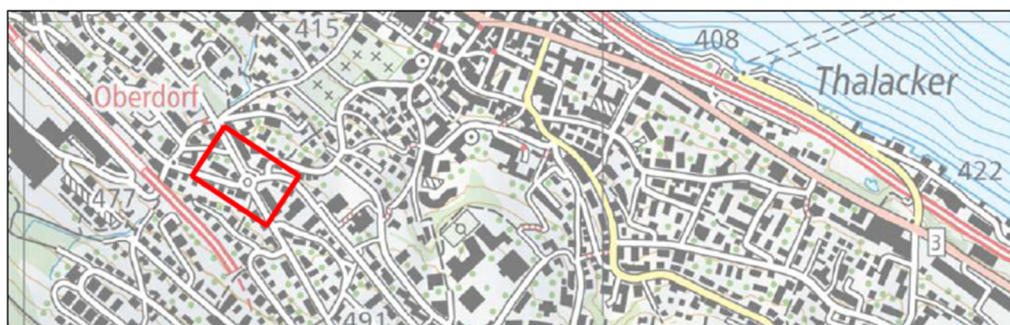


Projekt **Einsiedlerstrasse Horgen,
Sanierung Berglikreisel**

Bauherr **Gemeinde Horgen**
Abteilung Planung und Bau
Bahnhofstrasse 10
8810 Horgen

TECHNISCHER BERICHT

Vorprojekt



Projektverfasser



Go Bau AG
Alte Steinhauserstrasse 21
6330 Cham
www.gobau.ch

Datum 20. Juli 2026

ÄNDERUNGSVERZEICHNIS

Rev.	Datum	Änderungen / Ergänzungen	Bemerkungen	Verfasser
	20.07.2026	Erstfassung	Vorprojekt	afk, jge

IMPRESSUM

Planer **Go Bau AG**
 Alte Steinhäuserstrasse 21
 6330 Cham

Tel.: 056 210 03 43
Web: www.gobau.ch

Autoren Afroditë Kati afk
 Jonas Germann jge
Korreferat Sandro Nydegger sny

Inhalt

1. Ausgangslage	4
1.1 Projektübersicht	4
1.2 Projektauftrag	4
1.3 Projektziele	4
1.4 Projektperimeter	5
1.5 Projektorganisation	5
2. Grundlagen	6
2.1.1 Normen, Vorschriften und Richtlinien	6
2.1.2 Projektierungsgrundlagen	6
2.1.3 Weitere Grundlagen	6
2.2 Werkleitungskataster und Bedarfsabklärung	6
2.3 Vermessung / DGM	7
2.4 Zustandsuntersuchung Belag und Fundation	7
2.5 Verkehrsstudie	7
2.6 Drittprojekte	8
3. Bestandsanalyse	8
3.1 Verkehr	8
3.1.1 Motorisierte Individualverkehr	8
3.1.2 Fussgänger	8
3.1.3 Leichter Zweiradverkehr	9
3.1.4 ÖV	9
3.2 Werkleitungen	10
3.3 Kunstbauten	10
4. Projekt	10
4.1 Situation	10
4.1.1 Kreisel Variantenstudium	10
4.1.2 Kreisel Geometrie	11
4.1.3 Bushaltestellen	12
4.2 Längenprofil	13
4.3 Querprofil	13
4.4 Geometrisches Normalprofil	13
4.5 Materialtechnisches Normalprofil	13
4.6 Geschwindigkeit, Verkehrssicherheit	14
4.6.1 Projektierungsgeschwindigkeit	14
4.6.2 Befahrbarkeit	14
4.6.3 Sichtweiten auf Fussgängerquerungen	14
4.6.4 Sichtweiten im Kreisel	14
4.7 Signalisation und Markierung	14
4.8 Randabschlüsse	15
4.9 Werkleitungen	15
4.9.1 Strassenentwässerung	15
4.9.2 Strassenbeleuchtung	15
4.9.3 Trinkwasser	15
4.9.4 Swisscom	15
4.9.5 Kanalisation	15
4.9.6 Restliche Werke	15
4.9.7 Allfällige Konflikt mit neuen Betonplatten	15
4.10 Möblierung	16

4.10.1 Bushaltestellen.....	16
4.10.2 Restlicher Projektperimeter.....	16
4.11 Bepflanzung	17
5. Landerwerb	17
6. Einfluss auf angrenzende Privatparzellen	17
7. Bauphasen	17
8. Umwelt.....	18
8.1 Belastete Standorte.....	18
8.2 Grundwasser	18
8.3 Abwasser und Entwässerung.....	18
8.4 Boden	18
8.5 Luft	19
8.6 Baulärm	19
8.7 Strassenverkehrslärm	19
8.8 Oberflächengewässer	19
8.9 Hochwassergefahr	19
8.10 Wald	20
8.11 Jagd.....	20
8.12 Fischerei.....	20
8.13 Landwirtschaft	20
9. Kosten	20
10. Termine.....	21

1. Ausgangslage

1.1 Projektübersicht

Der Kreisel Bergli stellt einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt in Horgen dar, an dem die Einsiedler-, Berg- und Oberdorfstrasse zusammenlaufen. Er dient der Erschliessung mehrerer Quartiere und wird intensiv vom motorisierten Individualverkehr, vom öffentlichen Verkehr (insgesamt von drei Buslinien befahren) sowie vom Fuss- und Veloverkehr genutzt. Mit einer Spitzenbelastung von rund 1'100 Fahrzeugen pro Stunde, insbesondere zwischen den beiden Ästen Einsiedlerstrasse Nord und Einsiedlerstrasse Ost, ist die Verkehrsbeanspruchung hoch.

Der bestehende Kreisel weist sowohl bauliche als auch funktionale Defizite auf, wie abgenutzte Beläge und eine unzureichende Geometrie. Ausserdem haben die Bushaltestellen keine behindertengerechten Haltekanten. Gleichzeitig bestätigen zum einen der Betrieb im Bestand, sowie früher durchgeführte Studien, (2019/2020 [9] und 2025 [10]), dass der Kreiselbetrieb auch in Zukunft für die prognostizierte Verkehrsbelastung eine leistungsfähige und langfristig geeignete Lösung darstellt.

Vor diesem Hintergrund plant die Gemeinde Horgen eine Sanierung der Anlage respektive eine Anpassung der Anlage an die neuen Vorgaben der Normen, sowie an die zukünftige Beanspruchung.

1.2 Projektauftrag

Der Projektauftrag umfasst die SIA-Phasen 31 bis 53 gemäss SIA 103. Die Go Bau AG übernimmt dabei die Funktionen als Gesamtleiter, Fachplaner und Bauleiter. Zudem ist die Gesamt- und Fachkoordination mit sämtlichen Projektbeteiligten sowie gegenüber Dritten sicherzustellen.

1.3 Projektziele

Im Rahmen des Projekts werden die verkehrlichen, funktionalen, ökologischen sowie terminlichen und finanziellen Zielsetzungen gesamthaft berücksichtigt. Mit dem Umbau des Knotens wird eine ausreichende Leistungsfähigkeit und eine gute Verkehrsqualität über den Prognosehorizont bis 2040 sichergestellt. Gleichzeitig wird durch den behindertengerechten Ausbau der Bushaltekanten sowie punktuelle Massnahmen für den Fussverkehr die Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit verbessert. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Bauweise mit möglichst klimafreundlichem Materialeinsatz und der Wiederverwendung geeigneter Baustoffe. Schliesslich sind die Umsetzung innerhalb der vorgegebenen Termine sowie die Einhaltung des festgelegten Budgets zentrale Rahmenbedingungen des Projekts.

1.4 Projektperimeter

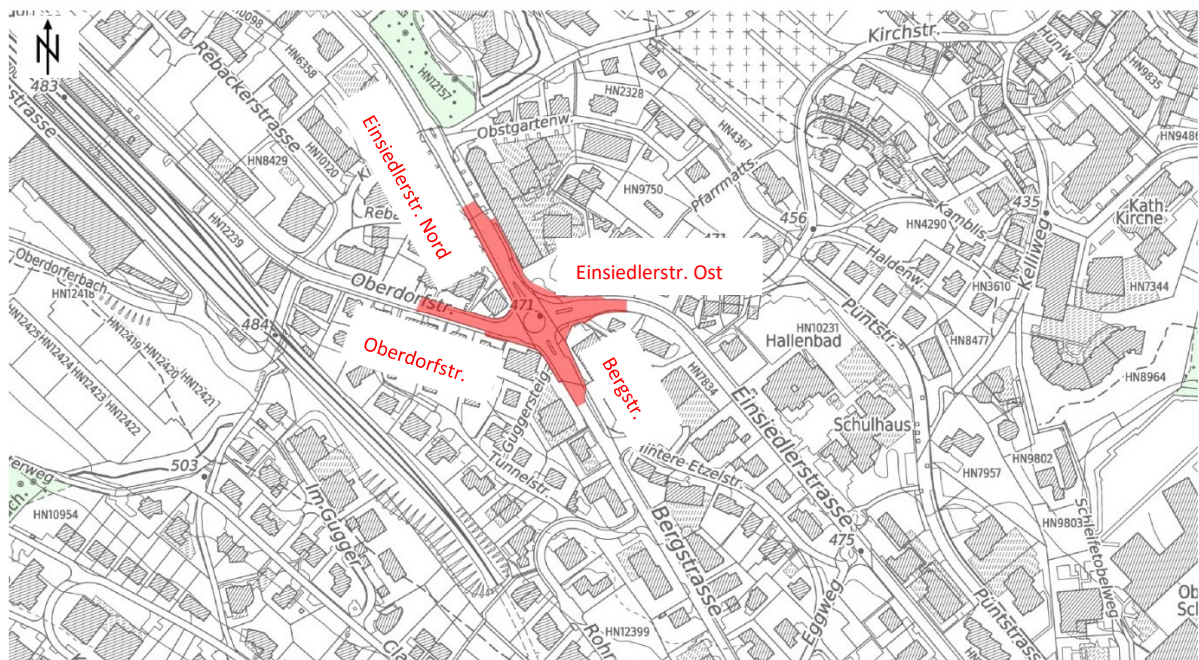


Abbildung 1: Projektperimeter

Der Projektperimeter ist in der nachfolgenden Abbildung ersichtlich. Der Projektperimeter umfasst den Gesamten Kreisel Bergli, sowie die folgenden Abschnitte der jeweiligen Seitenäste:

- Bergstrasse bis ca. Liegenschaft Bergstrasse Nr. 3
- Oberdorfstrasse bis ca. Liegenschaft Oberdorfstrasse Nr. 68
- Einsiedlerstrasse Nord bis ca. Liegenschaft Einsiedlerstrasse Nr. 160
- Einsiedlerstrasse Ost bis ca. Liegenschaft Einsiedlerstrasse Nr. 178

1.5 Projektorganisation

Die Projektorganisation ist im Organigramm in der nachfolgenden Abbildung grafisch dargestellt.

Die Gesamtverantwortung für das Projekt liegt bei der Gemeinde Horgen, vertreten durch Thomas Braun und mit Wolfgang Reumer als Stellvertretung, welche während der Ausführung ebenfalls die Funktion der Oberbauleitung wahrnehmen. Übergeordnete Instanzen sind der Gemeinderat, der Verkehrs- und Liegenschaftsausschuss sowie die Werke Horgen.

Die verkehrstechnische Fachplanung wird durch Andreas Kaufmann von der AKP AG verantwortet.

Die Gesamtprojektleitung obliegt der Go Bau AG mit Marc Reinhard und Jonas Germann als Stellvertretung. Die örtliche Bauleitung wird von Stefanie Kaufmann geführt, mit Jonas Germann als Stellvertretung. Für die Qualitätssicherung ist Sandro Nydegger zuständig, während Sirja Hukari die Themen Umwelt und Nachhaltigkeit betreut.

Die Go Bau AG übernimmt die Koordination sämtlicher Projektbeteiligten. Dazu zählen insbesondere die Abstimmung mit Behörden, die Koordination der Werkleitungserneuerungen, die Einbindung externer Fachplaner sowie die Kommunikation mit Anwohnenden und weiteren Anspruchsgruppen.

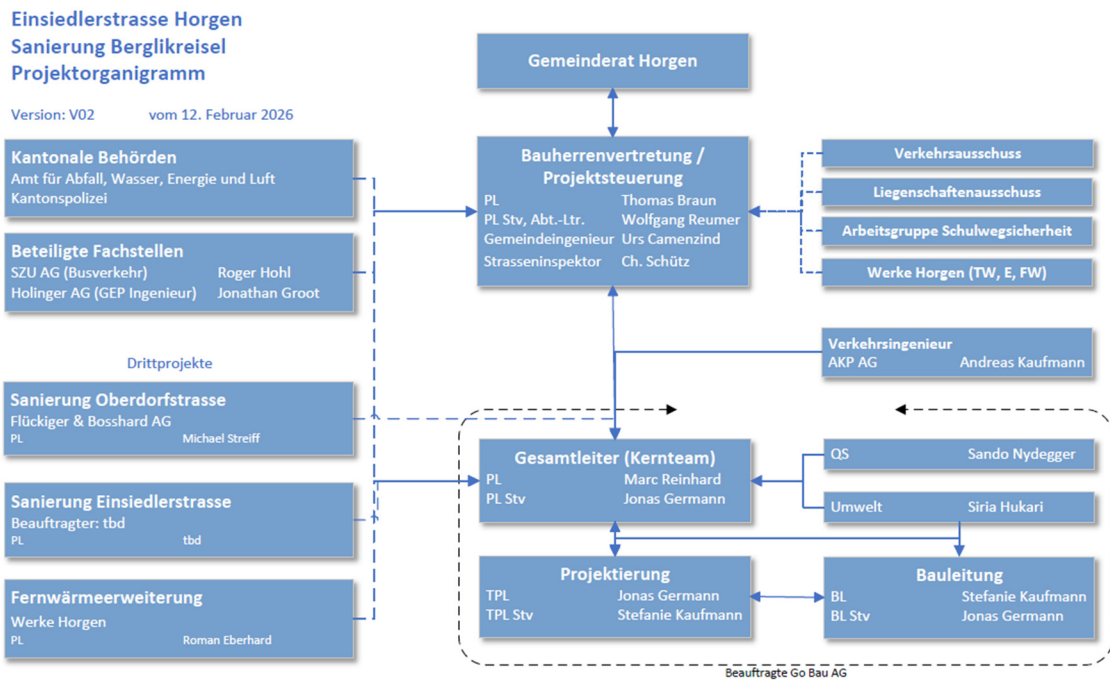


Abbildung 2: Organigramm

2. Grundlagen

2.1.1 Normen, Vorschriften und Richtlinien

- [1] Normen der Fachverbände (SIA, VSS; VSA)
- [2] Normalien des Tiefbauamtes des Kantons Zürich
- [3] Kreiselrichtlinie Kanton Zürich 2022, vom 19. Januar 2023
- [4] Richtlinie Hindernisfreie Bushaltestellen, vom 10. Oktober 2018
- [5] Tiefbauamt Kanton Zürich, «Merkblatt Betonfahrbahnen für Kreisel und Bushaltestellen» 2019-10
- [6] Richtlinie BAFU, 2016

2.1.2 Projektierungsgrundlagen

- [7] Digitales Gelände Modell (DGM), Abteilung Geomatik der Gemeinde Horgen, 20.02.2026
- [8] Ergänzung Gelände Modell (DGM), Abteilung Geomatik der Gemeinde Horgen, 28.04.2026
- [9] Vorstudie, Kreisel Bergli, Geoterra AG, 06.02.2020
- [10] Verkehrsstudie, AKP Verkehrsingenieure AG, 02.09.2025
- [11] Materialtechnische Zustandserfassung mit Eingrenzung teerhaltiger Beläge, Consultest AG, 17.07.2025

2.1.3 Weitere Grundlagen

- [12] Onlinekarten des GIS-Browser des Kantons Zürich
- [13] GIS-Ortsplan (WebGIS) der Gemeinde Horgen
- [14] AV-Daten (Stand Februar 2026)
- [15] Eigentümerverzeichnis (Stand April 2026)
- [16] Werkleitungskataster (Sunrise, Swisscom, AW/EW/FW/GV/WA) inkl. Bauvorhaben der Werke (Stand Februar 2026)

2.2 Werkleitungskataster und Bedarfsabklärung

Der Bestand der Werkleitungen im Projektperimeter wurde anhand der Werkleitungskataster der betroffenen Werke ermittelt.

