

Protokoll des Grossen Gemeinderats Adliswil, Amtsdauer 2018–2022

32. Sitzung vom 3. November 2021, 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
	Bernie Corrodi	Kannathasan Muthuthamby
	Daniela Eggenberger	Marianne Oswald
	Pascal Engel	Martin Rüttimann
	Xhelajdin Etemi	Daniel Schneider
	Daniel Frei	Mario Senn
	Hedwig Habersaat	Angelika Sulser
	Silvia Helbling	Christian Titus
	Sebastian Huber	Urs Weyermann
	Renato Jacomet	Katharina Willimann
	Florian Kälin	Esen Yilmaz
	Urs Künzler	
Abwesend	Hanspeter Clesle	Thomas Iseli
	Reto Buchmann	Patrick Sager
	Vera Buchmann	Walter Uebersax
Ratsschreiberin	Vanessa Ziegler	
Stv. Ratsweibelin	Marion Gsteiger	
Präsenz Stadtrat	Markus Bürgi	Bildung
	Renato Günthardt	Soziales
	Felix Keller	Bau und Planung

	Susy Senn	Sicherheit, Gesundheit und Sport
	Carmen Marty Fässler	Werkbetriebe
	Farid Zeroual	Präsidiales und Einwohnerkontakte
Abwesend	Karin Fein	Finanzen
Stadtschreiber	Thomas Winkelmann	

Traktanden

1. Mitteilungen

2. Fragestunde

3. Einbürgerungsgesuche

4. Ersatzwahl eines Mitglieds der Rechnungsprüfungskommission für den Rest der Amtsdauer 2018–2022

5. Geplante grosse Überbauungen in Adliswil (GGR-Nr. 2021-263)

Interpellation von Silvia Helbling (FDP) und Mario Senn (FDP) vom 21. Mai 2021

6. E-Velo Rikscha Fahrten für betagte Menschen (GGR-Nr. 2021-264)

Interpellation von Katharina Willimann (SP), Wolfgang Liedtke (SP), Angelika Sulser (SP) und Mitunterzeichnenden vom 2. Juni 2021

7. Entwicklung Lätten (GGR-Nr. 2021-265)

Interpellation von Mario Senn (FDP), Sait Acar (SP) und Hanspeter Clesle (EVP) vom 2. Juni 2021

Eröffnung der Sitzung

Ratspräsident Simon Schanz

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich begrüsse Sie zur 32. 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.

An dieser Stelle der Hinweis zur Maskentragepflicht. Wir bitten Sie, wenn Sie die Abstände nicht einhalten können, beispielsweise in der Pause, die Maske zu tragen. Dies gilt auch für unsere Gäste auf der Tribüne. Ansonsten kann auf das Tragen der Maske verzichtet werden.

1. Mitteilungen

Entschuldigungen

Für die heutige Sitzung liegen seitens des Grossen Gemeinderats sechs Entschuldigungen vor. Der Stadtrat verzeichnet eine Absenz.

Neues Ratsmitglied

Ganz herzlich begrüsse ich heute ein neues Ratsmitglied. Es ist Daniela Eggenberger von der SVP, welche ihr Amt am 1. Oktober 2021 für die zurückgetretene Daniela Morf angetreten hat. Daniela Eggenberger erzielte anlässlich der Gemeinderatswahlen vom 15. April 2018 insgesamt 1210 Kandidatenstimmen. Im Namen des Grossen Gemeinderats heisse ich Dich herzlich willkommen und wünsche Dir viel Freude an der Adliswiler Politik, besonders in unserem Parlament.

Geburt

Einige von Ihnen wissen es schon, für die Anderen kommt diese Mitteilung sicher etwas überraschend. Heute Morgen sind unsere Ratskollegen Vera und Reto Buchmann-Bach Eltern eines Mädchens namens Aline Delia geworden. Ich gratuliere im Namen des Grossen Gemeinderats den frischgebackenen Eltern ganz herzlich zu Ihrem Nachwuchs und wünsche Ihnen alles Gute und ganz viel Freude zu Dritt.

Jubiläum

Am 30. November 2021 darf unser Ratsmitglied Heinz Melliger ein Jubiläum feiern - 10 Jahre Mitglied des Gemeinderats. Etwas verfrüht gratuliere ich Dir, Heinz, im Namen des Rats ganz herzlich und danke Dir für Dein Engagement. Ich wünsche Dir weiterhin engagierte Voten und Freude am politischen Mitwirken und überreiche Dir im Namen des Rats gerne eine kleine Anerkennung (*Beifall*).

Zuweisung von Vorlagen

An die Rechnungsprüfungskommission:

- Vorlage GGR-Nr. 2021-283; Finanz- und Aufgabenplan 2021-2025

- Vorlage GGR-Nr. 2021-284; Budget 2022

Fraktionserklärung

Marianne Oswald (Grüne) zum Thema "Energistadt Goldlabel"

Letzte Woche gab es wieder einmal positive Schlagzeilen über unsere Stadt. Adliswil hat nämlich die Zertifizierung als Energistadt mit Goldlabel geschafft.

Wir sind hochofret über diesen Erfolg und gratulieren herzlich. Wir bedanken uns bei allen in Politik und Verwaltung, die dies ermöglicht haben. Denn das Ziel ist klar: Netto Null bis 2050 - und die Schweiz ist ganz und gar nicht auf Kurs. Da ist es wichtig, dass wir als Stadt ein gutes Beispiel abgeben. Es braucht aber auch verbindliche Vorgaben und griffige Gesetze, um wirklich voranzukommen. Am 28. November stimmen wir über das Energiegesetz ab. Das ist unsere Chance, auch als Kanton voranzugehen und effizient den CO₂-Ausstoss zu reduzieren. In dem Sinne danken wir allen, die nicht nur reden, sondern auch Hand für gute Lösungen bieten.

Sebastian Huber (SVP) zum Thema "Stadtentwicklung"

Wie Sie kürzlich in den Medien lesen konnten, hat sich die SVP-Fraktion zusammen mit den anderen bürgerlichen Fraktionen im Gemeinderat FDP/EVP und Freien Wähler auf ein gemeinsames Verständnis zur Stadtentwicklung in Adliswil in Bezug auf die Planung und den Bau von Neubauten verständigt.

Der SVP erachtet das Thema Stadtentwicklung in Adliswil als sehr zentral. Der Fokus bei der zukünftigen Planung muss wieder mehr auf der Wohnqualität liegen. Wir lehnen es ab, dass weitere Grossüberbauungen das Stadtbild von Adliswil prägen und der Dorfcharakter weiter verloren geht. Der Fokus bei Neubauten soll ganz klar auf der Qualität und nicht nur auf der Quantität liegen. Ein hoher Ausbaustandard ist hier ebenso wichtig wie das Vorhandensein eines diversen Wohnungsangebotes von Miet- und Eigentumswohnungen.

Als Agglomerationsstadt hat Adliswil in den letzten Jahren stark an Bevölkerungsgrösse gewonnen. Das stellt aber die Politik vor große Herausforderungen. Dies bedeutet insbesondere eine hohe Belastung der Infrastruktur im Bereich Verkehr. Die aktuelle Verkehrssituation in Adliswil erachten wir als unbefriedigend. Wir erhoffen uns in Zukunft eine bessere Planung der Baustellen, damit auch zu Stoßzeiten ein flüssiger Verkehr durch Adliswil gewährleistet werden kann und bei der Planung von Straßen das höhere Verkehrsaufkommen entsprechend berücksichtigt wird.

Die SVP Adliswil wird in Zukunft bei der Debatte um die Stadtentwicklung hier im Parlament genau hinschauen, ob die Projekte unseren Vorstellungen einer nachhaltigen und hochwertigen Projektrealisierung entsprechen.

Auf keinen Fall darf aber aufgrund der zunehmenden Einwohnerzahl die Lebensqualität in Adliswil verloren gehen. Die Adliswilerinnen und Adliswiler sollen sich weiterhin wohl und sicher fühlen und gern hier wohnen.

Die SVP Adliswil dankt den anderen bürgerlichen Fraktionen im Gemeinderat für das gemeinsame Verständnis in Bezug auf die Stadtentwicklung und die Zusammenarbeit bei diesem wichtigen Thema.

Mitteilungen aus dem Rat

Silvia Helbling (FDP) zum Thema "Infoveranstaltung vom 15. November 2021"

Die Rechnungsprüfungskommission hat über die beiden Geschäfte Geschäft GGR Nr. 2021-269 Kommunalen Mehrwertausgleich und Teilrevision BZO sowie Geschäft GGR Nr. 2021-270 Festsetzung Reglement zum kommunalen Mehrwertausgleich (Mittelverwendung) zu befinden. In den Kommissionsberatungen und diversen Gesprächen hat sich gezeigt, dass in die beiden Geschäfte einige unterschiedliche Entscheidungsbereiche einbezogen werden, die eigentlich nicht Gegenstand der Debatte sind. Um alle Mitglieder des Grossen Gemeinderats auf einen ähnlichen Wissenstand bezüglich Rahmenbedingungen zu bringen, hat daher die Rechnungsprüfungskommission zusammen mit dem Stadtrat Raumplanung beschlossen, einen Informationsaustausch zu organisieren. Es geht darum, die zwei Geschäfte und die entsprechenden Themenfelder aufzuzeigen, über die beraten und beschlossen wird. Dadurch soll der Fokus der Debatte auf die genannten Themen gelegt werden, ohne dass weitere Themen, die nicht zu diesem Geschäft gehören, mitdiskutiert werden.

