



Gemeinde **Pfäffikon ZH**

Einladung zur

## **Gemeindeversammlung**

vom 12. Juni 2023, 20.00 Uhr,  
im Dorfsaal Chesselhuus, Pfäffikon ZH

## **Anträge des Gemeinderats**

Seite

### **Geschäft 1**

Genehmigung der Jahresrechnung 2022

3

### **Geschäft 2**

Initiative SVP Pfäffikon «Unterführung Tunnelstrasse»

4

### **Geschäft 3**

Barrierefreiheit Gemeindehaus Umbau Lift, Nasszelle und Traulokal, Bewilligung Bauprojekt und Baukredit

10

### **Geschäft 4**

Gestaltungsprojekt Seestrasse, Genehmigung Bauabrechnung

16

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

Gemeinderat Pfäffikon ZH  
und die antragstellenden Behörden

Pfäffikon, 19. Mai 2023

Präsidiales  
Hochstrasse 1  
8330 Pfäffikon ZH  
Tel. 044 952 51 80  
praesidiales@pfaeffikon.ch  
www.pfaeffikon.ch

**Geschäft 1**  
**Genehmigung der Jahresrechnung 2022**  
(siehe separate Broschüre)

---

**Behördliche Referent:**  
Stefan Gubler, Finanzvorsteher

## Geschäft 2

### Initiative SVP Pfäffikon «Unterführung Tunnelstrasse»

---

#### Antrag

1. Die Einzelinitiative «Unterführung Tunnelstrasse» der SVP, vertreten durch Stefan Krebs, Alfred Kull und Michael Gut vom 12. September 2022, wird zur Annahme empfohlen.

#### Bericht

##### Die Vorlage in Kürze

###### Initiative «Unterführung Tunnelstrasse»

Am 12. September 2022 richtet die SVP, vertreten durch Stefan Krebs, Alfred Kull und Michael Gut, obige Initiative an den Gemeinderat. Darin wird der Gemeinderat aufgefordert, das Projekt «Unterführung Tunnelstrasse» im Einvernehmen mit den kantonalen Instanzen wieder an die Hand zu nehmen. Das Projekt muss die Rahmenbedingungen einer Schwerverkehrsrouten nicht zwingend erfüllen. Eine abstimmungsreife und umsetzbare Vorlage soll den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern innert 18 Monaten zur Abstimmung unterbreitet werden.

Die Initiative wird damit begründet, dass die «optimale» Verkehrsführung in der Gemeinde Pfäffikon seit über 70 Jahren nicht abschliessend gelöst ist. Die Gemeinde Pfäffikon ist in den vergangenen Jahrzehnten gewachsen und das Verkehrsaufkommen hat sich erhöht. Insbesondere der motorisierte Individualverkehr «diagonal» aus dem Tösstal und der Ostschweiz in Richtung Wetzikon/Hinwil oder Uster/Dübendorf hat zugenommen. Weiter hat auch der Langsamverkehr um den Bahnhof und im Bereich des Bahnüberganges Russikerstrasse stark zugenommen, was zu Überlastungen und kritischen Verkehrssituationen führt.

###### Stellungnahme des Gemeinderates zur Initiative

Der Gemeinderat hat auf der Basis des mit der Bevölkerung erarbeiteten Räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) ein Mobilitätskonzept initiiert. Die Arbeiten dazu wurden aufgenommen. Der Gemeinderat ist ebenfalls überzeugt, dass in Pfäffikon künftig eine Bahn-Unterführung, insbesondere für Blaulichtorganisationen und Linienbusse des öffentlichen Verkehrs, erforderlich ist. Deshalb unterstützt er grundsätzlich den Vorstoss. Für den Gemeinderat ist es sehr wichtig, dass eine allfällige Unterführung «Tunnelstrasse» eingebettet in die gesamte Verkehrskonzeption für Pfäffikon geplant wird.

Wenn der Gemeinderat den Auftrag zur Planung einer Unterführung im Zentrum entgegennimmt, will er parallel dazu und unter Einbezug der Bevölkerung auch das Mobilitätskonzept fertig stellen. Nur so ist eine ganzheitliche Betrachtung der Verkehrsproblematik möglich, welche auch die Anliegen sämtlicher Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.

Eine Bahn-Unterführung wird örtlich den Verkehr verflüssigen, die Auswirkungen auf andere Kreuzungen im Dorfzentrum sind aber ungewiss. Für den Gemeinderat ist es sehr wichtig, dass eine Bahnunterführung «Tunnelstrasse» auch den Zielsetzungen im REK entspricht. Ausserdem bedeutet ein Bauwerk dieses Ausmasses auch einen markanten Eingriff ins Ortsbild. Auch diese Umstände sprechen für eine sorgfältige und ganzheitliche Planung. Wenn der Gemeinderat den Stimmberechtigten das verlangte Projekt zur weiteren Entscheidung unterbreitet, müssen auch die Auswirkungen bzw. die flankierenden Massnahmen klar aufgezeigt werden.

Eine Unterführung wird zwei Kantonsstrassen verbinden, was die Zustimmung des Kantons zum Projekt voraussetzt. Nicht zuletzt gilt es, die Kostenfrage zu klären. Das Vorhaben wird eine Investition in der Grössenordnung von 10 bis 15 Mio. Franken bedingen, die mit Blick auf die kommunale Finanzplanung kaum von der Gemeinde Pfäffikon allein getragen werden kann. Auch diesbezüglich sind Verhandlungen mit dem Kanton nötig. All diese Rahmenbedingungen wirken sich

auf die Zeitplanung aus. Der Gemeinderat rechnet damit, dass nach einer Zustimmung zur Initiative mehrere Entscheide bis zum Bau der Unterführung durch die Stimmberechtigten gefällt werden müssen.

Der Gemeinderat empfiehlt Zustimmung zur Vorlage.

Die Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission empfiehlt Ablehnung der Vorlage.

## **1. Ausgangslage, Veranlassung**

Mit Schreiben vom 12. September 2022 richtet die SVP, vertreten durch Stefan Krebs, Alfred Kull und Michael Gut, gestützt auf Art. 5 Abs. 3 der Gemeindeordnung (GO) und § 146 Abs. 1 Gesetz über die politischen Rechte (GPR) folgende Initiative an den Gemeinderat.

### Initiativtext:

Der Gemeinderat wird aufgefordert, im Einvernehmen mit den kantonalen Instanzen das Projekt «Unterführung Tunnelstrasse» wieder an die Hand zu nehmen und den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern innert 18 Monaten eine abstimmungsreife und umsetzbare Vorlage zu unterbreiten. Das Projekt muss die Rahmenbedingungen einer Schwerverkehrsrouten nicht zwingend erfüllen.

### Begründung

Die «optimale» Verkehrsführung ist in der Gemeinde Pfäffikon seit über 70 Jahren ein nicht abschliessend gelöstes Thema.

Nach einer längeren Planungsphase entstand vor über 35 Jahren das «Projekt Entlastungstrasse mit Aufhebung von sieben Niveauübergängen», welches die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 21. Juni 1987 aber ablehnten.