2.3 Vermessung / DGM

Der Geländeverlauf im Projektperimeter wurde durch Vermessungsaufnahmen der Abteilung Geomatik der Gemeinde Horgen eruiert.

2.4 Zustandsuntersuchung Belag und Foundation

Im Rahmen der durch die Consultest AG durchgeführten Materialtechnischen Zustandserfassung mit Eingrenzung der teerhaltigen Beläge (durchgeführt an fünf Kernbohrungen) wurden unterschiedliche PAK-Gehalte festgestellt. Auf der Oberdorfstrasse (Sondage S5), sowie der Einsiedlerstrasse Nord (S1) wurden PAK-Werte von unter 250 mg/kg gemessen. Im Bereich des Kreisels (S2) und der Bergstrasse (S3) wurden PAK-Gehalte von 250 mg/kg bis 1'000 mg/kg gemessen. Auf der Einsiedlerstrasse Ost (S4) wurde ein PAK-Gehalt von 1'000 mg/kg gemessen.

Per Ende 2027 läuft die aktuell geltende Übergangsfrist ab und die Vorgaben für die Entsorgung der PAK-Beläge verschärfen sich erheblich. Gemäss den aktuell geplanten Terminen (siehe Kapitel 10) erfolgt die Ausführung frühestens ab April 2028. Somit gelten für die Entsorgung folgende Vorgaben:

Tabelle 1: Entsorgungswege ab 01.01.2028 für PAK-belasteten Ausbaus asphalt

PAK-Gehalt im Ausbaus asphalt	Einstufung	Zulässiger Entsorgungsweg ab 01.01.2028
≤ 250 mg/kg	unbelasteter Ausbaus asphalt	Verwertung als Recyclingasphalt bzw. gemäss VVEA zulässige Verwertung; falls keine Verwertung möglich, Ablagerung auf Deponie Typ E möglich.
> 250 bis 1'000 mg/kg	kontrollpflichtiger Abfall (LVA 17 03 01 ak)	Keine Deponierung mehr zulässig. Keine stoffliche Verwertung mehr zulässig. Material muss in einer geeigneten Anlage behandelt werden, wobei die PAK zerstört und die mineralischen Bestandteile verwertet werden. Praktisch erfolgt dies heute meist über thermische Behandlung.
> 1'000 mg/kg	Sonderabfall (LVA 17 03 03 [S])	Ebenfalls Behandlung mit Zerstörung der PAK; Deponierung Typ E ist ab 2028 nicht mehr zulässig.

Die Belastung der Foundationsschicht wurde bislang nicht untersucht, weshalb eine wesentliche Kostenunsicherheit besteht. Zur Klärung werden im Sommer 2026 zusätzliche Beprobungen durchgeführt. Die Ergebnisse liegen in der Phase Bauprojekt vor und bilden die Grundlage für eine belastbare Kostenschätzung sowie für die Erstellung der Baumeisterausschreibung.

2.5 Verkehrsstudie

Dem vorliegenden Projekt liegen zwei vorgängige Studien zugrunde [9][10].

Die im Jahr 2025 von der AKP Verkehrsingenieure AG erarbeitete Verkehrsstudie [10] überprüfte die Ergebnisse der Untersuchung aus dem Jahr 2020 [9] und bestätigte deren Aussagen. Sie bildet die massgebende Grundlage für das vorliegende Vorprojekt.

Die Hauptverkehrsbeziehung zwischen der Einsiedlerstrasse Ost und der Einsiedlerstrasse Nord ist für die Dimensionierung und Ausgestaltung der Knotengeometrie bestimmend. Die aktuelle Verkehrsbelastung beträgt rund 1'100 Fahrzeuge pro Stunde und wird gemäss Prognose bis zum Jahr 2040 auf etwa 1'350 Fahrzeuge pro Stunde ansteigen.

Die untersuchten Varianten zeigten, dass ein Kreisel die verkehrstechnisch und betrieblich zweckmässigste Lösung darstellt. Neben dem motorisierten Individualverkehr wurden auch die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs in die Beurteilung einbezogen.

2.6 Drittprojekte

Im Rahmen des vorliegenden Projekts sind folgende Drittprojekte zu berücksichtigen:

1. Sanierung Oberdorfstrasse:
Das Projekt der Oberdorfstrasse befindet sich aktuell in der Phase Bauprojekt und steht kurz vor der Bewilligungsphase. Die Planung wird durch die Flückiger & Bosshard AG bearbeitet und erfolgt in zwei Etappen. Die Detailkoordination mit angrenzenden Projekten und Beteiligten ist derzeit noch ausstehend.
2. Sanierung Einsiedlerstrasse:
Für die Einsiedlerstrasse ist ein Sanierungsprojekt vorgesehen. Das Projekt wurde jedoch noch nicht gestartet.
3. Übergeordnete Fernwärmeerweiterung:
Zusätzlich ist die übergeordnete Fernwärmeerweiterung zu berücksichtigen, für welche ein Gesamtkredit von 73 Mio. CHF gesprochen wurde. Das über 40 Jahre alte Fernwärmenetz mit rund 2'600 Haushalten wird schrittweise saniert und im Hinblick auf nachhaltige Energiequellen wie Seewasser ausgebaut.

Gemäss aktuellem Projektstand sind im Projektperimeter des Berglikreisel derzeit keine Fernwärmeleitungen vorgesehen. Eine direkte Betroffenheit des Projekts besteht somit nicht. Eine allfällige Koordination mit dem Fernwärmeverhaben ist jedoch bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen.

3. Bestandsanalyse

3.1 Verkehr

In diesem Kapitel werden die wichtigsten Ergebnisse der Verkehrsstudie [10] vorgestellt.

Das Verkehrsaufkommen am Kreisel Bergli wurde mittels Videoaufzeichnungen erhoben und in den Hauptverkehrszeiten ausgewertet. Die höchste Belastung tritt zwischen 17:15 und 18:15 Uhr auf. Auf Basis dieser Daten wurde die Verkehrsbelastung mithilfe des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich auf den Prognosehorizont 2040 hochgerechnet.

3.1.1 Motorisierte Individualverkehr

Die anliegenden Strassen sind Gemeindestrassen, wobei die Einsiedler- und Bergstrasse als Sammelstrassen und die Oberdorfstrasse als Erschliessungsstrasse klassifiziert sind. Innerorts gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Im Ist-Zustand beträgt die Verkehrsbelastung rund 1'100 Fz/h (ASP), mit der Hauptverkehrsbeziehung zwischen Einsiedlerstrasse Nord und Ost. Für den Prognosehorizont 2040 wird eine Zunahme auf ca. 1'350 Fz/h erwartet, wobei die Einsiedlerstrasse Ost die meistbelastete Zufahrt darstellt, gefolgt von der Einsiedlerstrasse Nord.

3.1.2 Fussgänger

Der Fussverkehr im Bereich des Kreisels Bergli wurde im Zeitraum von 17:15 bis 18:15 Uhr erhoben und ausgewertet. Die Einsiedlerstrasse Nord weist mit 54 Personen pro Stunde die höchste Querungsfrequenz auf, während an der Einsiedlerstrasse Ost und der Bergstrasse vergleichbare Werte festgestellt wurden. Auf der Oberdorfstrasse bestehen keine Fussgängerstreifen.

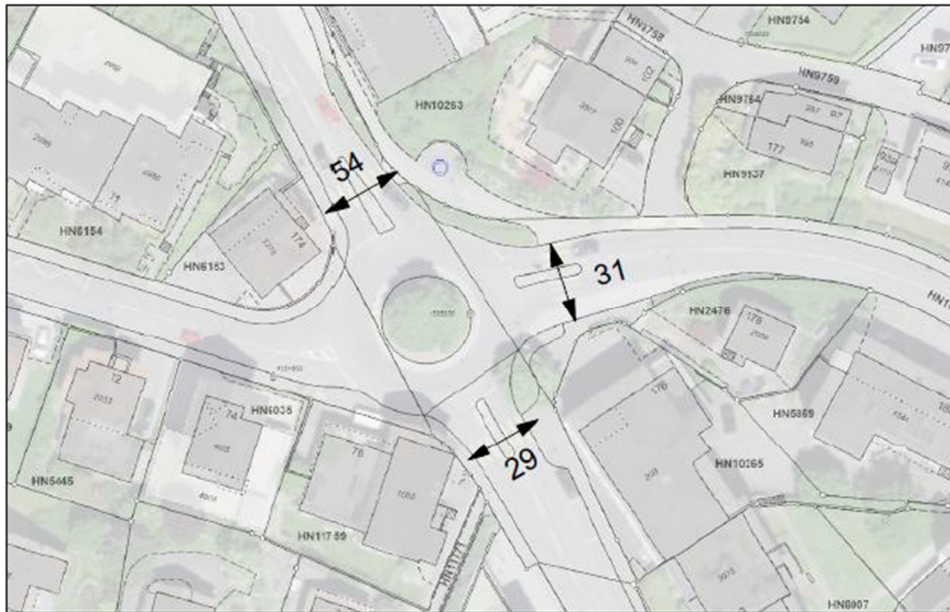


Abbildung 3: Fussverkehr gemäss der Verkehrsstudie (AKP Verkehrsingenieure AG, 2025)

Südöstlich entlang der Einsiedlerstrasse, in einer Entfernung von rund 200 m, befinden sich eine Schule, ein Kindergarten sowie ein Hallenbad. Aufgrund dieser sensiblen Nutzungen ist der Fussgängersicherheit besondere Beachtung zu schenken, insbesondere im Bereich der Querungen und der Bewegungen im Umfeld des Kreisels. Dabei ist eine gute Sichtbarkeit zwischen Fahrzeugen und Fussgängern, angemessene Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie eine geeignete Signalisation von zentraler Bedeutung.



Abbildung 4: Gebäude mit öffentlicher Nutzung im Umfeld des Projektperimeters (GIS Zürich)

3.1.3 Leichter Zweiradverkehr

Entlang der angrenzenden Strassen bestehen keine separaten Anlagen für den Veloverkehr, weshalb dieser im Mischverkehr gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt wird.

3.1.4 ÖV

Mehrere Buslinien passieren den Kreisel Bergli. Die Linie 131 verbindet den Bahnhof Horgen mit Horgen Oberdorf sowie Aamüli bzw. Waldegg und verkehrt in den Hauptverkehrszeiten im 10- bis 20-Minuten-Takt, am Wochenende im Halbstundentakt. Die Linie 150 fährt zwischen Horgen und Wädenswil über den Horgenberg im Stundentakt, in den Spitzenzeiten halbstündlich. Die Linie 155 verkehrt nur zu be-

stimmten Tageszeiten und bedient die Strecke Horgen Spitzen–Bahnhof Horgen zwischen 08:00–15:00 Uhr sowie 19:00–20:00 Uhr jeweils im Stundentakt.

Die Haltestellen sind derzeit nicht behindertengerecht ausgebildet (keine angepassten Haltekanten). An der Oberdorfstrasse ist die Haltestelle als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet, während an der Einsiedlerstrasse Nord und Ost Busbuchten bestehen.

3.2 Werkleitungen

Im Projektperimeter liegen Werkleitungen von folgenden Werken / Medien vor (siehe auch beiliegender Werkleitungsplan Bestand):

- Elektrizitätsversorgung
- Trinkwasser
- Gasversorgung
- Fernwärme
- Kanalisation inkl. Strassenentwässerung
- Telekommunikation (Swisscom und UPC)

3.3 Kunstbauten

Entlang des Trottoirs auf der Parzelle HN6153 und HN6154 befindet sich eine private Stützmauer.

4. Projekt

4.1 Situation

4.1.1 Kreisel Variantenstudium

Im Rahmen des Vorprojekts wurde ein umfassendes Variantenstudium zur Lage des Kreisels sowie zur Ausbildung der Knotengeometrie durchgeführt. Dabei standen zwei wesentliche Ziele im Vordergrund:

1. Optimierung der Ablenkung in allen vier Knotenästen
Die Kreiselgeometrie wurde so optimiert, dass in sämtlichen Zufahrten eine möglichst grosse Ablenkung erzielt wird. Gemäss den kantonalen Kreisverkehrsrichtlinien [3] ist der Ablenkungswinkel β massgebend für die Geschwindigkeit, mit der ein Fahrzeug den Kreisel durchfährt, und stellt somit einen sicherheitsrelevanten Parameter dar. Grundsätzlich ist im Kreisverkehr eine Fahrgeschwindigkeit von maximal 30 km/h anzustreben. Hierzu soll in allen Zufahrten ein Ablenkungswinkel β von mindestens 45 gon erreicht werden. Eine grössere Ablenkung führt zu tieferen Fahrgeschwindigkeiten und verbessert damit die Übersichtlichkeit sowie die Verkehrssicherheit innerhalb des Kreisels.
2. Verbesserung der Sichtverhältnisse
Ein weiteres Ziel war die Optimierung der Sichtweiten auf die vorgesehenen Fussgängerquerungen. Besondere Aufmerksamkeit galt dabei den eingeschränkten Sichtverhältnissen:
 - aus der Einsiedlerstrasse Nord auf die Querungsstelle in der Oberdorfstrasse infolge des Gebäudes an der Einsiedlerstrasse 174;
 - aus der Oberdorfstrasse auf die Querungsstelle in der Bergstrasse infolge des Gebäudes an der Oberdorfstrasse 76.

