

Jahresbericht 2023

Sektion Zürich

Peter Summermatter, Präsident VCS Zürich

Stopp Autobahn-Bau/Referendum

Das nationale Parlament hat ein massives Strassenbauprogramm verabschiedet. Dabei sind es gerade neue Autobahnen, die das Verkehrswachstums anheizen und die Städte und Dörfer mit Mehrverkehr überschwemmen und zum Klimawandel beitragen.

Um diesen Entscheid zu bekämpfen, braucht es das Referendum. Der VCS Zürich hat es übernommen, einen grossen Teil der dafür nötigen 50'000 Unterschriften zu sammeln. Ab Mitte Oktober wurde auf der Strasse gezeigt, dass wir mit dieser verfehlten Umwelt-, Verkehrs- und Klimapolitik nicht einverstanden sind.

In drei Monaten sind von allen Organisationen der Allianz gegen den Autobahnausbau 100'000 Unterschriften gesammelt worden. Der VCS Zürich hat dazu knapp 6'000 Unterschriften beigetragen. Dieses grossartige Sammelergebnis ist ein erster Erfolg im Kampf gegen den übertriebenen, überholten und überbeuerten Autobahn-Ausbau. Doch jetzt beginnt die Arbeit erst. Der VCS bestreitet zusammen mit 29 Organisationen den Abstimmungskampf.

Lärmschutz/Tempo 30

Stadt Zürich

Die Stadt Zürich hat ihre bisher grundlegend ablehnende Haltung gegenüber Tempo 30 aufgegeben. Dazu beigetragen hat, dass die städtische Stimmbevölkerung im November 2021 mit der Abstimmung über den kommunalen Verkehrsrichtplan – der VCS Zürich hat die Federführung in dieser Kampagne – den Stadtrat dazu verpflichtet hat, Tempo 30 als Massnahme zur Lärmreduktion endlich umzusetzen.

Allerdings ist der VCS Zürich der Meinung, dass Tempo 30 schneller und an viel mehr Strassen kommen muss. Mit dem bisher vorgelegten Umsetzungskonzept können lediglich 18'000 von 140'000 Personen in den nächsten 4 Jahren von Strassenlärm entlastet werden. Das reicht nicht.

Binzmühlestrasse

2019 hatte der VCS Zürich zusammen mit 184 Anwohner:innen das Strassenprojekt an der Binzmühlestrasse thematisiert. Der Grund: Die Binzmühlestrasse ist in diesem Streckenabschnitt ein reines Wohngebiet, das mit dem kommunalen Richtplan noch einmal dichter überbaut werden soll. Beinahe alle Gebäude entlang der Binzmühlestrasse sind von Lärmimmissionen betroffen, die die entsprechenden Lärmgrenzwerte überschreiten. Es wohnen viele Familien direkt an der Strasse, was mit vielen Querungen – auch auf Schulwegen – verbunden ist.

Der Stadtrat hat in der Zwischenzeit entschieden mit Tempo 30 an der Binzmühlestrasse die Lärm- und Unfallsituation zu entschärfen. Obwohl damit alle formellen Hürden genommen sind, ist noch nicht klar, wann denn Tempo 30 wirklich kommt.

Das ist mehr als stossend für die Anwohner:innen: Verkehrsanordnung rechtskräftig, Bauprojekt bewilligt – es ist nicht einsehbar, warum das jetzt nicht sofort realisiert wird. Der VCS bleibt auf alle Fälle dran.

Nordumfahrung Zürich

Das Astra plant die Umnutzung der Pannestreifen der Nationalstrasse 1 zwischen der Ausfahrt Zürich Nord und Brüttsellen zu einer weiteren Fahrspur. Da dieser Autobahnabschnitt mitten in dicht bewohnten Gebieten liegt, hat der VCS geltend gemacht, dass ein solcher Spurausbau nur dann stattfinden dürfe, wenn gleichzeitig der Lärmschutz der Anwohner:innen verbessert wird. Das Bundesgericht hat nun

der Beschwerde stattgegeben, so dass die Geschwindigkeit auf diesem Streckenabschnitt durchgehend von 22.00 Uhr bis 07.00 Uhr auf 80 Stundenkilometer gesenkt werden muss. Diese Geschwindigkeitsreduktion führt für mehrere tausende Personen zu einem besseren Lärmschutz

Der VCS Zürich ist erfreut, dass das Bundesgericht auch mit dieser Entscheidung die Umsetzung des Lärmschutzes für die Bevölkerung konsequent weiterverfolgt. Mit diesem Ansatz, dass es auch im Nationalstrassenbau eine Gesamtbetrachtung braucht, bekommt der Lärmschutz im Nationalstrassenbau eine völlig neue Bedeutung.

Rämistrasse und Gloriamstrasse

Rämistrasse und Gloriamstrasse sind die beiden wichtigen Strassenräume, die als zentrale Verbindungsachse die ETH, die Universität Zürich und das Unispital miteinander verbinden. Leider ist die konkrete Umsetzung im Strassenprojekt wenig geglückt. Bei den Velovorzugsrouten, bei den direkten Verbindungen für Fussgänger:innen zu den öV-Haltestellen oder beim Erhalt von Bäumen besteht noch erheblicher Nachholbedarf.

Ein besonderes Problem stellt das so genannte flächige Queren im ganzen Perimeter dar. Damit wird den Fussgänger:innen, die die Strasse queren wollen, aber vor allem auch den Personen, die von und zu den Tramhaltestellen gelangen wollen, der Vortritt entzogen. Der VCS ist der Meinung, dass an die wichtigsten Achsen des Fussverkehrs, die meist über Tramhaltestellen führen, Zebrastrifen gehören.

Auf der Rämistrasse verlaufen zwei Velovorzugsrouten. Diese entsprechen vorerst aber bei weitem nicht der Qualität, die man mit diesen Routen eines neuen Typs in der Stadt Zürich anstrebt.

Eine weitere Unzulänglichkeit ist das Fällen von 101 der 102 bestehenden Bäume. Zwar werden im Endausbau deutlich mehr Bäume vorhanden sein als heute da Parkplätze aufgehoben werden. Aber es wird mindestens 15 Jahre dauern, bis das heute bestehende Baumvolumen wieder erreicht wird.

Brauerstrasse

Heiss ist es im Sommer an der Brauerstrasse. Denn die Brauerstrasse liegt in einem der heissesten Gebiete der Stadt Zürich. Da kommt es wie gerufen, dass die Stadt Zürich die Brauerstrasse saniert. So ist die Möglichkeit gegeben, im Rahmen eines Strassenprojekts Parkplätze aufzuheben, Grünflächen zu schaffen und grosskronige Bäume zu pflanzen. Damit könnte auch der behördenverbindliche Auftrag für einen Quartierpark, festgelegt im kommunalen Richtplan Siedlung, realisiert werden.

Anfang 2023 hat die Stadt Zürich ein Strassenbauprojekt aufgelegt, in dem weder von einem Quartierpark noch von Bäumen etwas zu sehen ist.

Einmal mehr ist der VCS Zürich gezwungen, hier zu intervenieren, damit der Slogan "Mehr Velo - mehr Grün - für Zürich", mit dem der VCS Zürich die Abstimmung zu den kommunalen Richtplänen Verkehr und Siedlung bestritten hatte, auch real umgesetzt wird.

Wetzikon

Der Stadtrat stellte ein Gesamtkonzept vor, das Tempo 30 auf einen Schlag in allen Wohnquartieren vorschlug. Der Vorschlag wurde trotz einer sehr guten und aufwändigen Kampagne von SP, Grünen und VCS wuchtig abgelehnt.

Velo

Velostandards

Der VCS bringt sich aktiv bei der Stadt bei den neuen Velostandards ein. Die Standards basieren auf den kantonalen Grundlagen, für die Stadt will man aber weiter gehen. Ziel ist es, die Standardbreite von 1.50 auf 1.80 m anzuheben. Die Stadt möchte den indirekten Linksabbieger forcieren. Die neuen Vorzugsrouten haben Priorität. Velos sollen auch gegenüber öV-Haupttrouten Vorfahrt geniessen. Die Stadt hat auch festgelegt, dass es keine Kreisel mehr geben soll. Mischverkehr Velo – Fussgänger:innen soll komplett ausgeschlossen werden. Damit werden viele der VCS Forderungen aufgenommen.

Velotunnel beim HB

Mit dem Velotunnel wird neben einer neuen Veloabstellanlage auch eine wichtige Veloverbindung geschaffen, da damit die Umfahrung des Hauptbahnhofs über das Bahnhofquai entfällt. Aufgrund der grossen Bedeutung und der zu erwartenden hohen Nutzungsfrequenzen ist eine sichere Ausgestaltung dieses Bauwerks von entscheidender Bedeutung. Als Verkehrsfachverband hat der VCS Zürich seit Jahren schon auf Verbesserungen gedrängt, die vor allem darauf abzielten, die Verkehrssicherheit für die Velofahrenden in einem unterirdischen Bauwerk durch bessere Übersichtlichkeit, geringere Rampenneigungen und mehr Platz zu erhöhen. Der Stadtrat hat nun sogar nach der Volksabstimmung die nötigen Mittel gesprochen, um Anpassungen auch zu finanzieren.

Konkret geht es um folgende Massnahmen:

- Der Zufahrtbereich bei der Velostation Velotunnel, wo sich Durchgangsverkehr und Zu- und Wegfahrende kreuzen, wurde sicherer gestaltet.
- Die Neigungen aller Rampen bei den drei Zufahrten Kasernenstrasse, Konradstrasse und dem Sihlquai wurden verringert.
- Die unterirdische Verzweigung der Rampen Konradstrasse und Sihlquai wird auf das mit diesem Projekt technisch Machbare ausgeweitet, um eine bessere Übersicht zu gewährleisten.
- Eine neue Markierung sorgt beim Knoten Sihlquai/Konradstrasse für klare Vortrittsverhältnisse.
- Die Zufahrt zur bestehenden Velostation Europaplatz wird mit einem neuen Projekt angepasst, so dass auch hier der Durchfahrtsverkehr und der Ziel- und Quellverkehr aus der Velostation sicher aneinander vorbeikommen.

Die Rampe Konradstrasse ist mit einer Breite von lediglich 4,30 m für die Bedeutung dieser Verbindung zu schmal und eigentlich zu steil. Die Anforderungen an Velovorzugsrouten werden nicht erfüllt. Immerhin wäre es baulich möglich, die Rampe später noch zu verbreitern.

Als weitere offene Frage verbleibt die definitive Lage der Haltestelle Sihlquai. An der heutigen Stelle wird aufgrund der engen Kurvensituation nie eine komfortable Haltestelle, die den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes genügt, möglich sein. Im Rahmen des Masterplans HB/Central wird nun eine Gesamtüberprüfung nötig.

Badenerstrasse beim Lochergut

Beim Lochergut an der Badenerstrasse kommen diverse wichtige Veloachsen zusammen, ohne dass bisher eine sichere und attraktive Führung für die Velofahrenden gegeben war. Nachdem die Stadt Zürich immer versprochen hatte, dass diese Veloführung dann schon komme, hat der Druck des VCS nun zu konkreten Resultaten geführt. Ein erster planerischer Schritt ist mit der Planaufgabe nach §13 des Strassengesetzes nun gemacht.

Neu werden die Fussgänger- und Veloverkehrsströme separat geführt. Das schafft den nötigen Platz, neben den gesicherten Zebrastreifen auch zwei grosszügige Aufstellflächen für die Velofahrenden in alle Richtungen zu schaffen. Insgesamt sechs neue Bäume und zwei Grünstreifen runden das gelungene Projekt ab.

Der VCS hat beim vorhergehenden Rechtsmittelverfahren gegen das Strassenprojekt Badenerstrasse zwischen Lochergut und Albisriederplatz drei Forderungen erhoben:

- durchgehender Velostreifen vom Albisriederplatz bis zum Lochergut
- eine sichere Veloverbindung über die Badenerstrasse auf der Höhe Lochergut
- eine Strassenlärmsanierung mit Tempo 30

Die Verbesserungen für die Velofahrenden nehmen nun mit einer Projektanpassung und einem neuen Projekt Form an.

Tempo 30 verfolgen wir weiterhin, allerdings nicht nur an der Badenerstrasse, sondern für alle rund 140'000 Lärmbetroffenen in der Stadt Zürich.

Diverses

Züri-Oberland Märt

Die bestehende Migros soll erweitert werden, hinzu kommt noch eine Wohnüberbauung. Das Baurekursgericht hat dem VCS in einem Zwischenentscheid in Nebenpunkten Recht gegeben, so müssen Anwohner- und Beschäftigten-Parkplätze reduziert werden. Das Parkplatzberechnungsmodell (gewichtet nach Herkunftsregionen der Kund:innen), die viel zu hohe Zahl an Besucher:innen-Parkplätzen und ein öffentlicher Parkplatz mit 80 Plätzen wird aber geschützt. Nun ist ein neuer Bauentscheid ergangen, der den BRG-Entscheid 1:1 umsetzt. Wir stehen damit wieder auf Feld 1.

Da dies eine beinahe identische Bewilligung ist, sind wir wieder ans Baurekursgericht gelangt, das unseren Rekurs nun erwartungsgemäss abgewiesen hat. Der VCS macht eine Beschwerde ans Verwaltungsgericht.

Seeufer-Weg

Der VCS unterstützt diese Abstimmungskampagne für einen durchgehenden Uferweg um den Zürichsee und eine bessere Zugänglichkeit zu See- und Flussufern aktiv. Leider konnten wir die Stimmberechtigten am 3. März 2024 nicht von der Bedeutung dieses Anliegens überzeugen.

Glattalbahn

Die Verlängerung der Glattalbahn war bisher in der Priorität B der Bundesfinanzierung, ist neu aber aufgestiegen in die Priorität A. Das Dossier für das Plan-genehmigungsverfahren ist im Mai 2024 zu erwarten. Wir werden die Pläne genau prüfen und mögliche Verbesserungen vorschlagen.

Brüttener-Tunnel

Die Planaufgabe für das Projekt Brüttenertunnel wird Ende Mai beginnen. Die Überwerfung hat noch eine Länge von 800 m. Damit ist die Haltestelle Försterhaus nicht mehr möglich, obwohl sie im kan-

tonalen Richtplan eingetragen ist. Die neue S-Bahn-Station wäre dann in Dättнау.

Da die Station Försterhaus planerisch und verkehrlich viel mehr Sinn macht, wird sich der VCS mit einer Einsprache ins Plangenehmigungsverfahren zum Brüttener-Tunnel einbringen.

Unterführung Altstetten West, Stadt Zürich

Das Vorprojekt für die Unterführung Altstetten war ungenügend. Deshalb wurden im städtischen Parlament 3 Postulate eingereicht, die eine Trennung von Fuss- und Veloverker, 1500 Veloabstellplätze und eine genügende Anbindung über den Altstetterplatz verlangen. Die bestehende Unterführung West soll mehr oder weniger bestehen bleiben und wird exklusiv den Fussgänger:innen vorbehalten. Der VCS schlägt eine neue Veloabstellanlage am Bahnhofplatz vor und optional kann es eine solche auch an der Vulkanstrasse geben.

Pistenverlängerung

Der Flughafen plant die Verlängerung der Pisten Richtung Norden und Richtung Westen in der Landwirtschaftszone. Auch wenn das offiziell mit der Sicherheit begründet wird, ist zu befürchten, dass diese Pistenverlängerungen zu Mehrverkehr führen werden. Der VCS Zürich beteiligt sich deshalb im Nein-Komitee.

Trotz einer hervorragenden Abstimmungskampagne konnten wir die Stimmberechtigten auch hier am 3. März 2024 nicht überzeugen.

Initiativen gegen Tempo 30

Folgende Initiativen für mehr Strassenverkehrslärm und weniger Verkehrssicherheit sind heute schon bekannt:

- Stadt Zürich, Volksinitiative der SVP kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen
- Kanton Zürich, Volksinitiative der FDP, die Gemeinden finanziell bestrafen will, sollten sie sich für den Lärmschutz mit Tempo 30 entscheiden

- Kanton Zürich, Volksinitiative der SVP für Tempo 50 auf Hauptstrassen

Mobilitätsinitiative

Unter dem harmlos klingenden Titel Mobilitätsinitiative starten SVP und FDP einen radikalen Angriff auf die lärmgeplagte Bevölkerung, gefährden die Verkehrssicherheit insbesondere von älteren Personen und Kindern auf dem Schulweg und schaffen eine grosse Rechtsunsicherheit beim Bauen.

Rund 300'000 Personen im Kanton Zürich wohnen an Strassen, die nach Massgabe des Bundesrat mit der Lärmschutzverordnung zu laut sind. Diese betroffenen Personen müssen dringend vor gesundheitsschädlichem Lärm geschützt werden. Die einfachste, effizienteste und am schnellsten umsetzbare Massnahme ist Tempo 30. Doch das weckt offenbar den Widerstand der Autoparteien, die mit dieser Initiative den Gesundheitsschutz gefährden.

Die Initiative ist aber auch ein Angriff auf mehr Verkehrssicherheit. Rund zwei Drittel aller Unfälle mit schwer verletzten Personen in der Schweiz finden innerorts statt. Dabei hat die BFU, festgestellt, dass sich mit der konsequenten Umsetzung von Tempo 30 die Hälfte dieser Unfälle vermeiden liesse.

Die geltende Gesetzgebung setzt hohe Anforderungen an das Bauen entlang dieser lärmigen Strassen. Gerade das Festhalten an Tempo 50 hat in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass viele sinnvolle Bauprojekte nicht realisiert werden konnten. Der Schweizerische Städteverband fordert, dass Tempo 30 in Zukunft in den Städten zur Norm werden muss, um auch in Zukunft das Bauen in den Städten überhaupt noch zu ermöglichen.

Hinzu kommt, dass der Lärm in der Schweiz zu externen Kosten in der Höhe von rund 2.8 Milliarden Franken jährlich führt. 80% davon sind auf den Strassenverkehr zurückzuführen.

Viele dicht bebaute Wohnquartiere in Städten und Dörfern liegen an stark lärmbelasteten Strassen, wo gerade auch viele Schulwege liegen. Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme und Verkehrssicherheitsmassnahme wäre dann aber nicht mehr möglich.

Abstimmung Stadtgrün

Die Volksinitiative «Stadtgrün» will deutlich mehr Grünraum in der Stadt Zürich ermöglichen.

Es ist angesichts des Klimawandels und der Hitzeproblematik bis weit in die politische Mitte klar, dass Zürich grüner werden muss. Deshalb haben der Stadtrat und eine Mehrheit des Gemeinderats einen wirksamen Gegenvorschlag ausgearbeitet und mit einem Rahmenkredit von 130 Millionen Franken bis 2035 versehen.

Mit dem Rahmenkredit stehen im Schnitt pro Jahr 11 Millionen Franken zur Stadtbegrünung zur Verfügung. Die gesicherte Finanzierung ist ein grosser Vorteil des Gegenvorschlags gegenüber der Volksinitiative.

Die breite Allianz der Parteien SP, Grüne, GLP, AL, Mitte und EVP und den Organisationen umverkehR und VCS ist überzeugt, dass mit dem Gegenvorschlag das Ziel einer grünen Stadt Zürich am schnellsten erreicht werden kann.

Der Gegenvorschlag wurde am 3. September 2023 vom Zürcher Stimmvolk angenommen.

Veranstaltungen

Die Stadt neu denken: Wie schaffen wir in Zürich die Verkehrswende?

Der Verein Klimastadt Zürich, Pro Velo, VCS, Umverkehr und der Fussgängerverein stellten im April Lösungsansätze vor und diskutieren Wege, wie die Verkehrswende rasch vorankommen kann.

Metropolen in Bewegung - wie gelingt die Verkehrswende

Paris und Barcelona sperren ganze Stadtviertel für den Autoverkehr, Kopenhagen baut Fahrradschnellstrassen und in Berlin entsteht in Tegel eine Modellstadt. Der VCS zeigt zusammen mit „Filme für die Erde“ im Mai die Doku «Metropolen in Bewegung - wie gelingt die Verkehrswende» an rund zehn Orten im Kanton Zürich. In Wetzikon gab es im Anschluss an die Filmvorführung eine Podiumsdiskussion.

Züri-Crit

Wie jedes Jahr das Fixi-Rennen mitten im Kreis 4 beim Lochergut statt. Dabei ist der VCS mit einem grossen Transparent und vielen Tempo 30-Herzen präsent.

