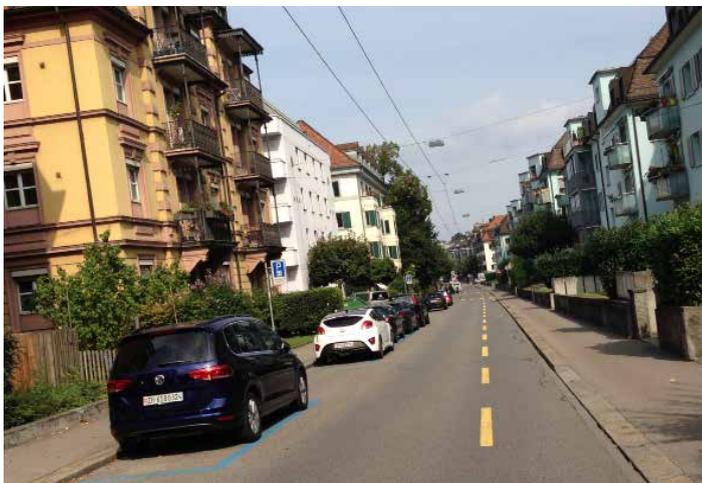




Vereint gegen vermeidbaren Lärm

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich sträubt sich. Es will den bundesrechtlichen Auftrag, die Bevölkerung vor übermässigem Strassenlärm zu schützen, in Wollishofen nicht erfüllen. Dagegen wehrt sich nun die Quartierbevölkerung zusammen mit dem VCS.



Eigentlich ist der Fall eindeutig: Alle Kantone und Gemeinden der Schweiz sind dazu verpflichtet, bis am 31. März 2018 an allen Strassen den vorgeschriebenen Lärmschutz zu garantieren. Im Brunaugebiet, einem dicht bebauten Wohnquartier an der

Waffenplatz-, der Mutschellen- und der Rietierstrasse, sind rund 3000 Personen direkt übermässigem Lärm ausgesetzt. Hinzu kommen zahlreiche weitere ebenfalls stark Lärmbetroffene. Wie in einem Wohnquartier mit vielen Familien üblich, führen

viele Schulwege über die erwähnten Strassen, sodass hier erhöhte Sicherheitsbedürfnisse bestehen.

Lausanne spricht Klartext

Das Bundesgericht hat in seinen jüngsten Entscheiden klar darauf hingewiesen, dass die Verweigerung einer Geschwindigkeitsreduktion zu Lärmschutzzwecken nur in Ausnahmefällen und nur als Ultima Ratio erfolgen darf. Und: Es müssen vorher alle möglichen und zumutbaren anderen Massnahmen schon ausgeschöpft sein. Die Stadt Zürich unternimmt in ihrer Begründung für die Verweigerung genügender Lärmschutzmassnahmen aber nicht einmal den Versuch darzulegen, welche anderen Massnahmen geprüft worden seien. Somit nimmt sie auch einen Verstoss gegen die Vorga-

be des kommunalen Richtplans in Kauf: Dieser hält unmissverständlich fest, dass die Attraktivität dieser Strassen für den Durchgangsverkehr reduziert werden muss.

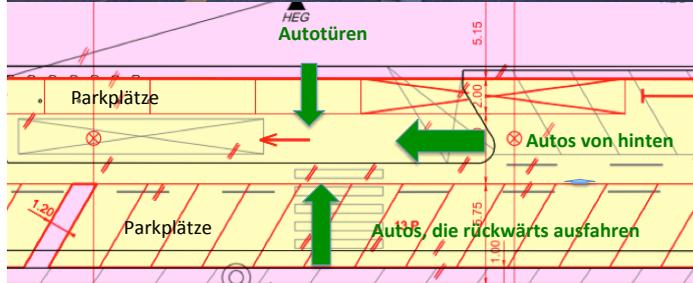
Aus all diesen Gründen hat der VCS Zürich zusammen mit 200 direkt betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern eine Einsprache gegen die Verweigerung der bundesrechtlich vorgeschriebenen Lärmsanierung mittels einer Geschwindigkeitsreduktion eingereicht. Die breite Opposition im Brunauquartier zeigt, wie verbreitet in Zürichs Wohnquartieren der Unmut darüber ist, dass die Stadt ihrer Bevölkerung zu wenig Schutz vor Lärm bietet. Ebenfalls als mangelhaft empfunden wird die Verkehrssicherheit. ■

Parkplätze statt Velosicherheit

Gross sind die velopolitischen Versprechen des Zürcher Stadtrates. Wie das Beispiel des Velowegs vor der Sihlpost zeigt, werden sie in der Alltagspraxis viel zu wenig eingelöst.

