

umverkehRen

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität



NEIN
ZUM AUTOBAHNAUSBAU

143 | 9.2024

**Autobahnen gegen
Mensch und Umwelt**

Ab Seite 4

Welche Zukunft wollen wir? Seite 3

Stadtklima-Initiativen Seite 11

Zwei Tandems auf Reisen Seite 14

umverkehR
Zukunft inkl.

Stau

im Gehirn

Unzählige «Engpassbeseitigungen» haben zu mehr Verkehr und nicht zu weniger Stau geführt. Umgekehrt reduzieren Strassenkapazitäts-Abbauten den Autoverkehr (Verkehrsverdunstung).

Warum also tauchen Engpassbeseitigungsprojekte mit erschreckender Regelmässigkeit wieder auf? Ist inzwischen nicht allen klar, dass Monsterprojekte, wie die in diesem umverkehrRen beschriebenen Autobahnausbauten, null Sinn machen?

Was hier schiefläuft, kann nur die Psychologie erklären. Menschen operieren mit Pseudowissen: Stau → Kapazität zu klein → Strassenausbau. Dumm nur, dass das eine zu kurzfristige Perspektive ist. Fällt der Stau weg, wird mehr gefahren, da wir ein ziemlich konstantes durchschnittliches Zeitbudget für Mobilität aufwenden.

Untersuchungen zeigen, dass Pseudowissen leider nicht hinterfragt wird (Stau im Gehirn). Schlimmer ist noch, dass Intelligenz in diesem Fall eher schadet als nützt, weil sie eingesetzt wird, um die Argumente der Andersdenkenden zu demontieren, anstatt die eigene Meinung zu hinterfragen. Dazu kommt, dass politische Ideologien etwa so schwierig zu ändern sind wie religiöse Überzeugungen.

Was tun? Beten? Nein, therapieren. Eine nationale Psychotherapie tut not. Dadurch kann der Engpass an kompetenten Verkehrspolitikern*innen beseitigt werden. Bahn frei für effektive Lösungen gegen Stau: Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr. So verdunstet der Autoverkehr zusammen mit dem Pseudowissen.

Für seriöse Fakten lesen Sie bitte nicht die Packungsbeilage, sondern dieses umverkehrRen – viel Spass!

Hanspeter Kunz, Co-Präsident ■■■



Impressum umverkehrRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehrR

Auflage 6400 Exemplare **Herausgeberin** umverkehrR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach, 8036 Zürich, IBAN CH84 0900 0000 8006 7097 2, 044 242 72 76, info@umverkehr.ch, umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf umverkehr.ch **Datenschutzbestimmungen** umverkehr.ch/datenschutz **Redaktion** Vorstand umverkehrR **Beiträge** Magdalena Erni, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Angela Zimmermann und Tonja Zürcher **Titelbild** Anni Wehrli **Layout** typisch.ch **Korrektorat** Marion Elmer, Barbara Geiser **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresses, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** November 2024

«Wem sini Zukunft? – Eusi Zukunft!»

Am 24. November stimmen wir über sechs Autobahnausbauten ab, die Natur, Klima und Quartiere bedrohen. Es ist ein Grundsatzentscheid über die Verkehrswende. Die Autolobby hat deshalb schon vor den Sommerferien begonnen, die Schweiz mit Plakaten vollzupflastern. So viel Geld haben wir nicht. Dafür den Traum von einer gerechteren Zukunft.

Tonja Zürcher

Am 24. November stimmen wir über sechs Autobahnausbauten ab. Alle sechs liegen in unmittelbarer Nähe zu dicht bebauten Agglomerationen oder führen wie in Basel, St. Gallen und Schaffhausen sogar mitten in Städte hinein. Für mehr als 55 Kilometer neue Autobahnspuren wird Kulturland zubetoniert und Wald gerodet. Naturschutzgebiete, Familiengärten und ein Quartierpark werden zerstört. Tunnels werden direkt neben Schulen, Altersheimen und Wohnquartieren gebohrt, Tonnen von Beton und Asphalt verarbeitet und Aushubmaterial wegtransportiert. Es lohnt sich, genau hinzuschauen, welche konkreten Auswirkungen diese massiven Bauarbeiten und der zunehmende Autoverkehr auf die betroffenen Regionen haben.

Es geht bei der Abstimmung über den Autobahnausbau aber noch um mehr: In welcher Zukunft wollen wir leben? Wollen wir unsere Kinder weiterhin autogerecht erziehen und sie von früh auf darauf trimmen, dass Strassen gefährlich sind, dass sie nicht rennen dürfen und schon gar nicht vor der Haustüre spielen, weil das der Platz der Autos ist?

Am 24. November entscheiden wir darüber, für welche Zukunft wir Milliarden ausgeben wollen. Investieren wir sie in Monsterprojekte

aus dem fossilen Zeitalter oder in lebenswerte Quartiere? 5,3 Milliarden Franken kosten allein die Projekte, über die wir jetzt abstimmen. Insgesamt plant der Bundesrat, 35 Milliarden Franken in den Autobahnausbau zu verlocken. Bauen wir damit Autobahnen oder Bahnlinien? Das ist nicht nur eine Frage des Geldes. Das Autobahnprojekt zwischen Genf und Nyon kommt auch räumlich dem Ausbau der Bahnstrecke Lausanne–Genf in die Quere.

Die Autolobby wiederholt mantramässig, man dürfe ÖV und Autoverkehr nicht gegeneinander ausspielen. Man müsse in beides investieren. Was dabei rauskommt, können wir tagtäglich beobachten. Der Verkehr nimmt weiter zu. Nicht nur auf der Strasse, aber da eben auch. Wenn wir weniger Autoverkehr in unseren Quartieren wollen, gibt es nur eines: aufhören, den Autoverkehr mit Milliardeninvestitionen zu fördern. Wir wollen nicht mehr von allem, sondern ein Umsteigen.

Wenn wir auf all die Städte wie Paris, Barcelona oder Gent schauen, die in den letzten Jahren mit tiefgreifenden Veränderungen auf sich aufmerksam gemacht haben, sehen wir zwei Gemeinsamkeiten: mutige Entscheidungen und Durchhaltewillen. Um aus der autogerechten eine lebenswerte Stadt zu machen, reicht es nicht, mal da oder dort einen Veloweg zu markieren oder eine Strasse zur Begegnungszone zu deklarieren. Es braucht den Mut für einen grundsätzlichen Wandel. Und ein Nein am 24. November zu fossilen Monsterautobahnen aus dem vergangenen Jahrhundert. ■

In Gent war die Transformation zur menschenfreundlichen Stadt umstritten – bis man sie umgesetzt hat.



Landverschleiss für nichts

Gleich zwei Autobahnteilstücke sollen im Kanton Bern ausgebaut werden. Diesem Kapazitätsausbau fallen Hektaren an Kulturland und Wald zum Opfer. Der Widerstand ist dementsprechend gross und vielfältig.

Magdalena Erni

Zwischen Wankdorf und Schönbühl soll die schweizweit erste achtspurige Autobahn entstehen – eine unrühmliche Premiere. Für die 5,7 Kilometer zusätzlichen Asphalt blättert das Bundesamt für Strassen (Astra) 253 Millionen Franken hin. Doch dabei bleibt es im Kanton Bern nicht. Auch die Folgestrecke von Schönbühl nach Kirchberg soll um zwei Spuren auf deren sechs erweitert werden, was zusätzliche 239 Millionen Franken kostet.

Die Autobahn liegt in einer idyllischen Landschaft. Wald und Kulturland säumen die Strasse. Doch das alles muss den Betonwalzen weichen. Unwiderruflich zerstört werden mehr als fünf Hektar Wald sowie 17 Hektar weiteres Land. Darunter befinden sich auch für die Landwirtschaft äusserst wertvolle Fruchtfolgeflächen, die nur teilweise kompensiert werden. Das Vielfache an Land wird ausserdem während den Bauarbeiten in Anspruch genommen. Kein Wunder, ist der Widerstand vonseiten der Bäuer*innen gross.

