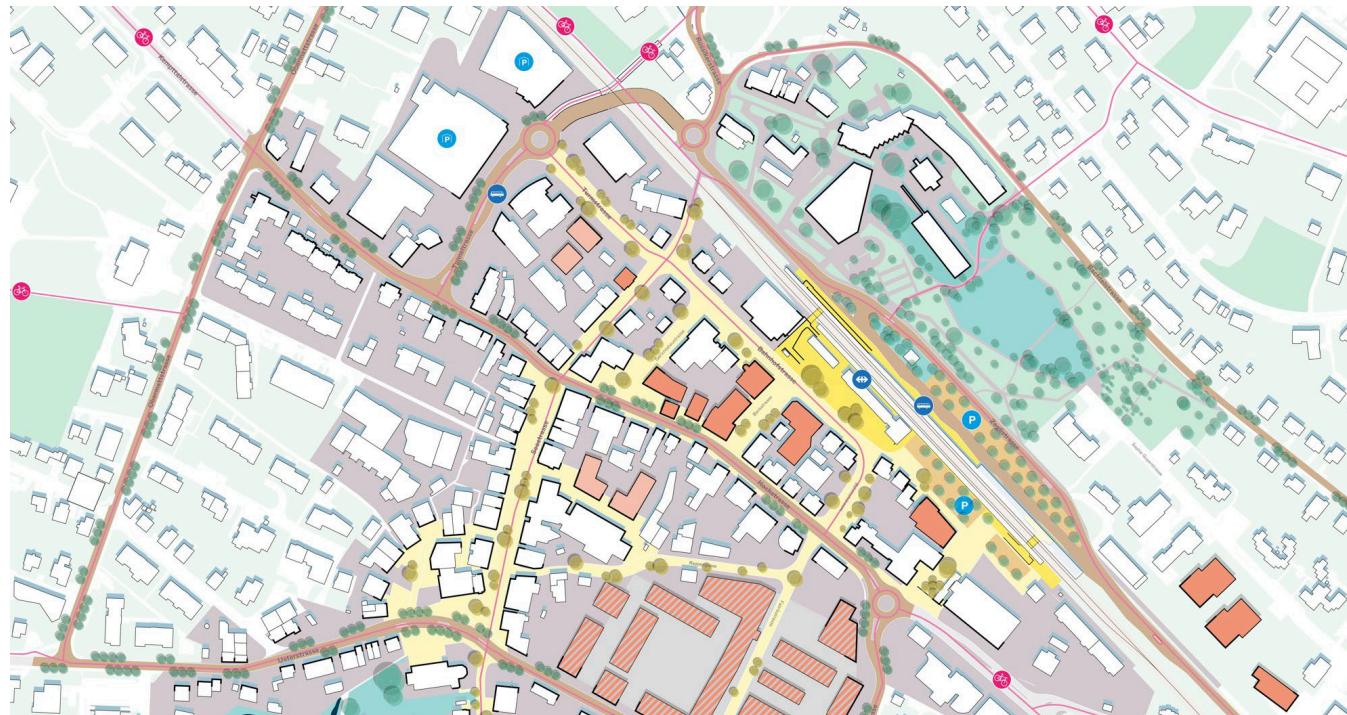


Mobilitätskonzept

Informationsveranstaltung vom Donnerstag, 11. September 2025



Gemeinde Pfäffikon ZH



Die Perle am Pfäffikersee

Referentinnen und Referenten

Lukas Steudler, Gemeinderat Pfäffikon / Ressort Bau und Umwelt

Fabian Stolz, Gemeinde Pfäffikon / Bereichsleiter Bau und Umwelt

Sarah Grossenbacher, RaumProzesse GmbH

Simon Seger, mrs partner ag



Weshalb ein Mobilitätskonzept?

Die verkehrliche Entwicklung von Pfäffikon soll ganzheitlich betrachtet und aktiv gestaltet werden.

Im Ortszentrum besteht ein grosses Entwicklungspotenzial.

Die Verkehrsfrage ist seit Jahrzehnten blockiert.

Die Initiative "Unterführung Tunnelstrasse" wurde unter anderem aufgrund ihrer fehlenden Einbettung in das bereits angekündigte Mobilitätskonzept abgelehnt.



Was soll das Mobilitätskonzept bewirken?

Basierend auf dem REK soll das Mobilitätskonzept ein Zukunftsbild 2040 insbesondere für das Zentrum aufzeigen.

