



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

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**

Das Wichtigste in Kürze

Mit der Annahme der anregenden Einzelinitiative von Alfred Schläpfer „Busergänzungsangebot, genialer Rundkurs“ an der Gemeindeversammlung vom 3. Dezember 2014 wurde der Gemeinderat beauftragt, einen Vorschlag für die Einführung einer adäquaten Nord-Süd-ÖV-Verbindung auszuarbeiten. Der Gemeinderat ist diesem Auftrag nachgekommen und legt den Stimmberechtigten eine Kreditvorlage für ein gemeinde-finanziertes ÖV-Ergänzungsangebot vor.

Gestützt auf eine umfassende Schwachstellenanalyse des bestehenden ÖV-Angebots in Thalwil wurde ein Busergänzungsangebot ausgearbeitet. Dieses besteht aus einer Nord- und einer Südschleife, die jeweils zwei- bzw. einmal pro Stunde gefahren werden und im Zentrum Thalwil miteinander verknüpft sind. Vorgesehen ist ein Betrieb von Montag bis Sonntag ab 6.00 bis 20.00 Uhr.

Das Busergänzungsangebot soll ab Dezember 2017 von der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG (SZU) in Form einer Ergänzungsleistung zum ordentlichen ZVV-Verbundangebot für die Gemeinde Thalwil ausgeführt werden. Die jährlichen Kosten für die Gemeinde betragen **492'660 Franken**. Hinzu kommen Investitionen in die Haltestelleninfrastruktur von **864'000 Franken**.

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass mit dem erarbeiteten Busergänzungsangebot die Ziele der Nachhaltigkeit sowie die gemeindeeigenen verkehrspolitischen Ziele nicht erfüllt werden. Zudem besteht für das neue Angebot kein genügendes Marktpotential d.h., dass die neue Buslinie infolge ungenügenden Kostendeckungsgrades vom ZVV nicht finanziert wird und somit für die Gemeinde auf lange Sicht wirtschaftlich nicht tragbar ist.

Der Gemeinderat beantragt den Stimmberechtigten, die Kreditvorlage für das Busergänzungsangebot abzulehnen.

A N T R A G

Die Stimmberechtigten beschliessen an der Urne:

- 1. Der Einführung des Busergänzungsangebots Rundkurs Thalwil im Sinne von § 20 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) wird zugestimmt.**
- 2. Der hierfür erforderliche jährliche Kredit von 492'660 Franken inkl. MWST wird zu Lasten der Laufenden Rechnung bewilligt.**
- 3. Die Kosten erhöhen oder reduzieren sich ab 2018 gemäss den Teuerungsvorgaben des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV).**
- 4. Der Kredit für die Erstellung der Haltestelleninfrastruktur von 864'000 Franken inkl. MWST wird zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.**
- 5. Die Kreditsumme für die Erstellung der Haltestelleninfrastruktur erhöht oder reduziert sich entsprechend der Kostenentwicklung zwischen Kostenschätzung und Bauausführung gemäss dem Zürcher Baukostenindex, Preisstand 2015.**
- 6. Der Gemeinderat wird ermächtigt, die finanziellen Mittel – soweit erforderlich – auf dem Darlehensweg zu beschaffen.**

W E I S U N G

1. Ausgangslage

Am 3. Dezember 2014 wurde die Einzelinitiative von Alfred Schläpfer zum öffentlichen Verkehr „Wiederherstellung des Status Quo für die am 14. Juni 2014 aufgehobenen Buslinien 141/142 (genialer Rundkurs)“ von der Gemeindeversammlung entgegen dem Antrag des Gemeinderates mit grosser Mehrheit angenommen.

Durch die Annahme dieser allgemein anregenden Initiative wurde der Gemeinderat dazu verpflichtet, einen Vorschlag im Sinne des Initiativtextes auszuarbeiten, damit die Thalwiler Bevölkerung wieder über eine adäquate Nord-Süd-ÖV-Verbindung (Quartiere Etzliberg, Aegertli, Zentrum, Böni etc.) gemäss § 20 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) verfügt. Die Kosten für dieses Projekt sind durch den Gemeinderat zu ermitteln. Als Minimalvariante ist eine stündliche Verbindung zum Zentrum (Bahnhof Thalwil) von 6.00 bis 20.00 Uhr anzuvisieren (bequemer Einstieg für Rollstuhlfahrende, Personen mit Rollator sowie Fahrgästen mit Kinderwagen oder Gepäck).

