

Sitzung vom 07. September 2021

Beschl. Nr. 2021-196

6.0.4.6 Beantwortung Interpellation von Mario Senn (FDP), Sait Acar (SP) und Hanspeter Clesle (EVP) betreffend Entwicklung Lätten

Ausgangslage

Am 2. Juni 2021 wurde dem Stadtrat Adliswil die Interpellation von Mario Senn (FDP), Sait Acar (SP), Hanspeter Clesle (EVP) und sieben Mitunterzeichnenden mit dem Titel «Entwicklung Lätten» zugestellt. Die Interpellanten führen auf, dass die Delegiertenversammlung der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg am 22. April 2021 der Teilrevision des Regionalen Richtplans Zimmerberg, welche auch die Zuweisung des Gebiets Lätten zu einem Misch- und Arbeitsplatzgebiet beinhaltet, zugestimmt hat. Dieser Entscheid unterliegt dem fakultativen Referendum, welches die IG «Schützt den Lätten» ergreifen möchte. Somit sei mit einer Volksabstimmung zu rechnen *[Anm.: Das Referendum ist zustande gekommen und die Volksabstimmung wird im Mai 2022 stattfinden]*. Daher sei es für die Bewohner der Stadt Adliswil wichtig, über möglichst viele Informationen der bevorstehenden Abstimmung zu verfügen.

In diesem Zusammenhang bitten die Interpellanten um die Beantwortung untenstehender Fragen.

Beantwortung der Fragen

- 1. Es ist die Absicht des Stadtrats Adliswil, Flächen für das produzierende Gewerbe im Quartier Sood zu reduzieren. Stattdessen sollen für solche Betriebe Flächen im Lätten, direkt an der Autobahnauffahrt, geschaffen werden. Um was für Betriebe (Beschreibung Branchen oder Tätigkeit) handelt sich dabei? Wird der von der IG «Schützt den Lätten» verwendete Begriff «Schwerindustrie» diesen Betrieben gerecht? Weshalb ist es aus Sicht des Stadtrats sinnvoll, solche Betriebe vom Quartier Sood an die Autobahnauffahrt zu verschieben?**

Der Lätten, insbesondere das Gebiet direkt entlang der Autobahn, soll als Standort für das produzierende Gewerbe dienen. Dabei kann es sich beispielsweise um Baustoffproduzenten, Werkstätten, Umweltservices, Transportunternehmen etc. handeln. Ebenfalls denkbar sind mässig störende Betriebe wie z.B. Spenglereien oder Malerbetriebe. Etwas weiter entfernt von der Autobahn sollen im Gebiet neben Wohnnutzungen auch Dienstleistungsbetriebe Platz finden. Dies könnten beispielsweise eine Arztpraxis, ein Fitnessstudio, ein Quartierladen, Büroflächen, ein Schneideratelier u.dgl. sein. Ebenfalls möglich sind Büronutzungen, sofern dieser Bedarf besteht.

Bei den oben beschriebenen Betrieben handelt es sich nicht um Schwerindustrien. Zur Schwerindustrie zählen insbesondere Betriebe der Eisen erzeugenden und verarbeitenden Industrie, der Metallindustrie, des Bergbaus oder auch der chemischen Industrie. Diese Betriebe weisen erhöhte Störfallrisiken auf.

Störfälle sind Unfallereignisse, die erheblichen Schaden an der Bevölkerung oder Umwelt verursachen (Brände / Feuerbälle mit Hitzestrahlung, Explosionen mit Trümmerwurf und Druckwellen, Vergiftungen durch luftgängige giftige Stoffe, Verunreinigungen von Gewässern oder Grundwasser durch wassergefährdende Stoffe etc.). Im Lätten werden keine Flächen für Betriebe, die gefährliche Stoffe oder Sonderabfälle in grösseren Mengen lagern und verarbeiten oder für Betriebe mit gefährlichen oder gentechnisch veränderten Mikroorganismen geschaffen (z.B. Produktion, Lagerung und Transport von Treib- und Brennstoffen sowie chemischen Stoffen und Produkten). Der Begriff «Schwerindustrie» wird den geplanten Betrieben aus Abschnitt 1 demnach nicht gerecht.

