

Sonntag, 17. Mai 2009

Gemeindeabstimmung



horgen |

Wir unterbreiten Ihnen zur Abstimmung an der Urne:

Seite

Verkehrsvorlagen

- | | |
|--|----|
| 1. Ausgangslage | 3 |
| 2. Verkehrskreisel Waidliplatz mit flankierenden Lärmschutzmassnahmen;
Projektgenehmigung und Kreditbewilligung | 8 |
| 3. Begegnungszone Zentrum und Neugestaltung Lindenstrasse;
Projektgenehmigung und Kreditbewilligung | 19 |

Öffentliche Tagesschulen an der Schule Horgen

- | | |
|---|----|
| 4. Definitive Einführung von öffentlichen Tagesschulen in Horgen;
Zustimmung und Kreditbewilligung | 38 |
|---|----|

Horgen, 23. Februar 2009

GEMEINDERAT HORGEN

Der Präsident: W. Bosshard

Der Schreiber: F. Oberhänsli

Für die interessierten Stimmbürgerinnen und Stimmbürger:

Bis zum Abstimmungswochenende findet in der Schalterhalle des Gemeindehauses eine Ausstellung über die beiden Verkehrsvorlagen statt.

In dieser Weisung wird zu Gunsten einer vereinfachten Lesbarkeit nur die männliche Form verwendet.

1. Ausgangslage

Die Horgner Verkehrspolitik beinhaltet folgende Ziele:

1. Sicherstellung der berechtigten Mobilitätsbedürfnisse
2. Erhalten und Verbessern der hohen Lebens- und Wohnqualität
3. Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
4. Förderung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs
5. Lärmreduktion durch Massnahmen an Stellen mit hohen Lärmbelastungen

Diese Ziele unserer Verkehrspolitik wurden breit diskutiert und an der Gemeindeversammlung vom 20. September 2007 ohne Gegenstimme verabschiedet. Künftige Verkehrsprojekte müssen an der Erreichung dieser Ziele gemessen werden.

Eckpfeiler dieser zukunftsgerichteten, breit akzeptierten Verkehrspolitik sind der bereits realisierte Bushof, die Begegnungszone Bahnhof sowie die Neugestaltung der Seestrasse im Dorfzentrum.

Wichtige verkehrspolitische Schritte

Weitere Eckpfeiler dieser Verkehrspolitik sind auch der Verkehrskreisel Waidliplatz sowie die Begegnungszone Zentrum mit der Umgestaltung der Lindenstrasse. Über die Realisierung dieser wichtigen verkehrspolitischen Schritte wird am 17. Mai 2009 abgestimmt.

Kanton bietet Hand für Horgner Netzlösung

Gemäss bewilligtem Verkehrsrichtplan wird der Verkehr von und zur Autobahn nicht auf einer Achse konzentriert, sondern gemäss Netzlösung, die auch der Kanton mitträgt, verteilt. Beide Abstimmungsprojekte bilden zentrale Elemente dieser vom Horgner Souverän gewünschten Netzlösung für die Verkehrsführung zwischen Seestrasse und Autobahn.










Gegen die erste Absicht bei der Revision des kantonalen Verkehrsrichtplans, anstelle der Zugerstrasse die Waidlistrasse zur Hauptverkehrsachse zwischen See und Berg zu machen, hat sich der Gemeinderat, im Auftrag der Gemeindeversammlung vom September 2006, erfolgreich zur Wehr gesetzt. In der Folge gelang es, den Kantonsrat zu überzeugen, im revidierten kantonalen Verkehrsrichtplan auf die Festsetzung einer einzigen kantonalen Hauptverkehrsstrasse zu verzichten, obwohl der Bund eine solche verlangt.

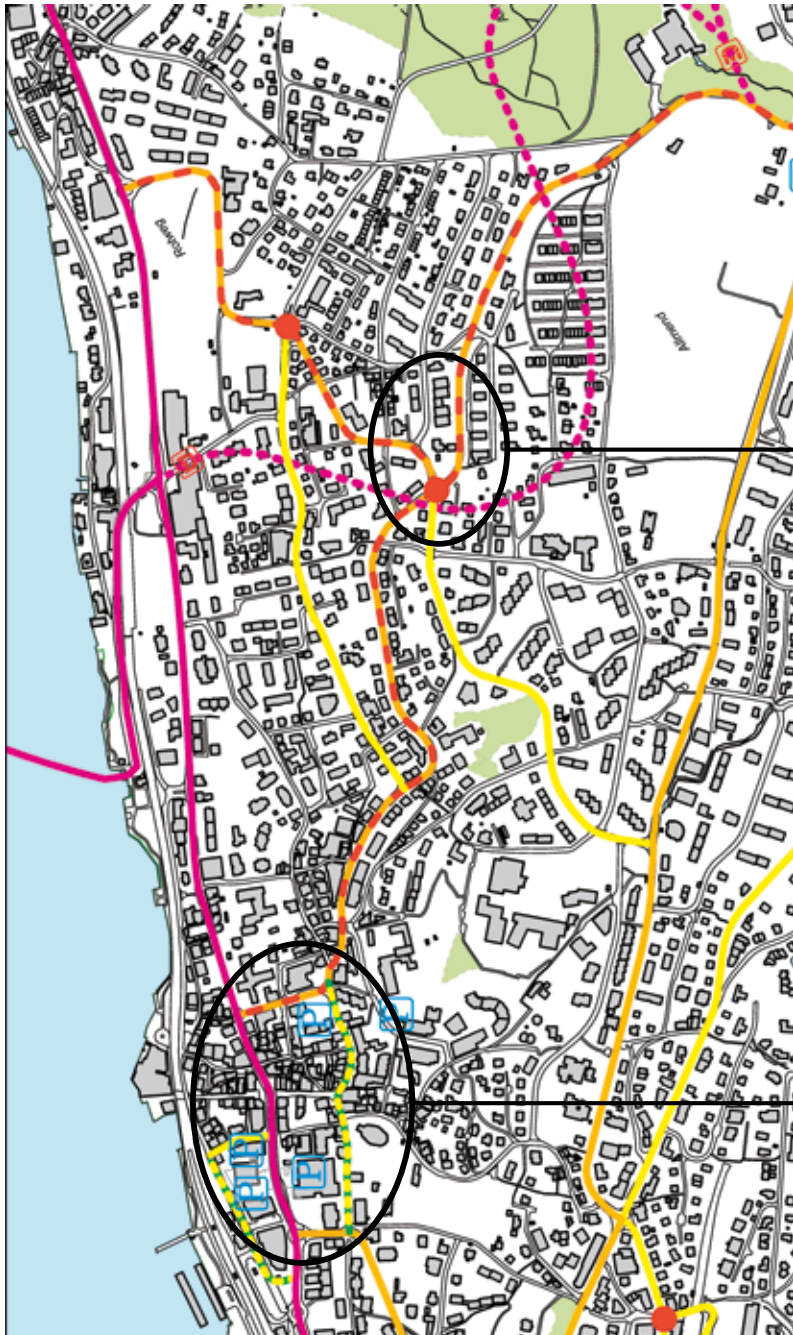
Verkehrsführung auf mehreren Achsen

Im Mai 2008 hat der Regierungsrat den Horgner Verkehrsrichtplan vom September 2007 mit der Netzlösung genehmigt, aber auch auf die Widersprüche zu den übergeordneten Festlegungen auf regionaler und kantonaler Planungsebene hingewiesen. Gemeinde und Kanton haben sich im Herbst 2008 auf eine Lösung geeinigt, welche den rechtlichen Ansprüchen genügt und zugleich den Wunsch nach einer netzartigen Verkehrsführung auf mehreren Achsen funktional erfüllt. Im Interesse klarer Zuständigkeiten für Betrieb und Unterhalt übernimmt der Kanton rechtlich die Waidlistrasse und tritt die übrigen Strassen der Netzlösung an die Gemeinde ab.

Netzlösung – Voraussetzung für Begegnungszone Zentrum

Diese Abtretungen erfolgen mit der Inbetriebnahme des neuen Kreisels am Waidliplatz. Ohne diesen Abtausch wäre die Begegnungszone im Zentrum nicht realisierbar. Ein vom Kanton und der Kantonspolizei bewilligtes Wegweisungskonzept stellt sicher, dass sich der Verkehr nicht auf einer Achse konzentriert. Dieser Plan kann unter www.horgen.ch/Verkehrsplanung/downloads/ bezogen oder in der öffentlichen Ausstellung zur aktuellen Urnenabstimmung im Gemeindehaus eingesehen werden. Zur Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (Anwohner, Schulwegsicherung, Zweiradverkehr) entlang der Waidlistrasse soll auch diese in naher Zukunft umgestaltet werden. Eine entsprechende Studie ist bereits im Auftrag des Kantons in Arbeit. Wie bei allen Strassenprojekten an Staatsstrassen hat die Gemeinde Horgen ein aktives Mitspracherecht und wird bei allen wichtigen Entscheiden einbezogen.

Legende	
	Kantonale Staatsstrasse
	Regionale Staatsstrasse bestehend
	Regionale Staatsstrasse geplant
	Sammelstrasse mit Durchgangsverkehr
	Sammelstrasse
	Begegnungszone
	Option Umfahrung
	Punktuelle Massnahme
	Öffentliche Parkierungs-Anlage bestehend



Ausschnitt aus dem Verkehrsrichtplan

Verkehrskreisel Waidlipplatz

Begegnungszone Zentrum

Ausschnitt aus dem kommunalen Verkehrsrichtplan, 2007

Beide Vorlagen korrespondieren mit dem kommunalen Verkehrsrichtplan

Nr.	Ziele	Waidli-Kreisel	Begegnungszone Zentrum
1	Sicherstellung der berechtigten Mobilitätsbedürfnisse	Kernelement der Horgner Netzlösung; Unübersichtliche und gefährliche Kreuzung wird zum Kreisel umgebaut	Flankierende Massnahme der Horgner Netzlösung; Keine Einschränkungen insbesondere für Ziel-/ Quell- und Binnenverkehr
2	Erhalten und Verbessern der hohen Lebens- und Wohnqualität	Pilotprojekt für einen siedlungs- und ortsbildverträglichen baulichen Lärmschutz	Aufwertung des oberen Dorfkerns mittels attraktiver Begegnungszone; Zufahrt und Parkierung für Anwohner und Gewerbe bleiben gewährleistet
3	Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden	Bergseitiges Trottoir entlang der Zugerstrasse zwischen Waidliplatz und Churfirstenstrasse; Fussgängerstreifen beim Kreisel mit Mittelinseln; Fussgängerstreifen über Zugerstrasse (Churfirsten-/ Karrenstrasse) ebenfalls mit Mittelinsel	Drei mittels Lichtsignalanlage oder Mittelinseln gesicherte Fussgängerstreifen über Lindenstrasse; Weitere Verbesserung der Schulwegsicherung; Vortritt für Fussgänger und Velofahrer in Begegnungszone (*) Keine Busse und LKW's mehr in Begegnungszone (ausg. Anlieferung)
4	Förderung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs	Zwei behindertengerechte Busbuchten «Waidli» mit Personenunterstand	Zwei behindertengerechte Bushaltestellen «Baumgärtlihof» mit Personenunterstand;
5	Lärmreduktion durch Massnahmen an Stellen mit hohen Lärmbelastungen	Lärmschutzprojekt im Strassenprojekt enthalten; Lärmreduktion v. a. im Bereich Churfirstenstrasse 10–36	Lärmschutzprojekt entlang Seestrasse und Lindenstrasse wird parallel durch Kanton und Gemeinde bearbeitet.

(*): Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf einem vielbefahrenen Autobahnzubringer – ohne flankierende Massnahmen wie z.B. Einführung Gegenverkehr in der Lindenstrasse – wurde bereits in einem frühen Projektstadium als ungeeignet verworfen. Die Einführung einer «Begegnungszone Zentrum» mit gleichzeitiger Einführung des Gegenverkehrs in der Lindenstrasse schneidet in verkehrspolitischer Hinsicht deutlich besser ab als eine Tempo-30-Zone ohne flankierende Massnahmen.

Die zur Abstimmung gelangenden Projekte

- orientieren sich eng an den zentralen Zielen des kommunalen Verkehrsrichtplans
- setzen bereits wesentliche Anforderungen davon um
- können in verkehrspolitischer Hinsicht vorbehaltlos unterstützt werden.

Finanzpolitische Beurteilung

Das schwierige wirtschaftliche Umfeld wird auch negative finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinde Horgen haben.

Während die Gemeinde für das Jahr 2008 einen soliden Jahresabschluss präsentieren kann, ist mit ersten Steuerrückgängen im laufenden und vor allem im kommenden Jahr zu rechnen. Horgen geht aber finanziell gut vorbereitet in diese schwierige rezessive Phase.

Der Gemeinderat wird bei der Budgetierung für die Jahre 2010 ff. darauf achten, dass die Laufende Rechnung keine strukturellen Defizite aufweist.

Bei den Investitionen will der Gemeinderat sich antizyklisch verhalten: Notwendige und sinnvolle Investitionen sollen, wie im Bau- und Finanzprogramm 2009–2013 vorgesehen, auch in dieser rezessiven Phase getätigt werden. Diese Politik hat sich in der Vergangenheit bewährt. Dies ist umso mehr vertretbar, da die Gemeinde heute über ein Pro-Kopf-Vermögen von Fr. 547.– pro Einwohner verfügt und gemäss Finanzrichtlinien eine Pro-Kopf-Verschuldung bis Fr. 1'000.– verkraftbar wäre.

Verkehrsvorlagen finanziell verkraftbar

Finanziell lassen sich diese Verkehrsinvestitionen auch verantworten, da der Buchgewinn von 5 Mio. Franken aus dem Grundstückverkauf Ziegelmatte gemäss Beschluss der Gemeindeversammlung vom 21. Juni 2007 für ein Paket von Verkehrsmassnahmen einzusetzen ist. Dieser Betrag stellt eine eigentliche Vorfinanzierung dar und wurde bereits 2008 ausserordentlich abgeschrieben.

