



Gemeindeversammlung

9. September 2021, 19 Uhr
Reformierte Kirche



Einzelinitiative

Kein flächendeckendes
5G-Netz via Mobilfunk-
antennen in Thalwil durch
eine Änderung der Bau- und
Zonenordnung Thalwil



Einzelinitiative

Förderung des CO₂-freien
und autonomen Verkehrs

1	Einzelinitiative «Kein flächendeckendes 5G-Netz via Mobilfunkantennen in Thalwil durch eine Änderung der Bau- und Zonenordnung Thalwil»	2
	• Das Wichtigste in Kürze • Antrag und Beleuchtender Bericht Gemeinderat	
2	Einzelinitiative «Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs»	11
	• Das Wichtigste in Kürze • Bericht Rechnungsprüfungskommission • Antrag und Beleuchtender Bericht Gemeinderat	

GEMEINDERAT THALWIL

Gemeindepräsident
Märk Fankhauser

Gemeindeschreiber
Pascal Kuster

Thalwil, 29. Juni 2021

Aktenauflage

Die Akten zu den traktandierten Geschäften können von den Stimmberechtigten ab 10. August 2021 im Gemeindehaus (Gemeinderatskanzlei, 1. Stock), Alte Landstrasse 112, eingesehen werden.

Büroöffnungszeiten

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

Das Wichtigste in Kürze

- Einzelinitiative «Kein flächendeckendes 5G-Netz via Mobilfunkantennen in Thalwil durch eine Änderung der Bau- und Zonenordnung Thalwil»

Am 2. November 2020 reichte Elsbeth Kuster die Einzelinitiative «Kein flächendeckendes 5G-Netz via Mobilfunkantennen in Thalwil durch eine Änderung der Bau- und Zonenordnung Thalwil» beim Gemeinderat ein. Sie verlangt eine Erweiterung der Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Thalwil mit einem Art. 31 a Antennenanlagen. Visuell wahrnehmbare Mobilfunkantennen sollen grundsätzlich der Quartiersversorgung dienen. In den Gewerbezones sollen überdies visuell wahrnehmbare Anlagen für die kommunale und überkommunale Versorgung zulässig sein. Erbringt der Betreiber den Nachweis, dass aufgrund von funktechnischen Bedingungen ein Standort ausserhalb der zulässigen Zonen erforderlich ist, soll eine Mobilfunkanlage auch in den übrigen Wohnzones zulässig sein. Baugesuche für visuell wahrnehmbare Mobilfunkanlagen im Bereich von Natur- und Heimatschutzobjekten sollen bezüglich der Einordnung von einer externen Fachperson begutachtet werden.

Die Initiative will ausser in der Gewerbezone die kommunale und überkommunale Versorgung mit visuell wahrnehmbaren Mobilfunkanlagen verbieten. Ob die überkommunale Versorgung damit ausreichend sichergestellt ist, kann nicht beurteilt werden.

Das nachgefragte Datenvolumen im Bereich Mobilfunk hat in den letzten Jahren rapide zugenommen und verdoppelt sich gegenwärtig etwa alle zwei Jahre. Grundsätzlich ist für einen wirtschaftlich interessanten Standort auch eine gute Abdeckung mit Mobilfunk wichtig, da insbesondere im Zentrum von Thalwil etliche Firmen ansässig sind, für die eine gute Versorgung und ein schneller und sicherer Netzzugang relevant sind.

Generell wird es für die Planungs- und Baukommission schwierig bzw. kaum möglich sein, festzustellen, ob die Betreiber die entsprechenden Prioritäten bei der Eingabe eines Baugesuches berücksichtigt haben. Auch der Nachweis, wann die funktechnischen Bedingungen so sind, dass ein Standort auch in einer Wohnzone erforderlich ist, wird bei Annahme der Initiative noch rechtliche Fragen aufwerfen. Es fehlt eine einheitliche Basis für die Beurteilung, wann die geforderte Qualität der Netznutzung erreicht ist. Der Artikel von der Initiative geforderte Zusatz in der BZO führt zu mehr Verwaltungsaufwand.

Die Initiative bezieht sich zudem nur auf visuell wahrnehmbare Mobilfunkanlagen. Ob eine kaschierte Anlage immer eine ästhetisch bessere Lösung darstellt als eine visuell wahrnehmbare, lässt sich nicht generell behaupten und sollte im Einzelfall beurteilt werden können. Auch stellt sich die Frage, welche Art der Kaschierung dazu führt, dass eine Anlage nicht mehr als solche wahrnehmbar ist. Die Strahlenbelastung der Bevölkerung wird durch die Eingrenzung auf visuell nicht wahrnehmbare Anlagen jedoch langfristig nicht abnehmen. In der Kernzone werden heute keine visuell wahrnehmbaren Mobilfunkanlagen bewilligt, weshalb der Initiativtext diesbezüglich sogar eine Aufweichung der bestehenden Praxis bedeuten würde.

Bereits heute sind Rekurse bei Mobilfunkantennenanlagen durchaus üblich. Mit dem vorgeschlagenen neuen Art. 31 a wird die rechtliche Situation nicht vereinfacht und es ist mit Rechtsunsicherheiten zu rechnen. Es ist davon auszugehen, dass die Ergänzung der BZO im Sinne der Initiative einem allfälligen Rechtsmittelverfahren standhalten wird, da ähnliche Formulierungen bereits in einzelnen anderen Gemeinden ergänzt worden sind. Eine auf Erfahrungen beruhende Gerichtspraxis zur Auslegung dieses Artikels ist allerdings noch nicht vorhanden.

Der Gemeinderat beantragt den Stimmberechtigten, die Einzelinitiative «Kein flächendeckendes 5G-Netz via Mobilfunkantennen in Thalwil durch eine Änderung der Bau- und Zonenordnung Thalwil» abzulehnen.

Kein flächendeckendes 5G-Netz via Mobilfunkantennen in Thalwil durch eine Änderung der Bau- und Zonenordnung Thalwil

- Einzelinitiative von Elsbeth Kuster, Thalwil

A N T R A G

Die Stimmberechtigten beschliessen an der Gemeindeversammlung:

1. Die Einzelinitiative, gestützt auf §§ 146 ff. des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR) in der Form eines ausgearbeiteten Entwurfs von Elsbeth Kuster, Thalwil, «Kein flächendeckendes 5G-Netz via Mobilfunkantennen in Thalwil durch eine Änderung der Bau- und Zonenordnung Thalwil», wird abgelehnt.
2. Die entsprechende Erweiterung der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Thalwil mit einem Art. 31 a Antennenanlagen wird abgelehnt.

B E L E U C H T E N D E R B E R I C H T

1 Initiativbegehren

Am 2. November 2020 reichte Elsbeth Kuster, Thalwil, die unterzeichnete Initiative «Kein flächendeckendes 5G-Netz via Mobilfunkantennen in Thalwil durch eine Änderung der Bau- und Zonenordnung Thalwil» beim Gemeinderat ein. Die unterzeichnende, in der Gemeinde Thalwil wohnhafte Stimmberechtigte, stellt gestützt auf §§ 146 ff. des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR) in der Form eines ausgearbeiteten Entwurfs das unter dem Punkt 1.1 aufgeführte Initiativbegehren.

Die vorliegende Einzelinitiative bezweckt eine Erweiterung der Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Thalwil um einen Art. 31 a, welcher Antennenanlagen betreffen soll.

1.1 Initiativtext

Die Initiative sieht vor, dass die BZO der Gemeinde Thalwil mit einem Art. 31 a (Antennenanlagen) ergänzt wird. Aufgrund der Vorprüfung durch den Kanton und des Bundesgerichtsentscheides (BGE) 1C_167/2018 wurde in Absprache mit der Initiantin zur Präzisierung noch der unterstrichene Textteil eingefügt. Dabei handelt es sich somit um eine rechtssetzungstechnische Bereinigung, welcher die Initiantin zugestimmt hat.

Die BZO soll demnach gemäss der Initiative mit einem Art. 31 a mit folgendem Wortlaut ergänzt werden:

Artikel 31 a: Antennenanlagen

¹ Unter Art. 31 a Abs. 2 bis 5 fallen Mobilfunkantennen, die visuell als solche wahrgenommen werden können.

² Mobilfunkantennen haben grundsätzlich der Quartiersversorgung zu dienen. In den Gewerbebezonen sind überdies auch Anlagen für die kommunale und überkommunale Versorgung zulässig.

³ Visuell als solche wahrnehmbare Mobilfunkanlagen sind nur in folgenden Zonen und gemäss folgenden Prioritäten zulässig:

1. Priorität: Gewerbebezonen
2. Priorität: Zentrumszone und andere Bauzonen, in denen mässig störende Betriebe zulässig sind
3. Priorität: Kernzonen sowie Zonen für öffentliche Bauten, in denen nur nicht störende Betriebe zulässig sind.

⁴ Erbringt der Betreiber den Nachweis, dass aufgrund von funktechnischen Bedingungen ein Standort ausserhalb der zulässigen Zonen erforderlich ist, ist eine Mobilfunkanlage auch in den übrigen Wohnzonen zulässig.

⁵ Baugesuche für visuell als solche wahrnehmbare Mobilfunkanlagen im Bereich von Natur- und Heimatschutzobjekten sind bezüglich der Einordnung von einer externen Fachperson zu begutachten.

1.2 Begründung der Initiantin

Über die Auswirkung der Mobilfunkantennen streiten sich Befürworter und Gegner seit längerem. Strahlensensitive Menschen klagen über Schlafstörungen, Herzbeschwerden oder Kopfschmerzen.

Die neue 5G-Technologie mit den ultrakurzwelligen Strahlen verspricht ein massiv schnelleres zuverlässigeres Datennetz um Haushalt- und Industriegeräten zu vernetzen und um Drohnen oder selbstfahrenden Verkehr zu unterstützen. Dazu braucht es allerdings neue 5G-fähige Geräte.

Das Unbehagen gegenüber dieser neuen Technologie steigt in grossen Teilen der Bevölkerung. Über die Auswirkungen auf Mensch und Natur sind noch wenig Langzeitdaten bekannt und die Messung der Strahlung ist schwierig und extrem nutzungsabhängig.

