

Markus Brunner, Kämmoos 1 8608 Bubikon
Walter Nüssli, Pfannerstrasse 4 8633 Wolfhausen

EINGEGANGEN

05. Nov. 2021

Gemeinderat Bubikon
Rutschbergstrasse 18
8608 Bubikon

Bubikon, 5. November 2021

**Stellungnahme zu
Protokollauszug vom 20.10.2021**

**V2.5.2. Beschluss 2021-191
Stammgleis Bubikon-Wolfhausen – Einzelinitiative – Verabschiedung für die GV vom
15. Dezember 2021**

Sehr geehrter Damen und Herren

Vielen Dank für die Zustellung des Beschlusses und die Einladung zur Stellungnahme.
Gerne nehmen wir dazu Stellung.

Zu Kurz und bündig

Die Initiative verlangt einen Richtplaneintrag, mehr nicht. Der Bezirksrat bezeichnete den
Initiativtext im Stimmrechtsrekurs-Verfahren als «eindeutig und klar», ebenso das
Stammgleis lasse sich «sehr leicht wieder eintragen».

Der Gemeinderat missachtet den Initiativtext und schürt grosse Ängste vor Bau- und
Betriebskosten. Dies alles hat nichts mit einem Richtplaneintrag zu tun. Ein Planeintrag allein
löst keine Kosten aus. Ein Richtplaneintrag dient der Sicherstellung der Grundstücke, bzw.
schützt vor deren Zweckentfremdung. Ob, wie und wann das Gleis wieder einmal an das
Netz der SBB AG angeschlossen wird gibt die Initiative nicht vor. Ebenso lässt die Initiative
den Verwendungszweck offen. Diese wichtigen Informationen erwähnt der Gemeinderat mit
keinem Wort.

Die Angstmacherei vor Kosten dürfte kaum einer sachlichen Information wie es das GPR,
Gesetz über die politischen Rechte, vorschreibt entsprechen. Es stellt sich die Frage, ob bei
dieser Informationspolitik des Gemeinderats der Bezirksrat den Beschluss prüfen sollte.

In allen Akten der Gemeinde heisst es immer «die SBB», dies ist nicht korrekt. Welche SBB
betrifft es jeweils und welche Dienststelle/Division? SBB AG / SBB cargo AG / SBB cargo
International AG wohl kaum.

Zu 1. Initiativbegehren

«in teilweiser Gutheissung des Rekurses» bedeutet konkret ein unbedeutendes Detail hat
der Bezirksrat nicht gutgeheissen. Nämlich die Forderung, die Initiative sei der Gemeinde-
versammlung zu unterbreiten.

Da die Gemeindeversammlung zuständig ist, ist dies gegenstandslos geworden. Sonst hat
der Gemeinderat, trotz grossem Einsatz finanzieller Mittel für 2 Anwaltspersonen, in den
wichtigen Hauptpunkten den Rekurs verloren.

Zu 3. Öffentliche Auflage und Ergebnis der Mitwirkungen (Einwendungen)

Richtigerweise wird die nötige Bewilligung des BAV erwähnt, falls das Gleis je wieder einmal ans Netz der SBB AG angeschlossen wird erwähnt. Das ist nicht Sache der SBB AG, folglich hat sie sich dazu nicht zu äussern!

Die Initiative verlangt nur einen Richtplaneintrag!

Zu 4. Kantonale Vorprüfung

Beim Stammgleis handelt es sich um eine bestehende Gleisanlage von 1901. Das Gleis liegt also seit 120! Jahren unverändert in der Landschaft. Es ändert betreffend Naturschutz nichts, es betrifft keine Bauarbeiten mit Eingriffen in die Natur. Bahnböschungen sind oft Lebensraum seltener Tier- und Pflanzenarten. Dies ist normal und stört sich gegenseitig nicht, im Gegenteil, Fauna und Flora entwickeln sich speziell gut an Bahngeleisen.

