland-Routen) - Erkenntnisse aus Projekt GEHsundZH
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung Verkehrsgutachten und Prüfung Sofortmassnahmen zur Temporeduktion (ab 2026) - Erstellung Vorstudie zur Aufwertung der Rappengasse - Ausarbeitung Vorprojekt und Integration Realisierung in Finanzplanung (allenfalls Etappierung in Sofortmassnahmen und gestalterische Aufwertung)

Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	B1: Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime B6: Fussgängerzone Seestrasse C5: Signalisationsanpassungen Zentrum Arealentwicklung Tumbelen Nord (Rappengasse als mögliche Lage einer Arealerschliessung)
Umsetzungshorizont	ab 2028 (in Abhängigkeit der Finanzplanung)
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH
Beteiligte	-

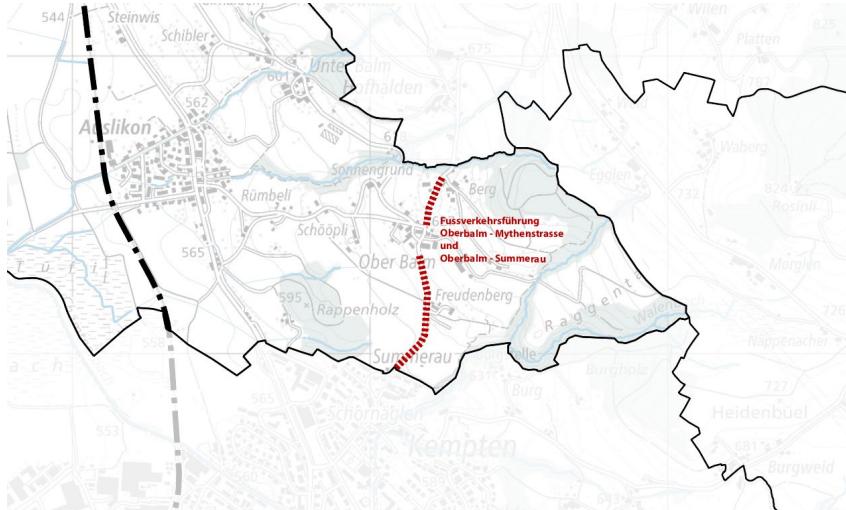
Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C8	Fuss- und Veloverkehr <i>Erstellung Fussverkehrsführung entlang Höhenstrasse (zur Bushaltestelle Wallikon)</i>
Beschrieb der Massnahme	Für die bessere Erreichbarkeit der Bushaltestelle Wallikon wird eine sichere Fusswegführung entlang der Höhenstrasse zwischen der Bushaltestelle Wallikon und dem östlich davon gelegenen Weiler Wallikon erstellt.
Ziele GMK	ZC2, ZD3
Begründung	Die Bushaltestelle Wallikon dient der ÖV-Anbindung des Weilers Wallikon. Dadurch sollen auch Schülerinnen und Schüler sicher die öffentliche Bushaltestelle erreichen. Heute gibt es kein Trottoir entlang der Strasse zwischen Weiler und Bushaltestelle. Mit einer geeigneten Infrastruktur soll eine sichere Anbindung des Weilers an die Bushaltestelle geschaffen werden.
	Abbildung 56: Übersichtsplan Lage neue Wegverbindung Wallikon
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	<ul style="list-style-type: none"> - Velonetz- und Wanderwegplanung Kanton Zürich (Alltagsvelonetz, Velo- und Wanderland-Routen) - Erkenntnisse aus Projekt GEHsundZH
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung Vorstudie für eine geeignete Fussverkehrsführung entlang der Höhenstrasse Wallikon - Ausarbeitung Vorprojekt und Integration Realisierung in Finanzplanung (allenfalls Etappierung in Sofortmassnahmen und gestalterische Aufwertung)
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	D2: Ausstattung Haltestellen

Umsetzungshorizont	ab 2028 (in Abhängigkeit der Finanzplanung)
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH
Beteiligte	Schule Pfäffikon ZH
Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C9	Fuss- und Veloverkehr Erstellung Fussverkehrsführung entlang Hermatswilerstrasse (zur Bushaltestelle Humbel)
Beschrieb der Massnahme	Für die bessere Erreichbarkeit der Bushaltestelle Humbel wird eine sichere Fusswegführung entlang der Hermatswilerstrasse zwischen der Bushaltestelle Humbel und der Einmündung der Hermatswilerstrasse in die Höhenstrasse erstellt.
Ziele GMK	ZC2, ZD3
Begründung	Die Bushaltestelle Humbel dient der ÖV-Anbindung des nahegelegenen Weilers. Dadurch sollen auch Schülerinnen und Schüler sicher die öffentliche Bushaltestelle erreichen. Heute gibt es kein Trottoir entlang der Hermatswilerstrasse zwischen Höhenstrasse und Bushaltestelle. Mit einer geeigneten Infrastruktur soll eine sichere Anbindung des Weilers an die Bushaltestelle geschaffen werden.
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	 <p>Abbildung 57: Übersichtsplan Lage neue Wegverbindung Humbel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Velonetz- und Wanderwegplanung Kanton Zürich (Alltagsvelonetz, Velo- und Wanderland-Routen) - Erkenntnisse aus Projekt GEHsundZH
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung Vorstudie zu einer Fussverkehrsinfrastruktur entlang der Hermatswilerstrasse inkl. Prüfung Signalisation T50 - Ausarbeitung Vorprojekt und Integration Realisierung in Finanzplanung (allenfalls Etappierung in Sofortmassnahmen und langfristige Umsetzung mit Strassensanierung)

Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	D2: Ausstattung Haltestellen
Umsetzungshorizont	ab 2028 (in Abhängigkeit der Finanzplanung)
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH
Beteiligte	Schule Pfäffikon ZH

Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C10	Fuss- und Veloverkehr <i>Erstellung Fussverkehrsführung Auslikon – Oberbalm entlang Schulhausstrasse</i>
Beschrieb der Massnahme	Für die Fussverkehrsführung zwischen Auslikon und Oberbalm wird eine Fussverkehrsinfrastruktur entlang der Schulhausstrasse erstellt. So wird eine direkte und sichere Verbindung für den Fussverkehr ermöglicht.
Ziele GMK	ZC1, ZC2, ZC3, ZC5, ZE5
Begründung	Die Schulhausstrasse dient als Verbindung zwischen Auslikon und Oberbalm. Im Bestand besitzt diese keine Trottoirs. Auf der Schulhausstrasse gilt für den MIV heute Tempo 80. Das Konzept für das Temporegime sieht eine Reduktion auf Tempo 50 vor. Um diese Verbindung vor allem für Schülerinnen und Schüler sicherer zu machen, soll eine geeignete Fussverkehrsführung entlang der Schulhausstrasse ermöglicht werden.
	 <p>Abbildung 58: Übersichtsplan Lage Schulhausstrasse</p> <p>Der Plan zeigt eine Karte des Pfäffikon ZH mit verschiedenen Ortschaften wie Auslikon, Unterbalm, Oberbalm, Rüttihubel, Schööpfl, Räppenholz, Freudenberg, Summerau und Schörnholzen. Eine rote gestrichelte Linie markiert die geplante Fussverkehrsführung von Auslikon nach Oberbalm entlang der Schulhausstrasse. Die Linie beginnt im Süden von Auslikon und verläuft nördlich des Dorfes bis zum Übergang zu Oberbalm. Die Umgebung ist detailliert mit Fließgewässern, Wäldern und Höhenlinien (539, 562, 565, 595, 627, 675) dargestellt.</p>
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	<ul style="list-style-type: none"> - Velonetz- und Wanderwegplanung Kanton Zürich (Alltagsvelonetz, Velo- und Wanderland-Routen) - Erkenntnisse aus Projekt GEHsundZH
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung Verkehrsgutachten und Prüfung Sofortmassnahmen zur Temporedution (ab 2026) - Erstellung Vorstudie zur Aufwertung der Schulhausstrasse für den Fussverkehr - Ausarbeitung Vorprojekt und Integration Realisierung in Finanzplanung (allenfalls Etappierung in Sofortmassnahmen und langfristige Umsetzung mit Strassensanierung)
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	B1: Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime

Umsetzungshorizont	ab 2028 (in Abhängigkeit der Finanzplanung)
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH
Beteiligte	Schule Pfäffikon ZH

Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C11	Fuss- und Veloverkehr Erstellung Fussverkehrsführung Ober Balm – Mythenstrasse und Ober Balm – Summerau
Beschrieb der Massnahme	Zwischen Ober Balm und dem Weiler Mythenstrasse sowie zwischen Oberbalm und Summerau wird eine Fussverkehrsinfrastruktur entlang der Wetzikerstrasse erstellt. So wird ein Anschluss vom Weiler Mythenstrasse an Ober Balm für den Fussverkehr gewährleistet. Für Schülerinnen und Schüler wird der Fussweg zur Haltestelle Ober Balm ermöglicht. Zwischen Ober Balm und dem Wetziker Ortsteil Summerau wird das Zufussgehen entlang der Wetzikerstrasse ermöglicht.
Ziele GMK	ZC1, ZC2, ZC3, ZC5, ZE5
Begründung	Entlang der Wetzikerstrasse zwischen Ober Balm und dem Weiler Mythenstrasse sowie zwischen Ober Balm und Summerau gibt es heute keine Trottoirs. Im Weiler wohnen einzelne Schülerinnen und Schüler. Um mit dem Bus zur Schule zu gelangen, laufen diese entlang der Wetzikerstrasse nach Ober Balm zur Bushaltestelle. Um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, soll entlang der Wetzikerstrasse eine geeignete Fussverkehrsinfrastruktur erstellt werden.
	
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	<ul style="list-style-type: none"> - Velonetz- und Wanderwegplanung Kanton Zürich (Alltagsvelonetz, Velo- und Wanderland-Routen) - Erkenntnisse aus Projekt GEHsundZH
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung Vorstudie zur sicheren Fussverkehrsführung entlang der Wetzikerstrasse zwischen Ober Balm und dem Weiler Mythenstrasse - Ausarbeitung Vorprojekt und Integration Realisierung in Finanzplanung (allenfalls Etappierung in Sofortmassnahmen und langfristige Massnahmen mit Strassensanierung)

Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	B1: Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime D2: Ausstattung Haltestellen
Umsetzungshorizont	ab 2028 (in Abhängigkeit der Finanzplanung)
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH
Beteiligte	Schule Pfäffikon ZH

Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C12	Fuss- und Veloverkehr Veloführung an der Kreuzung Tumbelenstrasse / Pilatusstrasse
Beschrieb der Massnahme	Für die durchgängige Veloführung entlang der Tumbelenstrasse im Bereich der Kreuzung Tumbelenstrasse / Pilatusstrasse werden Möglichkeiten geschaffen, die alle Abbiegebeziehungen für die Velofahrenden sicher gewährleisten. Denkbar wäre ein Mittelbereich.
Ziele GMK Begründung	ZC1, ZC2, ZC3, ZC5, ZE5 Bei der Kreuzung Tumbelenstrasse / Pilatusstrasse ist die Nord-West-Beziehung eine stark befahrene Kantonsstrasse. Die Ost- und Westbeziehungen sind untergeordnet und mittels Trottoirüberfahrt baulich etwas abgetrennt. Für Velos ist die Einmündung von der Gemeindestrasse Tumbelenstrasse «Ost» in die Kantonsstrasse Tumbelenstrasse «West» sowie das Linkssabbiegen von der Kantonsstrasse Pilatusstrasse in die Gemeindestrasse Tumbelenstrasse «Ost» ohne Ein- und Abbiegehilfe erschwert.
	
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	<ul style="list-style-type: none"> - Velonetz- und Wanderwegplanung Kanton Zürich (Alltagsvelonetz, Velo- und Wanderland-Routen)
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung Vorstudie zur sicheren Veloführung am Knoten Tumbelenstrasse / Pilatusstrasse
	<ul style="list-style-type: none"> - Ausarbeitung Vorprojekt und Integration Realisierung in Finanzplanung (allenfalls Etappierung in Sofortmassnahmen und langfristige Massnahmen mit Strassensanierung und Beseitigung kantonale Schwachstelle (Massnahme C2, Schwachstelle Nr. 3)
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	B1: Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime

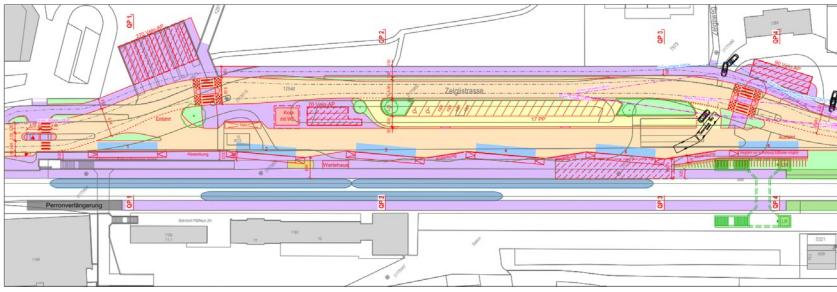
Umsetzungshorizont	C2: Beseitigung von Schwachstellen im kantonalen Fuss- und Veloverkehrsnetz ab 2028 (in Abhängigkeit der Finanzplanung)
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH
Beteiligte	Tiefbauamt Kanton Zürich

Handlungsfeld D „Öffentlicher Verkehr“

Handlungsfeld D: Massnahmenbereich D1	Öffentlicher Verkehr Angebotserweiterungen ÖV
Beschrieb der Massnahme	<p>Die Gemeinde setzt sich für ein Erhalt und Ausbau des S-Bahn-Angebotes ein. Ein attraktives regionales Bussystem wird unterstützt und das ÖV-Angebot einhergehend mit der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung verbessert. Ausbauten im regionalen Netz werden mitgetragen. Angebot und Nachfrage in der Region werden in Zusammenarbeit mit dem ZVV und den Nachbargemeinden periodisch überprüft.</p> <p>Einhergehend mit dem S-Bahn-Angebotsausbau AS2035 (ganztägiger Betrieb S19; ganztägig 4 Verbindungen von/nach Zürich) soll auch ein Ausbau der Busangebote angestrebt werden, sodass aus den drei Hauptrichtungen (Sulzberg-Bussenhausen, Güchweg-Mettlenstrasse und Witzberg-Matten-Frohwies) ganztägig Bus-Anschlüsse an alle vier S-Bahn-Verbindungen pro Stunde angeboten werden können. Dies bedeutet ein Viertelstundentakt der Linie 830 und ein Angebotsausbau der Linien 825, 826, 835 und 837. Bei der Linie 859 soll ein ganztägiges Angebot angestrebt werden, damit Auslikon ganztags ein ÖV-Anschluss hat.</p> <p>Mit Liniendurchbindungen der Linie 830 am Bahnhof soll der Busverkehr für Wege innerhalb der Gemeinde attraktiver werden. Dies wird zum Zeitpunkt des Angebotsausbaus der Linie 830 zum Viertelstundentakt besonders interessant.</p>
Ziele MK	ZD1, ZE5
Begründung	<p>Die Gemeinde Pfäffikon unterstützt ein attraktives S-Bahn- und regionales Bussystem. Die Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr soll erhalten bleiben bzw. betrieblich und wirtschaftlich angemessen verbessert werden.</p>
Übergeordnete Zielsetzungen und Pläne	<ul style="list-style-type: none"> - Bahn-Ausbauabschritt AS 2035 (BAV) - Angebotsplanung ZVV
Weiteres Vorgehen	<p>Aktive Mitarbeit an der periodischen Überprüfung und Weiterentwicklung des regionalen Angebotskonzeptes (siehe Massnahmenbeschrieb und angestrebtes Angebot im Plan Netzkonzept ÖV).</p>
Abstimmung mit anderen MK-Massnahmen	<p>D2: Ausstattung Haltestellen D3: Neugestaltung Bushof am Bahnhof</p>
Umsetzungshorizont	<p>Laufend (einhergehend mit Angebotsausbau S-Bahn)</p>
Federführung	<p>ZVV (Zürcher Verkehrsverbund)</p>
Beteiligte	<p>Gemeinde Pfäffikon, Nachbargemeinden, Kanton Zürich, Busbetriebe</p>

Handlungsfeld D: Massnahmenbereich D2	Öffentlicher Verkehr Ausstattung der ÖV-Haltestellen
Beschrieb der Massnahme	<p>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).</p> <p>Folgende Ausstattungselemente werden ab gewissen Schwellenwerte als Richtwert empfohlen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Priorisierte Anpassungen gemäss BehiG bei Haltestellen ab 50 Einsteiger:innen pro Tag resp. bei Haltestellen, die sowieso umgestaltet oder neu gebaut werden ab 20 Einsteiger:innen pro Tag zu realisieren (Stichwort «Verhältnismässigkeit») - Ausstattung mit Unterstand bei Haltestellen ab 50 Einsteiger:innen pro Tag - Realisierung geschützte Strassenquerung ab 20 Einsteiger:innen pro Tag und signalisiertem Tempo >30 km/h <p>Damit sind Massnahmen an folgenden Haltestellen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pfäffikon ZH, Grundstrasse (geschützte Querungsstelle; Realisierung BehiG bei Umbau/Sanierung) - Pfäffikon ZH, Matten (gedeckter Wartebereich in beide Richtungen) - Pfäffikon ZH, Bussenhausen (Realisierung BehiG; gedeckter Wartebereich in Richtung Zentrum) - Pfäffikon ZH, Bahnhof (Realisierung BehiG) - Pfäffikon ZH, Rainstrasse (Realisierung BehiG bei Umbau/Sanierung) - Pfäffikon ZH, Im Spitz (geschützte Querungsstelle, Realisierung BehiG) - Pfäffikon ZH, Frohwies (Realisierung BehiG) - Pfäffikon ZH, Güchweg (Realisierung BehiG, gedeckter Wartebereich Richtung Zentrum) - Pfäffikon ZH, Mettlenstrasse (Realisierung BehiG, gedeckter Wartebereich Richtung Zentrum)
Ziele MK	ZD3, ZE5
Begründung	<p>Mit dem Ziel der Attraktivitätssteigerung des ÖV sollen auch die Haltestellen einen geeigneten Standard erfüllen. Dazu gehört, dass gut frequentierte Haltestellen über einen Witterungsschutz verfügen und priorisiert für Personen mit eingeschränkter Mobilität gut zugänglich gemacht werden.</p>
Übergeordnete Ziel- setzungen und Pla- nungen	Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)
Weiteres Vorgehen	Ausarbeitung Vorprojekte; Überprüfung Handlungsbedarf bei anstehenden Strassensanierungen

Abstimmung mit anderen MK-Massnahmen	D1: Angebotserweiterung ÖV D3: Neugestaltung Bushof am Bahnhof
Umsetzungshorizont	kurz- bis mittelfristig, resp. bei ordentlichen Strassensanierungen
Federführung	Gemeinde Pfäffikon, Kanton Zürich (Kantonsstrassen)
Beteiligte	ZVV, PostAuto

Handlungsfeld D: Massnahmenbereich D3	Öffentlicher Verkehr Neugestaltung Bushof am Bahnhof
Beschrieb der Massnahme	Der Bushof am Bahnhof Pfäffikon muss ausgebaut werden. Mit dem neuen Bushof werden 7 Haltekanten (statt heute 4 plus Provisorium) angestrebt, die den Anforderungen gemäss BehiG entsprechen.
Ziele MK	ZD1, ZD2, ZD3, ZE5
Begründung	Die Kapazität des bestehenden Bushofs ist heute ungenügend. Der Bushof verfügt über 4 Haltekanten für Normalbusse und ein kurzes Provisorium; sämtliche Kanten sind voll ausgelastet und werden außerdem von den meisten Kursen mit Gelenkbussen belegt. Zu den Hauptverkehrszeiten sind Halte außerhalb der Haltestellen nötig. Aufgrund absehbarer Angebotserweiterungen werden mittelfristig zusätzlich 2 Kanten für Gelenkbusse benötigt. Außerdem werden bereits heute praktisch auf allen Strecken Gelenkbusse eingesetzt. Die heutige Haltestellenanlage ist zudem nicht behindertengerecht.
	<p>Abbildung 61: Situationsplan Umbau Bushof (Basler&Hofmann, Variante 2, Stand 08.07.2025)</p>
Übergeordnete Ziel- setzungen und Pla- nungen	<ul style="list-style-type: none"> - Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland 4. Generation, A-Massnahme ÖV3 «Pfäffikon (ZH) – Ausbau Bushof» - Bahn-Ausbauabschnitt AS 2035 (BAV) - Angebotsplanung ZVV
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt in Überarbeitung (2024-2025) - Projektierung, Ausführungsplanung und Realisierung (2026-2030)
Abstimmung mit an- deren MK-Massnah- men	<p>B4: Vorprojekt Zelglistrasse C6: Zweite Unter-/Überführung Bahnhof D2: Ausstattung Haltestellen</p>
Umsetzungshorizont	Kurzfristig (2025-2030)
Federführung	Gemeinde Pfäffikon ZH
Beteiligte	Kanton Zürich, Nachbargemeinden, SBB, ZVV, PostAuto

Handlungsfeld E „Nachhaltige Mobilität“

Handlungsfeld E: Massnahmenbereich E1	Nachhaltige Mobilität Prüfung neue Standorte für E-Ladestationen
Beschrieb der Massnahme	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.
Ziele MK	ZE1, ZE2
Begründung	Bei Wohnnutzungen und Arbeitsplätzen benötigt es in Zukunft immer mehr E-Ladestationen. Dementsprechend sollen Stellplätze mit bedarfsgerechten Anschlüssen für E-Ladevorgänge ausgerüstet werden. Im Leitbild kommunale Energieplanung Pfäffikon 2022+ ist festgehalten: «Für Elektrofahrzeuge sollen ausreichend Lademöglichkeiten geschaffen werden».
Übergeordnete Zielsetzungen und Pläne	<ul style="list-style-type: none"> - Roadmap Elektromobilität 2025
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung Bedarf an öffentlich nutzbaren E-Ladestationen - Prüfung Bedarf für Regelung zur Ausrüstung von privaten Parkierungsanlagen mit Anschlüssen für E-Lade-Infrastruktur in kommunaler Parkierungsverordnung
Abstimmung mit anderen MK-Massnahmen	<p>B2: Überarbeitung kommunale Parkplatzverordnung E2: Anpassung Bau- und Zonenordnung E3: Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei Verkehrserzeugern</p>
Umsetzungshorizont	Daueraufgabe
Federführung	Gemeinde Pfäffikon
Beteiligte	-

<i>Handlungsfeld E: Massnahmenbereich E2</i>	<i>Nachhaltige Mobilität</i> <i>Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei Verkehrserzeugern</i>
Beschrieb der Massnahme	Die Gemeinde fördert das Mobilitätsmanagement bei bestehenden und zukünftigen Verkehrserzeugern mit verschiedenen Massnahmen, die in ein Programm gefasst werden.
Erreichte Ziele GMK	ZE1, ZE3, ZE4, ZE5
Begründung	<p>Das Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern befasst sich mit den durch die Aktivitäten und den Standort eines Verkehrserzeugers (z.B. Unternehmen, Veranstalter von Anlässen, grössere Wohnüberbauung) generierten Verkehrsvorgängen. Ziel ist es, diese möglichst effizient so-wie umwelt- und sozialverträglich abzuwickeln. Dabei bedarf es einer aktiven Rolle des Verkehrserzeugers selbst, indem dieser Massnahmen in seinem eigenen Wirkungsbereich zusammen mit der Gemeinde und/oder mit Mobilitätsanbietern (z.B. öV-Betriebe, Mobility CarSharing) umgesetzt. Idealtypisch sind diese Massnahmen auf die Verkehrsarten (Pendler-, Geschäfts- oder Besucherverkehr) ausgerichtet.</p> <p>Mit einer optimierten Mobilitätsabwicklung können Verkehrserzeuger Kosten reduzieren, ihr Image verbessern und ihre eigenen sowie die Belastungen Dritter verringern.</p>
Übergeordnete Zielsetzungen und Pläne	<p>Gesamtverkehrskonzept 2018 Kanton Zürich: Ziel 2 «Steuerung der Verkehrsnachfrage» und Ziel 4 «Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt»</p>
Weiteres Vorgehen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Gemeindeverwaltung prüft im Rahmen einer Impulsberatung, welche Massnahmen in ein Programm „Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeuger“ aufgenommen werden sollen. 2. Das Programm wird innerhalb einer gemeindeinternen Arbeitsgruppe konsolidiert und auf politischer Ebene verabschiedet. <p>Die Massnahmen werden gemäss Programm durch die darin bezeichneten Stellen und dem definierten Zeitrahmen umgesetzt.</p>
Abstimmung mit anderen MK-Massnahmen	<p>B2: Überarbeitung kommunale Parkplatzverordnung E1: Prüfung neue Standorte für E-Ladestationen E2: Anpassung Bau- und Zonenordnung</p>
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Federführung	Gemeinde Pfäffikon
Beteiligte	Kanton Zürich (Mobilitätsberatung)

10. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ausschnitt kantonaler Richtplan, Stand 11.3.2024 (Quelle: Geoportal Kanton Zürich, geo.zh.ch)	4
Abbildung 2: Regionaler Richtplan Oberland, Ausschnitt Pfäffikon und Auslikon Karte Verkehr (oben links und oben rechts) sowie Ausschnitt Pfäffikon Karte Siedlung (unten links); Beschluss Regierungsrat 29.6.2022	6
Abbildung 3: Ausschnitte Massnahmenübersicht AP Zürcher Oberland 5. Generation (links 5G-Massnahmen Priorität A; rechts 5G-Massnahmen Priorität B; 31.03.2025)	8
Abbildung 4: Ausschnitt Leitbild REK	9
Abbildung 5: Ausschnitt Übersichtskarte bestehende kantonale, regionale und kommunale Richtplaneinträge sowie Schweizmobil-Routen im Fuss- und Velowegnetz (A3 siehe Anhang ab Seite 112); Stand gemäss Quellen)	11
Abbildung 6: Übersichtskarte bestehende Veloinfrastruktur.....	12
Abbildung 7: Ausschnitt Übersicht öffentlich nutzbare Veloabstellanlagen (Stand 2024)	14
Abbildung 8: Übersichtskarte bestehendes ÖV-Netz mit ÖV-Güteklaasse	16
Abbildung 9: Ausschnitt Übersicht Ein- und Aussteiger dorfeinwärts	17
Abbildung 10: Ausschnitt Übersicht Ein- und Aussteiger dorfauswärts.....	17
Abbildung 11: Ausschnitt Liniennetzplan Ausbauschritt 2035 (ZVV)	19
Abbildung 12: Ausschnitt Pfäffikon Analysekarte Verkehrsnetz MIV	20
Abbildung 13: Ausschnitt Verkehrsbelastung MIV DWV = Durchschnittlicher Werktagsverkehr Mo-Fr DTV = Durchschnittlicher täglicher Verkehr Mo-So.....	21
Abbildung 14: Verkehrsaufkommen DWV 2019 Zentrumsgebiet Pfäffikon gemäss GVM-ZH (Quelle: geo.zh.ch)	23
Abbildung 15: Verkehrsaufkommen DWV Strategieprognose 2040 Zentrumsgebiet Pfäffikon gemäss GVM-ZH (Quelle: Amt für Mobilität des Kantons Zürich, Auszug Stand 27. Mai 2025; gesamter Plan A3 im Anhang ab Seite 112).....	23
Abbildung 16: Übersicht Unfälle mit Personenschaden 2011 bis 2022 (Quelle: ASTRA, map.geo.admin.ch)	24
Abbildung 17: Übersichtskarte Geschwindigkeitsregime Bestand (2025)	26
Abbildung 18: Übersichtskarte bestehende Lärmbelastung in Bezug auf Bauvorhaben (Quelle: maps.zh.ch).....	27
Abbildung 19: Übersicht bestehende öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen MIV mit Stellplatzzahlen und Bewirtschaftungsart.....	28
Abbildung 20: Situationsplan Unterführung Tunnelstrasse, Stand 11. Juli 2001	32
Abbildung 21: Unterführung Tunnelstrasse Variante 2 - Schleppkurvennachweis Gelenkbusse	32
Abbildung 22: Schemaplan Unterführung Tunnelstrasse Variante "T20"	33