Die Initiative will in Thalwil die Bau- und Zonenordnung (BZO) mit dem Zusatz über Mobilfunkantennen erweitern. Die Gemeinde Turbenthal hat in ihrer Bau- und Zonenordnung die Standorte der Mobilfunkantennen geregelt. Sie konnten diese Formulierung auch gegen die Einsprache der Mobilfunkanbieter bis vor Bundesgericht durchsetzen. Deshalb wird dieser Text unverändert in der Initiativforderung verwendet. (Keine Verletzung des Copyrights der Gemeinde Turbenthal, schriftliches Einverständnis zur Verwendung des Texts vorhanden).

Es geht in dieser Initiative nicht darum, den Mobilfunk abzuschaffen, sondern so gesundheitsverträglich wie möglich für alle zu gestalten.

Als Alternative steht die Verkabelung im Vordergrund:

Das Glasfasernetz in Thalwils Strassen ist sehr gut ausgebaut. Die Möglichkeit das hauseigene Netz leistungsfähiger zu verkabeln ist gegeben. Damit ist die Leistungsfähigkeit für Betriebe und andere Nutzer massiv besser und die Strahlenbelastung für die Bevölkerung und die ganze Umgebung ist minimiert. Wenn die Gebäudedämmung nicht mehr durchdrungen werden muss, lassen sich die Werte der Strahlung der Sender von Mobilfunk und Open Wireless beträchtlich herabsetzen. So sollen Entwicklung und Fortschritt weiterhin möglich sein.

2 Rechtliche Prüfung

Bei der eingereichten Initiative handelt es sich um eine Einzelinitiative in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs mit der eine Änderung der BZO der Gemeinde Thalwil bezweckt wird (§ 146 Abs. 1 i.V.m Art. 120 Abs. 3 GPR).

Eine Initiative in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs ist ein in allen Teilen konkret formulierter Beschlussesentwurf in seiner endgültigen, vollziehbaren Form (§ 120 Abs. 2 GRP). Das Anliegen ist inhaltlich derart umschrieben und abschliessend redigiert, dass der Gemeinderat zur materiellen Gestaltung nichts mehr beitragen kann. Der Wortlaut einer solchen Initiative ist für die Behörden formell und inhaltlich verbindlich. Die Initiative darf weder abgeändert, korrigiert noch ergänzt werden. Ausgenommen sind rechtssetzungstechnische Bereinigungen, sofern die Initiantin oder der Initiant ihnen zustimmt.

Einzelinitiativen in Versammlungsgemeinden können nach § 147 Abs. 1 GPR i.V.m. § 15 Abs. 1 Gemeindegesetz (GG) über Gegenstände, die der Abstimmung in der Gemeindeversammlung unterstehen, eingereicht werden. Der Inhalt des Initiativrechts richtet sich nach jenem des Referendumsrechts. Es handelt sich um Geschäfte, die das kantonale Recht oder die Gemeindeordnung der Gemeindeversammlung zuweisen. Dazu gehört, wie es in Art. 15 Ziff. 2.2 i.V.m. Art. 3 GO statuiert wird, mitunter die Festsetzung und Änderungen von Bauordnung und Zonenplan.

Gemäss dem Initiativtext wird die Änderung der BZO bezweckt, womit ein initiativfähiger Gegenstand vorliegt.

Eine Initiative muss das übergeordnete Recht beachten. Sie darf nicht gegen Vorschriften verstossen, die auf ihrer übergeordneten Stufe verankert sind. Einzelinitiativen haben somit das (zwingende) Völkerrecht, das Bundesrecht, das interkantonale und das kantonale Recht zu beachten. Ein Initiativbegehren, das ein generelles Verbot von Mobilfunkantennen auf Gemeindegebiet verlangt, verstösst gegen das Bundesrecht. Das Fernmeldegesetz verlangt, dass die Gemeinden den Interessen an einer qualitativ guten Mobilfunkversorgung Rechnung tragen müssen (BGE 133 II 321 E. 4.2.4). Der Schutz der Bevölkerung vor Immissionen (Strahlung) im Zusammenhang mit Mobilfunkantennen ist abschliessend im Bundesrecht geregelt und kann deshalb nicht Gegenstand einer kommunalen Initiative sein (Verwaltungsgerichtsentscheid VB 2009.00032).

Bei der vorliegenden Initiative liegt kein Verstoß gegen übergeordnetes Recht vor. Die Initiative fordert eine Priorisierung der Zonen, in welchen visuell als solche wahrnehmbare Mobilfunkanlagen zulässig sind und verbietet diese nicht. Die Gemeinde Turbenthal hat mit Gemeindeversammlungsbeschluss vom 3. Februar 2014 die BZO mit dem in dieser Initiative vorliegenden Wortlaut festgesetzt. Die Mobilfunkbetreiber sind gegen die Festsetzung der BZO bis ans Bundesgericht gelangt. Das Bundesgericht hat mit Urteil vom 8. Januar 2019 (1C_167/2018) den Rekurs bzw. die Beschwerde gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich abgelehnt.

Gemäss dem Bundesgerichtsurteil bestand beim Antennenartikel in der Gemeinde Turbenthal eine Unklarheit in der Auslegung des ersten Satzes, d.h. ob sich dieser auch nur auf visuell als solche wahrnehmbare Anlagen bezieht oder generell für alle Antennenanlagen gilt. Im BGE 1C_167/2018 vom 8. Januar 2019 wird unter anderem Folgendes festgehalten:

Art. 39 Abs. 1 BZO spricht allgemein von Mobilfunkanlagen und sieht keine ausdrückliche Einschränkung auf visuell als solche erkennbare Anlagen vor. Aus dem Wortlaut dieses Absatzes könnte daher abgeleitet werden, er erfasse auch kaschierte Mobilfunkanlagen. Dieser Schluss ist jedoch nicht zwingend, da Art. 39 Abs. 1 BZO im Zusammenhang mit Art. 39 Abs. 2 BZO zu verstehen ist und die ansprechende Kaskadenregelung sich ausdrücklich nur auf visuell als solche erkennbare Mobilfunkanlagen bezieht. Demnach kann Art. 39 Abs. 1 BZO in vertretbarer Weise verfassungskonform dahingehend ausgelegt werden, dass er sich gleich wie der nachfolgende Absatz nur auf visuell als solche erkennbare Mobilfunkanlagen bezieht, wie dies die bundesgerichtliche Rechtssprechung verlangt. (...). Würde die Gemeinde dennoch Art. 39 Abs. 1 BZO im Einzelfall wider Erwarten auch auf kaschierte Mobilfunkanlagen anwenden, wäre daher den betroffenen Mobilfunkbetreiberinnen zuzumuten, die bundesrechtskonforme Auslegung unter Berufung auf den vorliegenden Entscheid und die genannte bundesgerichtliche Rechtsprechung in einem Rechtsmittelverfahren durchzusetzen (vgl. BGE 138 II 173 E.8.2 S. 190).

In Absprache mit der Initiantin wurde daher der zur Abstimmung gelangende Artikel 31 a noch mit einem Abs. 1 präzisiert, wonach sich der Artikel 31 auf Mobilfunkantennen bezieht, welche visuell als solche wahrgenommen werden können. Bei dieser Präzisierung handelt es sich somit um eine rechtssetzungs-technische Bereinigung, welcher die Initiantin zugestimmt hat.

Elsbeth Kuster ist in Thalwil stimmberechtigt. Der Gemeinderat hat die vorliegende Einzelinitiative mit Beschluss vom 17. November 2020 als gültig erklärt. Da die vorliegende Einzelinitiative einen Gegenstand betrifft, welcher der Abstimmung durch die Gemeindeversammlung untersteht, unterbreitet ihr der Gemeinderat die Initiative zur Beschlussfassung (§ 151 Abs. GPR).

Eine Anpassung der BZO verlangt die Durchführung eines planungsrechtlichen Verfahrens mit öffentlicher Auflage und Vorprüfung durch den Kanton. Aufgrund der Coronapandemie konnte zudem lange Zeit keine Gemeindeversammlung durchgeführt werden, weshalb sich die zu behandelnden Geschäfte angestaut haben. Nach Rücksprache mit der Initiantin war diese damit einverstanden, dass deshalb über ihre Initiative nicht innerhalb der Frist von sechs Monaten abgestimmt wird.

Die Teilrevisionsvorlage umfasst folgende Bestandteile:

- Anpassung BZO, neuer Artikel 31 a, Antennenanlagen
- Erläuternder Bericht gemäss Art. 47 RPV (Raumplanungsverordnung)

Der Ablauf der Teilrevision Nutzungsplanung mit der Ergänzung der BZO mit dem Art. 31 a, Antennenanlagen, erfolgt(e) folgendermassen:

- Entwurf Teilrevisionsvorlage
- Verabschiedung durch die Planungs- und Baukommission zuhanden der öffentlichen Auflage und Vorprüfung (Beschluss 11. Februar 2021)
- Öffentliche Auflage während 60 Tagen (19. Februar bis 21. April 2021)
- Auswertung Einwendungen und Vorprüfung
- Anpassung des Initiativtextes in Absprache mit der Initiantin
- Verabschiedung Teilrevisionsvorlage durch Gemeinderat
- **Beschlussfassung Gemeindeversammlung (9. September 2021)**
- Genehmigung durch die Baudirektion Kanton Zürich
- Publikation und Rekursmöglichkeit während 30 Tagen

Der Gemeinderat hat die Möglichkeit, den Stimmberechtigten gemäss § 151 Abs. 2 GPR gleichzeitig einen Gegenvorschlag zur Initiative beantragen, worauf er jedoch verzichtet.

Nach § 22 Abs. 2 GG kann jede stimmberechtigte Person an der Gemeindeversammlung Anträge zum Inhalt der Vorlage stellen. Dies bedeutet, dass die Gemeindeversammlung auf Antrag einer stimmberechtigten Person den Text der Einzelinitiative abändern kann, sofern dies nicht übergeordnetem Recht widerspricht. Grössere Änderungen müssten wiederum vorerst öffentlich aufgelegt werden.

Falls die Einzelinitiative von den Stimmberechtigten angenommen wird, bedürfen die vorliegenden Änderungen der BZO nach dem Beschluss durch die Gemeindeversammlung einer Genehmigung durch die Baudirektion des Kantons Zürich. Die neuen Bestimmungen treten mit der öffentlichen Bekanntmachung der Genehmigung in Kraft.

3 Öffentliche Auflage und Ergebnis der Mitwirkung (Einwendungen)

Am 11. Februar 2021 verabschiedete die Planungs- und Baukommission den Entwurf der «Teilrevision der BZO – Antennenanlagen» zuhanden der öffentlichen Auflage und Anhörung.

