



Gemeinde **Pfäffikon ZH**

Einladung zur

## **Gemeindeversammlung**

vom 11. November 2024, 20.00 Uhr,  
im Dorfsaal Chesselhuus, Pfäffikon ZH

Geschäft 1  
Bewilligung Projektierungskredit Neugestaltung Bushof

3

Zu diesem Geschäft ist ein schriftlicher Antrag und Bericht abgefasst worden. Die Akten zu dem Geschäft liegen in der Abteilung Präsidiales zur Einsicht auf.

Gemeinderat Pfäffikon ZH  
und die antragstellenden Behörden

Pfäffikon, 18.10.2024

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

## **Geschäft 1**

### **Bewilligung Projektierungskredit Neugestaltung Bushof**

---

#### **Antrag**

Zur Ausarbeitung eines Bau- und Ausführungsprojekts für die Neugestaltung des Bushofs beim Bahnhof Pfäffikon wird zu Lasten der Investitionsrechnung ein Kredit von Fr. 490'000.00 bewilligt.

#### **Bericht**

##### **Die Vorlage in Kürze**

###### Notwendigkeit einer Neugestaltung des Bushofs

Der bestehende Bushof erfüllt die aktuellen Anforderungen an den öffentlichen Verkehr nicht mehr. Die Anzahl Buslinien hat zugenommen und Normalbusse mussten aus Kapazitätsgründen durch Gelenkbusse ersetzt werden. Zudem können die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) nicht eingehalten werden, die 1. Januar 2024 umgesetzt sein müssten. Daher ist es wichtig, das Projekt für die Neugestaltung des Bushofs rasch voranzutreiben.

Pfäffikon ist eine wichtige, regionale Verkehrsdrehscheibe mit zwei S-Bahnlinien und acht Buslinien. Um den Betrieb in Zukunft nachhaltig sicherzustellen, sind sieben barrierefreie Halteanlagen für Gelenkbusse nötig. Der Gemeinderat will mit finanzieller Beteiligung von Nachbargemeinden und im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes den Neubau des Bushofs vorantreiben, dabei aber auch die Kosten für Pfäffikon und die Nachbargemeinden möglichst tief halten.

###### Rückblick auf die bisherigen Arbeiten

Die Planungsarbeiten für die Neugestaltung des Bushofs wurden im Sommer 2018 mit der Erarbeitung eines Studienauftrags gestartet.

In der Gemeindeversammlung vom 28. März 2022 wurde der erste Antrag des Gemeinderats für einen Projektierungskredit zur Erarbeitung eines Bau- und Ausführungsprojekts «Neugestaltung Bushof Pfäffikon ZH» zurückgewiesen. Die Gemeindeversammlung folgte damit dem Rückweisungsantrag der RGPK, welche argumentiert hatte, dass das ausgearbeitete Vorprojekt einen massiven Eingriff ins Ortsbild von Pfäffikon darstelle, weshalb Varianten für einen zweigeteilten Bushof auf der Nord- und Südseite des Bahnhofs vertiefter auszuarbeiten seien.

Der Gemeinderat hat diese Argumente aufgenommen und zur vertieften Prüfung der geforderten Punkte eine breit abgestützte Arbeitsgruppe eingesetzt. Mit dieser wurde in drei Workshops zwischen September und Dezember 2022 der Variantenfächer noch einmal geöffnet. Dabei zeichnete sich rasch ab, dass ein zweigeteilter Bushof nord- und südseitig der Bahnlinie, wie dies bereits in der Vorprüfung festgehalten wurde, viele Nachteile und wenig Vorteile aufweist.

###### Die beiden Varianten «Businsel» und «Perron»

Die bisherige Planung fokussierte auf die Erstellung einer neuen «Businsel» auf der Nordseite des Bahnhofs. Aufgrund eines Projekts der SBB zur Verlängerung des Perrons auf der Nordseite des Bahnhofs ist im Mitwirkungsprozess eine weitere Variante der Ausgestaltung eines neuen Bushofs in den Fokus gerückt, bei der sämtliche Haltestellen entlang des verlängerten Perrons angeordnet würden.

Im Rahmen der vertieften Prüfung dieser neuen Variante wurde die Erstellung einer neuen Personenunterführung an der Ostseite des Bahnhofs grob projektiert und in beiden Varianten integriert, damit diese Möglichkeit beim Variantenentscheid mitberücksichtigt werden kann.

Für die fachliche Abstützung der Entscheidungsfindung über die beiden Varianten «Businsel» und «Perron» wurde im Herbst 2023 eine Expertengruppe mit Verkehrsplanern, Spezialisten der

Kantonspolizei Zürich sowie Architekten und Städtebauern eingesetzt. Diese kam zum Schluss, dass beide Varianten – die Businsel- und die Perronlösung – realisierbar sind. Beide Varianten liegen in Bezug auf die entstehenden Kosten sowie die Versiegelung (ohne Personenunterführung Ost) im vergleichbaren Rahmen. Die Expertengruppe ist sich aber einig, dass die Personenunterführung Ost für beide Varianten möglichst rasch realisiert werden sollte; für die Variante «Perron» wird sie gar als zwingend notwendig erachtet.

Im Weiteren sind für die beiden Varianten im Frühling 2024 erneut Stellungnahmen von der Post-Auto Schweiz AG als Betreiberin, von der SBB sowie von der Behindertenkonferenz des Kantons Zürich (BKZ) und der Kantonspolizei eingeholt worden. Diese Stellen bevorzugten die Variante «Businsel».

Die Arbeitsgruppe aus dem Jahr 2022 hat bei ihrem Abschlusstreffen vom 6. Juli 2024 jedoch ein klares Stimmungsbild zugunsten der Variante «Perron» abgegeben. Der Grossteil der Arbeitsgruppe empfindet die Sicherheit bei der Variante «Perron» als besser gegeben und den Eingriff ins Ortsbild als kleiner resp. das Freiraumpotential für höher.

#### Variantenentscheid und Antrag des Gemeinderates

Der Gemeinderat hat die pro- und contra-Punkte der beiden Varianten eingehend diskutiert und abgewogen. Der Gemeinderat spricht sich aufgrund des grösseren Freiraumpotentials und der besseren Integration ins Ortsbild für die Variante „Perron» aus. Er unterstützt somit die Argumente der Arbeitsgruppe und empfiehlt die Variante «Perron» zur Weiterentwicklung in den anstehenden Projektphasen.

#### Zu erwartende Kosten

Gemäss der erhobenen Kostenschätzung im Vorprojekt aus dem Jahr 2019 belaufen sich die Kosten für den neuen Bushof auf Fr. 8'730'000.00 (Genauigkeit +/- 20 %). Nach Einschätzung des Ingenieurbüros Basler & Hofmann AG sowie der Expertengruppe liegen die Kosten für beide Varianten im vergleichbaren Rahmen.

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 der Gemeinde Pfäffikon beläuft sich voraussichtlich auf rund Fr. 2'400'000.00. Die Erstellung der Personenunterführung Ost ist nicht im Projekt enthalten.

#### Weitere Schritte

Der aktuelle Zeitplan sieht vor, dass die Planungsarbeiten für das Bauprojekt im Sommer 2025 beginnen und das Projekt bis Herbst 2026 zur Bewilligungsreife gebracht wird.

Die eigentliche Bauphase könnte somit zwischen Anfang 2028 und Sommer 2029 erfolgen.

#### Entscheid über Projektierungskredit

Zunächst muss aber das Projekt für den Bushof weiterbearbeitet und weiterentwickelt werden. Dafür ist ein Projektierungskredit für die Erarbeitung eines Bau- und Ausführungsprojekts zu bewilligen. Der beantragte Kredit von Fr. 490'000.-- (netto inkl. MWST.) setzt sich aus den Ingenieurdienstleistungen, welche anhand der Kostenschätzung ermittelt wurden, Grundlagenbeschaffung, Prozessbegleitung und Kommunikation sowie Unvorhergesehenem zusammen.

Der Gemeinderat beantragt, den Projektierungskredit zu bewilligen.

Die RGPK beantragt Zustimmung zum Antrag des Gemeinderates, einen Projektierungskredit für die Neugestaltung des Bushof zu genehmigen, stellt jedoch den Antrag, der Gemeindeversammlung die projektierungsreifen Versionen der Businsel-Variante und der Perron-Variante zur Wahl zu stellen.

## 1. Ausgangslage

Der bestehende Bushof verfügt über vier Halteketten für Normalbusse und eine kurze, provisorische Halteketten für die Buslinie 859. Die heutigen Halteketten sind nicht behindertengerecht ausgebaut. Zudem erfordern der laufend ausgebaute Fahrplan und die stetig steigenden Fahrgastzahlen zusätzliche Halteketten. Alle Halteketten sollen zudem für Gelenkbusse ausgebaut werden. 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, hätte die Umsetzung eines neuen Bushofs bis Ende 2023 erfolgen sollen. Diese Vorgabe konnte aus verschiedenen Gründen nicht eingehalten werden.

Der Gemeinderat setzt alles daran, mit der finanziellen Beteiligung von Nachbargemeinden (gemäss PVG § 6), im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes, die Neugestaltung des Bushofs voranzutreiben.

Das Projekt «Neugestaltung Bushof Pfäffikon» wurde im Juni 2018 gestartet und ein Auftrag für die Erarbeitung einer Konzeptstudie zur Entwicklung des Bushofs und der Personenunterführungen an die SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich, erteilt. Die Studie beinhaltet einen breiten Variantenfächer für die Anordnung von Bushalteketten und Bedarfsabklärungen zu Personenunterführungen. Auch eine Aufteilung des Bushofs in eine Nord- und Südvariante wurde beleuchtet. Aufgrund der Ergebnisse des Variantenfächers hat sich der «konsolidierte Lösungsansatz» ergeben, welcher vom Gemeinderat zur Kenntnis genommen und auf dessen Basis noch im Dezember 2018 ein Vorprojekt in Auftrag gegeben wurde.

Das Vorprojekt mit sechs behindertengerechten Halteketten für Gelenkbusse an einer überdachten Businsel auf der Nordseite des Bahnhofs sowie einer behindertengerechten Halteketten im Bereich des heutigen Kiosks Nord wurde im Jahr 2019 erarbeitet und mit Beschluss des Gemeinderates vom 5. November 2019 zustimmend zur Kenntnis genommen. Im Frühling 2021 ist das Vorprojekt während 30 Tagen zur Mitwirkung öffentlich aufgelegt. An der Sitzung vom 10. August 2021 hat der Gemeinderat die Stellungnahme zu den Einwendungen verabschiedet.

Das Geschäft zur Genehmigung des Projektierungskredits zur Ausarbeitung eines Bau- und Ausführungsprojekts für die Neugestaltung des Bushofs Pfäffikon in Höhe von Fr. 345'000.00 wurde sodann für die Gemeindeversammlung vom 28. März 2022 traktandiert.

Der Projektierungskredit wurde an der Gemeindeversammlung Pfäffikon vom 28. März 2022 zurückgewiesen. Der Rückweisungsantrag der Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission (RGPK), welchem die Versammlung gefolgt ist, wurde damit begründet, dass das vorliegende Vorprojekt einen massiven Eingriff ins Ortsbild von Pfäffikon darstelle und daher die Ausarbeitung von Varianten für einen zweigeteilten Bushof auf der Nord- und Südseite des Bahnhofs vertiefter auszuarbeiten seien.

Der Gemeinderat hat die geforderten Punkte des Rückweisungsantrags aufgenommen und für eine vertiefte Prüfung der von der RGPK geforderten Punkte eine breit abgestützte Arbeitsgruppe eingesetzt. Mit dieser wurde in drei Workshops zwischen September und Dezember 2022 der Variantenfächer noch einmal geöffnet. Es zeichnete sich rasch ab, dass der zweigeteilte Bushof viele Nachteile und wenig Vorteile hat. Die Aufteilung des Bushofes wurde daher von der Arbeitsgruppe klar verworfen.

Zusätzlich zum ursprünglichen Auftrag hat sich die Arbeitsgruppe im Anschluss mit verschiedenen Möglichkeiten der Anordnung von Bushalteketten auf der Nordseite befasst. Hier ist aufgrund des geplanten SBB-Projektes einer Perronverlängerung am Bahnhof Pfäffikon eine zusätzliche Variante, welche sämtliche Haltestellen entlang des Perrons anordnet, in den Fokus gerückt. Zudem wurde die vom Gemeinderat als Bestvariante bezeichnete Variante «Businsel» weiter optimiert.

Da die beiden Varianten nicht denselben Planungsstand aufgewiesen haben, hat das Ressort Bau und Umwelt ein Angebot für die Ausarbeitung eines Vorprojekts der Variante «Perron» eingeholt. Mit Beschluss vom 2. Mai 2023 hat der Gemeinderat Pfäffikon den Auftrag an das Planungsbüro Basler & Hofmann AG, Zürich, vergeben.

Die Variante «Perron» wurde im Jahr 2023 auf einen vergleichbaren Planungsstand gebracht wie die Variante «Businsel». Für die fachliche Abstützung wurde im Herbst 2023 eine Expertengruppe eingesetzt. Die Expertengruppe setzte sich aus mehreren Verkehrsplanerinnen und Planern, Vertreter der Verkehrspolizei-Spezialabteilung Verkehrsplanerinnen und Planern, Vertreter der Verkehrspolizei-Spezialabteilung Verkehrsplanerinnen und Planern der Kantonspolizei Zürich sowie Architekten und Städtebauern zusammen. Zusammen mit der Expertengruppe konnten die beiden Varianten so optimiert und bewertet werden, dass diese hinsichtlich Betrieb und Sicherheit realisierbar sind.

Mit diesem vorliegenden Projektstand kann nun die weitere Projektphase gestartet werden.

## **2. Bisherige Planungen**

### 2.1 Konzeptstudie vom 26. September 2018

Die Konzeptstudie der Firma SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich, vom 26. September 2018, ist strukturiert aufgebaut und beinhaltet alle wesentlichen Untersuchungsparameter innerhalb des klar definierten Projektperimeters. Anhand eines breiten Variantenfächers wurden verschiedenste Anordnungsmöglichkeiten von Halteketten 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 durchgeführt.

Aufgrund der Ergebnisse des Variantenfächers hat sich der „Konsolidierte Lösungsansatz“ ergeben. Diese Eckwerte bilden die Grundlage für die weitere Planung.

1. 7 hindernisfreie Halteketten für Gelenkbusse mit Anschlaghöhen von 22 cm
2. Der Bushof wird über die Zelglistrasse aus beiden Richtungen angefahren
3. Die Halteketten sind so angeordnet, dass die Zu – und Wegfahrt für die Busse jederzeit flexibel an die Halteketten erfolgen kann (genügend Distanz zwischen den Halteketten).

Der «Konsolidierte Lösungsansatz» hat der Gemeinderat am 4. Dezember 2018 zur Kenntnis genommen. Im Dezember 2018 wurde auf dessen Basis ein Vorprojekt in Auftrag gegeben.

### 2.2 Vorprojekt vom 30. August 2019

Von Januar bis August 2019 wurde der «Konsolidierte Lösungsansatz» mit einer überdachten Businsel mit 6 behindertengerechten Halteketten für Gelenkbusse und einer ebenfalls für Gelenkbusse ausgelegten Haltekante beim bestehenden Kiosk Nord auf den Stand eines Vorprojekts gebracht. Neben der Hauptinfrastruktur des Bushofs wurden Nebenanlagen wie ein neuer Kiosk mit WC-Anlage für das Bus- und Kioskpersonal, Taxistandplätze, Kiss+Ride-Parkplätze (Kurzparkplätze) sowie neuen Velostationen und einer neuen P+Rail-Anlage auf der Nordseite projektiert.

Das Vorprojekt wurde der SBB, der PostAuto Schweiz AG und dem ZVV zur Stellungnahme eingereicht. Die Wünsche und Anforderungen der SBB und der PostAuto AG konnten in diesem Vorprojekt berücksichtigt werden und die Stellungnahme fielen positiv aus.

Das Vorprojekt wurde vom 26. Februar bis 29. März 2021 gemäss §§ 12 und 13 des Strassengesetzes (StrG) zur Mitwirkung 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 P+Rail Parkplatz auf dem Sophie Guyer Areal
- Minimale Nutzung des Sophie Guyer Areals
- Sicherheit und Führung des Langsamverkehrs

An der Sitzung vom 10. August 2021 hat der Gemeinderat die Stellungnahme zu den Einwendungen verabschiedet. Die wesentlichen Punkte wurden aufgenommen.

Mit Weisung zuhanden der Gemeindeversammlung vom 28. März 2022 beantragte der Gemeinderat Pfäffikon die Bewilligung des Projektierungskredits für die Erarbeitung eines Bau- und Ausführungsprojekt des Projekts «Neugestaltung Bushof Pfäffikon ZH» bei der Bevölkerung von Pfäffikon.

Die Gemeindeversammlung ist dem Rückweisungsantrag der RGPK gefolgt, welche den Antrag damit begründet, dass das vorliegende Vorprojekt einen massiven Eingriff ins Ortsbild von Pfäffikon darstelle und daher die Ausarbeitung von Varianten für einen zweigeteilten Bushof auf der Nord- und Südseite des Bahnhofs vertiefter auszuarbeiten sind.

### **3. Abhandlung geforderte Punkte aus Rückweisung mit breit abgestützter Arbeitsgruppe**

Der Gemeinderat hat die geforderten Punkte des Rückweisungsantrags aufgenommen und für eine vertiefte Prüfung der von der RGPK geforderten Punkte eine breit abgestützte Arbeitsgruppe eingesetzt. Mit dieser wurde in drei Workshops zwischen September und Dezember 2022 der Variantenfächer noch einmal geöffnet. Es zeichnete sich rasch ab, dass der zweigeteilte Bushof viele Nachteile und wenig Vorteile hat. Das Ressort Bau und Umwelt und die Arbeitsgruppe empfehlen klar, eine zweigeteilte Variante nicht weiter zu verfolgen. Der Gemeinderat ist dieser Empfehlung mit Beschluss vom 2. Mai 2023 gefolgt.

In der Arbeitsgruppe hat sich im Anschluss eine weitere Möglichkeit der Anordnung von Bushaltestellen auf der Nordseite ergeben. Hier ist aufgrund des geplanten SBB-Projektes der Perronverlängerung am Bahnhof Pfäffikon eine zusätzliche Variante, welche sämtliche Haltestellen entlang des Perrons anordnet, in den Fokus gerückt. Zudem konnten diverse Punkte, welche während der öffentlichen Auflage des Vorprojekts eingebracht wurden, vertieft diskutiert und geprüft werden. Dank diesem Austausch konnten für beide Varianten diverse Projektelemente im Sinne der Arbeitsgruppe optimiert werden, wie beispielsweise kein Parkplatz auf dem Sophie Guyer Areal oder dass die Sicherheit und Verkehrsführung des Langsamverkehrs verbessert wird.

Da die beiden Varianten nicht denselben Planungsstand aufwiesen, hat das Ressort Bau und Umwelt ein Angebot für die Ausarbeitung eines Vorprojekts der Variante «Perron» eingeholt. Mit Beschluss vom 2. Mai 2023 hat der Gemeinderat Pfäffikon den Auftrag an das Planungsbüro Basler & Hofmann AG, Zürich, vergeben.

Bis Ende 2023 konnte die Variante «Perron» so projektiert und geprüft werden, dass die Anforderungen an den Bushof von Seite Behindertenkonformität, Sicherheit und Betrieb gegenüber den geltenden Normen erfüllt werden. Zudem wurde die Personenunterführung Ost grob projektiert und in beiden Varianten integriert, damit diese zukünftig möglich bleibt. Abklärungen mit dem Kanton Zürich und der SBB haben gezeigt, dass eine Unterführung im Mischverkehr Velo/Fussgänger aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich resp. nicht verhältnismässig ist, da diese keine Lückenschliessung bezüglich Radwegnetz bringt.

#### 4. Aktueller Stand der Varianten und Einschätzungen Expertengruppe, Dritter und Arbeitsgruppe

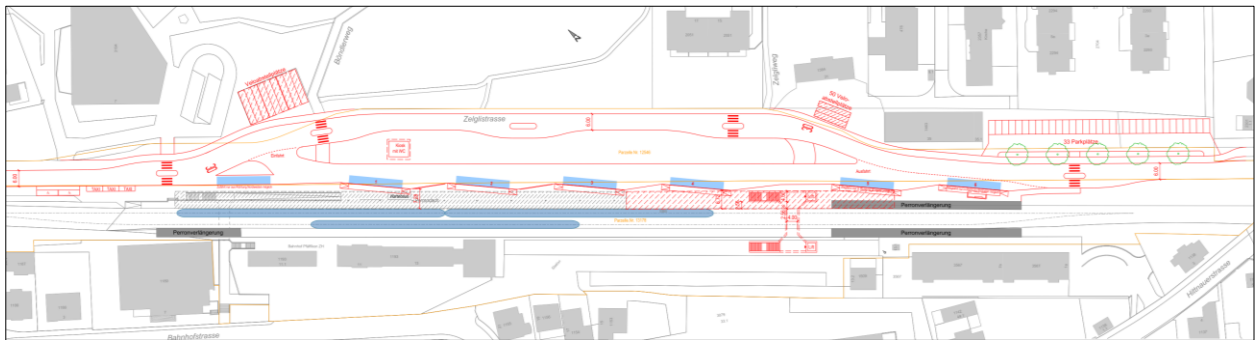
##### 4.1 Weiterentwicklung der Varianten unter Einbezug Expertengruppe

Für die fachliche Abstützung hat das Ressort Bau und Umwelt im Herbst 2023 eine Expertengruppe eingesetzt. Die Expertengruppe setzt sich aus verschiedenen Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner, Vertreter der Verkehrspolizei-Spezialabteilung Verkehrsangelegenheiten der Kantonspolizei Zürich sowie Architekten und Städtebauer zusammen.

Die Expertengruppe wurde eingeladen beide Varianten eingehend zu prüfen. Dabei wurde die fachliche und bautechnische Entscheidungsgrundlage erarbeitet und mit Umsetzungsrisiken aus fachlicher Sicht ergänzt. Es hat insgesamt drei Treffen zusammen mit dem Expertengremium gegeben und beide Varianten konnten insbesondere bei den Themen Eingliederung ins Ortsbild, Freiräume und Entsiegelung sowie Sicherheit weiter optimiert werden.

##### 4.2 Aktueller Stand der Varianten «Perron» und «Businsel»

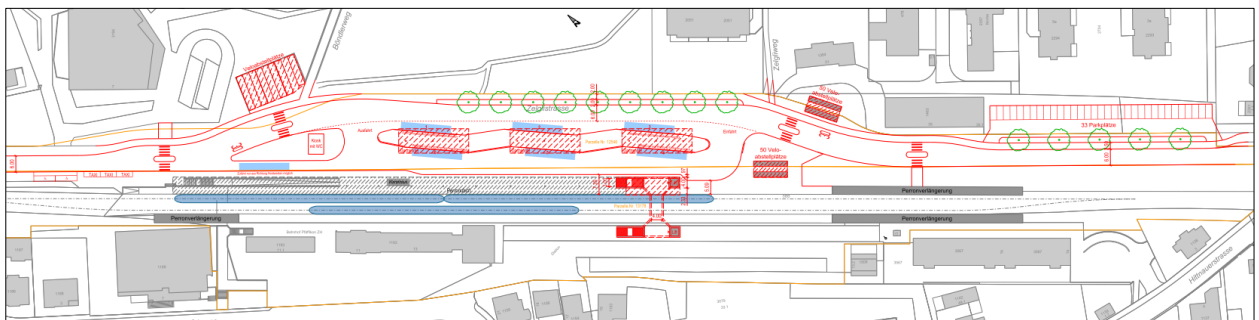
Aufgrund der Mitarbeit und Rückmeldung aus der Expertengruppe sind beide Varianten so entwickelt, dass sie realisierbar und bewilligungsfähig sind und liegen nun wie folgt vor:



Technischer Situationsplan Variante «Perron»



Umgebungsplan Variante «Perron»



Technischer Situationsplan Variante «Businsel»



Umgebungsplan Variante «Businsel»

#### 4.3 Einschätzung der Expertengruppe

Die Ergebnisse der Expertinnen und Experten können wie folgt zusammengefasst werden: Beide Varianten – die Businsel und die Perronlösung – sind realisierbar. Beide Varianten liegen in Bezug auf die entstehenden Kosten, ohne die Erstellungskosten für die PU Ost, sowie die Versiegelung im vergleichbaren Rahmen. Die Variante «Perron» fordert jedoch aufgrund der weiten Wege zum Gleis 1 auf der Südseite des Bahnhofs eine gleichzeitige Umsetzung der PU Ost. Die Expertengruppe ist sich jedoch einig, dass die Personenunterführung OST für beide Varianten möglichst rasch realisiert werden sollte.

Der Einschätzung der Expertinnen und Experten zeigt klar auf, dass die Varianten jeweils eine bestimmte Perspektive oder Interessenlage bevorzugen:

- Mit der Gewichtung einer funktionalen neuen und zukunftssträchtigen Verkehrsdreh-scheibe für Pfäffikon mit Blick auf die Kriterien (v.a. Umsteigebeziehung und Verkehrsführung) liegt die Tendenz der Expertengruppen bei der «Businsel».
- Mit der Gewichtung auf den potenziellen Freiraum mit Blick auf Städtebau/Integration liegt die Tendenz der Expertengruppen bei der Variante «Perron».

#### 4.4 Stellungnahme Dritter

Für die beiden Varianten sind im Frühling 2024 erneut Stellungnahmen von der Post-Auto Schweiz AG als Betreiberin, von der SBB sowie von der Behindertenkonferenz des Kantons Zürich (BKZ) und der Kantonspolizei eingeholt worden. Die Kantonspolizei beurteilt beide Varianten als realisierbar. Die Vertretung der Kantonspolizei präferiert die Variante «Businsel» aufgrund der Verkehrsführung und mit den Erfahrungen aus anderen Gemeinden im Kanton. SBB und Postauto empfehlen in einer ersten Prüfung aus betrieblicher Sicht die Variante «Businsel». Die Behindertenkonferenz des Kantons Zürich (BKZ) begrüsst, dass in beiden Varianten die sieben Kanten mit 22 cm über die gesamte Haltekantenlänge ausgestaltet werden, was ein autonomes Ein- und Aussteigen ermöglicht. Die BKZ präferiert klar die «Businsel» aufgrund der Umsteigebeziehung (Gehdistanzen) Bus/Bahn wie auch Bus/Bus und lehnt die Variante «Perron» in einer ersten Stellungnahme ab.

#### 4.5 Einschätzung der Arbeitsgruppe

Am Samstag, 6. Juli 2024 hat ein erneutes Treffen der Arbeitsgruppe aus dem Jahr 2022 stattgefunden an dem die Arbeitsgruppe über den Stand der Arbeiten und die Erkenntnisse informiert wurde. Die Arbeitsgruppe startete das Treffen mit einer Begehung direkt vor Ort am Bahnhof Pfäffikon, wo die Massnahmen der beiden Varianten vorgängig mit den richtigen räumlichen Dimensionen abgesteckt wurden. Im Anschluss wurden die beiden Varianten im Alterszentrum Sophie Guyer erläutert und diskutiert.

Die Arbeitsgruppe nimmt die beiden erarbeiteten Varianten zur Kenntnis und begrüsst, dass beide Varianten so angepasst wurden, dass sie realisierbar sind. Die Vorgabe von sieben Haltekanten für einen zukunftsgerichteten Bushof sind aus Sicht der Arbeitsgruppe passend. Für den jetzigen Betrieb reichen jedoch mehrheitlich 5 Haltekanten aus. Die Planung einer neuen Personenunterführung Ost wird für beide Varianten in der Arbeitsgruppe grossmehrheitlich begrüsst.

Für den aktuellen Fahrplan können aus ihrer Sicht beide Varianten noch ohne zweiter PU realisiert werden. Die Arbeitsgruppe wünscht sich grundsätzlich mehr Veloabstellplätze. Die Verschiebung der P+Rail Anlage auf die Kantonsgrundstücke wird aufgrund der aus Sicht der Arbeitsgruppe grossen Distanz zum Perron und zur bestehenden Unterführung als kritisch eingestuft. Mit der Perronverlängerung der SBB und einer PU Ost, sind die Distanzen aber akzeptabel. Das Thema Sicherheit wird in der Variante «Perron» besser beurteilt. Da das Ein- und Aussteigen in den Bus direkt am Perron erfolgen kann, muss die Busfahrbahn nicht gequert werden. Das Kriterium der Integration in Ortsbild und der Überdachungen im Allgemeinen wird angeregt diskutiert. Bei beiden Varianten wird der Witterungsschutz als gegeben angesehen. Tendenziell empfindet ein Grossteil der Arbeitsgruppenteilnehmerinnen und Teilnehmer eine Verlängerung des Perrondaches anschaulicher als ein zweites Dach auf der Businsel. Als zusätzlichen positiven Effekt nützt so die Überdachung auch den anderen Zugpendlern auf Gleis 2.

Das Stimmungsbild am Ende der Veranstaltung, welches mittels der Methode des «systemischen Konsensierens» aufgezeichnet wurde, zeigt ein klares Bild zugunsten der Variante «Perron». Die Arbeitsgruppe empfindet bei der Variante, welche sämtliche Haltekanten entlang dem nördlichen Perron von Gleis 2 aufreihet, deutlich weniger Widerstand.

## **5. Variantenentscheid Gemeinderat**

Der Gemeinderat ist während der letzten beiden Jahre laufend über den Projektstand informiert worden. In diversen Diskussionen hat er die Pro- und Contra-Punkte der beiden Varianten abgewogen. Er nimmt positiv zur Kenntnis, dass beide Varianten auf einen bewilligungsfähigen Stand erarbeitet wurden, und bedankt sich insbesondere auch bei der Arbeitsgruppe für den Einsatz, welcher zur positiven Entwicklung im Projekt massgeblichen Anteil hat. Er ist weiterhin davon überzeugt, dass die Anzahl Haltekanten (7) und die Vorgabe, dass sämtliche Haltekanten für Gelenkbusse ausgebaut werden, für einen zukunftsgerichteten Bushof richtig gewählt sind. Die Expertengruppe wurde zur Beratung des Geschäfts an die Gemeinderatssitzung vom 25. Juni 2024 eingeladen. Dieser Austausch wie auch die Rückmeldung des Arbeitsgruppentreffen vom 6. Juli 2024 sind in die Erwägungen des Gemeinderats eingeflossen.

Nach eingehender Diskussion und Abwägung der verschiedenen Aspekte entscheidet sich der Gemeinderat für die Variante «Perron».

Im Rahmen des Mitwirkungsprozesses der Arbeitsgruppe kristallisierte sich die Variante „Perron“ als Favorit heraus. Der Gemeinderat misst dem Potenzial für Freiräume und der guten Integration ins Ortsbild bei der Variante „Perron“ eine höhere Bedeutung bei als der reinen Funktionalität als Verkehrsdrehscheibe mit möglichst kurzen Umsteigewege für Bus/Bus- und Bus/Zug-Reisende, wie sie die Variante «Businsel» bietet. Somit stützt er die Argumente der Arbeitsgruppe. Auch die Expertengruppen spricht sich in Bezug auf Ortsbild und Freiräume für die Variante «Perron» aus.

Der Gemeinderat ist überzeugt, dass die funktionalen Anforderungen der Infrastruktur als Verkehrsdrehscheibe in der Variante «Perron» in den weiteren Projektierungsphasen gut im Projekt integriert werden können und zu einem positiven Ergebnis im umgesetzten Zustand führen werden. In diesem Zusammenhang betont er, dass ein zeitnaher Bau der Personenunterführung Ost unerlässlich ist. Dieses Vorhaben ist jedoch nicht Teil des Projekts «Neugestaltung Bushof» und wird separat weiterverfolgt.

## 6. Kosten / Finanzierung

Laut der Kostenschätzung des Vorprojekts für die Variante «Businsel» belaufen sich die Kosten für den Neubau des Bushofs auf rund Fr. 8'730'000.00 (Genauigkeit +/- 20 %; Preisbasis 30.08.2019). Nach Einschätzung des Ingenieurbüros Basler & Hofmann AG, Zürich, sowie der Expertengruppe liegen die Kosten für beide Varianten im vergleichbaren Rahmen.

In der Kostenschätzung des Vorprojekts waren noch rund 1 Mio. Fr. für Landerwerb enthalten. Da der Landerwerb entlang der Zelglistrasse auf der Sophie Guyer-Wiese aufgrund der Projektoptimierung entfällt und nur noch Landerwerb für den P+Rail auf den beiden Kantonsgrundstücken Kat.-Nr. 11479 und 11480 benötigt wird, ist dieser Kostenpunkt kleiner. Da seit der Kostenschätzung aus dem Jahr 2019 im Tiefbau / Strassenbau jedoch eine Preissteigerung von über 10% erfolgt ist, gleichen sich die Kosten aus.

Bezüglich der Finanzierung schreibt das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) in dessen § 6 Abs. 1 vor, dass die Gemeinden für eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen für Fussgänger und für den Zubringerverkehr zu sorgen haben. Weiter ist im §6 Abs. 2 PVG 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 der Gemeinde Pfäffikon beläuft sich voraussichtlich auf Fr. 2'400'000.00.

## 7. Miteinbezug von Nachbargemeinden

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

- Hittnau, Russikon, Wildberg, Bauma, Wila, Turbenthal, Fehraltorf, Wetzikon und Uster

Die beiden Städte Uster und Wetzikon sollen nicht ins Projekt einbezogen werden, da es sich ebenfalls um modulare Verkehrsdrehscheiben mit eigenem Bushof handelt und jeweils eine 1:1 Beziehung mit Pfäffikon besteht. 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	Kostenanteil (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 mit allen Exekutivbehörden der zahlungspflichtigen Nachbargemeinden festgelegt werden. Auch Uster, Wetzikon und Fehraltorf sind entsprechend informiert. Die Zustimmungen liegen vor. Dass sich sechs Nachbargemeinden mit einem Kostanteil von 45 % zu beteiligen haben, zeigt klar, dass es sich um ein Projekt von regionaler Bedeutung handelt.

## 8. Projektierungskredit

Nach Genehmigung des Projektierungskredits wird eine Submission für die Ingenieurdienstleistungen durchgeführt. Die Submission wird für die SIA-Phasen von Bauprojekt bis zur Inbetriebnahme im öffentlichen Verfahren gemäss den Richtlinien des öffentlichen Beschaffungswesens erfolgen. Der Projektierungskredit (netto, inkl. MWST) für die Teilprojektphasen Bauprojekt bis Ausführungsprojekt ist auf Basis der Kostenschätzung ermittelt und setzt sich folgendermassen zusammen:

Bauprojekt (SIA-Phase 32)	Fr. 170'000.00
Bewilligungsverfahren (SIA-Phase 33)	Fr. 15'000.00
Ausschreibung (SIA-Phase 41)	Fr. 75'000.00
Ausführungsprojekt (SIA-Phase 51)	<u>Fr. 140'000.00</u>
Zwischentotal	Fr. 400'000.00
Grundlagenbeschaffung	Fr. 25'000.00
Prozessbegleitung und Kommunikation	Fr. 20'000.00
Unvorhergesehenes (ca. 10 %)	<u>Fr. 45'000.00</u>
<b>Total</b>	<b>Fr. 490'000.00</b>

## 9. Termine

Aus heutiger Sicht kann die Umsetzung des Projekts frühestens Anfang 2028 in Angriff genommen und bis Sommer 2029 fertiggestellt werden. Damit dieses Ziel überhaupt erreicht werden kann, ist ein ehrgeiziges Planungsprogramm erforderlich. Die wichtigsten Meilensteine sind nachfolgend aufgeführt:

• Genehmigung Projektierungskredit durch GV	11. November 2024
• Abschluss Vorprojekt Variante Perron	September bis Dezember 2024
• Submission Ingenieurdienstleistungen	Januar bis Juli 2025
• Öffentliche Projektauflage §§ 12, 13 StrG (Mitwirkung)	Januar bis Februar 2025
• Auftragsvergabe an Planer	August 2025
• Erarbeitung Bauprojekt (KV +/- 10 %)	August 2025 bis August 2026
• GR-Beschluss Genehmigung Bauprojekt	September 2026
• Öffentliche Projektauflage §§ 16, 17 StrG	September bis Oktober 2026
• Projektfestsetzung § 15 StrG	Dezember 2026
• Kreditbeschlüsse aller Gemeinden	November 2026 bis April 2027
• Erarbeitung Submissionsprojekt	Januar bis April 2027
• Submission Baumeisterarbeiten	Mai bis Juni 2027
• Erarbeitung Ausführungsprojekt	Februar bis August 2027
• Auftragsvergabe an Bauunternehmung	August 2027
• Arbeitsvorbereitung Bauunternehmung	September 2027
• Vorarbeiten	Oktober bis Dezember 2027
• Realisierung	Januar 2028 bis August 2029

## 10. Fazit

Beim Projekt „Neugestaltung Bushof Pfäffikon“ handelt es sich um eine wichtige Investition in die Zukunft. Der Bushof soll Pfäffikon als wichtige regionale Verkehrsdrehscheibe 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 Neugestaltung der Seestrasse ein weiterer Schritt in diese Richtung unternommen. Es ist deshalb wichtig, dass das Projekt vorangetrieben werden kann, auch um die gesetzlichen Vorgaben (Behindertengleichstellung) möglichst bald erfüllen zu können.

## 11. Referent

Lukas Steudler, Ressortvorsteher Bau und Umwelt

## 12. 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, einen Projektierungskredit für die Neugestaltung des Bushof zu genehmigen, **stellt jedoch den Antrag, der Gemeindeversammlung die projektierungsreifen Versionen der Businsel-Variante und der Perron-Variante zur Wahl zu stellen.**

Die RGPK hat sich intensiv mit den Ergebnissen der vom Gemeinderat einberufenen Arbeitsgruppe und Expertengruppe auseinandergesetzt. Sie hat die Entwicklung nachvollzogen, beginnend nach der Rückweisung an der Gemeindeversammlung vom 28. März 2022 bei der Prüfung des geteilten Bushofs bis zur Widerstandsmessung der Arbeitsgruppe. Die Variante des geteilten Bushof scheiterte am Veto der SBB, welche ihr notwendiges Land dafür nur hergeben würde, wenn dieses für die Lösung unverzichtbar sei, was nicht zutrifft. Als Konsequenz verfolgte die Arbeitsgruppe den geteilten Bushof nicht mehr, auch wegen der längeren Umsteigezeiten, sondern beschäftigte sich mit den beiden Varianten «Businsel» und «Perron».

Nach 3 Workshops lagen von beiden Varianten je eine Version vor, von denen protokolliert ist: *«Beide Varianten sind entsprechend den Anforderungen von Postauto ausgearbeitet und weisen die geforderte betriebliche Funktionalität und Flexibilität auf.»* Allerdings wird als Perron-Variante noch eine mit Wendeschleife im Osten verstanden.



Plan der Perron-Variante mit skizzierter Wendeschleife im Osten

Die Benotung der beiden Varianten durch die Arbeitsgruppe betrug 18 für die Businsel versus 19 für die Perron-Variante von 25 Punkten. Unter «Fazit im Plenum» ist protokolliert: *«Mit dem vorliegenden Planungsstand konnten nicht alle Kriterien abschliessend beurteilt und einer fairen*

*Interessenabwägung unterstellt werden. Dazu zählen die Baukosten, die Frage der PU Ost oder auch der Flächenbedarf resp. der Landerwerb (Machbarkeit und Kosten)». Da die Kosten einen wesentlichen Aspekt darstellen, ist der Unterschied von nur 1 Punkt zu klein für eine klare Aussage über die Priorisierung.*

Dann findet eine Sitzung mit einer Expertengruppe statt (mit Verkehrsplanern, Spezialisten der Kantonspolizei Zürich sowie Architekten und Städtebauern). Dabei wird die Wendeschleife im Osten gestrichen, was zu einer klar eingeschränkten Funktionalität der Perron-Variante führt. Über diese reduzierte Version der Perron-Variante und die unveränderte Endversion der Businsel wird schliesslich im Abschlusstreffen der Arbeitsgruppe die «Widerstandsmessung» durchgeführt, welche nun sehr klar mit 104 Widerstandspunkten gegen die Businsel zu 28 gegen die Perron-Variante ausfällt (weniger = besser). Das Resultat widerspricht der Empfehlung der Expertengruppe, aber der Gemeinderat folgt der Arbeitsgruppe, wie er selbst schreibt.

Die RGPK hat unter anderem die Pflicht, Ausgaben auf ihre Zweckmässigkeit zu prüfen. Mit dem vorliegenden Geschäft soll am Ende eine Verkehrsdrehscheibe für die Buspassagiere entstehen, welche den Busbetrieb für mindestens eine Generation prägen wird und für jährlich rund 1.2 Mio Buspassagiere (Ein- und Aussteiger; Zählung im 2019) von höchstem Nutzen sein soll. Die RGPK stellt für die Businsel-Variante eine höhere Zweckmässigkeit fest als für die Perron-Variante bei gleich hoch geschätzten Kosten. Sie sieht es daher als ihre Pflicht, den Stimmbürger auf diese Erkenntnis hinzuweisen. Auch die im Projekt nicht enthaltene Personenunterführung im Osten (PU Ost), welche aus Sicht aller für die Perron-Variante als zwingend angesehen wird, schmälert den Nutzen der Perron-Variante, weil die Umsteigewege ohne die PU Ost sehr lang sind.

Die RGPK ist nicht davon überzeugt, dass die Präferenz der Arbeitsgruppe für die Perron-Variante repräsentativ ist und stellt deshalb den Antrag, dass der Gemeindeversammlung die projektionsreifen Versionen der Businsel-Variante und der Perron-Variante zur Wahl gegenübergestellt werden. Sie will damit erreichen, dass jene Variante projektiert wird, welche bei den Stimmberechtigten am meisten Rückhalt findet, und dies in der Hoffnung, dass schliesslich auch die mit der Projektierung ausgearbeiteten Lösung mehrheitsfähig ist.

Die RGPK empfiehlt in jedem Fall, den Projektierungskredit über Fr. 490'000.00 zu bewilligen, damit die Projektierung dieses wichtigen Bauvorhabens endlich starten kann.