

Jahresbericht 2024

Sektion Zürich

Peter Summermatter, Präsident VCS Zürich

Stopp Autobahn-Bauwahn

Referendum

Das nationale Parlament hat ein massives Strassenbauprogramm verabschiedet. Um diesen Entscheid zu bekämpfen, sind im Jahr 2023 in drei Monaten 100'000 Unterschriften gesammelt worden. Der VCS Schweiz hat die Kampagne der Allianz von ca. 50 Organisationen angeführt.

Der VCS Zürich hat ebenfalls grosse finanzielle Mittel für einen flächendeckenden Flyerversand bereitgestellt und einen grossen personellen Aufwand für Verteilaktionen getrieben. Zusätzlich gab es eine Matinée mit Podium zum Film Auto-Mania am 17. November. Dabei wurde unser schizophrones Verhältnis zum Autofahren beleuchtet. Zudem hat der VCS Zürich die Kampagne genutzt, um die Social-Media Präsenz zu stärken bzw. aufzubauen (X, Instagram).

Die Abstimmung über das Referendum fand am 24. November statt. Eine Mehrheit (52.7%) der Schweiz hat NEIN gesagt zu mehr Beton, Verkehr und Umweltbelastung. Die Bevölkerung erteilt den masslosen Ausbau-Fantasien von Bundesrat und Parlament eine Abfuhr und wünscht sich eine nachhaltige Mobilität mit Zukunft.

Dieses Resultat ist historisch: Die Schweiz hat zum ersten Mal in ihrer Geschichte NEIN gesagt, zu noch mehr Autobahnen. Die Stimmenden haben klargemacht, dass der Weg der Strassenlobby in die Sackgasse führt. Neue und aufgeblähte Strassenprojekte sind weder mehrheits- noch zukunftsfähig.

Lärmschutz, Tempo 30

Seebahnstrasse

Die Lärmsanierung an der Seebahn- und Schimmelstrasse ist schon längst überfällig.

Seebahn- und Schimmelstrasse liegen mitten in den dicht bebauten Wohnquartieren im Sihlfeld und in Aussersihl. Bis 2010 waren diese Strassen Teil der so genannten Westtangente, der Hauptverbindungsstrasse zwischen Zürich Nord und Zürich Süd.

Vom VCS schon vor Jahren mit Einsprachen eingefordert, wird Tempo 30 2024 endlich ausgeschrieben, dagegen sind keine Einsprachen erfolgt. Von der Reduktion des Strassenlärms profitieren tausende von Anwohner:innen in den vorwiegend alten Gebäuden entlang dieser ehemaligen Durchgangsachse.

Schweighofstrasse

2020 plante die Stadt Zürich an der Schweighofstrasse, eine Lärmsanierung mit Tempo 30, allerdings nur an einem sehr kurzen Strassenabschnitt von rund 200 m Länge. Der VCS Zürich erhob dagegen eine Einsprache, denn die ganze Länge der Schweighofstrasse, vom Strassenverkehrsamt bis zur Friesenbergstrasse, liegt in einem reinen Wohnquartier. Die Stadt Zürich hat nun eingesehen, dass eine reduzierte Lärmsanierung nicht zielführend ist, und hat auf der ganzen Länge von mehr als einem Kilometer Tempo 30 ausgeschrieben.

Kasernenstrasse

Ab 2016 plante die Stadt Zürich an der Kasernenstrasse vor der Sihlpost ein eigentliches Park-

platzfestival. Beinahe jeder Quadratmeter wäre mit Autos vollgestellt worden. Dagegen erhob der VCS Einsprache.

Mit dem jetzt vorgelegten Projekt werden diese Ziele, die der VCS seit vielen Jahren kontinuierlich verfolgt, endlich realisiert. Ein zehn Meter breites Trottoir ist attraktiv für die vielen Fussgänger:innen. Diese müssen nicht mehr in der prallen Sonne bis zur Tramhaltestelle Kaserne laufen, sondern erhalten neu 42 neue Bäume. Die attraktiven Velostreifen bilden den Auftakt für die Erschliessung des neuen Velotunnels von Süden her. Und zwischen der Rampe des Stadttunnels bis zur Postbrücke entsteht zusammen mit der neuen Postterrasse ein attraktiver Stadtraum.

Sihlquai

Der VCS Zürich hat 2018 Tempo 30 gemeinsam mit einem Strassenprojekt am Sihlquai eingefordert. In der Zwischenzeit wurden die Verkehrsvorschriften angepasst und Tempo 30 ausgeschrieben. Dagegen hat es kein Rechtsmittel gegen, so dass Tempo 30 rechtskräftig geworden ist. Deshalb wurde unsere Einsprache mit dem Festsetzungsbeschluss des Stadtrates als gegenstandslos abgeschrieben.

Badenerstrasse Kreuzung Sihlfeld- /Bertastrasse

Der VCS hatte Tempo 30 im ganzen Quartier – u.a. auch an der Badenerstrasse - gerichtlich eingefordert. Im Grundsatz wurde das vom Baurekursgericht bejaht. Beim konkreten Strassenprojekt - wieder ohne Tempo 30 - wurde der VCS aus formellen Gründen gestoppt, so dass lediglich ein durchgehender Velostreifen resultierte. Der Übergang Sihlfeld-/Bertastrasse über die Badenerstrasse war nicht Bestandteil des ersten Projekts und musste neu aufgelegt werden. Mit dem neuen Projekt werden wesentliche Änderungen am Strassenraum an der Oberfläche vorgenommen. Der VCS macht darauf basierend

eine erneute Einsprache, mit der Tempo 30 doch noch eingeführt werden soll.

Rämistrasse/Gloriastrasse

Das Projekt an der Rämistrasse/Gloriastrasse krankt daran, dass die Stadt sich darauf versteift hat, mit zwei 2 bis 3.3 m breiten Mittelstreifen entlang der Tramgleise flächiges Queren ohne Zebrastreifen zu ermöglichen. Das hat zur Folge, dass die Velostreifen nur gerade 1.50 m breit sind. Die Tramhaltestelle Universitätsspital liegt für Behinderte in einem zu steilen Bereich. Zudem müssen die Velofahrenden zwischen hoher Haltekante und Tramgleisen talwärts mit 80cm Breite vorbeifahren. Der VCS hat einen Vorschlag ausgearbeitet, der verspricht, die meisten Probleme zu lösen.

Der VCS beschliesst, dass zusammen mit der Behindertenkonferenz, Pro Velo und Fussverkehr Schweiz Rekurs gegen diesen Festsetzungsbeschluss gemacht wird.

Ottenbach

Der VCS hat in Ottenbach Tempo 30 gefordert. Der Kanton hat in diesem Fall nun entschieden. Mit Tempo 30 am zentralen Knoten, lärmarmen Belägen, die nach Qualität so ausgestaltet werden, dass die Lärmgrenzwerte eingehalten werden können, liegen noch genau vier Gebäude oberhalb der Lärmgrenzwerte. Der VCS verzichtet auf einen Weiterzug.

Riedikon

Seit 2019 kämpft der VCS für seine Mitglieder und die Bevölkerung in Riedikon bei Uster für mehr Verkehrssicherheit und weniger Lärm. Die Einsprache des VCS wurde von rund 140 der 700 Einwohner:innen von Riedikon, mit aktiver Beteiligung des Ortsvereins, unterschrieben. Nun hat der Regierungsrat entschieden, dass Tempo 30 - unabhängig von den baulichen Massnahmen - sofort kommen soll, wie das auch eine weitere Petition Anfang 2024 gefordert hatte.

Bahn

Glatttalbahn

Die Linienführung der Bahn steht fest. Es geht um drei Projekte: Glatttalbahn, Hochwasserschutz und Velohauptroute. Die Erweiterung der Glatttalbahn ist in der 4. Etappe des Agglomerationsprogramms als A-Projekt aufgenommen, d.h. der Bund finanziert mit. Die Planauflage hat im Februar 2024 stattgefunden.

Der VCS hat dazu eine Einsprache eingereicht. Dabei fordern wir mehr Grün ein, verlangen, dass auf unnötige Mischverkehrsflächen Fussgänger/Velo verzichtet wird, dass Parkplätze auf einer Velohauptroute aufgehoben werden und eine unglückliche Begegnungszone, über die ein starker Lieferverkehr und eine Zufahrt zu einem Parkdeck stattfindet, angepasst werden soll..

Tram Affoltern

Stadt und Kanton Zürich verstecken an der Wehntalerstrasse ein Strassenbauprojekt hinter einem Tramausbau. Maximale Leistungsfähigkeit des Autoverkehrs soll ohne Rücksicht auf ein gewachsenes Stadtquartier durchgeboxt werden. Als erstes werden dafür 682 Bäume gefällt. Das darf nicht sein.

