

**Protokoll des Grossen Gemeinderats Adliswil, Amtsdauer 2018–2022**

**35. Sitzung vom 9. März 2022, 19.00 Uhr**

**Zurich International School, Eichenweg 2, 8134 Adliswil**

---

Anwesend	Simon Schanz	Präsident
	Sait Acar	Erwin Lauper
	Harry Baldegger	Wolfgang Liedtke
	Ann-Kathrin Biagioli	Gabriel Mäder
	Angela Broggini	Heinz Melliger
	Reto Buchmann	Marianne Oswald
	Vera Buchmann	Martin Rüttimann
	Hanspeter Clesle	Patrick Sager
	Bernie Corrodi	Daniel Schneider
	Daniela Eggenberger	Mario Senn
	Pascal Engel	Angelika Sulser
	Xhelajdin Etemi	Urs Weyermann
	Daniel Frei	Katharina Willimann
	Silvia Helbling	Walter Uebersax
	Sebastian Huber	Esen Yilmaz
	Thomas Iseli	
	Renato Jacomet	
	Florian Kälin	
Abwesend	Hedwig Habersaat	Kannathasan Muthuthamby
	Urs Künzler	Christian Titus
Ratsschreiberin	Vanessa Ziegler	
Ratsweibelin	Marion Gass	
Präsenz Stadtrat	Markus Bürgi	Bildung
	Karin Fein	Finanzen

	Felix Keller	Bau und Planung
	Susy Senn	Sicherheit, Gesundheit und Sport
	Carmen Marty Fässler	Werkbetriebe
	Farid Zeroual	Präsidiales und Einwohnerkontakte
Abwesend	Renato Günthardt	Soziales
Stadtschreiber	Thomas Winkelmann	

## Traktanden

### 1. Mitteilungen

### 2. Fragestunde

### 3. Einbürgerungen

### 4. Entschädigungserlass (EntschE); Anpassung Krankentaggeldversicherung Friedensrichterin (GGR-Nr. 2021-310)

Antrag des Stadtrats vom 14. Dezember 2021 und gleichlautender Antrag der Sachkommission vom 17. Februar 2022

### 5. Neubau Kindergarten Werd, Kreditabrechnung (GGR-Nr. 2021-312)

Antrag des Stadtrats vom 14. Dezember 2021 und gleichlautender Antrag der Rechnungsprüfungskommission vom 31. Januar 2022

### 6. Attraktiverer öffentlicher Verkehr statt Staus und Mehrkosten (GGR-Nr. 2021-303)

Postulat von Vera Buchmann-Bach (FDP), Pascal Engel (EVP) und Sebastian Huber (SVP) vom 22. November 2021

### 7. Frühwarnsystem bei Unwetterkatastrophen (GGR-Nr. 2021-293)

Interpellation von Katharina Willimann (SP), Kannathasan Muthuthamby (SP) und Angelika Sulser (SP) vom 18. Oktober 2021

## **Eröffnung der Sitzung**

### **Ratspräsident Simon Schanz**

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich begrüsse Sie zur 35. Sitzung des Grossen Gemeinderats Adliswil der Amtsdauer 2018–2022.

Die Sitzung ist eröffnet.

Gibt es aus Ihren Reihen Änderungen zur Traktandenliste? Das ist nicht der Fall. Somit ist die Traktandenliste genehmigt.

## **1. Mitteilungen**

### **Entschuldigungen**

Für die heutige Sitzung liegen seitens des Grossen Gemeinderats vier Entschuldigungen vor. Es sind somit 32 Ratsmitglieder anwesend. Der Stadtrat verzeichnet eine Absenz.

### **Zuweisung von Vorlagen**

An die Rechnungsprüfungskommission

- Vorlage GGR-Nr. 2022-325; Wilacker, Neubau Turnhalle und Dreifachkindergarten; Projektgenehmigung inkl. Realisierungskredit

An die Sachkommission

- Vorlage GGR-Nr. 2022-338; Verbesserung und Ausbau der Buslinie 151 (Quartier Zopf)
- Vorlage GGR-Nr. 2022-339; Verbesserung und Ausbau der Buslinie 153 (Quartier Sonnenberg)

### **Mitteilungen aus dem Stadtrat**

#### **Stadtpräsident Farid Zeroual zum Thema "Neues Angebot «filmfreund» in der Bibliothek Adliswil"**

«Bibliotheken wollen Netflix Konkurrenz machen»: So war es am 16. Februar in der Zürichsee-Zeitung zu lesen.

Dahinter steckt das neue Streaming-Angebot für Filme und Serien der Bibliothek Adliswil. Die Ausleihen im DVD-Bereich gingen die letzten Jahre stetig zurück, da auch immer weniger Haushalte einen DVD-Player besitzen. Die Bibliothek Adliswil analysierte die Zahlen und untersuchte neue Angebote in diesem Bereich.

Dabei zeigte sich, dass mit dem Portal «filmfreund» das digitale Medien-Angebot massiv erweitert werden kann. Kundinnen und Kunden können sich mit ihrer Benutzernummer der Bibliothek Adliswil bequem einloggen und uneingeschränkt über 3'500 Filme und Serien streamen.

Der Katalog reicht von Klassikern über anspruchsvolle Dokumentationen bis hin zu internationalem Arthouse-Kino und Kinderserien.

Zu entdecken gibt es immer wieder mal neuere Filme und Serien, aber auch bewährte Schätze und Lieblinge des nationalen und internationalen Fernsehens und Kinos. Die Bibliothek berücksichtigt damit die Umfeld-Entwicklung der Digitalisierung und folgt dem Streaming-Trend.

Durch die Einsparung beim DVD-Einkauf erfolgt die Einführung sowie die Bewirtschaftung des Filmportals kostenneutral. Die Bibliothek Adliswil wünscht neben spannender Lektüre zukünftig auch unterhaltsame online Filmabende!

## **Fraktionserklärung**

### **Sebastian Huber (SVP) zum Thema "Tempo 30-Zone"**

Als hätte man es schon geahnt, konnten wir kürzlich in der Zürichsee Zeitung lesen, dass sich pünktlich in der heissen Wahlkampfphase eine IG für Tempo 30 auf der Albisstrasse, im Abschnitt der beiden Kreisel, formiert hat.

Man könnte jetzt sagen, es ginge nur darum, der Präsidentin der IG, welche bekannterweise ja auch Kandidatin für den Stadtrat ist, medienwirksam Präsenz zu verschaffen. Ich denke jedoch, diese Forderung ist vielmehr als das. Den Mitgliedern dieser IG geht es durchaus darum, das Tempo im Stadtzentrum zu drosseln. Bestimmt gibt es viele die hier das Argument vorbringen, man könne auf diesem Abschnitt sowieso nicht schneller fahren. Doch der Reihe nach: Die Albisstrasse in Adliswil ist bekannterweise eine Kantonsstrasse. Somit liegt die Kompetenz über die Temporeduktion gar nicht bei der Stadt Adliswil. Deshalb haben die IG ja auch bekannt gemacht, für die Forderung eine Petition zu starten. Doch hier stellt sich genau die Frage, was man denn damit erreichen möchte? Uns allen ist bekannt, dass der Verkehr auf diesem Abschnitt zu Stosszeiten ein Verkehrsknotenpunkt ist.

Wie wir kürzlich ebenfalls vernehmen konnten, plant der Kanton, das ursprünglich als temporär geplante Lichtsignal, ein paar Meter verschoben, fest zu installieren. Auch hier hat die Stadt Adliswil praktisch kein Mitspracherecht. Nun wird also gefordert, den Verkehr mit einer weiteren Massnahme künstlich zu verlangsamen. Und das ist es nämlich, nichts Weiteres als eine künstliche Verlangsamung. Denn ausserhalb der Stosszeiten rollt der Verkehr auf der Albisstrasse flüssig und wird einzig durch das Lichtsignal in der Mitte gestoppt.

Ursprünglich war doch eigentlich mal die Absicht, mit dem Bau der beiden Kreisel den Verkehr zu entlasten, Staus zu vermeiden und einen flüssigen Verkehr zu garantieren. Dass das Zentrum in Adliswil aufgewertet werden soll, finden wir gut. Allerdings ist dieser Plan das genaue Gegenteil. Mit der Forderung von Tempo 30 sollen nämlich auch die Parkplätze entlang der Albisstrasse komplett verschwinden. Darüber wird sich das ansässige Gewerbe bestimmt nicht freuen, wenn nun auch Ihre Kunden durch fehlende Parkplätze ausbleiben. Es geht bei dieser Petition nicht nur um die Albisstrasse. Es geht auch klar darum, schrittweise Tempo 30 flächendeckend einzuführen.

Dabei müssen wir gar nicht weit schauen. Man nehme sich die Stadt Zürich vor. Auch hier werden Parkplätze ersatzlos gestrichen, Strassen zum Teil ganz für den Verkehr gesperrt und die meisten Strassen auf Tempo 30 umgerüstet. Dem nicht genug, es gibt auch bereits Pläne des Kantons, zum Beispiel auf der Seestrasse von Horgen bis und mit in die Stadt Zürich Tempo 30 einzuführen.

Dort, wo aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen der Verkehr verlangsamt werden muss, zum Beispiel bei Schulen oder Spitälern, ist diese Massnahme sinnvoll. Doch was hier so harmlos als Aufwertung des Stadtzentrums verkauft wird, ist nichts anderes als eine weitere Schikane der Autofahrerinnen und Autofahrer. Dagegen wehrt sich die SVP vehement. Wenn man wirklich an einer Verkehrsberuhigung und einer Aufwertung des Zentrums interessiert ist, dann sollte man den Verkehr nicht blockieren sondern sich für eine gute Umfahrungsmöglichkeit des Stadtzentrums einsetzen. Es fahren nämlich noch immer viel zu viele durch die Stadt Adliswil, welche genauso gut auf der Sihlstrasse an ihr Ziel kommen könnten.

Es ist endlich an der Zeit, dass wir ein sinnvolles Verkehrskonzept schaffen, welches die Verkehrsteilnehmer nicht gegeneinander ausspielt, sondern alle Verkehrsteilnehmer mit einbezieht und den Verkehr entlastet und nicht blockiert. Eine Verkehrssituation, welche bereits heute in der Stadt Zürich herrscht, wollen wir in Adliswil sicher nicht.

### **Xhelajdin Etemi (SP) zum Thema "Krieg in der Ukraine"**

Was zurzeit in der Ukraine passiert, ist eine humanitäre Katastrophe. Und dies im 21. Jahrhundert. Dass ein souveränes Land wie die Ukraine angegriffen wird, ist einfach unfassbar.

Was das Schlimmste ist, dass die Zivilisten am meisten darunter leiden müssen. Ich persönlich kann sicher mehr als viele andere in diesem Raum mitfühlen, da vor 23 Jahren mein albanisches Volk das gleiche Schicksal erlebt hatte. Im Namen der Demokratie dürfen keine souveränen Länder angegriffen werden.

Meine lieben Damen und Herren, es gibt nichts Schöneres als den Frieden, denn in einem Krieg gibt es nur Verlierer. Jeder Einzelne soll sich für den Frieden einsetzen, egal welcher Hautfarbe, Religion oder Herkunft man hat. Mensch ist Mensch! Wir vom Grossen Gemeinderat sind jetzt in Gedanken bei den Menschen in der Ukraine.  
(Beifall)

### **Mitteilungen aus dem Rat**

#### **Persönliche Erklärung**

### **Marianne Oswald (Grüne) zum Thema "IG Zentrum Adliswil"**

Als Präsidentin der IG Zentrum Adliswil möchte ich eine persönliche Erklärung dazu abgeben. Die IG Zentrum Adliswil ist sehr breit abgestützt, es sind Personen aus fünf verschiedenen Parteien plus parteilose vertreten. Deshalb kann man nicht nur von Wahlkampf sprechen. Der genaue Wortlaut der Petition lautet „Die unterzeichneten fordern den Stadtrat auf, beim Kanton eine Reduktion der Tempolimiten auf 30km/h auf dem geeigneten Abschnitt der Albisstrasse im Zentrum zu beantragen. Der Wortlaut „geeignete Abschnitt“ stützt sich auf ein Kantonsrats Postulat KR340.2011 beziehungsweise den Bericht des Regierungsrats dazu. Da wird der Abschnitt zwischen Wacht- und Bahnhofskreisel als geeignet für Temporeduktion auf Tempo 30 bezeichnet. Das ist eine Strecke von 235 Meter. Dies ist nicht sehr lang und in dieser Petition ist auch keine Rede von einer generellen Temporeduktion auf Tempo 30. Dies liegt auch nicht in unserer Kompetenz, da es sich, wie bereits geschildert, um eine Kantonsstrasse handelt. In der Stadt Zürich ist dies etwas anders, diese dürfen die Temporeduktion in eigener Kompetenz umsetzen. Dass es

ein generelles Gesamtverkehrskonzept braucht, sind sich inzwischen alle einig. Wie von Sebastian Huber auch erläutert, ist ein Gesamtverkehrskonzept notwendig, welche alle Verkehrsarten miteinbezieht und das die Signalisation entsprechend auch klarer wird, so, dass weniger Autos durch das Zentrum fahren müssen. Wir sind davon überzeugt, dass das Gewerbe davon profitieren wird, wenn es auf der Albi-Strasse ruhiger und sicherer wird. Die wenigen Parkplätze, welche dadurch aufgehoben werden, werden nicht ins Gewicht fallen, da diese bereits jetzt während dem Bau des Busbahnhofs grösstenteils gesperrt waren. Im Zentrum hat es diverse Parkmöglichkeiten. Bei der Wachtbrücke hat es einen grossen Parkplatz, Parkplätze hinter der ZKB, Parkhaus Migros, Parkhaus Bushof, bei der Migros ist ein oberirdischer Parkplatz vorhanden und ein Parkhaus beim Bahnhof. Somit sind wir relativ gut eingedeckt mit Parkplätzen. Wir sind wirklich überzeugt, dass das Gewerbe davon profitieren wird, wenn unser Zentrum, das Zentrum von der Stadt, aufgewertet wird. Wir sind überzeugt, dass es gut ist, wenn Fussgänger und Velofahrer mehr Platz erhalten und es angenehmer wird, sich dort aufzuhalten.

## 2. Fragestunde

### **Mario Senn (FDP) zum Thema "Finanzielle Auswirkungen Überbauung Isengrund"**

Mit dem Privaten Gestaltungsplan Isengrund, welcher aktuell in der Sachkommission in der Vorberatung befindet, sollen 15 zusätzliche Wohnungen erstellt werden. In seinem Antrag zeigt der Stadtrat nicht auf, ob und welche finanziellen Auswirkungen diese Überbauung haben wird.

Nimmt man in einer simplen Rechnung an, dass in diesen Wohnungen 20 Schulkinder leben werden, betragen die zusätzlichen Kosten allein für die Schule wiederkehrend und jährlich Franken 400 000. Die Steuerkraft in Adliswil beträgt gemäss Stadträtin Karin Fein (Fragestunde vom 7. Juli 2021) Franken 3 232 pro Einwohner. Die Wohnungen sollen bezüglich Qualität keine Akzente setzen und können daher als für Adliswil durchschnittlich bezeichnet werden. Wenn insgesamt 60 Personen in diese Wohnungen ziehen, erhält die Stadt Adliswil demnach lediglich Steuereinnahmen von Franken 198 000 ( $60 \cdot 3232 \cdot 1.02$ ). Also nur knapp die Hälfte der Kosten, die nur für die Schule entstehen. Die Kosten für Soziales, Strassen, Sportanlagen, Kultur usw. sind dabei noch nicht berücksichtigt. Es bleibt also ein wiederkehrendes Defizit von mindestens Franken 200 000.

- Stimmt diese Zahl bzw. die Grössenordnung?
- Wenn ja: Wie will der Stadtrat dieses Defizit ausgleichen? Wenn nein: Was ist der richtige Wert und wie wird er ermittelt?

### **Stadtrat Felix Keller zur Beantwortung**

- Stimmt diese Zahl bzw. die Grössenordnung?

Nein, weder noch. Schon eine erste kurze interne Beurteilung zeigt andere Werte.

- Wenn ja: Wie will der Stadtrat dieses Defizit ausgleichen? Wenn nein: Was ist der richtige Wert und wie wird er ermittelt?

Die Frage ist sehr kurzfristig zu uns gekommen, eine korrekte Beantwortung bedingt ressortübergreifende Zusammenarbeit. Wir werden sie gerne an der nächsten Ratsitzung beantworten.

**Mario Senn (FDP)**

Danke Herr Stadtrat für diese Antwort. Deute ich diese Antwort richtig, dass diese Abklärungen nicht getätigt worden sind, als der Antrag erstellt wurde? Wie möchte der Stadtrat mit dieser Intransparenz eine Mehrheit für seine Anträge finden?

**Stadtrat Felix Keller zur Beantwortung**

In diesem Projekt sind wir noch nicht soweit, dass diese Zahlen bereits vorhanden sind. Diese werden aktuell erarbeitet und werden an der Abstimmung über dieses Projekt vorliegen. Sicherlich an der nächsten Sitzung des Grossen Gemeinderats. Bei anderen, aktuellen Projekten, sind diese Abklärungen jedoch schon beinhaltet und die Grundeigentümer werden auch verpflichtet, dabei Unterstützung zu bieten. Die Zahlen kommen. Bei diesem Projekt ist man einfach noch nicht soweit wie im Postulat gefordert worden ist.

**Gabriel Mäder (GLP) zum Thema "Parkplätze Tiefgarage Bushof"**

Am 12. Dezember 2021 wurde der neue Bushof in Adliswil in Betrieb genommen. So eindrücklich die Bushaltestelle auch wirkt, das eigentliche Kernstück dieses Projekts, welches die hohen Kosten von knapp 20 Millionen Franken verursacht hat, liegt unter dem Boden, die Tiefgarage. Diese waren für den alten Stadtrat von zentraler Bedeutung, waren sie doch eine der Massnahmen zur Förderung des Gewerbes in Adliswil. Geplant war gegen die 90 neue Parkplätze für die Allgemeinheit, sowie einer Anzahl fixer Parkplätze für die Bewohner der Häuser Florastrasse 9 / 11, zu erstellen.

- Wie viele Parkplätze wurden tatsächlich realisiert, sowohl oberirdisch, unterirdisch als auch für die Migros, die Bewohner der Häuser an der Florastrasse und für die Stadt Adliswil (bitte aufschlüsseln)?
- Welche Ziele hat sich der Stadtrat mit dem Bau der Parkplätze gesetzt?
- Wie werden diese gemessen (Auslastung Parkplätze, Einnahmen Parkgebühren, etc.)?
- Welche Massnahmen werden ergriffen, wenn die gesteckten Ziele nicht erreicht werden?

**Stadträtin Carmen Marty Fässler zur Beantwortung**

- Wie viele Parkplätze wurden tatsächlich realisiert, sowohl oberirdisch, unterirdisch als auch für die Migros, die Bewohner der Häuser an der Florastrasse und für die Stadt Adliswil (bitte aufschlüsseln)?

Oberirdische Parkplätze:

Auf der städtischen Parzelle Kat.-Nr. 8216 (bei der Velostation) wurden fünf neue Aussen-Parkplätze für das gebührenpflichtige «Kiss & Ride» erstellt.

Die gedeckte, neue Velostation verfügt über neu 84 Velo-Parkplätze (Doppelstöcker)

Auf der privaten Parzelle Kat.-Nr. 8217 (Aussenparkplatz) der Migros Pensionskasse (MPK) wurden nach dem Totalumbau des best. Parkplatzes insgesamt 37 (zuvor: 46) neue Aussen-Parkplätze (inkl. Einen Behinderten-Parkplatz) erstellt.

Dazu wurden auf der privaten MPK-Rampen Aus- und Einfahrt «Zentrum» (Kat.-Nr 8217) zu den beiden Tiefgaragen (Bestand und Neu) zusätzlich neu noch 48 Velo-Aussen-Abstellplätze mittels Stahl-Veloanlehnbügel erstellt.

Auf der sowohl privaten Parzelle Kat.-Nr. 8034 (MFH Kornhaus), wie auch der städtischen Parzelle Kat.-Nr. 8216 (Strasse) wurden neu vier Taxi-Aussen-Parkplätze erstellt (inkl. Infrastruktur-Vorbereitung für spätere E-Taxi).

Auf der privaten Parzelle Kat.-Nr. 8195 der SZU mussten für den neuen Bushof entlang der Bahnlinie der S4 insgesamt 24 Aussen-Parkplätze (Pflicht-Parkplatz) aufgehoben werden. Davon waren vier Taxi-Parkplätze und vier Mobility-Parkplätze. Die restlichen 16 Aussen-Parkplätze wurden durch die SZU jeweils an Dritte vermietet. Das Kontingent der 20 Aussen-Parkplätze (inkl. Mobility-Parkplätze) konnten baurechtlich in das benachbarte Parkhaus «Bahnhofparking» transferiert werden. Die fehlenden vier Taxi-Parkplätze wurden in das neue Projekt «Bushof» integriert (oben genannt).

Unterirdische Parkplätze:

Die bestehende Tiefgarage «Alt: Sunnemärt / Neu: Zentrum» der Parzelle-Nr. 8217 (MPK) hat insgesamt 84 Parkplätze, welche für das Einkaufszentrum öffentlich genutzt werden können. Dazu noch weitere private 25 Mieter-Parkplätze der MPK-Liegenschaft. Davon mussten drei Parkplätze wegen der notwendigen neuen Durchfahrt in die neue Tiefgarage aufgehoben werden.

Auf den zwei privaten Parzellen Kat.-Nr. 8195 (SZU) und der Parzelle-Nr. 8217 (MPK) wie auch der städtischen Parzelle Kat.-Nr. 7268 (Strasse) wurden für die neue Tiefgarage insgesamt neu 85 Parkplätze erstellt, mit nachfolgender Aufschlüsselung:

- Davon sind drei Parkplätze der MPK zugeteilt (Realersatz für notwendige PW-Durchfahrt von «TG-Bestand» in «TG neu»)
- Davon ist ein Parkplatz für Standort «Einkaufswägeli GMZ»
- Davon sind zwei Parkplätze für Standort Pflichtanteil «BehiG»
- Davon sind zwei Parkplätze für Standort «Wall-Box E-Ladestation der E360°» für PW (für weitere sechs Parkplätze ist die Infrastruktur «Wall-Box Ladestation» bereits vorbereitet).
- Davon sind neun Parkplätze der Kornhaus Liegenschaften (Realersatz für oberirdisch aufgehobene Pflicht-Aussen-Parkplätze des MFH Kornhaus).
- Welche Ziele hat sich der Stadtrat mit dem Bau der Parkplätze gesetzt, wie werden diese gemessen (Auslastung Parkplätze, Einnahmen Parkgebühren, etc.) und welche Massnahmen werden ergriffen, wenn die gesteckten Ziele nicht erreicht werden?

Ziele:

Bereits in der letzten Legislatur bestimmt: Förderung des Gewerbes / Kompensation der in Zukunft wegfallender Parkplätze auf dem Stadthausareal, neu: Zentrum Ost Erweiterung des Parkplatzangebotes im Zentrum West (SRB Nr. 2017-333 vom

12.12.2017: «Zur Erweiterung des Angebots an Abstellplätzen im Zentrum West von Adliswil (Florastrasse „Mitte“) sowie als Ersatz für die heute oberirdisch angeordneten (SZU-) Abstellplätze entlang der Bahnlinie, soll die bestehende Tiefgarage "Sunnemärt" der AST-MPK (Migros Pensionskasse) mit einer neuen Tiefgarage „Florastrasse“ erweitert werden.»)

Einvernehmliche Lösung mit den involvierten Eigentümern (SRB Nr. 2017-333 vom 12.12.2017 «Mit den involvierten Grundeigentümern der Parzellen Kat.-Nr. 8034, Kat.-Nr. 8195, Kat.-Nr. 8217 (Hadlaub Immobilien AG, SZU, AST-MPK Immobilien) und den vier Nachbargemeinden konnten einvernehmliche Lösungen bzgl. Planung, Nutzungen und Abgeltungen gefunden werden. Es wurden entsprechende Grundsatzerklärungen abgeschlossen und unterzeichnet.»)

Parkieren auf öffentlichen Grund ist gebührenpflichtig (Die Polizei setzt die Parkierungsverordnung durch: Art. 3 Abs. 2 VPÖG: «Für das kurzfristige Parkieren wird eine Kontrollgebühr erhoben.»)

Auslastung und Parkgebühren:

Die Auslastung der fünf vorgenannten Parkplätze ist zurzeit noch mässig – Achtung: erst seit Mitte Dezember parat -> zu kurze Zeit für die Auswertung. Meist sind zwei bis drei Plätze frei, wenn kontrolliert wird. Dies wird auch von der Statistik zur Parkfeldbelegung (IEM Presto 1000 Datenverwaltungs-Tool) bestätigt. Sonntags ist die Belegung erwartungsgemäss sehr schwach (0-1 Parkplätze belegt zwischen 07:00-20:00 Uhr). Die Parkgebühr beträgt dort -50 Rappen für 30 min (=maximale Parkdauer), die Gebührenpflicht besteht täglich von 00:00 – 24:00 Uhr.

Neue Miteigentümergeinschaft der beiden Parteien MPK / Stadt Adliswil:

Für den Betrieb und Unterhalt der gemeinsamen Zu- und Wegfahrt über die einzige Rampe und der beiden Tiefgaragen «Zentrum» wurde gem. den rechtsgültigen Vereinbarungen von August 2017 zwischen den beiden Parteien eine Miteigentümergeinschaft gegründet. Entscheidungsgrundlage: Für den Unterhalt der bestehenden Tiefgarage «Sunnemärt» liegen die Betriebskosten 2016 - gem. E-Mail vom 13. April 2017 der Genossenschaft Migros Zürich (GMZ) - deutlich unter den ausgewiesenen Einnahmen (6-stelliger Betrag!).

Die Firma Apelona AG, Wallisellen, zeigt sich für das gesamte kaufmännische, technische und betriebliche Management für den gemeinsamen Unterhalt der beiden Tiefgaragen «Bestand MPK» und «neue Tiefgarage Stadt» verantwortlich. Sie verfügt über das notwendige Know How von Parkhäusern und Liegenschaften. Ausserdem zeigt sie sich für mehrere Einkaufszentren, Wohn- und Geschäftsliegenschaften der MPK verantwortlich.

Sämtliche Parkplatz-Einnahmen der beiden unterirdischen Parkierung «Zentrum» werden für das oben erwähnte Management der Firma Apelona AG verwendet. Die Parkplatz-Gebühren sind in beiden Tiefgaragen gleich gehalten. Das neue Parkhaus «Zentrum» der Stadt ist 24h/7 Tage offen. Das Parkhaus «Bestand Zentrum» der MPK ist jeweils täglich nur bis 20:30h offen (sonntags jeweils geschlossen).

Die jährlich anfallenden Betriebs- und Managementkosten (kaufmännisch, technisch und betrieblich) werden gem. den rechtsgültigen vertraglichen Vereinbarungen von 2017 zwischen der MPK und der Stadt anteilig verrechnet, das heisst jede Partei zahlt ca. 50% an die anfallenden Kosten. Die MPK verfügt aktuell über 84 Parkplätze (inkl. ihrer Rampen Zu- und Wegfahrt), welche öffentlich genutzt werden

können (exkl. 25 Mieter-Parkplätze). Die Stadt verfügt neu über 85 Parkplätze, welche - über die Rampenzu- und -wegfahrt der MPK - entsprechend öffentlich genutzt werden können.

Seit der gemeinsamen Eröffnung am 12. Dezember 2021 der beiden Tiefgaragen und trotz der 2-jährigen Covid-Pandemie sind die bisherigen Parkplatz-Einnahmen (Stand: 24. Februar 2022) auf Kurs. Sie bestätigen die erwartete positive Einnahmesituation durch die abgerechneten Parkplatz-Gebühren. Den beiden Miteigentümern soll im ersten Betriebsjahr monatliche Kostenauszüge zur Entwicklungsübersicht zugestellt werden. Durch die Firma Apelona AG wird zuhanden der Miteigentümergeellschaft jeweils pro Jahr eine Betriebsabrechnung erstellt.

### **Ratspräsident Simon Schanz**

Eine Frage von der letzten Ratssitzung kam von **Hedwig Habersaat (SVP) zum Thema "Lichtsignalanlage Albisstrasse, Florastrasse Nord (temporär) betreffend Unfall-Statistiken"**

### **Stadträtin Susy Senn zur Beantwortung**

- Hat es zuvor Unfälle gegeben, welche zu dieser Massnahme führen? Wenn ja, wie viele? Gibt es Statistiken dazu?

Nein, es hat keine Unfälle gegeben, die zur Installation der Lichtsignalanlage (LSA) geführt haben. Wie Carmen Marty-Fässler ausgeführt hat, ist die Lichtsignalanlage aufgrund der Einrichtung der provisorischen Bushaltestellen während der Bauzeit des Bushofes eingerichtet worden. Einzelne Unfälle hat es ohne und mit Lichtsignalanlage bei der Abzweigung von der Albisstrasse in die Florastrasse Nord gegeben.

Die Unfallstatistik zeigt keine markanten Veränderungen, die eine Lichtsignalanlage rechtfertigen würden. Die Lichtsignalanlage soll bleiben, weil der Kanton in Zusammenarbeit mit der Stadt Adliswil festgestellt hat, dass die Lichtsignalanlage sich gut etabliert hat und die Bevölkerung, speziell auch die älteren Personen und Kinder, sich bei der Überquerung der Albisstrasse sicherer fühlen. Übrigens ist aus Sicherheitsgründen eine Lichtsignalanlage einer Tempo-30-Zone vorzuziehen, da sie klare Verhältnisse schafft. Die Albisstrasse wird in naher und wohl auch in ferner Zukunft immer eine viel befahrene, kantonale Durchgangsstrasse bleiben

### **Florian Kälin (Die Mitte) zum Thema "Zivilschutzanlagen und Zweckverband Zivilschutz Zimmerberg"**

Wer hätte gedacht, dass im 21. Jahrhundert nochmals ein Vaterländischer Krieg mit Panzerschlachten und Bombardierungen in Europa stattfindet? Knapp 21 Autostunden ist der Krieg von uns entfernt. Auf Grund der allen bekannten Lage in Osteuropa stellen sich mir folgende Fragen:

- Wann wurde die Bevölkerung das letzte Mal über ihre Schutzunterkünfte und das Verhalten im Ernstfall aufgeklärt? Ist so etwas vorgesehen?
- Gibt es genügend Adliswiler Zivilschutzanlagen für die gesamte Bevölkerung von Adliswil oder müsste ein Teil der Bevölkerung in anderen Gemeinden Schutz suchen?

- Wie sieht die aktuelle Strategie des Zweckverbands Zivilschutz Zimmerberg aus? Werden Anlagen zurückgebaut oder ausgebaut? Dezentralisiert oder Zentralisiert?

### **Stadträtin Susy Senn zur Beantwortung**

- Wann wurde die Bevölkerung das letzte Mal über ihre Schutzunterkünfte und das Verhalten im Ernstfall aufgeklärt? Ist so etwas vorgesehen?

Generelle Informationen zu den Schutzräumen stehen auf der Homepage der Stadt Adliswil zur Verfügung. Seitens Stadt Adliswil ist momentan keine weitere Information der Bevölkerung zum Verhalten im Ernstfall vorgesehen, ohne, dass konkrete Verhaltensanweisungen im Zusammenhang mit einem unmittelbar bevorstehenden, befürchteten oder bereits eingetretenen Ereignis nötig wären. Generelle Informationen zum Verhalten im Ernstfall und zur Vorbereitung sind auf <https://www.alert.swiss> oder der entsprechenden App Alertswiss verfügbar. Ich rate euch dringend – wer sie noch nicht hat – diese App «Alertswiss» auf eurem Smartphone zu installieren. Man findet dort für alle möglichen Gefahren und Ereignisse Verhaltensanweisungen und kann sich seine eigene Notfallplanung erstellen mit wichtigen Telefonnummern und Kontaktpersonen.

- Gibt es genügend Adliswiler Zivilschutzanlagen für die gesamte Bevölkerung von Adliswil oder müsste ein Teil der Bevölkerung in anderen Gemeinden Schutz suchen?

Der Bau und der Unterhalt von Schutzräumen für die Bevölkerung ist auf Bundesebene gesetzlich geregelt und orientiert sich an der Entwicklung der Bevölkerung und an der Bautätigkeit. Kleinere Unter- und Überbestände gibt es immer wieder. Die alle fünf Jahre überarbeitete Planung hat aber zum Ziel, dass Einwohnende sehr nahe am Wohn- und Arbeitsort einen Schutzplatz aufsuchen können. Solche Schutzräume stehen zum Beispiel bei grösseren Wohnüberbauungen, grösseren Arbeitsstätten, Schulhäusern oder bei Alterszentren zur Verfügung.

Wo sich konkret der zugewiesene Schutzraum befindet, wird erst im Rahmen der Vorbereitung auf ein bestimmtes Ereignis flächendeckend bekanntgegeben. Das ist sinnvoll, weil laufend Veränderungen (Umzüge, Wechsel von Arbeitsplätzen, etc.) stattfinden und die Schutzräume in der Regel als Lager- oder Kellerräume benutzt werden und zuerst für einen Bezug, auf Anweisung des Bundes, vorbereitet werden müssen. Einzelne Anfragen zur Zuweisung beantwortet per Email der Zweckverband Zivilschutz Zimmerberg.

- Wie sieht die aktuelle Strategie des Zweckverbands Zivilschutz Zimmerberg aus? Werden Anlagen zurückgebaut oder ausgebaut? Dezentralisiert oder Zentralisiert?

Es muss zwischen dem Schutzraumbau für die Bevölkerung und Zivilschutzanlagen für den Einsatz des Zivilschutzes und der Zivilschützer unterschieden werden. Zur Planung der Schutzräume für die Bevölkerung sind die Eckpunkte gerade vorher erklärt worden (also die Schutzplätze in der Nähe von Wohn- und Arbeitsort) – diese sind dezentral organisiert.

Die Zivilschutzanlagen, die Aufgaben des Zivilschutzes ermöglichen müssen, orientieren sich an der Organisation und dem Bestand der Zivilschutzorganisation Zim-

merberg, der auf Bundes- und Kantonsebene geregelt ist. Welche Zivilschutzanlagen, welche Aufgaben zu erfüllen haben, entscheidet der Bund. Der Zweckverband Zivilschutz Zimmerberg kann nicht selbständig Zivilschutzanlagen bauen oder aufheben, sondern hat lediglich die Aufgabe, diese Anlagen zu betreiben und zu unterhalten. Diese Zivilschutzanlagen sind zentral in mehreren Bezirksgemeinden verteilt.

### **Bernie Corrodi (FW) zum Thema "Schutzanlagen"**

Zwei ehemalige, langgediente Adliswiler Zivilschutzleistende haben mich angefragt, vor dem Hintergrund des aggressiven russischen Staates, der rücksichtslos den ukrainischen Staat bekriegt, was denn nun mit den Schutzanlagen wäre, ob sie betriebsbereit wären. Im Besonderen wurde nach jener vom Sonnenberg, die inaktiv wäre, nach telefonischer Auskunft wäre er inaktiv.

- Was ist konkret dran an dieser Aussage, dass die Schutzanlage Sonnenberg nicht mehr aktiv ist?
- Gibt es Ersatzräume dafür, wenn dies der Fall sein sollte, und wo befinden sich diese?
- Ist die Bevölkerung des Schutzbereiches ausreichend informiert worden?

### **Stadträtin Susy Senn zur Beantwortung**

- Was ist konkret dran an dieser Aussage, dass die Schutzanlage Sonnenberg nicht mehr aktiv ist?

Es ist richtig, dass die Zivilschutzanlage Sonnenberg vor einigen Jahren aufgehoben worden ist. Die Schulanlage ist inzwischen umgebaut worden und die Anlage ist nicht mehr vorhanden. Ebenfalls ist die Zivilschutzanlage Zopf aufgehoben worden. Ein Rückbau der Anlage hat hier noch nicht stattgefunden. In Adliswil ist nur noch die Zivilschutzanlage Kopfholz in Betrieb.

- Gibt es Ersatzräume dafür, wenn dies der Fall sein sollte, und wo befinden sich diese?

Für die aufgehobenen Zivilschutzanlagen gibt es keinen direkten Ersatz. Es muss aber zwischen Zivilschutzanlagen, die für den Zivilschutz und die Zivilschützer für ihre Aufgabenerfüllung dienen und Schutzräumen für die Bevölkerung unterschieden werden. Die Schutzräume für die Bevölkerung sind nicht vermindert worden. Ich verweise dazu auf die Beantwortung von den Fragen von Florian Kälin.

- Ist die Bevölkerung der Schutzbereiche ausreichend informiert worden?

Die Aufhebung der Zivilschutzanlagen Sonnenberg und Zopf sind vom Stadtrat beschlossen worden, nachdem das AMZ in Absprache mit dem Bund dies von uns verlangt hat und die Beitragszahlungen zum Unterhalt eingestellt worden sind. Es besteht diesbezüglich kein Handlungsspielraum der Gemeinden. Die Bevölkerung ist darüber nicht aktiv in Kenntnis gesetzt worden, da es sich nicht um Schutzplätze für die Bevölkerung gehandelt hat.

Zivilschutzanlagen für die Aufgabenerfüllung des Zivilschutzes gibt es nach wie vor genügend im Bezirk Horgen. Der Zusammenschluss der einzelnen Zivilschutzorganisationen hat zu mehr Professionalität und Konzentration auf ausgewählte und bestens ausgerüstete Standorte geführt.

Die Schutzplätze für die Bevölkerung werden nicht nur der Grösse der Bevölkerung regelmässig angepasst, sie werden genauso regelmässig auf Funktionalität überprüft. Hausverwaltungen werden dabei bei Vorliegen eines Mangels zur Behebung des Mangels unter Strafandrohung verpflichtet. Was bisher von den Hausverwaltungen nicht immer nur gut aufgenommen worden ist. Vielleicht steigt jetzt das Verständnis für solche staatliche Massnahmen. Ich hoffe zutiefst, dass wir die Schutzplätze nicht in Gebrauch nehmen müssen. Gerüstet wären wir aber allemal.

**Daniela Eggenberger (SVP) zum Thema "Kosten einer Interpellation"**

In letzter Zeit sind vermehrt Interpellationen eingereicht worden. Mich interessiert, was eine Beantwortung einer Interpellation den Steuerzahler kostet? Trotz intensiver Suche auf der Homepage der Stadt Adliswil, konnte ich keine Hinweise dazu finden. Wäre es günstiger eine schriftliche Anfrage direkt dem zuständigen Stadtrat einzureichen?

**Ratspräsident Simon Schanz**

Diese Frage wird in einer der nächsten Ratssitzung beantwortet.

**Sebastian Huber (SVP) zum Thema "Taxi-Parkplätze"**

Ich wurde in diesen Tagen auf die Taxi-Parkplätze angesprochen. Heute befinden sich diese in der Tiefgarage, davor waren sie auf der anderen Strassenseite.

Bleiben diese Parkplätze in der Tiefgarage fix? Oder werden diese wieder in naher Zukunft versetzt?

**Ratspräsident Simon Schanz**

Auch diese Frage wird in einer der nächsten Ratssitzung beantwortet.

**3. Einbürgerungen**

Wir haben heute fünfzehn Einbürgerungsgesuche. Die Einbürgerungsgesuche Nr. 3.15 und 3.16 werden auf die Sitzung vom Juli verschoben. Heute wird Florian Kälin als Referent der Einbürgerungskommission für alle Gesuchsteller sprechen. Die Eingebürgerten erhalten direkt nach dem Beschluss des Gemeinderats Adliswil ihre Geschenke auf der Tribüne durch Ann-Kathrin Biagioli, als Vertreterin der Einbürgerungskommission.

Es wurden fünfzehn Einbürgerungsgesuche gutgeheissen. Dieses Traktandum erscheint aufgrund des Persönlichkeitsschutzes nicht im Protokoll.

*Es gibt einen zehnminütigen Sitzungsunterbruch. Die Sitzung geht um 20.15 Uhr weiter.*

**4. Entschädigungserlass (EntschE); Anpassung Krankentaggeldversicherung FriedensrichterIn (GGR-Nr. 2021-301)**

Antrag des Stadtrats vom 14. Dezember 2021 und gleichlautender Antrag der Sachkommission vom 17. Februar 2022

### **Eintretensdebatte**

#### **Walter Uebersax (Die Mitte), Präsident der Sachkommission**

Der vorliegende Entschädigungserlass regelt die Entschädigung und Versicherung derjenigen Personen, die für die Stadt Adliswil tätig sind und die nicht in einem vertraglichen Arbeitsverhältnis stehen. Der Erlass regelt auch die Folgen von Unfall, AHV, etc. Behördenmitglieder und Funktionäre sind jedoch nicht in der Krankentaggeldversicherung versichert. Dies trifft auch auf die Friedensrichterin zu.

Kurze Abwesenheiten in Folge Ferien, Krankheit etc. sind in der Entlohnung der Vertreterin enthalten. Fällt die Friedensrichterin für eine längere Zeit aus, bestimmt das Bezirksgericht die Vertretung, die Finanzierung bleibt Sache der Gemeinde.

Daher befürwortet der Verband der Friedensrichterinnen und Friedensrichter des Kantons Zürich (VFZH), die Friedensrichter und Friedensrichterinnen nicht nur gegen die Folgen von Unfall zu versichern, sondern auch in die Krankentaggeldversicherung aufzunehmen.

Die Stadt Adliswil hat bereits eine kollektive Krankentaggeldversicherung für alle Angestellten abgeschlossen. Abklärungen haben ergeben, dass der Integration der Friedensrichterin nichts im Wege steht. Mit einer Karenzfrist von 90 Tagen sind danach 80% des Verdienstes wärend 730 Tagen, abzüglich der Wartefrist, gedeckt. Wie üblich werden die Prämien paritätisch aufgeteilt.

Die Sachkommission stimmt dem Antrag des Stadtrats auf Anpassung des Art. 2 des Entschädigungserlasses einstimmig zu.

#### **Ratspräsident Simon Schanz**

Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Sie haben damit Eintreten beschlossen.

### **Detailberatung**

**Ziffer 1** Der Gemeindeerlass über die Entschädigung von Behördenmitgliedern und Funktionären (Entschädigungserlass; EntschE) wird wie folgt ergänzt:

Art. 2 Abs. 2 (**zweiter Teilsatz neu**) Behördenmitglieder und Funktionäre werden in der Krankentaggeldversicherung nicht versichert, **ausgenommen davon ist die Friedensrichterin bzw. der Friedensrichter.**

Gibt es dazu Anträge oder Wortmeldungen?

**Keine Wortmeldungen; so beschlossen.**

**Ziffer 2** Der Stadtrat beschliesst das Inkrafttreten der Änderung im Entschädigungserlass.

**Keine Wortmeldungen; so beschlossen.**

**Ziffer 3** Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

**Keine Wortmeldungen; so beschlossen.**

**Ziffer 4** Der beleuchtende Bericht wird im Falle einer Urnenabstimmung vom Stadtrat verfasst. Die Minderheitsmeinung des Grossen Gemeinderats wird von seinem Büro verfasst.

**Keine Wortmeldungen; so beschlossen.**

**Ziffer 5** Veröffentlichung von Dispositivziffer 1 im amtlichen Publikationsorgan.

**Keine Wortmeldungen; so beschlossen.**

**Ziffer 6** Mitteilung von Dispositivziffer 1 an den Stadtrat.

**Keine Wortmeldungen; so beschlossen.**

Damit ist die Vorlage materiell durchberaten.

#### **Schlussabstimmung**

Sie haben der Vorlage mit 32 Stimmen zu 0 Stimmen einstimmig zugestimmt.

Damit ist der Art. 2 Abs. 2 des Gemeindeerlasses über die Entschädigung von Behördenmitgliedern und Funktionären (Entschädigungserlass; EntschE) beschlossen.

**Das Geschäft ist erledigt.**

### **5. Neubau Kindergarten Werd, Kreditabrechnung (GGR-Nr. 2021-312)**

Antrag des Stadtrats vom 14. Dezember 2021 und gleichlautender Antrag der Rechnungsprüfungskommission vom 31. Januar 2022

#### **Eintretensdebatte**

##### **Thomas Iseli (FDP), Präsident der Rechnungsprüfungskommission**

Wir haben die Rechnung vom Schulhaus Werd ausführlich geprüft. Die Unterlagen waren sehr gut und die Fragen, welche die Rechnungsprüfungskommission gestellt hat, sind schnell und speditiv beantwortet worden. Die Rechnung wurde sehr gut präsentiert und die Rechnungsprüfungskommission schlägt deshalb vor, die Rechnung in vorliegender Form vom Stadtrat anzunehmen.

##### **Esen Yilmaz (SP)**

Zuerst ein paar Zahlen: Der Projektierungskredit war mit dem Betrag von Franken 240'000 veranschlagt worden, der Realisierungskredit betrug Franken 2'695'000, der Abrechnungsbetrag liegt bei Franken 2'695'290.10, mit einer Reserve von Franken 131'240. Obwohl die Reserve mehr als das Doppelte der Minderkosten ausmachen, konnte der Kredit knapp eingehalten werden. Denn die Minderkosten sind nur Franken 51'076.60 und brauchen nicht hervorzustechen. Vor allem, wenn man die Kostenentwicklung des Schweizer Bauindex der letzten Jahre anschaut. Gemäss

diesem Index wird immer günstiger gebaut, zumindest bezahlt man den Unternehmen weniger, aber unsere Verwaltung leistet sich immer noch grosse Reserven in ihren Anträgen und kalkuliert grosszügig die Teuerung ein und spricht dann von Minderkosten. Die Minderkosten begründen sich in den nicht vollständig beanspruchten Reserven.

Nun zur Zukunft: Es hat sich gelohnt, der Doppelkindergarten lässt sich sehen, der Nachwuchs gedeiht an diesem neuen Ort bestens.

Der Grund für den Neubau des Doppelkindergarten Werd war, der in die Jahre gekommene Doppelkindergarten Isengrund, welcher somit in das Schulareal Werd verlegt wurde. «Aus Immobilien-strategischen und insbesondere aus betrieblichen Überlegungen, sei eine Sanierung ausgeschlossen» hiess es damals vom Stadtrat. Diese Räumlichkeiten werden heute immer noch von der Schule Werd regelmässig genutzt, das ist auch gut so, jedoch sollte die Zwischennutzung keine Menschen durch den in die Jahre gekommen Bau gefährden. Zudem sollte der Stadtrat so schnell als möglich bekannt geben, was langfristig mit dem Gebäude geplant wird. Zumal das Quartier Isengrund mit den Bauplänen der SwissLife eine grosse Veränderung erleben wird.

Wir meinen aber, dass der Standort Isengrund bleiben sollte, da die zukünftige Bauentwicklung im Zentrum Sood mehr Klassenzimmer benötigen wird. Wenn der Standort Zentrum Sood verdichtet überbaut wird, sind die nächsten Schuleinheiten Werd und Zopf keine Lösung für neue Schüler, da diese an Ihren Kapazitätsgrenzen schon lange angelangt sind. Also, bereits heute den Weitblick haben, allenfalls an Ergänzungen von Schuleinheiten denken, statt, wie im Dietlimoos, 20 Jahre zu spät reagieren und noch mehr bezahlen. Die SP-Fraktion folgt einstimmig dem Antrag des Stadtrats zur Abnahme der Kreditabrechnung.

### **Florian Kälin (Die Mitte)**

Jetzt ist er fertig, der Kindergarten Werd. Ich selber habe vor 20 Jahren den Kindergarten Isengrund besucht. Der Kindergarten Isengrund war schon dazumal schmutzig. Der Zustand hat sich in den vergangenen 20 Jahren sicherlich nicht verbessert. Deshalb war es höchste Zeit, dass der Ersatz nun gebaut wurde. Der Ersatz steht jetzt auf der alten Fussballwiese des Schulhauses Werd. Der Bau ist gut in die Umgebung integriert. Auch die neu gestaltete Umgebung ist auf naturnahe Bauten und moderner Spielplatzarchitektur abgestimmt. Was mir als Landschaftsgärtner aufgefallen ist, dass man von Kiesfallschutz bei Spielgeräten weggekommen ist und stattdessen auf einen gegossenen Kunstbelag umgestiegen ist. Viele Eltern werden dafür dankbar sein, denn Kies als Fallschutz gibt immer schmutzige Kleider, egal bei welchem Wetter. Auch positiv zu betonen ist, dass nicht alles budgetierte Geld gebraucht wurde. Wenn so weiter gespart werden kann, könnte auch die Jahresrechnung positiv abgeschlossen werden. Zurück zum Kindergarten Werd. Die GLP-Fraktion findet den Doppelkindergarten ein gelungener Bau und begrüsst sehr, dass nicht das gesamte Budget ausgeschöpft wurde. Jedoch eine Bitte hat die Mitte-GLP-Fraktion an den Stadtrat: der kantonale Veloweg 93 führt über den Werdsteg. Die Hälfte der Schulkinder der Schulanlage Werd benutzen den Werdsteg ebenfalls. Es kommt immer wieder zu beinahe Unfällen zwischen Schüler und Velos. Wer sich mit Arbeitssicherheit auskennt, weiss, beinahe Unfälle führen irgendwann zu Unfällen. Die Mitte-GLP-Fraktion bittet, nein, sie fordert sogar den Stadtrat dazu auf, den Werdsteg zu entschleunigen, den Schulweg für unsere Kinder sicherer zu gestalten.

Polizeikontrolle reicht da nicht. Diese wurden angeblich bereits durchgeführt ohne Erfolg. Es braucht einen anderen Lösungsansatz. Die Mitte-GLP-Fraktion dankt schon jetzt für die Behandlung des Verkehrsproblems und stimmt dem Antrag des Stadtrats zu.

### **Heinz Melliger (FW)**

Wir beraten heute die Kreditabrechnung des Neubaus des Kindergarten Werd. Ich habe das Projekt immer wieder aus nächster Nähe beobachten können, da diese Baustelle in der Nähe von meinem Wohnort war. Am Anfang des Projekts gab es kritische Stimmen, da der Verbindungsweg Schönauweg und der Werdbrücke während der Bauphase blockiert war. Der provisorische Weg um das Schulhaus Werd war zugegebener Massen zu Beginn etwas schlecht beleuchtet. Der Kindergarten ist zeitgerecht erstellt worden, sieht auch gut aus und ist plus minus innerhalb des Budgets. Also eine gelungene Sache, wenn man dies von aussen betrachtet. Wie die Innengestaltung aussieht, kann nicht beurteilt werden. Eine kleine Anekdote zum Schluss: Letzen August, während der Eröffnung, bin ich beim durchlaufen des Kindergartens auf ein weinendes und schreiendes Kind aufmerksam geworden. Ich habe mir gedacht, dass dies durchaus vorkommen kann, wenn das Kind beispielsweise hinfällt. Aber ich habe grosse Augen und Ohren gemacht, als die Mutter zu einer Anderen sagte, dass die Tochter nicht nach Hause gehen möchte. Das ist sicherlich ein wertvolles Feedback.

### **Stadträtin Karin Fein**

Schön, dass es den Kindern im Kindergarten Werd sowohl ist – danke für die Anekdote lieber Heinz Melliger. Der Doppelkindergarten Werd ist nicht nur für die Kinder ein erfreuliches Projekt.

Im neuen Gebäude auf dem Grundstück der bestehenden Schulanlage Werd, das wir im letzten Jahr fertiggestellt haben, haben wir als Ergänzung zum aktuellen Schulraumbestand zwei zusätzliche Kindergarten-Klassenkapazitäten plus zugehörige Nebenräume realisiert. Die neuen Zugänge bzw. dem Kindergarten zugeordneten Aufenthalts- und Aktivitätsräume sind im Verhältnis zum Neubauvolumen und insbesondere zu den bestehenden Aussenräumen gut in das Areal Werd eingepasst und gewährleisten kurze interne Verbindungen.

Mit diesem Bauprojekt haben wir einerseits die pädagogischen und sozialen Kriterien umfassend aufgenommen und andererseits haben wir den Bau nach ökonomischen und ökologischen Kriterien erstellt. Die umwelt- und gesundheitsschonende Konstruktion mit Holzelementbauweise und die entsprechende Materialwahl werden durch den Minergie-Eco Standard gewährleistet.

Jede Kindergartenklasse hat einen direkten Zugang zum eigenen Aussenraum. Ergänzt wird die Anlage durch zeitgemässe Spielmöglichkeiten. Der grüne Hof mit Spielplatz steht beiden Klassen und dem Hort gemeinschaftlich zur Verfügung, ebenso die bereits vorher vorhandene Spielwiese, welche direkt nebenan liegt.

Im Juli 2018 haben wir die Firma Reichel Architekten als Planer mit der ersten Projektierung beauftragt. Der Kredit für die Realisierung des Doppelkindergartens wurde in diesem Rat im November 2019 bewilligt. Das Projekt wurde zeitgerecht und innerhalb der veranschlagten Kosten von knapp 2,7 Millionen Franken realisiert.

Reserven werden immer eingeplant und sind sinnvoll, gerade in der aktuellen Preisentwicklung äusserst wertvoll. Es ist ein Holzbau und gerade bei einem Holzbau können die Preise schnell ändern. Mittelfristig hat die Schule bedarf für den ehemaligen Kindergarten Isengrund als Ausweichstandort für andere Schulräume welche Renoviert oder erweitert werden müssen. Der Konflikt zwischen Schüler und Velofahrer ist selbstverständlich bekannt. Problematik liegt leider darin, dass es eine kantonale Veloroute ist und wir auf diese bis anhin keinen Einfluss haben.

### **Ratspräsident Simon Schanz**

Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Sie haben damit Eintreten beschlossen.

### **Detailberatung**

**Ziffer 1** Die Kreditabrechnung «Neubau Doppelkindergarten Werd» im Betrag von brutto Franken 2'695'290.10 inkl. MwSt. (Kreditbetrag Franken 2'695'000.00) zu Lasten Konto 138.5040.03 wird genehmigt.

Gibt es dazu Anträge oder Wortmeldungen?

**Keine Wortmeldungen; so beschlossen.**

**Ziffer 2** Dieser Beschluss ist vom Referendum ausgeschlossen.

**Keine Wortmeldungen; so beschlossen.**

**Ziffer 3** Veröffentlichung von Dispositivziffer 1 im amtlichen Publikationsorgan.

**Keine Wortmeldungen; so beschlossen.**

**Ziffer 4** Mitteilung von Dispositivziffer 1 an den Stadtrat.

**Keine Wortmeldungen; so beschlossen.**

Damit ist die Vorlage materiell durchberaten.

### **Schlussabstimmung**

Sie haben der Vorlage mit 32 Stimmen zu 0 Stimmen einstimmig zugestimmt.

Damit haben Sie die Kreditabrechnung «Neubau Doppelkindergarten Werd» im Betrag von brutto Franken 2'695'290.10 inkl. MwSt. (Kreditbetrag Franken 2'695'000.00) zu Lasten Konto 138.5040.03 genehmigt.

**Das Geschäft ist erledigt.**

## **6. Attraktiverer öffentlicher Verkehr statt Staus und Mehrkosten (GGR-Nr. 2021-303)**

Postulat von Vera Buchmann-Bach (FDP), Pascal Engel (EVP) und Sebastian Huber (SVP) vom 22. November 2021

Der Stadtrat beantragt mit Beschluss vom 15. Februar 2022 die Ablehnung des Postulats. Der Rat hat heute über Überweisung oder Ablehnung des Postulats zu entscheiden.

### **Vera Buchmann-Bach (FDP)**

Dieses Postulat nimmt ein wichtiges Thema auf: Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Der öffentliche Verkehr ist vor allem dann attraktiv, wenn er die Passagiere rasch von A nach B bringt. Tempo 30 steht dem entgegen. Und zwar erst recht, wenn die Strassen künstlich verengt werden und das Kreuzen erschweren. Dass das Thema nicht ganz ohne ist, zeigt die Situation in der Stadt Zürich. Dank Tempo 30 muss eine Buslinie abgeschafft werden und es entstehen erhebliche Mehrkosten. Das Postulat verlangt deshalb, dass der Stadtrat die Tempo-30-Abschnitte, auf welchen Busse unterwegs sind, prüft. Der Stadtrat lehnt das Postulat ab. Der Stadtrat erklärt praktisch einsilbig, dass Tempo 30 Zonen nicht zu einer Verschlechterung des Angebots des öffentlichen Verkehrs führen und dass dies auch mit SZU und VBZ abgeklärt wurde. Dabei zählt der Stadtrat kurz auf, welche Buslinie in welchen Streckenabschnitten mit Tempo 30 fahren muss - die Linie 152 zum Beispiel auf einem ganzen Kilometer! Das sind die Streckenabschnitte in Adliswil - was dabei komplett vergessen wird, dass die Busse zum Teil auch über die Stadtgrenze hinaus verkehren, wie die Buslinie 185. Diese Linie muss in Wollishofen schon eine lange Strecke durch eine 30er-Zone schleichen und danach nochmals in Adliswil. Dass der Stadtrat hierzu schreibt, dass es durch eine Aufhebung der 30er Zone in Adliswil keine nennenswerten Fahrzeitgewinne mit sich bringen würde, kann ich nicht nachvollziehen. Auch finde ich es sehr kurzsichtig, selbst kleinste Beschleunigungen schlechtzureden. Gerade in einer wachsenden Stadt wie Adliswil, wo auch die Nachfrage für den öffentlichen Verkehr zunimmt, ist man für die Fahrplanstabilität um jede Minute froh, die man nicht verliert.

Jede Verzögerung innerhalb eines Fahrplans kostet Geld, gefährdet Anschlüsse in unserem fein austarierten Fahrplansystem und macht den öffentlichen Verkehr schlicht und einfach nicht attraktiver. Wenn Sie schon einmal in einem vollen 185er nach Adliswil gefahren sind, dann wissen Sie, was ich meine. Hier können wir unseren Teil dazu beitragen, damit der öffentliche Verkehr attraktiver wird. 30er Zonen werden mit baulichen Massnahmen künstlich verengt, damit man nicht speditiv fahren kann. Das ist für den öffentlichen Verkehr hindernd, denn die Strassen werden enger und die Busse müssen mühsam manövrieren, vor allem, wenn sich zwei Busse kreuzen müssen. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Grütstrasse. Generell habe ich den Eindruck, dass der Stadtrat keine Ahnung hat, was auf der Grütstrasse abläuft.

Mir ist bewusst, dass dieser Vorstoss für einige von Ihnen unangenehm ist. Denn er zeigt exemplarisch den Zielkonflikt, der sich mit Tempo 30 ergibt: Zum einen will man mit Tempo 30 das Autofahren unattraktiver machen, zum anderen verlangsamt man so auch den öffentlichen Verkehr und macht ihn weniger attraktiv. Wir sind der Meinung, dass der Stadtrat sauber prüfen soll, wo der öffentliche Verkehr wegen Tempo-30-Zonen verlangsamt und unattraktiv gemacht wird. Gleichzeitig wollen wir aber auch ein Zeichen setzen. Wir wollen keine zusätzlichen Tempo-30-Zonen auf Strassen mit Busverkehr. Wer einen attraktiven öffentlichen Verkehr will, kann einfach nicht für Tempo 30 auf Busstrecken sein. Deshalb braucht es dieses Postulat und ich bitte euch daher, das Postulat zu überweisen.

### **Sebastian Huber (SVP)**

Mit unserem Postulat möchten wir den Stadtrat damit beauftragen zu prüfen, wo der öffentliche Verkehr in Adliswil durch die Einführung von Tempo 30 blockiert, bzw. unnötig verlangsamt wird, und ob an gewissen Orten die Möglichkeit besteht, ohne Sicherheitsverlust die Tempo 30 Zone aufzuheben. Dies, um die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs zu verringern und unnötige Kosten zu vermeiden.

Konkret sind in Adliswil von Teilstrecken mit Tempo-30-Zonen die Buslinien 152, 162 und 185 betroffen.

Vorab möchte ich sagen, dass die Antwort des Stadtrats einmal mehr eher dürrtig ausfällt. Obwohl wir die Form des Postulats für unser Anliegen gewählt haben, welches lediglich eine Prüfung unseres Anliegens durch den Stadtrat zur Folge hat, lehnt er dieses mit einer relativ ernüchternden Begründung ab. Kurz zusammengefasst, die zeitliche und finanzielle Ersparnis sei durch die Aufhebung von Tempo 30 nicht nennenswert.

Der Stadtrat schreibt in seiner Antwort, dass der VBZ und die SZU für die Klärung dieser Frage beauftragt wurden. Dennoch finde ich es speziell, wenn der Stadtrat nun bereits eine konkretere Prüfung der verkehrstechnischen Situation, welches die Überweisung dieses Postulates zur Folge hätte, ablehnt.

Es scheint hier nicht einmal um politische Ansichten oder das Pro und Contra zu Tempo 30 zu gehen. Mit dieser sehr mageren Antwort des zuständigen Ressorts gewinnt man eher den Eindruck, dass man sich so kurz vor den Wahlen nicht mehr mit einer solchen, durchaus kontroversen Frage, befassen will.

Nochmals zur Erinnerung: Mit unserem Postulat für einen attraktiven öffentlichen Verkehr, fordern wir die Prüfung, ob die Effizienz und dadurch eine Kostensenkung für den öffentlichen Verkehr mit einer potentiellen Erhöhung von Tempo 30 auf 50 Sinn machen würde.

Ich bitte Sie daher, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, unser Postulat zur Prüfung der erwähnten Anliegen im Sinne einer funktionierenden Demokratie an den Stadtrat zu überweisen.

### **Esen Yilmaz (SP)**

Der Stadtrat argumentiert nach der Datenerhebung von VBZ und SZU faktenbasierend und richtet sich nach dem Wunsch der Bevölkerung! Gleichzeitig zeigt er Weitblick und stellt die Lärmreduktion und Verkehrssicherheit in den Vordergrund, welche insbesondere den Wohnquartieren zugutekomme. Denn das Postulat hat diverse wichtige, ebenfalls wirtschaftliche Faktoren nicht gemessen. Diese grossen wirtschaftlichen Faktoren sind:

- Berufsausfälle
- Gesundheitskosten
- Steuerausfälle

usw. durch Verkehrsunfälle, oder auch durch Lärmbelastungen!

Auch diese Faktoren sollten beziffert werden und müssten dem so wirtschaftlich vorteilhaft dargestellten Postulat gegenübergestellt werden. Die SUVA spricht von hunderten Millionen Franken, welche so an Kosten anfallen und an Wirtschaftskraft vernichtet wird.

Bitte beachtet auch die Vorteile einer Tempo 30-Zone und wägt ab, wie wichtig Eure Sicherheit im Verkehr oder die Lärmbelastung für Euch persönlich sind. Denn nur so versteht man die Wichtigkeit dieser Tempozonen, welche sehr wertvolle Bewegungs- und Begegnungszonen für Menschen und Tiere sind, und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, und vor allem der Sicherheit, dienen.

Tempo 30-Zonen sind ein grosser Mehrwert für FussgängerInnen, RadfahrerInnen, sowie Erwachsene, Kinder und für die Umwelt. Diesen Mehrwert sollten wir mitnehmen und zugleich der Umwelt etwas Gutes beitragen. Die SP-Fraktion unterstützt den Beschluss des Stadtrats.

### **Daniel Frei (FW)**

Besten Dank an Vera Buchmann-Bach, Pascal Engel und Sebastian Huber für dieses Postulat. Das Postulat spricht mir aus der Seele. Die Postulanten hinterfragen lediglich gewisse 30er-Zonen. Hinterfragen heisst auch, einmal Mut zur Korrektur haben und reflektieren, ob es wirklich notwendig ist. Mir persönlich ist die inflationäre Ausweitung der Tempo-30-Zone ein Dorn im Auge. Ich bin grundsätzlich nicht gegen die 30er-Zonen, wir haben die dafürsprechenden Argumente vorgängig bereits gehört. Beispielsweise Lärmemissionen, Sicherheit und es gibt sicherlich Orte, bei welchen man zusätzliche Sicherheitsmassnahmen auferlegt und dort auch absolut sinnvoll sind. Aber es nimmt Formen an, wie auch unsere Nachbarsstadt Zürich feststellt, die mein Adrenalinpiegel steigen lassen. Nur weil ich hohes Adrenalin im Blut habe, führt das nicht zur Verkehrssicherheit. Es geht mir nicht nur um den öffentlichen Verkehr. Ich persönlich bin nicht nur mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. Mitten in der Nacht, wenn sonst niemand unterwegs ist und definitiv keine Begegnungszone mehr ist, ich vom Morgenthal bis ins Zentrum von Adliswil mit Tempo 30 fahre, dann komme ich nervlich deutlich an meine Grenzen bis ich zu Hause bin und umgekehrt. Zur erwähnten Variante an der Grütstrasse: ich steige aktuell am Morgen um 6.34h am Ahornweg ein. Aufgrund des Postulats habe ich mich explizit geachtet. Im Schnitt ist der Bus ungefähr ein bis zwei Minuten zu spät am Wollishoferplatz und beim Lichtsignal dort sehe ich regelmässig den Bus Nr. 7 wegfahren. Grundsätzlich bin ich nicht der Meinung, dass nun jegliche 30er-Zonen aufgehoben werden sollen. Es gibt Orte an denen es sinnvoll ist, aber gleichermassen gibt es auch welche, wo die Tempo-30-Zone nicht angebracht ist und das darf man hinterfragen. Dass mit dem Thema Lärmemissionen und Sicherheit angesprochen werden, war im Vorherigen schon klar. Zum Thema Verkehrssicherheit: das habe ich bereits in anderen Voten erwähnt. Es geht nicht nur darum dass der Verkehr sicherer wird, wenn überall noch mehr Regeln bestehen, sondern auch um die Grundintelligenz aller Verkehrsteilnehmer. Dort gibt es vermehrt Abweichungen, in welcher Form auch immer, wenn man auf den Strassen unterwegs ist. Ich benutze fast alle Fortbewegungsmittel, welche man nutzen kann. Die vielen Signalisationen bringen hier auch nichts. Zur Thematik Lärmemission habe ich Daten gesucht. Ich habe nur Daten gefunden, wie es beispielsweise bei den Autos aussieht. Von 2005 bis 2015 ist die durchschnittliche Lärmbelastung, sprich der Mittelwert, von 81 Dezibel auf 75 Dezibel gesunken. Das klingt nach wenig, aber 10 Dezibel weniger sind nur noch halb so laut. Darum hier auch der Aufruf, es geht nicht grundsätzlich um

generell gegen Tempo-30-Zonen. Aber nochmals: Mut zur Korrektur und hinterfragen. Die Mehrheit der Freien Wähler konnte ich bereits überzeugen. Man kann im letzten Moment noch umdenken.

### **Marianne Oswald (Grüne)**

Die Tempo 30-Zonen in den Quartieren haben sich in Adliswil etabliert und bieten viele Vorteile für die Anwohnenden: Es ist ruhiger, sicherer und fussgängerfreundlicher als mit Tempo 50.

Laut einer Studie des ASTRA beträgt der Zeitverlust für den öffentlichen Verkehr in Tempo 30-Zonen zwei Sekunden pro 100 Meter, also rund 20 Sekunden auf einen Kilometer.

Das ist an sich schon nicht so viel, vor allem, wenn man bedenkt, dass die Busse bei uns ja nicht kilometerlang durch die Tempo 30-Zonen fahren. Der Zeitverlust wird sogar noch deutlich weniger betragen, wenn man die konkreten Bedingungen in Adliswil betrachtet: Auf den meisten Strecken könnten die Busse nämlich zwischen zwei Haltestellen gar nicht auf Tempo 50 beschleunigen, da die Abstände relativ kurz sind. Und nicht zu vergessen: Bei Tempo 50 braucht es auch wieder Fussgängerstreifen, wo ein Bus ja dann anhalten muss, um Fussgänger passieren zu lassen. Sprich, da wäre gar keine Zeit gewonnen. Die Grütstrasse wurde angesprochen. Diese wurde vor allem durch die Parkplätze verengt. Wenn der Wunsch da ist diese Verengung aufzuheben, dann verschwinden auch die Parkplätze. Die Verengung vor dem See-Spital Kilchberg finde ich persönlich auch nicht ideal, besonders mit dem Velo.

Der Titel des Vorstosses hat uns auch etwas irritiert: In welcher Tempo 30-Zone in Adliswil stehen die Erstunterzeichnenden denn regelmässig im Stau? Die einzige 30er Strecke, die uns bekannt ist für Stau, ist die Soodstrasse. Aber hier verkehrt erstens kein Bus und zweitens handelt es sich dabei um einen Rückstau vom Bahnhofskreisel bzw. von der Poststrasse. Auf dieser gilt Tempo 50, während des Feierabendverkehrs kann aber niemals so schnell gefahren werden, da die Strasse durch die vielen Autos schlicht überlastet und verstopft ist. Wenn man also möchte, dass ein Bus auf einer solchen Strasse schneller vorwärtskommt, braucht es entweder eine separate Busspur oder aber eine Verringerung der Anzahl Privatautos.

Zusammenfassend kann man sagen: Für eine Förderung des öffentlichen Verkehrs sind wir ja eigentlich immer zu haben, aber dieses Postulat bringt keinen Mehrwert, im Gegenteil. Somit lehnt die Grüne-Fraktion das Postulat einstimmig ab.

### **Sebastien Huber (SVP)**

Vielen Dank Marianne Oswald für die Einsicht, dass die Verengung vor dem See-Spital Kilchberg für Velofahrerinnen nicht optimal ist. Genau dies fordert unser Postulat. Über eine generelle Abschaffung der Tempo-30-Zone steht in keinsterweise etwas im Postulat. Es wird lediglich erwartet, dass der Stadtrat prüfen soll, wo die Tempo-30-Zone sinnvoll ist und wo nicht. Daniel Frei hat dies richtig ausgeführt, dass die bestehenden Zonen unter die Lupe genommen werden müssen. Wenn der Stadtrat nach der Prüfung zum Entschluss kommt, dass die bestehenden Tempo-30-Zonen für die Verkehrssicherheit und den öffentlichen Verkehr stimmen, dann ist

es für uns auch in Ordnung und nehmen wir so zur Kenntnis. Aber, dass man grundlegend das Postulat ablehnt und nicht zur Prüfung entgegennimmt, wird nicht akzeptiert. Die Frage ist wichtig. Das Postulat soll für eine korrekte Überprüfung überwiesen werden. Deshalb möchten wir nochmals für die Überweisung werben.

### **Pascal Engel (EVP)**

Aktuell führen Buslinien 152 und 162 durch längere Tempo-30-Zonen. Betroffen ist hauptsächlich die Grütstrasse. Meint Ihr nicht auch, Anwohner der Grütstrasse können die Lage besser beurteilen als irgendein Polizist oder Planer in seinem Büro, der nach «Schema F» vorgeht? Vera und Reto Buchmann, als junge Eltern, scheinen sich um ihre Sicherheit an der Grütstrasse keine Sorgen zu machen. Es gibt ja auch kaum Hauseingänge, welche direkt auf die Grütstrasse führen.

Die Antwort des Stadtrats fällt kurz aus und wirft einige Fragen auf: Der Stadtrat sagt, er habe die Auswirkungen der Tempo-30-Zonen auf die Buslinien in Adliswil zusammen mit der SZU und der VBZ geprüft. Was hat die Sihltal-Bahn denn auf dem Lebernhügel verloren? Erklären uns die Verkehrsbetriebe Zürich welche Tempi wir in Adliswil fahren und wie unsere Buslinien aussehen sollen? Spass beiseite. Es entsteht der Eindruck, dass die Sache nur oberflächlich geprüft wurde. Genauere Angaben zur Prüfung finden wir jedenfalls nicht in der Antwort des Stadtrats. Wir würden ihm gerne diesen Prüfauftrag erteilen!

Angaben zu Finanzen fehlen völlig in der Antwort des Stadtrats. Was würde denn zum Beispiel ein Rückbau der Grütstrasse von Tempo 30 auf Tempo 50 kosten? Hat man dies angeschaut und Fakten gesammelt, welche eine Abwägung ermöglichen würde? Es mag ja gut sein, dass ein Rückbau schon allein aus finanzieller Sicht nicht in Frage kommt, aber wir hätten gerne ein paar Fakten zu dieser Fragestellung.

Die Pläne des Stadtrats auf diesem Gebiet sind uns unbekannt. Beim «grossen Nachbarn im Norden» ist flächendeckend Tempo 30 vom Tisch (NZZ 14.12.2021). Aber trotzdem, Zürich will Tempo-30-Zonen verfünffachen, und bisher 37 Kilometer Strasse um weitere 150 Kilometer erweitern. Vom Stadtrat würden wir gerne hören, was sind die Pläne für Adliswil? Ist ein weiterer Rückbau von Strassenraum und Fahrbahnverengungen geplant? Und wenn ja, wo? Werden Anwohner einbezogen oder gestalten Beamte des Kantons unsere Quartierstrassen? Tempo 30 ist eine gute Sache und an vielen Quartierstrasse genau das Richtige. Aber bestimmt nicht überall! Unsere zwanzigjährige Erfahrung mit Tempo 30 zeigt, Tempo 30 ist keine pauschal anwendbare Einheitslösung für öffentliche Strassen. Viele Erwartungen von Anfang der 2000er Jahre konnten nicht erfüllt werden.

Verkehrssicherheit: Hier gibt es dafür und «dawider». Wegfallende Fussgängerstreifen und Vortrittsregelungen schaffen neue Unfallsituationen. Zudem werden nicht nur die Linienbusse und Privatverkehr verzögert, sondern auch die Rettungsdienste!