Gemäss § 20 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) sind die Gemeinden berechtigt, über das Verbundangebot des ZVV zusätzliche Linienergänzungen zum Verbundtarif einzuführen und Fahrplanverdichtungen vorzunehmen. Die Gemeinden tragen die Kosten der zusätzlichen Verkehrsangebote.

Neben der Umsetzung der Initiative erhielt der Gemeinderat mit der Festsetzung des Kommunalen Richtplans (Massnahme V10) einen weiteren Auftrag zur Aufwertung des öffentlichen Verkehrs. Dieser besagt, dass mit einem attraktiven Konzept für den öffent-

lichen Verkehr in Kombination mit dem Langsamverkehr die Erschliessungsqualität der Sportanlagen im Brand und am See verbessert werden sollen, um private Fahrten zu reduzieren.

Im Folgenden wurde der Auftrag für die Ausarbeitung eines ergänzenden ÖV-Angebots in Übereinstimmung mit dem Initianten so formuliert, dass möglichst beide Vorgaben erfüllt sein sollten, ohne die Umsetzung der Initiative massgeblich zu verteuern.

2. Vorgehen

Für die Ausarbeitung des Vorschlags setzte der Gemeinderat eine Arbeitsgruppe bestehend aus dem Initianten sowie Vertretern aus der Gemeindeexekutive und -verwaltung ein. Um herauszufinden, in welche Richtung die Ausarbeitung eines zweckmässigen Ergänzungsangebots gehen kann, wurde unter Beizug eines Verkehrsplanungsbüros eine systematische Schwachstellenanalyse des bestehenden Busangebots durchgeführt. Gestützt darauf wurde geprüft, welche kurzfristigen Verbesserungs-massnahmen beim aktuellen Fahrplan 2016 vorgenommen und in das ordentliche Fahrplanverfahren eingebracht werden können. In einem weiteren Schritt galt es dann, Varianten respektive eine Bestvariante für ein Ergänzungsangebot im Sinne von § 20 PVG auszuarbeiten.

2.1 Schwachstellenanalyse

Die Schwachstellenanalyse fokussierte auf folgende Inhalte:

- generelle räumliche Erschliessung des Gemeindegebiets respektive des Siedlungsgebiets
- Reisezeiten zwischen verschiedenen Quartieren und Publikumsschwerpunkten innerhalb Thalwils
- Analyse der Anschluss- und Verbindungsqualität für gemeindeübergreifende Beziehungen

Aufgrund der Schwachstellenanalyse konnte zusammenfassend Folgendes festgestellt werden:

- Räumliche Erschliessung:
 - Die meisten Gebiete Thalwils weisen Zugangszeiten zur nächsten Haltestelle von unter 4 Minuten auf und sind damit gut bis sehr gut erschlossen.
 - Vergleichsweise ungünstig erschlossen mit Zugangszeiten zur nächsten Haltestelle von über 6 Minuten sind: Sportanlagen Brand, Gebiete westlich der Säumerstrasse (Kennelstrasse, In der Rüti, Büchelweg) sowie grosse Bereiche entlang der Seestrasse u.a. Strandbäder Bürger.
- Reisezeiten innerhalb Thalwils:
 - Attraktive Reisezeiten bestehen generell für Beziehungen von/nach Thalwil Zentrum.
 - Wenig attraktive Reisezeiten von über 25 Minuten resultieren zwischen Nord- und Süd-Thalwil namentlich von Park im Grüene kommend Richtung Alterszentrum Serata / Böni aufgrund langer Umsteigezeiten im Thalwil Zentrum
- Gemeindeübergreifende Beziehungen
 - Von/nach Thalwil Bahnhof/Zentrum bestehen attraktive Reisezeiten.