Abbildung 23: Schema Unterführung Tunnelstrasse, Variante 1 gemäss Bericht SNZ 2023	34
Abbildung 24: Längsschnitt Unterführung Tunnelstrasse, Variante 1 gemäss Bericht SNZ 2023	35
Abbildung 25: Schemaplan Unterführung Tunnelstrasse Variante "T40"	36
Abbildung 26: Situationsplan Verbreiterung bestehende Personenunterführung Tunnelweg	37
Abbildung 27: Schemaplan Unterführung Hittnauerstrasse	38
Abbildung 28: Situationsplan Unterführung Matten, SNZ Ingenieure und Planer AG	39
Abbildung 29: Schemaplan Unterführung Matten	40
Abbildung 30: Zielbild 2040 Zentrumsgebiet Pfäffikon (CORSO; gesamter Plan A3 im Anhang ab Seite 112)	46
Abbildung 31: Ausschnitt Konzeptplan Geschwindigkeitsregime ³ Zielbild 2040 (gesamter Plan A3 im Anhang ab Seite 112)	48
Abbildung 32: Ausschnitt Netzkonzept Fussverkehr – Bereich Zentrum Pfäffikon ZH (gesamter Plan A3 im Anhang ab Seite 112)	49
Abbildung 33: Ausschnitt Netzkonzept Fussverkehr – Bereich Humbel / Wallikon	50
Abbildung 34: Ausschnitt Netzkonzept Fussverkehr – Bereich Auslikon / Oberbalm	50
Abbildung 35: Ausschnitt Netzkonzept Veloverkehr (gesamter Plan A3 im Anhang ab Seite 112)	52
Abbildung 36: Ausschnitt Netzkonzept ÖV (gesamter Plan A3 im Anhang ab Seite 112)	55
Abbildung 37: Ausschnitt Netzkonzept MIV (gesamter Plan A3 im Anhang ab Seite 112)	57
Abbildung 38: Massnahmenübersicht MIV	58
Abbildung 39: Ausschnitt Kantonaler Richtplan Stand 11.3.2024 mit Lage Westtangente (Quelle: geo.zh.ch)	62
Abbildung 40: Verkehrsverlagerungen bei Realisierung Westtanegente (ASP 2040, Verkehrsuntersuchung SNZ, 22. September 2023)	63
Abbildung 41: Umlegung Kantonale Nebenstrasse Etappe 1: von Bahnhofstrasse auf Turmstrasse-Tunnelstrasse	64
Abbildung 42: Umlegung Kantonale Nebenstrasse Etappe 2: von Frohwiesstrasse-Turmstrasse auf Unterführung Tunnelstrasse	65
Abbildung 43: Schema Unterführung Tunnelstrasse	67
Abbildung 44: Ausschnitt Konzeptplan Temporegime gemäss Zielbild 2040	68
Abbildung 45: Übersicht Perimeter Vorprojekt Frohwiesstrasse Abschnitt Kempttalstrasse bis Bahnhofstrasse	74
Abbildung 46: Übersicht Perimeter Vorprojekt Zelglistrasse	77
Abbildung 47: Übersicht Perimeter BGK Bahnhofstrasse	78
Abbildung 48: Übersicht Lage Fussgängerzone Seestrasse	80
Abbildung 49: Bestand 2025 an Veloabstellplätzen um den Bahnhof Pfäffikon ZH	82

Abbildung 50: Ausschnitt aus dem Netzkonzept Veloverkehr mit Schwachstellen und Handlungsbedarf (in violett kantonale Velo-Haupt- und Nebenverbindungen).....	84
Abbildung 51: Übersichtsplan Lage Sonnenstrasse Auslikon	86
Abbildung 52: Übersichtsplan Lage Böndlweg	88
Abbildung 53: Übersichtsplan Neue Unter-/Überführung Bahnhof.....	90
Abbildung 54: Ausschnitt Variantenskizze «E2 Lift» aus Neugestaltung Busbahnhof mit zweiter Personenunterführung (Basler&Hofmann, Planstand 31.01.2024).....	91
Abbildung 55: Übersichtsplan Lage Rappengasse	92
Abbildung 56: Übersichtsplan Lage neue Wegverbindung Wallikon.....	94
Abbildung 57: Übersichtsplan Lage neue Wegverbindung Humbel	95
Abbildung 58: Übersichtsplan Lage Schulhausstrasse	97
Abbildung 59: Übersichtsplan Lage Wetzikerstrasse Ober Balm	99
Abbildung 60: Übersichtsplan Lage Knoten Tumbelenstrasse / Pilatusstrasse	101
Abbildung 61: Situationsplan Umbau Bushof (Basler&Hofmann, Stand 28.05.2025).....	106

11. Anhang

Karten im Format A3

- Übersichtskarte bestehende kantonale, regionale und kommunale Richtplaneinträge sowie Schweizmobil-Routen im Fuss- und Velowegnetz
- Verkehrsbelastung MIV (DWV GVM-ZH 2019)
- Verkehrsbelastung MIV (Strategieprognose 2040, DWV aus GVM-ZH, Stand 27.05.2025)
- Analysekarte Unfälle 2011-2022
- Übersicht MIV-Parkierungsanlagen Bestand
- Zielbild 2040 für das Zentrumsgebiet Pfäffikon
- Konzeptplan Geschwindigkeitsregime Zielbild 2040
- Netzkonzept Fussverkehr
- Netzkonzept Veloverkehr
- Netzkonzept ÖV
- Netzkonzept MIV

Legende

Bestand geplant

- Radweg (Regionaler Richtplan)
- Freizeitnetz (Schweizmobil)
- Veloabstellanlage (Regionaler Richtplan)
- Fuss- und Wanderweg (Reg. Richtplan)
- Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag (Reg. RP)
- Fuss- und Wanderweg (übergeordnete Netz; Kant. und Reg. RP)
- Fuss- und Wanderweg (kommunale Netz; Komm. Richtplan)

Hinweise

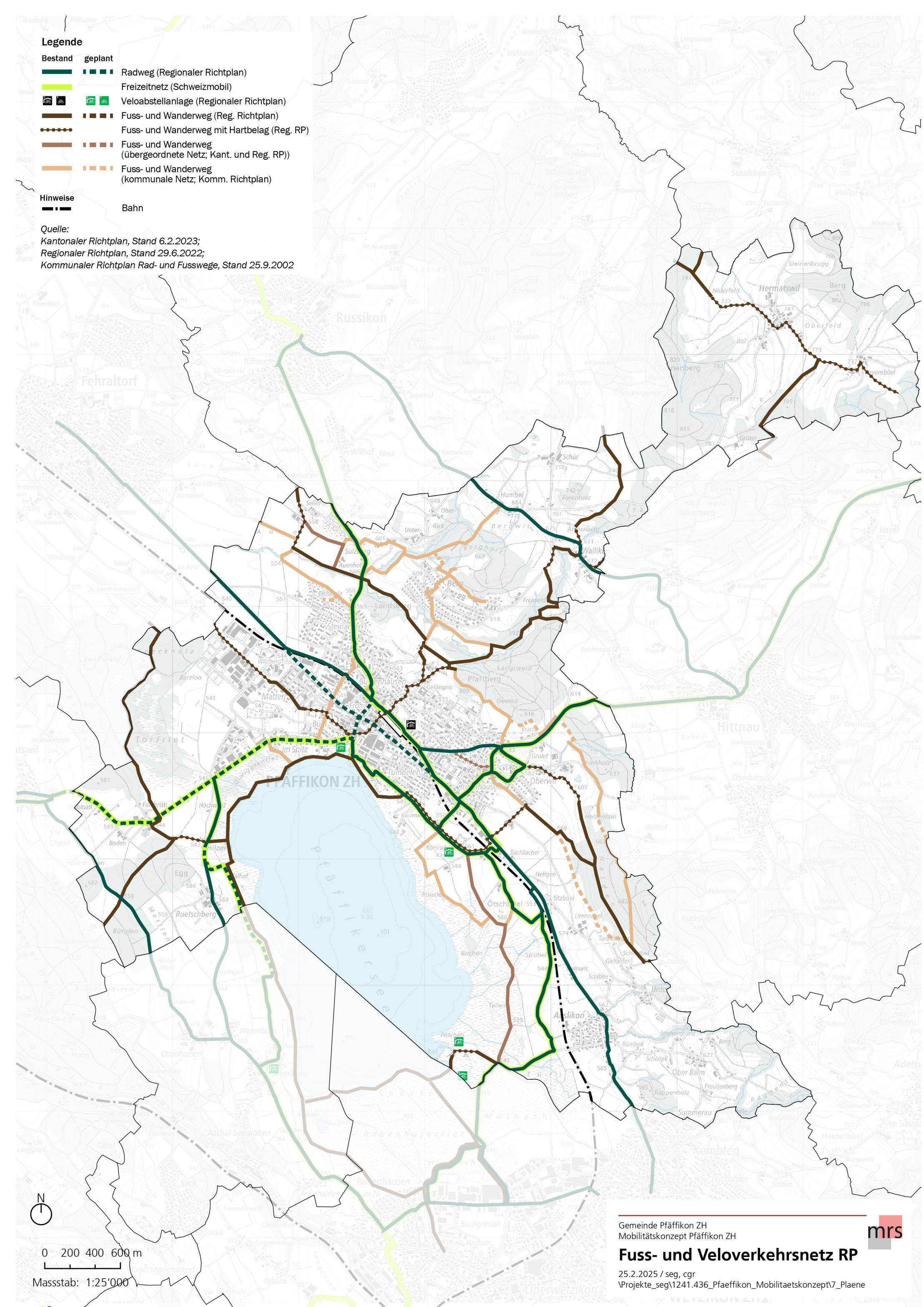
Bahn

Quelle:

Kantonaler Richtplan, Stand 6.2.2023;

Regionaler Richtplan, Stand 29.6.2022;

Kommunaler Richtplan Rad- und Fusswege, Stand 25.9.2002



Gemeinde Pfäffikon ZH
Mobilitätskonzept Pfäffikon ZH

Fuss- und Veloverkehrsnetz RP
25.2.2025 / seg, cgr
Projekte_seg\1241.436_Pfaeffikon_Mobilitaetskonzept\7_Plaene

mrs

Legende**Bestand**

xxx



Belastung motorisierter Verkehr*
Beschriftung DWV Querschnitt, Anzahl Fahrzeuge
Verkehrsmessstellen**

Hinweise

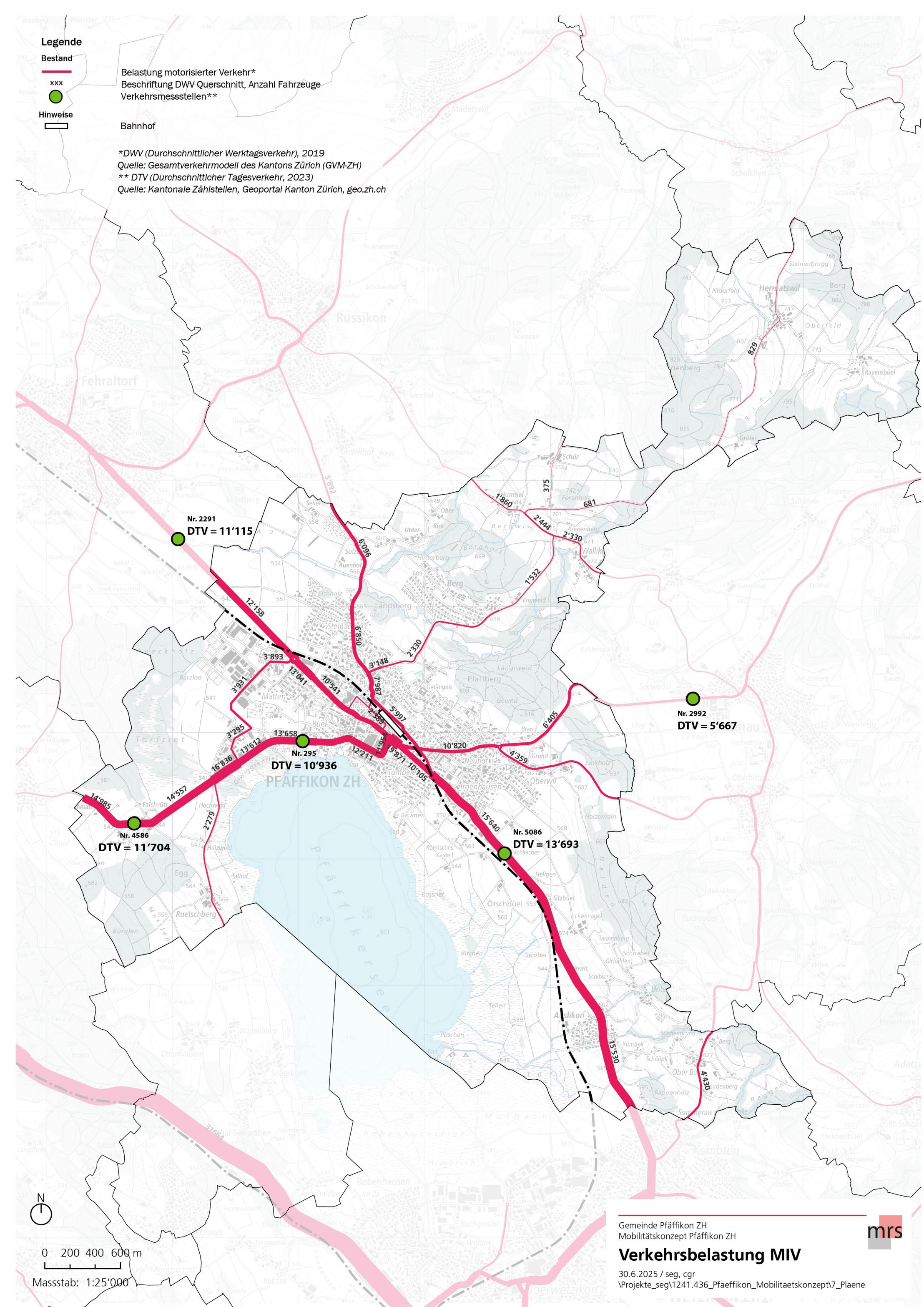
Bahnhof

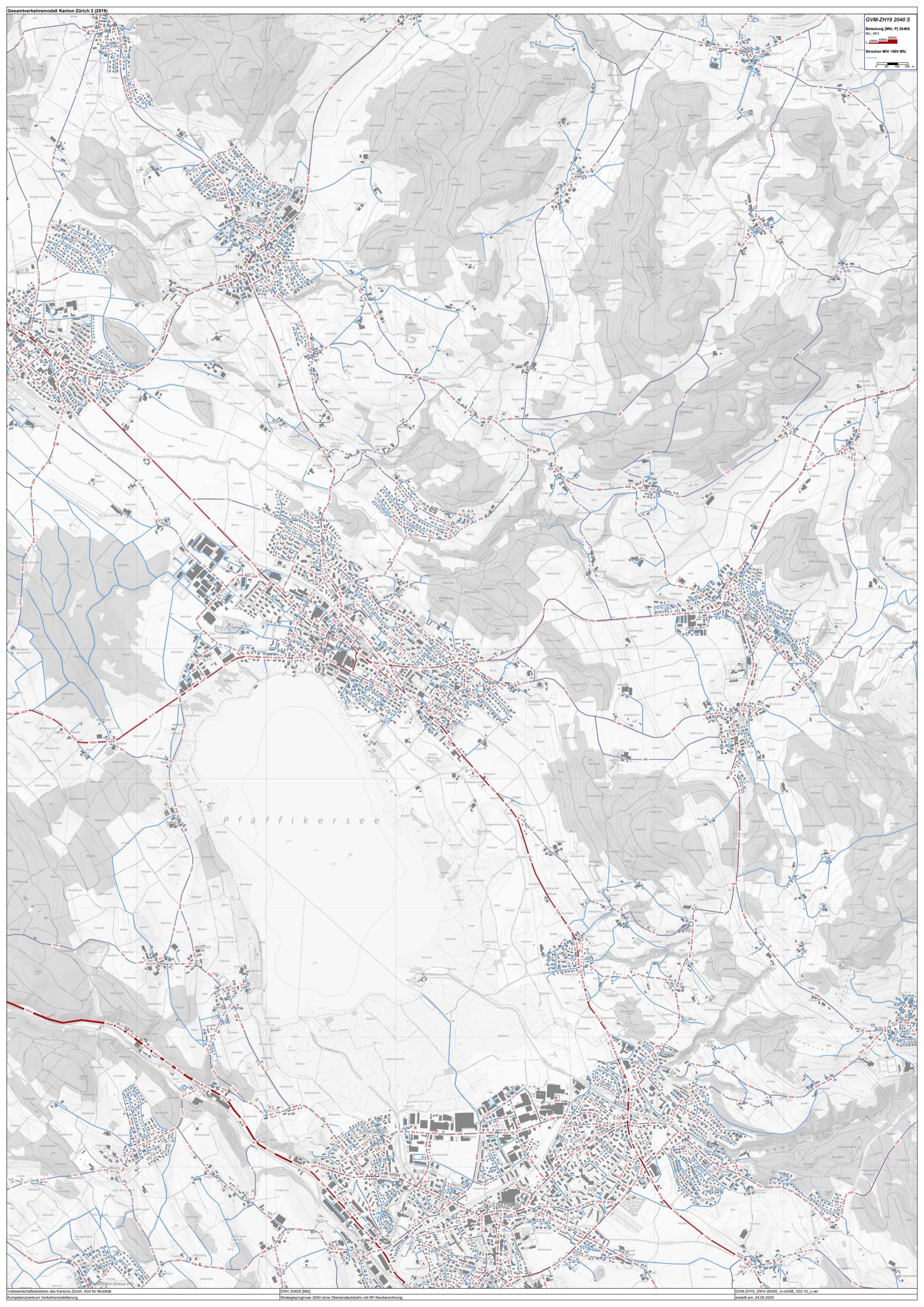
*DWV (Durchschnittlicher Werktagsverkehr), 2019

Quelle: Gesamtverkehrmodell des Kantons Zürich (GVM-ZH)

** DTV (Durchschnittlicher Tagesverkehr, 2023)

Quelle: Kantonale Zählstellen, Geoportal Kanton Zürich, geo.zh.ch





Legende

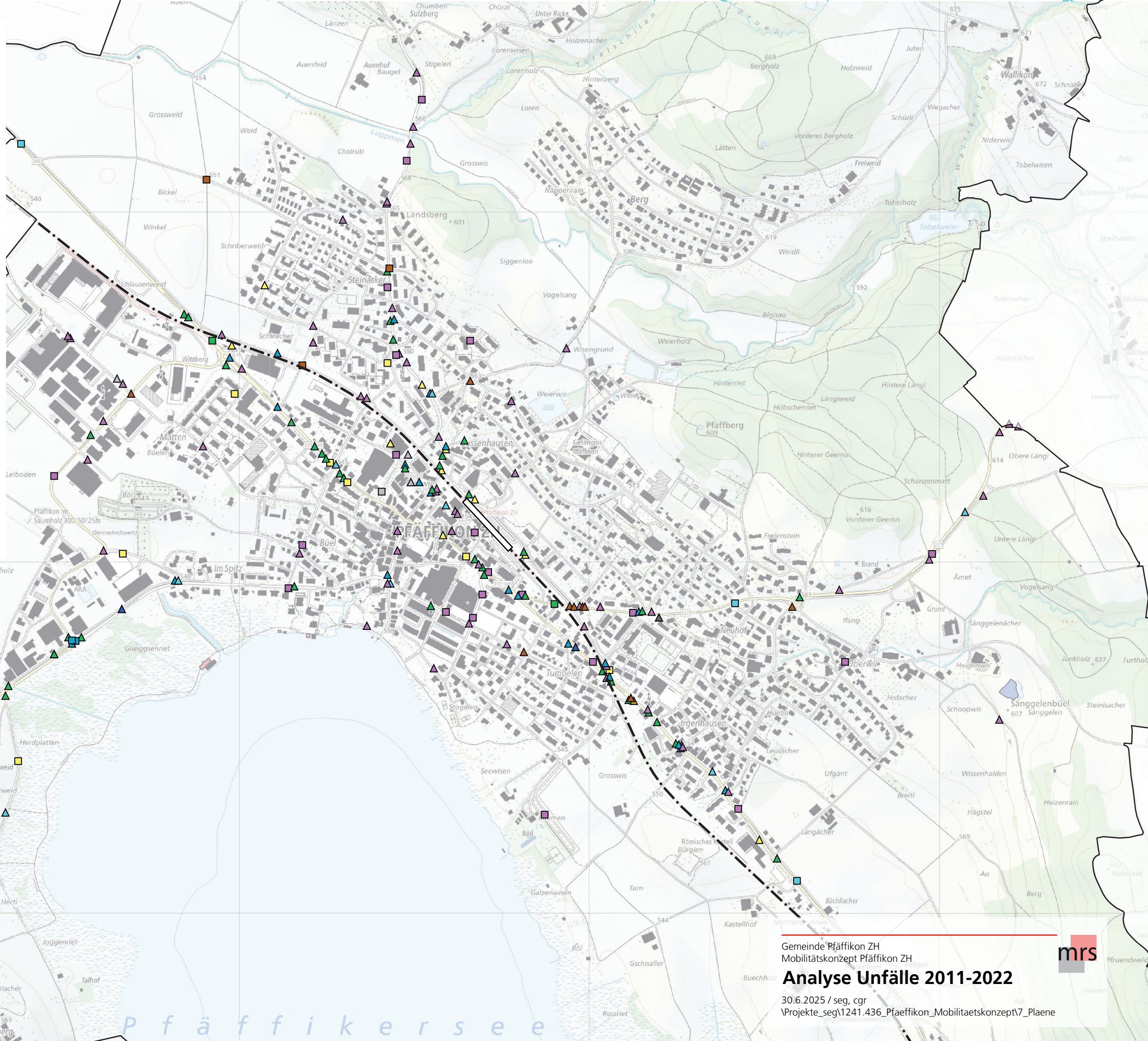
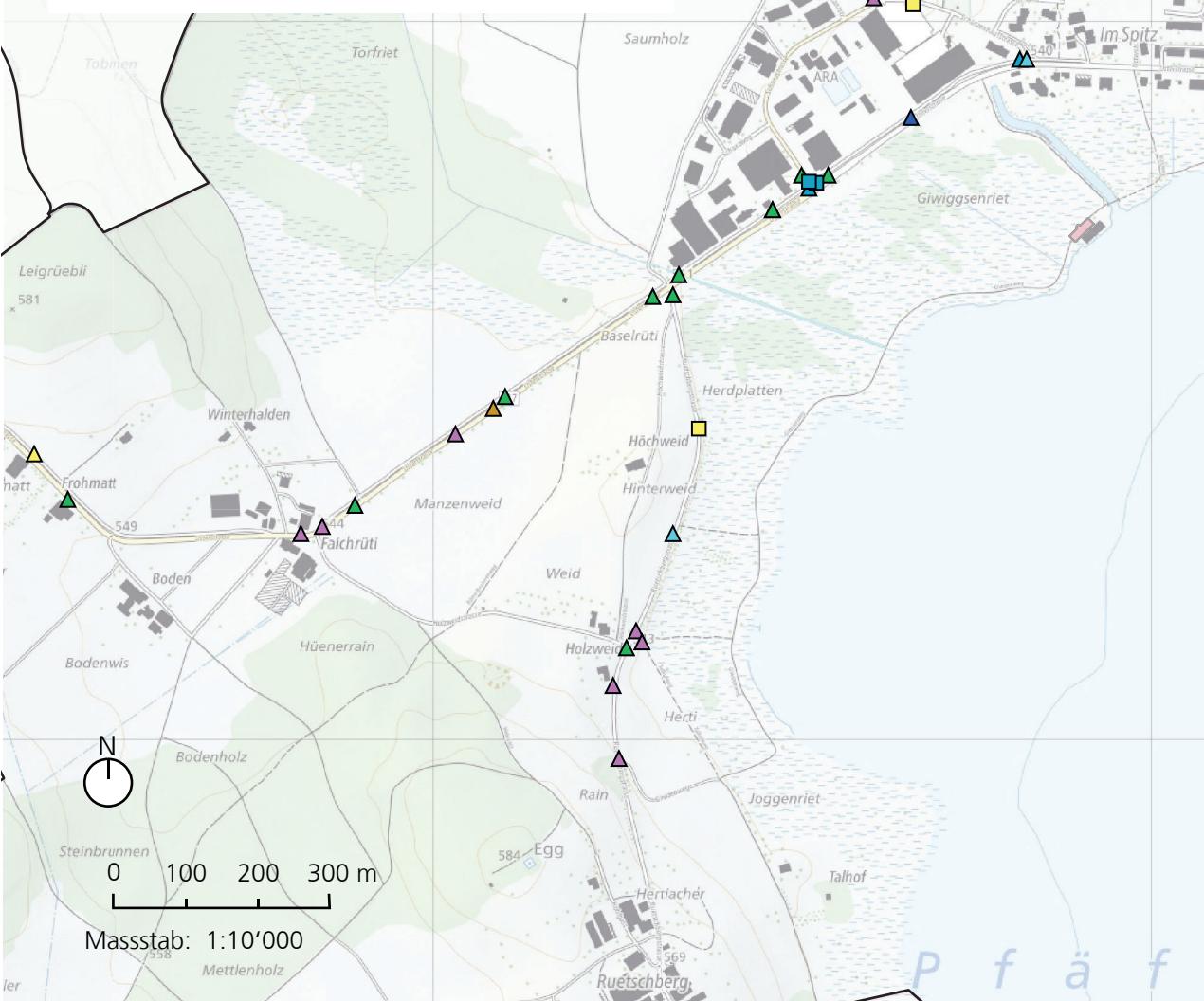
Unfallschwere