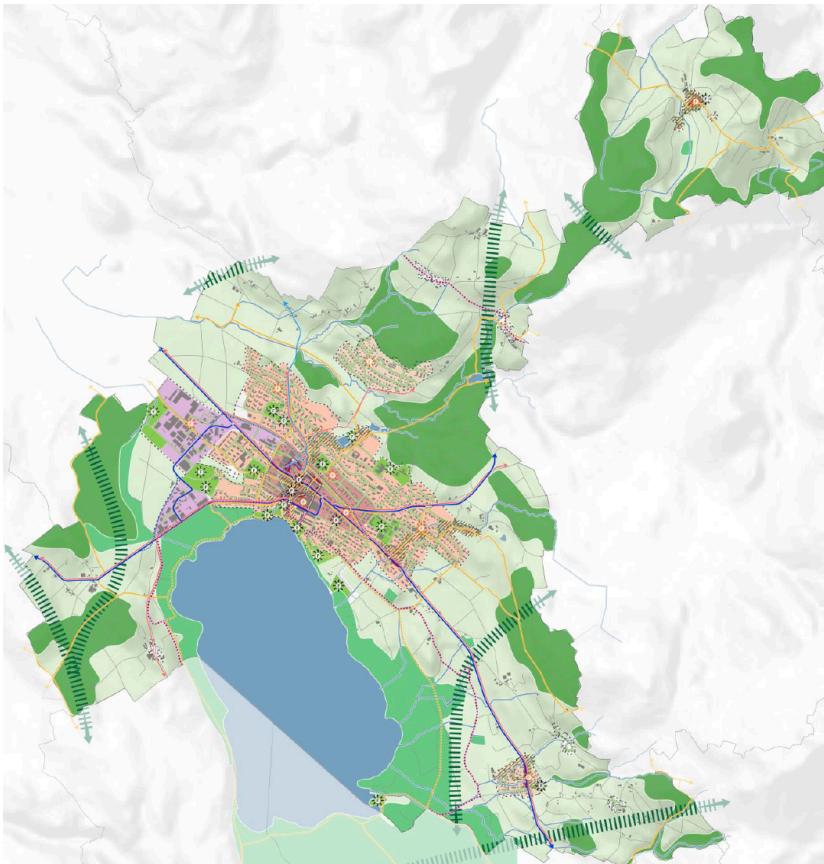
Das weitere Vorgehen zu seit Jahren blockierten Verkehrsprojekten wie bspw. Westtangente, Unterführung Tunnelstrasse soll geklärt werden.

Das Mobilitätskonzept soll als behördenverbindliches Planungsinstrument verabschiedet werden.

Eine Umsetzungsagenda soll für die nächsten Jahre aufzeigen, welche Massnahmen durch die Gemeinde wann und wie finanziert und bearbeitet werden können.



Rückblick REK - Entwicklungsleitbild



Wohnen und Arbeiten

- Qualitative bauliche Verdichtung
- Massvolle Weiterentwicklung
- Erhalt der Grundstruktur
- Hochwertig gestaltete und entwickelte Ortskerne
- Weiterentwicklung Industrie- und Gewerbegebiete
- In Entwicklung eingebundene erhaltenswerte Strukturen

Mobilität

- Fussverkehr Hauptroute
- Veloverkehr Hauptroute
- Erlebnisweg (Fuss / Velo)
- Motorisierter Individualverkehr (Haupt- / Nebenachse)
- Alternative Hauptverkehrsachse (zu prüfende Option)
- Wichtige Querung
- Begrünter Straßenraum
- Begegnungszone



Rückblick REK - Leitbild Mobilität



- Fussverbindung (Haupt- / Alternativroute)
- Veloverbindung (Haupt- / Alternativroute)
- Erlebnisweg (Fuss / Velo)
- Motorisierte Individualverkehr (Haupt- / Nebenachse)
- Alternative Hauptverkehrsachse (vertieft zu prüfende Option)
- Wichtige Querung
- Begrünter Strassenraum
- Begegnungszone
- Verkehrsberuhigte Quartiere



Gemeinde Pfäffikon ZH

Ablauf

1. Einführung Geschichte, Herleitung REK und Ziele Mobilitätskonzept

Lukas Steudler, Gemeinderat

2. Kurzpräsentation des Mobilitätskonzepts

Lukas Steudler, Gemeinderat
Fabian Stolz, Bereichsleiter

3. Verständnisfragen zum Mobilitätskonzept

Lukas Steudler, Gemeinderat
Fabian Stolz, Bereichsleiter
Simon Seger, mrs partner ag