In der Folge wurden in verschiedenen Arbeitsgruppen die Verkehrsthemen weiterverfolgt. Details können dem damaligen Technischen Bericht aus dem Jahr 2001 (kann bei der Gemeinde eingesehen werden) entnommen werden.

Eine weitere Vorlage der Realisierung einer Unterführung Tunnelstrasse wurde im Jahre 2002 von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern abgelehnt.

Im erwähnten Zeitungsartikel aus dem Jahre 2011 versprachen der Kanton und der Gemeinderat einen neuen Anlauf für die Unterführung zu nehmen, Resultate sind aber ausgeblieben.

### Veränderte Ausgangslage

Die Gemeinde Pfäffikon ist in den vergangenen Jahrzehnten gewachsen und das Verkehrsaufkommen hat sich erhöht. Insbesondere der MIV (Motorisierter Individualverkehr) «diagonal» aus dem Tösstal und der Ostschweiz in Richtung Wetzikon/Hinwil oder Uster/Dübendorf hat zugenommen.

Weiter hat auch der Langsamverkehr um den Bahnhof und im Bereich des Bahnüberganges Russikerstrasse stark zugenommen, was immer wieder zu Überlastungen und kritischen Verkehrssituationen führt, z.Bsp. Schulkinder, die in Stosszeiten vom Radweg entlang der Bahnlinie unkontrolliert quer über die Russikerstrasse fahren und laufen.

### Argumente

Die Initianten begründen die Wiederaufnahme des Anliegens «Realisierung Unterführung Tunnelstrasse» unter anderem mit folgenden Punkten:

1. Es fehlt eine Unterführung für die Einsatzfahrzeuge von Polizei, Sanität und Feuerwehr, was immer wieder zu Verzögerungen bei Rettungseinsätzen führt.
2. Die Verkehrssicherheit für MIV und Langsamverkehr im Bereich «Einmündung Russikerstrasse in die Zelglistrasse» ist ungenügend. Es kann täglich beobachtet werden, wie Automobilisten die Sicherheitslinie auf der Russikerstrasse missachten.
3. Die Verkehrssicherheit für MIV und Langsamverkehr im Knoten «Bahnübergang Russikerstrasse / Radweg entlang Bahnlinie» ist nicht gegeben und die Verkehrsführung aus dem endenden Radweg nicht definiert.
4. Die Verkehrssicherheit für MIV und Langsamverkehr im Bereich «Einmündung Russikerstrasse in die Bahnhof-/Turmstrasse und Frohwiesstrasse» ist ungenügend und der Zustand des Strassenkörpers stark sanierungsbedürftig.
5. Den Versprechungen von Kanton und Gemeinderat aus dem Jahre 2011 sind keine Resultate gefolgt und es ist dringend an der Zeit, wenigstens die Aspekte der Verkehrssicherheit zu verbessern bevor Unfallereignisse zum Handeln zwingen.
6. Die Wartezeiten an der Bahnschranke werden länger und häufiger und haben sich in den letzten 10 Jahren zu Stosszeiten verdoppelt. Dies infolge der seit Dezember 2015 eingeführten Stosszeitenentlastung durch die S19 (Endbahnhof Pfäffikon ZH). Zusammen mit der im Halbstundentakt fahrenden S3 wurde damit das Kreuzen von Strasse und Schiene zusätzlich erschwert und die Bahnschranken sind noch länger geschlossen (zu den Hauptverkehrszeiten mind. 8 Mal pro Stunde). Dies für alle Verkehrsteilnehmer.

## **2. Initiative vom Gemeinderat für zulässig erklärt**

Gemäss § 146 Abs. 1 Gesetz über die politischen Rechte (GPR) können Einzelinitiativen von einem oder mehreren Stimmberechtigten eingereicht werden. Es muss sich um einen Gegenstand handeln, der der Abstimmung in der Gemeindeversammlung oder an der Urne untersteht (§ 147 Abs. 1 GPR). Zu Form und Gültigkeit einer Initiative sind Art. 25 und Art. 28 Kantonsverfassung (KV) sowie § 120 Abs. 2 bzw. § 121 Abs. 2 GPR zu beachten. Gemäss Art. 25 Abs. 1 KV kann eine Initiative als allgemeine Anregung oder als ausgearbeiteter Entwurf eingereicht werden. Gemäss Art. 28 KV ist eine Initiative gültig, wenn sie: a) die Einheit der Materie wahrt; b) nicht gegen übergeordnetes Recht verstösst; c) nicht offensichtlich undurchführbar ist.

Die Einzelinitiative der SVP Pfäffikon, vertreten durch Stefan Krebs, Alfred Kull und Michael Gut vom 12. September 2022 wurde nach Prüfung der formellen und materiellen Inhalte vom Gemeinderat am 15. November 2022 als gültig erklärt. Die Zuständigkeit der Gemeindeversammlung ist gegeben, weil für die allfällige Umsetzung des Anliegens Planungs- und Kreditvorlagen nötig sein werden, die in den Zuständigkeitsbereich der Gemeindeversammlung und/oder der Urne fallen.

### **3. Stellungnahme des Gemeinderates zur Initiative**

#### 3.1 Grundsätzliches zu einer Unterführung «Tunnelstrasse»

Der Gemeinderat ist überzeugt, dass in Pfäffikon künftig eine Bahn-Unterführung erforderlich ist. Aufgrund des heutigen Verkehrsregimes und den topografischen Verhältnissen ist die Standortwahl eingeschränkt.

Der Gemeinderat ist bereit, ein konkretes Bahn-Unterführungs-Projekt in Angriff zu nehmen. Die Planungsarbeiten müssen im Einklang mit der Gesamtverkehrskonzeption für Pfäffikon erfolgen. Er will deshalb nebst der Projektierung einer Unterführung «Tunnelstrasse» parallel dazu und auf der Basis des im Jahr 2021 erstellten Räumliche Entwicklungskonzept (REK) das Mobilitätskonzept weiterverfolgen.

Eine Unterführung wird örtlich den Verkehr verflüssigen und die Verkehrssicherheit für alle erhöhen. Sie wird aber auch Auswirkungen auf andere Kreuzungen im Dorfzentrum haben. Diese gilt es zu klären und der Bevölkerung die notwendigen, flankierenden Massnahmen aufzuzeigen. Das gemäss Initiative zu erarbeitende Vorprojekt muss deshalb die technische Machbarkeit und die daraus resultierenden Anpassungen am bestehenden Strassennetz untersuchen und Lösungsmöglichkeiten aufzeigen. Die Denkanstösse der Initianten in Bezug auf die Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmenden im Knoten- und Bahnübergangsbereich Russiker-/Zelglistrasse sowie Frohwies-/Bahnhof-/Turmstrasse treffen zu und sind auch dem Gemeinderat ein grosses Anliegen. Der Gemeinderat sieht sich in der Pflicht, den Stimmberechtigten im Rahmen des Mobilitätskonzepts nebst der Machbarkeit einer Unterführung auch deren Auswirkungen transparent aufzuzeigen.

