



Gemeinderatskanzlei
Hochstrasse 1, 8330 Pfäffikon
Telefon 044 952 51 80
gemeinderatskanzlei@pfaeffikon.ch
www.pfaeffikon.ch

Protokollauszug Gemeinderat vom 5. Mai 2026

2026/77. Mobilitätskonzept Pfäffikon, Schlussbericht und Mitwirkungsbericht

1. Ausgangslage

Seit mehreren Jahrzehnten befasst sich der Gemeinderat mit der Frage, wie die Ortsdurchfahrt von Pfäffikon verkehrlich entlastet werden kann. Erste Planungsarbeiten reichen bis in die späten 1960er-Jahre zurück. Seither haben sich sowohl die Verkehrssituation als auch das Mobilitätsverhalten und die Anforderungen an ein leistungsfähiges Verkehrsnetz grundlegend verändert.

Das Ressort Bau und Umwelt ist mit der Umsetzung mehrerer Legislaturziele in den Bereichen Verkehr und Mobilität beauftragt. Diese sind breit gefächert und gehen von Verkehrssicherheit, Motorisiertem Individualverkehr (MIV), Langsamverkehr oder ruhendem Verkehr bis zu Aufwertung der Zentrumszone und Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Basis dafür bildet das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) aus dem Jahr 2021.

Die verschiedenen Themen haben Abhängigkeiten untereinander, was eine gesamtheitliche Betrachtung erforderlich macht. Der Gemeinderat hat daher beschlossen, das Projekt «Mobilitätskonzept Pfäffikon» zu lancieren und hat das Ressort Bau und Umwelt mit der Durchführung einer freihändigen Ausschreibung für die Erarbeitung des Konzepts beauftragt.

Mit Beschluss vom 2. April 2024 hat der Gemeinderat den Planungsauftrag für die verkehrliche und städtebauliche Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts vergeben und die Projektorganisation genehmigt. Somit konnte mit der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts gestartet werden.

2. Erarbeitung Mobilitätskonzept

Das beauftragte Büro mrs partner ag erarbeitete zusammen mit dem Ressort Bau und Umwelt zwischen April 2024 und Mai 2025 den Entwurf des Mobilitätskonzepts.

Der Konzeptentwurf wurde Anfang 2025 im Fachausschuss beraten und anschliessend im Projektausschuss weiterentwickelt. Im April 2025 erfolgte die Vorstellung im Gemeinderat sowie bei den Bereichsleitungen. Auf dieser Grundlage wurde eine verwaltungsinterne Vernehmlassung durchgeführt.

Mit Beschluss vom 8. Juli 2025 hat der Gemeinderat den Bericht des Mobilitätskonzepts zu Kenntnis genommen und zur öffentlichen Vernehmlassung freigegeben.

3. Mitwirkungsphase

Vom 1. September bis 30. November 2025 hatten Parteien, Verbände sowie die interessierte Bevölkerung die Möglichkeit, über die Plattform E-Mitwirkung schriftlich Stellung zum Mobilitätskonzept zu nehmen. Der Zugang zur Plattform war öffentlich. Die Ortsparteien, Nachbargemeinden sowie weitere Behörden wurden persönlich zur E-Mitwirkung eingeladen.

3.1 Informationsveranstaltung und Begehung im Zentrum

Im Rahmen der Mitwirkungsphase fand am Donnerstag, 11. September 2025, im Chesselhuus eine öffentliche Informationsveranstaltung zum Mobilitätskonzept statt. Dabei wurden die zentralen Inhalte des Mobilitätskonzepts vorgestellt und es bestand die Möglichkeit, Verständnisfragen zu stellen.

Darüber hinaus lud die Gemeinde am Samstag, 25. Oktober 2025, zu einer öffentlichen Begehung im Zentrum von Pfäffikon ein. Im Fokus standen dabei insbesondere das Zielbild Zentrum 2040 sowie die damit verbundenen Massnahmen.

