



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

Protokollauszug Gemeinderat vom 24. August 2021

2021/104. Neugestaltung Bushof Pfäffikon Stellungnahme zu den Einwendungen gemäss §§ 12 und 13 StrG

1. Ausgangslage

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 zugestellt. Von diesen liegen zwischenzeitlich die zustimmenden Exekutivbeschlüsse zur Kostenbeteiligung vor.

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

2. Grundsätzliche Erläuterungen zum Vorprojekt

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 Nord bzw. dessen Verlegung auf das Sophie Guyer Areal**
- **Nutzung des Sophie Guyer Areals**
- **Sicherheit und Führung des Langsamverkehrs**
- **Diverse Anregungen und Vorschläge**

Dem Gemeinderat ist bewusst, dass es aufgrund der strikten Covid-19-Massnahmen bisher nicht möglich war, die Öffentlichkeit umfassend über dieses wichtige Projekt zu informieren. Es ist geplant, noch in diesem Herbst eine Informationsveranstaltung zu organisieren.

Das vorliegende Vorprojekt wurde aufgrund von gesetzlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen, sowie auch den aktuellen Anforderungen an einen zeitgemässen Bushof mit Zentrumsfunktion erstellt. Es ist deshalb wichtig, dass die wesentlichen Eckpunkte bekannt sind und zur Kenntnis genommen werden:

- Der heutige Bushof genügt den Anforderungen aus den unten aufgeführten Gründen nicht mehr.



- Zur Sicherstellung des ÖV-Angebots und zur Erfüllung der Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sind insgesamt sieben hindernisfreie Haltekanten für Gelenkbusse mit Anschlaghöhen von 22 cm erforderlich. Die 20-jährige Übergangsfrist zur Umsetzung der Massnahmen gemäss dem BehiG endet am 31. Dezember 2023.
- Damit die Gelenkbusse bei einer verzahnten Anordnung die hochliegenden Kanten anfahren können, müssen diese insbesondere bei der Wegfahrt vom Fahrzeug teilweise überschwenkt werden. Das führt dazu, dass eine Haltekante eine Länge von ca. 42.00 m aufweist.
- Weil die Haltekanten über die Zelglistrasse aus zwei Richtungen angefahren werden und für den Busbetrieb eine grosse Flexibilität nötig ist, sollte die Zu- und Wegfahrt zu möglichst allen Haltekanten aus beiden Richtungen sichergestellt werden.
- Beim Bushofprojekt in Pfäffikon handelt es sich um ein „Generationenprojekt“, welches auch auf künftige Bedürfnisse ausgelegt sein sollte. 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 ausgebaut und erneuert werden. Dies wiederum löst auch eine Sanierung oder Erneuerung von angrenzenden Strassen und Plätzen aus. Zudem sollen auch die entsprechenden Vorbereitungen für allfällige Elektrobusse getroffen werden.

Stand des Projekts:

- Ziel des Gemeinderats war, die Umsetzung des neuen Bushofs mit dem Inkrafttreten des BehiG spätestens am 31. Dezember 2023 abgeschlossen zu haben.
- Weil die Planung des Bushof-Projekts auf politischer Ebene verzögert wurde, ist dieses Ziel nicht mehr realistisch. Wenn nun alles planmässig verläuft, kann das Projekt, mit etwa zwei Jahren Verspätung, frühestens im Sommer 2025 abgeschlossen werden.
- Die Anforderungen des BehiG können daher nicht termingerecht erfüllt werden.
- Das vorliegende Vorprojekt hat zwar einen guten Stand, musste aber aufgrund der verursachten Planungsverzögerung innerhalb eines gedrängteren Zeitplans erarbeitet werden. Aus diesem Grund mussten sich die Planer auf die allerwichtigsten Elemente konzentrieren. Dies hat nun zur Folge, dass detaillierte Abklärungen zu den nachfolgenden Punkten erst im nächsten Planungsschritt erarbeitet werden:
 - Erhöhung der Sicherheit und Gestaltung der Verkehrsführung für den Langsamverkehr
 - Gestaltung der Aussenräume
 - Rechtliche Sicherstellung der Nutzung des Sophie Guyer Areals

Haltung des Gemeinderats zu den Hauptpunkten:

2.1 Verlegung der Haltestelle der Linie 830 auf die Südseite des Bahnhofs

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.
- Negative Auswirkungen auf Haltestelle Frohwies (Kempptalstrasse/Sicherheit).
- Der Taktfahrplan dieser Buslinie ist auf die S3 abgestimmt, was zu wesentlich längeren Umsteigewegen führen würde.
- Umsteigebeziehungen Bus/Bus würden mit der Linie 830 erheblich erschwert. Zudem verkehren heute durchgängige Kurse von Uster nach Hittnau, was für die Fahrgäste einen grossen Komfort bietet.
- Umfrageergebnisse aus dem Pilotprojekt „Einbahnring“ haben gezeigt, dass die Anordnung der Haltekante im Süden bei den ÖV-Nutzerinnen und Nutzern mehrheitlich unerwünscht ist.
- 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 einer Kante, praktisch unverändert.
- Generell sollte die Aufteilung von Bushöfen, sowohl aus Benutzersicht wie auch aus Betriebsicht vermieden werden.

2.2 Verzicht auf den Park+Ride Parkplatz auf dem Sophie Guyer Areal

Eine gut funktionierende regionale Verkehrsdrehscheibe benötigt auch ein Angebot an Park+Ride Parkplätzen. Die Auslastung der bestehenden Parkplätze auf der Nordseite des Bahnhofs ist ausgewiesen. Es ist geplant, die vorhandene Anzahl Parkplätze innerhalb des Projektperimeters wieder anzubieten. Aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse bietet sich vorderhand das Sophie Guyer Areal als sinnvoller Alternativstandort an. Das Projekt auf dem Sophie Guyer Areal ist noch nicht ausgereift und soll in der nächsten Planungsphase genau überprüft und optimiert werden.

2.3 Nutzung des Sophie Guyer Areals

Bezüglich dem Sophie Guyer-Areal gibt es zwei Betrachtungsweisen. Das Grundstück grenzt an die Zelglistrasse (Gemeinde- resp. geplante Umfahrungsstrasse mit Baulinien). Wird die Strasse ausgebaut, muss das Grundstück (wie jedes andere) allenfalls benötigtes Land im Baulinienbereich abtreten. Andererseits ist die Gemeinde als Grundeigentümerin nicht frei, wenn es um die Nutzung dieses Lands geht, welches sich gemäss Bau- und Zonenordnung in einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen befindet. Die Nutzweise dieser sogenannten zweckgebundenen Zuwendung richtet sich nach dem Beschluss des Regierungsrates vom 16. Juni 1999 (RRB-Nr. 1130, 16.06.1999). Gemäss § 91 Abs. 1 lit. b) Gemeindegesetz verwaltet der Gemeinderat Schenkungen und letztwillige Zuwendungen mit bestimmter Zweckbindung.

Dem Gemeinderat sind die Bestimmungen zur Nutzung und Überbauung des Sophie Guyer Grundstücks bekannt. Detaillierte Abklärungen und die Einleitung der Bewilligungs-Verfahren können erst in der kommenden Planungsphase in Angriff genommen werden. Dann wird sich zeigen, ob und wieviel Land für das geplante Vorhaben abgetreten werden muss. Schon heute ist aber klar, dass Erträge aus Landabtretungen im Sinne der zweckgebundenen Zuwendung eingesetzt werden müssen.

2.4 Führung und Sicherheit des Langsamverkehrs

Dem Gemeinderat ist bekannt, dass die bestehende Velo-Hauptverbindung, Schweiz Mobil Route 86, entlang der Zelglistrasse verläuft. Dem Gemeinderat ist auch bekannt, dass dieser Rad-/Gehweg teilweise zu schmal ist und dass der gemeinsam geführte Weg zahlreiches Konfliktpotenzial aufweist. Die Erarbeitung eines sicheren Konzepts wird in der kommenden Planungsphase erarbeitet.

2.5 Realisierung von Unterführungen

In der längerfristigen Planung sind im Bereich des Bushofs zwei Projekte für Unterführungen vorgesehen:

Verlängerung der bestehenden Personenunterführung:

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger soll eine Verlängerung der bestehenden Personenunterführung (PU) unter der Zelglistrasse bis zum Sophie Guyer Areal geprüft werden. Dieses Projekt kann aber frühestens dann realisiert werden, wenn das Projekt der geplanten „Entlastungsstrasse“ klar definiert resp. festgesetzt oder definitiv verworfen ist.

Neue Unterführung Ost:

Zur Verbesserung der Verkehrsbeziehungen für Fussgänger und Velofahrer im Bereich des Bahnhofs ist langfristig geplant, im östlichen Bereich eine neue Unterführung anzuordnen. Im vorliegenden Projekt ist das Resultat einer ersten Studie als Option enthalten. Dieses Projekt wurde mit den SBB soweit koordiniert, dass es auf das Ausbauprojekt der Perronverlängerung abgestimmt ist.

Für die Gemeinde ist zudem aus finanzieller Sicht sehr wichtig, dass diese Projekte definitiv im Agglomerationsprogramm aufgenommen und somit durch Bund und Kanton subventioniert werden.

2.6 Diverse Anregungen und Vorschläge

Bei den diversen Anregungen und Vorschlägen handelt es sich in der Regel um Massnahmen, die gutgeheissen und der nächsten Planungsphase geprüft werden.

3. Einwendungen

3.1

Mit E-Mail vom 15. März 2021 macht [REDACTED] nachfolgenden Einwand zum vorliegenden Vorprojekt:

Einwand:

Die Sophie-Guyer-Wiese soll als Begegnungsraum Alt-Jung verplant werden und nicht für Autos. PP hat es genug und Asphalt auch.

Stellungnahme des Gemeinderats zum Einwand:

An dieser Stelle wird auf die Begründung unter Punkt 2.2 verwiesen.

Fazit: Der Einwand wird zur Kenntnis genommen und soweit möglich im Projekt umgesetzt.

3.2

Im Schreiben, eingegangen am 18. März 2021, macht [REDACTED] nachfolgende Bemerkungen/Einwendungen zum vorliegenden Vorprojekt:

Bemerkungen/Einwendungen:

- a) Er stellt die rechtliche Verträglichkeit zur Nutzung des Sophie Guyer Areal infrage und ist der Meinung, dass bereits vor der Planung ein entsprechender Vorentscheid eingeholt werden muss.
- b) Er hat Fragen zum Landerwerb sowie dessen Kosten.
- c) Er weist darauf hin, dass der geplante Bushof im Bereich, der im Richtplan eingetragenen „Entlastungsstrasse“ liegt und dieser Umstand im Projekt zu berücksichtigen sei.
- d) Er weist darauf hin, dass alle Beiträge aus dem Agglomerations-Programm einzufordern sind.
- e) Er ist der Meinung, dass die bestehende Personenunterführung aus Kostengründen zusammen mit dem Bushofprojekt zu realisieren sei.
- f) Er weist darauf hin, dass bei der aktuellen Planung eine spätere Realisierung einer Unterführung Ost (inkl. Lift) mitberücksichtigt werden soll.
- g) Er ist der Meinung, dass die Haltekante für die Buslinie 830 (Uster – Pfäffikon) auf der Südseite des Bahnhofs anzuordnen sei.
- h) Aus seiner Sicht fehlt im Bericht die Aufzeichnung, dass überprüft wurde, ob es ausreichen würde, lediglich die bestehenden Haltekanten hindernisfrei auszubauen.
- i) Er stellt auch die Frage, ob aufgrund von Homeoffice künftig noch so viele Gelenkbusse benötigt werden.
- j) Er bemängelt, dass der Kostenverteilschlüssel nicht aufgelegt wurde.
- k) Er erkundigt sich nach der Kostenbeteiligung der SBB.

Stellungnahme des Gemeinderats zu den Bemerkungen und Einwendungen:

- a) An dieser Stelle wird auf die Begründung unter Punkt 2.3 verwiesen.
- b) Aus dem beiliegenden Landerwerbsplan geht hervor, dass insgesamt 1'380.3 m² für die Strassenverbreiterung, die Verlegung resp. für die Anpassung der Velostation und die Verlegung des P+R erworben werden müssen. Das restliche Land befindet sich im Besitz der Gemeinde.
- c) Die Machbarkeit einer künftigen „Entlastungsstrasse“ wurde bei der Erarbeitung der Konzeptstudie berücksichtigt. Die weitere Planung wird aufgrund des Richtplaneintrags in enger Zusammenarbeit mit dem kantonalen Amt für Mobilität erfolgen.

- d) Es ist Aufgabe des Bauamts die erforderlichen Projektunterlagen vorgängig für die Aufnahme ins Agglomerations-Programm (Bund/Kanton) sowie beim ZVV einzureichen, damit nach Vorliegen der Schlussrechnung alle Beitragsleistungen eingefordert werden können. Die Anmeldung für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation ist bereits erfolgt.
- e) An dieser Stelle wird auf die Begründung unter Punkt 2.5 verwiesen.
- f) An dieser Stelle wird auf die Begründung unter Punkt 2.5 verwiesen.
- g) An dieser Stelle wird auf die Begründung unter Punkt 2.1 verwiesen.
- h) Der Variantenfächer sämtlicher Lösungsmöglichkeiten wurde bereits im Rahmen einer Konzeptstudie im Jahr 2018 umfassend abgehandelt. All diese Vorarbeiten nochmals ausführlich zu beschreiben war nicht Bestandteil dieses Vorprojekts.
- i) Es ist davon auszugehen, dass sich die ÖV-Nutzung schon bald wieder normalisieren wird. Seit dem Bau des heutigen Bushofs haben sich sowohl die Einwohnerzahl sowie auch die ÖV-Verbindungen massiv gesteigert. Zudem wurden gerade während der Corona-Zeit gleichviel Gelenkbusse eingesetzt wie in normalen Zeiten. Dies um die Schutzkonzepte einhalten zu können.
- j) Die Zustimmungen zum Kostenverteilungsschlüssel der Exekutiven der sechs zahlungspflichtigen Nachbargemeinden liegen vollständig vor. Der Kostenverteilungsschlüssel ist nicht Bestandteil des Vorprojekts. Über die Kostenverteilung wird voraussichtlich bei der Bewilligung des Projektierungskredits, anlässlich der Gemeindeversammlung vom 13. Dezember 2021, informiert.
- k) Die SBB werden sich nicht an den Kosten beteiligen, da es sich um ein Kundenprojekt handelt, welches vollumfänglich zu Lasten der Bauherrschaft (Gemeinde) geht.

Fazit: Die Bemerkungen und Einwendungen werden zur Kenntnis genommen und soweit möglich im Projekt umgesetzt.

3.3

Im Schreiben, datiert vom 18. März 2021, machen [REDACTED] und [REDACTED] Einwendungen zu vier Hauptpunkten:

Einwendung 1.1: Haushälterischer Landverbrauch und Umfang der versiegelten Fläche
 Sie sind der Meinung, dass der zusätzliche Landbedarf aufgrund des Verzichts auf die bisherigen Haltekanten und die erforderlichen Wendemöglichkeiten zu gross sei. Gemäss ihrem Vorschlag soll die Haltestelle der Buslinie 830 auf die Südseite des Bahnhofs verlegt werden und sie sind der Meinung, dass es möglich ist, durch eine Verschiebung des Kiosks über die Unterführung die restlichen Haltekanten durch eine Modifikation am heutigen Standort zu realisieren.

Stellungnahme des Gemeinderats zur Einwendung 1.1:

Eine Verschiebung der Haltekante für die Buslinie 830 nach Süden wurde im Rahmen der Planungsarbeiten umfassend geprüft.

- An dieser Stelle wird auf die Begründung unter Punkt 2.1 verwiesen.

Modifikation der heutigen Anlegekanten und Verschiebung Kiosk

- Auf einer Länge von etwa 100.00 m sind heute vier Haltekanten für Normalbusse und eine kurze, provisorische Kante für die Buslinie 859 angeordnet
- Für den Ausbau des Bushofs ist ein Bedarf von sieben hindernisfreien Haltekanten für Gelenkbusse ausgewiesen.
- Beim hindernisfreien Ausbau von Haltekanten mit einer Anschlaghöhe von 22 cm wird pro Kante eine Länge von etwa 42.00 m benötigt.
- Selbst wenn ein Bus auf der Südseite des Bahnhofs halten würde, würden die anderen sechs Haltekanten eine Länge von rund 250.00 m in Anspruch nehmen.
- Nebst dem es unrealistisch ist, eine solche Länge überhaupt anbieten zu können, müssten auch noch die Zu- und Wegfahrten gewährleistet werden.
- Auch das Umsteigen würde dadurch erheblich erschwert und unattraktiv.
- Selbst wenn die SBB einer Verschiebung des Kiosks zustimmen würden, könnte das Platzproblem mit dieser kostenintensiven Brückenlösung nicht wesentlich entschärft werden.

Fazit: Weil die Verlegung einer Haltekante auf die Südseite des Bahnhofs nicht zu einer wesentlichen Reduktion der versiegelten Fläche führt und das vorgeschlagene Konzept zur Modifikation der bestehenden Haltekanten nicht umsetzbar ist, wird der Einwand abgelehnt.

Einwendung 2.1: Städtebauliche Gestaltung und Ökologie

Sie sind der Meinung, dass sich die neue Überdachung nicht ins Ortsbild einpasst und die grosse versiegelte Fläche aus ökologischer Sicht nicht den heutigen Anforderungen entspricht.

Stellungnahme des Gemeinderats zur Einwendung 2.1:

Damit in Pfäffikon auch künftig ein gut funktionierendes ÖV-Angebot sichergestellt werden kann, ist ein Ausbau des Bushofs unumgänglich. Weil dem Gemeinderat ein haushälterischer Umgang mit den Ressourcen ein grosses Anliegen ist, wurde die Lösungsfindung mittels einer Konzeptstudie erarbeitet. Da die Busse den Bushof über die Zelglistrasse aus zwei Richtungen anfahren, sind Wendeschleifen, die entsprechend Platz in Anspruch nehmen, unumgänglich. Mit der neuen Anordnung verschiebt sich die neue Strassengrenze um ca. 1.27 m nach Norden.

Fazit: Es ist dem Gemeinderat bewusst, dass der Raumgestaltung im nächsten Planungsschritt grosse Beachtung beizumessen ist.

Einwendung 3.1: Verkehrsführung Fussgänger

Sie sind der Meinung, dass das Projekt für Fussgänger mindestens drei Knackpunkte aufweist:

- a) Es wird bemängelt, dass die Umsteigebeziehung Bahn/Bus immer über die Fahrgasse der Busse führt und dadurch nebst Gefahren auch Verzögerungen in Kauf zu nehmen seien.
- b) Sie wünschen eine Verschiebung des Fussgängerübergangs Bändlerweg, da die Schutzinsel seitlich versetzt angeordnet ist.
- c) Sie vermuten zudem, dass die Parkplätze für Kiss+Ride nur selten genutzt würden und dass aus Bequemlichkeit vermehrt entlang der Zelglistrasse angehalten werde, um Pendler Ein- resp. Aussteigen zu lassen.

Stellungnahme des Gemeinderats zur Einwendung 3.1:

- a) Dass es bei Businseln zu Konflikten bei den Umsteigebeziehungen kommt, ist bekannt. Dieses Konzept hat sich aber in der Praxis gut bewährt, nicht zuletzt deshalb, weil dies allen Verkehrsteilnehmenden von Anfang an bewusst ist und dementsprechend Rücksicht genommen wird.
- b) Der Fussgängerübergang Bändlerstrasse musste aufgrund der Schleppkurve der weggehenden Busse in Richtung Russikerstrasse verschoben werden. Aus diesem Grund wurde auch die Linienführung des Bändlerwegs leicht angepasst.
- c) Haltende Fahrzeuge auf der Zelglistrasse sind nicht erlaubt. Bei Missständen müssten Verbote und Kontrollen vor Ort durch die Gemeindepolizei angeordnet werden.

Fazit: Es ist dem Gemeinderat bewusst, dass der Verkehrsführung der Fussgänger und Radfahrer im nächsten Planungsschritt grosse Beachtung beizumessen ist und diese wo möglich zu optimieren sind.

Einwendung 4.1: Benutzung Areal Sophie Guyer Stiftung

Sie sind der Meinung, dass der Gemeinderat verbindlich aufzuzeigen hat, dass die Nutzungsbeschränkungen, die für dieses Areal gelten, eingehalten werden.

Stellungnahme des Gemeinderats zur Einwendung 4.1:

An dieser Stelle wird auf die Begründung unter Punkt 2.3 verwiesen.

Fazit: Es ist dem Gemeinderat bewusst, dass die rechtliche Regelung für die Nutzung einer Teilfläche des Sophie Guyer Areals im nächsten Planungsschritt abschliessend geregelt werden muss.

3.4

Im Schreiben, datiert vom 21 März 2021, macht folgende Einwendungen zum vorliegenden Vorprojekt:

Einwendungen: Aufgrund der umfassenden und vielfältigen Einwendungen fand am 18. Juni 2021 auf dem Bauamt eine gemeinsame Besprechung statt. Seitens waren vertreten und seitens des Bauamts waren der Bauvorstand Lukas Steudler und der Leiter Bauamt René Iten vertreten. Nachfolgende Einwendungen wurden eingehend besprochen:

- a) Eine vollständige Anordnung der Busse auf der Nordseite stellt eine schwerwiegende Einschränkung für die weitere Projektentwicklung dar. Es soll deshalb eine siedlungsplanerische Beplanung des südlichen und nördlichen Bahnhofgebiets im Vorfeld zum Neubau des Bushofs erfolgen.
- b) Planung von einer bis zwei Haltestellen auf der Südseite des Bahnhofs.
- c) Die geplante Perronverlängerung durch die SBB soll im Projekt des Bushofs berücksichtigt werden.
- d) Die Verschiebung der Park+Ride Parkplätze auf das Sophie Guyer Areal ist aus Sicht inakzeptabel.
- e) Aufgrund der geplanten Perronverlängerung der SBB soll das Projekt der Personenunterführung Ost für Fussgänger und Radfahrer ins Projekt des Bushofs integriert werden.
- f) Zur Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende soll geprüft werden, ob die Einführung eines Tempo-30-Regimes möglich wäre.
- g) Keine Verschiebung der Strassengrenze (Behauptung 3.00 m) da alle bestehenden Bäume entfallen würden.
- h) Die Umgebung wurde bei der Planung zu wenig berücksichtigt. Es soll daher ein Frei- und Grünraumkonzept für das gesamte Bahnhofareal realisiert werden.
- i) Die Warteräume sämtlicher Busse sollen mit ausreichend dimensionierten Starkstromleitungen versorgt werden, damit das Einrichten von Ladestationen für künftige Elektrobusse ermöglicht werden kann.
- j) Zudem sind die Kosten von Fr. 8.7 Mio. aus Sicht viel zu hoch.

Stellungnahme des Gemeinderats zur Einwendung 1.1:

Eine Verschiebung der Haltekante für die Buslinie 830 nach Süden wurde im Rahmen der Planungsarbeiten umfassend geprüft. Aus nachfolgenden Überlegungen wurde diese Möglichkeit verworfen:

- a) Der Gemeinderat ist klar der Ansicht, dass mit der Ausarbeitung des Studienauftrags eine umfassende Gesamtplanung erfolgt ist und dass basierend auf deren Erkenntnissen und dem Variantenfächer klare und sachgerechte Entscheidungen getroffen werden konnten.
- b) An dieser Stelle wird auf die Begründung unter Punkt 2.1 verwiesen.
- c) Bei der künftigen Planung werden die SBB eng einbezogen. Somit ist auch sichergestellt, dass allfällige Schnittstellen zum Projekt der Perronverlängerung berücksichtigt werden.
- d) An dieser Stelle wird auf die Begründung unter Punkt 2.2 verwiesen.
- e) An dieser Stelle wird auf die Begründung unter Punkt 2.5 verwiesen.
- f) Im Rahmen der nächsten Planungsphase muss das Konzept für den Langsamverkehr grundlegend überprüft werden (Trennung Rad-/Gehweg etc.). Bei diesen Überlegungen zur Erhöhung der Sicherheit gehört auch die Überprüfung des Geschwindigkeits-Regimes auf der Zelglistrasse.
- g) Mit dem vorliegenden Projekt ist es nötig, die Strassengrenze um ca. 1.27 m nach Norden zu verschieben – nicht aber um 3.00 m.
- h) Der Umgebungsgestaltung wurde im Rahmen des Vorprojekts bewusst nur wenig Beachtung geschenkt. Die gestalterischen Elemente sollen in der nächsten Planungsphase detaillierter erarbeitet werden.
- i) Im Projekt ist vorgesehen, Lademöglichkeiten für einen künftigen Betrieb mit Elektrobusen vorzubereiten.

- j) Beim Projekt zur Neugestaltung des Bushofs handelt es sich um ein Generationenprojekt, das einen möglichst optimalen Betrieb der ÖV-Drehscheibe in Pfäffikon langfristig sicherstellen soll. Es ist dabei wichtig, dass auch alle flankierenden Massnahmen zweckmässig und nachhaltig erstellt werden. Auch wenn die Kosten von Fr. 8.7 Mio. hoch erscheinen, sind diese ausgewiesen. Nebst dem der Bund und der ZVV zusammen rund die Hälfte dieser Kosten übernehmen werden, haben auch die umliegenden Gemeinden Kosten von knapp Fr. 2.0 Mio. zu übernehmen. Damit verbleibt für die Gemeinde Pfäffikon ein Betrag von ca. Fr. 2.4 Mio.

Fazit: Aufgrund der obigen Ausführungen hält der Gemeinderat am Konzept einer zentralen Businsel zwischen dem Bahnhof und der Zelglistrasse fest. Der Komfort für Fahrgäste und die Flexibilität für den Betrieb sprechen klar für diese Lösung. Gemäss regionalem Verkehrsplan besteht beim Bahnhof die Realisierungspflicht für eine Park+Ride-Anlage. Dieser übergeordneten Vorgabe hat der Gemeinderat Rechnung zu tragen.

Bei der weiteren Planung soll der Sicherheit des Langsamverkehrs grosse Beachtung geschenkt werden und auch das Geschwindigkeits-Regime auf der Zelglistrasse soll überprüft werden. Zudem soll auch der Raumgestaltung grosse Beachtung beigemessen werden.

3.5

Im Schreiben, datiert vom 24 März 2021, machen [REDACTED] nachfolgende Einsprache gegen das vorliegende Vorprojekt:

Einsprache: [REDACTED] befürworten zwar den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, sind aber gegen die Park+Ride Parkplätze auf dem Sophie Guyer Areal und finden die Grenzverschiebung der Zelglistrasse als übertrieben.

Stellungnahme des Gemeinderats zur Einsprache:

Zur Umsetzung des Projekts ist die Verschiebung der Strassengrenze aus betrieblichen Gründen unerlässlich. Ebenso sind die Park+Ride Parkplätze zur Sicherstellung einer gut funktionierenden Verkehrsdrehscheibe wichtig und unverzichtbar.

Fazit: Da keine konkreten Vorschläge gemacht werden, verweist der Gemeinderat grundsätzlich auf die obigen Ausführungen. Die Umsetzung einer zentralen Businsel zwischen dem Bahnhof und der Zelglistrasse erfordert die Verschiebung der Strassengrenze um ca. 1.27 m in nördlicher Richtung und auf die Realisierung von Park+Ride-Parkplätzen soll grundsätzlich nicht verzichtet werden.

3.6

Im Schreiben, datiert vom 24 März 2021, macht [REDACTED] nachfolgende Einwendung zum vorliegenden Vorprojekt:

Einwendung: Er bemängelt das Vorprojekt bezüglich detaillierter Abklärungen zu der Nutzung des Sophie Guyer Areals. Er weist darauf hin, dass die Nutzung und Überbauung dieses Grundstücks (Kat.-Nr. 12975) gemäss Regierungsratsbeschluss vom 16. Juni 1999 nur zulässig ist, sofern dies im öffentlichen Interesse liegt und den Bedürfnissen und Anliegen der Betagten dient. Er weist auch darauf hin, dass diese Zweckbestimmung in der Stiftungsurkunde (Ziff. 3.2.) festgehalten ist und im Interesse der Stiftung zu wahren ist. Er hält zudem fest, dass die geplante Projektrealisierung nur möglich ist, wenn der Regierungsrat die entsprechende Zustimmung erteilt.

Stellungnahme des Gemeinderats zur Einsprache:

An dieser Stelle wird auf die Begründung unter Punkt 2.3 verwiesen.

Fazit: Die Einwendung von [REDACTED] ist inhaltlich berechtigt. Das Bewilligungsverfahren wird bei der weiteren Planung in Angriff genommen.

3.7 [REDACTED]

Im Schreiben, datiert vom 25 März 2021, teilen [REDACTED] [REDACTED] die Ergebnisse der internen Vernehmlassung im Sinne von Art. 18 m des Eisenbahngesetzes (EBG) mit:

Vorprüfung: Weil Anlagen und Grundstücke [REDACTED] betroffen sind, müssen [REDACTED] eng einbezogen werden. Dies hat im Rahmen eines Kundenprojekts, welches vollumfänglich zu Lasten der Bauherrschaft geht, zu erfolgen.

Weiter sind in diesem Projekt die allgemeinen und speziellen Auflagen zum vorliegenden Vorprojekt enthalten.

Stellungnahme des Gemeinderats zur Einsprache:

Dem Gemeinderat ist bewusst, dass ein solches Projekt nur in enger Zusammenarbeit mit [REDACTED] [REDACTED] erfolgen kann. Der Gemeinderat hält fest, dass die Gemeinde im Bezug auf das Projekt Bushof bereits mit [REDACTED] im Kontakt steht und die bisherige Zusammenarbeit zwischen den [REDACTED] und dem Planungsteam gut funktioniert hat.

Fazit: Die Auflagen gemäss der internen Vernehmlassung im Sinne Art.18m EBG werden zur Kenntnis genommen.

3.8 [REDACTED]

Im Schreiben, datiert vom 26 März 2021, macht [REDACTED] nachfolgende Einwendungen zum vorliegenden Vorprojekt:

Einwendung: Es wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der bestehenden Velo-Hauptverbindung, Schweiz Mobil Route 86, mit entsprechend hohem Veloverkehrsaufkommen zu rechnen ist. Positiv erwähnt wird, dass im Projekt der Erhalt und Ausbau von gedeckten Veloabstellplätzen vorgesehen ist.

Antrag 1: Rad-/Gehweg verbreitern

Die geplante Ausbaubreite des neuen Rad-/Gehwegs von 3.00 m wird bemängelt. Dieser sollte gemäss Regierungsratsbeschluss (RRB 591 vom 15. Juni 2016) eine Breite von 3.60 m aufweisen. Zudem wird der Wegfall des teilweise bestehenden Grünstreifens bemängelt.

Stellungnahme des Gemeinderats zum Antrag 1:

Der Antrag ist für den Gemeinderat nachvollziehbar. Die Forderungen werden aufgenommen und sollen bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Antrag 2: Velofurten ohne Anschlag gestalten

Die Velofurt als Zugang zu den Veloabstellplätzen soll wie bestehend ohne Anschlag gestaltet werden.

Stellungnahme des Gemeinderats zum Antrag 2:

Der Antrag ist für den Gemeinderat nachvollziehbar. Die Forderungen werden aufgenommen und sollen bei der weiteren Planung berücksichtigt werden. Dem Gemeinderat ist zudem ein zeitgemässes Veloparkierungssystem wichtig. Bereits heute werden auch abschliessbare Plätze angeboten.

Fazit: Die Anträge sind nachvollziehbar und sollen bei der künftigen Planung berücksichtigt werden.

3.9

Im Schreiben, datiert vom 27 März 2021, macht [REDACTED], [REDACTED], nachfolgende Einwendungen zum vorliegenden Vorprojekt:

Einwendung: Nebst einem Anliegen zur späteren Nutzung einer Teilfläche des Sophie Guyer Areals für den Betrieb eines Gemeinschaftsgartens (nicht Bestandteil der Projektauflage) erheben sie Einsprache gegen den Park+Ride Parkplatz auf dem Sophie Guyer Areal und möchten, dass die Haltekante der Buslinie 830 auf der Südseite des Bahnhofs angeordnet wird.

Antrag 1: Rad-/Gehweg verbreitern

Zur Erreichung der Klimaziele sei es wichtig die Verkehrsflächen im Zentrum dem ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr vorzubehalten. Weil in der Schweiz täglich ohnehin zu viel neue Parkplätze erstellt würden, soll auf dem Sophie Guyer Areal kein Park+Ride Parplatz erstellt werden,

Stellungnahme des Gemeinderats zum Antrag 1:

An dieser Stelle wird auf die Begründung unter Punkt 2.2 verwiesen.

Antrag 2: Haltekante für Linie 830 auf Südseite

Die Haltekante für den Bus nach Uster ist auf die Seite Bahnhofstrasse zu verlegen,

Stellungnahme des Gemeinderats zum Antrag 2:

An dieser Stelle wird auf die Begründung unter Punkt 2.1 verwiesen.

Fazit: Aufgrund der obigen Ausführungen hält der Gemeinderat am Konzept einer zentralen Businsel zwischen dem Bahnhof und der Zelglistrasse fest. Der Komfort für Fahrgäste und die Flexibilität für den Betrieb sprechen klar für diese Lösung. Gemäss regionalem Verkehrsplan besteht beim Bahnhof die Realisierungspflicht für eine Park+Ride-Anlage. Dieser übergeordneten Vorgabe hat der Gemeinderat Rechnung zu tragen. Die Gestaltung ist in der nächsten Projektphase zu erarbeiten.

