



Begegnungszone Gotthardstrasse



Einführung Busergänzungsangebot

Urnenabstimmung vom 5. Juni 2016

Liebe Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Wir unterbreiten Ihnen die folgenden Vorlagen zur Annahme oder Verwerfung an der Urne:

Begegnungszone Gotthardstrasse

- Kreditbewilligung von 2'718'000 Franken für die Umgestaltung der Gotthardstrasse im Abschnitt Schwandelstrasse bis Schulhausstrasse zur Begegnungszone

Einführung Busergänzungsangebot, Rundkurs Thalwil (Umsetzung der ÖV-Initiative Alfred Schläpfer)

- Kreditbewilligung für jährliche Betriebskosten von 492'660 Franken und einmalige Investitionskosten von 864'000 Franken

Wir laden Sie ein, die Vorlagen zu prüfen und Ihre Stimme über deren Annahme oder Verwerfung auf dem Stimmzettel mit Ja oder Nein abzugeben.

GEMEINDERAT THALWIL

Gemeindepräsident	Gemeindeschreiber
Märk Fankhauser	Pierre Lustenberger

Thalwil, 1. März 2016

Aktenauflage

Die Akten zu dieser Vorlage können beim DLZ Planung, Bau und Vermessung, Dorfstrasse 10, 8800 Thalwil, ab 11. Mai 2016, während der nachstehenden Büroöffnungszeiten eingesehen werden.

Montag 8 bis 11.30 Uhr und 13 bis 18 Uhr

Dienstag bis Donnerstag 8 bis 11.30 Uhr und 14 bis 16.30 Uhr

Freitag 8 bis 15 Uhr

Inhaltsverzeichnis

Seite

Begegnungszone Gotthardstrasse

Berichte und Anträge der Rechnungsprüfungskommission	3
Das Wichtigste in Kürze	5
ANTRAG	6
WEISUNG	6
1. Einleitung	6
2. Vorgehen	7
3. Betriebs- und Gestaltungskonzept	9
4. Öffentliche Auflage und Mitwirkung	11
5. Bericht zu den Einwendungen	12
6. Kosten	14
7. Weiteres Vorgehen und Termine	15
8. Der nachhaltige Ansatz	15
9. Schlussbemerkungen	16

Einführung Busergänzungsangebot, Rundkurs Thalwil (Umsetzung der ÖV-Initiative Alfred Schläpfer)

Berichte und Anträge der Rechnungsprüfungskommission	3
Das Wichtigste in Kürze	17
ANTRAG	18
WEISUNG	18
1. Ausgangslage	18
2. Vorgehen	19
3. Busergänzungsangebot, Rundkurs Thalwil	20
4. Offerte SZU/ZVV zum Busergänzungsangebot	22
5. Kosten	23
6. Termine	24
7. Der nachhaltige Ansatz	24
8. Schlussbemerkungen	25
9. Ablehnungsantrag Gemeinderat	26

Berichte und Anträge der Rechnungsprüfungskommission

Die Rechnungsprüfungskommission (RPK) hat die folgenden Vorlagen geprüft. Sie nimmt wie folgt Stellung:

Begegnungszone Gotthardstrasse

- Kreditbewilligung von 2'718'000 Franken für die Umgestaltung der Gotthardstrasse im Abschnitt Schwandelstrasse bis Schulhausstrasse zur Begegnungszone

Bericht

Die Umsetzung der Einzelinitiative „Begegnungszone Gotthardstrasse“ erfordert für die Umgestaltung eines Abschnitts der Gotthardstrasse eine Kreditbewilligung von 2'718'000 Franken zu Lasten der Investitionsrechnung.

Das im Hinblick auf die bauliche Umgestaltung ausgearbeitete Betriebs- und Gestaltungskonzept berücksichtigt verschiedenste Interessen und schafft die Voraussetzungen für eine Begegnungszone, in welcher auch eine Veloführung im Gegenverkehr getestet und nach positiver Bewertung eingeführt werden soll. Die Schaffung einer Begegnungszone in der Gotthardstrasse erfüllt nach Ansicht des Gemeinderates die Ziele der Nachhaltigkeit sowie die gemeindeeigene Zielsetzung zur Zentrumsentwicklung. Ausserdem wird darauf hingewiesen, dass verschiedene Bereiche der Gotthardstrasse zeitnah ohnehin saniert werden müssen. Die dafür geschätzten Kosten von rund 402'000 Franken sind im Kreditantrag inbegriffen. Die für die eigentliche Umgestaltung zur Begegnungszone geschätzten Nettokosten belaufen sich somit auf 2'316'000 Franken. Die Abweichungsmarge für die Gesamtinvestition von 2'718'000 Franken wird mit +/- 20% angegeben.

Die RPK, welche die Vorlage ausschliesslich aus finanzpolitischer Sicht beurteilt, kommt nach eingehender Prüfung zum Schluss, dass die finanzielle Angemessenheit (Notwendigkeit, Dringlichkeit) mit jährlichen Folgekosten von ca. 0.5 Steuerprozenten (während zehn Jahren) nicht gegeben und der Investitionskredit aufgrund der derzeitigen Finanzlage nicht vertretbar ist.

Antrag

Die RPK beantragt den Stimmberechtigten zuhanden der Urnenabstimmung, die Kreditvorlage über 2'718'000 Franken abzulehnen.

Einführung Busergänzungsangebot, Rundkurs Thalwil (Umsetzung der ÖV-Initiative Alfred Schläpfer)

- Kreditbewilligung für jährliche Betriebskosten von 492'660 Franken und einmalige Investitionskosten von 864'000 Franken

Bericht

Mit der Umsetzung der Initiative „Busergänzungsangebot, genialer Rundkurs“ würden zusätzliche Busverbindungen in der Gemeinde geschaffen. Die jährlichen Kosten für die Gemeinde sind mit 492'660 Franken ausgewiesen. Zusätzlich sind einmalige Investitionskosten von 864'000 Franken zu erwarten.

