

Gemeinde Pfäffikon ZH  
Hochstrasse 1  
8330 Pfäffikon ZH

Pfäffikon ZH, 20. Nov. 2025

## **Stellungnahme zum Mobilitätskonzept**

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident  
Sehr geehrte Dame und Herren des Gemeinderates  
Sehr geehrter Herr Stolz

Die SVP Pfäffikon bedankt sich, für die gebotene Möglichkeit, zum Mobilitätskonzept der Gemeinde Stellung zu nehmen.

### **1. Teilweise Rückweisung des Konzeptes**

Dem Mobilitätskonzept vom 14. August 2025 können wir in der vorliegenden Form nur teilweise zustimmen. Eine Überarbeitung des Konzeptes drängt sich auf. Die Hauptgründe dafür sind:

- Das Konzept beantwortet die zentrale Frage, wie der steigende Durchgangsverkehr in Zukunft bewältigt werden soll, nicht.
- Der Kanton ist in die Pflicht zu nehmen, eine Lösung für eine wirkliche Umfahrung, respektive Entlastung von Pfäffikon und von Nachbargemeinden, z.B. Fehraltorf zu finden und zu realisieren. Es kann nicht akzeptiert werden, dass sich der Kanton mit der Streichung der Ortsdurchfahrt und der Westtangente aus der Verantwortung stehlen will.
- Die Westtangente – Eintrag Nr. 29 - ist mit Priorität zu realisieren.
- Eine Streichung der Ortsdurchfahrt Pfäffikon – Eintrag Nr. 28 – kann erst erfolgen, wenn von Seite des Kantons Alternativen vorliegen. Das Trasse ist für flankierende Massnahmen zu sichern (Unterführung Tunnelstrasse, Unterführung Matten, Veloroute, etc.).
- Die Oberlandautobahn ist für Pfäffikon ebenfalls von Interesse. Dies ist im Konzept zu ergänzen.
- Die Bahnlinie zerschneidet das Dorf und stellt mit den Bahnübergängen ein sehr grosses verkehrliches Problem dar. Im Zusammenhang mit einem Doppelspurausbau der SBB, sollte auch eine teilweise unterirdische Führung oder Tieferlegung der Bahn geprüft werden.
- Eine Realisation von Teilen des Zielbildes Zentrumsgebiet 2040 setzt vorgängig den Bau der Unterführung Tunnelstrasse voraus. Erst anschliessend kann allenfalls eine Abklassierung der Bahnhofstrasse erfolgen.
- Das Konzept schenkt dem Hauptträger des Verkehrs, dem MIV, insgesamt einen viel zu geringen Stellenwert.

- Aus unserer Sicht ist es sehr wichtig, dass der Verkehr möglichst gut auf den Hauptachsen und zum Teil auf den Sammelstrassen fließen kann. Dies ist notwendig, damit so wenig Ausweichverkehr wie möglich in den Quartieren oder den Aussenwachen entsteht. Die im Konzept aufgezeigten Massnahmen wie Tempo 30 auf Hauptachsen, laufen dieser Zielsetzung entgegen.
- Ein lebendiges und prosperierendes Zentrum und das Umsteigen auf den öV benötigt Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos. Das Angebot an Abstellplätzen darf nicht reduziert werden. Wir vermissen konkrete Aussagen, z.B. im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages Abstellplätze auf dem Areal Tumbelen Nord zu realisieren.

## **2. Umsetzung von unbestrittenen Massnahmen**

Einige der vorgeschlagenen Massnahmen sind geeignet, Situationen die heute als Schwachstellen erkannt sind, zu verbessern. Massnahmen, die nicht mit der Unterführung Tunnelstrasse verknüpft sind, können idealerweise mit Strassensanierungen, etappiert realisiert werden.

### **2.1.1 Kantonaler Richtplan**

#### **Antrag zu Eintrag Nr. 28 Ortsdurchfahrt Pfäffikon**

Eine Streichung von **Eintrag 28** Ortsdurchfahrt Pfäffikon darf erst erfolgen, wenn vom Kanton konkrete Pläne für eine Entlastung der Ortsdurchfahrt von Pfäffikon ZH mit einer echten Umfahrung vorliegen. Für die dringend notwendige Unterführung Tunnelstrasse sind Teile des Trasses nötig. Der Versuch des Kantons, sich mit der Streichung der Ortsdurchfahrt aus der Verantwortung zu nehmen, kann nicht akzeptiert werden.