Die Stadt Adliswil ist bestrebt, das Gebiet rund um den Bahnhof Sood-Oberleimbach aufzuwerten, sinnvoll nachzuverdichten und durch Ansiedlung verschiedener Nutzungen zu beleben. Durch die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr weist das Gebiet Sood ein grosses Potenzial auf, um ein lebendiges, durchmischtes und qualitativvolles Subzentrum zu werden, welches als attraktiver Stadteintritt dienen soll. Das heutige Gewerbe im Gebiet Sood transportiert seine Güter über den Strassenweg und ist nicht mehr auf den Schienenverkehr angewiesen. Daher werden die ehemaligen Anschlussgleise im Gebiet Sood heute nicht mehr genutzt. Ein schienengebundener Güterverkehr auf der Linie der Sihltalbahn wird nicht mehr betrieben. Die Lastwagen fahren über Quartierstrassen und das Stadtzentrum zu den Hauptverkehrsachsen (z.B. zur Autobahn). Eine Verschiebung des Arbeitsplatzgebietes in den Lätten bringt das Gewerbe näher an die Hauptverkehrswege heran, wodurch Fahrtwege eingespart werden können, was wiederum Mensch und Umwelt zugutekommt. Der Standort Lätten bietet die Chance, den Gütertransport direkt über den Autobahnanschluss an die A3 abzuwickeln, sodass keine Wohnquartiere durchfahren werden müssen. Somit lassen sich schädliche Umweltauswirkungen sowie die Lärm- und Luftbelastung durch die Lastwagenfahrten reduzieren. Zudem hat der Betriebslärm des produzierenden Gewerbes keinen Einfluss auf die von der Autobahn weiter entfernte lärmempfindliche Nutzung. Dies wird durch eine geschlossene Bebauung erreicht («grüne Mauer» zwischen dem produzierenden Gewerbe und den lärmempfindlicheren Nutzungen).

Des Weiteren dient die Verschiebung in den Lätten der Verkehrssicherheit im Stadtzentrum und in den umliegenden Quartieren. Heute müssen die Lastwagen für jede Fahrt hin und weg zu den Gewerbebetrieben teilweise enge Quartierstrassen und das belebte Stadtzentrum durchfahren, was die Sicherheit, insbesondere diejenigen der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, gefährdet. Solche Fahrtwege entfallen grossmehrheitlich mit dem Standort Lätten. Eine Umsiedlung des Gewerbes im Gebiet Sood schafft also nicht nur für das Stadtzentrum Adliswil einen Mehrwert, sondern ist auch für das Gewerbe von Vorteil. Ferner dienen weniger Lastwagenfahrten auch der Reduktion von CO₂. Der Standort Lätten für Gewerbe leistet somit einen Beitrag gegen den Klimawandel.

2. Zu Gunsten einer Gewerbezone im Lätten wird unter anderem argumentiert, dass damit Lastwagenfahrten durch Adliswil (vom Quartier Sood durch das Stadtzentrum zur Autobahnauffahrt) vermieden werden könnten. Wie kommt der Stadtrat zu dieser Aussage? Mit wie vielen vermeidbaren Lastwagenfahrten (durch das Adliswiler Stadtzentrum) rechnet der Stadtrat? Worauf stützt sich diese Zahl?

Das produzierende Gewerbe im Gebiet Sood ist heute nicht mehr auf den Schienenverkehr angewiesen und transportiert die Güter über den Strassenweg. Bis Ende 2004 galt die Gesamtgewichtslimite von 28 t. Seit dem 1. Januar 2005 dürfen Lastwagen mit 40 t eingesetzt werden. Heute führen die Fahrwege durch das Zentrum von Adliswil und die umliegenden Quartiere. Der Standort Lätten, unmittelbar an der Autobahnausfahrt Wollishofen gelegen, bietet die Chance, den Gütertransport direkt über den Autobahnanschluss abzuwickeln.

Gemäss den Daten der Verkehrsmessstellen des Tiefbauamts Kanton Zürich an der Zürichstrasse (Messstellen-Nr. 3987) auf Höhe der Zürichstrasse 80 / 81 und an der Sihltalstrasse (Messstellen-Nr. 4087) auf der Höhe Soodrain 8 / Soodstrasse 66 gab es im Jahr 2020 durchschnittlich folgende Fahrten:

Zürichstrasse

Nach Zürich*	124 Fahrten pro Tag
Nach Adliswil*	166 Fahrten pro Tag
Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr (DTV, 24h)	387 Fahrzeuge

Sihltalstrasse

Nach Zürich*	79 Fahrten pro Tag
Nach Langnau*	59 Fahrten pro Tag
Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr (DTV, 24h)	149 Fahrzeuge

* Lastwagen + Lastenzug + Sattelzug

Die Fahrten auf der Zürich- und Sihltalstrasse lassen sich durch eine Verschiebung des Gewerbes vom Sood in den Lätten stark reduzieren. Es wird aufgrund der vorhandenen Messungen davon ausgegangen, dass rund ein Drittel der Lastwagenfahrten pro Tag wegfallen werden, was einem Wert von 150 entspricht.

Zu beachten gilt hier, dass die KIBAG AG aufgrund der Aufgabe ihres Standortes in der Stadt Zürich beim Mythenquai bereits Ausbaubedarf bei ihrem Betrieb am Soodring angekündigt hat. Mit einem Ausbau am Standort Sood würden auch die Fahrten durch die Quartiere und das Stadtzentrum zunehmen. Entsprechend wird sich der Wert von 150 Fahrten pro Tag noch wesentlich erhöhen, sollte der Betrieb im Lätten ansiedeln können.

3. Die IG «Schützt den Lätten» sagt auf ihrem Referendumsflyer voraus, dass die Umzonung eine massive Zunahme von umweltschädigenden Emissionen durch den täglichen Mehr- und Schleichverkehr sowie ein Verkehrschaos in den betroffenen Gemeinden bringen wird. Wie stellt sich der Stadtrat zu dieser Befürchtung und trifft sie auch zu, wenn die Zufahrt zum Gewerbegebiet gleich neben der Autobahn-auffahrt zu liegen kommt?

Eine Verschiebung des Arbeitsplatzgebietes in den Lätten bringt das Gewerbe näher an die Hauptverkehrswege heran, wodurch Fahrtwege eingespart werden können. Entsprechend passiert genau das Gegenteil, nämlich, dass Emissionen verringert werden. Der Standort Lätten bietet die Chance, dass Gütertransporte direkt, d.h. ohne Umwege über Haupt- und Nebenstrasse, stattfinden können. Dadurch lassen sich schädliche Umweltemissionen und die Luftbelastung durch die Lastwagenfahrten reduzieren.

Im Zwängiweg ist ein Fahrverbot für Lastwagen in östliche Richtung vorgesehen, sodass der Verkehr nicht über die Hornhaldenstrasse, in das Zentrum von Kilchberg und Richtung Zürichsee geführt wird. Zudem hat die Stadt Adliswil gemäss revidiertem regionalen Richtplan Zimmerberg den Auftrag, die Verkehrsthemen mit der Stadt Zürich und der Gemeinde Kilchberg abzustimmen. Im Rahmen dieser Abstimmung sieht die Stadt Adliswil zusammen mit den beiden Nachbargemeinden vor, ein gemeinsames Verkehrsmanagement für das Gebiet Lätten zu erarbeiten. Ein solches Verkehrsmanagement wirkt einem Verkehrschaos entgegen und stellt auch sicher, dass Schleichverkehr und Mehrverkehr durch die Quartiere bestmöglich verhindert werden können.

Eine direkte Autobahnabfahrt und -auffahrt würde das untergeordnete Strassennetz sehr entlasten. Die Umsetzung einer solchen Ab- und Auffahrt ist gemäss Kanton Zürich jedoch schwierig, denn es bedarf die Zustimmung des Bundesamts für Strassen ASTRA. Auch müsste der Umsetzungszeitraum in Abhängigkeit der Kapazitäten und Prioritäten des ASTRA erfolgen. Sollte sich jedoch im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrskonzepts zeigen, dass ein direkter Zubringer zur Autobahn von bedeutendem Nutzen für das Gebiet Lätten und die umliegenden Quartiere ist, wird die Stadt Adliswil zusammen mit der Stadt Zürich und der Gemeinde Kilchberg weitere Abklärungen mit dem ASTRA treffen. Durch das gemeinsame Auftreten dreier Gemeinden wird das Anliegen mehr Gewicht bekommen.

4. In der Region Zürich besteht derzeit ein Überangebot an Gewerbe- bzw. Büroflächen. Weshalb erachtet es der Stadtrat dennoch für sinnvoll, im Gebiet Lätten ein neues Arbeitsplatzgebiet zu erschliessen?