Gemäss § 7 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) erfolgte die öffentliche Auflage vom 19. Februar 2021 bis 21. April 2021 während 60 Tagen.

Innerhalb der Auflagedauer konnten sich alle Personen zum Entwurf der «Teilrevision der BZO – Antennenanlagen» äussern. Es gingen keine Einwendungen ein.

4 Kantonale Vorprüfung

Mit Schreiben vom 20. Januar 2021 wurde dem kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) die Einzelinitiative von Elsbeth Kuster (Teilrevision BZO) zur Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit dem Vorprüfungsbericht vom 26. März 2021 Stellung genommen. Darin bestätigt das ARE, dass der neue Art. 31 a BZO als grundsätzlich zulässig beurteilt wird. Das ARE stützt sich dabei auf das BGE 1 C_167/2018 vom 8. Januar 2019 im Fall der abgewiesenen Beschwerde der Netzbetreiberinnen in Turbenthal ab. Das ARE hat eine Genehmigung unter Berücksichtigung einiger Aspekte in Aussicht gestellt.

Das ARE hat eine Präzisierung verlangt, dass sich der Absatz «Mobilfunkantennen haben grundsätzlich der Quartiersversorgung zu dienen. In den Gewerbezonon sind überdies auch Anlagen für die kommunale und überkommunale Versorgung zulässig» nur auf als visuell wahrnehmbare Mobilfunkanlagen beziehen dürfe. Für visuell nicht wahrnehmbare besteht keine Rechtsgrundlage, deren Bau mittels BZO zu verhindern. Um spätere Rechtsunsicherheiten zu vermeiden, wurde deshalb in Absprache mit der Initiantin eine rechtssetzungstechnische Bereinigung ihres Vorschlages (zusätzlich neuer Abs. 1) für den BZO-Artikel vorgenommen, welcher nun die Grundlage dieses Berichts bildet (vgl. Kap. 1.1).

Ferner hat das ARE verlangt, dass für den Genehmigungsprozess eine Vorlage auszuarbeiten ist, welche einerseits die Anpassung der BZO aufzeigt und andererseits einen Bericht mit Erläuterungen im Sinne von Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV) enthält. Zudem sei aus den dem ARE eingereichten Unterlagen nicht ersichtlich, inwiefern durch die neuen Bestimmungen die kommunale und überkommunale Versorgung mit Mobilfunkleistungen nur durch Antennen in den Gewerbezonon gewährleistet werden könne, weshalb der Erläuterungsbericht hinsichtlich der erwähnten Versorgungsthematik zu ergänzen sei.

Deshalb wurde die vorliegende Teilrevisionsvorlage erarbeitet, welche folgende Bestandteile umfasst:

- Anpassung BZO, neuer Artikel 31 a, Antennenanlagen
- Erläuternder Bericht gemäss Art. 47 RPV

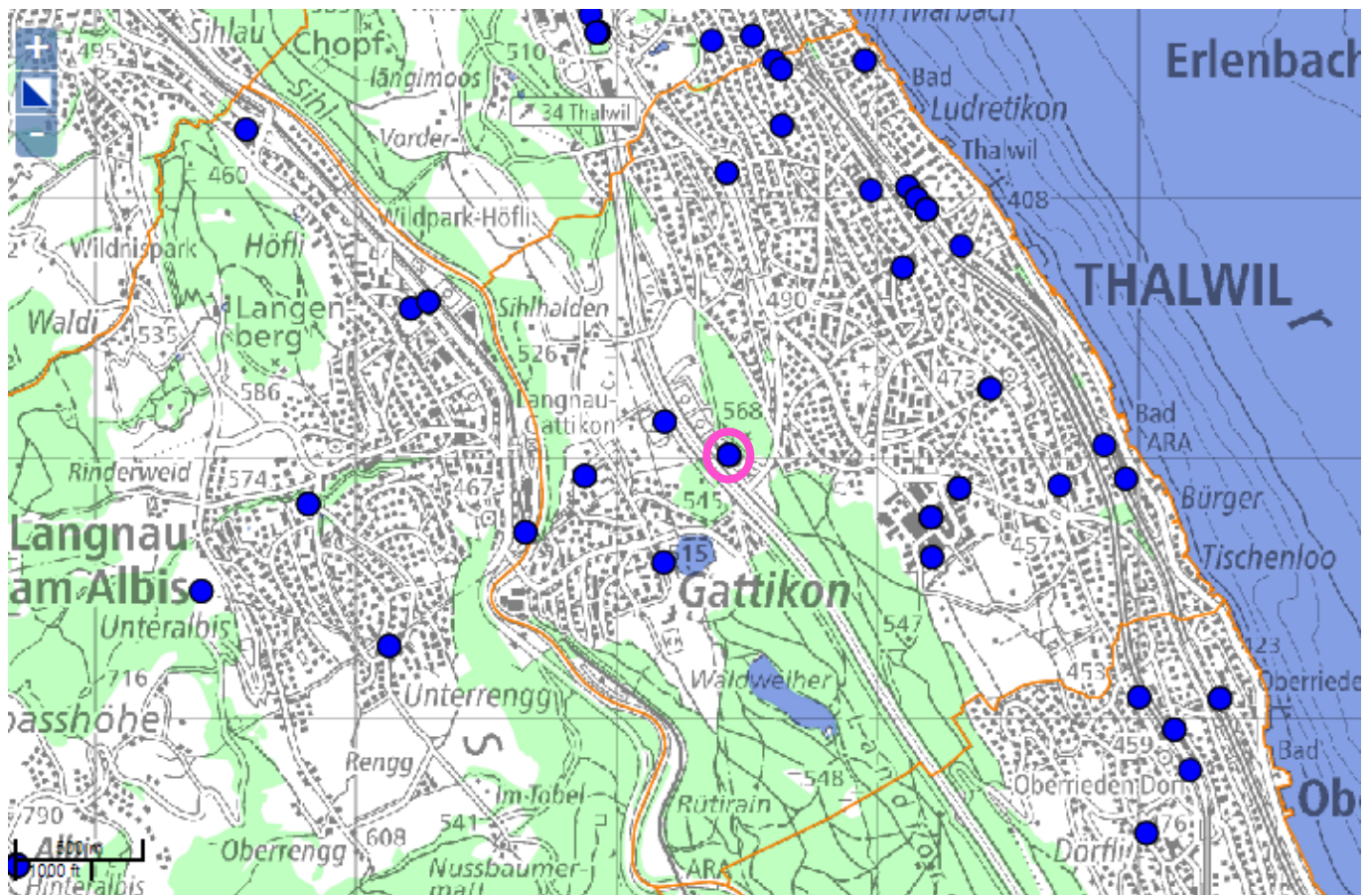
Gemäss Vorprüfung durch das ARE ergeben sich aus den übergeordneten Planungsinstrumenten keine Vorbehalte gegen die Ergänzung von Art. 31 a in der BZO. Insgesamt hat das ARE unter Berücksichtigung der voranstehenden Auflagen eine Genehmigung in Aussicht gestellt.

5 Stellungnahme des Gemeinderats

Der Gemeinderat hat Verständnis dafür, dass in Teilen der Bevölkerung eine Verunsicherung gegenüber der 5G-Technologie herrscht. Auch aus Sicht des Gemeinderats ist es wünschenswert, wenn mehr Forschungsergebnisse hinsichtlich der Wirkung von 5G bekannt wären. Nichts desto trotz muss er sich jedoch darauf verlassen, dass der Bund die erforderlichen Abklärungen zum Schutz der Bevölkerung getätigt hat, als er die Konzessionen auch für die 5G-Technologie vergeben hat.

Das aktuelle Fernmeldegesetz (FMG) und die Verordnungen dazu gelten seit 1. Januar 2021. Der Bund legt auch die angestrebte Abdeckung mit Mobilfunk fest. Das Umweltschutzgesetz (USG) und darauf basierend die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) regeln die zulässige Strahlungsbelastung mittels Grenzwerten abschliessend. Insgesamt sind die kommunalen Kompetenzen im Mobilfunkbereich sehr beschränkt. Da der Schutz der Bevölkerung mit der NISV gewährleistet werden muss und keine erhöhten Anforderungen hinsichtlich zulässiger Strahlungsbelastung oder Strahlungsfrequenzen gestellt werden dürfen, können diese Rahmenbedingungen auch mit dem neuen BZO-Artikel nicht geändert werden.

Die Gemeinde ist auch heute schon für die Beurteilung der Gestaltung und Einordnung einer Mobilfunkantenne zuständig. Auf dem Gemeindegebiet von Thalwil befinden sich 22 Mobilfunkantennenanlagen wie dem GIS-Browser des Kantons zu entnehmen ist.



Ausschnitt GIS-Browser (Quelle: maps.zh.ch, Abfragedatum 21. Juni 2021)

Blauer Punkt:	Mobilfunkanlage
Blauer Punkt mit rosa Kreis:	Mobilfunkanlage Sendeleistung gross

Die Sendeleistung der vorhandenen Anlagen variiert zwischen klein und mittel. Einzig die im Plan speziell bezeichnete Mobilfunkanlage verfügt über eine grosse Sendeleistung. Diese Mobilfunkanlage mit hoher Sendeleistung befindet sich beim EKZ-Unterwerk und deckt die Autobahn ab (Nationalstrasse, überkommunale Versorgungsleistung).

Die Initiative will ausser in der Gewerbezone die kommunale und überkommunale Versorgung mit visuell wahrnehmbaren Mobilfunkanlagen verbieten. Bei Annahme der Initiative von Elisabeth Kuster wäre die überkommunale Versorgung z.B. mit weiteren – als solche erkennbaren – Antennenanlagen in der Gewerbezone im Böni und in der Gewerbezone Bürger beim See denkbar. Ob die überkommunale Versor-

gung damit ausreichend sichergestellt ist, kann nicht beurteilt werden, wie der Erläuternde Bericht gemäss Art. 47 RPV zeigt.

Das nachgefragte Datenvolumen hat in den letzten Jahren rapide zugenommen und verdoppelt sich gegenwärtig etwa alle zwei Jahre. Grundsätzlich ist für einen wirtschaftlich interessanten Standort auch eine gute Abdeckung mit Mobilfunk relevant.