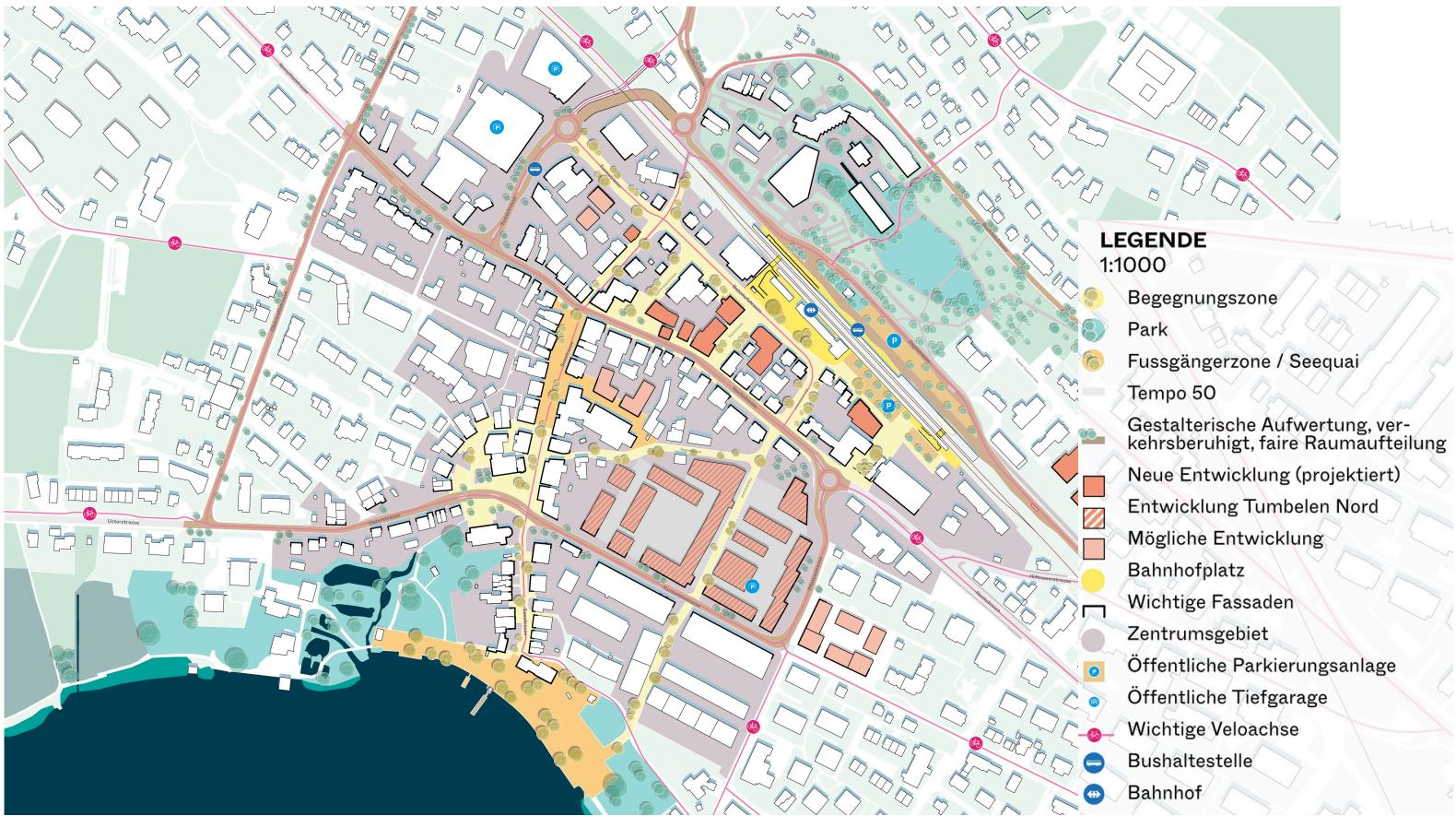
ab 19.30 Uhr Apéro

mit der Möglichkeit sich an den Stellwänden weiter zu informieren und für Fragen



Gemeinde Pfäffikon ZH

Zielbild Zentrum 2040



Zielbild Zentrum 2040



Das **Zentrumsgebiet von Pfäffikon ZH** erstreckt sich von der Böndler-/Bachtelstrasse bis zum Seequai und bildet mit zwei durchgehenden Flanierachsen das Rückgrat einer attraktiven, verkehrsberuhigten Ortsmitte.