- Unfall mit:
- Getöteten
- Schwerverletzten
- Leichtverletzten

Unfalltyp

- 0 Schleuder- oder Selbstunfall
- 1 Überholunf., Fahrstreifenw.
- 2 Auffahrunfall
- 3 Abbiegeunfall
- 4 Einbiegeunfall
- 5 Überqueren der Fahrbahn
- 6 Frontkollision
- 7 Parkierunfall
- 8 Fussgängerunfall
- 9 Tierunfall
- 00 Andere

Quelle: ASTRA, Unfälle mit Personenschäden, 2011-2022, map.geo.admin.ch



Gemeinde Pfäffikon ZH
Mobilitätskonzept Pfäffikon ZH

Analyse Unfälle 2011-2022

30.6.2025 / seg, cgr
Projekte_seg\1241.436_Pfaeffikon_Mobilitaetskonzept7_Plaine

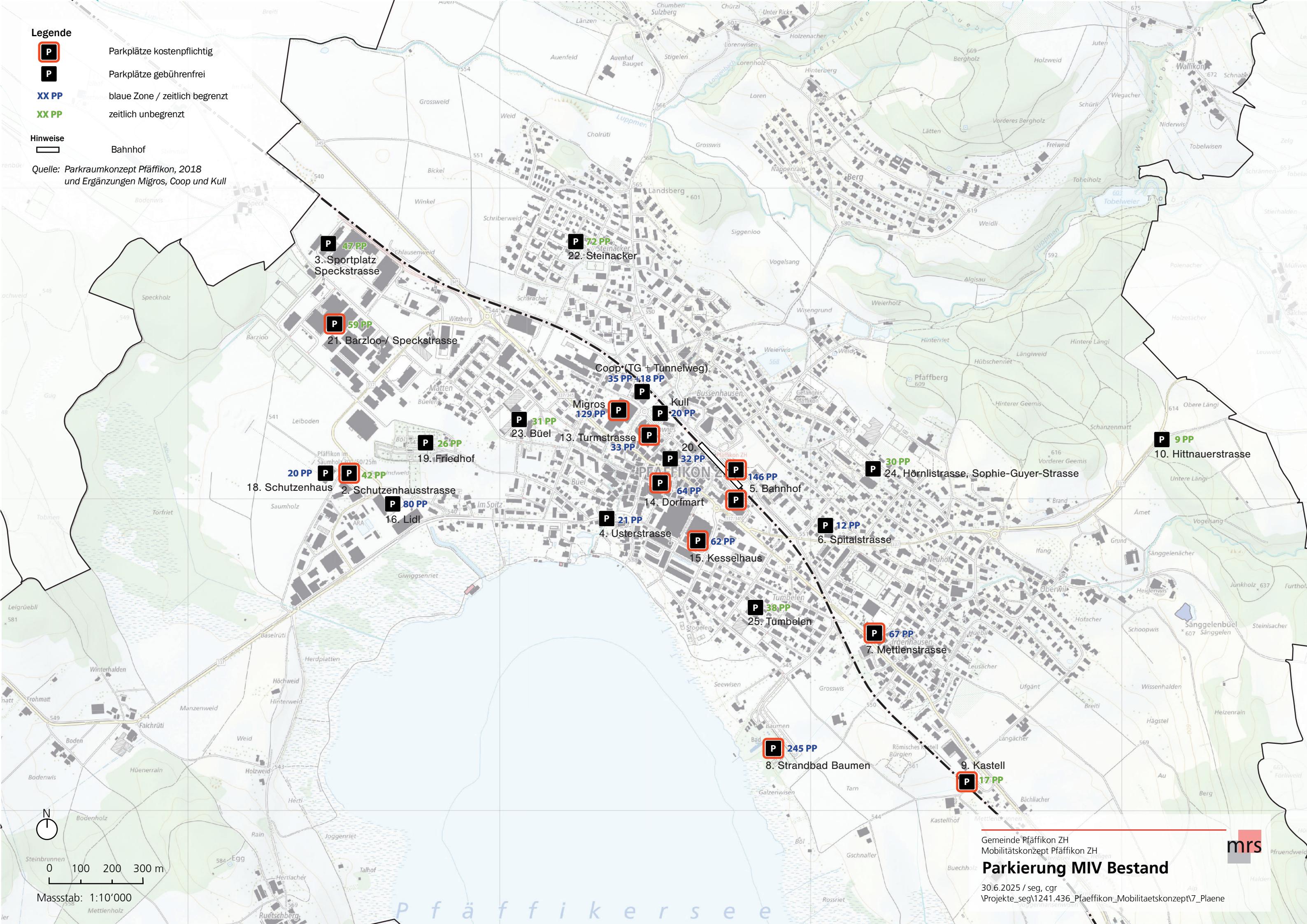
mrs

Legende

- | | |
|---|--------------------------------|
|  | Parkplätze kostenpflichtig |
|  | Parkplätze gebührenfrei |
|  | blaue Zone / zeitlich begrenzt |
|  | zeitlich unbegrenzt |

Hinweise

Quelle: Parkraumkonzept Pfäffikon, 2018
und Ergänzungen Migros, Coop und Kull



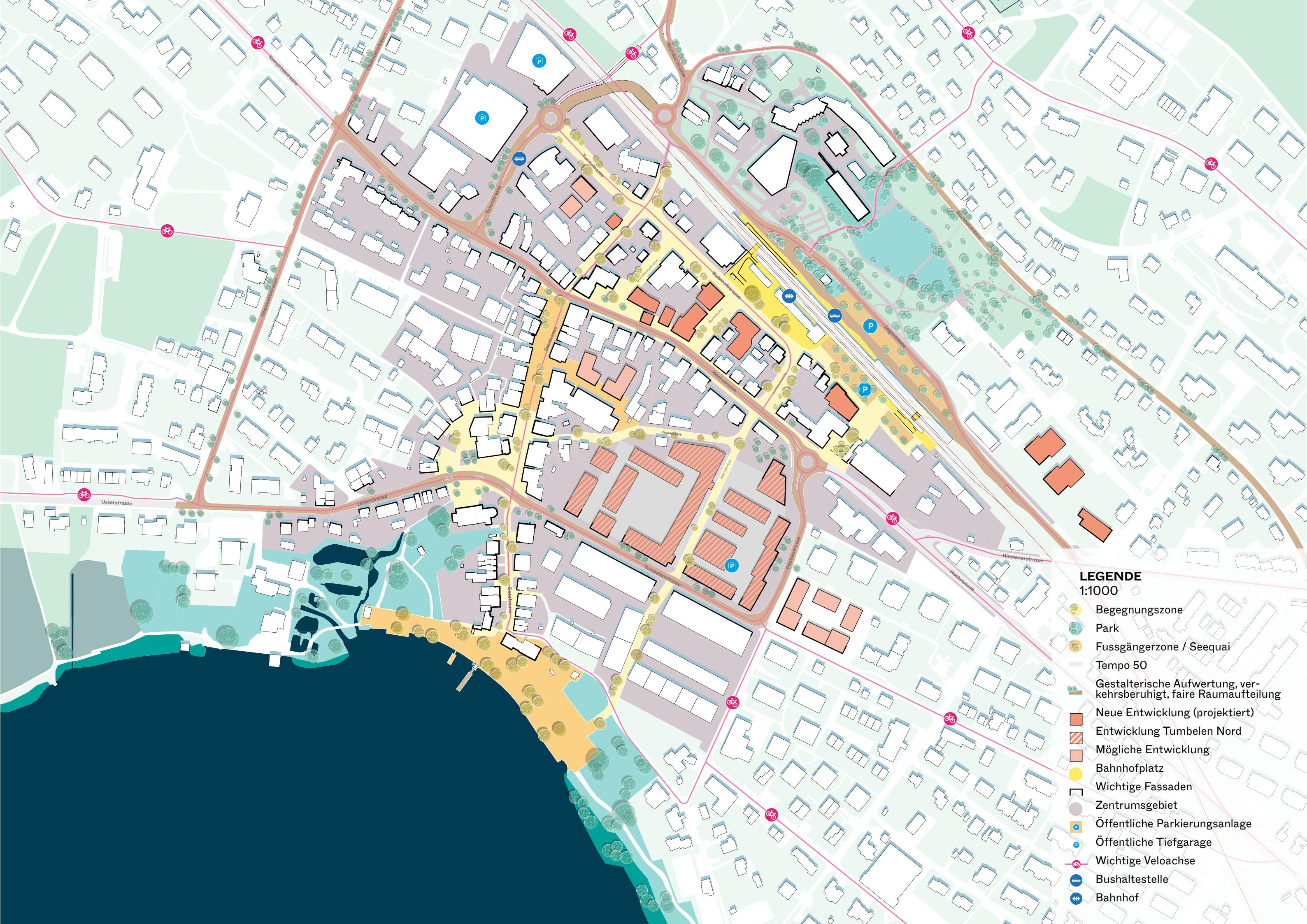
Gemeinde Pfäffikon ZH
Mobilitätskonzept Pfäffikon ZH

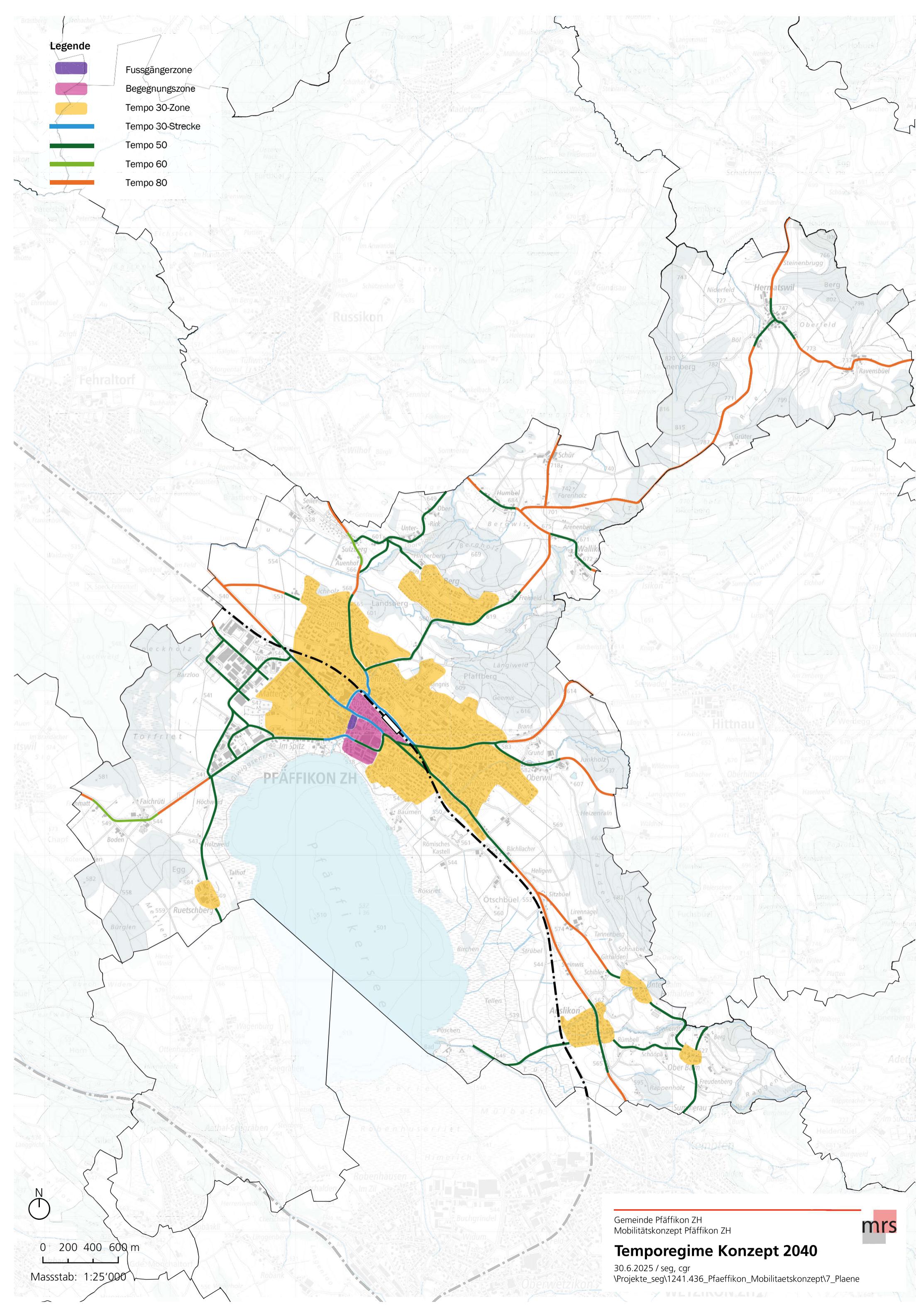
Parkierung MIV Bestand

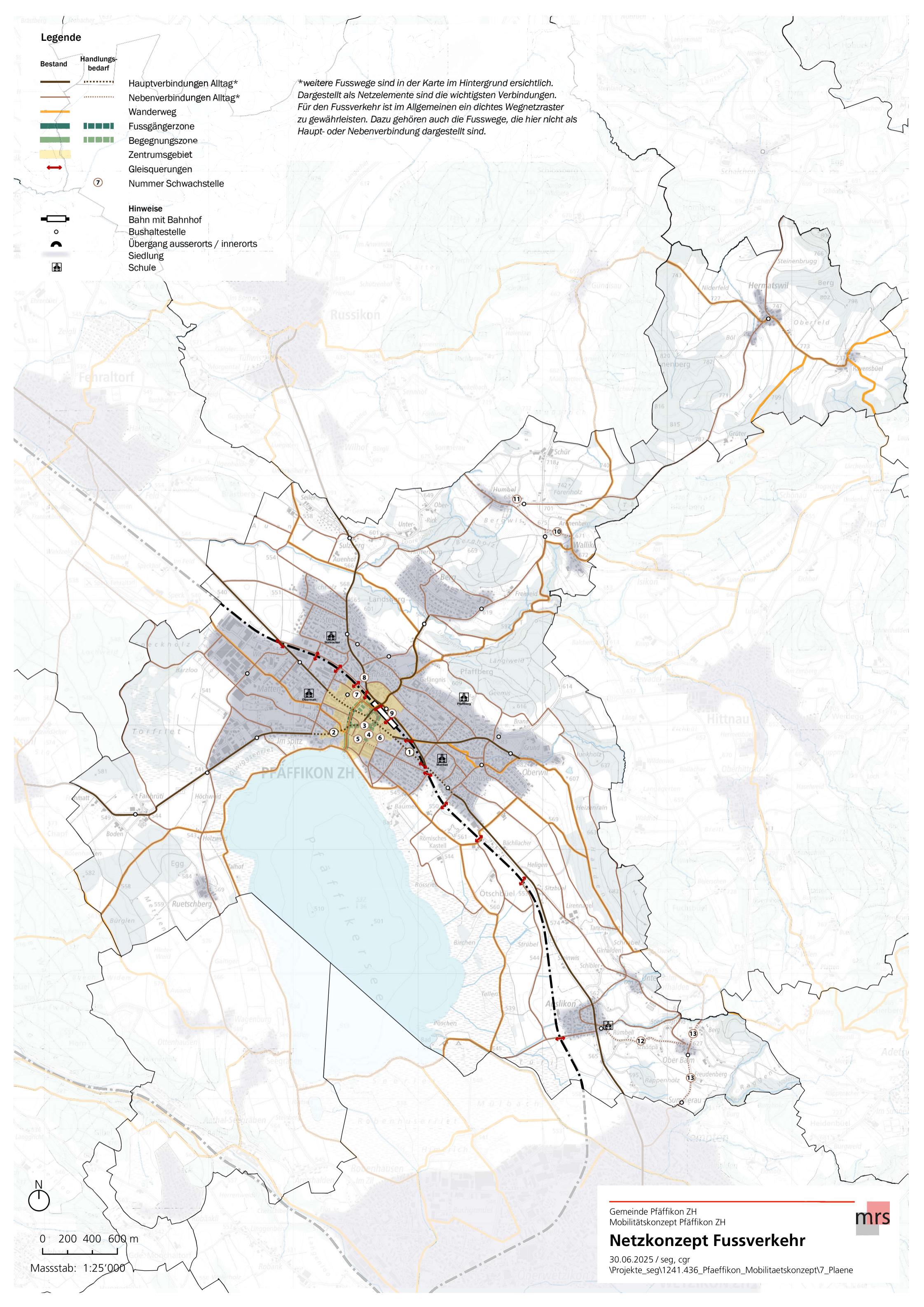
0.6.2025 / seg, cgr
projekte_seg\1241.436_Pfaeffikon_MobilitaetskonzeptV7_Plaene
Vogelmanswissen

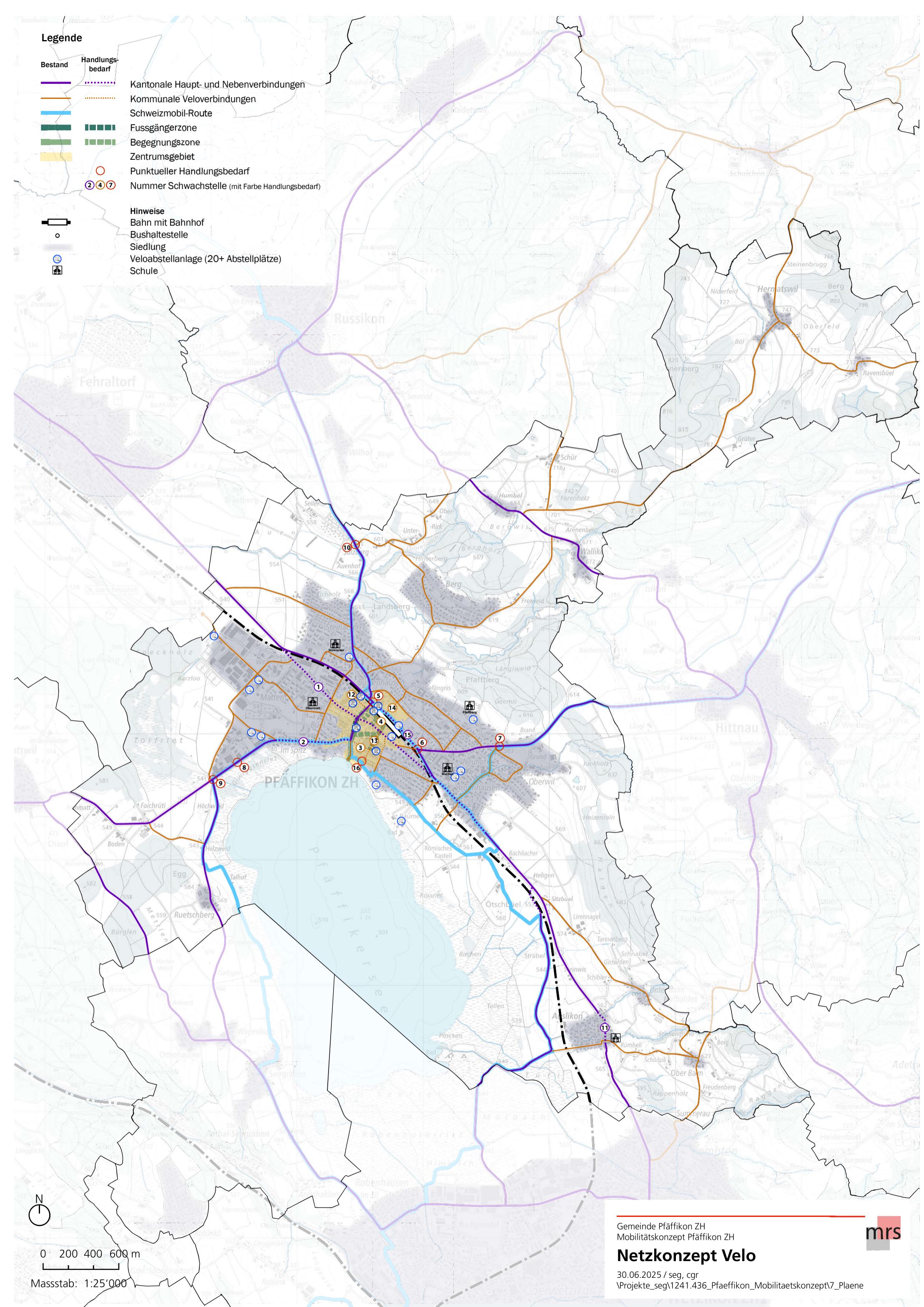
mrs

Massstab: 1:10'000









Legende

Liniennetz ist & geplant Angebot Bestand

- Buslinie 825: Stunden-Takt (während Spitzentunden 20min- / 40min-Takt)
Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: 29 & 49 (Anschluss S3/S19 Ri. ZH; S3 Ri. Wet.)
- Buslinie 826: Stunden-Takt (verkehrt **nur in Spitzentunden**, Mo-Fr)
Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: 59 (Anschluss S3 Ri. Wetzikon / S19)
- Buslinie 830: Halbstunden-Takt
Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: 19 & 49 (Anschluss S3 Ri. ZH)
- Buslinie 831: Stundentakt (Mo-Sa)
Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: 20 (Anschluss S3 Ri. ZH)
- Buslinie 833: Stundentakt (am Mittag ein zusätzlicher Bus bis Haltestelle altes Schulhaus)
Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: 20 (Anschluss S3 Ri. ZH)
- Buslinie 835: Stundentakt (während Spitzentunden 20min- / 40min-Takt)
Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: 00 & 20 (Anschluss S3 / S19 Ri. ZH; S3 Ri. Wet.)
- Buslinie 837: Stundentakt (verkehrt während ASP nur in Richtung Hittnau, am Abend bis Bauma) Ganztägiges Angebot in Gegenrichtung
Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: -
- Buslinie 858: Stundentakt (verkehrt **nur in Spitzentunden**, Mo-Fr)
Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: -
- Buslinie 859: Stundentakt (verkehrt **nur in Spitzentunden**, Mo-Fr)
Ankunft am Bhf. Pfäffikon ZH in ASP: 23 (Anschluss S3 Ri. ZH)

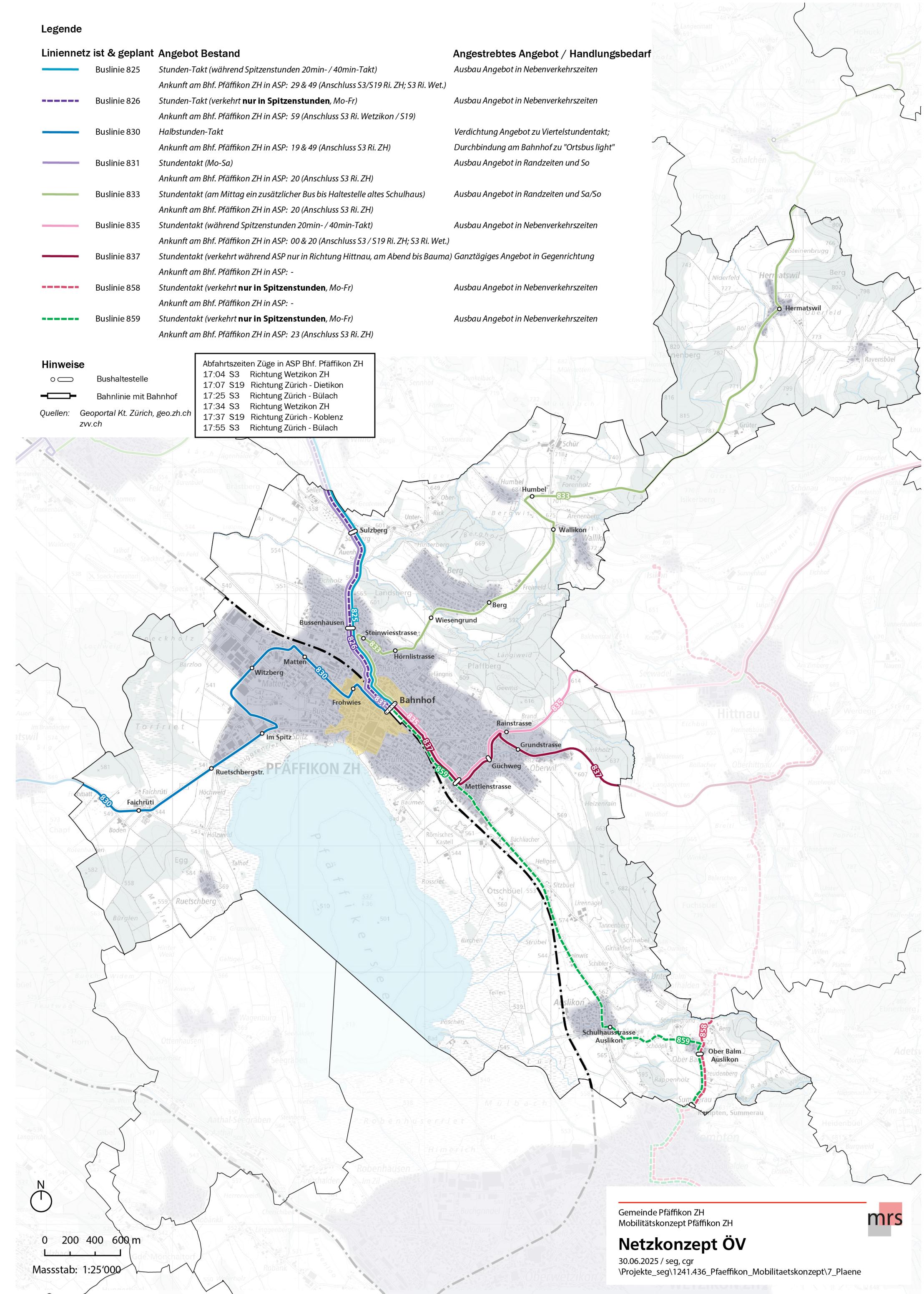
Angestrebtes Angebot / Handlungsbedarf

- Ausbau Angebot in Nebenverkehrszeiten
- Ausbau Angebot in Nebenverkehrszeiten
- Verdichtung Angebot zu Viertelstundentakt; Durchbindung am Bahnhof zu "Ortsbus light"
- Ausbau Angebot in Randzeiten und So
- Ausbau Angebot in Randzeiten und Sa/So
- Ausbau Angebot in Nebenverkehrszeiten
- Ausbau Angebot in Gegenrichtung
- Ausbau Angebot in Nebenverkehrszeiten
- Ausbau Angebot in Nebenverkehrszeiten

Hinweise

- Bushaltestelle
 - Bahnlinie mit Bahnhof
- Quellen: Geoportal Kt. Zürich, geo.zh.ch
zvv.ch

Abfahrtszeiten Züge in ASP Bhf. Pfäffikon ZH
17:04 S3 Richtung Wetzikon ZH
17:07 S19 Richtung Zürich - Dietikon
17:25 S3 Richtung Zürich - Bülach
17:34 S3 Richtung Wetzikon ZH
17:37 S19 Richtung Zürich - Koblenz
17:55 S3 Richtung Zürich - Bülach



Legende

Bestand	Handlungsbedarf
■	Strukturierendes Dorfnetz (innerorts)
—	Ergänzendes Erschliessungsnetz (innerorts)
—	Regionale Hauptverbindungen (ausserorts)
—	Regionale Nebenverbindungen (ausserorts)
■■■■■	Strukturierendes Netz Weiler / Ortsteil (innerorts)
■■■■■	Fussgängerzone
■■■■■	Begegnungszone
■■■■■	Aufwertung Strassenraum / Temporeduktion
■■■■■	Zentrumsgebiet
—	Alternative Linienführung MIV
■■■■■	potenzielle Abklassierung Strasse



Strukturierendes Dorfnetz (innerorts)

Verbindende Strassen innerorts oder Zugänge zu den Zentren innerhalb des Hauptortes. Urbane Gestaltung mit breiten Trottoirs. Durchgangsverkehr soll auf diese Achsen beschränkt werden.