Die Frequenzen für das Mobilfunknetz lagen bis anhin bei bis zu 2.6 Gigahertz (GHz). Für das 5G-Netz werden seit 2019 auch Frequenzen im Bereich von 3.4 bis 3.8 GHz eingesetzt. Dabei gilt in der Regel: Je höher die Frequenz, desto geringer die Reichweite. In den hohen Frequenzbereichen können besonders hohe Datenraten (über 1 Gbit/s) erreicht werden. Aufgrund des nachgefragten Datenvolumens sind die Anbieter bestrebt, die Leistungsfähigkeit ihrer Antennenanlagen zu erhöhen. Eine weitere Erhöhung der Strahlungsleistung bestehender Anlagen ist aufgrund der meist bereits ausgeschöpften Strahlungsgrenzwerte kaum noch möglich. Um das steigende Datenvolumen dennoch zu bewältigen, werden zum einen effizientere Übertragungstechnologien (derzeit 5G) eingesetzt, zum anderen müssen zusätzliche Anlagen an Orten errichtet werden, an denen die Grenzwerte noch nicht ausgeschöpft sind. Die entsprechenden Grenzwerte müssen jeweils bei jedem Bauvorhaben eingehalten werden.

Gemäss der Initiative von Elsbeth Kuster ist eine Mobilfunkanlage auch in den übrigen Wohnzonen zulässig, wenn der Betreiber den Nachweis erbringt, dass aufgrund von funktechnischen Bedingungen ein Standort ausserhalb der zulässigen Zonen erforderlich ist. Der Nachweis, wann die funktechnischen Bedingungen so sind, dass ein Standort auch in einer Wohnzone erforderlich ist, dürfte noch etliche rechtliche Fragen nach sich ziehen. Es fehlt eine einheitliche Basis für die Beurteilung, wann die geforderte Qualität der Netznutzung erreicht ist.

Generell wird es für die Planungs- und Baukommission schwierig und mit enormen Aufwand verbunden sein, festzustellen, ob die Betreiber die entsprechenden Prioritäten¹ bei der Eingabe eines Baugesuches berücksichtigt haben. Sie müsste sich voraussichtlich auf die Angaben zur Prioritätenabklärungen der Betreiber abstützen. Der Artikel führt dadurch zu mehr Verwaltungsaufwand.

Für die Annahme der Initiative von Elsbeth Kuster spricht, dass verhindert werden könnte, dass der Anblick von Mobilfunkanlagen Ängste und gesundheitliche Bedenken auslöst. Ob eine kaschierte Anlage immer die ästhetisch bessere Lösung darstellt als eine visuell wahrnehmbare, lässt sich nicht generell behaupten und sollte im Einzelfall beurteilt werden können. Auch stellt sich die Frage, welche Art der Kaschierung dazu führt, dass eine Anlage nicht mehr als solche wahrnehmbar ist. Die Strahlenbelastung der Bevölkerung wird durch die Eingrenzung auf visuell nicht wahrnehmbare Anlagen jedoch langfristig nicht abnehmen. Wo Mobilfunkanlagen stehen, zeigt der GIS-Browser des Kantons Zürich.

In der Kernzone werden heute keine visuell wahrnehmbaren Mobilfunkanlagen bewilligt, weshalb der Initiativtext diesbezüglich sogar eine Aufweichung der bestehenden Praxis bedeuten würde.

Für die bestehenden Anlagen gilt eine Bestandesgarantie. Bei Umbauten wird sich jedoch die Frage stellen, was noch unter die Bestandesgarantie fällt und was nicht mehr.

Bereits heute sind Rekurse bei Mobilfunkantennenanlagen durchaus üblich. Mit dem vorgeschlagenen neuen Art. 31 a BZO wird jedoch die rechtliche Situation nicht vereinfacht und es ist mit Rechtsunsicherheiten zu rechnen.

5.1 Nachhaltigkeitsbetrachtung

Ökonomische Aspekte

Grundsätzlich ist für einen wirtschaftlich interessanten Standort auch eine gute Abdeckung mit Mobilfunk relevant.

Bei einer Annahme des neuen Artikels 31 a BZO ist mit weiteren Rechtsunsicherheiten, mehr Rekursen und höherem Verwaltungsaufwand zu rechnen.

Ökologische Aspekte

Das Umweltschutzgesetz soll Menschen, Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume gegen schädliche oder lästige Einwirkungen schützen sowie die natürlichen Lebensgrundlagen,

¹ 1. Priorität: Gewerbezone, 2. Priorität: Zentrumszone und andere Bauzonen, in denen mässig störende Betriebe zulässig sind, 3. Priorität: Kernzonen sowie Zonen für öffentliche Bauten, in denen nur nicht störende Betriebe zulässig sind

insbesondere die biologische Vielfalt und die Fruchtbarkeit des Bodens, dauerhaft erhalten. Insofern muss davon ausgegangen werden, dass der Bund die entsprechenden Abklärungen unternommen hat, bevor er Mobilfunkanlagen und die entsprechenden Technologien wie 5G zugelassen hat. So oder so steht den Gemeinden jedoch kein rechtlicher Spielraum offen, um Mobilfunkanlagen aus gesundheitlichen Überlegungen stärker einzuschränken, als dies die bestehenden rechtlichen Werke, insbesondere die NISV, bereits machen. Insofern darf dieser Aspekt mit einer Anpassung der BZO mit einem Antennenartikel nicht tangiert werden.

Soziale Aspekte

Der Anblick von Mobilfunkanlagen kann Ängste und gesundheitliche Bedenken auslösen. Es stellt sich die Frage, inwieweit diesen entgegengewirkt werden kann, indem die Mobilfunkanlagen kaschiert werden. Am Ende erkennen Laien zwar nicht mehr, wo sich Anlagen befinden, vorhanden sind sie jedoch trotzdem. Auch kann im GIS-Browser des Kantons nachgeschaut werden, wo sich welche Anlagen befinden.

6 Schlussbemerkungen

Die Einzelinitiative «Kein flächendeckendes 5G-Netz via Mobilfunkantennen in Thalwil durch eine Änderung der Bau- und Zonenordnung» von Elsbeth Kuster, Thalwil, verlangt eine Erweiterung der BZO der Gemeinde Thalwil mit einem Art. 31 a Antennenanlagen. Visuell wahrnehmbare Mobilfunkantennen sollen grundsätzlich der Quartiersversorgung dienen. Die Zulässigkeit solcher visuell wahrnehmbaren Anlagen soll aufgrund von vorgegebenen Prioritäten in bestimmten Zonen möglich sein. In den übrigen Wohnzonen sollen visuell wahrnehmbare Antennen nur zulässig sein, wenn die funktechnischen Bedingungen einen entsprechenden Standort ausserhalb der zulässigen Zonen erfordern. In den Gewerbebezonen sollen überdies visuell wahrnehmbare Anlagen für die kommunale und überkommunale Versorgung zulässig sein. Die Initiative will ausser in der Gewerbezone die kommunale und überkommunale Versorgung mit visuell wahrnehmbaren Mobilfunkanlagen verbieten.

Die kommunalen Möglichkeiten im Bereich Mobilfunk sind begrenzt. Das aktuelle nationale Fernmeldegesetz (FMG) und die Verordnungen dazu gelten seit 1. Januar 2021. Der Bund legt auch die angestrebte Abdeckung mit Mobilfunk fest. Das Umweltschutzgesetz (USG) und darauf basierend die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) regeln die zulässige Strahlungsbelastung mittels Grenzwerten abschliessend. Da der Schutz der Bevölkerung mit der NISV gewährleistet werden muss und keine erhöhten Anforderungen hinsichtlich zulässiger Strahlungsbelastung oder Strahlungsfrequenzen gestellt werden können, können die diesbezüglichen Rahmenbedingungen auch mit dem neuen BZO-Gesetzesartikel nicht geändert werden. Die Initiative bezieht sich zudem nur auf visuell wahrnehmbare Mobilfunkanlagen. Die Strahlenbelastung der Bevölkerung wird durch die Eingrenzung auf visuell nicht wahrnehmbare Anlagen jedoch langfristig nicht abnehmen. Der neue Artikel führt zu rechtlichen Unklarheiten, zu denen es noch keine Rechtsprechung gibt: Wann ist eine Mobilfunkanlage visuell wahrnehmbar und wann nicht mehr? Wie können und müssen die Betreiber nachweisen, dass aufgrund von funktechnischen Bedingungen ein Standort ausserhalb der zulässigen Zonen erforderlich ist und damit eine Mobilfunkanlage auch in den übrigen Wohnzonen zulässig ist?

Bereits heute sind Rekurse bei Mobilfunkantennenanlagen durchaus üblich. Mit dem vorgeschlagenen neuen Art. 31 a wird die rechtliche Situation nicht vereinfacht und es ist mit Rechtsunsicherheiten zu rechnen. Es ist davon auszugehen, dass die Ergänzung der BZO im Sinne der Initiative einem allfälligen Rechtsmittelverfahren standhalten wird, da ähnliche Formulierungen bereits in einzelnen anderen Gemeinden ergänzt worden sind. Eine auf Erfahrungen beruhende Gerichtspraxis zur Auslegung dieses Artikels ist allerdings noch nicht vorhanden.

Der Gemeinderat beantragt den Stimmberechtigten die Einzelinitiative «Kein flächendeckendes 5G-Netz via Mobilfunkantennen in Thalwil durch eine Änderung der Bau- und Zonenordnung Thalwil» von Elsbeth Kuster abzulehnen.

Das Wichtigste in Kürze

- Einzelinitiative «Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs»

Am 19. August 2020 reichten Thomas Henauer und seine Mitinitiantinnen und Mitinitianten die Einzelinitiative «Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs» ein.

Die Initiative beauftragt den Gemeinderat verschiedene Massnahmen umzusetzen. Einerseits soll die Gemeinde Infrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen zur Verfügung stellen oder dafür die Zusammenarbeit mit Privaten suchen. Andererseits soll der Gemeinderat innert 18 Monaten ein Konzept für die Einführung einer Pilotregion für sowohl CO₂-armen als auch autonomen Verkehr auf Thalwiler Gemeindegebiet unter Einbezug geeigneter Fachstellen ausarbeiten. Das Konzept muss überprüfbare, realistische Zielsetzungen, eine Strategie und konkrete Umsetzungsschritte enthalten. Für die Ausführungen der Verwirklichung der Massnahmen und der Erarbeitung des Konzeptes ist eine erste Versuchsphase von vier Jahren vorzusehen. Während dieser Zeit soll die Umsetzung mit einem Betrag, Rahmenkredit, von total 1.6 Mio. Franken zu Lasten der Erfolgsrechnung alimentiert werden. Zudem würde der Gemeinderat verpflichtet, Beiträge zusätzlicher Finanzierungsquellen wie entsprechende Fördergelder von Bund, Kanton und/oder privater Stiftungen und dergleichen einzufordern oder zu akquirieren.

