



Zürich

Für wirksamen Lärmschutz in Winterthur

Der VCS Zürich hat das Lärmsanierungsprojekt für die kommunalen Strassen in Winterthur genauer angeschaut. Fazit: Zu viel Pseudolärmschutz, zu wenig Tempo 30.

Seit dem 31. März 2018 müsste in der ganzen Schweiz der Schutz der Bevölkerung vor störendem und krank machendem Strassenlärm auf kantonalen und kommunalen Strassen garantiert sein. Leider ist dies bis heute nicht der Fall. Die Stadt Winterthur hat zwar erst nach Ablauf der Sanierungsfrist, aber immerhin in einem koordinierten Verfahren alle eigenen Strassen überprüft und auf einigen Abschnitten auch schon Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme verfügt, so zum Beispiel am Oberen Deutweg. Diese Anordnung des Stadtrats unterstützt der VCS Zürich ausdrücklich.

Der VCS hat nun aber alle Strassenstücke, an denen ein Pseudolärmschutz mit Lärmschutzfenstern vorgesehen war,

noch einmal genauer auf ihr Potenzial für eine Massnahme an der Quelle überprüft. Das Bundesgericht fordert nämlich, dass so genannte «Erleichterungen» für den Strassenhalter nur als «Ultima Ratio» eingesetzt werden dürfen – wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind. «Erleichterung» heisst, dass Hauseigentümer, zum grossen Teil auf eigene Kosten, Lärmschutzfenster einbauen sollen. Dies gilt aber explizit nicht als eigentliche Lärmsanierung.

98 Anwohnende ziehen mit

Die Untersuchung des VCS hat ergeben, dass an sechs zusätzlichen Strassenabschnitten Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme nicht nur sinnvoll, sondern auch verhältnismässig scheint. Es

sind dies die Haldenstrasse, die Rychenbergstrasse, die Kanzleistrasse, die Untere Briggerstrasse, die Untere Vogelsangstrasse und die Wülflingerstrasse im Zentrum von Wülflingen.

Der VCS hat deshalb zusammen mit 98 Anwohnenden eine Einsprache erhoben. Ziel ist es,

dass der Winterthurer Stadtrat diese Abschnitte noch einmal überprüft und dabei die neueste Rechtsprechung des Bundesgerichts, aber auch die neuesten fachlichen Erkenntnisse berücksichtigt. Der VCS ist optimistisch, dass sich Tempo 30 auch hier durchsetzen wird.



Keine Velostreifen, zu schmale Trottoirs, Schulhäuser und eine dichte Bebauung auf beiden Seiten: Unverständlich, dass an der Rychenbergstrasse nicht längst schon Tempo 30 gilt. Dank dem Erfordernis des Lärmschutzes kann dies nun nachgeholt werden.

Rosengarten: Konflikt ohne Ende

Mit dem jüngsten Kommissionsentscheid zum Rosengartentunnel hat die Mehrheit des Kantonsrates einmal mehr verdeutlicht, worum es geht: Ein maximaler Strassenausbau soll die Stadt Zürich wieder voll autogängig machen. Damit wird weder der Entwicklung noch den Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bevölkerung Rechnung getragen, noch den bisher getätigten Investitionen in den öffentlichen Verkehr.

Ein vierspuriger Hochleistungstunnel für Autos mitten in die Stadt hinein widerspricht allen Bekenntnissen – Lippenbekenntnissen? – zu einer nachhaltigen urbanen Entwicklung. Und dass die Kantonsratsmehrheit

die Kosten noch einmal erhöht hat – auf absurde 1100 Millionen Franken –, um noch mehr Tunnelspuren bauen zu können, zeigt, welche Windschutzscheiben-Optik hinter diesem Projekt steht. Es bahnt sich ein Konflikt ohne Ende an.

Stadterstörerisches Monster

Das Megaprojekt Rosengartentunnel ermöglicht weiterhin 56000 Autofahrten und mehr, die sich heute schon nach und nach reduzieren liessen. Besonders betroffen von der Verkehrslawine bleiben die Stadtkreise 3, 4, 5, 6 und 10 und damit Zehntausende Stadtbewohner/innen. Vom Verkehrslärm entlastet würde le-

diglich ein Strassenabschnitt von 600 Meter Länge.

Nicht nur am Wipkingerplatz, wo der Kanton für das Tunnelportal ganze Häuserzeilen abreißen will, käme es zu einer eigentlichen Stadterstörung. Am Albisriederplatz würde die erst kürzlich komplett sanierte Tramhaltestelle abgerissen, die heute optimale Umsteigesituation für die ÖV-Passagiere ginge mit den in die umliegenden Strassen verteilten Haltestellen flöten. Der ganze Platz würde dem Autoverkehr preisgegeben und verlöre seinen historischen Wert als Quartierzentrum. Und, kaum thematisiert: Auch hier würden Gebäude abgerissen.

Das Referendum steht fest

Die Argumentation mit dem Tram kann man in diesem Zusammenhang nur noch als Greenwashing bezeichnen. Ginge es wirklich um den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, müsste daraus ein massiver Rückgang des Autoverkehrs resultieren. Mit dem Tunnelprojekt wird aber das Gegenteil bewirkt.

Der VCS Zürich wird sich mit allen Mitteln für die Stadtzürcher Bevölkerung und gegen dieses unsinnige, absurd teure Projekt einsetzen. Als Erstes mit dem Referendum gegen den Kantonsratsbeschluss.

Markus Knauss / Gabi Petri