In der Region Zimmerberg ist wohl ein Überangebot an Büroflächen vorhanden und es werden auch Gewerbeflächen angeboten. Das Angebot für günstige Gewerbeflächen für wertschöpfungsschwache Betriebe sind heute aber, aufgrund des teuren Bodens, im ganzen Bezirk Horgen rar. Solche Flächen müssen nicht nur zahlbar, sondern auch real an geeigneten Standorten vorhanden sein. Insbesondere im fraglichen Raum (in unmittelbarer Nähe zur Stadt Zürich und zu einem Autobahnanschluss) besteht eine Nachfrage nach Flächen für produktionsorientiertes Gewerbe.

Um das Gebiet Sood für andere Nutzungen öffnen zu können, ist gemäss Kanton Zürich sicherzustellen, dass weiterhin ausreichend Gewerbeflächen für wertschöpfungsschwache und auch lärmintensivere Betriebe an geeigneten Orten angeboten werden können. Hierfür eignet sich das Gebiet Lätten direkt an der Autobahn. Dabei wird zwar ein neues Arbeitsplatzgebiet erschlossen, dieses dient jedoch als Ersatzstandort für das Gebiet Sood und es entsteht somit kein zusätzliches Arbeitsplatzgebiet.

Mit der Verlagerung des Arbeitsplatzgebietes kommt die Stadt Adliswil den Vorgaben des kantonalen Richtplans (Pt. 2.2.2 und 2.2.3) nach, dass für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben geeignete Flächen innerhalb des Siedlungsgebiets freizuhalten und überkommunal abzustimmen sind. Zudem haben Gemeinden auf den Erhalt geeigneter Flächen für das produzierende Gewerbe zu achten. Der kantonale Richtplan gibt in den Zielsetzungen zur Siedlungsentwicklung unter Pt. 2.1.1 e) den Planungsträgern aller Stufen vor, dass lokal verankerte und überwiegend regional tätige Betriebe des produzierenden Gewerbes im Kanton Zürich erhalten bleiben sollen. Grundsätzlich wäre es auch möglich, die Sicherung von Flächen für gewerblich-industrielle Betriebe über Gemeindegrenzen hinaus zu gewährleisten. Dazu ist aber nachzuweisen, dass in den anderen Gemeinden im nördlichen Teil der Region Zimmerberg geeignete Flächen verfügbar sind. Von solchen Flächen hat weder die Stadt Adliswil noch der Kanton Zürich Kenntnis.

5. Was wären die Konsequenzen der Ablehnung der Richtplanrevision für das Quartier Sood?

Die Umsetzung des Masterplans Sood würde bei einer Ablehnung der Richtplanrevision stark beeinträchtigt oder gar verunmöglicht. Das Quartier Sood steht in den kommenden Jahren vor zwei zentralen Herausforderungen. Neben der Weiterentwicklung des Arbeitsplatzgebietes zum Erhalt und Ansiedlung von Firmen und Arbeitsplätzen in Adliswil wird die für das Jahr 2028 geplante Fahrplanverdichtung der Sihltalbahn SZU Einfluss auf das Quartier Sood haben.

Sollte kein Alternativstandort für das produzierende Gewerbe gefunden werden, wäre das Gebiet Sood gemäss regionalem Richtplan Zimmerberg weiterhin ein reines Arbeitsplatzgebiet. Zudem ist aufgrund des oben erwähnten Ausbaubedarfs der KIBAG AG mit einer Zunahme an Fahrten im Gebiet Sood zu erwarten. Hinzu kommen zusätzlich alle heute nicht überbauten Flächen. Auch diese werden gewerblich genutzt werden, was zu weiteren Emissionen aufgrund der zusätzlichen Lastwagenfahrten führen wird. Eine Wohnnutzung würde andererseits praktisch verunmöglicht werden, da sich diese mit der bereits vorherrschenden Gewerbesituation im Sood nur schlecht verträgt. Allenfalls wäre noch eine nur sehr reduzierte Umsetzung der Wohnnutzung möglich. Für die Grundeigentümerschaften würde sich demnach nur ein geringer Mehrwert ergeben, was zu einer geringen Mehrwertabgabe führen würde.

Dies wiederum könnte dazu führen, dass bestimmte geplante Infrastrukturen, wie beispielsweise die Unterführung, nicht realisiert werden können. Für die Verkehrserschliessung des Quartier Sood kommt der Unterführung am Soodknoten eine zentrale Bedeutung zu. Mit der zukünftigen Taktverdichtung der Sihltalbahn SZU verkehren die Züge in den Spitzenzeiten im 7,5 Minuten Takt. Der Bahnübergang im Soodknoten wird während den Morgen- und Abendstunden noch häufiger geschlossen sein. Ohne Unterführung im Sood ist von zusätzlichem Ausweichverkehr auf der Soodstrasse in Richtung Zentrum auszugehen. Ebenso würde die gewünschte Vernetzung zwischen den Quartieren Sihlhof, Werd und Oberleimbach erschwert.

6. Welche weiteren bau- und planungsrechtlichen Schritte auf regionaler und kommunaler Ebene sind nach einer allfälligen Annahme der Richtplanrevision notwendig, bevor im Gebiet Lätten tatsächlich gebaut werden kann? Welche Mitwirkungsrechte für den Grossen Gemeinderat und Stimmbürger der Stadt Adliswil sind dabei rechtlich vorgesehen? Wäre es für die Stadt Adliswil nach einer Annahme der Richtplanrevision auch möglich, lediglich ein Teil des Areals zu nutzen und bspw. lediglich das Gewerbegebiet zu realisieren?

Bevor im Gebiet Lätten gebaut werden kann, sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Ein möglicher Planungsablauf für die Entwicklung des Gebiets Lätten nach Annahme der Revision des regionalen Richtplans könnte wie folgt aussehen (nicht verbindlich):

- Vertiefungsstudien zu Themen Lärm, Landschaft, Querungsmöglichkeiten etc.
- Erarbeitung Verkehrsmanagement (Adliswil, Zürich und Kilchberg)
- Landumlegungen
- Teilrevision Bau- und Zonenordnung: Einzonung des Gebiets Lätten
- Sondernutzungsplanung (denkbar sind Gestaltungspläne) inkl. Erschliessungsplanungen
- Ausarbeitung bewilligungsfähiger Bauprojekte (in Etappen)

Die Annahme der regionalen Richtplanrevision schafft die Grundlage für die Einzonung des Gebiets Lätten und die Ausscheidung einer Gewerbezone resp. Wohnzone mit Gewerbe. Erst nach dieser Einzonung können Baugesuche erarbeitet und bei der Stadt Adliswil eingereicht werden. Denkbar ist dabei eine Etappierung. So kann das Gebiet je nach Bedarf bebaut werden. Unter diesen Umständen kann es sein, dass erst mal nur das Gewerbegebiet entlang der Autobahn oder ein Teil dieses Gebiets realisiert wird.

Gemäss § 7 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz Kanton Zürich (PBG, LS 700.1) sind bei der Aufstellung und Änderung der Richt- und Nutzungspläne nach- und nebengeordnete Planungsträger rechtzeitig anzuhören. Absatz 2 von § 7 PBG besagt zudem, dass die Pläne vor der Festsetzung während 60 Tagen öffentlich aufzulegen sind. Innert dieser Frist kann sich jedermann zum Planinhalt äussern. In diesem Rahmen kann der Grosse Gemeinderat und die Stimmbevölkerung, wie bereits beim regionalen Richtplan Zimmerberg, auch bei der Nutzungsplanänderung und bei der Aufstellung der Sondernutzungsplanung mitwirken. Die Planungsinstrumente werden durch den Grossen Gemeinderat festgesetzt und unterliegen dem Referendum.

7. Im Rahmen der Fragestunde der Ratssitzung vom 1. Juli 2020 führte Stadtrat Felix Keller aus, dass die derzeitigen Familiengärten im Lätten nicht zonenkonform, also illegal, sind. Mit der Richtplanrevision sollen diese Familiengärten legalisiert werden. Wird die Richtplanrevision in der Volksabstimmung abgelehnt, wäre auch die Legalisierung der Familiengärten gescheitert. Würde in diesem Fall die Stadt Adliswil die Familiengärten räumen lassen?

Die Richtplanänderung schafft die Grundlage für eine kommunale Zonenplananpassung. Mit der anschliessenden Revision der Bau- und Zonenordnung will die Stadt Adliswil die rechtliche Grundlage für die Familiengärten schaffen und so deren Standort sichern. Wird die Teilrevision des regionalen Richtplans abgelehnt, fehlt die Grundlage für eine Einzonung und das Gebiet Lätten wäre weiterhin der Reservezone zugewiesen. Die Familiengärten wären demnach weiterhin nicht zonenkonform und würden den Tatbestand von Bauten ausserhalb Bauzonen erfüllen. In der «Nichtbauzone», zu welcher die Reservezone gezählt wird, dürfen Bauten und Anlagen nur unter strengen Voraussetzungen erstellt oder geändert werden.

Für das Bauen ausserhalb Bauzonen ist das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich (ARE) zuständig. Bislang wurden die Familiengärten vom Kanton geduldet. Sollte die Teilrevision des regionalen Richtplans abgelehnt werden, wird sich die Stadt Adliswil mit dem ARE über die weiteren Massnahmen bzgl. der Familiengärten beraten müssen.

8. Das Gebiet Lätten wird von der IG «Schützt den Lätten» als einzigartiges Naherholungsgebiet mit einer hohen Biodiversität beschrieben, welches durch die Pläne der teilweisen Überbauung zerstört würden. Wie stellt sich der Stadtrat Adliswil zu dieser Aussage?

Das Gebiet Lätten wird gegenwärtig intensiv landwirtschaftlich genutzt. Im nördlichen Bereich befindet sich Familiengärten, südlich davon eine Pferdedressurkoppel. Ansonsten dient das Gebiet, auch aufgrund der fehlender Erschliessung durch Wege, jedoch nicht der Naherholung.

Gemäss dem Landschaftsentwicklungskonzept LEK der Stadt Adliswil befinden sich im Lätten zwei inventarisierte Objekte, eine geschützte Baumhecke und ein Feuchtstandort, welcher allerdings seit längerer Zeit ausgetrocknet ist. Das unweit des Böschungsfusses der A3 liegende Feldgehölz begleitete früher einen Bach und dann eine Zufahrtsstrasse. Abgesehen von der Böschungsbepflanzung der A3 befinden sich im Gebiet keine naturnahen Kleinstrukturen.

Im Gebietsperimeter ist im LEK das Schutzgebiet C 02 eingetragen. Es handelt sich um ein schlecht vernetztes Biotop. Vernetzungsprojektmassnahmen werden daher im weiteren Planungsverfahren geprüft, wobei abgeklärt wird ob ein Potenzial für die Vernetzung von Zielarten und Lebensräumen vorhanden ist. Zudem wird geprüft, ob ein Freiraum- und Biotopenverbund möglich und sinnvoll ist.

Im westlichen und nördlichen Teil des Gebiets wird der Boden als anthropogen eingestuft («Auffüllung» oder «anthropogen überschüttet»). Hierbei handelt es sich um künstlich aufgebauten Boden. Im mittleren Bereich des Gebiets ist organischer Boden im weiteren Sinne zu finden. Gemäss Hinweiskarte anthropogene Böden ist das Potenzial für die Kompensation von Fruchtfolgeflächen (FFF-Kompensation) im Gebiet Lätten nicht vorhanden bzw. kaum realisierbar.

9. Wie wird sich der Stadtrat Adliswil im Abstimmungskampf positionieren und engagieren?

Der Stadtrat hat die Erarbeitung der «Gesamtschau Arbeitsplatzgebiete» und des «Masterplans Lätten» im Jahr 2017 initialisiert und angenommen. Er unterstützt die Planung im Gebiet Lätten und wird dies auch in einem Abstimmungskampf tun.

Der Stadtrat wird die politischen Parteien und interessierten Verbände (auf Wunsch) direkt informieren. Zudem sind zwei öffentliche Informationsanlässe für die interessierte Bevölkerung vorgesehen. Bei diesen werden die Bürgerinnen und Bürger persönlich über die Chancen und Möglichkeiten der Entwicklung im Gebiet Lätten, die Bedeutung des regionalen Richtplans für diese und die Abstimmung informiert. Im Stadtbrief (Herbst und Winter 2021) wird über die Teilrevision des regionalen Richtplans, die Gebietsplanung Lätten und über die Abstimmung zur Teilrevision des regionalen Richtplans sowie über die geplanten öffentlichen Veranstaltungen informiert.

Auf Antrag des Ressortvorstehers Bau und Planung fasst der Stadtrat, gestützt auf Art. 87 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates, folgenden

Beschluss:

- 1 Die Interpellation vom 2. Juni 2021 betr. Entwicklung Lätten von Mario Senn (FDP), Sait Acar (SP) und Hanspeter Clesle (EVP) wird gemäss den Ausführungen beantwortet.
- 2 Dieser Beschluss ist öffentlich.
- 3 Mitteilung an:
 - 3.1 Grosser Gemeinderat
 - 3.2 Stadtrat
 - 3.3 Ressort Bau und Planung

Stadt Adliswil
Stadtrat

Farid Zeroual
Stadtpräsident

Thomas Winkelmann
Stadtschreiber