



Aargau

## Ein Etappensieg für das Umweltrecht

Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat am 15. September 2010 eine Beschwerde des VCS im Fall Coop Unterefelden gutgeheissen. Der Entscheid lässt hoffen, dass das Umweltrecht künftig auch im Aargau mehr Respekt erfahren wird.

Der Standort des Projekts im Gewerbequartier von Unterefelden, abseits des Zentrums und durch den öffentlichen Verkehr nicht erschlossen, zählte zu den Hauptkritikpunkten des VCS Aargau an diesem Coop-Supercenter. Deshalb erhob der VCS 2004, als das Erweiterungsprojekt auflag, Einsprache. Wir weisen die Gemeinde darauf hin, dass das Einkaufszentrum nicht zonenkonform sei, und verlangten eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Der Gemeinderat Unterefelden lehnte die Einsprache ab und erteilte der Bauherrschaft, einem lokalen Transportunternehmer, 2005 die Baubewilligung. Er unterliess es aber, die notwendige Änderung des Nutzungsplans an die Hand zu nehmen – obwohl neben dem VCS auch die zuständigen kantonalen Behörden die Gemeinde auf die UVP-Pflicht hingewiesen und als Pfand die Brandschutzbewilligung einbehalten hatten. Das Einkaufszentrum wurde gebaut, obwohl die Bewilligung des Kantons ausstand.

### Vorstandsmitglied und Kassier gesucht

Sie interessieren sich für Verkehrspolitik und haben genug von der Rolle als Zaungast? Dann ist jetzt der richtige Moment, den Blickwinkel zu wechseln: Im Vorstand der VCS-Sektion Aargau – er trifft sich ca. 9 Mal jährlich – sind Sie hautnah am verkehrspolitischen Geschehen dran und haben die Chance, die Zu-

### Schluss mit der Schlamperei

Die Beschwerde, die der VCS gegen die Erteilung der Baubewilligung erhob, hat der Regierungsrat nun gutgeheissen. In seinem Entscheid hält er fest, dass das Projekt nicht zonenkonform ist, und gibt damit dem VCS im Hauptkritikpunkt recht. Ausserdem muss der Gemeinderat heftige Kritik einstecken: Er habe schwer wiegende formelle Fehler begangen, indem er es unterliess, den Nutzungsplan anzupassen. Ausserdem habe er seine Zuständigkeit überschritten, weil die Auswirkungen des Bauvorhabens auch die Nachbargemeinde Oberentfelden betreffen. Zusätzlich wird auch das Vorgehen der kantonalen Behörden gerügt, weil sie ihre Verantwortung bei der Festsetzung des Parkplatzangebotes nicht wahrgenommen hätten. Im Klartext heisst das: Die bisherige Praxis, den Vollzug des Umweltrechts den Gemeinden zu überlassen, ist nicht länger haltbar. Die kantonale Verwaltung hat die Rüge der Regierung verstanden: «In Zukunft werden wir gegen-

kunft der Mobilität in unserem Kanton mitzugestalten.

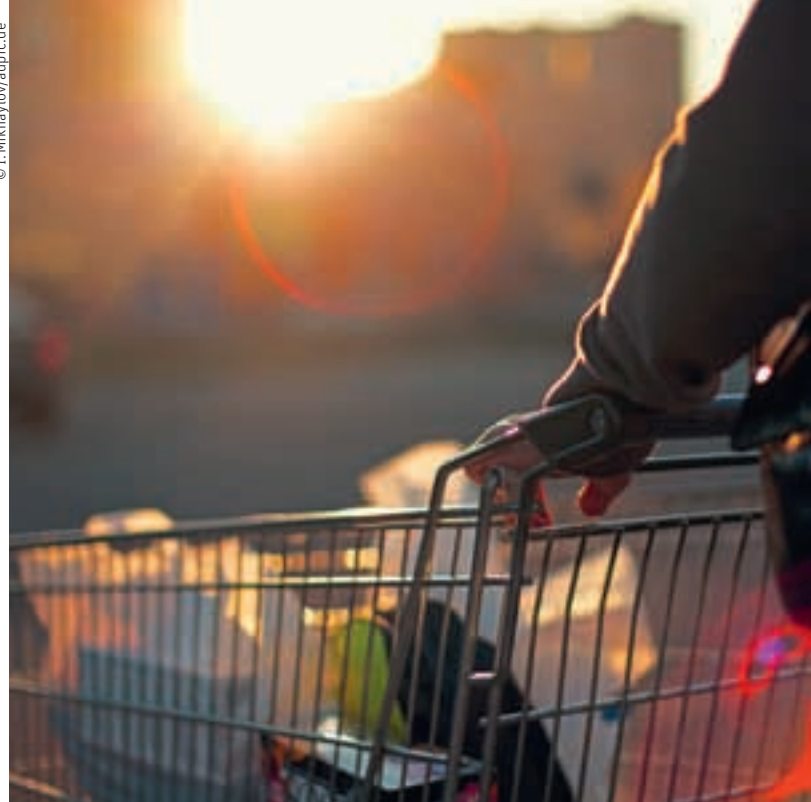
Umso besser, wenn Sie dazu beitragen können, dass der Westaargau und die Frauen im Vorstand wieder angemessen vertreten sind. Nehmen Sie unverbindlich Kontakt auf mit unserer Geschäftsstelle!

