



Zürich

Stadtrat verpasst Lärmschutz-Chance

Entgegen den klaren Vorgaben der bundesrätlichen Lärmschutz-Verordnung und einem kürzlichen wegweisenden Entscheid des Bundesgerichts verzichtet der Stadtrat in den Kreisen 7 und 9 auf eine Lärmsanierung mittels Temporeduktionen.

In der Stadt Zürich sind rund 140 000 Einwohnerinnen und Einwohner von übermässigem Strassenlärm betroffen. Es handelt sich damit um das wohl grösste gesundheitspolitische Problem überhaupt. Der Bundesrat gibt in seiner Verordnung vor, dass eine Lärmsanierung in erster Linie an der Quelle zu erfolgen habe. Das heisst, die Autofahrenden, die den Lärm verursachen, sind bei Lärmschutzmassnahmen in die Pflicht zu nehmen. Dies geschieht am wirkungsvollsten mit einer Senkung der Geschwindigkeit. Erst letzthin hat eine Studie der Stadt Zürich ergeben, dass mit Geschwindigkeitsreduktionen vor allem die sehr störenden Maximalärmwerte um sechs bis acht Dezibel reduziert werden können. Ein sagenhaft guter Wert, und erst noch einfach und kostengünstig erreichbar.

In ihrer neuesten Studie kommt auch die Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute zum Schluss, dass in städtischen Gebieten die Höchstgeschwindigkeit generell zu hoch ist. Es wird eine Beweislastumkehr verlangt: Die Richtgeschwindigkeit auf städtischen Strassen soll bei 30 Stundenkilometern liegen und eine höhere Tempolimit nur bei begründeten Ausnahmen zulässig sein.

Schwerhörige Stadtregierung
Warum also hat der Stadtrat die Einsprachen des VCS abgewiesen, in denen dieser verlangt hatte, in den Kreisen 7 und 9 die

vom Bundesrat vorgeschriebene Lärmsanierung mit Massnahmen an der Quelle, also Temporeduktionen, vorzunehmen?

Im Kreis 7 wäre dazu vor allem die Klosbachstrasse prädestiniert gewesen. Hier wohnen in 320 Wohnungen knapp 1000 Personen, und der Strassenzug ist auch ein stark genutzter Schulweg. Der Stadtrat argumentiert nun damit, das Tram würde so viel Zeit verlieren, dass eine Geschwindigkeitsreduktion unverhältnismässig sei. Der Zeitverlust beträgt, auf eine Fahrzeit für die gesamte Strecke von 69 Minuten, gerade einmal acht Sekunden. Und auch das nur, wenn mit einer Geschwindigkeit von 27 statt der erlaubten 30 km/h gerechnet wird. Eine absurde Argumentation also, da der Stadtrat selber zugeben muss, dass die Zeitverluste vor allem andernorts, so zum Beispiel am neu sanierten Bellevue, auftreten. Warum sollen, weil offenbar das Bellevue dilettantisch umgestaltet worden ist, gegen 1000 Personen an der Klosbachstrasse keinen adäquaten Lärmschutz zugut haben?

Im Kreis 9 ist die mangelhafte Lärmsanierung ärgerlich, weil genau hier an den vielen kommunalen Strassen in Zukunft sehr viel mehr Menschen leben werden. Der Lärmschutz, die Verkehrssicherheit, aber auch die immer grössere Anzahl von Schülerinnen und Schülern, so am Letzigraben, an der Fellenbergstrasse oder der Triemlistrasse, verlangen deshalb heute schon vorausschauendes Han-



Entlang der Klosbachstrasse wohnen knapp 1000 Menschen auch weiterhin ohne adäquaten Lärmschutz. Dabei spräche auch die Funktion der Strasse als stark frequentierter Schulweg für Tempo 30.

deln. Und das kann nur eines bedeuten: Tempo senken.

Freisinnige Dominanz

Aus der Sicht des VCS Zürich widerspricht dieser Entscheid des Stadtrates dem Recht der Bevölkerung auf ausreichenden Lärmschutz, aber auch den Vorgaben des Bundesrats, der eine Lärmsanierung ohne Geschwindigkeitsreduktion nur im absoluten Ausnahmefall vorsieht. Er läuft aber

auch einer sorgfältigen Stadtentwicklung zuwider, die für eine stark zunehmende Bevölkerung akzeptable Wohnverhältnisse zu schaffen hat. Man wird den Eindruck nicht los, dass die beiden freisinnigen Stadtratsmitglieder die Verkehrspolitik absolut dominieren und das Gesamtgremium seine gesundheitspolitische Verantwortung gegenüber der Bevölkerung nicht wahrnehmen will.

Markus Knauss/Gabi Petri

Ja zum ausgewogenen Parkgebührenkompromiss am 25.9.

In der Stadt Zürich sind seit 20 Jahren die Parkgebühren in der Innenstadt und in Oerlikon nicht mehr angepasst worden. Währenddessen sind aber die Kosten für die Benützung des öffentlichen Verkehrs um rund 40 Prozent angestiegen.

Da die Stadt Zürich sich vorgenommen hat, den Autoverkehr deutlich zu reduzieren, ist eine Erhöhung der Parkgebühren naheliegend: als eine von vielen Massnahmen, die dazu beitragen sollen, dass Auswärtige weniger mit ihrem Auto durch die Wohnquartiere ins Stadtzentrum fahren.

Von fast allen mitgetragen

Im Zürcher Gemeinderat haben die entsprechenden Bestrebungen einen breit abgestützten Kompromiss hervorgebracht. Mit Ausnahme der SVP machen

alle Fraktionen mit. Der Kompromiss sieht vor, dass die Gebühren für rund 4000 von 49000 öffentlichen Strassenparkplätzen in der Stadt Zürich erhöht werden. Und zwar dort, wo heute die Parkplätze sehr stark ausgelastet sind und ein entsprechender Parkplatzsuchverkehr besteht. Wenn diese Nachfrage dank dem Preissignal zurückgeht, werden mehr Parkplätze für jene frei, die wirklich etwas zu transportieren haben oder die aus anderen Gründen darauf angewiesen sind, möglichst nahe bei einem Laden parkieren zu können.

Der Vorstand des VCS Zürich unterstützt den im Gemeinderat ausgehandelten Parkgebührenkompromiss und empfiehlt für die Abstimmung vom kommenden 25. September ganz klar ein Ja zur Verordnung über die Parkierungsgebühren. ■

Gateway Limmattal – Widerstand lohnt sich!

Ein Mediationsverfahren hat am Ende den Durchbruch gebracht: Der Rangierbahnhof Limmattal (RBL) wird definitiv nicht zur fehlplatzierten Container-Drehscheibe.

Vor über zehn Jahren fassten die SBB den Beschluss, den RBL zu einem überregionalen Container-Umschlagplatz (Gateway) auszubauen. Über zehn Jahre ist es auch her, dass sich breiter Widerstand gegen dieses verkehrstechnisch nicht nachvollziehbare Projekt formierte. Container sollten nämlich aus dem nördlichen Ausland auf der Schiene direkt ins Limmattal gefahren werden, um dann hier neu zusammengestellt und weitertransportiert zu werden – viele davon ins westliche Mittelland oder sogar wieder zurück in die Nordwestschweiz, teils auf der meistbefahrenen Bahnlinie der Schweiz, die heute schon an ihre Kapazitätsgrenzen stösst! Fürs schon zur Genüge verkehrsbelastete Limmattal hätte ein Gateway auch auf der Strasse weitreichende

Auswirkungen gehabt: Täglich bis zu 200 zusätzliche Lastwagenfahrten hätte es verkräften müssen.

Für den VCS Zürich war von Anfang an klar, dass ein Gateway grenznah im Raum Basel realisiert werden muss. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Güter keine unnötigen Umwege fahren, sondern auf direktestem Weg an ihr Ziel gelangen.

Nachdem der Widerstand an allen Fronten immer grösser wurde und auch die verladende Wirtschaft die Wirtschaftlichkeit eines Gateways Limmattal immer mehr in Frage stellte, lancierte der Bund 2013 schliesslich ein Mediationsverfahren. Resultat: Die SBB setzten fortan auf ein Gateway in Basel Nord. Allerdings blieb das Gateway Limmattal weiterhin Ersatzstandort –

bis die SBB vor kurzem auch dieses Vorhaben aufgaben. Nun figuriert es auch nicht mehr im Richtplan.

So weit wie möglich per Bahn
Geplant ist jetzt, den RBL zu einem regionalen Güterumschlagplatz auszubauen. Zwar dürfte auch dieses Projekt dem Limmattal Mehrverkehr bringen. Es ist dennoch unterstützenswert, lässt sich dadurch doch sicherstellen, dass importierte Güter für die Region Zürich so weit wie möglich auf der Schiene transportiert und insgesamt die Strassenkilometer reduziert werden können. Dies muss auch in den anderen Regionen der Schweiz oberstes Ziel beim Gütertransport sein. Regionale Güterumschlagplätze müssen erhalten bleiben – und

zusätzliche wieder in Betrieb genommen werden.

Wichtig ist aber, dass gleichzeitig Auflagen gemacht werden, um die Feinverteilung der Güter per Lastwagen zu regeln. Im Fall des RBL wurde beispielsweise im Richtplan festgehalten, dass Lastwagenfahrten mit Gütern ab RBL maximal über eine Distanz von 40 Strassenkilometern erfolgen dürfen. Zudem wird ein neuer Anschluss geschaffen, der die Lastwagen direkt auf den Autobahnzubringer führt, womit Fahrten durch Wohngebiete in Zukunft wegfallen. Festzulegen gilt es jetzt noch, wer die Umsetzung dieser Auflagen wie kontrolliert – wir bleiben auf jeden Fall dran!

Andreas Wolf,
Vorstandsmitglied VCS Zürich

Strassenlärm lässt sich reduzieren

Der VCS Luzern hat gegen verschiedene Lärmsanierungsprojekte Einsprache erhoben. Denn es gilt, den Lärm an der Quelle zu bekämpfen, zum Beispiel durch die Einführung von Tempo 30 statt Tempo 50 – bevor Lärmschutzfenster eingebaut werden.

Die Haltung des VCS wird vom Bundesgerichtsurteil zur Grabenstrasse in Zug gestützt. Danach muss das ganze Potenzial an möglichen und zumutbaren Sanierungsmaßnahmen ausgeschöpft werden, um zumindest die Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Die Erteilung von sogenannten Erleichterungen müsse Ultima Ratio sein. Darunter ist die Erlaubnis zu verstehen, Symptombekämpfung zu betreiben: Statt dass Massnahmen auf der Verursacherseite ergriffen werden, gibt es, in den meisten Fällen, finanzielle Unterstützung für den Einbau von Schallschutzfenstern. Das wiederum heisst,

dass die Anwohnerschaft auf unabsehbare Zeit hinaus mit dem Lärm leben muss, ist doch der Lärmpegel bei offenem Fenster, beim Aufenthalt im Garten oder auf der Strasse weiter zu hoch. Dass Lärmbelastung ein grosses Gesundheitsrisiko darstellt, ist längst bekannt. Nun zeigen Studien auch auf, dass Kinder, die an sehr stark befahrenen Strassen wohnen, signifikant schlechtere schulische Leistungen erbringen.

Irreführende Argumentation
Seit einiger Zeit nimmt nun auch der Kanton Luzern die obligatorischen Lärmsanierungen (s. Kas- ten) forciert an die Hand. Doch

Der Kanton und die Gemeinden haben vom Bund den Auftrag, Kantons- und Gemeindestrassen bis 2018 bezüglich Strassenlärm zu sanieren. Als Sanierungen gelten emissionsbegrenzende Massnahmen an der Quelle, wie Reduktion des Verkehrs und Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit, welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, sowie Massnahmen, welche die Lärmausbreitung verhindern oder verringern wie zum Beispiel ein lärmschluckender Belag. Das Umweltschutzgesetz und die Lärmschutz-Verordnung regeln die Details.

leider sucht er fast durchwegs um Erleichterungen nach und führt dafür ins Feld, die Sanierungen seien unverhältnismässig – weil sie unverhältnismässige Betriebs-einschränkungen oder Kosten verursachen.