Die Initiative «Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs» greift auch aus Sicht des Gemeinderats eine wichtige Thematik auf, bei der Thalwil sein Potential noch nicht ausschöpft, wie das das Energiestadt-Audit 2018 zeigte. Der Bereich «Mobilität» schnitt von den sechs beurteilten Bereichen mit 61 Prozent als zweitschlechtesten Bereich der Massnahmenbewertung ab (nach dem Bereich «Kommunale Gebäude und Anlagen» mit 57 Prozent). Für den Gemeinderat stellt sich somit die Frage, ob der von der Initiative vorgeschlagene Weg das Potenzial hat, diesem Trend entgegen zu wirken bzw. einen konkreten und effizienten Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Die Initiative setzt zwar im für den Klimaschutz sehr relevanten Bereich des Verkehrs an, greift aber zu kurz und bietet zu wenig konkrete CO₂-Einsparpotenziale. Angesichts der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaübereinkommens steht die Schweiz vor der Herausforderung bis 2030 ihre Treibhausgasemissionen gegenüber dem Stand von 1990 zu halbieren. Dies erfordert rasche und umfassende Reduktionen der Treibhausgasemissionen in allen klimarelevanten Bereichen des Lebens. Ausschliesslich beim «Verkehr» anzusetzen und hier viele Ressourcen zu binden, genügt nicht um die notwendigen Treibhausgasreduktionen zu erreichen.

Die Gemeinde Thalwil hat in den letzten Jahren umfangreiche Grundlagen geschaffen, die den Rahmen für die kommunale Energiepolitik bilden. Aus Sicht des Gemeinderats gilt es, diesen Weg konsequent weiter zu verfolgen. Der Gemeinderat möchte deshalb bereits beschlossene Massnahmen mit Klimaschutzwirkung bündeln und durch weitere effektive Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen ergänzen. Zusammen mit einer Priorisierung, der erwarteten Wirkung und einem entsprechend gesicherten Finanzbudget zur Umsetzung kann dieser Massnahmenkatalog, der sogenannte Masterplan Klima, dazu dienen, dass Thalwil die Schweizer Klimaziele effektiv erreicht.

Mit der Erarbeitung des Masterplans Klima können Abklärungen und Möglichkeiten, auch in Bezug auf den CO₂-freien und autonomen Verkehr, getätigt und konkrete Projekte ausgearbeitet und durch die zuständigen Instanzen beschlossen werden. Mit diesem Vorgehen ist der Gemeinderat überzeugt, die internationalen Verpflichtungen des Pariser Klimaübereinkommens, die Treibhausgasemissionen gegenüber Stand von 1990 zu halbieren, erfüllen zu können.

Der in der Initiative vorgesehene Rahmenkredit von total 1.6 Millionen Franken zu Lasten der Erfolgsrechnung in der ersten Versuchsphase von vier Jahren ist aus Sicht des Gemeinderats nur zur Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs zu hoch angesetzt, vor allem in der aktuell finanziell angespannten Situation. Zudem ist unklar, wie die Initiative die Höhe des vorgesehenen Rahmenkredits von 1.6 Millionen Franken festgelegt hat und wie dieser im Detail verwendet werden soll.

Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung deshalb, die Einzelinitiative abzulehnen.

Bericht der Rechnungsprüfungskommission RPK

Die Rechnungsprüfungskommission (RPK) hat die Vorlage der politischen Gemeinde geprüft und erstattet den Stimmberechtigten folgenden Bericht:

Einzelinitiative zur «Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs»

Ausgangslage

Zur Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs in der Gemeinde Thalwil wird der Gemeinderat zur Verwirklichung verschiedener Massnahmen beauftragt. Insbesondere sind Ladestationen für E-Fahrzeuge und andere Verteilstationen für alternative Treibstoffe zur Verfügung zu stellen. Zudem ist in-
nert 18 Monaten ein Konzept für die Einführung einer Pilotregion für den CO₂-armen als auch für den autonomen Verkehr auf Thalwiler Gemeindegebiet auszuarbeiten.

Bericht

Klimaziele sind grundsätzlich förderungswürdig auf allen politischen Ebenen. Thalwil will mit Massnahmen auf Gemeindegebiet einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten.

Die RPK hat die Aufgabe, die finanzielle Angemessenheit hinsichtlich Tragbarkeit, Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Es stellt sich insbesondere die Frage, ob mit einer Investition das Ziel im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten erreicht wird, die Ausgabe notwendig ist und das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt.

Für die Beurteilung aus finanzieller Sicht bestehen zum heutigen Zeitpunkt sehr wenige Angaben, da es sich um eine anregende Initiative handelt. Es wird lediglich von einem Rahmenkredit von total Fr. 1,6 Mio. für die erste Versuchsphase von vier Jahren gesprochen. Allein mit diesen Angaben ist eine fundierte finanzielle Beurteilung der Initiative durch die RPK nicht möglich.

RECHNUNGSPRÜFUNGSKOMMISSION

Präsident	Aktuar
Guido Emmenegger	Werner Oehry

Thalwil, 24. Juni 2021

Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs

- Einzelinitiative von Thomas Henauer und Mitinitiant/-innen, Thalwil

A N T R A G

Die Stimmberechtigten beschliessen an der Gemeindeversammlung:

- 1 Die Einzelinitiative zur «Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs» von Thomas Henauer, Thalwil, wird abgelehnt.**

B E L E U C H T E N D E R B E R I C H T

1 Initiativbegehren

Am 19. August 2020 reichten Thomas Henauer und seine Mitinitiantinnen und Mitinitianten die Einzelinitiative zur «Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs» beim Gemeinderat ein. Mitglieder des Initiativkomitees sind:

- Thomas Henauer, Thalwil
- Thomas Hunziker, Thalwil
- Andreas Gallmann, Thalwil
- Erika Böni, Thalwil
- Christian Josi, Thalwil
- Martin Rauber, Thalwil
- Peter Kellenberger, Thalwil
- Christian Jenny, Thalwil
- Roland Vogt, Thalwil

Die unterzeichnenden, in der Gemeinde Thalwil wohnhaften Stimmberechtigten, stellen gestützt auf § 146 ff. des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR) in der Form einer allgemeinen Anregung folgendes Initiativbegehren.

1.1 Initiativtext

Zur Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs in der Gemeinde Thalwil wird der Gemeinderat zur Verwirklichung folgender Massnahmen beauftragt:

1. An geeigneten, gut frequentierten Standorten wie beispielsweise an hierfür zu reservierenden Parkplätzen, sind die notwendigen Infrastrukturen wie Ladestationen für E-Fahrzeuge und andere Verteilstationen für alternative Treibstoffe (Wasserstoff, Biogas, ...), auch in Zusammenarbeit mit privaten Anbietern, zur Verfügung zu stellen.
2. Innert 18 Monaten ist ein Konzept für die Einführung einer Pilotregion für sowohl CO₂-armen als auch autonomen Verkehr auf Thalwiler Gemeindegebiet unter Einbezug geeigneter Fachstellen auszuarbeiten. Das Konzept muss überprüfbare, realistische Zielsetzungen, eine Strategie und konkrete Umsetzungsschritte enthalten.

Dabei muss vom Gemeinderat aufgezeigt werden, wie im Rahmen von öffentlich und privat finanzierten Projekten – begleitet unter Einbezug von ETH, Universitäten, Fachhochschulen und Industrie – CO₂-arme und autonome Mobilität sowie dies unterstützende Mobilitätskonzepte in Thalwil entwickelt, gefördert und auf dem Gemeindegebiet unter realen Bedingungen ausgetestet, angepasst und optimiert werden können.

Im gleichen Konzept soll zudem auch untersucht und vorgeschlagen werden, wie der Betrieb von (Pilot)anlagen für die Herstellung von CO₂-neutralen Treibstoffen wie Wasserstoff, Biogas, CO₂-neutrales synthetisches Benzin oder dergleichen möglich ist, und wie diese mittelfristig wirtschaftlich von der Gemeinde in Zusammenarbeit mit privaten Anbietern betrieben und angeboten werden können.

Bei der Umsetzung des Konzeptes soll die Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden aktiv gesucht werden.

3. Für die Ausführungen gemäss Ziff. 1 und des Konzeptes gemäss Ziff. 2 ist eine erste Versuchsphase von vier Jahren vorzusehen. Während dieser Zeit soll die Umsetzung mit einem Betrag, Rahmenkredit, von total 1.6 Mio. Franken zu Lasten der laufenden Rechnung alimentiert werden. Zudem ist der Gemeinderat verpflichtet, Beiträge zusätzlicher Finanzierungsquellen wie entsprechende Fördergelder von Bund, Kanton und/oder privater Stiftungen und dergleichen einzufordern oder zu akquirieren.

1.2 Hintergründe / Ergänzungen / Begründung der Initianten

- Der Anteil der Schweiz am weltweiten CO₂-Ausstoss ist gering (0.001%!), der von Thalwil noch geringer. Verzicht und Verbote haben deshalb keinen messbaren Einfluss auf den Klimawandel, wirken sogar kontraproduktiv und demotivierend.
- Einen viel grösseren Einfluss und echten Beitrag kann die Schweiz und Thalwil leisten, wenn die Innovation gefördert wird und die richtigen Technologien und Methoden erfunden und praxiserprobt werden, die in mehreren Ländern eingesetzt werden können und so mithelfen, den CO₂-Ausstoss international in grösserem Mass zu reduzieren.
- Um diese Technologien zu testen und zu ermöglichen, soll Thalwil als Pilotregion dienen und den Weg zum Erfolg für diese Zukunftstechnologien ebnen.
- Im Rahmen von öffentlich und privat finanzierten Projekten wird unter Einbezug von ETH, Universitäten, Fachhochschulen und Industrie die zukünftige Mobilität simuliert und auf tatsächliche Verhältnisse in Thalwil ausgetestet, angepasst und optimiert.
- Weiter muss der Gemeinderat aufzeigen, wie der Betrieb von (Pilot)anlagen für die Herstellung von CO₂-neutralen Treibstoffen wie Wasserstoff, Biogas, CO₂-neutrales synthetisches Benzin oder dergleichen möglich ist und wie diese mittelfristig wirtschaftlich von der Gemeinde in Zusammenarbeit mit privaten Anbietern betrieben und angeboten werden können.
- Zudem fordert die Initiative, die Versorgung von den – idealerweise in Thalwil hergestellten – CO₂-neutralen Treibstoffen mittels Ladestationen für E-Fahrzeuge und anderen Verteilstationen für alternative Treibstoffe (Wasserstoff, Biogas, ...) zur Verfügung zu stellen und an geeigneten, gut frequentierten Standorten wie beispielsweise an hierfür zu reservierenden Parkplätzen, in Zusammenarbeit mit privaten Anbietern, zu errichten.
- Es ist eine erste Versuchsphase von vier Jahren vorzusehen. Während dieser Zeit soll die Umsetzung mit einem Rahmenkredit von total 1.6 Mio. Franken zu Lasten der laufenden Rechnung alimentiert werden. Ausserdem wird der Gemeinderat verpflichtet, zusätzliche Finanzierungsquellen wie entsprechende Fördergelder von Bund, Kanton und/oder privaten Stiftungen einzufordern oder zu akquirieren.
- Wieso der Fokus auf den Verkehr? Es gibt zwei grosse CO₂-Quellen in der Schweiz: die Haushalte und der Verkehr. Um die Emissionen von Haushalten einzudämmen, gibt es bereits verschiedene Programme. Auf Bundesebene, auf kantonaler Ebene und sogar auf Gemeindeebene. In Sachen Verkehr wurde bisher aber noch nicht viel Konkretes unternommen. Dies, obwohl der motorisierte Verkehr in der Schweiz heute 32% der Schweizer CO₂-Emissionen verursacht. Das Ziel im kürzlich verabschiedeten CO₂-Gesetz bedingt aber, dass die zukünftige Mobilität dekarbonisiert ist. Dem entsprechend müssen eine geeignete Verkehrsinfrastruktur, geeignete Verkehrsmittel und kluge Verkehrskonzepte zur Verfügung stehen, damit dieses Ziel erreicht werden kann. Thalwil soll Raum und Unterstützung dazu bieten, dies zu entwickeln und anzuwenden.
- Ein weiterer Pluspunkt der Initiative: Im Massnahmenkatalog, welcher Thalwil umsetzen muss, um das Energiestadt-Label tragen zu dürfen, bestehen weiterhin Lücken im Bereich «Verkehr». Diese Initiative kann helfen, diese zu schliessen und das Label «Energiestadt» nachhaltig zu sichern.

Zur Illustration eine nicht abschliessende Liste möglicher Projekte, welche der Gemeinderat vorschlagen könnte:

Förderung ÖV/Umstieg auf ÖV

- Ergänzung bestehendes ÖV Angebot durch Versuchsbetrieb für Flex Busse (auf Anruf)
- Versuchsbetrieb autonome Busse
- Door to Bahnhof Fahrdienste
- ...

CO₂-ärmerer Fahrzeugpark

- Umrüstung Fahrzeugpark Gemeinde auf Gefährte, welche mit Wasserstoff/Elektrizität betrieben werden
- Anreize für Bevölkerung für den Umstieg
- ...

Einführung Sharing Plattformen

- Sharingplattformen von Fahrzeugen für den Strassenverkehr oder Langsamverkehr mit alternativem Antrieb am Bahnhof und in Quartieren. Wie z. Bsp: E-Car/E-Bike Sharing Plattform.

Reduktion Entsorgungsfahrten/Versorgungsfahrten

- Füllstandsmeldungen bei Containern und öffentlichen Abfallkübeln
- Home Delivery Services des Gewerbes durch Drohnen, Roboter, Fahrradkuriere, dezentrale Verteilungsstellen, ...
- ...

Gewinnung und Verteilung Energie/synthetische Brennstoffe insbesondere auch unter Einbezug der Thalwiler Gasversorgung

- Lokale Wasserstoffherstellung
- Lokale Vergärungsanlagen zur Produktion von Biogas
- Quartierphotovoltaikanlagen und Batterien zum Aufladen von E-Cars

1.3 Rückzugsklausel

Der Erstunterzeichnende, Thomas Henauer, kann diese Initiative mit einer unterzeichneten schriftlichen Erklärung an den Gemeinderat bis zur Behandlung in der Gemeindeversammlung vorbehaltlos zurückziehen.

2 Rechtliche Prüfung

Bei der eingereichten Initiative handelt es sich um eine Einzelinitiative in der Form der allgemeinen Anregung, mit der ein Ausgabenbeschluss für Massnahmen zur CO₂-Reduktion im Bereich Verkehr (Infrastrukturinvestitionen für Ladestationen etc.) in der Gemeinde Thalwil bezweckt wird (§ 146 Abs. 1 i.V.m. Art. 120 Abs. 3 Gesetz über die politischen Rechte (GPR)).

Einzelinitiativen in Versammlungsgemeinden können nach § 147 Abs. 1 GPR i.V.m. § 15 Abs. 1 Gemeindegesetz Kanton Zürich (GG) über Gegenstände, die der Abstimmung in der Gemeindeversammlung unterstehen, eingereicht werden. Der Inhalt des Initiativrechts richtet sich nach jenem des Referendumsrechts. Es handelt sich um Geschäfte, die das kantonale Recht oder die Gemeindeordnung (GO) der Gemeindeversammlung zuweisen. Dazu gehört, wie es in Art. 16 Ziff. 4 i.V.m. Art. 3 GO statuiert wird, mitunter die Ausgabenbewilligung für neue und einmalige Ausgaben von mehr als 300'000 Franken bis 2'000'000 Franken für einen bestimmten Zweck. Gemäss dem Initiativtext wird ein Rahmenkreditbeschluss von total 1.6 Mio. Franken bezweckt, womit ein initiativfähiger Gegenstand vorliegt.

Der sachliche Zusammenhang ergibt sich aus dem gemeinsamen Ziel einer CO₂-Reduktion im Bereich Verkehr. Der Kredit in Ziff. 3 ist das Instrument zur Erreichung dieses Ziels. Insofern wird hier das Gebot der Einheit der Materie eingehalten. Da es sich bei vorliegendem Anliegen um eine Initiative in Form der allgemeinen Anregung handelt, sind die Anforderungen an den Grundsatz der Einheit der Materie weniger streng zu beurteilen als bei einer Initiative in ausformulierter Form.

Auch liegt kein Verstoß gegen übergeordnetes Recht vor. Mit dem autonomen Verkehr ist gemeint, dass geprüft werden soll, ob auf der Grundlage eines Konzepts der Verkehr von Fahrzeugen ohne Fahrer gefördert werden kann. Der CO₂-neutrale Verkehr wird nicht verboten. Insofern verstößt die Initiative nicht gegen Vorschriften übergeordneter Normstufe.

Sämtliche Mitglieder des Initiativkomitees Thomas Henauer, Thomas Hunziker, Andreas Gallmann, Erika Böni, Christian Josi, Martin Rauber, Peter Kellenberger, Christian Jenny und Roland Vogt sind in Thalwil stimmberechtigt. Die Initiative ist somit gültig und kann den Stimmberechtigten an der Gemeindeversammlung vorgelegt werden.

3 Abklärungen seit dem Einreichen der Initiative

Am 19. August 2020 reichten Thomas Henauer und seine Mitinitiantinnen und Mitinitianten die Einzelinitiative zur «Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs» beim Gemeinderat ein. Der Gemeinderat hat die Gültigkeit der Einzelinitiative innert der vorgegebenen Frist von drei Monaten geprüft und mit Beschluss vom 17. November 2020 gültig erklärt. Gleichzeitig hat er festgelegt, dass die Einzelinitiative voraussichtlich an der Gemeindeversammlung im Juni 2021 zur Abstimmung gelangen soll.

Mit Beschluss vom 26. Januar 2021 stimmte der Gemeinderat der Erarbeitung eines Masterplans Klima zu, welcher von der Projektkommission Energie und der Steuerungsgruppe Nachhaltigkeit auf Basis bereits beschlossener Massnahmen und Instrumente im Bereich Klima- und Energiepolitik erstellt werden soll. Der Gemeinderat lud die Initiantinnen- und Initianten daraufhin ein, bei der Erarbeitung des Masterplans Klima mitzuwirken, ihre Vorschläge und Vorstellungen dort einzubringen und stattdessen die Initiative zurückzuziehen. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass die Erarbeitung des Masterplans Klima viel umfassendere Möglichkeiten für klimawirksame Massnahmen bietet, als die rein auf den CO₂-freien und autonomen Verkehr ausgerichtete Einzelinitiative. Die Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs ist ein Teilbereich des Masterplans Klima.

Thomas Henauer und seine Mitinitiantinnen und Mitinitianten haben sich nach dem Gespräch mit Vertretern des Gemeinderats entschlossen, nicht aktiv beim Masterplan Klima mitzuwirken und die Einzelinitiative zur «Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs» entsprechend weiterzuverfolgen.

Aufgrund der Abklärungen des Gemeinderats mit Thomas Henauer und seinen Mitinitiantinnen und Mitinitianten konnte der vorgesehene Gemeindeversammlungstermin im Juni 2021 nicht eingehalten werden.

4 Stellungnahme des Gemeinderats

Die Initiative zur «Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs» greift auch aus Sicht des Gemeinderats eine wichtige Thematik auf, bei der die Gemeinde Thalwil ihr Potential noch nicht ausschöpft. Das zeigte auch das Energiestadt-Audit 2018: Der Bereich «Mobilität» schnitt von den sechs beurteilten Bereichen mit 61 Prozent als zweitschlechtester Bereich der Massnahmenbewertung ab (nach dem Bereich «Kommunale Gebäude und Anlagen» mit 57 Prozent). Hier ist mehr möglich.

Der Verkehr verursacht in der CO₂-Bilanz der Schweiz, vor den Gebäuden und der Industrie, die meisten Treibhausgasemissionen. Ausserdem hat sich die Emissionsmenge des Verkehrs seit 1990 nicht mehr verringert. Das nationale Zwischenziel des Sektors Verkehr für 2020 wurde nicht erreicht. Es macht also durchaus Sinn, hier anzusetzen.

Für den Gemeinderat stellt sich die Frage, ob der von der Initiative vorgeschlagene Weg das Potenzial hat, diesem Trend entgegen zu wirken bzw. einen konkreten und effizienten Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Für diese Beurteilung müssen die Handlungsansätze der Initiative in zwei Bereiche aufgeteilt werden: Einerseits die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur mit dem Ziel, die Entwicklung der Elektromobilität zu fördern bzw. andere nachhaltige Mobilitätskonzepte zu unterstützen. Andererseits die Forschungsansätze zur Entwicklung einer nachhaltigen, CO₂-armen und autonomen Mobilität und deren Versorgung mit entsprechenden synthetischen, CO₂-neutralen Treibstoffen. Beide Vorschläge der Initiative sollen nachfolgend in Bezug auf eine mögliche Umsetzung auf kommunaler Ebene genauer betrachtet werden.

4.1 Elektromobilität und nachhaltige Mobilitätskonzepte

Mit der Bereitstellung von Ladestationen im öffentlichen Raum hat die Gemeinde bereits begonnen. In einem ersten Schritt wurden drei Ladestationen (Sportanlage Brand (2 Ladesäulen) und Säumerstrasse) ermöglicht. Aber auch private Anbieter sind nicht untätig geblieben. So hat ein Grossverteiler im Böni bereits drei und ein Hotel zwei öffentlich zugängliche Ladestationen in Thalwil erstellt. Wichtig ist dabei, dass die Ladestationen jeweils an einem Ort mit entsprechender Aufenthaltsqualität («Point of Interest» z. B. Sportanlage, Restaurant, Verkaufsfläche) angesiedelt sind, da das Laden der Fahrzeuge eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt. In Thalwil waren gemäss Statistischem Jahrbuch 2020 des Kantons Zürich per Ende des Jahres 2020 113 Elektrofahrzeuge zugelassen, was einem Anteil von 1,5 % der in Thalwil zugelassenen Fahrzeuge entspricht. Anteilsmässig wurden im Jahr 2020 10 % der Neuzulassungen für Elektrofahrzeuge vergeben.

Gemäss verschiedener Studien zur Entwicklung der Elektromobilität (Bsp. Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz – Update 2018, EBP-Hintergrundbericht) findet das Laden der Fahrzeuge hauptsächlich zu Hause und am Arbeitsplatz statt. Dabei zeichnet sich bereits die Problematik ab, dass bei Mietimmobilien die Vermieter häufig nicht bereit sind, in die erforderliche Ladeinfrastruktur zu investieren. Auch die Initiative der Gemeinde ist hier gefragt, sofern sich die Abstellplätze im öffentlichen Raum befinden oder für die Vermieter Anreize geschaffen werden, damit diese in die erforderliche Ladeinfrastruktur investieren. Dazu ist die Gemeinde aktuell an der Erarbeitung eines Konzeptes, welches verschiedene Varianten bezüglich dem Betrieb von E-Ladestationen auf öffentlichem Grund erläutern und eine Entscheidungsgrundlage liefern soll.

In Bezug auf CO₂-freie Mobilitätskonzepte ist neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) oder dem öffentlichen Verkehr (ÖV) unbedingt auch der sehr flächeneffiziente Langsamverkehr zu betrachten. Die Gemeinde Thalwil hat dafür wichtige Grundlagen geschaffen: Das Langsamverkehrskonzept der Gemeinde Thalwil, welches aus einem Radverkehrs- und einem Fusswegkonzept besteht, ist ein behördliches Planungsinstrument und hat die Funktion, die Interessen des Rad- und Fussverkehrs aufzuzeigen und diese im Rahmen von Planungen und Projektierungen in der Gemeinde zweckmässig einfließen zu lassen. Die Bereiche Bau, Energie und Umwelt, Sicherheit, Bildung und Gesellschaft haben das Langsamverkehrskonzept in ihren Aufgabenbereich aufgenommen und berücksichtigen dies in der langfristigen Planung. In diesem Zusammenhang wurden begleitend zu Strassensanierungsprojekten und Einführung von bisherigen Tempo-30-Zonen folgende Projekte umgesetzt:

- Velostützpunkt (Schutzinsel oder Markierung auf der Fahrbahn zum Schutze der Velofahrerinnen und Velofahrer bei Querungen und Abbiegmanövern) auf Tischenloostrasse, Trottoirüberfahrten ab Tischenloostrasse in Asylstrasse und Südstrasse
- Diverse Öffnungen Einbahnstrassen für Veloverkehr im Gegenverkehr
- Aufhebung allgemeiner Fahrverbote für Veloverkehr
- Abschliessbare Velostation am Bahnhof, Aufstockung Veloabstellplätze Postplatz

4.2 Forschung zur Entwicklung nachhaltiger und autonomer Mobilität

Die Forschung und Entwicklung nachhaltiger, CO₂-armer Mobilitätsformen liefern wichtige Grundlagen für gute Lösungen zur CO₂-Reduktion im Verkehr. Die Nachhaltigkeit beschränkt sich jedoch nicht ausschliesslich auf geringe CO₂-Emissionen. Personenwagen-basierter Individualverkehr ist aufgrund des hohen Flächenbedarfs mit deutlichen Umweltauswirkungen verbunden und bindet auch mit CO₂-neutralem Antrieb viele Ressourcen. Der Forschungsansatz kann also primär zu einer optimierten Nutzung von bestehenden flächenintensiven Infrastrukturen beitragen.

Weltweit gehen zahlreiche private und öffentliche Forschungseinrichtungen den Fragen nach alternativen Antriebssystemen, der Entwicklung synthetischer Treibstoffe und der autonomen Mobilität nach. Da in Thalwil keiner dieser Einrichtungen oder Unternehmen ansässig ist, scheint ein Einstieg in diese Forschungsprogramme schwierig. Diese Art von Forschung, wie sie die Initiative vorsieht, wäre auch nicht dazu geeignet, die festgesetzten Klimaziele zu erreichen, da eine allfällige Wirkung durch CO₂-Reduktion erst Jahrzehnte später bei einer breiten Umsetzung in der Gesellschaft eintreten würde. Die Reduktion der Treibhausgase muss jedoch umgehend erfolgen. Der allfällige Nutzen der Initiative erscheint im Verhältnis zum erforderlichen Aufwand als gering. Aus Sicht des Gemeinderats ist die Förderung der Entwicklung von synthetischen Treibstoffen oder autonomes Fahren nicht als eine kommunale Aufgabe anzusehen.

Nichtsdestotrotz schliesst der Gemeinderat eine Beteiligung Thalwils an Pilotprojekten oder innovativen Versuchen im Bereich Mobilität, wie im nachstehenden Abschnitt ersichtlich, nicht aus. Die Gemeinde hat bereits bei verschiedenen Gelegenheiten gute Erfahrungen gemacht, wenn es um die Mitwirkung bei Forschungs- oder Studienprojekten ging. Jüngste Beispiele sind die Beteiligung am EU-Forschungsprojekt «Leveraging Leadership for Responsible Research and Innovation in Territories (RRI-Leaders)» gemeinsam mit der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) und die Mitwirkung beim Projekt «Automatisierter Einparkassistent» der EBP Schweiz AG, der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) und Fussverkehr Schweiz.

Das Forschungsprojekt «Leveraging Leadership for Responsible Research and Innovation in Territories (RRI-Leaders)»² untersucht die Anwendung und Nachhaltigkeit des RRI-Ansatzes innerhalb unterschiedlicher Gebiete in Europa. Das Center for Corporate Responsibility (CCR) der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) hat auf der Suche nach einem lokalen Partner mit der Gemeinde Thalwil Kontakt aufgenommen. Im Mittelpunkt der Untersuchung steht die Energiestrategie 2050, also der Wechsel von einer fossil basierten hin zu einer nachhaltigen, erneuerbaren Energieversorgung in Thalwil.

Das interdisziplinäre Projekt «Automatisierter Einparkassistent» verfolgt das Ziel, die Interaktion zwischen Menschen zu Fuss und automatisierten Fahrzeugen genauer zu untersuchen und daraus Erkenntnisse für ein sicheres und nachhaltiges Mobilitätssystem abzuleiten. Die Ergebnisse werden gemeindeöffentlich vorgestellt und fliessen sowohl in Präventionsmöglichkeiten als auch in fachliche Diskussionen in der Schweiz wie auch über die Landesgrenze hinaus ein. Beim ersten Teil des Projekts, welches voraussichtlich Ende 2021 beginnt, beteiligt sich die Gemeinde Thalwil finanziell nicht. Jedoch werden sowohl der dafür notwendige Strassenraum als auch Personalressourcen als Ansprech- und Fachpersonen zur Verfügung gestellt.

Weitere private Initiativen und Anfragen aus Wirtschaft oder Forschung werden geprüft und nach Möglichkeit unterstützt.

4.3 Fazit

Die Initiative setzt zwar im für den Klimaschutz sehr relevanten Bereich des Verkehrs an, greift aber zu kurz und bietet zu wenig konkrete CO₂-Einsparpotenziale. Angesichts der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaübereinkommens steht die Schweiz vor der Herausforderung bis 2030 ihre Treibhausgasemissionen gegenüber dem Stand von 1990 zu halbieren. Dies erfordert rasche und umfassende Reduktionen der Treibhausgasemissionen in allen klimarelevanten Bereichen des Lebens. Ausschliesslich beim «Verkehr» anzusetzen und hier finanzielle Ressourcen zu binden, genügt nicht um die notwendigen Treibhausgasreduktionen zu erreichen.

Der in der Initiative vorgesehene Rahmenkredit von total 1.6 Millionen Franken zu Lasten der Erfolgsrechnung in der ersten Versuchsphase von vier Jahren ist aus Sicht des Gemeinderats zu hoch angesetzt, vor allem in der aktuell finanziell angespannten Situation. Zudem ist unklar, wie der vorgesehene

² Weitere Informationen: www.rri-leaders.eu

Rahmenkredit von 1.6 Millionen Franken festgelegt wurde und wofür dieser im Detail verwendet werden soll. Mit der Erarbeitung des Masterplans Klima können Abklärungen und Möglichkeiten, auch in Bezug auf den CO₂-freien und autonomen Verkehr, getätigt und konkrete Projekte ausgearbeitet und durch die zuständigen Instanzen beschlossen werden. Mit diesem Vorgehen ist der Gemeinderat überzeugt, die internationalen Verpflichtungen des Pariser Klimaübereinkommens, die Treibhausgasemissionen gegenüber Stand von 1990 zu halbieren, erfüllen zu können.