#### **Begründung**

Der Verkehr auf den beiden Hauptachsen Hoch-/Kempttal- und Usterstrasse nimmt laufend zu. Auch in Zukunft wird ein grosser Teil des Verkehrs auf den Strassen erfolgen. Bis eine Lösung im Zentrum von Pfäffikon und weitere flankierende Massnahme im Bereich Matten realisiert sind, ist das Trasse entlang der Bahnlinie im Richtplan zu behalten. Die Tieferlegung des SBB Trasses – vor allem im Zusammenhang auf einen Doppelspurausbau - ist ebenfalls als Option näher zu prüfen.

#### **Antrag zu Eintrag Nr. 29 Westtangente**

Die Westtangente ist mit hoher Priorität zu realisieren.

Auf die Streichung von Eintrag Nr. 29 Westtangente ist zu verzichten.

#### **Begründung**

Die Westtangente ist eine wichtige Verbindung und kann das Zentrum erheblich entlasten.

Es ist alles daran zu setzen, eine Lösung zu finden, die sowohl den verkehrstechnischen Anforderungen als auch denen des Moorschutzes gerecht wird. Das Projekt einer Höherlegung des Kreisels im Bereich Ruetschberg-/ Usterstrasse ist wieder aufzugreifen.

Im Zusammenhang mit der Einzonung des Gebietes Chlausenweid, soll eine Unterführung vor dem Landikreisel realisiert werden. Sollte die SBB das Projekt eines Unterhaltsbetriebes weiterverfolgen ist noch mit mehr Schliessungen der Bahnschranken und entsprechenden Staus zu rechnen.

### **2.1.1 Kantonaler Richtplan**

## **Siedlungsverträgliche Gestaltung Hoch-/Kempttalstrasse**

### **Antrag**

Eine siedlungsverträgliche Gestaltung der Hoch-/Kempttalstrasse darf die Kapazität für den MIV nicht reduzieren.

### **Begründung**

Alle Massnahmen die zu einer Kapazitätsreduktion auf den Hauptachsen Hoch-/Kempttal- und Usterstrasse führen, erzeugen einen Ausweichverkehr auf die Quartiere und Aussenwachten. Das gilt es zu vermeiden. Pfäffikon hat vor vielen Jahren Tempo 30 in den Quartieren realisiert. Das System funktioniert aber nur, wenn der Verkehr auf den Hauptachsen fliessen kann.

### **Antrag**

Bahnquerungen (Barrierefrei), es sind eine oder zwei Unterführungen zu realisieren. Die Priorität liegt für uns bei der Unterführung Tunnelstrasse.

### **Begründung**

Vor allem der Bahnübergang beim Rössli führt tagtäglich an mehreren Stunden zu prekären Verkehrssituationen für alle Verkehrsteilnehmer. Nebst dem öV (Busse) sind auch die Blaulichtorganisationen auf ein möglichst ungehindertes Vorwärtskommen angewiesen. Der Knoten Hittnauer-/ Zelglistrasse ist zu optimieren. Vision und beste Lösung, ist die Tieferlegung eines Teils des Bahntrasses.

## **2.2 Regionale Planungen**

### **2.2.1 Regionaler Richtplan Oberland**

#### **Antrag**

Die Westtangente ist mit Priorität zu realisieren.

#### **Begründung**

Die Achse Witzberg-/ Schanzstrasse ist eine ungenügende Ersatzmassnahme bei einer Streichung der Westtangente. Ein grosser Schwachpunkt ist die Kreuzung Schanz-/ Usterstrasse.

### **Abklassierung Bahnhofstrasse**

#### **Antrag**

Auf eine Abklassierung der Bahnhofstrasse kann allenfalls erst verzichtet werden, wenn die Unterführung Tunnelstrasse realisiert ist.

#### **Begründung**

Für eine verbesserte Verkehrsführung im Zentrum ist die Unterführung Tunnelstrasse eine zwingende Voraussetzung. Erst wenn diese realisiert ist, kann die Bahnhofstrasse abklassiert werden. Wichtig ist, dass das Bahnhofgebiet auch in Zukunft gut mit dem MIV erreicht werden kann. Das gleiche gilt für den P+R Süd im sogenannten Bahnloch.

### **2.2.2 Agglomerationsprogramm 5. Generation**

## **Antrag**

Antragstellungen erfolgen zu den einzelnen Projekten.

## **Begründung**

Im Agglomerationsprogramm 5. Generation - Kapitel 2.2.2 Mobilitätskonzept - sind Projekte aufgeführt, die einer kritischen Beurteilung bedürfen (Bsp. div. Massnahmen Konzept und Umwelt Pfäffikersee wie, Verlegung Ruetschbergstrasse, Verlegung Parkplätze Strandbad Auslikon, Umgestaltung Hochstrasse, etc.).

### **2.2.3 Projekt Mobilität und Umwelt Pfäffikersee**

#### **Antrag**

Die Massnahmen im Projekt Mobilität und Umwelt Pfäffikersee sind auf das Wesentliche zu beschränken.

Das Kosten- Nutzenverhältnis hat eine hohe Priorität.

#### **Begründung**

Das Konzept ist mit "Augenmass" umzusetzen. Es sind z.B. möglichst viele Parkplätze im Strandbad Auslikon am heutigen Standort zu belassen. Auf eine Verlegung der Parkplätze in Auslikon ist zu verzichten. Das gleiche gilt für die Verlegung der Ruetschbergstrasse. Diese ist am heutigen Standort zu verbreitern, um ein nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen. Abgebaute Parkplätze in Seenähe auf Gemeindegebiet sind zu einem Teil auf dem Areal Tumbelen Nord durch den Kanton als Kompensation zu finanzieren.

### **2.3.1 Räumliches Entwicklungskonzept**

#### **Antrag**

Die Zielsetzungen sind zu überarbeiten. Siehe unsere konkreten Vorschläge in Kapitel 6. Prioritäten, der geplante Realisierungszeitpunkt und die geschätzten Kosten der einzelnen Massnahmen sind durch den Gemeinderat aufzuzeigen.

#### **Begründung**

Das räumliche Entwicklungskonzept (REK) enthält viel Wunschbedarf. Es kann nicht als repräsentativ betrachtet werden. Es ist deshalb wichtig, die zentralen Massnahmen demokratisch legitimiert abzustützen, bevor viel Geld in die Projektierung investiert wird.

## **Kapitel Leitsätze**

#### **Antrag**

Der Leitsatz zu den Haupt- und Nebenachsen ist wie folgt anzupassen:

Die Quartiere sind verkehrsberuhigt. Sammelstrassen haben eine wichtige Funktion. Ein möglichst hoher Anteil des Verkehrs wird auf den Hauptachsen geführt.

#### **Begründung**

Die Hauptachsen erfüllen eine wichtige Funktion um den Ziel- und Quellverkehr, aber auch den Durchgangsverkehr zu bewältigen. Wenn die Kapazität auf Hauptachsen reduziert wird, erfolgt als Konsequenz ein Ausweichen auf die Quartiere, was unerwünscht ist. Auf Sammelstrassen, Bsp. Wallikerstrasse, ist auf Tempo 30 und unnötige bauliche Schikanen zu verzichten. Die Realität ist aber – auch als Folge des Bevölkerungswachstums - dass der Verkehr zunimmt.

Auch Fahrzeuge mit Elektroantrieb oder autonom gelenkte Fahrzeuge benötigen Strassenraum.

### **3.1.3 Veloparkierung**

#### **Antrag**

Es sind im gesamten Gemeindegebiet genügend Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos bereit zu stellen.

Ein Teil davon (300 Motorfahrzeuge und 200 Velos) ist auf dem Areal Tumbelen Nord zu realisieren.

Gleichlautender Antrag zu «Parkierung MIV» siehe Kapitel 3.3.7

#### **Begründung**

Für ein lebendiges und auch wirtschaftlich prosperierendes Dorfzentrum mit Restaurants, Praxen, Läden, Gewerbe und auch für viele weitere Treffpunkte und Aktivitäten (Kirche, Kirchgemeindehaus, Chesselhuus, Kultur im Rex, Wochenmarkt, Anlässe am Seequai, etc.) ist ein genügendes Angebot an Abstellplätzen sehr wichtig. Sie sind auch Voraussetzung für eine möglichst verkehrsfreie Seestrasse.

Die 60 Parkplätze im Dorfzentrum und 160 Parkplätze an der Pilatusstrasse im Besitz von Huber + Suhner AG, die sich auf einer Bauparzelle W 2,7 befinden, sind nicht gesichert. Dazu wurden in Auslikon und rund um den See Abstellplätze für Erholungssuchende ohne Ersatz abgebaut. Das Konzept Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, sieht Abstellplätze für Erholungssuchende in Seenähe vor.

Das Areal Tumbelen Nord liegt nahe am Zentrum und in nächster Nähe zum See. Es ist eine einmalige Chance, nahe des Zentrums, dringend benötigte Abstellplätze zu schaffen. Im städtebaulichen Vertrag sollen im Hinblick auf einen Gestaltungsplan die Bedürfnisse an öffentlichen Abstellplätzen ausgehandelt und festgehalten werden. Die Gemeindeversammlung vom Montag 16. Sept. 2024, hat dafür einen Mitwirkungsprozess beschlossen.

Im Zusammenhang mit dem Konzept Mobilität und Umwelt um den Pfäffikersee, hat sich der Kanton massgeblich an den Kosten zu beteiligen. Die zukünftigen Gebühren sollen sich an denen für die P+R Parkplätze orientieren.

### **3.3.3 Verkehrsprognose 2040**

#### **Antrag 1 zu Kapitel 3.3.3 Verkehrsprognose**

Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton für eine Umfahrung von Pfäffikon und den Nachbargemeinden ein.

Diese Massnahme ist in das Mobilitätskonzept respektive das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) aufzunehmen.

#### **Begründung**

Im Kapitel 3.3.3 Verkehrsprognose 2040 wird ein Wachstum des MIV zwischen 2022 und 2050 um 30 Prozent prognostiziert. Bereits heute haben wir ein grosses Verkehrsproblem. Das zentrale Problem wird mit dem Mobilitätskonzept nicht angegangen.

Der Kanton ist in der Pflicht, längerfristige überkommunale Lösungen für eine Bewältigung der MIV Verkehrszunahme aufzuzeigen. Massnahmen, die den Verkehr auf Hauptachsen erschweren, führen zu mehr Ausweichverkehr in den Quartieren und Aussenwachten.

## **Antrag 2**

Der Gemeinderat wird beauftragt sich für die Realisierung der Oberlandautobahn einzusetzen. Diese Massnahme ist in das Mobilitätskonzept aufzunehmen. Ergänzende Massnahmen, siehe Kapitel 1 der Stellungnahme.

## **Begründung**

Im Kapitel 3.3.3 Verkehrsprognose 2040 wird ein Wachstum des MIV zwischen 2022 und 2050 um 30 % prognostiziert.

Regional ist die Oberlandautobahn ein wichtiges Projekt, um die Nord-Süd-Achse durch unser Dorf zu entlasten. Das Projekt ist auch aus ökologischen Gründen wichtig.

### **3.3.7 Parkierung MIV**

#### **Antrag**

Das Parkplatzangebot für Motorfahrzeuge und Velos darf nicht reduziert werden. Für öffentliche Parkplätze, die abgebaut werden, ist ein Ersatz zu schaffen.

#### **Begründung**

Für ein lebendiges Dorfzentrum mit Restaurants, Praxen, Läden, Gewerbe und auch für viele weitere Treffpunkte und Aktivitäten (Kirche, Kirchgemeindehaus, Chesselhuus, Kultur im Rex, Wochenmarkt, Anlässe am Seequai, etc.) ist ein genügendes Angebot an Abstellplätzen sehr wichtig. Sie sind auch Voraussetzung für eine möglichst verkehrsfreie Seestrasse.

Die 60 Parkplätze im Dorfzentrum und 160 Parkplätze an der Pilatusstrasse im Besitz von Huber + Suhner AG, die sich auf einer Bauparzelle W 2,7 befinden, sind nicht gesichert. Dazu wurden in Auslikon und rund um den See Abstellplätze für Erholungssuchende ohne Ersatz abgebaut. Das Konzept Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, sieht Abstellplätze für Erholungssuchende in Seenähe vor.

Das Areal Tumbelen Nord liegt nahe am Zentrum und in nächster Nähe zum See. Es ist eine einmalige Chance, in Zentrumsnähe dringend benötigte Abstellplätze zu schaffen. Im städtebaulichen Vertrag sollen im Hinblick auf einen Gestaltungsplan die Bedürfnisse an öffentlichen Abstellplätzen ausgehandelt und festgehalten werden. Die Gemeindeversammlung vom Montag 16. Sept. 2024, hat dafür einen Mitwirkungsprozess beschlossen. Dazu soll auch der Kanton zum Thema öffentliche Abstellplätze einbezogen werden.

Im Zusammenhang mit dem Konzept Mobilität und Umwelt um den Pfäffikersee, muss sich der Kanton massgeblich an den Kosten zu beteiligen. Die zukünftigen Gebühren sollen sich an denen für die P+R Parkplätze orientieren.

## **4.1 Variantenübersicht und Variantenbewertung**

## **Antrag**

UF (Unterführung) Tunnelstrasse T 20 ist mit Priorität weiterzuverfolgen.

Bedingung: UF T 20 ist mit Gelenkbussen befahrbar.

## **Begründung**

Die Unterführung Tunnelstrasse ist die wichtigste Massnahme des Mobilitätskonzeptes.

Sie ist Voraussetzung für weitere Massnahmen im Bereich der Bahnhofstrasse.

Die heutige Situation im Bereich Bahnübergang "Rössli" ist unhaltbar. Nebst Blaulichtorganisationen und dem öV, wird mit einer Unterführung die Sicherheit von Fussgängern und Velofahrern erheblich erhöht.

Wichtig ist eine gute Lösung der Kreuzung Tunnel-/Kempttalstrasse, z.B. mit einer Lichtsignalanlage.

Argumente im Detail, siehe Einzelinitiative «Unterführung Tunnelstrasse» vom 12. Sept. 2022.

### **4.3 Bahnunterführung Hittnauerstrasse**

#### **Antrag**

Der Knoten Hittnauerstrasse/Zelglistrasse / Äussere Zelglistrasse ist zu optimieren.

#### **Begründung**

Der Knoten ist ein Unfallschwerpunkt. Geeignete Massnahmen sind zu prüfen und umzusetzen.

Eine Busbevorzugung ist zu prüfen.

#### **4.4.1 UF Matten**

##### **Antrag**

UF Matten, Trasse als Option sichern.

##### **Begründung**

Diese Unterführung erhält bei einer Erschliessung des Gebietes Chlausenweid - für Gewerbe und die SBB - eine hohe Priorität.

Das Trasse ist deshalb zu sichern.

#### **4.4.2 UF Matten ohne öV**

##### **Antrag**

UF Matten, Trasse als Option sichern.

##### **Begründung**

Diese Unterführung erhält bei einer Erschliessung des Gebietes Chlausenweid - für Gewerbe und die SBB - eine hohe Priorität.

Das Trasse ist deshalb zu sichern.

## **5. Analyseergebnisse nach Handlungsfeldern**



## **Antrag**

Der Mobilitätsplan mit Zielsetzungen und Massnahmen ist grundsätzlich zu überarbeiten.

## **Begründung**

Die Zielsetzungen - siehe Kapitel 6 - sind die Grundlage für den Massnahmenplan in Kapitel 5. Wir vermissen, dass diese nicht bereits zu Beginn des Konzeptes aufgeführt sind.

Im Kapitel 6 sind unsere Anträge zu den Zielsetzungen aufgeführt. Die neuen Zielsetzungen führen zu angepassten Massnahmen.

Das Dokument "Mobilitätsplan mit Zielsetzungen und Massnahmen" in Kapitel 5 ist nicht übersichtlich strukturiert. Die Massnahmen sind zum Teil richtiggehend "versteckt" und nicht transparent aufgeführt.