- Zu den weiteren Haltestellen bestehen nur teilweise attraktive Beziehungen, was direkt auf die jeweiligen Wartezeiten beim Umsteigen zurückzuführen ist.

2.2 Prüfung Fahrplanverbesserungen 2016

In einem ersten Schritt wurde geprüft, ob Verbesserungen beim Fahrplan 2016 möglich sind, so dass die Forderungen der Initiative abgedeckt werden könnten. Basis bildete der publizierte Fahrplan 2016, welcher im Wesentlichen dem Fahrplan 2015 entspricht. Dabei wurden Ansätze zur Verbesserung der Nord-Süd-Verbindungen sowie zur besseren räumlichen Erschliessung der gemäss Schwachstellenanalyse unterdurchschnittlich versorgten Gebiete geprüft.

Bei der Beurteilung der beiden Ansätze zeigte es sich, dass mit der Besserstellung der verschiedenen Verbindungen in Thalwil Zentrum anderorts wesentliche Verschlechterungen von Anschlüssen resultierten. Zudem hätte teilweise die Infrastruktur auf dem Gebiet anderer Gemeinden ausgebaut werden müssen. Die Vorschläge wurden trotzdem an der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) Zimmerberg im Mai 2015 vorgebracht und diskutiert. Die Vorschläge wurden von der RVK jedoch als nicht umsetzbar beurteilt und verworfen.

2.3 Erarbeitung Ergänzungsangebot

Da keine kurzfristigen Änderungen am Fahrplan 2016 vorgenommen werden konnten, welche der Initiative hinreichend gerecht geworden wären, musste im Sinne der Initiative ein konkretes Ergänzungsangebot nach § 20 PVG erarbeitet werden. Mit dem Ergänzungsangebot sollen folgende Vorgaben erfüllt werden:

- Umsetzung der Initiative sowie Erfüllen der Vorgaben des Kommunalen Richtplans
- Abstimmung des Angebots auf Fahrplan 2016
- Aufgrund des zu erwartenden hohen finanziellen Aufwands sollte das Ergänzungsangebot mit einem einzigen Zusatzbus zu bewältigen sein.

Zunächst wurden für Nord- und Süd-Thalwil verschiedene Linienführungen und deren Fahrzeiten ermittelt. Alsdann wurden die verschiedenen Linienelemente im Zentrum Thalwil miteinander verknüpft und zu Rundkursen zusammengefügt. Aufgrund einer umfassenden Beurteilung wurde aus diesen Rundkursen eine Bestvariante zu einem Ergänzungsangebot weiterbearbeitet. Für dieses wurde dann beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) respektive bei der für den Regionalverkehr im Gebiet Zimmerberg verantwortlichen Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG (SZU) eine Offerte für den Betrieb eingeholt.

3. Busergänzungsangebot, Rundkurs Thalwil

3.1 Rundkurs Thalwil

Als Bestvariante hat sich ein stündlicher Rundkurs herausgestellt, der sich aus einer zweimal zu befahrenden Nordschleife und einer einmal zu befahrenden Südschleife zusammensetzt. Damit kann die von der Initiative geforderte Nord-Süd-Verbindung wieder hergestellt und die weniger gut erschlossenen Gebiete im Norden Thalwils und am See besser in das ÖV-Netz eingebunden werden. Zudem besteht die Möglichkeit, den Rundkurs mit einer Zusatzschleife zu den Sportanlagen Brand zu ergänzen: Mit dem



Zentrum - Park im Grüene - Zentrum

Zürich	ab	.48	.21
Thalwil	an	.00	.38
Bus von		Alterszentrum	
Zentrum	an		.42
Zentrum	ab	.05	.43
Rudishaldenstrasse	ab	.09	.47
Park im Grüene	an	.12	.50
Park im Grüene	ab	.12	.50
Etzliberg	ab	.14	.52
Zentrum	an	.23	.01
Zentrum	ab	.25	
Bus nach		Alterszentrum	
Thalwil	ab	.29	.05
Zürich	an	.42	.23