Mit dem Bau der Tramlinie sollen die wichtigen Kreuzungen für den Autoverkehr noch ausgebaut werden. Am Zehntenhausplatz wird der Autoverkehr sogar durch ein Quartierzentrum gelenkt, damit alle drei Fahrspuren stadtauswärts für den motorisierten Individualverkehr weiterbetrieben werden können. Rücksichtslos will man Vorplätze, Vorgärten, Raum fürs Gewerbe oder Cafés zubetonieren.

292 Liegenschaften mit tausenden von Bewohner:innen sind von übermässigem Lärm betroffen. Dennoch wird auf Tempo 30 verzichtet.

Entlang der Wehntalerstrasse ist durchgehend eine regionale Veloroute vorgesehen. Statt der nötigen Mindestbreite von 2.20 m an einer solchen Strasse mit bis zu 20'000 Autos sind über weite Strecken lediglich Velostreifen mit einer Breite von 1.50 m geplant.

Im Vorstand wird neben einer Einsprache einstimmig entschieden, dass sich der VCS dahingehend äussern wird, dass er Nein zum Tram sagt, ausser es ist möglich, das Tram in den bestehenden Strassenraum zu integrieren.

Das Tram Affoltern ist in der Zwischenzeit vom Regierungsrat aus Gründen der Investitionsplanung um 2 Jahre verschoben worden.

Ein Antrag in der Budgetdebatte des Kantonsrates, der den Regierungsrat hätte verpflichten wollen, die Planungsarbeiten wieder aufzunehmen, wurde im Kantonsrat abgelehnt. D.h. die Mittel zur Bauausführung stehen erst 2028 zur Verfügung.

Depot Forch der Forchbahn

Die Forchbahn will neben dem heutigen Bahnhof Forch ein neues Instandhaltungszentrum bauen. Es gibt formell noch kein Verfahren, allerdings ist bald einmal mit einem Plangenehmigungsverfahren zu rechnen. Die Forchbahn blockt die Ideen, die darauf abzielen, das Depot landschaftsverträglicher zu machen, konsequent ab.

Paul Stopper wird mandatiert, im Namen des VCS für ein landschaftsverträglicheres Depot in der Öffentlichkeit Stellung zu beziehen.

Initiativen

Folgende Initiativen für mehr Strassenverkehrslärm und weniger Verkehrssicherheit sind bekannt.

Tempo 50-Initiative

Stadt Zürich, Volksinitiative der SVP für Tempo 50 auf Hauptstrassen. Diese wurde in der Zwischenzeit zurückgezogen.

ÖV-Initiative

Kanton Zürich, Volksinitiative der FDP, die Gemeinden finanziell bestrafen will, sollten sie sich für den Lärmschutz mit Tempo 30 entscheiden. Hierzu gibt es einen abgeschwächten Gegenvorschlag, der vor allem darauf abzielt, mit Massnahmen den öV zu beschleunigen, um die negativen Wirkungen von Tempo 30 zu kompensieren. Dieser Gegenvorschlag ist im Sinne des VCS und wird ohne Abstimmung gültig, sofern kein Referendum ergriffen wird.

Mobilitätsinitiative

Kanton Zürich, Volksinitiative der SVP für kein Tempo 30 auf Hauptachsen mit Ausnahmen.

Die Unterstützung der Mobilitäts-Initiative durch den Regierungsrat im Frühjahr 2024 ist ein Affront gegen die lärm-betroffene Bevölkerung. Unter Fachleuten ist klar, dass Tempo 30 auch an Hauptstrassen geeignet ist, einen wichtigen Beitrag gegen die gesundheitlichen Auswirkungen von Strassenlärm zu leisten.

Winterthur

Auf den Anti-Tempo 30-Kurs ist auch die Mitte in Winterthur aufgesprungen. Mit einer Initiative soll Lärmschutz und öffentlicher Verkehr gegeneinander ausgespielt werden.

Der VCS bereitet sich auf die Abstimmungen zu den beiden letzten Initiativen vor.

Diverses

Mehr Grün und mehr Velos für Zürich

Am 22. September 2024 haben die Stimmberechtigten der Stadt Zürich ihre Haltung zum Um-

gang mit dem öffentlichen Raum noch einmal bekräftigt. Mit dem Gegenvorschlag zur «Guten Luft-Initiative» wollen sie mehr Grün, vor allem aber mehr Bäume im öffentlichen Raum. Und mit dem Gegenvorschlag zur «Zukunfts-Initiative» bekräftigen sie ihren Willen für einen ökologischen und sicheren Verkehr in der Stadt Zürich.