Regionalgruppe Winterthur

Kurt Egli, Geschäftsführer VCS Winterthur

Nebst Kontakten zu den Planungsbehörden, der Begutachtung von Strassensanierungsprojekten und dem Verfassen von Anträgen in den öffentlichen Mitwirkungsverfahren müssen wir uns in Winterthur seit Jahren für die Einhaltung von Gesetzen, Normen und Richtlinien einsetzen. Wir hatten berichtet, wie der Stadtrat das im Strassengesetz geregelte Mitwirkungsverfahren bei mehreren Projekten umgehen wollte. Die Projekte seien *zu klein*, oder es handle sich um *untergeordnete Sofortmassnahmen*. Zum Glück hatte das Verwaltungsgericht diesen Versuchen mit klarer Haltung einen Riegel geschoben.

Noch dicker kam es jedoch im Falle der Sanierung der **Frauenfelderstrasse**. Der Stadtrat hatte entschieden, das millionenschwere Projekt als „gebundene Ausgabe“ zu deklarieren. Damit hätte der Stadtrat alleine an Parlament und Volk vorbei über die Kostenfreigabe bestimmen können. Mit der vom Stadtrat vorgebrachten Argumentation wären künftig in Winterthur alle Strassenprojekte der demokratischen Diskussion entzogen worden. Weder eine Projektrückweisung durch Kommission oder Parlament noch das Ergreifen eines Behörden- oder Volksreferendums wären noch möglich gewesen.

Gegen dieses Ansinnen haben beim Fall der Frauenfelderstrasse 36 Personen, darunter rund ein Drittel aus dem Kreis von VCS-Mitgliedern und Anwohnerinnen Stimmrechtsbeschwerde erhoben. Anfangs 2023 hat das Verwaltungsgericht den Winterthurer Stadtrat in die Schranken gewiesen und die Stimmrechtsbeschwerde gutgeheissen. Ein Sieg für die Demokratie: Der Versuch des Stadtrates, das Mitspracherecht des Parlaments und der Bevölkerung bei grossen Strassenprojekten auszuschalten, ist somit gescheitert.

Neugestaltung ist nicht gleich Sanierung. So hält das Verwaltungsgericht unmissverständlich fest: Gebunden sind Ausgaben nur dann, wenn kein erheblicher Handlungsspielraum in der sachlichen, zeitlichen und örtlichen Umsetzung einer Staatsaufgabe besteht. Zwischen der einfachen Sanierung der Werkleitungen und der, wie geplant, kompletten Umgestaltung der Frauenfelderstrasse liegt aber ein erheblicher Gestaltungs-Spielraum. Aus diesem Grund können die Kosten nicht als gebunden erklärt und die Kreditfreigabe an Parlament und Volk vorbei alleine durch den Stadtrat erfolgen.

Und Ende 2023 konnten wir auch vor dem Baurekursgericht einen Erfolg verbuchen und den velogerechten Umbau der **Schlosshofstrasse** erkämpfen. Entlang der Schlosshofstrasse, einer vielbefahrenen Veloroute von Töss Richtung Stadtzentrum, besteht laut der Analyse der Verkehrsplaner eine Schwachstelle für den Fussverkehr. Diese sollte durch den Bau eines zwei Meter breiten Trottoirs behoben werden. Bei der Strasse handelt es sich um eine im Richtplan eingetragene Velohauptroute von regionaler Bedeutung. Trotz dieser klaren Ausgangslage wollten die Winterthurer Behörden auf der nur sieben Meter breiten Strasse nebst dem neuen Trottoir auch die bestehenden Parkfelder belassen. Dies hätte die Fahrbahn auf eine für das Kreuzen von Velo und Auto unsichere Breite von nur drei Metern reduziert. Der VCS hat zusammen mit Pro Velo das Projekt bekämpft und vom Zürcher Baurekursgericht Recht bekommen. Gemäss dem Urteil erfüllt das Projekt die Anforderungen an eine Velohauptverbindung nicht. Das Gericht beurteilt die Nachteile, welche die geplanten Parkfelder für die Verkehrssicherheit haben, als erheblich. Die Stadt ist nun aufgefordert das Strassenprojekt ohne Parkplätze neu zu planen.

Verkehrsberatung

Unser Verkehrsberater Urs Michel hat drei Gruppen von Anwohner:innen und VCS-Mitgliedern bei ihren konkreten Fragestellungen in Zürich Seebach, Stäfa und Urdorf beraten. Viele sehr Anfragen konnten auch von der Geschäftsstelle beantwortet werden.