Das Dokument ist zu überarbeiten und übersichtlich zu strukturieren. Vor allem sind die Massnahmen gut ersichtlich aufzuführen. Mit vielen Massnahmen sind wir nicht einverstanden. Vorläufig verzichten wir auf eine detaillierte Stellungnahme zum Dokument "Mobilitätsplan mit Zielsetzungen und Massnahmen". Gerne tun wir das, wenn die Zielsetzungen und Massnahmen überarbeitet und übersichtlich dargestellt sind.

## **6. Zielsetzungen**

### **Antrag zu Neuformulierung A Strukturierung Verkehrsnetz**

Die Quartiere sind verkehrsberuhigt. Sammelstrassen haben eine wichtige Funktion. Ein möglichst hoher Anteil des motorisierten Verkehrs wird auf den Hauptachsen geführt.

### **Begründung**

Die Hauptachsen erfüllen eine wichtige Funktion um den Ziel- und Quellverkehr, aber auch den Durchgangsverkehr zu bewältigen. Wenn die Kapazität auf Hauptachsen und Sammelstrassen reduziert wird, erfolgt als Konsequenz ein Ausweichen auf die Quartiere und Aussenwachen. Auf Sammelstrassen ist auf Tempo 30 und bauliche Schikanen zu verzichten.

Es ist eine Tatsache, dass auch Fahrzeuge mit Elektroantrieb oder die autonom gelenkt sind, Strassen- und Abstellraum benötigen.

### **B Gestalteter Strassenraum**

#### **Antrag B Gestalteter Strassenraum**

Der Strassenraum ist zweckmässig gestaltet und erlaubt ein sicheres Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmenden.

Öffentliche Parkierungen werden nur aufgehoben, wenn gleichwertiger Ersatz geschaffen wird.

### **Begründung**

Strassenraum dient primär der Bewältigung des Verkehrs. Es ist zwischen Hauptachsen, Sammelstrassen und Quartierstrassen zu unterscheiden. Parkraum an zentraler Lage ist wichtig für Restaurants, Läden, Gewerbe und weitere Dienstleister (Ärzte, Gesundheitspraxen, etc.) und auch Personen, die auf den öV umsteigen. Die Aufenthaltsqualität auf Plätzen und in Quartieren kann punktuell im Zusammenhang mit Sanierungsarbeiten oder aus Sicherheitsgründen erhöht werden.

## **Fortsetzung Kapitel 6 «Zielsetzungen»**



## **C Fuss- und Veloverkehr**

### **Antrag**

Das Netz für den Fuss- und Veloverkehr wird weiterentwickelt. Im Vordergrund stehen Lückenschliessungen und Massnahmen, die zu einer Entflechtung führen.

### **Begründung**

Lückenschliessungen beim Velonetz sollen primär durch den Kanton erfolgen. In den Quartieren ist das Nebeneinander von MIV, Fuss- und Veloverkehr bereits heute auf den meisten Abschnitten gut möglich.

Eine Unterführung Tunnelstrasse hilft auch den Knoten im Bereich Bahnübergang Rössli für Fussgänger und Velofahrer zu verbessern.

## **D Öffentlicher Verkehr**

### **Antrag**

Der öV ist ein wichtiger Verkehrsträger.

Der Fahrplan und das Angebot werden entsprechend den Bedürfnissen und der Nachfrage gezielt ausgebaut.

### **Begründung**

Der öV ist für Pfäffikon ein wichtiger Verkehrsträger. Für Umsteiger muss ein genügend grosses Parkplatzangebot in der Nähe des Bahnhofs bestehen. Es ist zu berücksichtigen, dass drei Viertel der Verkehrsleistung durch den Individualverkehr erfolgen. Mit dem öV wird das Verkehrsproblem von Pfäffikon aber nicht gelöst. Auf Luxuslösungen bei Bushaltestellen ist zu verzichten.

## **E Nachhaltige Mobilität**

### **Antrag für neue Zielsetzung**

Die Gemeinde setzt die Massnahmen um, für die sie einen gesetzlichen Auftrag hat, mit Augenmass um.

### **Begründung**

Der Zielsetzung «Die schadstoff- und energiearme Mobilität ist aktiv gefördert und priorisiert», kann die Gemeinde in keiner Art und Weise gerecht werden. Diese Zielsetzung ist wie andere Ziele und Massnahmen, stark ideologisch geprägt.

Vorgaben, z.B. für eine Verminderung des Schadstoffausstosses, erfolgen durch den Bund.

Der Kanton erhebt höhere Strassenverkehrsabgaben für gewisse Fahrzeugkategorien.

Erfreulicherweise reduziert sich der Schadstoffaustausch durch weiter verbesserte Motoren und alternative Antriebe. Schlussendlich entscheidet der Konsument, welche Technologie für ihn passt. Wir wehren uns entschieden gegen zusätzliche gesetzliche Vorgaben der Gemeinde.

## **Massnahmenkatalog zu den Zielsetzungen, Kapitel 6**

*Betrifft: Massnahmen zu A Strukturierung Verkehrsnetz, B Gestalter Strassenraum, etc.,  
Bericht Seite 44*

### **Antrag**

Verschiedene Massnahmen sind nochmals zu überprüfen und anzupassen.

### **Begründung**

Durch die Anpassung der Zielsetzungen, siehe Kommentar zu den Zielsetzungen, sind auch die Massnahmen, die davon abgeleitet werden, anzupassen oder zu streichen. Grundsatz: Auf den Hauptachsen muss der Verkehr so gut wie möglich fliessen können, ansonsten findet ein Ausweichen in die Quartiere und Aussenwachen statt. Auf Sammelstrassen ist auf Tempo 30 und bauliche Schikanen zu verzichten.

## **Abstellplätze MIV, Ergänzung Massnahmen, Kapitel 6**

### **Antrag**

Für Motorfahrzeuge stehen Abstellplätze an geeigneten Stellen und in genügender Anzahl zur Verfügung.

### **Begründung**

Der Bedarf an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge (auch mit Elektro- oder Alternativantrieben) ist vergessen gegangen.

Details siehe Kapitel 3.3.7 Parkierung MIV.

## **7.1 Zielbild Zentrumsgebiet**

### **Antrag**

Teile des Zielbildes Zentrumsgebiet sind im Zusammenhang mit oder nach dem Bau der Unterführung Tunnelstrasse umzusetzen. Das Zielbild Zentrumsgebiet 2040 muss nochmals grundsätzlich überdacht werden. Es berücksichtigt die Bedürfnisse des MIV ungenügend.

### **Begründung**

Voraussetzung für die Umsetzung der meisten Massnahmen im Zentrum ist eine vorgängige Realisation der Unterführung Tunnelstrasse. Kunden von Gewerbe und Dienstleistern müssen auch in Zukunft an das Gebiet im Bereich der Bahnhofstrasse gelangen können. Das gleiche gilt für den wichtigen P+R Bahnhof Süd der SBB. Der Verkehr benötigt Strassen- und Abstellraum. Mit der Seestrasse verfügt das Dorf bereits über einen praktisch verkehrsfreien Begegnungsraum. Dazu kommt das Seequai als Aufenthalts- und Erholungsort.

## **7.2 Zielbild Geschwindigkeitsregime 2040**

### **Antrag**

Auf den Hauptachsen und den Sammelstrassen soll weiterhin Tempo 50 gelten. Massnahmen für eine Temporeduktion auf den Hauptverkehrsachsen und den Sammelstrassen werden abgelehnt.

### **Begründung**

Die Hauptachsen müssen den Verkehr aufnehmen. Tempo 30 führt zu unerwünschtem Ausweichverkehr in die Quartiere und Aussenwachen. Auf Sammelstrassen muss der Verkehr ebenfalls fliessen können. Ansonsten erfolgt ebenfalls ein Ausweichen in die Quartiere. Zur Erhöhung der Sicherheit für die Querung von der Seestrasse in den Kehr, kann ein Blinklicht in Betracht gezogen werden.

## **8.1 Netzkonzept Fussverkehr**

### **Antrag**

Erkannte Schwachpunkte für den Fussverkehr sollen gezielt beseitigt werden.

### **Begründung**

Der Bericht zeigt einige Schwachstellen auf.

Diese - siehe Seite 51 im Bericht - sollen gezielt beseitigt werden.

Die vorgeschlagenen Massnahmen in den Aussenwachen werden von uns begrüsst. Sie sollen aber mit einfachen Lösungen realisiert werden (z.B. einfache Gehwege anstatt Trottoirs, die alle Normen erfüllen).

Das Netzkonzept soll dabei im Auge behalten werden. Es darf aber nicht zulasten des MIV gehen.

## **8.2 Netzkonzept Veloverkehr**

### **Antrag**

Das Netzkonzept Veloverkehr ist weiter zu verfolgen und Schwachstellen gezielt zu eliminieren.

### **Begründung**

Massnahmen dürfen nicht zulasten des MIV gehen. Wo immer möglich sind Fuss- und Veloverkehr zu entflechten.

## **8.3 Netzkonzept öV**

### **Antrag**

Dem Konzept wird mit Vorbehalten zugestimmt.

### **Begründung**

Dem öV kommt eine grosse Bedeutung für die Bewältigung des Verkehrs zu. Der öV kann nur einen Bruchteil der Verkehrsleistung erbringen. Wichtig sind Parkplätze in Bahnhofsnähe, die das Umsteigen ermöglichen. Es braucht ein Miteinander von MIV und öV.

Die Bahnlinie zerschneidet das Dorf und stellt mit den Bahnübergängen ein sehr grosses verkehrliches Problem dar. Im Zusammenhang mit einem Doppelspurausbau der SBB, sollte auch eine teilweise unterirdische Führung oder Tieferlegung der Bahn geprüft werden.

## **8.4 Netzkonzept MIV**

## **Antrag**

Das Konzept muss grundsätzlich überarbeitet werden.

## **Begründung**

- Das Konzept beantwortet die zentrale Frage, wie der steigende Durchgangsverkehr in Zukunft bewältigt werden soll, nicht.
- Der Kanton ist in die Pflicht zu nehmen, eine Lösung für eine wirkliche Umfahrung, respektive Entlastung von Pfäffikon und von Nachbargemeinden, z.B. Fehraltorf zu finden und zu realisieren. Es kann nicht akzeptiert werden, dass sich der Kanton mit der Streichung der Ortsdurchfahrt und der Westtangente aus der Verantwortung stehlen will.
- Die Westtangente – Eintrag Nr. 29 - ist mit Priorität zu realisieren.
- Eine Streichung der Ortsdurchfahrt Pfäffikon – Eintrag Nr. 28 – kann erst erfolgen, wenn von Seite des Kantons Alternativen vorliegen. Das Trasse ist für flankierende Massnahmen zu sichern (Unterführung Tunnelstrasse, Unterführung Matten, Veloroute, etc.).
- Die Oberlandautobahn ist für Pfäffikon ebenfalls von Interesse. Dies ist im Konzept zu ergänzen.
- Eine Realisation von Teilen des Zielbildes Zentrumsgebiet 2040 setzt vorgängig den Bau der Unterführung Tunnelstrasse voraus. Erst anschliessend kann allenfalls eine Abklassierung der Bahnhofstrasse erfolgen.
- Das Konzept schenkt dem Hauptträger des Verkehrs, dem MIV, insgesamt einen viel zu geringen Stellenwert.
- Aus unserer Sicht ist es sehr wichtig, dass der Verkehr möglichst gut auf den Hauptachsen und zum Teil auf den Sammelstrassen fliessen kann. Dies ist notwendig, damit so wenig Ausweichverkehr wie möglich in den Quartieren oder den Aussenwachen entsteht. Die im Konzept aufgezeigten Massnahmen wie Tempo 30 auf Hauptachsen, laufen dieser Zielsetzung entgegen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und Anliegen.

Freundliche Grüsse

**SVP Pfäffikon**

Karl Bertschinger

Marco Enderli

Präsident

Aktuar

## **Absender**

Kontaktperson

Karl Bertschinger, Präsident

Hof Oberwil 1, 8330 Pfäffikon ZH

Telefon 076 578 55 48 /Email kamabert@gmail.com