Ergänzendes Erschliessungsnetz (innerorts)

Anbindung der einzelnen Quartiere an die Hauptverbindungen bzw. an das strukturierende Netz. Durchgangsverkehr soll auf diesen Achsen möglichst nicht vorkommen.

Regionale Hauptverbindungen (ausserorts)

Verbindungen zwischen den Hauptorten der Region oder als Anbindung der Siedlungsgebiete vom übergeordneten Netz.

Regionale Nebenverbindungen (ausserorts)

Verbindungen zwischen den kleineren Ortsteilen und Weilern.

Strukturierendes Netz Weiler / Ortsteil (innerorts)

Verbindende Strassen innerhalb der kleineren Ortsteile und Weilern.



0 200 400 600 m

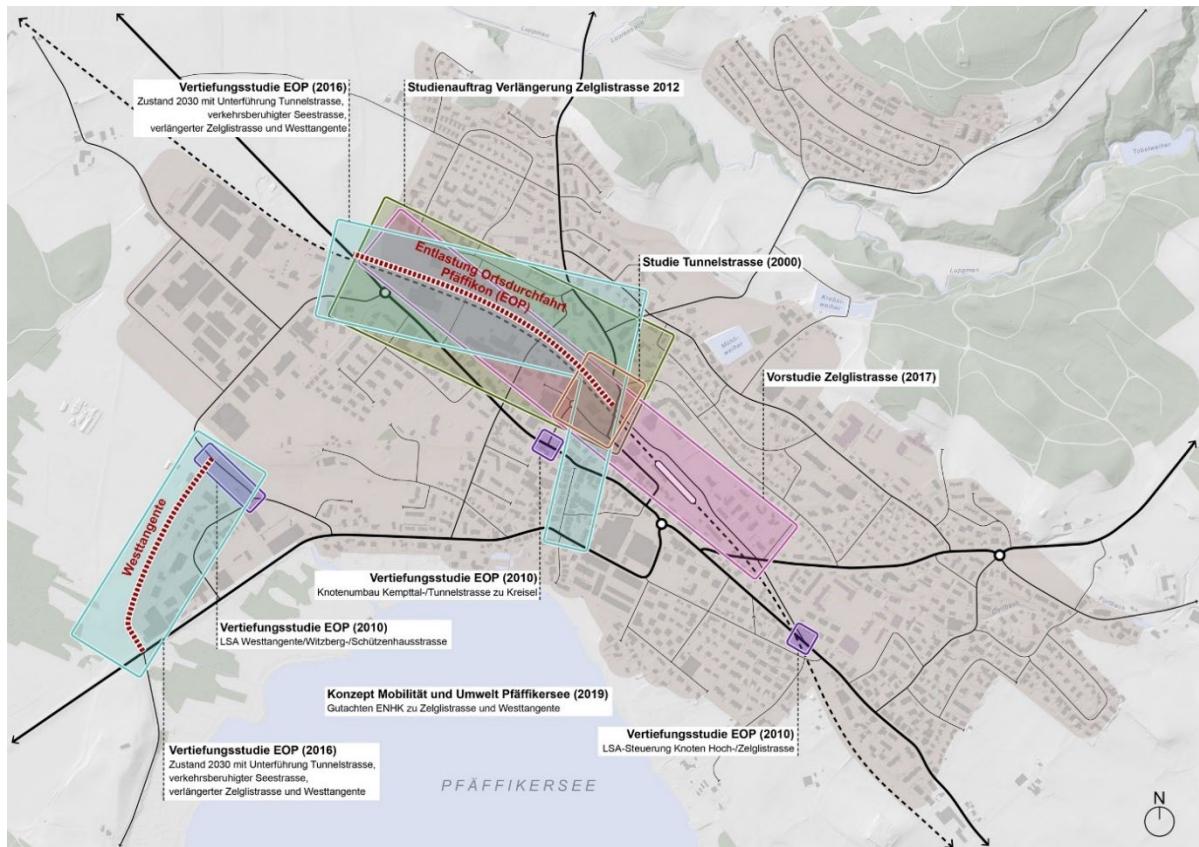
Massstab: 1:25'000

Dokumentation Vorgeschichte: Bericht «Weiteres Vorgehen EOP, mit Fokus auf Verlängerung Zelglistrasse und Westtangente», 18.12.2024



Weiteres Vorgehen EOP

Mit Fokus auf Verlängerung Zelglistrasse und Westtangente



Pfäffikon ZH, 18. Dezember 2024



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Grundlagen	4
2.1	Bund	4
2.2	Kanton	6
2.3	Region	7
2.4	Gemeinde	8
3	Rückblick EOP	11
3.1	Studie Tunnelstrasse 2000	11
3.2	Vorlageprojekt Tunnelstrasse 2001	12
3.3	Zweckmässigkeitsbeurteilung EOP 2008	13
3.4	Synthesebericht ZMB EOP 2009	15
3.5	Vertiefungsstudie EOP 2010	16
3.6	Studie Westtangente 2011/2013	18
3.7	Studienauftrag Verlängerung Zelglistrasse 2012	19
3.8	Studie Knotenoptimierung Hittnauer-/Zelglistrasse 2012	21
3.9	Gemeinderatsbeschluss vom 13. Juni 2013	22
3.10	Vertiefungsstudie EOP 2016	23
3.11	Gemeinderatsbeschluss vom 5. Januar 2016	23
3.12	Vorstudie Zelglistrasse 2017	24
3.13	Gemeinderatsbeschluss vom 26. März 2019	25
3.14	Konzept Mobilität und Umwelt Pfäffikersee 2019	26
3.15	Gemeinderatsbeschluss vom 20. Oktober 2020	26
3.16	Schreiben des Amts für Mobilität vom 2. Dezember 2021	26
3.17	Gemeinderatsbeschluss vom 25. Januar 2022	27
3.18	EOP-Beurteilung verlängerte Zelglistrasse, Variante «Halbtief» 2022	28
3.19	Gemeinderatsbeschluss vom 4. Oktober 2022	28
3.20	Initiative Unterführung Tunnelstrasse 2022	29
3.21	Gemeinderatsbeschluss vom 24. Januar 2023	29
3.22	Gemeinderatsbeschluss vom 4. April 2023	29
3.23	Auswirkungen niveaufreie Bahnquerungen Kempttalstrasse / Russikerstrasse, 2023	29
3.24	Gemeinderatsbeschluss vom 17. Oktober 2023	30
3.25	Konzept Mobilität und Umwelt Pfäffikersee: ENHK-Gutachten, 2024	30
4	Exkurs: Westtangente Wetzikon	31
5	Weiteres Vorgehen Mobilitätskonzept	33
5.1	Verlängerung Zelglistrasse	33
5.2	Westtangente	38



1 Einleitung

Seit rund 50 Jahren werden zur Entlastung Ortsdurchfahrt Pfäffikon (EOP) unterschiedliche Varianten geprüft. Seit 1987 stand eine Entlastungsstrasse entlang der Bahnlinie sowie die Aufhebung von sieben Niveauübergängen im Vordergrund. Am 21. Juni 1987 lehnte die Stimmbevölkerung drei dafür notwendige Kreditanträge ab. Mit dem Verkehrskonzept+ kamen 1999 Überlegungen zu einer Unterführung Tunnelstrasse hinzu und als vorläufiger Ersatz der Westtangente fungierte die Verbindungsstrasse zwischen den Industriequartieren Schanz und Witzberg. Seit 2007 wurde die «Westtangente» wieder vertieft geprüft.

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt ist im aktuellen kantonalen Richtplan eine neue Strassenverbindung in Ost-West-Richtung mit den zwei Elementen «Westtangente» und «Verlängerung Zelglistrasse» entlang des SBB-Trassees eingetragen. Im folgenden Dokument werden die wichtigsten Eckpunkte der letzten Jahre zu den beiden Teilprojekten «Verlängerung Zelglistrasse» und «Westtangente» aufgearbeitet und eine fachliche Empfehlung für das weitere Vorgehen zuhanden des sich in Erarbeitung befindenden Mobilitätkonzepts abgegeben.

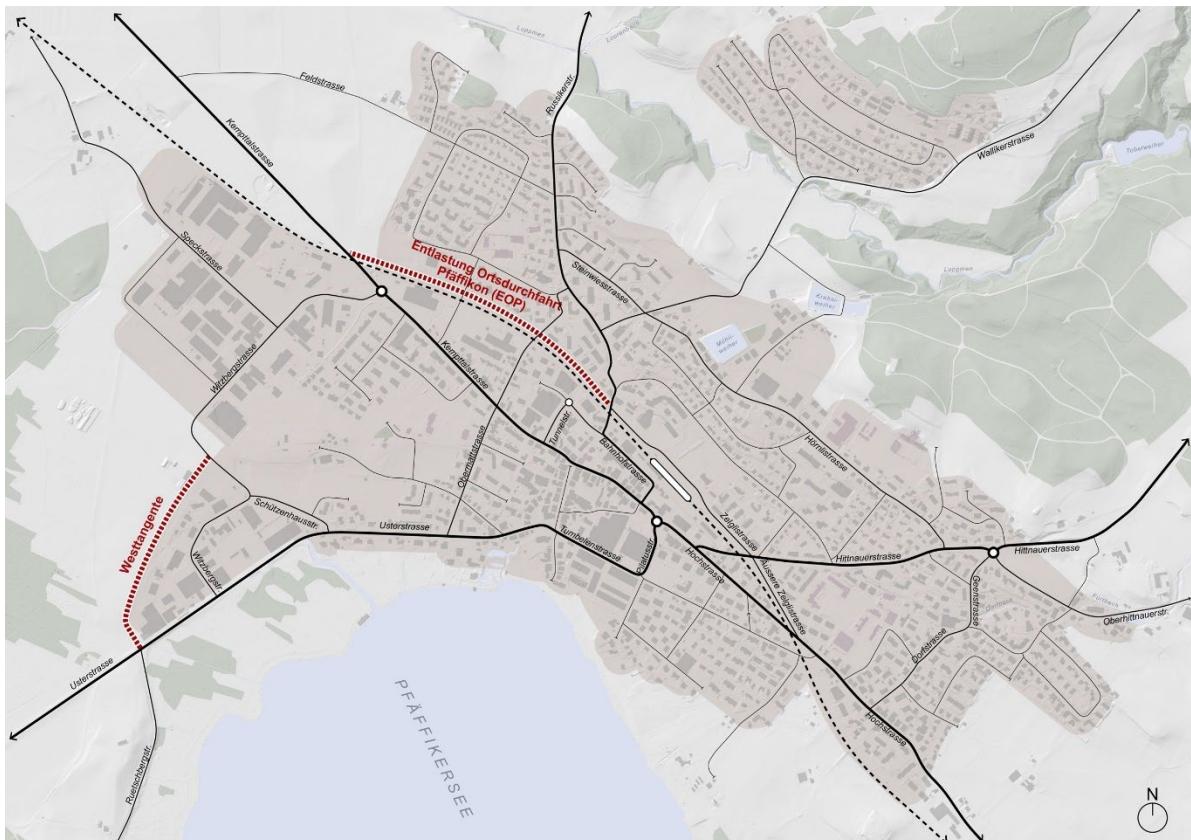


Abbildung 1: Übersichtskarte Pfäffikon mit der Entlastung Ortsdurchfahrt Pfäffikon (EOP) und der Westtangente (Quelle: RaumProzesse GmbH)

2 Grundlagen

2.1 Bund

Bundesverfassung

Art. 78 Natur- und Heimatschutz, Ziffer 5: Moore und Moorlandschaften von besonderer Schönheit und gesamtschweizerischer Bedeutung sind geschützt. Es dürfen darin weder Anlagen gebaut noch Bodenveränderungen vorgenommen werden. Ausgenommen sind Einrichtungen, die dem Schutz oder der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung der Moore und Moorlandschaften dienen.

Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG

Art. 6: Beeinträchtigungen sind nur möglich bei gleich- oder höherwertigen nationalen Interessen.

Art. 7: Die Begutachtung der Massnahmen erfolgt durch die ENHK.

Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)

Die geplante Westtangente Pfäffikon tangiert folgende schützenswerte Landschaften:

- Moorlandschaft
- Hoch- und Übergangsmoor

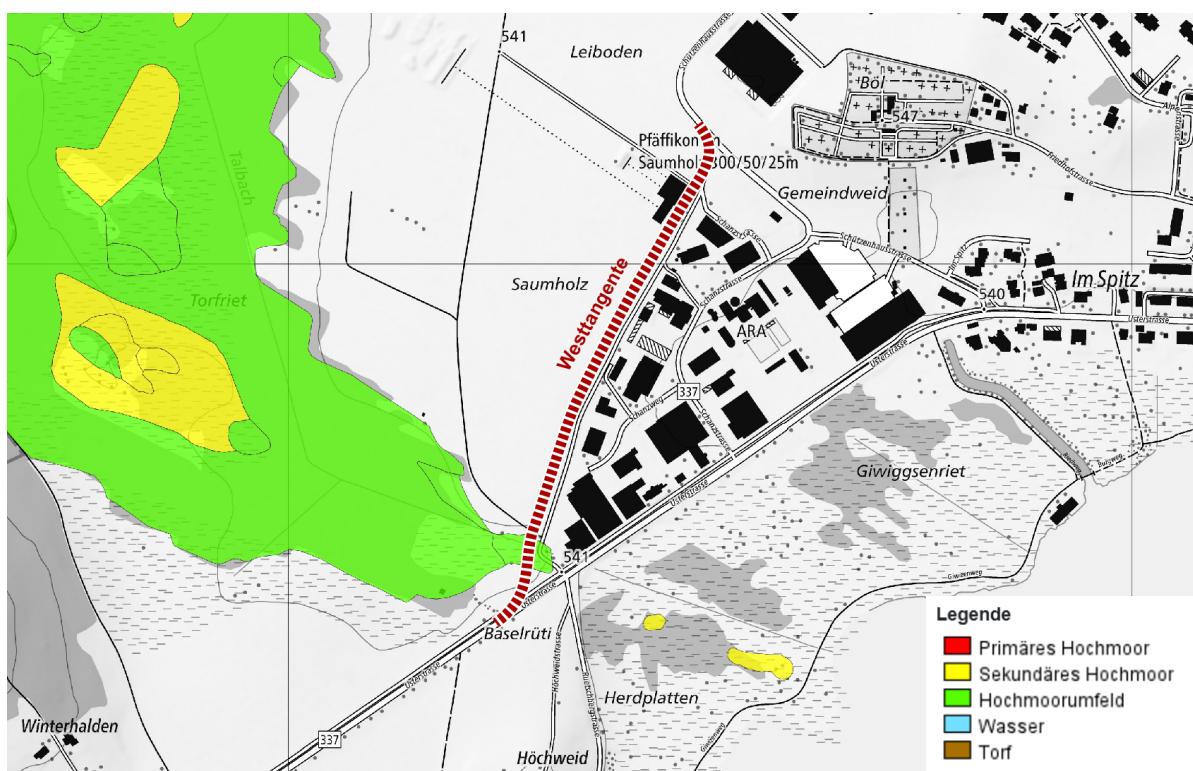


Abbildung 2: Ausschnitt aus Bundesinventar der Hoch- und Übergangsmoore von nationaler Bedeutung (Quelle: <https://map.geo.admin.ch/>)

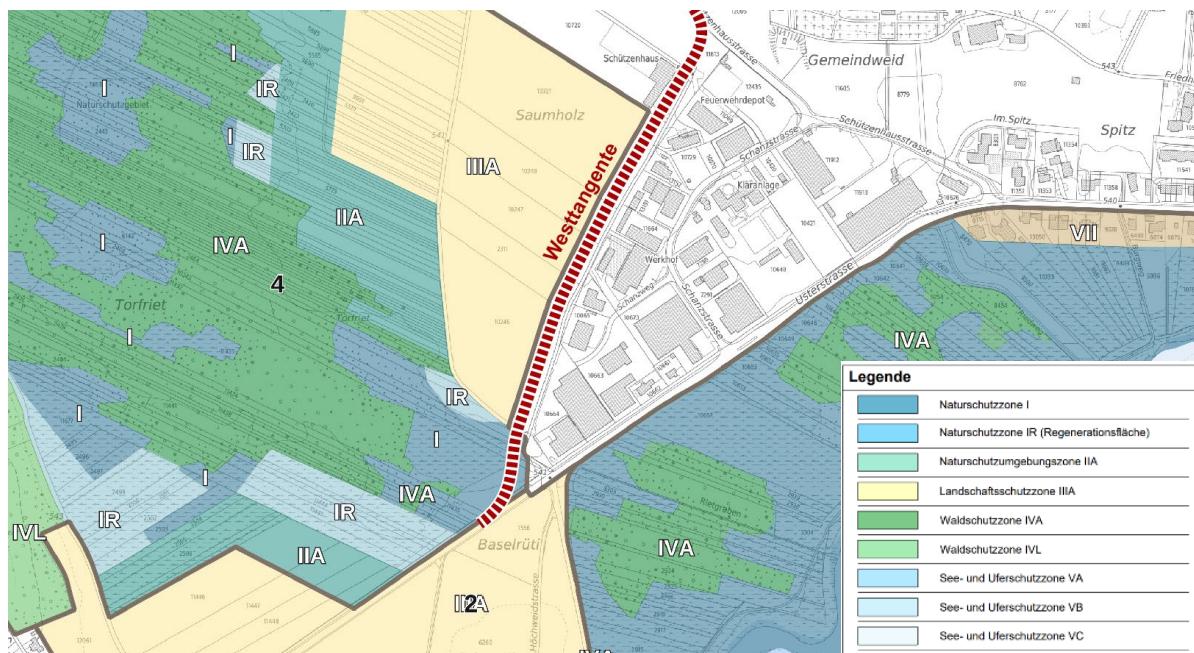


Abbildung 3: Schutzanordnungen Natur und Landschaft (Quelle: <https://geo.zh.ch/>)

Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS)

- (3) Bahnhofsquartier: Erhaltungsziel B

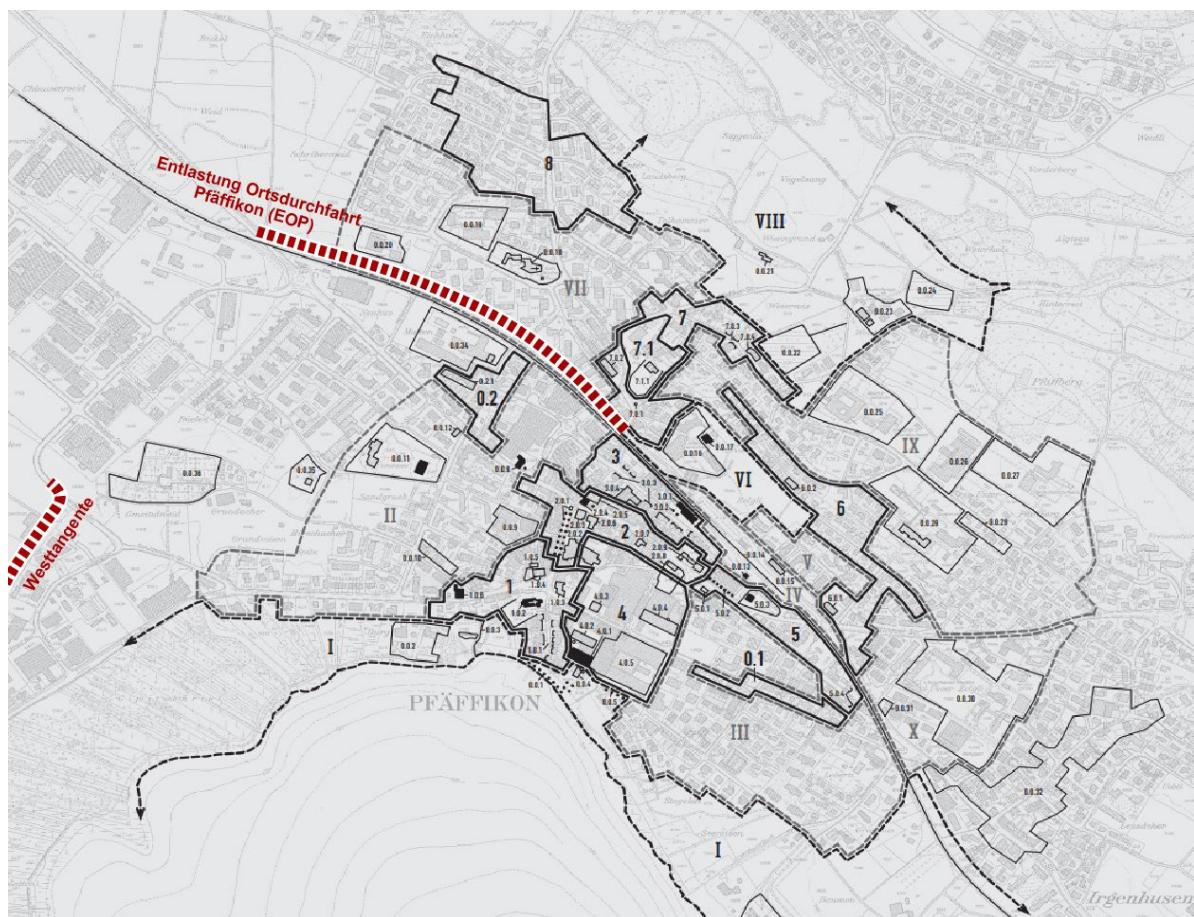


Abbildung 4: Aufnahmeplan ISOS, Gemeinde Pfäffikon (Quelle: [ISOS 5616](#))

2.2 Kanton

Kantonaler Richtplan

Im kantonalen Richtplan (Stand 11. März 2024) ist die Verlängerung Zelglistrasse als «Ortsdurchfahrt Pfäffikon» als langfristige und die Westtangente Pfäffikon als mittel- bis langfristig neue Hauptverkehrsstrasse in Kombination mit einer Abklassierung der Uster-, Tumbelen- und Pilatusstrasse aufgeführt.

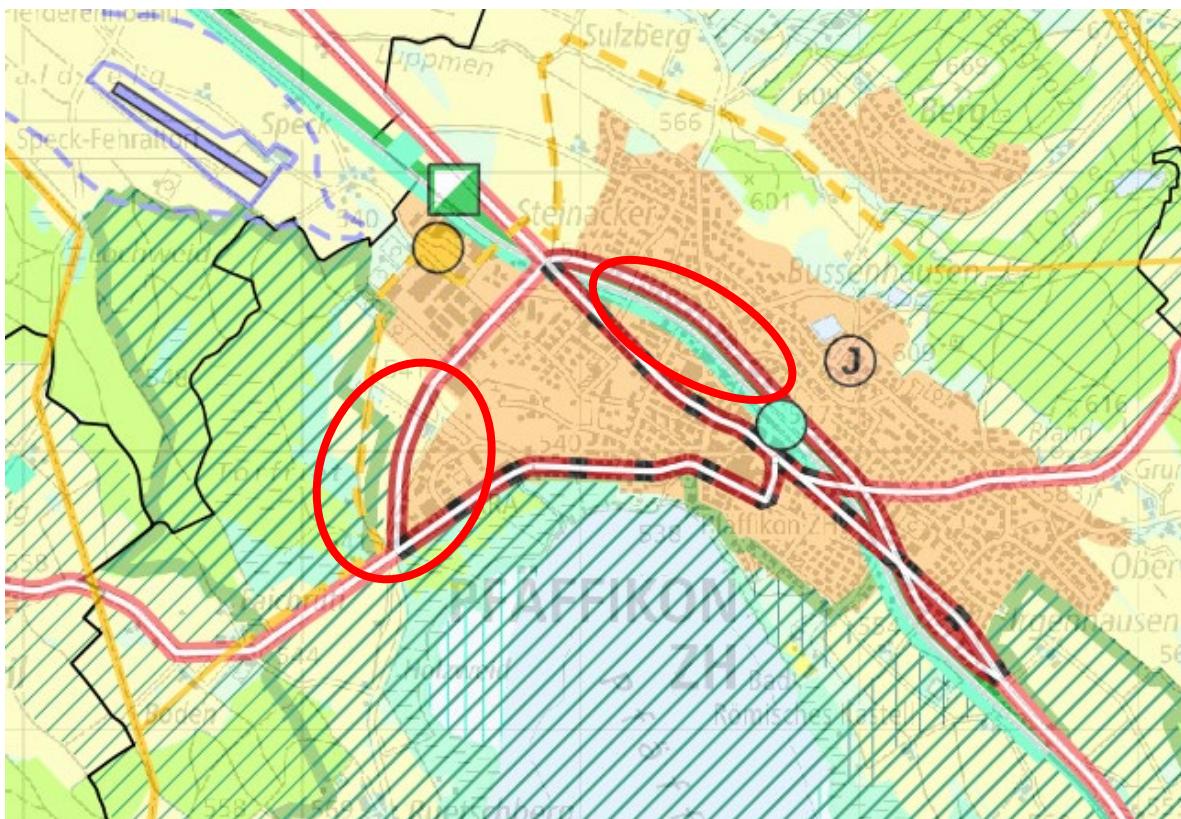


Abbildung 5: Ausschnitt Richtplankarte Süd (Stand: 11. März 2024)

28	Ortsdurchfahrt Pfäffikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, abzustimmen mit Grundwasserschutz, Abklassierung, Begleitmassnahmen	langfristig (Trasseesicherung)
29	Westtangente Pfäffikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Uster-, Tumbelen- und Pilatusstrasse	mittel- bis langfristig

Abbildung 6: Kantonaler Richtplan Richtplantext (Stand: 11. März 2024, maps.zh.ch)

Kantonales Bauinventar

Die Verlängerung Zelglistrasse würde eine archäologische Zone tangieren. Von den beiden Projekten sind jedoch keine Objekte im kantonalen Bauinventar betroffen.