Der Informationsaustausch mit der Möglichkeit, Fragen zu stellen, soll ca. eine Stunde dauern und ist für Montag, 15. November, um 19.00 Uhr im Stadthaus vorgesehen. Die Details und verfügbaren Informationen werden der Einfachheit halber vorab, zusammen mit einem Fragenraster an die Fraktionspräsidenten/innen abgegeben. So haben alle Parteien die Möglichkeit, vorgängig Fragen einzureichen und wir können die Informationsveranstaltung vorbereiten. Der Teilnehmerkreis umfasst neben den RPK-Mitgliedern pro Partei ein Mitglied des Grossen Gemeinderats, welches von der Partei selber bestimmt wird. Die Fraktionspräsidenten werden die erwähnten Unterlagen mit allen organisatorischen Details nach dieser Ratssitzung per E-Mail erhalten.

2. Fragestunde

Florian Kälin (Die Mitte) zum Thema "Ölheizung für Traglufthalle Im Tal"

Dank vielfältigen Massnahmen im Energiebereich schafft es die Stadt Adliswil 2021 erstmals, das Label "Energiestadt Gold" zu erreichen. Damit erhält sie die europaweit höchste Auszeichnung für Städte und Gemeinden im Bereich Energie.

Gemäss Bauausschreibung in der Zürichsee-Zeitung (ZSZ) vom Freitag, 22. Oktober 2021 will die Stadt Adliswil Im Tal eine provisorische mobile Öl-Heizung aufstellen. Mit dieser möchte man die saisonale Tennis-Traglufthalle drei Jahre lang beheizen. Dazu tauchen folgende drei Fragen auf

- Hat der Stadtrat auch Heizungssysteme ohne fossile Brennstoffe geprüft?
- Wenn ja, warum beauftragt die Energiestadt Adliswil eine Ölheizung?
- Ist der Stadtrat gewillt, in Zukunft nur noch Heizungen ohne fossile Brennstoffe einzusetzen?

Stadträtin Susy Senn zur Beantwortung

- Hat der Stadtrat auch Heizungssysteme ohne fossile Brennstoffe geprüft?

Ja, selbstverständlich sind auch andere Möglichkeiten geprüft worden. Im Speziellen ist der Einsatz einer Pellet-Heizung in Betracht gezogen worden.

- Wenn ja, warum beauftragt die Energiestadt Adliswil eine Ölheizung?

Es handelt sich bei der Heizung um eine provisorische Übergangslösung. Die vorhandene Heizung im Gebäude der Tennisanlage – übrigens ebenfalls noch eine Ölheizung – reicht für die Beheizung der Traglufthalle nicht aus. Die Heizung des Tennis-Gebäudes muss aber sowieso altersbedingt in nächster Zeit ersetzt werden. Momentan läuft aber auch noch die Projektplanung für ein Garderoben- und Gastro-Gebäude in der Sportanlage Tal. Die Heizungslösungen der verschiedenen Gebäude im Tal der Stadt Adliswil sollen koordiniert geplant werden. Ebenfalls in Frage kommt eine Lösung zusammen mit den privaten Bauvorhaben im Gebiet Tal. Alle diese Projekte (Silsana und Swiss Re) sind aber im Moment noch nicht so weit, dass eine gemeinsame Umsetzung geplant oder umgesetzt werden kann, darum haben wir uns für ein Provisorium für die Traglufthalle entschieden.

Für die Installation einer Pellet-Heizung anstelle der Ölheizung, welche wir wirklich intensiv geprüft und geplant hatten, wären unverhältnismässig grosse bauliche Massnahmen am Tennis-Gebäude oder im Freibad mit der Entfernung von zwei bis drei grossen, schattenspendenden Bäumen notwendig gewesen, da der Pellet-Container nicht zu nahe an einem Gebäude stehen darf (Intervention Feuerpolizei) und deshalb im Freibad hätte platziert werden müssen. Dass dafür in der Nähe des Kleinkinderbeckens drei schöne, grosse und alte Bäume gefällt worden wären, hätte wohl niemand verstanden. Da es sich sowieso nur um ein Provisorium handelt, welches nur im Winterhalbjahr gebraucht wird, wäre ein solches Szenario unverhältnismässig gewesen. Zumal wir dadurch die schönen, grossen Bäume erhalten konnten.

- Ist der Stadtrat gewillt, in Zukunft nur noch Heizungen ohne fossile Brennstoffe einzusetzen?

Ja, wenn immer möglich und soweit die Kosten und Alternativen verhältnismässig sind, setzt der Stadtrat nur noch Heizungen ohne fossile Brennstoffe ein. Es muss aber festgehalten werden, dass auch in neuen Gebäuden, bspw. dem Hallenbad, zur Bewältigung von Bedarfsspitzen unterstützend noch Heizungen mit fossilen Brennstoffen im Einsatz stehen. Auch hier geht es einerseits um die Verhältnismässigkeit und andererseits vor allem auch um die technische Machbarkeit.

Bernie Corrodi (FW) zum Thema "SZU und die Bahnhöfe in Adliswil"

In der Zürichsee-Zeitung (ZSZ) konnte man am 4. Oktober 2021 lesen, wie der im Baselbiet lebende Direktor der SZU sich über die Zukunft der SZU ausbreitete. Da stand, dass spätestens ab 2028 der 7,5-Minuten-Takt im Vordergrund steht, die Doppelspur ab 2024, unter anderem bei der Siedlung Gartendörfli.

Die Doppelstöcker sollen verschwinden, dafür die Züge länger werden, offenbar 130 Meter lang. Damit es wieder passt, sollen deswegen verschiedene Bahnhöfe umgebaut, verschoben oder neu gebaut werden. Dazu meine Fragen

- Müssen die Schienentrassen in Adliswil ausgebaut bzw. doppelspurig werden?

- Welche der drei Adliswiler Bahnhöfe müssen neu, umgebaut oder verschoben werden?
- Wie weit kann die Stadt Adliswil mitreden und welche Kosten entstehen dafür?

Stadträtin Carmen Marty Fässler zur Beantwortung

Obwohl ich eigentlich nicht die richtige Person bin zur Beantwortung dieser Fragen, habe ich bei der SZU nachgefragt.

- Müssen die Schienentrassen in Adliswil ausgebaut bzw. doppelspurig werden?

In den nächsten zehn Jahren sind auf dem Gemeindegebiet der Stadt Adliswil keine Doppelspurausbauten geplant. Wie sie bestimmt wissen, ist im kantonalen Richtplan jedoch eine durchgängige Doppelspur vorgesehen. Weitere Details sind jedoch noch nicht geplant/bekannt.

- Welche der drei Adliswiler Bahnhöfe müssen neu, umgebaut oder verschoben werden?

Der Bahnhof Sihlau bleibt unverändert.

Der Bahnhof Adliswil ist bereits konform nach dem Behinderten-Gesetz. Hier wird aber gewünscht, dass irgendwann das Bahnhofsgebäude komplett erneuert wird. Noch geklärt werden muss die Zukunft der Passerelle. Weiter ist eine zweite Unterführung vom Bus herkommend mittel-/langfristig angedacht. Dies muss in den kommenden Jahren zusammen mit der Stadt Adliswil diskutiert werden. Dies würde für die SZU unter Anderem zusätzliche Investitionen in die Bahnanlage bedeuten (Rampen, Perron-Breite etc. müssten angepasst werden).

Die Haltestelle Sood-Oberleimbach ist laut SZU auch behindertengesetz-konform. Mit der angedachten Veränderung im Sood müsste, je nachdem wie sich das Gebiet allenfalls entwickeln wird, die Haltestelle um ca. 50m Richtung Zürich verschoben werden. Weiter in diesem Kontext ist ihrer Sicht nach der Bahnübergang mit dem Zugang zum Quartier mit einer Strassenunterführung zu prüfen.

- Wie weit kann die Stadt Adliswil mitreden, und welche Kosten entstehen dafür?

Grundsätzlich seien die notwendigen Investitionen durch die SZU zu finanzieren. Es sind dies u.a. Angebotsausbau, BehiG-Konformität, Substanzerhalt, Zugang an die Bahnanlagen, Geleise, Stellwerke, Perron, etc.

Die oben genannten Elemente (Passerelle Adliswil, Verschiebung Haltestelle Sood-Oberleimbach und Strassenunterführung Sood-Oberleimbach) sind durch die Gemeinde (und/oder Kanton) zu finanzieren. Die Höhe hängt von den Anforderungen und Ideen der Gemeinde ab.

Möglichkeiten einer allfälligen Kostenbeteiligung der SZU müssen jeweils diskutiert werden. Hier kann ich von unserer Seite bekannt geben, dass die Stadt Adliswil bereits in Kontakt ist mit der SZU bezüglich allfälligen Kostenbeteiligungen.

Gerne mache ich noch einen Verweis auf die SZU Homepage "www.szu.ch": dort befinden sich ganz viele Informationen wie z.B. zur SZU-Strategie 2028, oder auch die Ausgabe des Pro Sihltal Magazins zum 125 Jahre-Jubiläum Sihltalbahn enthält vielfältige Informationen zum Thema.

3. Einbürgerungsgesuche

Wir haben heute drei Einbürgerungsgesuche. Wir halten an unserem bewährten System fest. Urs Künzler wird 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 drei Einbürgerungsgesuche gutgeheissen. Dieses Traktandum erscheint aufgrund des Persönlichkeitsschutzes nicht im Protokoll.

4. Ersatzwahl eines Mitglieds der Rechnungsprüfungskommission für den Rest der Amtsdauer 2018–2022

Ratspräsident Simon Schanz

Daniela Morf (SVP) ist per 30. September 2021 aus dem Grossen Gemeinderat zurückgetreten. Sie war auch ein Mitglied der Rechnungsprüfungskommission, weshalb wir heute ihre Nachfolge in diese Kommission wählen. Diese Wahl gilt ab sofort.

