





## *Radwegverbindung*

- Problemlose Nutzung der heutigen Brücke
- Nadelöhr für die Autos bleibt bestehen
- Analog zu den Fussgängern ermöglicht der Stop-and-go-Verkehr weiterhin einfaches „Einfädeln“ für den Veloverkehr, stadtauswärts oder -einwärts.
- Stadtauswärts müsste die Wallisellenstrasse gequert werden, um auf die neue Brücke zu gelangen
- Für diesen Fall besteht Lösung bereits: Einbiegen in die Birchlenstrasse und via Neugutstrasse zum Feuerwehrgebäude fahren, dann Überquerung der Glatt über die dortige, vom Kanton erstellte und finanzierte Velo- und Fussgängerbrücke
- Brücke wurde vom Kanton erstellt als regionale Anbindung der Veloroute, gleichermassen dienlich für Velofahrer aus dem Högler-/Breitibach-/Sonnentalgebiet
- Es entsteht neue Brücke an der Bahnhofstrasse mit zwei zusätzlichen sicheren Möglichkeiten, die Glatt zu überqueren.
- Unklarheit bezüglich zukünftiger Nutzung der Givaudanbrücke

Fazit: Mehrheit der GRPK Mitglieder findet, dass es viele bestehende Alternativen auf engstem Raum gibt. Die Notwendigkeit für die neue Brücke ist deshalb nicht gegeben.

## *Der AWEL-Bericht*

Wesentliche Punkte, welche die GRPK besonders beschäftigt haben (Verfügung ab S. 7):

- I.a) Die Konzession wird auf den 31. Dezember 2040 befristet.
- I.b) Die Brücke ist auf den unter Ziffer I genannten Zeitpunkt zu entfernen und der ursprüngliche Zustand nach Weisung der Wasserbauorgane wiederherzustellen.
- I.d) Eine Wegverbreiterung und der Ausbau mit Belag im Uferstreifen sind unzulässig, weshalb auf diese Massnahme zu verzichten ist.
- I.g) Dieser Punkt beinhaltet Auflagen bezüglich Naturschutz, die noch nicht geklärt sind und das Projekt vermutlich verteuern.
- I.q) Die Beseitigung der Baute kann zur Realisierung eines Wasserbauprojektes ohne jeden Anspruch auf Ersatz angeordnet werden.
- IV.b) (siehe auch Seite 6 Bodenschutz). Es wird auf Hinweise auf Belastungen des Bodens mit Schadstoffen hingewiesen und auf fehlende Angaben über eine Abklärung der Belastung im Antrag.

## *Besonders brisante Zitate aus dem AWEL-Bericht*

Stellungnahme des AWEL auf Seite 2: „Mit dem Schreiben vom 11. November 2014 hat das AWEL Stellung zum Projekt genommen und darauf hingewiesen, dass an diesem Standort ein einziges gemeinsames Brückenbauwerk als sinnvoller erachtet wird, anstatt drei einzelne Brücken, die in Bezug auf die Hochwassersicherheit ungenügend und in Anbetracht der Kosten für die Erstellung, Betrieb und Unterhalt teurer sind“.

„...Um zukünftig den hochwassersicheren Abfluss der Glatt gewährleisten zu können, wird für diesen Abschnitt ein minimaler Gewässerraum von 24 m empfohlen“ (projektiert sind 17 m).

„...Aufgrund der gewünschten verkehrsregulierenden Wirkung der bestehenden Strassenbrücke (Memphisbrücke), welche aufgrund der geringen Breite nur im Einspurbetrieb funktioniert, hält die Stadt Dübendorf an der Memphisbrücke im heutigen Zustand vorerst fest.“

„...Die Idee einer einzigen Brücke anstatt drei Einzelbrücken ist zu einem späteren Zeitpunkt im Sinne eines Gesamtkonzepts für alle drei Brücken erneut zu führen“.

Das vorgeschlagene Projekt bietet keine gesamtheitliche und damit nachhaltige Lösung. Dies ist ein besonders kritischer Punkt der GRPK. Eine Mehrheit der GRPK empfiehlt dem Gemeinderat die Ablehnung dieses Projekts.“



## Referat Sprecher GRPK-Minderheit Daniel Brühwiler

„Es gibt eine GRPK-Minderheit, die Ihnen die Zustimmung zu dieser Vorlage empfiehlt. Zuerst möchte ich zum Kredit selbst etwas sagen. Die Fr. 630'000.00 teilen sich in ca. Fr. 430'000.00, welche effektiv für diese Brücke geplant sind, und rund Fr. 200'000.00 für Anpassungen am Rad- und Fussweg auf. Die Kosten für die Brücke selbst belaufen sich lediglich auf Fr. 430'000.00. Anhand eines kleinen Plans möchte ich Ihnen die Situation verdeutlichen (*zeigt Plan der Memphisbrücke*). Wie bereits von Paul Steiner ausgeführt, soll nun auf der anderen Seite eine neue Brücke dazukommen. Diese neue Brücke ermöglicht folgende neue Beziehung:

- Ein neuer und sicherer Weg für die Schulkinder (vor allem diejenigen der Schulhäuser Högler und Birchlen) in den Schwimmunterricht (Meiershofstrasse über Fischerweg zur neuen Brücke, nehmen dann die Unterführung und kommen auf der anderen Seite auf der Zwinggartenstrasse wieder heraus).

Man kann schon sagen, dass die Idee des Hallenbads im Oberdorf einfach einmal ein neuer Gedanke ist. Aber Sie wissen so gut wie ich, dass dies mindestens in den nächsten 10 bis 15 Jahren nicht realisiert werden wird. Und wenn wir davon sprechen, dass diese Brücke - wie auch die bestehende Autobrücke - eine Lebensdauer bis 2040 hat, dann kommt das Hallenbad ungefähr in dem Zeitrahmen, wenn diese Brücke sowieso abgebrochen und eine Neue erstellt werden muss. Die vorher von mir gezeigte Fussgängeroute, wie sie neu möglich wäre, stellt auch eine neue Velobeziehung dar. Denn alle Velofahrer aus dem Raum Sonnental und Birchlen-Schulhaus könnten diesen Weg verwenden. Aber es gibt auch noch eine zweite wichtige Verkehrsbeziehung, die ermöglicht würde. Und zwar betrifft dies den Verkehr der Velofahrer entlang der Ueberlandstrasse, welche über die Memphisbrücke fahren möchten. In Richtung Birchlen-Schulhaus/Sonnental durch die erneuerte Meiershofstrasse. Im vom Paul Steiner gezeigten Projektplan ist ersichtlich, dass eine Verlängerung des Radweges Richtung Stadtzentrum geplant ist. Darin enthalten ist auch eine sichere Abfahrt, mit der sich die Velofahrer in den Autoverkehr einfädeln können. Wer oft Velo fährt, der weiss, was für einen Wert für die Sicherheit eine solche Abfahrt aufweist. Paul Steiner erwähnte, dass man sich als Velofahrer heute problemlos beim Stop-and-go der Autofahrer in den Verkehr einfädeln könne. Das ist sicher richtig für einen routinierten Velofahrer oder einen, der sich sowieso wie eine Wildsau in den Strassenverkehr stürzt. Aber es gibt viele Personen, die nicht so viel Routine auf dem Velo haben. Für diese Personen baut man eigentlich diese Brücke - für diejenigen, die nicht so viel Routine haben aber gerne mit dem Velo fahren würden.

Ich möchte auch noch etwas zur Basis der Kreditvorlage sagen. Diese entstand ja eigentlich aus dem Gesamtverkehrskonzept. Das Konzept „Schulwegsicherheit“ stand eigentlich ganz am Anfang dieses Projekts. Aber es gibt auch noch eine andere Basis. Nämlich den Gegenvorschlag zur Veloinitiative, worüber wir im Jahr 2008 eine Urnenabstimmung hatten. Die Bevölkerung hat damals zugestimmt, dass im Radweg Lücken geschlossen werden sollen. Diese Urnenabstimmung sollte eigentlich mal irgendwo in Dübendorf gewisse Konsequenzen haben. Sie sollte Verbesserungen für die Velofahrer bringen. Bis jetzt haben wir nichts gesehen bzw. nichts, das so viel gekostet hätte, dass der Gemeinderat darüber hätte befinden müssen. Alles, was von Paul Steiner aufgezählt und auch so erläutert wurde, dass man bisher für die Velofahrer machte, hat eigentlich der Kanton gemacht. Und dies obwohl wir eine Veloabstimmung auf kommunaler Ebene hatten, dass Lücken im Radweg geschlossen werden sollen. Und, meine Damen und Herren, wenn es Lücken im Radwegnetz gibt, dann trifft dies zum jetzigen Zeitpunkt ganz sicher auf die Memphisbrücke zu.

Die GRPK-Minderheit beantragt Ihnen die Zustimmung zum vorliegenden Kredit.“

## Stellungnahme Mitglieder GRPK

Keine.

## Stellungnahme Stadtrat Jürgen Besmer (FDP)

„Zuerst möchte ich mich gerne bei der UK und der GRPK für die Bearbeitung und für die Geduld bedanken. Die Sistierung – es war mir nicht bewusst, dass sie den Grund nicht wussten - erfolgte auf-



grund eines Personalwechsels beim AWEL. Das Projekt wurde neu beurteilt und wir wollten finanzielle Sicherheit. Das Projekt Memphisbrücke kommt aus dem Konzept „Sichere Schulwege“. Die Idee des Konzepts ist, in Dübendorf die Lücken der Schulwege zu schliessen. Die neue Fuss- und Radbrücke soll die Verbindung des Schulhaus Birchlen zum Schulhaus Stägenbuck sicherstellen. Deshalb werden mit der Sanierung der Meiershofstrasse ein Trottoir und ein Velostreifen erstellt. Der Baubeginn ist im Januar 2017 vorgesehen. Somit entsteht eine lückenlose Verbindung zwischen diesen beiden Quartieren. Eine Ablehnung dieses Projekts würde bedeuten, dass alle Schüler – und wir reden hier von 7 bis 12-Jährigen, wie aber auch die Oberstufenschüler – die Wallisellenstrasse weiter überqueren müssen. Zurzeit sind es knapp 10'000 Fahrzeuge, welche in 24 Stunden diese Strasse passieren. Die Verbindung Birchlen-Quartier – Högler-Quartier zum Hallenbad Stägenbuck wird für die nächsten 5 bis 10 Jahre sicher noch benötigt, bis eventuell ein anderes Hallenbad an einem anderen Standort realisiert wird. Seit kurzem ist bekannt, dass mehrere Schüler vom Birchlen-Quartier ins Schulhaus Stägenbuck eingeteilt werden müssen und somit auch diesen Weg gehen müssen.

Die Credit Suisse erstellt mehrere 100 Wohnungen auf dem Grundstück der Givaudan. Stellen Sie sich vor, sie wohnen dort. Dann gehen Sie in Richtung Zentrum, überqueren die Wallisellenstrasse, gehen während 150 Metern auf dieser und überqueren sie dann wieder, damit Sie in der Migros oder im Coop einkaufen können. Denkt man auch an ältere Menschen? Es stimmt, dass die Unterführung nicht sehr tauglich für die Velofahrer ist. Der Kanton überprüft momentan die ganze Kreuzung. Diese Überprüfung läuft zurzeit und es wurden auch mehrere Studien gemacht. In einzelnen Studien wird sogar von der Aufhebung der Unterführung gesprochen. Natürlich auch im Hinblick auf das Behindertengesetz. Sollte es zur Aufhebung kommen, würde dort die Flussüberquerung auf dieser Seite fehlen, denn das Trottoir endet vor dem Fluss.

Lassen Sie mich noch etwas zu den Finanzen sagen. Wir bekommen mit dieser Lösung, welche Fr. 630'000.00 kostet, (im Vergleich: Eine komplett neue Brücke würde uns 5 bis 6 Millionen Franken kosten) eine günstige und zweckmässige Lösung. Wir binden damit nicht Kapital für andere Projekte wie bspw. von Schulhäusern oder Unterhalt von Infrastrukturbauten. Eine weitere Frage stellt sich aus finanzpolitischen Überlegungen: Darf man ein Bauwerk abbrechen, welches noch 25 bis 30 Jahre halten würde? Der Stadtrat ist klar nicht dieser Meinung. Noch ein Wort zur Konzession, welche von Paul Steiner angesprochen wurde. Die Konzession kann im Jahr 2038 verlängert werden. Man muss dafür nur ein Gutachten über alle drei Projekte machen. Diese Antwort haben wir auch der GRPK zukommen lassen. Geschätzte Damen und Herren, aus all diesen Gründen bitte ich Sie, dem Antrag des Stadtrates und der GRPK-Minderheit zu folgen und für diesen Kredit von Fr. 630'000.00 zu stimmen. Sie sorgen so für sichere Schulwege.“

## Allgemeine Diskussion

### *André Csillaghy (SP/Grüne)*

„Die Stadt hat das Glück, mit einem Fluss geschmückt zu sein. In der Folge entstehen jedoch Engpässe, wenn es darum geht, diesen Fluss zu überqueren. Die Memphisbrücke ist so ein Ort. Ich kenne die bestehende Brücke gut, da ich fast jeden Tag darüber gehe. Und ich bin selten allein auf der Brücke. Ich begegne vielen Leuten. Früh morgens sind Schülerinnen und Schüler unterwegs. Die Jüngeren gehen Richtung Birchlenschulhaus, noch unsicher auf ihren Velos. Die Älteren gehen Richtung Stägenbuck, diese fühlen sich wie Velo-Kings. Wenn ich spät bin, begegne ich auch älteren Leuten. Einige brauchen einen Rollator, um sich auf der Strasse sicher zu fühlen. Sehr unterschiedlich sind die Leute, die diese Brücke verwenden. Jedoch teilen sie eine gemeinsame Frage: Wie sollen sie die Wallisellenstrasse, unmittelbar bei der Brücke, kreuzen? 10'000 Autos fahren täglich über die Brücke. In früheren Zeiten, lange her, gab es einen Fussgängerstreifen, der abgeschafft worden ist. Angeblich war er zu gefährlich. Autos haben also Vortritt. Wenn es dauernd Autos gibt, kann die Strasse nicht mehr gekreuzt werden. Deshalb muss man dort manchmal lange warten, bis ein Automobilist, eine Automobilistin so nett ist und die Fussgänger und Velofahrerinnen durchlassen. Die SP/Grüne-Fraktion betrachtet diesen Knotenpunkt des Dübendorfer Verkehrs als unsicher. Der Eng-



pass Memphisbrücke ist gefährlich. Fahrzeuglenker und -lenkerinnen sind dort sehr beansprucht, manchmal sogar überfordert. Sie müssen sich konzentrieren auf Lichtampeln, Busse, den engen Durchgang, Leitplanken. Viele rechnen nicht damit, dass plötzlich Fussgängerinnen, Velofahrer und anderer Langsamverkehr in den Weg kommen. Schon vor sechs Jahren wurde in Dübendorf ein Konzept für sichere Schulwege ausgearbeitet. Die aktuelle Brücke passt nicht in dieses Konzept. Persönlich bin ich der Meinung, dass es nur eine Frage der Zeit ist, bis es zu einem Unfall kommt. Die vorgeschlagene Brücke wäre eine perfekte Lösung, weil bei der Kreuzung mit der Ueberlandstrasse schon eine Unterführung besteht. So wäre der sichere Schulweg garantiert: Kinder und Senioren könnten sich optimal bewegen. Die SP/Grüne-Fraktion versteht nicht, wieso diese Lösung von der Mehrheit der GRPK abgelehnt worden ist. Werden die Kosten als zu hoch angesehen? Wir sind überzeugt, dass dieses Geld gut investiert ist. Sämtliche Strassenbenutzerinnen und -benutzer würden davon profitieren: mehr Sicherheit für Velofahrer/-innen, aber auch mehr Fluss und weniger Behinderungen für die Autofahrer. Die zusätzliche Brücke ist eine Notwendigkeit. Sie ist kein Luxus. Sie passt ins Konzept der Stadt. Sie bringt mehr Sicherheit. Deshalb empfiehlt unsere Fraktion dem Gemeinderat, für die Brücke zu stimmen und damit dem Minderheitsantrag der GRPK statt zu geben.“

#### *Reto Steiner (SVP)*

„Dübendorf das kleine Venedig. Oder mit anderen Worten ausgedrückt: Hurra, wir bauen eine Brücke. Unter dieses Motto könnte man das vorliegende Geschäft stellen. Leider ist es aber nicht Hurra, sondern eher eine nicht zusammenhängende Lösung, welche nur Steuergelder verschwendet. Dass der Stadtrat mit dem Neubau die Sicherheit des nicht-motorisierten Verkehrs erhöhen möchte, im Vordergrund steht ein sicherer Schulweg, hört sich im ersten Augenblick auch gut an. Leider sieht das aber beim zweiten, dritten usw. Augenblick nicht mehr so gut aus. Nach genauer Betrachtung und Prüfung des vorliegenden Geschäfts, lehnt die SVP-Fraktion diesen Kredit aus folgenden Gründen ab:

1. In den letzten Jahren hat es an dieser Stelle, gemäss Auskunft des Stadtrats, keinerlei Vorfälle mit Schülerinnen und Schüler gegeben.
2. Die Notwendigkeit, an diesem neuralgischen Punkt das Velonetz zu schliessen, muss hinterfragt werden, wenn man bedenkt, dass der Kanton beim Feuerwehrgebäude eine Brücke erstellt und auch noch bezahlt hat.
3. Die im Bau stehende Bahnhofsbrücke erhält zudem neu auf beiden Seiten einen Radweg.
4. Ohne grossen Aufwand könnte man in Absprache mit der Kantonspolizei auf der Wallisellenstrasse einen Fussgängerstreifen errichten.
5. Drei Brücken nebeneinander ist keine gesamtheitliche Lösung.
6. Auch das AWEL hat in seinem Bericht den Bau einer zusätzlichen Brücke in Frage gestellt und würde ja nur eine Konzession bis ins Jahr 2040 erteilen. Danach müsste diese Brücke wieder abgebaut werden, ausser einer Verlängerung würde zugestimmt werden. Auch hat das AWEL darauf hingewiesen, dass eine Durchflussbreite von 17.20 Meter eher knapp ist. Laut AWEL wäre eine Durchflussbreite von 24.00 Meter erwünscht. Ob bei diesen Abklärungen die neue Bahnhofsbrücke (Durchfluss wird ja neu erhöht) schon eingeflossen ist, ist leider nicht bekannt. Sollte dem nicht so sein, bin ich mir nicht sicher, ob die 17.20 Meter immer noch ausreichen. Im AWEL-Bericht gibt es aber noch diverse weitere Gründe, welche gegen eine dritte Brücke sprechen. Ich möchte aber nicht noch länger werden, da schon diverse Punkte aus dem AWEL-Bericht vom GRPK-Sprecher betont und erläutert wurden.

Eine kleine Anmerkung zum Referat von Daniel Brühwiler: Man kann schon sagen, dass die Brücke nur Fr. 430'000.00 kostet und der Rest für den Radweg verwendet wird. Aber man kann leider nicht nur eine Brücke ohne Radwegverbindung bauen oder umgekehrt. Schlussendlich geben wir somit Fr. 630'000.00 für diese Brücke aus.

Eine zusammenhängende und gesamtheitliche Lösung (evtl. nur eine Brücke) für sämtliche Verkehrsteilnehmer hätte bestimmt bei den bürgerlichen Fraktionen eine bessere Chance, angenommen und bewilligt zu werden. Angesichts dessen, dass früher oder später über die Sanierung oder Ersatzneubau der Memphisbrücke in diesem Rat sowieso diskutiert werden muss. An dieser Stelle möchte ich



aber noch betonen, dass uns die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler sowie der ganzen Dübendorfer Bevölkerung am Herzen liegt, aber solche überflüssigen Übungen bringen niemandem etwas. Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich bitte Sie deshalb, meinen dargelegten Gründen zu folgen und dieses Geschäft abzulehnen. In diesem Sinn: Machen wir aus Dübendorf nicht ein kleines Venedig.“

*Reto Heeb (CVP)*

„Das vorliegende Geschäft hat innerhalb der Fraktion intensive Diskussionen ausgelöst. Im Grundsatz unterstützt die CVP-Fraktion Aufwertungen des Langsam-Individualverkehrs und die damit zum Teil erforderlichen baulichen Massnahmen. Somit wäre dem Antrag des Stadtrates eigentlich einfach zu folgen gewesen. Trotzdem sind wir der Meinung, dass es der Stadtrat im vorliegenden Geschäft nicht geschafft hat, den Nutzen und Sinn einer zusätzlichen Fusswegbrücke bei der heute bestehenden Memphisbrücke aufzuzeigen. Das vorliegende Projekt ist für uns nicht schlüssig und stellt in unserer Sicht ein unnützes Flickwerk dar. Im gleichen Zug äussert die CVP-Fraktion aber auch ganz klar die Meinung, dass die heute bestehende Brücke für den motorisierten Individualverkehr nicht attraktiver gemacht werden darf und dadurch eine Einfallsachse in das Zentrum für den Durchgangsverkehr aufgewertet wird. Daher wird die CVP-Fraktion dem Antrag der GRPK-Mehrheit folgen und das Geschäft ablehnen.“