Ein heute bestehender Veloweg vor der Sihlpost wird einfach aufgehoben. Und das Trottoir, das Zehntausende von Fussgängerinnen und Fussgängern auf dem täglichen Weg zum Hauptbahnhof nutzen, bleibt viel zu schmal. Die Schaffung von mehr Parkplätzen für Autos ist dem Stadtrat offenbar wichtiger als ein breites Trottoir und ein Veloweg für die Bevölkerung. Damit setzt sich die Regierung sowohl über einen behördenverbindlichen Eintrag für einen Veloweg im regionalen Richtplan als auch über ihr eigenes Konzeptpapier zur Veloförderung in der Innenstadt hinweg.

Gross war die Verwunderung beim VCS Zürich, nachdem das Tiefbauamt das Strassenprojekt Kasernenstrasse vor der Sihlpost öffentlich aufgelegt hatte. Schon in der ersten Planungsphase hatte das federführende Tiefbauamt unter Stadtrat Filippo Leutenegger einfach mehr Parkplätze vor der Sihlpost angeordnet – und die Aufhebung des Velowegs vor der Sihlpost betrieben, einer wichtigen Verbindung vom Central/Bahnhofplatz in die Kreise 3, 4 und 9. Der VCS Zürich wies in seiner damaligen Einsprache an den Stadtrat darauf hin, dass der vorhandene Veloweg im regiona-



Situation vor der Sihlpost: Parkplätze überall, aber kein Velostreifen mehr.

len Richtplan behördenverbindlich vorgeschrieben und dass das Trottoir für die vielen, die es täglich nutzen, viel zu schmal sei.

Entlarvende Prioritäten

Nun hat der Stadtrat entschieden: Der Veloweg vor der Sihlpost soll tatsächlich aufgegeben

werden. Dies obwohl der Stadtrat im «Verkehrskonzept Innenstadt, Aufwertung der Strassenräume» vom 12.1.2011 diese provisorische Route gar selber als «geplante prioritäre Veloroute» bezeichnet hatte. Der simple

Grund dafür: Die Zahl der Autoparkplätze kann auf Kosten des Velowegs und des Trottoirs von 32 auf 39 erhöht werden.

Damit wird aber neu eine eigentliche Gefahrenstelle geschaffen. Auf einer Fahrbahnbreite

von nur gerade vier Metern drohen links rückwärts ausparkierende Autos, während rechts neun längs angeordnete Parkplätze und eine Ladezone auf einer Länge von 70 Metern eine permanente Gefahr darstellen.

Erst dann erreichen die Velofahrenden den rettenden Velostreifen, der von der Velostation Süd her kommt, und dürfen sich wieder sicher fühlen.

Markus Knauss/Gabi Petri

Vier Grossprojekte – ein Verkehrskollaps

Zug



Um die Pendlerströme besser in den Griff zu kriegen und Verkehrsspitzen zu glätten, ist es wichtig, Arbeitswege zu verkürzen – auch dank Wohnsiedlungen mit Gewerbeanteil, sogenannten Mischsiedlungen. Doch aufgepasst: In Zug fehlt momentan der Blick aufs Ganze.

Im Kanton Zug ist mit der Suurstoffi in Rotkreuz eine solche Mischsiedlung im Bau. Drei weitere Grossprojekte sind in Planung: Papiere in Cham, Unterfeld zwischen Zug und Baar sowie äussere Lorzenallmend bei der Chollermüli zwischen Zug und Cham. Das Problem bei uns ist, dass es rund um den Zugersee fast gleich viele Arbeitsplätze wie Einwohnerinnen und Einwohner gibt. Anzustreben wäre aber ein Verhältnis von eins zu zwei.

Sehr viele Zugerinnen und Zuger arbeiten in Zürich oder Luzern. Aber noch mehr kommen von ausserhalb zum Arbeiten nach Zug. Laut Bundesamt für Statistik gab es zwischen 2011 und 2013 hochgerechnet 17000 Wegpendelnde und 35400 Zupendlerinnen und -pendler. Die Infrastruktur ist völlig überlastet.

Werden nun die genannten vier Grossüberbauungen wie geplant als Mischsiedlungen realisiert, entsteht eben nicht nur – dringend benötigter – Wohn-

raum. Womit sich die Spirale weiterdreht und die Wohnungsnot weiter verschärft wird. Zu den neuen Arbeitsplätzen vor Ort kommen ja auch noch solche in der Verwaltung, in den Schulen, den Werkhöfen etc. hinzu.

Da stockt glatt der Atem

Extrem ist das Verhältnis zwischen geplanten Arbeitsplätzen – 3500 (!) – und neuen Wohneinheiten – gerade mal 600 – im Fall Suurstoffi. Wohin mit den absehbaren zusätzlichen Pendlerströmen? Aber auch ausserhalb der Stosszeiten wird es bei einem derartigen Wachstum zu Engpässen kommen. Daher ist es enorm wichtig, dass die projektierten Überbauungen autoarm erstellt werden. Das heisst, dass grosse Teile fürs autofreie Wohnen reserviert, die stark reduzierten Abstellplätze an der Peripherie platziert und Carsharing-Angebote in nächster Nähe ermöglicht werden. Zudem müssen die Siedlungen an ein leistungsfähiges

ÖV-Netz angeschlossen und mit guten Langsamverkehr-Verbindungen in die Zentren ausgestattet sein. Was die Papiere in Cham betrifft, ist in der Planauflage ein grosser Teil dieser Punkte nicht erfüllt. Vor allem die 1710 Parkplätze sind höchst problematisch. Schon heute ist gemäss Verkehrsstudie klar, dass nicht einmal eine Umfahrung die zu erwartende Verkehrsmasse zu schlucken vermöchte.

Beim neuen Quartier äussere Lorzenallmend wiederum ist die Rede von 30 bis 70 Prozent Gewerbefläche. Wir sprechen bei diesen vier Grossprojekten von um die 10000 Arbeitsplätze und ebenso vielen Bewohnern auf engstem Raum. Daher ist es enorm wichtig, dass die Überbauungen gut ans kantonale Umfeld angepasst werden.

Vorstand der VCS-Sektion Zug

Papiere-Areal Cham: Es bleiben Fragezeichen

Bei einer Stimmbeteiligung von 47,7 % haben sich 2002 Stimmende gegen den Bebauungsplan Papiere-Areal Cham ausgesprochen. Offensichtlich teilten sie die Bedenken des VCS-Vorstands und des grün-roten gegnerischen Komitees. 2629 Chamer Stimmbürgerinnen und -bürger befürworteten den Bebauungsplan, der verbindlich verlangt, dass bei Realisierung aller möglichen Hochbauten 1710 Parkplätze auf dem Areal erstellt werden. Ob dieser Bebauungsplan mit dem vorgelegten Umweltverträglichkeitsbericht der Prüfung durch die kantonalen Behörden standhalten wird? Bereits bekannt ist, dass das bestehende und geplante Strassennetz (UCH) den Verkehr am Morgen und Abend nicht aufzunehmen vermag und Umweltvorschriften nicht oder nur «knapp» eingehalten werden können.

ÖV: Nicht am falschen Ort sparen!

Im vergangenen Sommer engagierten sich Vorstandsmitglieder, unterstützt von der neuen Geschäftsführerin Stéphanie Vuichard, gegen den Abbau des ÖV-Angebots im Kanton Zug. Mehrere schriftliche Verbesserungsvorschläge gingen an Behörden und Amtsstellen, mit Vertretern des kantonalen Am-

tes für öffentlichen Verkehr wurden Gespräche geführt. Vor allem wehrten wir uns gegen den 30-Minuten-Takt an Sonntagen (mit langen Standzeiten) der Linien 3, 6 und 11 am Metalli sowie die Aufhebung der Busstation Steinhof. Wir konnten nachweisen, dass all dies die Attraktivität des Angebots für die Fahrgäste

massiv schmälert, die Sparmassnahmen je nach Linie aber marginal ausfallen, da sich an den Fixkosten für Personal und Fahrzeuge nichts ändert.

Erfreut ist der Vorstand über die Motion «Busverbindung nach Alosen und Morgarten» vom Forum Oberägeri und betroffenen Bewohnern: An Arbeitstagen

soll es zwischen 20 und 22 Uhr wieder je zwei stündliche Busverbindungen von Oberägeri nach Alosen und Morgarten geben. Wir unterstützen wir dieses Anliegen, das unter anderem für die Teilnahme am Vereinsleben und an Kultur- und Weiterbildungsangeboten im Aegerital von grosser Bedeutung ist. ■



Graubünden



© Ueli Pfister, Basel

Mit der Pseudoreform-Agenda 2020 des IOC hat sich nichts geändert: TV-Einnahmen dem privaten IOC, Defizite der öffentlichen Hand!

Olympia 2026: Finanzielle Hochrisikospiele

Die Befürchtungen des Komitees Olympiakritisches Graubünden haben sich bewahrheitet: Erneut kommt es, am 12. Februar 2017, zu einer Abstimmung über die Kandidatur für Olympische Winterspiele, diesmal jene im Jahr 2026. Das Komitee erteilt ihr auch diesmal eine klare Absage.

Mit 25 Millionen Franken vom Kanton kann zwar, zusammen mit Bundesmitteln, eine internationale Kandidatur der Schweiz lanciert werden. Nur weiss niemand, was das gesamte Giga-Sportfest am Ende kosten wird, sollte das IOC dem Schweizer Dossier denn überhaupt je den Zuschlag geben. Der Bundesrat wird das Parlament erst im Mai 2018 mit einer Botschaft bedienen, aus der hervorgeht, wie weit der Bund eine Defizitgarantie geben muss. Eine Milliarde Franken wird nicht ausrei-

chen, um die Infrastrukturen zu finanzieren und die Kosten für die Sicherheit vor terroristischen Anschlägen zu decken. Das IOC verlangt eine unbeschränkte Defizitgarantie.

Die Katze im Sack kaufen?

Wir haben die Pläne zur bündnerischen Kandidatur für die Olympischen Winterspiele 2026 kritisch geprüft: In der Botschaft sind nur allgemeine Wünsche aufgeführt wie neun dezentrale Austragungsorte, verteilt auf Graubünden, die Innerschweiz und Zürich, sowie – schön verstreut – vier Olympische Dörfer. Ohne grosse Host-City wie Zürich wird dies vom IOC niemals akzeptiert werden.

Für ein Nein am 12. Februar 2017 spricht sich das Komitee Olympiakritisches Graubünden aber vor allem deshalb aus, weil die Pseudoreform-Agenda 2020

des IOC an den Rahmenbedingungen nichts Wesentliches geändert hat. Sollte das Bündner Volk eine Kandidatur unterstützen, werden wir das Dossier und die Budgets für Durchführung, Infrastruktur und Sicherheit weiterhin kritisch prüfen – und uns erfahrungsgemäss auch in der zweiten Abstimmung im Herbst 2018 dagegenstellen müssen. Das definitive und detaillierte Durchführungskonzept wird leider wieder nicht IOC-verbindlich sein, und vor allem wird kein Sicherheitsbudget mit (un-)beschränkter Defizitgarantie ausgewiesen werden können.

Stefan Grass, Leiter des Komitees Olympiakritisches Graubünden

Mehr Infos: www.olympia-nein.ch



Fürstentum Liechtenstein

Freiwilligkeit reicht nicht

Bei der Vernehmlassung zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung hatte der VCL eine Stellungnahme abgegeben. Nun liegt die bemerkenswerte offizielle Reaktion darauf vor.

Im Bericht und Antrag Nr. 118/2016 heisst es nun zur Position des VCL: «Im Rahmen der Planung von Parkplätzen für einen Arbeitgeber sei es «vernünftig» zu untersuchen, ob die Zahl der Parkplätze wirklich mit dem heutigen Modalsplit der Mitarbeitenden geplant werden soll oder ob als Alternative nicht durch die Einführung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement mit Push- und Pull-Massnahmen der Modalsplit zugunsten alternativer Verkehrsmittel geändert werden soll und so deutlich weniger Parkplätze benötigt werden. In diesem Sinne sei für Projekte von Parkhäusern

und Parkplätzen die Prüfung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement nach Ansicht des VCL immer eine «vernünftige Alternative». Dieser Sichtweise stimmt die Regierung inhaltlich zu.»

Und nach Ausführungen zum Baugesetz ist weiter zu lesen: «Da das Baurecht eine Abweichung der vorgeschriebenen Abstellplätze bei Vorliegen eines Mobilitätskonzepts erlaubt, ist eine solche Prüfung im Rahmen einer UVP-Prüfung als vernünftige Alternative zu bezeichnen. Formal ist jedoch festzuhalten, dass wie im massgebenden Baurecht der Projektträger auch im

Rahmen der UVP nicht dazu verpflichtet werden kann, diese Alternative zu prüfen.»

Der VCL darf sich bestätigt fühlen und zieht den Schluss: Es braucht also gesetzliche Vorgaben für Betriebliches Mobilitätsmanagement mit Push- und Pull-Massnahmen, d.h. Parkplatzbewirtschaftung und Mobilitätsbeitrag sowie einen Zielwert von höchstens 55 Prozent MIV (Pendelfahrten allein per Auto oder Motorrad). Dies für Arbeitgeber mit mehr als 50 Beschäftigten, also für gut 100 Betriebe im Land. Freiwillige Massnahmen sind gut, reichen aber nicht aus.

Alle können nur gewinnen

Heute werden die Arbeitswege in und nach Liechtenstein im Jahresdurchschnitt zu etwa 70 Prozent allein per Auto (wenige per Motorrad) zurückgelegt, während rund 20 Prozent auf den kollektiven (öffentlicher Verkehr, Fahrgemeinschaft, Werkbus) und etwa ein Zehntel auf den Fuss- und Fahrradverkehr entfallen. Bei fortschrittlichen Firmen aber fährt nur die Hälfte allein per Auto. Warum? Ganz einfach: Diese Arbeitgeber haben Betriebliches Mobilitätsmanagement als Teil der Unternehmensprozesse eingeführt; mit Mobilitätsbeitrag und Aktionen

als Anreizen sowie Parkplatzbewirtschaftung als Abreiz.

Durchs Umsteigen vom Auto auf die eigenen Füsse, das Fahrrad und den öffentlichen Ver-

kehr können alle nur gewinnen. Die damit verbundene Gesundheitsförderung erhöht die Produktivität. Es resultieren tiefere Wegkosten für Arbeitnehmende

und tiefere Parkplatzkosten. Der wirklich nötige Verkehr fliesst zu den Hauptverkehrszeiten freier, und bei der Strasseninfrastruktur lässt sich Geld sparen, da der

Rad- und der öffentliche Verkehr gut zehn Mal weniger Fläche pro Person beanspruchen als der Autoverkehr.

Georg Sele

Hilfreiche neue Schilder

Seit dem 1.1.2016 gilt, dass Sackgasse-Schilder mit einem Fussgänger- und/oder Velo-Piktogramm ergänzt werden sollen, wenn die Strasse beziehungsweise der Weg für den Langsamver-

kehr durchgängig ist. Das ist für Ortsunkundige wichtig, denn oft handelt es sich für jene, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, um die angenehmsten (Direkt-)Verbindungen. Bitte

melden Sie es bei den Gemeindebehörden, wenn in Ihrer Umgebung die Signalisation mit solchen Schildern ergänzt werden sollte.



Thurgau



Nein zum Billett-schalter-Abbau

In zehn grösseren Gemeinden in unserem Kanton will die SBB die externen Billettverkaufsstellen in gut einem Jahr abschaffen, so in Sirnach, Bischofszell, Sulgen und Steckborn. Dagegen protestieren wir mit einer Petition an die SBB und fordern, dass die bewährte Partnerschaft für den bedienten Billettverkauf durch Dritte beibehalten wird. Für viele – vor allem ältere – Leute würde das Bahnfahren durch einen solchen Abbau erschwert. Bitte unterschreiben Sie die VCS-Petition.

Peter Wildberger

Die Mär vom Weissenstein-Schwinget-Verbot

Medienberichte haben den Eindruck erweckt, der VCS Solothurn wolle dem Schwingfest auf dem Weissenstein den Garaus machen. Die Fakten sehen anders aus.

Zurzeit wird, im Zusammenhang mit der Erneuerung und Erweiterung des Kurhauses, der Nutzungsplan für den Solothurner Hausberg überarbeitet. Was der VCS verlangt, ist einzig, dass der Weissenstein, eine Landschaft von nationaler Bedeutung, geschützt bleibt. Im Mitwirkungsverfahren hat er die geplanten klaren Regelungen betreffend Parkierung und Ausnahmebewilligungen begrüsst, aber eine bessere Kontrolle gefordert.

Brisant ist vor allem die Fra-

ge des Verkehrs- und Parkierregimes bei Grossveranstaltungen bzw. bei künftigem grossem Gästeandrang im Kurhaus. Der VCS schlägt vor, dass pro Jahr höchstens drei Grossanlässe bewilligt werden dürfen. Damit wären namentlich der Weissenstein-Schwinget und das Uhurfestival weiterhin möglich. Auch hier aber muss nach Ansicht des VCS die Seilbahn, die seit zwei Jahren in Betrieb ist und pro Stunde 900 Personen befördern kann, das primäre Transport-

Der VCS wünscht dem Weissenstein-Schwinget beste Aussichten auch in Zukunft – als möglichst umweltfreundlicher Grossanlass.

mittel sein, was zweckmässig angepasste Betriebszeiten bedingt. Die Veranstalter sollen zudem attraktive ÖV-Kombi-Billette anbieten. Ergänzend soll das Parkieren von Autos bei Grossveranstaltungen weiterhin möglich

sein, aber mit Einschränkungen – zum Beispiel indem nur voll besetzte Autos auf den Weissenstein fahren dürfen. Von Verbot keine Rede.

Der Vorstand des VCS Solothurn

Solothurn



©Pazit Polak/flickr.com