5 Masterplan Klima

Die Klimaziele der Schweiz sind auch auf Gemeindeebene von grosser Bedeutung. Zwar legen Bund und Kanton die übergeordneten Rahmenbedingungen fest, die Klimaneutralität der Schweiz zu erreichen, erfordert jedoch ein koordiniertes Vorgehen aller gesellschaftlichen Akteure. Die Verantwortung für die Umsetzung konkreter Massnahmen liegt dabei häufig auf der untersten Ebene, bei den Gemeinden. Viele Gemeinden haben deshalb bereits eigene Massnahmenpläne zur Treibhausgasreduktion verabschiedet. Als Energiestadt ist Thalwil in Bezug auf eine wirkungsvolle Klimapolitik bereits gut positioniert. Darüber hinaus hat sich Thalwil seit über 20 Jahren der nachhaltigen Entwicklung verpflichtet und dies in Art. 18 der Gemeindeordnung verankert. Deshalb sind in Thalwil zwei Kommissionen für Energie- und Nachhaltigkeitsfragen zuständig: Die Projektkommission Energie und die Steuerungsgruppe Nachhaltigkeit. Auch hat die Gemeinde Thalwil in den letzten Jahren umfangreiche Grundlagen geschaffen, die den Rahmen für die kommunale Energiepolitik bilden. Damit konnte die Gemeinde im Energiebereich schon viele Massnahmen umsetzen und entsprechende Fortschritte erzielen. Aus Sicht des Gemeinderats gilt es, diesen Weg konsequent weiter zu verfolgen. Der Gemeinderat möchte deshalb bereits beschlossene Massnahmen mit Klimaschutzwirkung bündeln und durch weitere effektive Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen ergänzen. Zusammen mit einer Priorisierung, der erwarteten Wirkung und einem entsprechend gesicherten Finanzbudget zur Umsetzung, kann dieser Massnahmenkatalog, der sogenannte Masterplan Klima, dazu dienen, dass Thalwil die Schweizer Klimaziele effektiv erreicht.

Ausschlaggebend für den Erfolg des Instruments wird sein, dass die vorgesehenen Massnahmen alle klimarelevanten Bereiche abdecken. Also neben der Mobilität auch die Gebäude, die Industrie und das Gewerbe. Ein breiter gesellschaftlicher Konsens bildet darüber hinaus die Basis für eine erfolgreiche Umsetzung. Somit wird die Beteiligung der Einwohnerinnen und Einwohner ebenso wie der relevanten Anspruchsgruppen ein wichtiges Element für eine erfolgreiche Umsetzung darstellen. So beteiligt die Gemeinde sich an einem EU-Forschungsprojekt «Leveraging Leadership for Responsible Research and Innovation in Territories (RRI-Leaders)» zur Entwicklung und Etablierung von Strategien einer nachhaltigen klimaneutralen Energieversorgung.

5.1 Folgende Massnahmen sind bereits umgesetzt, in der Erarbeitung oder in der Planung

Die Gemeinde Thalwil hat in den letzten Jahren umfangreiche Grundlagen geschaffen, die den Rahmen für die kommunale Energiepolitik bilden. Der Masterplan Klima wird die Anstrengungen der Gemeinde in der kommunalen Energiepolitik bündeln und zusammen mit einer Priorisierung, der erwarteten Wirkung und einem entsprechend gesicherten Finanzbudget dazu dienen, dass Thalwil die Schweizer Klimaziele effektiv erreicht.

Instrumente der Gemeinde für eine wirkungsvolle Klima- und Energiepolitik

- Leitbild der Gemeinde (Nachhaltigkeit)
- Gemeindeordnung (Nachhaltigkeit, Art. 18)
- Legislaturziele
- Kommunalen Richtplan
- Kommunalen Energieplan
- Aktivitätenprogramm Energiestadt 2018-2022
- Förderprogramm Nachhaltiger Projekte im Energiebereich 2019-2022
- Gasstrategie 2018-2023
- Umweltschulen

Laufende oder geplante Projekte/Massnahmen (nicht abschliessend)

- Teilrevision des kommunalen Energieplans
- Erarbeitung Masterplan Klima

- Energieverbund Zentrum. Dabei werden auch Liegenschaften der Gemeinde, wie zum Beispiel das Jenny-Schloss, das Gemeindehaus und die Schulanlagen Berg und Feld angeschlossen
- Erweiterung Wärmeverbund ARA (Teil des Energieplans)
- Energieoptimierte ARA Zimmerberg mit lokaler Biogas-Produktion
- Weitere Erhöhung des Biogas-Anteils in der Gasversorgung
- Neubauten werden im energiepolitischen Modell 2000-Watt-Gesellschaft geplant und umgesetzt
- Anwendung des Baustandards SNBS Gold
- Nachhaltige Liegenschaftenpolitik: Bei allen Bauvorhaben und Unterhaltsarbeiten werden Gedanken punkto langfristiger und vertretbarer Massnahmen in Bezug auf einen reduzierten CO₂-Ausstoss gemacht
- Erhöhung Anteil erneuerbarer Energieträger in gemeindeeigenen Liegenschaften. Der Anteil erneuerbarer Energieträger am Primärenergiebedarf ist in den Jahren 2019 und 2020 auf rund 44 % gestiegen
- Photovoltaikanlagen auf gemeindeeigenen Liegenschaften (mind. eine Anlage pro Jahr)
- Bezug Strom: Die Gemeinde bezieht bereits 100 % erneuerbaren Strom (naturmade basic). Der Ökostromanteil wird von 10 % (aktuell) auf 50 % ab 2022 erhöht (naturmade star)
- Konsequente Umsetzung des Masterplans Licht: Umstellung auf stromsparende, dynamische LED-Weg- und Strassenbeleuchtung wird vorangetrieben. Zudem soll ab 2022 pro Jahr bei mindestens einer Liegenschaft der Wechsel auf LED-Lichtelemente vollzogen werden
- Umsetzung Langsamverkehrskonzept (Radverkehrskonzept und Fusswegkonzept)
- Biodiversität: Sensibilisierung Bevölkerung, Neophyten-Bekämpfung, Insektengarten
- EU-Forschungsprojekt «RRI-Leaders» zur Entwicklung und Etablierung von Strategien einer nachhaltigen klimaneutralen Energieversorgung
- Projekt «Automatisierter Einparkassistent» der EBP Schweiz AG, der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) und Fussverkehr Schweiz
- Aufbau Mobilitätsmanagement
- Ersatz von Gemeindefahrzeugen mit Verbrennungsmotor durch E-Fahrzeuge
- Bedarfsanalyse und Konzept für Ausbau E-Ladestationen in Thalwil
- Energetische Kennzahlen von öffentlichen Gebäuden mit Publikumsverkehr werden ab 2022 vor Ort publiziert (Display-System)
- Monitoring-Tool für Projekte im Bereich Nachhaltigkeit und Energie

Bereits umgesetzte Massnahmen (nicht abschliessend)

- Wärmeverbund Gattikon
- Wärmeverbund ARA
- Energiebuchhaltung gemeindeeigener Liegenschaften für die Verbesserung der Energieeffizienz. Dank der automatisierten Auswertung und Berichterstellung kann eine hohe Datensicherheit gewährleistet werden
- Renaturierung von gemeindeeigenen Grundstücken, wie Bönibach, bzw. laufende Pflege und Unterhalt (Bereiche Liegenschaften, Forst, Werkhof, Bildung, Bau, Energie und Umwelt)
- Richtlinien Nachhaltige Beschaffung in 12 Handlungsfeldern: Vergaberegeln, Tiefbau, Fahrzeuge, Hochbau, Zweckverbände und Leistungsvereinbarungen, IT, zentraler Einkauf Schule, Büromaterial, Geschenke und Giveaways, Caterings, Lieferanten, Pensionskasse

6 Schlussbemerkungen

Der Gemeinderat hält innovative Massnahmen gegen den Klimawandel auch auf Gemeindeebene für wichtig. Das Ziel der Schweiz, Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen und damit die Klimaerwärmung auf ein erträgliches Mass zu reduzieren, erfordert Beiträge aller gesellschaftlicher Akteure, in allen Bereichen. Eine Beschränkung bzw. ein zu starker Fokus auf die Reduktion des CO₂-Ausstosses im Verkehr greift jedoch zu kurz. Die Reduktion des CO₂-Ausstosses muss ganzheitlich angegangen werden.

Seit 2010 ist die Gemeinde Thalwil Energiestadt. Das Label Energiestadt ist ein Leistungsausweis für Gemeinden, die eine nachhaltige kommunale Energiepolitik vorleben und umsetzen. Die Gemeinde Thalwil hat in den letzten Jahren umfangreiche Grundlagen geschaffen, die den Rahmen für die kommunale Energiepolitik bilden. Mit dieser Verankerung hat die Gemeinde im Energiebereich schon viele Massnahmen umgesetzt und Fortschritte erreicht, die auch zukünftig vorangetrieben werden. Der Masterplan Klima fasst bereits umgesetzte, erarbeitete oder sich in Planung befindende Projekte und Massnahmen zusammen, soll sowohl neue Massnahmen generieren als auch koordinieren und greift bezüglich Reduktion des CO₂-Ausstosses viel weiter. Ein Grossteil der in der vorliegenden Initiative aufgeführten Massnahmen im Bereich der Mobilität lassen sich in diesen Masterplan Klima integrieren, sofern sie nicht bereits vorgesehen sind. Mit der auf drei Jahre befristeten Forschungsstelle der EU kann die breit abgestützte Erarbeitung des Masterplans Klima durch die Projektkommission Energie und Steuerungsgruppe Nachhaltigkeit professionell und kostenneutral begleitet und unterstützt werden. Der Gemeinderat ist offen für weitere private Initiativen und Anfragen aus der Wirtschaft oder Forschung und wird Anfragen prüfen und nach Möglichkeit unterstützen.

Zudem ist der in der Initiative vorgesehene Rahmenkredit von total 1.6 Millionen Franken zu Lasten der Erfolgsrechnung in der ersten Versuchsphase von vier Jahren aus Sicht des Gemeinderats nur zur Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs zu hoch angesetzt und es ist unklar, wie der vorgesehene Rahmenkredit von 1.6 Millionen Franken festgelegt wurde und wofür dieser im Detail verwendet werden soll. Mit der Erarbeitung des Masterplans Klima können Abklärungen und Möglichkeiten, auch in Bezug auf den CO₂-freien und autonomen Verkehr, getätigt und konkrete Projekte ausgearbeitet und durch die zuständigen Instanzen beschlossen werden. Mit diesem Vorgehen ist der Gemeinderat überzeugt, die internationalen Verpflichtungen des Pariser Klimaübereinkommens, die Treibhausgasemissionen gegenüber Stand von 1990 zu halbieren, erfüllen zu können.

Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung, die Einzelinitiative zur «Förderung des CO₂-freien und autonomen Verkehrs» von Thomas Henauer abzulehnen.