Zentrum - Alterszentrum - Zentrum

Zürich	ab	.12
Thalwil	an	.20
Bus von		Park im Grüene
Zentrum	an	.23
Zentrum	ab	.25
Rudishaldenstrasse	ab	.27
Park im Grüene	an	.30
Park im Grüene	ab	.30
Etzliberg	ab	.35
Zentrum	an	.42
Zentrum	ab	.43
Bus nach		Park im Grüene
Thalwil	ab	.46
Zürich	an	.56

Abb.: Rundkurs mit Nord- und Südschleife und den dazugehörigen Abfahrtszeiten zwischen 6.00 und 20.00 Uhr

Verkehrskonzept, welches als Grundlage für den Gestaltungsplan Brand diente, konnte nachgewiesen werden, dass die Zusatzschleufe zu den Sportanlagen realisierbar wäre. Detaillierte Abklärungen zur Machbarkeit sowie eine umfassende Interessenabwägung stehen noch aus. Aus heutiger Sicht spricht einiges dagegen, dass man die Sportanlagen Brand mit dieser Zusatzschleufe via Brand-, Ochsenrain- und Bodenstrasse erschliesst. Deren Erschliessung wird jedoch auch ohne die Zusatzschleufe durch die Wiederinbetriebnahme der nahegelegene Bushaltestelle Etzliberg merklich verbessert. Insbesondere die Fussballplätze Etzliberg und Brand liegen in kurzer Gehdistanz von dieser Haltestelle.

Der beantragte Rundkurs wurde zudem als Bestvariante beurteilt, weil er sich gut ins bestehende ÖV-Angebot einbinden lässt: Die Anschlussqualität von/nach Zürich ist sehr gut und trotz geringer Kapazitäten der Haltestelleninfrastruktur im Zentrum werden mit der Einführung keine Konflikte mit dem bestehenden Fahrplan erwartet. Allerdings werden die Platzverhältnisse im Zentrum mit dem Ergänzungsangebot weiter verknappt, so dass künftig kaum noch Reserven für einen Angebotsausbau bestehen dürften.

Die Abbildung auf Seite 21 zeigt das als Bestvariante ermittelte Ergänzungsangebot für einen Rundkurs Thalwil inklusive möglicher Fahrplantabelle. Vorgesehen ist ein Betrieb von Montag bis Sonntag jeweils ab 6.00 bis 20.00 Uhr, an 365 Tagen im Jahr.

3.2 Haltestellen

Beim vorliegenden Rundkurs kann auf der „Nordschleufe“ entlang der Säumerstrasse auf noch bestehende Haltestelleninfrastrukturen des ehemaligen 141-er Busses zurückgegriffen werden. Die provisorische Wiederinstandstellung der Haltestellen kann sofort und ohne bauliche Massnahmen erfolgen. Da die Haltestellen jedoch nicht behindertengerecht sind, müssen bis spätestens 31. Dezember 2023 für die behindertengerechte Ausgestaltung umfassende bauliche Anpassungen vorgenommen werden.

Die vorgesehenen Haltestellen der „Südschleufe“ auf den Kantonsstrassen Tischenloo-, See- und Mühlebachstrasse müssen neu erstellt werden. Die aufgeführten Standorte sind jedoch erst provisorisch bestimmt und müssten in einem folgenden Planungsschritt in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Amt für Verkehr und der SZU definitiv festgelegt werden. Die Kosten für den Neubau dieser Haltestellen kann deshalb nur geschätzt werden. Da es sich bei dem Ergänzungsangebot nicht um ein ordentliches ZVV-Verbundangebot handelt, müssen die Haltestellenkosten vollumfänglich von der Gemeinde getragen werden. Bei einer Zustimmung zur Vorlage würden die Haltestellen zunächst provisorisch erstellt, der definitive Ausbau würde dann in Abstimmung mit dem kantonalen Strassensanierungsprogramm erfolgen. Bis spätestens 31. Dezember 2023 müssen jedoch auch diese behindertengerecht erstellt sein.

