

Jahresbericht 2017

Sektion Zürich

Peter Summermatter, Präsident VCS Zürich

Elektromobilität ist nicht unser Klimaretter

Einleitend einige Vorbemerkungen zu einem allgemeinen Thema, das uns seit vielen Jahre begleitet: Es handelt sich um die Elektromobilität.

Nur ca. 20% des Gesamtenergieverbrauches ist erneuerbar. Der gesamte Verkehr verbraucht zusammen mit dem Bau und Unterhalt der Infrastrukturen ca. 50% der Energie. Auch wenn der Antrieb selber etwas effizienter ist, hilft die Verlagerung auf Elektrofahrzeuge nicht, den CO₂-Ausstoss deutlich zu senken. Da viel zu wenig erneuerbare Energie produziert wird und die neuen Kraftwerke in Europa häufig Kohlekraftwerke sind, braucht jeder neue Stromverbraucher hauptsächlich Kohlestrom. Zudem müssen wir die Kernkraftwerke abschalten und damit deren Produktionsausfall ersetzen.

Das einzige was uns bleibt, ist den Energieverbrauch massiv zu senken. Im Verkehrsbereich kann dies nur durch Vermeidung und, wo immer noch zwingend, durch viel kleinere und leichtere Fahrzeuge erreicht werden. Unter diesen Umständen darf Mobilität generell, und damit speziell auch die Elektromobilität, nicht gefördert werden.

Bahnausbau schritt 2030/35

Am 9. Februar 2014 haben Volk und Stände der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) mit klarer Mehrheit zugestimmt. Die Verfassungs- und Gesetzesgrundlagen sind auf 1. Januar 2016 in Kraft getreten.

Mit der Annahme der Vorlage hat das Stimmvolk den zeitlich unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) in der Verfassung verankert. Der BIF hat den früheren FinöV-Fonds auf diesen Zeitpunkt hin abgelöst und wird über zweckgebundene Einnahmen gespeist (u.a. LSVA, Bundesbeitrag, MWST). Der BIF finanziert – im Gegensatz zum früheren FinöV-Fonds – auch den Betrieb und Substanzerhalt der gesamten Bahninfrastruktur.

Der BIF ermöglicht eine rollende Planung und stellt die nötigen finanziellen Mittel bereit, um die Bahninfrastruktur bedarfsgerecht und schrittweise auszubauen. Den Rahmen dafür bildet das strategische Entwicklungsprogramm (STEP), das sich auf Bedarfsnachweise und Angebotskonzepte stützt.

Im Rahmen dieses Bundesbeschlusses unterbreitete der Bundesrat eine Vernehmlassungsvorlage für den Ausbauschritt 2030/2035. Entsprechend den finanziellen Möglichkeiten hat der Bundesrat dem UVEK den Auftrag erteilt, den Ausbauschritt 2030/35 in zwei Varianten zu erarbeiten: eine Variante für 7 Milliarden Franken mit einem Umsetzungshorizont 2030 (Variante Ausbauschritt 2030) und eine Variante für 11,5 Milliarden mit einem Umsetzungshorizont 2035 (Variante Ausbauschritt 2035).

Die Region Zürich ist in den Überlegungen des BAV mit den drei Grossprojekten Büttenerntunnel, Bahnhof Stadelhofen und Zimmerbergtunnel zwar relativ prominent vertreten, doch scheint lediglich der Brüttenertunnel, als Bestandteil des Ausbaus zwischen Zürich und Winterthur, für den Ausbauschritt 2030 wirklich gesetzt zu sein. Der Stadelhofen soll erst nachgelagert kommen, ist aber das wichtigste Projekt der Variante 2035.

Der VCS schlägt in seiner Vernehmlassungsantwort deshalb die umfassendere Variante 2035 vor. Darin verlangt er für den Brüttenertunnel den deutlich günstigeren Ausbau der Stammstrecke auf vier Spuren. Dies entspricht auch der seinerzeitigen VCS-Initiative. Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen muss prioritär behandelt werden. Starke Vorbehalte sind jedoch gegenüber dem Zimmerberg-Basistunnel vorhanden. Wie die Bedarfsanalyse Personenverkehr deutlich zum Ausdruck bringt, ist zwar zwischen Zürich und Thalwil eine Überlast vorhanden, kaum aber zwischen Thalwil und Zug, also im Bereich der beiden Einspurtunnel Zimmerberg- und Albistunnel. Im Gegensatz zu den beiden andern Objekten im Raum Zürich – Brüttenertunnel und Ausbau Stadelhofen – bei denen ein hoher zusätzlicher Kapazitätsbedarf nachgewiesen ist, ist dies beim Zimmerbergtunnel nicht der Fall. Der VCS Zürich schlägt deshalb auch beim Zimmerberg und dem Ausbau des Bahnhofs Thalwil vor, kostengünstigere Varianten zu prüfen. Es wird auch das Positionspapier zum Ausbau der Heitersberglinie der Sektion Aargau unterstützt.

Nationalstrasse- und Agglomerationsverkehrsfond NAF

Am 12. Februar kam der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfond NAF zur Abstimmung. Das Ziel ist die langfristige Sicherung der Finanzierung des Strassenverkehrs, was an sich nicht falsch ist. Der Nachteil ist, dass zusätzlich über eine Milliarde jährlich in die Strassen gesteckt wird und dies zum grössten Teil auf Kosten der allgemeinen Bundeskasse. Damit stehen dem Strassenverkehr auf Bundesebene jährlich über 4.5 Milliarden Franken zur Verfügung. Dies versuchte der VCS zu bekämpfen. Leider erfolglos. Das Volk hat die Vorlage angenommen. Immerhin kann man daraus schliessen, dass auch die erfolgreichen Agglomerationsprogramme nicht nur weitergeführt sondern sogar ausgebaut werden sollen.

Komitee Energie 2050

Die Energiestrategie 2050 ist ein Massnahmenpaket, welches am 21. Mai 2017 zu einer schweizweiten Abstimmung vorgelegt wurde. Vor dem Hintergrund des geplanten Atomausstieges soll es der langfristigen Versorgung des Landes mit elektrischer Energie dienen, es umfasst unter anderem Massnahmen zur Energieeffizienzerhöhung, zur Senkung von CO₂-Emissionen und zur Förderung erneuerbarer Energien. Ein Ziel ist es, die Abhängigkeit der Schweiz von importierten fossilen Energien zu reduzieren. Im Paket enthalten ist auch ein Bewilligungsverbot für neue Kernkraftwerke.

Der VCS Zürich hat sich im kantonalen Komitee zur Unterstützung der Energiestrategie 2050 engagiert. Das Volk hat der Vorlage mit 58% Stimmen zugestimmt.

Limmattalbahn

Die auch vom VCS Zürich unterstützte Limmattalbahn befindet sich nach der erfolgreich bestandenen Volksabstimmung in einer intensiven Planungs- und Optimierungsphase.

Altstetterplatz

Der VCS Zürich hat bei der konkreten Ausgestaltung der wichtigen Umsteigedrehscheibe Altstetterplatz nun weitere Verbesserungen für FussgängerInnen und Velofahrende erreicht. Die Limmattalbahn hat die Anregung des VCS aufgenommen und die Haltestelle der Limmattalbahn um 70 cm nach Süden und um 3 m nach Osten verschoben. So konnte die Engstelle vor dem Haus Hohlstrasse 600 deutlich

entschärft werden. Die Durchgangsbreiten betragen statt 3.3 m, wie in der ursprünglichen Planung, neu 4.4 m. Den FussgängerInnen und Velofahrenden steht damit eine deutlich grössere Fläche zur Verfügung. So können Konflikte weitgehend vermieden werden.

Das BAV hat mit der Plangenehmigung unsere Vereinbarung bzgl. dem Altstetterplatz mit der Limmattalbahn abgesegnet.

Depotstandort Müsli

Die Limmattalbahn bevorzugt für das Depot den Standort Müsli, das Kulturland darstellt und eine Fruchtfolgefläche ist. Ideal wäre allerdings der Standort Asp. Der befindet sich zwar ebenfalls in der Landwirtschaftszone, ist aber heute schon teilweise überbaut, v.a. aber mit Altlasten belastet. Speziell der Kanton Aargau will den Standort Asp aber nicht, da wegen der Altlastensanierung Zusatzkosten von 30 Mio. Franken anfallen.

Eine weitere Option wäre das Niederfeld, wo das Depot mit einer Mantelnutzung kombiniert werden könnte.

Es wird beschlossen, das Rechtsverfahren gegen den Standort Müsli zu unterstützen.

Tram Affoltern

Zum Tram Affoltern gibt es vom Tiefbauamt eine Machbarkeitsstudie ohne eine Variantenempfehlung. Die beiden Varianten am Zehntenhausplatz sehen vor, den Platz entweder entlang der Wehntalerstrasse mit einem Strassentunnel zu unterfahren oder dann den Linksabbieger stadtauswärts aufzuheben, die Autos vor dem Platz nach rechts ins Quartier abzulenken und in zwei Linkskurven wieder zu auf den Platz zu führen, so dass ein Geradeausfahren möglich ist.

Beide Varianten sind für den VCS untauglich. Die Frage stellt sich, ob wir wirklich ein Tram oder doch lieber einen Bus wollen? Falsch ist es auch, dass das Tiefbauamt jetzt die Machbarkeitsstudie macht und nachher die Projektleitung an die VBZ übergeht, denn problematisch ist die Strasse und nicht das Tram.

Aufgrund einer Umfrage im Quartier läuft es auf die Variante oberirdisch hinaus.

Der VCS bleibt dran.

Masterplan Hochschule

Der Kanton Zürich hat 2014 den Masterplan für das Hochschulquartier zum zweiten Mal vorgelegt. Er geht von mehr als einer Verdoppelung der Geschossfläche und einer Zunahme von 45% bei den Personenbewegungen aus.

Der Kantonsrat hat dem Masterplan für das Hochschulgebiet Zürich grossmehrheitlich zugestimmt. Er beschliesst, dass die Leistungsfähigkeit für den Strassenverkehr auf der Rämistrasse nicht sinken darf ebenso wenig wie die Anzahl der Parkplätze im ganzen Hochschulgebiet. Weitere substantielle Verbesserungen sind im Verkehrsbereich keine erkennbar und dies obwohl der VCS schon beim ersten Entwurf 2005 die Verkehrserschliessung als kritisch bezeichnete.

In der Zwischenzeit wurde zwar anerkannt, dass die massive Erhöhung der Verkehrsmengen ausschliesslich durch den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr aufgefangen werden soll. Nur fehlen entsprechende Projekte in den vorgelegten Gestaltungsplänen.

Der VCS Zürich ist der Ansicht, dass folgende Verkehrsprojekte rechtsverbindlich in den Gestaltungsplänen als Bauvoraussetzung gesichert sein müssen:

- Neue Tramhaltestellen Universität und Platte.
- Das geplante grössere Rollmaterial für die Trams ist schon im Einsatz. Zusatzkurse garantieren, dass zu jeder Zeit die Nachfrage qualitativ so abgedeckt werden kann, dass eine Stehplatzdichte von 2 Personen/m² nicht überschritten wird.
- Grosszügig dimensionierte Freitreppe vom Central zur Polyterrasse.
- Attraktive Fusswegverbindung vom Bahnhof Stadelhofen entlang der Rämistrasse über den Heimplatz bis zur Wasserwies.
- Attraktive Veloverbindung vom Bellevue entlang der Rämistrasse über den Heimplatz bis Gloriastrasse/Universitätsstrasse in ausreichender Qualität (mindestens Komfortroute, Qualitätsstufe A, gemäss Velostandards der Stadt Zürich).
- Neu gestaltete Gloriastrasse mit Tempo 30.

Dietikon: Sicher und entspannt zu Fuss und mit dem Velo

Der VCS unterstützt die kommunale Volksinitiative «Sicher und entspannt zu Fuss und per Velo durch Dietikon».

Mit der Bereitstellung eines Kredits von 2 Millionen Franken über zehn Jahre soll sichergestellt werden, dass in Dietikon die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr ausgebaut, verbessert und sicherer gemacht wird, um den Anteil dieser Verkehrsträger zu erhöhen.

Strassenbauprojekte

Die Stadt Zürich muss, wie alle anderen Gemeinden und Kantone, bis zum 31. März 2018 die Lärmgrenzwerte des Bundes entlang den Kantons- und Gemeindestrassen einhalten. Wo zu viel Lärm herrscht, muss in erster Linie an der Quelle angesetzt werden – so die Vorgabe des Bundes; also mit Verkehrsreduktionen oder lärmarmen Fahrzeugen oder Strassenbelägen. Weil diese Massnahmen nicht realisierbar sind, bleiben nur Temporeduktionen.

Mittlerweile hat die Stadt Zürich bei allen Strassen mit Lärmgrenzwertüberschreitungen geprüft, welche Massnahmen ergriffen werden sollen. Das Resultat ist lausig: Weniger als 20% der Lärmbetroffenen in der Stadt Zürich erhalten eine bundesrechtlich vorgeschriebene Lärmsanierung mit einer Massnahme an der Quelle, also konkret einer Geschwindigkeitsreduktion.

Bei rund 25'000 von 140'000 Lärmbetroffenen will die Stadt Zürich mit einer Reduktion des Tempos die bundesrechtlich vorgeschriebene Lärmsanierung an der Quelle auch umsetzen. Bei allen übrigen Personen, das sind also über 110'000 Personen oder über 80% der Betroffenen, begnügt sich die Stadt Zürich mit Lärmschutzfenstern.

Kasernenstrasse/Sihlpost Einsprache

Das Tiefbauamt hat das Strassenprojekt Kasernenstrasse vor der Sihlpost öffentlich nach §16/17 Strassengesetz aufgelegt. Seit der ersten Planungsphase hatte das federführende Tiefbauamt unter Stadtrat Leutenegger mehr Parkplätze vor der Sihlpost angeordnet, insbesondere aber sollte der heute bestehende Veloweg vor der Sihlpost, eine wichtige Verbindung vom Bahnhofplatz/Central in den Kreis 4 aufgehoben werden. Der VCS Zürich wies in einer Einsprache an den Stadtrat darauf hin, dass ein Veloweg an dieser Stelle heute schon vorhanden und im regionalen Richtplan auch behördenverbindlich vorgeschrieben sei. Ebenso ist das Trottoir für die vielen, die es täglich nutzen, viel zu schmal.

Der Stadtrat hat entschieden: Der bestehende Veloweg vor der Sihlpost soll wirklich verschwinden. Und dies obwohl der regionale Richtplan vor der Sihlpost

einen Veloweg behördenverbindlich vorschreibt. Der Grund dafür sind natürlich Parkplätze: Die geplante Zahl der Autoparkplätze kann damit zulasten des Velowegs von 32 auf 39 erhöht werden.

Mit der Streichung des Velowegs vor der Sihlpost wird aber eine eigentliche Gefahrenstelle geschaffen. Auf dem Weg vom Bahnhofplatz in den Kreis 4 passieren die Velofahrenden zuerst eine Begegnungszone, dann eine enge Fahrgasse vor der Sihlpost und vor dem Lichtsignal an der Ecke Kasernenstrasse/-Lagerstrasse einen Abschnitt mit Tempo 50. Auf einer Fahrbahnbreite von nur gerade 4 m drohen links rückwärts ausparkierende Autos, während rechts Parkplätze und eine Ladezone auf einer Länge von 70 m eine permanente Gefahr darstellen.

Die Aufhebung eines Velostreifens an einem wichtigen Ort verschlechtert einmal mehr die Verkehrssicherheit. Ungenügend ist auch die Breite des Trottoirs vor der Sihlpost. Eine Engstelle, die täglich von zehntausenden von Personen begangen wird, muss breiter als die vorgesehenen 5.15 m sein.

Der VCS hat gegen den Stadtratbeschluss Kasernenstrasse/Sihlpost 2016 Rekurs eingelegt. Das Baurekursgericht hat uns in der Zwischenzeit die Legitimation abgesprochen. Dies wollen wir aber nicht hinnehmen und es wird beschlossen, unsere Legitimation vom Verwaltungsgericht abklären zu lassen. Das Verwaltungsgericht hat die Beschwerde aus formellen Gründen abgewiesen. Wir ziehen den Entscheid des Verwaltungsgerichts in Sachen Kasernenstrasse ans Bundesgericht weiter.

Kasernenstrasse/Sihlpost Veloabstellplätze

Der VCS Zürich hat Mitte September 2017 beim Vorsteher des Tiefbaudepartements, Filippo Leutenegger, interveniert. Es war geplant, mit der neuen Velostation Europaplatz nur noch bezahlte Veloabstellplätze südlich des Hauptbahnhofs Zürich anzubieten.

An einer Sitzung zwischen Stadt und dem VCS Zürich hat die Stadt Zürich nun zugesichert, dass man der Intervention des VCS Folge leisten werde. So werden jederzeit rund 1'000 Veloabstellplätze oberirdisch erhalten bleiben. Diese Abstellplätze an der Oberfläche können gratis benutzt werden.

Leimbachstrasse

Bisher war an der Leimbachstrasse, einer stark ansteigenden Quartierstrasse im Kreis 2, geplant Tempo 30 einzuführen, den aber im kommunalen Richt-

plan der Stadt Zürich eingetragenen Veloweg nicht zu realisieren. Grund: Bestehende Strassenparkplätze hätten aufgehoben werden müssen.

Das kantonale Planungs- und Baugesetz sieht aber vor, dass Parkplätze nicht im öffentlichen Raum entlang von Strassen, sondern auf den Baugrundstücken von Privaten realisiert werden müssen. Die Genossenschaft Kleeweid hatte aber schon unmittelbar neben diesem Strassenabschnitt 104 neue Parkplätze geschaffen.

Der VCS Zürich hat nun nach zwei Einwendungen in den Jahren 2013 und 2016 endlich den vehement geforderten Veloweg erhalten.

Hagenholzstrasse

An der Hagenholzstrasse plant die Stadt Zürich den gewaltig überdimensionierten Strassenraum im Wesentlichen so zu belassen. Es gibt zwar Radwege mit 1.5 m Breite, aber Tempo 50 soll bleiben. Auf dem 370 m langen Strassenabschnitt sind aber 6 Zebrastrifen und eine Bushaltestelle vorgesehen. Die Gestaltung nimmt keinerlei Rücksicht auf die geänderte Funktion der Strasse, die südlich der Strasse nur noch von Wohnungen gesäumt wird.

Es wird zusammen mit AnwohnerInnen Einsprache gegen die Strassengestaltung und Lärmsanierung an der Hagenholzstrasse gemacht.

An einer Besprechung zwischen der Gemeinderatsmitgliedern und Leutenegger konnte keine signifikante Veränderung gegenüber dem Auflageprojekt erreicht werden, insbesondere kein Tempo 30.

Lärmsanierung Kreis 3

Der Stadtrat hat im Fall der Lärmsanierung Kreis 3 entschieden. Alle Begehren vom VCS wurden abgelehnt. Es sei wegen des Zeitverlusts des öffentlichen Verkehrs nicht möglich, mehr Tempo 30-Strecken zu machen.

Lärmsanierung Kreis 6

Der Stadtrat hat in der Lärmsanierung Kreis 6 entschieden. Unserer Forderung, mehr Massnahmen an der Quelle mit Temporeduktionen aufzunehmen, wurde genau an einer Stelle erfüllt, nämlich an der Stampfenbachstrasse neben der kantonalen Verwaltung. Zu diesem Strassenabschnitt hatte es im Bericht noch geheissen, dass eine Lärmsanierung gar nicht nötig sei, weil niemand lärmbeeinträchtigt sei. Dafür wird die Birchstrasse, eine Strasse in einem

Wohnquartier sowie mit der Kantonsschule Oerlikon, aber ohne öV, nicht mit Tempo 30 lärmsaniert. Der Grund, es sei eine überkommunale Strasse.