Eine Bahn-Unterführung im Ortszentrum bedeutet zweifellos einen wesentlichen Eingriff ins gewachsene Ortsbild. Bereits beim ersten Projekt «Unterführung Tunnelstrasse» aus dem Jahr 2002 war dies ein Thema. Der Gemeinderat ist sich dieser Problematik bewusst. Er wird deshalb darauf achten, dass sich ein neues Projekt städtebaulich so gut wie möglich in die bestehenden Strukturen einfügt.

#### 3.2 Ganzheitliche Verkehrsplanung – vom REK zum Mobilitätskonzept

Der Gemeinderat weist darauf hin, dass eine Unterführung «Tunnelstrasse» längst nicht alle Verkehrsprobleme im Zentrum löst. Es braucht umfassende Massnahmen. Im Räumlichen Entwicklungskonzept (REK), das in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung erarbeitet worden ist, sind zum Thema Mobilität Grundsätze und Zielsetzungen formuliert, wie sich der Verkehr in Pfäffikon für alle Verkehrsteilnehmenden entwickeln soll. Grundsätzlich entspricht eine Bahn-Unterführung den im REK getätigten Aussagen zu Verkehrssicherheit, Verkehrsberuhigung oder Verkehrslenkung. Eine Herausforderung wird sein, den Strassenraum hochwertig und in Bezug auf die Aufenthaltsqualität möglichst verträglich zu gestalten. Der Gemeinderat will bei der Planung einer Unterführung auf die Aussagen im REK achten.

Nachgelagert zum REK hat der Gemeinderat die Arbeiten an einem ganzheitlichen Mobilitätskonzept gestartet, in welchem Massnahmen zur Verstetigung und Harmonisierung des Verkehrsablaufs im Sinne des REK geprüft und vorgeschlagen werden. Diese Arbeiten wird der Gemeinderat ungeachtet der Initiative fortsetzen.

Seit Jahrzehnten ist der Gemeinderat damit beschäftigt, für die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Pfäffikon eine geeignete verkehrliche Lösung zu finden. Die Planungsphasen reichen zurück bis in die späten 1960er Jahre. Während dieser Zeit haben sich sowohl die Verkehrssituation wie auch die Anforderungen an das Verkehrsnetz grundlegend verändert. Aufgrund der Entwicklungen ist der Gemeinderat der Ansicht, dass das Verkehrssystem in Pfäffikon als Gesamtes betrachtet werden soll.

Ein wichtiges Ziel des neuen Mobilitätskonzepts ist, die Aufenthaltsqualität gemäss REK im Zentrumsbereich zu verbessern. Durch Temporeduktionen sollen die Sicherheit aller Verkehrsteilneh-

menden erhöht und die Lärmimmissionen im Zentrum reduziert werden. Dadurch wird das Zentrumsgebiet aufgewertet und attraktiver. Eine Bahn-Unterführung soll die Durchgängigkeit bei geschlossenen Bahnübergängen, insbesondere für Blaulichtorganisationen und Linienbusse, gewährleisten. Sie wird aber auch die Verkehrssicherheit im Vergleich zur heutigen Situation bei der Barriere an der Russikerstrasse vor allem für Velofahrende und Fussgänger/innen deutlich verbessern. Die jetzige Situation wird zunehmend unhaltbarer.

### 3.3 Kosten und Finanzierung

Eine grobe Kostenschätzung für die Realisierung einer Unterführung Tunnelstrasse aus dem Jahr 2016 ist von rund Fr. 12'600'000.00 (+/- 40%) ausgegangen. Die Kosten für die Projektierung einer abstimmungsreifen und umsetzbaren Vorlage auf Stufe «Vorprojekt» dürften bei etwa Fr. 175'000.00 liegen. Dazu kommen Ausgaben zur Prüfung von allenfalls notwendigen flankierenden baulichen Massnahmen.

Zudem ist es unerlässlich, dass der Kanton Zürich, als Strasseneigentümer in den Entscheidungsprozess involviert wird. Dabei sind auch die Zuständigkeiten, die Verantwortung und nicht zuletzt die Finanzierung zu klären. Die Gemeinde ist aus finanzpolitischer Sicht in den nächsten Jahren kaum in der Lage, eine Investition dieser Grössenordnung nebst allen anderen Vorhaben zu tätigen. Innert der von der Initiative geforderten Frist dürften erst grundsätzliche Fragen geklärt sein. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Stimmberechtigten beim nächsten Entscheid nicht bereits über die definitive Ausführung der Unterführung befinden können. Es braucht mit grosser Wahrscheinlichkeit mehrere Entscheidungsschritte.

### 3.4 Vorgehen und Termine

Im Zuge des gestarteten Mobilitätskonzepts hat das Ressort Bau und Umwelt bereits einen Auftrag zur Untersuchung der Auswirkungen einer Unterführung der S-Bahnlinie auf das Verkehrsnetz vergeben. Das Vorgehen ist gegliedert in die Teilprojekte Bahn-Unterführung und Erarbeitung Mobilitätskonzept als gesamtheitliche Mobilitätstrategie.

#### Teilprojekt Bahn-Unterführung:

• Offertanfrage Verkehrsuntersuchung Auswirkungen durch niveaufreie Querung	Februar 2023
• Erarbeitung Verkehrsuntersuchung Auswirkungen durch niveaufreie Querungen	März bis Juni 2023
• Submission Vorprojekt für Bahn-Unterführung inkl. baulichen Massnahmen an neuralgischen Verkehrsknoten	Juli bis Oktober 2023
• Erarbeitung Vorprojekt für Bahn-Unterführung inkl. Prüfung baulicher Massnahmen an neuralgischen Verkehrsknoten	November 2023 bis Oktober 2024
• Vorlage an die Stimmberechtigten gemäss Initiative (GV oder Urne) über nächsten Entscheid Bahn-Unterführung «Tunnelstrasse»	Dezember 2024

#### Erarbeitung Mobilitätskonzept:

• Erstellung Pflichtenheft Mobilitätskonzept Pfäffikon	Juni bis Juli 2023
• Submission Mobilitätskonzept Pfäffikon	Juli bis August 2023
• Erarbeitung Mobilitätskonzept Pfäffikon inklusive Mitwirkung der Bevölkerung	September 2023 bis Oktober 2024
• Kenntnisnahme Mobilitätskonzept an Gemeindeversammlung	Dezember 2024
• Verabschiedung kommunaler Verkehrsrichtplan durch Gemeinderat und anschliessende öffentliche Auflage	2025 / 2026

Das oben aufgeführte Vorgehen umfasst weit mehr Arbeitsschritte als von der Initiative gefordert. Dies ist so, weil aus Sicht des Gemeinderates die Unterführung im Mobilitätskonzept eine wichtige Massnahme ist, diese jedoch nicht losgelöst angegangen werden darf.



