



Adliswilereien

Informationen aus dem Gemeinderat

Sitzung vom Mittwoch, 3. November 2021

Von Wolfgang Liedtke

Die November-Sitzung erwies sich als aussergewöhnlich kurz, was zum Teil daran lag, dass nur drei Einbürgerungsanträge auf der Traktandenliste standen. Die Gemeinderäte schienen nicht enttäuscht, verspricht doch die Sitzung im Dezember, in der das Budget und der Antrag des Stadtrates auf Steuerfusserhöhung beraten werden soll, umso länger zu werden. Zu Beginn der Sitzung wurde Daniela Eggenberger (SVP) als neues Ratsmitglied begrüsst.

Erklärungen und Mitteilungen

In einer Fraktionserklärung der Grünen würdigte Marianne Oswald das an Adliswil frisch verliehene Gold-Label als Energiestadt. Sie machte deutlich, dass Vorgaben und Gesetze notwendig seien, um weitere Verbesserungen für das Klima zu erreichen, und wies auf die Abstimmung über das CO₂-Gesetz am 28. November hin.

Sebastian Huber (SVP) versuchte in einer Fraktionserklärung, SVP-eigene Akzente in dem gemeinsamen Positionspapier der bürgerlichen Parteien zur steuerlich nachhaltigen Entwicklung Adliswils zu setzen. Er hob hervor, dass seine Fraktion eine bessere Planung und Koordination der Baustellen, insbesondere der Strassenbauvorhaben fordere und sich dafür einsetze, dass die Lebensqualität in Adliswil unter dem weiteren Wachstum nicht leide.

Silvia Helbling (FDP) machte als Mitglied der RPK auf eine Informationsveranstaltung der RPK zum Mehrwertausgleich am 15. November aufmerksam.

Fragestunde

Ölheizung für Traglufthalle im Tal – SZU und die Bahnhöfe in Adliswil

Florian Kälin (Die Mitte) erkundigte sich in Vertretung für den abwesenden Walter Übersax nach dem Grund für die Ausschreibung für eine Traglufthalle im Tal, welche mit einer Ölheizung betrieben werden soll. Stadträtin Susy Senn (FDP) erläuterte die Gründe für diese Übergangslösung. Für die Einrichtungen im Tal sei eine Koordination der Heizungslösungen erforderlich. Das diesbezügliche Projekt sei aber noch nicht umsetzungsreif, weshalb man für einen dreijährigen Betreiber der Traglufthalle ein nicht klimafreundliches Provisorium gewählt habe. Eine nachhaltigere Alternative hätte unverhältnismässig umfangreiche Umbauten sowie das Fällen von zwei bis drei Bäumen erfordert.

Bernie Corrodi (FW) bezog sich auf einen Artikel in der Zürichseezeitung vom 4. Oktober über die neue strategische Ausrichtung der SZU und wollte wissen, wann auf Adliswiler Gebiet Gleisanlagen doppelspurig ausgebaut werden, inwieweit die Bahnhöfe in Adliswil verändert würden und welche Kosten dies verursachen werde. Stadträtin Carmen Marty Fässler (SP) beantwortete die Fragen, obwohl eigentlich die SZU der richtige Adressat wäre. Sie führte aus, dass im Gemeindegebiet von Adliswil in den kommenden 10 Jahren keine Streckenabschnitte zu Doppelspuren ausgebaut werden sollten. Die Bahnhöfe in Adliswil seien bereits behindertengerecht gestaltet und es gebe deshalb keinen Zwang, sie umzubauen. Allerdings will die SZU mittelfristig das Bahnhofsgebäude in Adliswil erneuern. Für den Bahnhof Sood-Oberleimbach könnten der Bau der Strassenunterführung sowie die städtebauliche Entwicklung eine Verschiebung des Bahnhofs um ca. 50 Meter Richtung Zürich erfordern. Die mit den genannten Vorhaben in Zusammenhang stehenden Investitionen werden begründet mit dem gesteigerten Passagieraufkommen sowie mit betrieblichen Erfordernissen. Sie würden teilweise durch den Kanton und durch die Stadt Adliswil mitfinanziert. Die Stadt sei mit der SZU in Kontakt, um die Kostenbeteiligung zu verhandeln.