Der Zürcher Verkehrsverbund will richtigerweise die vorgesehenen Linien nicht mitfinanzieren, da der nötige Kostendeckungsgrad nicht erreicht werden kann. In Thalwil ist das heutige Angebot an Busverbindungen ausreichend und zusätzliche Linien in schwach

besiedelte Quartiere sind weder ökonomisch noch ökologisch nachhaltig. Die Gemeinde zahlt bereits heute für den öffentlichen Verkehr ca. 1,5 Mio. Franken jährlich. Weitere Kosten in der Grössenordnung von einem Steuerprozent sind bei der angespannten Finanzlage nicht vertretbar.

Antrag

Die RPK beantragt den Stimmberechtigten zuhanden der Urnenabstimmung, die Vorlage abzulehnen.

8800 Thalwil, 21. März 2016

RECHNUNGSPRUEFUNGSKOMMISSION THALWIL

Präsident
Andrea Müller

Aktuar
Werner Oehry

Begegnungszone Gotthardstrasse

- **Kreditbewilligung von 2'718'000 Franken für die Umgestaltung der Gotthardstrasse im Abschnitt Schwandelstrasse bis Schulhausstrasse zur Begegnungszone**

Das Wichtigste in Kürze

Mit der Annahme der Initiative von Gianpietro Dinner an der Gemeindeversammlung vom 14. März 2013 wurde der Gemeinderat beauftragt, eine Kreditvorlage für die Umgestaltung der Gotthardstrasse zu einer Begegnungszone im Abschnitt Centralplatz (Schwandelstrasse) bis Schulhausstrasse auszuarbeiten und dem Souverän zu unterbreiten. Dabei soll auch eine Veloführung im Gegenverkehr geprüft werden.

Der Gemeinderat setzte eine breit abgestützte Projektkommission ein mit dem Ziel, unter Einbezug der Direktbetroffenen und der interessierten Bevölkerung ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zuhanden des Gemeinderates zu erarbeiten. In diesem werden die betrieblichen und gestalterischen Massnahmen konzeptionell festgesetzt, welche die Einführung einer Begegnungszone und die Erarbeitung einer Kreditvorlage für die bauliche Umgestaltung der Gotthardstrasse ermöglichen.

Das ausgearbeitete Betriebs- und Gestaltungskonzept Gotthardstrasse berücksichtigt die verschiedenen Interessen in einem ausgewogenen Verhältnis und ermöglicht die Einführung einer Begegnungszone. Die Veloführung im Gegenverkehr wird mit Einführung der Begegnungszone in einem Versuchsbetrieb getestet und erst nach positiver Bewertung definitiv eingeführt.

Der Kreditbedarf für die Umgestaltung der Gotthardstrasse zu einer Begegnungszone beträgt insgesamt **2'718'000 Franken**.

Bei einer Annahme der Vorlage erfolgt die bauliche Umgestaltung der Gotthardstrasse voraussichtlich im Sommer 2018.

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass mit der Einführung der Begegnungszone Gotthardstrasse die Ziele der Nachhaltigkeit sowie der gemeindeeigenen Zielsetzungen zur Zentrumsentwicklung gemäss Kommunalem Richtplan erfüllt werden.

Der Gemeinderat beantragt den Stimmberechtigten, den erforderlichen Kredit für die Umgestaltung der Gotthardstrasse zu bewilligen.

A N T R A G

Die Stimmberechtigten beschliessen an der Urne:

1. **Der für die Umgestaltung der Gotthardstrasse erforderliche Kredit von 2'718'000 Franken inkl. MWST wird zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.**
2. **Die Kreditsumme erhöht oder reduziert sich entsprechend der Kostenentwicklung zwischen Kostenvoranschlag und Bauausführung gemäss Zürcher Baukostenindex, Preisstand 2015.**
3. **Der Bericht zu den Einwendungen wird genehmigt.**
4. **Der Gemeinderat wird ermächtigt, die finanziellen Mittel – soweit erforderlich – auf dem Darlehensweg zu beschaffen**
5. **Der Gemeinderat wird ermächtigt, allfällige aus den Bewilligungs- oder Rechtsverfahren zwingend notwendige Änderungen in eigener Kompetenz vorzunehmen. Solche Beschlüsse sind öffentlich bekannt zu machen.**
6. **Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.**

W E I S U N G

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Am 14. März 2013 hat die Gemeindeversammlung der Einzelinitiative von Gianpietro Dinner, damaliger Präsident des Vereins Ökopolis, mit befürwortendem Antrag des Gemeinderats mit grossem Mehr zugestimmt.

Durch die Annahme wurde der Gemeinderat gemäss Initiativtext beauftragt, innerhalb eines Jahres eine Kreditvorlage für die Umgestaltung der Gotthardstrasse zu einer oder mehreren Begegnungszonen im Abschnitt Centralplatz (Schwandelstrasse) bis Schulhausstrasse auszuarbeiten und dem Souverän zu unterbreiten. Dabei soll auch eine Veloführung im Gegenverkehr geprüft werden.

Bereits an der Gemeindeversammlung hat der Gemeinderat angekündigt, dass der vorgegebene Zeitrahmen von einem Jahr nicht ausreichen wird, eine entsprechende Vorlage auszuarbeiten. Dies weil die Begegnungszone in ein gesamtheitliches Verkehrskonzept eingebunden und zudem mit laufenden Zentrumsplanungen – speziell mit dem Projekt Centralplatz – abgestimmt werden muss. Dies hat dazu geführt, dass die Vorlage in Rücksprache mit dem Initianten erst jetzt zur Abstimmung gebracht werden kann.

1.2 Begegnungszonen

Die Signalisation von Begegnungszonen ist seit dem 1. Januar 2002 in der Schweiz zugelassen. Die Signalisationsverordnung (SSV) beschreibt den Einsatz und die Regeln für die Einführung solcher Zonensignalisationen wie folgt:

Die Begegnungszonen dürfen auf Nebenstrassen in Bereichen mit Wohn- und/oder Geschäftsnutzung eingerichtet werden. In Begegnungszonen wird den Fussgängerinnen und Fussgängern die Verkehrsfläche zum Einkaufen und Flanieren oder als Begegnungsstätte zur Verfügung gestellt. Die Höchstgeschwindigkeit für Verkehrsteilnehmer beträgt 20 km/h. In der Begegnungszone haben Fussgängerinnen und Fussgänger gegenüber dem Fahrzeugverkehr Vortritt. Sie können jederzeit und überall die Fahrbahn queren, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Da der Strassenraum zum grosszügigen Aufenthaltsraum wird, sind keine Fussgängerstreifen mehr erforderlich. Es gilt das Mischverkehrsprinzip. Dies bedeutet, dass sich die Verkehrsteilnehmer auf der gleichen Ebene begegnen und keine eigentliche Fahrbahn mehr bezeichnet wird. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.

1.3 Betriebliche und gestalterische Rahmenbedingungen

Als Grundlage für den Kreditbeschluss sowie die nachfolgenden Ausführungsplanungen dient ein Betriebs- und Gestaltungskonzept. In diesem werden die Massnahmen zur Erreichung der verkehrsbetrieblichen Zielsetzungen (angestrebtes Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime, Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, den motorisierten Individualverkehr und Parkierung) festgelegt sowie die Standards definiert, die in Bezug auf die Gestaltung angestrebt werden müssen.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept beinhaltet also die wesentlichen betrieblichen und gestalterischen Rahmenbedingungen. Dabei muss festgehalten werden, dass es sich beim Konzept nicht um ein Ausführungsprojekt handelt. Ein solches muss im Anschluss an die Abstimmung noch erarbeitet werden. Es ist somit möglich, dass im Konzept enthaltene Elemente im Rahmen der Umsetzung Änderungen erfahren können, wenn sich diese als unzweckmässig herausstellen. Allerdings dürfen Änderungen der konzeptionellen Grundidee nicht widersprechen. Zudem sind im Konzept Empfehlungen – wie beispielsweise die Parkplatzbewirtschaftung – enthalten, die nicht mit der Festsetzung der Begegnungszone, sondern in einem anderen Verfahren rechtsverbindlich umgesetzt werden müssen.

2. Vorgehen

Für die Ausarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts hat der Gemeinderat eine breit abgestützte Projektkommission bestehend aus dem Initianten, Gewerbevertretern, politischen Vertretern sowie Vertretern aus der Gemeindeexekutive und -verwaltung eingesetzt. Als weitere Vorgaben dienten neben dem Initiativtext die Zielsetzungen zur Zentrumsentwicklung gemäss den „Leitlinien zur langfristigen räumlichen Entwicklung (2008)“ sowie des Kommunalen Richtplans. Zudem sollte die interessierte Bevölkerung als auch die direktbetroffenen Grundeigentümer und Gewerbetreibenden Gelegenheit erhalten, ihre Anliegen in den Planungsprozess einzubringen und an der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts mitzuwirken.

2.1 Planungsprozess

Zunächst wählte die Projektkommission Begegnungszone in einem Auswahlverfahren ein Planungsteam mit Verkehrsfachleuten aus, um zusammen das Betriebs- und Gestaltungskonzept im partizipativen Verfahren zu erarbeiten. In einem ersten Schritt wurden alle vorhandenen Grundlagen zusammengetragen sowie benötigte Daten erarbeitet. Nach Vorliegen der Grundlagendaten wurde ein erster öffentlicher Workshop durchgeführt. Dabei ging es zunächst um die Wahrnehmung der Gotthardstrasse und der

Identifikation von Konflikten und Potenzialen. Aus dieser Analyse wurden dann Handlungsfelder mit entsprechenden Zielvorgaben abgeleitet. Aufgrund dieser Vorgaben erarbeitete die Projektkommission einen Zielkatalog sowie verschiedene Konzeptvarianten, um diese an einem zweiten Workshop mit den Teilnehmenden zu diskutieren. Diese hatten dann die Aufgabe, den Zielkatalog zu beurteilen sowie die Konzeptvarianten zu bewerten. Aufgrund der Bewertungen wurde ein Konzeptansatz ausgewählt, welcher der Projektkommission als Basis für die Ausarbeitung des definitiven Betriebs- und Gestaltungskonzepts dienen sollte.

2.2 Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts

In Ergänzung zu den Vorgaben aus der öffentlichen Mitwirkung wurden von der Projektkommission weitere Rahmenbedingungen definiert, die sich aus den Regeln und rechtlichen Vorgaben der Signalisationsverordnung für Begegnungszonen ergeben. Gestützt darauf wurden für das Betriebs- und Gestaltungskonzept die betrieblichen Elemente wie Fahrbahnbreite, Anordnung von Parkplätzen und Verkehrsplätzen sowie die verschiedenen Gestaltungselemente wie Bepflanzung, Beleuchtung, Beläge und Abschlüsse etc. eingehend diskutiert und festgelegt.

Wie zu erwarten war, gab auch innerhalb der Projektkommission insbesondere die Parkierung Anlass zu kontroversen Diskussionen. Es ist offensichtlich, dass hier ein Zielkonflikt zwischen mehr Raum für eine bessere Aufenthaltsqualität entlang der Gotthardstrasse und einer hohen Anzahl Parkplätze, welche vom Detailhandel gefordert werden, besteht. Hier musste eine Kompromisslösung gefunden werden, welche die verschiedenen Interessen bestmöglich berücksichtigt, so dass alle von der Begegnungszone profitieren können.

3. Betriebs- und Gestaltungskonzept Gotthardstrasse

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept Gotthardstrasse besteht aus einem Konzeptplan, welcher aus verschiedenen Teilkonzepten zusammengesetzt ist, und einem Planungsbericht, in welchem die zugehörigen Regelungen, Empfehlungen und Erläuterungen enthalten sind.

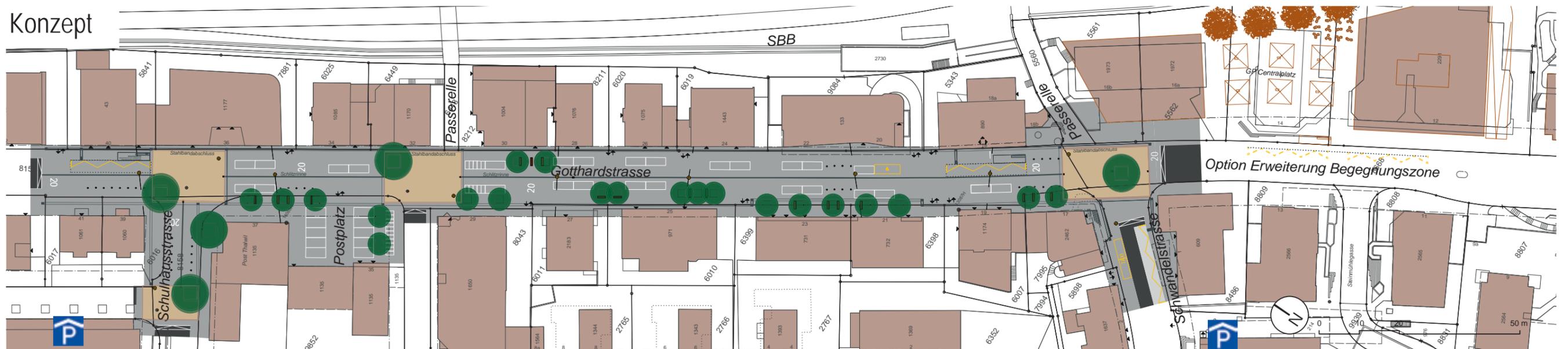
Wie bereits erwähnt, werden die im Konzept enthaltenen Massnahmen und Elemente mit der Zustimmung nicht rechtsverbindlich festgesetzt, haben aber für die Behörden im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung verbindlichen Charakter.

3.1 Gestaltung

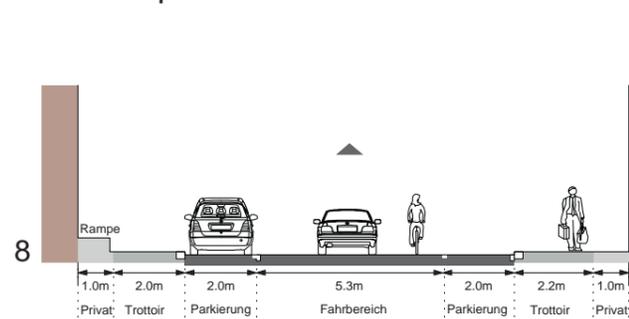
Teilräume und deren Funktion

Gemäss dem Betriebs- und Gestaltungskonzept besteht die Begegnungszone aus einem eigentlichen Hauptbereich (Fahrbahn- und Fussgängerbereiche), in welchem an wichtigen Querungsstellen mittels spezieller Gestaltung Verkehrsplätze hervorgehoben werden. Im Hauptbereich gilt das Mischverkehrsprinzip bei Tempo 20 und Fussgänger-vortritt. Verkehrsplätze befinden sich bei den Zugängen zu den Passerellen sowie bei Strassenkreuzungen. Die spezifische Gestaltung soll die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden zusätzlich erhöhen und auf die wichtigen Querungssituationen hinweisen. Der Hauptbereich soll einheitlich mit einem normalen Schwarzbelag von Hausfassade zu Hausfassade erstellt werden. Die Verkehrsplätze werden voraussichtlich in Beton hervorgehoben.

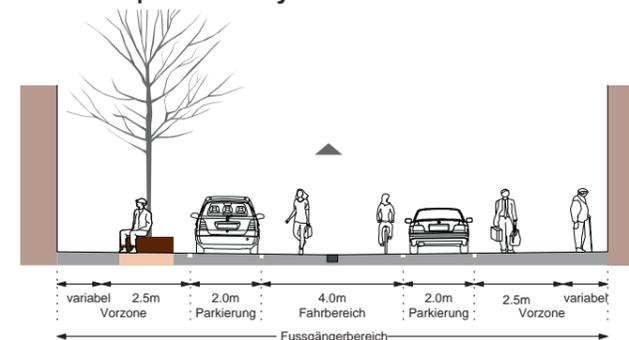
Konzept



Normalprofil Bestand



Normalprofil Projekt



Beläge

- Fahrbahn ausserhalb Begegnungszone
- Begegnungszone
- Platzfläche

Erschliessung

- Hauszugang
- Ein- oder Ausfahrt
- Zu- und Wegfahrt

Elemente

- Baum
- Sitzbank
- Beleuchtung
- Poller
- Parkhaus

Die Abgrenzung erfolgt mit einem Metallband oder falls notwendig mit Pflastersteinen. Die Strassenentwässerung wird mit einer in der Strassenmitte eingelegten Schlitzrinne sichergestellt, welche fahrradtauglich auszubilden ist.

Zwischen Fussgängerbereich und Hauptfahrbahn befinden sich sogenannte Infrastrukturbänder für die Fahrzeugabstellplätze (Autos, Motorräder und Velos) und weitere Ausstattungselemente wie Abfalleimer, Sitzgelegenheiten, Leuchten etc. Die Begegnungszone wird zudem mit taktilen Markierungen ausgestaltet, damit sich sinnesbehinderte Personen besser orientieren und freier bewegen können.

Die Ein- und Ausfahrten der Begegnungszone werden zugunsten einer klaren Trennung zu den Strassen innerorts (Tempo 50) gestaltet und hervorgehoben.

Beleuchtung

Für die einzelnen Bereiche der Begegnungszone wird eine funktionsbezogene Beleuchtung angestrebt. Für die Grundbeleuchtung des Strassenraums wird am Seilleuchtenkonzept festgehalten. Verkehrsplätze werden mit Platzleuchten scharfkantig ausgeleuchtet und hervorgehoben. Das Hauptelement der Beleuchtung auf der Ebene der Fussgänger sollen die Schaufenster bilden. Ergänzt werden diese durch die spezifische Beleuchtung der Sitzbänke, welche das Stimmungsbild in der Nacht verbessern soll.

Bepflanzung

Das heutige Bepflanzungskonzept wird durch gezielte Ergänzungen gestärkt. Längs der Strasse sollen bestehende Bäume nach Möglichkeit erhalten bleiben. Ergänzt werden diese mit gleichen Arten, welche bewusst nicht in einer Flucht angeordnet werden.

Auf den Verkehrsplätzen werden Bäume mit hoher Krone verwendet, die sich farblich von den strassenbegleitenden Bäumen abheben. Der markante Baum auf der Kreuzung Schwandelstrasse-Gotthardstrasse dient zusätzlich als Fussgängerschutz und Verkehrslenkung im Knotenbereich.

3.2 Betrieb

Fahrregime

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept basiert auf dem heutigen Verkehrsregime. Es wurde jedoch so ausgestaltet, dass eine Änderung des Verkehrsregimes vorgenommen werden kann. Offen ist die Einführung des Einbahnregimes auf der Schwandelstrasse mit Fahrtrichtung Alte Landstrasse infolge Verlagerung der Bushaltestelle von der Schwandelstrasse an die Gotthardstrasse (Centralplatz).

Busbetrieb

Im Betriebs- und Gestaltungskonzept wird die Lage der heutigen Haltestellen an der Gotthard- und Schwandelstrasse beibehalten. Die Neugestaltung ermöglicht jedoch wesentlich grosszügigere Warteräume an der Gotthardstrasse. In Abstimmung mit der Planung Centralplatz ist vorgesehen, die Bushaltestellen von der Schwandel- an die Gotthardstrasse zu verlegen. Für die Fahrgäste würde diese Anordnung einen höheren Komfort bieten, da sie bahnseitig aussteigen und die Gotthardstrasse nicht mehr queren müssten.

Veloverkehr

Der Raum für Verkehrsflächen ist an der Gotthardstrasse vorgegeben und schränkt die Möglichkeiten stark ein. Gemäss der angenommenen Initiative soll auf der Gotthardstrasse die Veloführung im Gegenverkehr geprüft werden. Bei Einführung der Begegnungszone wird in Absprache mit der Kantonspolizei zunächst ein begleitender Testbetrieb mit Velogegeverkehr durchgeführt. Es wird angenommen, dass für Velo-

fahrende auch bei der vorgesehenen schmalen Fahrbahn genügend Manövrierfläche besteht, um die Sicherheit zu gewährleisten. Gestützt auf das Ergebnis der Testphase wird über den definitiven Betrieb entschieden.

Parkierung

Die Parkplätze an der Gotthardstrasse werden mit leicht versetzten Zweierpaketen innerhalb des Infrastrukturbands angeordnet. Die Zweierpakete erleichtern das Ein- und Ausparkieren, erhöhen die Übersichtlichkeit und ermöglichen einen störungsfreieren und sichereren Verkehrsbetrieb. Zudem erhöhen sich dadurch die Durchlässigkeit des Strassenraumes und die Querungsmöglichkeiten für Fussgänger. Um die lineare Strassenflucht zu brechen und damit die Fahrgeschwindigkeiten niedrig zu halten, werden die Parkplätze nicht linear sondern leicht versetzt angeordnet.

Insgesamt wird das Parkplatzangebot auf der Gotthardstrasse um fünf Parkfelder von 32 auf 27 reduziert. Gleichzeitig wird eine kürzere maximale Parkdauer zwischen ½ und 1 h empfohlen, sodass der Umschlag und damit die Verfügbarkeit der Parkplätze verbessert wird. Grundsätzlich sollen die Parkplätze auf der Gotthardstrasse als „sogenannte Kundenparkplätze“ dem kurzen Einkauf und diejenigen in den angrenzenden Tiefgaragen sowie ausserhalb des Begegnungszonenperimeters dem längeren Einkaufen dienen.

Zusammen mit den Eigentümern sollen in einem separaten Projekt Massnahmen zur besseren Anbindung der Tiefgaragen von Migros und Coop an die Gotthardstrasse geprüft werden. Im Fokus stehen attraktivere Zugänge, eine Koordination der Gebühren sowie ein allfälliges Parkleitsystem.

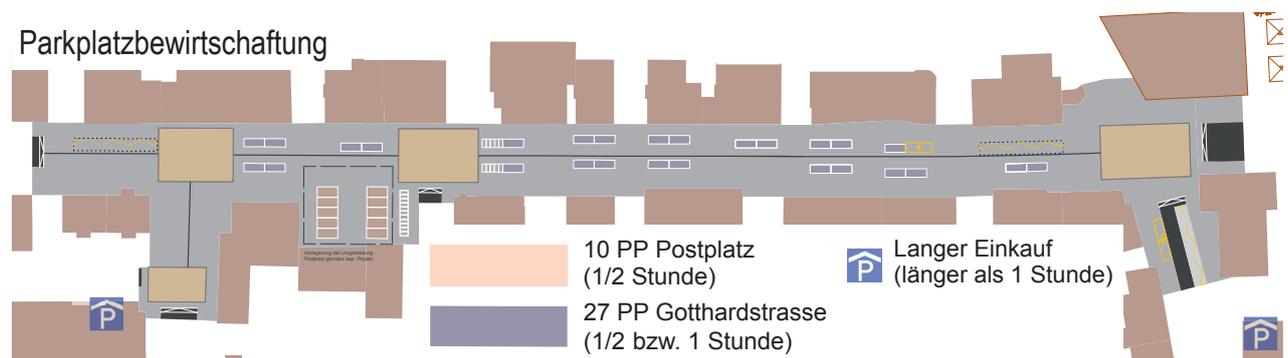


Abb.: Parkplatzbewirtschaftung

4. Öffentliche Auflage und Mitwirkung

Die Unterlagen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts wurden im Sinne von § 13 des Strassengesetzes vom 19. November bis zum 19. Dezember 2015 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. In diesem Zeitraum konnte sich jedermann zur Vorlage äussern und Einwendungen einreichen. Während der Auflagefrist wurde eine Einwendung mit insgesamt vier Änderungsanträgen eingereicht. Zu den Einwendungen wird mit Bericht im nachfolgenden Kapitel Stellung genommen.

Neben der öffentlichen Auflage wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept der Kantonspolizei, der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG (SZU) sowie der Behindertenkonferenz Zürich zur Stellungnahme unterbreitet. Deren Anregungen und Hinweise wurden im Konzept so gut wie möglich berücksichtigt. Ein Zielkonflikt besteht zwischen den Vorgaben der Kantonspolizei und den Anträgen der Behindertenkonferenz. Die Kantonspolizei gibt vor, dass die verschiedenen Nutzungsbereiche der Begegnungszone einheit-

lich und ohne trennwirksame Elemente – namentlich für die Abgrenzung von Fahrbahn und Fussgängerbereich – gestaltet wird. Die Behindertenkonferenz dagegen fordert zwischen den Bereichen mit und ohne fahrenden Verkehr Führungs- oder Trennelemente zur räumlichen sowie sicherheitsrelevanten Orientierung von sinnesbehinderten Menschen.

In der weiteren Projektplanung soll versucht werden, die divergierenden Interessen so weit wie möglich zu berücksichtigen und eine Lösung zu erarbeiten, mit welcher beide Seiten einverstanden sind.

5. Bericht zu den Einwendungen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage ist eine Einwendung mit vier Anträgen eingegangen. Die Anträge wurden für die Vorlage im Sinne der nachfolgenden Stellungnahme berücksichtigt:

Antrag 1, Parkplatzzahl reduzieren:

Der Platz in einer Begegnungszone solle in erster Linie den Fussgängern und nicht den Autos zur Verfügung stehen. Die Anzahl Parkplätze sei daher zu halbieren. Im Gegenzug solle die maximale Parkzeit auf 20 Minuten reduziert werden (Antrag 2). Für längeres Parkieren würden die Parkhäuser Migros und Coop zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Gemeinderates

Der Antrag wird nicht berücksichtigt:

Das Parkplatzangebot wurde sowohl in der eingesetzten Kommission als auch im Rahmen der durchgeführten Workshops intensiv diskutiert. Das Meinungsspektrum reicht von "mehr Parkplätze schaffen" bis "Parkplätze massiv reduzieren".

Es ist unbestritten, dass eine Reduktion des Parkplatzangebots den Gestaltungs- und Bewegungsspielraum für den Langsamverkehr erhöhen würde. Im Gegenzug ist ein Parkierungsangebot unmittelbar vor den Geschäften an der Gotthardstrasse in Anbetracht der Konkurrenzsituation im Detailhandel ein sehr wichtiger Faktor.

Das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept stellt aus Sicht des Gemeinderats einen Kompromiss dar. Auf der Gotthardstrasse werden fünf Parkplätze reduziert. Die räumliche Verteilung und die Bündelung zu Zweierpaketen erhöhen die Durchlässigkeit für die Fussgänger und verbessern die Sicherheit für die Velofahrer und Fussgänger, da die Parkierungsmanöver einfacher werden. Überdies wird in der Begegnungszone der Fahrbereich nahezu halbiert und die Seitenbereiche für die Fussgänger beinahe verdoppelt. Zu erwähnen ist, dass der Fussgänger im gesamten Strassenraum künftig gegenüber dem Fahrverkehr vortrittsberechtigt ist. Die Situation für die Fussgänger wird daher insgesamt wesentlich komfortabler.

An der Flächenverteilung für den Fahrverkehr, den ruhenden Verkehr und die Fussgänger wird also festgehalten.

Die Auslastung der Parkplätze wird im Rahmen der Erfolgskontrolle, die nach der Inbetriebnahme der Begegnungszone durchgeführt werden muss, nochmals beurteilt. Da die Parkplätze keine baulichen Massnahmen benötigen, wäre eine Reduktion zu einem späteren Zeitpunkt grundsätzlich möglich, ist jedoch nicht vorgesehen. Das Ergebnis und die Schlussfolgerungen dieses Monitorings werden mit den Betroffenen (Gewerbe, Grundeigentümer etc.) zu diskutieren sein.

Antrag 2, Parkdauer beschränken:

Die maximale Parkdauer an der Gotthardstrasse sei auf 20 Minuten zu beschränken. Die Parkplätze sollen nur für einen gezielten Einkauf und den Güterumschlag genutzt werden.

Stellungnahme des Gemeinderates

Der Antrag wird nicht berücksichtigt:

Die Parkplatzbewirtschaftung wird mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept nicht abschliessend festgelegt. Diese ist Bestandteil eines Gesamtparkierungskonzepts der Gemeinde, welches aktuell erarbeitet wird. Die Vorgaben aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept haben für die Gemeindebehörden jedoch verbindlichen Charakter.

Gemäss dem vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzept soll die erlaubte Parkdauer angepasst werden. Die Parkplätze werden je nach Standort unterschiedlich bewirtschaftet. Es wird zwischen kurzem Einkauf auf der Gotthardstrasse (½ h bis 1 h) und langem Einkauf in den angrenzenden Tiefgaragen (länger als eine Stunde) unterschieden.

Durch die Anpassung der Parkplatzbewirtschaftung kann der Umschlag erhöht und damit die Verfügbarkeit der Parkplätze verbessert werden.

Die vorgeschlagene Parkzeitbeschränkung auf 20 Minuten ist nicht zweckmässig und nicht kundenfreundlich. Zu prüfen ist hingegen, ob der Anteil der Parkplätze mit einer maximalen Parkdauer von 60 Minuten weiter reduziert und auf einen inneren „Block“ beschränkt werden soll. Dies ist Thema der weiteren Projektierung und nicht Gegenstand der Kreditvorlage.

Antrag 3, Parkplätze auf Postplatz reduzieren:

Die Anzahl der öffentlichen Parkplätze auf dem Postplatz sei mit der Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts zu halbieren und mit dem Wegzug der Post ohne Realersatz aufzuheben.

Stellungnahme des Gemeinderates

Auf den Antrag wird nicht eingetreten:

Der Postplatz wurde zwar in die konzeptionellen Überlegungen einbezogen. Dessen Gestaltung ist jedoch nicht Bestandteil der Umsetzung der Begegnungszone respektive der Kreditvorlage. Dementsprechend kann auf diesen Antrag nicht eingetreten werden.

Antrag 4, Velo im Gegenverkehr:

Die Möglichkeit für den Veloverkehr in der Gegenrichtung sei mit der Realisierung der Begegnungszone dauerhaft zuzulassen.

Stellungnahme des Gemeinderates

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt:

Im Rahmen der Variantenerarbeitung wurden die Möglichkeiten der Veloführung im Gegenverkehr geprüft. Für eine definitive Zustimmung der Kantonspolizei für den Velogegenverkehr müsste der Fahrbereich zwischen den Parkfeldern mindestens 4.5 m sein. Zugunsten der Aufenthaltsbereiche und um die Seitenbereiche vor den Geschäften zu stärken wurde im Sinne der Begegnungszone der Fahrbereich auf 4.0 m verschmälert.

Die Kantonspolizei konnte überzeugt werden, den Velogegenverkehr in einem begleitenden Testbetrieb zu prüfen. Im Falle eines erfolgreichen Testbetriebs ist vorgesehen, Velogegenverkehr dauerhaft zuzulassen. Das Anliegen ist daher bereits aufgenommen. Dem Antrag kann jedoch noch nicht abschliessend zugestimmt werden, da für die

Verkehrsordnung eine Verfügung der Kantonspolizei erforderlich ist. Die Kantonspolizei macht ihren definitiven Entscheid vom Ergebnis der Testphase abhängig.

6. Kosten

6.1 Investitionskredit

Der Kreditantrag basiert auf einer detaillierten Schätzung des DLZ Planung, Bau und Vermessung. Danach ist für die vorgesehene Neugestaltung der Gotthardstrasse zu einer Begegnungszone im Sinne des vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzepts mit den nachfolgend zusammengestellten Kosten zu rechnen (Preisbasis: Baukostenindex Stand 2015). Wegen der Einheit der Materie werden die gesamten Kosten für die Umgestaltung der Gotthardstrasse als Kredit zur Begegnungszone beantragt.

Abbruch und Entsorgung	Fr.	258'000
Installation und Provisorien	Fr.	200'000
Gestaltung Strassenraum	Fr.	1'250'000
– Belag Begegnungszone inkl. Entwässerung	Fr.	980'000
– Bepflanzung	Fr.	140'000
– Sitzbänke, Schutzpfosten und -inseln, Poller	Fr.	130'000
Verkehrsplätze (Belag, Beleuchtung, Bepflanzung)	Fr.	452'000
Signalisation, Verkehrssteuerung	Fr.	57'000
Vermessung, Vermarkung	Fr.	<u>20'000</u>
Schätzung Baukosten total	Fr.	2'237'000
Verschiedenes, Unvorhergesehenes (10 %)	+ Fr.	224'000
Technische Arbeiten (11.5 %)	+ Fr.	<u>257'000</u>
Total Investitionskredit (+/- 20 %)	Fr.	<u>2'718'000</u>

Nicht berücksichtigt sind allfällige Kostenbeteiligungen von Werkleitungsträgern, die sich anteilmässig an den Belagsarbeiten beteiligen müssten, falls sie gleichzeitig Sanierungen an ihren Werkleitungen vornehmen würden. Die Gesamtkosten würden sich entsprechend der Beteiligungen verringern.

6.2 Netto-Kosten

Verschiedene Bereiche der Gotthardstrasse sind aktuell in schlechtem Zustand und müssten zeitnah auch ohne Einführung der Begegnungszone saniert werden. Mit Sondierungen und Aufnahme des Schadensbildes wurden die Mängel erhoben. Die Sanierungskosten, welche zur Behebung der aktuellen Mängel anfallen würden, werden auf rund **402'000 Franken** geschätzt. Nicht eingerechnet sind Kosten für den Ersatz von Bepflanzungen, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung etc.

Für die effektive Umgestaltung zur Begegnungszone ist nach Abzug der Sanierungskosten, welche als gebundene Ausgaben ohnehin aufgewendet werden müssten, mit **Netto-Kosten von 2'316'000 Franken** zu rechnen. Dieser Betrag reduziert sich weiter um allfällige Beteiligungen von anderen Werkleitungsträgern.

6.3 Kapitalfolgekosten

Für die Abschreibung und Verzinsung muss nach geltendem Recht mit jährlich 271'800 Franken (10 % des Investitionskredits) gerechnet werden.

6.4 Betriebliche Folgekosten

Der betriebliche Unterhalt der Gotthardstrasse wird sich aufgrund der zusätzlichen Bäume und zusätzlichen Möblierung erhöhen. Hierfür werden die zusätzlichen Kosten pro Jahr auf **10'000 Franken** geschätzt.

6.5 Steuerliche Belastung

Die Kapitalfolgekosten und die betrieblichen Folgekosten belasten die jährliche Rechnung der Gemeinde mit **281'800 Franken**, entsprechend rund **0,5 Steuerprozenten**.

7. Weiteres Vorgehen und Termine

Nach Zustimmung zur Kreditvorlage durch die Stimmberechtigten gestaltet sich das weitere Vorgehen wie folgt:

Aufgrund des Konzepts werden ein Bauprojekt sowie ein verkehrstechnisches Gutachten erarbeitet. Diese werden im Sinne von § 16 des Strassengesetzes öffentlich aufgelegt. Nach Behandlung allfälliger Einsprachen erfolgt die Projektfestsetzung durch den Gemeinderat und die Verfügung der Verkehrsanordnung durch die kantonale Sicherheitsdirektion mit den entsprechenden Rechtsmittelmöglichkeiten.

Die Ausführung des Bauprojekts erfolgt voraussichtlich im Sommer 2018. Vorgesehen ist, die grossen Belagsarbeiten in den Sommerferien durchzuführen. Der Betrieb (Verkehr) auf der Gotthardstrasse wird nach Möglichkeit aufrechterhalten. Das heisst, dass jeweils der berg- oder seeseitige Bereich der Gotthardstrasse gesperrt werden muss. Die Zugänge zu den Liegenschaften werden zu jedem Zeitpunkt gewährleistet.

8. Der nachhaltige Ansatz

Ökonomischer Aspekt

Aus wirtschaftlicher Sicht kann davon ausgegangen werden, dass durch die verbesserte Aufenthalts- und Wohnqualität eine massgebliche Aufwertung des Zentrums als Geschäfts- und Wohnquartier und somit der Immobilien erfolgt. Die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums zieht vermehrt Besucherinnen und Besucher zum Bummeln und Flanieren an. Die Verkaufsangebote an der Gotthardstrasse werden besser wahrgenommen und damit steigen die Möglichkeiten zusätzliche Handelsumsätze zu erzielen. Die geringe Anzahl der wegfallenden Parkplätze dürfte aufgrund der angepassten Bewirtschaftung bezüglich Kundenfrequenzen kaum ins Gewicht fallen. Grundsätzlich wird eher von einem verbesserten Umschlag der Parkplätze und somit einem grösseren Kundenpotenzial ausgegangen.

Man kann also von einer Steigerung der Standortattraktivität und damit der Wettbewerbsfähigkeit des Zentrums ausgehen. Die anfallenden Investitionskosten werden damit mehr als aufgewogen. Bei Eintreten einer Attraktivitätssteigerung kann von einem positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis ausgegangen werden.

Ökologische Aspekte

Das in Begegnungszonen vorherrschende Geschwindigkeitsregime von 20 km/h bedeutet weniger Emissionen bezüglich Lärm und Abgasen. Zudem wird mit der Begegnungszone die Attraktivität für Fussgänger und Velofahrer wesentlich erhöht, wodurch Umsteigeeffekte vom motorisierten Individualverkehr zum Langsamverkehr erwartet werden können. Beides hat zur Folge, dass die Umwelt weniger belastet wird. Allerdings dürfte die effektive Abnahme der Umweltbelastung als gering bezeichnet werden.

Der Zeitverlust für Eilige wird sich in Grenzen halten, bewegt sich der Verkehr doch tagsüber schon jetzt meist nur stockend.

Soziale Aspekte

Aus sozialer Sicht spielen Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit eine wesentliche Rolle. Weniger Lärm und aufgewertete Strassenräume sorgen für eine angenehmere Atmosphäre und für mehr Aufenthaltsqualität. Punkto Verkehrssicherheit wird Begegnungszonen generell ein gutes Zeugnis ausgestellt.

Fazit

Aus Sicht der Nachhaltigkeit wird die Realisierung der Begegnungszone durchwegs positive Auswirkungen auf das Zentrum und die Bevölkerung haben.

9. Schlussbemerkungen

Der Gemeinderat erwartet mit der Einführung der Begegnungszone Gotthardstrasse eine wesentliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität und damit generell eine Steigerung der Standortattraktivität des Thalwiler Zentrums. Im vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzept sind die verschiedenen zentrumsbezogenen Interessen in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt. Damit scheint die Begegnungszone ein Gewinn für alle: Sowohl für die Anwohner und Besucher als auch für die Gewerbetreibenden und Grundeigentümer.

Die Aufwertung der Gotthardstrasse respektive des Zentrums war in den letzten Jahren ein Dauerthema in der Gemeinde. Nachdem der Souverän im Oktober 2015 der Realisierung des Centralplatzes zugestimmt hat, kann mit der Zustimmung zur Begegnungszone der nächste Meilenstein zu einer Attraktivitätssteigerung des Thalwiler Zentrums gesetzt werden. In Anbetracht der Wichtigkeit des Zentrums und der positiven Auswirkungen, welche mit der Vorlage verbunden sind, scheinen die Investitionen mehr als gerechtfertigt.

Der Gemeinderat empfiehlt den Stimmberechtigten, den erforderlichen Kredit für die Umgestaltung der Gotthardstrasse zu bewilligen.