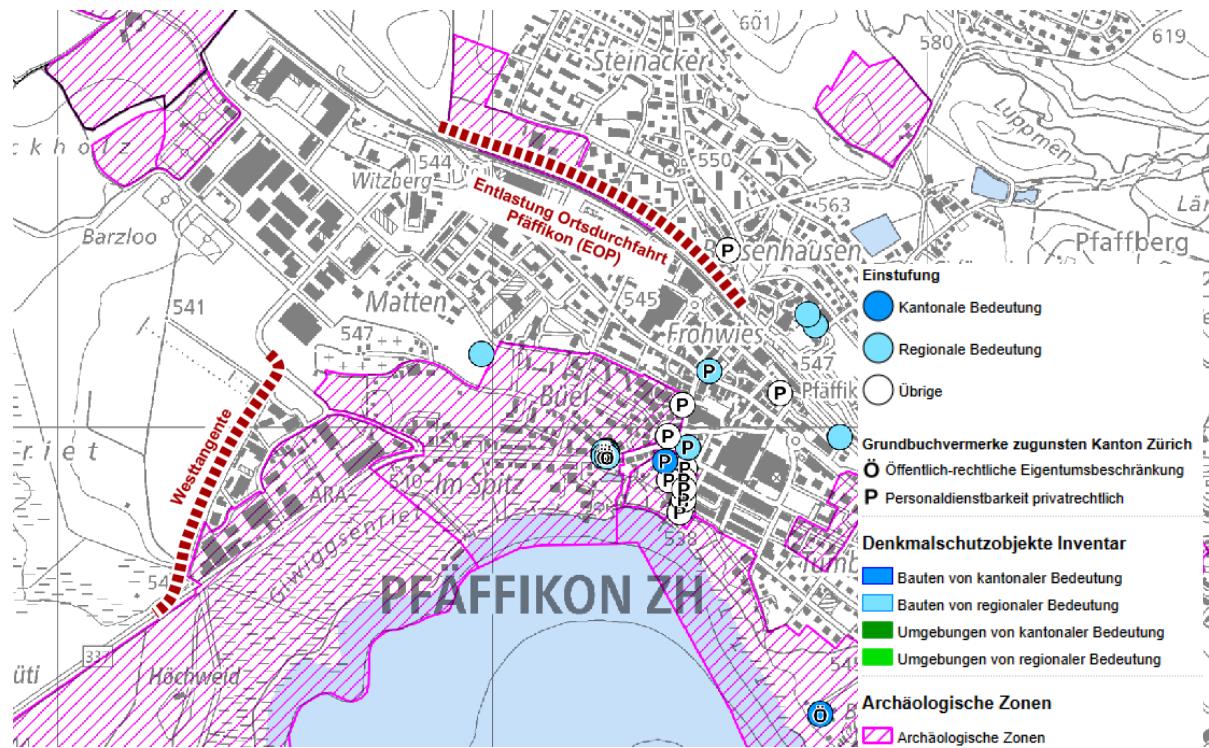


Abbildung 7: Ausschnitt Archäologische Zonen und Denkmalschutzobjekte
(Quelle: <https://maps.zh.ch/>)

2.3 Region

Regionaler Richtplan

Die Verlängerung Zelglistrasse und die Westtangente sind auch im regionalen Richtplan analog zum kantonalen Richtplan aufgeführt, aber im Richtplantext nicht erwähnt. Zusätzlich ist die Abklassierung der Bahnhofstrasse sowie Tunnel- und Turmstrasse im Zusammenhang mit der Verlängerung der Zelglistrasse.



Abbildung 8: Ausschnitt Regionaler Richtplan (Stand: 29. Juni 2022, maps.zh.ch) und

A4	Pfäffikon	Abklassierung Bahnhofstrasse sowie Tunnel- und Turmstrasse im Zusammenhang mit Strassenbauvorhaben Zelglistrasse	mittelfristig	Richtplan Kanton Zürich, Kapitel 4.2, Nr. 28
----	-----------	--	---------------	--

Abbildung 9: Regionaler Richtplantelex (Stand: 29. Juni 2022, maps.zh.ch)

Agglomerationsprogramm

Im Entwurf des Agglomerationsprogramms Zürcher Oberland, 5. Generation, vom Juli 2024 ist die Verlängerung Zelglistrasse sowie die Westtangente nicht enthalten.

2.4 Gemeinde

Bau- und Zonenordnung

In der Bau- und Zonenordnung vom 22. September 2014, revidiert am 13. Dezember 2021 ist folgendes festgehalten, welches für die EOP-Projekte relevant ist:

- Westtangente: Landwirtschaftszone
- Verlängerung Zelglistrasse: Wohnzone, Baumassenziffer 2,60, 11m Gebäudehöhe und 18m Gesamthöhe,

Grundabstände 5-10m, Lärmempfindlichkeitsstufe II/III

Grundstücke 11783 und 11784: Kernzone

- Grundstück Nr. 10626: Zentrumszone, Baulinie, privater Gestaltungsplan

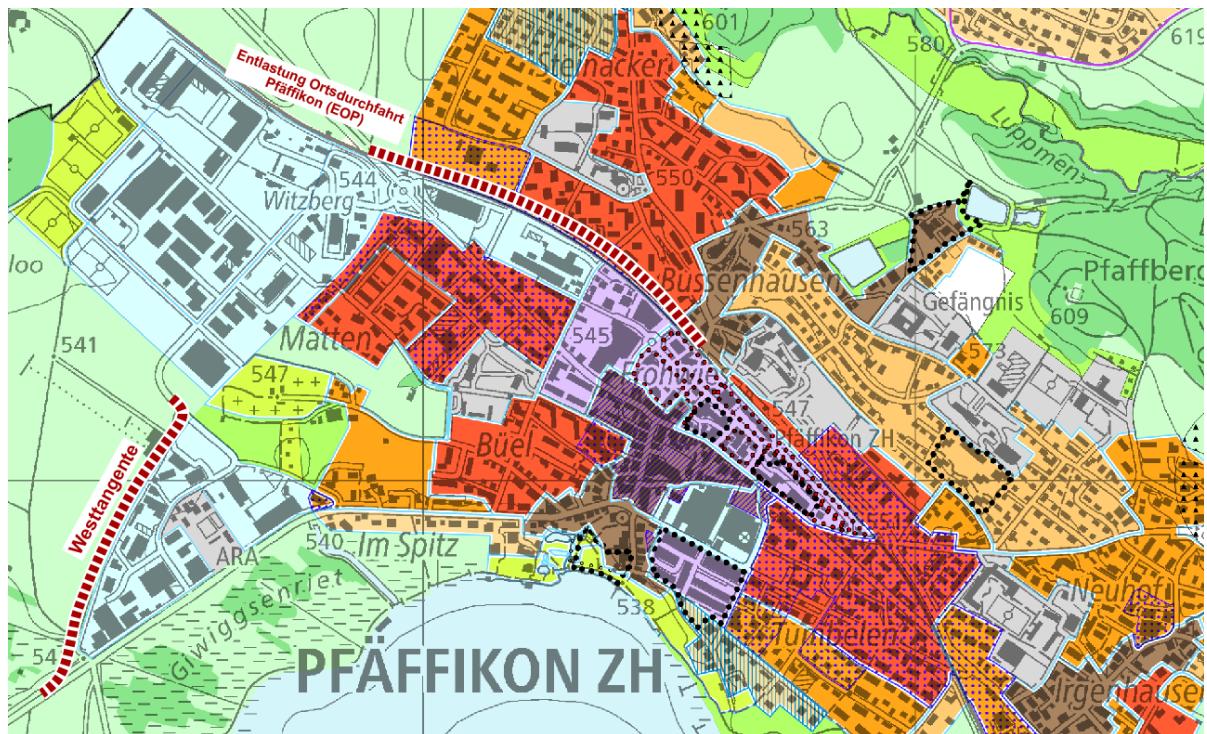




Abbildung 11: Ausschnitt Inventar Gemeinde Pfäffikon (Quelle: Gemeinde Pfäffikon)



Abbildung 12: Baulinienplan Ausschnitt Zentrum (Quelle: Gemeinde Pfäffikon)

3 Rückblick EOP

3.1 Studie Tunnelstrasse 2000

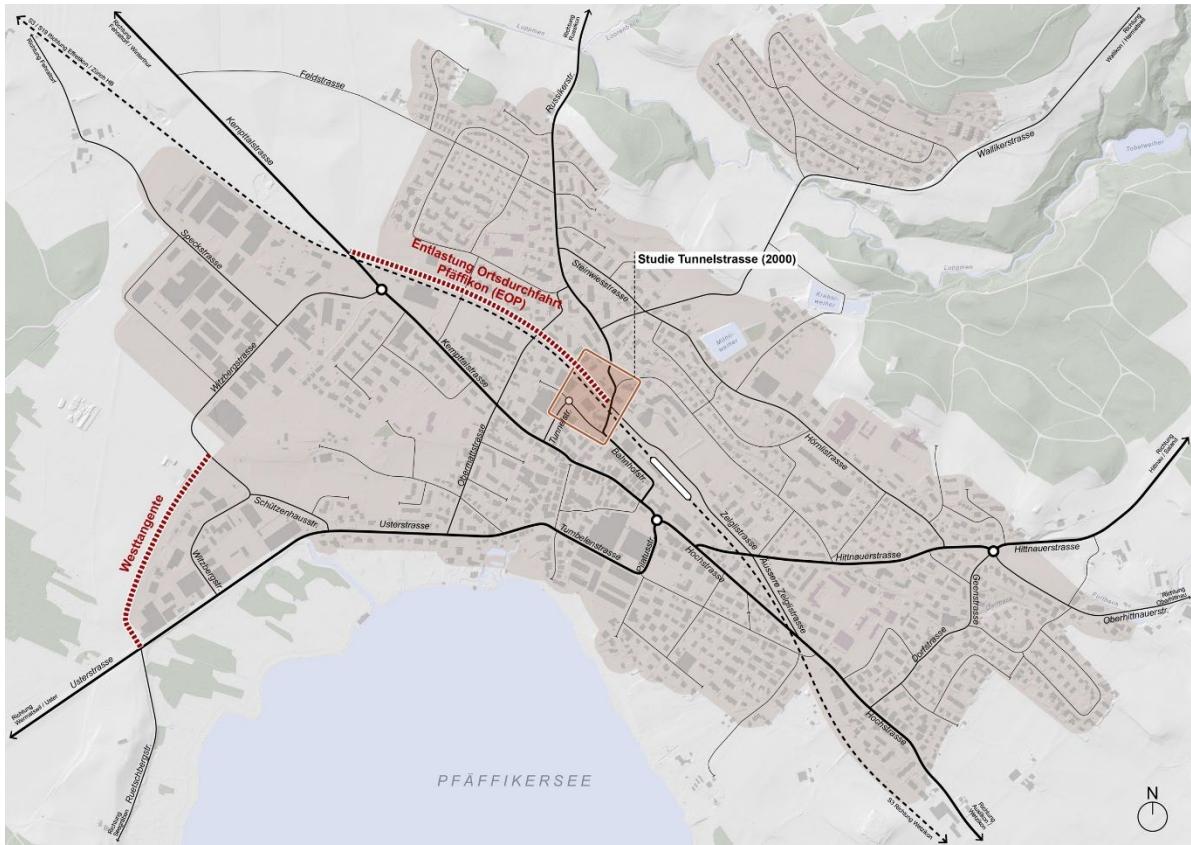


Abbildung 13: Übersicht Studienperimeter, Studie Tunnelstrasse 2000

Im Auftrag des Kantons Zürich und der Gemeinde Pfäffikon wurde 2000 eine Studie zur Tunnelstrasse in Auftrag gegeben. Dabei wurden zwei Varianten geprüft:

- Variante 1: Direkte Verbindung der Russikerstrasse mit dem Kreisel «Frohwiesen». Anschluss der Zelglistrasse im Gebiet «alte Mühle Pfäffikon» mittels Kreisel an die Russikerstrasse
 - o Direkte Verbindung zur Russikerstrasse
 - o Grosses Gefälle auf kurzen Distanzen
 - o Grosses Fahrbahnflächen
 - o Bedingt Gebäudeabbruch der «Villa Bräcker»
 - o Gesamtkosten ca. 9.15 Mio. CHF
- Variante 2: Direkte Verbindung der Zelglistrasse mit dem Kreisel «Frohwiesen». Anschluss der Russikerstrasse an die Zelglistrasse am bestehenden Standort.
 - o Direkter Anschluss an Zelglistrasse
 - o Die neuen Strassenflächen wurden soweit möglich überdeckt
 - o Es ist kein Abbruch von Wohnbauten notwendig
 - o Rechtwinklige Einmündung der Russikerstrasse in die Zelglistrasse
 - o Gesamtkosten ca. 6.6 Mio. CHF

Mit der Realisierung einer dieser Varianten wäre es möglich, folgende vier von sieben Niveauübergänge teilweise oder ganz zu schliessen:

- Russikerstrasse: Vollständige Aufhebung
- Hittnauerstrasse: Schliessung für Motorfahrzeuge von Hittnau in Richtung Zentrum
- Obermattstrasse: Schliessung für Motorfahrzeuge
- Hotzenweidstrasse: Schliessung für Motorfahrzeuge



Variante 1



Variante 2



Die Variante 2 wurde unter Berücksichtigung des optimalen Kosten- und Nutzenverhältnisses und der Rücksichtnahme auf das Ortsbild zur Weiterbearbeitung empfohlen.

3.2 Vorlageprojekt Tunnelstrasse 2001

Die Variante 2 wurde daraufhin zu einem Vorlageprojekt weiterentwickelt. Am 2. Juni 2002 hat das Stimmvolk den Kreditantrag von Fr. 6'200'000.- für den Bau einer Unterführung Tunnelstrasse an der Urne abgelehnt.

Anmerkung

Eine derartige Strassengeometrie wäre heute aus sicherheitstechnischen Gründen für eine Hauptverkehrsstrasse nicht bewilligungsfähig.¹

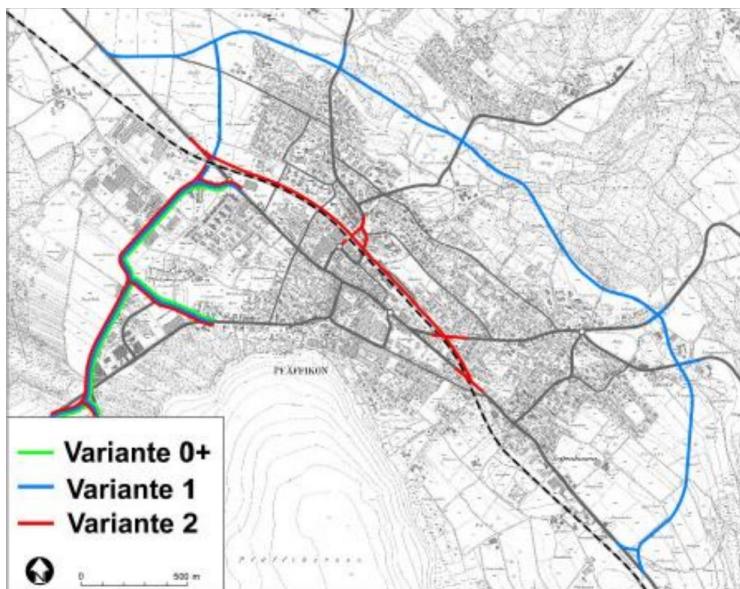
¹ 2016.02.19 EOP Planungshistorie, SNZ im Auftrag des AfV



3.3 Zweckmässigkeitsbeurteilung EOP 2008

2008 wurde eine umfassende Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB EOP) durch die Gemeinde Pfäffikon und die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich in Auftrag gegeben. Folgende Varianten wurden vertieft geprüft:

- Variante 0+ mit Westtangente
 - o Nur Teilverlagerung des Verkehrs (Verteilung auf Kempttalstrasse und auf Uster-/Tumbelenstrasse)
 - o Vollständige Verlagerung auf Kempttalstrasse hätte Knotenüberlastungen zur Folge, Ausbauten wären nötig
 - o Sie dient nicht primär den Projektzielen (Entlastung der Ortsdurchfahrt) und weist entsprechende niedrige Wirksamkeit auf.
- Variante 1 mit der Westtangente und einer SBB Unterführung Matten und einer Nordumfahrung (abschnittsweise offene Linienführung)
 - o Verkehrsmengen könnten entlang Westtangente und Nordumfahrung abgewickelt werden
 - o Grosse Wirksamkeit bei gleichzeitig hohen Kosten.
- Variante 2 mit der Westtangente und der Verlängerung der Zelglistrasse (offene Linienführung) und SBB Unterführung Tunnelweg
 - o Verkehrsmengen entlang Westtangente und Entlastungsstrasse (Zelglistrasse) könnten mit einem zweistreifigen Strassenquerschnitt abgewickelt werden.
 - o Grosse Wirksamkeit bei gleichzeitig hohen Kosten. Schlechtestes Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis von allen drei Varianten.



Fazit

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die verbliebenen Varianten 0+, 1 und 2 baulich und verkehrlich machbar sind. Die Untersuchungen haben aber auch gezeigt, dass eine Entlastungslösung für das Ortszentrum aufgrund der komplexen topografischen (Variante 1), geografischen und ökologischen Randbedingungen weder einfach zu finden noch kostengünstig zu realisieren sind.

Zum Thema **Moorlandschaft** wurde eine Stellungnahme bei der Kantonalen Denkmalpflege, ARV des Kantons Zürich eingeholt:

«Nach Auffassung der Fachstelle ARV Kanton Zürich entspricht der Bau einer Strassenverbindung nicht den zulässigen Nutzungen in einer Moorlandschaft; bei einer Beurteilung derartiger Projekte werde keine Interessenabwägung durchgeführt. Das ARV hält es dabei nicht für relevant, ob ein erhebliches öffentliches Interesse an dem baulichen Eingriff besteht. Unter den gegebenen Randbedingungen ist die Bewilligungsfähigkeit eines Strassenbauvorhabens in einer nationalen Moorlandschaft aus Sicht des ARV fraglich.»

3.4 Synthesebericht ZMB EOP 2009

Die Variante 1 (Nordumfahrung) und 2 (Richtplan-Trassee mit abschnittsweiser Tunnelführung) zeigen Lösungsansätze auf, welche

- eine hohe Entlastungswirkung auf das Ortszentrum aufweisen,
- die Belange von Siedlung und Umwelt angemessen berücksichtigen und
- den Kostenrahmen gerade noch einhalten.

Variante 0+ (Westtangente)

- Es hat sich gezeigt, dass die in Folge der Verkehrsverlagerung zu erwartenden Mehrbelastungen auf der Kempttalstrasse in Spitzenzeiten zu Leistungsengpässen führen können, sodass die angestrebte vollständige Entlastung der Usterstrasse vom Durchgangsverkehr voraussichtlich nicht möglich ist.
- Gleichzeitig zeigt sich auch für diese Massnahme ein leicht positiver Gesamtnutzen.

Variante 1 (Nordumfahrung)

- Trägt den siedlungsseitigen Aspekten besser Rechnung.
- Offen ist die Realisierbarkeit der Nordumfahrung im Bereich der Moorlandschaft.

Variante 2 (Richtplan-Trassee mit abschnittsweiser Tunnelführung)

- Vorteile aus Umweltsicht gegenüber Variante 1.
- Eine offene Linienführung entlang des Trassees wurde bereits mehrfach verworfen (u.a. ab der Urne) und die Akzeptanz dürfte aufgrund massiver Lärmschutzmassnahmen gering sein.

Fazit

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Entlastungslösung für das Ortszentrum aufgrund der komplexen topografischen, geografischen und ökologischen Randbedingungen weder einfach zu finden noch kostengünstig zu realisieren sind. Die ZMB EOP zeigt Ansätze für eine Entlastung auf, welche in den nachfolgenden Projektstufen zu vertiefen sind.



3.5 Vertiefungsstudie EOP 2010

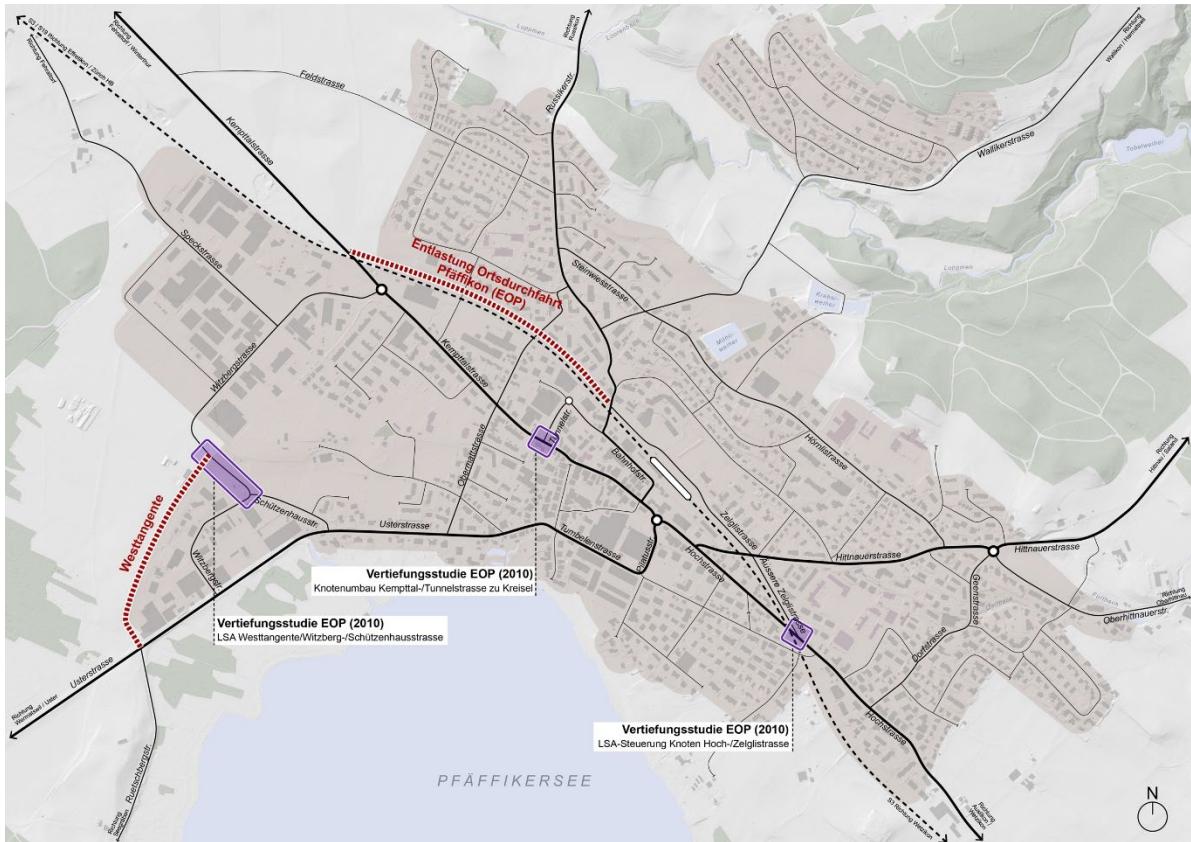


Abbildung 14: Übersicht Studienperimeter, Vertiefungsstudie EOP 2010

Da für die Variante 1 (Nordumfahrung) und Variante 2 (Richtplan-Trasse) mit sehr hohen Baukosten und mit grossen Unsicherheiten bezüglich der Realisierbarkeit zu rechnen ist, wurden die beiden Varianten vom Kanton nicht weiterverfolgt. Unbestritten war dagegen die Realisierung der Westtangente.

2010 hat die Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Amt für Verkehr, eine Vertiefungsstudie in Auftrag gegeben:

- Prüfung punktueller Netzergänzungen zur Verbesserung der Verkehrsabläufe mit Unterführungen bei der Tunnelstrasse und im Bereich Matten
- Prüfung möglicher Verkehrsregime-Anpassungen im Ortszentrum zwecks Entlastung des zentralen Abschnitts Kempftal- und Hochstrasse
- Verkehrssteuerungskonzept Variante 0+
- Verkehrsmanagement-Strategie unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen (z.B. Niveauübergänge)
- Zusatzvariante Verlängerung Zelglistrasse zwischen Kempftal- und Russikerstrasse

Das Mini-Verkehrsmanagement sah Anpassungen an drei Knoten vor ohne zusätzliche Netzelemente:

- LSA Westtangente/Witzberg-/Schützenhausstrasse
- Knotenumbau Kempftal-/Tunnelstrasse zu Kreisel

- LSA-Steuerung Knoten Hoch-/Zelglistrasse

Fazit

Mit den Elementen Westtangente, Unterführung Matten und/oder Unterführung Tunnelstrasse kann keine befriedigende Verkehrsorganisation erreicht werden, insbesondere wenn auch die Kosten für die Realisierung der Unterführungen in Betracht gezogen werden. Als Lösung wurden betriebliche Optimierungen des bestehenden Strassennetzes und als weiteres Netzelement, die Verlängerung Zelglistrasse vorgeschlagen.

Anmerkung

Im Anschluss an die Vertiefungsstudie verständigten sich die Gemeinde Pfäffikon und der Kanton Zürich auf ein Massnahmen-Bündel und das weitere Vorgehen gemäss folgender Abbildung. In der Folge wurde die städtebauliche Studie Zelglistrasse in Auftrag gegeben.

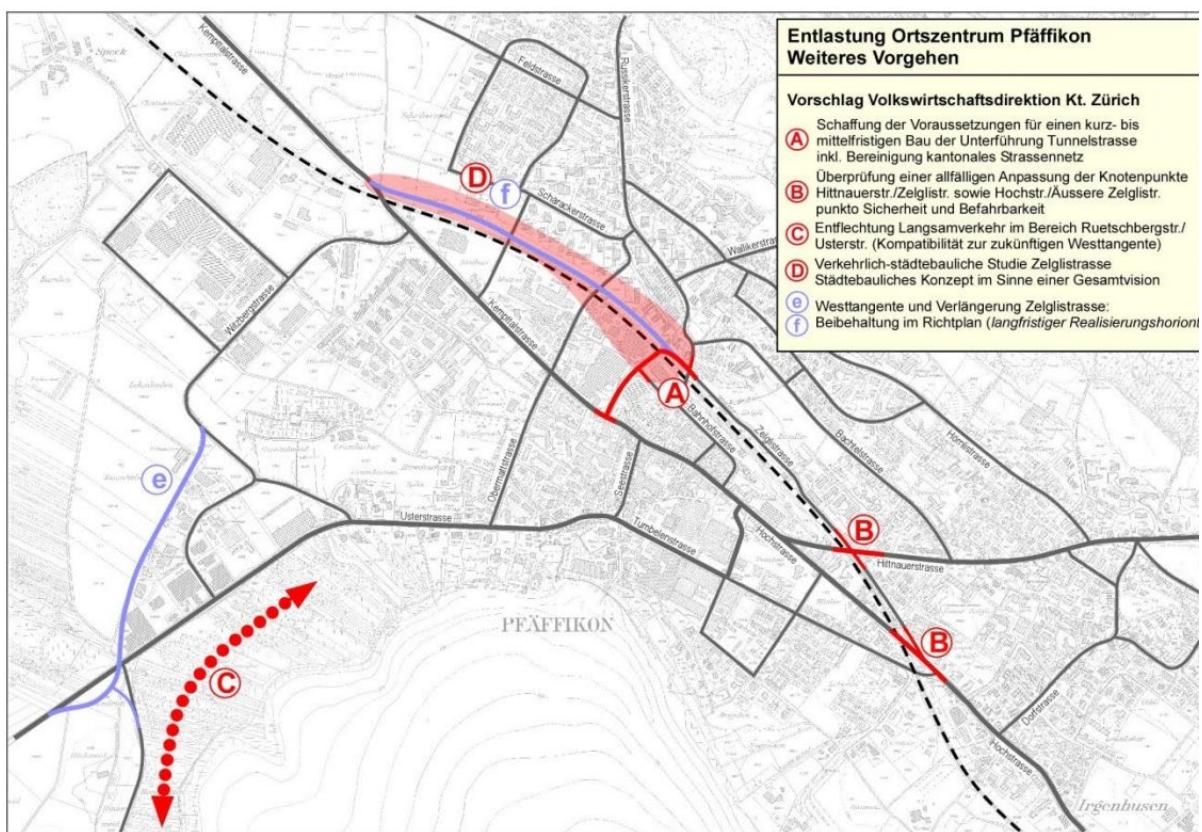


Abbildung 15: Massnahmen-Bündel EOP 2010

3.6 Studie Westtangente 2011/2013

Gemeinde Pfäffikon
Westtangente

Variante 1

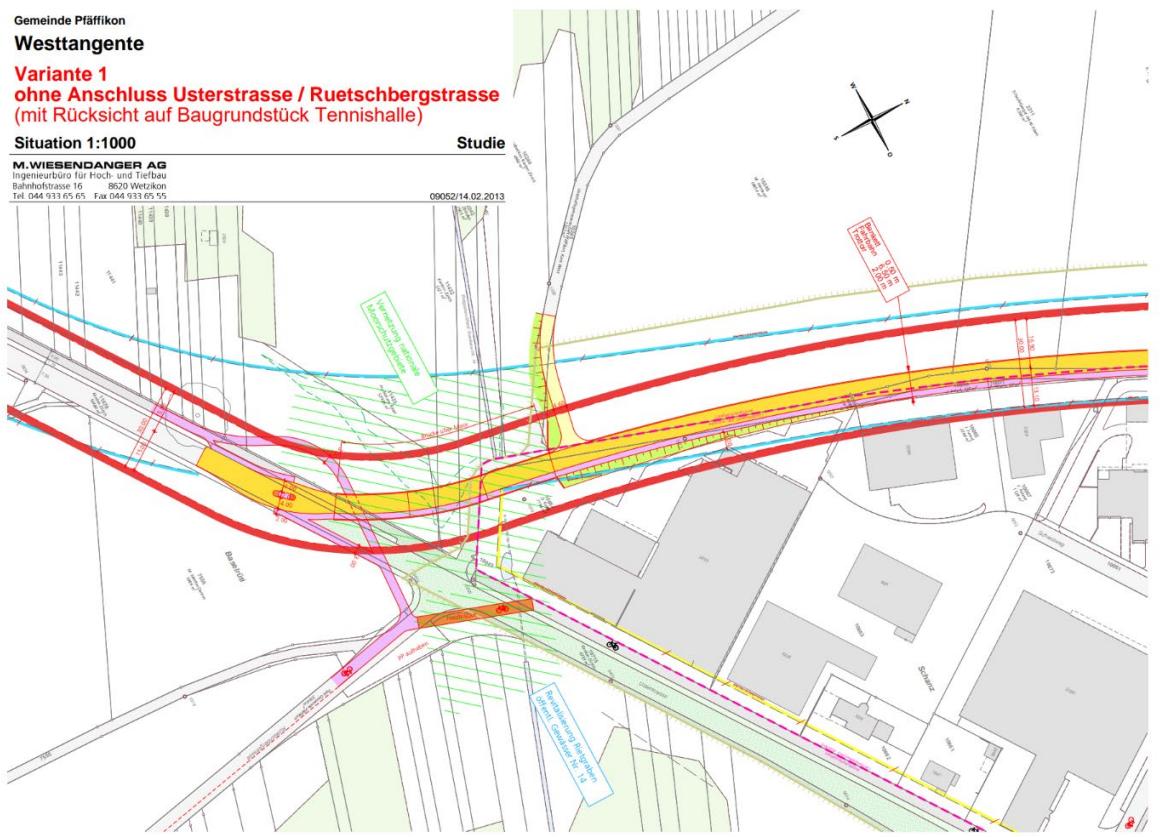
ohne Anschluss Usterstrasse / Ruetschbergstrasse
(mit Rücksicht auf Baugrundstück Tennishalle)

Situation 1:1000

M.WIESENDANGER AG
Ingenieurbüro für Hoch- und Tiefbau
Bahnhofstrasse 16 8620 Wettingen
Tel. 044 933 65 65 Fax 044 933 65 55

Studie

090502/14.02.2013



3.7 Studienauftrag Verlängerung Zelglistrasse 2012

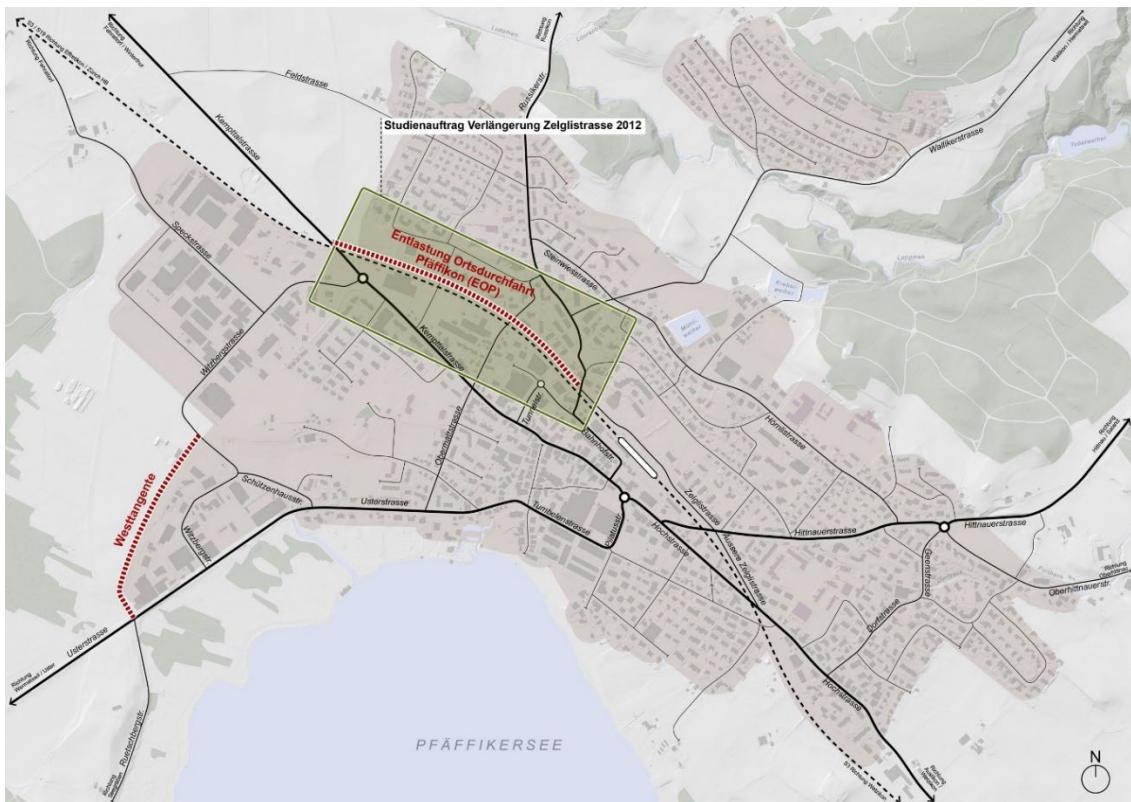


Abbildung 16: Übersicht Studienperimeter, Studienauftrag Verlängerung Zelglistrasse 2012

Drei Teams wurden 2012 durch die Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Amt für Verkehr, beauftragt, für das Siedlungsgebiet entlang der Bahnlinie «Verlängerung Zelglistrasse» ein verkehrlich-städtebauliches Gesamtkonzept zu erarbeiten.

- Team Ernst Niklaus Fausch: Siegerprojekt mit Ausbau und Ausgestaltung der verlängerten Zelglistrasse als neue Verkehrshauptachse auf Niveau 0. Der Verzicht auf einen direkten Anschluss der Tunnelstrasse an die Zelglistrasse reduziert den MIV im Zentrum.
- Team Feddersen & Klostermann: Ausbau der verlängerten Zelglistrasse in Halbtief-/bzw. Tieflage
- Team metron: ohne Verlängerung der Zelglistrasse, Verbesserungen auf dem bestehenden Netz durch Umgestaltung und Verkehrsberuhigung, Verlängerung Tunnelstrasse zur besseren Erschliessung des Zentrums und Aufwertung Bahnhof

Die Teams sollten folgende Fragen untersuchen:

- Städtebauliche Möglichkeiten bei Realisierung einer Verlängerung Zelglistrasse mit reduzierter Verkehrsbelastung
- Prüfung der Siedlungsverträglichkeit einer Verlängerung Zelglistrasse
- Städtebauliche Möglichkeiten ohne Realisierung der Verlängerung Zelglistrasse
- Auswirkungen der Unterführung Tunnelstrasse mit / ohne Verlängerung Zelglistrasse
- Wertschöpfung durch Entlastung der Achse Uster-Tumbelen-Pilatusstrasse
- Wertschöpfung durch Entlastung der Hoch-/Kempttalstrasse



Abbildung 17: Team Ernst Niklaus Fausch

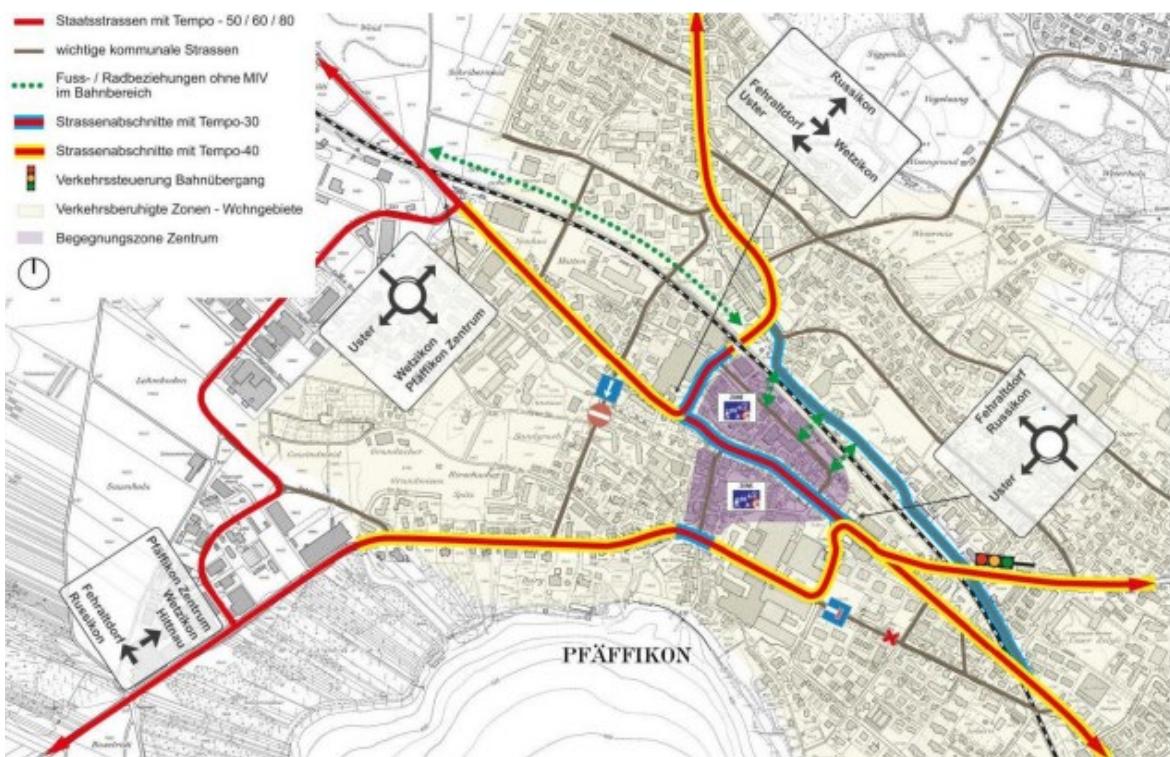


Abbildung 18: Team metron



Folgende **Empfehlungen** wurden aus dem Studienauftrag für das weitere Vorgehen abgeleitet:

- Die Variante «Halbtief» der Verlängerung Zelglistrasse wird aufgrund der grossen Zäsur im Ortsbild und den hohen Kosten verworfen (Team Feddersen & Klostermann).
- Die Unterführung Tunnelstrasse ist als innerörtliche Verbindung zu realisieren, allenfalls mit reduzierter Höhe (tauglich für Busbetrieb). Der Neugestaltung des Bereiches Klosterplatz ist grosse Aufmerksamkeit zu schenken.
- Es ist eine Wohnbaustrategie für den Bereich entlang der verlängerten Zelglistrasse mit Abstimmung auf die zukünftige Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten.
- Beim Bahnhof ist zumindest planerisch eine zweite Unterführung für den Langsamverkehr einzuplanen.
- Beim Konzept des Teams Ernst Niklaus Fausch sind die Kosten vertieft zu untersuchen. Zudem muss die Anbindung der Russikerstrasse quartierverträglich erfolgen, respektive ist eine zweckmässige Alternative zu finden.
- Beim Konzept des Teams Metron ist die Machbarkeit der Redimensionierung und Umgestaltung der Hochstrasse im Zentrum zu prüfen. Es ist zu prüfen, ob die Richtplaneinträge «Verlängerte Zelglistrasse» und Westtangente gestrichen oder als langfristige Option offen gehalten werden sollen.
- Die Beiträge metron und Team ernst niklaus fausch sind beide geeignet und fachlich gleichwertig. Entscheid über Stossrichtung ist durch die Gemeinde zu treffen.

3.8 Studie Knotenoptimierung Hittnauer-/Zelglistrasse 2012

Der Verkehr wird auf der Achse Hoch- und Kempttalerstrasse durch Pfäffikon geführt. Die neue Achse soll am Knoten Hoch-/Äussere Zelglistrasse abzweigen und über die Äussere Zelgli- und Zelglistrasse führen. Durch die fehlende Anbindung der Zelglistrasse an die Kempttalerstrasse ist diese Achse heute jedoch nur bis zur Russikerstrasse nutzbar.

In der Studie aus dem Jahr 2012 wurde die Umgestaltung der beiden Knoten Hittnauer-/Zelglistrasse und Hoch-/Äussere Zelglistrasse geprüft. Für den Knoten Hittnauer-/Zelglistrasse wird eine Lichtsignalanlage empfohlen. Dafür müssen mehrere schwach belastete Fahrbeziehungen aufgehoben werden.





Abbildung 19: Ausschnitt Knoten Hittnauerstrasse/Zelglistrasse

3.9 Gemeinderatsbeschluss vom 13. Juni 2013

Der Gemeinderat hat den Studienauftrag Verlängerung Zelglistrasse (2012) zur Kenntnis genommen und sich für die Variante «enf» entschieden. Zudem soll die Umsetzung der Tunnelstrasse priorität angegangen werden. Dies insbesondere in Hinblick auf die Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn ab Dezember 2015, einer dringenden Sicherheitssteigerung der Rössli-Kreuzung, zur Gewährleistung eines raschen Einsatzes der Rettungsdienste und zur Unterstützung der Fahrplanstabilität der Buslinie Uster-Pfäffikon.

3.10 Vertiefungsstudie EOP 2016

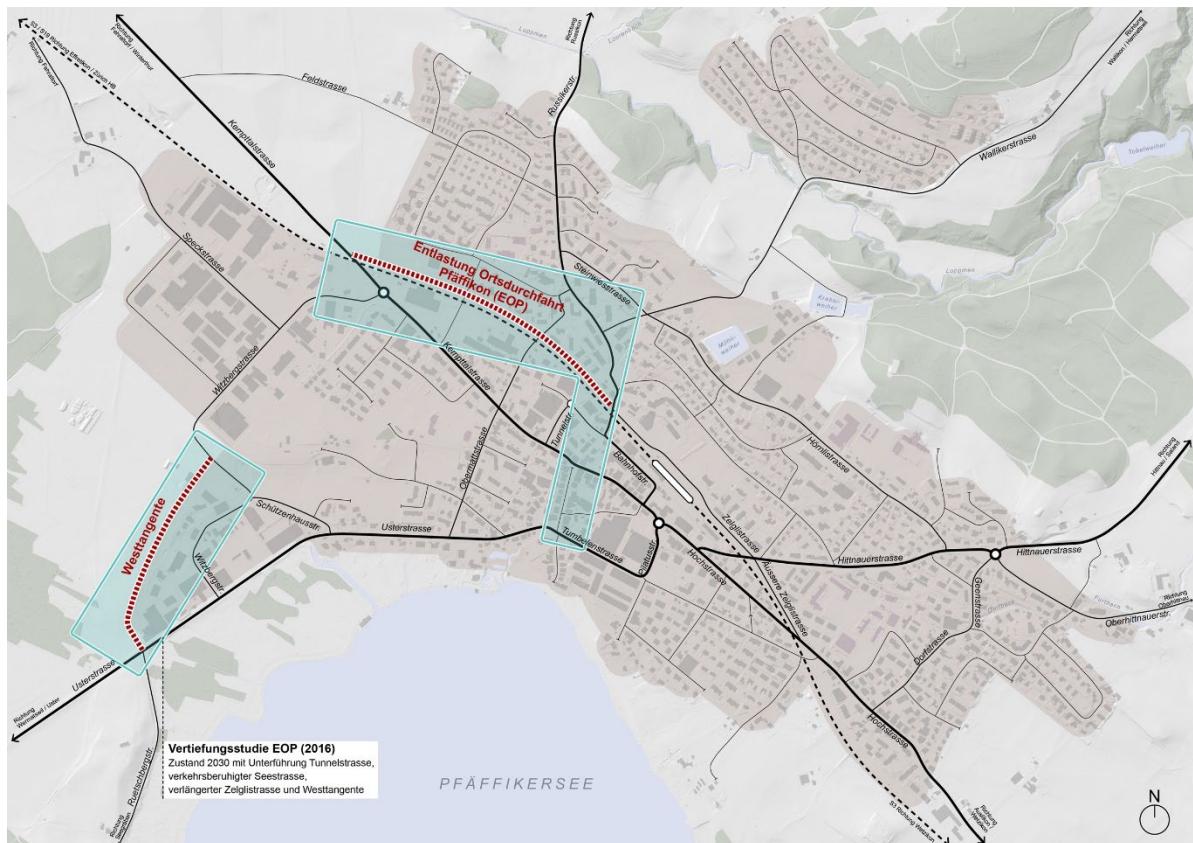


Abbildung 20: Übersicht Studienperimeter, Vertiefungsstudie EOP 2016

2016 wurden die verkehrliche Wirkung und die bautechnische Machbarkeit im Auftrag des Kantons Zürichs untersucht. Die Studie kommt zum Schluss, dass aus verkehrsplanerischer Sicht, in einem ersten Schritt die Verlängerung Zelglistrasse sowie die Unterführung Matten und in einem zweiten Schritt die Westtangente realisiert werden sollen. Die Unterführung Tunnelstrasse wäre kein notwendiger Teil des Kantonstrassennetzes und müsste voraussichtlich vollständig von der Gemeinde Pfäffikon finanziert werden.

Die ursprünglich geplante Etappierung ist aus verkehrlicher Sicht wenig sinnvoll: Würde zuerst nur die Unterführung Tunnelstrasse erstellt, würde sich die Verkehrssituation im Zentrum massiv verschlechtern. Die Route über die Tunnelstrasse würde attraktiver und der Verkehr durch das Zentrum zunehmen.

Die bautechnische Machbarkeit der Unterführung Tunnelstrasse gestaltet sich aufgrund der topografischen Verhältnisse und des bestehenden Strassennetzes als schwierig. Das heutige Terrain müsste um über vier Meter abgesenkt werden. Dies würde einen massiven Eingriff in das Ortsbild bedeuten. Zudem zeigt eine Unterführung Tunnelstrasse eine schlechte verkehrliche Wirkung bei gleichzeitig hohen Kosten auf, weshalb darauf zu verzichten sei.

3.11 Gemeinderatsbeschluss vom 5. Januar 2016

Der Studienauftrag Verlängerung Zelglistrasse (2016) wird zur Kenntnis genommen. Auf eine prioritäre Umsetzung der Unterführung Tunnelstrasse wird verzichtet. Die Gemeinde ist nicht willens und in der Lage, die Unterführung in den nächsten Jahren selbst zu finanzieren. In diesem Punkt müssten Kanton und Gemeinde noch eine Lösung finden, handelt es sich doch um Staatstrassen, die durch eine Unterführung verbunden würden.

3.12 Vorstudie Zelglistrasse 2017

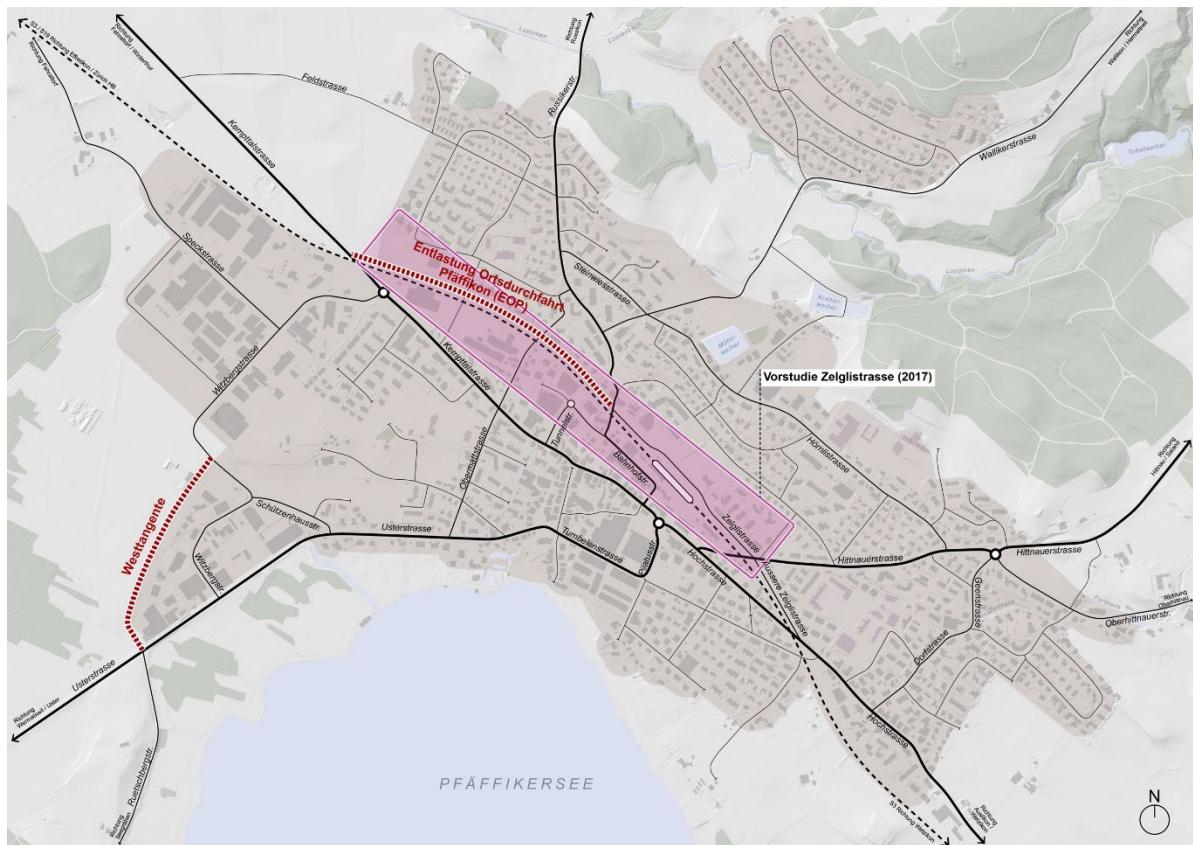


Abbildung 21: Übersicht Studienperimeter, 3.12 Vorstudie Zelglistrasse 2017

Die Lärmbeurteilung hat ergeben, dass nur eine verkehrsintensive Strasse lärmrechtlich bewilligungsfähig ist. Die Verteilung der Verkehrs- und Lärmlast auf zwei Achsen ist nicht bewilligungsfähig. Lärmschutzwände wären nötig, aber städtebaulich fraglich. Eine Straßenabsenkung wäre zwar aus Sicht Lärmschutz zielführend, aber aufgrund der nötigen Straßenabschlüsse nicht umsetzbar und städtebaulich fraglich.

Im Protokoll vom 11. Dezember 2018 wird zwischen Kanton Zürich und der Gemeinde Pfäffikon folgendes festgehalten:

- Gemeinde Pfäffikon: Die Tieferlegung der Verlängerung Zelglistrasse soll geprüft werden sowie, ob die Westtangente losgelöst realisiert werden kann.
- Aus Sicht des Kantons:
 - o Aus Sicht AFV wird eine Unterführung Tunnelstrasse als nicht zweckmässig beurteilt. Damit würde der Verkehr direkt ins Zentrum von Pfäffikon geleitet. Zwei Unterführungen sind nicht bewilligungsfähig, da beide Unterführungen im Grundwasser liegen.
 - o Würde die Westtangente für sich alleine realisiert werden, würde der Verkehr auf die Hoch- und Kempttalstrasse gelenkt. Diese stösst jedoch schon heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Daher ist die Realisierung der Westtangente als alleinige Netzergänzung nicht zweckmässig.
 - o Auch die Tieferlegung der Verlängerung Zelglistrasse wurde bereits verschiedentlich geprüft. Je nach Tiefenlage wird das Grundwasser tangiert, was nicht bewilligungsfähig ist. In halber Tieflage führt die Strasse zu einer sehr starken Zäsur und Trennwirkung.

- Das AFV hält fest, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis einer klassischen Umfahrungsstrasse nicht gegeben ist, da sich in Pfäffikon der Nord-Süd-Verkehr und der West-Ost-Verkehr kreuzen. Zudem herrscht in Pfäffikon ein grosser Ziel-Quell-Verkehr. Die Anbindung all dieser Verkehrsströme an eine Umfahrungsstrasse ist nicht möglich.

Offene Fragen, die zu klären sind:

- Wird am Richtplaneintrag der Verlängerung Zelglistrasse und Westtangente Pfäffikon festgehalten? Als Voraussetzung für eine Anpassung des kantonalen Richtplans ist ein Entscheid vom Kantonsrat und von der Gemeinde notwendig. Es stellt sich auch die Frage, wie die frei gehaltene Fläche weiterentwickelt werden könnte.
- Welche Synergien bestehen zwischen dem Konzept Mobilität und Umwelt und der Westtangente?
- Welche Massnahmen sind als Ersatzmassnahmen zu den Umfahrungsstrassen nötig?

Am 18. Januar 2019 gelang der Kanton mit einem Schreiben an die Gemeinde mit folgenden drei Ansätzen für ein mögliches weiteres Vorgehen, wobei der Kanton den Ansatz 3 als den zweckmässigsten erachtet:

- Ansatz 1 – Projektierung Neue Zelglistrasse mit Lärmschutzwänden. Die Projektrisiken werden aufgrund der Lärmproblematik und der mangelnden Integration ins Ortsbild als sehr hoch erachtet.
- Ansatz 2 – Erstellung Raumentwicklungskonzept und Anpassung Nutzungsplanung. Prüfung von Anpassung von Lärmwerten oder Um-/Aufzonungen reichen für sich alleine nicht aus. Voraussichtlich sind auch Eingriffe ins Grundeigentum nötig. Die Federführung dieser Prüfung obliegt der Gemeinde.
- Ansatz 3 – Prüfung der Konsequenzen von Verzicht auf Neue Zelglistrasse. Sistierung der Projektierungsarbeiten und aufzeigen der Konsequenzen. Lancierung des politischen Prozesses zur Streichung des Richtplaneintrags.

3.13 Gemeinderatsbeschluss vom 26. März 2019

Der Gemeinderat nimmt die Resultate des Studienauftrags zur Verlängerung Zelglistrasse (2017) ernüchternd zur Kenntnis und beschliesst für das weitere Vorgehen, dass zunächst eine Information des Gemeinderats und ein erster Gedankenaustausch stattfinden soll, danach die Projektaufarbeitung mit dem Kanton und erst in einem dritten Schritt die Erarbeitung eines neuen Verkehrskonzepts.



3.14 Konzept Mobilität und Umwelt Pfäffikersee 2019

Gutachten ENHK Februar 2016:

«Aufgrund der vorliegenden Unterlagen und eines Augenscheins einer Delegation der ENHK stellt die Kommission fest, dass verschiedene Bestandteile des Projekts «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee» eine schwerwiegende Beeinträchtigung im Hinblick auf die Schutzziele der Schutzobjekte von nationaler Bedeutung darstellen. In einer Gesamtbeurteilung der verschiedenen, im Rahmen des Projekts «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee» vorgesehenen Massnahmen kommt die ENHK zum Schluss, dass die Aufwertung im Bereich der Biotope die neuen Eingriffe in das BLN-Objekt und die Moorlandschaft im Sinne einer Gesamtbilanz deutlich nicht auszugleichen [vermögen]. Um eine positive Gesamtbilanz zu erreichen, ist entweder auf Projektbestandteile, die zu schweren Beeinträchtigungen führen, zu verzichten, deren negative Auswirkungen zu vermindern, oder es sind auf der Basis einer Analyse der bestehenden Beeinträchtigungen umfangreiche zusätzliche Aufwertungsmassnahmen vorzusehen.»

Im Schlussbericht Phase 2 «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee» vom 20. August 2019 wird zur Westtangente und Verlängerung Zelglistrasse festgehalten, dass diese in separaten Projekten parallel weiterbearbeitet werden.

3.15 Gemeinderatsbeschluss vom 20. Oktober 2020

Die Idee der Realisierung einer verlängerten Zelglistrasse zusammen mit einer Westtangente soll trotz Lärmproblematik weiter studiert werden. Eine Westtangente soll in jedem Fall realisiert werden. Sehr wichtig ist, dass mindestens eine Unterführung für Rettungsfahrzeuge und Busse des ÖV möglichst rasch realisiert wird. Der Richtplaneintrag mit dem Trassee entlang dem Bahngleis darf nicht aufgehoben werden. Die Gemeinde verliert sonst den letzten noch möglichen Handlungsspielraum. Die vom Kanton entworfenen drei Ansätze sollten weiterentwickelt werden. Es muss ein Konzept entwickelt werden, wie die Bevölkerung und die Politik von Anfang an in den Entwicklungs- und Entscheidungsprozess involviert werden können. Aufgrund des aktuellen Wissensstands wird auf eine öffentliche Infoveranstaltung verzichtet. Spätestens Ende 2020 soll die Öffentlichkeit mittels Medienmitteilung über den aktuellen Planungsstand informiert werden.

3.16 Schreiben des Amts für Mobilität vom 2. Dezember 2021

Im Faktenblatt vom 2. Dezember 2021 hält der Kanton Zürich, Amt für Mobilität unter anderem folgendes fest:

Kantonaler Richtplan

Streichung Eintrag Nr. 28 Ortsdurchfahrt Pfäffikon, Hauptverkehrsstrasse (gesamter Eintrag inkl. Abklassierung und Begleitmassnahmen)

- Begründung: Lärmschutz verunmöglicht eine vernünftige städtebauliche und siedlungsverträgliche Integration der verlängerten Zelglistrasse. Machbarkeit ist nicht gegeben.
- Bemerkung: Gemeinde Pfäffikon interessiert sich bei einer Streichung für die kantonale Landreserve und möchte diese allenfalls als ÖV-Trasse in Koordination mit dem Fuss- und Veloverkehr nutzen. Angestrebt wird ein Vorkaufsrecht für die Gemeinde.
- Verantwortlich: Antrag Richtplanänderung durch AFM Kanton Zürich
- Voraussetzung: zustimmender Gemeinderatsbeschluss



Streichung Eintrag Nr. 29 Westtangente Pfäffikon, Hauptverkehrsstrasse (gesamter Eintrag inkl. Abklassierungen)

- Begründung: Das Projekt Westtangente tangiert mehrere Schutzperimeter. U.a. Naturschutzzone I gemäss Verordnung zum Schutz des Pfäffikerseegebietes. Die Fläche ist auch im Bundesinventar der Hoch- und Übergangsmoore von nationaler Bedeutung, Objekt Nr. 102 verzeichnet (Hochmoorumfeld). Verkehrlich macht die Westtangente insbesondere mit RR-Eintrag Nr. 28 Sinn. Eine Attraktivierung dieser Verbindung ohne Verlängerung der Zelglistrasse führt jedoch zu ungewollten Mehrbelastungen auf Hoch-/Kemptalstrasse (Ortsdurchfahrt). Das heutige Strassenangebot im Industriegebiet ist grundsätzlich ausreichend.
- Verantwortlich: Antrag Richtplanänderung durch AFM Kanton Zürich
- Voraussetzung: zustimmender Gemeinderatsbeschluss

Regionaler Richtplan

Neuer Eintrag: Eigentumsübertrag bestehende Westachse

- Begründung: Ersatzmassnahme für Streichung Westtangente.
- Verantwortlich: Änderungsantrag regionaler Richtplan durch Gemeinde
- Voraussetzung: Zustimmung durch Region und Kanton

Änderung bestehender Eintrag: Abklassierung Bahnhofstrasse sowie Tunnel- und Turmstrasse.

- Begründung: Zusammenhang mit Verlängerung Zelglistrasse ist mit deren Streichung nicht mehr gegeben, der Eigentumsabtausch unterstützt die beruhigte Zone im Bereich Bahnhof und Bankstrasse und die angestrebte Zentrumsentwicklung.

Optimierung Strassenraum

Siedlungsverträgliche Gestaltung Hoch-/Kemptalstrasse

- Begründung: Mit der Streichung des RP-Eintrags verbleibt der Verkehr auf der heutigen Ortsdurchfahrt. Insbesondere im Zentrumsbereich besteht das Bedürfnis nach einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs mit reduzierter Geschwindigkeit.
- Verantwortlich: TBA Kanton Zürich in Zusammenarbeit mit Gemeinde

Reduktion Widerstand Bahngleise

- Begründung: Die Trennwirkung durch das Bahntrassee und die barrierefreigeschützten Gleisquerungen ist hoch. Mindestens eine Unterführung würde die Situation für Blaulichtorganisationen und allenfalls auch für den öffentlichen Verkehr entspannen.
- Verantwortlich: TBA Kanton Zürich in Zusammenarbeit mit Gemeinde und SBB

3.17 Gemeinderatsbeschluss vom 25. Januar 2022

Das Mobilitätskonzept 2022, entwickelt im Bauamt wird zur Diskussion gestellt, welches folgenden Inhalt hatte:

Die Gemeinde verzichtet auf die Forderung einer verlängerten Zelglistrasse. Als Ersatz verlangt sie eine neue Bus- und Langsamverkehrsstrecke. Die S-Bahn-Linie erhält beim Übergang Matten

eine Unterführung. Tempo 30 auf den Staatsstrassen und Erweiterung der Begegnungszone im Zentrum. Auf die Westtangente wird verzichtet.

Der Gemeinderat hielt folgendes fest:

Die vorgeschlagene neue Bus- und Langsamverkehrsstrecke soll auf Vor- und Nachteile überprüft werden. Zum Vorgehensvorschlag des Amtes für Mobilität vom 2. Dezember 2021 ist festzuhalten, dass es sich der Kanton etwas gar einfach macht. Zu der vom Gemeinderat seit dem Jahr 2019 eingenommenen Haltung hat der Kanton bisher nie konkret Stellung genommen. Jetzt eine Richtplanänderung anzugehen, ohne die Folgen der Anpassungen bzw. Ersatzlösungen aufzuzeigen, zusammen mit dem Gemeinderat als politisch unrealistisch. Der Gemeinderat erwartet, dass der Kanton zusammen mit dem Gemeinderat das Mobilitätskonzept 2022 für Pfäffikon entwickelt und darin definiert wird, wie Ersatzmassnahmen zur ganzheitlichen Verbesserung aussehen können. Einen Verzicht auf den Richtplaneintrag Westtangente beurteilt der Gemeinderat skeptisch. Der Gemeinderat sieht Lösungsmöglichkeiten mit einer einfachen Verbindungsstrasse, die mit dem Moorschutz verträglich sind. Indem die Gemeinde gemäss skizzierterem Mobilitätskonzept auf die Verlängerung der Zelglistrasse verzichtet, muss der bisher vom Gemeinderat favorisierte Standort für eine S-Bahnunterführung Matten in Frage gestellt werden. Die Unterführung Tunnelstrasse muss nochmals überprüft werden.

3.18 EOP-Beurteilung verlängerte Zelglistrasse, Variante «Halbtief» 2022

Die Vorstudie zeigte, dass es keine befriedigende Lösung in Bezug auf die Lärmsituation gibt, weshalb die im Studienauftrag 2012 verworfene Variante «Halbtief» 2022 nochmals geprüft wurde.

Die Studie kommt zum Schluss, dass die Varianten mit verlängerten Zelglistrasse sowohl in Halbtief- /Tieflage als auch à Niveau, die Probleme in Pfäffikon nicht zu korrigieren vermögen. In vielen Bereichen schneiden sie deutlich schlechter ab als der Referenzzustand.

- Die Strasse durchschneidet den Ort und erschwert die Querung für den Fuss- und Veloverkehr.
- Beide Varianten mit verlängerter Zelglistrasse sind aus Gründen des Lärmschutzes nicht, respektive nur mit erheblichen lärmtechnischen Massnahmen realisierbar. Auch die Halbtief- /Tieflage führt am Knoten Russikerstrasse zu Lärm, weshalb die Bewilligungsfähigkeit der beiden Varianten fragwürdig ist. Mit der Verlängerung der Zelglistrasse wird zudem ein Gebiet lärmbelastet, welches heute nur wenige belastet ist.
- Auch die Erschliessung für den MIV verschlechtert sich punktuell und es besteht das Risiko, dass die Entlastung im Ortszentrum noch geringer ausfällt, wenn die Westtangente doch nicht realisiert wird.

Zur Lösung der Verkehrsprobleme soll stattdessen ein Verkehrsmanagement die Verfestigung des Verkehrs im Siedlungsraum und die Busbevorzugung sicherstellen und das Zentrum von Pfäffikon vor einer Verkehrsüberlastung schützen.

3.19 Gemeinderatsbeschluss vom 4. Oktober 2022

Am 30. März 2022 fand ein weiterer Austausch mit dem Kanton Zürich, Amt für Mobilität statt. Das vorgestellte Mobilitätskonzept 2022 wurde spontan von den Kantonsvertretern als zweckmässig und sinnvoll eingeschätzt. Damit der Entscheid über das weitere Vorgehen EOP vorangetrieben werden kann, ist eine Beurteilung der Variante Halbtief notwendig. Im Gemeinderat wurde folgender Vorschlag zur Diskussion gestellt:

Ansatz 1: Nein, eine neue Zelglistrasse mit Lärmschutzwänden muss nicht projektiert werden.

Ansatz 2: Über die künftige Nutzung des Gebiets kann erst nach weiteren Planungsschritten (Mobilitätskonzept) entschieden werden.

Ansatz 3: Ja, die Konsequenzen des Verzichts müssen zwingend geprüft werden. Basierend auf dem ersten Entwurf des Ressorts Bau und Umwelt soll ein neues und umfassendes Mobilitätskonzept gemeinsam mit dem Kanton erarbeitet werden.

Der Gemeinderat konnte noch keinen Beschluss vornehmen.

3.20 Initiative Unterführung Tunnelstrasse 2022

Einreichung der Initiative durch die SVP zur erneuten Prüfung der Bahn-Unterführung Tunnelstrasse.

3.21 Gemeinderatsbeschluss vom 24. Januar 2023

Im Gemeinderat wurde folgender Vorschlag zur Diskussion gestellt:

Ansatz 1: Der Gemeinderat nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass es aktuell nicht sinnvoll ist, weiter an einer neuen Zelglistrasse zu projektiert. Mit den weiteren Arbeiten am Mobilitätskonzept zusammen mit dem Kanton und der Bevölkerung muss sich zeigen, ob eine Lösung gefunden wird oder ob die Idee einer EOP gemäss Richtplaneintrag definitiv aufgegeben wird.

Ansatz 2: Die Anpassung der Nutzungsplanung wird im Zuge des Mobilitätskonzepts behandelt.

Ansatz 3: Die Konsequenzen des Verzichts müssen zwingend geprüft werden. Basierend auf dem ersten Entwurf des Ressorts Bau und Umwelt soll ein neues und umfassendes Mobilitätskonzept gemeinsam mit dem Kanton erarbeitet werden.

Diese Haltung wird beschlossen und das Ressort Bau und Umwelt beauftragt, gemeinsam mit dem Kanton das Mobilitätskonzept weiterzuentwickeln.

3.22 Gemeinderatsbeschluss vom 4. April 2023

Der Gemeinderat empfiehlt die Initiative zur Annahme. Für den Gemeinderat ist das Bedürfnis nach einer Bahn-Unterführung, insbesondere für Blaulichtorganisationen und Linienbusse des öffentlichen Verkehrs, ausgewiesen. Wie dargelegt will der Gemeinderat aber die Projektierungsarbeiten in die Weiterentwicklung des Mobilitätskonzepts einbetten, die Auswirkungen einer Unterführung auf das gesamte Verkehrssystem aufzeigen und allenfalls notwendige, flankierende Massnahmen ausarbeiten. Der Fokus der Verkehrspolitik liegt für den Gemeinderat auf den Zielsetzungen des REK und damit auf den Interessen und der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer/innen sowie auf der Attraktivität des Ortszentrums und dessen Aufenthaltsqualität.

3.23 Auswirkungen niveaufreie Bahnquerungen Kempttalstrasse / Russikerstrasse, 2023

Die Untersuchung bezieht sich auf die verkehrlichen Wirkungen und Auswirkungen auf das Strassennetz von Pfäffikon

- mit einer Unterführung Matten (Kempttalstrasse),
- einer Unterführung Tunnelstrasse (anstelle des Bahnübergangs Russikerstrasse),
- einer Kombination beider Unterführungen, oder

- einer Unterführung Hittnauerstrasse.

Die Studie von SNZ im Auftrag des Kantons und der Gemeinde kommt zum Schluss, dass Wirkungen und Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen lokal sind. Grossräumige Verkehrsverlagerungen durch Unterführungen treten nicht auf. Durch eine oder mehrere Unterführungen wird also nicht mehr Durchgangsverkehr angezogen. Die Unterführungen lösen jedoch die bestehenden Verkehrsprobleme in Pfäffikon nicht. In der lokalen Betrachtung treten Verkehrsverlagerungen auf, die nur teilweise oder nicht erwünscht sind.

Aus der Untersuchung geht keine Empfehlung aus, welche sich für die eine oder andere Variante einer Bahnunterführung ausspricht. Hierzu müsste erst klar festgelegt sein, welche Ziele mit einer Unterführung erreicht werden sollen, und in der Folge, ob diese Ziele auch anderweitig oder durch bessere Massnahmen gelöst werden könnten.

Aus Sicht der Gemeinde Pfäffikon wichtige Aspekte, die es in dieser Frage zu berücksichtigen gilt, ist wie die Anschlussicherung im öffentlichen Verkehr auch in Zukunft vom Bus auf die Bahn sichergestellt werden kann und welche Möglichkeiten es zur Förderung des Veloverkehrs auf der Achse Russikerstrasse – Zentrum Pfäffikon als Alternative zu einer Strassenunterführung gibt.

Auf der anderen Seite sind städtebauliche Überlegungen mit einzubeziehen. Insbesondere bei einer Unterführung Tunnelstrasse oder Hittnauerstrasse ist der städtebauliche Eingriff im Zentrumsbereich von Pfäffikon massiv.

Eine Unterführung Matten ist in Bezug auf den Städtebau weniger problematisch, jedoch in Bezug auf das Grundwasser.

3.24 Gemeinderatsbeschluss vom 17. Oktober 2023

Der Gemeinderat will die Entlastung Ortsdurchfahrt auf dem Richtplanstrasse zurzeit nicht weiterverfolgen. Die Prüfung der letzten Jahre hat gezeigt, dass eine neue Hauptstrasse in diesem Gebiet nicht möglich ist. Die unverbaute Fläche ist für die Gemeindeentwicklung zu sichern.

3.25 Konzept Mobilität und Umwelt Pfäffikersee: ENHK-Gutachten, 2024

Am 22. Dezember 2023 hat das Tiefbauamt des Kantons Zürich der ENHK das Teilprojekt «Entflechtung von motorisiertem Individualverkehr (MIV), Rad- und Fussverkehr zwischen Robenhausen, Seegräben und Pfäffikon» zur Stellungnahme unterbreitet. Die ENHK beantwortet mit Schreiben vom 1. Mai 2024 die Fragen des Kantons wie folgt:

- Das Vorhaben steht in Konflikt mit den Schutzz Zielen des BLN-Objekts Nr. 1409. Betroffen sind insbesondere die Schutzz Zielen 3.2, 3.4, 3.5, 3.6 und 3.12.
- Die Auswirkungen des Vorhabens sind als schwere Beeinträchtigung insbesondere hinsichtlich der Schutzz Zielen 3.2, 3.4, 3.5, 3.6 und 3.12 zu beurteilen.
- Die umfassende juristische Prüfung der Vereinbarkeit der Projekte mit den rechtlichen Bestimmungen zur Moorlandschaft und zu den Biotopinventaren sowie die allenfalls erforderliche Interessenabwägung bezüglich dem BLN-Objekt sind von den Entscheidbehörden des Kantons vorzunehmen.



4 Exkurs: Westtangente Wetzikon

In der Stadt Wetzikon ist ebenfalls eine «Westtangente» im kantonalen Richtplan und in den kommunalen Planungsinstrumenten zur Verbesserung der Verkehrssituation festgehalten. In einer gemeinsamen Absichtserklärung haben sich Stadt Wetzikon und der Kanton Zürich im März 2019 für die «Westtangente» ausgesprochen.

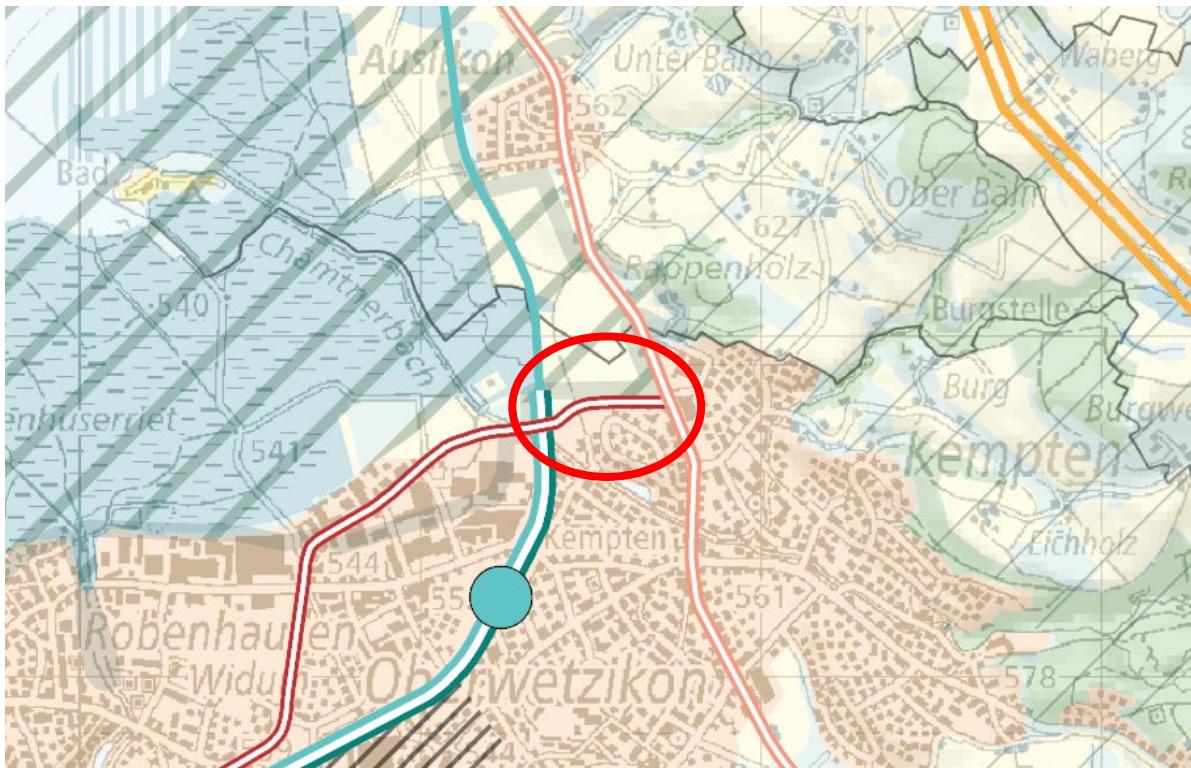


Abbildung 22: Ausschnitt Richtplankarte Süd (Stand: 11. März 2024)

Die Westtangente der Stadt Wetzikon tangiert analog der Westtangente Pfäffikon die Naturschutzzone und ist im Bundesinventar der Hoch- und Übergangsmoor von nationaler Bedeutung eingetragen.

Ein Vorprojekt 2013 wurde deshalb sistiert, da die Strasse teilweise innerhalb des Landschaftsschutzperimeters lag und damit umweltrechtlich nicht bewilligungsfähig ist. Ein Gesuch zur Überprüfung und Anpassung des Perimeters der Moorlandschaft im Bereich des Siedlungsgebiets Kempten wurde vom Bundesamt für Umwelt aufgrund der gesetzlichen Grundlagen am 10. November 2020 abschlägig beantwortet. Das BAFU stützt sich in seinen Ausführungen insbesondere auf das Urteil des Bundesgerichts zum Lückenschlussprojekt der Oberlandautobahn aus dem Jahre 2021, in welchem es sowohl Bauten innerhalb des Schutzperimeters wie auch eine Anpassung des Perimeters selbst weitgehend ausgeschlossen hat.

Aus diesem Grund wurden verschiedene Linienführungen der Westtangente ausserhalb des Moor- und Landschaftsschutzgebietes untersucht. Die Untersuchungen zeigen, dass es keine zweckmässige Linienführung der Westtangente gibt, ohne dass der Perimeter der Landschaftsschutzzone bzw. der bundesrechtlich geschützten Moorlandschaft tangiert wird.

Am 7. September 2021 hat die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich entschieden, das Projekt abzubrechen mit der Begründung, dass der vorgesehene Strassenverlauf aus umweltrechtlicher Sicht nicht bewilligungsfähig ist. Am 10. September 2021 hat der Kanton diesen Entscheid mit einer Medienmitteilung öffentlich kommuniziert.