Lärmsanierung Kreise 8 und 11

Der Stadtrat hat sich auch hier geweigert, weitere Strassen ins Tempo 30 Netz aufzunehmen. Die Begründung ist meist, dass die Verlustzeiten des öffentlichen Verkehrs eine Temporeduktion nicht zulassen. Besonders ärgerlich sind die Begründungen dort, wo der öV keine relevanten Verschlechterungen aufweist oder es gar keinen öV gibt, der Stadtrat aber Tempo 30 mit dem Verweis auf eine überkommunale Strasse ablehnt.

Uetlibergstrasse Süd

Die Forderungen des VCS, Tempo 30, Veloweg bergwärts mit 1.25 m Breite und 50 cm Abstand zu den Parkplätzen, eine Kernfahrbahn und der Erhalt der Wiese werden umgesetzt. Dafür werden die Parkplätze entlang der Strasse belassen. Eine Mehrheit des Gemeinderates wird dies voraussichtlich unterstützen.

Uetlibergstrasse Nord

Die Uetlibergstrasse stellt eine der am dichtest bewohnten Strassen in der Stadt Zürich dar. Die Lärmbelastung liegt bei 24 von 29 Gebäuden über dem Alarmgrenzwert. Einzige Begründung für die Verweigerung des Lärmschutzes: Der öffentliche Verkehr hätte mit Tempo 30 zu grosse Zeitverluste.

Die Uetlibergstrasse wird von der Quartierbuslinie 76 befahren. Tempo 30 würde nun zu einem Zeitverlust von rund 6 Sekunden führen. An Lichtsignalen oder dem Bahnübergang bei der SZU verliert der Bus aber ein Vielfaches dieser Zeit.

Es ist klar, dass sich der VCS Zürich, zusammen mit Anwohnerinnen und Anwohnern an der Uetlibergstrasse, gegen diesen unhaltbaren Entscheid mit einer Einsprache wehrt und den Lärmschutz einfordert, auf den die Bevölkerung auch einen Rechtsanspruch hat.

Uraniastrasse

Nach fünf Jahren Planung (Auflage nach §13 im Jahr 2012) liegt nun ein neues Projekt Uraniastrasse vor. Es ist stark auf die Bedürfnisse der Autofahrenden ausgerichtet. Die schnellste Verbindung zwischen Sihl und Limmat wird exklusiv den Autos im Gegenverkehr vorbehalten. Eine direkte Parkhauszufahrt

für den Jelmoli und die dazu nötige Linksabbiegespur verhindert einen Veloweg und führt zu insgesamt 4 Autospuren auf der Urania. Von der Sihl zur Limmat werden die Velos auf die Begegnungszone vor dem Hiltl losgelassen. In der Gegenrichtung werden die Velofahrenden durch die Gerbergasse in die Löwenstrasse abgelenkt. Während es drei Parkplätze mehr gibt, bleibt die Anzahl der Veloabstellplätze gleich, aber speziell der stark frequentierte Veloabstellplatz an der Füsslistrasse wird aufgehoben. Die Autoverbindung Sihl – Limmat wurde stark optimiert, was zu schwierigen Velobeziehungen führt. Die Nüscherstrasse wird für Velos neu im Gegenverkehr geführt.

Der VCS macht eine Einwendung.

Zollstrasse

Das Auflageprojekt nach §13 schlägt vor, dass die Autos die Zollstrasse durchgängig befahren sollen. Das ist insbesondere an diesem Strassenstück schwierig, weil nach der Passage Sihlquai sehr viele PassantInnen ihren Weg mit Velos kreuzen werden.

Es wird beschlossen, eine Einwendung zu machen, mit der Forderung, an diesem Ort eine Fussgängerzone mit markierter Velozulassung zu signalisieren.

Bellerivestrasse

Das Lärmsanierungsprojekt Bellerivestrasse sieht vor, dass der Strassenraum im heutigen Zustand erhalten bleibt, d.h. es sieht eine vierspurige Strasse vor. Die Lärmsanierung besteht aus zwei kleineren Lärmschutzwänden. Rund 900 Personen sollen v.a. mit Lärmschutzfenstern vor dem Strassenlärm geschützt werden. Für eine Leitungssanierung sollen aus eher unerfindlichen Gründen 96 Bäume gefällt werden.

Es wird beschlossen, dass wir in der Einsprache verlangen, dass ein Spurabbau erfolgen müsse, dass Tempo 30 umgesetzt wird, dass es neu Velowege geben soll und dass die Bäume weitgehend erhalten werden müssen.