Quartiergestaltung: Tempo 30 ist nicht gewerbefreundlich. Parkplätze verschwinden. Restaurants, Läden und Gewerbe leiden darunter. In Wohnquartieren kommt es nicht zu der erhofften Belebung. Tempo-30-Zone ist keine Begegnungszone.

Das Argument des Lärmschutzes greift zu kurz und ist irreführend. Die Autos müssen Hindernisse umfahren, in der Regel hochtourig in einem tieferen Gang fahren sie «Schlangenlinie» und stoppen vor Hindernissen, sobald es Gegenverkehr gibt. Bei neueren Autos mit Stop & Go – Funktion stellt jedes Mal der Motor ab und muss

dann kurz darauf wieder gestartet werden. Tempo 30, Schwellen und Hindernisse führen zu mehr Lärm, höherem Schadstoff-Ausstoss und einer längeren Verweildauer im Quartier.

Für mich ist klar, Tempo-30-Zone keine pauschal anwendbare Einheitslösung und auf Buslinien meistens keine gute Idee. Es gibt ja noch genug andere Strassen, wo man sich eine Temporeduktion überlegen kann.

### **Marianne Oswald (Grüne)**

Zur Klarstellung, die Formulierung des Postulates ist „Der Stadtrat wird beauftragt, zu überprüfen, welche Tempo-30-Zone aufgehoben werden können“. Es steht nichts darüber, welche Verengungen aufgehoben werden können, wie es von Sebastian Huber gewünscht wird. Der Rückbau der Tempo-30-Zone in der Grütstrasse in eine Tempo-50-Zone wirft Fragen auf. Was wäre genau die Idee, was zurückgebaut werden soll? Sollen die Parkplätze aufgehoben werden? Das ist das Einzige was man an der Grütstrasse machen kann, dass die Strasse wieder breiter wird. Auch möchte ich nochmals den Unterschied zu Zürich betonen. Im Vergleich zur Stadt Zürich haben wir über die Kantonsstrassen keine Hoheit. Deshalb können wir dies flächendeckend nicht umsetzen. Die Rettungsdienste, respektive die Blaulichtorganisationen müssen selbstverständlich nicht Tempo30 in einer Tempo-30-Zone fahren, wenn sie einen Einsatz haben. Es sei zudem erwähnt, dass eine Tempo-30-Zone keinesfalls eine Spielstrasse darstellen soll.

### **Marion Senn (FDP)**

Es geht bei diesem Postulat um einen Prüfauftrag. Mit Interesse habe ich zugehört und möchte noch ein paar Bemerkungen replizieren. Esen Yilmaz hat zu Recht erwähnt, dass es auch andere Effekte zu berücksichtigen gilt, wie beispielsweise Lärm und Umfeld. Das spricht aber genau für und nicht gegen eine Prüfung. Dann eine Bemerkung zur Grütstrasse, wo ich persönlich jahrelang gependelt bin. Dort hat die Einführung von Tempo-30-Zone dazu geführt, dass sich eher mehr Unfälle ereigneten. Diverse Vorstösse im Rat haben diese Thematik auch aufgezeigt. Diese Unfälle ereigneten sich genau wegen diesen Elementen, welche sehr stark sind. Stärker als die Parkplätze, in die Strasse hereinragen. Auch richtig ist, dass die Strassen keine Spiel- und oder Begegnungszonen sind.

Mir als Pendler ist wichtig zu betonen, wie wichtig funktionierende Anschlüsse beim öffentlichen Verkehr sind. Daniel Frei hat die Anekdote erwähnt mit dem Umstieg von den Bussen auf die Tramlinie 7. Diese Problematik kenne auch ich sehr gut. Es ist absolut unschön, wenn das nächste Verkehrsmittel wegen 15, 20 oder 30 Sekunden vor der Nase wegfährt. Darum sollte die Wirkung von einer potentiellen Fahrzeugbeschleunigung, welche man haben könnte, nicht unterschätzt oder klein geredet werden. Was aber auch nicht kleingeredet werden sollte, ist die Thematik, welche wir haben, wenn wir über andere Vorstösse im Zusammenhang vom öffentlichen Verkehr diskutieren. Wenn man beispielsweise den öffentlichen Verkehr ausbauen möchte und dazu mehr Fahrzeuge benötigt. Es kann dann durchaus relevant sein, wie viel Fahrzeit effektiv in einem Busumlauf anfällt. Deshalb die Bitte, schicken Sie das Postulat dem Stadtrat zur Überprüfung. Dann kommt dies in einem Jahr zurück und wir sehen was der Stadtrat damit gemacht hat. Vielleicht ist es dann so, dass alle Aussagen entsprechend bestätigt worden sind oder umgekehrt. Wenn man sich so sicher ist, das eine Überprüfung nicht notwendig ist, muss man sich

aber auch nicht fürchten vor diesem Schritt, wenn der Stadtrat diese Abklärungen tätigt.

### **Bernie Corrodi (FW)**

Man hört von vielen Orten, dass Tempo-30-Zonen gut sein sollen. Ja, die Tempo-30-Zone ist wirklich gut. Es gehört zu den Quartierstrassen und es gehört auch in den Bereich von Schulen, Altersheimen, Hallenbäder usw. Was mir Mühe bereitet sind die Hindernisse überall. Die künstlich verengten Strassen, wie beispielsweise an der Grütstrasse. Die Strassen sind so der Gemeinde nicht dienlich. Meiner Meinung nach müssen die Strassen so sein, dass der Verkehr rollen kann. Es ist bekannt, dass ich hinter dem öffentlichen Verkehr stehe. Ich möchte, dass der öffentliche Verkehr, sprich Bus, besser rollt. Dieser kann nur rollen, wenn diese unnützen Verengungen beseitigt werden. Die Verengungen behindern den Busverkehr massiv. Wieso ich diesem Postulat nicht einfach zustimmen kann, ist nicht die geäusserte Angst. Sondern vielmehr deshalb, dass wir nach den baldigen Wahlen einen anderen Stadtrat, mit einer anderen politischen Zusammensetzung haben. Deshalb macht die Überweisung jetzt noch keinen Sinn. Die Verhältnisse sind aber nach den Wahlen noch ungefähr gleich, obwohl nicht mehr alle Einsitz haben werden.

### **Erwin Lauper (SVP)**

Es sei erwähnt, dass Blaulichtorganisationen 1,5 Mal schneller fahren dürfen. In der Tempo-30-Zone wären das 45km/h. Bei einem Herzinfarkt ist man froh, wenn die Blaulichtorganisation aber mit 60km/h fahren darf, da gilt jede Minute.

### **Stadträtin Susy Senn**

Das Postulat betrifft nicht mein Ressort, trotzdem möchte ich einen Einwand bringen, weil ich zweimal Marianne Oswald etwas erwähnen hörte, was so nicht stimmt. Die wechselseitig angeordneten Parkplätze auf der Grütstrasse ersetzen genau diese Verbauungen, welche früher waren. Diese waren nicht sinnvoll und führten nachweislich zu mehr Unfällen, vor allem bei Velofahrer und dem öffentlichen Bus. Mehrmals ist ein Bus in das Hindernis gefahren und es hat verletzte Mitfahrer im Bus gegeben. Die Strasse musste umgestaltet werden. Jede Strasse, welche zu einer Tempo-30-Zone umgestaltet wird, muss so gestaltet sein, dass man wirklich nicht schneller als Tempo 30 fahren kann. Das erreicht man zum Beispiel, indem man die Strasse verengt, damit die Autos nicht schnell kreuzen können und sehr langsam fahren. Auch erreichen kann man dies, indem wechselseitig angeordnete Parkplätze erstellt werden. Das hat aber nichts damit zu tun, dass diese einfach wieder aufgehoben werden können und man wieder schneller fahren kann. Die gesamte Strasse muss umgestaltet werden. Zum Postulat selber äussere ich mich nicht.

### **Ratspräsident Simon Schanz**

#### **Abstimmung**

Der Rat stimmt der Überweisung des Postulats mit 16 Stimmen zu 15 Stimmen und 1 Enthaltungen zu. Der Stadtrat wird zur Berichterstattung und Antragsstellung verpflichtet.

**Das Geschäft ist für heute erledigt.**

## **7. Frühwarnsystem bei Unwetterkatastrophen (GGR-Nr. 2021-293)**

Interpellation von Katharina Willimann (SP), Kannathasan Muthuthamby (SP) und Angelika Sulser (SP) vom 18. Oktober 2021

### **Katharina Willimann (SP)**

In unserer Interpellation vom 18. Oktober 2021 haben wir den Stadtrat gebeten, uns verschiedene Fragen über ein Frühwarnsystem bei Unwetterkatastrophen zu beantworten.

Wir bedanken uns beim Stadtrat für die ausführlichen Antworten auf unsere Fragen über die Organisation eines Frühwarnsystems in unserer Stadt. Wie der Krisenstab aufgestellt ist, ist ausführlich beantwortet worden. Es schafft Vertrauen, sollte eine Unwetterkatastrophe, wie sie Deutschland letztes Jahr getroffen hat uns erfassen, wenn ein gut aufgestellter Krisenstab eingreifen kann. Wie wir aus der Antwort erfahren haben, stellt unsere Feuerwehr einen wichtigen Bestandteil vom Frühwarnsystem und vom Katastrophenschutz dar. Wir möchten darum an dieser Stelle auf die Bedeutung von der ehrenamtlichen Arbeit der Feuerwehr für unsere Sicherheit hinweisen. Unsere Bitte einen Flyer mit Verhaltensregeln im Ernstfall an die Bevölkerung abzugeben, hat der Stadtrat anfangs 2022 erfüllt.

### **Erwin Lauper (SVP)**

Auch hier wieder, wenn sich die Interpellanten die Zeit genommen hätten und etwas auf der Homepage der Stadt Adliswil recherchiert hätte, wären ihre Fragen beantwortet worden und man müsste nicht immer unsere Stadtangestellten mit Mehrarbeit zur Beantwortung der Fragen von ihrer wirklichen Arbeit abhalten. Das kostet Geld und belastet uns Steuerzahler. Aber es ist halt ein Wahljahr und man will sich profilieren!

Das Einzige was ich ein Bisschen bemängeln muss, ist der Standort des Gemeindeführungsstabes. Soviel mir bekannt ist, ist dieser Standort im Feuerwehrgebäude. Im Notfall eines Dammbrochs sind zurzeit keine Taucheranzüge vorhanden! Der Standort sollte gegeben falls überdacht werden.


### **Ratspräsident Simon Schanz**

Die Interpellantin hat ihre Erklärung zur Antwort des Stadtrats abgegeben.

**Das Geschäft ist erledigt.**

**Die Sitzung ist geschlossen.**

Schluss der Sitzung: 21.25 Uhr



Patricia Genewein-Dischl, Protokollführerin