Brunaupark

Beim Brunaupark geht es um den Ersatzneubau einer Wohnsiedlung mit rund 500 Wohnungen sowie um ein Einkaufszentrum. Das Bundesgericht hat nun entschieden, dass die lärmrechtliche Ausnahmebewilligung zu Unrecht erteilt worden ist. Das ist eine Ohrfeige an die Bausektion – mit drei Stadtratsmitgliedern –, die schon in der Vergangenheit damit aufgefallen war, Lärmfragen als nebensächlich abzutun. Das Bundesgericht bestätigt nun wie in diversen Entscheidungen vorher, dass die Behörden, den Lärmschutz endlich ernst nehmen müssen.

Mit dieser Entscheidung des Bundesgerichts ist allerdings die Frage nicht erledigt, denn die Bauherrschaft ist hier zweigleisig unterwegs. Einerseits hat sie den Entscheid des Baurekursgerichts in der Lärmfrage vom Bundesgericht beurteilen lassen. Andererseits hat sie ein zweites, überarbeitetes Projekt aus dem Hut gezaubert. Dieses steht ebenfalls im Rechtsmittelverfahren und es dürfte auch hier Jahre dauern, bis endlich entschieden ist. Auch in diesem zweiten Verfahren stellt der VCS in Frage, ob nicht zu viele Parkplätze für das bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Einkaufszentrum bewilligt worden sind.

Velovorzugsroute Aussersihl/Brauerstrasse

An der Brauerstrasse hat der VCS gerügt, dass die Stadt zwar in einem beschleunigten Verfahren die Velovorzugsroute umsetzen will, der Park an dieser Stelle – beruhend auf einem entsprechenden Richtplaneintrag – aber auf ein Nachfolgeprojekt verschoben wird.

Der VCS reicht einen Rekurs mit dem Ziel ein, den Fall zu sistieren, damit das Nachfolgeprojekt zusammen mit dem Park realisiert werden kann.

Quartierblöcke

VCS-Vertreter:innen waren an zwei Veranstaltungen zum Thema Quartierblock präsent. Sie haben dabei insbesondere darauf aufmerksam gemacht, dass es nicht darum gehen könne, in schon verkehrsberuhigten Quartieren noch mehr Verkehr rauszunehmen, der dann auf den Umfahrsachsen zu Mehrverkehr führt, sondern dass der Verkehr insgesamt reduziert wird. Im Moment werden 3 Pilotquartiere ausgesucht.

Zuricrit

Der VCS Zürich unterstützt Zuricrit, den Velosportanlass, der das Velofahren dorthin bringt, wo die Menschen leben. 2024 hat uns viele spannende Rennen gebracht, aber auch gezeigt, wie vielfältig Velofahren sein kann. Tausende von Zuschauer:innen hatten ihre helle Freude am Velofest. Es war spannend, emotional und beeindruckend.

Und der VCS hat ein wenig Werbung gemacht, für sich selber, vor allem aber gegen den unsinnigen Strassenausbau, über den die Schweiz am 24. November 2024 abzustimmen hatte.

Zürich Oberland Märt, Wetzikon

Nachdem das Baurekursgericht das erste Projekt in einer Zwischenentscheidung an die Baubehörde zurückgewiesen hatte, haben wir den neuen Bauentscheid ans Verwaltungsgericht gezogen.

Stein des Anstosses waren zwei Punkte:

Erstens, eine Parkplatzberechnung nach Herkunftsgebieten. D.h. es sollte nicht die Parkplatzberechnung am Standort erfolgen, sondern – weil einige Kund:innen aus dem ländlichen Raum kommen – es sollte eine Berechnung aufgrund der höheren Parkplatzbedarfszahlen auf dem Land erfolgen.

Zweitens, die Stadt Wetzikon hat der Migros erlaubt, 80 so genannte öffentliche Parkplätze im Migros-Parkhaus zu bauen, die selbstverständlich dann den Migros-Kund:innen zugutekommen.

Das Verwaltungsgericht hat diese beiden Fragen klar und eindeutig zu Gunsten des VCS und der Umwelt entschieden.

Regionalgruppe Winterthur

Kurt Egli, Geschäftsführer VCS Winterthur

Nebst dem Label Velostadt möchte der Stadtrat Winterthur auch als Fussgänger:innenstadt positionieren. Nicht ins Bild passt dabei die städtische Bewilligungspraxis bei privaten Bauvorhaben. Immer wieder wird bei solchen Baustellen das Trottoir neben der privaten Baustelle über Monate, manchmal sogar ein bis drei Jahre gesperrt. Dies sogar an grossen Hauptachsen wie Schaffhauser-, Wülflinger- oder Technikumstrasse. Für den Fussverkehr ist die Strasse damit in Längsrichtung komplett unterbrochen und es muss auf die gegenüberliegende Strassenseite ausgewichen werden. Wir bearbeiten das Thema nun intensiv mit den Behörden und streben eine Praxisänderung an.

Ins nicht sehr fussgängerfreundliche Bild passen auch die Arbeiten rund um den Hauptbahnhof. Um das weitere Wachstum der Passagierzahlen zu bewältigen, soll dieser ausgebaut werden. Der Stadtrat favorisierte eine Ausbauvariante, welche unter anderem einen neuen Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord beinhaltet.

Ein Wendebahnhof wäre weitab der Unterführung zu den Perrons der Geleise 3-7 und Bushaltestellen und hätte für die Passagiere unattraktiv weite Umsteigewege zur Folge. Zusammen mit dem Winterthurer Forum Architektur und dem Verein «Unser Bahnhof» engagiert sich der VCS für offene Variantendiskussion.

Den Stadtklima-Initiativen von umverkehR standen wir kritisch gegenüber. Dies hatte der VCS Winterthur bereits 2021 an einer Vorstellung von umverkehR kundgetan. Nach entsprechendem Vorstandsbeschluss setzten wir uns zusammen mit der Geschäftsstelle in moderatem Umfang für die beiden Gegenvorschläge ein, ohne für die Initiativen eine Nein-Parole zu fassen. Am 9. Juni hat sich diese Haltung auch beim Stimmvolk als mehrheitsfähig erwiesen. Beide Initiativen wurden abgelehnt. Die «Gute-Luft-Initiative» mit 59.3 Prozent Nein Stimmen und die «Zukunfts-Initiative» wurde mit 61,8 Prozent noch deutlicher verworfen. Mehrheitsfähig waren jedoch die beiden Gegenvorschläge. Vor allem für den Fuss -und Veloverkehr soll nun künftig mehr Platz geschaffen werden. Gleichzeitig soll es mehr Grün geben. Insbesondere durch gezieltes Entsiegeln von überdimensionierten Asphaltflächen.

Seit Jahren versuchen wir durch Anträge im Mitwirkungsverfahren Velonetzlücken durch Anträge für Neufestsetzungen im Verkehrsrichtplan zu schliessen. Dies mit durchzogenem Erfolg. Einige Vorschläge wurden in den letzten Jahren berücksichtigt. Zu viele jedoch mit meist faden-scheinigen Argumenten zurückgestellt. Nun hat der Stadtrat beschlossen, für die nächste Gesamtrevision des kommunalen Richtplanes eine Spezialkommission ins Leben zu rufen. Diese wird von VCS-Vorstands- und Regionalgruppenmitglied Annetta Steiner (GLP) geführt werden. Wir bereiten uns mit detaillierten Faktenblätter zu jedem von unseren Vorschlägen gezielt auf eine enge Zusammenarbeit mit der Spezialkommission vor.

Mit dem Mitgliederbrief Ende Jahr suchten wir aktive Mitglieder, die sich 2025 in einer Arbeitsgruppe für den Erhalt der grossen Kastanienbäume vor dem Technikum einsetzen wollen. Wir hoffen, das aus der Zeit gefallene Stassensanierungsprojekt, das ein Fällen aller Bäume vorsieht, noch korrigieren zu können.

Verkehrsberatung

2024 wurden die Dienste unseres Verkehrsberaters, Urs Michel, nur wenig genutzt.

Die IG Ausserdorf in Zürich Seebach hat das Resultat der Beratung aus dem Vorjahr in eine Petition gefasst und eingereicht. Zusammen mit einem breit abgestützten Postulat im Gemeinderat der Stadt Zürich soll das zu einem Umdenken führen.

Für den Ortsteil Robenhausen – einem ortsbildgeschützten Quartier von Wetzikon – wurde eine Beratung für eine anwohner:innen- und kinderfreundliche Gestaltung durchgeführt.