Als Ergebnis des Variantenstudiums wurde eine gegenüber dem heutigen Zustand weiter östlich liegende Kreiselposition gewählt, bei welcher für alle 4 Zufahren eine Ablenkung von mindestens 45gon erreicht wurde (siehe Abbildung 5). Durch diese Verschiebung kann die Querungsstelle in der Oberdorfstrasse optimal angeordnet werden. Gleichzeitig wird es möglich, in allen vier Knotenästen Fussgängerquerungen mit Schutzinseln auszubilden.

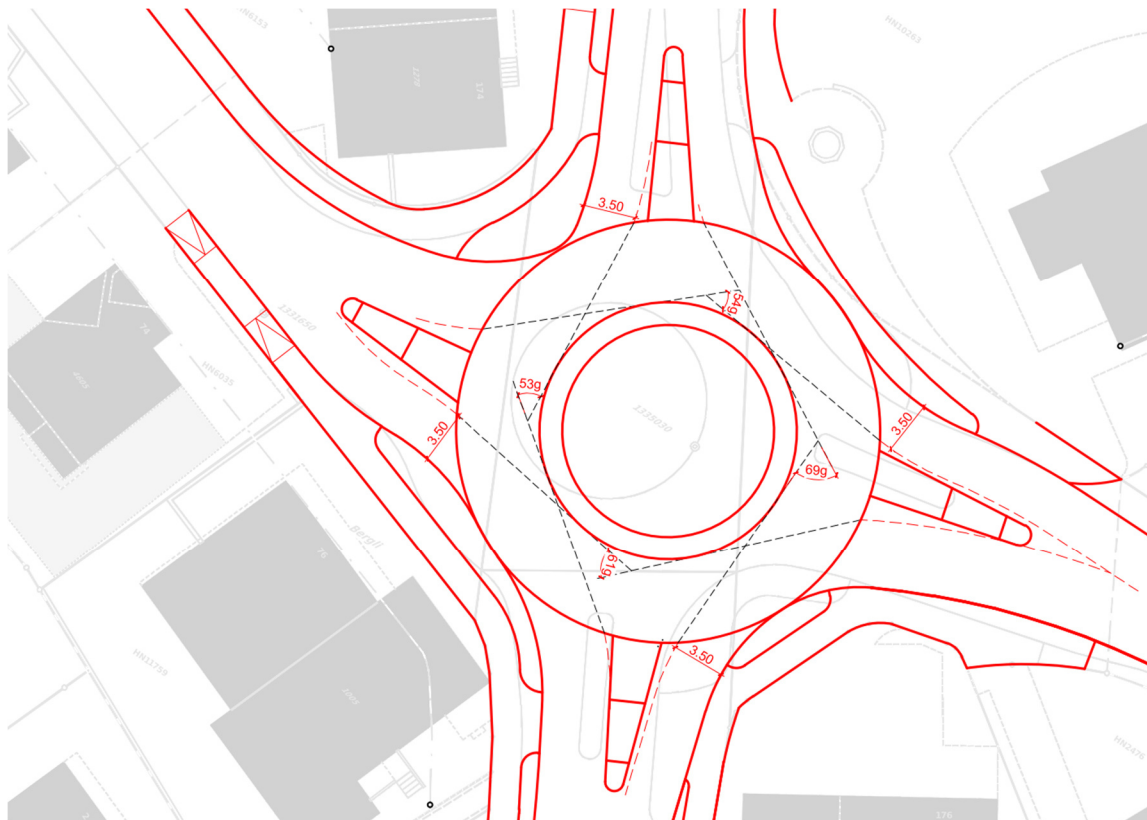


Abbildung 5: Nachweis Ablenkungswinkel β in gon bei neuer Position Kreisel

4.1.2 Kreisel Geometrie

Die Hauptabmessungen des Kreisels (siehe Tabelle 2) aus der Vorstudie [9] resp. Verkehrsstudie [10] wurden grundsätzlich beibehalten.

Tabelle 2: Abmessung Kreisel

Abmessungen Kreisel

Aussendurchmesser	28.0 m
Aussenradius	14.0 m
Innenradius	7.0 m
Breite Fahrbahn	5.50 m
Breite Überfahrbaren Innenring	1.5 m
Durchmesser Kreiselauge	7.0 m
Breite Fahrstreifen Einfahrt	3.75 bis 4.15m
Breite Fahrstreifen Ausfahrt	4.10 bis 4.80m

Die neue Kreiselgeometrie führt in den einzelnen Knotenästen zu folgenden wesentlichen Anpassungen:

- Einsiedlerstrasse Nord:
Der westliche Fahrbahnrand wird um rund 1,0 m nach Osten verschoben. Dadurch entsteht auf der Westseite zusätzlicher Raum für einen breiteren Gehweg beziehungsweise für Rabatten. Zudem wird die Fahrbahn insgesamt etwas schmaler ausgebildet.
- Einsiedlerstrasse Ost:
Allgemeine Anpassung an die neue Anschlussposition.
- Bergstrasse:
Aufgrund der Verschiebung des Kreisels nach Osten ist eine Anpassung der Strassengeometrie erforderlich. Davon betroffen ist die bestehende Längsparkierung entlang der Bergstrasse. Die heu-

tige Anordnung von vier Parkplätzen kann nicht vollständig beibehalten werden; künftig können lediglich zwei Parkplätze erhalten werden.

- Oberdorfstrasse:
Allgemeine Anpassung an die neue Anschlussposition.

4.1.3 Bushaltestellen

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsstudie [10] wurde bereits ein detailliertes Variantenstudium für die Lage und Ausbildung der Bushaltestellen durchgeführt. Die Lage der Bushaltestellen gemäss der Verkehrsstudie wurden grundsätzlich beibehalten.

Im Rahmen des Vorprojekts wurde die Anfahrt an die einzelnen Bushaltestellen im Detail untersucht. Die Ausbildung der einzelnen Bushaltestellen wurden dahingehend leicht optimiert, dass vor jeder Bushaltekante eine gerade Anfahrt von mindestens 16m gewährleistet ist (siehe hierzu kantonale Richtlinien für Hindernisfreie Bushaltestellen [4]). Diese gewährleistet ein präzises Anfahren an die Haltekante resp. die Einhaltung des geforderten Spaltmasses und ermöglicht einen hindernisfreien Einstieg für mobilitätseingeschränkte Personen.

Für die einzelnen Bushaltestelle ist konkret die folgende Ausbildung vorgesehen:

- Bushaltestelle Bergli (Einsiedlerstrasse, Fahrtrichtung Horgen Bahnhof)
Die Bushaltestelle wird als Busbucht mit einer 20 m langen Haltekante mit Züribord und einem Anschlag von 22 cm ausgeführt (Standardlösung gemäss [4]). Die Ausgestaltung an die Umgebung ist in der nächsten Projektphase vertieft zu prüfen und detailliert festzulegen.
- Bushaltestelle Bergli (Einsiedlerstrasse, Fahrtrichtung Hirzel/Wädenswil)
Die Bushaltestelle wird als Fahrbahnhaltestelle mit einer 20 m langen Haltekante mit Züribord und einem Anschlag von 22 cm ausgeführt (Standardlösung gemäss [4]). Die Ausgestaltung der Rampen in den beiden Übergangsbereichen ist in der nächsten Projektphase vertieft zu prüfen und detailliert festzulegen.
- Bushaltestelle Bergli (Oberdorfstrasse, Fahrtrichtung Bahnhof Horgen)
Die Bushaltestelle wird als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet. Bei dieser Haltestelle bestehen Nutzungskonflikte im angrenzenden Bereich, so dass eine verkürzte Lösung [4] vorgesehen wird (10m Haltekante mit Züribord 22 cm Anschlag, sowie 10 m Haltekante mit 16 cm Anschlag). Grundsätzlich wird der Gehweg in seiner bestehenden Lage beibehalten. Durch den Einbau des Züribords mit einer Anschlaghöhe von 22 cm reduziert sich jedoch die nutzbare Gehwegbreite, sodass noch eine freie Gehwegbreite von rund 1,90 m zur Verfügung steht. Die vorgesehene Ausführung weicht grundsätzlich von den Anforderungen des BehiG ab. Die Abweichung wird von der Bauherrschaft unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit akzeptiert; auf eine Verbreiterung des Gehwegs um 0.10 m wird deshalb verzichtet.
- Bushaltestelle Bergli (Oberdorfstrasse, Fahrtrichtung Horgen Aamüli/Bocken)
Die Bushaltestelle wird als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet. Bei dieser Haltestelle bestehen Nutzungskonflikte im angrenzenden Bereich, so dass nur eine sogenannte Kissenlösung [4] möglich (5.40m Haltekante mit Züribord mit 22cm Anschlag). Die im Rahmen der Vorstudie geprüften Alternativen wurden durch AKP nochmals beurteilt, wobei die Kissenlösung als bevorzugte Variante bestätigt wurde. Gemäss Rückmeldung der Busbetreiber und der Bauherrschaft gilt diese Variante als erprobt und kann weiterverfolgt werden. Durch den Einbau des Züribords mit einer Anschlaghöhe von 22 cm reduziert sich jedoch die nutzbare Gehwegbreite, sodass noch eine freie Gehwegbreite von rund 1,85 m zur Verfügung steht. Die vorgesehene Ausführung weicht grundsätzlich von den Anforderungen des BehiG ab. Die Abweichung wird von der Bauherrschaft unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit akzeptiert; auf eine Verbreiterung des Gehwegs um 0.15 m wird deshalb verzichtet.

4.2 Längenprofil

Die 3D-Planung der neuen Strassenoberfläche (Trassierung) erfolgt in der nächsten Projektphase gemäss den Vorgaben der VSS-Norm SN 640 110. Wichtig ist insbesondere, dass über den gesamten Projektperimeter die minimal erforderliche Strassenlängsneigung von 0.5% für einen ausreichenden Wasserabfluss eingehalten wird.

4.3 Querprofil

Die 3D-Planung der neuen Strassenoberfläche (Trassierung) erfolgt in der nächsten Projektphase. Hierbei werden die bestehenden Quergefälle einer Normprüfung unterzogen und bei Bedarf an die Vorgaben der VSS-Norm 40 120 angepasst. Die Quergefälle werden abschnittsweise vereinheitlicht bzw. den Norm-Wert angepasst. Die Gehwege werden durchgängig mit einem zur Fahrbahnabfallenden Gefälle von 2.0% projektiert, sodass die Vorgaben gemäss BehiG eingehalten sind.

4.4 Geometrisches Normalprofil

Die Abmessungen der einzelnen Kontenäste kann im Detail den beiliegenden Planunterlagen entnommen werden.

4.5 Materialtechnisches Normalprofil

In Rücksprache mit der Bauherrschaft und dem Strasseninspektorat werden folgende Bautechnischen Normalprofile festgelegt (siehe auch beiliegende Normalprofil-Plan):

Tabelle 3: Zusammenstellung Materialtechnisches Normalprofil

Bauteil	Oberbau		Schichtstärke
Fahrbahn Einsiedlerstrasse, Bergstrasse, Oberdorfstrasse	Deckschicht	AC 11 H	40 mm
	Binderschicht	AC B 22 H	90 mm
	Tragschicht	AC T 22 S	90 mm
	Foundation	Ung. Gemische 0/45	≥ 600 mm
	Total Oberbau		820 mm
Bushaltestellen	Betonplatte	Beton C30/37	220 mm
	Sauberkeitsschicht	AC T 22 N	80 mm
	Foundation	Ung. Gemische 0/45	≥ 600 mm
	Total Oberbau		900 mm
Kreisel (Fahrbahn)	Betonplatte	Beton C30/37	260 mm
	Sauberkeitsschicht	AC T 22 N	80 mm
	Foundation	Ung. Gemische 0/45	≥ 600 mm
	Total Oberbau		940 mm
Kreisel (Innenring)	Betonplatte	Beton C30/37	300 mm
	Sauberkeitsschicht	AC T 22 N	80 mm
	Foundation	Ung. Gemische 0/45	≥ 600 mm
	Total Oberbau		980 mm

4.6 Geschwindigkeit, Verkehrssicherheit

4.6.1 Projektierungsgeschwindigkeit

Die signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h im Projektperimeter wird beibehalten.

Die Projektierungsgeschwindigkeit des Kreisels wird auf 30 km/h festgelegt. Durch die Anpassung der Kreiselgeometrie bzw. der Kreiselposition wird bei allen vier Zufahrten ein ausreichend grosser Ablenkungswinkel erreicht, wodurch die gewünschte Geschwindigkeit sichergestellt wird.

4.6.2 Befahrbarkeit

Die Befahrbarkeit wurde anhand von Schleppkurvennachweisen überprüft. Die entsprechenden Nachweise sind in ANHANG A und ANHANG B dokumentiert. Die Befahrbarkeit sowie die Einhaltung des erforderlichen Lichtraumprofils sind gewährleistet.

Die Nachweise wurden gemäss der Norm VSS 40 271a geführt. Als massgebende Fahrzeugtypen wurden der Lastwagen mit Anhänger (Typ B) sowie der Gelenkbus berücksichtigt.

Für die Fahrbeziehung Einsiedlerstrasse Nord – Oberdorfstrasse ist die direkte Befahrung mit einem Lastwagen mit Anhänger jedoch nicht möglich. Fahrzeuge dieses Typs müssen für die Einfahrt in die Oberdorfstrasse aus Richtung Einsiedlerstrasse Nord den Kiesel einmal vollständig umfahren.

In Abstimmung mit der Bauherrschaft wurde diese Lösung als vertretbar beurteilt, da im Einzugsgebiet der Oberdorfstrasse Anlieferungen mit Lastwagen mit Anhänger nur in Ausnahmefällen zu erwarten sind. Zur Gewährleistung einer eindeutigen Verkehrsführung wird die Situation entsprechend signalisiert. Weitere Angaben hierzu sind Kapitel 4.7. zu entnehmen.

Auf die Ausbildung eines überfahrbaren Bereichs zur Gewährleistung der Abbiegebeziehung wurde bewusst verzichtet, so dass eine klare räumliche Trennung zwischen Langsamverkehr und motorisiertem Verkehr erzielt wird.

4.6.3 Sichtweiten auf Fussgängerquerungen

Die Sicht auf Fussgängerquerungen ist gemäss VSS 40 241 sicherzustellen. Im Kiesel beträgt die erforderliche Sichtweite bei einer Projektierungsgeschwindigkeit von 30 km/h (Ablenkungswinkel > 45 gon) mindestens 25 m. In den übrigen Bereichen ist bei einer Projektierungsgeschwindigkeit von 50 km/h eine minimale Sichtweite von 55 m nachzuweisen.

Wie die entsprechenden Nachweise in ANHANG C zeigen, können die geforderten Sichtweiten mit einer Ausnahme eingehalten werden. Lediglich die Sichtweite aus der Einsiedlerstrasse Ost wird durch die Hecke auf der Parzelle HN2476 auf 50 m eingeschränkt.

Da sich dieser Bereich unmittelbar vor der Kreiselfahrt befindet und die Fahrzeuglenkenden ihre Geschwindigkeit aufgrund des Kreisels auf 30 km/h reduzieren müssen, wird die geringfügig reduzierte Sichtweite aus Sicht des Projektverfassers als vertretbar beurteilt resp. die Durchsetzung einer Anpassung der Hecke auf Parzelle HN2476 als nicht verhältnismässig eingestuft.

4.6.4 Sichtweiten im Kiesel

Alle restlichen gemäss Kreiselfahrtlinien [3] definierten Sichtweiten im Bereich des Kreisels (Knotensichtweite, Sicht zwischen zwei benachbarten Zufahrten, sowie Anhaltesichtweiten) wurden überprüft und sind eingehalten. Die entsprechenden Nachweise sind dem ANHANG D zu entnehmen.

4.7 Signalisation und Markierung

Grundsätzlich ist vorgesehen die Signalisation und Markierung analog der heutigen Situation zu erstellen. Siehe hierzu den beiliegenden Signalisationsplan. Bereits bestehende Signale sind grau dargestellt. Änderungen resp. neue Signale sind farbig dargestellt. Um die Fahrbeziehung von der Einsiedlerstrasse

Nord in die Oberdorfstrasse für Lastwagen mit Anhänger zu unterbinden, wird neu ein Signal «2.42 Abbiegen nach rechts verboten» mit Zusatztafel «5.23 Lastwagen mit Anhänger».

4.8 Randabschlüsse

Die Randabschlüsse werden im gesamten Projektperimeter ersetzt. Die Detailplanung erfolgt in den nachfolgenden Projektphasen. In Absprache mit der Bauherrschaft wurde festgelegt, dass die Randabschlüsse gemäss Vorgaben des Tiefbauamt Kanton Zürich geplant werden.

4.9 Werkleitungen

4.9.1 Strassenentwässerung

Die Strassenentwässerung (Einlaufschächte resp. Schlammfänger inklusive der jeweiligen Anschlussleitungen) sind an die neue Situation entsprechend anzupassen. Die Detailplanung der Strassenentwässerung läuft parallel der 3D-Planung der neuen Strassenoberfläche und ist Bestandteil der nächsten Projektphase.

4.9.2 Strassenbeleuchtung

Aufgrund der neuen Geometrie sowie der angepassten Lage der Fussgängerquerungen, sowie der zusätzlichen Fussgängerquerung im Bereich der Oberdorfstrasse ist die Strassenbeleuchtung entsprechend anzupassen. Nach Festlegung der neuen Situation werden die Standorte der Kandelaber festgelegt und mittels Beleuchtungsberechnung nachgewiesen. Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Strasseninspektorat im Rahmen der nächsten Projektphase.

4.9.3 Trinkwasser

Gemäss Rückmeldung der Gemeindewerke besteht bei den bestehenden Wasserleitungen kein Sanierungsbedarf. Lediglich für eine Liegenschaft (Oberdorfstrasse Nr. 72) ist die Erneuerung des Hausanschlusses erforderlich. Dieser wird rund 1 m bis hinter die Parzellengrenze erneuert. Die Erneuerung der Leitung im restlichen Bereich der Privatparzelle ist Sache des entsprechenden Grundeigentümers. Die entsprechende Detailplanung erfolgt in der nächsten Projektphase.

4.9.4 Swisscom

Seitens Swisscom wurde ein Ausbaubedarf innerhalb des Projektperimeters angemeldet (E-Mail vom 09.03.2026 an die Go Bau AG). Es wurde vereinbart, die bereinigten Vorprojektunterlagen nach Festlegung der definitiven Geometrie an Swisscom zu übermitteln. Diese dienen als Grundlage für die detaillierte Prüfung sowie die Festlegung des konkreten Ausbaubedarfs. Die entsprechende Detailplanung erfolgt in den nächsten Projektphasen.

4.9.5 Kanalisation

Aufgrund einer Vakanz bei der zuständigen Behörde konnte der Bedarf im Bereich Kanalisation bisher nicht im Detail abgeklärt werden. Die weiteren Untersuchungen sowie gegebenenfalls erforderliche Detailplanungen werden in den kommenden Projektphasen durchgeführt.

4.9.6 Restliche Werke

Gemäss Rückmeldung der restlichen Werke (Gas, EW, Fernwärme und Cablecom) wurde aktuell kein Ausbaubedarf im Projektperimeter angemeldet.

4.9.7 Allfällige Konflikt mit neuen Betonplatten

Nach Festlegung der definitiven Geometrie im Rahmen des Abschlusses der Vorprojektphase ist die Lage der bestehenden Werkleitungen im Hinblick auf die geplanten Betonplatten des Kreisels sowie der Bushaltestellen erneut kritisch zu überprüfen. Allfällige Konflikte sind anschliessend in Abstimmung mit der Bauherrschaft und den betroffenen Werkeigentümern detailliert zu analysieren und geeignete Opti-

mierungsmassnahmen festzulegen. Die erforderliche Detailplanung erfolgt in den nachfolgenden Projektphasen.

4.10 Möblierung

4.10.1 Bushaltestellen

Gemäss Entscheid der Gemeinde Horgen werden an allen Bushaltestellen im Projektperimeter Personenunterstände erstellt. Es ist ein System der Firma Velopa vorgesehen. Als Basismodell dient der Typ «Zug», ausgeführt als dreiteiliges Modul ohne Seitenwände. Gemäss Vorgaben des Herstellers ist der Busunterstand auf einem Ortbetonfundament verankert. Gemäss Rückmeldung des Strasseninspektors ist das Fundament so auszubilden, dass im Endzustand eine minimale Durchfahrthöhe von 2.65m besteht.

In der Abbildung 6 ist ein Referenzfoto für eine Bushaltestelle mit Busunterstand vom Typ «Zug» von der Firma Velopa zu sehen.

Jede Bushaltestelle ist zudem mit einer Sitzbank, Fahrplanhalterung, sowie einem Abfalleimer auszurüsten. Analog dem Bestand ist der Name der Haltestelle und die Buslinien jeweils mit einem VBZ Infoständer Typ ST anzugeben.



Abbildung 6: Referenzfoto Bushaltestelle Ebnetstrasse in Horgen, Typ Zug von Velopa dreiteilig ohne Seitenwand

4.10.2 Restlicher Projektperimeter

Im übrigen Projektperimeter befinden sich verschiedene bestehende Möblierungselemente, wie beispielsweise Sitzbänke, Abfallbehälter, APG-Plakatständer, Briefkästen der Post oder Poller. Diese stehen teilweise im Konflikt mit der vorgesehenen neuen Geometrie und müssen daher entweder temporär

demontiert oder dauerhaft versetzt werden. Die detaillierte Planung und Festlegung der erforderlichen Massnahmen erfolgt in den nachfolgenden Projektphasen.

4.11 Bepflanzung

Aufgrund der neuen Lage des Kreisels (Verschiebung Kreisel Richtung Osten) muss die bestehende Linde in der Mitte des Kreisels gerodet werden. Ebenso müssen der bestehende Baum und die Hecke in der Grünrabatte an der Ecke Einsiedlerstrasse/Bergstrasse entfernt werden. Zudem werden die Hecken in den Grünrabatten an der Ecke Einsiedlerstrasse Nord/Ost entfernt. Siehe hierzu auch die beiliegenden Situationspläne.

Die entsprechenden Ersatzmassnahmen sind noch Abklärung resp. in Absprache mit der Bauherrschaft in den nächsten Projektphasen im Detail anzupassen.

5. Landerwerb

Für die Realisierung des Bauvorhabens werden von diversen Grundeigentümern Landflächen benötigt. Gesamthaft sind ca. 12 m² für das Projekt durch Gemeinde Horgen zu erwerben. Siehe hierzu die nachfolgende Zusammenstellung:

Tabelle 4: Zusammenstellung erforderlicher Landerwerb

Parzellen-Nr.	Adresse	Erforderlicher Landerwerb
HN6153	Einsiedlerstrasse Nr. 174	ca. 7.0 m ²
HN6035	Oberdorfstrasse Nr. 74	ca. 1.0 m ²
HN6154	Oberdorfstrasse Nr. 69 + Nr. 71	ca. 1.0 m ²
NH10263	Einsiedlerstrasse Nr. 155, 157, 159, 169	ca. 3.0 m ² (*)

(*) Bei der Parzelle NH10263 beträgt der erforderliche Landerwerb rund 3,0 m², sofern – wie im Bestand – lediglich die Busbucht ausparzelliert wird. Das mutmasslich bestehende Wegrecht für den vorhandenen Gehweg sowie für die Fläche um den Nägelibrunnen ist voraussichtlich an die neue Situation anzupassen.

6. Einfluss auf angrenzende Privatparzellen

Das vorgesehene Projekt führt zu Anpassungen auf verschiedenen angrenzenden Parzellen. Insbesondere die Auswirkungen auf die vier Eckparzellen zwischen den jeweiligen Knotenästen sind in der nächsten Projektphase vertieft zu untersuchen. Dabei sind die Auswirkungen auf die Zu- und Wegfahrten zu den Privatgrundstücken, die Organisation der Parkierung sowie bestehende bewilligte und gegebenenfalls unbewilligte Parkierungsflächen detailliert zu prüfen. In enger Abstimmung mit der Bauherrschaft und den betroffenen Grundeigentümerschaften sind anschliessend zweckmässige und verhältnismässige Lösungen zu erarbeiten.

7. Bauphasen

Ziel der Bauablaufplanung ist es, die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses während der Ausführung auf ein Minimum zu reduzieren. Die Bauphasenplanung (inkl. Fugeneinteilung der Betonplatte) bildet dabei ein zentrales Thema der Projektphase Bauprojekt. Dabei sind neben dem Strasseninspektorat und der Polizei zwingend auch die Busbetreiber einzubeziehen.

Der Kreisel wird voraussichtlich in vier Bauetappen erstellt. Für die Erstellung des Kreisels ist der Einsatz einer Baustellen-LSA vorgesehen. Zur Sicherstellung des Linienbusbetriebs ist diese zwingend mit einer Busbevorzugung auszustatten. Die einzelnen Knotenarme (Ein- und Ausfahrten) sowie die neuen Bushaltestellen werden dabei voraussichtlich jeweils unter halbseitiger Verkehrsführung realisiert. Für diese Bauzustände wird voraussichtlich ebenfalls ein Betrieb des gesamten Knotens mittels Baustellen-LSA erforderlich sein.

Mögliche Optimierungen der Bauabwicklung werden im Rahmen der detaillierten Bauphasenplanung in den kommenden Projektphasen unter Einbezug der einzelnen Stakeholder vertieft untersucht.

Da mehrere Schulwegverbindungen durch den Projektperimeter führen, ist dem Fuss- und Veloverkehr bereits bei der Bauphasenplanung besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Es ist sicherzustellen, dass während sämtlicher Bauphasen jederzeit eine sichere und klar erkennbare Führung der Fussgänger durch den Baustellenbereich gewährleistet ist.

8. Umwelt

Die in diesem Kapitel verwendeten Daten und Informationen stammen aus dem GIS-Browser des Kantons Zürich sowie aus dem WebGIS (GIS-Ortsplan) der Gemeinde Horgen. Sie beziehen sich auf Umweltparameter, die das Projekt beeinflussen können oder durch dieses beeinflusst werden.

Die Beurteilung der Luft- und Lärmsituation erfolgt auf Grundlage der geltenden Bundesgesetzgebung, insbesondere der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) und der Lärmschutz-Verordnung (LSV), sowie der einschlägigen Vollzugshilfen des Bundesamts für Umwelt (BAFU), darunter die Richtlinien in der jeweils gültigen Fassung (u. a. Stand 2016). Diese dienen im Kanton Zürich als fachliche Grundlage für den Vollzug.

8.1 Belastete Standorte

Innerhalb des Projektperimeters befinden sich gemäss entsprechendem Kataster keine belasteten Standorte.

8.2 Grundwasser

Das Grundwasser stellt kein relevantes Thema dar, und der Projektperimeter liegt ausserhalb einer Gewässerschutzzone.

8.3 Abwasser und Entwässerung

Das bisherige Entwässerungssystem mit Ableitung in die Mischwasserkanalisation wird beibehalten. Da die Gesamtfläche der Fahrbahn nur geringfügig vergrössert wird kann davon ausgegangen werden, dass die Abflusskapazität des bestehenden Kanalisationsnetzes ausreicht.

8.4 Boden

Bodenabtrag fällt im Bereich der bestehenden Rabatten resp. Grünstreifen an. Der Boden wird den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend abgetragen, nach Möglichkeit vor Ort wiederverwertet. Falls Material bei Bauabschluss übrigbleibt, wird dieses vor Ort beprobt und gemäss den geltenden Vorgaben entsorgt.

8.5 Luft

Bauphase: Massnahmenstufe B

Betriebsphase: Der heutige Zustand bleibt bestehen. Es sind keine zusätzlichen Massnahmen zur Reduktion der Luftimmission vorgesehen.

8.6 Baulärm

Der Projektperimeter liegt innerhalb besiedelter Gebiete. Die angrenzenden Gebiete liegen in der Empfindlichkeitsstufe II. Es finden folgende projektbedingten Arbeiten statt: Abbruch und fräsen von bestehendem Strassenbelag, Aushub- und Auffüllarbeiten, versetzen von Randabschlüssen, Betonarbeiten, Verdichtungs- und Belagsarbeiten, Werkleitungsbau.

Im Rahmen des Projektes wird ein optimaler Lärmschutz angestrebt unter Berücksichtigung der Kosten/Nutzen Aspekte und den geltenden Bestimmungen (Lärmschutzverordnung bzw. Leitfaden Strassenlärm BAFU).

Es sind folgende Massnahmenstufen zugeteilt worden:

- Bauarbeiten: Massnahmenstufe B
- Lärmintensive Bauarbeiten: Massnahmenstufe B
- Bautransporte (tags): Massnahmenstufe A

Erschütterungsintensive Arbeiten über einen längeren Zeitraum sind gemäss aktuellem Projektstand keine zu erwarten

8.7 Strassenverkehrslärm

Mit dem vorliegenden Projekt sind keine Massnahmen zur Reduktion des Strassenlärms vorgesehen. Durch die Erstellung der neuen Betonplatten (insbesondere im Bereich des Kreisels und den Fahrbahnhaltstellen) ist von einer Erhöhung der Lärmemission auszugehen.

8.8 Oberflächengewässer

In der Nähe des Projektperimeters verlaufen zwei teilweise eingedolte Bäche (Oberdorferbach und Rubschbach). Diese liegen jedoch nicht innerhalb des Projektperimeters und haben somit keinen direkten Einfluss auf das Projekt.

8.9 Hochwassergefahr

Wie aus dem aktuellen Ausschnitt der Hochwassergefahrenkarte in Abbildung 7 ersichtlich, liegt der Projektperimeter überwiegend in einem Bereich mit geringer Gefährdung (Hinweisbereich). Im östlichen Abschnitt entlang der Einsiedlerstrasse befindet sich jedoch ein Teilbereich mit mittlerer Gefährdung. Zudem grenzt der Perimeter unmittelbar an eine Zone mit erheblicher Gefährdung an.

Allfällige Auswirkungen auf das vorliegende Projekt sind mit der Bauherrschaft im Verlauf der nächsten Projektphasen im Detail zu planen.

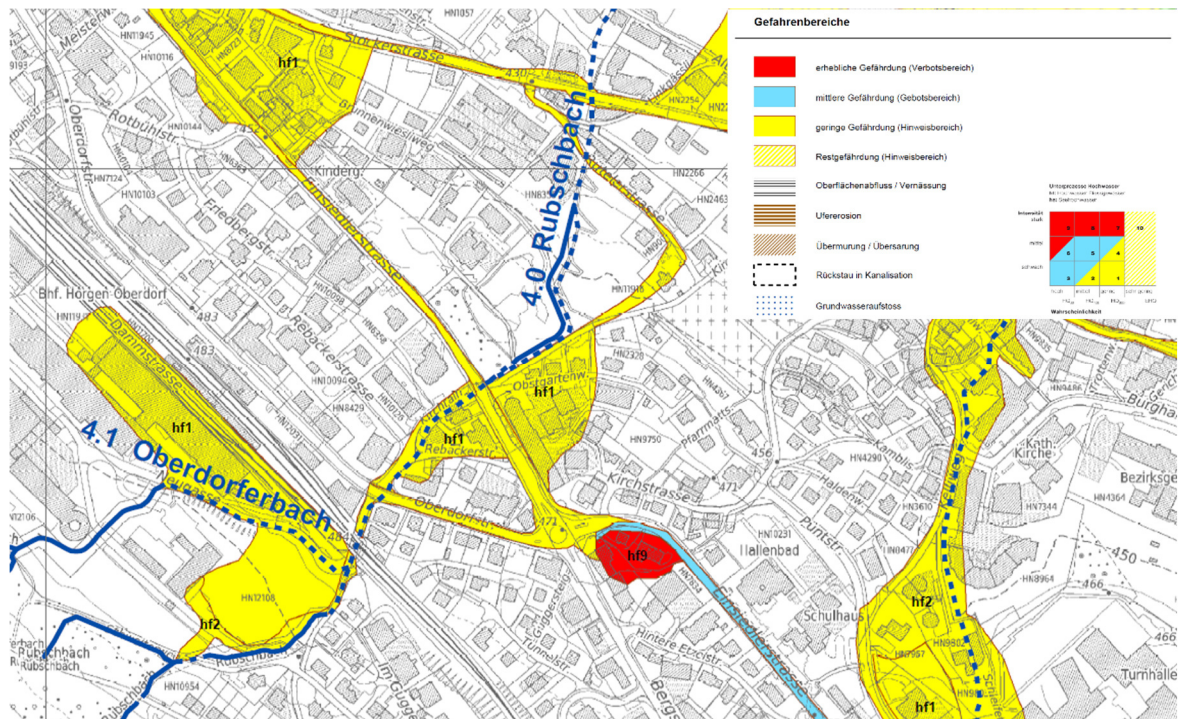


Abbildung 7: Hochwassergefahrenkarte, Gemeinde Horgen, WebGIS Horgen

8.10 Wald

Es befindet sich kein Wald innerhalb des Projektperimeters.

8.11 Jagd

Die Jagd ist mit dem vorliegenden Projekt nicht tangiert.

8.12 Fischerei

Die Fischerei ist mit dem vorliegenden Projekt nicht tangiert.

8.13 Landwirtschaft

Die Landwirtschaft ist mit dem vorliegenden Projekt nicht tangiert.

9. Kosten

Die Kosten sind in einem separaten Kostenvoranschlag nach NPK und in die Teilprojekte Strasse und Bushaltestelle aufgeteilt.

10. Termine

Für die weiteren Planungsphasen und die Realisierung ist folgender Terminplan vorgesehen:

- | | |
|--|------------------------|
| - Start Vorprojekt | 02.02.2026 |
| - Abgabe Entwurf Vorprojekt | 22.05.2026 |
| - Abgabe bereinigtes Vorprojekt | 20.07.2026 |
| - Durchführung RSA | Ab Anfang Juli 26 |
| - Planaufgabe §13 StrG (Mitwirkungsverfahren)
(Publikation Planaufgabe) | Ende Juli 26 |
| - Erarbeitung Bauprojekt | Aug. 26 – Dez. 26 |
| - Abgabe Entwurf Bauprojekt | 18.12.2026 |
| - Bewilligungsverfahren gemäss §16/17 StrG | Feb. 2027 – Sept. 2027 |
| - Ausschreibung, Offertvergleich, Vergabeantrag | Okt. 2027 – März 2028 |
| - Ausführungsprojekt | Nov. 2027 – Feb. 2028 |
| - Ausführung | April 2028 – Nov. 2029 |
| - Inbetriebnahme, Abschluss | Dez. 2029 |

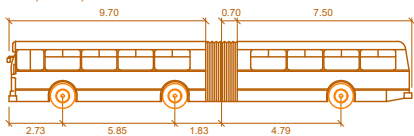
Cham, 20. Juli 2026

Ort, Datum

Projektverfasser Go Bau AG

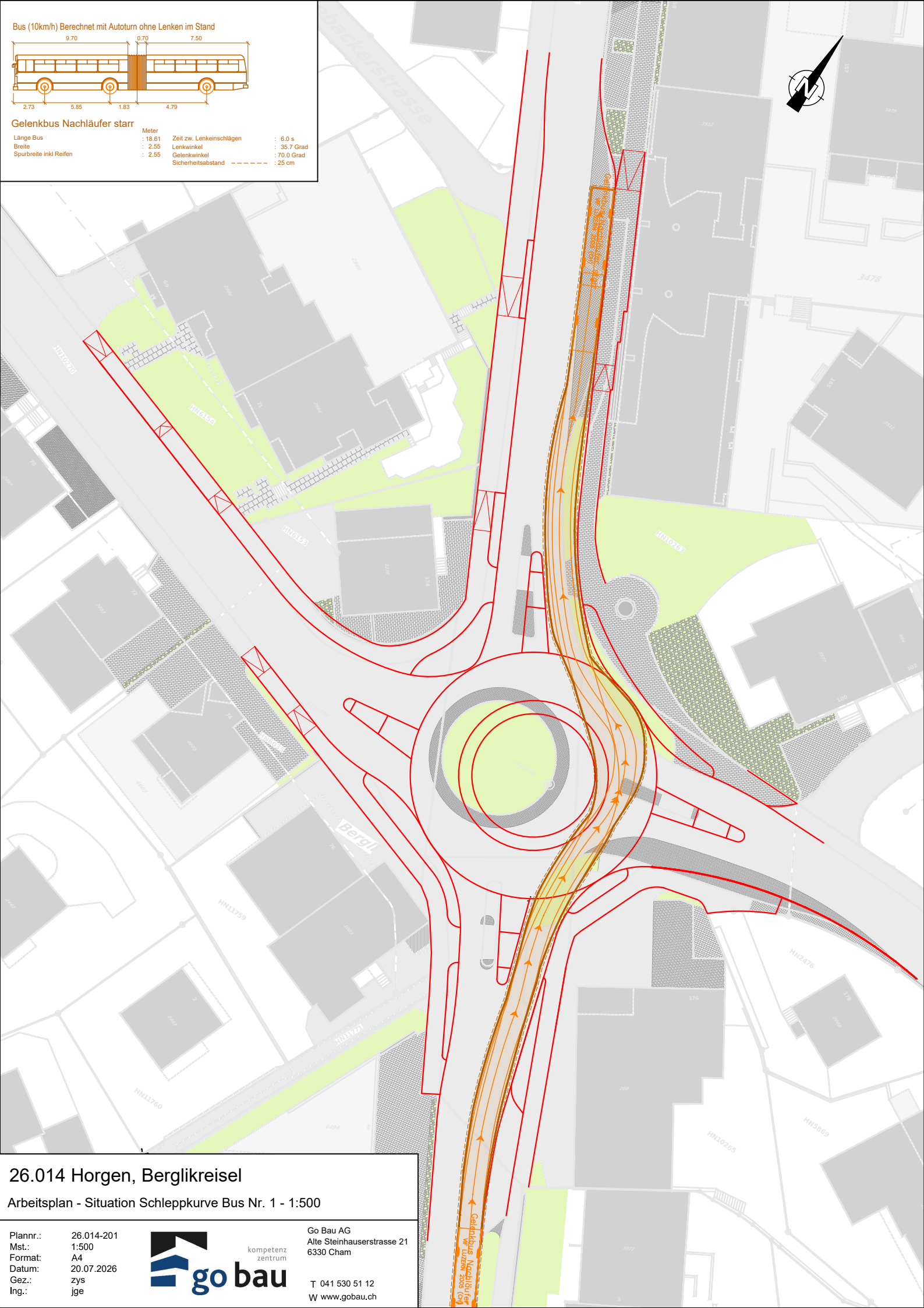
ANHANG A Schleppkurven Gelenkbus

Bus (10km/h) Berechnet mit Autoturm ohne Lenken im Stand



Gelenkbus Nachläufer starr

Länge Bus	: 18.61	Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0 s
Breite	: 2.55	Lenkwinkel	: 35.7 Grad
Spurbreite inkl Reifen	: 2.55	Gelenkwinkel	: 70.0 Grad
		Sicherheitsabstand	: 25 cm



26.014 Horgen, Berglikreisel

Arbeitsplan - Situation Schleppkurve Bus Nr. 1 - 1:500

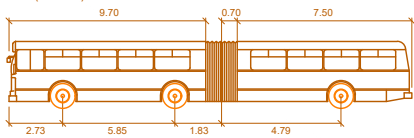
Plannr.: 26.014-201
Mst.: 1:500
Format: A4
Datum: 20.07.2026
Gez.: zys
Ing.: jge



Go Bau AG
Alte Steinhäuserstrasse 21
6330 Cham

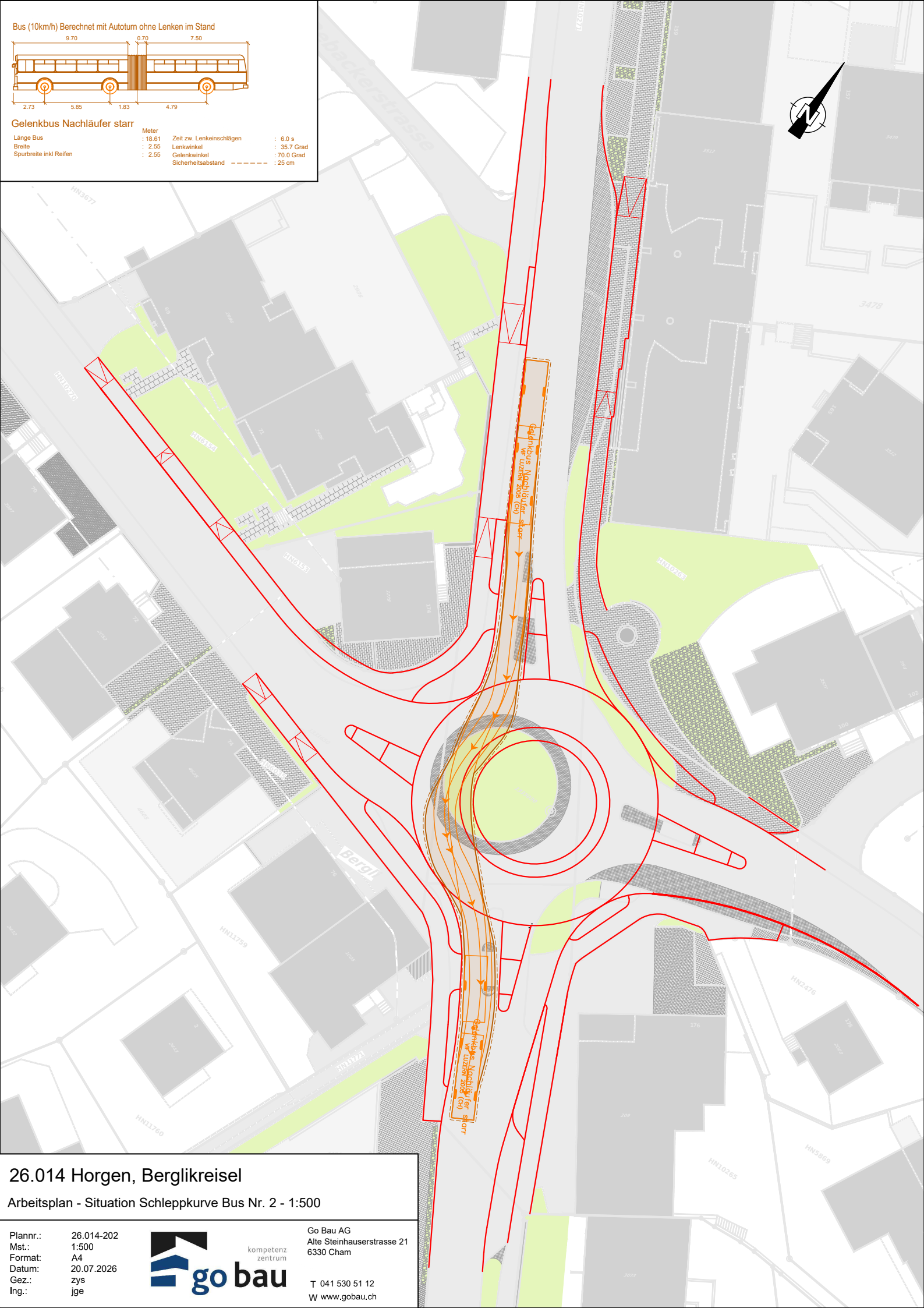
T 041 530 51 12
W www.gobau.ch

Bus (10km/h) Berechnet mit Autoturn ohne Lenken im Stand



Gelenkbus Nachläufer starr

Länge Bus	: 18.61	Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0 s
Breite	: 2.55	Lenkwinkel	: 35.7 Grad
Spurbreite inkl Reifen	: 2.55	Gelenkwinkel	: 70.0 Grad
		Sicherheitsabstand	: 25 cm



26.014 Horgen, Berglikreisel

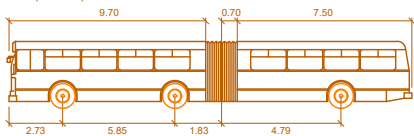
Arbeitsplan - Situation Schleppkurve Bus Nr. 2 - 1:500

Plannr.: 26.014-202
Mst.: 1:500
Format: A4
Datum: 20.07.2026
Gez.: zys
Ing.: jge



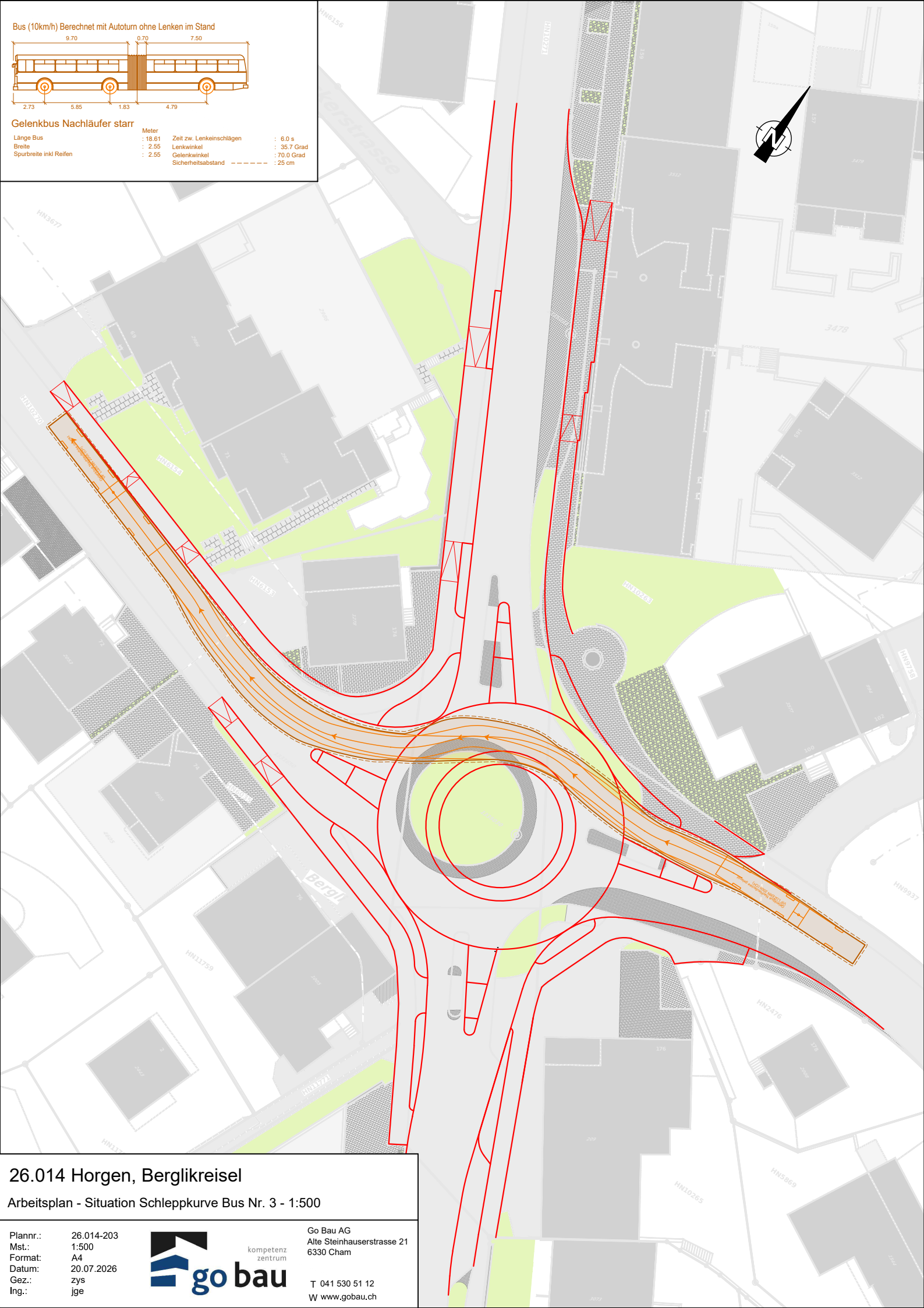
Go Bau AG
Alte Steinhäuserstrasse 21
6330 Cham
T 041 530 51 12
W www.gobau.ch

Bus (10km/h) Berechnet mit Autoturn ohne Lenken im Stand



Gelenkbus Nachläufer starr

	Meter		
Länge Bus	: 18.61	Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0 s
Breite	: 2.55	Lenkwinkel	: 35.7 Grad
Spurbreite inkl Reifen	: 2.55	Gelenkwinkel	: 70.0 Grad
		Sicherheitsabstand	: 25 cm



26.014 Horgen, Berglikreisel

Arbeitsplan - Situation Schleppkurve Bus Nr. 3 - 1:500

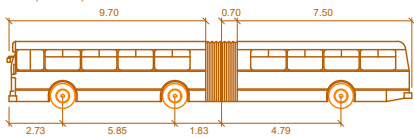
Plannr.: 26.014-203
Mst.: 1:500
Format: A4
Datum: 20.07.2026
Gez.: zys
Ing.: jge



Go Bau AG
Alte Steinhäuserstrasse 21
6330 Cham

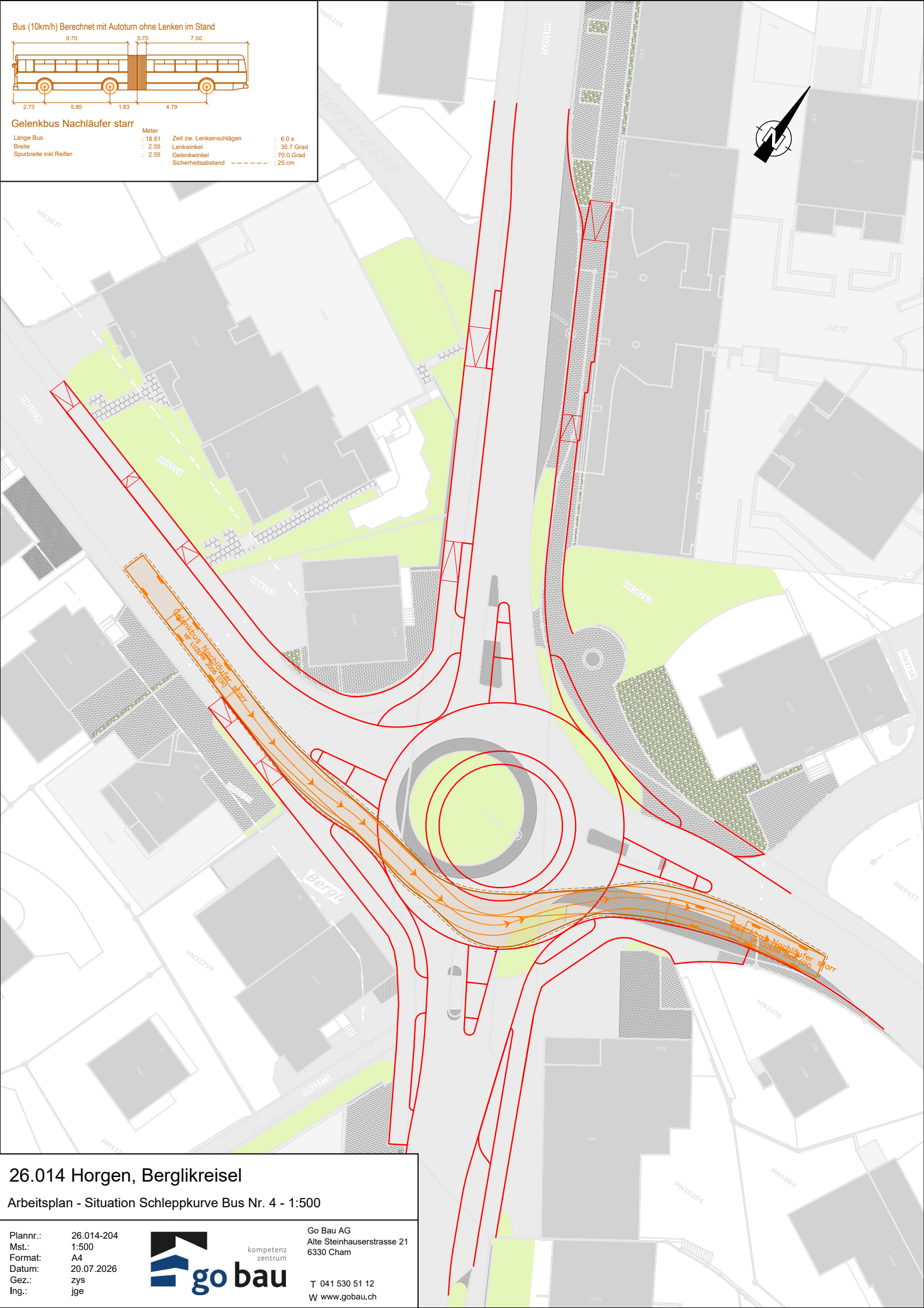
T 041 530 51 12
W www.gobau.ch

Bus (10km/h) Berechnet mit Autoturn ohne Lenken im Stand



Gelenkbus Nachläufer starr

	Meter		
Länge Bus	: 18.61	Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0 s
Breite	: 2.55	Lenkwinkel	: 35.7 Grad
Spurbreite inkl Reifen	: 2.55	Gelenkwinkel	: 70.0 Grad
		Sicherheitsabstand	: 25 cm



26.014 Horgen, Berglikreisel

Arbeitsplan - Situation Schleppkurve Bus Nr. 4 - 1:500

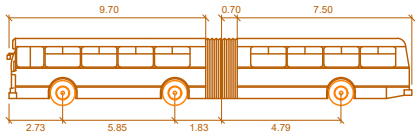
Plannr.: 26.014-204
Mst.: 1:500
Format: A4
Datum: 20.07.2026
Gez.: zys
Ing.: jge



Go Bau AG
Alte Steinhäuserstrasse 21
6330 Cham

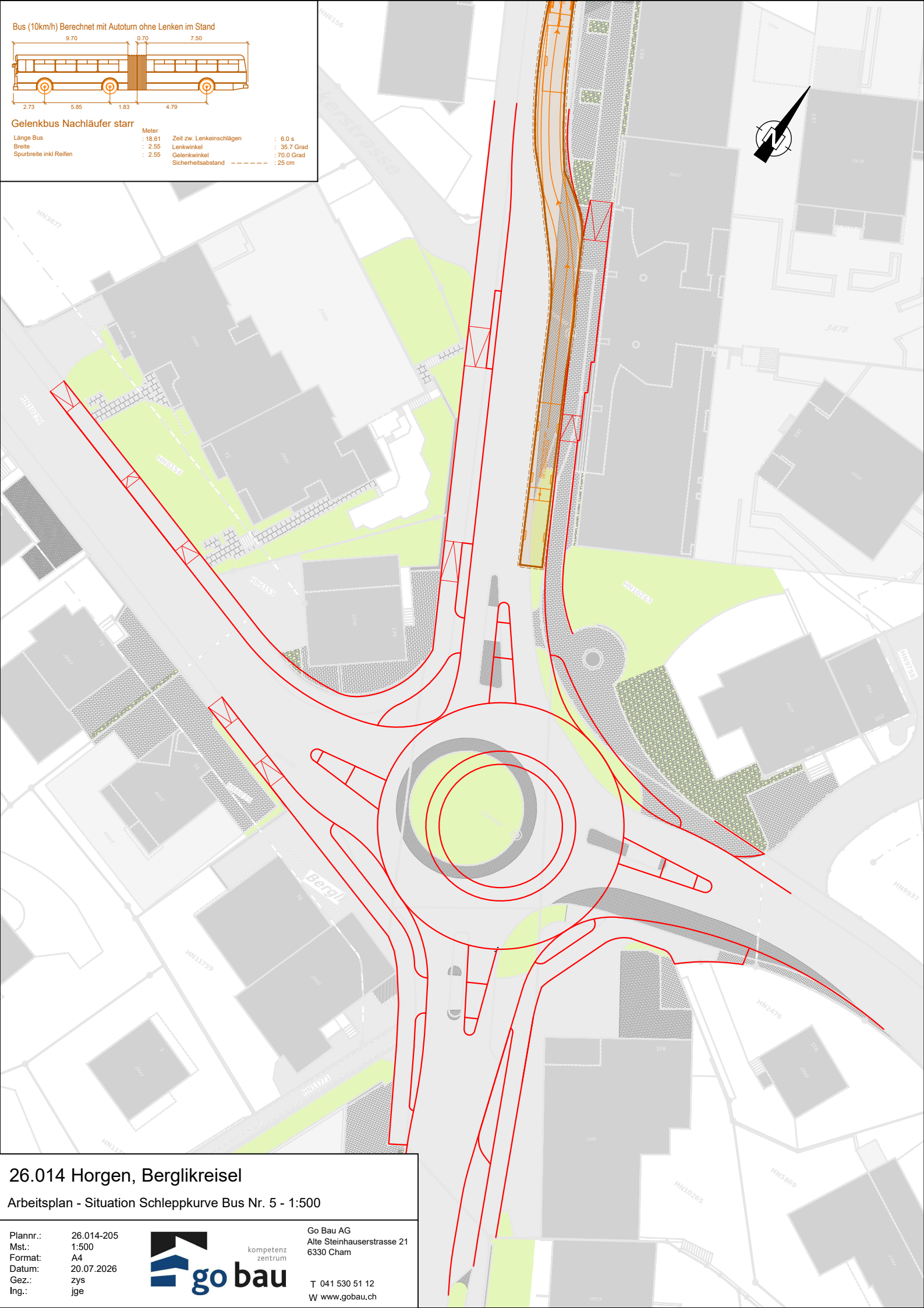
T 041 530 51 12
W www.gobau.ch

Bus (10km/h) Berechnet mit Autoturn ohne Lenken im Stand



Gelenkbus Nachläufer starr

	Meter		
Länge Bus	: 18.61	Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0 s
Breite	: 2.55	Lenkwinkel	: 35.7 Grad
Spurbreite inkl Reifen	: 2.55	Gelenkwinkel	: 70.0 Grad
		Sicherheitsabstand	: 25 cm



26.014 Horgen, Berglikreisel

Arbeitsplan - Situation Schleppkurve Bus Nr. 5 - 1:500

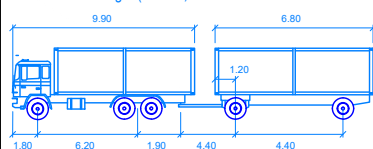
Plannr.: 26.014-205
Mst.: 1:500
Format: A4
Datum: 20.07.2026
Gez.: zys
Ing.: jge



Go Bau AG
Alte Steinhäuserstrasse 21
6330 Cham
T 041 530 51 12
W www.gobau.ch

ANHANG B Schleppkurven LKW

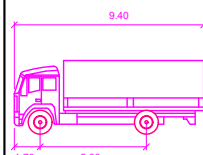
LKW-B mit Anhänger (10km/h) Berechnet mit Autoturn ohne Lenken im Stand



LWA-A8

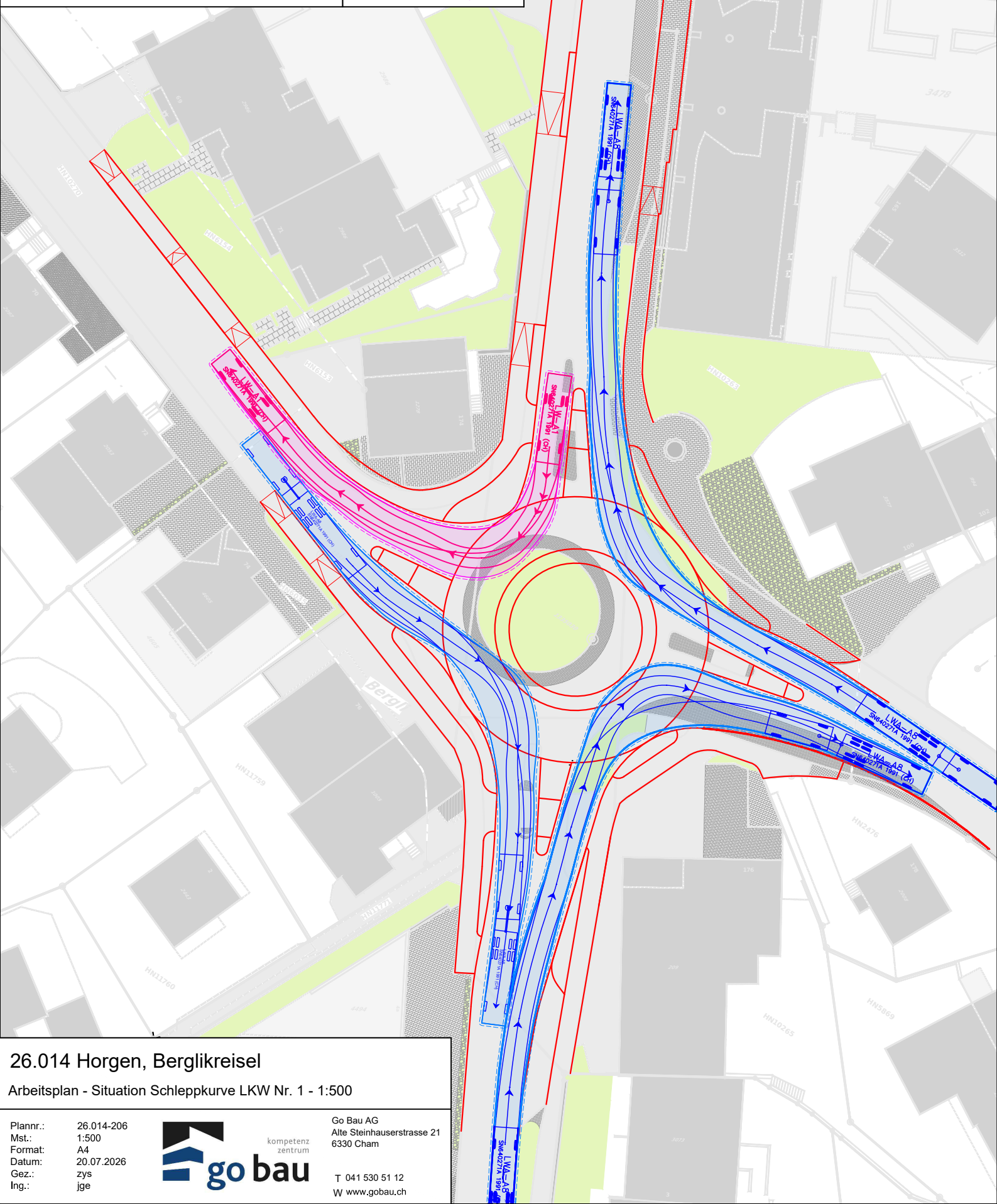
Länge LKW	: 18.00	Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0 s
Breite erste Einheit	: 2.50	Lenkwinkel	: 38.3 Grad
Breite Anhänger	: 2.50	Gelenkwinkel	: 70.0 Grad
Spurbreite inkl Reifen der ersten Einheit	: 2.50	Sicherheitsabstand	: 25 cm
Spurbreite inkl Reifen des Anhängers	: 2.50		

LKW-A (10km/h) Berechnet mit Autoturn ohne Lenken im Stand



LW-A1

Breite	: 2.50	Meter	
Achsabreite inkl Reifen	: 2.50		
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0 s		
Lenkwinkel	: 41.8 Grad		
Sicherheitsabstand	: 25 cm		



26.014 Horgen, Berglikreisel

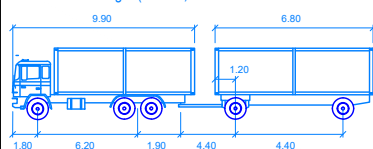
Arbeitsplan - Situation Schleppkurve LKW Nr. 1 - 1:500

Plannr.: 26.014-206
Mst.: 1:500
Format: A4
Datum: 20.07.2026
Gez.: zys
Ing.: jge



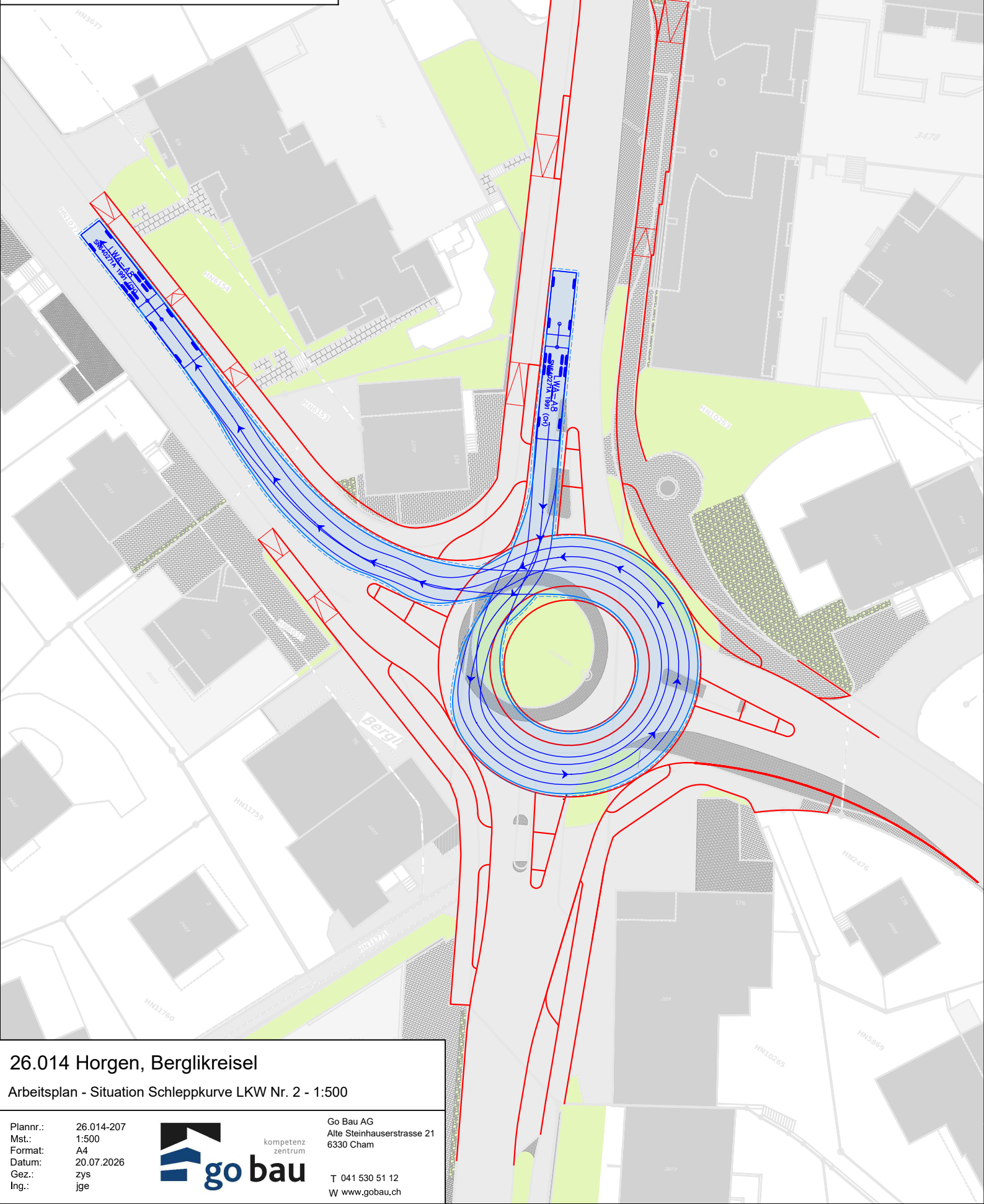
Go Bau AG
Alte Steinhäuserstrasse 21
6330 Cham

T 041 530 51 12
W www.gobau.ch



LWA-A8

Länge LKW	: 18.00		
Breite erste Einheit	: 2.50	Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0 s
Breite Anhänger	: 2.50	Lenkwinkel	: 38.3 Grad
Spurbreite inkl Reifen der ersten Einheit	: 2.50	Gelenkwinkel	: 70.0 Grad
Spurbreite inkl Reifen des Anhängers	: 2.50	Sicherheitsabstand	: 25 cm



26.014 Horgen, Berglikreisel

Arbeitsplan - Situation Schleppkurve LKW Nr. 2 - 1:500

Plannr.: 26.014-207
Mst.: 1:500
Format: A4
Datum: 20.07.2026
Gez.: zys
Ing.: jge

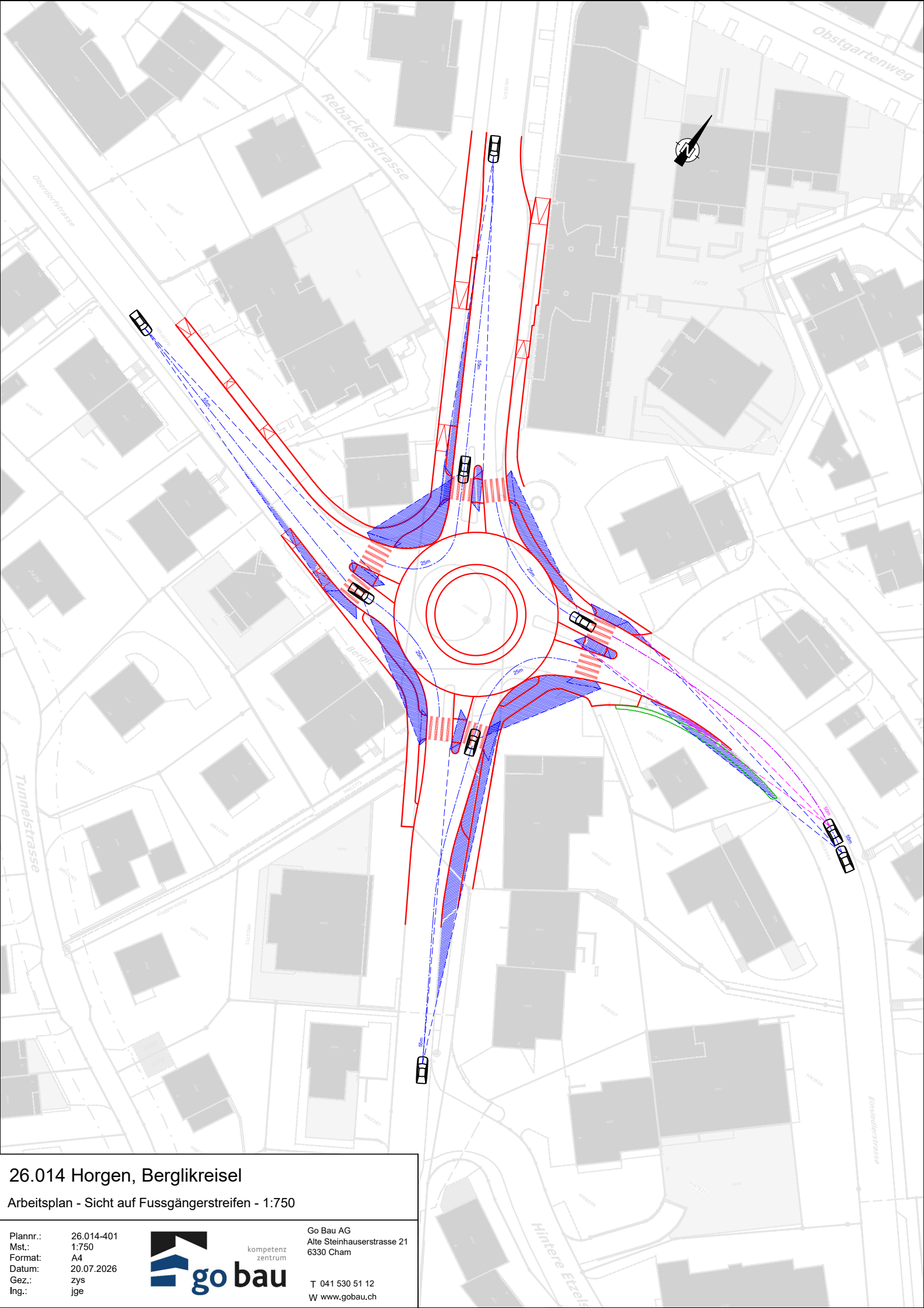


kompetenz
zentrum

Go Bau AG
Alte Steinhäuserstrasse 21
6330 Cham

T 041 530 51 12
W www.gobau.ch

ANHANG C Nachweis Sicht auf Fussgängerstreifen



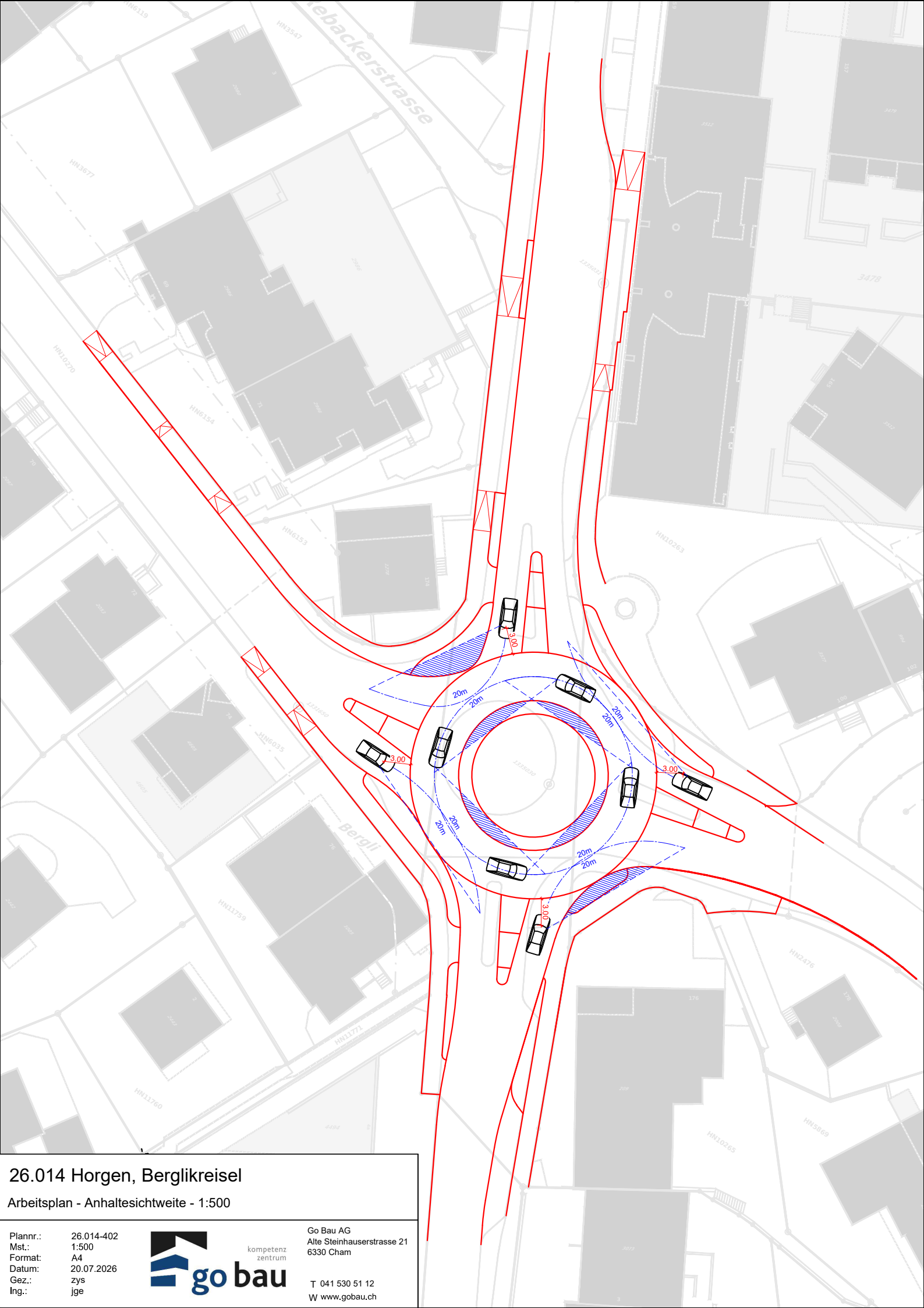
26.014 Horgen, Berglikreisel
Arbeitsplan - Sicht auf Fussgängerstreifen - 1:750

Plannr.: 26.014-401
Mst.: 1:750
Format: A4
Datum: 20.07.2026
Gez.: zys
Ing.: jge



Go Bau AG
Alte Steinhäuserstrasse 21
6330 Cham
T 041 530 51 12
W www.gobau.ch

ANHANG D Restliche Sichtnachweise im Kreisel



26.014 Horgen, Berglikreisel

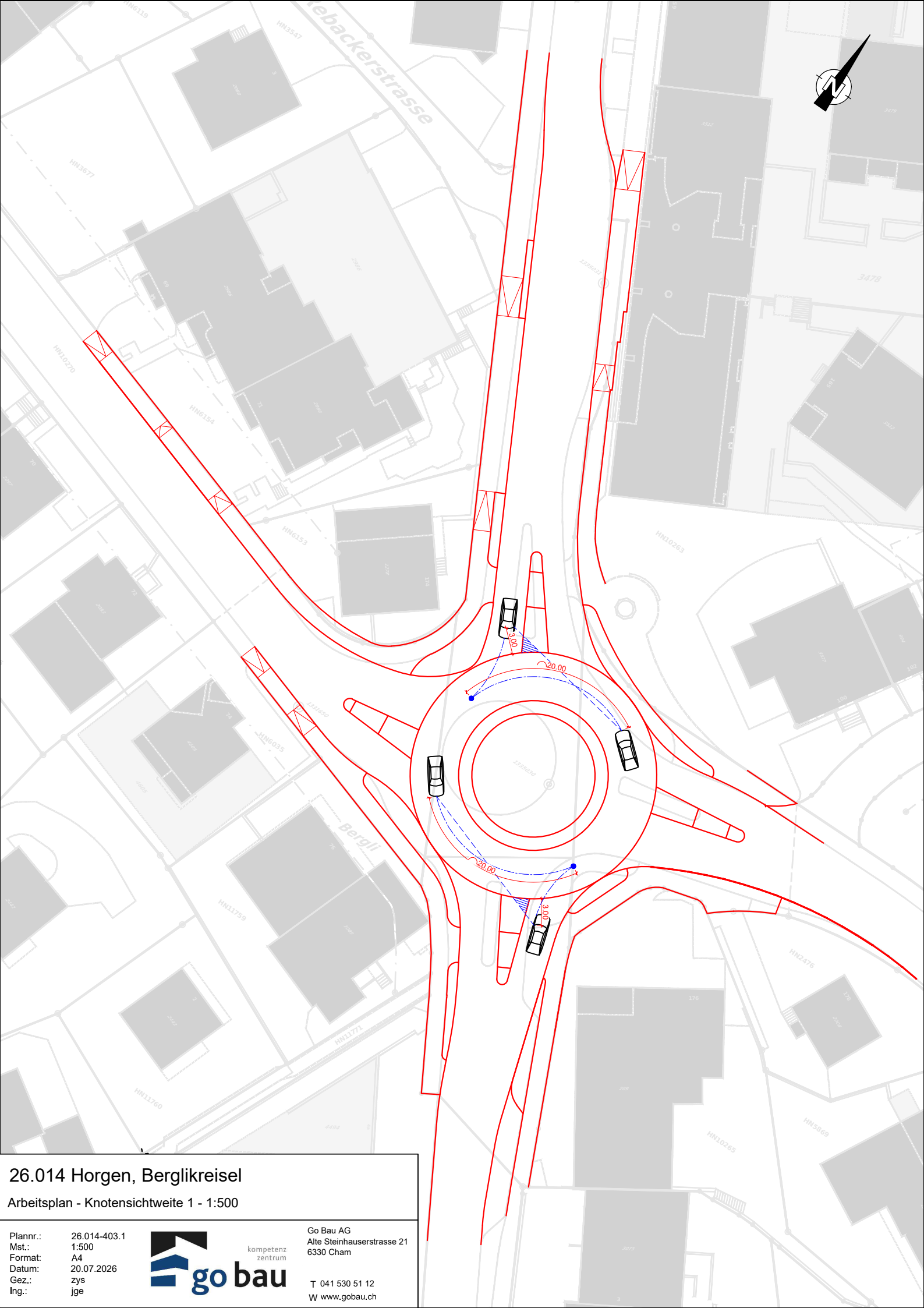
Arbeitsplan - Anhaltesichtweite - 1:500

Plannr.: 26.014-402
Mst.: 1:500
Format: A4
Datum: 20.07.2026
Gez.: zys
Ing.: jge



Go Bau AG
Alte Steinhäuserstrasse 21
6330 Cham

T 041 530 51 12
W www.gobau.ch



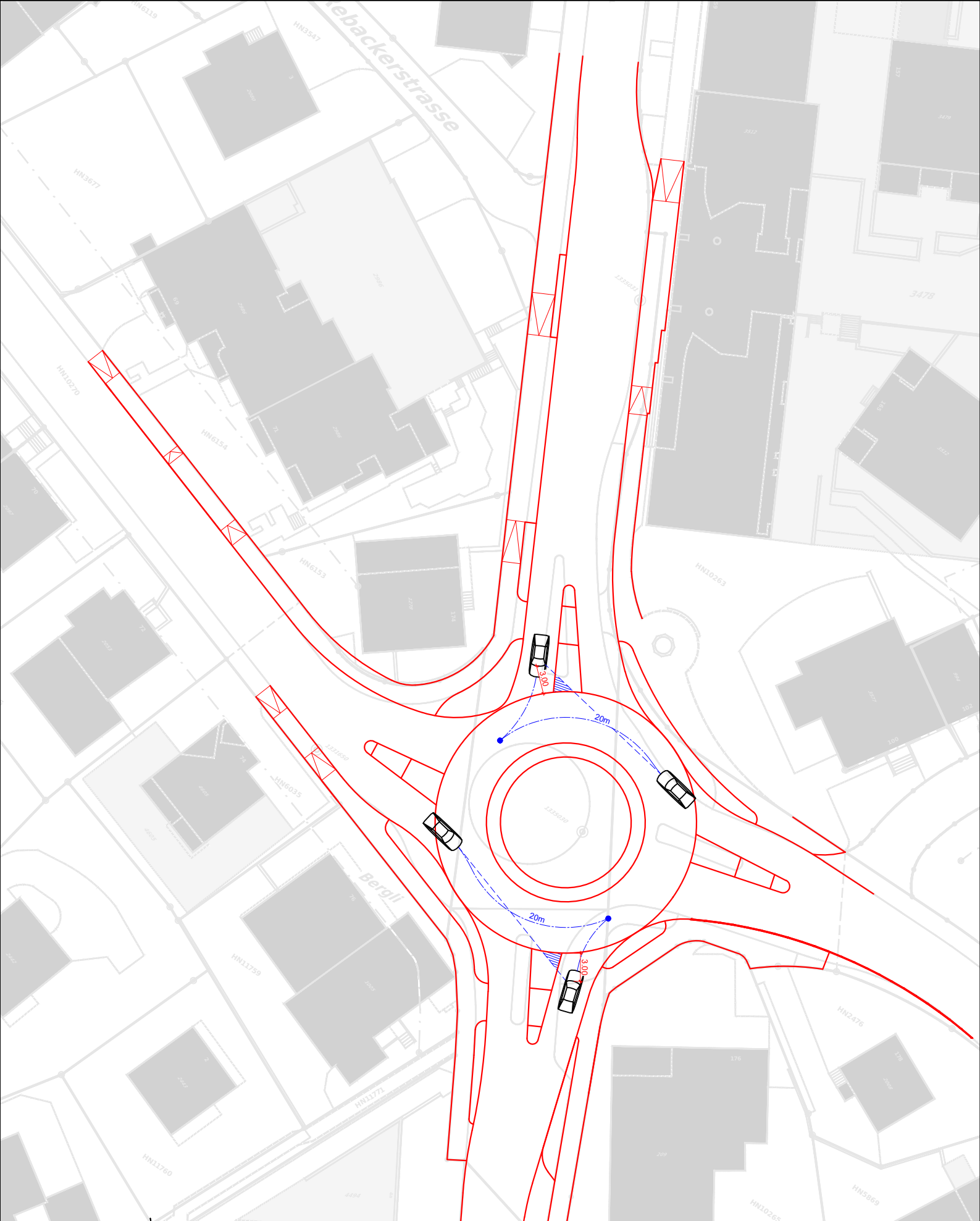
26.014 Horgen, Berglikreisel

Arbeitsplan - Knotensichtweite 1 - 1:500

Plannr.: 26.014-403.1
Mst.: 1:500
Format: A4
Datum: 20.07.2026
Gez.: zys
Ing.: jge



Go Bau AG
Alte Steinhäuserstrasse 21
6330 Cham
T 041 530 51 12
W www.gobau.ch



26.014 Horgen, Berglikreis
Arbeitsplan - Sicht zwischen benachbarten Zufahrten 1 - 1:500

Plannr.: 26.014-404.1
Mst.: 1:500
Format: A4
Datum: 20.07.2026
Gez.: zys
Ing.: jge



Go Bau AG
Alte Steinhäuserstrasse 21
6330 Cham
T 041 530 51 12
W www.gobau.ch



Arbeitsplan - Sicht zwischen benachbarten Zufahrten 2 - 1:500

Plannr.:	26.014-404.2	 go bau kompetenz zentrum	Go Bau AG
Mst.:	1:500		Alte Steinhäuserstrasse 21
Format:	A4		6330 Cham
Datum:	20.07.2026		
Gez.:	zys		
Ing.:	jge		
			T 041 530 51 12 W www.gobau.ch