Die **MIV Hauptachsen Hochstrasse-Kempttalstrasse sowie Pilatusstrasse-Tumbelenstrasse-Usterstrasse** sind gestalterisch aufgewertet und in zentralen Abschnitten ist das Tempo reduziert.



Zielbild Zentrum 2040



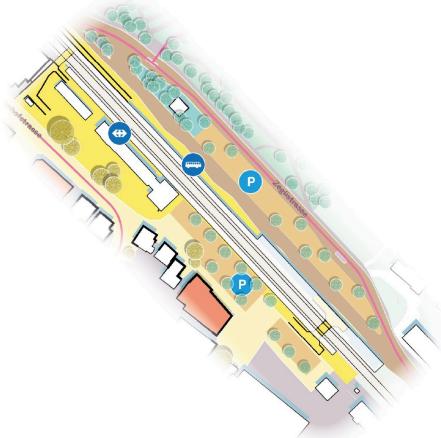
Dank der Umlegung der kantonalen Nebenstrasse auf die Achse Russikerstrasse–Tunnelstrasse und mit der neuen Bahnunterföhrung Tunnelstrasse konnte das Bahnhofquartier umfassend beruhigt und qualitativ aufgewertet werden.

Die **Unterführung Tunnelstrasse** verbessert die Erreichbarkeit der viertelstündlich verkehrenden S-Bahnen für den Busverkehr, ermöglicht eine zuverlässige Querung für Blaulichtorganisationen und schafft attraktive, niveaufreie Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Die **Querung an der Bahnschanke Frohwiesstrasse** bleibt erhalten und sichert die direkte Erreichbarkeit des Zentrums für den Fuss- und Veloverkehr.

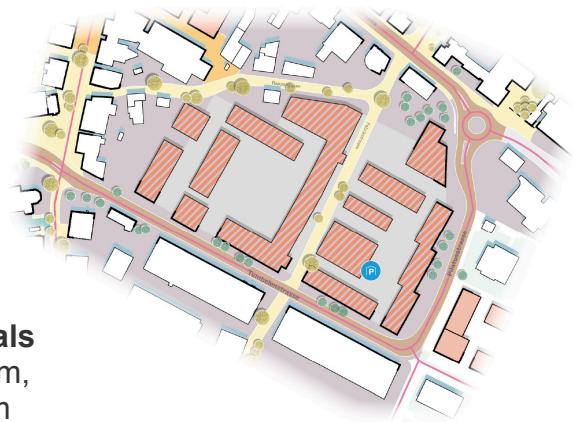


Zielbild Zentrum 2040



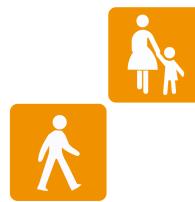
Ergänzt wird das Gesamtbild durch eine **zweite Personenunterführung am Bahnhof**, welche den Zugang zum Bahnhof und die Wegebeziehungen zusätzlich stärkt.

Von diesen verkehrlichen Entwicklungen profitiert das gesamte Zentrumsgebiet. Mit der **städtbaulichen Entwicklung ehemals gewerblich genutzter Flächen** entsteht ein vielfältiges Zentrum, das durch kurze Wege, lebendiges Gewerbe und die Nähe zum Seequai als regionale Visitenkarte geprägt ist.

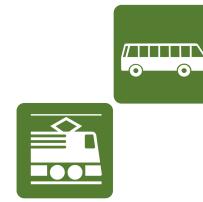


Verkehrskonzepte

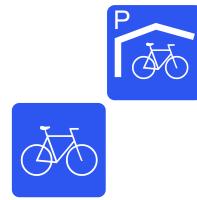
Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurden für sämtliche Verkehrsarten Konzepte entwickelt. Auf Grundlage der gemachten Analyse wurde der Handlungsbedarf sowie der angestrebte Zielzustand der Verkehrsnetze abgeleitet und dargestellt.



Fussverkehr



**öffentlicher
Verkehr**



Veloverkehr



**motorisierter
Individualverkehr**



Verkehrskonzept Fussverkehr inkl. Massnahmen

Ausschnitt Zentrum



Massnahmen Fussverkehr



Fussgängerzone Seestrasse

(Abschnitt Hochstrasse bis Rappengasse)

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.

