



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

## Protokollauszug Gemeinderat vom 25. Januar 2022

### 2022/12. Neugestaltung Bushof, Genehmigung Projektierungskredit Bericht und Antrag an die Gemeindeversammlung vom 28. März 2022

#### 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 Haltekanten für Normalbusse und eine im Jahr 2013 realisierte provisorische Haltekante für die Buslinie 859. Alle Haltekanten 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 Haltekanten 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 Kreditbetrag 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 der Vorlage. Der Abschied der RGPK ist noch ausstehend.

## 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 hindernisfreie 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 Wegfahrt). 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, 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 eine 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 bereits 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 Haltekanten für Gelenkbusse mit Anschlaghöhen von 22 cm
- Businsel mit 6 Haltekanten
- Separate Haltekante 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 Kostenverteilschlüssels 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 Kostenverteilschlüssels 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.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> 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 Kostenübernahme 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 Verkehrsdrehscheiben 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 zeigen 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 Haltstellen-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)
- Detailklärungen 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>
<b>Total</b>	<b>Fr. 345'000.00</b>

## 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 nachfolgend 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    | Juli bis September 2024       |
| • Realisierung                               | 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.

Behördlicher Referent: Lukas Steudler, Bauvorstand

### Der Gemeinderat beschliesst:

1. Der Gemeindeversammlung vom 28. März 2022 wird obiger Antrag und Bericht zur Beschlussfassung unterbreitet.
2. Die Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission wird eingeladen, den vorliegenden Antrag zu prüfen und zuhanden der nächsten Gemeindeversammlung zu verabschieden. Der Abschied ist der Gemeinderatskanzlei bis 2. März 2022 einzureichen. Der Erläuterungsbericht zum Abschied ist der Gemeinderatskanzlei bis zum Beginn der Aktenaufgabe am 4. März 2022 abzuliefern.
3. Mitteilung durch Protokollauszug an:
  - RGPK per Gever, mit Akten gemäss Verzeichnis
  - Gemeindepräsident
  - Bauvorstand
  - Werkvorstand
  - Betriebseiter Gemeindewerke
  - Leiterin Finanzen
  - Leiter Bauamt  
  - Archiv V2.03.2
  - Beschluss ist: öffentlich

### Gemeinderat Pfäffikon ZH

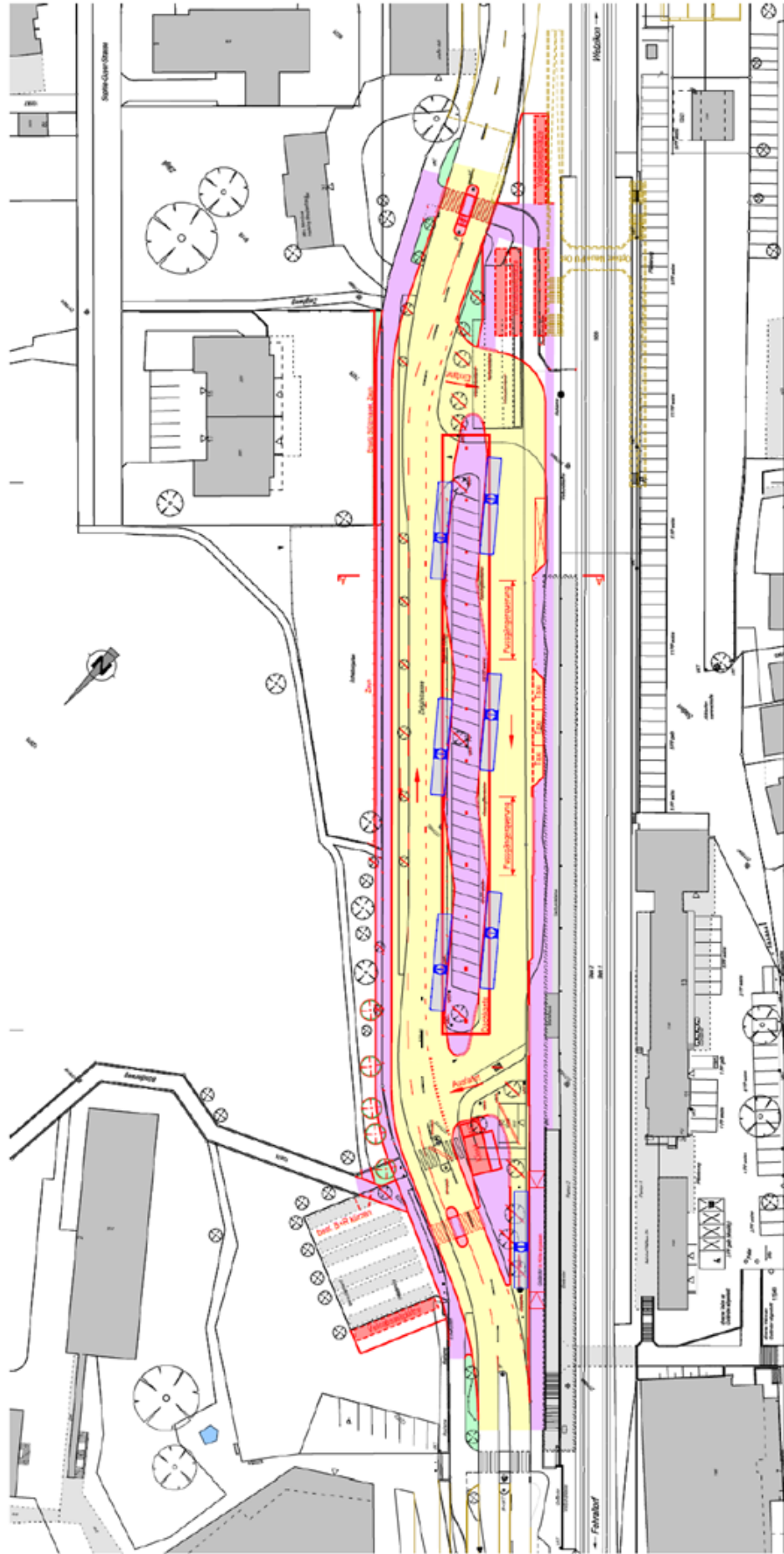
Marco Hirzel  
Gemeindepräsident

Hanspeter Thoma  
Gemeindeschreiber

Versanddatum:



# Erneuerung Bushof Pfäffikon ZH      Übersichtsplan



# Erneuerung Bushof Pfäffikon ZH Schnitt A - A

