



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

Protokollauszug Gemeinderat vom 8. September 2026

2026/157. Stellungnahme Vorstudie Knoten Frohwies-/Turm-/Bahnhofstrasse

1. Ausgangslage

Im Rahmen des Räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) aus dem Jahr 2021 und des darauf aufbauenden Mobilitätskonzepts wurde für das Zentrum von Pfäffikon ein Zielbild 2040 mit einem verkehrsberuhigten Zentrum und hoher Aufenthaltsqualität entwickelt.

Zur Umsetzung dieses Zielbilds ist unter anderem vorgesehen, die Bahnhofstrasse vom heutigen Durchgangsverkehr zu entlasten (Mobilitätskonzept, Massnahme A2). Voraussetzung dafür ist der Abtausch der Strassenklassierung. Die Turmstrasse soll künftig als Staatsstrasse klassiert werden, während die Bahnhofstrasse zur Gemeindestrasse wird. Damit soll die Grundlage geschaffen werden, den Durchgangsverkehr von der Bahnhofstrasse auf die Turm- und Tunnelstrasse zu verlagern und die Bahnhofstrasse zu einem späteren Zeitpunkt aufzuwerten, verkehrsberuhigt zu gestalten und allenfalls als Begegnungszone auszubilden.

Zur Prüfung der hierfür erforderlichen verkehrlichen und baulichen Anpassungen haben die Gemeinde Pfäffikon zusammen mit dem Kanton Zürich im Oktober 2025 gemeinsam eine Vorstudie in Auftrag gegeben. Für die Vergabe wurde ein freihändiges Verfahren unter Konkurrenz durchgeführt und drei Verkehrsplanungsbüros wurden zur Offertstellung eingeladen. Der Auftrag wurde anschliessend an die TBF + Partner AG, Zürich, vergeben, welche das vorteilhafteste Angebot eingereicht hatte.

Ziel der Vorstudie war es, eine Bestvariante für die Umgestaltung des Knotens Frohwies-/Turm-/Bahnhofstrasse zu erarbeiten, welche die fachlichen Voraussetzungen für einen Abtausch der Strassenklassierung schafft. Dabei waren insbesondere die sichere Befahrbarkeit, eine ortsbildschonende und siedlungsverträgliche Gestaltung sowie die übergeordneten verkehrlichen Zielsetzungen zu berücksichtigen. Ebenfalls einzubeziehen waren die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs, der künftige Unterhalt von Strasse und Gehweg und die Erhaltung der bestehenden Sammelstelle.

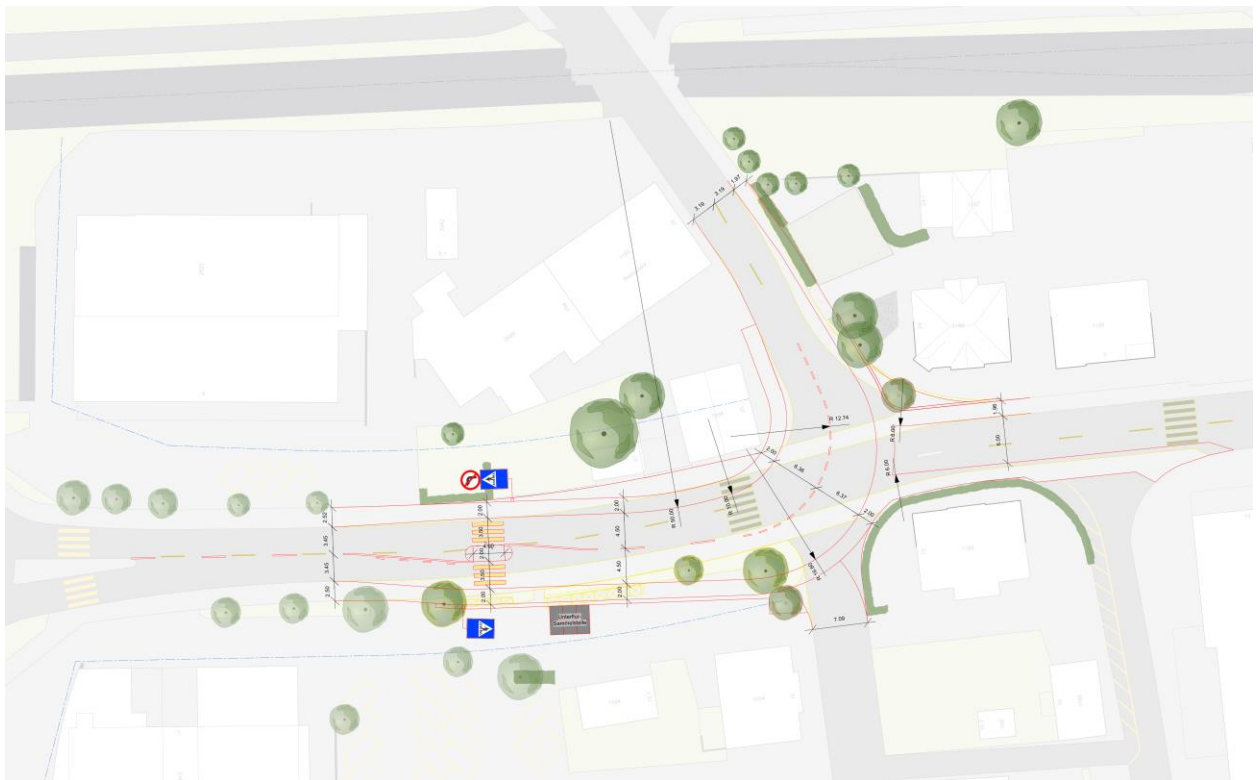
Die Lösung sollte mittelfristig umsetzbar und finanziell verhältnismässig sein. Gleichzeitig sollte die Knotenlösung unabhängig von einer möglichen späteren Unterführung im Bereich der Tunnelstrasse funktionieren.