Für das kommende Vereins-

über den Gemeinden härter aufzutreten», sagte Felicitas Siebert, Leiterin der Abteilung für Baubewilligungen, gegenüber der «Aargauer Zeitung».

Zu einigen Punkten hat sich der Regierungsrat auch materiell geäussert. Insbesondere ging er in seinem Entscheid auf das Prinzip der gesamtheitlichen Betrachtungsweise ein, wonach für die Beurteilung der UVP-Pflicht bei der Änderung einer Anlage sämtliche Umweltbelastungen berücksichtigt werden müssen, die mit dem betreffenden Vorhaben verbunden sind. Der VCS Aargau ist mit dem Urteil sehr zufrieden. Der Regierungsrat hat damit klar signalisiert, dass er gewillt ist, den Vollzug des Umweltrechts im Aargau zu verbessern.

Christian Keller, Vorstand



Eine geballte Ladung Kritik für den Gemeinderat Unterefelden und die kantonalen Behörden: Die Regierung hat dem VCS recht gegeben.

### Die VCS-Sektionen

**AG:** www.vcs-ag.ch  
Tel. 062 823 57 52

**BE:** www.vcs-be.ch  
Tel. 031 318 54 44

**BL/BS:** www.vcs-blbs.ch  
Tel. 061 311 11 77

**FR:** www.vcs-fr.ch  
Tel. 026 422 29 74

**GL:** www.vcs-gl.ch  
Tel. 055 640 34 21

**GR:** www.vcs-gr.ch  
Tel. 081 250 67 22

**LU:** www.vcs-lu.ch  
Tel. 041 420 34 44

**OW/NW:** www.vcs-ownw.ch  
Tel. 041 661 04 07

**SG/AI/AR:** www.vcs-sgap.ch  
Tel. 071 222 26 32

**SH:** www.vcs-sh.ch  
Tel. 052 672 28 19

**SO:** www.vcs-so.ch  
Tel. 079 884 62 06

**SZ:** www.vcs-sz.ch  
Tel. 041 811 74 04

**TG:** www.vcs-tg.ch  
Tel. 071 642 19 91

**UR:** www.vcs-ur.ch  
Tel. 041 871 10 16

**VS:** www.vcs-vs.ch  
Tel. 027 927 14 33

**ZG:** www.vcs-zg.ch  
Tel. 041 780 88 38

**ZH:** www.vcs-zh.ch  
Tel. 044 291 33 00

**FL – VCL:** www.vcl.li  
Tel. 00423 232 54 53

Alle Regional-Seiten des VCS-Magazins: www.verkehrsclub.ch

## Flugplatz Altenrhein: Man merkt die Absicht ...

Die Airport Altenrhein AG beabsichtigt, ihren Flugplatz zu erweitern. Sie operiert dabei mit der klassischen Salamataktik, indem sie seit Anfang 2009 in unregelmässigen Abständen Baugesuche eingereicht hat. Die Vermutung, dass die Flugplatzbetreiberin damit bezweckt, möglichst um die Prüfung bezüglich Umweltverträglichkeit herumzukommen, ist nicht von der Hand zu weisen.

Für uns steht fest, dass mit dem scheinweisen Ausbau des Flugplatzes eine Intensivierung nicht nur des Flugverkehrs, sondern auch des Autoverkehrs einhergeht, der eine genaue Prüfung der Auswirkungen auf die Umwelt voraussetzt. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass der Thaler Ortsteil Altenrhein, und mit diesem auch der Flugplatz, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht eben gut erreichbar ist.

Es wurde zum Flugplatz Al-

tenrhein tatsächlich schon einmal ein Umweltverträglichkeitsbericht UVB erstellt. Dieser stammt allerdings aus dem Jahr 1992. Wir halten ihn für nicht mehr aktuell und entsprechend ungeeignet für die Beurteilung der Baugesuche. Wie sein jüngster Entscheid zeigt, teilt das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL unsere Meinung jedoch nicht. Die folgenden Baugesuche waren bzw. sind aufgrund von privaten Einsprachen und von solchen des VCS noch hängig:

- Neubau des Fliegermuseums
- Parkplatzerweiterung um 68 Parkfelder
- Neubau eines Hangars
- Erweiterung eines bestehenden Hangars
- Ausbau des bestehenden Terminalgebäudes.

Bewilligt hat das BAZL unterdessen den Neubau des Fliegermuseums, die Entscheide zu den

übrigen Gesuchen sind noch ausstehend. Als Zugabe liegen im Moment das Baugesuch für einen Privathangar sowie das Objektblatt für den Flugplatz Altenrhein zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt SIL öffentlich auf.

Darüber hinaus hat das BAZL die Änderung des Betriebsreglements, das nach wie vor keinen baulichen Lärmschutz für die

Standläufe der Flugzeuge vorsieht, bewilligt beziehungsweise eine private Einsprache dagegen abgewiesen. Die entsprechende Beschwerde liegt inzwischen beim Bundesverwaltungsgericht.

Der VCS wird nun den Entscheid des BAZL unter die Lupe nehmen und je nach Befund dagegen rekurren.

Robert Furrer

St. Gallen/Appenzell



## Einladung zur Mitwirkung am Richtplan

Seit Anfang September liegt der neue Richtplan der Stadt St. Gallen vor. Bis Ende Februar 2011 haben Parteien, Verbände und andere Organisationen Zeit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens dazu Stellung zu nehmen. Der VCS St. Gallen/Appenzell ist daran, das 300 Seiten starke Dokument kritisch zu durchleuchten, um festzustellen, wieweit es die Anliegen von Fuss-, Velo- und öf-

fentlichem Verkehr erfüllt. Die Federführung übernimmt dafür die Ortsgruppe St. Gallen.

Diese nimmt Hinweise von Mitgliedern und Nichtmitgliedern gerne entgegen: [info@vcs-sgap.ch](mailto:info@vcs-sgap.ch) oder Tel. 071 222 26 32. Der Geschäftsleiter Robert Furrer kann zudem weiterhelfen, wenn kein Richtplan-Exemplar zur Verfügung stehen sollte.

Danke fürs Mitdenken! ■

## Graubünden braucht die ÖV-Initiative

**Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs braucht auch in Graubünden ein gesichertes Fundament – vor allem für den Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur. Dies gilt in besonderem Mass für die RhB.**

Um die finanziellen Engpässe bei künftigen Infrastruktur-Projekten in den Griff zu bekommen, hat der VCS zusammen mit 26 Allianzpartnern 140 000 Unterschriften «Für den öffentlichen Verkehr» gesammelt und am 6. September in Bern eingereicht. Die ÖV-Initiative schlägt eine gerechtere Verteilung der zweckgebundenen Treibstoffzölle vor: 50 Prozent für den Schienen-, 50 Prozent für den Strassenverkehr. Jährlich stünden so zusätzliche 800 Millionen Franken zur Verfügung, um landesweit die dringenden Bahnprojekte der nächsten 20 bis 25 Jahre zu finanzieren.

Die Bündner Umweltorganisationen unterstützen die ÖV-Initiative vor allem auch mit Blick auf den Bau von weiteren Doppelspurabschnitten bei der RhB. Mit zusätzlichem Geld aus den Treibstoffzöllen können, nebst dem geplanten Halbstundentakt der SBB zwischen Chur und Zürich, auch die RhB-Zulaufstrecken aus der Surselva und dem Domleschg nach Chur sowie von Davos, dem Unterengadin und dem Prättigau nach Landquart auf Halbstundentakt ausgebaut werden. Ein zentraler Punkt ist die Sicherung der Bundesmittel für die Erneuerung des Albulatunnels. Graubünden braucht für eine soziale, ökologi-

sche und wirtschaftliche Entwicklung bessere Bahnverbindungen: kurzfristig Richtung Zürich und St. Gallen, mittelfristig auch Richtung Süddeutschland, Vorarlberg und Tirol sowie Richtung Südtirol und Lombardei.

Anstatt die innert acht Monaten gesammelten 130 000 gültigen Unterschriften schon Ende 2009 einzureichen, hat der VCS

das Ende der Frist von 18 Monaten abgewartet. So übt die Initiative nun genau zum richtigen Zeitpunkt Druck auf Bundesrat und Parlament aus. Um das Projekt Bahn 2030 zu finanzieren, wird eine Verfassungsänderung nötig sein.

Stefan Grass

**Mehr Informationen**

[www.vcs-gr.ch](http://www.vcs-gr.ch)

Graubünden



**Der Vorstand der Sektion**

**Graubünden** hat an seiner Retraite mit den Nachbarn der Sektion Tessin ausgiebig über den öffentlichen Verkehr philosophiert.



## Graubünden

## Die Grosssägerei muss sich an die Umweltauflagen halten

Die Bündner Umweltorganisationen sind über die neuste Entwicklung und die Ausbaupläne bei der Grosssägerei sehr besorgt. Bereits heute werden die vom Kanton verfügbaren Umweltauflagen von der Mayr-Melnhof Swiss Timber AG nicht eingehalten.

Die Genehmigung des Grosssägerei-Projektes in Domat/Ems war an verschiedene Umweltauflagen geknüpft. So ist die Anzahl von maximal 75 LKW-Transporten

pro Tag für Zu- und Abtransporte verbindlich einzuhalten. Seit Inbetriebnahme der Anschlussgeleise muss mindestens die Hälfte des Schnittholzes und das gesamte

Sägerestholz per Bahn abtransportiert werden. Diese verbindlichen Ziele werden bis heute trotz subventioniertem RhB-Schmal- und SBB-Normalspur-Anschluss deutlich verfehlt. VCS, WWF und Pro Natura Graubünden fordern, dass die Auflagen des Amtes für Natur und Umwelt vom Rechtsnachfolger der Firma Stalinger, der Mayr-Melnhof Swiss Timber AG, endlich umgesetzt werden.

Für die Ausbauprojekte der Grosssägerei sind zudem neue Umweltauflagen im Rahmen der Luftreinhalteverordnung und des Massnahmeplans Lufthygiene des

Kantons Graubünden nötig. VCS, WWF und Pro Natura fordern sowohl für das geplante Pellets-Werk wie auch für das Brettsperrholz-Werk, dass mindestens die Hälfte der Abtransporte mit der Bahn erfolgen müssen. Die langfristigen Holzlieferverträge zwischen Gemeinden und Mayr-Melnhof, die der Kanton mit 14 Mio. Franken subventioniert, müssen das Erfordernis einer nachhaltigen, naturnahen Waldbewirtschaftung ausreichend berücksichtigen. Die Zulieferung des Rundholzes hat mindestens zur Hälfte per Bahn zu erfolgen.

Stefan Grass



## Fürstentum Liechtenstein

## Lebensqualität dank S-Bahnen

Wie verbessert man die Lebensqualität entlang der Durchgangsstrassen von Schaanwald und Nendeln, ohne damit die Lebensqualität anderswo zu verschlechtern? Ganz sicher nicht mit Umfahungsstrassen, wie sie von einigen FBP- und VU-Exponenten gefordert werden. Je attraktiver der Autoverkehr, je geringer der Verkehrswiderstand ist, desto mehr wächst die gesamte Verkehrsbelastung.

In Schaanwald ist die Verkehrsmenge seit Jahren konstant. Der VCL befürwortet die Schaffung eines Zentrums bei der Zuschg und die Verlegung der Hauptstrasse auf einer Länge von etwa 200 Metern unter folgenden Bedingungen:

- Das Zentrum wird Begegnungszone;
- der LBA-Bus fährt durch das Zentrum;
- ein Pförtnersystem bevorzugt den Bus in beide Richtungen.

So erhält Schaanwald ein attraktives Zentrum und der Linienbus wird interessanter für die Arbeitsspendlerinnen und -pendler.

### Den Autoanteil weiter senken

Der Anteil der Arbeitswege nach und in Liechtenstein, die allein mit Auto oder Motorrad zurückgelegt werden, betrug im Jahr 2003 etwa 75 Prozent. Gemäss der Mobilitätsumfrage der LIHK 2010 ist dieser Anteil auf etwa 65 Prozent gesunken. Dies dank Betrieblichem Mobilitätsmanagement einiger verantwortungsbewusster Arbeitgeber. Eine weitere Senkung dieses Anteils bis 2020 auf etwa 45 Prozent erreichen wir nicht durch den Bau von Umfahungsstrassen, sondern durch fol-

gende Massnahmen in Verbindung mit Betrieblichem Mobilitätsmanagement aller grossen Arbeitgeber:

- Mit der S-Bahn St.Gallen 2013 wird Buchs stündlich vom Regionalexpress und – um 30 Minuten versetzt – von der S4 bedient. Die S4 bedient zwischen St.Gallen und Buchs alle Stationen, zwischen Buchs und Sargans nur Sevelen. Von Sevelen aus kann die LBA Vaduz und Triesen bedienen, von Salez aus Ruggell, Bendorf, Eschen, Nendeln.

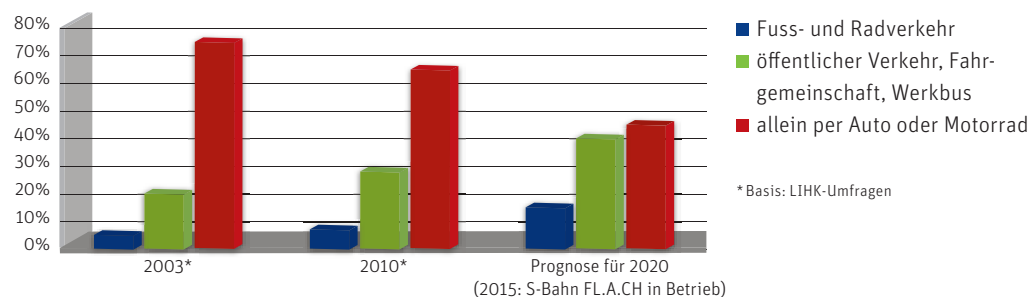
- Die S-Bahn FL.A.CH soll 2015 in Betrieb gehen und in der Hauptverkehrszeit im 30-Minuten-Takt alle Haltestellen zwischen Feldkirch und Buchs bedienen. Mit schlanken Anschlüssen in Feldkirch und Buchs erhalten die Arbeitspendler aus Vorarlberg

und der Schweiz nach Schaan, Nendeln und Schaanwald sowie Eschen, Bendorf eine echte Alternative zum Auto. Denn die LBA soll alle Züge in Nendeln bedienen und die Pendelnden nach Eschen und Bendorf bringen.

Sinkt der Anteil der Auto-Arbeitswege dank neuer S-Bahnen in St.Gallen, Vorarlberg und Liechtenstein auf etwa 45 Prozent, erlaubt dies auch in Nendeln eine neue Zentrumsgestaltung mit Tempo 30 gemäss dem Berner Modell. Dank dem Ausbau der Bahn zum Rückgrat des öffentlichen Verkehrs – mit dem Bus als Zubringer und Feinverteiler – steigt die Lebensqualität für alle.

Georg Sele

### Modalsplit der Arbeitswege im Jahresdurchschnitt



Sinkt der Anteil der Auto-Arbeitswege dank neuer S-Bahnen in St.Gallen, Vorarlberg und Liechtenstein auf etwa 45 Prozent, erlaubt dies auch in Nendeln eine neue Zentrumsgestaltung.



© R. Eisele/Project Photos

Thurgau 

Das Factory Outlet Center in Wigoltingen wäre mit 30 000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und 930 Parkplätzen eines der grössten FOCs in ganz Europa.

## Und noch ein Einkaufszentrum an der Autobahn?

**Auch Grossbauherren sollen sich ans geltende Planungs-, Bau- und Umweltrecht halten müssen. VCS und WWF fordern in einem Rekurs, das Factory Outlet Center in Wigoltingen nicht zu bewilligen.**

Einkaufszentren an der Autobahn sind nicht das Gelbe vom Ei – erst recht nicht an einem so dezentralen Standort. Das Factory Outlet Center (FOC) in Wigoltingen mitten im ländlichen Thurtal wäre mit 30 000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und 930 Parkplätzen eines der grössten FOCs in ganz Europa und das Einkaufszentrum mit der grössten Verkaufsfläche in der Ostschweiz und dem grössten Parkplatz im Thurgau. Die Kundinnen und Kunden würden im Mittel 80 Autokilo-

meter «verfahren» – zehnmal mehr als auf dem heutigen Durchschnittsweg ins nächstgelegene Einkaufszentrum. In die zentralen Einkaufszentren der grösseren Städte kommt hingegen ein grosser Teil der Kundschaft mit Bahn, Bus, Velo oder zu Fuss.

Die allein auf automobile Kundschaft ausgerichteten Einkaufs- und Freizeitzentren in Autobahnnähe fördern nicht nur die Zersiedelung, sondern es werden auch die Luft und die Auto-

bahnen übermässig belastet. Sie sind mit ein Grund für die täglichen, immer häufigeren und längeren Staus und widersprechen den Vorgaben im Raumplanungs- und Umweltschutzgesetz.

### Drohende Verarmung der städtischen Zentren

Das geplante FOC braucht so viel Umsatz für Kleider, Schuhe, Bijouterie-, Leder- und Haushaltswaren wie alle Thurgauer Fachgeschäfte im Umkreis von 25 Kilometern zusammen. Ein Teil von ihnen wird das Sortiment verkleinern oder schliessen müssen, obwohl sie viel besser erreichbar sind als die Grosskonkurrenz auf der grünen Wiese.

In der nächstgelegenen Stadt Weinfelden werden immer noch Filialen im Zentrum geschlossen und an die Peripherie gezügelt. In diversen Thurgauer Städten – Diessenhofen, Frauenfeld, Kreuzlingen – konnte dieser bedenkliche Trend zum Glück gestoppt werden. VCS und WWF verlangen in ihrem Rekurs an das Thurgauer Bau- und Umweltdepartement, die vielen und gewichtigen Einwände zu berücksichtigen und in Wigoltingen kein Einkaufszentrum zu bewilligen. ■

### Weitere Informationen

[www.vcs-tg.ch](http://www.vcs-tg.ch)

## Grösste Dreckschleuder der Schweiz

**Statt dass der Flughafen Zürich zu Fortschritten im Umweltschutz verpflichtet würde, soll er auf Wachstumskurs bleiben dürfen. Der VCS weist dies als unverantwortlich zurück.**

Der VCS Zürich hat in seiner Stellungnahme zum Objektblatt Flughafen Zürich des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) festgehalten, dass die enthaltenen Festlegungen nicht geeignet sind, die gravierenden Probleme in den Bereichen Luft und Lärm zu lösen. Das Objektblatt wird deshalb zurückgewiesen. Ein nachfrageorientiertes Wachstum, wie es der SIL vorsieht, ist nicht mehr zu verantworten. Es müssen nun zuerst die Grundlagen geschaffen werden, die es erlau-

ben, den Flughafen auf eine umweltverträglichere Entwicklung zu verpflichten. Auch im landseitigen Verkehr darf die Umweltbelastung nicht mehr weiter wachsen. Der VCS Zürich plädiert deshalb für eine Plafonierung der Parkplätze auf dem heutigen Stand.

Der Flugverkehr ist die schädlichste Verkehrsart und der Flughafen Zürich als Einzelanlage die grösste Dreckschleuder der Schweiz. Im Kanton Zürich verursacht diese Einzelanlage allein

9 Prozent aller Stickoxidemissionen. Wie alle anderen Verursacher muss deshalb auch der Flughafen Zürich zu einer Reduktion der Luftschadstoffbelastungen, aber auch der Lärmbelastungen beitragen. Festlegungen, die einzig auf ein nachfrageorientiertes Wachstum ausgerichtet sind, sind deshalb alles andere als zielführend.

### Nicht noch mehr Parkplätze

Bevor ein Objektblatt verabschiedet werden darf, braucht es nach Ansicht des VCS Zürich Nägel mit Köpfen: wirksame Umweltmassnahmen wie Treibstoffsteuern auf Kerosin oder Len-

kungsabgaben auf Kurzstreckenflüge, die zweckgebunden für Bahnausbauten verwendet werden sollen.

Die öffentliche Hand hat in der Vergangenheit erhebliche Mittel in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs investiert. Es geht es nicht an, diese Investitionen mit Ausbauten für den Privatverkehr zu konkurrenzieren. Die geplanten rund 8000 Parkplätze würden zu einer noch stärkeren Überlastung des Strassensystems rund um den Flughafen führen.

Gabi Petri/Markus Knauss

Ausführliche Stellungnahme des VCS Zürich: [www.vcs-zh.ch](http://www.vcs-zh.ch)

Zürich 