Interpellation zu geplanten Grossüberbauungen

Nach den Einbürgerungen und einer Nachwahl für die RPK – für die ausgeschiedene Daniela Morf (SVP) wurde Hedwig Habersaat (ebenfalls SVP) in die RPK gewählt – stand eine Interpellation von Silvia Helbling und Mario Senn (beide FDP) auf der Agenda. Die Interpellanten wollten vom Stadtrat Auskünfte über anstehende „Grossprojekte“, über Rücksichtnahme auf die wachsende Skepsis in der Bevölkerung zu solchen Projekten, die Reaktion des Stadtrates auf veränderte Bedürfnisse beim Wohnen sowie über die durch solche Projekte entstehenden Kosten für die Allgemeinheit, wenn man die Steuerkraft der Zuzüger in Rechnung stelle. Silvia Helbling kritisierte, dass eine Gesamtplanung fehlen würde, obwohl die in der Antwort des Stadtrates aufgeführten Projekte 450 Wohnungen umfassten. Sie errechnete auf Basis der vom Stadtrat angegebenen Zahlen eine durch die Zuzüger verursachte Unterdeckung von 225'000 Franken, welche die Adliswiler Steuerzahler tragen müssten. Gabriel Mäder (GLP) bezeichnete den Vorstoss der Liberalen als Misstrauensvotum gegen die eigene Politik, denn die FDP habe gemeinsam mit den anderen bürgerlichen Parteien in der Vergangenheit über die Mehrheit in den Adliswiler politischen Behörden verfügt und damit die Stadtentwicklung selbst geprägt. Er kritisierte den Versuch der FDP, die Eigentümer bei der Bebauung interventionistisch bevormunden zu wollen. Seiner Ansicht nach passen Vorschriften über die Gestaltung der Wohnungen an Bauherren nicht zur bürgerlichen Ideologie. Er erinnerte zudem daran, dass die Stadt eine Solidargemeinschaft sei und Kosten gemeinschaftlich getragen werden müssen. Esen Yilmaz (SP) meinte:

Die Interpellanten gehen mit Ihrer Anfrage im Detail nur mit «Quantität» an die Sache. 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 den «Sihlmatten» die Ausnützung enorm gesteigert werden soll. Es muss dringend eine Diskussion des 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 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 fünfeinhalb bis sechseinhalb 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 auch den Öffentlichen Verkehr zu diesen Siedlungen finanzieren?

Soweit so gut, ist das ja nur eine Idee, eine Theorie, welche von den bürgerlichen Fraktionen verlangt werden! Was passiert jedoch 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 des Positionspapiers 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 homogene Inseln» in Adliswil entstehen. Denn Separatismus kann nicht gut für das Gemeinwohl sein und die Aufgabe des Parlaments und der Exekutive sollte das Allgemeinwohl in den Vordergrund stellen. Die SP-Fraktion wird die Baupolitik des Stadtrates 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) fand es begrüssenswert, dass die FDP hier die eigene Wachstumspolitik hinterfrage. Er leitete über zu den Bauvorhaben in Lätten, Sood und Sunnau und stellte fest, dass das Überbauen von Grünflächen nicht zu unterstützen sei. Er sprach sich ausserdem gegen die Beschränkung auf hochpreisige Wohnungen aus, denn es gehe bei den Zuzüglern um Menschen und nicht um Steuersubstrate. Seit Jahrzehnten sei kein günstiger Wohnraum mehr in Adliswil entstanden. Mario Senn (FDP) stellte fest, dass die Interpellation emotionale Wirkung entfaltet habe. Er bestritt, dass die FDP sich für die Verletzung des Eigentums einsetzen wolle. Er vertrat den Standpunkt, dass die Bürgerlichen mit ihrem gemeinsamen Positionspapier zur Entwicklung Adliswils Transparenz vom Stadtrat eingefordert hätten. Die Steuereinnahmen Adliswils seien gesunken, die finanzielle Gesundheit der Stadt dürfe nicht leiden und das Wachstum der Stadt dürfe nicht auf Kosten der bereits in Adliswil Wohnenden geschehen.

Stadtrat Felix Keller (parteilos) stellte klar, dass die Stadt hart mit Bauinvestoren verhandle und keine Geschenke auf Kosten der Steuerzahler mache. Er begrüsst die angekündigte Diskussion über den Mehrwertausgleich.

Angebot von Rikscha-Fahrten für Bewohner von Alters- und Pflegeheimen

Katya Willimann (SP) und die SP-Fraktion hatten sich in einer Interpellation erkundigt, ob sich der Stadtrat an einem Angebot von Rikscha-Fahrten für Seniorinnen und Senioren finanziell beteiligen würde und ob die Stadtpolizei die Ausbildung der ehrenamtlichen Rikscha-Fahrer übernehmen könnte. Die Idee zu solchen Rikscha-Fahrten kommt aus Skandinavien und findet inzwischen dort und in Deutschland viele Nachahmer.

Der Stadtrat antwortete, dass er die Idee zwar unterstütze, aber es nicht als seine Aufgabe ansehe, sie zu finanzieren. Für die Finanzierung der Rikschas und die Suche nach Fahrerinnen und Fahrern sowie deren Ausbildung verwies der Stadtrat auf den Verein «Radeln ohne Alter».