4. Offerte SZU/ZVV zum Busergänzungsangebot

Aufnahme ins Regelangebot des ZVV (keine Finanzierung durch den ZVV)

Der Fahrplan des einzuführenden Ergänzungsangebots weicht merklich von den Planungsvorgaben des ZVV ab. Die Nordschleufe verkehrt in einem 22'/38'-Hinketakt und ist daher schlecht merkbar. Beide Schleifen sind als Rundkurse ausgestaltet, welche aufgrund der verschiedenen Nachteile gegenüber Linienkurse wenn immer möglich vermieden werden. Die beiden Rundkurse decken dünn besiedelte Gebiete ab. Deshalb muss neben den generellen Nachteilen von Rundkursen von einer sehr geringen Nachfrage ausgegangen werden. Die Belegung der Haltekanten im Thalwil Zentrum ist hoch.

Die Stabilität des Betriebs sollte jedoch auch mit den zusätzlichen Abfahrten gewährleistet sein.

Das vorliegende Ergänzungsangebot stimmt nicht mit der strategischen Stossrichtung des ZVV überein. Eine Übernahme ins Regelangebot des ZVV wird auch in späteren Jahren ausgeschlossen, da mit der neuen Buslinie kein genügender Kostendeckungsgrad erwirtschaftet werden kann. Das heisst, die Busergänzungsleistung wird auch in Zukunft zwingend durch die Gemeinde finanziert werden müssen.

Der offerierte Preis gilt für die Einführung per Dezember 2017. Danach gelten die Teuerungsvorgaben des ZVV.

5. Kosten

5.1 Betriebskosten Busergänzungsangebot

Für den gesamten Leistungsumfang des Busergänzungsangebots fallen gemäss Offerte der SZU folgende jährliche Kosten an:

Fahrleistungen inkl. Verwaltungskostenanteil SZU und ZVV	Fr.	547'400
Einnahmenanteil Gemeinde (10 %)	Fr.	<u>- 54'740</u>
Total jährlicher Kredit	Fr.	<u>492'660</u>

5.2 Investitionskredit

Mit der Einführung des Ergänzungsangebots müssen an sechs Standorten neue Haltestellen erstellt werden. Diese befinden sich allesamt auf Kantonsstrassen. Da der ZVV eine Übernahme des Ergänzungsangebots ausgeschlossen hat, muss die Gemeinde die vollen Kosten der Haltestellen auf den Kantonsstrassen selber tragen. Gemäss Abklärungen mit dem Amt für Verkehr werden die Haltestellen voraussichtlich als Fahrbahnhaltestellen ausgestaltet. Sie werden zunächst provisorisch und zu einem späteren Zeitpunkt definitiv und behindertengerecht erstellt und allenfalls um eine Haltestelle mit Bushaltebuch ergänzt. Die nachfolgend aufgeführten Kosten wurden in Abstimmung mit dem Kanton, Tiefbauamt und Amt für Verkehr, grob geschätzt.

Neben den neu zu erstellenden Haltestellen müssen entlang der Säumerstrasse drei Haltestellen wieder instand gesetzt und zu einem späteren Zeitpunkt behindertengerecht gestaltet werden. Die geschätzten Kosten für die behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestellen sind nachfolgend aufgeführt.

Provisorische Haltestellen auf Kantonsstrassen

Erstellungskosten prov. Haltestellen (6X)	Fr.	170'000
Erstellung Schutzinseln (1X)	Fr.	20'000
Total provisorische Haltestellen Kantonsstrassen	Fr.	190'000

Definitive Haltestellen auf Kantonsstrassen

Erstellungskosten definitive Haltestellen (6X)	Fr.	335'000
Erstellung Schutzinseln (1X)	Fr.	30'000
Total definitive Haltestellen Kantonsstrassen	Fr.	<u>365'000</u>

Sanierung Haltestellen auf Säumerstrasse (behindertengerecht)

Total Sanierungskosten Haltestellen Säumerstrasse (3X)	Fr.	<u>165'000</u>
Schätzung Baukosten total +/- 20 %	Fr.	720'000
Unvorhergesehenes (10 %)	Fr.	72'000
Planungskosten (10 %)	Fr.	72'000
Total Investitionskredit inkl. 8,0 % MWST	Fr.	<u>864'000</u>

5.3 Kapitalfolgekosten

Für die Abschreibung und Verzinsung muss nach geltendem Recht jährlich mit 86'400 Franken (10 % des Investitionskredits) gerechnet werden.