Sait Acar (SP), Referent der Interfraktionellen Konferenz

Für das zurückgetretene Mitglied der Rechnungsprüfungskommission, Daniela Morf (SVP), schlägt die Interfraktionelle Konferenz einstimmig Hedwig Habersaat (SVP) als Mitglied in die Rechnungsprüfungskommission für den Rest der Amtsdauer 2018 bis 2022 vor.

Ratspräsident Simon Schanz

Vorgeschlagen ist Hedwig Habersaat (SVP). Wird dieser Vorschlag vermehrt oder wird das Wort verlangt? Das ist nicht der Fall.

Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird eine geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich gestützt auf Artikel 59 Absatz 1 Buchstabe a der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderats Hedwig Habersaat als Mitglied der Rechnungsprüfungskommission für den Rest der Amtsdauer 2018–2022 mit sofortigem Amtsantritt als gewählt. Ich gratuliere Hedwig zur Wahl und wünsche ihr Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Geplante grosse Überbauung in Adliswil (GGR-Nr. 2021-263)

Interpellation von Silvia Helbling (FDP) und Mario Senn (FDP) vom 21. Mai 2021

Silvia Helbling (FDP)

Die Interpellation wurde vom Stadtrat offen und klar beantwortet und wir danken ihm dafür. Dennoch haben wir folgende Anmerkungen zu den einzelnen Antworten:

Der Stadtrat bemerkt unter der Frage 1, dass den privaten Gesuchstellern geraten wird, möglichst früh im Planungsprozess mit dem Ressort Bau und Planung Kontakt aufzunehmen, um die Zustimmung zur Unterstützung des Vorhabens durch die Baukommission und den Stadtrat zu klären. Dies wird aber nicht mehr genügen, wenn eine Planung zum Wohl der Stadt Adliswil erreicht werden sollte. Dies wird ersichtlich aus den Forderungen der bürgerlichen Parteien, die aufgestellt wurden, um die städtebauliche Entwicklung in die entsprechende Richtung zu weisen. Welche Richtung dies sein sollte, hat aber der Stadtrat bis heute nicht beantwortet, d.h. es fehlt eine Gesamtplanung, die zeigt, wie der Stadtrat die bauliche Entwicklung sieht. Dies ist umso dringender, als nur schon mit der Aufzählung dieser Projekte allein ca. 450 neue Wohnungen in nächster Zeit entstehen werden.

Wir danken dem Stadtrat aber auch für das Aufzeigen der Steuerkraft, die nämlich zeigt, dass die Folgekosten solcher Bauvorhaben nicht gedeckt sind. Gemäss der Antwort auf Frage 4 müsste der Betrag nämlich mindestens Franken 3'200 betragen.

Anhand eines einfachen Rechnungsbeispiels kann gezeigt werden, was ein solches Wachstum Adliswil kosten wird: Nehmen wir die ca. 450 Wohnungen und gehen von einer durchschnittlichen Belegung von 2,5 Personen aus, das ergibt ein Total von 1'125 Personen. Wenn jetzt zum Beispiel eine durchschnittliche Unterdeckung von 200.-- Franken besteht, dann kostet das die Stadt jährlich 225'000 Franken.

Auch die Frage 2 ist kaum beantwortet. Denn die Skepsis gegenüber Verdichtung wird immer grösser. Ein Raumordnungskonzept als kantonale Vorgabe verpflichtet uns eigentlich zu gar nichts. "Der Kanton gibt somit ein gewisses Wachstum vor" stimmt so also nicht. Gut ist, wenn nun auf die Bremse getreten wird.

Bei Frage 3 und der Berücksichtigung der geänderten Bedürfnisse wegen vermehrtem Home-Office, geht es nicht nur um die Anpassung der BZO, sondern vor allem um die Anpassung der Pläne und Projekte. Ein hoher Ausbaustandard verlangt auch Platz für Home-Office.

Unter Frage 4 deutet der Stadtrat an, was die Kosten ungefähr sein könnten. Diese Kosten müssen aber detailliert erklärt werden, wenn der Stadtrat einen Antrag stellt. Zudem ist auch zu beachten, dass die Kosten sprunghaft ansteigen können, z.B. wenn die Abwasserreinigung (ARA) durch den Zuwachs in Adliswil vergrössert werden muss.

Der Stadtrat spricht von Grenzkosten von 3'200 Franken. Dieser Betrag ist ein Minimum, das permanent durch die Bewohner erreicht werden muss und nicht nur einmalig. Die Mehrwertabgabe bringt deshalb gar nichts, vor allem, wenn sie nicht frei und dafür verwendet werden darf, wofür die Kosten entstehen. Der Stadtrat sagt am Schluss der Beantwortung dieser Frage selber, dass die Kosten für die Auswirkungen beim Gesundheitswesen und Sicherheit höher seien, als die Infrastrukturkosten. Das zeigt umso mehr, dass die Mehrwertabgabe bezüglich nachhaltiger Finanzierung nicht das bringt, was versprochen wird. Daher ist es wichtig, die Bauvorhaben selber kritisch zu prüfen zum Wohl der Adliswiler Gesamt-Bevölkerung.

Gabriel Mäder (GLP)

Die vorliegende Interpellation und auch die darauf bezugnehmende Medienmitteilung der FDP, EVP, FW und SVP hat in der Mitte/GLP-Fraktion einiges Erstaunen ausgelöst.

Die Medienmitteilung und das Positionspapier der SVP, FDP, Freien Wähler und EVP präsentiert sich wie ein Misstrauensvotum an die eigene politische Arbeit und die jeweiligen Behördenmitglieder. Exakt jene Parteien, die in den drei vergangenen Legislaturperioden die Mehrheit sowohl im Gemeinderat als auch im Stadtrat gestellt haben und die, die Stadtentwicklung in den letzten Jahren ermöglicht und geprägt haben, stellen nun fest, dass ihnen das Resultat ihrer Entscheide nicht gefällt. Sie kommen zur Erkenntnis, dass Wachstum um des Wachstums Willen nicht einfach zusätzliche Lebensqualität schafft, sondern eben auch erforderliche Investitionen verursacht. Es verdient Respekt, dass sie diese Zusammenhänge erkannt haben und nun korrigierend eingreifen wollen. Aber dass gerade sie als bürgerliche Parteien nun in interventionistischer Art und Weise Grundeigentümer bevormunden wollen, verwundert uns sehr. Dabei ist es noch nicht lange her, da haben wir gemeinsam bei einer Abstimmung zu Bodenbesitz die Rechte der Investoren und Eigentümer hochgehalten. Und nun wollen sie ihnen vorschreiben, wie gross der Balkon zu sein hat, wie viele Toiletten verbaut werden müssen und wollen die Vermischung von Miet- und Wohnungseigentum fördern. Sind sie tatsächlich der Ansicht, dass wir Politiker besser in der Lage sind, die Bedürfnisse von Mieterinnen und Mietern zu erfassen als Immobiliengesellschaften, die seit Jahrzehnten in diesem Bereich tätig sind?

Die Idee, die Kosten von Grossüberbauungen nicht der Bevölkerung aufzubürden, ist hingegen nicht neu und nennt sich Mehrwertausgleich und wird in Kürze in diesem Rat besprochen werden. Und ich bin schon sehr gespannt, wie viel Bestand ihre Aussagen dann noch haben werden. Hier stellt sich die Frage an die FDP und SVP – dürfen wir gemäss ihrer Medienmitteilung davon ausgehen, dass sie eine mögliche hohe Abgabe begrüßen werden?

Aber in diesen Überlegungen, wo sie Siedlung gegen Siedlung aufrechnen wollen, vergessen sie ganz, dass eine Stadt mehr ist als eine Ansammlung an Wohnungen. Eine Stadt ist auch eine Solidargemeinschaft. Wir mögen als Stadt vielleicht nicht reich sein und wir werden in den kommenden Jahren sparen müssen, aber solche rigiden Vorschriften sind keine Lösung, sondern treiben nur die Preise für Wohnungen weiter in die Höhe und vertreiben den Mittelstand. Dabei ist genau der Mittelstand eine Stütze unserer Stadt.

Als Politiker sollten wir uns auf unsere Kernaufgaben konzentrieren, Rahmenbedingungen für Einwohner und Eigentümer zu schaffen, so, dass Adliswil attraktiv bleibt. Denn die Lebensqualität ist auch das Ziel der Politik der GLP, aber Lebensqualität für alle und nicht für wenige.

Esen Yilmaz (SP)

Die Interpellanten gehen mit Ihrer Anfrage im Detail nur mit "Quantität" an die Sache heran. Sozialpolitisches, wie Familie und Alter, interessiert sie wohl nicht. Auch der Stadtrat tut sich mit der Antwort etwas schwer und übergeht ein paar Details:

- Die Bedenken in der Bevölkerung bezüglich weiterer Grossüberbauungen und generell zum schnellen Wachstum von Adliswil muss man ernst nehmen. In der Antwort zu Frage 2 stellt der Stadtrat die Prozesse und rechtlichen Rahmenbedingungen für Grossüberbauungen dar, geht aber mit keinem Wort darauf ein, wie man die Bevölkerung stärker einbeziehen kann.