Katya Willimann (SP) nahm die Stellungnahme des Stadtrates mit dem folgenden Votum entgegen: *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 eine Umsetzung des Projekts 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, umzusetzen. Wie der Stadtrat in seiner Stellungnahme festhält, bietet der Verein Radeln ohne Alter mittels einer Mitgliedschaft die Möglichkeit, Versicherungen abzuschliessen. Ebenso bietet der Verein für interessierte Pilotinnen und Piloten 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?

Entwicklung Lätten

Im Vorfeld der Gemeinderatssitzung hatte es die Erwartung gegeben, dass die Debatte über die Entwicklung in Lätten interessierte Zuschauer der Interessengemeinschaft Lätten (IG Lätten) anziehen würde. Offenbar war auf der Zuschauertribüne jedoch niemand von der IG Lätten anwesend. Mario Senn (FDP) erläuterte die Vorzüge einer Entwicklung des Gebiets Lätten. Er äusserte Verständnis dafür, dass niemand Gewerbe vor seiner Haustüre wolle, verwies aber darauf, dass jedermann auch Handwerker brauche. Senn verwies auf die Vorgaben im kantonalen Richtplan und drückte seine Hoffnung aus, dass das Referendum für das Adliswiler Vorhaben günstig ausgehen werde. Schliesslich erinnerte er an seinen Vorstoss für eine Wirtschaftsstrategie und unterstrich, dass Adliswil auch Arbeitsplätze benötige.

Sait Acar (SP) stellte in seinem ausführlichen Votum die Position der SP dar:

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 Stadtrates zu seinen Plänen in Lätten. Die Corona-Lage kann inzwischen nicht mehr als Entschuldigung für das Fehlen eines solchen Informationsanlasses dienen.

Mit der Stellungnahme des Stadtrates 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 Stadtrates 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 Stadtrates, 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 Stadtrates, 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 Stadtrates in 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.

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.

Gabriel Mäder (GLP) machte zu Beginn seines Votums deutlich, dass er für die IG Lätten sprach. Er bezweifelte, dass das Gewerbe, das jetzt in Sood ansässig ist, in den Lätten umziehen würde. Seiner Ansicht nach würde sich damit auch nicht die Verkehrssituation im Ortszentrum verbessern, weil die in Sood geplanten neuen Wohnungen zu einem Ansteigen des Individualverkehrs führen würde. Mäder sprach sich für Verdichten statt Zersiedeln aus und wies auf die Feststellung der Planungsgruppe Zimmerberg hin, dass es in Lätten um einen Zuwachs, nicht um einen Ersatz von Gewerbeflächen gehe. Er kritisierte die riesigen Ausmasse der geplanten Bebauungen in Lätten und wies darauf hin, dass es in Sood noch unbebaute Flächen gebe. Marianne Oswald (GP) stellte sich auf den Standpunkt, dass es bereits heute produzierendes Gewerbe in Lätten gebe, nämlich Landwirtschaft, welche Nahrung für uns erzeuge. Sie bemängelte die Pläne zur Aufwertung von Sood, während das eigentliche Ortszentrum nicht aufgewertet werde.

Sait Acar (SP) formulierte in einem zweiten Votum die Haltung der SP anhand von sechs Punkten:

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:

- 1. 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.*
- 2. 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.*

3. *Für die geplante Wohnzone im östlichen Teil des Lätten ist zu prüfen, inwieweit hier Wohnungen für Mieter ohne eigenes Fahrzeug vorgesehen werden können.*
4. *Die Reduktion der Lärmemissionen durch die Autobahn ist vertieft zu prüfen. Eventuell soll auf eine reine Wohnzone im östlichen Bereich des Lätten verzichtet werden.*
5. *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.*
6. *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) korrigierte Gabriel Mäder (GLP) mit dem Hinweis, dass neue Wohnungen nicht notwendigerweise zusätzlichen Verkehr bringen wird, wenn die Anbindung über die S4 gut ist. Zu den unbebauten Flächen in Sood hielt er fest, dass diese ja grösstenteils für die geplante Strassenunterführung unter die Eisenbahnlinie benötigt würden. An Marianne Oswald (GP) gewandt stellte er klar, dass die Fläche im Lätten laut GIS-Browser des Kantons höchstens für Futteranbau geeignet ist.

Stadtrat Felix Keller (parteilos) gab bekannt, dass es am 18. Januar und 19. April 2022 Informationsveranstaltungen der Stadt zum Vorhaben in Lätten geben werde. Er stellte klar, dass der Stadtrat jetzt seit acht Jahren mit diesem Vorhaben beschäftigt sei. Aktuell gehe es um den Richtplan, danach fangen erst die konkreten Planungen an. Bisher habe sich die IG Lätten reserviert gegenüber den Gesprächsangeboten der Stadt verhalten, neuerdings gebe es aber offenbar ein Interesse an Kontakten.