2. Resultat Vorstudie

Für die Erarbeitung der Vorstudie wurde eine interdisziplinäre Begleitgruppe eingesetzt. Diese setzte sich aus Vertretungen der Gemeinde Pfäffikon (Bau und Umwelt), der Polizei Region Pfäffikon, des Tiefbauamts des Kantons Zürich, der Kantonspolizei Zürich, der PostAuto AG sowie des beauftragten Planungsbüros zusammen. Zusätzliche wurden das Amt für Mobilität sowie das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich separat begrüsst.



Im Rahmen der Erarbeitung wurden gestützt auf der Situationsanalyse verschiedene Varianten entwickelt. Die einzelnen Variante wurden im Rahmen einer Begleitgruppensitzung eingehend diskutiert und mittels Bewertungsmatrix mit bewusstem Fokus auf die definierten Ziele beurteilt. Als Bestvariante wurde folgende Lösung ermittelt:



Die Bestvariante ermöglicht eine vortrittsberechtigte Führung der Hauptverkehrsströme durch den Knoten und gewährleistet eine sichere Befahrung durch den öffentlichen Verkehr. Mit der Entfernung der Trottoirüberfahrt auf der Frohwiesstrasse Nord wird der Komfort für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr (Behebung Schwachstelle) erhöht. Für den Fussverkehr wird die Fusswegverbindung so gestaltet, dass auf der Frohwiesstrasse das ostseitige Trottoir eine attraktivere Verbindung darstellt. Auf der Turmstrasse wird ein neuer normgerechter Fussgängerstreifen mit Mittelschutzinsel installiert. Die Veloverbindung wird gegenüber dem heutigen Zustand aufgewertet. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse ist jedoch keine separate Veloinfrastruktur möglich.

Für die Umsetzung der Bestvariante ist der Erwerb einer Landfläche von rund 223,75 m² erforderlich.

Die geschätzten Baukosten belaufen sich auf Fr. 1'730'621 exkl. Mehrwertsteuer (Preisbasis Januar 2026). Ein Kostenteiler zwischen dem Kanton Zürich und der Gemeinde Pfäffikon war nicht Bestandteil der Vorstudie. Im Zusammenhang mit einem allfälligen Abtausch der Strassenklassierung von Bahnhof- und Turmstrasse wäre in einer nächsten Projektphase der entsprechende Prozess für die Ab- und Aufklassierung einzuleiten und gleichzeitig ein Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde festzulegen.

Die Umgestaltung des Knotens ist Bestandteil des Agglomerationsprogramm AP5. Es besteht die Möglichkeit auf Beiträge aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF).

Die vollständigen Ergebnisse sind im Bericht der TBF + Partner AG vom 11. Mai 2026 dokumentiert.

Vor dem Abschluss der Vorstudie wird eine Behördenvernehmlassung durchgeführt. Die Gemeinde Pfäffikon wurde mit E-Mail vom 15. Juli 2026 eingeladen, zum vorliegenden Bericht und der Bestvariante Stellung zu nehmen.

