



Gemeinde **Pfäffikon ZH**

Einladung zur

Gemeindeversammlung

vom 28. März 2022, 20.00 Uhr,
im Dorfsaal Chesselhuus, Pfäffikon ZH

Geschäft 1

Kenntnisnahme des Schlussberichts zur Erarbeitung des Räumlichen Entwicklungskonzepts 3

Geschäft 2

Genehmigung eines Projektierungskredits von Fr. 930'000.00 (inkl. MwSt.)
für die Realisierung des Oberstufenschulzentrums Pfaffberg 9

Geschäft 3

Genehmigung eines Projektierungskredits von Fr. 345'000.00 (inkl. MwSt.)
für die Neugestaltung des Bushofs beim Bahnhof Pfäffikon 14

Zu diesen Geschäften sind schriftliche Anträge und Berichte abgefasst worden.
Die Akten zu den einzelnen Geschäften liegen in der Gemeinderatskanzlei zur Einsicht auf.

Gemeinderat Pfäffikon ZH
und die antragstellenden Behörden

Pfäffikon, 4. März 2022

Gemeinderatskanzlei
Hochstrasse 1
8330 Pfäffikon ZH
Tel. 044 952 51 80
gemeinderatskanzlei@pfaeffikon.ch
www.pfaeffikon.ch

Geschäft 1

Erarbeitung eines Raumentwicklungskonzeptes, Verabschiedung Schlussbericht

Antrag

1. Der Schlussbericht vom 9. Dezember 2021 zur Erarbeitung eines Räumlichen Entwicklungskonzeptes für die Gemeinde Pfäffikon (REK) wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Bericht ist behördenverbindlich, d.h. der Gemeinderat hat die notwendigen Massnahmen zur Umsetzung dieses Berichts im Rahmen des geltenden Rechts zu ergreifen.

Bericht

Die Vorlage in Kürze

Der Gemeinderat will den Siedlungsraum aktiv weiter entwickeln und Rahmenbedingungen schaffen, damit das Zentrum und die Quartiere baulich erneuert und verdichtet werden können. Gewerbe- und Industriebgebiete sollen attraktiv sein. Beim Thema Durchgangsverkehr, bei dem die Gemeinde sehr stark von den kantonalen Instanzen abhängig ist, zeichnen sich mittelfristig keine baulichen Massnahmen ab, welche die Rahmenbedingungen substanziell verändern. Schliesslich wird auch die Umsetzung des kantonalen Konzeptes „Mobilität und Umwelt Pfäffikersee“ Auswirkungen auf die Ortsplanung haben.

Vor diesem Hintergrund bietet ein Räumliches Entwicklungskonzept eine Gesamtschau über alle Herausforderung und soll die Handlungsmöglichkeiten aufzeigen.

Angestrebte Ziele und Inhalte des Räumlichen Entwicklungskonzeptes (REK)

Das REK soll die angestrebte Entwicklung der Gemeinde und den Anpassungsbedarf der Ortsplanung aufzeigen. Alle wichtigen Themenbereiche sind zu berücksichtigen. Folgenden Arbeitsschritte wurden durchgeführt.

1. Grundlagen aufarbeiten, Siedlungsentwicklung analysieren
2. Szenarien und Zielbilder entwickeln, Entwicklung in den Bauzonen, beim Verkehr, bei der öffentlichen Infrastruktur, beim Frei- und Erholungsraum abschätzen und aufeinander abstimmen
3. Handlungsfelder definieren / Konzept entwerfen
4. Mitwirkung der Öffentlichkeit definieren, durchführen, Bereinigung und Verabschiedung des Entwicklungskonzeptes

Gewähltes Vorgehen unter Einbezug der Bevölkerung

Zu Beginn der Planungsarbeiten wurden die Grundlagen erhoben und eine themenbezogene Situationsanalyse vorgenommen. Daraus wurden Zielbilder und Fokusthemen abgeleitet und zu jedem Thema Thesen formuliert.

Dem Gemeinderat war es sehr wichtig, die Öffentlichkeit zu Beginn für die gesamte Problematik zu sensibilisieren und zur Mitwirkung zu motivieren. Nach einer Informationsveranstaltung am 14. November 2020 wurden im ersten Halbjahr 2021 vier Workshops zu den Themen

- Quartier- und Siedlungsentwicklung
- Sichere Velo- und Fussgängerverbindungen
- Effizienter motorisierter Individualverkehr
- Attraktive Freiräume und Plätze für alle

durchgeführt. Etwa 40 bis 60 Personen brachten sich jeweils engagiert in die Diskussionen ein und suchten gemeinsam mit der Arbeitsgruppe und externen Fachpersonen nach Lösungsmöglichkeiten. Am 6. November 2021 wurde der Entwurf des REK-Berichtes öffentlich präsentiert.

Wichtige Inhalte und Resultate im Bericht zum Räumlichen Entwicklungskonzept

Der Schlussbericht gliedert sich in ein Entwicklungsleitbild und enthält Leitsätze zu den Kernthemen

- Übergeordnete Leitsätze
- Wohnen und Arbeiten
- Freiraum und Erholung
- Mobilität

In einem zweiten Teil des Berichtes wird der Handlungsbedarf wie folgt formuliert.

- Verkehrsführung der Ortsdurchfahrt prüfen (unter Federführung des Kantons)
- Nutzung der Sophie Guyer-Wiese klären
- Strategie für den Begegnungsort Bahnhof Süd entwickeln
- Arealentwicklung Tumbelenstrasse Nord (unter Federführung der Grundeigentümerin) vorantreiben, Umzonungsvorlage ausarbeiten
- Schwachstellen bei den Fuss- und Veloverbindungen unter Einbezug der Bevölkerung beheben, Netz aufwerten
- Öffentliche Gewässer punktuell offen legen
- Pilotprojekte zur Umsetzung von Freiräumen an Beispielen (Schulanlage, Quartierfreiraum) unter Einbezug der Bevölkerung realisieren

Rechtswirkung des Räumlichen Entwicklungskonzeptes (REK) und Ausblick

Der REK-Bericht soll für den Gemeinderat zu einer zusätzlichen, wichtigen und verbindlichen Richtschnur in seiner Behördentätigkeit werden. Grössere Ziele und Vorhaben können aber nur umgesetzt werden, wenn auf der Basis des übergeordneten Planungs- und Baurechtes die erforderlichen Rechtsgrundlagen geschaffen werden. Konkret gilt es, mittelfristig den Verkehrsrichtplan der Gemeinde zu überarbeiten. Weiter muss die Bau- und Zonenordnung (Nutzungsplanung) revidiert werden. Bei Frei- und Erholungsräumen und bei punktuellen Verbesserungen am Velo- und Fussgängernetz müssen spezifische Projekte entwickelt werden.

Diese Arbeiten dürften die nächste Legislaturperiode 2022 bis 2026 prägen. Die Bevölkerung soll wiederum in die jeweiligen Meinungsbildungsprozesse miteinbezogen werden. Die grossen Verkehrsprojekte kann die Gemeinde nur zusammen mit dem Kanton realisieren. Erfahrungsgemäss sind hier nur längerfristig Veränderungen möglich.

Das Räumliche Entwicklungskonzept wurde über einen Zeitraum von zirka 18 Monaten unter Mitwirkung der Bevölkerung erarbeitet. Der Schlussbericht zeigt gangbare Wege auf, wie in den nächsten Jahren die Lebensqualität für die Pfäffikerinnen und Pfäffiker erhalten und sogar noch verbessert werden kann. Massnahmen können dann zeitnah umgesetzt werden, wenn es gelingt, mehrheitsfähige Lösungen zu erarbeiten.

Der Gemeinderat und Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission empfehlen Kenntnisnahme.

1. Ausgangslage

In den Legislaturzielen des Gemeinderats für die ablaufende Amtsdauer sind wichtige Vorhaben im Bereich der Siedlungs- und Verkehrsplanung formuliert. Langfristig soll das Ortszentrum vom Individualverkehr entlastet bzw. dieser auf den Hauptverkehrsachsen konzentriert werden. Der Gemeinderat will den Siedlungsraum aktiv weiter entwickeln und Rahmenbedingungen schaffen, damit das Zentrum und die Quartiere baulich erneuert und verdichtet werden können. Gewerbe- und Industriegebiete sollen attraktiv sein. Diese Ziele gilt es, zu konkretisieren bzw. deren Realisierbarkeit zu prüfen. Deshalb hat der Gemeinderat ein Räumliches Entwicklungskonzept erarbeitet.

Die Bau- und Zonenordnung (BZO) wurde letztmals im Jahr 2014 angepasst. Seither haben sich mehrere Themen gesammelt, die in eine Revision einfließen sollen. Beim Thema Durchgangsver-

kehr, bei dem die Gemeinde sehr stark von den kantonalen Instanzen abhängig ist, zeichnen sich mittelfristig keine baulichen Massnahmen ab, welche die Rahmenbedingungen substantiell verändern. Schliesslich wird auch die Umsetzung des kantonalen Konzeptes „Mobilität und Umwelt Pfäffikersee“ Auswirkungen auf die Ortsplanung haben. Vor diesem Hintergrund bietet ein Räumliches Entwicklungskonzept eine Gesamtschau über alle Herausforderung und soll die Handlungsmöglichkeiten aufzeigen. Eine solche Auslegeordnung bildet die Grundlage für die öffentliche Meinungsbildung und trägt dazu bei, tragfähige Lösungen vorzubereiten. Am 10. März 2020 hat der Gemeinderat den Planungsprozess für ein Räumliches Entwicklungskonzept (REK) gestartet. Das Planungs- und Architekturbüro Suter.von Känel.Wild AG, Zürich, hat eine vom Gemeinderat eingesetzte Arbeitsgruppe während des Prozesses beraten und begleitet.

2. Angestrebte Ziele und Inhalte des Räumlichen Entwicklungskonzeptes (REK)

Das REK soll die angestrebte Entwicklung der Gemeinde und den Anpassungsbedarf der Ortsplanung aufzeigen. Alle wichtigen Themenbereiche sind angemessen zu berücksichtigen. Der Mitwirkung der Bevölkerung ist Rechnung zu tragen.

Der Masterplan für das Ortszentrum aus dem Jahr 2013 wurde als Grundlage weiterverwendet. Die seither eingetretene Entwicklung wurde analysiert und es wurden mögliche Szenarien für die Zukunft skizziert. Dabei lieferten die Legislaturziele des Gemeinderats, das Konzept Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, der Studie „Entlastung Ortsdurchfahrt Pfäffikon“ sowie der Verkehrsbericht des kantonalen Amtes für Verkehr wichtige Hinweise. Zur Erarbeitung des REK wurden die folgenden Arbeitsschritte vorgenommen.

- Grundlagen aufarbeiten, Siedlungsentwicklung analysieren
- Szenarien und Zielbilder entwickeln, Entwicklung in den Bauzonen, beim Verkehr, bei der öffentlichen Infrastruktur, beim Frei- und Erholungsraum abschätzen und aufeinander abstimmen
- Handlungsfelder definieren / Konzept entwerfen
- Mitwirkung der Öffentlichkeit definieren, durchführen, Bereinigung und Verabschiedung des Entwicklungskonzeptes

3. Gewähltes Vorgehen unter Einbezug der Bevölkerung

Zu Beginn der Planungsarbeiten im Frühjahr 2020 war die Arbeitsgruppe damit beschäftigt, die Grundlagen zu erheben und eine themenbezogene Situationsanalyse vorzunehmen. Daraus wurden Zielbilder und Fokusthemen abgeleitet und zu jedem Thema Thesen formuliert, die diskutiert werden sollten.

Der Gemeinderat legte von Anfang an Wert darauf, die interessierte Bevölkerung aktiv am Erarbeitungsprozess zu beteiligen. Die Öffentlichkeit wurde zu Beginn des Mitwirkungsprozesses für die gesamte Problematik sensibilisiert und es wurde aufgezeigt, wie die verschiedenen Themen voneinander abhängig sind. Dies hat die Lösungssuche zwar erschwert aber den Beteiligten deutlich aufgezeigt, dass Lösungen nur im Konsens und unter Berücksichtigung der technischen und politischen Machbarkeit möglich sind. Für diesen Mitwirkungsprozess hat sich die Arbeitsgruppe bewusst Zeit genommen. Im Rückblick sind sich aber viele Beteiligten darin einig, dass sich der Aufwand gelohnt hat.

Nach einer Informationsveranstaltung am 14. November 2020 wurden im ersten Halbjahr 2021 vier Workshops zu den Themen

- Quartier- und Siedlungsentwicklung
- Sichere Velo- und Fussgängerverbindungen
- Effizienter motorisierter Individualverkehr

- Attraktive Freiräume und Plätze für alle

durchgeführt. Etwa 40 bis 60 Personen brachten sich jeweils engagiert in die Diskussionen ein und suchten gemeinsam mit der Arbeitsgruppe und externen Fachpersonen nach Lösungsmöglichkeiten. Viele Engagierte nahmen an mehreren Workshops teil. Am 6. November 2021 stellten Gemeinderat und Arbeitsgruppe den Entwurf des REK-Berichtes der Öffentlichkeit vor. Ein grosser Teil der Workshopteilnehmer/innen war wiederum anwesend und bescheinigten den Behörden, dass die diskutierten Lösungen angemessen im Bericht gewürdigt worden sind. Der Mitwirkungsprozess als Ganzes wurde sehr geschätzt.

Besonderer Einbezug von Kindern und Jugendlichen

Bewusst sind auch Kinder und Jugendliche in den Mitwirkungsprozess miteinbezogen worden. Die Fachstelle „Kind Jugend Integration“ der Gemeinde hat in Absprache mit der Arbeitsgruppe REK diesen Prozess gesteuert. Kinder und Jugendliche - mehrheitlich im Alter von 10 bis 16 Jahren - haben sich interessiert und engagiert beteiligt. Während der Corona-Pandemie erwiesen sich die digitalen und interaktiven Kommunikationsmittel als sehr hilfreich. Die formulierten Bedürfnisse beziehen sich schwergewichtig auf die künftige Ausgestaltung von Freiräumen und es hat sich gezeigt, dass Kinder und Jugendliche eine andere Sicht einnehmen, beispielsweise bei der Ausgestaltung und der Funktionalität von Freiräumen. Bemerkenswert ist dabei, dass die Jungen keine unverhältnismässigen Forderungen stellen. Die wertvollen Rückmeldungen, Erfahrungen und Wünsche sind in einem separaten Bericht dargestellt, der ebenfalls veröffentlicht worden ist. Der Gemeinderat will diesen Bericht bei der Umsetzung von Massnahmen mitberücksichtigen.

4. Wichtige Inhalte und Resultate im Bericht zum Räumlichen Entwicklungskonzept

Der 25seitige Schlussbericht zum REK vom 9. Dezember 2021 gliedert sich in ein Entwicklungsleitbild und enthält Leitsätze zu den Kernthemen

- Übergeordnete Leitsätze
- Wohnen und Arbeiten
- Freiraum und Erholung
- Mobilität

In einem zweiten Teil des Berichtes wird der Handlungsbedarf formuliert. Dieser lässt sich folgendermassen zusammenfassen:

- Verkehrsführung der Ortsdurchfahrt prüfen (unter Federführung des Kantons)
- Nutzung der Sophie Guyer-Wiese klären
- Strategie für den Begegnungsort Bahnhof Süd entwickeln
- Arealentwicklung Tumbelenstrasse Nord (unter Federführung der Grundeigentümerin) vorantreiben, Umzonungsvorlage ausarbeiten
- Schwachstellen bei den Fuss- und Veloverbindungen unter Einbezug der Bevölkerung beheben, Netz aufwerten
- Öffentliche Gewässer punktuell offen legen
- Pilotprojekte zur Umsetzung von Freiräumen an Beispielen (Schulanlage, Quartierfreiraum) unter Einbezug der Bevölkerung (inkl. Kinder und Jugendliche) realisieren

5. Rechtswirkung des Räumlichen Entwicklungskonzeptes (REK)

Der REK-Bericht soll für den Gemeinderat zu einer zusätzlichen, wichtigen und verbindlichen Richtschnur in seiner Behördentätigkeit werden. Ziele und Massnahmen werden in die Legislaturziele einfließen, die der Gemeinderat zu Beginn seiner Amtsdauer neu formuliert. Grössere Ziele und Vorhaben können nur umgesetzt werden, wenn auf der Basis des übergeordneten Pla-

nungs- und Baurechtes die erforderlichen Rechtsgrundlagen geschaffen werden. Gegenüber Privaten entfaltet das REK allein keine Rechtswirkung.

Konkret gilt es, mittelfristig den Verkehrsrichtplan der Gemeinde zu überarbeiten. Weiter muss die Bau- und Zonenordnung (Nutzungsplanung) revidiert werden. Wie erwähnt besteht in verschiedener Hinsicht Handlungsbedarf. Bei Frei- und Erholungsräumen und bei punktuellen Verbesserungen am Velo- und Fussgängernetz müssen sinnvolle Projekte geschnürt und priorisiert werden. In der Umsetzung spielen nicht zuletzt die finanzpolitische Machbarkeit und die Entscheidungen der Stimmberechtigten an der Gemeindeversammlung oder an der Urne eine entscheidende Rolle. Der Gemeinderat erachtet es als seine Führungsaufgabe, im Einvernehmen mit der Bevölkerung das politisch und finanziell Machbare herauszufiltern und die entsprechenden Projekte vorzulegen.

6. Wie geht es Weiter?

Als nächstes müssen die Richt- und Nutzungsplanung aktualisiert werden. Das sind zeitaufwändige Prozesse und sollen in der nächsten Legislaturperiode gestartet werden. Die übrigen Projekte können parallel dazu weiter entwickelt werden. Dabei dürften Massnahmen mit verhältnismässig tiefen Kosten und hoher Akzeptanz bei der Bevölkerung schneller realisiert werden können als andere, für die zuerst der Meinungsbildungsprozess vorgenommen werden muss. Frei- und Erholungsräume sind ortsbezogen mit den verschiedenen Anspruchsgruppen aus der Bevölkerung zu planen. Deren Realisierung wird dort einfacher zu finanzieren sein, wo ohnehin Erneuerungsbedarf an der Infrastruktur besteht.

Die grossen Verkehrsprojekte kann die Gemeinde nur zusammen mit dem Kanton realisieren und auch nur dann, wenn dieser die Hauptlast der Kosten trägt. Erfahrungsgemäss sind hier nur längerfristig Veränderungen möglich. Der Gemeinderat will sich jedoch dafür einsetzen, dass die nötigen Massnahmen beharrlich weiterverfolgt und umgesetzt werden.

7. Schlussbemerkungen:

Das Räumliche Entwicklungskonzept wurde über einen Zeitraum von zirka 18 Monaten unter Mitwirkung der Bevölkerung erarbeitet. Alle Interessierten konnten sich einbringen, mitdenken, mitdiskutieren. Es hat sich deutlich gezeigt, wie stark die verschiedenen diskutierten Themen ineinandergreifen. Der Schlussbericht beschreibt gangbare Wege, wie in den nächsten Jahren die Lebensqualität für die Pfäffikerinnen und Pfäffiker erhalten und sogar noch verbessert werden kann. Der Prozess ist noch lange nicht zu Ende und es besteht weiterhin die Chance, sich aktiv einbringen zu können. Massnahmen können dann zeitnah umgesetzt werden, wenn es uns gelingt, mehrheitsfähige Lösungen zu erarbeiten. Dazu braucht es den Dialog und die Fähigkeit, Kompromisse einzugehen.

Die Erarbeitung des Räumlichen Entwicklungskonzeptes hat inklusive Mitwirkungsprozess rund Fr. 200'000.00 gekostet.

Der Gemeinderat empfiehlt den Stimmberechtigten, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

8. Referent:

Marco Hirzel, Gemeindepräsident

9. Abschied der Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission

Die RGPK empfiehlt **Kenntnisnahme** des Berichtes.

Die Öffentlichkeit konnte sich bei der Erarbeitung des Raumentwicklungskonzepts über vier Workshops einbringen. Die RGPK begrüsst diesen Einbezug der Bevölkerung und die jetzige Vorlage zur Kenntnisnahme durch den Gemeinderat.

Die Umsetzung von auf Stufe Konzept definierten Massnahmen wird Kosten auslösen, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzbar sind. Die RGPK erwartet, dass diese Projekte innerhalb der finanzpolitischen Zielsetzungen des Gemeinderats durchgeführt werden. Mögliche Synergien mit bestehenden Vorhaben im Finanzplan sollen berücksichtigt und andere Projekte ggf. neu priorisiert werden.

Geschäft 2

Oberstufenschulzentrum Pfaffberg, Etappe gesicherter Bedarf
Bewilligung eines Projektierungskredits in der Höhe von Fr. 930'000.00

Antrag

1. Zur Ausarbeitung eines Bauprojekts für die Realisierung des Oberstufenschulzentrums Pfaffberg (Etappe «gesicherter Bedarf») wird ein Kredit von Fr. 930'000.00 (inkl. MwSt.) bewilligt.

Bericht

Die Vorlage in Kürze

Die Vorlage in Kürze

Schulpflege und Gemeinderat orientieren sich in der längerfristigen Schulraumentwicklung an der Konzeption „Koordinierte Massnahmenplanung Schule“. Gestützt auf die 2019 nachgeführte Schulraumplanung, soll auf dem Areal Pfaffberg ein Oberstufenschulzentrum entstehen. Bereits heute werden die Schülerinnen und Schüler aus dem ehemaligen Oberstufenschulhaus Mettlen im Temporären Schulraum Pfaffberg unterrichtet, welcher im Sommer 2021 den Betrieb am neuen Standort Pfaffberg aufgenommen hat.

Um den mittel- und langfristigen Raumbedarf sicherzustellen, ist eine etappierte Umsetzung des Oberstufenschulzentrums Pfaffberg vorgesehen. In einem ersten Schritt soll die Etappe «gesicherter Bedarf» per Schuljahr 2026/27 realisiert werden. Gemäss einer Grobkostenschätzung des Kostenplaners, im Zusammenhang mit dem durchgeführten Projektwettbewerb für die Findung eines geeigneten Generalplaner-Teams, sind Investitionen in der Höhe von zirka 12 Mio. Franken inkl. MwSt. zu erwarten.

Für die Ausarbeitung eines abstimmungsreifen Bauprojekts samt detailliertem Kostenvoranschlag (+/- 15 %) muss, unter Einbezug des Generalplaners und weiteren Fachspezialisten, zuerst ein Projektierungskredit von Fr. 930'000.-- (inkl. MwSt.) bewilligt werden.

Über den Baukredit wird später an einer Urnenabstimmung entschieden.

Der Gemeinderat und Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission empfehlen Zustimmung der Vorlage.

1. Ausgangslage

Im Zusammenhang mit der 2019 erarbeiteten Schulraumplanung entschied die Schulpflege mit Beschluss vom 11. November 2019 und der Gemeinderat mit Beschluss vom 19. November 2019, die beiden Sekundarschulstandorte Pfaffberg und Mettlen auf dem Areal der Schulanlage Pfaffberg zu einem Oberstufenschulzentrum zu vereinen. Am 10. März 2020 beschloss der Gemeinderat einen Projektwettbewerb im selektiven Verfahren für den Ausbau des Schulstandorts Pfaffberg durchzuführen. Mit Gemeinderatsbeschluss vom 18. Mai 2021 wurde dem Vergabeauftrag der Begleitgruppe Schulraumplanung zugestimmt, die Arbeiten der Planergemeinschaft Pfaffberg, Peter Moor Architekten ETH SIA, Zürich zu vergeben, vorbehältlich der Genehmigung des Projektierungskredits an der Gemeindeversammlung.

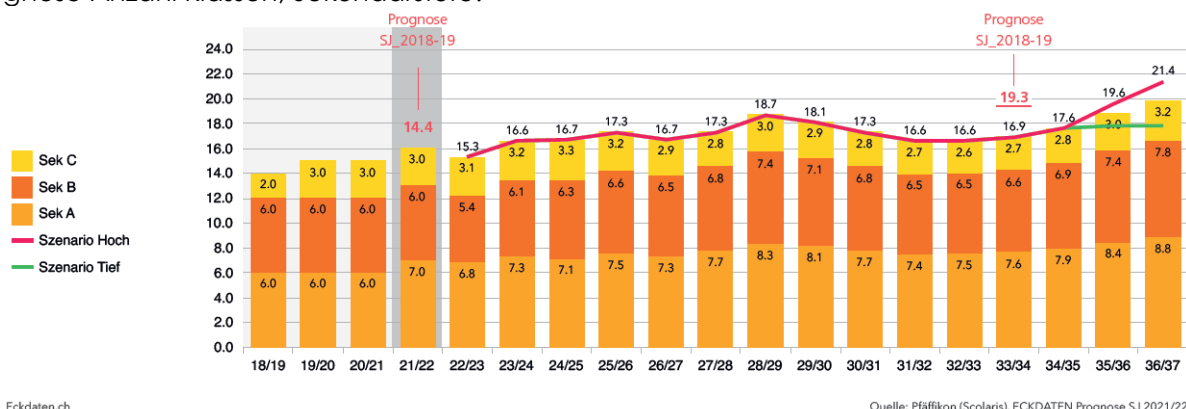
An der Urnenabstimmung vom 18. April 2021 hat die Stimmbevölkerung von Pfäffikon sich für den Umzug des Temporären Schulraums an den Standort der Schulanlage Pfaffberg ausgesprochen. Mit der Inbetriebnahme des temporären Schulraum Pfaffberg im Sommer 2021 wurde der erste Schritt zur Realisierung eines Oberstufenschulzentrums bereits umgesetzt. Das ehemalige

Oberstufenschulhaus Mettlen wird, nach Vollendung der laufenden Gesamtanierung, ab Sommer 2022 durch die Primarschule genutzt.

2. Strategische Planung und neue Erkenntnisse berücksichtigt

Die strategische Planung der gemeindeeigenen Anlagen und Gebäude basiert vorwiegend auf dem Liegenschaftenkonzept, einer Schulraumplanung aus dem Jahr 2019 und den aktualisierten Zahlen der Firma Eckhaus AG, welche der Begleitgruppe Schulraumplanung am 10. November 2021 präsentiert wurden. Die neusten Zahlen bestätigen die Prognosen der Schulraumplanung aus dem Jahr 2019 und das im Zusammenhang mit dem Projektwettbewerb beschlossene etappierte Vorgehen. Aktuell wird von einem etwas geringeren Anstieg der Schülerzahlen als 2019 ausgegangen:

Prognose Anzahl Klassen, Sekundarstufe:



Quelle: Aktuelle Prognose der Sekundarklassenentwicklung Stand 2021/22, Eckhaus AG

Diese Erkenntnis hat jedoch keinen Einfluss auf den vorliegenden Projektierungskredit für die Etappe «gesicherter Bedarf» und betrifft allfällige weitere Etappen ab 2034 (Erweiterungsbau und Turnhalle). Die Begleitgruppe Schulraumplanung hält demnach an der ursprünglich angeordneten Vorgehensweise einer etappenweisen Realisierung des Oberstufenschulzentrums Pfaffberg fest.

Der Bedarf für mehr Schulraum ab 2026 (=gesicherter Bedarf) ist somit ausgewiesen. Der Temporäre Schulraum Pfaffberg wird mit grosser Wahrscheinlichkeit bis zur Realisierung allfälliger weiterer Etappen (ab ca. 2034) weiterhin betrieben. Durch das etappierte Vorgehen wird einerseits sichergestellt, dass kein überdimensioniertes Schulhaus per Schuljahr 2026 in Betrieb genommen wird. Andererseits können allfällige weitere Etappen (Erweiterung und Turnhalle) dank zukünftigen Schülerprognosen präzisiert und den tatsächlichen Anforderungen und Gegebenheiten per ca. 2034 umgesetzt werden.

3. Oberstufenschulzentrum Pfaffberg

Projekt „Karo Dame“

Das aus dem 2020 bis 2021 durchgeführten Projektwettbewerb hervorgegangene Siegerprojekt „Karo Dame“ präsentiert interessante und inspirierende Lösungsvorschläge. Aus ihrer überzeugenden Analyse des Bestandes entwickeln die Verfasser ihren Vorschlag zu einem Gesamtkonzept für den Standort Pfaffberg, welches auch in der Sorgfalt, der Durcharbeitung und der Intelligenz der baulichen Umsetzung zu überzeugen vermag. Gemäss Grobkostenschätzung eines Kostenplaners sind Investitionen in der Höhe von zirka 12 Mio. Franken inkl. MwSt. zu erwarten. Projektverfasser des Siegerprojekts Karo Dame ist die Planergemeinschaft Pfaffberg, Peter Moor Architekten ETH SIA, Zürich.

Das Projekt orientiert sich an den bestehenden Schulgebäuden. Durch die Setzung des Neubaus auf der östlichen Seite der Parzelle des gemeindeeigenen Grundstücks (Kat.-Nr. 8028) wird der Pausenplatz räumlich stärker gefasst und zu einem Pausenhof. Ziel sind möglichst gut belichtete Übereck-Schulzimmer anzubieten, welche den aktuellen Schulbauempfehlungen des Kantons Zürichs entsprechen. Die vorgesehenen clusterartigen Module, bestehend aus drei Schulzimmern und einem mittigen Aufenthaltsraum, bieten eine günstige Ausgangslage für eine künftige Erweiterung. Das Siegerprojekt Karo Dame konnte am 15. Juli 2021 anlässlich einer Wettbewerbsausstellung im Chesselhuus von der Öffentlichkeit besichtigt werden.

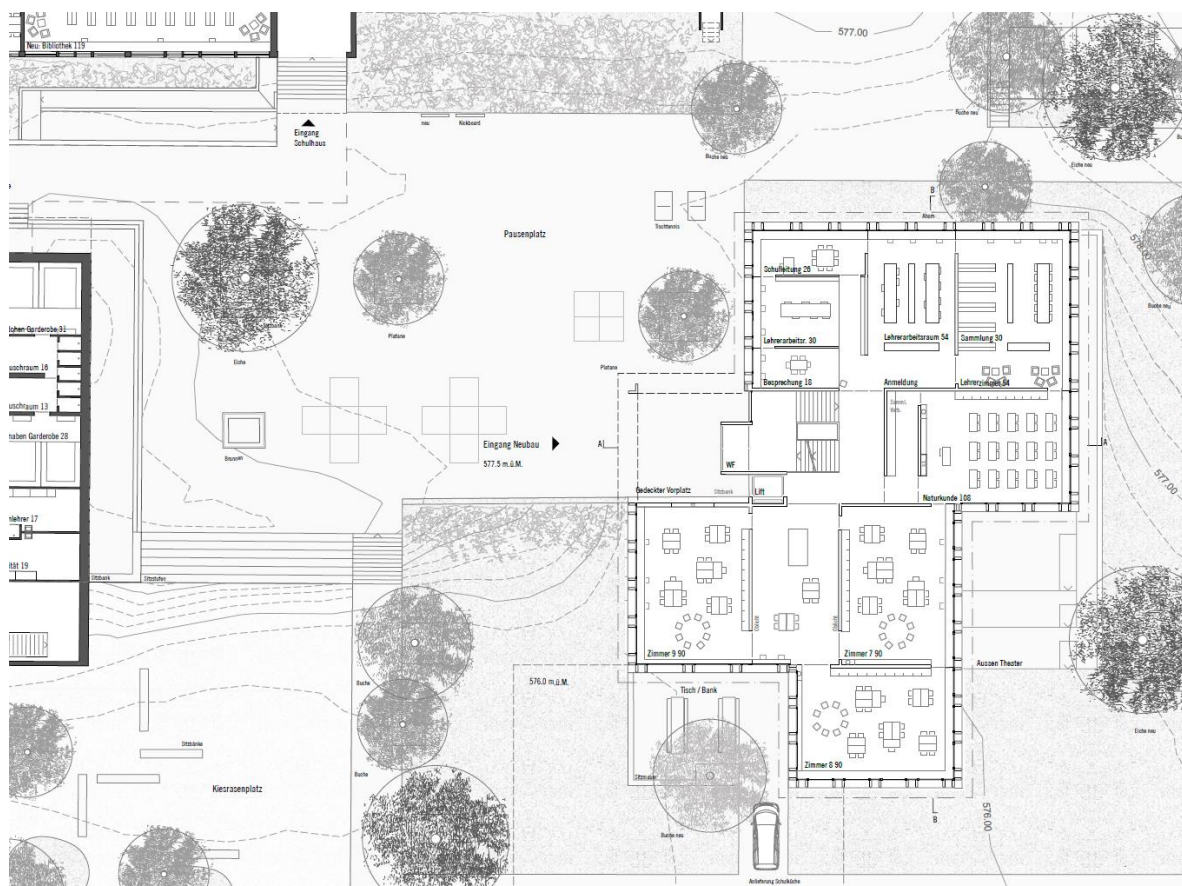
Situation mit Standort der Etappe «gesicherter Bedarf»



Visualisierung „Karo Dame“ Planergemeinschaft Pfaffberg, Peter Moor Architekten ETH SIA



Grundriss Erdgeschoss



Projektierungs- und Bauphase, Schulbetrieb

Per Schuljahr 2026/27 soll das Bauvorhaben abgeschlossen und der neue Schulhaustrakt bezugsbereit sein. Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, soll, vorbehältlich der Genehmigung des Souveräns an der Gemeindeversammlung vom 28. März 2022, zügig mit den Projektierungsarbeiten begonnen werden. Sobald das Bauprojekt samt Kostenvoranschlag vorliegt, wird die Bevölkerung gestützt auf Gemeindeordnung Artikel 10 an einer Informationsveranstaltung (voraussichtlich Sommer 2023) über die Einzelheiten orientiert, bevor dann an der Urnenabstimmung im Herbst 2023 über den Objektkredit befunden wird. Sollte die Mehrheit der Stimmbevölkerung von Pfäffikon dem Bauvorhaben bzw. Baukredit zustimmen, würden ca. im Juni 2024 die Bauarbeiten starten. Während den rund zwei Jahre dauernden Bauarbeiten kann der Schulbetrieb auf dem Areal Pfaffberg unter gewissen Immissionen und Einschränkungen aufrechterhalten bleiben.

4. Projektierungskredit

Gemäss Gemeindeordnung Artikel 16 Ziffer 9, muss der Gemeindeversammlung ungeachtet der Kreditkompetenzen ein Planungskredit unterbreitet werden, falls der Baukredit mutmasslich mehr als 2,0 Mio. Franken beträgt. Diese Voraussetzung ist gegeben.

Unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen wurden die Generalplanerleistungen für die Projektierung und Realisierung des Oberstufenschulzentrums Pfaffberg, Etappe «gesicherter Bedarf» im selektiven Verfahren durchgeführt.

Die zu erwartenden Honoraraufwendungen für Fachspezialisten (Geologe, Geometer etc.) basieren auf Schätzungen und Erfahrungswerten. Der notwendige Projektierungskredit für ein abstimmungsreifes Bauprojekt errechnet sich wie folgt:

Arbeitsgattung

Honorar inkl. MwSt.

Generalplaner	Fr.	888'873.--
Geologe / Baugrunduntersuchung	Fr.	15'000.--
Geometer	Fr.	5'000.--
Weitere Fachspezialisten und Rundung	Fr.	<u>21'127.--</u>
Total	Fr.	930'000.—

Damit ein abstimmungsreifes Bauprojekt samt Kostenvoranschlag erarbeitet werden kann, muss ein Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 930'000.00 (inkl. MwSt., Nebenkosten und Rundung) zu Lasten der Investitionsrechnung (Kto. 3135.5040.005) bewilligt werden.

5. Zeitlicher Ablauf

Sommer 2023	Informationsanlass zum Bauprojekt
Herbst 2023	Baukredit (Urnenabstimmung)
Frühling / Sommer 2024	Start der Bautätigkeiten
August 2026	Inbetriebnahme des Erweiterungsgebäude Pfaffberg (Etappe: «gesicherter Bedarf»)

6. Schlussbemerkung

Der Gemeinderat und die Schulpflege wollen die Schulhausbauten gemäss der Schulraumplanung umsetzen. Nur so können räumliche Engpässe verhindert und ein ordentlicher Schulbetrieb ohne weitere Provisorien garantiert werden. Der Gemeinderat empfiehlt ein schrittweises Vorgehen und beantragt den Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Kreditvorlage zuzustimmen.

7. Referenten

Rajka Frei, Liegenschaftenvorsteherin
Hanspeter Hugentobler, Schulpräsident

8. Abschied der Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission

Die RGPK beantragt **Zustimmung** zur Vorlage.

Die Erstellung der benötigten Schulräumlichkeiten für das Oberstufenschulzentrums im Pfaffberg ist der nächste Schritt der Schulraumplanung und kann nach eingehender Prüfung der zahlreichen Unterlagen als gut vorbereitet und folgerichtig bezeichnet werden.

Mit dem Projekt KARO DAME, das mit dem hier vorliegenden Projektierungskredit geplant werden soll, wird ein architektonisch ansprechendes und die Erfordernisse erfüllendes Bauwerk entstehen. Das Raumprogramm wird den aus heutiger Sicht gesicherten Bedarf abdecken. Die Prognosen der Schülerzahlen ab dem Jahr 2034 sind unsicher. Es ist daher folgerichtig und haushälterisch, die Erweiterung als 2. Etappe erst später zu planen und zu realisieren, wenn auch das zusätzliche Raumprogramm als sicher gelten kann. Das Projekt KARO DAME ist besonders bezüglich Erweiterbarkeit bei laufendem Betrieb erste Wahl aus allen Projekten des Wettbewerbs.

Geschäft 3

Neugestaltung Bushof, Genehmigung Projektierungskredit

Antrag

1. Zur Ausarbeitung eines Bauprojekts für die Neugestaltung des Bushofs beim Bahnhof Pfäffikon wird zu Lasten der Investitionsrechnung ein Kredit von Fr. 345'000.00 bewilligt.

Bericht

Die Vorlage in Kürze

Pfäffikon ist eine wichtige, regionale Verkehrsdrehscheibe. Aufgrund der regionalen Entwicklung konnte das ÖV-Angebot für die Bevölkerung in den letzten Jahren laufend ausgebaut werden. Nebst den beiden S-Bahnlinien S3 und S19, verkehren derzeit 8 Buslinien, teilweise im Halbstundentakt. Der bestehende Bushof aus dem Jahr 1998 verfügt nur über 4 Haltekannten für Normalbusse und eine im Jahr 2013 realisierte provisorische Haltekannte für die Buslinie 859. Alle Haltekannten sind nicht behindertengerecht ausgebaut. Der Bushof ist für die heutigen Bedürfnisse nicht mehr ausreichend. Damit die Anforderungen an einen zeitgemässen, sicheren und nutzerfreundlichen Busbetrieb sichergestellt werden können und weil die Frist für die Umsetzung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes Ende 2023 abläuft, soll das Projekt Bushof mit 7 hindernisfreien Haltekannten für Gelenkbusse raschmöglichst vorangetrieben werden.

Die Planungsarbeiten für die Neugestaltung des Bushofs wurden im Herbst 2018 mit der Erarbeitung eines Studienauftrags gestartet. Der Gemeinderat setzt alles daran, mit finanzieller Beteiligung von Nachbargemeinden, im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes, den Neubau des Bushofs voranzutreiben und die Kosten für Pfäffikon möglichst tief zu halten.

Mit Beschluss vom 5. November 2019 hat der Gemeinderat das Vorprojekt des Ingenieurbüros Heierli AG für die Neugestaltung des Bushofs vom 30. August 2019 zustimmend zur Kenntnis genommen. Dieses Vorprojekt wurde danach, vom 26. Februar bis 29. März 2021 gemäss §§ 12 und 13 des Strassengesetzes (StrG) öffentlich aufgelegt. An der Sitzung vom 10. August 2021 hat der Gemeinderat die Stellungnahme zu den Einwendungen verabschiedet. Zudem wurde das Vorprojekt an einem Info-Abend am 24. November 2021 öffentlich vorgestellt.

Gemäss der detailliert erhobenen Kostenschätzung belaufen sich die Kosten für den neuen Bushof, inkl. dem erforderlichem Landerwerb, auf Fr. 8'730'000.00 (Genauigkeit +/- 20 %). Subventionen in der Grössenordnung von rund 50 % können vom Agglomerationsprogramm des Bundes und vom Kanton erwartet werden. Die verbleibenden Kosten von rund Fr. 4'365'000.00 müssen von der Standortgemeinde und von den Gemeinden, die am Bushof einen grossen Nutzen haben, getragen werden. Der Anteil von Pfäffikon beläuft sich voraussichtlich auf Fr. 2'400'000.00.

Ziel ist, die Planungsarbeiten bis Ende 2023 soweit abzuschliessen, damit die Bauarbeiten für die Neugestaltung des Bushofs ab Sommer 2024 in Angriff genommen werden können. Die Fertigstellung sollte dann Ende 2025 möglich sein.

Ein besonders wichtiger Meilenstein für das Neubauprojekt wird im Frühjahr/Sommer 2023 anstehen. Dann werden die Stimmberechtigten von Pfäffikon und jene der zahlungspflichtigen Nachbargemeinden ihre Anteile an den Baukosten zu bewilligen haben. Eine Realisierung kann nur dann erfolgen, wenn zustimmende Beschlüsse sämtlicher beteiligter Gemeinden vorliegen.

Vorerst muss aber das Projekt für den Bushof weiterbearbeitet und weiterentwickelt werden. Dafür ist der Projektierungskredit für die Erarbeitung eines Bauprojekts zu bewilligen. Der Kreditbe-

trag setzt sich aus Ingenieurdienstleistungen gemäss Submissionsergebnis und Zusatzleistungen für die Erarbeitung von verkehrstechnischen Gutachten sowie fachspezifischen Abklärungen zusammen. Für die nächste Planungsphase (Bauprojekt) ist dazu ein Kredit von Fr. 345'000.00, netto inkl. MWST, erforderlich.

Der Gemeinderat empfiehlt Zustimmung und die Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission Rückweisung der Vorlage.

1. Ausgangslage

Der bestehende Bushof verfügt über 4 Haltekanten für Normalbusse und eine kurze, provisorische Haltekante für die Buslinie 859. Die heutigen Haltekanten sind nicht behindertengerecht ausgebaut. Zudem erfordern der laufend ausgebaute Fahrplan und die stetig steigenden Fahrgastzahlen zusätzlich Haltekanten. Alle Haltekanten sollen zudem für Gelenkbusse ausgebaut sein. Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG), das am 1. Januar 2004 in Kraft getreten ist, müssen alle bestehenden Bauten und Anlagen für den öffentlichen Verkehr spätestens 20 Jahre nach der Inkraftsetzung behindertengerecht sein. Damit der Busbetrieb gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes bewältigt werden kann, müsste die Umsetzung eines neuen Bushofs bis Ende 2023 erfolgen. Diese Vorgabe kann trotz ehrgeizigem Zeitplan nicht erreicht werden.

Der Gemeinderat setzt aber alles daran, mit der finanziellen Beteiligung von Nachbargemeinden, im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes, die Neugestaltung des Bushofs voranzutreiben. Anfangs Juni 2018 hat er dazu den Auftrag für die Erarbeitung einer Konzeptstudie zur Entwicklung des Bushofs und der Personenunterführungen an die SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich, erteilt.

2. Konzeptstudie

Die Konzeptstudie des Ingenieurbüros SNZ, vom 26. September 2018, ist strukturiert aufgebaut und beinhaltet alle wesentlichen Untersuchungsparameter innerhalb des klar definierten Projektperimeters. Bedeutende Drittprojekte des Kantons, von den SBB und auch private Bauvorhaben wurden bei den Überlegungen zur Konzeptstudie berücksichtigt. Ein wichtiges Kriterium bei den Betrachtungen war, dass das Bushofprojekt unabhängig von geplanten Drittprojekten realisiert werden kann, jedoch mit diesen kompatibel ist.

Anhand eines breiten Variantenfächers wurden verschiedenste Anordnungsmöglichkeiten von Haltekanten innerhalb des gesamten Perimeters untersucht und ausgewertet. Auch wurden Bedarfsabklärungen zu Personenunterführungen (PU), zur Verlängerung der bestehenden PU West und zu einer zusätzlichen PU Ost, vorgenommen. Im Rahmen der Situationsanalyse wurden insbesondere die Bedürfnisse des Fussgänger- und des Veloverkehrs vor Ort untersucht. Zudem wurden für die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus separate Fussverkehrserhebungen resp. -stromanalysen durchgeführt. Im Weiteren mussten Überlegungen für Standorte von Infrastrukturbauten, wie einem Pausenraum und einer WC-Anlage für Buschauffeure sowie für die Verlegung des bestehenden Kiosks und der Taxi-Standplätze gemacht werden. Auch mussten Ersatzstandorte für Veloabstellplätze und Parkplätze evaluiert werden.

Aufgrund der Ergebnisse des Variantenfächers hat sich der nachfolgende „konsolidierte Lösungsansatz“ ergeben:

- Zur Sicherstellung eines zeitgemässen und zukunftsgerichteten ÖV-Angebots und zur Erfüllung der Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes sind insgesamt 7 hinderisfreie Haltekanten für Gelenkbusse mit Anschlaghöhen von 22 cm erforderlich.
- Damit Busse bei einer verzahnten Anordnung die hochliegenden Kanten anfahren können, müssen diese vom Fahrzeug teilweise überschwenkt werden (bei An- und Weg-

fahrt). Das führt dazu, dass Haltekanten mit einer Anschlaghöhe von 22 cm für Gelenkbusse eine Länge von ca. 42.00 m benötigen.

- Der Bushof wird über die Zelglistrasse aus beiden Richtungen angefahren. Zur Gewährleistung eines flexiblen Busbetriebs müssen die Haltekanten so angeordnet sein, dass Zu- und Wegfahrten für die Busse bei allen Kanten für alle Richtungen jederzeit möglich sind.
- Beim Bushofprojekt in Pfäffikon handelt es sich um ein „Generationenprojekt“, welches auch auf künftige Bedürfnisse ausgelegt ist. Dem Gemeinderat ist es deshalb ein grosses Anliegen, dass auch die gesamte Infrastruktur auf die längerfristigen Bedürfnisse ausgelegt ist. Dementsprechend ist es unerlässlich, dass die Ver- und Entsorgungsleitungen im gesamten Perimeter ausgebaut und erneuert werden. Dies wiederum löst auch eine Sanierung und Erneuerung von angrenzenden Strassen und Plätzen aus.

Die Möglichkeit der Verlegung einer oder mehrerer Haltekanten auf die Südseite des Bahnhofs wurde im Rahmen der Planungsarbeiten umfassend geprüft. Aus nachfolgenden Überlegungen wurde diese Möglichkeit verworfen:

- Einschränkungen für ein künftiges Gestaltungsprojekt Bahnhof Süd/Bahnhofstrasse
- Negative Auswirkungen auf Haltestelle Frohwies
- Der Taktfahrplan der betroffenen Buslinie 830 ist auf die S3 abgestimmt, was zu langen und unattraktiven Umsteigewegen führen würde
- Umsteigebeziehungen Bus/Bus würden mit der Linie 830 erheblich erschwert
- Durchgängige Kurse z. B. Uster - Hittnau bzw. nach Bauma, wie sie heute bereits angeboten werden, wären nicht mehr möglich
- Flexibilität für Busbetreiber (Fahrzeug-, Chauffeurwechsel etc.) würden erschwert
- Da insgesamt sieben hindernisfreie Haltekanten für Gelenkbusse benötigt werden, wäre der Platzbedarf auf der Nordseite, trotz Wegfall von einer oder zwei Kanten, praktisch unverändert
- Der Bau von Haltekanten auf der Südseite würde, nebst Anpassungen im Strassengebiet, auch umfangreiche Instandstellungsarbeiten an Werkleitungen auslösen
- Aufgrund der hohen Fahrgastfrequenz der Buslinie 830 müsste eine zusätzliche Überdachung als Witterungsschutz erstellt werden
- Umfrageergebnisse aus dem Pilotprojekt „Einbahnring“ im Dorfzentrum im Jahr 2019 haben gezeigt, dass die Anordnung der Haltekante im Süden mehrheitlich unerwünscht ist.
- Eine Aufteilung von Bushöfen an verschiedene Standorte wird generell nicht empfohlen, da nebst betrieblichen Nachteilen insbesondere die Orientierung für Reisende wesentlich erschwert wird

Die Abwägung aller Vor- und Nachteile des untersuchten Variantenfächers hat schliesslich zur vorgeschlagenen Variante, dem „konsolidierten Lösungsansatz“ geführt. Mit einer „überdachten Businsel“ auf der Nordseite des Bahnhofs kann die Befahrbarkeit für Busse aus beiden Richtungen im Einbahnregime optimal sichergestellt werden. Mit der gewählten Geometrie ist es möglich, den Bushof mit nur geringem Landerwerb und behindertengerechten Haltekanten mit 22 cm Anschlaghöhe in der bestehenden Situation einzugliedern und damit die Anforderungen an das Behindertengesetz vollständig zu erfüllen. Flexible Anpassungen für den Netzbetrieb und ein Anschluss an eine später realisierte Personenunterführung Ost sind bei diesem Lösungsansatz ebenfalls gewährleistet. Zudem können die Fahrgäste von 6 Buslinien mit einer zentralen Überdachung vor Witterungseinflüssen gut geschützt werden. Die Gestaltung und Nutzung sowie die Materialisierung der Überdachung kann im Rahmen des Bauprojekts den Bedürfnissen entsprechend festgelegt werden.

Bezüglich den Umsteigebeziehungen wäre eine Verlängerung der bestehenden Personenunterführung Richtung Norden (Unterquerung Zelglistrasse) und ein zusätzliche Unterführung auf der Ostseite durchaus begrüssenswert. Weil die Analyse der Fussgängerströme ergeben hat, dass solche teuren Investitionen zum heutigen Zeitpunkt nicht zwingend notwendig sind, wird der bestehende Zustand beibehalten. Allfällige Ausbauten werden jedoch im Rahmen von künftigen Projekten mit den SBB und dem Kanton weiterverfolgt. Beide Unterführungsprojekte wurden be-

reits im Agglomerationsprogramm des Bundes angemeldet und sind, allerdings noch mit einer tiefen Dringlichkeitsstufe, im Programm enthalten.

Am 4. Dezember 2018 hat der Gemeinderat die Konzeptstudie zur Kenntnis genommen sowie dem „konsolidierten Lösungsansatz“ mit Ergänzungen zugestimmt. Weiter hat der Gemeinderat beschlossen im Jahr 2019 ein Vorprojekt in Auftrag zu geben.

3. Vorprojekt

Aufgrund der Angebote von 3 geeigneten Planungsbüros hat der Gemeinderat mit Beschluss vom 18. Dezember 2018 das Ingenieurbüro Heierli AG, Zürich, beauftragt, basierend auf dem „konsolidierten Lösungsansatz“, ein Vorprojekt zu erarbeiten.

Das Vorprojekt beinhaltet im Wesentlichen die nachfolgenden Elemente:

- 7 behindertengerechte Haltekannten für Gelenkbusse mit Anschlughöhen von 22 cm
- Businsel mit 6 Haltekannten
- Separate Haltekannte im Bereich des heutigen Kiosks Nord
- Funktionale Überdachung der Businsel mit einer Länge von rund 120.00 m und einer Breite von 9.00 m
- Rudimentärer Vorschlag für die Verlegung der Park+Ride-Anlage Nord inkl. 2 Kiss+Ride-Parkplätzen auf das nördlich angrenzende Gebiet Sophie Guyer. Die erforderliche Anzahl Parkplätze und deren Standorte sollen im Rahmen des Bauprojekts geklärt werden.
- Verlegung und teilweise Erweiterung der bestehenden Velostationen inkl. abschliessbaren Plätzen
- 3 Taxistandplätze angrenzend an den SBB-Perron bei Gleis 2
- Grobkonzept für Werkleitungsbauten inkl. Oberflächenentwässerung mit Retentionskanal
- Neugestaltung der Kioskanlage
- Möglichkeit für Infrastruktur für Elektrobusse

Die Wünsche und Anforderungen der SBB und der PostAuto AG konnten in diesem Vorprojekt bereits vollumfänglich berücksichtigt werden. Auch dem ZVV wurden die Projektunterlagen zu einer ersten Stellungnahme vorgelegt. Diese ist sehr positiv ausgefallen.

Mit Beschluss vom 5. November 2019 hat der Gemeinderat das Vorprojekt des Ingenieurbüros Heierli AG für die Neugestaltung des Bushofs vom 30. August 2019 zustimmend zur Kenntnis genommen. Anschliessend wurden die Unterlagen des Vorprojekts, zusammen mit dem Vorschlag des Kostenverteilungsschlüssels vom 18. Februar 2020, den sechs zahlungspflichtigen Gemeinden (Hittnau, Russikon, Wildberg, Bauma, Wila und Turbenthal) zugestellt. Von diesen Gemeinden liegen zwischenzeitlich die zustimmenden Exekutivbeschlüsse zur Kostenbeteiligung vor. Die Ausführungen zur Kostenpflicht von Nachbargemeinden und zur Ermittlung des Kostenverteilungsschlüssels sind unter Punkt 5. zu finden.

Das Vorprojekt wurde danach, vom 26. Februar bis 29. März 2021 gemäss §§ 12 und 13 des Strassengesetzes (StrG) öffentlich aufgelegt.

Innerhalb der Auflagefrist sind zehn Einwendungen termingerecht eingegangen. Die meisten Einwendungen können grundsätzlich in den folgenden Hauptpunkten zusammengefasst werden:

- **Verlegung der Haltestelle der Linie 830 auf die Südseite des Bahnhofs**
- **Verzicht auf den Park+Ride Parkplatz auf dem Sophie Guyer Areal**
- **Minimale Nutzung des Sophie Guyer Areals**
- **Sicherheit und Führung des Langsamverkehrs**
- **Diverse Anregungen und Vorschläge**

An der Sitzung vom 10. August 2021 hat der Gemeinderat die Stellungnahme zu den Einwendungen verabschiedet. Die wesentlichen Punkte wurden aufgenommen und werden im Rahmen des nächsten Planungsschritts, bei der Erarbeitung des Bauprojekts, weiter entwickelt und optimiert.



Lösungsvorschlag einer Dachkonstruktion mit Photovoltaikanlage (Ladestation für Elektrobusse)

4. Kosten/Finanzierung

Gemäss der detailliert erhobenen Kostenschätzung belaufen sich die Kosten für den Neubau des Bushofs, inkl. dem erforderlichem Landerwerb, auf Fr. 8'730'000.00 (Genauigkeit +/- 20 %).

Bezüglich der Finanzierung schreibt das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) im § 6.¹ vor, dass die Gemeinden für eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen für Fussgänger und für den Zubringerverkehr zu sorgen haben. Weiter ist im §6.² geregelt, dass sich Nachbargemeinden, welche ein bedeutendes Interesse am Vorhaben haben, finanziell beteiligen müssen.

Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland angemeldet, welches durch den Bund finanziert wird. Zusammen mit den Subventionsbeiträgen des Kantons kann mit einer Kos-

tenübernahme in der Grössenordnung von rund 50 % gerechnet werden. Die verbleibenden Kosten von rund Fr. 4'365'000.00 müssen von der Standortgemeinde und von den Gemeinden, die am Bushof einen grossen Nutzen haben, getragen werden. Der Anteil von Pfäffikon beläuft sich voraussichtlich auf Fr. 2'400'000.00.

5. Miteinbezug von Nachbargemeinden

Acht Buslinien verkehren von und nach Pfäffikon. Weil die nachfolgenden Gemeinden ab Pfäffikon mit Buslinien bedient werden, haben diese gemäss Personenverkehrsgesetz ein bedeutendes Interesse am Ausbau und müssen sich an den Kosten des Neubauprojekts beteiligen:

- Hittnau, Russikon, Wildberg, Bauma, Wila und Turbenthal

Die beiden Städte Uster und Wetzikon sollen nicht ins Projekt einbezogen werden, da es sich ebenfalls um modulare Verkehrs-drehscheiben mit eigenem Bushof handelt. Pfäffikon wird sich entsprechend auch nicht an Ausbauprojekten in diesen Städten beteiligen.

Weil Fehraltorf ab Pfäffikon direkt über die S-Bahn erschlossen ist und Weisslingen nur einen ganz geringen Nutzen am Bushof Pfäffikon hat, müssen sich auch diese beiden Gemeinden nicht an den Kosten beteiligen.

Für die Ermittlung der Kostenbeteiligung der Nachbargemeinden wurde ein „Kostenverteilungsschlüssel“ erarbeitet. Dieser wurde anhand der effektiven Fahrgastzahlen und der Anzahl Abfahrten berechnet und zeigt folgendes Bild:

Gemeinde	Beteiligung	Kostanteil (Nettokosten inkl. MWST)
• Pfäffikon	55.00 %	2'400'750.00
• Hittnau	12.37 %	540'155.00
• Russikon	13.81 %	602'655.00
• Wildberg	3.40 %	148'301.00
• Bauma	8.82 %	385'091.00
• Wila	2.27 %	99'294.00
• Turbenthal	4.32 %	188'744.00

Der Kostenverteilungsschlüssel konnte inzwischen mit allen Exekutivbehörden der zahlungspflichtigen Nachbargemeinden festgelegt werden. Die entsprechenden Zustimmungen liegen vor. Dass sich 6 Nachbargemeinden mit einem Kostanteil von 45 % zu beteiligen haben zeigt klar, dass es sich um ein Projekt von regionaler Bedeutung handelt.

6. Bauprojekt/Genehmigung Projektierungskredit

Stand des Projekts:

Das Vorprojekt wurde auf der Basis des „konsolidierten Lösungsansatzes“ weiterentwickelt (Planbeilagen im Anhang). Der Gemeinderat ist überzeugt, dass mit dem vorliegenden Konzept, mit einer zentralen, überdachten Businsel die Bedürfnisse zur Sicherstellung des öffentlichen Verkehrs am besten abgedeckt werden können. Basierend auf den Erkenntnissen aus dem Raumentwicklungskonzept und den noch zu erarbeitenden Grundlagen für ein Mobilitätskonzept Pfäffikon soll das Bushofprojekt insbesondere mit den nachfolgenden Massnahmen weiter optimiert werden:

- Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr im Bereich der Zelglistrasse
- Verkehrstechnische Gutachten zur Reduktion des Geschwindigkeitsregimes auf der Zelglistrasse
- Variantenstudium zur Ausgestaltung und Nutzung der Haltestellen-Überdachung

- Abklärungen für Ladestationen für Elektrobusse (allenfalls mit Fotovoltaik-Anlage)
- Gestaltung der Aussenräume inkl. Begrünung und Beschattung
- Bedarfsabklärungen und Anordnung für Parkierungen (P+R und Kiss+Ride)
- Detaillierungen zur künftigen Nutzung des Sophie Guyer Areal

7. Ingenieurdienstleistungen für Projektierung und Ausführung

Für die Submission der Ingenieurdienstleistungen zur Neugestaltung des Bushofs hat das Bauamt ein umfassendes Programm für ein zweistufiges Verfahren erarbeitet, damit diese gemäss den Richtlinien des öffentlichen Beschaffungswesens am 19. Februar 2021 ausgeschrieben werden konnten. Bei der 1. Stufe (Präqualifikation) konnten die Bewerber ihren Teilnahmeantrag bis am 9. April 2021 einreichen. Dem Bauamt wurden neun Eingabeformulare termingerecht eingereicht. Die Auswertung erfolgte aufgrund von klar definierten Kriterien und Gewichtungen. Zwei Bewerbungen haben die formelle Prüfung nicht bestanden. Aufgrund des Resultats aus der Präqualifikation und den Bestimmungen der Ausschreibungsunterlagen wurden für die 2. Stufe (Angebotseinreichung mit Projektstudie) die drei bestplatzierten Planungsbüros eingeladen. Alle eingeladenen Planer haben bis am 16. Juli 2021 die verlangten Unterlagen termingerecht eingereicht. Die Auswertung erfolgte ebenfalls aufgrund von klar definierten Kriterien und Gewichtungen und hat ein eindeutiges Resultat ergeben.