5.4 Betriebliche Folgekosten

Der betriebliche Unterhalt der zusätzlichen neun Haltestellen fällt in den Bereich des Strassenunterhalts. Die Haltestellen müssen gereinigt sowie im Bedarfsfall mit neuen Sitzgelegenheiten, Abfalleimern, Leuchtkörpern usw. ausgestattet werden. Hierfür werden die zusätzlichen Kosten auf 5'000 Franken pro Jahr geschätzt.

Da nicht vorgesehen ist, die Haltestellen mit Wartehäuschen auszurüsten, entstehen voraussichtlich keine Kosten für einen weitergehenden baulichen Unterhalt.

5.5 Steuerliche Belastung

Die Betriebskosten für das Busergänzungsangebot zusammen mit den Kapitalfolgekosten und den betrieblichen Folgekosten belasten die jährliche Rechnung der Gemeinde mit 584'060 Franken, entsprechend rund 0.9 Steuerprozenten.

6. Termine

Bei Zustimmung wird das Busergänzungsangebot voraussichtlich auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 eingeführt. Auf diesen Zeitpunkt werden die provisorischen Haltestellen gebaut und bereitgestellt.

Zu welchem Zeitpunkt die definitiven Haltestellen gebaut werden, ist noch nicht bekannt. Bauherr der Haltestellen Tischenloo-, See- und Mühlebachstrasse ist der Kanton. Dieser wird die Haltestellen nach Möglichkeit mit grösseren Sanierungsarbeiten verbinden. Damit können auch die Kostenanteile der Gemeinde gesenkt werden. Im Normalfall erfolgt der definitive Bau der Haltestellen innerhalb von vier Jahren. Aus den Erfahrungen der ersten Betriebsjahre werden die baulichen Anforderungen abgeleitet und möglichst zeitnah umgesetzt. Die Haltestellen müssen spätestens bis 31. Dezember 2023 erstellt sein, wenn die Frist für die behindertengerechte Gestaltung von Bauten und Anlagen im öffentlichen Verkehr endet.

7. Der nachhaltige Ansatz

Ökonomische Aspekte

Mit der Offerte der SZU liegt grundsätzlich eine gute und kostengünstige Variante für das von der Gemeinde zu finanzierende Busergänzungsangebot vor. Mit ca. 100 Franken pro Betriebsstunde ist der Preis als moderat zu werten. Da das Angebot jedoch zu 90 % durch die Gemeinde finanziert werden muss, sind die finanziellen Folgen für die

Gemeinde erheblich. Mit diesem Ergänzungsangebot erhöhen sich die Ausgaben der Gemeinde für den öffentlichen Verkehr von jährlich ca. 1.5 Mio. (Gemeindebeitrag zur Kostenunterdeckung ZVV) auf mehr als 2 Mio. Franken. Verglichen mit den gesamten Personenbeförderungsleistungen, welche auf dem Gemeindegebiet von Thalwil erbracht werden, wird auf das Ergänzungsangebot nur ein verschwindend kleiner Anteil fallen, weil nur wenige Personen von dem neuen Angebot profitieren werden. Der Mitteleinsatz wird im Sinne eines Kosten-Nutzen-Verhältnis als sehr hoch angesehen. Neben den Betriebskosten kommen auf die Gemeinde zudem noch weitere Kosten für den Bau und Unterhalt der Haltestelleninfrastruktur dazu. Die Vorlage generiert Kosten im Umfang von rund 0.9 Steuerprozenten. Dies wird im Hinblick auf den resultierenden Nutzen als sehr hoch betrachtet.

Ökologische Aspekte

Eine Reduktion der Umweltbelastung erfolgt mit der Einführung eines ÖV-Angebots nur, wenn damit effektiv eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖV stattfindet. Dies ist mit der Einführung des Busergänzungsangebots nicht gewährleistet.

Eine hohe Effizienz und Auslastung werden nicht erwartet. Gesamthaft muss das zusätzliche ÖV-Angebot eher als umweltbelastend angesehen werden.