3. Erwägungen Gemeinderat

Der Gemeinderat nimmt zur vorgelegten Studie wie folgt Stellung:

- **Knotenkapazität und Verkehrsfluss:** Die Bestvariante weist hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss die besten Voraussetzungen der geprüften Varianten auf. Aufgrund des bereits heute auftretenden Rückstaus während der Hauptverkehrszeiten ist eine leistungsfähige Knotenlösung für die Gemeinde von zentraler Bedeutung.
- **Linksabbiegeverbot in Bahnhofstrasse:** Es ist zu prüfen, ob ein Linksabbiegeverbot in die Bahnhofstrasse zweckmässig und die Führung über den Kreisel Tunnelstrasse zumutbar ist.
- **Veloführung allgemein und Abbiegehilfe:** Die Veloführung in diesem Abschnitt des Gemeindegebiets ist aus Sicht der Gemeinde heute nicht befriedigend. Insbesondere die Führung über die Frohwiesstrasse Süd und anschliessend über die Seestrasse (Begegnungszone) stellt für den Veloverkehr keine optimale und attraktive Verbindung dar.

Zur Verbesserung der bestehenden Schwachstelle in der Veloführung soll eine geschützte Abbiegehilfe bzw. entsprechende Markierung für die Verbindung von der Frohwiesstrasse Nord in die Frohwiesstrasse Süd geprüft werden.

- **Erster Umsetzungsschritt:** Mit der Weiterbearbeitung der Bestvariante wird ein erster wichtiger Meilenstein für die Umsetzung des Zielbilds 2040 geschaffen.
- **Nutzung bestehender Infrastruktur:** Die Strasse und die wesentlichen Infrastrukturanlagen bestehen bereits. Bei der vorgesehenen Anpassung handelt es sich um einen gezielten und punktuellen Eingriff in die bestehende Strasseninfrastruktur. Dadurch kann auf den vorhandenen Anlagen aufgebaut und eine verhältnismässig effiziente Lösung weiterentwickelt werden.
- **Weiterbearbeitung Knoten:** Die Planung des Knotens soll unabhängig von der Realisierung einer möglichen späteren Unterführung Tunnelstrasse weitergeführt werden. Damit können die heute notwendigen Anpassungen konkretisiert und die verkehrlichen sowie betrieblichen Anforderungen an den Knoten vertieft geprüft werden. Eine Abhängigkeit von einem derzeit noch nicht abschliessend festgelegten Unterführungsprojekt soll vermieden werden.
- **Berücksichtigung einer möglichen Unterführung Tunnelstrasse:** Bei der weiteren Projektierung ist darauf zu achten, dass eine spätere Realisierung einer Unterführung weiterhin möglich bleibt. Die Knotenlösung soll deshalb so entwickelt werden, dass nach der Erstellung eine Unterführung möglichst keine Anpassungen oder kostenintensiven Rückbauten an den geplanten Anlagen erforderlich werden.
- **Finanzielle Auswirkungen:** Die effektiven finanziellen Auswirkungen für die Gemeinde sind nicht abschliessend geklärt. Der voraussichtliche Kostenanteil der Gemeinde wird in der nächsten Projektphase, wo der Strassenabtausch der Turm- und Bahnhofstrasse genau angeschaut wird, in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich erfolgen.

Der Gemeinderat unterstützt die Weiterbearbeitung der in der Vorstudie aufgezeigten Bestvariante. Damit soll ein erster konkreter Schritt zur Umsetzung des Zielbilds 2040 und zur langfristigen Verkehrsberuhigung und Aufwertung des Zentrumsgebiets Bahnhof Süd erfolgen.

Die Planung soll unabhängig von einer allfälligen späteren Unterführung vorangetrieben werden, gleichzeitig aber so ausgestaltet sein, dass eine spätere Anpassung möglichst ohne grundlegende Änderungen möglich bleibt. Vor der weiteren Projektierung sind zudem die finanziellen Auswirkungen und insbesondere der voraussichtliche Kostenanteil der Gemeinde zu klären.

Der Gemeinderat beschliesst:

1. Die Vorstudie des Ingenieurbüros TBF + Partner AG, Zürich, vom 11. Mai 2026 wird zur Kenntnis genommen
2. Der Vorstudie wird im Sinne der Erwägungen unter Punkt 3. zugestimmt.
3. Mitteilung durch Protokollauszug an:
 - Baudirektion des Kantons Zürich, Tiefbauamt, Daniel Bader, per E-Mail
 - TBF + Partner AG, Pascal Pfister, per E-Mail
 - Bereichsleiter Bau und Umwelt

 - Archiv S5.01
 - Beschluss ist: öffentlich

Gemeinderat Pfäffikon ZH

Marco Hirzel
Gemeindepräsident

Daniel Beckmann
Gemeindeschreiber

Versanddatum: