



12. Sitzung des Gemeinderates

Datum, Zeit	Montag, 4. September 2023, 19:00 Uhr bis 20:59 Uhr
Ort	Katholisches Pfarreizentrum Leepünt
Vorsitz	Patrick Schärli (die Mitte/EVP), Gemeinderatspräsident
Anwesend	38 Gemeinderatsmitglieder
Entschuldigt abwesend	Tanja Boesch (die Mitte/EVP) Daniel Burkhardt (SVP) Finanzvorstand Martin Bäumle (glp/GEU) ab Traktandum 8 Frage 3
Protokoll	Edith Bohli, Gemeinderatssekretärin
Stimmenzählende	Alexandra Freuler (SP) Oliver Kellner (Grüne) Sarah Steiner (SVP)



Traktanden

1. Mitteilungen
2. Protokollgenehmigung der 11. Sitzung vom 3. Juli 2023
3. Siedlungsentwässerungsverordnung (SEVO) / Genehmigung
GR Geschäft Nr. 10/2023
4. Verein für Prävention und Drogenfragen Zürcher Oberland; Finanzierungsbeitrag Stadt Dübendorf 2024 – 2027
GR Geschäft Nr. 28/2023
5. Postulat Rafa Tajouri (FDP) und 18 Mitunterzeichnende «Massnahmen für eine rasche Realisierung der Glattalbahnverlängerung» / Begründung und Überweisung
GR Geschäft Nr. 32/2023
6. Postulat André Csillaghy (SP) und 8 Mitunterzeichnende «Auflösung des Investitionsstaus» / Begründung und Überweisung
GR Geschäft Nr. 33/2023
7. Ersatzwahl eines Mitglieds der Kommission für Raumplanungs- und Landgeschäfte für die Amtsdauer 2022-2026
Rücktritt Andreas Sturzenegger
GR Geschäft Nr. 27/2023
8. 1. Fragestunde im Amtsjahr 2023/2024

1. Mitteilungen

Gemeinderatspräsident Patrick Schärli (die Mitte/EVP) begrüsst alle Anwesenden im Saal und zu Hause via Livestream zur 12. Sitzung des Gemeinderates in der Legislatur 2022-2026. Speziell willkommen heisst er zwei neue Gemeinderatsmitglieder: Daniel Ganz als Nachrückender für Andreas Sturzenegger (beide FDP) und Claudia Günthart für Patrick Jetzer (beide Aufrecht). Beide Neumitglieder werden gebeten sich vorzustellen.

Daniel Ganz (FDP)

"Mir ist es eine sehr grosse Freude und Ehre, heute hier zu sein und die FDP und meine Fraktion vertreten zu dürfen. Ich möchte mich sehr kurz halten, weil ich gehört habe, dass heute die sehr beliebte Fragerunde ist. Ich bin sehr gespannt, was hier alles kommt. Darum nur wenige Worte von mir. Ich denke, wir werden früher oder später sicher noch Zeit haben, um uns gegenseitig auszutauschen."



4. Der benötigte jährliche Nettokredit wird bewilligt. Die Krediterteilung wird dabei auf die Jahre 2024 bis 2027 beschränkt.
5. Mitteilung Stadtrat zum Vollzug.
5. **Postulat Rafa Tajouri (FDP) und 18 Mitunterzeichnende «Massnahmen für eine rasche Realisierung der Glattalbahnverlängerung» / Begründung und Überweisung GR Geschäft Nr. 32/2023**

Erstunterzeichnender Rafa Tajouri (FDP)

"Der Innovationspark kommt, und es braucht Lösungen für die Herausforderungen für Dübendorf. Mit unserem Postulat möchten wir dem Stadtrat eine zusätzliche Legitimation geben, proaktiv und im Interesse der Standortgemeinde auf den gesamten Planungsprozess bei Bund und Kanton einzuwirken.

Der Entscheid des Bundesgerichts, den Gestaltungsplan des Innovationsparks zu stützen, kam wohl für die meisten überraschend. So willkommen dieser Entscheid auch war, hat dies enorme Konsequenzen für die Infrastrukturplanung. Der Innovationspark kann nun um Jahre früher lanciert werden, weshalb die ursprüngliche Planung, den ÖV schrittweise mit Bussen aufzubauen und die Glattalbahn in den Jahren 2035 bis 2040 zu realisieren, heute bereits wieder überholt ist. Dies ist – ich möchte dies explizit festhalten – keine Kritik an der Planung. Diese Vorgehensweise war sinnvoll aufgrund der zu erwartenden weiteren jahrelangen Verzögerungen. Aber um den Ökonomen John Maynard Keynes zu paraphrasieren: Wenn die Fakten ändern, sollte auch die Planung angepasst werden. Planungsprozesse der öffentlichen Verwaltung unterliegen keinen naturgesetzlichen Mechanismen und sollten auch nicht als sakrosankt angesehen werden. Wenn eine Planung überholt ist, sollte darauf hingewiesen werden. Angesichts eines bestehenden Planungsprozesses den Kopf in den Sand zu stecken, ist der falsche Weg. Wer glaubt, dass man mit konsequentem politischem Einsatz nicht auch einen bestehenden oder festgefahrenen Planungs-Prozess ändern kann, der wird nichts erreichen. Oder er will im Falle des Innovationsparks das Gegenteil erreichen, nämlich diesen verhindern.

Bei aller Begeisterung und Entwicklungspotential des Innovationsparks für Dübendorf dürfen wir nicht die Augen davor verschliessen, dass der Innovationspark mehr Verkehr generieren wird, weshalb eine bedarfsgerechte, vorausschauende Planung und Realisierung der Verkehrsinfrastruktur von herausragender Bedeutung ist. Infrastrukturprojekte sollten nicht erst dann geplant beziehungsweise gebaut werden, wenn die bestehende Infrastruktur vor dem Kollaps steht. Dabei geht es nicht nur um die Glattalbahn sondern um den Verkehrsknotenpunkt rund um den Bahnhof Dübendorf insgesamt.

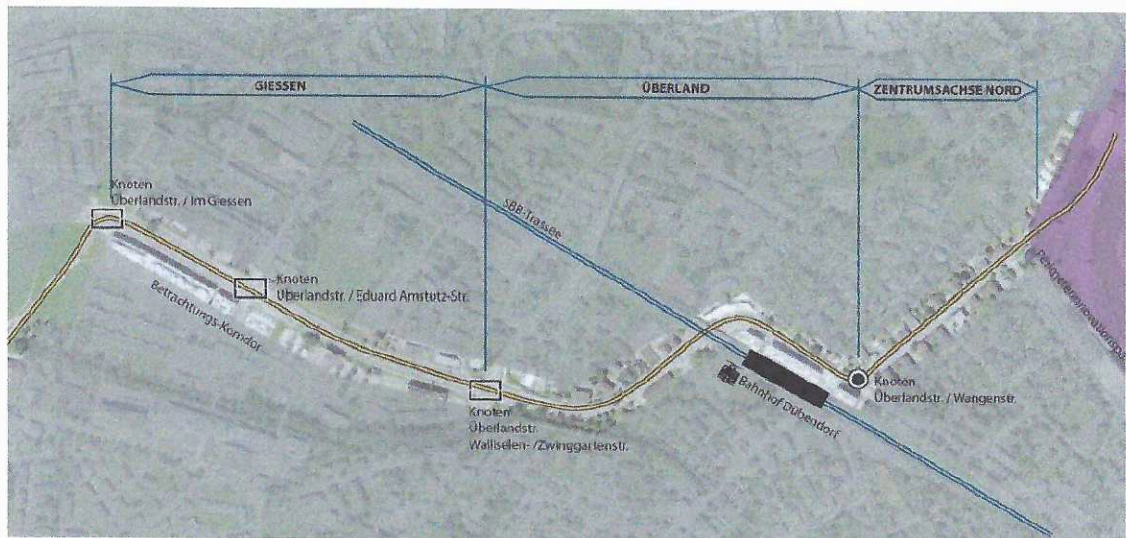
Wir sollten uns nicht darauf verlassen, dass Kanton und Bund alle notwendigen, gesamtheitlichen Überlegungen und Planungen in unserem Interesse anstellen. Die Stadt Dübendorf hat die beste Übersicht vor Ort und es ist wichtig, dass wir versuchen, unsere Anliegen und Bedürfnisse aber auch die Kenntnisse der lokalen Verhältnisse konstruktiv einzubringen. Es ist mir bewusst, dass nicht die Stadt Dübendorf verantwortlich für Planung und Bau der Glattalbahn ist. Da es sich beim Innovationspark um ein Projekt mit grossem Potential und entsprechenden Dimensionen handelt, ist es aber angezeigt, dass die Stadt Dübendorf einen kontinuierlichen strategischen Dialog sucht mit Kanton und auch Bund, um die eigenen Interessen zu vertreten. Dies ist letztlich das Hauptziel des Postulats. Vielleicht rennt man damit offene Türen ein und ein mögliches Vorziehen wurde bereits angedacht, aber wir können dies nicht als selbstverständlich ansehen. Zwar gibt es keine Erfolgsgarantie für einen solchen Dialog, aber aufgrund der Wichtigkeit des Innovationsparks für die Stadtentwicklung sollte versucht werden, unsere Sichtweise und Anliegen einzubringen."



Stellungnahme Stadtrat Dominic Müller (die Mitte), Hochbauvorstand

"Stadtrat und Verwaltung setzen sich engagiert und mit allen Möglichkeiten für eine aktive Entwicklung unserer Stadt ein. Es geht um eine Entwicklung, die langfristig Lebensqualität bringt und uns zu einem attraktiven Ort macht, wo man gerne lebt und arbeitet. Dazu gehört ganz besonders auch, dass wir uns dafür einsetzen, dass aus unserem Flugplatz ein Quartier wird, das funktioniert - nein mehr noch - ein Quartier, das Teil unserer Stadt wird und sich auf möglichst vielen Ebenen mit dem Rest der Stadt verwebt und vernetzt, wie es unser Räumliches Entwicklungskonzept vorsieht. Dazu gehört ganz besonders auch die Einbindung auf Ebene des öffentlichen Verkehrs. Die Verlängerung der Glattalbahn ist auf Ebene der Infrastruktur ein Schlüsselprojekt dazu, es wird die Vernetzung sicht- und greifbar machen, wenn ein Tram durch unsere Strassen fahren wird. Und die Wichtigkeit des Projekts reicht weit über den Innovationspark hinaus, es verbindet ihn nämlich mit dem Empa-Campus, so entsteht eine Art Innovationsmeile in unserer Stadt.

Und dann weitergeführt zum Zentrumsgebiet Hochbord und dem Bahnhof Stettbach, wird es zu einer Achse für Dübendorf Nord. Nördlich von Bahnhof und von der Glatt, entlang der Wangenstrasse und der Überlandstrasse wird so eine neue städtische Achse sichtbar. Es hat dort nämlich je länger je mehr nichts mehr wirklich mit dem aktuellen Namen der Strasse zu tun, es ist nicht mehr "Überland", sondern immer mehr Stadtquartier.



Das eingeblendete Bild ist aus der Vorstudie Integration Glattalbahn Plus aus 2015 des damaligen Amtes für Verkehr. Es illustriert diese Rolle und das Potenzial sehr greifbar.

Ihr spürt, der Stadtrat hat wie die Unterstützerinnen und Unterstützer des Postulats viel Herzblut in dieser Sache. Wir teilen die Einschätzung. Dieses Projekt ist zentral für die Entwicklung unserer Stadt. Und entsprechend setzen sich Stadtrat und Verwaltung seit langem aus Überzeugung und nach Kräften bei jeder Gelegenheit auf allen Ebenen in passender Form dafür ein, dass das Projekt auch kommt. Wir verfassen im passenden Zeitpunkt ein Schreiben an den Regierungsrat. Wir suchen den formellen und informellen Austausch, suchen die Zusammenarbeit und fördern und unterstützen die notwendigen Planungen vor allem auch, dass das Zusammenspiel mit dem Stadtraum funktioniert.

Aber das Projekt liegt nicht direkt in unserer Hand. Es sind andere Gremien und Ebenen in der Verantwortung, kantonale und nationale. Die braucht es im Zusammenspiel, dass das Projekt dann auch



kommt und möglichst zeitnah. ZVV, Verkehrsrat und nationale Agglomerationsprogramme sind die Organisationen und Mechanismen. Unsere Mitwirkung und Einflussnahme ist indirekt. Dazu kann man keinen Masterplan schreiben und es hilft nicht, wenn wir einen detaillierten öffentlichen Rapport machen.

Wir sind sonst schon gefordert mit dem Wachstum unserer Stadt. Wir müssen mit unseren Ressourcen haushälterisch umgehen, da bindet ein zusätzliches Rapportschreiben unnötig Energie, die wir besser direkt darin investieren, dass die Glattalbahnverlängerung auch kommt und ihre zentrale Rolle als Innovationsachse und Rückgrat von Dübendorf Nord wahrnehmen kann. In diesem Sinn empfiehlt der Stadtrat das vorliegende Postulat abzulehnen, damit wir uns auf Arbeiten statt Rapportieren konzentrieren können, wir sind nämlich schon lange engagiert daran."

Diskussion

Thomas Maier (glp/GEU)

"Gerne nehme ich im Namen unserer Fraktion kurz Stellung zum vorliegenden Postulat. Wie Sie vielleicht gesehen haben, haben einige von uns das Postulat mitunterzeichnet und wir haben selbstverständlich Dominics Worte mit Freuden gehört. Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Wir waren schon immer für die bereits erwähnte und detailliert geschilderte Verlängerung der Glattalbahn zum Innovationspark. Die Entwicklungen in unserer Stadt nehmen nicht nur weiter Fahrt auf, sondern auch sind schon extrem weit fortgeschritten, wenn sie beispielsweise ans Hochbord denken und an das ganze Gebiet, durch das diese Bahn einmal fahren wird. Es startet im Hochbord vorbei an der EMPA/EAWAG zum Bahnhof Dübendorf und dann zum Innovationspark. Sie kann quasi ein zentraler Teil dieser Lebensader werden, zu den Synergienutzungen, die wir seit Jahrzehnten am Standort herausstreichen zwischen EMPA, Innovationspark und unserer Stadt. Gerade das letzte Wort möchte ich – wie so oft an dieser Stelle – nochmals herausstreichen: Stadt mit Ausrufezeichen. Wir heissen zwar Dübendorf, sind aber schon lange kein Dorf mehr und müssen auch endlich anfangen konsequent in städtischen Räumen zu denken, so wie es sich für eine Stadt mit 30'000 Einwohner eben schlicht gehört und notwendig ist. Das betrifft beispielsweise den Raum von der Überlandstrasse, in deren Verlängerung die Glattalbahn konkret verlaufen wird, oder das ganze Areal unseres Bahnhofs. Damit meine ich den Bahnhof Dübendorf und nicht jenen in Stettbach. Wie sie wissen fordern wir dort auch schon seit Jahrzehnten endlich eine ÖV-Umsteigeplattform mit Busbahnhof, der einer Stadt wie Dübendorf würdig ist und die "Provinzhaltestelle" endlich in die Geschichtsbücher verbannt.

Zurück zum Postulat: Es ist klar, dass dieser Vorstoss bei uns an sich auf offene Türen trifft und wir ihn unterstützen werden. Wir möchten den Postulanten, vor allem aber auch dem Stadtrat, in Anschluss an Dominics Votum bei der anstehenden Beantwortung noch zwei aus unserer Sicht wichtige Sache mitgeben:

1. Die Stadt soll endlich vorwärts machen und möglichst intensiv das machen, das in ihrem Wirkungskreis möglich ist. Wir müssen allerdings anerkennen, dass für viele Teile dieser Planung eben nicht die Stadt selbst im Lead ist, sondern beispielsweise der Kanton und viele andere Stakeholder (SBB, VBG usw.) involviert werden müssen. Uns ist wichtig: Bitte investieren Sie die Ressourcen ins Projekt und nicht in die Beantwortung des Postulats. Diese können Sie aus unserer Sicht auch schlank und pragmatisch kurz halten und lieber beim Projekt vorwärts machen.
2. Betreffend der Forderung nach einer Prüfung einer Tunnellösung möchten wir aus unserer Sicht nochmals den gleichen Aspekt betonen: Tunnels sind, das wissen wir alle, a priori schon sehr teuer. Tunnelportale in einer gewachsenen Siedlungsstruktur zu platzieren, ist wahrscheinlich eine Kunst, die niemand wirklich gut kann. Also bitte auch hier: Keine teuren langwierigen Projektstudien in Auftrag geben, sondern möglichst einfach eine Abschätzung vornehmen, ob die Idee überhaupt weiterverfolgt werden kann oder nicht.

In diesem Sinne werden wir die Überweisung des Postulats unterstützen."



Theo Johner (die Mitte/EVP)

"Der Innovationspark kann nur dann ein Erfolg werden, wenn er verkehrstechnisch gut erschlossen ist. Ein erfolgreicher Innovationspark wiederum bringt deutlichen Mehrverkehr, für welchen die notwendigen Kapazitäten rechtzeitig bereitstehen müssen, nicht zuletzt damit man Dübendorf auch weiterhin erreichen kann. Die Glattalbahn ist ein sehr wichtiges Element in der Erschliessung. Wir wissen aus der Vergangenheit des Innovationsparks auch, dass Rekurse und Prozesse Verzögerungen bedeuten können. Man muss das Problem also frühzeitig angehen. Der Stadtrat hat uns versichert – und wir glauben ihm das auch – dass er und die Verwaltung sich engagiert für den Innovationspark einsetzen. Er hat auch zurecht darauf hingewiesen, dass viele Entscheide ausserhalb von Dübendorf getroffen werden. Was wir nicht verstehen: Warum soll es dann zu viel sein, wenn der Gemeinderat einmal jährlich informiert werden soll, über die Entscheide, die ausserhalb von Dübendorf getroffen wurden, die uns ganz direkt betreffen. Wir werden das Postulat unterstützen und hoffe, dass wir in diesem Bericht eben erfahren, was an diesen Verhandlungen, an denen wir nicht dabei sind, so läuft."

Orlando Wyss (SVP)

"Das von 19 Gemeinderatsmitgliedern eingereichte Postulat verlangt vom Stadtrat, dass er sich für eine raschestmögliche Realisierung der Glattalbahnverlängerung vom Giessen bis zum Innovationspark Dübendorf einsetzt. Und das mit einem jährlichen Bittstellung zum Regierungsrat mit einem Apell drei Jahre lang an Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh und später dann an ihre Nachfolgerin oder Nachfolger. Auch soll der Stadtrat sich dafür einsetzen, dass die Machbarkeit einer unterirdischen Streckenführung beim Bahnhof Dübendorf geprüft wird, was auch eine unterirdische Haltestelle erfordern würde. Jedes Jahr soll der Stadtrat dem Gemeinderat Bericht darüber ablegen. Da ich das Vergnügen hatte, das Projekt Innovationspark im Kantonsrat hautnah mitverfolgen zu können, weiss ich wie die ÖV-Erschliessung für den Innovationspark geplant und auch ausgeführt wird. In meinen acht Jahren in der Kommission Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) von 2011 bis 2019 behandelten wir die Festsetzung des Richtplaneintrages, welcher 2015 beschlossen wurde und auch den Fr. 217,6 Mio. Kredit. Dieser wurde 2019 von uns zwar fertig beraten, aber wegen des Verwaltungsgerichtsentscheids über die Nichtigkeit des kantonalen Gestaltungsplans sistiert und abgesetzt. Im Jahr 2022 war ich Mitglied der Spezialkommission Innovationspark Zürich. Bei allen diesen Beratungen war die ÖV-Erschliessung des Innovationsparks durch den Busbetrieb klar geregelt und auch nicht umstritten. Das Areal wird mit den bestehenden Buslinien 756 und 759 erschlossen. Der definitive Entscheid, ob die Glattalbahnverlängerung in Angriff genommen wird, fällt dann, wenn klar ist, dass die erste Etappe des Innovationspark-Ausbaus erfolgreich ist. Der Zeithorizont für die Einführung dieser Glattalbahn-Verlängerung ist 2035 bis 2040. Das wird so sein, auch wenn der Dübendorfer Gemeinderat jedes Jahr ein Postulat beschliesst. Die Unterzeichner des Postulats scheinen keine Ahnung zu haben, wie ein solcher Projektierungs-, Planungs- und Umsetzungsprozess abläuft. Das mache ich dem Erstunterzeichner nicht zum Vorwurf, da er erst ein Jahr im Gemeinderat ist und sich sehr wahrscheinlich noch nie mit solchen Geschäften auseinandergesetzt hat. Aber als ich gesehen habe, dass das Postulat von einem ehemaligen Kantons- und Nationalrat unterschrieben worden ist, hat mich das doch sehr verwundert. Hätte man den 200 Seiten-Bericht «Flight Plan» gelesen, welcher die Grundlage der Beratungen in der Spezialkommission IPZ war, hätte man das Vorgehen verstanden. Dort ist in der ersten Phase auf Seite 28 und 29 die Erschliessung mit Bussen beschrieben und wird bei der weiteren Planung auf Seite 87 auf das Agglomerationsprogramm Kanton Zürich der 4. Generation hingewiesen. Hätte man dieses Agglomerationsprogramm konsultiert, wären jedem die Augen aufgegangen und die Sinnlosigkeit dieses Postulats wäre jedem bewusst worden. Das Agglomerationsprogramm besteht aus vier Kapiteln. Limmattal, Stadt Zürich-Glattal, Zürcher Oberland und Winterthur und Umgebung. Im Kapitel Stadt Zürich-Glattal, welches uns betrifft, Bereich Öffentlicher Verkehr, sind 26 Projekte aufgeführt. Die beiden Teilgebiete der Glattalbahn-Verlängerung Giessen bis Bahnhof Dietlikon sind als Nummern ÖV22 und ÖV23 aufgeführt und haben die Priorität C. Das Agglomerationsprogramm ist darum so wichtig, weil der Kanton Zürich das dem Bund vorlegt und darauf hofft, dass dieser einen beachtlichen Teil der Kosten übernimmt. Es gibt



nur im Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal der 4. Generation insgesamt 117 Massnahmen mit Prioritäten A und B, die der Kanton dem Bund eingereicht hat. Die Gesamtkosten dieser 117 Massnahmen betragen Fr. 1'433 Mio. Alle diese Projekte brauchen Kreditbeschlüsse und oftmals Volksabstimmungen. Dass eine Glattalbahn-Verlängerung mit Priorität C und Kosten von dreistelligen Millionenbeträgen demzufolge für eine Einreichung und Mitfinanzierung vom Bund nicht in Frage kommt, sollte eigentlich jedem einleuchten. Zumal die Volkswirtschaftsdirektion zu verstehen gegeben hat, dass die Erschliessung mit der Busverbindung, die eine Erschliessungsgüterklasse B hat, genau so leistungsfähig sei wie mit der Glattalbahn. Auch die Forderung nach der unterirdischen Linienführung ist weltfremd. Da dies im Kanton Zürich nicht das erste ÖV-Projekt in dieser Grössenordnung ist, kann man den kantonalen Planern durchaus zutrauen, dass sie wissen, wie man an ein solches Projekt herangeht. Dazu gehört auch, dass diese Planer selbstverständlich mit den Behörden vor Ort das Gespräch suchen und das Projekt besprochen wird. Auch für das braucht es dieses Postulat nicht. Eine unterirdische Linienführung und zwangsläufig auch unterirdische Haltestelle wird eine Frage der technischen und finanziellen Machbarkeit sein. Das zu besprechen hat man beim Beginn der Planungen noch genügend Zeit.

Nicht zu wissen, wie die Vorgehensweise bei einem solchen politischen Prozess ablaufen ist nicht schlimm und kann manchen passieren. Doch wenn man Ahnungslosigkeit in einen politischen Vorstoss packt und den dann noch dem Stadtrat überweist, wird es peinlich. Ich hoffe eigentlich, dass wir unserem Stadtrat diesen peinlichen Gang ersparen können. Denn etwas müssen wir zur Kenntnis nehmen: Die Mehrzahl unseres Gemeinderates ist nahezu euphorisch in Sachen Innovationspark und Glattalbahn. Wenn sogar der noch euphorischere Stadtrat das Postulat ablehnt, mit dem er die Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh überzeugen soll, die nochmals euphorischer ist als unser Stadtrat, kann man ersehen, dass dieser Vorstoss zu nichts taugt. Er ist für die Galerie und ein Bürokratiemonster. Der einzige Vorteil von diesem Vorstoss wäre es, dass der Stadtrat den Bericht an den Gemeinderat nur einmal verfassen müsste und ihn jedes Jahr wieder aus der Schublade nehmen könnte. Ich ersuche meine Kolleginnen und Kollegen des Gemeinderates unserem Stadtrat diese Peinlichkeit zu ersparen und das Postulat nicht zu überweisen."

Flavia Sutter (Grüne)

"Die Verlängerung der Glattalbahn-Linie ist für uns Grüne ein wichtiges ÖV-Projekt. Die Bedenken sind auch bei uns gross, dass es durch den Verkehr vom und zum Innovationspark zu einer Überlastung der Strassen und der betroffenen Quartiere kommt. Im Synthese-Bericht der Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf, dem sogenannten Flight Plan, können wir lesen: Der ZVV (Zürcher Verkehrsverbund) ist zuständig für die Verlängerung der Glattalbahn-Linie. Beteiligte Akteure sind der Kanton, die Gemeinden Dübendorf und Wangen-Brüttisellen, die Verkehrsbetriebe Glattal und die Arealentwicklungsgesellschaft. Der Zeithorizont ist – wie bereits gehört - mit dem Jahr 2035 angegeben. Weiter ist zu lesen, dass Busse zum Einsatz kommen sollen, bis der Bedarf für die Verlängerung ausgewiesen ist. Die Stadt Dübendorf ist also tatsächlich beteiligt an diesem Prozess. In unserer Fraktion haben wir uns schon gefragt, wie viel Einfluss der Stadtrat tatsächlich nehmen kann. Wir befürworten es aber, dass wir regelmässig vom Stadtrat über den Stand der Dinge informiert werden. Wir stimmen darum für die Überweisung des Postulats.

Einen Hinweis an den Stadtrat haben wir noch: Ob das Postulat überwiesen wird oder nicht, wichtig wäre aus unserer Sicht, dass beim Planen des Bushofes und aller weiteren Projekte in diesem Gebiet die Verlängerung der Glattalbahn miteinbezogen wird."

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen.

Abstimmung

Der Gemeinderat beschliesst mit 25 zu 10 Stimmen, das Postulat Rafa Tajouri (FDP) und 18 Mitunterzeichnende «Massnahmen für eine rasche Realisierung der Glattalbahnverlängerung» an den Stadtrat zu überweisen.