Gegenüber dem aktuellen Bau- und Finanzprogramm weisen diese beiden Vorlagen zusammen aber Mehrkosten von rund 3,6 Mio. Franken aus. Diese Mehrkosten sind ausgewiesen.

Die beiden Verkehrsvorlagen haben Priorität – andere Projekte werden zurückgestellt

Der Gemeinderat ist der Meinung, dass Mehrinvestitionen im Bereich Verkehr in dieser Grössenordnung nicht verkraftbar sind. Das gesamte Investitionsvolumen 2010 ff. soll nicht erhöht werden. Es werden deshalb andere vorgesehene Verkehrsprojekte in diesem Umfang zurückgestellt.

Es sind dies insbesondere die Strassenprojekte Bergstrasse, Trottoir Zugerstrasse (Karren- bis Bergwerkstrasse), Zugerstrasse (Allmend bis Waldegg) sowie Knoten Seegarten-/Seestrasse. Der Gemeinderat priorisiert die Projekte Kreisel Waidliplatz und Begegnungszone Zentrum und stellt sicher, dass das gesamte Investitionsvolumen im Bereich Verkehr gemäss Finanzplan eingehalten wird.

Unter Berücksichtigung dieser Priorisierung sind die beiden Verkehrsvorlagen finanziell verkraftbar.

2. Verkehrskreisel Waidliplatz mit flankierenden Lärmschutzmassnahmen

Antrag

1. Das Projekt für einen Verkehrskreisel am Waidliplatz mit flankierenden Lärmschutzmassnahmen sowie Ergänzung und Sanierung von Werkleitungen wird genehmigt.
2. Die erforderlichen Ausführungskredite im Gesamtbetrag von brutto Fr. 2'160'000.– werden zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.
4. Der Gemeinderat wird ermächtigt, untergeordnete Projektanpassungen vorzunehmen.

Horgen, 23. Februar 2009

GEMEINDERAT HORGEN

Der Präsident: W. Bosshard

Der Schreiber: F. Oberhänsli

Bericht

Ausgangslage

Die Realisierung eines Verkehrskreisels am Waidliplatz ist seit vielen Jahren ein grosses Anliegen. Der Verkehrsfluss an diesem Knoten und die Sicherheit sind für alle Verkehrsteilnehmer unbefriedigend. Im Abschnitt Burghaldenstrasse bis Waidliplatz wurde die Zugerstrasse im Jahre 2001 total saniert (inkl. Werkleitungen). Der Belag im Kreuzungsbereich sowie die Bushaltestelle in Richtung Chalchofen wurde damals hinsichtlich eines späteren Kreisels nur provisorisch instand gestellt. Seither hat sich der bauliche Zustand der Kreuzung massiv verschlechtert.

Anliegen nach einem sicheren Verkehrsknoten wird entsprochen

Eine Umgestaltung des Waidliknotens zu einem Verkehrskreisel bildet das zentrale bauliche und organisatorische Element der «Horgner Netzlösung», welche als Bestandteil des kommunalen Verkehrsrichtplans im Sept. 2007 von der Gemeindeversammlung gutgeheissen und anschliessend vom Kanton festgesetzt wurde.

Zur Entwicklung des vorliegenden Bauprojektes hat der für die Staatsstrassen zuständige Kanton, in Rücksprache mit dem Gemeinderat Horgen, folgende Rahmenbedingungen festgelegt:

- Umbau des Knotens Waidliplatz zu einem Verkehrskreisel
- Öffentlicher Verkehr: Je eine Busbucht mit Personenunterstand in beide Richtungen
- Erneuerung bzw. Verlegung der Werkleitungen ausserhalb der neuen Kreiselfahrbahn
- Treppenlose öffentliche Fussgängerverbindung zwischen Waidliplatz und der Churfürstenstrasse
- Verbessertes Lärmschutz für die Anwohner mit ortsbildverträglichen Massnahmen.



Abb. 1: Sanierungsbereich Strassenbau, inkl. Kreisels Waidliplatz

Vorprojekt / Bauprojekt

Projektteam

Die Federführung bei der Sanierung und dem Ausbau dieses Verkehrsknotens liegt beim Kanton. Die Gemeinde hat sich an den Kosten zu beteiligen. Der Projektierungsauftrag wurde vom Kanton an das Ingenieurbüro Geoterra AG, Horgen, erteilt. Das Projektteam wurde mit ausgewiesenen Fachspezialisten ergänzt und wird durch den gemeinderätlichen Ausschuss Verkehrsplanung begleitet.

Zugerstrasse

- Die Sanierung der Zugerstrasse umfasst den Bereich Einmündung Waidlistrassen bis Einmündung Churfürstenstrasse auf einer Länge von rund 270 m.
- Die bestehende Linienführung der Zugerstrasse wird grundsätzlich übernommen.

Lage des Kreisels

- Bedingt durch die engen Platzverhältnisse ist der Standort des Kreisels vorgegeben.
- Durch die seitlich versetzten Einmündungen der Waidli- und der Heubachstrasse in die Zugerstrasse kann der Kreisel nicht alle vier Strassenzüge aufnehmen.

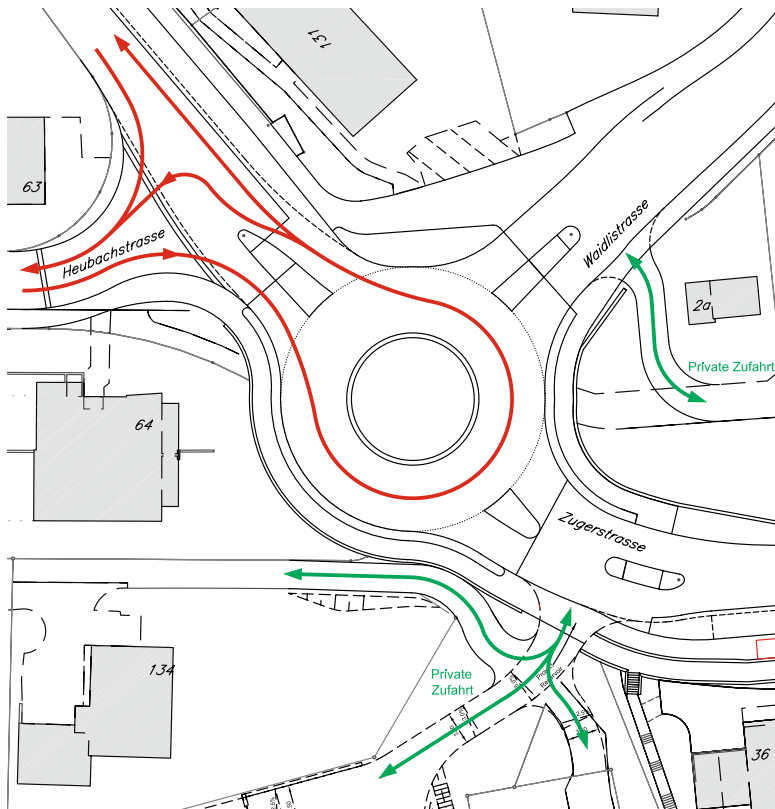


Abb. 2: Kreisels Waidliplatz – neue Verkehrsführung

Einmündung Waidlistrasse

- Die Waidlistrasse wird zentrisch in den neuen Kreisel geführt und muss lage- und höhenmässig bis zur Einmündung Zolgenstrasse angepasst werden.
- Die bestehenden seeseitigen Privatparkplätze können in der Anzahl erhalten werden.

Einmündung Heubachstrasse

- Da die Heubachstrasse nicht direkt in den neuen Kreisel geführt werden kann, muss die Einmündung möglichst rechtwinklig und seeseits des neuen Kreisels in die Zugerstrasse geführt werden.
- Für das Linksabbiegen in die Heubachstrasse wird unmittelbar nach dem Kreisel eine Abbiegespur angeboten.
- Das direkte Einlenken aus der Heubachstrasse in Richtung Zentrum ist nicht mehr möglich. Fahrten in Richtung Dorfzentrum erfolgen über den neuen Kreisel.

Private Erschliessungen

- Die Liegenschaftszufahrten Zugerstrasse 132/136 sowie die Zufahrt Reservoir Waidli werden zusammengefasst und gemeinsam an die Zugerstrasse angeschlossen.
- Die private Zufahrt zur Liegenschaft Zugerstrasse 135 käme direkt in den Bereich des zukünftigen Kreisels zu liegen. Sie muss um ca. 10 m Richtung Ost verschoben und in die Waidlistrasse geführt werden.

Bushaltestellen

- Es werden nur noch zwei Bushaltestellen in der Zugerstrasse benötigt.
- Die Haltestelle im Einlenkerbereich Waidlistrasse kann ersatzlos gestrichen werden.
- In Richtung Zentrum bleibt die bestehende Haltestelle lagemässig unverändert.
- In Richtung Chalchhofen wird die provisorische Trottoir/Fahrbahnhaltestelle auf Höhe Heubachstrasse 64 aufgehoben und um ca. 50 m bergwärts verschoben. Als Witterungsschutz wird ein Glasdach im Kronenbereich der neuen Stützmauer montiert.
- Aus Qualitätsgründen werden beide Busbuchten als Betonplatten ausgeführt.
- Im Rahmen des bewilligten Ausbaus des Reservoirs Waidli ist der Bau eines öffentlichen Treppenwegs von der Zugerstrasse über das Areal des Reservoirs Waidli zum Institutweg vorgesehen.

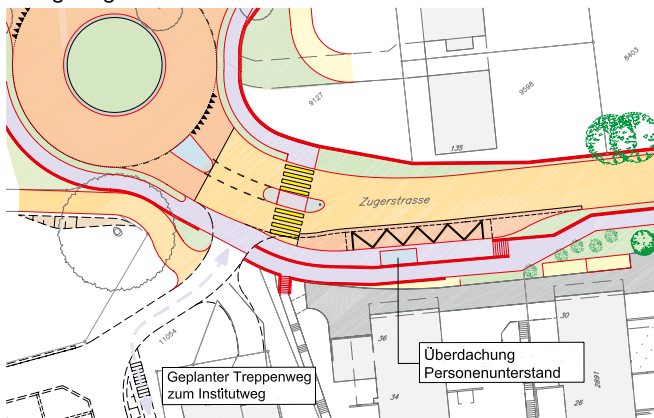


Abb. 3: Lage der neuen Bushaltestelle in Richtung Chalchhofen

Ergänzende Massnahmen

Schulwegsicherung ist wichtig

- Die Waidlikreuzung liegt im Einzugsgebiet der Schulhausanlagen Rainweg/Berghalden und Rotweg und wird stark von Schülern frequentiert. Deshalb wird der Schulwegsicherung an diesem Ort besondere Beachtung geschenkt.
- Die bestehenden Fussgängerquerungen am Waidliplatz erhalten grosszügige Mittelinseln.
- Die bestehende Fussgängerquerung bei der Einmündung Churfirstenstrasse erhält eine Trenninsel.

Neue Fussgänger Verbindung zur Churfirstenstrasse

- Zwischen dem neuen Kreisel und der Einmündung Churfirstenstrasse ist bergseits der Zugerstrasse eine Fussgänger Verbindung vorgesehen. Die Erstellungskosten werden vollumfänglich vom Kanton getragen. Folgende zwei Varianten wurden geprüft:
 - Trottoiranbau: Ein normaler Trottoiranbau hat zur Folge, dass die notwendigen Kunstbauten respektive Lärmschutzmassnahmen ca. 1.25 m weiter von der Lärmquelle entfernt sind und somit allfällige Lärmschutzwände dementsprechend höher ausfallen.
 - Fussweg abgesetzt: Durch das höhenmässige Absetzen des Fussweges um ca. 1.80 m gegenüber der Zugerstrasse kommt die notwendige Stützmauer lagemässig direkt hinter das Bankett der Zugerstrasse zu liegen. Dies hilft der Lärmabsorbierung für die bergseitigen Liegenschaften. Der Zwischenraum zwischen dem neuen Fussweg und der Privatstrasse wird neu mit Strüchern sowie die Lärmschutzmauer mit Kletterpflanzen begrünt. Im Bereich der neuen Bushaltestelle wird die Höhendifferenz treppenlos mit einer maximal 8 % steilen Rampe überwunden.

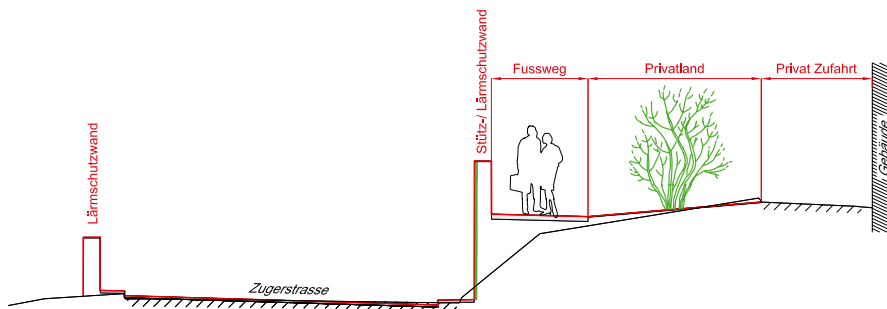


Abb. 4: Fussweg abgesetzt entlang Zugerstrasse

- Aus lärmtechnischen, gestalterischen und siedlungsverträglichen Überlegungen favorisiert der Gemeinderat die Variante "Fussweg abgesetzt".
- Eine seeseitige Verlängerung des Trottoirs zwischen Karren- und Bergwerkstrasse ist im Rahmen eines Folgeprojekts beim Kanton in Prüfung.
- Im Neubauteil der Waidlistrasse wird das seeseitige Trottoir auf einer Länge von rund 50 m auf eine Breite von 3 m ausgebaut und steht aufwärts für Fussgänger und Velofahrer zur Verfügung.

Deutliche Lärmreduktion entlang der Zugerstrasse

Im Auftrag der Gemeinde hat ein Projektteam der Hochschule für Technik Rapperswil (HSR) ein Pilotprojekt für städtebaulich überzeugende gestalterische Massnahmen bezüglich Lärmschutz ausgearbeitet.

Die Berechnung der entsprechenden Lärmreduktionen erfolgte auf der Basis eines 3-D Geländemodells durch das Ingenieurbüro Roland Müller, Küsnacht. Die Ergebnisse zeigen auf, dass mit den vorgeschlagenen Massnahmen vielerorts massgebliche Lärmreduktionen erzielt werden können.



Abb. 5: Visualisierung Lärmschutz oberhalb Waidliplatz

Grundeigentümer wurden vororientiert

An einer Orientierungsversammlung vom 25. November 2008 wurde das Bauvorhaben, inklusive möglicher Lärmschutzmassnahmen, den betroffenen Grundeigentümern im Detail vorgestellt. Das präsentierte Vorprojekt stiess grundsätzlich auf Zustimmung. In Bezug auf die Linienführung des Trottoirs sind bei den betroffenen Grundeigentümern und Baurechtsnehmern die Meinungen betreffend Variantenwahl geteilt. Kleinere Anpassungswünsche und Optimierungen, welche sich aus der anschliessenden Frage- und Diskussionsrunde ergaben, wurden bereits im vorliegenden Projekt umgesetzt.

Landerwerb durch den Kanton

Für die gesamte Projektrealisierung ist ein Landerwerb von rund 1'200 m² erforderlich. Die Landerwerbsverhandlungen sind im Gange.

Öffentliche Auflage

Die öffentliche Auflage des vorliegenden Strassenprojektes gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes erfolgte zwischen dem 19. Dezember 2008 und dem 27. Januar 2009. Innert Frist gingen sechs Einwendungen ein. Diese Einwendungen werden von Kanton und Gemeinde geprüft. Das mit dem Lärmschutzprojekt ergänzte und bereinigte Projekt-dossier (inkl. Landerwerb, exkl. Werkleitungen) wird noch im Frühling 2009 gemäss § 16 und § 17 des kantonalen Strassengesetzes öffentlich aufgelegt.

Erst nach Erledigung allfälliger Einsprachen, bzw. Rekurse, kann das Strassenprojekt definitiv festgesetzt werden. Im besten Fall kann mit einem Baubeginn im Frühling 2010 gerechnet werden.

Werkleitungen und technische Ausrüstungen

Sämtliche Werkleitungseigentümer wurden über das bevorstehende Bauvorhaben orientiert und über ihre jeweiligen Sanierungsabsichten schriftlich angefragt. Die eingegangenen Anträge wurden ins vorliegende Projekt integriert.

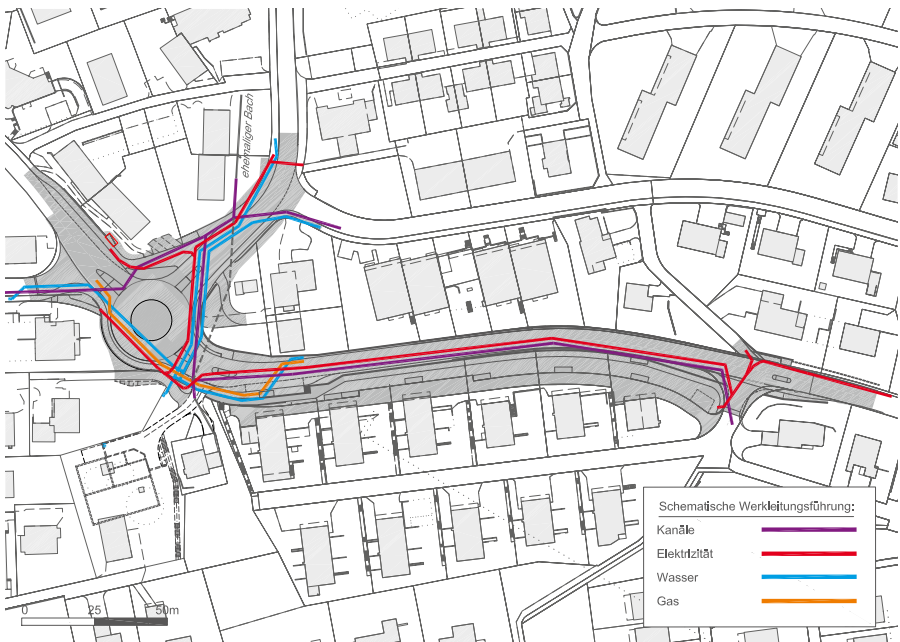


Abb. 6: Sanierungsumfang Strassenbau, inkl. Werkleitungen

Strassenentwässerungen

Diese werden komplett erneuert und der neuen Strassengestaltung angepasst.

Strassenbeleuchtung

Im Bereich der Fussgängerquerungen werden neue Kandelaber erstellt. Die zum Teil noch bestehenden Freileitungen werden unterirdisch verlegt.

Kanalisationen

Die bestehenden Abwasser- und Meteorleitungen sind sanierungsbedürftig und werden wie folgt saniert bzw. umverlegt:

Alte Bachleitung: Der alte, grosskalibrige Hauptkanal östlich des neuen Kreisels verläuft teilweise noch durch Privatgrund. Er muss auf einer Länge von rund 90 m durch ein Kunststoffrohr (D = 600 mm) ersetzt und in den öffentlichen Grund verlegt werden.

Zugerstrasse: Leitungsersatz zwischen Churfirstenstrasse und Kiesel auf einer Länge von ca. 200 m durch ein Kunststoffrohr (D = 315 mm).

Zelgenstrasse: Leitungsersatz auf einer Länge von 40 m durch ein Kunststoffrohr (D = 315 mm).

Heubachstrasse: Leitungsersatz auf einer Länge von 20 m durch ein Kunststoffrohr (D = 400 mm).

Gas- und Wasserleitungen

Die Wasser- und Gasleitungen werden grösstenteils mit den zugehörigen Hausanschlüssen erneuert. Ein Hydrant muss umverlegt werden.

Elektroanlagen

Der unterirdische Kabelschacht in der Zugerstrasse beim Einlenker Reservoir Waidli wird neu in der Rabatte erstellt und das Trasse entsprechend angepasst.

Beim Einlenker Churfirstenstrasse wird der unterirdische Kabelschacht abgebrochen und das Trasse zum Verteilkasten Störirain erneuert.

Swisscom, Cablecom, Sunrise

Es liegen keine konkreten Ausbauwünsche vor. Vor Baubeginn werden diese Leitungsbetreiber nochmals angefragt.

Die Wahl der Linienführung aller Werkleitungen erfolgt so, dass keine Schächte oder Leitungsabschnitte unter den Kiesel oder die Bus-Betonplatten zu liegen kommen. Weitere Einzelheiten können dem Technischen Bericht des Strassenprojektdossiers entnommen werden.

Gleichzeitige Lärmsanierung

Schon heute muss der Lärmbelastung an der Seestrasse, Lindenstrasse, untere Stockerstrasse, Alte Landstrasse, Zugerstrasse und Waidlistrasse besondere Beachtung geschenkt werden. Durch die neue Verkehrsführung verändert sich die Lärmbelastung an diesen Strassen. Diesbezügliche Absprachen zwischen der Gemeinde und der Kantonalen Fachstelle für Lärmschutz (FALS) haben bereits stattgefunden. Das FALS ist bereit, diese gesetzlich vorgeschriebenen Lärmsanierungen in den genannten Abschnitten – in enger Absprache mit der Gemeinde - vorzuziehen.

Die Umsetzung und Realisierung der baulichen Lärmsanierungsmassnahmen im Projektperimeter «Waidliplatz» erfolgen gleichzeitig mit dem Strassenprojekt.

Im aktuellen Bau- und Finanzprogramm der Gemeinde sind für zusätzliche Lärmsanierungen an Gemeindestrassen im Jahr 2009 Kosten von Fr. 100'000.– und in den Folgejahren je Fr. 500'000.– eingestellt.

Kostenermittlung

Der nachfolgende Kostenvoranschlag wurde durch das Ingenieurbüro Geoterra AG, Horgen, erstellt und durch den gemeinderätlichen Ausschuss Verkehrsplanung zu Handen des Gemeinderates Horgen bestätigt.

Kanton finanziert 2/3 des Gesamtaufwands

Kostenvoranschlag Gemeinde + Kanton	MwSt.	Gemeinde	Kanton	Total
Strassenbau, Gehwege und Lärmschutz	inkl.	0	3'600'000	3'600'000
Kreiselneubau: 1/3 Gde. + 2/3 Kanton	inkl.	280'000	560'000	840'000
Bereich Heubach- und untere Zugerstr.	inkl.	170'000	0	170'000
Zusatzleistungen Lärmschutz	inkl.	100'000	0	100'000
Kunst am Bau	inkl.	50'000	0	50'000
Bushaltestellen, Personenunterstände	inkl.	180'000	160'000	340'000
<hr/>				
Zwischentotal Strassenbau	inkl.	780'000	4'320'000	5'100'000
Kanalisationen	exkl.	700'000	0	700'000
Wasserversorgung	exkl.	400'000	0	400'000
Gasversorgung	exkl.	80'000	0	80'000
Elektroanlagen	exkl.	200'000	0	200'000
<hr/>				
Zwischentotal Werkleitungen	exkl.	1'380'000	0	1'380'000
Total (Strassenbau + Werkleitungen)		2'160'000	4'320'000	6'480'000

Im vorliegenden Kostenvoranschlag sind Projektreserven im Umfang von rund 4 % eingestellt.

Kredite

Für die Kostenbeteiligung am neuen Kreisel Waidliplatz, Anpassungen an den Gemeindestrassen, flankierenden Lärmschutzmassnahmen und Erneuerung von Werkleitungen werden unter Zusammenzug der Teilkosten nach Kostenträger folgende Kredite zu Lasten der Investitionsrechnung beantragt:

Zusammenfassung	Kostenstelle	MwSt.	Kosten
– Strassenbau	620	inkl.	450'000
– Lärmschutz	620	inkl.	100'000
– Kunst am Bau	620	inkl.	50'000
– Bushaltestellen	651	inkl.	180'000
– Abwasseranlagen	710	exkl.	700'000
– Wasserversorgung	702	exkl.	400'000
– Gasversorgung	862	exkl.	80'000
– Elektro / EW	861	exkl.	200'000
<hr/>			
Total Gemeinde			2'160'000

Bei den gebührenfinanzierten Kostenstellen (Abwasser, Wasser, Gas und Elektrizität) kann auf die Angabe der Mehrwertsteuern verzichtet werden, da ein Vorsteuerabzug geltend gemacht werden kann. Im Bau- und Finanzprogramm sind Gesamtkosten von Fr. 1'630'000.– budgetiert. Die budgetierten Beträge «Strassenbau» entsprechen in etwa dem vorliegenden Kostenvoranschlag. Bei den Werkleitungen Abwasser, Wasserversorgung und EW müssen infolge des vom Kanton vergrösserten Sanierungsperimeters zusätzliche Leitungsabschnitte erneuert oder verlegt werden.

Kapitalfolgekosten		
(Gesamtaufwand netto von Fr. 2'160'000.–)		
Verzinsung (1.5 % Mittelwert über 13 Jahre)		Fr. 32'400.–
Abschreibung (7.5 % Mittelwert über 13 Jahre)		Fr. 162'000.–
<hr/>		
Jährliche Nettomehrbelastung, Total		Fr. 194'400.–

Effektiv beträgt der jährliche Abschreibungssatz 10 % vom jeweiligen Restwert. Der Verzinsungssatz beträgt tatsächlich 3 %; durch die jährliche Abschreibung nimmt aber auch der zu verzinsende Kredit laufend ab. Die jährliche Nettomehrbelastung ist effektiv abnehmend. Der Einfachheit halber werden die obgenannten Kapitalfolgekosten aber auf Grund von Mittelwerten dargestellt.

Bei Ablehnung der Vorlage

Im Falle einer Ablehnung dieser Kreditvorlage durch die Stimmberechtigten kann davon ausgegangen werden, dass der Kanton anderweitige Projekte vorzieht und die Realisierung des Waidlikreisels erst zu einem späteren Zeitpunkt in Angriff nimmt. Sollte der Kanton nach erfolgter Projektfestsetzung die Strassenbauarbeiten vorgezogen freigeben, müssten folgende Kostenbeteiligungen und zwingend erforderlichen Bauarbeiten vom Gemeinderat als gebundene Ausgaben bewilligt werden:

Strassenbau		
– Kostenbeteiligung Kreisel	inkl.	Fr. 280'000.–
– Minimale Anpassungen Heubach-/untere Zugerstrasse	inkl.	Fr. 100'000.–
– Minimale Anpassung Bushaltestellen	inkl.	Fr. 120'000.–
<hr/>		
Total	inkl.	Fr. 500'000.–

Werkleitungen

Der Umfang der gleichzeitig notwendigen Leitungsumverlegungen müssten dannzumal vom Gemeinderat definiert werden.

Betriebliche und personelle Folgekosten

Mit der Erneuerung der Verkehrsknotens Waidliplatz sowie der darin enthaltenen Werkleitungen entfällt der - kostenmässig bisher nicht separat ausgewiesene - Unterhalt an den bestehenden und sanierungsbedürftigen Werkleitungen.

Zusammenfassung

Die Neugestaltung des Waidliplatzes mit einem Kreisel ist ein langgehegtes Horgner Anliegen. Er erhöht die Sicherheit und den Komfort für alle Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Benützer des Öffentlichen Verkehrs, Radfahrer, Behinderte und Autofahrer) massgeblich. Zudem können gleichzeitig die Anwohner vom Lärm entlastet und ein verbessertes Fusswegnetz erstellt werden. Der Gemeinderat ersucht die Stimmberechtigten, dem Kreditbegehren zuzustimmen.

Horgen, 23. Februar 2009

GEMEINDERAT HORGEN

Der Präsident: W. Bosshard

Der Schreiber: F. Oberhänsli

Antrag der Rechnungsprüfungskommission

Wir empfehlen Ihnen, diesem Antrag zuzustimmen.

Horgen, 13. März 2009

RECHNUNGSPRÜFUNGSKOMMISSION
HORGEN

Der Präsident: U. Niggli

Der Aktuar: R. Gemperle

3. Begegnungszone Zentrum und Neugestaltung Lindenstrasse

Antrag

1. Das Projekt für eine Begegnungszone Zentrum sowie die Neugestaltung der Lindenstrasse mit gleichzeitiger Ergänzung und Sanierung von Werkleitungen wird genehmigt.
2. Die erforderlichen Ausführungskredite im Gesamtbetrag von brutto Fr. 6'250'000.– werden zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.
4. Der Gemeinderat wird ermächtigt, untergeordnete Projektanpassungen vorzunehmen.

Horgen, 23. Februar 2009

GEMEINDERAT HORGEN

Der Präsident: W. Bosshard

Der Schreiber: F. Oberhänsli

Bericht

Ausgangslage

Die Realisierung einer zweiten Begegnungszone im Horgner Dorfzentrum ist ein wichtiges Element des im Jahre 2007 festgesetzten kommunalen Verkehrsrichtplans.

Auftrag aus dem Mitwirkungsverfahren

Bereits im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum neuen Verkehrsrichtplan wurde eine Konzeptstudie für eine Begegnungszone Zentrum vorgestellt und diskutiert. Dieses vom Büro birchler+wicki, Zürich, entwickelte Konzept hat den Gemeinderat wie auch die aktiven Teilnehmer des Mitwirkungsverfahrens überzeugt und ist in den neuen Verkehrsrichtplan aufgenommen worden.

Im Rahmen eines Submissionsverfahrens beauftragte der Gemeinderat das Ing. Büro Geoterra AG, Horgen, das vorliegende Konzept in ein Bauprojekt zu überführen. Das Projektteam wurde mit folgenden Fachspezialisten ergänzt:

Übergeordnetes Verkehrskonzept:	Metron AG, Zürich
Beratung Umsetzung Begegnungszone:	birchler + wicki, Zürich
Strassenraumgestaltung, Möblierung:	Raderschall Partner AG, Meilen
Lichtsignalanlagen:	Marty + Partner AG, Zollikon
Speicherkanal / Hochwasserentlastung:	Holinger AG, Zürich
Signalisationen, Bewilligungen:	Kantons- und Gemeindepolizei
Schnittstellen zum Staatsstrassennetz:	Volkswirtschaftsdirektion des Kt. Zürich

Zur Entwicklung des vorliegenden Bauprojektes hat der Gemeinderat folgende Rahmenbedingungen festgelegt:

Begegnungszone Zentrum: Strassenbau und Gestaltung (Tempo-20)

Lindenstrasse: Regimewechsel vom Einbahn- zum Gegenverkehr

Öffentlicher Verkehr: Beidseitige Bushaltestellen in der Lindenstrasse

Anpassungen an der Lichtsignalanlage (LSA) Seestrasse/Lindenstrasse

Abwasser: Speicherkanal Zugerstrasse anstelle Rückhaltebecken vor Rest. Freihof

Werkleitungen: Lokale Ergänzungen und Teilersatz

Die Arbeiten des erweiterten Projektteams werden durch den Ausschuss Verkehrsplanung begleitet.

Autobahnzubringer heute – mitten durch den Dorfkern

Die Alte Landstrasse dient heute als Autobahnzubringer und verläuft durch den engen und kleinräumigen oberen Dorfteil von der Stockerstrasse bis zur Lindenstrasse. Im Einbahnverkehr wälzt sich der gesamte Durchgangsverkehr, inklusive der Buslinien 132, 134 und 155, durch diesen alten Ortsteil in Richtung Waidli/Chalchofen.

In der Gegenrichtung wird der Verkehr über Zugerstrasse – Lindenstrasse zur Seestrasse geführt. Die Lindenstrasse wird zweispurig im Einbahnsystem befahren. Alle Strassenabschnitte sind heute noch im Eigentum des Kantons Zürich.

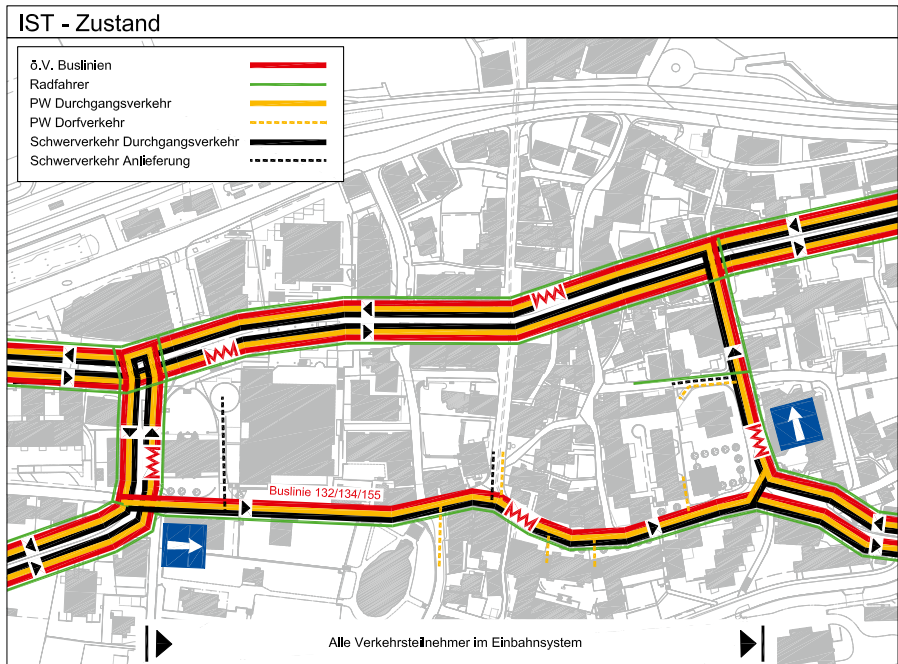


Abb. 1: Heutiges Verkehrsregime

Autobahnzubringer morgen – Entlastung des Dorfkerns

Das neue Verkehrsregime ist Bestandteil des neu festgesetzten kommunalen Verkehrsrichtplanes und beinhaltet:

- Begegnungszone Zentrum: Einbahnregime, Tempo 20, LKW-Fahrverbot mit Zubringerdienst
- Öffnen der Begegnungszone für die Velos im Gegenverkehr
- Umleiten der Buslinien 132, 134 und 155 via Seestrasse – Lindenstrasse – Zugerstrasse
- Verlegen der Bushaltestelle «Untere Mühle» zum «Baumgärtlihof» (Lindenstrasse)
- Dadurch bedienen die Linien 132, 134 und 155 neu auch die Haltestelle «Schinzenhof» (Migros)
- Autobahnzubringer PW: neu in beiden Richtungen via Lindenstrasse – Seestrasse
- Autobahnzubringer LKW dorfeinwärts: Zugerstrasse – Lindenstrasse – Seestrasse
- Autobahnzubringer LKW dorfauswärts: Seestrasse – Waidlistrassen – Zugerstrasse

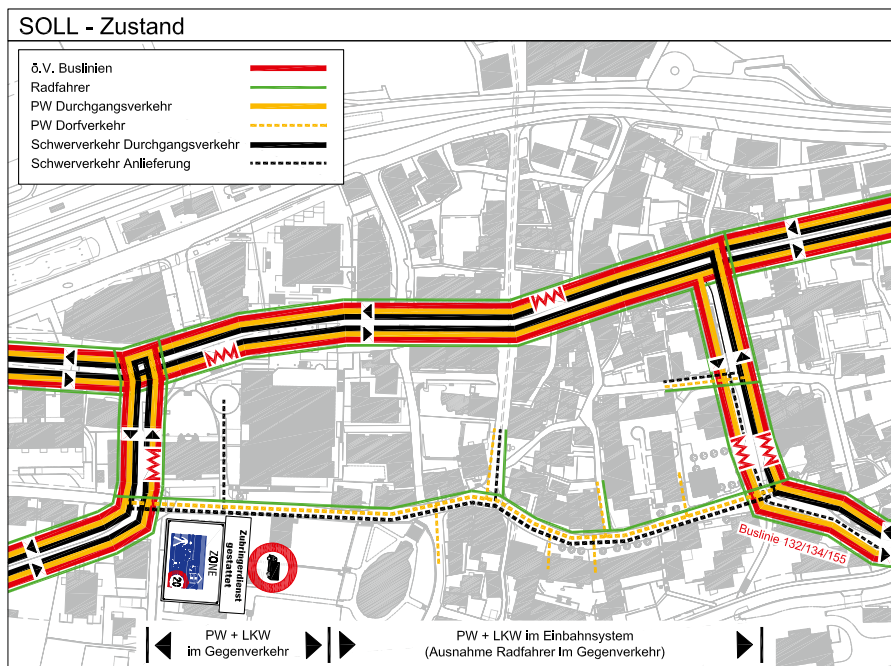


Abb. 2: Geplantes Verkehrsregime

Begegnungszone Zentrum

Der Sanierungs- und Gestaltungsperimeter umfasst die Alte Landstrasse ab der Stockerstrasse bis zur Einmündung in die Lindenstrasse / Zugerstrasse auf einer Länge von rund 320 Metern. Im Rahmen der heute praktisch abgeschlossenen Neugestaltung des Bahnhofareals konnte im Sommer 2008 die erste Begegnungszone in Horgen in Betrieb genommen werden. Merkmale einer Begegnungszone sind die geringen Fahrgeschwindigkeiten (20 km/h signalisiert), kein Durchgangsverkehr, Vortritt für Fussgänger, keine Fussgängerstreifen, keine zugewiesenen Flächen an bestimmte Verkehrsteilnehmer. Parkieren ist nur auf markierten Feldern erlaubt. Im Weiteren zeichnen stufenlose Flächen mit geeigneter Oberfläche für Velofahrer und Behinderte diese Zonen aus.

Für die neue Begegnungszone Zentrum wird ein Lastwagenfahrverbot vorgesehen, wobei die notwendigen Anlieferungen (Zubringerdienst) gestattet sind.

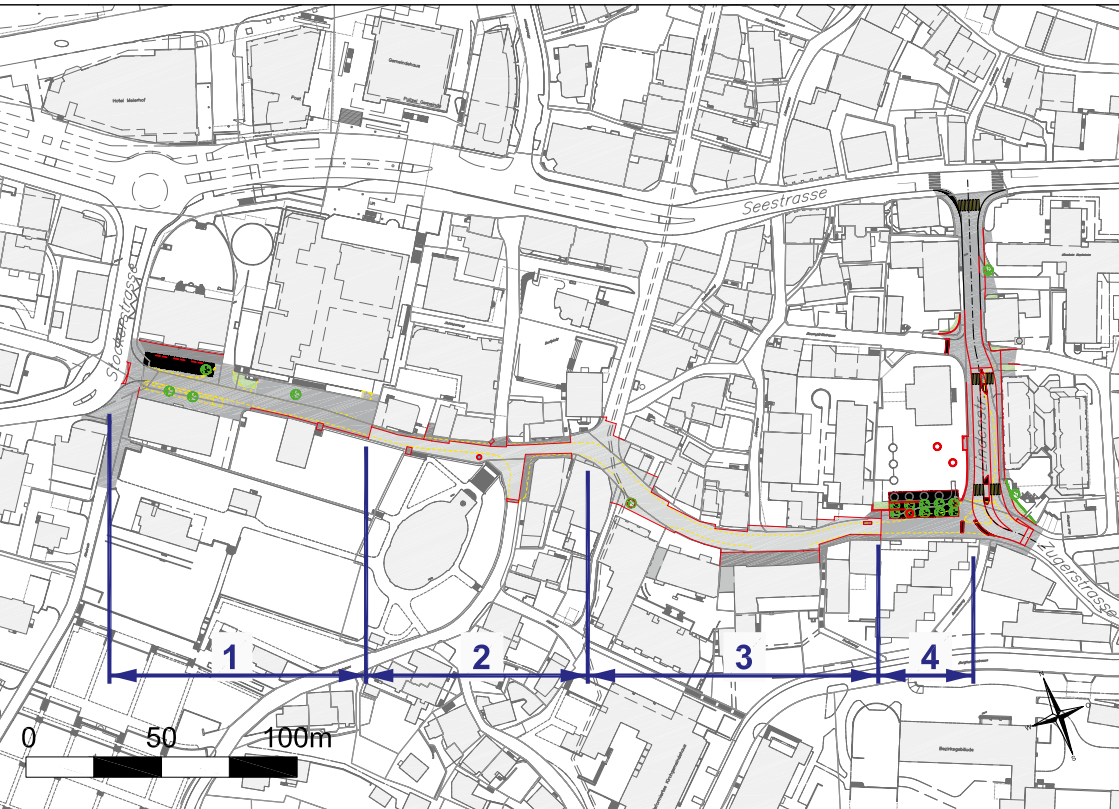


Abb. 3: Sanierungs- und Gestaltungsperimeter

Abschnitt 1 (Stockerstrasse – Vorplatz Schinzenhof)

Hier stehen die beiden historischen Gebäude (altes Sekundarschulhaus und altes Gemeindehaus) neben dem Geschäftshaus Schinzenhof. Damit die LKW der Migrosanlieferung und der Parkplatzbenutzer vor dem Schinzenhof nicht durch die ganze Begegnungszone fahren müssen, ist dieser ca. 90 m lange Abschnitt im Gegenverkehr vorgesehen.

Attraktive Begegnungszone im Herzen Horgens

Ein Eingangstor mit Trottoirüberfahrt an der Stockerstrasse markiert den Anfang der Begegnungszone und reduziert die Fahrgeschwindigkeit. Das heute mit einer Mauer abgestufte Gelände zwischen altem Gemeindehaus und altem Sekundarschulhaus erhält eine platzartige Gestaltung. Die Anzahl der bestehenden Parkplätze bleibt unverändert. Sie werden neu angeordnet und die Einfahrt ist dann direkt ab der Begegnungszone möglich. Die bestehenden Kastanienbäume werden im neuen Kiesparkplatz integriert und bleiben erhalten. Die bestehende Natursteinpflasterung vor dem alten Sekundarschulhaus bleibt erhalten. Die restlichen Flächen der Begegnungszonen sind in diesem Abschnitt in Belag vorgesehen.



Abb. 4: Einfahrt zur neuen Begegnungszone Zentrum /Abschnitt 1

Der Zugang zur Schinzenhofpassage ist heute mit Treppenstufen von der Alten Landstrasse abgetrennt. Künftig wird ein rund 3 m breiter, stufenloser und behindertengerechter Zugangsbereich angeboten. Zur besseren Anlieferung der Schinzenhof-Geschäfte (inkl. Piazza) wird der bestehende östliche Zugang auf ca. 6 m verbreitert.

Abschnitt 2 (Schinzenhof – Restaurant Freihof)

Dieser rund 80 m lange, enge Abschnitt ist von alten Gebäuden und der hohen Mauer zur reformierten Kirche begrenzt. Der sanierungsbedürftige Strassenbelag und das Trottoir werden ersetzt durch eine Natursteinpflasterung von Fassade zu Fassade. Der Treppenaustritt beim Spielwarengeschäft an der Alten Landstrasse 12 wird vergrössert und mit einem Poller hervorgehoben. Das Quergefälle der Strasse wird so ausgelegt, dass kein Oberflächenwasser zu den Hausfassaden läuft.

Sorgfältige Gestaltung – Aufwertung des historischen Dorfkerns

Ebenfalls soll der Treppenaustritt beim bergseitigen Kirchenzugang mittels spezieller Pflasterung hervorgehoben werden. Kurz vor der grossen Kirchentreppe ist bergseitig ein neuer Brunnen vorgesehen, welcher die platzartige Gestaltung der Begegnungszone unterstreichen soll.



Abb. 5: Platz vor Kirchentreppe mit neuem Brunnen / Abschnitt 2

Abschnitt 3 (Restaurant Freihof – Ausfahrt Tiefgarage Coop)

In diesem rund 120 m langen Abschnitt stehen die Gebäude teilweise weit auseinander. Die Vorplätze sind mehrheitlich mit Natursteinen gepflastert. Nur die Fahrbahn besteht heute aus Belag. Entlang der Fahrbahn sind auf weiten Strecken Poller mit Ketten angeordnet, welche zu entfernen sind.

Die heutige Belagfahrbahn samt Bushaldebucht wird durch eine flächige Pflasterung ersetzt. Die bestehenden Pflasterungen entlang der Hausfassaden bleiben erhalten und werden, sofern erforderlich, neu verfugt. Dadurch ergibt sich in den Abschnitten 2 und 3 eine durchgehende Natursteinpflasterung.



Abb. 6: Neue Platzgestaltung beim Restaurant Freihof / Abschnitt 3

Die bestehenden Bäume bleiben grundsätzlich erhalten. Im Vorplatzbereich der UBS ist ein zusätzlicher Baum im Bereich der aufgehobenen Bushaldebucht vorgesehen.

Die Anzahl der öffentlichen Parkplätze in diesem Perimeter erhöht sich von 6 auf neu 9 Parkplätze.

Abschnitt 4 (Ausfahrt Tiefgarage Coop – Lindenstrasse)

Das letzte rund 40 m lange Teilstück wird ebenfalls ohne Niveauabsätze, jedoch in Belag ausgeführt. In diesem Abschnitt mündet die Ausfahrt der Coop-Tiefgarage in die Begegnungszone ein. Im Zusammenhang mit der geplanten Öffnung der neuen Begegnungszone für den Radfahrer im Gegenverkehr werden die Sichtverhältnisse bei der Tiefgaragenausfahrt mit baulichen und signaltechnischen Massnahmen verbessert.

Das Ende der Begegnungszone wird entsprechend beschildert als auch mittels Trottoirüberfahrt kenntlich gemacht.



Abb. 7: Neue Platzgestaltung zwischen Begegnungszone und Pausenplatz Baumgärtli / Abschnitt 4

Der Schulhausplatz Baumgärtli wird durch eine offene Platzgestaltung zur Begegnungszone hin mit dieser verschmelzen. Der Zwischenbereich wird mit einer befestigten Kieseloberfläche und mittels zweier Baumreihen, inkl. Sitzgelegenheiten, städtebaulich aufgewertet. Der heutige Ballfangzaun wird entfernt, aber durch eine gleichwertige Lösung ersetzt.

Parkplatzbilanz

Mit den öffentlichen Parkplätzen in der Begegnungszone werden die Bedürfnisse der Gewerbetreibenden abgedeckt. Ausserhalb der markierten Parkfelder ist das Parkieren in der Begegnungszone nicht gestattet.

Im Abschnitt 1 (Schinzenhof/Piazza)

- hat es heute 17 Parkplätze; neu sind deren 18 vorgesehen.
- weiterhin stehen ein Behindertenparkplatz und ein Gütermotorschlagplatz zur Verfügung.
- die heute reservierten 6 Parkplätze vor dem alten Sekundarschulhaus werden aufgehoben und Ersatzplätze in der Tiefgarage Schinzenhof angeboten.

Im Abschnitt 3 (Zugerstrasse)

- hat es heute 6 Parkplätze; neu sind deren 9 vorgesehen.

Alle öffentlichen Parkplätze werden bewirtschaftet.

Wahl der Pflastersteine und Möblierung Strassenraum

Bei der Auswahl der Pflastersteine wurde grossen Wert auf eine möglichst ebene und gleichzeitig rutschfeste Oberfläche der Steine gelegt. Gewählt wurde ein einheimischer Quarzsandstein mit geflammter Oberfläche. Dieser Stein erfüllt die vorgegebenen Kriterien am besten. Er ist ethisch bedenkenlos (keine Kinderarbeit), aber wesentlich teurer als gängige importierte Granitpflastersteine. Der Gemeinderat unterstützt und befürwortet den Mehrpreis von rund Fr. 280'000.– für die Verwendung einheimischer Steine im vorliegenden Bauprojekt.

Chance für zukunftsgerichtete Dorfkerngestaltung

Für eine attraktive Gestaltung und Ausstattung der neuen Begegnungszone ist ein Betrag von Fr. 500'000.– reserviert. Im Rahmen der Detailprojektierung wird das Anliegen des Verkehrsvereins berücksichtigt, dass ausreichend öffentlich zugängliche «Erschliessungspunkte» (Wasser, Elektroanschlüsse, Abwasser) für allfällige öffentliche Veranstaltungen in der neuen Begegnungszone (z.B. Dorffest) vorbereitet werden.

Behindertengerechtes Bauen

Während der Planungsphase wurde das Projekt mit der Beratungsstelle für behindertengerechtes Bauen besprochen. Die Anliegen sind weitestgehend mitberücksichtigt.

Oberflächen:

Der gewählte Pflasterstein erfüllt die Anforderungen bestmöglich. Für die Behinderten in Rollstühlen oder für Fussgänger mit Rollatoren wird darauf geachtet, dass die Fugen bündig mit der Steinoberfläche ausgeführt werden.

Taktile Markierungen (Blindenstreifen):

Die allenfalls notwendigen Anordnungen von taktilen Leitelementen werden im Rahmen der abschliessenden Bauarbeiten nochmals mit der Beratungsstelle für behindertengerechtes Bauen vor Ort begutachtet und festgelegt.

Lindenstrasse im Gegenverkehr

Der Sanierungs- und Gestaltungsperimeter umfasst die ganze Lindenstrasse sowie Anschlussbereiche in der Zugerstrasse, Seestrasse und Baumgärtlistrasse auf einer Länge von rund 140 m.

Heutiges Verkehrsregime

Die Lindenstrasse hat eine Fahrbahnbreite von 6.00 m und besitzt auf der Ostseite ein einseitiges Trottoir, welches teilweise über privates Land führt. Eine Fussgängerverbindung auf der Westseite besteht nur im Abschnitt Seestrasse bis zur Einmündung Baumgärtlistrassen und führt über einen privaten Treppenweg.

Die Lindenstrasse wurde bis vor rund 20 Jahren im Gegenverkehr betrieben. Heute stehen an der Lichtsignalanlage für die Links- und Rechtsabbieger zur Seestrassen getrennte Fahrstreifen zur Verfügung. Die Einfahrt in das Parkhaus Coop erfolgt ab der Lindenstrassen/Baumgärtlistrassen. Vor dem Alterszentrum liegt in Richtung Zentrum die Bushaltebuch «Baumgärtlihof».



Abb. 8: Lindenstrasse, alter Zustand mit Einbahnregime

Geplantes Verkehrsregime

Die Lindenstrasse wird wieder im Gegenverkehr befahren. Dabei wird das Rechtsabbiegen von der Seestrassen in die Lindenstrasse für alle Fahrzeuge (exkl. LKW) gestattet. Für die Busse des öffentlichen Verkehrs (Linien 132, 134 und 155) wird die Einfahrt ebenfalls erlaubt. Für die PW's kann das Coop-Parkhaus somit direkt ab der Seestrassen erreicht werden.

Von Wädenswil her kommende Fahrzeuge auf der Seestrassen können weiterhin nicht in die Lindenstrasse abbiegen.

Die bestehende Lichtsignalanlage (LSA) wird angepasst und umgerüstet.

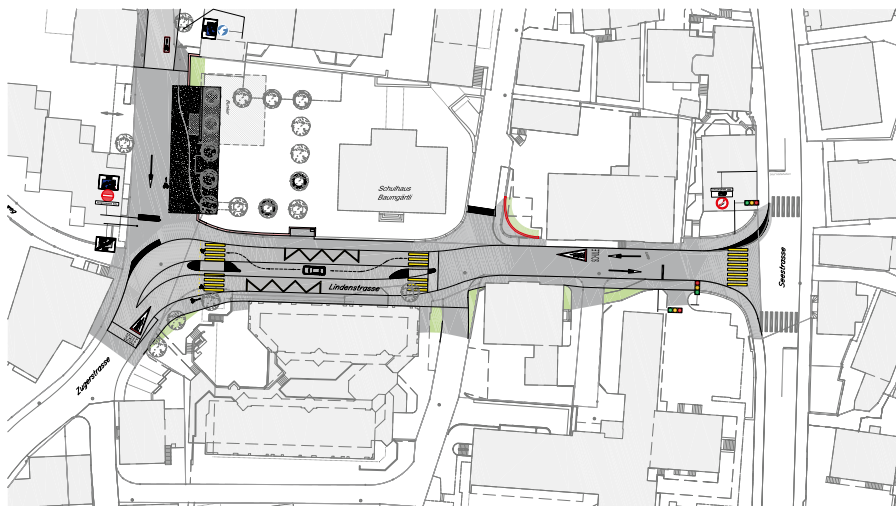


Abb. 9: Lindenstrasse im Gegenverkehr (geplant)

Öffentlicher Verkehr wird attraktiver

Im kommunalen Verkehrsrichtplan sind die Alte Landstrasse als auch die Lindenstrasse mit ÖV-Linien belegt. Als Änderung zum heutigen Linienkonzept wird die heute noch einseitige Haltestelle «Baumgärtlihof» zu einer beidseitigen Haltestelle umgebaut. Dadurch ergeben sich folgende Vorteile:

- Attraktive und behindertengerechte Bushaltestellen «Baumgärtlihof» im Bereich Schule, Einkaufen sowie dreier Alterszentren für Fahrten in Richtung Chalchofen und Zentrum.
- Die Haltestelle «Baumgärtlihof» in Richtung Chalchofen erhält einen Personenunterstand. Darin wird eine nachträgliche Montage eines Biletautomaten vorgesehen.
- Die Überholmöglichkeit bei dieser Haltestelle wird sichergestellt.
- Aufwertung Bushaltestelle Schinzenhof (Migros), welche neu auch von den Linien 132 (Richtung Waidli / Waldegg), 134 (Richtung Glärnischhof) und 155 (Waidli – Waldegg – Arn – Hirzel) angefahren wird.
- Keine Busverkehr mehr durch die gefährlichen Engstellen der Alten Landstrasse.

Fussgängersicherheit hat erste Priorität

Der Fussgängersicherheit und der Schulwegsicherung im ganzen Abschnitt der Lindenstrasse wird grosse Beachtung geschenkt. Folgende Massnahmen sind vorgesehen:

- Beide Fussgängerstreifen zwischen Schulhaus und Baumgärtlihof erhalten neu eine Mittelinsel.
- Vor dem Schulhaus Baumgärtli wird entlang der Lindenstrasse ein neues Trottoir realisiert, das in die Begegnungszone führt.
- Für Velofahrer, welche aus Richtung Chalchofen in die Begegnungszone einbiegen, steht ein sicherer Anhaltebereich vor der Mittelinsel zur Verfügung.

Strassenraumgestaltung erfüllt alle Anforderungen

Zur Ermöglichung des Gegenverkehrs sind wesentliche bauliche und betriebliche Anpassungen erforderlich:

- Im Kurvenbereich Zugerstrasse/Lindenstrasse erfolgt die Ausweitung der Fahrbahn auf 2 Fahrspuren und einen Mittelstreifen. Diese Kurvenanpassung bedingt eine Aufweitung der Innenkurve, wobei die bestehenden Bäume vor dem Seniorenzentrum Baumgärtlihof erhalten bleiben.
- Der Platz für die Bushaltestellen ist durch die Fassade des Seniorenzentrums Baumgärtlihof und die bestehende Stützmauer beim Schulhaus Baumgärtli gegeben. Nebst den zwei Fahrspuren mit je einer Breite von 3 m und den beiden Trottoirs von je 2 m kann ein Mittelstreifen von ca. 2,9 m angeboten werden. Dieser kann bei stehendem Bus als Überholspur für bergwärtsfahrende Fahrzeuge genutzt werden. Mit der Überholspur kann ein möglicher Rückstau verhindert werden.
- Der Bushaltestellenbereich wird in einer Betonplatte erstellt.
- Der bestehende Einlenkerradius in die Baumgärtlistrasse als Einfahrt ins Coop-Parkhaus ist für die neue Fahrtrichtung ungenügend und muss entsprechend aufgeweitet werden (Landerwerb).
- Der bestehende Einlenkerradius von der See- in die Lindenstrasse bei der Liegenschaft Seestrasse 166 muss für den Bus angepasst werden. Zu diesem Zweck wird das überbreite Trottoir im Bereich der Seestrasse auf 2.00 m reduziert.



Abb. 10: Lindenstrasse im Gegenverkehr, Visualisierung

Sanierungsbedarf von Werkleitungen und technischen Ausrüstungen

Sämtliche Werkleitungseigentümer wurden über das bevorstehende Bauvorhaben Begegnungszone Zentrum rechtzeitig orientiert und über ihre jeweiligen Sanierungsabsichten schriftlich angefragt. Die eingegangenen Anträge wurden bereits ins vorliegende Projekt integriert.

Strassenentwässerungen

Diese werden komplett erneuert und der neuen Strassengestaltung angepasst.

Strassenbeleuchtung

In der Lindenstrasse muss die Strassenbeleuchtung insbesondere im Bereich der beiden Bushaltestellen und der Fussgängerübergänge angepasst werden.

In der neuen Begegnungszone soll die bestehende Strassenbeleuchtung grundsätzlich beibehalten werden. Im Abschnitt Stockerstrasse bis Reformierte Kirche müssen neue Kandelaber infolge neuer Strassenraumgestaltung angeordnet werden.

Kanalisationen und Speicherkanal

Die 1937 erstellte Hochwasserentlastung zum Dorfbach vor dem Restaurant Freihof ist sanierungsbedürftig. Der Generelle Entwässerungsplan (GEP) schreibt vor, die Hochwasserentlastung durch ein Regenbecken mit Nutzvolumen 60 m³ zu ersetzen. In Absprache zwischen Bauherrschaft und AWEL konnte eine alternative und gleichwertige Lösung mit einem rund 34 Meter langen Speicherkanal (Volumen: 100 m³ ; $\varnothing = 2000$ mm) im Bereich der Lindenstrasse gefunden werden.

Die öffentlichen Hauptsammelkanäle sind in einem guten Zustand und müssen nicht saniert werden.

Wasserversorgung

Die Netzleitung in der Alten Landstrasse (Abschnitt Stockerstrasse – Restaurant Freihof) wird auf einer Länge von ca. 180 m in gleicher Lage durch eine neue Leitung ($\varnothing 200$ mm) ersetzt. Gleichzeitig werden die Hausanschlüsse und Hydrantenzuleitungen erneuert sowie zwei Hydranten verschoben.

Gasversorgung

Es ist kein Ersatz von Leitungen geplant.

Elektrizität

Es sind nur kleine Anpassungsarbeiten am Netz, Einbau von Abdeckungen auf den Kabelschächten und kleinere Rohrblockergänzungen vorgesehen.

Swisscom und Sunrise

Es sind lediglich kleinere Anpassungen und Ergänzungen am Netz geplant, welche bereits im Projekt erfasst wurden. Beide Netzbetreiber werden vor Baubeginn nochmals kontaktiert.

Cablecom

Damit die geplante Baumallee beim Schulhausplatz Baumgärtli angelegt werden kann, muss die Doppel-Verteilerkabine (VK) versetzt werden. Die Anlage kann auf eine neue VK bei der Ausfahrt der Coop-Tiefgarage reduziert werden.

Private

An der Lindenstrasse steht heute die elektrisch gesteuerte Infotafel der Coop-Tiefgarage. Wegen dem neuen Personenunterstand muss diese Infotafel samt Steuerkabel und Elektrozuleitung um einige Meter versetzt werden.

Weitere Einzelheiten können dem Technischen Bericht entnommen werden.

Landerwerb

Kanton – Gemeinde

- Alte Landstrasse, Zugerstrasse und Lindenstrasse sind heute im Eigentum des Kantons Zürich. Ein Abtausch an die Gemeinde Horgen erfolgt im Zusammenhang mit der Abtretung der Waidlistrasse an den Kanton. Der gegenseitige Abtausch von Strassenflächen erfolgt in der Regel entschädigungslos.

Private

- In der Begegnungszone bleiben die Grenzen unverändert.
- Im unteren Teil der Lindenstrasse sind für den Trottoirbau und Aufweitungen bei der Einmündung Baumgärtli-/Lindenstrasse ca. 60 m² Landerwerb notwendig. Die Erwerbskosten wurden im Kostenvoranschlag berücksichtigt.

Bauablauf / Bauzeiten

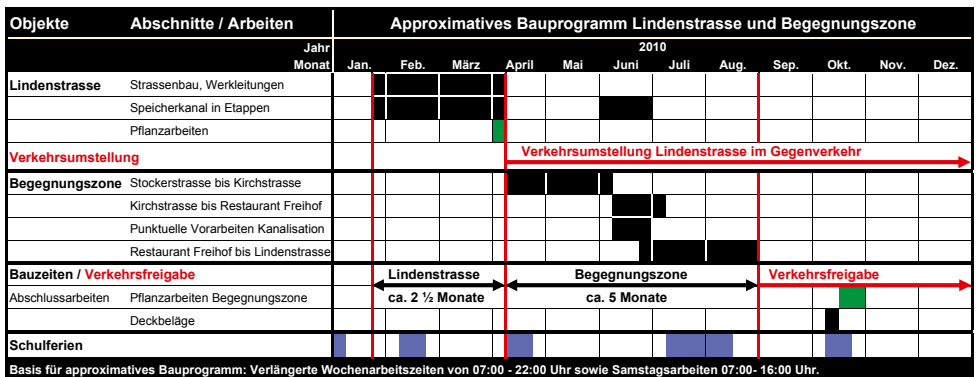
Bauarbeiten sind in der Begegnungszone nur möglich, wenn Teilabschnitte komplett gesperrt werden können. Das setzt voraus, dass die Lindenstrasse bereits vollständig umgebaut und Bus sowie Durchgangsverkehr definitiv umgeleitet sind.

Bereits im Rahmen der Projektierung hat der Gemeinderat einen Vorschlag für einen optimierten Bauablauf mit möglichst kurzer Bauzeit verlangt. Des Weiteren wurde vorgegeben, dass die Zufahrt und Anlieferung für Gewerbetreibende, Kunden und Anwohner – mit kleinen Einschränkungen – jederzeit gewährleistet sind.

Bauzeit wird optimiert

Mit zusätzlich verlängerten Arbeitszeiten (07.00 – 22.00 Uhr) und Samstagsarbeit kann die Bauzeit um rund 3–4 Monate verkürzt werden. Eine beschleunigte Realisierungszeit (analog Sanierung Seestrasse zwischen Linden- und Schärbächlistrasse während den Sommerferien 2006) hat in der Bevölkerung eine grosse Akzeptanz. Eine solche Bauweise wird einen Aufpreis (Lohnzuschläge) im Umfang von Fr. 200'000.– bis Fr. 300'000.– nach sich ziehen.

Das provisorische Bauprogramm sieht folgendes vor:



Basis für approximatives Bauprogramm: Verlängerte Wochenarbeitszeiten von 07:00 - 22:00 Uhr sowie Samstagsarbeiten 07:00- 16:00 Uhr.

■ Realisierung ■ Bepflanzungsarbeiten ■ Schulferien

Abb. 11: Provisorisches Bauprogramm mit beschleunigter Bauzeit

Öffentliche Auflage

Parallel zur Kreditbewilligung vom 17. Mai 2009 wird das vorliegende Strassenprojekt (ohne Werkleitungen) gemäss § 16 und § 17 des kantonalen Strassengesetzes ab März 2009 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Erst nach Erledigung allfälliger Einsprachen beziehungsweise Rekurse kann das Strassenprojekt definitiv festgesetzt werden. Das provisorische Bauprogramm gemäss Abb. 11 kann aber nur umgesetzt werden, falls keine Rekurse eingehen oder diese bis zum Sommer 2009 erledigt werden können.

Baustart / Konflikt andere Baustellen

Es ist ein Baubeginn per Ende Januar 2010 vorgesehen.

Folgende zwei beeinflussende Baustellen sind heute schon bekannt:

- Umbau des Stapferheims, welcher voraussichtlich ab Herbst 2009 bis Frühjahr 2011 dauert.
 - Neubau Kreisel Waidliplatz, welcher voraussichtlich im Jahr 2010 erstellt wird.
- Auf beide Baustellen muss gegenseitig Rücksicht genommen werden.

Die zeitliche Realisierung des neuen Waidlikreisels hat in bautechnischer Hinsicht keine direkte Abhängigkeit mit den geplanten Bauarbeiten an der Begegnungszone Zentrum und Lindenstrasse.

Erst mit Zustimmung des Horgner Souveräns zum Kreisel Waidliplatz und dem anschliessend vorgesehenen gegenseitigen Strassenabtausch gemäss der mit dem Kanton ausgehandelten Netzlösung kann die Lindenstrasse im Gegenverkehr und die neue Begegnungszone Zentrum realisiert werden.

Gleichzeitige Lärmsanierung

Durch die neue Verkehrsführung verändert sich die Lärmbelastung primär an der See- strasse, Lindenstrasse, untere Stockerstrasse, Alte Landstrasse, Zugerstrasse und Waid- listrasse. Diesbezügliche Absprachen zwischen der Gemeinde und dem FALS (Fachstelle für Lärmschutz) haben bereits stattgefunden. Der Kanton (FALS) ist bereit, mit der Gemeinde im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmsanierungen – und auf Basis die veränderten Lärmbelastung entlang der lärmbelasteten Strassen der Horgner Netz- lösung – ein Sanierungsprojekt vorzuziehen.

Eine rasche Umsetzung und Realisierung der erforderlichen Lärmsanierungsmassnahmen erfolgt ausserhalb dieses Strassenprojektes, ist aber bereits zwischen Gemeinde und Kanton vorbesprochen.

Im aktuellen Bau- und Finanzprogramm der Gemeinde sind für Lärmsanierungen an Gemeindestrassen im Jahr 2009 Kosten von Fr. 100'000.– und in den Folgejahren je Fr. 500'000.– eingestellt.

Kostenermittlung

Der nachfolgende Kostenvoranschlag wurde durch das Ingenieurbüro Geoterra AG, Horgen, erstellt.

Pos	Kostenzusammenstellung	Kostenträger	MwSt.	Franken
1	Strassenbau Lindenstrasse	Gemeinde	inkl.	1'480'000.–
2	Strassenbau Begegnungszone	Gemeinde	inkl.	2'540'000.–
	Mehrpreis einheimische Pflastersteine	Gemeinde	inkl.	280'000.–
3	Lichtsignalanlage Lindenstrasse	Gemeinde	inkl.	350'000.–
	Kostenübernahme Kanton Zürich	Kanton	inkl.	-200'000.–
4	Gestaltung Begegnungszone, exkl. Pflästerungen	Gemeinde	inkl.	500'000.–
5	Kanalisation Speicherkanal	Gemeinde	exkl.	620'000.–
6	Kanalisation Hausanschlüsse / Anpassungen	Gemeinde	exkl.	140'000.–
7	Strassenbeleuchtung Lindenstrasse	Gemeinde	inkl.	70'000.–
8	Strassenbeleuchtung Begegnungszone	Gemeinde	inkl.	80'000.–
9	Wasserversorgung	WVH	exkl.	300'000.–
10	Elektroanlagen	EWH	exkl.	90'000.–
Total Kostenvoranschlag +/- 10%		Gemeinde und Gemeindewerke		6'250'000.–

Für die Anpassung und Erneuerung der LSA Seestrasse/Lindenstrasse liegt eine Kostengutsprache des Kantons von Fr. 200'000.– vor. Der Bruttokredit ist bereits um diesen Betrag reduziert.

Im vorliegenden Kostenvoranschlag sind Projektreserven im Umfang von rund 6 % eingestellt.

Kredite

Für den Bau der neuen Begegnungszone Zentrum sowie Umgestaltung Lindenstrasse mit Ergänzung und Sanierung von Werkleitungen werden unter Zusammenzug der Teilkosten nach Kostenträger folgende Kredite zu Lasten der Investitionsrechnung beantragt:

Zusammenfassung	Kostenstelle	MwSt.	Franken
– Strassenbau	620	inkl.	5'100'000.–
– Abwasseranlagen	710	exkl.	760'000.–
– Wasserversorgung	702	exkl.	300'000.–
– Elektro / EW	861	exkl.	90'000.–
Total Gemeinde			6'250'000.–

Bei den gebührenfinanzierten Kostenstellen (Abwasser, Wasser, Gas und Elektrizität) kann auf die Angabe der Mehrwertsteuern verzichtet werden, da ein Vorsteuerabzug geltend gemacht werden kann. Im Bau- und Finanzprogramm 2008 – 2014 sind Gesamtkosten von Fr. 3'100'000.– budgetiert. Diese Zahlen basierten auf einer technischen und betrieb-

lichen Machbarkeitsstudie für eine neue Begegnungszone Zentrum. Die entsprechende grobe Kostenschätzung ging vom kleinstmöglichen Sanierungsperimeter mit minimalsten Eingriffen in den Strassenraum aus.

Im Rahmen der Bauprojektbearbeitung erhöhte sich der Kostenvoranschlag beim Strassenbau im Wesentlichen aufgrund des umfangreicheren Sanierungsperimeters, der neuen, behindertengerechten Bushaltestellen «Baumgärtlihof», dem Entscheid für die Verwendung einheimischer Pflastersteine, der Vorgabe für eine attraktive Möblierung der neuen Begegnungszone sowie der Vorgabe für eine beschleunigte Bauweise gegenüber dem Bau und Finanzprogramm. Bei den Abwasseranlagen musste nebst dem neuen Abwasserspeicherkanal noch ein Zusatzbetrag für Anpassungen von Kanalisationshausanschlüssen eingestellt werden.

Kapitalfolgekosten	
(Gesamtaufwand netto von Fr. 6'250'000.–)	
Verzinsung (1.5 % Mittelwert über 13 Jahre)	Fr. 93'750.–
Abschreibung (7.5 % Mittelwert über 13 Jahre)	Fr. 468'750.–
Jährliche Nettomehrbelastung, Total	Fr. 562'500.–

Effektiv beträgt der jährliche Abschreibungssatz 10 % vom jeweiligen Restwert. Der Verzinsungssatz beträgt tatsächlich 3 %; durch die jährliche Abschreibung nimmt aber auch der zu verzinsende Kredit laufend ab. Die jährliche Nettomehrbelastung ist effektiv abnehmend. Der Einfachheit halber werden die obgenannten Kapitalfolgekosten aber auf Grund von Mittelwerten dargestellt.

Betriebliche und personelle Folgekosten

Mit der Erneuerung der Lindenstrasse sowie der Alten Landstrasse und der Zugerstrasse (Abschnitt Dorfgasse bis Lindenstrasse) sowie der darin enthaltenen Werkleitungen entfällt der – kostenmässig bisher nicht separat ausgewiesene – Unterhalt an den bestehenden schadhafte Werkleitungen. Im Gegenzug übernimmt der Kanton nach Inbetriebnahme des Waidliplatz-Kreisels den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Waidlistrasse.

Bei Ablehnung der Kreditvorlage

Im Falle einer Ablehnung dieser Kreditvorlage durch die Stimmberechtigten müssten die aufgelaufenen Projektierungskosten z. L. der Laufenden Rechnung 2009 abgeschrieben werden.

Im Weiteren müssten folgende notwendige Bauarbeiten gemäss Auflage aus dem GEP bzw. für die Versorgungssicherheit der Wasserversorgung in den nächsten Jahren durch den Gemeinderat als ordentliche oder gebundene Ausgaben bewilligt werden:

Arbeiten	MwSt.	Kosten
Abwasseranlagen, Neubau Hochwasserentlastung inkl. Vergrößerung Rückhaltebecken Freihof (60 m ³)	exkl.	Fr. 620'000.–
Instandstellung Strassenraum / Verkehrsregelung	exkl.	Fr. 30'000.–
Wasserversorgung (Alte Landstrasse / Abschnitt Stockerstrasse bis Zugerstrasse)	exkl.	Fr. 300'000.–
Belagsinstandstellung	exkl.	Fr. 50'000.–
Total Ausgaben	exkl.	Fr. 1'000'000.–

Diese umfangreichen und grossflächigen Bauarbeiten müssten am bestehenden Standort (Vorplatz zwischen Rest. Freihof und der UBS für das Abwasser sowie Alte Landstrasse, Abschnitt Stockerstrasse bis Zugerstrasse, für die Wasserversorgung) durchgeführt werden. Dabei müsste die Alte Landstrasse für rund 3–4 Monate für den Durchgangsverkehr (inkl. Bus) gesperrt werden.

Zusammenfassung

Die attraktive Neugestaltung der neuen Begegnungszone Zentrum erhöht die Sicherheit und den Komfort für alle Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Benutzer des Öffentlichen Verkehrs, Radfahrer, Behinderte und Autofahrer) massgeblich. Es besteht jetzt die Möglichkeit, das kleinräumige obere Dorfzentrum vom Durchgangsverkehr zu entlasten und damit die attraktive Neugestaltung des Dorfkerns abzuschliessen.

Der Gemeinderat ersucht die Stimmberechtigten, dem Kreditbegehren zuzustimmen.

Horgen, 23. Februar 2009

GEMEINDERAT HORGEN

Der Präsident: W. Bosshard

Der Schreiber: F. Oberhänsli

Antrag der Rechnungsprüfungskommission

Wir empfehlen Ihnen, diesem Antrag zuzustimmen.

Horgen, 17. März 2009

RECHNUNGSPRÜFUNGSKOMMISSION
HORGEN

Der Präsident: U. Niggli

Der Aktuar: R. Gemperle

4. Definitive Einführung von öffentlichen Tagesschulen in Horgen

Antrag und Bericht der Schulpflege an die Stimmberechtigten zur definitiven Einführung von öffentlichen Tagesschulen in Horgen

Antrag

1. Auf Beginn des Schuljahres 2009/10 (17. August 2009) werden in Horgen öffentliche Tagesschulen definitiv eingeführt.
2. Vom Konzept der öffentlichen Tagesschulen (Anhang in der vorliegenden Weisung) wird Kenntnis genommen.
3. Die Schulpflege wird ermächtigt, das Angebot der Tagesschulen bei Bedarf zu reduzieren oder auf maximal 7 % der Gesamtschülerzahl (Kindergarten- und Primarstufe) zu erhöhen.
4. Den jährlich wiederkehrenden Bruttokosten von Fr. 413'000.– bei einer Auslastung von 50 Betreuungsplätzen – wird zugestimmt.
5. Die Schulpflege wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bericht

Ausgangslage

An der Urnenabstimmung vom 27. November 2005 haben die Stimmberechtigten der versuchsweisen Einführung der öffentlichen Tagesschule Horgenberg zugestimmt. Für die dreijährige Versuchsphase wurde ein Bruttokredit von total Fr. 551'500.– bewilligt. Der Versuch läuft Ende des Schuljahres 2008/09 aus.

Erfolgreicher dreijähriger Versuchsbetrieb

Die Stimmberechtigten haben am 26. November 2006 den Betrieb einer weiteren Tagesschule bewilligt; dies ebenfalls für eine Erprobungsphase von drei Schuljahren. Das Bedürfnis für eine Erweiterung des Angebotes war durch eine breite Umfrage bei den Eltern ausgewiesen. Der Souverän entsprach aus diesen Gründen den Bruttokosten von Fr. 522'500.– für den dreijährigen Betrieb der Tagesschule Tannenbach.

Der Betrieb der beiden Tagesschulen Horgenberg und Tannenbach ist auf einen dreijährigen Versuch befristet. Diese Fristen laufen zu unterschiedlichen Zeiten aus. Die Schulpflege entschied sich, die Tagesschulen zur gleichen Zeit zu evaluieren und ihre Schlussfolgerungen in einem Antrag dem Souverän zu unterbreiten.

Breit abgestützte Umfrage – Hohe Rücklaufquoten

Ergebnis der Evaluation

Mit der Evaluation der beiden Tagesschulen ist die Pädagogische Hochschule Zürich (PHZH) beauftragt worden. Ihr sind folgende Vorgaben erteilt worden:

Ziele:

- Die Befragung soll Aufschluss über die aktuelle Einschätzung der Tagesschulen durch die beteiligten Akteurinnen und Akteure (Schülerinnen und Schüler, Eltern, Lehrpersonen, Schulleitungen) geben.
- Im Sinne einer Qualitätssicherung und -entwicklung ist die Schulpflege zudem bestrebt, die Tagesschulen einer Evaluation zu unterziehen, um Stärken und Schwächen und Optimierungsmöglichkeiten im pädagogischen, organisatorischen und administrativen Bereich zu erfassen. Damit sollen im Fall einer Weiterführung bereits gesicherte Hinweise für mögliche Entwicklungsperspektiven vorliegen.

Methoden:

- Qualitativer Zugang im Zusammenhang mit der Entwicklung des Befragungsinstrumentariums
- Quantitative Datenerhebung in Form von Fragebögen bei Eltern, Lehrpersonen und Schülerinnen und Schülern (5. und 6. Klasse)
- Gruppeninterviews mit Schülerinnen und Schülern der 2. bis 4. Klasse
- Halbstandardisierte Kurzinterviews mit Lehrpersonen und Schulleitungen
- Bildevaluation mit den Kindern des Kindergartens und den Schülerinnen und Schülern der 1. Klasse.

Bei beiden Tagesschulen ging die PHZH nach den gleichen Kriterien vor und setzte dieselben Instrumente dafür ein.

Tagesschulangebot als wertvoller Teil der Schule Horgen

Fazit Tagesschule

Aufgrund der guten Rücklaufquoten, die zwischen 70 % und 100 % liegen, ist davon auszugehen, dass die vorliegenden Ergebnisse ein realistisches Bild der Tagesschulen zeigen. Diese guten Rücklaufquoten machen deutlich, dass die Evaluation von allen Beteiligten ernst genommen wurde und sie weisen ausserdem auf einen sehr hohen Identifikationsgrad mit der jeweiligen Tagesschule hin.

Eine hohe Identifikation gilt als ein wichtiges Kriterium einer guten Schule. Eltern, Schülerinnen und Schüler sowie Lehr- und Betreuungspersonen, die sich mit ihrer Schule identifizieren, zeigen insgesamt eine höhere Bereitschaft, ihre Schule mit zu gestalten und durch verschiedene Aktivitäten zu beleben.

Insbesondere anhand der Auswertungen der offenen Fragen und Interviews lässt sich gut nachvollziehen, dass das Tagesschulangebot von allen Befragten als ein sehr wertvoller Teil der Schule Horgen wahrgenommen wird, der sich durch eine professionelle Betreuung und sehr viel persönliches Engagement der beteiligten Lehr- und Betreuungspersonen auszeichnet.

In Zusammenhang mit dem hohen Identifikationsgrad können die weitgehend guten bis sehr guten Befragungsergebnisse als ein zuverlässiges Indiz aufgefasst werden.



Zwei ergänzende Auswertungen (Grafiken) können unter www.horgen.ch eingesehen werden.

Auslastung

Ende des Schuljahres 2007/08 besuchten total 49 Kinder die Tagesschulen Horgenberg und Tannenbach. Die Konzepte sahen jedoch vor, nur maximal 45 Kinder aufzunehmen.

Im laufenden Schuljahr sind insgesamt 60 Kinder eingeschrieben. Die Schülerinnen und Schüler benutzen das Angebot wie folgt:

	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag
Frühstücksbetreuung	23	21	10	16	13
Mittagsbetreuung	46	45	18	41	29
Nachmittagsbetreuung	46	45	18	41	29

Beide Tagesschulen weisen bereits vor Ende der Versuchsphase eine höhere Auslastungsziffer auf, als im Konzept vorgesehen war. Diese Zahlen verdeutlichen, dass das Bedürfnis nach Tagesschulplätzen in Horgen ausgewiesen ist und ein Ausbau dieses Angebotes in absehbarer Zeit erwägt werden muss. Es sind deutlich mehr Anfragen eingegangen als Plätze in den Tagesschulen vorhanden sind.

Kosten

Die budgetierten Betriebskosten konnten weitgehend eingehalten werden. Die Ausgaben stiegen zwar durch die grosse Nachfrage, doch nahmen auch im Gegenzug die Einnahmen (Elternbeiträge) im selben Verhältnis zu.

Schlussfolgerungen

Die öffentlichen Tagesschulen entsprechen einem ausgewiesenen Bedürfnis der Familien in unserer Gemeinde. Das Ergebnis der Evaluation zeigt auf, dass dieses Angebot aus pädagogischer und betrieblicher Sicht überzeugt. Das Konzept hat sich bewährt, und diese moderne Form der Tagesstrukturen wird von allen Benutzerinnen und Benutzern sehr geschätzt. Auch individuelle Bedürfnisse werden durch das Konzept berücksichtigt.

Antrag

Die Schulpflege beantragt, dass auf Beginn des Schuljahres 2009/10 (17. August 2009) die öffentliche Tagesschule in Horgen definitiv eingeführt wird.

Kostendeckungsgrad muss mindestens 75% betragen

Konzept und Kosten

Die Konzepte der beiden Tagesschulen Horgenberg und Tannenbach unterscheiden sich nur unwesentlich voneinander und verfolgen ähnliche Ziele. Beide haben sich während der Versuchsphase bewährt und erfordern keine einschneidenden Anpassungen. Das vorliegende Konzept hat Gültigkeit für öffentliche Tagesschulen in Horgen.

Neben den bereits bestehenden Kosten für den Schulbetrieb fallen zusätzliche Aufwendungen für den Tagesschulbetrieb an. Grundlagen dieser Berechnungen bilden 50 Betreuungsplätze resp. 3,5 % der momentanen Anzahl Schülerinnen und Schüler im Kindergarten- und Primarschulalter. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

	Betriebsaufwand (bei 50 Kindern)
Personalkosten	Fr. 290'000.–
Verpflegungskosten	Fr. 100'000.–
Sachaufwand	Fr. 23'000.–
<hr/>	<hr/>
Bruttokosten	Fr. 413'000.–
abzüglich voraussichtliche Elternbeiträge	Fr. 310'000.–
<hr/>	<hr/>
Nettokosten	Fr. 103'000.–

Der Kostendeckungsgrad beträgt mindestens 75 %.

Kompetenzerteilung

Die beiden Tagesschulen Horgenberg und Tannenbach sind derzeit sehr gut ausgelastet. Total 60 Kinder nehmen dieses Angebot wahr. Bereits heute können nicht alle Anmeldungen berücksichtigt werden, und es ist absehbar, dass die Nachfrage nach schulgänzenden Betreuungsplätzen weiter zunimmt. Gut ausgebaute Tagesstrukturen sind in der heutigen Zeit ein wichtiger Standortfaktor einer innovativen Gemeinde.