Aufwertung Fussverkehrsführung Rappengasse

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.

Für die Rappengasse wird eine gestalterische Aufwertung vor allem für den Fussverkehr geplant.

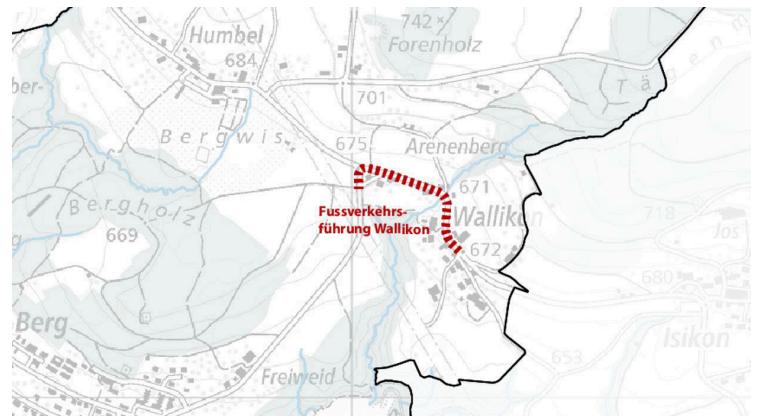
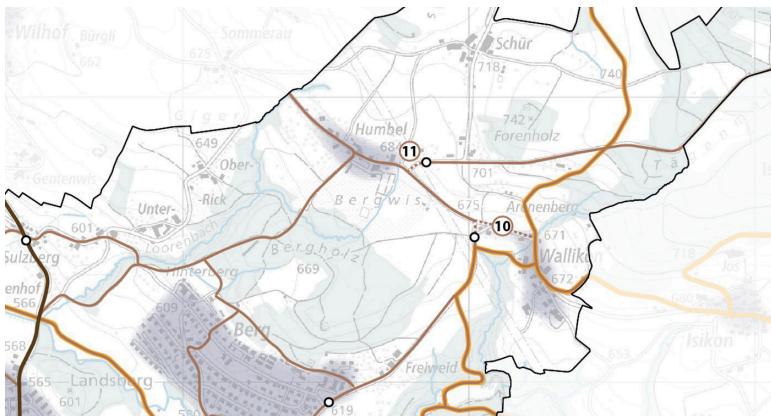


Massnahmen Fussverkehr



Erstellung Fussverkehrsführung entlang Höhenstrasse (zur Bushaltestelle Wallikon)

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.

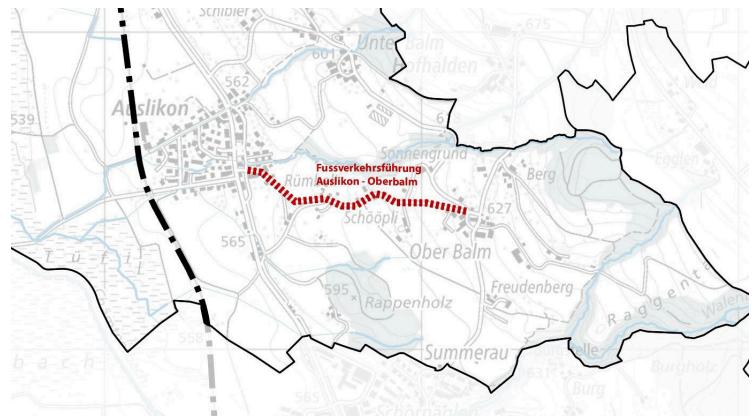


Massnahmen Fussverkehr



Erstellung Fussverkehrsführung Auslikon – Ober Balm entlang Schulhausstrasse

Für die Fussverkehrsführung zwischen Auslikon und Ober Balm wird eine Fussverkehrsinfrastruktur entlang der Schulhausstrasse erstellt. So wird eine direkte und sichere Verbindung für den Fussverkehr ermöglicht.



Verkehrskonzept Veloverkehr inkl. Massnahmen

Ausschnitt Zentrum



Massnahmen Veloverkehr



Veloinfrastruktur Böndlerweg

(Verbindung Zelglistrasse-Böndlerstrasse)

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.

Zwischen der Zelglistrasse und der Böndlerstrasse wird entlang des Böndlerwegs eine neue Veloverbindung getrennt vom Fussverkehr erstellt.

Verbesserung Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen am Bahnhof und am See

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

Entlang vom See (inkl. Seequai und Römer Kastell) wird eine Auslegeordnung zum Bedarf an geeigneten Velo-Abstellanlagen erstellt.



Massnahmen Veloverkehr



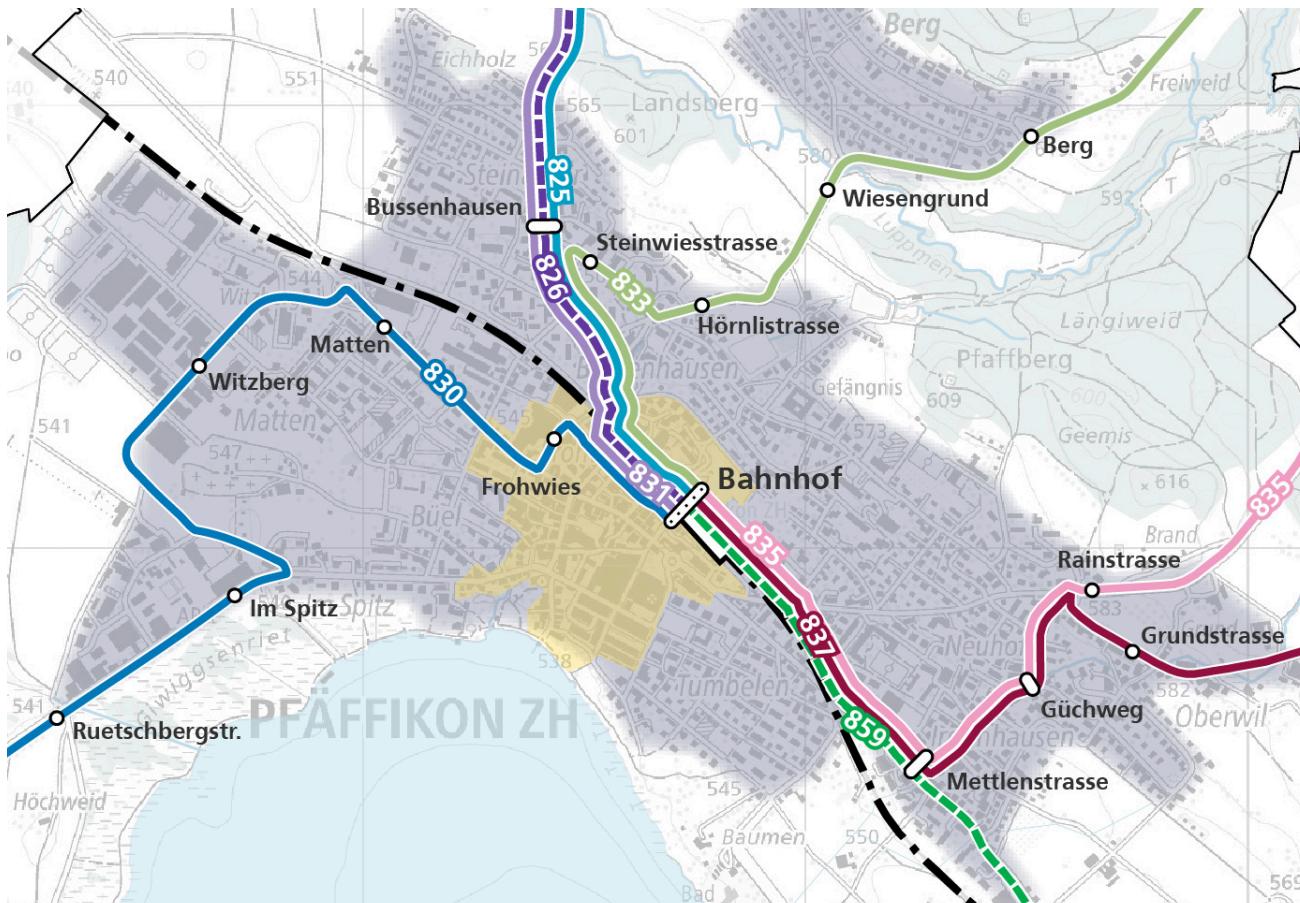
Veloinfrastruktur Auslikon Sonnenstrasse

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



Verkehrskonzept öffentlicher Verkehr

Ausschnitt Zentrum



Massnahmen öffentlicher Verkehr

Ausstattung der ÖV-Haltestellen

Zu den ÖV-Haltestellen werden direkte und attraktive Zugänge ermöglicht.