- Die Aufstellung der geplanten Grossüberbauungen zeigt, dass im "Isengrund" und in der "Sihlmatten" die Ausnützung enorm gesteigert werden soll. Es muss dringend eine Diskussion über das Mehrwertausgleichsgesetz (MAG) im Parlament stattfinden.
- Die Fokussierung nur auf gute Steuerzahler, wie sie von den Interpellanten in Frage 4 vorgeschlagen wird, wird von der SP aufs Schärfste bekämpft. Einerseits ist eine soziale Durchmischung von Wohnquartieren sehr wichtig für den sozialen Frieden. Andererseits ist die Selektion der Neuzuzüger nach Steuerkraft moralisch nicht vertretbar. Und schliesslich wird, durch den von der FDP vorgeschlagenen höheren Wohnungsstandard, auch für die bereits in Adliswil lebenden Menschen erschwert, eine neue bezahlbare Wohnung zu finden, beispielsweise wenn die bisherige Wohnung abgerissen oder modernisiert und aufgewertet wird.

Die Interpellanten verlangen vom Stadtrat Auskunft und fordern gleichzeitig, in einem veröffentlichten Positionspapier auf der Webseite der FDP Adliswil, klare Einschränkungen für neue Überbauungen.

Unter anderem ist damit gemeint, dass Neubauten mit teurerem Ausbau ausgestattet werden; mit 5,5 bis 6,5 Zimmern gebaut werden; Parkplatz für das Auto zur Verfügung stehen und mindestens 15qm Balkon pro Wohnung angeboten werden! Hört sich gut an! Sie fordern von den NeuzuzügerInnen jedoch, dass sämtliche aus dem Neubau entstehenden Fiskalkosten wie Schulen, Altersheime, Infrastruktur, inklusive der wiederkehrenden Kosten für die gesamte Dauer, gedeckt werden. Wie ist das möglich? Sollen diese etwa auch den Öffentlichen Verkehr zu diesen Siedlungen finanzieren?

Was passiert mit den bisherigen Bewohnern in Adliswil, welche in eine Neubausiedlung ziehen müssen? Wie soll dieses System ehemalige AdliswilerInnen, welche zurück nach Adliswil ziehen möchten, behandeln? Solche und ähnliche Fragen wirft die Idee auf, welche aus den Informationen der Interpellationsantwort hervorgeht. Es darf keine soziale Unverträglichkeit herrschen, unser System darf die Bevölkerung nicht spalten und vor allem dürfen keine sozial homogenen Inseln in Adliswil entstehen. Denn Separatismus kann nicht gut sein für das Gemeinwohl und die Aufgabe des Parlaments und der Exekutive sollte sein, das Allgemeinwohl in den Vordergrund zu stellen.

Die SP-Fraktion wird die Baupolitik des Stadtrats weiterhin verfolgen und das Allgemeinwohl für die gesamte Bevölkerung als Ziel nicht aus den Augen verlieren. Wir werden sicherlich keine Wohnbaupolitik nur für Besserverdiener unterstützen!

Daniel Schneider (GP)

Wir danken Dir, Silvia, für diese interessante Interpellation, die ein paar aufschlussreiche Antworten liefert. Das starke Wachstum der letzten 20 Jahre wurde massgeblich durch die bürgerlichen Parteien geprägt. Dass sich diese nun offenbar an der eigenen Nase nehmen und diese Entwicklung hinterfragen, finden wir begrüssenswert. Wachstumskritik hört man doch eher selten von der FDP.

Wie ernst es ihr damit ist, oder ob es nur darum geht, möglichst teure Wohnungen zu bauen, werden wir sehen. Wenn man plötzlich so pauschal gegen Grossprojekte ist, sollte man eigentlich auch gegen das Projekt Lätten sein, sonst passt das irgendwie nicht zusammen.

Überhaupt fehlen in den Antworten des Stadtrats Hinweise auf Gross-Projekte und -Überbauungen, welche mittelfristig geplant sind. Was ist mit dem Lätten? Was ist mit dem Sood? Was ist mit der Sunnau? Wie verträgt sich das mit der Aussage des Stadtrats, die Kapazitätsgrenze der Stadt für grössere Planungsprojekte sei erreicht? Bei Sunnau und Lätten handelt es sich zusätzlich noch um "Flächenwachstum gegen aussen", von dem auch der Stadtrat schreibt, dass es ein Vielfaches an Kosten verursacht, verglichen mit der Verdichtung gegen innen. Nicht das Verdichten des Zentrums ist also das grösste Problem, sondern das Zubauen von Grünflächen. Das generiert mehr Hitze, mehr Kosten, mehr Verkehr. Doch vom zu erwartenden, zunehmenden, motorisierten Individualverkehr ist nirgends die Rede. Und das, obwohl überall fleissig Parkplätze zu den Wohnungen gebaut werden. Es ist klar: diese Parkplätze werden gefüllt mit Autos und diese werden natürlich auch benutzt. Also wird der Verkehr zunehmen.

Wo wir mit dem Stadtrat einig sind, ist, dass die Infrastrukturkosten tiefer sind, wenn bereits überbautes Land nachverdichtet wird. Eine effiziente Landnutzung ist durchaus in unserem Sinn. Solange eben die Durchgrünung stimmt und die Lebensqualität hoch ist.

Nicht einverstanden sind wir, dass nur noch hochpreisige Wohnungen gebaut werden sollen. Es braucht auch weiterhin eine gesunde Durchmischung der Bevölkerung. Unsere Einwohnerinnen und Einwohner sind Menschen, nicht Steuersubstrat. Kommt hinzu, dass immer mehr günstiger Wohnraum verschwindet, weil die Gebäude abgerissen und durch teurere ersetzt werden. Viele der neu entstandenen Siedlungen (Grütpark, Lebern, Dietlimoos) sind hochpreisig. Auch was zurzeit im Dietlimoos-Moos entsteht, ist garantiert kein günstiger Wohnraum, eine 3,5-Zimmer-Wohnung in den Höfen kostet um die 3000.- pro Monat, brutto wohlverstanden. Gleichzeitig ist keine einzige neue Genossenschaftsiedlung oder sonst explizit günstiger Wohnraum entstanden.

Absolut einverstanden sind wir mit der Aussage, dass die Grundeigentümer mittels des Mehrwertausgleichs an den Infrastrukturkosten beteiligt werden sollen. Wir fragen uns dabei einfach, warum der Stadtrat die MAG nur auf tiefen 20% festgesetzt hat, statt auf dem Maximum von 40%. Wir können das Geld wirklich brauchen, und die Grundeigentümer bekommen ja einen sehr handfesten Mehrwert. Wir finden nicht, dass wir nun unsere Bau- und Zonenordnung aufgrund der Pandemie anpassen müssen. Ob der Trend zum Homeoffice wirklich anhält wird sich zeigen. Vielleicht werden in den nächsten Jahren auch einfach mehr Co-Working-Spaces entstehen.

Als Fazit kann man sagen, Städtebau ist komplex und muss sorgfältig durchdacht sein. Dabei darf man nicht die Stadt als Ganzes aus den Augen verlieren und so verschiedene Themen wie Mehrverkehr, Verlust von Grünräumen, soziale Auswirkungen, Schulraumplanung und noch einige mehr, beachten.

Mario Senn (FDP)

Die gehörten Voten zeigen, wie wichtig es war, diese Interpellation einzureichen. Ich begrüsse grundsätzlich Themen, die eine emotionale Wirkung entfalten. Ich möchte aber noch auf ein paar Punkte eingehen. Es wurde gesagt, wir würden uns pauschal gegen Grossüberbauungen stellen. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass einem Eigentümer eine teilweise massiv hohe Mehrausnutzung gewährt wird. Es ist deshalb nicht so, dass Eigentumsrecht verletzt werden würde,

sondern die Bauherren oder Eigentümer bekommen eine höhere Ausnutzung und dass man in diesem Zusammenhang Vorschriften macht, ist einerseits verständlich und andererseits nichts Neues. Das war auch so beim Dietlimoos-Projekt. Da waren grosse Bücher mit Sondervorschriften, bevor es genehmigt wurde. Diese Vorschriften wären also kein neuer Eingriff in das Eigentum, sondern es geht darum auszuhandeln, was wir im Gegenzug dafür bekommen, wenn wir dem Eigentümer eine massiv höhere Ausnutzung zugestehen. Das heisst aber auch, dass jeder Bauherr nach BZO bauen kann, es ist niemand verpflichtet, sich auf seinem Land per se eine höhere Ausnutzung aufs Auge drücken zu lassen.

Was wir von der FDP wirklich nicht gemerkt haben, und da muss ich mich selber an der Nase nehmen, ist, dass wir keine Transparenz eingefordert haben. Der Stadtrat hat über die letzten acht, neun Jahre in den Budgetanträgen jeweils immer geschrieben, dass die Neuzuzüger oder die Neubauten Mehrkosten verursachen. Ich hatte in mehreren Budgetdebatten gesagt, dass diese nicht nur Mehrausgaben verursachen, sondern neue Einwohner auch Mehreinnahmen bringen, sie zahlen logischerweise ja auch Steuern. Darum war die Argumentation des Stadtrats nicht ganz stichhaltig. Wahrscheinlich war sie es aber trotzdem, denn offenbar haben wir nun hohe Ausgaben und zu wenig Steuereinnahmen von diesen Neuzuzügern und darum ergibt das ein finanzielles Ungleichgewicht.

An Fälle, bei welchen von der BZO abgewichen wird und einen Mehrausnutzung gewährt wird, haben wir einen ganz einfachen Anspruch: sie darf die finanzielle Gesundheit der Stadt Adliswil nicht gefährden. Und alles andere, quasi in Kauf zu nehmen, dass die Steuerkraft weiter sinkt, heisst nichts anderes, als dass die bisherigen Adliswiler für die Neuzuzüger bezahlen müssen. Diesem Gedanken können wir nichts abgewinnen, weil es letztendlich auch die Finanzierung der städtischen Dienstleistungen gefährdet. Wir müssen doch den Einwohnern sagen, dass wenn man Grossüberbauungen realisiert und andere Projekte zulässt, sollen nicht alle anderen darunter leiden, indem weniger finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

Bei der Mehrwertabschöpfung ist es tatsächlich so, dass man den Mehrwert abschöpfen kann. Es ist dann immer die Frage, wie er abgewälzt wird. Die Hundesteuer bezahlt ja nicht der Hund, sondern der Besitzer. So ist es auch bei der Mehrwertabschöpfung: nur, weil man dem Eigentümer die Rechnung schickt, heisst das nicht automatisch, dass er sie auch selber ökonomisch trägt. Er wird selbstverständlich versuchen, die Kosten abzuwälzen auf die Mieter, die gegenwärtige Marktsituation erlaubt ihm das. Und eine Pensionskasse kann die Mehrkosten ja nicht einfach auf sich beziehungsweise ihre Versicherten nehmen.

Nun haben wir also die Mehrwertabgabe, aber wir haben recht eingeschränkte Möglichkeiten, diese Abschöpfung zu verwenden. Wir können sie ja nicht für steuerfinanzierte Sachen verwenden. Ein Beispiel, das das sehr eindrücklich zeigt, ist das Projekt der Swiss Life im Isengrund, dort wird die Abschöpfung für Flutlichtanlagen verwendet. So kann man doch nicht nachhaltig unsere Finanzprobleme lösen. Wichtig ist doch, dass die Kosten, die durch eine Neuüberbauung entstehen, nachhaltig getragen werden, durch die Bewohner und die Eigentümer dieser Liegenschaft. Nachhaltig und nicht nur mit einer einmaligen Zahlung.

Stadtrat Felix Keller

Die Diskussion, die hier entsteht, finde ich sehr spannend, die Lager sind zum Teil gespalten und das Ziel ist es, gute Lösungen zu finden. Es ist auch das, was wir

haben, wenn wir es mit Gestaltungsplänen zu tun haben. Wenn Interessenten mit einem Gestaltungsplan zu uns kommen, ist es eigentlich immer wichtig, möglichst früh das Gespräch zu suchen. In einzelnen Gebieten hat man dann auch darauf aufmerksam gemacht, dass es durchaus Sinn macht, das ganze Gebiet anzuschauen und vielleicht nicht nur ein oder zwei Gebäude aufzustellen. Diese Gebiete werden dann gestaffelt entwickelt und man kann die Planung so gestalten, dass die Parkplätze zum Beispiel unter den Boden kommen und die Verkehrssituation auch Vorteile für die ganze Stadt bringt. Jeder, der mit der Stadt Adliswil verhandelt, merkt ziemlich schnell, dass er nichts gratis bekommt. Wir führen durchaus knallharte Verhandlungen mit den Grundeigentümern.

Mehrwertabgabe ist immer wieder ein Thema. Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass wir demnächst im Rat darüber diskutieren werden. Es geht uns vor allem darum, dass wir städtebauliche Verträge abschliessen können, in welchen wir freier sind in der Verwendung der Mittel und dementsprechend damit vielleicht auch etwas in einem anderen Gebiet realisieren können. Realisieren wollen wir aber auch Solches was Sinn macht, was vielleicht sowieso gemacht werden muss. Darum bin ich auf die Diskussionen gespannt, wenn die Gestaltungspläne hier in den Rat kommen. Wer was wo baut, was Mietwohnungen und was Eigentum werden wird? Es sind zum Teil Projekte, die schon weiter sind. Schaut bitte die Projekte objektiv an, wir wollen schauen, dass wir für die Stadt Adliswil möglichst viel herausholen können und dass wir am Schluss eine gute Lösung haben.

Ratspräsident Simon Schanz

Die Interpellantin hat ihre Erklärung zur Antwort des Stadtrats abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

6. E-Velo Rikscha-Fahrten für betagte Menschen (GGR-Nr. 2021-264)

Interpellation von Katharina Willimann (SP) Wolfgang Liedtke (SP), Angelika Sulser (SP) und Mitunterzeichnende vom 2. Juni 2021

Katharina Willimann (SP)

Zuerst möchten wir uns von der SP beim Stadtrat für die positive Haltung gegenüber dem Projekt E-Velo Rikscha-Fahrten für betagte Menschen bedanken. Wir wünschen uns, dass die diversen Abklärungen seitens des Stadtrats für das Projekt Früchte tragen und die Altersheime in Zusammenarbeit mit dem Stadtrat interessiert sind, die Idee umzusetzen.

Das Angebot vom Stadtrat, unterstützend bei Anträgen an Fonds und Stiftungen bei der Umsetzung aktiv mitzuwirken ist, so hoffen wir, ein Ansporn für die Altersheime, diese Idee, die in anderen Ländern schon auf viel Interesse gestossen ist, zu realisieren. Wie der Stadtrat in seiner Stellungnahme festhält, bietet der Verein "radeln ohne Alter" mittels einer Mitgliedschaft die Möglichkeit eine Versicherung abzuschliessen für Pilotinnen und Piloten, ebenso bietet er für Interessierte ein Einführungstraining an. Wir sind überzeugt, dass es interessierte Personen gibt, die bereit sind, das Projekt zu unterstützen. Eventuell sitzen bei uns im Parlament Frauen oder Männer, die gerne an diesem Projekt mitwirken wollen?

Ratspräsident Simon Schanz

Die Interpellantin hat ihre Erklärung zur Antwort des Stadtrats abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Entwicklung Lätten (GGR-Nr. 2021-265)

Interpellation von Mario Senn (FDP), Sait Acar (SP) und Hanspeter Clesle (EVP)
vom 2. Juni 2021

Mario Senn (FDP)

Die Motivation für diese Interpellation haben wir in der Einleitung dargelegt: Mit Blick auf die Volksabstimmung erachten wir es für wichtig, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Adliswil über möglichst viele Informationen verfügen. Nicht zuletzt wollten wir auch diverse Behauptungen der IG "Schützt den Lätten" auf den Prüfstand stellen. Wir danken dem Stadtrat für seine umfassenden Antworten. Aus unserer Sicht sind bei der Entwicklung Lätten und der bevorstehenden Abstimmung folgende Punkte wichtig:

- Es handelt sich bei den Betrieben, die sich im Lätten ansiedeln sollen, nicht um Schwerindustrie, wie die IG "Schützt den Lätten" mehrmals sehr polemisch behauptete, sondern Gewerbebetriebe.
- Die Entwicklung im Lätten hat einen engen Zusammenhang mit dem Gebiet Sood, das sich in den nächsten Jahren – auch aufgrund der Ausbauten der Sihltalbahn – erheblich verändern wird. Aber Sie wissen es: Im Sood befinden sich diverse Industrie- und Gewerbebetriebe. Diese transportieren ihre Güter über die Strasse und nicht mehr, wie früher, über die Schiene. Es gäbe auf der Sihltalbahn mit ihrem Zehn-Minuten-Takt, und baldigen Siebeneinhalb-Minuten-Takt, auch gar keine Trassen mehr für den Güterverkehr. Das Gewerbegebiet im Lätten wäre unmittelbar neben der Autobahnauffahrt. Lastwagenfahrten durch das Soodquartier und das Adliswiler Stadtzentrum wären dann viel weniger nötig.
- Wenn Sie jetzt entlang der Zürichstrasse oder im Zentrum unterwegs sind, dann wissen Sie, wie viele Lastwagen aus dem Soodquartier zur Autobahn oder umgekehrt fahren. In seiner Antwort auf Frage 2 hat der Stadtrat die Zahlen aufgeführt. Es sind gemäss den offiziellen Messungen täglich 387 Fahrzeuge auf der Zürichstrasse und 149 auf der Sihltalstrasse, wobei die zusätzlichen Fahrten der KIBAG noch gar nicht eingerechnet sind. Ich freue mich über jede Lastwagenfahrt, die nicht durchs Adliswiler Zentrum führt.
- Ich verstehe, dass aus der Gemeinde Kilchberg Opposition aufgekommen ist. Schaut man das Projekt jedoch an, wird es aufgrund des Lastwagenfahrverbots auf dem Zwängliweg wegen des Gewerbegebiets im Lätten in Kilchberg keine zusätzlichen Lastwagenfahrten geben. Auch die Behauptung, es komme dann zu mehr Schleichverkehr und einem Verkehrschaos, stellt sich als das heraus, was es ist: Eine Behauptung. Vor allem berücksichtigt sie die Situation im Adliswiler Zentrum nicht.

- Ich denke aber, es ist unsere Aufgabe, uns in erster Linie für Adliswil einzusetzen. Wie bereits ausgeführt, würden viele Lastwagenfahrten durch Adliswil nicht mehr nötig und wir könnten das Quartier Sood aufwerten.
- Es ist klar: Eigentlich möchte keine Gemeinde wertschöpfungsschwache und lärmintensive Betriebe auf ihrem Gebiet. Trotzdem braucht es auch in unserer Region Werkstätten, Umweltservices, Transportunternehmen, Schreinereien, Spenglereien, Malerbetriebe usw. Der kantonale Richtplan macht deshalb diesbezügliche Vorgaben und verlangt von Adliswil, vor einer Umgestaltung des Soodquartiers, das Anbieten von Ersatzflächen. Aus meiner Sicht ist es einfach sinnvoll, ein solches Arbeitsplatzgebiet direkt an einer Autobahnauffahrt zu platzieren, statt mitten in einem Dorf.
- Dankbar bin ich auch für die Antworten zum Thema "Erholungsraum" bei Frage 8. Die Situation ist heute doch so, dass es am Nordrand Schrebergärten hat, die nur wenigen vorbehalten sind. Das Areal ist eingezäunt und darf nicht durchschritten werden. Die restliche Fläche dient niemandem als Erholungsraum; das Areal ist ohne Durchwegung.
- Wichtig ist auch, dass es bei der Abstimmung im nächsten Jahr "nur" um den regionalen Richtplan geht. Das heisst, nach einem «Ja» passiert erst einmal gar nichts. Ich wage sogar die Voraussage, dass selbst bei einem «Ja», frühestens 2030 im Lätten irgendetwas passieren würde. Bis dann gäbe es noch diverse Zwischenschritte mit umfassender Mitsprache der Bevölkerung. Es wäre auch möglich, dass nur Teile der Projektstudie realisiert werden.

Sie wissen es, ich habe mich auch schon sehr kritisch zu grossen Überbauungen geäussert. Deshalb habe ich ein gewisses Verständnis für die Opposition gegen ein Projekt im Lätten. Ich bin aber kein Extremist, der jegliche Neuentwicklung ablehnt. Man muss einfach sehr genau hinschauen.

Für mich ist beim Lätten einfach die Idee bestechend, verkehrs- und lärmintensives Gewerbe direkt neben einer Autobahnauffahrt anzusiedeln statt in einem Quartier wie im Sood, das nur über eine Fahrt durch das Zentrum erreichbar ist und sich durch seine Anbindung an den öffentlichen Verkehr auch für Wohnen eignet. Ich glaube darum, dass es eher bei einem Nein als bei einem Ja zu einem Verkehrschaos kommt. Bezüglich den im Lätten geplanten Wohnungen hingegen bin ich skeptisch. Aber wie gesagt: Das ist eine Entscheidung, die zu einem späteren Zeitpunkt getroffen werden kann. Ich hoffe für die Stadt Adliswil, dass uns die Bewohner des Bezirks Horgen erlauben, das Arbeitsplatzgebiet im Sood mitsamt seinen Lastwagenfahrten an die Autobahn zu verlegen.

Erlauben Sie mir noch eine abschliessende Bemerkung. Wir haben hier in diesem Rat ja eine Wirtschaftsstrategie gefordert. Zu guten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gehören auch genügend und clever erschlossene Arbeitsplatzgebiete. Stadtrat Felix Keller hat an der letzten Ratssitzung ja erwähnt, dass ein Unternehmen bereits weggezogen ist. Das kann nicht unser Ziel sein. Ich glaube, dass wir mit einem gut erschlossenen, direkt an der Autobahn gelegenen Gewerbegebiet ein wichtiges Puzzleteil einer erfolgreichen Wirtschaftsstrategie haben. Mit diesen Bemerkungen danken wir dem Stadtrat für die Beantwortung unserer Interpellation.

Sait Acar (SP)

Ich bedanke mich für die ausführliche Beantwortung unserer Interpellation durch den Stadtrat. Es ist höchste Zeit, dass wir im Grossen Gemeinderat über dieses Thema sprechen. Bedauerlich ist, dass der Stadtrat durch eine Interpellation aufgefordert werden muss, damit er öffentlich Stellung bezieht. Die SP vermisst nach wie vor eine Informationsveranstaltung des Stadtrats zu seinen Plänen im Lätten. Die Corona-Lage kann inzwischen nicht mehr als Entschuldigung für das Fehlen eines solchen Informationsanlasses dienen.

Mit der Stellungnahme des Stadtrats werden viele Fake News, welche die IG Lätten verbreitet hat, richtiggestellt. So räumt der Stadtrat gleich zu Beginn mit dem Märchen von der Schwerindustrie auf, welche von Sood in den Lätten ziehen soll. Als Schwerindustrie werden Schwerchemie, Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie bezeichnet, Sparten, welche es in Adliswil nicht gibt und deren Ansiedlung in Adliswil nicht vorgesehen ist.

Es gibt eine Reihe weiterer Argumente der IG Lätten, denen durch die Antwort des Stadtrats der Boden entzogen wird. Laut IG Lätten ist der Zugang für das Gewerbe in Sood über die Sihltalstrasse ausgezeichnet. Dies stimmt für die Anbindung an Zürich-Brunau und -Enge oder in Richtung Sihlbrugg. Die Transporte über die A3 oder zu den Seegemeinden führen aber durch das Adliswiler Zentrum und teilweise über die dafür nicht geeignete Soodstrasse. Weiter wird von der IG Lätten argumentiert, die Lage in Sood sei ideal für die Verlagerung der Transporte von der Strasse auf die Schiene, weil es in Sood einen Industrie-Gleisanschluss gebe. Es handelt sich dabei um ein relativ kurzes Abstellgleis. Darüber hinaus müsste für Gütertransporte die gesamte Strecke der SZU, die von S-Bahnzügen in absehbarer Zeit im 7,5-Minuten-Takt befahren werden wird, von Sood bis zum SBB-Bahnhofsgelände in Zürich zweigleisig und mit mehreren Ausweichstellen ausgebaut werden, was wegen der dichten Bebauung in Manegg, Brunau, Enge und Wiedikon kaum oberirdisch realisiert werden kann. Ausserdem ist die Verlagerung auf die Schiene in erster Linie für überregionale Transporte interessant. Das in Sood angesiedelte Gewerbe benötigt nur eine regionale Anbindung, welche hauptsächlich über die Strasse realisiert wird. Die Verkehrszählungen, welche der Stadtrat zitiert, zeigen deutlich, dass der meiste Schwerverkehr über die Zürichstrasse erfolgt, der dann auf dem Weg zum Gewerbe im Sood auch die Soodstrasse oder die Poststrasse passieren muss. Dieser Verkehr durch das Adliswiler Ortszentrum soll durch die Verlagerung des Gewerbes an die Autobahn vermieden werden.

Selbstverständlich erzeugt eine neue Bebauung im Lätten auch zusätzlichen Verkehr durch Berufstätige und durch Anwohner. Die Vorstellung des Stadtrats, diesen mit einer Verlängerung oder Umleitung bestehender Buslinien auffangen zu können, erscheint mir unrealistisch. Es müssen zumindest neue Buslinien eingerichtet werden. Mit der Bebauung des Lätten wird aber die Verlängerung der Tramlinie 7 bis nach Adliswil wieder interessanter. Damit könnten sowohl Adliswil als auch Zürich von Lätten aus gut erreichbar sein. Ausserdem eröffnen die Tramgleise auch Gütertransporte in geringerem Umfang, so wie die VBZ sie bereits in der Stadt Zürich durchführt.

Aus Sicht der SP ist der Umstand ein Problem, dass die Einhaltung des Emissionswerts ES 2 im östlichen Bereich des Lätten, wo eine reine Wohnzone vorgesehen ist, noch nicht gesichert ist. Vor diesem Hintergrund ist die Idee des Stadtrats, etappiert vorzugehen, zu begrüssen. Eventuell muss man auf diese Wohnbebauung im

östlichen Bereich verzichten. Vorerst aber bieten sich noch Möglichkeiten, die Reduktion des Lärms von der Autobahn zu verbessern. Im Zeitraum 2025 bis 2030 ist eine Sanierung der Autobahn im Bereich Adliswil / Kilchberg vorgesehen. Die Stadt Adliswil muss dringend Kontakt mit dem ASTRA aufnehmen und sich vor allem in Bezug auf lärmindernde Massnahmen (Lärmschutzwand, Einhausung, Geschwindigkeitsreduktion, lärmarme Strassenoberfläche) mit dem ASTRA abstimmen.

Die Unterstützung, welche die IG Lätten über Kilchberg hinaus erfährt, ist zu einem grossen Teil darin begründet, dass im Lätten Grünfläche eingezäunt und dabei angeblich ein Erholungsgebiet zerstört werden soll. Gerne wird darauf verwiesen, dass man zunächst verdichten sollte, bevor Grünland eingezont und bebaut wird. Diese Verdichtung soll gemäss den Plänen des Stadtrats im Sood geschehen. Um dieses Vorhaben zu realisieren, müsste aber ein Teil des Gewerbes von dort umgesiedelt werden.

Der Wert als Naturraum und landwirtschaftliche Fläche in Lätten, der von der IG Lätten gerne vorgebracht wird, ist sehr fraglich. Das kleine Feuchtgebiet ist laut ZPZ ausgetrocknet. Gemäss landwirtschaftlicher Nutzungskarte im GIS-Browser des Kantons, ist der Lätten für die landwirtschaftliche Nutzung nur mässig interessant. Bewässerung und Bodenqualität machen die Fläche für den Ackerbau ungeeignet, möglich ist nur der Anbau von Tierfutter. Unbestritten ist, dass eine Vernetzung der Naturräume gewährleistet werden muss. Als zusammenhängender Erholungsraum Zimmerberg mit Anbindung an das Stockengut, wie von der IG Lätten argumentiert wird, ist der Lätten allerdings schon vor Jahrzehnten durch die Überbauung Breitloostrasse in Kilchberg, die sich wie ein Keil zwischen Stockengut und Lätten schiebt, entwertet worden.

Ratspräsident Simon Schanz

Ich muss Dich unterbrechen, die Zeit ist längst abgelaufen. Du kannst im Anschluss an die weiteren Votanten, Dein Votum noch abschliessen.

Gabriel Mäder (GLP)

Lassen sich mich bitte gleich zu Beginn festhalten, dass die GLP Verdichtungen gegen Innen, gerade bei uns in Adliswil, als ein wichtiges Instrument für die Stadtentwicklung betrachtet. Allerdings ist nicht jedes Gebiet dazu geeignet. Ziel der Verdichtung ist es, Baulücken zu füllen, Siedlungen zu verdichten und Industriebrachen umzunutzen. So soll der Verschleiss von Kulturland eingedämmt werden. Die Gemeinden haben aber auch weiterhin dem ökologischen und sozialen Faktoren Rechnung zu tragen, so, dass die neuen Bauprojekte von der Bevölkerung der Standortgemeinden getragen werden. Aus unserer Sicht, werden etliche der erwähnten Punkte bei dem kombinierten Projekt Sood – Lätten nicht berücksichtigt und wurden auch in der vorliegenden Interpellation vom Stadtrat nicht umfassend adressiert, weshalb wir dies gerne nachholen.

Dass mit dem Projekt der Verkehr im Zentrum reduziert würde, ist natürlich Quatsch. Nehmen wir an, dass die KIBAG und die anderen Unternehmen tatsächlich in den Lätten umziehen würden, was sie ja nicht müssen und wir sie auch nicht zwingen können, das nennt sich Bestandsschutz. In diesem Falle rechnet der Stadtrat mit zu 150 Schwerverkehrsfahrten die entfallen, im Gegenzug wird aber ein massiver Mehrverkehr aus und zum Sood generiert, da dort ja ca. 19'000m² Gewerberaum und ca. 57'000m² Wohnfläche entstehen soll. Bei ca. 350 Arbeitsplätzen und 800

Bewohnern entstehen ca. 500 bis 750 zusätzliche Fahrten also netto um die 350 bis 500 Fahrten. Es gibt mehr Verkehr im Zentrum und natürlich nicht weniger.

Wer also das Gefühl hat, die KIBAG sei sehr oft durchs Zentrum in Richtung Autobahn unterwegs, lade ich ein, wie ich, einen ganzen Tag an die Zürichstrasse zu stehen. Wir haben 10'000 Fahrten an dieser Strasse, die wir um 150 reduzieren wollen. Auf 300 Fahrten, egal ob um 7 Uhr, 9 Uhr, 12 oder 17 Uhr, kommt ein Lastwagen der KIBAG. Das ist pro halbe Stunde gerade mal ein Lastwagen der Kibag auf 300 andere Autos.

Dass der Umzug ökologisch sinnvoll sei, ist ebenfalls sehr weit hergeholt. Ein über Jahrzehnte gewachsenes Arbeitsplatzgebiet abzureissen und jedes Gebäude neu auf zu bauen und dazu auch noch eine Grünfläche zu opfern, ist ökologisch nicht sinnvoll. Ziel muss es sein, verdichten anstatt zersiedeln und nicht, verdichten und zersiedeln. Zudem ist der Lätten verkehrstechnisch schlecht erschliessbar, wie im Bericht der Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ), welche diese Umzonung genehmigt hat, geschrieben steht. Deshalb hat die ZPZ dem Stadtrat ja auch verboten, den Lätten als Zone für eine hohe Verdichtung zu qualifizieren, sondern erlaubt lediglich eine mittlere Nutzungsdichte. Wir zerstören also eine Grünfläche und können diese, aufgrund der schlechten Erschliessung, nicht einmal maximal nutzen. Das ist reine Verschwendung! Und das nicht zu knapp. Denn es handelt sich bei dem Projekt nicht nur um den Ersatz von Arbeitsplatzgebiet, so wie der Stadtrat geschrieben hat, sondern es ist ein Ausbau an Arbeits- und Wohnfläche.

Das ist nicht nur die persönliche Einschätzung der GLP, sondern jene der Planungsgruppe Zimmerberg. Sie schreibt dazu, dass es einen Zuwachs von ca. 32'000m² für Arbeitsplatz- und 67'000m² für Misch-Gebiete gegenüber dem aktuellen regionalen Richtplan gibt. Zum Vergleich: Der Zuwachs an Wohn- und Arbeitsfläche beträgt also das 15fache der Fläche des Zentrum Ost, unserem Stadthausareal, also nicht zu knapp. Dabei gibt es im Bezirk schon mehr als genügend Arbeitsplatzfläche. Auch hier möchte ich gerne wieder die ZPZ zitieren, die schreibt: "Im Bezirk Horgen bestehen nachweislich erhebliche Geschossflächenreserven von 969'900m² bei einem Bestand von 1'187'400m²." Das ist riesig viel oder wie die ZPZ meint, erheblich. Weiter schreiben sie, dass die Reserven weit über das Jahr 2050 reichen, selbst wenn sie das Szenario mit dem grössten Platzverbrauch pro Arbeitnehmer und Anwohner beziehen. Und dies war noch vor Covid.

Zudem wirft es Fragen auf, wenn der Stadtrat schreibt, dass das Gewerbe dringend billige Fläche braucht, um später festzustellen, dass es im Sood schon lange unbebaute Flächen gibt! Weshalb werden diese nicht genutzt? Die Flächen im Lätten werden sicher nicht günstiger. Der Stadtrat schätzt, dass die Erschliessung von nicht integrierten Gebieten dreimal so teuer ist, wie die Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet (siehe Antwort auf IP Grossüberbauungen). Wie soll diese Fläche also günstiger werden? Gehören Sood und Lätten denn zwingend zusammen? Oder doch nicht? Wir sind bisher immer davon ausgegangen, dass keine Wohnungen gebaut werden können, wenn der Lätten nicht eingezont wird. Nun schreibt der Stadtrat aber, für den Fall einer Annahme des Referendums: "Allenfalls wäre noch eine sehr reduzierte Umsetzung der Wohnnutzung möglich. Für die Grundeigentümerschaft würde sich demnach nur ein geringer Mehrwert ergeben, was zu einer geringen Mehrwertabgabe führen würde." Diese Aussage hat uns mehr als nur erstaunt! Geht es denn nun nur darum, dass die Eigentümer einen möglichst grossen

Profit erzielen können? Haben wir deswegen in den letzten Jahren gestritten? Und dafür sollen noch die letzten Reserveflächen in Adliswil überbaut werden?

Die GLP kann bei diesem Projekt beim besten Willen keinen Mehrwert für Adliswil feststellen, der sich mit unseren Werten in Einklang bringen lässt.

Marianne Oswald (GP)

Der Lätten ist im Moment ein heisses Thema, die Emotionen gehen schon Monate vor der Abstimmung über den kommunalen Richtplan hoch. Darum finde ich es gut, dass wir nun im Rat darüber reden. Ich hoffe, Ihr wart alle schon mal dort oben und habt persönlich einen Augenschein genommen. Was ihr dabei vielleicht gesehen habt: Das Gebiet Lätten dient bereits heute einem produzierenden Gewerbe. Und zwar dem wohl wichtigsten überhaupt, denn ohne dieses Gewerbe hätten wir alle nichts zu essen. Es handelt sich nämlich um die Landwirtschaft, das Stockengut bewirtschaftet einen Teil des Landes. Dass wir auf Land für die Produktion unserer Lebensmittel angewiesen sind, wird leider oft völlig ausgeblendet. (Auch, wenn dort "nur" Tierfutter angebaut wird, ich denke, die meisten von Euch werden auch tierische Produkte konsumieren). Und so geht leider immer mehr Land für die Landwirtschaft verloren.

Dann gibt es noch das Argument des Stadtrats, wo auch wir finden, dass es total an den Haaren herbeigezogen ist. Da soll an einem Ort ein Industriequartier abgerissen und an einem anderen Ort grösser wiederaufgebaut werden, auf einer bisher unbebauten Fläche. Das bedeutet viele, viele Lastwagenfahrten. Das bedeutet sehr viel Energie für Abriss und Bau von Gebäuden. Das bedeutet eine grosse Fläche grüner Wiese, die überbaut und versiegelt wird. Sprich, das Ganze braucht sehr viel Ressourcen und Energie. Und dann will uns der Stadtrat wirklich weismachen, das Projekt sei ein Beitrag gegen den Klimawandel!? Im Ernst?

Vor allem basiert diese Aussage, die Reduktion des CO₂, einzig und allein auf der Annahme von weniger Lastwagenfahrten durch das Zentrum. Das heisst aber überhaupt nicht, dass die Lastwagen auch wirklich signifikant weniger Kilometer zurücklegen, vor allem nicht so, dass es wirklich eine Reduktion von CO₂ bewirkt. Sondern einzig und allein sollen weniger Lastwagen durchs Zentrum fahren.

Kommt dazu, dass es im Sood ja neue Wohnungen mit vielen neuen Bewohnerinnen gäbe und entsprechend ganz sicher auch mehr Verkehr. Oder plant der Stadtrat das neue Subzentrum autofrei? Dürfen die neuen BewohnerInnen nur Velo fahren? Ich würde das ja super finden!

Der "normale" Autoverkehr wird in der gezeigten Verkehrszählung aber nicht berücksichtigt. Darum zweifeln wir die postulierte Entlastung des Zentrums und die Erhöhung der Verkehrssicherheit sehr an.

Der Stadtrat möchte im Sood ein "lebendiges, durchmisches und qualitätsvolles Subzentrum" schaffen, das tönt super. Wir finden, dass wir uns besser erst mal darum kümmern, dass unser eigentliches Zentrum an Qualität gewinnt, statt diverse Subzentren zu schaffen und uns vollends zu verzetteln.