3.2 Rückmeldungen über Kurzumfrage zum Konzept und den einzelnen Massnahmen

In der Mitwirkung wurden die Teilnehmenden eingeladen, ihre Meinung in einer Kurzumfrage zum vorliegenden Mobilitätskonzept, dem darin enthaltenen Zielbild Zentrum 2040 sowie zu den einzelnen Massnahmen abzugeben. An der Kurzumfrage haben insgesamt 37 Personen oder Organisationen teilgenommen.

Die Ergebnisse der Kurzumfrage zeigen insgesamt ein differenziertes Bild. Das Mobilitätskonzept wird von einem Teil der Teilnehmenden grundsätzlich unterstützt, die Zustimmung ist jedoch mehrheitlich an Anpassungen geknüpft. Gleichzeitig weist der Anteil ablehnender Rückmeldungen auf weiteren Klärungs- und Optimierungsbedarf hin.

Hinsichtlich der Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse wird dem Konzept zwar ein Ansatz attestiert, jedoch mit erkennbarem Verbesserungspotenzial. Die Rückmeldungen fallen heterogen aus und betreffen hauptsächlich den motorisierten Individualverkehr, die Situation entlang stark belasteter Verkehrsachsen, die Schulwegsicherheit sowie den Veloverkehr.

Das Zielbild Zentrum 2040 wird mehrheitlich mitgetragen. Auch hier zeigt sich ein Bedarf an weiteren Klärungen und Präzisierungen.

Die vorgeschlagenen Massnahmen stossen insgesamt auf mehrheitlich hohe Zustimmung. Besonders im Fokus stehen die Westtangente, die sowohl auf grosse Unterstützung als auch auf Ablehnung trifft, sowie die Unterführung Tunnelstrasse, bei der sich ein ausgeglichenes Meinungsbild zeigt. Breite Zustimmung erfahren insbesondere Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr an stark frequentierten Abschnitten.

3.3 Schriftliche Stellungnahmen und Rückmeldungen zum Mobilitätskonzept

Während der öffentlichen Vernehmlassung wurden insgesamt 285 Rückmeldungen von 53 unterschiedlichen Organisationen oder Personen zum Bericht des Mobilitätskonzepts eingereicht. Am meisten Rückmeldungen haben folgende Themenbereiche erhalten:

3.3.1 Entlastung Ortsdurchfahrt

Die Eingaben zeigen, dass die Entlastung des Zentrums von Durchfahrten grundsätzlich breite Zustimmung erhält. Wie dies erreicht werden soll, darin gehen die Ansätze jedoch deutlich auseinander. Für die einen braucht es neue Infrastrukturen für die Ortsdurchfahrt. Sie stehen verkehrsberuhigenden Massnahmen im Zentrum kritisch gegenüber, wenn keine alternativen Lösungen für den MIV vorliegen. Für die anderen braucht es keine zusätzlichen Strassenausbauten und mit einer Temporeduktion im Zentrum und zusätzlichen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr würde die Aufwertung funktionieren. Konkret zeigt sich diese Diskrepanz bei den Massnahmen Unterführung Tunnelstrasse und Westtangente.

Haltung Gemeinderat Pfäffikon

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass zur Entlastung der Ortsdurchfahrt sowohl die Unterführung Tunnelstrasse als auch die Westtangente grundsätzlich als mögliche Optionen in Betracht gezogen werden sollen. Mit der Auslösung entsprechender Vorstudien (insbesondere der Vorstudie Westtangente und Unterführung Tunnelstrasse) werden in einem nächsten Schritt die notwendigen Grundlagen geschaffen, um die Machbarkeit, die Auswirkungen und die Rahmenbedin-

gungen der einzelnen Optionen zu prüfen. Basierend auf den beiden Vorstudien soll die Diskussion zum weiteren Vorgehen mit der Bevölkerung nochmals geöffnet werden.

3.3.2 Fuss- und Veloverkehr

Die Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr erhalten grossmehrheitliche Zustimmung und es finden sich nur vereinzelt kritische Stimmen. Dem Thema Schulwegsicherheit sei jedoch ein höheres Gewicht beizumessen.

Haltung Gemeinderat Pfäffikon

Der Gemeinderat anerkennt, dass dem Thema Schulwegsicherheit eine besondere Bedeutung zukommt. Auch wenn bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts die Schulen bereits beigezogen wurden, sieht der Gemeinderat den Bedarf, das Thema systematisch zu analysieren und darauf basierend ggf. zusätzliche Massnahmen zu ergreifen. Er wird deshalb eine zusätzliche Massnahme zur Überarbeitung der Schulwegsicherheit aufnehmen.

3.3.3 Temporeduktion

Die Frage nach Temporeduktion im Zentrum auf den Hauptverkehrsachsen polarisiert stark. Für Anwohnende und Personen, die zu Fuss und mit dem Velo unterwegs sind, müsste der Perimeter für eine Temporeduktion auf den Hauptverkehrsachsen erweitert werden. Sie argumentieren, dass nur so die Sicherheit und der Lärmschutz eingehalten werden können. Personen, die auf eine verlässliche Durchfahrt mit dem MIV angewiesen sind, lehnen eine Temporeduktion auf Hauptverkehrsachsen grundsätzlich ab. Diese Strassen dienen der Durchfahrt bzw. zur Erreichung des Zentrums und durch Temporeduktion kommt es zu Zeitverlust und Schleichverkehr.

Haltung Gemeinderat Pfäffikon

Der Gemeinderat ist ebenfalls der Ansicht, dass grundsätzlich Tempo 50 auf Hauptverkehrsstrassen gelten soll. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Zentrum und für eine erhöhte Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr wird auf ausgewählten Abschnitten jedoch ausdrücklich die Einführung von Tempo 30 angestrebt. Die genaue Abgrenzung und Beurteilung erfolgt im Rahmen eines Verkehrsgutachtens.

3.4 Mitwirkungsbericht

Im Nachgang an die öffentliche Vernehmlassung hat das Ressort Bau und Umwelt mit Unterstützung durch die RaumProzesse GmbH einen Mitwirkungsbericht erstellt. Der umfassende Mitwirkungsbericht vom 27. März 2026 enthält eine Einleitung, die Rückmeldungen zur Kurzumfrage, das Wichtigste in Kürze sowie die einzelnen Rückmeldungen zu den eingegangenen Stellungnahmen. Sämtliche schriftlichen Eingaben wurden zusammengetragen und ausgewertet. Es ist festgehalten, wie mit den einzelnen Eingaben umgegangen wird. So kann nachvollzogen werden, welche Stellungnahmen wie in die Überarbeitung eingeflossen ist. Der Mitwirkungsbericht wird allen zugestellt, welche sich an der Mitwirkung beteiligt haben. Zudem wird er auf der Projektwebseite öffentlich verfügbar sein.

3.5 Dank an die Mitwirkenden

Der Gemeinderat bedankt sich bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die wertvollen und informationsreichen Eingaben. Die eingebrachten Hinweise aus der Bevölkerung, der Politik sowie von Organisationen, Vereinen und Verbänden bilden eine zentrale Grundlage für die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte.

4. Haltung Projektausschuss

Die Rückmeldungen und Eingaben aus der Mitwirkungsphase wurden an der fünften und letzten Projektausschusssitzung vom 2. März 2026 präsentiert. Der Entwurf des Mitwirkungsberichts inkl. die durch das Ressort Bau und Umwelt gestellten Anpassungsanträge im Mobilitätskonzept aufgrund der Stellungnahmen während der öffentlichen Vernehmlassung wurden besprochen. Insbesondere wurde die zusätzliche Massnahme C13 «Erstellung Schulwegkonzept» zur Verbesserung

zung der Schulwegsicherheit sowie kleinere Präzisierungen und Ergänzungen an den Zielsetzungen vorgenommen.

Das weitere Vorgehen wurde so definiert, dass das Ressort Bau und Umwelt den Schlussbericht des Mobilitätskonzept mit den ergänzten Anpassungen, den Mitwirkungsbericht sowie einer Medienmitteilung dem Gemeinderat zur Verabschiedung vorlegt.

Die vollständigen Ergebnisse sind im Bericht des Planungsteams (mrs partner ag und Atelier CORSO GmbH) vom 9. April 2026 dokumentiert.

5. Weiteres Vorgehen und Umsetzung der Massnahmen

Wie im Mobilitätskonzept festgehalten, sind für die schrittweise Umsetzung des angestrebten Zielbilds 2040 verschiedene Massnahmen vorgesehen. Dazu zählen sowohl laufende Daueraufgaben, wie beispielsweise die Weiterentwicklung des ÖV-Angebots, die Prüfung neuer Standorte für E-Ladestationen oder die schrittweise Umsetzung des Geschwindigkeitsregimes im Rahmen des regulären Sanierungszyklus, als auch konkrete infrastrukturelle Vorhaben. Dazu zählen die Neugestaltung des Bushofs am Bahnhof (Massnahme D3) sowie das Vorprojekt Zelglistrasse (B4), die sich bereits in Bearbeitung befinden.

Das Ressort Bau und Umwelt hat zudem die Planungsarbeiten zur Neugestaltung der Frohwiesstrasse (Massnahme B3) aufgenommen. Für die Vorstudien Westtangente (A1) und Unterführung Tunnelstrasse (A3) wurden die Verfahren zur Planerbeschaffung gestartet. Der Beginn der inhaltlichen Arbeiten ist nach den Sommerferien 2026 vorgesehen, erste Ergebnisse werden im Sommer 2027 erwartet.

Weitere Massnahmen sind gestaffelt geplant: Im Jahr 2026 sollen die Arbeiten zur Verbesserung der Veloinfrastruktur an der Sonnenstrasse in Auslikon (C3) sowie Signalisationsanpassungen im Zentrum (C5) gestartet werden. Ab 2027 folgen die Fussgängerzone Seestrasse (B6) sowie die Aufwertung des Bändlerwegs für den Veloverkehr (C4).

Der Einbezug der Baubehörde bei der weiteren Erarbeitung der Massnahmen wird durch das Ressort Bau und Umwelt sichergestellt. Weitere Beteiligungen von verwaltungsinternen Stellen, kantonalen Vertretungen, relevanten Stakeholdern sowie der Bevölkerung werden projektspezifisch festgelegt.

Das Ressort Bau und Umwelt empfiehlt dem Gemeinderat, die Ortsparteien und die interessierte Bevölkerung im Zeitraum Ende 2027 bzw. Anfang 2028 über die ersten Ergebnisse der Vorstudien zur Westtangente (A1) und zur Unterführung Tunnelstrasse (A3) sowie über die Erkenntnisse in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr und Parkraumbewirtschaftung zu informieren. Eine vorgängige Information zur Ankündigung dieses Vorgehens kann beispielsweise im Rahmen des Parteitreffs im Spätsommer 2026 erfolgen.

Die bereits terminierten Massnahmen sind im Finanzplan 2026-2030 enthalten.

Der Gemeinderat beschliesst:

1. Der Schlussbericht des Mobilitätskonzepts vom 9. April 2026 und der Mitwirkungsbericht vom 27. März 2026 werden genehmigt.
2. Mit der Koordination und Planung der einzelnen Massnahmen wird das Ressort Bau und Umwelt beauftragt.
3. Das Ressort Bau und Umwelt wird mit der Öffentlichkeitsarbeit beauftragt.

4. Mitteilung durch Protokollauszug an:
- Bereichsleiter Bau und Umwelt
 - Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission
- Archiv S5.01
- Beschluss ist: öffentlich

Gemeinderat Pfäffikon ZH

Marco Hirzel
Gemeindepräsident

Daniel Beckmann
Gemeindeschreiber

Versanddatum: