

# Urnenabstimmung vom 17. Juni 2012

Die Akten können ab sofort, von Montag bis Freitag von 08.00 bis 11.30 Uhr und von 13.30 bis 16.30 Uhr (Montag: bis 18.00 Uhr), bei der **Gemeinderatskanzlei, Gemeindehaus**, 2. Stock, eingesehen werden. Ausserhalb der Öffnungszeiten nach telefonischer Vereinbarung (T 044 913 11 35) zwischen 07.00 Uhr und 19.00 Uhr.

# Urnenabstimmung vom 17. Juni 2012

---

## Vorlagen

---

	Seite
1 Zentrumsentwicklung / Verkehrsplanung / Kreditbewilligung	4
2 Zweckverband Spital Männedorf / Umwandlung in eine Aktiengesellschaft	26

---

## Zentrumsentwicklung / Verkehrsplanung / Kreditbewilligung

---

### Vorlagen

Der Gemeinderat unterbreitet zur Abstimmung an der Urne folgende Vorlagen:

#### Vorlage A

Für die Umgestaltung der Oberwachtstrasse wird ein Kredit von 4,8 Millionen Franken (inkl. 8% MWSt) bewilligt.

#### Vorlage B

Für die Tunnellösung von der bestehenden Oberwachtunterführung zur Eigenstrasse wird ein Kredit von 43,2 Millionen Franken (inkl. 8% MWSt), davon 39,3 Millionen Franken für das Tunnelprojekt und 3,9 Millionen Franken für die flankierenden Massnahmen an der Oberwachtstrasse, bewilligt.

#### Stichfrage

Welche der beiden Vorlagen soll in Kraft treten, falls sowohl der Kredit für die Umgestaltung der Oberwachtstrasse als auch der Kredit für die Tunnellösung angenommen werden?

### Weisung

#### 1. Das Wichtigste in Kürze

Soll im Zentrum von Küsnacht ein Tunnel für rund 43 Millionen Franken gebaut werden, um die Oberwachtstrasse vom Durchgangsverkehr zu entlasten? Oder soll für knapp 5 Millionen Franken mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept die Oberwachtstrasse beruhigt und für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden? Die Stimmberechtigten sind aufgerufen, diese Frage an der Urnenabstimmung vom 17. Juni 2012 zu beantworten.

Der Gemeinderat empfiehlt, das Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Oberwachtstrasse (Vorlage A) anzunehmen, die Tunnellösung (Vorlage B) abzulehnen und bei der Stichfrage die Vorlage A anzukreuzen.

**Warum JA zur Vorlage A?** Das Betriebs- und Gestaltungskonzept ist die zweckmässige, langfristige finanzierbare und in den nächsten Jahren ohne grössere Projektrisiken realisierbare Lösung für die Erneuerung der Oberwachtstrasse. Sie bewirkt zwar keine Entlastung vom Durchgangsverkehr. Mit einem Kreisel bei der Verzweigung Oberwachtstrasse / Zürichstrasse, einem multifunktionalen Mittelstreifen mit Beleuchtungskandelabern und verschiedenen Gestaltungsmaßnahmen können die Trennwirkung der Oberwachtstrasse für die zu Fuss Gehenden gemildert und die Fahrgeschwindigkeiten angemessen reduziert werden. Zudem wird der Verkehrsfluss verstetigt. Die Einfahrt in die geplante Tiefgarage unter dem Areal Parkplatz Zürichstrasse ist ab der bestehenden Unterführung Oberwachtstrasse gewährleistet (direkt für die seewärts Fahrenden, bzw. über den neuen Kreisel Oberwachtstrasse / Zürichstrasse für die bergwärts Fahrenden). Die für die Gemeinde verbleibenden Nettokosten von rund 2,8 Millionen Franken sind vertretbar.

**Warum NEIN zur Vorlage B?** Die Tunnellösung, welche von der bestehenden Unterführung Oberwachtstrasse unterhalb der Rosenstrasse bis zur Eigenstrasse führt, hat den grossen Vorteil, dass die Oberwachtstrasse mehrheitlich vom Durchfahrtsverkehr entlastet und deren Trennwirkung stark vermindert wird. Die Investition von rund 43 Millionen Franken (Nettokosten für die Gemeinde rund 41 Millionen Franken) und jährlich wiederkehrende Kosten von 1,3 Millionen Franken (die effektive Belastung für die Jahresrechnung der Gemeinde ist deutlich höher) sind zu hoch und dem Steuerzahler nicht zuzumuten. Zudem hat die auf den ersten Blick bestechende Lösung gravierende Nachteile. Die kleinräumige Ortsbildstruktur im Bereich Eigenstrasse würde wegen des Tunnelportals und der beengten Platzverhältnisse stark beeinträchtigt. Bei der Abzweigung Alte Landstrasse / Oberwachtstrasse müsste ein Doppelkreisel erstellt werden. In diesem Bereich würde im Vergleich zu heute eine noch stärker verkehrorientierte Situation entstehen. Zudem besteht die Gefahr, dass mit der Tunnellösung zusätzlicher Durchgangsverkehr angezogen und dieser auch das übrige Küssnachter Strassennetz belasten wird. Für den Tunnelbau muss Land erworben, eine Privatliegenschaft abgebrochen und ein aufwändiges Planungs- und Bewilligungsverfahren durchgeführt werden. Es ist mit Rechtsstreitigkeiten und langwierigen Enteignungsverfahren zu rechnen. Auch ohne die befürchteten zeitlichen Verzögerungen könnte die Realisierung eines Projekts auf dem Areal Parkplatz Zürichstrasse verzögert. Nicht zu unterschätzen sind auch die Auswirkungen der zweijährigen Grossbaustelle auf die unmittelbare Umgebung. Für die Entlastung einer vergleichsweise nicht sehr stark befahrenen Hauptverkehrsachse ein unverhältnismässiger Eingriff.

**Stichfrage:** Der Gemeinderat ist überzeugt, mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Oberwachtstrasse eine zweckmässige Lösung vorzuschlagen. Er empfiehlt deshalb, bei der Stichfrage für den Fall der Annahme beider Vorlagen die Vorlage A anzukreuzen.

**Wie weiter, falls beide Vorlagen abgelehnt werden?** Sollten beide Vorlagen abgelehnt werden, müsste versucht werden, das geplante Parkhaus unterhalb des Areals Parkplatz Zürichstrasse direkt ab der bestehenden Unterführung Oberwachtstrasse zu erschliessen. Dies wäre aber mit höheren Kosten für die Gemeinde verbunden als mit dem vorgeschlagenen Betriebs- und Gestaltungskonzept.

## 2. Ausgangslage

### 2.1 Mitwirkungsverfahren

Nach der Ablehnung der beiden privaten Gestaltungspläne «Dorfterrasse» und «Bahnhof» hatte die Gemeindeversammlung Ende März 2009 einen Kredit von Fr. 280'000.– für die Durchführung eines Mitwirkungsverfahrens bewilligt. Zweck dieses Verfahrens war, zusammen mit der Bevölkerung, Ziele zur Zentrumsentwicklung und Empfehlungen für die Entwicklung des Areals Parkplatz Zürichstrasse / Bahnhof zu erarbeiten. Das Verfahren wurde eng von einer breit abgestützten Steuerungsgruppe, bestehend aus Vertretern von Küssnacher Interessensgruppen und Parteien, begleitet.

Zwischen September 2009 und Juli 2010 fanden eine Startveranstaltung, sechs Workshops und eine Abschlussveranstaltung statt. An diesen nahmen zwischen 70 und 100 Küssnacherinnen und Küssnacher teil. In einer ersten Phase wurden Ziele für das gesamte Zentrumsgebiet erarbeitet. Darauf basierend entstanden in der zweiten Phase zehn Empfehlungen für die Entwicklung des Areals Parkplatz Zürichstrasse / Bahnhof. Diese wurden anfangs Juli 2010 dem Gemeinderat übergeben.

Zwei dieser Empfehlungen äussern sich explizit zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Oberwachtstrasse im Zentrum von Küssnacht:

#### ***Empfehlungen zur weiteren Bearbeitung der «Tunnelvariante» (Nr. 9)***

*Wir empfehlen dem Gemeinderat, die «Tunnelvariante» weiterzuverfolgen.*

## ***Empfehlungen zur Oberwachtstrasse (Hauptverkehrsachse, Nr. 10)***

*Bleibt die Oberwachtstrasse Hauptverkehrsachse, dann empfehlen wir dem Gemeinderat, die Oberwachtstrasse mit einer weitest möglichen Beruhigung «zu einem attraktiven Strassenraum für alle» zu gestalten, in welchem die Sicherheit für Fussgänger durch mehr und sichere Querungsmöglichkeiten und eine durchgehende Mittelinsel gewährleistet ist.*

### **2.2 Vorstudie Tunnellösung**

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens wurde von mehreren Personen die Idee eines Tunnels zur Entlastung der Oberwachtstrasse vom Durchgangsverkehr lanciert. Die Befürworter stellten sich einen Tunnel von der heutigen Oberwachtunterführung, unter der Rosenstrasse hindurch und dann in der Eigenstrasse aufsteigend in die Oberwachtstrasse vor.

Als Grundlage für die weiteren Verkehrsdiskussionen wurde vor Beginn der zweiten Phase des Mitwirkungsverfahrens das Ingenieurbüro Basler & Hofmann AG beauftragt, für die oben beschriebene Tunnelidee eine Tunnelvorstudie zu erstellen. Hierfür wurde ein Kredit von Fr. 20'000.– bewilligt. Die Vorstudie zeigte, dass ein solcher Tunnel mit direkter Anbindung einer künftigen Tiefgarage unterhalb des Parkplatzes Zürichstrasse technisch machbar wäre. Bei einer Kostengenauigkeit von  $\pm 30\%$  wurden die Kosten in der Studie für den Tunnel und die Umgestaltung der Oberwachtstrasse auf etwa 29 Millionen Franken geschätzt.

### **2.3 Auftrag der Gemeindeversammlung vom 28. März 2011**

Die Gemeindeversammlung bewilligte am 28. März 2011 einen Kredit von Fr. 300'000.–, um die Tunnelvorstudie der Firma Basler & Hofmann AG zu vertiefen, ein Konzept für die Umgestaltung der Oberwachtstrasse auszuarbeiten und die beiden Varianten in einer Kosten-Nutzen-Analyse einander gegenüberzustellen. In der Weisung zur Gemeindeversammlung hielt der Gemeinderat fest, dass er bezweifle, dass ein Tunnel aus städtebaulicher sowie aus verkehrstechnischer Sicht die geeignete Lösung für die Ortsdurchfahrt darstelle. Zudem sei der Bau eines Tunnels mit hohen Investitions- und Betriebskosten verbunden. Trotzdem sei er gewillt, die von einer grossen Mehrheit der am Mitwirkungsverfahren beteiligten Personen verlangte Tunnelvariante weiter zu verfolgen. Mit der Gegenüberstellung der Varianten Tunnel und Umgestaltung Oberwachtstrasse in einer Kosten-Nutzen-Analyse würden Entscheidungsgrundlagen geschaffen, die für die Weiterentwicklung des Küssnacher Zentrums unumgänglich seien.

Mit der Bearbeitung der Aufgabenstellung ist aufgrund einer Submission Ernst Basler + Partner AG, Zürich, beauftragt worden. Die Planungsarbeiten wurden von April bis Dezember 2011 ausgeführt. Eine Begleitgruppe mit zwei Vertretern aus der Steue-

rungsgruppe, einem Vertreter des kantonalen Amtes für Verkehr, der Abteilung Tiefbau der Gemeinde Küsnacht und den Auftragnehmern begleitete das Projekt fachlich und bereitete Anträge an die Steuerungsgruppe vor. Die Steuerungsgruppe genehmigte die Projekt-Meilensteine.

## **2.4 Eigentumsverhältnisse und planungsrechtliche Grundlagen**

Bei den von der Planung betroffenen Strassen bestehen folgende Eigentumsverhältnisse:

- Die Rosenstrasse ist Eigentum der Gemeinde Küsnacht.
- Bei der Eigenstrasse handelt es sich um einen Flurweg, der im Eigentum von Privaten ist. Bei der Realisierung der Tunnelvariante im Gebiet der Eigenstrasse ist das Einverständnis der Eigentümer erforderlich oder es müsste ein Enteignungsverfahren durchgeführt werden.
- Die Oberwachtstrasse ist eine Kantonsstrasse. Der Kanton ist für diese Strasse verantwortlich und zuständig. Für bauliche Veränderungen ist die Zustimmung des Kantons notwendig.

Im regionalen und im kommunalen Richtplan Verkehr ist die Oberwachtstrasse als regionale, verkehrsorientierte Hauptverkehrsstrasse ausgeschieden. Im kommunalen Verkehrsrichtplan ist zudem für die Oberwachtstrasse, Abschnitt Zürich- bis Alte Landstrasse, eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen als geplante Massnahme festgelegt und durch die Gemeindeversammlung vom 24. Oktober 2005 festgesetzt worden.

Bereits vor der Erarbeitung der Tunnelvorstudie wurde das Vorgehen mit der Kantonalen Volkswirtschaftsdirektion als Eigentümerin der Oberwachtstrasse koordiniert. Die zuständige Fachstelle nahm wie folgt Stellung:

- Die Verkehrsbelastung auf der Oberwachtstrasse im Abschnitt Oberwachtunterführung – Kreisel Oberwacht- / Alte Landstrasse ist im Vergleich mit anderen Ortsdurchfahrten im Kanton Zürich gering. Deshalb sieht das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich für die Oberwachtstrasse keine Massnahmen vor.
- Für die Planung und Erstellung eines Tunnels wird keine Kostenbeteiligung in Aussicht gestellt.
- Der bauliche und betriebliche Unterhalt eines Tunnels führt zu höheren Kosten als der Betrieb einer oberirdischen Strasse. Die Mehrkosten sind durch die Gemeinde zu tragen.
- Sowohl bei der Umgestaltung der Oberwachtstrasse als auch beim Tunnel beteiligt sich der Kanton an den für den Kanton in Zukunft ohnehin anfallenden Investitions- und Betriebskosten (so genannte «Ohnehin-Kosten»).

Sowohl bei der Realisierung einer Umgestaltung der Oberwachtstrasse als auch bei der Tunnellösung wäre der Kanton Zürich Bauherr. Die Gemeinde Küsnacht wäre Geldgeberin.

### **3. Ergebnisse der Planungsarbeiten**

#### **3.1 Vorlage A / Betriebs- und Gestaltungskonzept Oberwachtstrasse**

##### **3.1.1 Einleitung**

Die Arbeitsschritte für die Erstellung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Oberwachtstrasse richteten sich nach den Vorgaben des Amts für Verkehr des Kantons Zürich. Der Fokus des Betriebs- und Gestaltungskonzepts lag auf dem Knoten Oberwachtstrasse / Zürichstrasse. Als Rahmenbedingung wurde vorgegeben, dass keine zusätzlichen Grundstücksflächen für die Ausdehnung des Strassenperimeters beansprucht werden sollen. Für die zu entwickelnden Konzepte stand eine Breite von zwölf Metern zur Verfügung.

Ernst Basler + Partner hat vier Gestaltungslösungen für die Oberwachtstrasse, Abschnitt Zürichstrasse bis Alte Landstrasse, studiert. In einer erweiterten Begleitgruppe mit Vertretern der kantonalen Fachstellen wurden diese Varianten diskutiert. Unter Abwägung der verschiedenen Aspekte wurde beschlossen, die Variante Kreisell weiter zu vertiefen.

##### **3.1.2 Beschrieb Betriebs- und Gestaltungskonzept**

Die vorliegende Lösung ist im Sinne eines Richtprojekts zu verstehen, welches im Rahmen der Vorgaben und Randbedingungen den Spielraum für betriebliche und gestalterische Massnahmen auslotet. Durch die Realisierung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts wird das Verkehrsaufkommen auf der Oberwachtstrasse nicht reduziert, jedoch für alle Verkehrsteilnehmer verträglicher abgewickelt. Das Erscheinungsbild der Oberwachtstrasse wird gestalterisch aufgewertet.

##### **Mittelstreifen mit Beleuchtung**

Ab dem geplanten Kreisell wird der heutige Strassenquerschnitt der Oberwachtstrasse bis zur Alten Landstrasse neu aufgeteilt. In der Strassenmitte wird – wie in der Empfehlung 10 des Mitwirkungsverfahrens festgehalten – ein multifunktionaler Mittelstreifen eingerichtet. Dieser Mittelstreifen zeichnet sich durch eine andersartige Materialisierung / Farbgebung und auf massiven Sockeln stehenden Strassenleuchten aus. So wird der niveaugleiche Mittelstreifen betont und schützt zu Fuss querende Personen. Die zu Fuss Gehenden können die Oberwachtstrasse bis zur Fahrbahnmitte queren, dort einen Moment verweilen und während der nächsten Fahrzeuglücke das Queren der Fahrbahn abschliessen. Die Trennwirkung (Mass für

die Überwindbarkeit einer Strasse durch Fussgänger; abhängig von der Geschwindigkeit und der Anzahl der Fahrzeuge) der Oberwachtstrasse wird reduziert, und die Gestaltungsmassnahmen führen erfahrungsgemäss zu einer Reduktion der Geschwindigkeiten.

Fussgängerstreifen im Bereich der beiden Kreisel Zürichstrasse und Alte Landstrasse unterstützen zusätzlich zum vorgesehenen Mittelstreifen die sichere Querung der Oberwachtstrasse.

Im Kanton sind bisher keine Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen bewilligt worden. Falls sich diese Praxis – wie in anderen Kantonen bereits geschehen – in Zukunft ändern sollte, würde der Mittelstreifen mit der Beleuchtung die erforderlichen Voraussetzungen für die Signalisation von Tempo 30 erfüllen.

### **Minikreisel Zürich- / Oberwachtstrasse**

Die Kreiselfläche wird nicht kreisförmig, sondern als Viereck ausgebildet und vermittelt damit einen «Platzeffekt» ohne die Funktionalität und Erkennbarkeit des Kreisels einzuschränken.

Das Abbiegen von Anhängerzügen in die Zürich- oder Dorfstrasse ist nur möglich, wenn die Kreiselmittle vollständig überfahrbar ist und/oder die Gegenfahrbahn frei ist. Eine Befahrbarkeit von 270° für alle Fahrzeugkategorien aus sämtlichen Kreiselfahrten ohne gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer ist nicht möglich. Dies entspricht auch der heutigen Situation mit Lichtsignalanlage, bei welcher gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich ist.

### **Bushaltestelle**

Die heutige Haltestelle Zentrum beim Coop wird bergwärts verschoben und als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet. Die Haltestellen Zentrum befinden sich somit neu für beide Fahrtrichtungen auf gleicher Höhe. Die Ausstattung der Haltestelle im Bereich der Liegenschaft Oberwachtstrasse Nr. 2 muss in einem nächsten Planungsschritt konkretisiert werden (Sitzbänke, Unterstand, etc.). Unabhängig von der Realisierung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts müsste die Haltestelle Zentrum, Fahrtrichtung Zumikon, an diesen vorgesehenen Standort verschoben werden, da in absehbarer Zeit Bushaltestellen auf die Grösse von Gelenkbussen erweitert werden müssen. Die heutige Haltestelle beim Coop erfüllt diese Vorgaben nicht.

### **Einmündungen Flora- und Obere Dorfstrasse**

Die Einmündungen Florastrasse und Obere Dorfstrasse werden gestalterisch mittels Änderung des Bodenbelags betont, was geschwindigkeitsreduzierend wirkt.



Abb. 1: Situation Betriebs- und Gestaltungskonzept

### 3.1.3 Anschluss des Parkhauses

Für den direkten Anschluss der geplanten Tiefgarage an die Unterführung der Oberwachtstrasse ist ein einfacher T-Knoten vorgesehen: Die Einfahrt ist dabei nur als Rechtsabbieger in die Tiefgarage möglich. Automobilisten, die von der Seestrasse her kommen, wenden am neuen Kreislauf an der Kreuzung Oberwacht- / Zürichstrasse und fahren in die Tiefgarage ein. Für eine separate Linksabbiegespur müsste der bestehende Tunnel unter dem SBB-Trasse verbreitert werden, was geschätzte Mehr-

kosten von etwa 3,6 Millionen Franken zur Folge hätte. Die Ausfahrt aus der Tiefgarage wird mit einer Lichtsignalanlage gesteuert und ist in beide Richtungen möglich. Diese Lösung ist praktikabel und bietet genügend Komfort. Die genaue Lage und Ausgestaltung der Ein- und Ausfahrt ist vom Projekt Zentrumsentwicklung abhängig.

### **3.1.4 Realisierungsdauer**

Die Planungs-, Projektierungs- und Genehmigungsdauer muss gemäss Aussage des kantonalen Amtes für Verkehr auf mindestens vier Jahre veranschlagt werden. Soviel Zeit ist erforderlich, damit die Gestaltungslösung in die kantonalen Bauprogramme aufgenommen werden kann. Da kein Landerwerb erforderlich ist, wird die Gefahr für Verzögerungen wegen Einsprachen reduziert. Die reine Bauzeit für die Gestaltungslösung beträgt etwa ein Jahr.

### **3.1.5 Planungsrechtliche Vorgaben**

Für eine Umgestaltung der Oberwachtstrasse sind keine Anpassungen an den planungsrechtlichen Grundlagen erforderlich. Die aktuellen kommunalen und regionalen Verkehrsrichtpläne würden für eine Umgestaltung der Oberwachtstrasse bei gleichzeitigem Verbleib als Hauptverkehrsachse keine Widersprüche enthalten. Eine neue Festsetzung ist nicht erforderlich.

### **3.1.6 Kosten**

#### **Investitionskosten**

Die Grobkostenschätzung weist für die Gestaltungslösung Kosten von insgesamt 4,8 Millionen Franken aus. Diese Kosten basieren auf der aktuellen Planungsstufe und beinhalten bezüglich Materialisierung, Beleuchtung und dergleichen durchschnittliche Einheitspreise. Die Kosten für Planung und Bau der Tiefgarage sind nicht berücksichtigt; diese sind wie bei der Tunnelvariante der Zentrumsentwicklung des Areals Zürichstrasse zugeordnet.

Der Kanton beteiligt sich an der Gestaltungslösung im Rahmen der Ohnehin-Kosten. Dies sind die Kosten, die bei einer Gesamtanierung der Oberwachtstrasse ohnehin anfallen. Sie betragen etwa 1,5 bis 2,5 Millionen Franken. Dieselben Kosten hat der Kanton Zürich auch bei einer Realisierung einer Tunnelvariante zu tragen. Für die nachfolgenden Kostenübersichten wird eine Kostenbeteiligung von 2 Millionen Franken eingesetzt. Der genaue Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde wird in der Detailprojektierung ermittelt.

Die Kosten teilen sich wie folgt auf:

– Umgestaltung (abhängig von Ohnehin-Kosten)	~ Fr. 1,9 Mio.
– Anschluss Parkhaus	Fr. 0,9 Mio.
– Ohnehin-Kosten (Kostentragung durch Kanton Zürich)	~ Fr. 2,0 Mio.
Total Bruttokosten (inkl. 8% MWSt)	Fr. 4,8 Mio.
Erwartete Nettokosten zu Lasten der Gemeinde (inkl. 8% MWSt)	~ Fr. 2,8 Mio.

Die Kostengenauigkeit beträgt  $\pm 20\%$ . Der Kostenanteil erhöht sich um allfällige Mehrkosten, die infolge Bauteuerung zwischen der Aufstellung der Kostenvoranschläge (Preisstand September 2011) und der Bauvollendung entstehen.

### **Folgekosten**

Die jährlichen Betriebs-, Unterhalts- und Kapitalkosten nach betriebswirtschaftlicher Betrachtungsweise betragen für die Gestaltungslösung rund Fr. 236'000.–. Davon betragen die Kapitalkosten Fr. 170'000.– sowie die Betriebs- und Unterhaltskosten Fr. 66'000.–.

Die Investitionsfolgekosten nach § 37 des Kreisschreibens über den Gemeindehaushalt betragen Fr. 322'000.–. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Kapitalfolgekosten (Abschreibung und Verzinsung)	
10% der Netto-Investition	Fr. 280'000.–
Betriebliche Folgekosten	
1.5% der Netto-Investition	Fr. 42'000.–
<b>Investitionsfolgekosten jährlich netto</b>	<b>Fr. 322'000.–</b>

Im Vergleich zu heute fallen keine zusätzlichen personellen oder indirekten Kosten an. Die Investitionsfolgekosten belasten die Laufende Rechnung der Politischen Gemeinde.

## **3.2 Vorlage B: Tunnellösung**

### **3.2.1 Einleitung**

Die Abklärungen zeigten, dass ein Tunnel von der bestehenden Oberwachtunterführung zur Eigenstrasse verkehrs- und bautechnisch machbar ist. Der Tunnel muss gemäss den Vorgaben des Kantons Zürich auf eine Geschwindigkeit von 50 km/h dimensioniert werden. Die mit der Zentrumsentwicklung geplante Tiefgarage unterhalb des Parkplatzes Zürichstrasse soll direkt ab dem Tunnel erschlossen werden.

### 3.2.2 Oberirdische Verkehrsführung

Mit einem Tunnel kann der Verkehr oberirdisch unterschiedlich geführt werden. In der jetzigen Bearbeitungsstufe ist vorgesehen, dass die heute bestehende Rampe Oberwachtunterführung beibehalten wird. So können von der Seestrasse her kommende Automobilisten z.B. ohne Umwege in die Zürich- oder Dorfstrasse einfahren. Gleichzeitig wird mit der Rampe ermöglicht, dass die Linienführung der Busse Nrn. 918 und 919 nicht geändert und deren Haltestellen Zentrum weiterhin bedient werden. Wie beim Betriebs- und Gestaltungskonzept beschrieben, muss auch bei der Tunnellösung die Haltestelle Zentrum, Fahrtrichtung Zumikon, auf Höhe der Liegenschaft Oberwachtstrasse 2 verschoben werden, da in absehbarer Zeit Bushaltestellen auf die Grösse von Gelenkbussen erweitert werden müssen.

Für Autofahrende ist die Rampe nur bergwärts befahrbar; die direkte Ausfahrt in die Seestrasse ab der Kreuzung Oberwacht- / Zürichstrasse ist nicht erlaubt, damit Durchgangsverkehr vermieden werden kann.

Beim Bau des Tunnels stellt die Einmündung der Eigenstrasse in die Oberwachtstrasse eine grosse Herausforderung dar. Aufgrund des knappen zur Verfügung stehenden Raums zwischen den Liegenschaften an der Eigenstrasse und der erforderlichen Gewährleistung aller Verkehrsbeziehungen kann der Anschluss der Eigenan die Oberwachtstrasse nur mit einem Doppelkreisel gelöst werden. Das hat zur Folge, dass Verkehrsteilnehmende, von Zollikon Richtung Obere Heslibachstrasse fahrend, den Kreisel seewärts umfahren müssen.

Die Erschliessung der Liegenschaften entlang der Eigenstrasse muss angepasst werden. Die Zufahrt wäre nur noch über die Rosenstrasse und nicht mehr über die Oberwachtstrasse möglich.