*Stadtrat Jürgen Besmer (FDP)*

„Ich möchte ein paar Anmerkungen zum Referat von Reto Steiner machen. Der Durchfluss von 17.20 Metern wird vom AWEL kritisiert. Man muss dabei wissen, dass diese geplante Brücke genau die gleiche ist, wie sie bereits bei der Feuerwehr vorhanden ist und genau die gleiche Masse aufweist. Wie bereits erwähnt, fand beim AWEL ein Personalwechsel statt. Leider wird das vorliegende Geschäft in der Folge nun als kritisch angeschaut. Zum Durchfluss der Glattbrücke: Dort wurden all diese Sachen miteingeführt, so berechnet und wurden vom AWEL auch so genehmigt.“

*Daniel Brühwiler (glp/GEU)*

„Ich nehme Stellung zum Referat von Reto Steiner. Er sagte, dass wir in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei Zürich einen Fussgängerstreifen auf die Wallisellenstrasse aufmalen könnten. Ich gehe davon aus, dass der gleiche Fussgängerstreifen gemeint ist, welcher auch schon von Paul Steiner erwähnt wurde. *(Damit alle wissen, von welchem Streifen gesprochen wird, zeigt er einen Plan.)* Aus meiner Sicht kann man dies schon machen. Auch meine Kinder müssen ab und zu laufen, denn wir besitzen kein Auto. Aber dass die gleichen Personen, die vor ein paar wenigen Sitzungen hier sagten, sie seien selber zu faul, um vom Chilbiplatz ins City-Center zu laufen, nun heute Abend sagen, die Kinder müssen diesen Umweg in Kauf nehmen, ist gegenüber diesen Kindern eine grauenhafte Arroganz und Hochnäsigkeit. Ich komme zum zweiten Punkt, zum Geld. Reto Steiner sagte, dass er einer breiteren und neuen Brücke für den Autoverkehr sofort zustimmen würde. Die gleichen Personen, die hier drin sagen, sie wollen sparen und diese Velobrücke nicht zahlen, würden problemlos 5 bis 6 Millionen Franken zum Fenster hinauswerfen, um eine Autobrücke zu erstellen. Hinzu kommt, dass die jetzige bestehende Autobrücke noch eine Lebensdauer bis ins Jahr 2040 aufweist. Widersprüchlicher geht es nicht mehr.“

*Reto Steiner (SVP)*

„Normalerweise komme ich nicht ein zweites Mal nach vorne, um Antwort zu geben. Aber wenn Daniel Brühwiler meine Worte quasi im Mund umdreht, muss ich dies richtigstellen. Ich habe mit keinem Ton gesagt, dass wir eine Brücke für Autos ausbauen wollen. Wir sprechen von einer Brücke, einer gesamtheitlichen Lösung, in welcher der motorisierte, der öffentliche sowie der nicht-motorisierte Verkehr Platz haben. Und ich bin der Meinung, dass man heute eine solche Brücke bauen könnte. Und ich habe mit keinem Ton eine Brücke nur für den Autoverkehr erwähnt. Dies zur Berichtigung.“



## **Abstimmung**

Das Geschäft „Wallisellenstrasse (122), Abschnitt Birchenstrasse bis Ueberlandstrasse, Erstellung einer neuen Rad- und Fusswegbrücke, Anpassung Radwegverbindung, Projektgenehmigung, Kreditbewilligung“ wird mit 22 zu 14 Stimmen abgelehnt.

## **Beschluss**

1. Das Projekt für die Erstellung einer neuen Rad- und Fusswegbrücke und die Anpassung der Radwegverbindung bei der Wallisellenstrasse, Abschnitt Birchenstrasse bis Ueberlandstrasse, wird abgelehnt.
2. Der benötigte Kredit von Fr. 630'000.00 wird abgelehnt.
3. Mitteilung an Stadtrat.

Die Richtigkeit bescheinigt

Beatrix Peterhans  
Gemeinderatssekretärin