Dies ist irreführend. Zum Beispiel hat eine Geschwindig-

keitsreduktion auf den fraglichen Abschnitten keine starken Einschränkungen zur Folge, der mögliche Zeitverlust ist minim. Zudem ist klar, dass mit einer Temporeduktion von 50 auf 30 km/h rund drei Dezibel Lärm-minderung erwartet werden kann, was nahezu einer Hal-



Luzern

bierung des Lärms entspricht. Entscheidend ist dabei nicht nur die Reduktion des Mittelwertes, sondern auch jene der Maximalpegel: Einzelereignispegel sind massgeblich für die Lästigkeit des Lärms, insbesondere auch

für die Qualität des Schlafs. Es hat sich gezeigt, dass bei Tempo 30 die einzelnen Pegel weniger steil ansteigen, womit die Belästigung abnimmt. Ganz abgesehen davon, dass eine solche Temporeduktion auch Syner-

gieeffekte erzeugt betreffend Sicherheit oder Aufenthalts- und Raumqualität.

Die Strategie des Kantons, der von Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten nichts wissen will, wird in die Hosen gehen und teuer

werden. Denn ab 2018 können betroffene Hauseigentümer/innen auf Enteignungsabgeltung und Wertverminderung klagen.

Monique Frey, Geschäftsleiterin



Schwyz

Was macht der Kanton Schwyz für den Radverkehr? Wo kann sich der VCS einbringen? Wo besteht Handlungsbedarf, was sind eure Anliegen? Diesen Fragen möchten wir uns im anregenden Beisammensein widmen, aus der Fahrradsattel-Perspektive. Wir laden ein zum Radeln im Zeichen landschaftlicher Reize und verkehrspolitischer Brennpunkte!

Am 24. und 25. September 2016 nehmen die beiden Vorstandsmitglieder Stefan Paradowski und Alois ab Yberg uns mit zu Schauplätzen in der Linth-

Einladung zum Veloplausch

ebene und im Talkessel Schwyz.

■ Am Samstag starten wir um 9.30 Uhr beim Bahnhof Lachen und sind um 14.30 Uhr wieder zurück. Picknick aus dem eigenen Rucksack, Möglichkeit zum Bräteln. Der VCS Schwyz offeriert die Getränke.

■ Am Sonntag ist Besammlung um 9.30 Uhr auf dem Hauptplatz Schwyz. Rückkehr ebenfalls um 14.30 Uhr. Verpflegung aus dem Rucksack, Alois ab Yberg lädt uns zur Mittagspause zu sich nach Hause ein (Getränke offeriert).



Anmeldung und weitere Infos über unsere Geschäftsstelle: Julia Hofstetter, info@vcs.sz.ch oder 079 671 08 03.



Ob-/Nidwalden

Die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden ist sich bewusst, dass im Nidwaldner Fahrplan 2017 aus finanziellen Gründen keine grösseren Anpassungen möglich sind. Für die neue Fahrplanperiode hat sie trotzdem einige Verbesserungsvorschläge eingereicht.

Bei einem zukünftigen Angebotsausbau sollte in erster Priorität eine zusätzliche Frühverbindung für die Pendlerinnen ab dem Kanton Nidwalden nach Basel und Bern geschaffen werden. Ferner sind vor allem für die Pendler zusätzliche S44 wichtig, für die Anschlüsse in den späten Nachmittags- und frühen Abendstunden in Luzern von Zürich-Zug her. Nur mit attraktiven Transportketten sind

die Ziele einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr gemäss dem Agglomerationsprogramm sowie der ÖV-Strategie des Kantons Nidwalden zu erreichen.

Zudem hatte der VCS Kritik geübt, was Zeitpunkt und Form der Einführung des Winkelriedbusses (Linie Stans-Uri) anbelangt, und die Erwartung geäussert, dass das Angebot interkantonal analysiert und auf die Bahnanschlüsse in Uri abgestimmt wird. Unter der Woche bleibt die höchst unbefriedigende Situation bestehen: kein Bahnanschluss für Busreisende auf Urner Seite. Doch immerhin wird es ab Dezember 2016 am Wochenende zwischen Stans und Flüelen Bus-

verbindungen mit Anschluss an Züge geben, die durch den Gotthard-Basistunnel fahren und in Flüelen halten. Der VCS begrüsst diesen Schritt: Auch unsere Region soll von den verkürzten Reisezeiten in den Süden profitieren.

Obwalden: neue Erschliessung

Die beim Kanton Obwalden eingereichten Fahrplan-Vorschläge des VCS betreffen die Linien Sarnen-Stans, Sarnen-Melchtal, Sarnen-Stalden und Sachseln-Flüeli Ranft. Wir erachten es als wichtig, dass schlanke Anschlüsse zwischen Zug und Bus angeboten werden.

Ferner wünschte der VCS, dass die Postautolinie von Flüeli Ranft-Sachseln bis nach Sarnen

verlängert wird. Und siehe da: Ab Dezember wird genau dies Wirklichkeit. Bedient werden damit das Kantonsspital und das Seefeld in Sarnen sowie das Siedlungsgebiet Brüggi in Sachseln, was hoch erfreulich ist.

Johannes Ruchti /
Der Sektionsvorstand

Kurz und bündig

Die VCS-Sektion hat Einzug gehalten in Arbeitsgruppen, die einerseits die verkehrliche Situation bei der Pilatuskurve (Kantonsstrasse bei den Pilatuswerken), andererseits die vom ASTRA verlangten Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Zentrum von Alpnach behandeln – und wird sich auch hier für kluge Lösungen einsetzen.

Micro-Scooter-Kurs für Schulkinder

Am **Mittwoch, 19. Oktober 2016**, findet in **Alpnach** auf dem Schulhausplatz ein Micro-Scooter-Kurs statt, organisiert vom VCS Ob- und Nidwalden. Sein Zweck ist mehr Sicherheit bei der Be-

nützung von Scootern und Kickboards durch Praxisübungen, bei denen auf spielerische Art und Weise Brems- und Kurventechniken und richtiges Fahrverhalten vermittelt werden. Kursleiter

René Lauper hat damit schon seit Jahren landesweit Erfolg.

Fehlende Ausrüstung wie Helm, Knie- und Ellbogenschoner werden bei Bedarf kostenlos zur Verfügung gestellt.

Weitere Infos bei der Geschäftsstelle: info@vcs-ownw.ch,

Anmeldung über:
<http://www.vcs-ownw.ch/ow-und-nw/strasse-sicherheit>
Kurs I: Kindergarten bis 2. Klasse
13.15–14.45 Uhr
Kurs II: Kinder der 3. bis 5. Klasse
15.00–16.30 Uhr

Anmeldeschluss: 7. Oktober 2016

Überbauung Papieri-Areal – eine Nummer zu gross

Der VCS Zug findet es sinnvoll, dass das zwischen Lorze und Knonauerstrasse liegende Areal der Papierfabrik Cham künftig Wohnzwecken, Gewerbebetrieben und Freizeitaktivitäten dienen soll. Den vors Volk kommenden Bebauungsplan lehnt er aber entschieden ab.

Dass auf diesem 120000 m² grossen Areal über 3500 Menschen leben, arbeiten und verweilen sollen, ist unvorstellbar. Die mögliche Ausnutzungsziffer ist, auch für die Gemeinde Cham als Ganzes, zu hoch. Dem Umweltschutz verpflichtet, erhob der Vorstand des VCS Zug Einwendungen zum vorliegenden Bebauungsplan – in erster Linie wegen des zu erwartenden (zu) hohen Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Lärm- und Abgasemissionen.

Die angedachten Rahmenbedingungen, Zielsetzungen, Bauvorschriften etc. für ein lebenswertes Wohn- und Arbeitsquartier sind juristisch zu unverbindlich formuliert: Sie können von profitgierigen Investoren umgangen oder so ausgereizt werden, dass von den angestrebten Qualitäten nichts übrig bleibt. Zudem sind auf engem Raum fünf Hochhäuser geplant, vier davon höher als das bestehende Kesselhaus, wodurch das Dorfbild markant verändert würde.

Sand in die Augen gestreut

Die zur Urne gerufenen Stimmbürger/innen bekommen schöne Visualisierungen vorgelegt. Wer die Planunterlagen genau studiert oder einen Augenschein vornimmt, merkt jedoch, dass auf Grund der Bebau-

ungsdichte, der geografischen Lage (grosse Niveauunterschiede ohne Rampen und Lifte), der langen Gebäude ohne vorgesehene Passagen (Umwege für Fussgänger!) und des Schattenwurfs der Hochhäuser das neue Papieri-Quartier nicht den Standards entspricht, wie sie bei ähnlichen Ausgangslagen in Zürich und Winterthur erreicht wurden.

Die 1710 vorgeschriebenen PW-Parkplätze brächten sehr viel Mehrverkehr, den das bestehende bzw. geplante Strassennetz (Knonauerstrasse/Umfahrung Cham-Hünenberg) gemäss Verkehrsstudie nicht zu schlucken vermag. Die Lärm- und Luftbelastungsgrenzwerte würden lokal zweitweise massiv überschritten. Ein grober Fehler ist auch, dass im Bebauungsplan keine Geschwindigkeitsbeschränkungen festgelegt sind.

Positiv zu werten ist die grosszügige Anzahl Veloabstellplätze. Die 4430 geplanten Plätze liegen aber teilweise zu weit von den Hausausgängen entfernt. Auch könnte das geplante Velowegnetz attraktiver angelegt werden (kürzere Wege, weniger Steigungen, attraktivere Anbindungen ans bestehende Netz).

Mehr Verkehr wegen Mamitaxi

In Cham galt bis jetzt das Prinzip, dass in jedem grossen Quartier Flächen für Kindergartenlo-

kale und Räumlichkeiten für die Grundstufe zonenverbindlich ausgeschieden werden. Dies aus Gründen der Verkehrssicherheit und um die Verbundenheit mit dem Quartier zu stärken. Ausgerechnet beim grossen Papieri-Areal soll dies nun nicht mehr gelten. Dabei liegt doch auf der Hand, dass unter den über 2000 prognostizierten Bewohnern

auch viele Kinder sein werden – und dass der Mamitaxi-Verkehr zu den bestehenden Schulanlagen Städtli und Kirchbühl markant zunehmen würde.

Aus all diesen Überlegungen heraus bittet der Vorstand Sie, liebe Leserinnen und Leser, den vorgelegten Zonen- und Bebauungsplan abzulehnen.

Markus Rast



Zug

Willkommen, Stéphanie Vuichard

Am 1. Juli 2016 hat Stéphanie Vuichard die Stelle als Geschäftsführerin der VCS-Sektion Zug angetreten und sich schnell in die laufenden Geschäfte eingearbeitet. Wir heissen Frau Vuichard, die Anfang Jahr an der Uni Zürich den Master in Umweltwissenschaften abgeschlossen hat, herzlich willkommen. Dank diverser Praktika verfügt sie auch über viel Erfahrung im Hegen und Pflegen der Tier- und Pflanzenwelt sowie im kaufmännischen und organisatorischen Bereich. Dank ihrem langjährigen Engagement in der Jugendarbeit ist Frau Vuichard im Kanton Zug gut vernetzt. Aus persönlichen Gründen hat uns ihre Vorgängerin Katharina Binet während der Probezeit verlassen. Wir danken Frau Binet für ihren Einsatz und wünschen

ihrer Familie am neuen Wohnort im Aargau einen guten Start. Ivo Egger und Markus Rast überbrückten die mehrmonatige Pen- denz, der Vorstand dankt ihnen für den Sondereinsatz (Gott- hard-Abstimmung!).

Vorstand der VCS-Sektion Zug