Nach der Genehmigung des Projektierungskredits sollen die Planungsarbeiten, basierend auf diesen Angeboten, gemäss den definierten Zuschlagkriterien vergeben werden. Der Projektierungskredit (netto, inkl. MWST) setzt sich wie folgt zusammen:

Bauprojekt	Fr. 105'050.00
Bewilligungsverfahren	Fr. 13'150.00
Ausschreibung	Fr. 52'550.00
Ausführungsprojekt	Fr. 105'050.00
Zuschlag für Tragkonstruktion	<u>Fr. 26'250.00</u>
Zwischentotal	Fr. 302'050.00
Verkehrstechnische Gutachten	Fr. 20'000.00
Fachspezifische Abklärungen	Fr. 8'000.00
Unvorhergesehenes und Reserve	<u>Fr. 14'950.00</u>
Total	Fr. 345'000.00

8. Termine

Aus heutiger Sicht kann die Umsetzung des Projekts frühestens im Sommer 2024 in Angriff genommen werden und bis Ende 2025 fertiggestellt werden. Damit dieses Ziel überhaupt erreicht werden kann, ist ein ehrgeiziges Planungsprogramm erforderlich. Die wichtigsten Meilensteine sind nachfolgen aufgeführt:

• Genehmigung Planungskredit durch GV	28. März 2022
• Erarbeitung Bauprojekt (KV +/- 10 %)	April 2022 bis Februar 2023
• GR-Beschluss Genehmigung Bauprojekt	März 2023
• Öffentliche Projektauflage §§ 16 + 17 StrG	April bis Mai 2023
• Projektfestsetzung § 15 StrG	Juli 2023
• Kreditbeschlüsse aller Gemeinden	Mai bis August 2023
• Erarbeitung Submissionsprojekt	September bis Dezember 2023
• Submission Baumeisterarbeiten	Dezember 2023 bis Januar 2024
• Erarbeitung Ausführungsprojekt	November 2023 bis Mai 2024
• Auftragserteilung an Bauunternehmung	Mai 2024
• Arbeitsvorbereitung Bauunternehmung	Juni 2024

- Vorarbeiten/Verlegung P+R + Velostation
- Realisierung

Juli bis September 2024
September 2024 bis Ende 2025

9. Fazit

Beim der „Neugestaltung Bushof Pfäffikon“ handelt es sich um eine Investition in die Zukunft. Der Bushof soll die Zentrumsfunktion von Pfäffikon stärken. Auch sollen neue Technologien unterstützt werden können, welche künftige Mobilitätsformen benötigen. Bus- und Bahnhof befinden sich mitten im Herzen von Pfäffikon und bilden eine gute Ausgangslage um das Zentrumsgebiet zwischen See und Bachtelstrasse aufzuwerten. Mit dem Neuen Bushof wird nach der Seestrasse ein weiterer Schritt in diese Richtung unternommen. Es ist deshalb wichtig, dass das Projekt vorangetrieben werden kann, damit auch die gesetzlichen Vorgaben (Behindertengleichstellung) möglichst bald erfüllt werden können.

10. Referent

Lukas Steudler, Bauvorstand

11. Abschied der Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission

Die RGPK beantragt **Rückweisung** der Vorlage.

Beim Geschäft Projektierungskredit für einen Neubau des Bushofs geht es vordergründig nur um 345'000 Franken. Effektiv handelt es sich um ein Geschäft in der Grössenordnung von 8.7 Mio. Fr., wovon auf die Gemeinde Pfäffikon 2.4 Mio. Fr. fallen. Obwohl noch nicht alle Details bekannt sind, wie z.B. die definitive Anordnung der P+R Anlage, die Verkehrsführung des Langsamverkehrs und die Möblierung des Bushofs, muss die Vorlage in voller Tiefe begutachtet werden. Mit dem Entscheid zum Projektierungskredit wird der Entscheid zum definitiven Baukredit zumindest teilweise vorweggenommen.

Während die Vorgaben des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (PVG) mit dem heutigen Bushof problemlos eingehalten werden können, besteht gesetzlicher Handlungsbedarf bezüglich der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG), welche eigentlich bis Ende 2023 umgesetzt sein müssten. Das vom Gemeinderat vorgelegte Projekt sieht eine komplette Neugestaltung des Bushofs mit einer Insel auf der Nordseite des Bahnhofs vor, welche mit einem Dach von 120 m Länge und 9 m Breite als Witterungsschutz ausgestaltet werden soll. Zudem muss die nördliche P+R-Anlage auf das Sophie Guyer Areal verlegt werden.

Die obigen baulichen Massnahmen sind nicht nur sehr kostenintensiv, sondern stellen auch einen massiven Eingriff in das Ortsbild von Pfäffikon dar. Für die RGPK ist es deshalb unverständlich, warum die Anordnung von einer bis zwei Haltekannten auf der Südseite des Bahnhofs nicht weiterverfolgt wurde. Insbesondere weil vom beauftragten Planungsbüro entsprechende Szenarien entwickelt worden sind und auch die Postauto AG sich positiv zu einer Aufteilung des Bushofs in einen nördlichen und in einen südlichen Teil ausgesprochen hat.

Beim vorliegenden Projekt müssen sämtliche Busspassagiere die Bus- und Taxifahrspur überqueren, um auf die Businsel zu gelangen. Durch die Querung des Veloweges Zelglistrasse durch den mobilisierten Individualverkehr für die Benutzung der P+R Anlage auf dem Sophie Guyer Areal entsteht zusätzliches Unfallpotential.

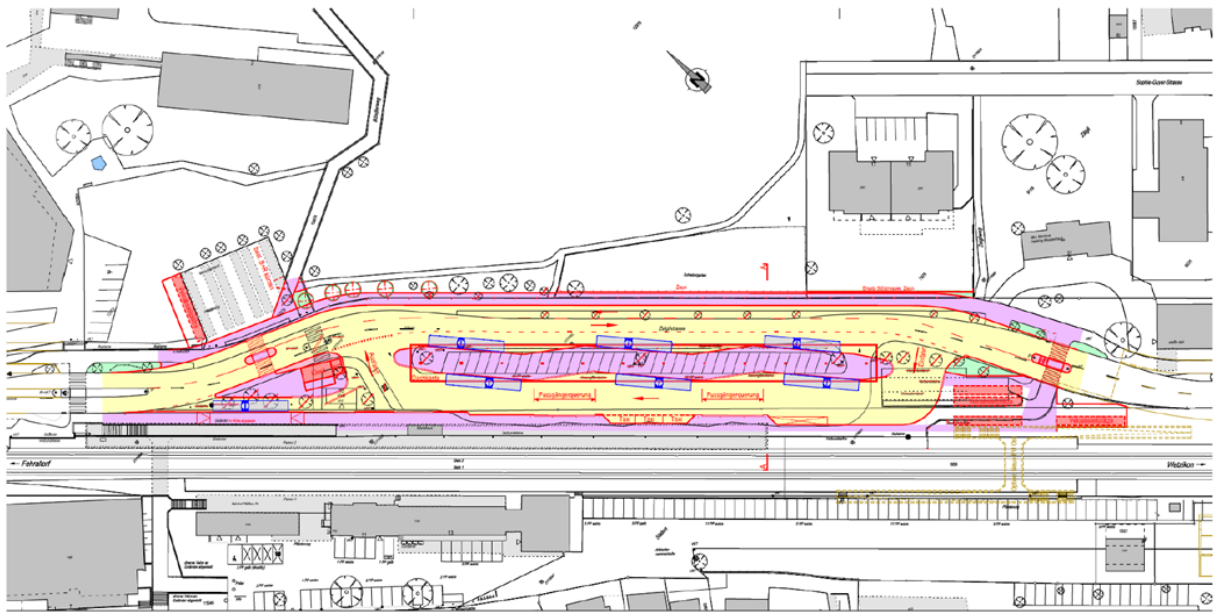
Die RGPK beantragt das Geschäft an den Gemeinderat zurückzuweisen mit folgendem Auftrag: Ausarbeitung der bereits angedachten Variante zweiteiliger Bushof, damit diese mit dem vorliegenden Projekt Businsel in allen wichtigen Parametern verglichen werden kann, dazu gehören:

Besucherströme, Kosten, Sicherheit, Benutzerfreundlichkeit, Verkehrsführung. Die beiden Varianten sollen der Gemeindeversammlung zur Abstimmung vorgelegt werden.

Nach Meinung der RGPK bietet sich mit der Rückweisung die Chance der Bevölkerung von Pfäffikon ein Alternativprojekt vorzulegen. Möglicherweise ist dieses weniger kostenintensiv, hat weniger gravierende Auswirkungen auf das Ortsbild und weist ebenfalls eine gute Benutzerfreundlichkeit für die Fahrgäste auf.

Erneuerung Bushof Pfäffikon ZH

Übersichtsplan



Erneuerung Bushof Pfäffikon ZH

Schnitt A - A