### 3.4 Planungskosten für den ersten Schritt

Der Gemeinderat schätzt die Kosten wie folgt ab:

Vorprojekt Bahn-Unterführung «Tunnelstrasse»	Fr. 175'000.00
Flankierende Massnahmen prüfen und aufzeigen	Fr. 50'000.00

Diese Ausgaben wird der Gemeinderat budgetieren und tätigen.

## **4. Zusammenfassung und Empfehlung**

Für den Gemeinderat ist das Bedürfnis nach einer Bahn-Unterführung, insbesondere für Blaulichtorganisationen und Linienbusse des öffentlichen Verkehrs, ausgewiesen. Wie dargelegt will der Gemeinderat aber die Projektierungsarbeiten in die Weiterentwicklung des Mobilitätskonzepts einbetten, die Auswirkungen einer Unterführung auf das gesamte Verkehrssystem aufzeigen und allenfalls notwendige, flankierende Massnahmen ausarbeiten. Der Fokus der Verkehrspolitik liegt für den Gemeinderat auf den Zielsetzungen des REK und damit auf den Interessen und der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer/innen sowie auf der Attraktivität des Ortszentrums und dessen Aufenthaltsqualität.

Der Gemeinderat empfiehlt die Initiative zur Annahme.

### **Behördlicher Referent:**

Lukas Steudler, Ressortvorsteher Bau und Umwelt

## **5. Abschied der Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission**

Die Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission (RGPK) hat Antrag und Bericht geprüft und zuhanden der Gemeindeversammlung verabschiedet.

Die RGPK beantragt Ablehnung zum Antrag des Gemeinderates und damit Ablehnung der Einzelinitiative «Unterführung Tunnelstrasse».

Der Gemeinderat empfiehlt die Annahme einer Einzelinitiative, deren Idee bereits im Jahr 2002 von der Stimmbevölkerung an der Urne abgelehnt worden ist. Die RGPK hätte erwartet, dass der Gemeinderat hierzu einen Gegenvorschlag ausarbeitet, welcher den Entwicklungen der letzten 20 Jahren Rechnung trägt. Auch die RGPK erkennt den Handlungsbedarf, insbesondere nach freier Durchfahrt für Einsatzfahrzeuge von Blaulichtorganisationen. Nach Ansicht der RGPK verfolgt die Initiative mit dem konkreten Projekt aber den falschen Ansatz. Es erschliesst sich mithin nicht, weshalb das Projekt «Unterführung Tunnelstrasse» ausgearbeitet werden soll, während das Mobilitätskonzept erstellt wird, welches die erarbeiteten Resultate des behördenverbindlichen Raumentwicklungskonzepts (REK) berücksichtigt. Möglicherweise steht ein Verkehrstunnel inmitten des Zentrums von Pfäffikon diesem Mobilitätskonzept entgegen. Der Entscheid des Gemeinderates fusst indessen nicht auf aktuellen Verkehrszahlen. Diese müssen erst noch erhoben werden. Von zentraler Bedeutung wird weiter sein, wie sich der Kanton als Strasseneigentümer zu dieser Unterführung stellt. Das ist aktuell unklar und birgt finanzielle Risiken für die Gemeinde. Wie der Gemeinderat zu Recht ausführt, wird die Gemeinde kaum in der Lage sein, eine Investition in der Grössenordnung von einstweilen Fr. 12.6 Mio. (+/- 40%) alleine zu stemmen. Deshalb erscheint es der RGPK nicht zielführend, zum jetzigen Zeitpunkt die Kosten für die Planung einer abstimmungsreifen Vorlage von Fr. 225'000.- zu bewilligen. Notabene für ein Projekt, dessen Realisierungschancen zweifelhaft sind.

### **Geschäft 3**

#### **Barrierefreiheit Gemeindehaus Umbau Lift, Nasszelle und Traulokal, Bewilligung Bauprojekt und Baukredit**

---

#### **Antrag**

Für das Bauprojekt «Verbesserung der Barrierefreiheit im Gemeindehaus» wird ein Baukredit von CHF 425'000.00 inkl. MwSt. bewilligt. Der Kredit erhöht oder ermässigt sich am Rahmen der Baukostenentwicklung ab Datum dieses Beschlusses.

#### **Bericht**

##### **Die Vorlage in Kürze**

Das Gemeindehaus verfügt über keinen Lift und entspricht auch sonst nicht den Normen für behindertengerechtes Bauen. Das führt zunehmend zu Beanstandungen aus der Bevölkerung aber auch der Aufsichtsbehörden. Am deutlichsten kommt dies beim Zugang zum Traulokal im ersten Obergeschoss des Altbaus zum Ausdruck. Bisher wurde dem Problem mit organisatorischen Massnahmen begegnet. Durch das Wachstum in der Gemeinde und damit auch der Verwaltung wird das zunehmend schwieriger. Der Gemeinderat geht davon aus, dass die Verwaltung noch längere Zeit an den bisherigen Standorten arbeiten muss. Deshalb will er nun Abhilfe schaffen.

Es wurden Lösungen gesucht, um den Beanstandungen zu begegnen und gleichzeitig die Barrierefreiheit im Gemeindehaus generell zu verbessern. Wegen der ungünstigen Bauweise mit zwei Treppenhäusern, die niveaumässig sogar abweichen, müssen Kompromisse gemacht werden. Die geplanten Massnahmen beinhalten einen Innenlift im Foyer, welcher vom Untergeschoss ins erste Obergeschoss verläuft. Damit wird die Behindertengerechtigkeit noch nicht erreicht. Im Untergeschoss müssen Zugänge und WC-Anlagen angepasst werden. Das Trauzimmer wird vom Altbau in den Anbau verlegt. Dazu kommen Anpassungen am Fluchtwegkonzept im Brandfall, Schallisolationen und Klimatisierung des Traulokals. Die Kostenschätzung bedingt einen Kredit von CHF 425'000.00.

Diese Aufwendungen für die geplanten Massnahmen sind höher, weil die Normen für behindertengerechtes Bauen - beispielsweise im Brandschutz – höhere Anforderungen stellen. Gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz müssen öffentlich zugängliche Bauten für Menschen mit Behinderungen zugänglich sein. Gemäss gängiger Praxis gelten Massnahmen zur besseren Zugänglichkeit im Rahmen von 5% der Gebäudeversicherungssumme als zumutbar. Die geschätzten Ausgaben erreichen einen Wert von 5,8%.

Der Gemeinderat ist überzeugt, der Gemeindeversammlung die betrieblich und finanziell sinnvollste Sanierungsvariante vorzuschlagen. Auslöser ist zwar das beanstandete Trauzimmer. Die Lösung garantiert aber, dass alle publikumsintensiven Dienstleistungen in der Verwaltung barrierefrei zugänglich sind. Davon profitiert die gesamte Bevölkerung, insbesondere auch betagte Menschen. Bei Zustimmung der Gemeindeversammlung werden die Massnahmen bis Ende Jahr umgesetzt.

Der Gemeinderat und die Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission empfehlen Zustimmung zur Vorlage.

## **1. Ausgangslage**

Das Gemeindehaus verfügt über keinen Lift und erfüllt damit die Vorgaben für behindertengerechte Bauten nicht. Im Betrieb führt das zunehmend zu Problemen. Insbesondere hat die kantonale Aufsichtsbehörde wiederholt beanstandet, dass das Trauzimmer im ersten Obergeschoss des Altbaus nicht von Menschen im Rollstuhl erreicht werden kann. Die Gemeinde Pfäffikon führt das Zivilstandsamt für vier weitere Bezirksgemeinden bzw. rund 28'000 Einwohner/innen. Auch ältere Menschen bekunden Mühe, beispielsweise das Amt für Zusatzleistungen im ersten Obergeschoss des Anbaus zu erreichen. Die Verwaltung versucht zwar, in diskreten Besprechungsräumen im Erdgeschoss dieses Manko aufzufangen. Aufgrund der zunehmend engeren Platzverhältnisse in der Verwaltung wird das immer schwieriger.

Weil davon auszugehen ist, dass die Verwaltung noch längere Zeit an den bisherigen Standorten arbeiten muss, hat der Gemeinderat am 31. Mai 2022 entschieden, die Barrierefreiheit im Gemeindehaus zu verbessern. Das Traulokal soll in den Anbau verlegt werden und es ist ein Innenlift zu erstellen. Damit können die Besucher/innen von weiteren Dienststellen im Gemeindehaus profitieren. Für die Projektierung hat der Gemeinderat einen Kredit in der Höhe von CHF 13'000.00 gesprochen. Die Abteilung Liegenschaften hat die Planung zusammen mit Architekt Peter Frauchiger, Pfäffikon, aufgenommen.

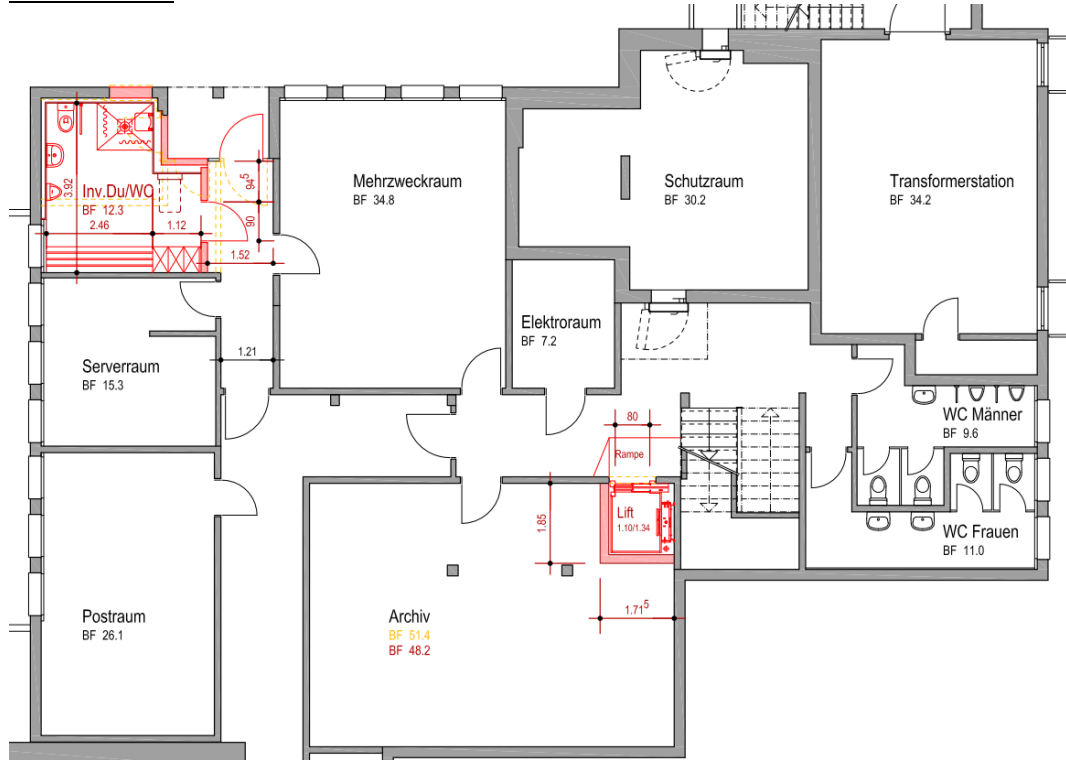
## **2. Projektbeschreibung**

Da sich das Gemeindehaus mit dem Alt- und dem Anbau durch die halb versetzten Stockwerke und mit zwei Treppenhäusern als sehr schwieriges Objekt erweist, kann die uneingeschränkte Barrierefreiheit nur im gesamten Erdgeschoss und im Anbau von 1978 realisiert werden.

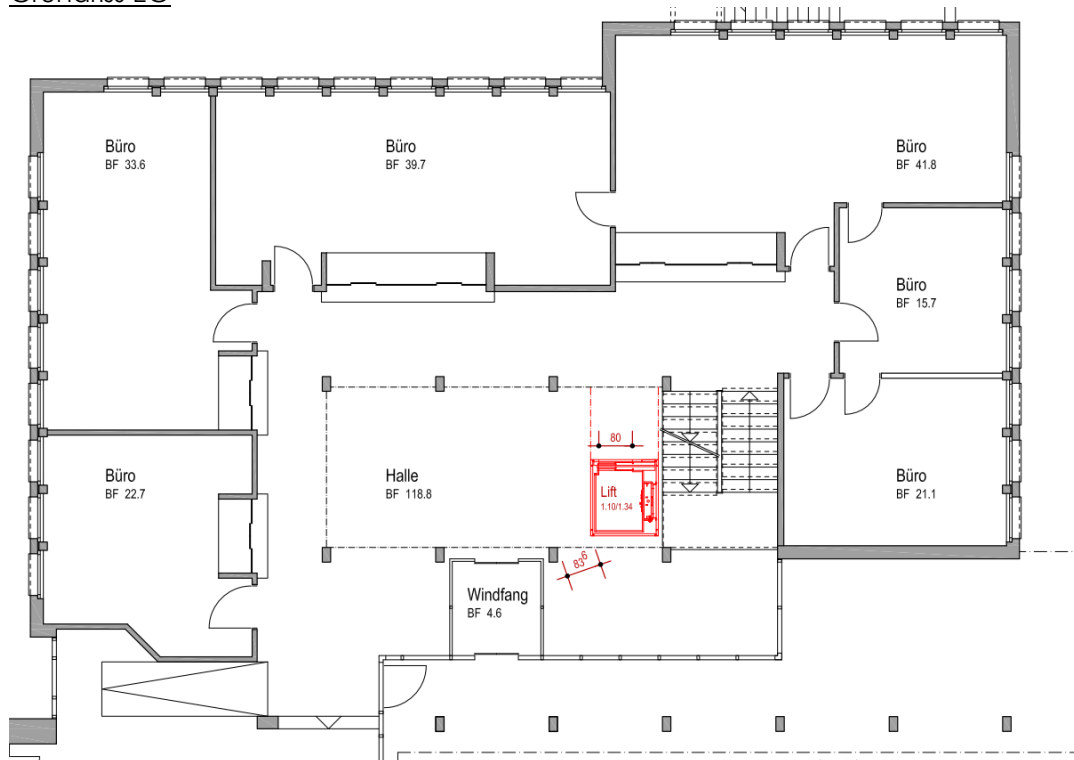
Dazu wird ein Innen-Lift direkt neben der Treppe im Anbau realisiert. Der Lift verläuft vom Untergeschoss bis ins 1. Obergeschoss. So können alle publikumsintensiven Dienste mit dem Rollstuhl erreicht werden. Das Trauzimmer wird dazu vom Altbau in den Anbau verlegt. Mit dem Innenlift allein wird die Behindertengerechtigkeit noch nicht erreicht. Im Untergeschoss müssen zwei Personalgarderoben mit Dusche/WC umgebaut werden. Das neue Trauzimmer im 1. Obergeschoss muss klimatisiert und schallisoliert werden. Zusätzlich muss ein separater, rollstuhlgängiger Fluchtweg im Brandfall zur Verfügung stehen.

Nachfolgend die baulichen Massnahmen im Detail.

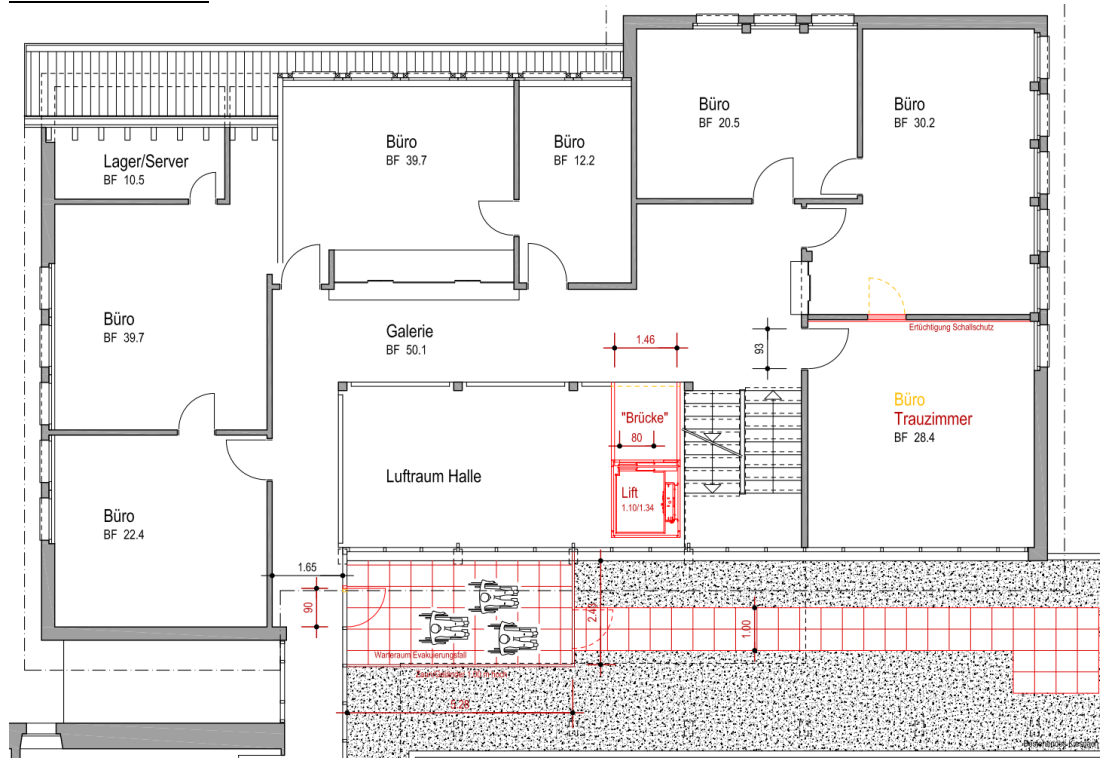
Grundriss UG



Grundriss EG



## Grundriss 1. OG



Die derzeit fehlende behindertengerechte Toilette wird im Untergeschoss beim Ausgang auf der Nordseite erstellt. Die beiden vorhandenen Garderoben mit Dusche/WC werden zusammengelegt und in eine behindertengerechte Toilette integriert. Die Wand im Gang muss versetzt werden, damit die erforderliche Breite des Ganges eingehalten werden kann. Die heutige Aussentüre öffnet sich nach innen, entspricht nicht den aktuell geltenden Sicherheitsbestimmungen und ist zu ersetzen. Die Ersatztüre muss sich gegen aussen öffnen und ist mit einem Panikschloss zu versehen. In der neuen Nasszelle wird die Dusche behindertengerecht realisiert.

Die Baubewilligung für dieses Bauprojekt wurde durch das Bauamt am 6. Januar 2023 im Anzeigeverfahren erteilt.

### 3. Kostenschätzung Bauprojekt (Kostengenaugkeit +/- 20%)

Die Kostenzusammenstellung der Umbauarbeiten vom 10. März 2023 von Architekt Peter Frauchiger fällt durch die Erkenntnisse der detaillierteren Planung höher aus als im Gemeinderatsbeschluss vom 31. Mai 2022 prognostiziert wurde. Die Kostenzusammenstellung zeigt folgendes Bild:

Lifteinbau	CHF	164'000.00
Bauliche Massnahmen für neues Trauzimmer	CHF	83'000.00
Bauliche Massnahmen für Behinderten-WC	CHF	104'000.00
Architekten- und Bauleiterhonorar	CHF	37'000.00
Baunebenkosten	CHF	13'000.00
Umzug, Archiv, Bewachung und Rundung	CHF	24'000.00
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>425'000.00</b>

Die Kosten für die geplanten Massnahmen sind höher, weil die Normen für behindertengerechtes Bauen - beispielsweise im Brandschutz – höhere Anforderungen stellen. Gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz § 239a müssen öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen für Menschen mit Behinderungen zugänglich sein. Das Gemeindehaus genügt dieser Anforderung nicht.

Gemäss gängiger Praxis werden bauliche Massnahmen an öffentlichen Gebäuden zur besseren Zugänglichkeit im Wert von zirka 5% der Gebäudeversicherungssumme als zumutbar erachtet. Die geschätzten Ausgaben erreichen einen Wert von 5,8%.

#### 4. Folgekosten

Die Folgekosten beinhalten Abschreibungen und Verzinsungen der Investitionen und die Aufwendungen für den Unterhalt und Betrieb. Es zeigt sich folgendes Bild:

##### Abschreibungen

Kategorie	Abschr.-Dauer	Investition [CHF]	Abschr.-Kosten [CHF]
Hochbauten	33 Jahre	336'000.00	10'200.00
Mobiliar	5 Jahre	15'000.00	3'000.00
Vorbereitung, Nebenkosten	33 Jahre	<u>74'000.00</u>	<u>2'200.00</u>
<b>Total</b>		<b>425'000.00</b>	<b>15'400.00</b>

##### Berechnung Zinssatz

Marktzinssatz für 15 Jahre fixes Darlehen	2.5%
Kalkulatorischer Zinssatz während der restl. Nutzungsdauer	5%
Benutzungsdauer in Jahren	33
Durchschnittlicher Jahreszinssatz	3.90%

##### Jährliche Folgekosten

<b>Abschreibungskosten je Jahr</b>			<b>15'400.00</b>
<b>Durchschnittlicher Zinssatz gerundet</b>	<b>3.9 %</b>	<b>212'500.00</b>	<b>8'287.50</b>
<b>Betriebliche Folgekosten</b>	<b>1.0 %</b>	<b>425'000.00</b>	<b>4'250.00</b>
<b>Total jährliche Folgekosten</b>			<b>27'937.50</b>

#### 5. Zeitplan

Der Zeitplan zeigt folgende Schritte:

12. Juni 2023	Beschluss Gemeindeversammlung
Oktober 2023	Baustart
Dezember 2023	Bauende

#### 6. Was passiert bei einer Ablehnung des Antrages?

Wie erwähnt ist die Gemeinde Pfäffikon bei einem Umbau gemäss PBG § 239a bis 239d gesetzlich verpflichtet bis zu 5 % vom Gebäudeversicherungswert (7,3 Mio. Franken) für die Barrierefreiheit im Gemeindehaus auszugeben.

Unter Berücksichtigung der schwierigen baulichen Ausgangslage, welche die beiden Gebäudeteile des Gemeindehauses mit sich bringen, ist der Gemeinderat überzeugt der Gemeindeversammlung die betrieblich und finanziell sinnvollste Sanierungsvariante vorzuschlagen. Auslöser ist zwar das beanstandete Trauzimmer. Die nun präsentierte Lösung garantiert, dass in Zukunft alle publikumsintensiven Dienstleistungen in der Verwaltung barrierefrei zugänglich sind. Davon profitiert die gesamte Bevölkerung, insbesondere auch betagte Menschen.

Eine Ablehnung des Antrages würde dazu führen, dass das Gemeindeamt des Kantons Zürich die Gemeinde Pfäffikon erneut auffordern müsste, ein barrierefrei zugängliches Traulokal zu schaffen. Es müssten andere Lösungen gesucht werden, die ebenfalls Kosten verursachen. Die Problematik des nicht rollstuhlgängigen Gemeindehauses bliebe ungelöst. Würden sich die Probleme weiter verschärfen, müsste der Gemeinderat unter Druck Massnahmen als gebundene

Ausgaben in eigenere Kompetenz beschliessen. Das will er jedoch vermeiden. Die Vorlage löst die bestehenden Probleme, indem die Zugänglichkeit des Gemeindehauses wesentlich verbessert. Die damit verbundenen Ausgaben ist verhältnismässig. Gemäss eidgenössischem Behindertengleichstellungsgesetz ist die öffentliche Hand in der Pflicht.

## **7. Antrag**

Der Gemeinderat beantragt den Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, dem Baukredit von CHF 425'000.00 zuzustimmen.

### **Behördlicher Referent:**

Stefan Gubler, Ressortvorsteher Finanzen und Liegenschaften

## **8. Abschied der Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission**

Die Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission (RGPK) hat Antrag und Bericht geprüft und zuhanden der Gemeindeversammlung verabschiedet.

Die RGPK beantragt Zustimmung zum Antrag des Gemeinderates.

Die RGPK begrüsst den Schritt, die Barrierefreiheit im Gemeindehaus zu verbessern. Trotz der nicht ganz einfachen Ausgangslage (Alt- und Neubau) konnte eine relativ einfache Lösung gefunden werden. Das Vorgehen ist zweckmässig und die Kosten überschaubar.

## **Geschäft 4**

### **Gestaltungsprojekt Seestrasse, Genehmigung Bauabrechnung**

---

#### **Antrag**

1. Die Bauabrechnung für das Gestaltungsprojekt der Seestrasse, im Betrag von Fr. 529'866.25, wird genehmigt. Die Minderkosten von Fr. 257'133.75 werden zur Kenntnis genommen.

#### **Bericht**

##### **Die Vorlage in Kürze**

Mit Beschluss vom 25. September 2017 bewilligte die Gemeindeversammlung Pfäffikon einen Nettokredit von Fr. 787'000.00, inkl. MWST, für das Gestaltungsprojekt der Seestrasse. Die Bauarbeiten erfolgten planmässig in zwei Etappen und dauerten vom 4. März bis anfangs November 2019. Die Schlussabnahme fand am 5. Dezember 2019 statt.

Die Bauabrechnung schliesst mit Gesamtkosten von Fr. 529'866.25, netto inkl. MWST und weist somit eine Kostenunterschreitung von Fr. 257'133.75 auf.

Der Gemeinderat und die Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission empfehlen Zustimmung zur Vorlage.

#### **1. Ausgangslage**

Mit Beschluss vom 25. September 2017 bewilligte die Gemeindeversammlung Pfäffikon einen Nettokredit von Fr. 787'000.00, inkl. MWST, für das Gestaltungsprojekt Seestrasse.

#### **2. Bauprojekt**

Mit den Tiefbauarbeiten für die Realisierung des Gestaltungsprojekts der Seestrasse wurde am 4. März 2019 begonnen. Als erstes wurden die bestehenden Bäume entfernt und gleich danach wurden für diverse Liegenschaften an der Seestrasse, zur Sicherstellung der Versorgung Gas- und Wasserprovisorien erstellt.

Die Baustelle wurde in zwei Etappen unterteilt. Die erste Etappe umfasste den Abschnitt Usterstrasse bis zur Parkplatzzufahrt Dorfmarkt und die zweite Etappe den Abschnitt Parkplatzzufahrt Dorfmarkt bis und mit Kempptalstrasse.

In der ersten Etappe wurde mit den Bauarbeiten für den Mischwasserkanal begonnen. Danach folgten sukzessive die Bauarbeiten für die übrigen Werkleitungen wie Gas, Wasser, Strom und Swisscom. Parallel dazu wurde mit den Pflasterungsarbeiten beim Parkplatz Hecht gestartet. Ohne Unterbruch konnte die Pflasterung kontinuierlich mit dem Baufortschritt in Richtung Norden weitergeführt werden.

Am 17. Juni 2019 konnte der südliche Abschnitt, ab der Rappengasse bis zur Usterstrasse, wieder für den Verkehr geöffnet werden. Danach konnte die Baustelle bis zur Kempptalstrasse erweitert werden. Wiederum wurden abschnittsweise sämtliche Werkleitungen realisiert, bevor die Pflasterungsarbeiten schrittweise weitergeführt werden konnten.

Nachdem die Bauarbeiten planmässig vorangeschritten waren, wurde am dem 19. August 2019 die Hoch-/Kempptalstrasse im Einmündungsbereich der Seestrasse für den motorisierten Verkehr gesperrt. Der Durchgangsverkehr auf der Hauptverkehrsachse Fehrltorf/Wetzikon wurde über



die Tunnel-/Turm- und Bahnhofstrasse umgeleitet. Dadurch war es möglich, die bis zu 5.50 m tiefen Werkleitungsbauten im nördlich Baustellenbereich speditiv und sicher zu erstellen. Diese Sperrung konnte auch genutzt werden, um die letzte Pflasterungsetappe der Begegnungszone der Seestrasse auszuführen, die direkt an den Strassenraum der Kempttalstrasse angrenzt.

Die restlichen Belags- und Markierungsarbeiten in diesem Abschnitt konnten bis anfangs November 2019 abgeschlossen werden, damit die Hoch-/Kempttalstrasse rasch möglichst wieder für den Verkehr geöffnet werden konnte. Die Schlussabnahme fand am 05. Dezember 2019 statt.

Danach standen noch letzte Abschlussarbeiten auf dem Programm. So mussten mit diversen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern Dienstbarkeiten für die Nutzung von Parkfeldern im Grundbuch eingetragen und die Nutzung von Aussenräumen geregelt werden. Zum Schluss erfolgten noch die Vermarktungsarbeiten und die Abrechnung der Kostenbeiträge mit den privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern.

### 3. Finanzielles

#### a. Kosten

Die Gegenüberstellung der effektiven Kosten gemäss Bauabrechnung zum bewilligten Kredit ist in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

Kostenart	Bewilligter Kredit	Bauabrechnung	Kostendifferenz
Erwerb Grund und Rechte	Fr. 0.00	Fr. 0.00	Fr. 0.00
Bauarbeiten	Fr. 1'180'000.00	Fr. 1'468'188.15	Fr. + 288.188.15
Nebenarbeiten	Fr. 390'000.00	Fr. 296'188.30	Fr. - 93'811.70
Technische Arbeiten	Fr. 230'000.00	Fr. 241'291.80	Fr. + 11'291.80
Beiträge Grundeigentümer	Fr. 0.00	Fr. - 184'702.00	Fr. - 184'702.00
Zwischentotal	Fr. 1'800'000.00	Fr. 1'820'966.25	Fr. + 20'966.25
Kantonsbeitrag Wertausgleich	Fr. - 1'013'000.00	Fr. -1'013'700.00	Fr. - 700.00
Investitionsbeitrag Bund	Fr. 0.00	Fr. -277'400.00	Fr. - 277'400.00
TOTAL netto inkl. MWST	Fr. 787'000.00	Fr. 529'866.25	Fr. - 257'133.75

Die effektiven Baukosten, ohne Berücksichtigung des Kantonsbeitrags für den Wertausgleich, betragen insgesamt Fr. 1'820'966.25. Aus den Minderkosten von Fr. 257'133.75 resultiert somit gegenüber den Gesamtkosten eine Kostenunterschreitung von 14.29 %. Gegenüber dem bewilligten Kredit von Fr. 787'000.00 ergibt sich sogar eine Unterschreitung von 32.67 %.

#### b. Subventionen

Das Projekt wurde durch das Bauamt termingerecht beim Kanton Zürich für das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland angemeldet. Zum Zeitpunkt der Bewilligung des Objektkredits für die Umsetzung des Gestaltungsprojekts Seestrasse war noch unklar, wie hoch ein allfälliger Beitrag des Bundes ausfallen könnte. Die entsprechenden Verhandlungen dazu konnten erst danach geführt werden. Aus diesem Grund musste eine vorsichtige Kostenprognose erstellt werden, weshalb dieser Betrag nicht im Kostenvoranschlag berücksichtigt werden konnte. Der nun ausbezahlte Betrag des Bundes beträgt Fr. 277'400.00 und ist aus Sicht der Gemeinde sehr willkommen.

#### c. Kostenunterschreitung

Die Minderkosten von Fr. 257'133.75 können im Wesentlichen mit dem geleisteten Investitionsbeitrag des Bundes aus dem Agglomerations-Programm begründet werden. Die höher ausgefallenen Baukostenanteile sind grösstenteils auf die geforderten Massnahmen und Projektanpassungen der Behindertenkonferenz des Kantons Zürich zurückzuführen. So mussten beispielsweise

zusätzliche Führungselemente aus dunklen Natursteinen speziell gefertigt und aufwändig verlegt werden, was zu Mehrkosten bei den Bauarbeiten geführt hat.

#### **4. Fazit**

Mit einer breit abgestützten Arbeitsgruppe ist es dem Bauamt gelungen, eine optimale Konsenslösung für das neue Gestaltungsprojekt der Seestrasse zu finden. Auch Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie Anwohnende und Gewerbetreibende konnten ihre Anliegen entsprechend einbringen. So war es möglich ein komprimiertes Terminprogramm umzusetzen, welches grosses Verständnis von allen Direkt-Betroffenen erforderte. Auch seitens Behörden und Bevölkerung war grossmehrheitlich eine positive Haltung spürbar.

Die Angebote von Planern und Unternehmern fielen preisgünstig aus und die Arbeiten wurden durch fachlich ausgewiesene Auftragnehmer ausgeführt. Die Zusammenarbeit im gesamten Projektteam war korrekt, konstruktiv und zielführend. Ein grosses und vielseitiges Team hat es ermöglicht, dass in kürzester Zeit ein äusserst erfreuliches Generationen-Projekt im Zentrum von Pfäffikon qualitativ hochwertig und kostengünstig umgesetzt werden konnte.

An dieser Stelle bedankt sich das Bauamt bei allen Beteiligten, die mit ihrem Einsatz zum guten Gelingen der schönen Begegnungszone Seestrasse einen Beitrag geleistet haben.

#### **Behördlicher Referent:**

Lukas Steudler, Bauvorstand

#### **5. Abschied der Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission**

Die Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission (RGPK) hat Antrag und Bericht geprüft und zuhanden der Gemeindeversammlung verabschiedet.

Die RGPK beantragt Zustimmung zum Antrag des Gemeinderates.

Die RGPK hat die Bauabrechnung Gestaltungsprojekt Seestrosse geprüft und als richtig befunden.

Insgesamt erfüllt das Projekt die Erwartungen sehr gut. Mit der neugestalteten Seestrosse wurde ein Mehrwert für die Einwohnerinnen und Einwohner von Pfäffikon geschaffen und bildet im Zentrum der Gemeinde einen Raum zum Verweilen und Begegnen. Die RGPK erkennt, dass die Baukosten eigentlich überschritten wurden, u.a. wegen Massnahmen und Projektanpassungen der Behindertenkonferenz des Kantons Zürich. Diese Mehrkosten konnten jedoch dank des Bundesbeitrags aus dem Agglomerations-Programm von Fr. 277' 400 aufgefangen werden, so dass nunmehr das Projekt mit Minderkosten von rund Fr 257' 133 abschliesst.