Die «Trockenwiese beim Ritterhaus» wird durch das Doppelspurgleis der SBB AG durchschnitten. Im Bereich des Trasses des Stammgleises befindet sich diese erst nach 2014, nach dem Ausbau der Anschlussweiche. Es stellt sich die Frage, ob dieses Schutzgebiet als eines der Hindernisse, für einen möglichen Wiederanschluss des Stammgleises an das Netz der SBB AG absichtlich eingerichtet wurde. Trockenwiesen können jederzeit auf Kiesuntergrund ergänzt oder erweitert werden.

Als Vergleich kann die ehemalige Schutzzone «Krautsaum» nördlich des Giessenbachs, Ausfluss Kämmoosweiher dienen. Die wurde durch den Kanton für den Radwegbau 2018 kurzerhand aufgehoben. Eine Strassenböschung, Lebensraum von Ringelnattern, Blindschleichen, Eidechsen und Insekten wurde gleichzeitig ohne Beachtung zerstört.

Bei der geplanten Service- und Abstellanlage in der Brach/Fuchsbühl in wesentlich grösserem Umfang von rund 80'000m² macht das ARE keinerlei derartigen Auflagen, obwohl es sich dort im Gegensatz zum bestehenden Stammgleis um Neubauarbeiten mit Lebensraum zerstörender Wirkung handelt.

Der Zweck des Richtplaneintrags nur als Zeitzeuge spielt im Moment keine Rolle. Die Initiative gibt keinen Zweck vor. Es erscheint aber sehr merkwürdig unter einem grünen Baudirektor, der im Agglomerationsprogramm 2020 und im Richtplan 2020 mehr Bahngüterverkehr im Zürcher Oberland fordert! Und dies auch explizit über Anschlussgleise.

Ob das Problem Hochwasserschutz am Bahndamm beim Giessenbach real besteht ist unklar. Bekanntlich hat der Kanton im ganzen Gebiet die Hochwasserabflussmengen unrealistisch hoch angesetzt. Private und selbst die Gemeinde Bubikon mussten Gegengutachten erstellen, die die Abflussmengen realistisch bei etwa **Faktor 3 tiefer** ansetzten.

Zudem besteht am Bahndamm eine Wehranlage für Notfälle. Oberhalb liegt das Hüsliriet mit sehr grossem Speichervermögen und eigener Staueinrichtung. Sollte sich das Wasser tatsächlich am Bahndamm stauen, was sehr unwahrscheinlich ist beim vorhandenen grossen Querschnitt des Durchflusses, fliesst das Wasser beim Bühl auf dem Flurweg unter der Bahnbrücke durch und über Wiesen direkt wieder in den Giessenbach mit sehr kleinem Schadenspotential.

Der Richtplaneintrag den die Initiative verlangt löst kein Bauprojekt aus und die derzeitige Nutzung ändert dadurch auch nicht. Somit dürfte der Hochwasserschutz auch einer Drohung vor Kosten entsprechen.

Vor möglichem Bahnbetrieb in der Nacht kann entwarnt werden. Einziger Zweck dürfte der SBB AG passende Angstmacherei in der Bevölkerung sein um die Initiative zu bekämpfen. Entgegen allen anderen Aussagen ist Bahngüterverkehr in Bubikon möglich. Kleine, flexible Anbieter wie Widmer-Rail-Services AG und andere beweisen es und zwar in der heutigen Zeit. Offenbar kennen ARE, Regierungsrat und Gemeinderat die Realität nicht.

Es stellt sich die Frage wie das AWEL die Gleisanlage beurteilt, falls diese wegen dem Verkauf einzelner Parzellen gar nicht mehr genutzt werden könnte. Umweltbelastende, nicht mehr nutzbare Anlagen, könnten in Zukunft bei der zunehmenden Verschärfung von Vorschriften per Verfügung saniert, bzw. entfernt werden müssen. Bei einer Gleisanlage mit rund 3 km Länge dürfte dies inklusiver Sanierung des Untergrunde sehr kostspielig werden. Die Ausgaben dürften in diesem Fall höher werden als die Einnahmen aus einem heutigen Verkauf einzelner Parzellen. Dies ist ein nicht unrealistisches Zukunftsszenario, an das die Behörden bis jetzt nicht gedacht haben.

Zu 5.2 Möglichkeiten einer Unterschutzstellung nach PBG

Es ist ein grosser Interessenkonflikt und Systemfehler wenn die gleiche Behörde für eine Unterschutzstellung wie auch den Verkauf von Teilen des umstrittenen Objektes zuständig ist. Da müssen die personellen Verflechtungen und Kompetenzen eines ehemaligen Ressortvorstehers im Bereich Hochbau- und Planung und seines untergebenen Abteilungsleiters genau betrachtet werden.

Der frühere Ressortvorsteher Hochbau- und Planung war bis zu seiner Pensionierung Kantonsgeometer im ARE, dort wo auch die Raumplanung und die Denkmalpflege angesiedelt sind. Sein untergebener Abteilungsleiter gleichzeitig Gemeindegemeinschafter-Stellvertreter und Verfasser von mindestens 2 Beschlüssen gegen das Stammgleis.

So explizit gegen eine Unterschutzstellung im Februar 2015. Auch schon gegen einen Wiederanschluss des Tanklagerbetreibers im Dezember 2014. 2016 waren die beiden Herren bereits bei der Schulthess Maschinen AG unter anderem zwecks Besprechung des Verkaufs von Gleisparzellen.

Die Bevölkerung wurde entgegen der gesetzlichen Vorgaben des IDG «Gesetz über die Information und den Datenschutz» wonach das öffentliche Organ von sich aus zu informieren hat, nie informiert. Da stellt sich die Frage wie weit der Gemeinderat als Gesamtgremium darüber informiert war.

Zu 5.3 Ablehnung der Initiative durch den Gemeinderat

Zur Meinung des Gemeinderats es handle sich nicht um ein Schutzobjekt:

Unter vorgehendem Punkt 5.2 ist ausreichend begründet, dass explizit der Gemeinderat selber dafür gesorgt hat, dass das Stammgleis nicht unter Schutz gestellt wird. Die Schutzwürdigkeit wurde absichtlich nie geprüft, geschweige denn durch ein Gutachten untersucht. Es sieht danach aus, als wäre beim Stammgleis alles so eingerichtet worden, dass der Gemeinderat allein über alle Kompetenzen verfügt.

Bei privaten alten Gebäuden, wird im Gegensatz zum Stammgleis, rigoros ins Privateigentum eingegriffen durch die zuständigen Behörden. Alte Gebäude gibt es sehr viele.

Das Stammgleis hingegen ist die einzige im Originalzustand ohne Fahrleitung erhaltene Strecke der Uerikon-Bauma-Bahn. Es ist weitherum das einzige typische Nebenbahngleis einer Bahnstrecke aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts. Solche kunstvoll ins Gelände eingefügten Bahngleise mit Kunstbauten, Dämmen und Einschnitten aus dieser Epoche ohne Fahrleitung gibt es sonst keine mehr. Es handelt sich zudem um ein wichtiges Erbe des

Zürcher Oberländer Bahn- und Industriepioniers Adolf Guyer-Zeller wie auch die weltberühmte Jungfraubahn.

Die immer wieder als Vergleich herangezogene Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma ist eine nach SBB Standard mit Fahrleitung ausgebaute Strecke. Daher taugt dieser Vergleich nicht.

Die Bahnhofgebäude von Bubikon und Wolfhausen sind, wie richtig vermerkt wird, im kommunalen Inventar der schutzwürdigen Gebäude. Da bietet es sich an das ganze Ensemble, mit dem auch unmittelbar vor dem unter Schutz stehendem Ritterhaus gelegenen Stammgleis, zu schützen. Zusätzlich gab es eine Haltestelle Ritterhaus-Bad Kämmoos, welches ebenso unter Schutz steht.

Die Bemerkung die Kosten für den Erhalt einer funktionierenden Gleisanlage wären unverhältnismässig hoch stimmen ganz klar nicht, ist doch durch den vorhandenen Streckenzustandsbericht einer renommierten Gleisunterhaltungsfirma, zweier grösserer Privatbahnen, belegt, dass sich das Stammgleis in gutem Zustand befindet. Es waren nie grössere Unterhaltsarbeiten notwendig. **Ausserdem verlangt die Initiative nur den Eintrag in den kommunalen Richtplan was der Sicherung der Grundstücke vor Zweckentfremdung dient. Die initiative verlangt ausdrücklich keine funktionierende Gleisanlage.**

Weiter behauptet der Gemeinderat die Initiative verlange die Wiederherstellung des Anschlusses an das SBB-Netz. Auch dies ist nur **ein Eintrag in den kommunalen Richtplan! Die Initiative verlangt ausdrücklich nur den Planeintrag, kein Bauprojekt welches der Gemeinderat budgetieren müsste!**

«Die SBB»

Um die Argumente «der SBB» zu verstehen muss zuerst das «System SBB» erklärt werden. Politiker aller Stufen haben davon leider keine oder wenig Kenntnis. In der Schweiz sind folgende Firmen tätig:

- die **SBB AG** mit den Divisionen (Abteilungen)
 - Infrastruktur (Gleisnetz)
 - Personenverkehr
 - Immobilien
 - etc.
- die **SBB cargo AG** als Drittfirma für den Inlandgüterverkehr

wie verschiedene andere private Anbieter auch. Nur ein Beispiel, Railcare, die Bahntransportfirma von Coop.

Wenn von der «SBB» die Rede ist, ist meist die SBB AG gemeint. Die SBB AG ist wie ersichtlich im Verkehrsbereich eine reine Personenverkehrsfirma. Die hat keinerlei Interesse an Güterverkehr. Die SBB AG ist gesetzlich verpflichtet ihr Gleisnetz diskriminierungsfrei Drittenanbietern zur Verfügung zu stellen für alle Fahrten ausserhalb des konzessionierten ÖV.

Selbst im ÖV Bereich verliert die SBB AG immer mehr, im Nachbarkanton Sankt Gallen fährt die Südostbahn den S-Bahn Betrieb. Im Mittelland übernimmt die BLS immer mehr Regionalverkehr. Dies sind nur 2 Beispiele von vielen.

Also versucht die SBB AG den Güterverkehr zu behindern und verhindern, obwohl sie sich damit klar gesetzwidrig verhält. Jedes Gleis das für den Personenverkehr in den Regionen nicht gebraucht wird, wird möglichst abgebrochen. So wird Schritt für Schritt die Kapazität für den Güterverkehr immer mehr eingeschränkt bis man behaupten kann, Güterverkehr sei nicht mehr möglich.

Solange die Politik auf allen Stufen dieses Verhalten der SBB AG toleriert und alles glaubt, bzw. wie in diesem Bericht abdruckt. wird sich nichts ändern.

In Bubikon gibt es Güterzüge entgegen allen anders lautenden Berichten, es ist schlicht nicht erklärbar wieso die SBB AG das Gegenteil behauptet. Diese Güterzüge kommen aus Richtung Uster-Wetzikon-Bubikon-Rapperswil mitten am Tag mit maximal Tempo 90 km/h. In die Gegenrichtung fahren sie auch am Tag. Selbst der Dampfbahnverein Zürcher Oberland mit seinen langsamen Dampfzügen verkehrt auf der Strecke Rüti-Bubikon-Wetzikon am Tag. Dies alles zwischen den schnellen S-Bahn-Zügen.

Wären wirklich keine Kapazitäten vorhanden, würde die SBB AG nicht in Bubikon eine grosse Abstell- und Serviceanlage planen. Die Behauptungen der SBB AG sind nicht haltbar und dürften strengrechtlich nicht zulässig sein.

Die SBB AG und der Gemeinderat scheinen die Realität nicht zu kennen.

