

Jahresbericht 2025

Sektion Zürich

Peter Summermatter, Präsident VCS Zürich

Abstimmungen

Attraktives Veloroutennetz: Ja zum Stadtzürcher Velokredit

Am 30. November entschied die Stadtzürcher Stimmbevölkerung, ob die Veloförderung eine verlässliche finanzielle Grundlage erhält.

Die Stadt Zürich verfügte bereits bisher über einen Rahmenkredit für Velorouten. Dieser war jedoch auf kommunale Routen beschränkt. Neu geht es darum, ein sicheres, attraktives und durchgehendes Routennetz endlich umzusetzen. Künftig soll dabei keine Rolle mehr spielen, ob eine Route im kommunalen oder im regionalen Richtplan verzeichnet ist.

Mit dem neuen Velokredit wird nicht nur das Velovorzugsroutennetz finanziert. Zum Programm gehören auch wichtige Kunstbauten für den Veloverkehr. Dazu zählen u.a.

- die Franca-Magnani-Brücke als neue Verbindung zwischen den Kreisen 4 und 5
- die Veloverbindung beim Bahnhof Altstetten
- eine Quartierverbindung unter den Gleisen in Seebach
- eine Verbesserung der Kornhausbrücke
- eine Verbesserung der Duttweilerbrücke

Der VCS Zürich empfahl deshalb **ein Ja zum Velokredit**, damit Velofahren in Zürich endlich sicher wird.

Am 30. November 2025 stimmte das Zürcher Stimmvolk dem **Rahmenkredit Veloinfrastruktur deutlich zu**. Die Vorlage sichert 350 Millionen Franken für den zügigen Ausbau und die Modernisierung der Zürcher Velorouten über die kommenden Jahre.

VCS lehnt öV-Abo für 365 Franken in der Stadt Zürich ab

Der VCS Zürich lehnt die Initiative für ein 365-Franken-Jahresabo in der Stadt Zürich ab. Er kritisiert, dass die Vorlage soziale Unterschiede ungenügend berücksichtigt, weil auch sehr gut verdienende Personen von der Subvention profitieren würden. Eine gezielte Unterstützung finanziell belasteter Menschen wäre mit dem abgelehnten Gegenvorschlag des Stadtrats eher möglich gewesen.

Zudem schliesst die Initiative viele Personen aus, etwa Menschen, die kein Jahresabo brauchen, sowie Velofahrende, für die eher ein besseres Velowegnetz wichtig wäre. Aus Sicht des VCS ist besonders problematisch, dass die Verbilligung **keine nachweisbare verkehrspolitische Wirkung** hat: Sie kostet viel, verändert aber das Mobilitätsverhalten kaum. Deshalb lehnt der VCS die Vorlage als teure Giesskannensubvention ohne ökologischen Nutzen ab.

VCS lehnt Mobilitätsinitiative/Änderung Strassengesetz entschieden ab

Der VCS Zürich lehnt die SVP-Mobilitätsinitiative **entschieden ab**. Er betont, dass Tempo 30 in den letzten Jahren vielerorts zu weniger Lärm und mehr Verkehrssicherheit beigetragen hat, besonders in dicht bewohnten Quartieren und auf Schulwegen.

Mit der inneren Verdichtung leben immer mehr Menschen an stark befahrenen Strassen. Aus Sicht des VCS müssen Politik und Behörden den Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Verkehrsgefahren deshalb weiter stärken. Die Initiative will Geschwindigkeitsreduktionen auf Hauptstrassen jedoch weitgehend verhindern und gefährdet damit wichtige Verbesserungen für Wohnquartiere, Ortszentren und Schulwege.

Der VCS kritisiert, dass die Vorlage die Realität von rund 350'000 lärmbeeinträchtigten Menschen im Kanton Zürich ausblendet. Er engagiert sich deshalb aktiv in der Kampagne gegen die Initiative und empfahl, bei der Abstimmung **Nein zur Änderung des Strassengesetzes** zu stimmen.

Seit vielen Jahren setzt sich der VCS für mehr Verkehrssicherheit und weniger Lärm an stark befahrenen Hauptstrassen in dicht bewohnten Quartieren ein. Seit rund 15 Jahren motiviert er Gemeindebehörden dazu, diese Anliegen konkret umzusetzen. Nach Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren werden deshalb zunehmend auch Tempo-30-Strecken auf stark belasteten Strassen angeordnet.

Der VCS wehrte sich gemeinsam mit den Gemeinden gegen den Angriff der SVP. Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten setzte sich der VCS mit Nachdruck gegen die Vorlage ein. Nicht gelungen ist es jedoch, den Stadt-Land-Graben zu überwinden.