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



Beispiel Haltestelle Witzberg



Verkehrskonzept motorisierter Individualverkehr inkl. Massnahmen

Ausschnitt Zentrum

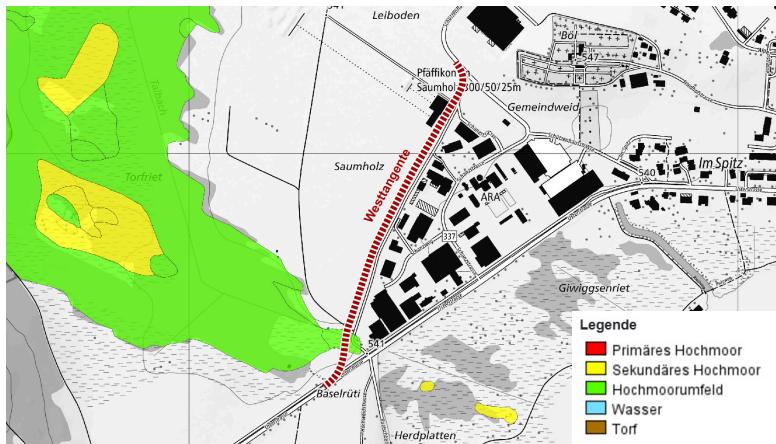


Massnahmen motorisierter Individualverkehr



Vorstudie Westtangente

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

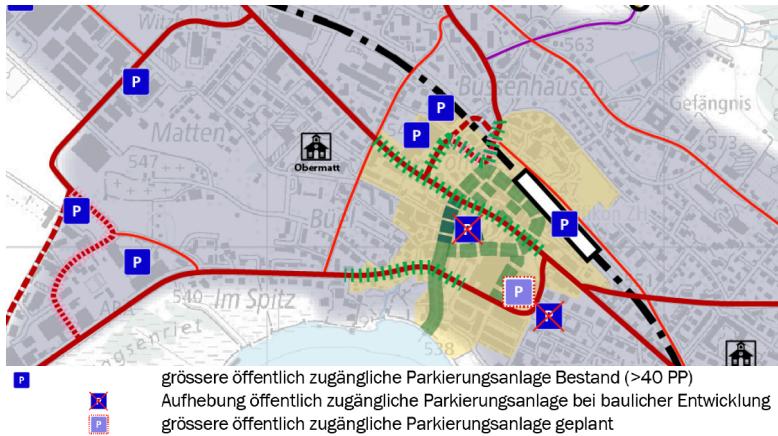


Massnahmen motorisierter Individualverkehr

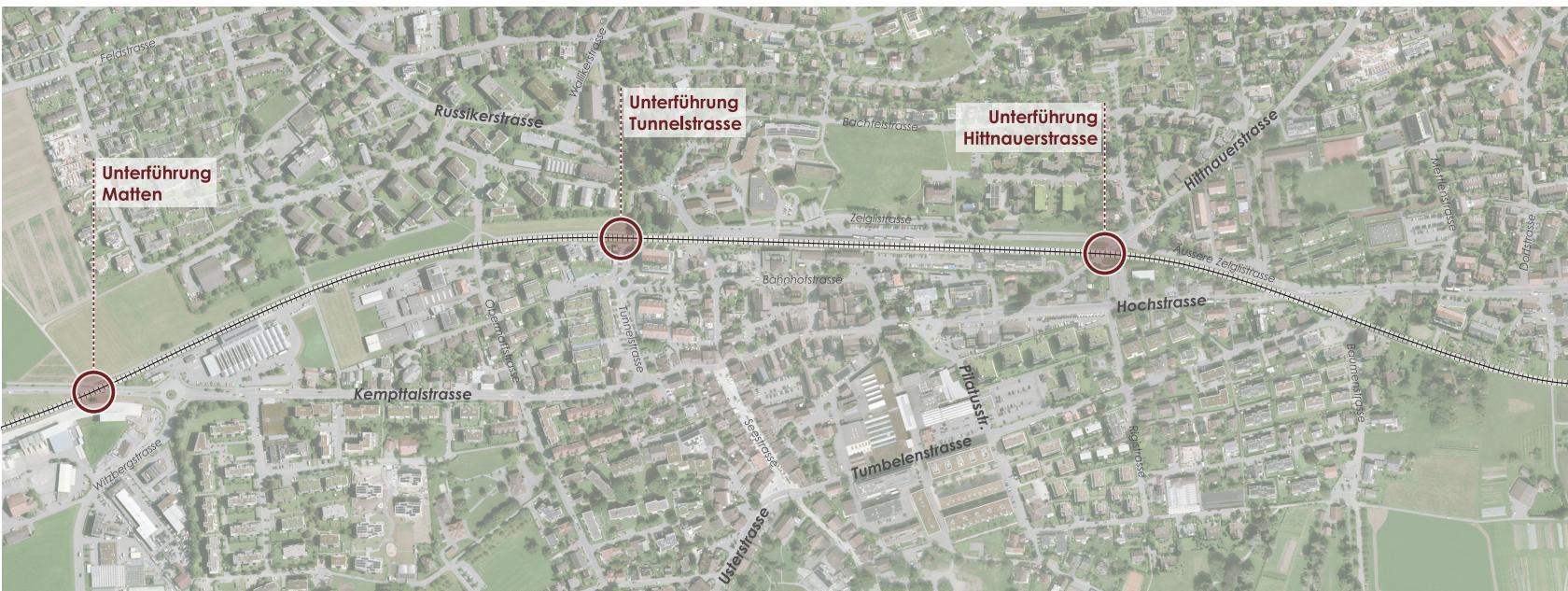


Parkraumkonzept / Parkplatzverordnung

Im nächsten Schritt sollen die bisherigen Handlungsgrundlagen zum Parkieren hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den städtebaulichen und verkehrsplanerischen Zielsetzungen der Gemeinde überprüft werden.

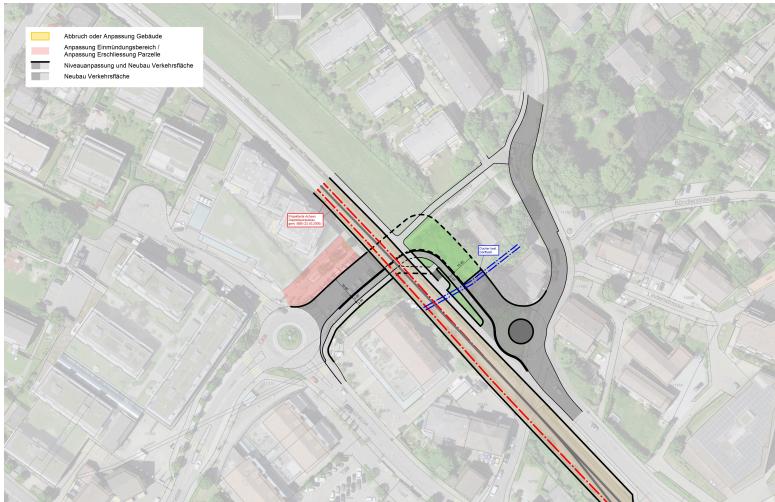


Erkenntnisse Bahnunterführungen



Bahnunterführung Tunnelstrasse

Variante Tempo 20 (Vorlageprojekt 2001)



Variante Tempo 40 (Studie 2012)



- niveaufreie Bahnquerung für den öffentlichen Verkehr und Blaulichtorganisationen
- deutlich verträglichere räumliche Einbindung
- keine Absenkung des Kreisels Tunnelstrasse erforderlich
- keine Gebäudeabbrüche
- Querung des eingedolten Dorfbachs (Düker) nötig

- Höchstgeschwindigkeit von Tempo 40
- Absenkung des Kreisels Tunnelstrasse erforderlich
- Bau eines Brückenbauwerks zur Anbindung der Russikerstrasse
- mehrere Gebäudeabbrüche



Mitwirkungsphase

Vom 1. September bis 30. November 2025 besteht für die Parteien, Verbände und die interessierte Bevölkerung die Möglichkeit, schriftlich über E-Mitwirkungen eine Stellungnahme zum Mobilitätskonzept einzugeben.



oder auf

www.pfaeffikon.ch

Am **Samstag, 25. Oktober 2025 zwischen 10.00 und 12.00 Uhr** findet eine Begehung statt. Dabei wird insbesondere auf das Zielbild Zentrum 2040 und die damit einhergehenden Massnahmen eingegangen.



Gemeinde Pfäffikon ZH

offene Fragerunde