Bertastrasse

Die Bertastrasse in Zürich - eine Komfort- und Hauptroute nach Masterplan – wird von 4 auf 5 m verbreitert. Dafür werden entlang der Bertastrasse 28 Parkplätze, also alle zwischen Badener- und Goldbrunnenstrasse, aufgehoben und lediglich 10 wieder ersetzt. Ausgenommen von der Verbreiterung ist ein

kleines Teilstück zwischen Goldbrunnen- und Gutstrasse. Die Bäume bleiben stehen. Möglich war das, weil der Gemeinderat den Kredit 2015 aus dem Budget gestrichen hat.

Rämistrasse/Kartoffelmarkt

Im Rahmen des Auflageprojektes nach §16 sollen grosse Bäume gefällt werden. Zudem ist das Projekt nicht mit dem Projekt Rämistrasse koordiniert. Der VCS beschliesst eine Einsprache einzureichen.

Veloweg Rämistrasse

Der Veloweg entlang der Rämistrasse ist für den Veloverkehr in der Stadt Zürich und ganz speziell auch für das Hochschulquartier von grosser Bedeutung. Um zu zeigen, dass eine neue Lösung trotz enger Platzverhältnisse machbar ist, macht der VCS Zürich nun einen Vorschlag für einen durchgehenden und sicheren Veloweg entlang der Rämistrasse zwischen Bellevue und Heimplatz.

Beim Lösungsvorschlag für den Veloweg an der Rämistrasse orientierte sich der VCS Zürich an zwei Rahmenbedingungen: Erstens muss der Vorschlag rasch realisierbar sein und darf deshalb weder eine Verschiebung der bestehenden Mauer noch eine Veränderung der Lage der Tramgleise beinhalten. Zweitens sollte keine der übrigen Verkehrsarten beeinträchtigt werden.

Die vom VCS Zürich nun vorgeschlagene Lösung erlaubt es, trotz der sehr engen Platzverhältnisse, einen durchgehenden Veloweg bergwärts wie talwärts zu realisieren. Weil bergwärts wegen der Steigung eine grössere Breite nötig ist, schlägt der VCS hier eine durchgehende Breite von 1.80 m vor. Um auch den Fussgängerinnen entlang der Häuser an der Rämistrasse eine Verbesserung anzubieten, kann der Veloweg talwärts allerdings nur 1.25 m breit sein.

Der Fussweg entlang der Gebäude Rämistrasse 23 – 27 wird entgegen den Vorschlägen der Stadt Zürich in der Planaufgabe vom März 2015 deutlich verbreitert. Statt einem 1.82 m breiten Trottoir entlang der Rämistrasse auf der Westseite kann ein mindestens 2.62 m breites Trottoir angeboten werden. Dies auch als Kompensation dafür, dass das enge und im Wesentlichen nur zur Erschliessung des Parkhauses Rämistrasse dienende östliche Trottoir zugunsten der Velospur aufgehoben wird. Eine neue Passerelle über die Rämistrasse erlaubt einen attraktiven Zugang vom Parkhaus zum Hirschengraben, zum Heimplatz und zur Altstadt.

Um einen Veloweg und gleichzeitig ein breiteres, westliches Trottoir zu ermöglichen, müssen sich der Autoverkehr und die Trams auf einem kleinen Teilstück die Spur teilen.

Die Medien haben den Vorschlag gut aufgenommen und prominent Bericht erstattet. Wir sind gespannt, wie diese Geschichte weitergeht.

Uster West

Es geht darum, dass zwei Entwicklungsgebiete, nördlich und südlich der Bahnstrecke Uster-Greifensee, mit einer Strasse erschlossen werden sollen. Eine Volksinitiative, die den Stadtrat verpflichten wollte, sich gegen die Strasse zu wehren, kommt im Juni 2017 zur Abstimmung. Vom Moorschutz her ist die Strasse unmöglich. Der VCS beteiligt sich an der überparteilichen Kampagne.

Anti-Stau-Initiative

Die Zürcherinnen und Zürcher haben den Gegenvorschlag des Zürcher Kantons- und Regierungsrats zur Anti-Stau-Initiative der SVP angenommen. Damit muss künftig jeder Spurabbau auf dem Strassennetz an einem anderen Ort kompensiert werden. Ausserdem findet die Rolle des Autoverkehrs Eingang in die Kantonsverfassung.

Die ursprüngliche SVP-Initiative hatte unter anderem vorgesehen, dass die Kapazität des Strassennetzes stets der Nachfrage angepasst werden solle. Wo sich der Verkehr häufig staut, hätten zusätzliche Fahrstreifen gebaut werden müssen. Die SVP hatte die Vorlage zugunsten des Gegenvorschlags zurückgezogen.

Der VCS beteiligte sich an der überparteilichen Kampagne gegen den Gegenvorschlag.

Flughafen Kloten - Parkhaus P10 Oberhau

Der Umweltverträglichkeitsbericht von 2012 wies eine Parkplatzzahl von 24'207 Parkplätzen aus. In zwei Teilschritten sollen nun neue Parkplätze gebaut werden, die aktuell geplante Tranche von 3041 Parkplätzen sollen Valet-Parkplätze sein. Das BAZL hat in seiner Plangenehmigungsverfügung alle neuen Parkplätze bewilligt, nachdem das erste Paket von Parkplätzen schon rechtskräftig bewilligt worden ist. Das BAZL argumentiert, dass das Modalsplitziel erfüllt sei. Wir argumentieren damit, dass die Bilanz so nicht stimmt, es müssten alle dem Flughafen nutzbaren Parkplätze in einer Gesamtbilanz erfasst werden.

Es wird beschlossen, dass wir eine Beschwerde ans Bundesverwaltungsgericht gegen die Plangenehmungsverfügung des BAZL in Sachen P10, Oberhau, machen.

Rosengartentunnel

Für über eine Milliarde Franken soll ein Strassenzug von ein paar Hundert Meter Länge vom Autoverkehr entlastet werden. Rücksichtslos wird dabei eine vier-spurige Hochleistungsstrasse ins Herz der Stadt Zürich geführt. Dazu müssen Häuser abgerissen werden, die störenden, bis zu sieben Spuren breiten, Tunnellein- und ausfahrten liegen mitten in einem Wohnquartier. Die Wohnbevölkerung leidet weiterhin unter mindestens 56'000 Autofahrten pro Tag.

Mit über einer Milliarde Investition werden nur ein paar hundert Meter vom Lärm entlastet. Bei den drei Tunnelportalen und auf den Zu- und Wegfahrstrecken mit rund 100'000 AnwohnerInnen bleibt die Misere oder sie wird noch schlimmer. Auf 600 m gibt's eine Entlastung während der Rest der Stadt wegen der höheren Kapazität eher mehr Verkehr bekommt.

Das Tram dient in dieser Ausgangslage nur als Alibi. Wenn man nämlich ein neues Tramangebot schafft, müsste sich doch durch den Umsteigeeffekt die Autoverkehrsmenge massiv reduzieren lassen. Für die noch nötigen Autofahrten zwischen Zürich Nord und Zürich West stehen ab 2025 die ausgebauten Nordumfahrung und die bestehende Westumfahrung zur Verfügung.

Während rund 15 Jahren Bauzeit belasten Baustellen, deren Verkehr und Umleitungen alle angrenzenden Quartiere.

Wenn man die belastende Situation der AnwohnerInnen durch den Autoverkehr am Rosengarten verbessern will, so sollte man nicht mehr 15 Jahren warten. Die Realisierung der vom Gemeinderat schon beschlossenen Fussgängerstreifen und eine bundesrechtlich vorgeschriebene Lärmsanierung mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wären schon heute geeignet, sofort wirksame Verbesserungen für die Bevölkerung im Quartier zu ermöglichen.

Der VCS hat mit einer Plakat- und Flyerkampagne die betroffene Bevölkerung bereits angesprochen. Er bereitet sich auf die kommenden politischen Diskussionen und auf ein eventuelles Referendum mit anschliessender Abstimmung vor.

Publikationsverordnung

Das neue kantonale Publikationsgesetz ermöglicht es, Publikationen elektronisch zu machen. In der entsprechenden Verordnung werden nun nur noch ausschliesslich elektronische Publikationen vorgesehen und Bauausschreibungen sollen nun statt wöchentlich täglich publiziert werden. Diese Umstellung wird die Tätigkeit des VCS extrem erschweren, da so ein Überblick kaum mehr möglich ist.

Der VCS Zürich hat nun aber eine Einsprache eingereicht.

Regionalgruppe Winterthur

Kurt Egli, Geschäftsführer VCS Winterthur

Aus Sicht der Regionalgruppe erwähnenswert ist der nach langjährigem, zähem Ringen erreichte Erfolg bei der Parkierungsregelung rund um die verschiedenen Messeveranstaltungen. In den beiden Eulachhallen werden regelmässig grosse Messe-Events durchgeführt. Der Publikumsmagnet bringt viel Zielverkehr mit sich und belastet das angrenzende Wohnquartier. Nachdem Gespräche mit der Stadtpolizei nichts brachten, wurde zusammen mit unseren Vertretern im Grossen Gemeinderat ein parlamentarischer Vorstoss eingereicht. Dieser hat nun genügend Druck aufgebaut. Die Vorsteherin der Departements Sicherheit und Umwelt hat Polizei und alle Beteiligten zum Runden Tisch geladen. Das Resultat ist ein neues Parkierungskonzept, welches die Messebesucher konsequent in die bestehenden Parkhäuser weist. Rund um das Messegelände werden keine Parkplätze mehr auf den Quartierstrassen eingerichtet.

Beim von uns als wenig notwendig und als zu teuer taxierten Projekt für den Umbau des Knotens beim Schloss Wülflingen haben wir erfolgreich die Durchführung des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens verlangt. Um auf die Problematik des nach wie vor ungelösten Schleichverkehrs durch die angrenzenden Quartiere aufmerksam zu machen, haben Schülerinnen und Schüler für uns über 2500 Flyer in die Haushalte verteilt. Darauf hin haben sich überdurchschnittlich viele Personen und Organisationen am Mitwirkungsverfahren beteiligt. Die Stadt muss nun das Schleichverkehrsthema wieder ernst nehmen und hat daher eine weitere Studie in Auftrag gegeben. Wir sind gespannt auf die Resultate.

Zusammen mit Pro Velo haben wir uns zu verschiedenen Strassenbauvorlagen geäussert und beim Projekt zur Erstellung von weiteren Busspuren

an der Seenerstrasse mittels einer Einwendung verschiedene Verbesserungen zu Gunsten des Veloverkehrs erreichen können. So werden Velostreifen bei Einmündungen von Nebenstrassen zusätzlich rot eingefärbt und, wo genügend Platz vorhanden, wird auch die kombinierte Bus- und Velospur 5 Meter statt nur 4.5 Meter breit ausgestaltet.

Nach mehrjähriger Arbeit mit vielen Medienartikeln seitens VCS und Pro Bahn sowie entsprechenden politischen Vorstössen hat der Grosse Gemeinderat einen Rahmenkredit für Massnahmen zur Buspriorisierung sehr deutlich mit 50 zu 6 Stimmen angenommen. Nun kann endlich mit der Umsetzung von Massnahmen begonnen werden. Dazu gehören zusätzliche Lichtsignalanlagen und an verschiedenen Kreuzungen das Abschaffen von Linksabbiegemöglichkeiten für den mIV.

Parkplatzverordnung (PPVO)

Die Parkplatzbewilligungen in Winterthur beruhen auf einer veralteten Rechtsgrundlage, resp. einer zu wenig demokratisch legitimierten Dienstanweisung. Der VCS hatte in der Volksabstimmung 2015 eine modernisierte Parkplatzverordnung unterstützt, die eben dem Umstand, dass Winterthur eine Stadt mit begrenztem Platz ist, wenigstens ansatzweise Rechnung trägt. Nach der Abstimmungsniederlage begleitet der VCS die PPVO weiter und hat auch Stellung zu einer Neuauflage genommen, die einseitig auf die Bedürfnisse der Arbeitgeber ausgerichtet ist. So werden auch in Winterthur keine Verkehrsprobleme gelöst.

Verkehrsberatung

Peter H. Schneider, Verkehrsberater

Verkehrsberuhigte Hauptstrassen im Siedlungsbereich

Die Einschätzung zur „geltenden Praxis“ bezüglich der Sicherheit auf Hauptstrassen ist eher ernüchternd. Aufgrund der Diskussion um die Unfälle an Fussgängerstreifen im Siedlungsgebiet resp. dem Temporegime von 60 km/h auf den Einfallsachsen nach Zürich wurden Erwartungen geweckt, dass bald auch Tempo 30 km/h möglich würde. Leider haben sich diese Hoffnungen auf eine rasche Umsetzung mit einer höheren Sicherheit für FussgängerInnen und Velofahrende im Kanton Zürich zerschlagen. Die Strassen gehören den Autofahrern.

Einerseits sind Überprüfungen durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte bei den Ortsdurchfahrten eher

selten, weil die Umlandgemeinden aus Kostengründen nicht aktiv werden. Andererseits legt das Tiefbauamt des Kantons Zürich die Betrachtungen lediglich auf Unfallschwerpunkte. Dafür werden diverse Massnahmen zum Lärmschutz mit unschönen, dorferschneidenden Lärmwänden von den Gemeinden bevorzugt – es lohnt sich, den Weidliplatz in Horgen anzuschauen!

Es braucht für Gemeinden dringend Strategien, wie sie in den Agglomerationsprogrammen enthalten sind. Die Strassen sind Lebensräume, sie müssen siedlungsverträglich gestaltet werden. Die Stadt Zürich ist Vorbild, weil sie zu den wichtigen Strassenräumen, zu den Knoten und zur Parkierung Gestaltungsmassnahmen erarbeitet hat. Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende werden als „Partner, nicht als Verkehrshindernis“ angeschaut.

Unsere Beratungen

Im Jahr 2012/13 wurden aus 8 Gemeinden Anfragen von unseren Mitgliedern zu diversen Verkehrsproblemen an uns gerichtet:

- a) In den Gemeinden Nürensdorf, Lufingen, Winkel, Hombrechtikon und Rifferswil wurden begonnene Prozesse für eine Beruhigung in den Wohnquartieren weitergeführt.
- b) Die Einzelinitiative „für eine rasche Behebung der Engpässe auf der Bahnstrecke Zürich – Thalwil – Zug“ wurde vom Kantonsrat Zürich ohne grosse Diskussion der Inhalte versenkt. Man leistet sich den Luxus, nicht lernen zu müssen, das Nachdenken kommt auf Raten.
- c) Zum Betriebe der Stadtbahn im Bereich Opfikon haben wir zu einer Unfallserie unsere Stellungnahme abgegeben. In diesen neuen „Stadträumen“ müssen weitere Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von FussgängerInnen, Velofahrenden und BahnbenützerInnen überdacht werden (u.a. sind dies akustische oder besser positionierte Signale resp. eine klarere Verkehrlenkung). Es rächt sich nun, dass die „Seitenlage“ und nicht die von uns propagierte „Mittellage“ gewählt wurde.