Angebot für 7 % der Gesamtschülerzahl

Die Schulpflege möchte das Tagesschulangebot bei Bedarf auf maximal 7 % der Gesamtschülerzahl von Kindergarten- und Primarschulkindern erweitern. Mit dieser Ausbaumöglichkeit kann situativ und effizient auf die sich ändernden Bedürfnisse reagiert werden. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger können mit einer Kompetenzerteilung an die Schulpflege weiterhin Einfluss auf das schulische Betreuungsangebot nehmen. Sie haben Gelegenheit, bei der Budget-Gemeindeversammlung entsprechende Korrekturen am Voranschlag zu beantragen.

Sollte sich zu einem späteren Zeitpunkt erweisen, dass die Nachfrage grösser wird als die beantragten 7 %, wird die Schulpflege erneut einen Antrag an die Stimmberechtigten stellen.

Folgekosten

Die jährlichen Folgekosten für den Betrieb von öffentlichen Tagesschulen belaufen sich auf netto Fr. 103'000.– bei einem Angebot von 50 Betreuungsplätzen. Diese können sich im Rahmen der Möglichkeit, das Angebot auf maximal 7 % auszubauen, entsprechend erhöhen. Weitere Kosten entstehen nicht.

Konsequenzen im Fall einer Ablehnung

Falls die Vorlage abgelehnt würde, laufen die beiden Tagesschulen Ende des Schuljahres 2009/10 (Sommer 2010) aus. Es müssen die vertraglich vereinbarten Kündigungsfristen eingehalten werden.

Zusammenfassung

Die Schulpflege bittet die Stimmberechtigten, dieser Vorlage zuzustimmen. Mit der definitiven Einführung von öffentlichen Tagesschulen und der Möglichkeit, dieses Angebot zu erweitern, setzt die Gemeinde Horgen ein zukunftsweisendes Zeichen im Bereich der Ganztagesbetreuung. Die Gemeinde Horgen wird bei Annahme dieser Vorlage über pädagogisch sinnvolle und fortschrittliche Tagesstrukturen verfügen und ihren Standortvorteil halten können.

Horgen, 5. Februar 2009

SCHULPFLEGE HORGEN

Die Präsidentin: I. Schneider

Der Sekretär: R. Herrmann

Antrag der Rechnungsprüfungskommission

Wir empfehlen Ihnen, diesem Antrag zuzustimmen.

Horgen, 13. März 2009

RECHNUNGSPRÜFUNGSKOMMISSION
HORGEN

Der Präsident: U. Niggli

Der Aktuar: R. Gemperle

Anhang «Konzept über die öffentlichen Tagesschulen Horgen»

Die öffentliche Tagesschule hat die gleichen Grundziele wie normale öffentliche Schulen. Sie ist eine öffentliche Volksschule mit gleichem Lehrplan, beinhaltet aber Randstundenbetreuung, Zwischenverpflegung, Mittagessen, Aufgabenbetreuung, organisierte und nichtorganisierte Freizeitbeschäftigung. Sie soll als fakultative Schulform neben der Regelschule angeboten werden.

Die öffentliche Tagesschule ist familienfreundlich: In einer Tagesschule werden die Kinder von morgens bis in den späten Nachmittag betreut. Die Hausaufgaben werden in der Schule erledigt. Somit bleibt der Familie ein grösserer Spielraum für die gemeinsame Zeit, die dann im Zentrum stehen kann. Durch den zeitlich geordneten und verlässlichen Tagesablauf werden alle Familienmitglieder von Hektik und Organisationsproblemen entlastet.

Die öffentliche Tagesschule ist kinderfreundlich: In der Tagesschule lernen die Kinder beim gemeinsamen Lernen, Spielen und Essen den Umgang mit anderen Menschen aus unterschiedlichen Familientypen und Familiensituationen und können soziale Fähigkeiten erwerben. Der strukturierte Tagesablauf und eine ganzheitliche, kindergerechte Betreuung ermöglicht dem Kind, seine Stärken, Fähigkeiten, aber auch seine Schwächen zu erkennen, und es kann die Erfahrung einer individuellen Förderung machen.

Die öffentliche Tagesschule ist wirtschaftsfreundlich: Tagesschulen sind Pluspunkte im Standortmarketing einer Gemeinde.

Das Betreuungsangebot steht den Kindern vom 1. Kindergarten bis zur 6. Klasse offen. Die Tagesschule kann von Kindern der Gemeinde Horgen und, bei entsprechendem Platzangebot, von Kindern aus anderen Gemeinden besucht werden.

Die Beanspruchung des Betreuungsangebotes ist grundsätzlich für 5 Tage obligatorisch. Auf die Nutzung des Betreuungsangebotes kann jedoch an 1 bis 2 Tagen pro Woche verzichtet werden (sogenannte Jokertage). Die Wahl dieser Jokertage ist halbjährlich verbindlich zu treffen. Dabei sind die Vorgaben der Schulleitung zu berücksichtigen.

Regelung für Kinder aus dem jeweiligen Einzugsgebiet einer Schuleinheit mit Tagesschulangebot

Kinder aus dem Einzugsgebiet einer Schuleinheit mit Tagesschulangebot besuchen wie bis anhin den Kindergarten- oder Schulunterricht und gegebenenfalls den Frühstücks- und/oder Mittagstisch. Sie haben die Möglichkeit, das zusätzliche Betreuungsangebot der Tagesschule, auch in reduziertem Umfang, gegen Entgelt in Anspruch zu nehmen.

Pädagogisches Konzept

Eine Tagesschule ist ein Ort, wo Kinder, gestützt auf ein pädagogisches Konzept unterrichtet werden und die Freizeit verbringen – unter einem Dach – und unter einer verantwortlichen Leitung. Das pädagogische Konzept beinhaltet Aspekte der Bildung, Erziehung und Förderung der Schülerinnen und Schüler.

Es ist die grosse und entscheidende Chance der Tagesschule, den Schulerfolg der Kinder zu fördern, indem sie neben der Vermittlung von Wissen, Fähigkeiten und Fertigkeiten auch ein Stück professionelle Erziehungsarbeit und Arbeit im Bereich der Lernförderung leistet.

Lehrpersonen und ausgebildetes Betreuungspersonal gewährleisten in der Tagesschule

- Unterricht nach verbindlichen Vorgaben des kantonalen Lehrplanes
- ganztägige Betreuung durch eine pädagogisch geschulte Person während der ganzen Woche
- Schule und Betreuung an einem Ort möglich
- gemeinsames Mittagessen mit Betreuungspersonen
- familiäres Umfeld
- gleich bleibende, konstante Kindergruppen
- Erledigung der Hausaufgaben
- sinnvolle Gestaltung der Freizeit in der freien Natur

Infrastruktur

Das Betreuungsangebot ist in die Schuleinheit integriert. Weitere vorhandene Räume, die benützt werden können:

- Turnhalle, Mehrzweckraum, Aussenanlage (inkl. Fussballwiese), Werkenraum, Gruppenräume, diverse Nischen und offene Räume im ganzen Haus.
- Mittwochnachmittag: nahe liegender Wald, Badeanstalten, Zürichsee etc.

Betreuung

Die Tagesschülerinnen und -schüler werden an 5 Tagen in der Woche von einer qualifizierten Fachperson betreut. Vor und nach dem Unterricht übernimmt eine Betreuungsperson die Obhut der Kinder. Neben der Erledigung der Hausaufgaben steht eine sinnvolle und kreative Gestaltung der Freizeit im Vordergrund. Mit wenig Personal wird der Betrieb einfach und familiär geführt, die Verantwortung und Kompetenz des ausserschulischen Betriebes liegt bei der Betreuungsperson.

Die Kindergartenkinder und Erstklasskinder werden nach dem Mittagessen während einer gewissen Zeit separat betreut (Ruhe- bzw. Geschichtenstunde). So ist für sie die notwendige Ruhezeit gewährleistet.

Morgenbetreuung inkl. Frühstück:	07.00–08.00 Uhr
Mittagsbetreuung inkl. Mittagessen:	12.00–13.30 Uhr
Nachmittagsbetreuung inkl. Zvieri:	13.30–18.00 Uhr
für Kinder im Kindergarten- und Schulalter mit Nachmittagsunterricht:	
Nachmittagsbetreuung und Zvieri (inkl. Aufgabenhilfe):	15.30–18.00 Uhr

Die Schulpflege kann in Ausnahmefällen abweichende Regelungen im Betreuungsangebot treffen.

Öffnungszeiten

Die Tagesschule ist von Montag–Freitag, von 07.00–18.00 Uhr, durchgehend geöffnet. Die Schul- und Betreuungszeiten werden auf den Fahrplan des Ortsbusses abgestimmt. Während den Schulferien findet keine Betreuung statt. Grundsätzlich gelten für die Tagesschulen dieselben Regelungen wie für die Schule Horgen, das heisst, an Feiertagen ist die Tagesschule geschlossen. Vor eidgenössischen Feiertagen schliesst die Tagesschule spätestens eine Stunde nach Büro- und Ladenschluss, in der Regel um 17.00 Uhr. An

Schulkapiteln und Weiterbildungstagen ist die Tagesschule geöffnet.

Tagesschulkinder aus Horgen haben die Möglichkeit, während den Ferien den Halbtageshort in Horgen zu den Ferienhorttarifen der Gemeinde Horgen zu benutzen.

Verpflegung

Die Mittag Mahlzeiten werden durch eine externe Institution angeliefert, analog den Mittagstisch-Mahlzeiten in Horgen. Das Essen wird auf die Bedürfnisse der Kinder ausgerichtet.

Aufnahmeverfahren und Anmeldung

Grundsätzlich können alle Kinder, welche einen Kindergarten besuchen oder einer Regelklasse der Volksschule folgen können, aufgenommen werden. Die Aufnahmekriterien lauten:

1. Kriterien nach Prioritäten

- Schülerinnen und Schüler, die im Einzugsgebiet der Schuleinheit mit Tagesschulangebot wohnen
- Geschwister von Tagesschülerinnen und -schülern
- Schülerinnen und Schüler aus Horgen
- Schülerinnen und Schüler aus anderen Schulgemeinden

2. Weitere Kriterien

- wenn möglich gleichmässige Verteilung der aufzunehmenden Schülerinnen und Schüler auf Kindergarten-, Unter- und Mittelstufe
- Es werden Schülerinnen und Schüler bevorzugt, welche ein fünftägiges Betreuungsangebot benötigen
- soziale Durchmischung
- Bedürftigkeit
- Schülerinnen und Schüler mit besonderen Bedürfnissen

3. Notfallbetreuung

- In absoluten Notfällen können Kinder auch kurzfristig aufgenommen werden. Diesbezügliche Anfragen nimmt die Schulleitung entgegen.

Die Aufnahme von Tagesschülerinnen und -schülern erfolgt durch die Schulpflege in Absprache mit der jeweiligen Schulleitung. Es besteht kein Anspruch auf Aufnahme.

Abmeldung

Kündigungsfrist ist jeweils das Ende des Kalenderjahres (auf Ende des jeweiligen Schuljahres). Die Schulpflege behält sich in dringenden und begründeten Fällen vor, Kinder von der Tagesschule wegzuweisen.

Transporte

Der Schulweg zur Tagesschule liegt in der Verantwortung der Erziehungsberechtigten.

Die Unterrichts- und Betreuungszeiten werden auf den Fahrplan des Ortsbusses abgestimmt. Die Schule Horgen übernimmt keine Transportkosten.

Tarife/Elternbeiträge

Steuerbares Einkommen	Monatstarif	Monatstarif mit 1 Jokertag	Monatstarif mit 2 Jokertagen
bis Fr. 40'000.– (Minimum)	Fr. 395.–	Fr. 375.–	Fr. 355.–
bis Fr. 50'000.–	Fr. 460.–	Fr. 435.–	Fr. 415.–
bis Fr. 60'000.–	Fr. 525.–	Fr. 500.–	Fr. 475.–
bis Fr. 70'000.–	Fr. 590.–	Fr. 560.–	Fr. 530.–
bis Fr. 80'000.–	Fr. 655.–	Fr. 620.–	Fr. 590.–
bis Fr. 90'000.–	Fr. 720.–	Fr. 685.–	Fr. 650.–
ab Fr. 90'001.– (Maximum)	Fr. 790.–	Fr. 750.–	Fr. 710.–

(gleichmässige Kostenverteilung auf 12 Monate)

Die Tarife reduzieren sich bei Inanspruchnahme eines Jokertages resp. zweier Jokertage. Ab dem 2. Kind einer Familie wird der Tarif um 10 % reduziert (Geschwisterrabatt).

Unkostenbeiträge für Kinder aus dem Einzugsgebiet einer Schuleinheit mit Tagesschulangebot

Steuerbares Einkommen	Monatstarif mit 1 Tag	Monatstarif mit 2 Tagen
bis Fr. 40'000.–	Fr. 79.–	Fr. 158.–
bis Fr. 50'000.–	Fr. 92.–	Fr. 184.–
bis Fr. 60'000.–	Fr. 105.–	Fr. 210.–
bis Fr. 70'000.–	Fr. 118.–	Fr. 236.–
bis Fr. 80'000.–	Fr. 131.–	Fr. 262.–
bis Fr. 90'000.–	Fr. 144.–	Fr. 288.–
ab Fr. 90'001.–	Fr. 158.–	Fr. 316.–

(gleichmässige Kostenverteilung auf 12 Monate)

Ab dem 2. Kind einer Familie wird der Tarif um 10 % reduziert (Geschwisterrabatt). Besuchen die Kinder die Tagesschule mehr als zweimal pro Woche, haben die Eltern den üblichen Tarif zu bezahlen.

Im Preis inbegriffen sind neben der ganztägigen Betreuung ein freiwilliges Morgenessen, das Mittagessen und der Zvieri.

Schulgeld

Nicht in der politischen Gemeinde Horgen wohnhafte Kinder bezahlen neben dem vollen Elternbeitrag (Maximum) ein Schulgeld von Fr. 5'500.– (Kindergarten) resp. Fr. 6'500.– (Primarschule). Diese Ansätze verstehen sich pro Schuljahr.