Ich fasse also zusammen:

- Es werden mehrere Hektar Grünland versiegelt
- die Landwirtschaft verliert einmal mehr Anbau- und Weidefläche

- ein neues Quartier soll von Grund auf entstehen, das bedeutet Tonnen von Baumaterial, viel Lärm und Abgase von Baumaschinen und viel Verkehr
- im Sood sollen hingegen Gebäude abgerissen und neue Gebäude gebaut werden. Auch das bedeutet nochmal Tausende Tonnen Baumaterial, Verkehr, Emissionen
- sind die beiden neuen Quartiere fertig, werden wir immer noch viel Lastwagenverkehr haben und zusätzlich noch mehr Verkehr von Personenwagen

Insgesamt bedeutet das also ganz sicher keine Reduktion des CO₂-Ausstosses, sondern einfach massive Emissionen, Lärm und Abgase. Wer folglich den Klimawandel wirklich ernst nimmt und wirklich etwas dagegen tun will, kommt zum Schluss, dass das Projekt Lätten diesem Ziel nicht dienlich ist. Ein Beitrag gegen den Klimawandel wäre ein Gebiet mit hoher Biodiversität, also eine Aufwertung des Lätten. Das würde bedeuten, das Feuchtgebiet, welches übrigens überhaupt nicht vollständig ausgetrocknet ist, wieder zu pflegen, Bäume zu pflanzen, den Rest als Acker- und Weideland zu nutzen. Vergessen wir nicht, wir brauchen wirklich auch in Zukunft noch freie Grünflächen.

Sait Acar (SP)

Die IG Lätten bezeichnet den Lätten als Erholungsgebiet, das dank Unterführung unter die Autobahn auch für die Bewohner des Dietlimoos interessant sei. Ein Blick auf die Karte zeigt allerdings, dass der zum grössten Teil bewaldete Entlisberg und das anschliessende Sihltal ein wesentlich attraktiveres und grösseres Erholungsgebiet sind – dank erwähnter Unterführung auch für die Bewohner in Kilchberg. Es ist auch wichtig zu wissen, dass es im "Erholungsgebiet" Lätten keine Durchwegung gibt.

Die SP Adliswil unterstützt grundsätzlich die Idee der Aufwertung des Gebietes um den Bahnhof Sood-Oberleimbach, wie auch den Plan, das Gewerbe aus Sood und aus der Tüfi nach Lätten zu verlegen. Aus Sicht der SP Adliswil müssen aber folgende Bedingungen erfüllt sein:

- Angesichts des Überangebots an Gewerberäumen im Raum Zürich muss eine Analyse des Bedarfs für Gewerberäume für den Dienstleistungssektor in Sood und in Lätten für den Zeitraum bis 2050 erstellt werden.
- Für die Entwicklung des Lätten muss ein Verkehrskonzept gemeinsam mit der Stadt Zürich und der Gemeinde Kilchberg erstellt werden. Das Konzept muss die Verkehrsflüsse auf den Strassen, welche durch das Gewerbe, durch die Berufspendler und die Bewohner des Lätten verursacht werden, die Anbindung an das ÖV-Netz sowie Förderung des Langsamverkehrs im neuen Quartier umfassen. Eine Verlängerung der Tramlinie 7 ist anzustreben.
- Für die geplante Wohnzone im östlichen Teil des Lätten ist zu prüfen, inwieweit hier Wohnungen für Mieter ohne eigenes Fahrzeug vorgesehen werden können.
- Die Reduktion der Lärmemissionen durch die Autobahn ist vertieft zu prüfen. Eventuell soll auf eine reine Wohnzone im östlichen Bereich des Lätten verzichtet werden.
- Im Zusammenhang mit der Sanierung der Autobahn im Bereich Adliswil/Kilchberg muss die Stadt Adliswil dringend Kontakt mit dem ASTRA aufnehmen und

sich vor allem in Bezug auf lärmindernde Massnahmen (Lärmschutzwand, Einhausung, Geschwindigkeitsreduktion, lärmarme Strassenoberfläche) abstimmen.

- Der heute bestehende Flächenumfang der Familiengärten muss erhalten bleiben. Familiengärten sind in der Agglomeration Zürich ohnehin unter Druck. Allenfalls muss die für Grünanlagen vorgesehene Fläche in Lätten entsprechend erweitert werden.

Esen Yilmaz (SP)

Ich habe noch einige kleine Anmerkungen zum Votum von Gabriel Mäder. Neue Wohnungen bringen nicht notwendigerweise zusätzlichen Strassenverkehr im Sood. Wenn man die Anbindung über die S4 gut erschaffen würde, ich spreche den Siebenminutentakt an, würde der Strassenverkehr wegbleiben. Die unbebauten Flächen im Sood brauchen wir für die Unterführung, das sollten wir nicht vergessen.

Marianne hat gesagt, wir brauchen die Flächen im Lätten, wir müssen anbauen, müssen essen, trinken, zumindest habe ich das so verstanden. In diesem Gebiet ist nur Futteranbau möglich, so steht es im Geometerbrowser des Kantons.

Marianne Oswald (GP)

Ich habe es bereits erwähnt, auch Tierfutter muss irgendwo angebaut werden, wenn man tierische Produkte konsumiert. Was soll also schlecht sein am Anbau von Tierfutter? Die Tiere müssen ja auch etwas zu essen haben.

Gabriel Mäder (GLP)

Natürlich wäre auch ich sehr begeistert, wenn man die Bevölkerung dazu bringen könnte, den öffentlichen Verkehr mehr zu nutzen. Allerdings glaube ich, dass diese Wünsche sehr quer in der Landschaft stehen in Bezug zu dem, was die bürgerliche Seite geschrieben hat. Nämlich, dass mindestens pro Wohnung ein Parkplatz gewünscht wird. Das wird sicher spannende Diskussionen geben in der Zukunft.

Stadtrat Felix Keller

Die Quadratur des Kreises. Das Quadrat hat noch ein paar Beulen, das gehört aber zum Stand der Planung dazu. Als erstes möchte ich aber noch zwei Daten bekannt geben. Wir haben Info-Veranstaltungen geplant, die eine ist am 18. Januar 2022, die zweite am 19. April 2022, jeweils mit der Möglichkeit bei vielen Anmeldungen am Folgetag eine zweite Veranstaltung zu machen. Wir wollen ganz sauber informieren. Zudem stehen wir den interessierten Parteien zur Verfügung für einen Parteianlass oder ähnliches, mit der SP haben wir schon einen Termin gemacht, bei der EVP durften wir schon vorbeikommen. Bitte benutzt diese Gelegenheit, meldet Euch bei mir für einen Termin, um Euch wirklich gut zu informieren.

Das ganze Geschäft ist ja nicht erst in den letzten zwei Jahren entstanden, eigentlich sind wir schon seit acht Jahren daran. Angefangen hat es damit, dass wir Grundeigentümer hatten, welche dort zonenkonform ausbauen wollten. Was aber wahrscheinlich für die Stadtentwicklung Adliswil sehr quer hereingekommen wäre. Aus dem Ganzen heraus, auch aus Verhandlungen mit dem Kanton, ist ein Richtplan entstanden, den wir zum jetzigen Zeitpunkt vorlegen können. Die Planungen sind noch nicht abgeschlossen. Wir kommen auch nochmals mit allen Geschäften in den

Grossen Gemeinderat, es ist alles nochmals referendumsfähig. Es geht jetzt darum, dass die Stadt Adliswil die Möglichkeit hat, ihre Planung weiterzutreiben und wir für Adliswil eine gute Lösung erreichen können. Wir haben auch immer bei der Planung alle rundum eingeladen und am Tisch gehabt. Wir haben die Gemeinde Kilchberg und die Anwohnerschaft (deren Vertreterin sich distanziert von der IG Lätten) eingeladen und wir haben die IG Lätten eingeladen, auch weiterhin bei der Entwicklung mitzumachen. Es wurde zuerst abgelehnt, wie ich aus einem ihrer Protokolle erfahren habe, inzwischen haben wir aber nochmals ein Gespräch führen können um das Projekt vorzustellen und jetzt tönt es so, dass doch ein Interesse da ist, bei einer späteren Planung mitzumachen, was ich auch wichtig finde. Die Anwohnerschaft soll ihre Bedürfnisse auch mit einbringen können. Es passiert etwas im Gebiet Lätten und nicht nur zum Nachteil der Anwohner. Aber, dass diese natürliche Mühe haben, wenn vor ihrer Nase gebaut wird, ist auch verständlich.

Falls wir eine Entwicklung wollen im Sood und das Gebiet zum Leben erwecken, muss man das Gewerbe ausquartieren. Und dass wir einen Ersatz bringen müssen, finde ich als Gewerbler richtig. Wir haben einen Bahnhof dort, dann ist es sicher der richtige Ort, dass dort etwas entsteht. Man könnte das Gewerbe auch an einem anderen Ort bringen, ich habe einfach bis jetzt noch keine Fläche gefunden in unserem Bezirksteil, welche dazu dienen würde. Bei der Planung des Gebiets im Lätten, der Grünraumentwicklung, der Vernetzung, haben wir eigentlich überall probiert, das Optimum heraus zu holen. Wir gehen davon aus, dass man von allen Bedürfnissen salopp gesagt 95% abdecken können. Bei jedem gibt es noch 5% die stören, aber für die Stadt Adliswil ist es wichtig, dass wir am Schluss eine Lösung haben, die uns etwas bringt.

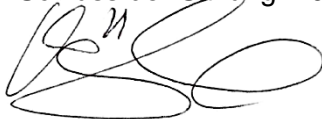
Ratspräsident Simon Schanz

Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Stadtrats abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluss der Sitzung: 20.45 Uhr



Monika Künzle-Weibel, Protokollführerin