3.10

Im Schreiben, datiert vom 29 März 2021, umschreibt [REDACTED] in ihren Ausführungen ihre Visionen zur künftigen Nutzung des Sophie Guyer Areals und hat deshalb nachfolgende Einwendungen zum vorliegenden Vorprojekt:

Einwendung: Ziel von [REDACTED] wäre, dass die ganze Sophie Guyer Wiese erhalten bleibt und zu einem vielfältigen, naturnah strukturierten, flexibel genutzten öffentlichen Erholungs-, Begegnungs- und Freiraum wird. Mit ihrer Einsprache stellt sie nachfolgende Anträge:

- a) Verlegung der Buslinie 830 auf die Südseite des Bahnhofs
- b) Hindernisfreier Ausbau des bestehenden Bushofs am bisherigen Standort
- c) Anregung der Pendler zur Nutzung von eBikes und Schaffung von zusätzlichen Abstellplätzen für eBikes
- d) Aufwertung des südlichen Bahnhofareals

Stellungnahme des Gemeinderats zu den Anträgen:

- a) An dieser Stelle wird auf die Begründung unter Punkt 2.1 verwiesen.
- b) Trotz einer Verlagerung der Buslinie 830 müssten immer noch sechs hindernisfreie Haltekanten für Gelenkbusse auf der Nordseite des Bahnhofs erstellt werden. Der dazu erforderliche Platzbedarf steht aber nicht zur Verfügung.
- c) Die Idee zur Schaffung von zusätzlichen Abstellplätzen für eBikes kann bei der weiteren Planung im Rahmen des Um- und Ausbauprojekts der Velostationen geprüft werden.
- d) Die Aufwertung des südseitigen Bahnhofareals hat der Gemeinderat auf der längerfristigen Planung; ist aber nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts.

Fazit: Aufgrund der obigen Ausführungen hält der Gemeinderat am Konzept einer zentralen Businsel zwischen dem Bahnhof und der Zelglistrasse fest. Der Komfort für Fahrgäste und die Flexibilität für den Betrieb sprechen klar für diese Lösung. Gemäss regionalem Verkehrsplan besteht beim Bahnhof die Realisierungspflicht für eine Park+Ride-Anlage. Dieser übergeordneten Vorgabe hat der Gemeinderat Rechnung zu tragen. Es soll im weiteren Projektverlauf geprüft werden, ob im Rahmen des Um- und Ausbauprojekts der Velostationen zusätzliche Abstellplätze für eBikes erstellt werden können.

4. Weiteres Vorgehen

Zur Zeit läuft das zweistufige Submissionsverfahren zur Vergabe der Ingenieurdienstleistungen. Es wurden die drei Ingenieurbüros in die zweite Stufe weitergenommen, welche den Eignungskriterien der Preselektion am besten entsprochen haben. Aktuell werden die Angebote ausgewertet.

Über den Projektierungskredit kann an einer der nächsten Gemeindeversammlung abgestimmt werden.

Sofern dem Kredit zugestimmt wird kann der Auftrag zur Erarbeitung des Bauprojekts inkl. Kostenvoranschlag (Genauigkeit +/- 10 %) anschliessend an das siegreiche Ingenieurbüro vergeben werden. Das Bauprojekt soll dann bis im Spätherbst 2022 erarbeitet und durch den Gemeinderat verabschiedet werden. Anschliessend soll dieses nach den §§ 16 und 17 gemäss Strassengesetz nochmals öffentlich aufgelegt werden. Damit das Projekt festgesetzt werden kann, müssen dann bis im Frühjahr 2023 sämtliche kostenpflichtigen Gemeinden ihre Kreditbeschlüsse gefasst haben. Bis ca. Ende 2023 sollen dann die Arbeiten für das Ausführungsprojekt und die Submissionen abgeschlossen sein, damit die Realisierung zwischen Frühjahr 2024 und Sommer 2025 erfolgen kann.

Der Gemeinderat beschliesst:

1. Die eingegangenen Einwendungen werden zur Kenntnis genommen und gemäss den Erwägungen bei der weiteren Planung entsprechend berücksichtigt.
2. Die Stellungnahme zu den Einwendungen ist gemäss § 13 StrG für 60 Tage zu publizieren
3. Mitteilung durch Protokollauszug (Einwender/innen anonymisiert) an:
 - Kanton Zürich, Baudirektion, Tiefbauamt, Markus Hegglin, Walcheplatz 2, 8090 Zürich
 - SBB AG, Natascha Stejskal, Vulkanplatz 11, Postfach, 8048 Zürich
 - Zürcher Verkehrsverbund, Lukas Studer, Hofwiesenstrasse 370, Postfach, 8090 Zürich
 - PostAuto AG, Alexander Häne, Pfingstweidstrasse 60b, 8080 Zürich
 - Pro Velo Kanton Zürich, Yvonne Ehrensberger, Kornhausstrasse 20, 8006 Zürich
 - Gemeinderat Hittnau
 - Gemeinderat Russikon
 - Gemeinderat Wildberg
 - Gemeinderat Bauma
 - Gemeinderat Wila
 - Gemeinderat Turbenthal
 - Gemeinderat Fehraltorf
 - Die Verfasser/innen von Einwendungen
 - Bauvorstand
 - Leiter Bauamt

- Archiv V2.03.2
- Beschluss ist: teilweise öffentlich

Gemeinderat Pfäffikon ZH

Marco Hirzel
Gemeindepräsident

Hanspeter Thoma
Gemeindeschreiber

Versanddatum: