

FDP.Die Liberalen Zürich 9

Nüüni-News Nr. 2/15



Der Präsident hat das Wort

Schlussspurt im Wahljahr

Nach einem passablen Sommer starten wir in den Herbst, welcher verspricht - zumindest politisch gesehen - heiss zu werden. Nach den erfolgreichen Kantonsratswahlen im Frühling und einem warmen Sommer startet nun die heisse Phase für die Nationalratswahlen und Ständeratswahlen.

Mit guten Kandidatinnen und Kandidaten ist auch die FDP präsent und freut sich über Ihre Stimme. Die Erwartungen sind Hoch. Es wird ein Wählerzuwachs erwartet. Um dies möglich zu machen, brauchen wir jedoch Ihre Unterstützung indem Sie in Ihrem Umfeld für die FDP eintreten und Farbe bekennen – für Meh Blau us Züri in Bern und aus Liebe zur Schweiz.



Ihr Präsident
Lukas Walther

Lukas Walther, Präsident FDP 9

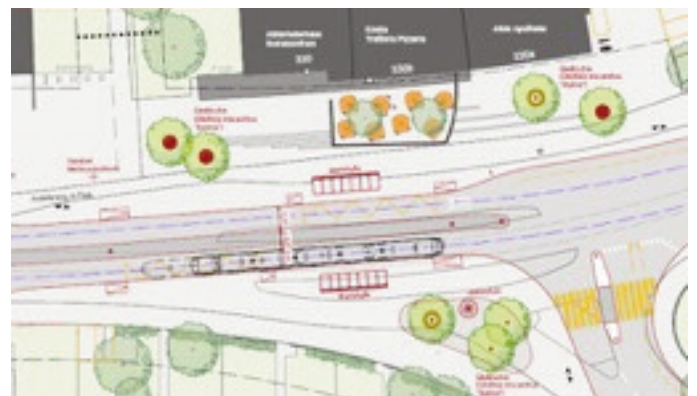
Beidseitige Kapthaltestellen sind Unsinn!

In der Stadt Zürich werden immer häufiger sogenannte Kapthaltestellen für Bus und Trams gebaut. Indem die Autos bei einer ÖV-Haltestelle hinter Tram oder Bus anhalten und warten müssen, soll die Verkehrssicherheit für alle verbessert werden. Dabei scheint es keine Rolle zu spielen, dass sich Staus bilden, ÖV-Anschlüsse verpasst werden und gefährliche Situationen zwischen Fussgängern und Velofahrern entstehen. Das wollen wir in Albisrieden nicht!

Wird in der Stadt Zürich der Strassenraum neu gestaltet, werden für den öffentlichen Verkehr in fast allen Fällen Kapthaltestellen gebaut. Dies mit dem Vorwand, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. In Tat und Wahrheit geht es der Links-Grünen-Mehrheit in dieser Stadt aber darum, dem motorisierten Individualverkehr – sprich den Autofahrenden – das schnelle Vorankommen in Zürich zu verunmöglichen. Dass Stopp-and-Go-Verkehr und Staus jedoch ein Vielfaches an Umweltverschmutzung verursachen, als fließender Verkehr, scheint dabei keine Rolle zu spielen. Und auch die Tatsache, dass nur vereinzelte Velofahrer an einer Haltestelle hinter einem Tram oder einem Bus warten, sondern einfach aufs Trottoir ausweichen, wird bei der Planung dieser verkehrsblockierenden Kapthaltestellen zu wenig in die Gesamtüberlegungen bei der Planung einbezogen. Wer jedoch häufiger mit dem Velo stadteinwärts durch die Kapthaltestelle Kalkbreite fährt, weiss, wovon ich schreibe: Vor der Haltestelle wird man als Velofahrer vom von hinten leise kommenden Tram abgedrängt – da es plötzlich einen Schwenker nach rechts macht, um in die Kapthaltestelle hineinzufahren. Und dann sollte man hinter dem Tram warten, bis alle ein- und ausgestiegen sind und das Tram weiterfährt. Für viele Velofahrer dauert das zu lange und sie weichen auf das Trottoir aus. Dort entstehen mit den Ein- und Aussteigenden sowie den Wartenden dauernd prekäre Situationen.

Eine «natürliche» Kapthaltestelle ist sicherer

In Kürze wird auch in Albisrieden ein neues Verkehrskonzept umgesetzt und der Strassenraum neu gestaltet. Dabei soll auf der Höhe des Albisriederhauses bei der Haltestelle Fellenbergstrasse eine beidseitige Kapthaltestelle gebaut werden – obwohl der Strassenraum genügend gross wäre, um das jetzige Verkehrsregime beizubehalten. Dieses funktioniert zurzeit nämlich hervorragend: Es wird weder der Verkehrsfluss unnötig lange behindert, noch sind die Fussgängerinnen und Fussgänger in irgendeiner Weise gefährdet. Steigt man zum Tram aus, steht man auf einer Fussgängerinsel und kann von dieser aus die Strasse bei einem der zwei Fussgängerstreifen problemlos überqueren. Die Fussgängerstreifen wirken sozusagen als «natürliche» Kapthaltestelle für den motorisierten Individualverkehr – was völlig genügt! Zudem können so die Velos auf dem Radstreifen weiterfahren, sobald alle Fussgänger die Strasse überquert haben.



Geplante beidseitige Kapthaltestelle Fellenbergstrasse

Leider hat die Diskussion zwischen Quartierbevölkerung und Stadtverwaltung in Bezug auf die Kapthaltestellen nichts gebracht. Geplant ist weiterhin eine beidseitige Kapthaltestelle Fellenbergstrasse. Völlig vergessen ging dabei die Tatsache, dass die Anschlussverbindungen des 3er-Trams zum Bus 67 und umgekehrt damit nicht mehr gewährleistet werden können. Steht nämlich der Bus in der Kapthaltestelle und kommt gleichzeitig ein Tram, muss der Bus die Haltestelle verlassen. Damit ist es nicht mehr möglich, vom Bus ins Tram oder umgekehrt umzusteigen. Dies ist aus Sicht des Quartiers eine inakzeptable Verschlechterung der Verkehrssituation. Zudem würden bei beidseitig belegter Kapthaltestelle die Blaulichtorganisationen (Feuerwehr, Sanität, Polizei) auf dem Weg zu einem Einsatz behindert. Aus diesen Gründen werden wir im Gemeinderat alles daran setzen, dass zumindest die geplante Kapthaltestelle Richtung Albisrieden fallengelassen und die «natürliche» Kapthaltestelle mit Fussgängerstreifen beibehalten wird.

Albert Leiser und Marcel Müller
Gemeinderäte FDP Zürich 9

Quo vadis, Flughafen Zürich?:

Schulden ab- nicht aufbauen!

Die Verlängerung der Pisten 10/28 und 14/32 ist für die Flughafenbetreiberin ein wichtiger Schritt hin zu mehr Effizienz und Sicherheit. Der Kantonsrat hat die beabsichtigten Verlängerungen aus seinem Richtplan gekippt und hinterlässt viele offene Fragen.

Im März 2015 hat sich der Kantonsrat gegen die Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich ausgesprochen und damit ein kleines Erdbeben im schweizerischen Luftverkehr ausgelöst. Im Wesentlichen ging es um den Zielkonflikt zwischen Wirtschaftlichkeit und Sicherheit auf der einen Seite und Ökologie und Lärmschutz auf der anderen Seite. Hierbei hat sich der Kantonsrat eindeutig positioniert. Es stellt sich die Frage, ob dieser Entscheid möglicherweise zu einseitig gewichtet wurde?

Der Flughafen Zürich hat als Hauptflugplatz der Schweiz ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Für die rund 380 täglichen Flugbewegungen stehen gerade einmal drei Pisten zur Verfügung. Zur Koordination der Starts und Landungen muss die Flugsicherheit unter anderem Wetter- und Windverhältnisse, die Grösse des Flugzeugs, die An- und Ausflugkorridore, sowie die Topografie berücksichtigen.

Besonders für grosse Maschinen, die längere Pisten benötigen, stellt die momentane Situation Schwierigkeiten dar. So sind für sie etwa An- und Abflüge auf der kurzen Piste im Zentrum des Flughafens unmöglich. Je nach Wind- und Wetterlage ist nur die Piste 16/34 benutzbar. Damit können aufgrund der Kreuzungen zeitgleiche Starts und Landungen nicht mehr stattfinden. Das führt nicht nur zu Verspätungen, sondern erhöht auch die Komplexität der Flugführung. Die streng reglementierten Sicherheitskorridore für Anstieg und Abstieg sowie die hüglige Topografie führen an neuralgischen Punkten zu zahlreichen Überschneidungen dieser Korridore. Das ist ein erhebliches Sicherheitsrisiko.



Hinzu kommt, dass es aufgrund der deutschen Luftverkehrsverordnung zu bestimmten Zeiten nicht möglich ist, die regulären An- und Abflugschneisen in Richtung Norden zu benutzen. Die dabei entstehenden Schlaufenmanöver sind eine zusätzliche Sicherheitsbelastung. Je nach Wetterlage ist ein Nordanflug gar nicht möglich. Dann müssen die Maschinen von Süden her anfliegen, was die Lärmbelastung für die Anwohner in Wallisellen, Dübendorf oder Opfikon massiv erhöht. Diese Herausforderungen könnten mit den Pistenverlängerungen mehrheitlich behoben werden.

Umstritten war im Kantonsrat vor allem die Verlängerung der Piste im Zentrum des Flughafens. Diese müsste um einige hundert Meter auf eine Landfläche über den Glattfluss hinaus erweitert werden. Den Gegnern waren die erhöhte Lärmbelastung der Anrainerdörfer, sowie die Überbauung der Landfläche ein Dorn im Auge. Das sind zwar berechtigte Einwände, doch sind diesen auch zahlreiche Punkte entgegenzuhalten.

Zunächst einmal die bereits erwähnten Sicherheitsüberlegungen, die eine sehr starke Gewichtung verdienen. Die Flugsicherheit Sky Guide hat vielfach auf die hohe Arbeitsbelastung ihrer Lotsen aufmerksam gemacht und Änderungen des Betriebsreglements erwirken können. Dem Sicherheitsaspekt ist umso mehr Aufmerksamkeit zu schenken, da die Flugbewegungen in Zukunft sehr wahrscheinlich zunehmen werden. Die Landflächen, die nicht unmittelbar für das Rollfeld genutzt werden, würden renaturiert. Somit könnte der Verlust an Kulturland durch die Erschaffung eines Habitats für Tiere zumindest teilkompensiert werden. Die erhöhte Lärmbelastung der Anrainerdörfer ist wohl unbestritten. Hier bräuchte es Investitionen in die Lärmschutzdämmung. Die Umschichtung der Lärmbelastung ist sicherlich eine suboptimale Lösung. Man muss sich allerdings bewusst sein, dass die Umschichtung des Lärms aus sehr dichtbesiedeltem Gebiet in eine vorwiegend ländliche Region im Saldo sehr viele Menschen entlastet.



Als letzter Punkt ist das verbesserte Kapazitätsmanagement zu erwähnen. Dieses wirkt sich über viele verschiedene Kanäle aus. Die höhere Auslastung ermöglicht es dem Flughafen Verspätungen abzubauen und die Servicequalität auszubauen. Die bessere Umschlagsrate erhöht auch die Rentabilität der Infrastrukturinvestitionen. Nicht nur der Flughafen und der Passagierverkehr profitieren durch die gesteigerte Effizienz, sondern ebenso die Wirtschaft. Im Jahr 2014 wurden über 300'000 Tonnen Luftfracht umgesetzt; Tendenz steigend. In und um das Flughafengelände sind rund 280 Firmen angesiedelt, die insgesamt 25'000 Personen beschäftigen. Ein Kapazitätsausbau stärkt die Anbindung an internationale Märkte und ermöglicht es, dem steigenden Transporttrend gerecht zu werden.

Vor dem Hintergrund dieser Gegenüberstellung erscheint es, als ob der Kantonsrat sich zu sehr auf ideologische Mantras eingelassen hat. Die Vorzüge der Pistenverlängerungen sind nicht von der Hand zu weisen. Der Bundesrat hat diese Problematik erkannt. Am 18. September hat er den Richtplan so angepasst, dass dieser den Vorgaben des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) entspricht. Damit ist der Raum für eine allfällige Verlängerung der beiden Pisten 28 und 32 gegeben. Der Bundesrat hat zudem die Lärmbelastungskurve im SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich angepasst. Damit soll die Sicherheit bei den An- und Abflugrouten verbessert werden.

Moritz Falck Vorstand FDP Zürich 9

Agenda

- **Eidgenössische Wahlen**
Sonntag, 18.10.15, 19:30
- **Politlounge zur Limmattalbahn**
Dienstag, 10.11.15, 19:30, Foyer Hotel Spigarten
- **Abstimmung Limmattalbahn, allfälliger 2. Wahlgang Ständerat**
Sonntag, 22.11.2015
- **Chlausanlass FDP 3 und 9**
Donnerstag, 10.12.2015, Restaurant Rauti, Rautistrasse 75