Mögliche Kosten Anschlussweiche

Die Initiative verlangt nur den Richtplaneintrag, kein Bauprojekt. Trotzdem ist auch diese Behauptung der SBB AG nicht korrekt. Es ist generell müssig über Kosten und Vorschriften zu sprechen, die konkret nicht anfallen weil die Initiative kein Bauprojekt umfasst. Falls das Stammgleis in Zukunft wieder an das Netz der SBB AG angeschlossen werden sollte, gelten die dann gültigen Vorschriften beim Baubewilligungsverfahren.

Bundesbeiträge richten sich generell nach dem Gütertransportgesetz und der Gütertransport-Verordnung. Bis SBB cargo AG die Zustellung von Bahnwagen verweigerte dürfte die nötige Anzahl Bahnwagen für Beiträge erreicht worden sein. Heute produziert die Industrie wesentlich mehr und weist ein grösseres Transportvolumen auf. Die absolute Behauptung, alle Kosten hätte die Gemeinde zu tragen, ist nicht haltbar und gleicht eher Propaganda.

Eine Gleisanlage ist kein Konsumartikel den man, wenn er einmal zerstört ist, wiederbeschaffen kann. Seit 120 Jahren besteht das Gleis, seit der Einstellung der UeBB wurde es rund 60 Jahre sehr umweltfreundlich für den Güterverkehr genutzt. Nur wegen der übermächtigen SBB AG wurde der Ersatz der Anschlussweiche verhindert. Damals waren nach der Bahnreform 1999, die kleinen flexiblen Bahngütertransportunternehmen noch nicht auf dem Markt tätig, das brauchte Zeit.

Die Gemeinde Bubikon wirbt mit dem Energiestadtlabel, gibt dafür jährlich einen grossen Betrag aus, und will sich umweltfreundlich darstellen. Umweltfreundliche Mobilität wird durch das Label vorgegeben, da gehört auch der Transport dazu. Anschlussgleise sind langfristige, zukunftssträchtige Anlagen und werden wegen dem Umweltschutz zu einem Standortvorteil.

Früher haben sich alle angeschlossenen Industriebetriebe sehr umweltfreundlich verhalten und den Bahntransport genutzt, Nauer sogar für den Abtransport. Nur weil SBB cargo AG die Zustellung von Bahnwagen verweigerte, wurde der Niedergang des Stammgleises eingeleitet.

In der heutigen Umweltsituation wäre dies kaum mehr denkbar. So gesehen handelten die früheren Gemeinderäte mit der Übernahme des Gleises in Sachen Umweltschutz sehr verantwortungsvoll. Dies im Gegensatz zum heutigen Gemeinderat, der sich mit einem Umweltlabel schmückt und in der Realität, den möglichen Bahntransport wie die SBB AG verhindert und damit den Strassentransport fördert.

Fehlendes Interesse von Betrieben für Bahngütertransport

Bei den betroffenen Betrieben handelt es sich um alteingesessene Unternehmen in der momentanen Situation. Die heutigen Geschäftsleitungen haben offenbar den Standortvorteil von Gleisanschlüssen trotz ihren Umweltschutzbeteuerungen noch nicht erkannt. Dies im Gegensatz zu früher. Schulthess und Nauer verarbeiten tausende Tonnen Material, fast alles aus dem Ausland. Der Tanklagerbetreiber versuchte sehr ernsthaft mehrmals wieder einen Gleisanschluss zu erhalten. Somit ist die absolute Aussage das Interesse für einen Gleisanschluss sei nicht vorhanden schlicht falsch.

Beim Tanklager wurde der Wiederanschluss laut Akten explizit durch den Gemeinderat verhindert. Anschlussgleise sind in Zukunft Standortvorteile, werden vom Kanton aktuell im Richtplan 2020 verlangt. Dass der grosse Blechverarbeiter, Schulthess Maschinen AG, kein Interesse an einem Gleisanschluss hat erklärt sich selbst, wenn die Geschäftsleitung mit dem Gemeinderat in Geheimhaltung zusammenarbeitet, um Gleisparzellen ins Eigentum zu übernehmen. Bleche sind Güter mit grossem Gewicht und werden nicht in der Schweiz hergestellt, sind damit das ideale Bahntransportgut.

Weiterentwicklung der Schulthess (Schulthess Maschinen AG)

Das UeBB Gleis, Stammgleis existiert seit 1901, der damalige Herr Schulthess hat erst 1917 ans Gleis gebaut weil er für seine Produktion einen Anschluss an die weite Welt brauchte. Durch die Weiterentwicklung wurde beidseitig des Gleises Fabrikbauten erstellt. Es kann keine Rede davon sein das Gleis zerschneide das Areal der Schulthess. Die Entwicklung verlief belegbar umgekehrt. Die Firma profitierte stark von diesem Gleisanschluss bis SBB cargo AG die Zustellung von Bahnwagen verweigerte.

Weiterentwicklung tönt sehr gut, in welche Richtung konkret wird nicht erläutert. Wenn es sich um ein wichtiges, konkretes Projekt handeln würde, könnte die renommierte Firma zusammen mit dem Gemeinderat informieren. Darum geht es wohl nicht, daher der diffuse Begriff «Weiterentwicklung». Somit dürfte es sich um Immobilienstrategie, Bodenspekulation handeln weil Schulthess 37'000m² Land am Stück haben möchte.

Schulthess hat mehrere tausend Quadratmeter Reserveland an der Landstrasse, dazu in der Lochrüti, direkt an die Fabrikliegenschaften angrenzend, gut eine Hektare Landreserve. Dazu könnte das ganze Areal 13,5m hoch bebaut werden. Die Parzelle der alten Lagerhallen hinter dem Neugut könnte 9,5m hoch bebaut werden. Schulthess verfügt also in der Fläche wie in der Höhe über äusserst grosse Ausbaureserven. Dazu nutzt Schulthess die Gleisparzellen für den wintertypischen Verkehr zu den Lagerhallen, die Gleisparzellen können also gar nicht zugebaut werden.

Weiter verfügt die Schulthess über rund 5 eingetragene Grunddienstbarkeiten an den Gleisparzellen inklusive ein Überbaurecht für eine nie gebaute Passerelle. Sie darf die Parzellen weitgehend nutzen wie eigens Land. Das Gleisareal wird seit Jahrzehnten abgesperrt ohne, dass dazu eine eingetragene Grunddienstbarkeit ersichtlich wäre. Für den Grundeigentümer, die Gemeinde, ist kein Entgelt für die Nutzung der Landparzellen eingetragen. Immerhin handelt es sich um rund 1600m² Industrieland. Lediglich der Bahnverkehr muss gewährleistet werden.

Öffentlich informierte die Schulthess lediglich, sie habe wegen dem Gleis Witterungsprobleme. Somit könnte mittels zusätzlicher Grunddienstbarkeit eine Überdachung bewilligt werden. Es könnte bei verketteter, fliessender Produktion, bei einer möglichen Bauhöhe von 13,5m, ein Überbau erstellt werden.

Gemeinderat hat keinerlei Alternativen geprüft

Noch immer behauptet der Gemeinderat die Bevölkerung sei anlässlich der Gemeindeversammlung im März 2013 ausführlich über die Streichung des Gleises aus dem regionalen Richtplan informiert worden. Im betreffenden Gemeindeversammlungsbeschluss mit Wortprotokoll steht kein Wort von einem Gleis. Es stellt sich die Frage ob damals korrekt informiert wurde.

Alle Akten sind sehr einseitig zu Gunsten der Schulthess abgefasst und teilweise schlicht falsch. Alles was für den Erhalt des Gleises spricht wurde ausgeblendet. Selbst die 587 Unterschriften von Einheimischen bei der Petition interessieren den Gemeinderat nicht. Insgesamt haben 1064 Personen die Petition zur Erhaltung des Stammgleises unterschrieben. Dies wird auch ausgeblendet.

Mindestens ein gewisses, ehemaliges Gemeinderatsmitglied hatte grosses Fachwissen und wusste wohl, schon ab 2013, wie vorzugehen ist. 2013 und auch später immer wieder, laut Akten, wurde der Bevölkerung versprochen, auch mit der Streichung des Stammgleises aus dem regionalen Richtplan bleibe es erhalten. Das Stammgleis diene weiterhin den beliebten Chilbifahrten, die der Gemeinderat selber seit Jahrzehnten in Auftrag gibt! Dazu gibt es Fahrten zu Märkten und privaten Anlässen.

Der frühere Gemeinderat hat, nach dem Ausbau der Anschlussweiche, selber aktiv nach Bahnbetreibern gesucht und mit dem Verein Depot- und Schienenfahrzeuge Koblenz (dsf) einen sehr engagierten Anbieter gefunden. Der dsf ist ein Bahnunternehmen, unter dem EVU, Betriebsgesellschaft historische Eisenbahnen (BHE). Der dsf bietet selber in der ganzen Schweiz Extrafahrten an und überführt Bahnwagen auch für grosse Bahngesellschaften.

Heutiger Gleisunterhalt

Die Gemeinde kann froh sein um den Bahnbetreiber dsf, der einen sehr grossen Teil der Unterhaltsarbeiten selber in Fronarbeit ausführt. Dafür werden pro Jahr bis zu rund 100 Arbeitsstunden aufgewendet, die sonst die Gemeinde zusätzlich finanzieren müsste. Laut Vertrag muss der dsf bei öffentlichen Fahrten 20%, bei privaten Buchungen 50% der Einnahmen der Gemeinde abliefern. Für Jugendliche die mitmachen erhält der Verein keine Förderbeiträge. Es stellt sich die Frage welcher Verein bei so viel Einsatz, so viel seiner Einnahmen der Gemeinde abliefern.

Fazit

Der Beschluss des Gemeinderats ist sehr einseitig verfasst. Es wird nirgends korrekt erklärt, es handle sich beim Initiativgegenstand lediglich um einen Eintrag in den kommunalen Richtplan und was ein solcher Eintrag genau bedeutet.

Stattdessen betreibt der Gemeinderat Angstmacherei wegen Kosten die durch den Richtplaneintrag keinesfalls entstehen. **Der Gemeinderat informiert bewusst falsch!**

Die Akten sprechen eine klare Sprache, der Gemeinderat schnürte mit den Herren der Schulthess unter Geheimhaltung ein Päckli und wollte die Bevölkerung vor vollendete Tatsachen stellen. Nur weil er die «Umwidmung» der Gleisparzellen amtlich publizieren musste, ist ihm dies nicht gelungen. Der frühere Schreiber hat dazu mehrere Seiten Beschlüsse verfasst wie dabei vorzugehen sei und mit welchem Widerstand man rechnen müsse. Selbst man wisse nicht, wie politisch brisant die Sache sei wurde festgehalten.

Die Mitglieder des Gemeinderats ab Sommer 2018, insbesondere das Präsidium, beklagten sich mehrmals, die früheren Ratsmitglieder hätten eine «Unordnung» hinterlassen. Statt bürgerfreundlich zu sein, wie man in den Legislaturzielen vorgibt, treiben die heutigen Mitglieder die Politik unter Ausschluss der Bevölkerung weiter.

Wer in Bubikon die Wahrheit erfahren will, ist gezwungen auf eigenes Risiko ein Rechtsmittel zu ergreifen, weil man sonst weder ernst genommen noch wahrheitsgemäss informiert wird, wie verschiedene Verfahren vor Bezirksrat zeigen. Bürger die politisch eine dezidiert andere Meinung vertreten wurden unter dem früheren Schreiber und der aktuellen Präsidentin (mit deren Unterschriften) im Internet blossgestellt. Dies in einer Art, dass der Bezirksrat von sich aus, von Amtes wegen, eingegriffen hat. Selbst dabei blieb die Präsidialabteilung mit dem damaligen Schreiber hartnäckig, bis der Bezirksratspräsident persönlich Verfügungen ausgestellt hat.

Freundliche Grüsse

Im Namen der Initianten



Markus Brunner

Verteiler:

Gemeinderat

RPK

Medien nach amtlicher Publikation des Beschlusses