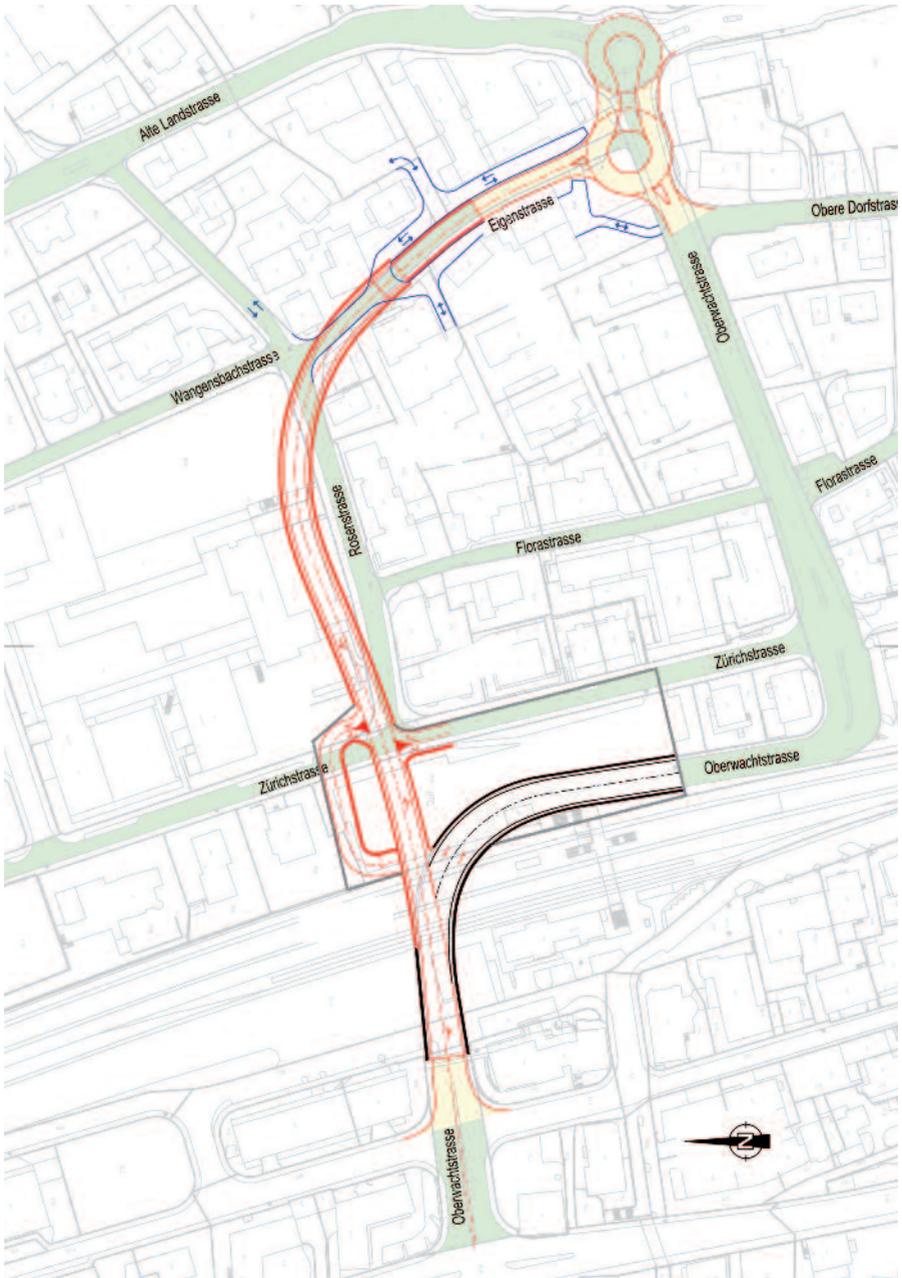


Abb. 2: Linienführung des Tunnels

### 3.2.3 Verkehrsaufkommen und Entlastungswirkung

Auf der Oberwachtstrasse beträgt das Verkehrsaufkommen heute knapp 12'700 Fahrzeuge pro Tag. In der Abendspitzenstunde (zwischen 17 und 18 Uhr) befahren etwa 1'100 Fahrzeuge die Oberwachtstrasse. Die Auslastung (Verhältnis von Belastung zu Kapazität) der Oberwachtstrasse beträgt etwa 45%. Zum Vergleich: Die Seestrasse weist eine Auslastung von bis zu 94% aus.

Von 2009 bis 2020 wird von einer Verkehrszunahme in Küsnacht um wenige Prozente ausgegangen. Auf der Oberwachtstrasse sind es rund 6%. Diese Zunahme scheint vergleichsweise gering zu sein. Sie ist aber aufgrund der begrenzten Baulandreserven in Küsnacht und in den Nachbargemeinden sowie der begrenzten Kapazitäten, z.B. auf der Seestrasse in der Spitzenstunde, plausibel. Mit einem Tunnel kann die Verkehrsmenge auf der Oberwachtstrasse von etwa 12'700 Fahrzeugen pro Tag auf etwa 3'500 Fahrzeuge bzw. in der Abendspitze von 1'100 auf etwa 300 Fahrzeuge pro Stunde reduziert werden.

### 3.2.4 Bautechnik

Der durchwegs oberflächennahe Tunnel wird im Tagbau erstellt. Nach dem Aushub wird das Tunnelbauwerk innerhalb der offenen Baugrube erstellt. Der Tunnelabschnitt im Baufeld des geplanten Parkhauses kann gleichzeitig mit dessen Bau erstellt werden. Dies hätte jedoch zur Folge, dass die Überbauung des Areals Parkplatz Zürichstrasse stark verzögert würde und erst nach 2020 begonnen werden könnte (siehe auch Punkt 3.2.8).

Die Linienführung hat zur Folge, dass objektspezifische Sondermassnahmen notwendig sind:

- Gebäude Rosenstrasse Nr. 14: Das Gebäude liegt teilweise über dem Tunnel. Aus heutiger Sicht ist eine reine Unterfangungslösung nicht verhältnismässig realisierbar. Das Gebäude muss mindestens teilweise abgebrochen werden. Da der Tunnel aber genügend tief liegt, kann das Haus nachträglich wiedererstellt und wie bisher genutzt werden. Vorgängig ist die Schutzwürdigkeit dieser Liegenschaft zu klären, da sie im kommunalen Schutzinventar enthalten ist.
- Die Gebäude Eigenstrasse Nrn. 4 und 7 werden an den Ecken tangiert. Eine Unterfangung der Gebäude steht als machbare Lösung im Vordergrund.
- Für die Erstellung des Tunnels ist eine Aufweitung in der heutigen Oberwacht-Unterführung unterhalb der Bahngeleise erforderlich. Die Verbreiterung der Unterführung ist sehr aufwändig und hat hohe Baukosten zur Folge, da der Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt werden darf.
- Die meisten Werkleitungen in der Rosen- und Eigenstrasse müssen während der Bauzeit verlegt werden.

- Die tiefliegende Abwasserleitung in der Zürichstrasse quert das Tunnelprofil und muss deshalb neu erstellt werden.

Gemäss den gängigen Normen braucht ein Tunnel mit einer Länge von rund 300 m keine Notausgänge, weil die Portale in Fluchtdistanz liegen. Es sind aber spezielle Umstände vorhanden, welche die Erstellung eines Notausganges begründen könnten. Darunter fallen die Längsneigung des Tunnels und die unterirdischen Ein- und Ausfahrten. Im Bereich des Parkhauses würde sich ein Notausgang mit Fluchttreppenhaus zur Zürichstrasse anbieten. Zur Klärung der Frage müsste in einer kommenden Projektphase eine Sicherheitsstudie durchgeführt werden.

### **3.2.5 Landerwerb / Enteignungen**

Für die Realisierung des Tunnels muss die Eigenstrasse ins Eigentum der Gemeinde bzw. des Kantons übergehen. Daneben ist bei verschiedenen Grundstücken Land zu erwerben. Falls dies nicht im Einvernehmen mit den Grundeigentümern erfolgen kann, müssten Enteignungsverfahren durchgeführt werden. Dagegen könnten sich die betroffenen Grundeigentümer zur Wehr setzen und Rechtsmittel ergreifen.

### **3.2.6 Integration ins Ortsbild**

Das Tunnelportal in der Eigenstrasse verändert die kleinmassstäbliche Situation in der Eigenstrasse markant. Das geplante Bauwerk würde wesentliche Teile des vorhandenen Raumes beanspruchen.

Die Liegenschaft Oberwachtstrasse 15 ist 1988 unter Schutz gestellt worden. Mangels Platz müsste der an die Eigenstrasse angrenzende – nicht unter Schutz stehende – Anbau dieser Liegenschaft abgebrochen werden und dem Tunnelportal weichen. In einer allfälligen weiteren Projektphase müsste mit Beizug von Fachleuten die Integration in die ortsbaulichen Gegebenheiten optimiert und der Nachweis erbracht werden, dass die Liegenschaft Oberwachtstrasse 15 mit dem Vorgarten in ihrer Schutzwürdigkeit nicht beeinträchtigt wird.

Der erforderliche Doppelkreisel bei der Kreuzung Oberwacht- / Alte Landstrasse beeinträchtigt das heutige Erscheinungsbild ebenfalls. Der gestalterischen Einordnung in die Umgebung muss bei einer Weiterbearbeitung hohe Beachtung geschenkt werden.

### **3.2.7 Anschluss des Parkhauses**

Die Erschliessung des in Planung stehenden Parkhauses Zürichstrasse kann direkt ab dem neuen Tunnel über beidseitige Ein- und Ausfahrten erfolgen. Damit werden Linksabbieger und Spurkreuzungen vermieden.

Ab der Fahrspur See – Kreisel Oberwacht wird direkt das 3. Untergeschoss des Parkhauses erschlossen. Die Ein- und Ausfahrt von resp. zur Fahrspur Kreisel Oberwacht – See führt über eine Rampe ins 1. Untergeschoss des Parkhauses und überfährt den Tunnel. Parkhausintern erfolgt der Geschosswechsel über Rampen.

### **3.2.8 Realisierung**

Die Planungs-, Projektierungs- und Genehmigungsdauer muss gemäss Aussage des kantonalen Amtes für Verkehr auf mindestens acht Jahre veranschlagt werden. Soviel Zeit ist erforderlich, damit die Realisierung eines Tunnels in die kantonalen Bauprogramme aufgenommen werden kann. Die reine Bauzeit für den Tunnel wird auf knapp zwei Jahre geschätzt. Im Vorprojekt sind die umweltrechtlichen Aspekte näher zu untersuchen, wobei die Notwendigkeit und der Umfang einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgeklärt werden muss.

Nach der Detailprojektierung muss das Projekt aufgelegt werden. Dann werden der Land- und Rechtserwerb zu einem Schwerpunkt, weil für den Tunnel Flächen sowohl temporär als auch definitiv erworben werden müssen. Für das Eckgebäude Rosen- / Eigenstrasse ist ein Erwerb der Liegenschaft in Betracht zu ziehen. In den oben stehenden Zeitangaben sind mögliche zeitintensive und langwierige Rechtsmittelverfahren nicht eingerechnet.

### **3.2.9 Planungsrechtliche Vorgaben**

Bei der Realisierung eines Tunnels müssen die planungsrechtlichen Grundlagen angepasst werden. Die aktuellen kommunalen und regionalen Verkehrsrichtpläne sehen die Oberwachtstrasse als Hauptverkehrsachse vor. Mit einer neuen Festsetzung der geplanten Linienführung in den regionalen und kommunalen Verkehrsrichtplänen wären die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

### **3.2.10 Kosten**

#### **Investitionskosten**

Die Kostenschätzung enthält alle mit der Erstellung anfallenden Baukosten im Projektperimeter des Tunnels. Eingerechnet sind auch alle betriebsnotwendigen baulichen Nebenanlagen, die notwendige Anpassung der angrenzenden Strassen und Anlagen im unmittelbaren Projektbereich. Weiter eingerechnet sind auch die Planungs-, Grundlagen- und Rechtserwerbskosten.

Grundlage für die Kostenberechnung bildeten Erfahrungswerte und Einheitspreise vergleichbarer Objekte sowie ein Zuschlag für Unvorhergesehenes und Regiearbeiten von 20%, Preisbasis September 2011, sowie eine Kostengenauigkeit von  $\pm 20\%$ . Nicht eingerechnet sind noch nicht näher definierte Elemente wie die Instand-

stellung der Rampe zur Oberwachtstrasse, Parkhausperimeter inkl. Personenunterführung SBB sowie die Neuerstellung des Zugangs zur Zivilschutzanlage beim Schulhaus Zentrum.

Zusätzlich fallen bei der Tunnelvariante Aufwendungen für die Umgestaltung der Oberwachtstrasse an, weil die heute als Durchfahrtsachse konzipierte Strasse im Sinne einer flankierenden Massnahme zu redimensionieren ist. Diese Kosten belaufen sich auf rund 3,9 Millionen Franken. Zur Vergleichbarkeit der Tunnel- mit der Gestaltungslösung werden dieselben Kosten wie unter Punkt 3.1.6 beschrieben eingesetzt. Der Kanton beteiligt sich wiederum im Rahmen der bereits beschriebenen Ohnehin-Kosten.

#### Kostenübersicht

1. Tunnelprojekt	
1.1 Allgemeines Projekt, Untersuchungen und Bauleitung	Fr. 4,3 Mio.
1.2 Landerwerb, Landumlegungen und Entschädigungen	Fr. 3,3 Mio.
1.3 Bauausführung	
– Trasse	Fr. 2,2 Mio.
– Tunnelbau (inkl. Elektromechanik)	Fr. 25,9 Mio.
– Nebenarbeiten und Anpassungen	Fr. 0,9 Mio.
Total (exkl. MWSt)	Fr. 36,6 Mio.
MWSt 8% (exkl. Landerwerb)	Fr. 2,7 Mio.
Total Tunnelprojekt (inkl. 8% MWSt)	<u>Fr. 39,3 Mio.</u>
2. Umgestaltung Oberwachtstrasse als flankierende Massnahme	
– Umgestaltung	Fr. 1,9 Mio.
– Ohnehin-Kosten (Kostentragung durch Kanton Zürich)	Fr. ~ 2,0 Mio.
Total Bruttokosten Umgestaltung (inkl. 8% MWSt)	<u>Fr. 3,9 Mio.</u>
Total Bruttokosten Tunnel und Umgestaltung (inkl. 8% MWSt)	<u>Fr. 43,2 Mio.</u>
3. Nettokosten zu Lasten der Gemeinde Küsnacht	
– Tunnelprojekt	Fr. 39,3 Mio.
– Umgestaltung Oberwachtstrasse	Fr. ~ 1,9 Mio.
Total Nettokosten (inkl. 8% MWSt)	<u>Fr. 41,2 Mio.</u>

Der Kostenanteil erhöht sich um allfällige Mehrkosten, die infolge Bauteuerung zwischen der Aufstellung der Kostenvoranschläge (Preisstand September 2011) und der Bauvollendung entstehen.

## Folgekosten

Die jährlichen Kosten nach betriebswirtschaftlicher Betrachtungsweise betragen etwa 1,3 Millionen Franken. Davon betragen die Kapitalkosten Fr. 735'000.– und die Betriebs- und Unterhaltskosten Fr. 325'000.–. Berücksichtigt sind unterschiedliche Nutzungsdauern einzelner Bauteile: 100 Jahre (Rohbau, Landerwerb), 50 Jahre (Trasse) und 20 Jahre (Strassenoberbau).

Die Investitionsfolgekosten nach § 37 des Kreisschreibens über den Gemeindehaushalt betragen Fr. 4'445'000.–. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Kapitalfolgekosten (Abschreibung und Verzinsung) 10% der Netto-Investition	Fr. 4'120'000.–
Betriebliche Folgekosten gemäss Berechnung Verkehrsingenieur	Fr. 325'000.–
<b>Investitionsfolgekosten jährlich netto</b>	<b>Fr. 4'445'000.–</b>

Im Vergleich zu heute fallen keine zusätzlichen personellen oder indirekten Kosten an. Die Investitionsfolgekosten belasten die Laufende Rechnung der Politischen Gemeinde.

### 3.3 Gegenüberstellung

#### 3.3.1 Einleitung

Für den Vergleich der Tunnellösung mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde eine Nutzwertanalyse durchgeführt. Dabei wurden sieben Ziele berücksichtigt, welche die Steuerungsgruppe unterschiedlich gewichtet hat:

– Attraktivität und Zuverlässigkeit des ÖV erhalten	10%
– Attraktivität und Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs steigern	10%
– Trennwirkung und Verkehrslärmbelastung reduzieren	20%
– Ortsbild und Aufenthaltsqualität verbessern	15%
– Beeinträchtigung von Grundwasser und Oberflächengewässer minimieren	5%
– Energiebedarf für den Betrieb der Infrastruktur minimieren	5%
– Investitions-, sowie Betriebs- und Unterhaltskosten minimieren	35%
Total	100%

#### 3.3.2 Bewertung

Die Variante Betriebs- und Gestaltungskonzept schneidet bei der Nutzwertanalyse ein Vielfaches besser ab als der Tunnel. Einerseits ist dies auf die Gewichtung der Kosten zurückzuführen. Andererseits auf die ortsbaulichen Verschlechterungen bei der Variante Tunnel im Vergleich zur heutigen Situation. Mit

einer Kostenwirksamkeitsanalyse ist geprüft worden, wie hoch der Nutzen im Vergleich zu den Kosten bzw. Investitionen ist. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept schneidet auch bei dieser Analyse wesentlich besser ab als die Tunnellösung. Das heisst, pro eingesetzten Franken wird mehr Nutzen erzielt. Mit einem Tunnel könnte ohne Berücksichtigung der Kosten zwar ein höherer Nutzen erzielt werden. Der Tunnel ist jedoch etwa siebenmal teurer als das Betriebs- und Gestaltungskonzept, erzielt aber lediglich einen etwa dreifach höheren Nutzen. Weitere Berechnungen und Analysen zeigen, dass sich an dieser Aussage auch bei einer tieferen Gewichtung der Kosten grundsätzlich nichts ändert.

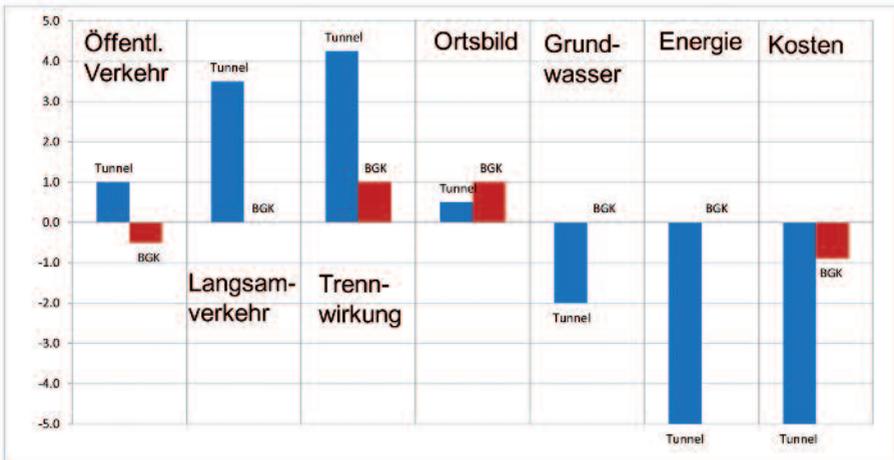


Abb. 3: Vergleich der Zielkriterien (BGK = Betriebs- und Gestaltungskonzept)

In der detaillierten Gegenüberstellung der beiden Varianten schneidet die Tunnellösung in Bezug auf die Attraktivitätssteigerung und Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Reduktion der Trennwirkung und Verkehrslärmbelastung wesentlich besser ab. Die Reduktion des Durchgangsverkehrs führt zu vielfältigen Vorteilen gegenüber der Gestaltungslösung, was sich in diesen Kriterien zugunsten des Tunnels auswirkt.

Im Gegensatz dazu schneidet die Gestaltungslösung in den Kriterien Grundwasser, Energiebedarf und Kosten viel besser ab. Die Eingriffe durch das Erstellen eines Tunnels beeinflussen das Grundwasser, erhöhen den Energiebedarf und haben hohe Investitions- und Betriebskosten zur Folge.

Bei der Beurteilung der Varianten in Bezug auf den öffentlichen Verkehr schnitt der Tunnel besser ab. In der Verbesserung des Ortsbilds und der Aufenthaltsqualität erwies sich die Tunnellösung trotz des bedeutenden Vorteils durch die Entlastung

auf der Oberwachtstrasse als weniger gut als die Gestaltungslösung. Die Auswirkungen eines Tunnels in der kleinräumigen Ortsbildstruktur im Bereich der Eigenstrasse beeinflussten die Beurteilung wesentlich.

### **3.3.3 Fazit**

Die Projektverfasser kommen zum Schluss, dass aus fachlichen Überlegungen das Betriebs- und Gestaltungskonzept weiterverfolgt werden soll. Mit Einbezug der Grundeigentümer an der Oberwachtstrasse könnten die Rahmenbedingungen geändert und der Gestaltungsspielraum für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept vergrössert werden. Insbesondere die kleinräumige ortsbauliche Struktur an der Eigenstrasse sowie die Anbindung des Tunnels an die Oberwachtstrasse mittels Doppelkreisel stellen bedeutende Eingriffe in die gewachsene Bebauung dar. Zudem bestehen wegen der Landerwerbe und der Anforderungen an das Bewilligungsverfahren erhebliche Projektrisiken, die das Vorhaben stark verzögern können. Die Gesamtkosten für einen Tunnel zur Entlastung der Oberwachtstrasse werden auf über 43 Millionen Franken geschätzt (inkl. flankierender Massnahmen auf der Oberwachtstrasse, die Ohnehin-Kosten des Kantons können noch in Abzug gebracht werden).

## **Empfehlung des Gemeinderats**

### **1. Einleitung**

Die Empfehlungen des Mitwirkungsverfahrens zum Verkehr im Ortskern von Küsnacht sind vollumfänglich berücksichtigt worden. Der mit der Kreditbewilligung durch die Gemeindeversammlung erteilte Auftrag für die Vertiefung der Tunnelvorstudie, der Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts sowie der Gegenüberstellung der beiden Varianten konnte abgeschlossen werden. Es liegen nun umfassende Grundlagen und Abklärungen vor.

Die Planungsarbeiten sind durch eine Arbeitsgruppe und die Steuerungsgruppe begleitet worden. Die Interessengemeinschaft Tunnellösung war in beiden Gremien vertreten.

Sowohl die Tunnel- wie die Gestaltungslösung sehen eine direkte Anbindung der geplanten Tiefgarage an die künftige Hauptverkehrsstrasse vor. Es ist keine Zufahrt über die Zürichstrasse zum Parkhaus erforderlich. Die Aufenthaltsqualität im Areal Parkplatz Zürichstrasse nimmt deshalb zu. Bei der Ablehnung beider Vorlagen müsste entweder mit grossem finanziellem Aufwand die direkte Anbindung der Tiefgarage an die Oberwachtstrasse mit einer Aufweitung unter der Bahnlinie ermöglicht werden, oder die Zufahrt zum Parkhaus müsste über die Zürichstrasse erfolgen.

## **2. Erwägungen zur Tunnellösung**

Die vertieften Abklärungen zur Tunnellösung zeigen, dass ein solches Bauwerk realisierbar wäre. Es hätte eine wesentliche Reduktion des Verkehrs auf der Oberwachtstrasse zur Folge. Dadurch würde sich die Aufenthaltsqualität in diesem Gebiet erhöhen.

Ein Tunnel sowie der Doppelkreisel bei der Kreuzung Oberwacht- / Alte Landstrasse stellen für die kleinräumige Ortsbildstruktur eine massive Beeinträchtigung dar. Die erforderlichen Landerwerbe, allenfalls mittels Enteignungen, der Abbruch einer Liegenschaft und ein aufwändiges Baubewilligungsverfahren können zu zeitlichen Verzögerungen führen und stellen bedeutende Projektrisiken dar. Im idealsten Fall könnte der Tunnel im Jahr 2022 eröffnet werden. Die vielfältigen negativen Aspekte, welche der Bau und Betrieb des Tunnels mit sich bringen würde, rechtfertigen die Inkaufnahme eines solch langen Planungs- und Realisierungsprozesses nach Auffassung des Gemeinderates nicht. Ausserdem lassen sich seiner Ansicht nach die hohen Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten im Vergleich zum möglichen Nutzen nicht rechtfertigen. Im Finanzplan sind bislang keine Kosten für die Tunnellösung eingestellt.

Für den Gemeinderat wäre es aufgrund der vorliegenden Abklärungen unverantwortlich, die Erstellung eines Tunnels zu empfehlen. Die negativen ortsbaulichen Auswirkungen sind erheblich, das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht ausgewogen und die Projektrisiken zu hoch.

## **3. Erwägungen zur Gestaltungslösung**

Für die Oberwachtstrasse ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept innerhalb des heutigen Strassenperimeters erarbeitet worden. Für die Realisierung dieses Betriebs- und Gestaltungskonzepts ist kein Landerwerb erforderlich. Es zeigte sich aber auch, dass der Gestaltungsspielraum innerhalb der bestehenden Eigentums-grenzen und mit dem heutigen Aufkommen von knapp 13'000 Fahrzeugen eng ist. Trotzdem konnte eine Lösung erarbeitet werden, die mit zweckmässigen Massnahmen das Geschwindigkeitsniveau auf der Oberwachtstrasse senkt. Dadurch und dank dem geplanten Mittelstreifen werden die Trennwirkung reduziert und die Aufenthaltsqualität erhöht.

Die von der Gemeinde zu tragenden Investitionskosten belaufen sich auf rund 2,8 Millionen Franken. Nutzen und Aufwand sind beim Betriebs- und Gestaltungskonzept in einem ausgewogenen Verhältnis. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept bietet Fussgängerinnen und Fussgängern Vorteile beim Queren der Strasse, nimmt die Anliegen des Mitwirkungsverfahrens auf und wertet den Strassenraum auch optisch auf.

#### **4. Fazit und Abstimmungsempfehlung**

Der Gemeinderat erachtet den zu erwartenden Nutzen einer Tunnellösung als zu gering, als dass sich der bedeutende Eingriff in die Ortsstruktur, der finanzielle Aufwand und das Eingehen der Projektrisiken und die lange Projektdauer rechtfertigen würden.

Er empfiehlt deshalb, der Umgestaltung Oberwachtstrasse (Vorlage A) zuzustimmen und die Tunnellösung (Variante B) abzulehnen. Mit der Zustimmung zum Betriebs- und Gestaltungskonzept mit direkter Anbindung der geplanten Tiefgarage an die Oberwachtstrasse werden die verkehrsmässigen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Areals Zürichstrasse geschaffen, insbesondere kann das Verkehrsaufkommen auf der Zürichstrasse auf das notwendige Minimum reduziert werden. Bei der Stichfrage empfiehlt der Gemeinderat, die Vorlage A anzukreuzen.

#### **Abschied der Rechnungsprüfungskommission**

Die Rechnungsprüfungskommission empfiehlt, beide Vorlagen abzulehnen mit folgenden Begründungen:

##### **Vorlage A**

Die RPK beurteilt die Vorlage nur nach finanziellen Kriterien. Die Investition von 4,8 Millionen Franken erfüllt gemäss Beurteilung der RPK die Kriterien der wirtschaftlichen Verwendung der Mittel der öffentlichen Hand nicht. Die durch die Vorlage erzielten verkehrstechnischen Resultate sind bescheiden.

##### **Vorlage B**

Die RPK beurteilt die Vorlage nur nach finanziellen Kriterien. Die Investition von 43,2 Millionen Franken erfüllt die Kriterien der wirtschaftlichen Verwendung der Mittel der öffentlichen Hand nicht. Die gemäss Schlussbericht der Planer noch vorhandene Bandbreite für die Kosten von +/- 20% ist für eine derart grosse Investition zu ungenau, würde doch eine Abweichung bis 20% einen Betrag bis +/- 8,6 Millionen Franken bedeuten.

Die Oberwachtstrasse wird vom Kanton Zürich als Eigentümerin als nur «mittel verkehrsbelastet» beurteilt, weshalb dieser auch eine Kostenbeteiligung (ausser den Ohnehin-Kosten) ablehnt. Die mit der vorgesehenen Investition erzielten Verkehrsberuhigungen haben nur punktuell Wirkung, nämlich im Bereich der Kreuzung Oberwachtstrasse/Zürichstrasse. Im Bereich des oberen Teils der Oberwachtstrasse würde mit zwei Kreiseln und der Tunnelausfahrt eine erhöhte Konzentration der Verkehrsdichte auftreten. Die erzielte Wirkung rechtfertigt eine Investition von 43,2 Millionen Franken nicht.

Die Investition von 43,2 Millionen Franken würde 6 Steuerprozent über 5 Jahre binden. Ferner könnte sie dazu führen, dass die Politische Gemeinde für die Finanzierung auf die hypothekarische Belastung von Finanzliegenschaften zurückgreifen müsste oder sogar zu Verkäufen gezwungen wäre.

---

## Zweckverband Spital Männedorf / Umwandlung in eine Aktiengesellschaft

---

### Vorlage

Der Gemeinderat unterbreitet zur Abstimmung an der Urne folgende Vorlage:

Der Umwandlung des Zweckverbandes Spital Männedorf in eine Aktiengesellschaft wird zugestimmt.

### Weisung

#### 1. Das Wichtigste in Kürze

##### **Sicherung der Gesundheitsversorgung**

Um auch in Zukunft die qualitativ hochwertige, wohnortnahe Versorgung der regionalen Bevölkerung gewährleisten zu können, soll das Spital Männedorf vom heutigen Zweckverband in eine Aktiengesellschaft überführt werden. Die Delegierten des Zweckverbandes Männedorf haben am 15. März 2012 einstimmig einer entsprechenden Interkommunalen Vereinbarung der Verbandsgemeinden (Erlenbach, Herrliberg, Hombrechtikon, Küsnacht, Männedorf, Meilen, Oetwil am See, Stäfa und Uetikon am See) zugestimmt.

##### **Anpassung an neue gesetzliche Bestimmungen**

Mit den neuen gesetzlichen Vorgaben von Bund und Kanton ist der Zweckverband nicht mehr die geeignete Rechtsform für die Führung eines modernen, auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichteten Spitals. Die Umwandlung zur Aktiengesellschaft schafft die nötige Flexibilität für das Spital und seine Trägergemeinden, um rasch auf neue Anforderungen und Bedürfnisse eingehen zu können.

##### **Mitbestimmung der Gemeinden bleibt bestehen**

Als einzige Aktionäre werden die Gemeinden von der heutigen Nachschusspflicht befreit und behalten gleichzeitig ihre wichtigen Mitwirkungsrechte. Die künftige Beteiligung der Trägergemeinden kann individuell auf deren finanzielle Möglichkeiten und Interessen abgestimmt werden. Veränderungen in der Zusammensetzung der Trägerschaft werden ebenso erleichtert wie die Beschaffung von Fremdkapital und die Zusammenarbeit mit anderen Spitälern.

## **Finanzielle Auswirkungen**

Die Umwandlung des Zweckverbands in eine Aktiengesellschaft führt in der Jahresrechnung der Politischen Gemeinde zu einem Buchgewinn von rund 2,8 Millionen Franken. Dieser Buchgewinn ergibt sich aus der Differenz zwischen der Sacheinlage gemäss der Bilanz der Politischen Gemeinde Küsnacht und der Sacheinlage gemäss der Eröffnungsbilanz der zu gründenden Aktiengesellschaft. Der Buchgewinn wird mit einer zusätzlichen Abschreibung auf dem übrigen Verwaltungsvermögen in der Jahresrechnung neutralisiert.

## **2. Zweck der Vorlage**

Das Spital Männedorf gewährleistet eine qualitativ hochwertige, wohnortnahe Versorgung der regionalen Bevölkerung. Diese wichtige Aufgabe soll das Spital Männedorf auch in Zukunft wahrnehmen können.

Mit den neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen von Bund und Kanton ist der Zweckverband dafür nicht mehr die geeignete Rechtsform. Demgegenüber bietet die Aktiengesellschaft die nötige Flexibilität für das Spital und seine Trägergemeinden. Die Umwandlung vom Zweckverband zur Aktiengesellschaft schafft die Voraussetzungen zur Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit und zur Stärkung des unternehmerischen Handlungsspielraums des Spitals Männedorf, sowie für eine funktionsgerechte Aufgabenteilung zwischen Trägerschaft und Gesellschaftsorganen. Damit soll der Spitalstandort Männedorf gestärkt werden und die bedarfsgerechte regionale Spitalversorgung gesichert bleiben.

## **3. Ausgangslage**

Am 1. Januar 2012 ist das neue kantonale Spitalplanungs- und Finanzierungsgesetz (SPFG) in Kraft getreten. Ab diesem Zeitpunkt entfällt die Grundversorgungs- und Finanzierungspflicht der Gemeinden im Bereich der Spitalversorgung. Die Gemeinden können aber nach wie vor freiwillig Spitalträger bleiben.

Gleichzeitig gilt wegen einer Revision des Krankenversicherungsgesetzes (KVG) ein neues Spitalfinanzierungssystem. Dieses sieht vor, dass Leistungen im stationären Bereich, also für Spitalaufenthalt und -pflege, unabhängig von der Schwere der Erkrankung und der Dauer des Spitalaufenthaltes in der ganzen Schweiz generell durch Fallpauschalen (SwissDRG) abgegolten werden. Ferner wird der Kostenanteil der öffentlichen Hand an die Spitäler nicht mehr in Form von Betriebs- und Investitionsbeiträgen, sondern mit einer Beteiligung des Kantons an den neuen Fallpauschalen geleistet.

### **3.1 Verstärkter Wettbewerb im Gesundheitswesen**

Die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen setzen das Spital Männedorf einem verstärkten Wettbewerb aus. Unter dem neuen System haben die Spitäler mit den Fallpauschalen und Entgelten für ihre Dienstleistungen auszukommen. Ihre Kosten spielen für die Höhe der Vergütung für erbrachte Leistungen grundsätzlich keine Rolle mehr. Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Leistungen sind deshalb entscheidend, ebenso wie die Fähigkeit, sich rasch und flexibel an veränderte Marktbedürfnisse anpassen zu können. Zusätzlich werden die Trägergemeinden mit dem Wegfall der Grundversorgungspflicht weniger bereit sein, finanzielle Risiken zu tragen. Die Organe des Zweckverbandes sind deshalb der Auffassung, dass eine neue Rechts- und Organisationsform geschaffen werden muss, um angemessen auf die neuen Herausforderungen zu reagieren und drei Hauptziele zu erreichen:

- die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Spitals Männedorf
- die Stärkung des unternehmerischen Handlungsspielraums
- eine funktionsgerechte Verteilung von Kompetenzen und Verantwortung zwischen Trägerschaft und Gesellschaftsorganen.

Der Zweckverband ist für das Erreichen dieser Ziele kein geeignetes Instrument. In jüngster Zeit zeigte sich wiederholt, dass bereits kleinere Kooperationen mit anderen Leistungserbringern in der Rechtsform des Zweckverbandes nur mit grossem Aufwand und zeitlichen Verzögerungen realisierbar sind.

### **3.2 Rechtsform der Aktiengesellschaft bringt klare Vorteile**

Verwaltungsrat und Delegiertenversammlung sind nach intensiver Prüfung zum Schluss gekommen, dass die Weiterführung des Spitals in der Form der Aktiengesellschaft (AG) klare Vorteile bietet:

- Die AG ist flexibel ausgestaltbar.
- Die aktienrechtliche Organisation ist vielfach bewährt; Entscheide können rasch gefällt werden.
- Von allen geprüften Rechtsformen eröffnet die AG die umfassendsten Kooperationsmöglichkeiten.
- Das Aktienkapital stellt eine finanzielle Reserve dar und verbessert dadurch die Fremdfinanzierungsfähigkeit des Spitals.
- Als Aktionäre behalten die Gemeinden ihre Mitwirkungsmöglichkeiten.
- Die Gemeinden können nicht verpflichtet werden, Beiträge an die Kosten oder sonstige finanzielle Leistungen zu erbringen; ihr finanzielles Engagement beschränkt sich darauf, Aktien zu halten.
- Die Änderung von Beteiligungen ist in der AG einfacher realisierbar als im Zweckverband.

Insgesamt bietet die AG in einem zunehmend dynamischen Umfeld mehr Flexibilität als der Zweckverband, um sich rasch an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen. Zudem können die Interessen aller Verbandsgemeinden mit der AG ideal berücksichtigt werden. Damit kann der Fortbestand des Spitals Männedorf und der damit verbundenen Arbeitsplätze im Interesse der Region besser gesichert werden.

## **4. Inhalt der Vorlage**

### **4.1 Interkommunale Vereinbarung (IKV) als gesetzliche Grundlage**

Mit der IKV schaffen die Verbandsgemeinden die gesetzliche Grundlage für die Umwandlung in eine AG. Die IKV enthält folgende Elemente:

#### **4.1.1 Umwandlung des Zweckverbands in eine AG**

Das Fusionsgesetz des Bundes eröffnet auch öffentlich-rechtlichen Organisationen die Möglichkeit, sich in eine privatrechtliche Rechtsform umzuwandeln. Mit der Umwandlung werden sämtliche Aktiven und Passiven des Zweckverbands, also auch die Arbeitsverhältnisse, durch die neue AG übernommen. Die Umwandlung erfolgt rückwirkend auf den 1. Januar 2012. Zu den Passiven zählt unter anderem eine Eventualverbindlichkeit von rund 7,9 Millionen Franken für die berufliche Vorsorge.

#### **4.1.2 Festlegung des Zwecks der AG im Interesse von Bevölkerung und Gemeinden**

Indem die Gemeinden den Zweck der AG in der IKV festlegen, schaffen sie bewusst eine hohe Hürde, um diesen zu verändern. Im Vordergrund steht wie heute der Betrieb eines Akutspitals, das bei seiner Ausrichtung in erster Linie auf die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner der Aktionärsgemeinden Rücksicht nimmt. Die Umschreibung ist aber weit genug gefasst, dass das Spital flexibel auf die kommenden Bedürfnisse der Gemeinden und die sich ändernden Erfordernisse des zürcherischen Gesundheitssystems reagieren kann, indem es zum Beispiel Beteiligungen mit anderen Leistungserbringern eingehen kann. Zudem kann der Verwaltungsrat den Aufgabenbereich der AG bei Bedarf und im Rahmen der Zweckumschreibung auf weitere Aufgaben im Gesundheitsbereich ausdehnen.

Dadurch, dass der Zweck der AG in der IKV festgelegt ist, erfordern Zweckänderungen eine Revision sowohl der Statuten der AG als auch der IKV. Damit bietet die IKV Schutz vor unerwünschten Zweckänderungen, solange die Mehrheit der Aktien in den Händen der Vertragsgemeinden ist. Weil eine Veräusserung von Aktien ohne Zustimmung der übrigen Gemeinden erst nach dem zulässig ist, kommt eine Beteiligung Dritter erst ab diesem Zeitpunkt in Frage. Sollten dereinst Dritte die Aktienmehrheit am Spital Männedorf erwerben, was ohne die Zustimmung der Vertragsgemeinden bzw. deren Verzicht auf das Vorkaufsrecht nicht möglich ist, müssten die Rechtsbeziehungen zwischen den verbleibenden Gemeinden neu geregelt werden.

### **4.1.3 Trägergemeinden werden Aktionäre**

Aktionäre der neuen AG werden die bisherigen Zweckverbandsgemeinden, welche der Umwandlung zustimmen. Das Aktienkapital soll den Beiträgen entsprechen, welche die zustimmenden Gemeinden unter Berücksichtigung einer linearen Abschreibung der Investitionsbeiträge in das Spital eingebracht haben. Damit wird zur Ermittlung der Restbuchwerte der geleisteten Investitionsbeiträge die gleiche Methode angewendet, welche der Kanton in der Verordnung über die Umwandlung von Investitionsbeiträgen an Spitäler vom vorsieht. Mit diesem Vorgehen wird zudem sichergestellt, dass die Gemeinden entsprechend ihren bisherigen Beitragsanteilen am Spital beteiligt sind.

### **4.1.4 Finanzierung der AG ohne Nachschusspflicht der Gemeinden**

Das Spital finanziert sich in Zukunft durch die Einnahmen aus den Fallpauschalen, die Beiträge aus der Zusatzversicherung, die ambulant erbrachten Dienstleistungen sowie die Einnahmen aus weiteren Dienstleistungen. Das neue Spitalfinanzierungssystem des KVG mit Fallpauschalen deckt grundsätzlich sowohl die Betriebs- als auch die Investitionskosten des Spitals. Die Aktionäre trifft auf jeden Fall keine Pflicht, für ein allfälliges Betriebsdefizit aufzukommen. Sollten die Gesamteinnahmen zu tief sein, um das Spital im bisherigen Umfang weiterzuführen, müssen die Aktionärgemeinden gemeinsam entscheiden, ob sie sich zusätzlich finanziell engagieren wollen. Eine Pflicht dazu besteht im Gegensatz zur Regelung unter dem bisherigen Zweckverband nicht. Angesichts der Bedeutung für die Region darf davon ausgegangen werden, dass die Aktionärgemeinden auch ohne Nachschusspflicht alles daran setzen werden, das Weiterbestehen des Spitals Männedorf zu sichern.

Neben der freiwilligen Erweiterung der Eigenkapitalbasis durch die Vertragsgemeinden (z.B. durch Erhöhung des Aktienkapitals oder Aktionärsdarlehen mit Rangrücktritt) hat das Spital neu die Möglichkeit, zusätzliches Eigen- oder Fremdkapital von Dritten zu beschaffen.

Wenn die Aktionärgemeinden zusätzliche Dienstleistungen des Spitals wünschen (z.B. Rettungsdienste), so können sie gemeinsam über deren Finanzierung entscheiden.

Die Freiwilligkeit zusätzlicher Kapitaleinlagen und die demokratische Mitwirkung der Bevölkerung der einzelnen Gemeinden bleiben dadurch in jedem Fall gewahrt.

Die Stimmberechtigten aller Zweckverbandsgemeinden haben im Frühjahr 2009 der 2. Bauetappe des Spitals Männedorf zugestimmt. Wegen der Neuregelung der Spitalfinanzierung ist es nicht mehr erforderlich, einen Investitionskostenanteil zu übernehmen, da diese Kosten grundsätzlich mit den Fallpauschalen abgegolten werden. Zur Überbrückungsfinanzierung der 2. Bauetappe beabsichtigt der Gemeinde-

rat, dem Spital anstelle der Entrichtung des Rest-Investitionskostenanteils ein Darlehen entsprechend dem bewilligten Gemeindeanteil an den Investitionskosten zu gewähren. Die Darlehensbedingungen wurden von der Delegiertenversammlung des Zweckverbands festgelegt. Für die Gemeinde Küsnacht beläuft sich das Darlehen auf rund 3,8 Millionen Franken. Es wird in Abhängigkeit vom aktuellen Refinanzierungssatz (SWAP-Satz 5 Jahre) verzinst (aktuell mit 1.5%) und ist innert fünf Jahren rückzahlbar.

#### **4.1.5 Inkrafttreten nur bei Zustimmung von mindestens sieben Gemeinden**

Da das Spital Männedorf sowohl in der Form des Zweckverbands als auch der AG nur überlebensfähig ist, wenn genügend Gemeinden beteiligt sind, tritt die IKV nur dann in Kraft, wenn ihr mindestens sieben Gemeinden, davon mindestens drei der vier grössten Gemeinden (Stäfa, Meilen, Küsnacht, Männedorf), zustimmen. Wird dieses Quorum nicht erreicht, bleibt der bisherige Zweckverband bestehen – mit den daraus folgenden Rechten und vor allem Pflichten der Zweckverbandsgemeinden, namentlich in finanzieller Hinsicht. Die Zweckverbandsbestimmungen müssten dann allerdings einer Revision unterzogen werden, weil sie teilweise nicht mehr mit den gesetzlichen Vorgaben von Bund und Kanton entsprechen.

#### **4.1.6 Übernahme der Anstellungsverhältnisse**

Das Fusionsgesetz gewährleistet die Rechte der Angestellten des Spitals bei der Umwandlung. Nach der Umwandlung werden die Arbeitsverhältnisse nicht mehr öffentlich-rechtlich, sondern privatrechtlich ausgestaltet sein. Abgesehen von gewissen verfahrensrechtlichen Aspekten, erfahren sie jedoch keine wesentlichen inhaltlichen Veränderungen. Angesichts des Mangels an qualifizierten Mitarbeitenden will und muss das Spital Männedorf auch in Zukunft attraktive Anstellungsbedingungen anbieten, um konkurrenzfähig zu bleiben. Vor allem aber profitieren die Mitarbeitenden vom Hauptziel der neuen Rechtsform: der Erhaltung des Spitals Männedorf.

#### **4.2 Weitere grundlegende Dokumente**

Mit der Zustimmung zur IKV schaffen die Stimmberechtigten der Trägergemeinden die öffentlich-rechtliche Grundlage für die Umwandlung. Darüber hinaus braucht die AG zusätzliche Regelungen in der Form von Statuten. Zudem erfordert die gemeinsam zu verfolgende Strategie bei der Spitalführung, dass sich die Gemeinden auf eine verbindliche vertragliche Grundlage festlegen. Dies geschieht in der Form eines Aktionärbindungsvertrags. Die Statuten und der Aktionärbindungsvertrag sind nicht direkt Gegenstand dieser Vorlage. Mit der Zustimmung zur IKV ermächtigen die Stimmberechtigten aber die einzelnen Gemeinderäte (Exekutivbehörden), Statuten und einen Aktionärbindungsvertrag festzulegen bzw. abzuschliessen. Es obliegt den Aktionärgemeinden, den Inhalt dieser Dokumente zu verabschieden und diese allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt – soweit es die IKV zulässt – abzuändern.

### 4.2.1 Statuten

Die Statuten legen das rechtliche Gerüst der AG fest. Insbesondere regeln sie, wie hoch das Aktienkapital ist und wie die Befugnisse der einzelnen Organe (Generalversammlung, Verwaltungsrat, Revisionsstelle) aussehen.

### 4.2.2 Aktionärbindungsvertrag

Der Aktionärbindungsvertrag stellt sicher, dass die Aktionärsgemeinden ihre Interessen gemeinsam ausüben. Deshalb sieht er unter anderem vor, dass ein Aktienanteil von mindestens 20 Prozent Anspruch auf einen Verwaltungsratssitz gibt. Die von den Aktionären anlässlich der Generalversammlung gewählten Mitglieder des Verwaltungsrats nehmen die Interessen der Aktionärsgemeinden wahr. Der Aktionärbindungsvertrag sieht vor, dass der Verwaltungsrat wichtige Entscheidungen nur mit einer qualifizierten Mehrheit fällen kann. Damit in einer Übergangsphase ein geordneter, stabiler Betrieb gewährleistet ist, dürfen die Gemeinden während der ersten fünf Jahre ihre Aktienanteile nicht verkaufen. Danach steht es den Gemeinden frei, ihre Aktienanteile an Dritte – auch an Private – zu verkaufen. Den anderen Aktionärsgemeinden soll jedoch ein Vorkaufsrecht zustehen, damit der Aktionärskreis geschlossen bleiben kann, wenn die bisherigen Aktionärsgemeinden dies wünschen. Hinzukommende Aktionäre sind zudem verpflichtet, sich dem Aktionärbindungsvertrag anzuschließen.

Der Aktionärbindungsvertrag enthält sodann eine Regelung über den Verkauf nicht betriebsnotwendiger Grundstücke. Ein derartiger Verkauf kann aus unternehmerischen Gründen sinnvoll oder sogar notwendig sein. Die Standortgemeinde hat in diesem Fall ein Vorkaufsrecht. Allerdings kann dieses Vorkaufsrecht durch eine Änderung des Aktionärbindungsvertrags aufgehoben werden. Dies ist aber nur möglich mit Zustimmung aller Aktionäre. Diese Änderung kann sich zum Beispiel dann aufdrängen, wenn eine Standortgemeinde nicht Aktionärin ist.

Der Aktionärbindungsvertrag hat eine feste Vertragsdauer von zehn Jahren und verlängert sich dann automatisch um drei Jahre, wenn er von keiner Vertragspartei gekündigt wird. Für die nicht kündigenden Aktionäre gilt der Vertrag weiter. Ferner haben diese ein Kaufrecht an den Aktien der ausscheidenden Vertragspartei. Damit ist grundsätzlich sichergestellt, dass die verschiedenen im Vertrag vorgesehenen Rechte (Vorhandrecht, Vorkaufsrecht, Kaufrecht etc.) weiterhin Geltung haben. Insbesondere behalten die Gemeinden grundsätzlich die Möglichkeit, weiterhin den Kreis der Aktionäre zu bestimmen.

## **5. Auswirkungen auf die Verbandsgemeinden**

### **5.1 Zustimmende Gemeinden werden Aktionäre**

Die Gemeinden, welche der Umwandlung zustimmen, behalten ihre Anteile am Spital und können als Aktionärinnen und Eigentümerinnen der AG nach wie vor über die Ausrichtung der AG mitbestimmen. Ihre bisherigen finanziellen Beiträge (Investitionen, Kontokorrentguthaben Betriebsrechnung, Grundeigentum Finanzvermögen) werden in Eigenkapitalanteile der AG umgewandelt. Der Wert der Beteiligung der Gemeinden bleibt somit grundsätzlich gleich.

Durch die neue Stellung als Aktionäre sind die Gemeinden nicht mehr verpflichtet, allfällige Betriebsdefizite des Spitals zu decken. Sie können deshalb autonom entscheiden, wie ihr finanzielles Engagement in Zukunft aussieht. Dies unterscheidet die AG vom Zweckverband, welcher die Gemeinden nach bisherigem Recht verpflichtete, ein allfälliges Betriebsdefizit zu decken. Die Umwandlung in eine AG bringt damit für die Gemeinden in erster Linie eine Erweiterung der Autonomie und eine Reduktion der Pflichten.

### **5.2 Ablehnende Gemeinden scheiden aus dem Zweckverband aus**

Falls das Quorum für die Umwandlung erreicht wird, scheiden nicht zustimmende Gemeinden zum Zeitpunkt der Umwandlung aus dem Zweckverband aus. In der IKV ist vorgesehen, dass die verbleibenden Gemeinden bzw. das Spital den ausscheidenden Gemeinden ihre Liquidationsanteile – auch unter Berücksichtigung der auf die AG übergehenden Passiven, für welche die ausscheidenden Gemeinden nicht mehr haften – abgeltet. Die Einzelheiten der Abgeltung der ausscheidenden Gemeinden für ihre bisher erbrachten finanziellen Beiträge werden in separaten Vereinbarungen geregelt, welche die Zahlungsmöglichkeiten des Spitals sowie die Interessen der verbleibenden und der austretenden Gemeinde berücksichtigen.

## **Empfehlungen**

Die Delegiertenversammlung und der Verwaltungsrat des Zweckverbands sowie die Spitaldirektion sind davon überzeugt, dass die Umwandlung des Zweckverbands in eine AG die notwendigen Grundlagen schafft, um auch in Zukunft ein qualitativ gutes, erfolgreiches Spital für die Bevölkerung der Verbandsgemeinden zu betreiben. Sie empfehlen den Verbandsgemeinden die Annahme der Vorlage.

Der Gemeinderat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Vorlage anzunehmen.

## **Abschied der Rechnungsprüfungskommission**

Die Rechnungsprüfungskommission empfiehlt, der Vorlage zuzustimmen.

## **Unterlagen**

Die Interkommunale Vereinbarung, die Statuten und der Aktionärsbindungsvertrag können auf der Homepage der Gemeinde Küsnacht ([www.kuesnacht.ch](http://www.kuesnacht.ch)) heruntergeladen oder im Gemeindebüro ([info@kuesnacht.ch](mailto:info@kuesnacht.ch), Tel. 044 913 11 11) bestellt werden.

Küsnacht, im April 2012

Max Baumgartner  
Gemeindepräsident

Peter Wettstein  
Gemeindeschreiber



Mit FSC-Zertifikat für vorbildliche Waldbewirtschaftung.