Gemeinden gegen Autobahnausbau

Doch nicht nur Landwirt*innen wehren sich gegen die beiden Projekte. Beim Projekt Wankdorf-Schönbühl, bei dem die Einsprachefrist bereits zu Ende gegangen ist, wurden ganze 65 Einsprachen eingereicht. Darunter waren Anwohner*innen, die von zusätzlichem Lärm betroffen wären oder ihr Land verlieren, Umweltverbände, aber auch verschiedene Gemeinden. Die Stadt Bern sowie die bürgerlichen Gemeinden Bolligen und Zollikofen haben gar eine Nicht-Genehmigung der Projekte gefordert.

Gestützt haben sich die Gemeinden dabei unter anderem auch auf den Berner Klimaschutzartikel in der Verfassung. Dieser wurde 2021 von der Stimmbevölkerung angenommen und verlangt, dass der Kanton bis 2050 klimaneutral ist. Dass der geplante Kapazitätsausbau, der erwiesenermassen mit Mehrverkehr und damit mit einer Emissionszunahme verbunden ist, diesem Ziel widerspricht, liegt auf der Hand.

Nach dem Ausbau folgen weitere Ausbauten

Übrigens gibt selbst der Bundesrat in seiner offiziellen Botschaft zu, dass es sich um einen blossen Kapazitätsausbau handelt. Dass dieser Teil eines grossen Projekts im Raum Bern ist, zeigen die Pläne des Astra klar. Selbst in seinen Unterlagen steht, dass zur vollständigen Beseitigung des Engpasses weitere Ausbaurbeiten vonnöten sind. So soll der Autobahnanschluss Wankdorf bereits 2026 erweitert werden. Auf die beiden Projekte, über die wir jetzt abstimmen, folgt der Ausbau der Strecke Rubigen-Muri, der Bypass Bern-Ost von Muri zur Schosshalde sowie die Verbreiterung des Felsenuviaduktes. Dieser veralteten Verkehrspolitik muss ein Ende gesetzt werden. ■



Beim Grauholz soll die Autobahn auf acht Spuren ausgebaut werden. Der Mehrverkehr würde zur grossen Belastung für die Stadt Bern und die Nachbargemeinden.

Die Autobahn ist überall



Timon Burckhardt ist zwanzig Jahre alt, lebt in Urtenen-Schönbühl und macht momentan eine Ausbildung zum Gemüsegärtner.

Timon Burckhardt, du bist Mitgründer des Verkehrsnachts: Weshalb setzt du dich gegen den Autobahnausbau bei Bern ein?

Timon: Ich finde es grundsätzlich absurd, mitten in der Klimakrise neue Strassen zu bauen. Ausserdem verstehe ich nicht, dass immer gesagt wird, die Landwirtschaft müsse geschützt werden, und dass das beim Autobahnausbau aber keine Rolle mehr spielt. Wir in Urtenen-Schönbühl spüren die Folgen des Ausbaus direkt.

Wie genau?

Bei uns ist die Autobahnverzweigung zwischen Biel, Zürich und Bern und die Schnittstelle zwischen zwei Ausbauprojekten. Die Autobahn ist

überall. Wegen der Ausbaurbeiten wird es mehr Ausweichverkehr und damit mehr Lärm und Autos geben. Es entsteht ein regelrechter Flaschenhals.

Wie setzt du dich gegen die Ausbauprojekte ein?

Als es vor eineinhalb Jahren konkreter wurde, fanden wir, dass wir uns auch lokal organisieren müssen. Bei solch enormen Projekten muss die Bevölkerung mitsprechen können, und Alternativen müssen diskutiert werden. Deshalb haben wir zu einem Znacht eingeladen, um zu schauen, wer interessiert ist. Beim ersten Mal waren wir schon zwanzig Menschen aus der Region. Seitdem treffen wir uns alle drei Monate. ■

Verkehrsnacht: verkehr.be

Kein Rheintunnel ohne oberirdische Stadtreparatur

«Noch heute sind wir froh und auch ein bisschen stolz darauf, dass wir mit unserer 2011 mit mehr als 11 000 Unterschriften eingereichten Petition den oberirdischen Ausbau der Osttangente verhindern konnten. Mit der Energie der Direktbetroffenen schafften wir das scheinbar Unmögliche: Ein grosses, mächtiges Bundesamt muss wegen einer Gruppe Freiwilliger seine gigantischen Pläne sistieren.

Der nun geplante Rheintunnel ist für die Quartiere entlang der Osttangente klar besser als eine Verbreiterung der bestehenden Stadtautobahn. Allerdings schafft der Tunnel eine Kapazitätssteigerung von heute vier auf künftig acht durchgehende Spuren, was wieder mehr Verkehr generiert, auch in unseren Quartieren. Deshalb wäre es für uns zwingend, mit der Eröffnung des Tunnels auch die oberirdische Osttangente umzunutzen und die Chance zur Stadtreparatur zu nutzen.

Das Bundesamt für Strassen lehnt eine derartige Umnutzung dezidiert ab. Vom Basler Regierungsrat und der Baudirektorin haben wir bis

heute bloss vage Lippenbekenntnisse erhalten. Für mich ist deshalb klar: In der heutigen Form, ohne verbindliche Massnahmen, die den oberirdischen Verkehr effektiv und dauerhaft reduzieren, bringt der Tunnel unseren Quartieren in Basel-Ost nichts. Deshalb stimme ich am 24. November Nein.

Seit der Eröffnung der Osttangente vor 50 Jahren kämpfen unsere Quartiere für mehr Lärmschutz. Wirksam und nahezu gratis wären Temporeduktionen. Aber diese lehnt das Bundesamt für Strassen kategorisch ab. Das Bundesamt für Umwelt hingegen unterstützt insbesondere Tempo 60 während der Nachtstunden. Einen 2019 begonnenen Rechtsstreit haben wir vor zwei Jahren ans Bundesverwaltungsgericht weitergezogen. Die lange Bearbeitungszeit stimmt uns zuversichtlich, dass wir Recht erhalten werden und die frühmorgendliche Lawine der täglich um 5 Uhr morgens an der Grenze startenden Lastwagen bald etwas weniger laut durch unsere Quartiere donnert.» ■

Weitere Stimmen von Betroffenen: neinzumrheintunnel.ch/betroffene



Veronika Röthlisberger, Ausschuss IG Osttangente – Ausbau Nein, Lärmschutz jetzt!

Rheintunnel gegen Klima, Quartiere und Familiengärten

Die mindestens zehn Jahre dauernde Grossbaustelle für den Rheintunnel droht zur Belastungsprobe für Anwohner*innen in Basel und Birsfelden, Natur und Klima zu werden. Wer hofft, danach werde es besser, wird enttäuscht.

Tonja Zürcher

Für den Bau des Rheintunnels wird die neben zwei Schulhäusern gelegene Dreirosenmatte, die einzige Grünfläche im Kleinbasler Matthäusquartier, für ein Jahrzehnt zur Baustelle und dauerhaft um einen Drittel verkleinert. In Birsfelden werden riesige Installationsflächen für die Tunnelbohrmaschine entstehen – direkt neben einem Alterszentrum und einem Wohnquartier.

Autobahn gegen Klima

Der Autoverkehr verursacht einen Viertel der CO₂-Emissionen in Basel-Stadt. Um Netto-Null 2037 zu erreichen, muss der Autoverkehr gemäss der Klimastrategie der Regierung bis 2037 um mindestens einen Sechstel reduziert werden. Der Rheintunnel verhindert das: Das Bundesamt für Strassen (Astra) rechnet mit einem Drittel mehr Verkehr mit dem Rheintunnel, in Wirklichkeit wird es viel mehr sein, wie die Erfahrung zum Beispiel beim Baregg zeigen. Zudem verursacht allein der Bau des Rheintunnels fast so viel CO₂ wie der gesamte Kanton Basel-Stadt heute in einem Jahr. 2037, wenn Basel-Stadt

Netto-Null erreicht haben soll, würde immer noch gebaut. Die Rheintunnel-Baustelle ist frühestens 2040 abgeschlossen.

Leeres Versprechen Lärmschutz

Die bestehende Osttangente durch Basel ist eine grosse Belastung für die Bevölkerung im Gellert und im Kleinbasel. Das Astra verspricht mit dem Rheintunnel Besserung, doch diese wird frühestens 2040 kommen und ist nur von kurzer Dauer. Die Lärmreduktion wird durch den Mehrverkehr wieder aufgehoben. Mehr Verkehr gibt es auch im Gellertquartier und auf verschiedenen Strassen im Kleinbasel. Entlastet wird durch den Rheintunnel primär die deutsche A98. Sofort wirksam gegen den Lärm wäre die von den Anwohnenden geforderte Signalisation von Tempo 60 auf der Osttangente. Dafür braucht es keinen Rheintunnel, sondern bloss die Zustimmung des Astra.

Grundwasser, Wald und Familiengärten in Gefahr

Mehr als 150 Familiengärten in Birsfelden, Muttenz und Basel würden für den Rheintunnel ersatzlos verschwinden. Im Naherholungsgebiet Hardwald müssten auf 1,6 Hektar alle Bäume gefällt und schützenswerte Naturlebensräume zerstört werden. Der Rheintunnel bedroht nicht zuletzt die für die regionale Trinkwasserversorgung entscheidende Grundwasseranreicherung im Hardwald. «Der im Planungsgenehmigungsverfahren skizzierte Umfang [des Rheintunnels] tangiert die sensiblen Gebiete unserer Grundwasserschutzzonen 1 und 2 in bedeutendem Masse», schreibt das regionale Trinkwassernetz Hardwasser AG in seinem Jahresbericht.

Es ist an der Zeit, aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen und nachhaltige Alternativen zu fördern. Mit den 2,6 Milliarden Franken, die der Rheintunnel kosten würde, könnten beispielsweise 26 Tramlinien gebaut werden. Das ist mehr als genug, um Pendler*innen aus Frankreich, Deutschland und den umliegenden Kantonen klimafreundlich und staufrei zu ihrem Arbeitsplatz zu bringen. ■



Die Dreirosenanlage würde zehn Jahre lang zur Grossbaustelle.

Doppelstöckige Autobahn?!

Die Planung ist veraltet, die Quartiere werden mit krassem Mehrverkehr belastet, die Kosten sind doppelt so hoch wie der Nutzen – und trotzdem hält das Astra am Autobahnausbau in Schaffhausen fest.

Magdalena Erni

Knapp 500 Millionen Franken sollen in Schaffhausen für einen Ausbau der Autobahnen ausgegeben werden, von dem man bereits heute weiss, dass er mehr Schaden anrichtet, als Probleme löst. Geplant ist eine zweite Röhre des Fäsenstaubtunnels, der die Altstadt unterirdisch quert. Dessen Bau wird, wie dies bei Tunnels üblich ist, extrem CO₂-intensiv.

Der darauffolgende Anschluss Schaffhausen-Nord wird reduziert, sodass keine Auffahrt mehr möglich ist. Was abstrakt tönt, hat ganz konkrete negative Auswirkungen für die Schaffhauser Bevölkerung: Die Quartiere werden von bis zu einem Viertel mehr Fahrzeugen regelrecht überrollt, die beim weiter entfernten Anschluss Mutzentäli auf die Autobahn gelangen. Trotz diesen erschreckend hohen Zahlen liegen bisher noch keine verbindlichen flankierenden Massnahmen vor, die die Bevölkerung wenigstens ein bisschen von den Blechlawinen entlasten würden.

Ein Quartier wird überrollt

«Dass in Schaffhausen ein Autobahnprojekt geplant ist, wussten wir schon länger. Als wir vor zwei Jahren aber die Pläne zu Gesicht bekamen, war das ein Schock. Das Astra rechnete mit 25 Prozent Mehrverkehr in unserem Quartier. Um Aufklärungsarbeit zu leisten und flankierende Massnahmen zu fordern, haben wir die breit aufgestellte IG Fäsenstaub gegründet. Ohne uns wären noch viel weniger Informationen bekannt. Im Mai haben wir die Entlastungsinitiative lanciert, die dem Parlament ein Werkzeug in die Hand geben soll, um flankierende Massnahmen umzusetzen.» ■■■



Daniel Zollinger wohnt im Quartier Niklausen und hat die IG Fäsenstaub mitgegründet.

Doppelstöckige Autobahn

Mitten in Schaffhausen ist die schweizweit erste doppelstöckige Autobahngalerie geplant. Diese ist nicht nur höher als die angrenzenden Wohnhäuser, sondern wird auch mit schlechterer Luftqualität und noch mehr Lärm verbunden sein.

Insgesamt fällt die Kosten-Nutzen-Analyse des Astra klar negativ aus. Die Kosten, die insbesondere durch den kostspieligen Bau des Tunnels entstehen, übersteigen den Nutzen des Ausbaus um das Doppelte. Ein Grund dafür ist, dass die eigentlichen Engpässe gar nicht beseitigt werden. Selbst das Astra gibt in seinem Umweltverträglichkeitsbericht zu, dass der Ausbau «keine wahrnehmbaren Auswirkungen bezüglich der Verkehrsbelastung» hat.

Internationaler Güterverkehr

Eine Studie geht von einem Anstieg bis zu 50 Prozent an grenzüberschreitendem Lastwagenverkehr aus. Dies verstösst klar gegen den Alpenartikel in der Schweizer Verfassung, der besagt, dass Gütertransitverkehr wenn immer möglich auf der Schiene abgewickelt werden muss. Mit diesem zusätzlichen Angebot werden falsche Anreize gesetzt.

Auch der Grosse Stadtrat von in Schaffhausen hat sich äussert kritisch in die Diskussion um den Autobahnausbau eingemischt. So hat er die Stadtregierung beauftragt, sich dafür einzusetzen, dass das Astra alternative Ausbauvarianten prüft. ■■■



Mitten in der Stadt Schaffhausen plant das Astra eine doppelstöckige Autobahngalerie.

50 000 Fahr mehr in

Das Ausbauprojekt in der Romandie stellt eine dreifache Bedrohung dar: für die Gemeinden in der Nähe der Autobahn, für die Biodiversität und für die geplante Bahnlinie entlang des Genfersees.

Angela Zimmermann und Thibault Schneeberger

Der Ausbau der Autobahn A1 zwischen Nyon (VD) und Le Vengeron (GE) von vier auf sechs Spuren auf 19 Kilometern Länge ist mit umfangreichen Änderungen an den Anschlüssen Nyon und Coppet sowie am Autobahnkreuz Le Vengeron verbunden. Das Ganze würde 956 Millionen kosten, zuzüglich der Unterhaltskosten, die auf 298 Millionen geschätzt werden. Der Baubeginn ist frühestens 2033 geplant, die Inbetriebnahme 2041.

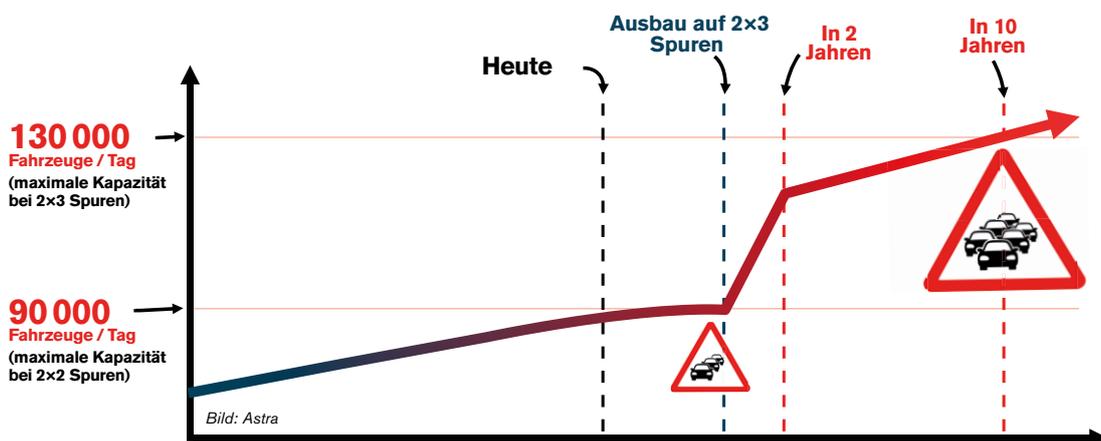
Im Gegensatz zu den anderen Projekten, über die abgestimmt wird, wurde dieses Projekt vom Bund nicht als vorrangig eingestuft. Es wurde während der Debatten im Parlament auf Vorschlag eines Berner Abgeordneten hinzugefügt, um zu verhindern, dass sich die Westschweiz im Hinblick auf eine Volksabstimmung «vernachlässigt» fühlen könnte.

Nach zehn Jahren erneut verstopft

Das Bundesamt für Strassen gibt zu, dass die Erweiterung zu massiv mehr Verkehr führen würde. Der technische Bericht des Astra prognostiziert sogar, dass die verbreiterte Autobahn bereits zehn Jahre nach ihrer Inbetriebnahme wieder überlastet sein wird. Dann würden sich dort aber nicht mehr «nur» gut 80 000 Fahrzeuge täglich stauen, sondern 130 000.

Der Mehrverkehr auf den Autobahnen wird den Verkehr auf den Kantons- und Gemeindestrassen noch weiter anschwellen lassen. So rechnet das Astra zwölf Jahre nach der Inbetriebnahme mit 44 000 zusätzlichen Autos pro Tag am Autobahnkreuz Vengeron, 8800 bei Coppet und 7000 in Nyon.

Diese Erweiterung wird die Gemeinden also nicht nur nicht entlasten, sondern ihre Situation sogar noch verschlechtern. Die Autobahn zu verbreitern bedeutet, das Verkehrswachstum zu fördern und damit in Kauf zu nehmen, dass sich die Situation in den Ortschaften entlang der Autobahn verschlechtert.



zeuge zehn Jahren

Erhebliche Schäden für die Natur

Insgesamt würde die Autobahnverbreiterung über zehn Hektar Land in Anspruch nehmen, davon mehr als drei Hektar landwirtschaftliche Nutzfläche und zwei Hektar Wald. Zudem würden mehr als sieben Hektar landwirtschaftliche Nutzfläche während der jahrelangen Baustelle unbenutzbar.

Das Projekt befindet sich inmitten eines Lebensraums von national geschützten Amphibien. Der Plan des Astra sieht deshalb vor, die Autobahntrasse um zwei Kilometer in Richtung des Sees zu verlegen, um «den Eingriff in dieses Inventar [von Amphibienlaichplätzen von nationaler Bedeutung] so gering wie möglich zu halten». Die Amphibien werden jedoch in jedem Fall erheblich unter dem zunehmenden Verkehr leiden, sowohl durch die Lärm-, Licht- und Luftverschmutzung als auch durch die Rückstände von Mikroplastik aus dem Reifenabrieb.

Konflikt mit der Bahn

Die Bahnstrecke auf der Achse Lausanne–Genf ist eine der strukturell am stärksten überlasteten Strecken der Schweiz. Es besteht ein breiter Konsens darüber, dass auf dieser Strecke ein neues SBB-Gleis gebaut werden muss. Dieses Projekt wird jedoch durch den Ausbau der Autobahn A1 direkt bedroht.

So plant die SBB, die Strecke dieser neuen Bahnlinie auf mehreren Abschnitten entlang der A1 und auf der Höhe von Coppet in einem gedeckten Graben unter der Autobahn hindurch zu führen. Das Astra sagt, dass es keine Einwände gegen das Projekt hat, sofern die Arbeiten den Strassenverkehr nicht beeinträchtigen. Doch wie soll der Strassenverkehr nicht gestört

werden, wenn eine Eisenbahnstrecke in einem überdachten Einschnitt gebaut wird? Wird man nach acht Jahren Bauarbeiten die Autobahn teilweise abreißen, um eine unterirdische Zugstrecke zu bauen und dann wieder darüber aufbauen? Oder wird nicht eher der Bahnausbau verzögert oder ganz verunmöglicht? ■



Autobahnanschluss statt Stadtentwicklung

Der Autobahnausbau in St. Gallen mit dem Rosenbergertunnel und dem Anschluss Güterbahnhof verhindert die Entwicklung des einzigen Entwicklungsareals der Stadt, verursacht enorme Kosten und belastet Klima, Biodiversität und Stadtbevölkerung.