Soziale Aspekte

Bedeutende soziale Auswirkungen sind durch das Busergänzungsangebot kaum auszumachen. Allenfalls kann der Zugang zu Dienstleistungen und Freizeitangeboten insbesondere für Jugendliche und Mobilitätseingeschränkte verbessert werden. Dies wird grundsätzlich als positiv gewertet. Die Wirkung dürfte jedoch gering sein.

Fazit

Insgesamt ist die Vorlage nicht nachhaltig. Insbesondere die hohen Kosten und die zu erwartende geringe Auslastung des Busergänzungsangebotes entsprechen aus ökonomischen und ökologischen Überlegungen nicht den nachhaltigen Kriterien. Es würden grosse finanzielle Mittel gebunden, die effizienter in nachhaltigere Vorhaben eingesetzt werden könnten.

8. Schlussbemerkungen

Das vorliegende Busergänzungsangebot erfüllt die örtlichen und zeitlichen Vorgaben der Initiative „Busergänzungsangebot, genialer Rundkurs“ und deckt die Vorgaben des Kommunalen Richtplans teilweise ab. Die Betriebskosten sowie eine Schätzung der Investitionskosten liegen vor. Damit ist der Gemeinderat seiner Aufgabe, zu welcher er durch die Annahme dieser Initiative an der Gemeindeversammlung vom 3. Dezember 2014 verpflichtet wurde, nachgekommen.

Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist fraglos ein wichtiger Standortfaktor, ebenso, dass der ÖV dazu einen wichtigen Beitrag liefert. Neben der Sicherstellung einer guten Erschliessung ist insbesondere der Umweltvorteil des ÖV gegenüber dem MIV eine wichtige Begründung für die Förderung durch die öffentliche Hand. Bei der Beurteilung des vorliegenden Busergänzungsangebots stehen damit neben dem Kosten-Nutzen-Verhältnis vor allem Umweltaspekte als massgebende verkehrspolitische Ziele im Vordergrund.

Gemäss Kommunalem Richtplan soll im Grundsatz das Angebot der Verkehrsmittel zugunsten des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs gefördert werden. Die Verbesse-

rung der ÖV-Erschliessung soll flächendeckend und nachfrageorientiert erfolgen. Damit zielt eine Verbesserung des ÖV-Angebots auf eine Umlagerung des MIV zugunsten des ÖV ab. Dies soll zudem effizient und mit einer hohen Nachfrage erfolgen, da ansonsten keine positiven Effekte erzielt werden können.

Die aufgelisteten Überlegungen und Aspekte sowie die Weigerung des ZVV, das Ergänzungsangebot ins Regelangebot des Verbundes aufzunehmen, zeigen auf, dass das vorgesehene Ergänzungsangebot nicht zielführend ist und auf lange Sicht nicht mit einem genügenden Kostendeckungsbeitrag betrieben werden kann.

9. Ablehnungsantrag Gemeinderat

Die Gemeinde Thalwil verfügt über ein attraktives ÖV-Angebot. Dieses weist gewisse Schwachstellen auf, welche jedoch nur mit einem unverhältnismässigen Einsatz öffentlicher Mittel und mit zusätzlichen Umweltbelastungen verbunden behoben werden können.

Eine Verbesserung der Erschliessung abgelegener Quartiere könnte beispielsweise mit Investitionen in Fuss- und Veloinfrastrukturen umweltfreundlicher erfolgen. Auch dies ist als Ziel im Kommunalen Richtplan verankert. Entsprechende Lösungsansätze sollen im Laufe der nächsten Jahre erarbeitet werden.

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass mit dem vorliegenden Busergänzungsangebot die gemeindeeigenen verkehrspolitischen Zielsetzungen nicht erreicht werden können. Da kein genügendes Marktpotenzial besteht, ist die neue Buslinie wirtschaftlich nicht tragbar.

Der Gemeinderat empfiehlt den Stimmberechtigten deshalb, den jährlichen Kredit für den Betrieb des Busergänzungsangebots sowie den Investitionskredit für den Bau der zusätzlichen Haltestelleninfrastruktur abzulehnen.