Am 30. November 2025 stimmte das Zürcher Stimmvolk der Änderung des kantonalen Strassengesetzes (Mobilitätsinitiative) zu. Die Vorlage **entzieht Gemeinden die Kompetenz**, auf überkommunalen Hauptstrassen selbstständig Tempo 30 anzuordnen, und überträgt diese an den Kanton, um Tempo-30-Strecken zu verhindern.

Hingegen haben die Gemeinden nach wie vor einen grossen Handlungsspielraum auf kommunalen Strassen. Zu hoffen ist, dass sie den auch nützen.

Neue Parkplatzregeln

Der VCS setzt sich seit Jahren für eine hitze-resistentere Stadt mit mehr Bäumen und einem attraktiven Veloroutennetz ein. Mit dem Ja zur neuen Parkkartenverordnung werden Autos vermehrt in bestehende Tiefgaragen verlagert. Das schafft im öffentlichen Raum Platz für Begrünung, Veloinfrastruktur und mehr Lebensqualität.

Davon profitieren alle: Die Planung von Bäumen und Velorouten wird einfacher, das Gewerbe findet eher Parkplätze in der Blauen Zone und kommt näher zu seiner Kundschaft. Auch Eigentümer:innen und Genossenschaften profitieren, weil bestehende Tiefgaragenplätze künftig besser genutzt werden.

Die Gebühren in der Blauen Zone werden neu gewichtsabhängig ausgestaltet. Leichtere und umweltschonendere Fahrzeuge zahlen weniger, schwere Autos mehr. Damit trägt die Verordnung der unterschiedlichen Umweltbelastung besser Rechnung und macht die bisher sehr tiefen Gebühren zeitgemässer.

Die neue Parkkartenverordnung ist ein **ausgewogener Kompromiss** zwischen den Interessen der Wohnbevölkerung, des Gewerbes

und einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Deshalb empfahl der VCS Zürich ein Ja und machte bei einer gemeinsamen Kampagne mit. Die Vorlage wurde im September 2025 angenommen.

Klimaziel 2040

Der Kanton Zürich ist von der Klimaerwärmung stark betroffen. 2024 lag die globale Durchschnittstemperatur 1.5 °C über dem vorindustriellen Niveau, im Kanton Zürich bei 2.9 °C; in Zürich und Winterthur war die Belastung noch höher. Auch Landwirtschaft, Wirtschaft und Gewerbe leiden darunter: Die Produktivitätsverluste in den heissen Sommern der letzten Jahre beliefen sich bereits auf rund eine halbe Milliarde Franken pro Jahr. Zürich hat deshalb ein unmittelbares Interesse daran, die Klimaerwärmung rasch zu bremsen.

Gemeinsames Handeln braucht klare Ziele. Mit der Änderung des Energiegesetzes setzt sich die Zürcher Bevölkerung ein verbindliches Klimaziel: Bis 2040, spätestens bis 2050, soll der Treibhausgasausstoss auf Netto Null sinken. In den meisten Bereichen ist das bis 2040 erreichbar, in schwierigeren wie der Abfallwirtschaft bis 2050. Das entspricht der Klimastrategie des Regierungsrats von 2022. Die Ziele schaffen Orientierung und Planungssicherheit. Kanton und Gemeinden werden zudem verpflichtet, Beschaffungen und Gebäude möglichst klimaneutral auszurichten und tragbare Massnahmen gegen Hitze im Siedlungsraum umzusetzen.

Der Vorstand des VCS Zürich empfahl deshalb gemeinsam mit einer breiten Koalition **ein Ja zum Klimaziel 2040**.

Stadtplanung Zürich

Weissbuch Stadtraum HB/Central: Chancen und Herausforderungen

Der VCS Zürich begrüsst das Weissbuch zum Stadtraum HB/Central grundsätzlich. Positiv bewertet werden die Priorisierung von Fussverkehr, öffentlichem Verkehr und Begrünung, weil der Raum rund um den Hauptbahnhof stark genutzt ist und wegen der zunehmenden Hitzebelastung neu verteilt werden muss.

Kritisch sieht der VCS jedoch den Umgang mit dem Autoverkehr. Rund um den Bahnhof sollte dieser deutlich reduziert und nicht einfach in andere Stadtteile verlagert werden. Dass der Kanton Zürich trotz langem Diskussionsprozess weiterhin vor

allem auf die Leistungsfähigkeit des Autoverkehrs fokussiert, wird als widersprüchlich beurteilt.

Als grossen Fortschritt bewertet der VCS die neue Tramachse über Limmatquai, Neumühlequai und Walchebrücke, weil sie das Netz flexibler macht und die Neugestaltung des Centrals ermöglicht. Problematisch bleibt jedoch die geplante Aufhebung der Haltestelle Löwenstrasse, die für mehrere Stadtkreise ein wichtiger Zugang zur Innenstadt ist.

Auch beim Veloverkehr sieht der VCS deutliche Mängel: Die vorgesehenen Ausweichrouten sind für grosse Velomengen ungeeignet, und die geplante Führung kreuzt problematische Bereiche mit dichtem Tram- und Fussverkehr. Hinzu kommen Defizite bei den Veloparkhäusern und bei der Planung künftiger Abstellplätze.

Insgesamt ist das Weissbuch aus Sicht des VCS **ein wichtiger erster Schritt**, muss aber bei zentralen Punkten noch **verbessert** und rasch konkretisiert werden.

Sicher am Bahnhof Altstetten

Der Bahnhof Altstetten gewinnt laufend an Bedeutung: Immer mehr Menschen steigen dort zwischen Zug, Bus und Tram um oder queren den Bahnhof auf wichtigen Velorouten. Entsprechend dringend ist ein Ausbau der Anlagen für Fussgänger:innen und Velofahrende. Besonders problematisch ist heute die Personenunterführung West, wo sich beide Verkehrsarten einen engen Tunnel teilen.

Die bisher von der Stadt geprüfte Lösung sieht eine Erweiterung der bestehenden Unterführung vor. Aus Sicht des VCS löst sie die grundlegenden Probleme jedoch nicht, weil sich Velos und Fussgänger:innen weiterhin denselben Raum teilen würden. Hinzu kommt, dass die Unterführung bei Grossanlässen wie Eishockeyspielen zeitweise für Velos ganz gesperrt werden könnte.

Der VCS Zürich schlägt deshalb eine andere Lösung vor: **zwei separate Unterführungen**, eine für den Fussverkehr und eine für den Veloverkehr. Der neue Velotunnel soll so konzipiert werden, dass keine zu steilen Rampen nötig sind und die Gleise sicher unterquert werden können. Gleichzeitig böte das Projekt die Chance, nördlich und südlich der Gleise über 800 Veloabstellplätze zu schaffen.

Die bestehende Unterführung könnte in diesem Modell saniert und künftig ausschliesslich dem Fussverkehr vorbehalten werden. Das würde die

nutzbare Fläche für Zufussgehende deutlich vergrössern, ohne dass eine jahrelange Totalsperrung nötig wäre. Aus Sicht des VCS wäre dies zudem wirtschaftlich sinnvoller, weil die SBB den Bahnhof Altstetten in einigen Jahren ohnehin umfassend umbauen will und Investitionen in die heutige Mischunterführung dann teilweise verloren gingen.

Der VCS Zürich will diesen Vorschlag nun mit den Verantwortlichen der Stadt diskutieren. Ziel ist eine sichere, zukunftsfähige und kostengünstige Lösung für einen Bahnhof, dessen Bedeutung weiterwächst.

Ungenügende Strassenplanung im Hochschulquartier

Der VCS Zürich beurteilt die geplante Umgestaltung des Hochschulquartiers kritisch. Gerade weil sich dort künftig noch mehr Menschen aufhalten werden, kommt der Gestaltung des öffentlichen Strassenraums grosse Bedeutung zu. Aus Sicht des VCS wird das vorliegende Projekt den Bedürfnissen der vielen Menschen, die zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind, jedoch nicht gerecht. Nachdem verschiedene Verbände mit ihren Einsprachen keine Verbesserungen erreichen konnten, haben sie sich für einen gemeinsamen Rekurs zusammengeschlossen.

Ein zentraler Kritikpunkt ist das von der Stadt vorgesehene Prinzip des flächigen Querens auf Rämi- und Gloriastrasse. Die geplanten Mittelstreifen sollen das Überqueren der Strassen auf ihrer ganzen Länge ermöglichen, gleichzeitig würden aber sämtliche heutigen Zebrastreifen aufgehoben. Damit verlören Fussgänger:innen ihre gesicherten und vortrittsberechtigten Übergänge. Aus Sicht der beteiligten Verbände stellt sich deshalb auch eine grundlegende Rechtsfrage: ob ein Fusswegnetz ohne solche gesicherten Querungen überhaupt zulässig ist.

Auch die Veloführung wird als ungenügend beurteilt. Weil die breiten Mittelstreifen viel Platz beanspruchen, bleibt zu wenig Raum für ausreichend breite Velostreifen. Gleichzeitig müssten Velofahrende jederzeit damit rechnen, dass Personen an beliebigen Stellen auf die Fahrbahn treten. Hinzu kommt, dass für das Projekt alle 101 Bäume im betroffenen Bereich gefällt werden sollen. Zwar sind Ersatzpflanzungen vorgesehen, doch bis diese eine vergleichbare Wirkung entfalten, würden viele Jahre vergehen.

Kritisch beurteilt wird zudem die geplante Lage der neuen Tramhaltestelle Universitätsspital. Da der

neue Haupteingang des Unispitals an die Gloriastrasse verlegt wird, ist diese Haltestelle besonders wichtig für Personen mit eingeschränkter Mobilität. Der vorgesehene Standort liegt jedoch an einer zu steilen Stelle, was das Ein- und Aussteigen erschwert. Die Verbände schlagen deshalb eine alternative Lage vor, die eine deutlich geringere Querneigung ermöglichen würde.

Langstrassenunterführung

Die ursprünglich geplante Verbreiterung der seitlichen Durchgänge für Fuss- und Veloverkehr wurde aus technischen Gründen aufgegeben. Neu steht eine Balkonlösung im Vordergrund: Im Autotunnel sollen erhöhte Velowege die Situation für den Veloverkehr verbessern. Der VCS unterstützt die Weiterentwicklung einer verbesserten Variante mit breiteren Velobalkonen und will das Anliegen gemeinsam mit Pro Velo weiterverfolgen.

Der Vorstand beschloss, die Projektidee zu unterstützen und vor einem öffentlichen Vorgehen die Stellungnahme von Pro Velo einzuholen.

Lärmschutz, Tempo 30

Binzmühlestrasse

An der Binzmühlestrasse führte ein langjähriges Engagement von Anwohner:innen und dem VCS Zürich zum **Erfolg**: Nach einer Petition 2016 und einer Einsprache 2019 mit 185 Mitunterzeichnenden wurde die Strasse 2025 saniert, mit durchgehenden Velostreifen, mehr Bäumen und neu Tempo 30. Dadurch verbesserten sich Verkehrssicherheit, Lärmschutz und die Situation für Velofahrende deutlich. Der Fall zeigt, dass beharrlicher Einsatz auf Quartierebene konkrete Verbesserungen bewirken kann.

Birchstrasse

An der Birchstrasse in Zürich konnte der VCS gemeinsam mit Anwohner:innen eine deutliche Verbesserung eines ursprünglich ungenügenden Strassenprojekts erreichen. Das 2021 aufgelegte Vorhaben sollte zwar eine Veloroute realisieren, verzichtete aber trotz hoher Lärmbelastung auf wirksame Entlastungsmassnahmen für die Bevölkerung. Zudem war vorgesehen, sämtliche 55 Bäume entlang der Strasse zu fällen.

Gegen dieses Projekt wehrten sich 25 Anwohner:innen zusammen mit dem VCS. Während das Einspracheverfahren lief, änderte sich in Verwaltung

und Politik die Haltung spürbar. Im Zuge der Umsetzung des kommunalen Richtplans Verkehr wurde anerkannt, dass auch an der Birchstrasse aktiver Lärmschutz nötig ist. Bereits 2023 wurde deshalb beschlossen, dort Tempo 30 einzuführen und einen lärmarmen Belag einzubauen.

Mit dem Festsetzungsbeschluss des Stadtrats wurde nun auch über die Einsprachen entschieden. Dabei wies die Stadt jene Einsprachen ab, die auf dem vollständigen Erhalt der Parkplätze beharrten und damit die vorgesehene Veloroute gefährdet hätten. Gleichzeitig wurde das Baumkonzept überarbeitet: Statt alle Bäume zu fällen, sollen 25 der ursprünglich 55 Bäume vorerst erhalten bleiben und erst ersetzt werden, wenn ihr Zustand dies erforderlich macht.

Der Fall Birchstrasse zeigt exemplarisch, dass sich **beharrlicher Einsatz lohnt**. Aus einem ungenügenden Projekt wurde eine deutlich bessere Lösung mit Tempo 30, lärmminderndem Belag, gesicherter Veloroute und teilweise erhaltenem Baumbestand.

Kalkbreite-, Zurlindenstrasse

Die Kreuzung Kalkbreite-, Zurlindenstrasse in Zürich wurde kürzlich stark umgebaut, ist aber noch immer nicht sicherer. Besonders Schulkinder bleiben Gefahren ausgesetzt. Der VCS Zürich unterstützt deshalb die Petition des Elternrats des Schulhauses Zurlinden für mehr Sicherheit an dieser Kreuzung und auf dem Schulweg. Hinzu kommt, dass an der Kalkbreitestrasse Tempo 30 zwar beschlossen, aber bis heute nicht signalisiert ist – ein Anliegen, das der VCS seit zehn Jahren verfolgt (s. auch Verkehrsberatung).

Badener-/Bertastrasse

An der Kreuzung Badener-/Bertastrasse bestätigte die Stadt einen Unfallschwerpunkt. Deshalb verlangte der VCS Tempo 30. Das Tiefbauamt will die Einsprache aus formellen Gründen abweisen, da keine wesentliche Änderung der Strassenanlage vorliege. Zwar signalisierte die Stadt zunächst Entgegenkommen, später hielt sie jedoch an Tempo 50 fest.

Nachdem der Stadtrat die Einsprache des VCS, trotz seinem immer wieder vorgetragenen Bekenntnis zu Tempo 30, abgewiesen hatte, hat der VCS einen Rekurs eingereicht.

Heimplatz

Beim Projekt Heimplatz brachte der VCS mehrere Verbesserungsvorschläge ein, unter anderem zur Veloführung, zur Tramhaltestelle beim Kunsthaus, zur Aufhebung von Dienstgleisen und zur Reduktion versiegelter Flächen. Teilweise zeigte sich die Stadt offen, in zentralen Punkten – insbesondere bei der Rämistrasse mit weiterhin Tempo 50 – blieben jedoch wichtige Anliegen ungelöst. Der Vorstand entschied keine Einsprache zu erheben, dieses Anliegen wurde aber im Gemeinderat aufgenommen.

Velo

Velodemo

Am internationalen autofreien Tag lädt die Zürcher Velocommunity, darunter auch der VCS, zur grossen Velodemo ein. Die Velodemo 2025 setzte ein klares Zeichen gegen die velo- und menschenfeindliche SVP-Mobilitätsinitiative.

Gemeinsam mit zahlreichen Teilnehmenden erleben Velofahrende die Stadt Zürich aus einer neuen Perspektive und setzen ein Zeichen für eine velofreundliche Stadt. Die Velodemo richtet sich zugleich gegen die SVP-Mobilitätsinitiative, die den Gemeinden die Möglichkeit nehmen will, auf Hauptstrassen Tempo 30 anzuordnen. Die Folgen trafen Schulkinder, Velofahrende und über 350'000 Menschen im Kanton Zürich, die bereits heute unter übermässigem Lärm leiden. Nach der Rundfahrt findet eine Veloschau mit Preisen wie Restaurantgutscheinen und Velogadgets statt.

Stadttunnel

Der Stadttunnel beim Hauptbahnhof Zürich wird als neue Veloverbindung und Velostation eröffnet. Besonders ist, dass ein ursprünglich für eine Autobahn geplanter Tunnel nun für den Veloverkehr genutzt wird.

Der Tunnel verbessert die Verbindung zwischen den Stadtkreisen 4 und 5 und schafft zugleich dringend benötigte Veloabstellplätze am Hauptbahnhof mit direktem Zugang zu den Gleisen. Der VCS hat den politischen Prozess unterstützt und sich auch nach der Volksabstimmung dafür eingesetzt, dass die Anlage grosszügiger und sicherer ausgestaltet wird, etwa bei Sichtverhältnissen und Zufahrten. Diese Projektverbesserungen im Nachhinein kosteten mehrere Millionen Franken, stellen aber wesentliche Verbesserungen dar.

Deshalb bewertet der VCS das Projekt insgesamt als **wichtigen Fortschritt** für eine velofreundlichere Stadt Zürich.

Velovorzugsroute Aussersihl/Brauerstrasse

Beim Projekt **VVR Aussersihl/Brauerstrasse** traf ein beschleunigtes Vorhaben für die Velovorzugsroute auf ein älteres Strassenbauprojekt mit Bäumen und geplantem Park. Der VCS hielt seinen Rekurs zunächst aufrecht, um sicherzustellen, dass neben der Veloroute auch der Grünraum umgesetzt und die verbleibenden Parkplätze aufgehoben werden. Nachdem die Stadt dies zusicherte, konnte das Verfahren definitiv abgeschlossen werden.

Züricrit

Der VCS Zürich unterstützte **Zuricrit** 2025 erneut mit einem Sponsoring.

Öffentlicher Verkehr

Glattalbahn

Zur **Glattalbahn** reichte der VCS eine Einsprache mit mehreren konkreten Forderungen ein. Dazu gehörten mehr unversiegelte Flächen, sicherere und klarere Führungen für Fuss- und Veloverkehr, breitere Querungen sowie Verbesserungen bei Veloüberfahrten und im Bereich problematischer Zufahrten und Parkplätze. Nach der Einigungsverhandlung zeigte sich jedoch, dass die Projektleitung auf zentrale Anliegen nicht eingehen will. Auch das nachträglich erstellte Faktenblatt blieb ungenügend, und das Protokoll wurde erst mit grosser Verzögerung zugestellt.

Der Vorstand kam deshalb zum Schluss, dass die bisher geführten Gespräche **keine tragfähige Grundlage für eine Einigung** bieten, und lehnte das Protokoll ab.

Mehrspur/S-Bahn-Haltestelle Försterhaus Winterthur

Der VCS reichte zum Projekt Mehrspur/Brüttener-tunnel eine Einsprache ein und fordert die im Richtplan vorgesehene S-Bahnhaltestelle Försterhaus oder zumindest deren planerische Sicherung. Nach Gesprächen mit den SBB wurde eine Machbarkeitsstudie für vier mögliche Standorte vereinbart. Der VCS beteiligte sich mit einer eigenständigen Einsprache und erhält einen Sitz im Begleitgremium.

Winterthur

Frauenfelderstrasse

Die Frauenfelderstrasse in Winterthur zeigt exemplarisch, wie schwer sich Behörden mit der Anpassung veralteter Strassenprojekte tun. Zwar ist die geplante Sanierung mit lärmarmem Belag sinnvoll, doch ohne Tempo 30 werden die Lärmvorgaben des Bundes nicht eingehalten. Davon würden rund 1200 Anwohner:innen in 82 Gebäuden sowie Fuss- und Veloverkehr deutlich profitieren.

Der VCS Zürich fordert zudem den Erhalt der Baumallee mit 118 Bäumen, da grosskronige Bäume zentral für den Hitzeschutz sind. Statt gesunde Bäume zu fällen, wäre ein schrittweiser Ersatz sinnvoller. Auch die Aufhebung der Parkplätze würde die Sicherheit für Velofahrende verbessern.

Das Stadtparlament hat den Umbaukredit **vorläufig abgelehnt**. Nun besteht die Chance, ein überarbeitetes Projekt vorzulegen, das Lärmschutz, Ökologie und Verkehrssicherheit besser berücksichtigt.

Technikumstrasse

Die Umgestaltung der Technikumstrasse in Winterthur beschäftigt den VCS Zürich seit vielen Jahren. Die Strasse ist für die Stadt von grosser Bedeutung: Täglich verkehren dort rund 20'000 Autos, vier Buslinien und etwa 2500 Velofahrende – direkt am Rand der Altstadt. Entsprechend wichtig ist eine Gestaltung, die Verkehrssicherheit, Stadtklima und nachhaltige Mobilität angemessen berücksichtigt.

Im Verfahren setzte sich der VCS insbesondere für **Tempo 30**, den Erhalt möglichst vieler Bäume, bessere Querungsmöglichkeiten sowie ausreichend breite Velostreifen ein. Einzelne Anliegen wurden teilweise aufgenommen: Einige grössere Bäume bleiben erhalten, und ein Teil der Velostreifen wird verbreitert. In zentralen Punkten blieb das Projekt jedoch ungenügend. So sind die Velostreifen auf längeren Abschnitten weiterhin zu schmal, die Mittelinsel bleibt breit, und auch eine Anpassung der Bushaltestellen zugunsten einer baumschonenderen Lösung wurde nicht berücksichtigt.

Trotz dieser Mängel entschied der VCS Zürich nach eingehender Abwägung, **keinen Rekurs gegen den Festsetzungsentscheid des Stadtrats** einzureichen. Der Entscheid des Stadtrates ist weitgehend ein Ermessensentscheid, der sich rechtlich kaum anfechten lässt. Einzelne Verbesser-

ungen konnten erreicht werden, und ein Weiterzug hätte die grundlegenden Zielkonflikte des Projekts kaum lösen können. Für den Fall einer politischen Auseinandersetzung oder einer Abstimmung behält sich der VCS jedoch vor, sich weiterhin kritisch einzubringen.

Während der VCS Zürich die Einspracheverfahren zu diesen beiden Strassen mit Inputs der Regionalgruppe Winterthur des VCS geführt hat, hat die Regionalgruppe die beiden Strassenprojekte, insbesondere im Bereich Erhalt von Bäumen auch kommunikativ begleitet (s. Regionalgruppe Winterthur).

Horgen

Der VCS Zürich kritisiert den Geschwindigkeitsplan des Gemeinderats Horgen als **ungenügend**, weil er an vielen Stellen weiterhin **Tempo 50** vorsieht. Aus Sicht des VCS braucht es im Ortszentrum, auf Schulwegen und an stark belasteten Strassen mehr Verkehrsberuhigung, um Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Lärmschutz zu verbessern.

Besonders im Zentrum von Horgen und entlang stark befahrener Strassen leben und bewegen sich viele Menschen, weshalb Tempo 30 als sinnvoll erachtet wird. Der VCS unterstützt deshalb das Engagement von Anwohner:innen, die an der Gemeindeversammlung weitergehende Massnahmen beantragen wollen, und hofft auf eine Entscheidung zugunsten von Fussgänger:innen, Velofahrenden, Schulkindern und Anwohnenden.

Weiterhin pendent ist ein Einspracheverfahren zusammen mit vielen Anwohner:innen an der Zugerstrasse.

Langnau

Eine Anwohner:innengruppe in **Langnau am Albis** wandte sich an den VCS, um Unterstützung für eine Einsprache zugunsten von Tempo 30 auf der Neuen Dorfstrasse zu erhalten. Der VCS übernahm die Einsprache gemeinsam mit Betroffenen, da die Strasse wegen ihrer Enge, Kurven, Schulwege, Zebrastreifen und der Lärmbelastung als klar ungeeignet für Tempo 50 gilt. Später hiess das Baurekursgericht die Einsprache gut und wies den Fall zur neuen Beschlussfassung an den Gemeinderat zurück. Damit ist Tempo 30 rechtlich stark gestützt, auch wenn ein Teil der Gerichtsgebühren trotzdem von den Rekurrent:innen getragen werden muss.

Diverses

Migros muss Umweltrecht einhalten

Das Zürcher Verwaltungsgericht setzte der Migros in Wetzikon **klare Grenzen**: Beim Neubau des Züri Oberland Märt gilt **das Umweltrecht**. Wegen hoher Luftbelastung und wiederkehrender Staus auf der Bahnhofstrasse dürfen bei verkehrsintensiven Projekten keine übermässigen Parkplatzzahlen bewilligt werden.

Die Migros wollte die Vorgaben dennoch lockern: Einerseits mit einer Berechnung nach Herkunftsgebieten der Kundschaft, was zu mehr Parkplätzen und zusätzlichem Verkehr geführt hätte. Das Gericht wies dies klar zurück.

Andererseits sollten zusätzlich zu den zulässigen Kundenparkplätzen noch 80 öffentliche Parkplätze bewilligt werden. Auch dies lehnte das Gericht mangels nachgewiesenem Bedarf ab.

Damit entschied das Gericht die beiden zentralen Streitpunkte zugunsten des Umweltschutzes. Der Neubau bleibt möglich, aber nur im Rahmen der geltenden Regeln.

Ein neuer Bauentscheid setzt die vom Verwaltungsgericht bestätigte Parkplatzzahl nun formal um. Der VCS verzichtet deshalb auf eine weitere Anfechtung, lässt sich aber offizielle Pläne zustellen, um die spätere Umsetzung kontrollieren zu können.

Nein zur Beteiligung der Stadt Zürich am Flughafen

Der VCS Zürich lehnt die Übertragung der städtischen Flughafenaktien ins städtische Verwaltungsvermögen ab, weil dies aus seiner Sicht mehr ist als ein technischer Finanzentscheid: Es wäre ein politisches Signal zugunsten des Flugverkehrs. Besonders kritisch ist für den VCS der Widerspruch zu den Klimazielen der Stadt Zürich, die bis 2040 Netto-Null erreichen will. Eine Beteiligung an der Flughafen Zürich AG passt dazu nicht, weil der Flughafen ein zentraler Treiber von CO₂- und weiteren klimaschädlichen Emissionen ist.

Hinzu kommen Belastungen für die Bevölkerung durch Fluglärm und andere Auswirkungen des Flughafenbetriebs. Die Stadt würde damit finanziell von einer Infrastruktur profitieren, die gleichzeitig erhebliche gesundheitliche und ökologische Kosten ver-

ursacht. Zudem hat eine Minderheitsbeteiligung kaum echten Einfluss auf die Ausrichtung des Flughafens. Ein Nein steht deshalb für Klimaschutz, Gesundheit und eine glaubwürdige Verkehrspolitik.

Automatisiertes Fahren

Mit einer neuen Bundesverordnung wurde per 1. März der rechtliche Rahmen für automatisiertes Fahren erweitert, unter anderem auf Autobahnen und in Pilotprojekten. Im Furttal ist dazu ein Versuch mit zunächst vier, später grösseren Fahrzeugen geplant, die zwischen den Dörfern verkehren sollen. Kritisch zu sehen sind die hohen öffentlichen Kosten und die fehlenden Einschränkungen, wodurch das Projekt vor allem als Testfeld für die Autoindustrie erscheint. Gleichzeitig kann automatisiertes Fahren in schlecht erschlossenen Regionen neue öV-Angebote ermöglichen und zur Verkehrssicherheit beitragen.

Rücktritt von Annetta Steiner aus dem Vorstand des VCS Zürich

10 Jahre lang hat Annetta Steiner die Regionalgruppe Winterthur des VCS im Vorstand des VCS Zürich vertreten. An der Mitgliederversammlung 2025 ist sie nun aus dem Vorstand des VCS Zürich ausgetreten. Annetta bleibt uns jedoch beim VCS Winterthur erhalten. Wir danken ihr herzlich für den grossen Einsatz im Sektionsvorstand.

Regionalgruppe Winterthur

Kurt Egli, Geschäftsführer VCS Winterthur

Frauenfelderstrasse

Vor 15 Jahren hat der Stadtrat mit einem Auftrag an ein externes Planungsbüro das Projekt zur Neugestaltung der Frauenfelderstrasse in Oberwinterthur gestartet. Nebst der Sanierung des Strassenbelages sollten die über 90 Jahre alten Werkleitungen ersetzt werden. Gegen das Vorhaben formierte sich bald breiter Widerstand. Denn für das Umgestaltungsprojekt hätten sämtliche 118 Alleebäume im Projektperimeter gefällt werden sollen. Auf entsprechende Eingaben im Mitwirkungsverfahren ging der Stadtrat nicht ein. Daher wurden gegen das Projekt verschiedene Rekurse, unter anderem vom VCS, beim Regierungsrat eingereicht. Statt dem angekündigten

Marschhalt zuzustimmen, versuchte der Stadtrat das Projekt mit undemokratischen Mitteln durchzudrücken, indem er das millionenschwere Projekt als „gebundene Ausgabe“ deklarierte. Damit hätte der Stadtrat alleine an Parlament und Volk vorbei über die Kostenfreigabe für die Sanierung bestimmen können. Gegen dieses Ansinnen haben 36 Personen, darunter rund ein Drittel aus dem Kreis von VCS-Mitgliedern und Anwohnerinnen beim Verwaltungsgericht 2022 erfolgreich Stimmrechtsbeschwerde erhoben. Trotz dieser ersten Schlappe zeigte sich Stadtrat weiter nicht zu Kompromissen bereit und kämpfte unbeirrt gegen die Rekurse an. Unterstützt vom VCS und rund drei Dutzend Anwohner:innen aus dem Quartier setzten sich die Privatrekurrenten daher bei der vorbereitenden parlamentarischen Kommission gegen die Genehmigung des Baukredits ein. Am 25. August 2025 kassierte der Stadtrat die Quittung für seine jahrelange sture Haltung. Das Winterthurer Stadtparlament folgte dem Antrag seiner Kommission und lehnte das Sanierungs- und Umgestaltungsprojekt für die Frauenfelderstrasse mit 29 zu 23 Stimmen ab und verweigerte den dafür nötigen Kredit von 5,7 Millionen Franken.

Mit diesem Entscheid wurden auch die noch hängigen Rekurse hinfällig und abgeschlossen. Für den Stadtrat heisst es nun „zurück auf Feld eins“. Der VCS engagiert sich selbstverständlich weiter für ein sinnvolles Projekt und den Erhalt der Alleebäume.

Technikumstrasse

Per Mitgliederbrief suchten wir Ende 2024 aktive Mitglieder, die sich in einer Arbeitsgruppe für den Erhalt der grossen Kastanienbäume vor dem Technikum einsetzen wollen. Die unterdessen fünfköpfige Arbeitsgruppe hat mit Unterstützung der Fondation Franz Weber den bekannten Baum spezialisten Fabian Dietrich nach Winterthur geholt. Die breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit und ein Vortragsabend mit Fabian Dietrich haben nun wieder Bewegung in die festgefahrene Situation gebracht. Der Winterthur Stadtrat hat sich nach dem öffentlichen Druck unterdessen bereit erklärt, die von Dietrich dringend empfohlenen Wurzelsondierungen in Auftrag zu geben. Sollte das Ergebnis positiv ausfallen, ist der Stadtrat bereit bei der Strassensanierung auf das Fällen der für das Stadtklima wertvollen Bäume zu verzichten. Doch auch bezüglich der verkehrstechnischen Aspekte ist das vom Stadtrat ausgearbeitete Projekt aus der Zeit gefallen. Die VCS-Arbeitsgruppe hat sich daher breit vernetzt. Unterdessen kämpfen alle lokal aktiven Verkehrsverbände von ACS, agil mobil,

über Fussverkehr Schweiz, umverkehr, TCS bis Pro Velo und VCS für weitere Projektkorrekturen.

Verkehrsberatung

Urs Michel Verkehrsberatung

Wettswil Niederweg

Die IG Niederweg wünschte eine Beratung zu einer sicherheitskritischen Situation an einer Kreuzungsstelle eines Fuss- und Schulweges mit einer Erschliessungsstrasse. Die vorgeschlagene Einnengung zur Sicherung des Übergangs, erarbeitet nach zwei Ortsbesichtigungen (auch mit Behördenvertretern), wurde provisorisch umgesetzt aber nach Reklamationen von Autofahrenden wieder abgebaut.

Zürich Kalkbreitestrasse/Zurlindenstrasse

Der Elternrat der Schule Zurlinden bat um fachliche Unterstützung zur Verbesserung der Sicherheit an einer stark befahrenen Kreuzung in unmittelbarer Nähe des Schulhauses. Die Situation hatte sich infolge einer Neugestaltung mit Aufhebung einer Lichtsignalanlage zum Nachteil der Schulkinder verändert. Die Analyse des Konfliktpunktes samt seiner Lage und Funktion im Strassennetz ergab eine Reihe von betrieblichen und gestalterischen Verbesserungsvorschlägen.