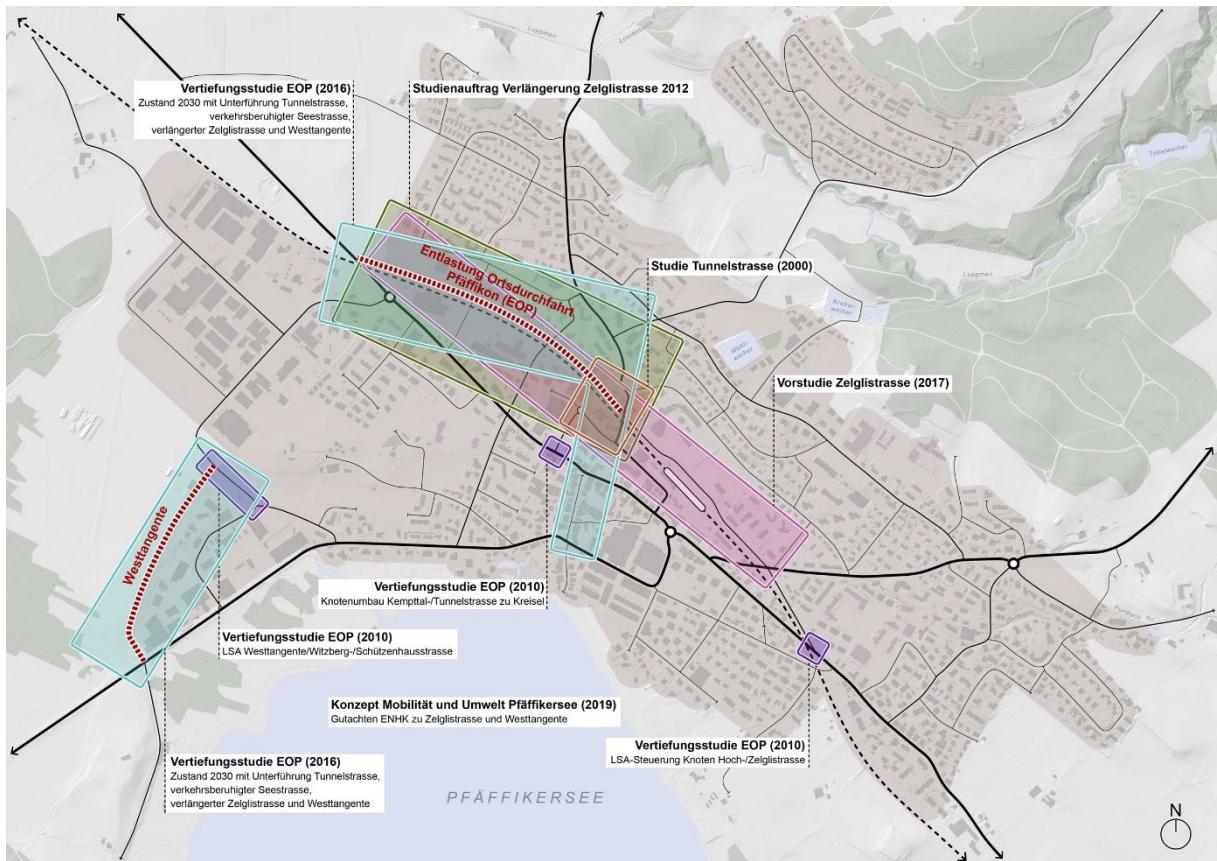
Da die Westtangente nicht realisierbar ist, sind gemäss Kanton grundlegende Änderungen an den Richtplanungsinstrumenten von Kanton und Stadt notwendig. Die Volkswirtschaftsdirektion wird dem Regierungsrat beantragen, dass der Eintrag der Westtangente Wetzikon aus dem kantonalen Richtplan gestrichen wird.

Im Entwurf des Agglomerationsprogramms Zürcher Oberland, 5. Generation, vom Juli 2024 ist Folgendes festgehalten: «Um den MIV nicht weiter zu fördern, wird auf einige Strassenbauvorhaben wie Uster West und Wetzikon Westtangente verzichtet. Die Reduktion des MIV-Anteils auf verschiedenen Verkehrsbeziehungen gilt als Aufgabe über alle Generationen hinweg.»

Der Stadtrat von Wetzikon nahm mit grossem Bedauern vom Entscheid der Volkswirtschaftsdirektion Kenntnis. Der Kanton Zürich sucht in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Wetzikon alternative Verkehrslösungen.



5 Weiteres Vorgehen Mobilitätskonzept



5.1 Verlängerung Zelglistrasse

Am 17. Oktober 2023 hat der Gemeinderat beschlossen, die Verlängerung der Zelglistrasse nicht weiterzuverfolgen. Die Prüfung der letzten Jahre hat gezeigt, dass eine neue Hauptstrasse in diesem Gebiet nicht möglich ist. Die unverbaute Fläche ist für die Gemeindeentwicklung zu sichern.

Gemeindeentwicklung

Das Richtplantrasse, welches für die Verlängerung der Zelglistrasse gesichert wurde, ist im Eigentum des Kantons Zürich. Die Grundstücke rund um die Russikerstrasse liegen in der Kernzone und sind für eine allfällige Unterführung Tunnelstrasse weiterhin von Bedeutung. Die Grundstücke entlang des Bahntrasses liegen in einer Wohnzone.

Als **Rahmenbedingungen** wird folgendes angenommen:

- Im kantonalen Richtplan ist der Ausbau des Bahngeleises auf zwei Spuren eingetragen. Die dafür notwendige Fläche ist zu sichern.
- Die kantonale Hauptverbindung für das Velo bleibt bestehen. Ein Ausbau der heutigen Velo- und Fusswegverbindung von 3.20 m gemäss den Standards des Kantons auf 3.50 m ist zu sichern.
- Die Kernzone im Bereich Russikerstrasse wird vorerst nicht betrachtet, da diese im Zusammenhang mit einer allfälligen Unterführung «Tunnelstrasse» benötigt würde.

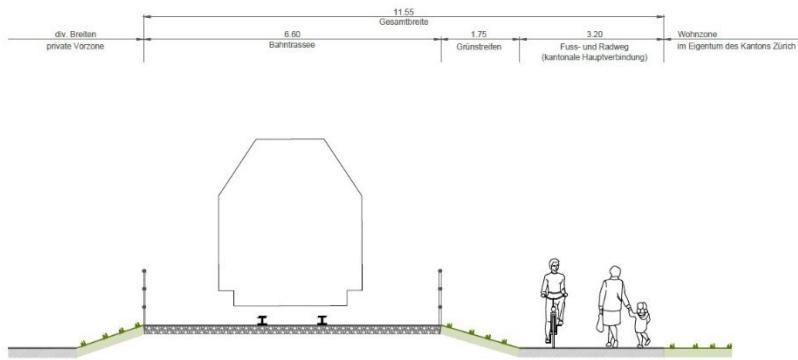


Abbildung 23: Verlängerung Zelglistrasse, Querschnitt Bestand

Daraus ergeben sich drei Varianten für die Gemeindeentwicklung entlang des Richtplantrasses:

Variante A) Strassenausbau für Busverbindung

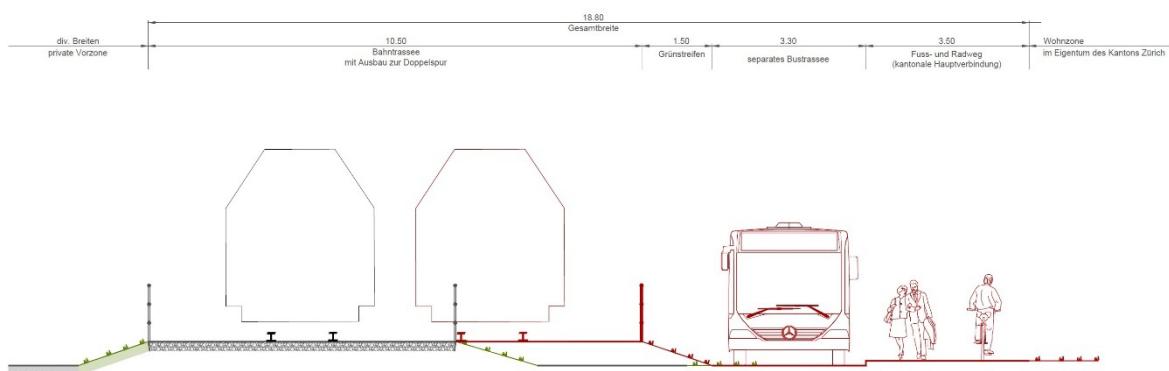


Abbildung 24: Verlängerung Zelglistrasse, Querschnitt mit Doppelspurausbau, separater Busspur und Rad-/Gehweg

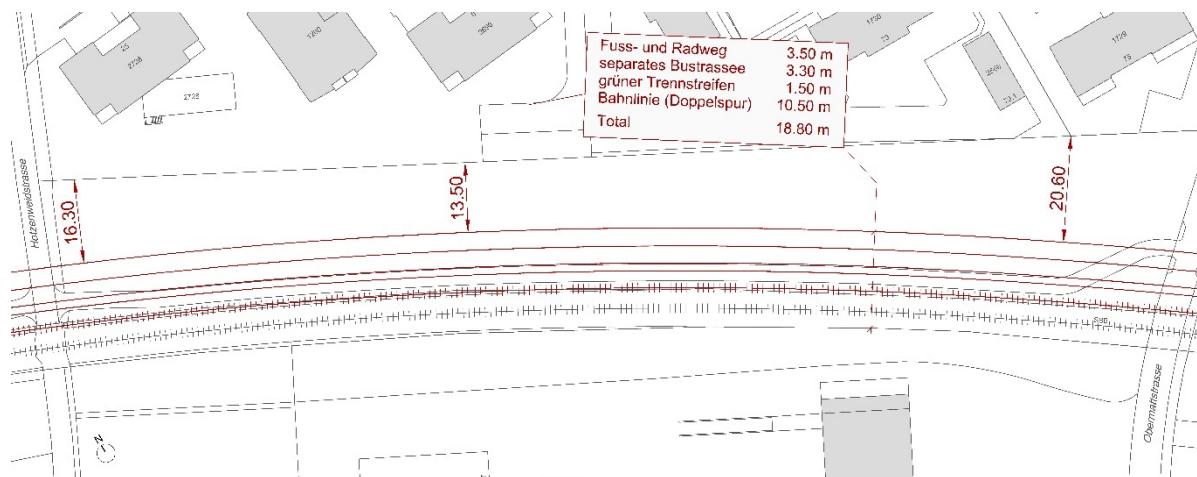


Abbildung 25: Übersicht mit Doppelspurausbau, separater Busspur und Rad-/Gehweg im Abschnitt Hotzenweid- bis Obermattstrasse

Vorteile

- Der Bus ist nicht mehr auf den Bahnübergang Russikerstrasse und die Kreuzung Turmstrasse/Frohwiesstrasse angewiesen.
- Neben der Verbindung nach/von Uster (Linie 830) könnten auch die Busverbindungen aus Russikon die separate Busspur via Schäracker- und Obermattstrasse nutzen. Ob dies dann zu einer Verbesserung führt, müsste in einem weiteren Schritt genauer untersucht werden.

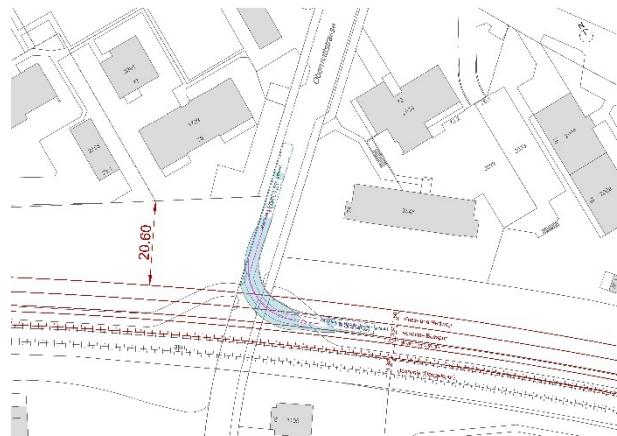


Abbildung 26: Schleppkurven Gelenkbus Knoten Obermattstrasse, Richtung Bahnhof

Nachteile

- Es braucht im Bereich Matten und im Bereich Russikerstrasse Anschlusslösungen, was grosse Infrastrukturbauten (Kreuzungsbereiche) zur Folge hat. Hinzu kommen Buspriorisierungsanlagen (Lichtsignalanlagen), damit der Bus an diesen Knoten in die Kempttal- bzw. Russikerstrasse einbiegen kann und möglichst Verlustzeitenfrei weiterfahren kann.

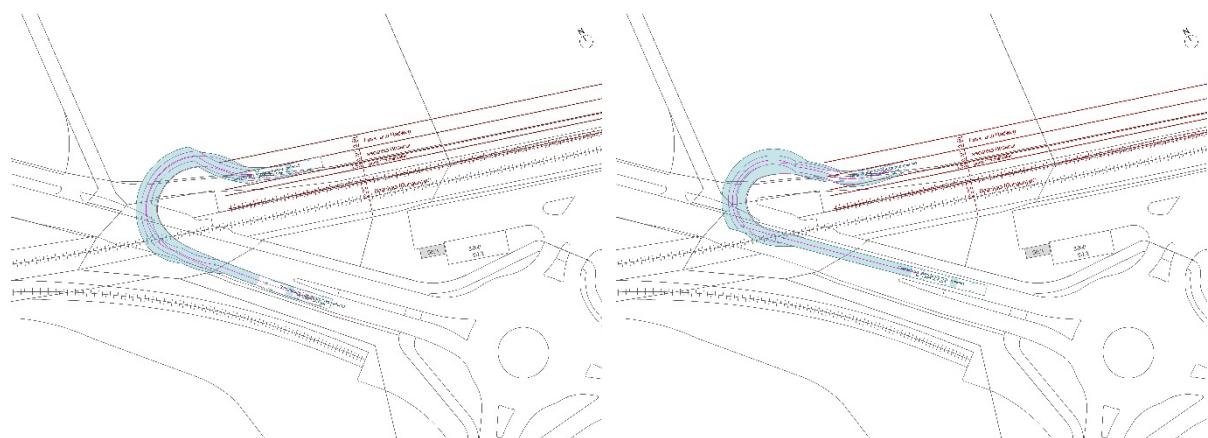


Abbildung 27: Schleppkurven Gelenkbus Knoten Matten, Richtung Uster (links), Richtung Pfäffikon Bahnhof (rechts)

- Um mit dem Bau einer separaten Busverbindung den maximalen Mehrwert zu erreichen, braucht es im Bereich Matten zwingend eine Unterföhrung. Andererseits besteht auch da das Risiko, dass der Bus vor verschlossenen Bahnschranken steht.
- Um eine Behinderung des Busverkehrs durch den Fuss- und/oder Veloverkehr zu vermeiden, braucht es eine separate Busspur (3.30m) zum bestehenden Fuss- und Radweg (gemäss Velostandards Kanton Zürich 3.50m).



- Zwei Bushaltestellen (Frohwies und Matten) südlich des Bahngleises würden durch eine separate Busspur entlang der nördlichen Seite des Bahntrassees nicht mehr bedient werden. Dadurch wird die ÖV-Anbindung des südlichen Gemeindegebiets deutlich verschlechtert. Die beiden Haltestellen gehören mit 226 resp. 259 Ein- und Aussteiger:innen pro Tag (Durchschnittswerte der Summen beider Fahrtrichtungen 2023) zu den meist frequentierten Haltestellen im Gemeindegebiet und sind wichtige Ausgangspunkte für das Zentrum von Pfäffikon.

Empfehlung: **Nicht weiterverfolgen**

Variante B) Wohnungsbau kombiniert mit Freiraum

Vorteile

- Im Studienauftrag 2012 hat das Team Metron aufgezeigt, was ohne Verlängerung Zelglistrasse möglich ist.
- Das Grundstück angrenzend zum Werkhof ALN im Schäracher ist genügend gross und grenzt an das Grundstück Nr. 11063 (Landwirtschaftszone), welches bereits der Gemeinde Pfäffikon gehört. Dieses Grundstück würde sich für Wohnungsbau eignen.
- Der Bereich zwischen Tunnelstrasse und Hotzenweidstrasse ist zu schmal, um für den Wohnungsbau in Frage zu kommen. Dieser Streifen könnte als Frei- und Grünraum aufgewertet und dem Stadtklima und der Biodiversität zugutekommen.

Nachteile

- Zwischen Tunnelstrasse und Hotzenweidstrasse ist der verbleibende Streifen Land für Wohnungsbau zu schmal.
- Mit dem geplanten Sophie-Guyer-Park verfügt die Gemeinde bereits über einen zentral gelegenen Freiraum. Die Freiraumversorgung ist damit bereits ausreichend.



Abbildung 28: Ausschnitt aus städtebaulichem Gesamtkonzept Team Metron, 2012

Empfehlung: **Weiterverfolgen.** Das Grundstück angrenzend zum Werkhof ALN eignet sich für den Wohnungsbau und könnte durch die Gemeinde Pfäffikon vom Kanton erworben werden,

sofern dieser zustimmt. Der Bereich zwischen Tunnelstrasse und Hotzenweidstrasse ökologisch aufwerten und die Aufenthaltsqualität für zu Fuss gehende in Form von Sitzgelegenheiten und Schattenplätzen erhöhen.

Variante C) Status quo

Vorteile

- Der Handlungsspielraum wird für nächste Generationen aufrecht erhalten.

Nachteile

- Der Kanton kann seine Grundstücke auch ohne die Gemeinde entsprechend der Zonenbestimmung entwickeln.

Empfehlung: **Nicht weiterverfolgen**

Öffentliche Kommunikation

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts ist öffentlich zu kommunizieren, dass der Gemeinderat auf die Verlängerung der Zelglistrasse verzichtet. Diverse Studien, welche in den letzten Jahren gemeinsam mit dem Kanton Zürich in Auftrag gegeben wurden, zeigen, dass eine neue Hauptachse in diesem Gebiet nicht möglich ist. Die Lärmwerte können nicht eingehalten werden. Eine Tieferlegung der Strasse wurde geprüft, aber aufgrund des Eingriffs in das Grundwasser, der zusätzlichen trennenden Wirkung im Zentrum der Gemeinde sowie der benötigten grossen Anschlussbauwerke im Bereich Matten und Russikerstrasse verworfen. Der Kanton Zürich kommt zum Schluss, dass die Machbarkeit für diese neue Hauptstrasse nicht gegeben ist, weshalb der Richtplaneintrag gestrichen werden soll.

Folgende Studien sind für diesen Entscheid relevant. Die wichtigsten fachlichen Erkenntnisse daraus sollen öffentlich kommuniziert werden:

- Zweckmässigkeitsbeurteilung EOP 2008
- Vertiefungsstudie EOP 2010
- Studienauftrag Verlängerung Zelglistrasse 2012
- Vertiefungsstudie EOP 2016
- Vorstudie Zelglistrasse 2017
- EOP-Beurteilung verlängerte Zelglistrasse, Variante Halbtief, 2022

Richtplananpassung

Für die Streichung des Richtplaneintrags Nr. 28 Ortsdurchfahrt Pfäffikon, Hauptverkehrsstrasse ist ein zustimmender Gemeinderatsbeschluss notwendig. Basierend darauf würde das Amt für Mobilität des Kantons Zürich die Richtplanänderung vornehmen.

Projektausschuss (Baubehörde)

Der Projektausschuss spricht sich für Variante C – Status quo aus. Für zukünftige Generationen soll der Spielraum offen gehalten werden. Der Gemeinderat kann noch keine Aussage treffen, für was das Trasse zukünftig genutzt werden soll. Langfristig soll auch die Option einer

Verlängerung der Zelglistrasse offen gehalten werden. Aus diesem Grund ist der Projektausschuss auch nicht bereit, den Richtplaneintrag zu streichen.

Im Zeithorizont des Mobilitätskonzepts wird die Realisierung des Vorhabens nicht möglich sein und wird entsprechend im Zielbild 2040 nicht abgebildet. Trotzdem möchte sich die Gemeinde den Spielraum langfristig offen halten.

Sollte der Kanton das Land verkaufen wollen, möchte sich die Gemeinde ein Vorkaufsrecht sichern.

5.2 Westtangente

Am 25. Januar 2022 hat sich der Gemeinderat wie folgt geäussert: Einen Verzicht auf den Richtplaneintrag Westtangente beurteilt der Gemeinderat skeptisch. Der Gemeinderat sieht Lösungsmöglichkeiten mit einer einfachen Verbindungsstrasse, die mit dem Moorschutz verträglich sind.

Am 17. Oktober 2023 hat der Gemeinderat beschlossen, dass die Westtangente im Mobilitätskonzept zwingend zu berücksichtigen ist. Gleichzeitig war sich der Gemeinderat einig, dass die Usterstrasse die Funktion einer Hauptverkehrsstrasse beibehalten muss.

Die bisherigen Studien zeigen in Bezug auf die verkehrliche Bedeutung folgendes Bild:

- Zweckmässigkeitsbeurteilung EOP 2008: Die Westtangente dient nicht primär der Entlastung der Ortsdurchfahrt und weist entsprechend eine niedrige Wirksamkeit auf. Es findet nur eine Teilverlagerung des Verkehrs auf die Kempttalstrasse und Uster-/Tumbelenstrasse statt. Eine vollständige Verlagerung auf die Kempttalstrasse hätte Knotenüberlastungen (Kreisel Kempttalstrasse/Witzbergstrasse, Einmündung Hotzenweidstrasse, Knoten Kempttalstrasse/Obermattstrasse, Kempttalstrasse/Tunnelstrasse) zur Folge.
- Vertiefungsstudie EOP 2010: Mit den Elementen Westtangente, Unterführung Matten und/oder Unterführung Tunnelstrasse kann keine befriedigende Verkehrsorganisation erreicht werden.
- Haltung Kanton 2017: Würde die Westtangente für sich alleine realisiert, würde der Verkehr auf die Hoch- und Kempttalstrasse gelenkt. Diese stösst jedoch schon heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Daher ist die Realisierung der Westtangente als alleinige Netzergänzung nicht zweckmässig.

Im Umgang mit der Moorlandschaft zeigen die bisherigen Stellungnahmen des Kantons, der ENHK sowie vergleichbare Projekte (vgl. Kapitel 4) folgendes Bild:

- Stellungnahme der kantonalen Denkmalpflege Zürich, 2018: «Nach Auffassung der Fachstelle ARV Kanton Zürich entspricht der Bau einer Strassenverbindung nicht den zulässigen Nutzungen in einer Moorlandschaft; bei einer Beurteilung derartiger Projekte werde keine Interessenabwägung durchgeführt.»
- Gutachten ENHK 2019 im Zusammenhang mit dem Konzept Mobilität und Umwelt Pfäffikersee: «Um eine positive Gesamtbilanz zu erreichen, ist entweder auf Projektbestandteile, die zu schweren Beeinträchtigungen führen, zu verzichten, deren negative Auswirkungen zu vermindern, oder es sind auf der Basis einer Analyse der bestehenden Beeinträchtigungen umfangreiche zusätzliche Aufwertungsmassnahmen vorzusehen.»

- Gutachten ENHK 2024 im Zusammenhang mit dem Konzept Mobilität und Umwelt Pfäffikersee: «Die Auswirkungen des Vorhabens sind als schwere Beeinträchtigung insbesondere hinsichtlich der Schutzziele 3.2, 3.4, 3.5, 3.6 und 3.12 zu beurteilen. Die umfassende juristische Prüfung der Vereinbarkeit der Projekte mit den rechtlichen Bestimmungen zur Moorlandschaft und zu den Biotoptinventaren sowie die allenfalls erforderliche Interessenabwägung bezüglich dem BLN-Objekt sind von den Entscheidbehörden des Kantons vorzunehmen.»
- Westtangente Wetzikon: «Am 7. September 2021 hat die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich entschieden, das Projekt abzubrechen mit der Begründung, dass der vorgesehene Strassenverlauf aus umweltrechtlicher Sicht nicht bewilligungsfähig ist.»

Die Haltung des Kantons wurde der Gemeinde mit Schreiben des Amts für Mobilität vom 2. Dezember 2021 mitgeteilt: Streichung Eintrag Nr. 29. Westtangente aus kantonalem Richtplan. Begründung: «Das Projekt Westtangente tangiert mehrere Schutzperimeter. U.a. Naturschutzzone I gemäss Verordnung zum Schutz des Pfäffikerseegebietes. Die Fläche ist auch im Bundesinventar der Hoch- und Übergangsmoore von nationaler Bedeutung, Objekt Nr. 102 verzeichnet (Hochmoorumfeld). Verkehrlich macht die Westtangente insbesondere mit RR-Eintrag Nr. 28 Sinn. Eine Attraktivierung dieser Verbindung ohne Verlängerung der Zelglistrasse führt jedoch zu ungewollten Mehrbelastungen auf Hoch-/Kempttalstrasse (Ortsdurchfahrt). Das heutige Strassenangebot im Industriegebiet ist grundsätzlich ausreichend.»

Weiteres Vorgehen

Variante A) Westtangente weiterverfolgen

Trotz klarer ablehnender Haltung des Kantons, Amt für Mobilität und der kritischen Äusserungen der ENHK zu ähnlichen Projekten möchte der Gemeinderat an der Westtangente festhalten. Dies würde bedeuten, dass der Gemeinderat unter eigenem finanziellem Risiko eine Vorstudie «Westtangente» auszuarbeiten hat, welches er dem Kanton und der ENHK vorlegen muss. Dadurch wird eine öffentliche Stellungnahme durch den Kanton provoziert. Zudem wäre die Westtangente als weiter zu prüfende Massnahme im Mobilitätskonzept enthalten.

Variante B) Westtangente verwerfen und alternative Lösung mit dem Kanton vorantreiben

Im Schreiben des Kantons vom 2. Dezember 2021 schlägt er zwei Massnahmen vor:

- Eigentumsübertrag bestehende Westachse als Ersatzmassnahme für die Streichung der Westtangente
- Siedlungsverträgliche Gestaltung der Hoch-/Kempttalstrasse

Als Ersatzmassnahme soll der Kanton zudem dazu beitragen, die Probleme auf der bestehenden Achse zu beheben (z.B. Erschliessung Sammelstelle, Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr).

Fachliche Empfehlung: Aus fachlicher Sicht wird die Variante B für das weitere Vorgehen empfohlen und von der Variante A klar abgeraten, da diese das Schutzgebiet tangiert und die Bewilligungsfähigkeit als nicht gegeben eingeschätzt wird.

Prozess Richtplananpassung

Für die Streichung des Eintrag Nr. 29 Westtangente Pfäffikon, Hauptverkehrsstrasse im kantonalen Richtplan wäre ein zustimmender Gemeinderatsbeschluss notwendig. Basierend darauf würde das Amt für Mobilität des Kantons Zürich die Richtplanänderung vornehmen.

Projektausschuss (Baubehörde)

Der Projektausschuss spricht sich für Variante A – Westtangente weiterverfolgen aus.

Dafür ist in einem ersten Schritt eine Vorstudie auszulösen. Dies wird als Massnahme im Mobilitätskonzept aufgenommen.

