



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

Protokollauszug Gemeinderat vom 8. Juli 2025

2025/113. Neugestaltung Bushof Pfäffikon, Kenntnisnahme Projektstand und Variantenentscheid

1. Ausgangslage

An der Gemeindeversammlung vom 11. November 2024 wurde der Projektierungskredit für das Bau- und Ausführungsprojekt «Neugestaltung Bushof Pfäffikon ZH» bewilligt.

Für das weitere Vorgehen ist es zentral, die bereits auf ihre grobe Machbarkeit geprüfte Variante Perron auf den Stand eines Vorprojekts gemäss den Vorgaben der SIA zu bringen. Dies ermöglicht eine vertiefte Prüfung und Integration, der an der Gemeindeversammlung diskutierten Anliegen betreffend P+Rail-Parkplatz, Veloabstellplätze, behindertengerechte Parkplätze, Kurzzeitparkplätze (Kiss&Ride) sowie weiterer Nebenanlagen.

Zudem ist die Erstellung eines Technischen Berichts und einer Kostenschätzung erforderlich. Diese Unterlagen bilden zusammen mit den Plänen die Grundlage für das Mitwirkungsverfahren gemäss §§ 12 und 13 des Strassengesetzes (StrG). Die Unterlagen dienen ausserdem als Grundlage für die Submission der Ingenieurdienstleistungen für die Phasen Bauprojekt bis und mit Realisierung.

Aufgrund der bisherigen planerischen Begleitung im Rahmen der Arbeitsgruppe und der Workshops hat das Ressort Bau und Umwelt eine Offertanfrage an das Ingenieurbüro Basler & Hofmann AG, Zürich, gestellt.

Mit Beschluss vom 26. November 2024 hat der Gemeinderat die Firma Basler & Hofmann AG, Zürich, mit der Ausarbeitung des Vorprojekts für die Variante Perron beauftragt.

2. Erarbeitung Vorprojekt

Mit der Erarbeitung des Vorprojekts wurde im Dezember 2024 begonnen. Als Grundlage dienen die Planunterlagen, die an der Gemeindeversammlung vom 11. November 2024 präsentiert wurden. Ergänzend sind die an der Versammlung eingebrachten Anliegen zu berücksichtigen, insbesondere die Frage, ob und wie viele Parkplätze auf der Mittelinsel realisiert werden können.

Hierfür prüfte das Planungsbüro noch einmal die Anzahl von Parkplätzen, inklusive Kurzzeitparkplätze, rollstuhlgerechten Parkplätzen und Veloabstellplätze für einen Bahnhof in der Grösse des Bahnhofs Pfäffikon. Folgende Mindestanzahl wurde eruiert:

- 4 Kurzzeitparkplätze (Kiss&Ride)
- 2 Taxistandplätze
- 2 rollstuhlgerechte Parkplätze
- 28 P+Rail-Parkplätze auf der Nordseite
- 560 Veloabstellplätze

Darüber hinaus ist das Projekt vertieft im Hinblick auf das Temporegime, die Führung des Verkehrs sowie die Koordination mit dem SBB-Projekt zur Perronverlängerung zu prüfen.

2.1 Projekt Perronverlängerung SBB

 Die Perle am Pfäffikersee

Am 12. Februar 2025 fand eine Besprechung zwischen dem Projektteam inklusive dem Ressortvorsteher Bau und Umwelt und zwei Vertretern der SBB statt. Dabei wurden die jeweiligen Projektstände der Perronverlängerung sowie des Bushofprojekts erläutert, mögliche Schnittstellen identifiziert und Grobzeitpläne miteinander abgestimmt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass der Bushof wie bisher geplant vor der Perronverlängerung realisiert werden wird.

Technisch bestehen jedoch mehrere Schnittstellen zwischen den beiden Projekten. Zum einen verläuft die bestehende Gleis entwässerung im Bereich der künftig geplanten Haltestelle 7. Zum anderen wird nach der Realisierung der Perronverlängerung ein Höhenunterschied zwischen dem östlich verlängerten Perron und der Zelglistrasse im Bereich der Haltestellen 6 und 7 entstehen. Dabei stellt sich die Frage, ob sich die Höhenlage dieser beiden Haltekannten eher an der bestehenden Zelglistrasse oder am zukünftigen Perron orientieren soll.

Das Projektteam hat entschieden, die Höhenlage der Zelglistrasse beizubehalten. Eine Anpassung der Strassenhöhe würde umfangreiche Tiefbauarbeiten mit sich bringen, unter anderem die Tieferlegung zahlreicher Werkleitungen sowie erhebliche Eingriffe in die Erschliessung der Liegenschaften Zelglistrasse 31 und 35 sowie des Zelgliwegs. Diese Massnahmen wären technisch und finanziell aufwendig und werden deshalb nicht weiterverfolgt. Nach Ausführung der Perronverlängerung ist daher im Bereich der Haltestelle 7 mit einem Höhenunterschied von rund einem Meter gegenüber dem angrenzenden Perron zu rechnen.

Die SBB-Vertreter wiesen im Gespräch darauf hin, dass sämtliche baulichen Vorleistungen im Perimeter der zukünftigen Perronverlängerung – insbesondere solche, die im Rahmen des Bushofprojekts erforderlich sind – durch die Gemeinde zu finanzieren sind.

Vor diesem Hintergrund und angesichts der Tatsache, dass die Perronverlängerung voraussichtlich nur wenige Jahre nach der Bushofneugestaltung umgesetzt wird, empfiehlt das Projektteam, vorläufig auf die Realisierung der Haltestelle 7 zu verzichten. Die SBB plant die Umsetzung der Perronverlängerung bis ins Jahr 2035. Die Haltestelle 7 würde daher anfangs lediglich als Reserverhaltestelle dienen, müsste jedoch mit hohem Aufwand vorfinanziert und aufgrund der Perronarbeiten anschliessend wieder rückgebaut und neu erstellt werden. Insbesondere die erforderliche Verlegung der Gleis entwässerung würde beträchtliche Kosten verursachen. Das Projektteam erachtet daher den zwischenzeitlichen Vollausbau mit der Haltekannte 7 als nicht verhältnismässig. Die Planung wird darauf ausgerichtet, dass sie zusammen mit der Perronverlängerung oder auch zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden kann.

2.2 Temporegime und Führung Veloverkehr

Das in den Jahren 2023 und 2024 erarbeitete Projekt sah Tempo 30 auf der Zelglistrasse sowie eine Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr vor. Dies hätte bedeutet, dass der bestehende Rad-/Gehweg auf der Nordseite der Strasse aufgehoben und künftig als reiner Gehweg mit einer Breite von zwei Metern ausgestaltet worden wäre.

Im Rahmen der weiteren Abklärungen wurde die kantonale Fachstelle Veloverkehr sowie die Kantonspolizei Zürich zur Bewilligungsfähigkeit dieser Lösung konsultiert. Beide Stellen beurteilen die geplante Anpassung als kritisch und nicht zielführend. Sie begründen dies damit, dass aktuell für den Veloverkehr eine sichere Infrastruktur mit einem abgesetzten Rad-/Gehweg vorhanden ist und dieser trotz des verhältnismässig hohen Verkehrsaufkommens (durchschnittlicher Werktagsverkehr 2019 rund 6'000 Fahrzeuge) auf der Zelglistrasse aufgehoben werden würde.

Anlässlich der gemeinsamen Sitzung vom 19. März 2025 teilte die Kantonspolizei dem Projektteam zudem mit, dass sie die Variante mit Tempo 30 und Veloverkehr im Mischverkehr als nicht bewilligungsfähig einstuft.

Infolge dieser Rückmeldung soll am aktuellen Verkehrsregime, Tempo 50 auf der Zelglistrasse mit einem abgesetzten Rad-/Gehweg, festgehalten werden. Diese Entscheidung hat Auswirkungen

auf die Projektierung: Um die Führung des Veloverkehrs auf einem ca. 3.5 m breiten Rad-/Gehweg neben einer 6 m breiten Fahrbahn zu ermöglichen, muss der nördliche Fahrbahnrand der Zelglstrasse um rund 1.5 m in Richtung Süden verschoben werden. Der ursprünglich vorgesehene Strassenquerschnitt von insgesamt 8 m Breite (2 m Gehweg und 6 m Fahrbahn) muss entsprechend angepasst werden.

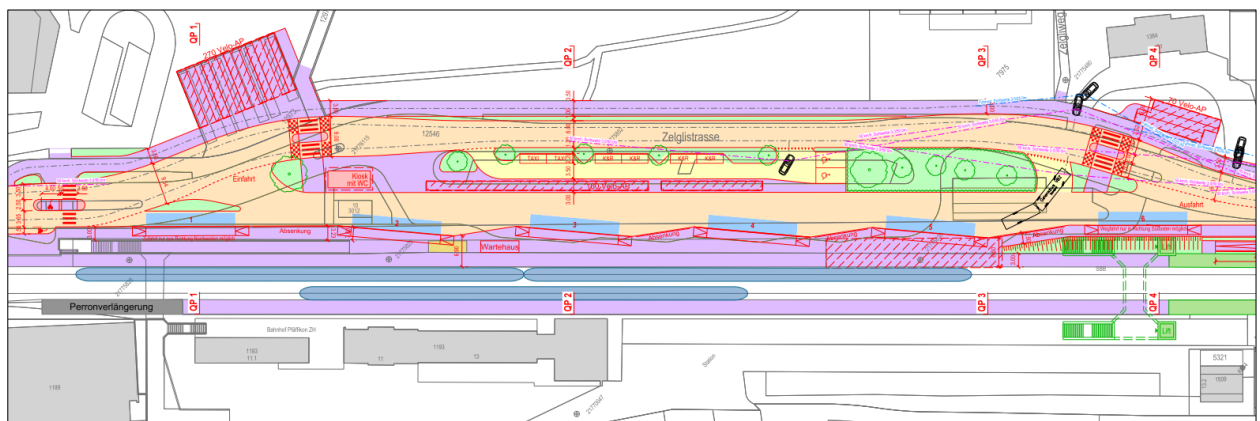
3. Varianten

Im Rahmen des Vorprojekts wurden zwei Varianten vertieft geprüft und bis zum aktuellen Projektstand ausgearbeitet. Die Hauptunterschiede zwischen den beiden Varianten betreffen die Nutzung und Gestaltung der Mittelinsel. Auf dieser sind verschiedene Nebenanlagen vorgesehen – darunter ein Kiosk, Taxistandplätze, rollstuhlgerechte Parkplätze, Kurzzeitparkplätze sowie Veloabstellplätze. Die Ausgestaltung der Mittelinsel hat direkten Einfluss auf die Anzahl der verfügbaren Auto- und Veloabstellplätze sowie auf die versiegelte Fläche.

Während der Erarbeitung wurden die Standorte der Nebenanlagen mehrfach geprüft und angepasst. Die beiden Bestvarianten, mit und ohne P+Rail-Parkplatz auf der Mittelinsel, liegen nun vor.

3.1 Variante 1

In Variante 1 ist der P+Rail-Parkplatz im Osten in Richtung Hittnauerstrasse auf den beiden Grundstücken des Kantons Zürich mit rund 28 Parkplätzen vorgesehen. Auf der Mittelinsel vorgesehen sind ein Kiosk, 160 zentrale Veloabstellplätze, 2 Taxistandplätze, 4 Kurzzeitparkplätze und 2 rollstuhlgerechte Parkplätze. Dadurch bietet es noch Platz für Grünflächen zur Auflockerung, Hitzeminderung und Oberflächenentwässerung (Retention). Diese Variante weist insgesamt rund 630 Veloabstellplätze und 28 P+Rail-Parkplätze auf.



Situationsplan Variante 1

3.2 Variante 2

In Variante 2 befindet sich zusätzlich zu Kiosk, Taxistellplätzen, Kurzzeit- und Behindertenparkplätzen auch ein Teil des P+Rail-Angebots (rund 17 Parkplätze) auf der Mittelinsel. Dies reduziert den verfügbaren Platz für andere Nutzungen. Konkret bietet die Mittelinsel noch Platz für ca. 70 zentrale Veloabstellplätze. Auch fällt die freie Gestaltungsfläche für den Kiosk und für auflockernde Grünflächen kleiner aus. Aus Sicht des Projektteams reichen die 17 P+Rail-Parkplätze nicht aus, um vollständig auf den Standort im Osten (Grundstücke des Kantons Zürich mit rund 28 Parkplätzen) zu verzichten. Eine Verkleinerung oder gänzliche Aufgabe des östlichen P+Rail-Parkplatzes wäre dennoch eine Option. Insgesamt umfasst Variante 2 rund 560 Veloabstellplätze und 45 P+Rail-Parkplätze. Die Anzahl an Taxistandplätzen, Kurzzeitparkplätzen und rollstuhlgerechten Parkplätzen entspricht jener in Variante 1.

Der Gemeinderat beschliesst:

1. Der Gemeinderat nimmt vom aktuellen Stand des Vorprojekts Neugestaltung Bushof Kenntnis.
2. Im Sinne der Erwägungen wird der Umsetzung der Variante 2 zugestimmt.

Die vorliegende Variante 2, Stand 3. Juli 2025, der Basler & Hofmann AG wird in diesem Sinne genehmigt und ist als finales Vorprojekt auszuarbeiten.

3. Der Gemeinderat nimmt das weitere Vorgehen zur Kenntnis.
4. Mitteilung durch Protokollauszug an:
 - Bereichsleiter Bau und Umwelt

- Archiv V2.03.2
- Beschluss ist: öffentlich

Gemeinderat Pfäffikon ZH

Marco Hirzel
Gemeindepräsident

Daniel Beckmann
Gemeindeschreiber

Versanddatum: