



## QUARTIERLÄDEN

**OBERI:** Im Dorfkern gibt es noch zahlreiche Läden mit gutem Angebot **SEITE 14**

## DÄTTNAUER BUS

**ENTEIGNUNG:** Wegen eines Rekurses kann der 5er noch nicht fahren wie geplant **SEITE 15**

## KUNSTHAUS ZÜRICH

**FRIEDRICH KUHN:** Sehnsuchtsreisen mit dem einstigen Zürcher Bürgerschreck **SEITE 17**

# Tagesschule soll ab 2009 den Hort ersetzen

Das Betreuen von Kindergärtlern sowie Primarschülerinnen und -schülern alleine im Schulhaus bietet Vorteile gegenüber dem Wechseln zwischen Schule und Hort, sagt die Stadt.

Am Morgen in den Hort, dann in den Kindergarten, Mittagessen im Hort, danach integrative Förderung und am Abend zurück in den Hort. Sind beide Eltern berufstätig, kann der Tag eines Primarschülers so aussehen. «An jedem Ort gelten andere Regeln, werden Konflikte anders gelöst», sagt Schulvorständin Pearl Pederngna (SP). Das trage nicht dazu bei, die Situation des Schülers zu stabilisieren.

## Schulpflegen haben die Wahl

Als Alternative bietet sich das Tagesschulmodell an, das die Stadt testet: In den Schulhäusern Brühlberg und Hegi werden Kindergärtler und Primarschüler auf Wunsch der Eltern von 7.30 bis 18 Uhr im Schulhaus betreut, inklusive Mittagessen. Ein gemeinsames Konzept von Schulleitung, Betreuer- und Lehrerteam legt fest, welche Regeln gelten und wie mit Problemen umgegangen werden soll. «Das Tagesschulmodell ist ein Erfolg», lautete das Fazit einer Evaluation der Pilotprojekte durch die Pädagogische Hochschule St. Gallen.

«Fünf bis sieben Schulhäuser wollen auf das nächste Schuljahr hin das Tagesschulmodell übernehmen», sagt Pederngna. «Weitere ein Jahr später.» Die gestaffelte Einführung sei sinnvoll, weil einige städtische Schulen mit dem Umsetzen von anderen Neuerungen voll ausgelastet seien. Entscheiden über die Einführung des Tagesschulmodells wird der Gemeinderat. Dafür ist ein Nachtrag im Reglement über die familienergänzende Kinderbetreuung nötig. Die Kreisschulpflegen könnten danach selbst entscheiden, ob sie Schüler künftig im Schulhaus oder weiterhin im Hort betreuen wollen.

Das Tagesschulmodell bietet Vorteile bei der Art und Weise der Betreuung – aber auch dabei, den Anforderungen des kantonalen Volksschul-

gesetzes zu genügen. Dieses verpflichtet die Stadt ab August 2009 dazu, Schüler auf Nachfrage auch ausserhalb des Unterrichts zu betreuen. Aktuell sind rund 400 Kindergärtler und 1150 Primarschüler in Horten untergebracht. Diese sind teilweise überbelegt und führen Wartelisten. Steigt mit dem Beginn des nächsten Schuljahres die Nachfrage weiter, droht Platzmangel.

«Werden die Schüler im Schulhaus betreut, stehen dafür auch Singsaal und Turnhalle zur Verfügung», sagt Pederngna. Damit lasse sich flexibel auf eine veränderte Nachfrage reagieren. «Weil in grösseren Räumen zudem grössere Gruppen möglich sind, rechne ich damit, dass die Tagesschule in der Tendenz günstiger ist, als der Hort.» Weiterhin wird es aber dort Horte geben, wo aus betrieblichen Gründen das Tagesschulmodell nicht umsetzbar ist, weil sich nur wenige Eltern eine Fremdbetreuung wünschen.

## Kaum zusätzliche Kosten

Zusätzliche Kosten fallen laut Pederngna nur bei der Einführung des Tagesschulmodells an. Das Schuldepartement besorgt die Abrechnung der Elternbeiträge, überprüft den Personaleinsatz und organisiert bei Absenzen von Betreuerinnen Ersatz. Dafür sei keine Aufstockung von Stellenprozenten vorgesehen, sagt Pederngna. «Mehr Kosten entstehen hingegen, wenn zusätzliche Kinder angemeldet werden.» Mit einher sollten dann aber auch die Steuereinnahmen steigen, da ein Elternteil mehr arbeiten könne.

Die Plätze in Tagesschulen und Horten sind gleich teuer: Eine vierköpfige Familie mit 100000 Franken steuerbarem Einkommen zahlt für die vollständige Betreuung von zwei Kindern pro Monat 1560 Franken. Eine alleinerziehende Mutter (30000 Franken) für ihr Kind 290 Franken. **DAVID HERTER**



Alles aus einer Hand und unter einem Dach: Essen, Betreuung und Regeln für das Lösen von Problemen. Bild: key/Gaetan Bally

## Autolobby kritisiert «Fahrplan» der Stadt

Die Bauprojekte am Bahnhof würden falsch gestaffelt, kritisiert die Autolobby. Sie droht dem Stadtrat für die Masterplan-Abstimmung mit der Nein-Parole.

Eigentlich hatten sich sämtliche Verkehrsverbände geschlossen für den Masterplan ausgesprochen. Nun wird von Seiten des Automobil-Clubs Schweiz (ACS) sowie vom Verein «Winterthur: agil – mobil» aber Kritik am Stadtrat und an seinen Plänen laut. «Ungeachtet vorgängiger Zusicherungen macht die Regierung keine vertragliche Verkehrsplanung», sagt Markus Hutter, Präsident der ACS-Ortsgruppe Winterthur. Gelingt es dem Stadtrat nicht, die Bedenken auszuräumen, erwägt der ACS für die im kommenden Mai vorgesehene Abstimmung die Nein-Parole.

## «Unakzeptabler Fahrplan»

Stein des Anstosses sind die Daten, mit denen die Stadt die verschiedenen Bauprojekte rund um den Bahnhof angeschrieben hat. Die Regierung, so lässt sich der ACS in einer Medienmittei-

lung vernehmen, habe einen «unakzeptablen Fahrplan».

Konkret geht es der Autolobby um die Reihenfolge, in welcher der Busbahnhof umgebaut und für das Neuwiesenquartier ein neues Verkehrskonzept umgesetzt werden soll. Gemäss heutigem Planungsstand kann der neue Bahnhofplatz bereits ab 2010 gebaut werden. Während der Bauphase wird voraussichtlich ein Teil des Busverkehrs über die Rudolfstrasse abgewickelt, was zu massiven Verkehrsbehinderungen führt. «Die Konsequenzen sind viele längere Staus und die Überschwemmung des Neuwiesenquartiers mit Autoverkehr», sagt Hutter. Damit die Verkehrsverschiebung nicht zum Kollaps führe, sei es unabhängig, vor einem Umbau des Busbahnhofs das Verkehrskonzept Neuwiesen umzusetzen. Dieses ist aber frühestens 2011 für die Realisierung bereit.

Stadtrat Walter Bossert versteht die Aufregung nicht. «Wir haben doch noch gar keinen Fahrplan bestimmt, sondern nur bekannt gegeben, wann die einzelnen Projekte realisierungsbereit sind.» Städtische und externe Stellen seien derzeit dabei, zu prüfen, wie sich die Bauetappen auf das übrige Stras-

senetz auswirken. «Unsere Verkehrsplaner suchen nach der erträglichsten Lösung.» Dabei sei durchaus denkbar, dass die von der Autolobby geforderte Reihenfolge der beste Weg sei.

## «Zusagen sind unmöglich»

Die Kritik zum jetzigen Zeitpunkt sieht Bossert als Taktik. Aussagen zur Baureihenfolge werde der Stadtrat dennoch keine machen, sagt er an die Adresse der Autolobby. «Solche Garantien zu geben, ist gar nicht möglich.» Im Verfahrensablauf könnten Stockungen auftreten, die sich dem Einfluss des Stadtrats entziehen. So sei beispielsweise für die Knotenumbauten im Neuwiesenquartier der Zukauf von Privatland nötig. Komme es mit einem dortigen Grundeigentümer zu langwierigen Gerichtsprozessen, könne deswegen nicht mit dem Umbau des Busbahnhofs zugewartet werden.

Ausgebaut werden sollen vor allem die drei Kreuzungen Neuwiesen-/Wülflingerstrasse, Neuwiesen-/Schützenstrasse und Schützen-/Zürcherstrasse. An diesen Knoten ist bei einer Sperrung der Rudolfstrasse für den Durchgangsverkehr – eines der Teilprojekte des Masterplans – mit 15 bis 30 Prozent mehr Verkehr zu rechnen. **(mcl)**

## Heizgas wird 16 Prozent billiger

Der Stadtrat hat beschlossen, per 1. Januar die Gaspreise um rund 16 Prozent zu senken. Die Preise betragen beim Verbrauch bis 100000 Kilowattstunden (kWh) pro Jahr neu 8.20 Rappen/kWh (bisher 9.80 Rappen/kWh) und beim Verbrauch über 100000 kWh neu 7.80 Rappen/kWh (bisher 9.40 Rappen/kWh). Die letzte Erhöhung der Gaspreise (plus 14 Prozent) erfolgte am 1. Juli dieses Jahres. Damals erreichten die Preise ihren Jahreshöchststand. Da die Erdölpreise auf dem Weltmarkt in den letzten Monaten aber stark gesunken sind, wur-

den auch die Einkaufskosten von Erdgas massiv gesenkt. Stadtwerk gibt diese Einsparungen laut Verkaufsleiter Stefan Sigrist nun vollumfänglich an die Kunden weiter.

Um die Kosten weiter zu senken, wird auch eine Änderung im Rabattsystem für die Kunden mit Heizungen, die sich auf Öl umschalten lassen, durchgeführt. Die Rabatte dieser Kundengruppe werden künftig auf 1,3 Rappen/kWh begrenzt. Die Verträge der betroffenen 280 Kunden würden nach Ablauf ihrer Vertragsfrist angepasst werden. **(chb)**

## Die etwas einseitige Haltestelle

Wer an der Haltenrebenstrasse in Wülflingen wohnt und den öffentlichen Verkehr benutzt, kann seit Kurzem von einer neuen Bushaltestelle profitieren. Die Linien 665 und 670 Richtung Neftenbach und Dättlingen machen nämlich neuerdings dort Halt. Doch die Freude über die Neuerung dürfte geteilt sein. Denn hier halten die Busse nur, wenn sie in einer Richtung unterwegs sind: stadtauswärts. Wer in die Stadt fahren will, muss weiterhin zu Fuss zur Endstation des Zweier-Busses in Wülflingen oder

zur Haltestelle Wolfzangen, die sich bereits auf Neftenbacher Gemeindegebiet befindet.

«Das Strassenrassie erlaubt leider noch keine Stopps in Richtung Stadt», sagt Stadtbussprecher Reto Abderhalden. Es brauche eine bauliche Veränderung: «Eine Terrasse am Hang.» Und dafür sei wiederum ein «umfassendes Bauprojekt» nötig. Ein solcher Bau sei aber nicht ganz günstig, so Abderhalden. Wann gebaut wird und die Haltenreben-Haltestelle komplett ist, steht noch in den Sternen. **(pfr)**