Tonja Zürcher

Das Autobahnprojekt in St. Gallen verschiebt den Stau nicht nur zu anderen Stellen auf der Autobahn (Sitterbrücke), sondern auch mitten in die Stadt. Der Zubringer endet in einem unterirdischen Kreisel beim Güterbahnhof und spült den Auto- und Lastwagenverkehr auf die Kreuzung Geltenwilenstrasse/St. Leonhardstrasse. Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr werden dadurch blockiert und ausgebremst.

Geld wird am falschen Ort verlockt

Die Kosten werden aktuell auf 1,5 Milliarden Franken geschätzt. Auch wenn der Bund den grössten Teil davon zahlt, müssen die Kantone St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden sowie die Stadt St. Gallen 200 Millionen Franken an den Autobahnausbau beitragen – Geld, das dann für die Förderung der klimafreundlichen Mobilität fehlt. Der unterirdische Kreisel macht das Projekt nicht nur teuer, sondern auch gefährlich. Noch 2014 wurden der unterirdische Kreisel und die unterirdischen Anschlüsse durch das Astra aus Sicherheitsgründen abgelehnt.

Gegen Klima und Biodiversität

Alleine der Bau des Tunnels führt zu 450 000 Tonnen CO₂-Emissionen. Darüber hinaus wird das Schutzgebiet Wattbach und das Wattbachtal durch den Bau erheblich beeinträchtigt und die ökologische Durchgrünung der Stadt St. Gallen um Jahrzehnte verzögert oder eingeschränkt.

Gebäude müssen zehnjähriger Baustelle weichen

Während der Bauphase wird es massive Beeinträchtigungen durch Lastwagenverkehr und Baulärm geben. Täglich sind 250 bis 300 Lastwagenfahrten zu erwarten – mit den damit verbundenen Gefahren für die Bevölkerung. Gebäude wie die Olma-Halle 9, das Restaurant Gartenhaus, mehrere Büro- und sogar ein Wohnhaus müssen abgerissen werden. Die Nutzung des Güterbahnhofareals, der letzten grossen städtischen Entwicklungsfläche, wird für Jahrzehnte blockiert.

Autobahnausbau würde eine Oase zerstören

Eleonora Farinello: «Ich lebe mit meiner Familie im Museumsquartier. Wir fahren regelmässig mit den Velos in Richtung Lattich und Kreuzbleiche. Die Überquerung der St.



Bild: Patrick Itten

Eleonora Farinello

Leonhard-Kreuzbleiche-Kreuzung ist bereits jetzt eine Herausforderung. Mit dem Autobahnausbau würde sich die Verkehrssituation nochmals verschärfen.

Für das Quartierleben beim Güterbahnhof würde der Autobahnausbau einen Schnitt darstellen. Heute ist da viel Spannendes und Lebenswertes, das «von unten her» gewachsen ist. Viele Menschen engagieren sich dort mit viel Herzblut. Diese kleine Oase müsste dem Ausbau der Autobahn weichen. Das wäre ein grosser Verlust für die Stadt. Die Unsicherheit über die Zukunft des Quartiers ist heute schon gross. Die meisten Stadtbewohner*innen, die ich kenne, sind gegen den Autobahnanschluss.»



Der Knoten St. Leonhard-Brücke würde für die fünfspurige Zufahrt zum neuen Güterbahnhofunnel massiv ausgebaut. Die bestehenden Busspuren würden aufgehoben.



Stadtklima-Erfolge in Winterthur und Bern, Abstimmung in Zürich

Am 9. Juni, kurz vor 16 Uhr, war es klar: Die Gegenvorschläge zu den Stadtklima-Initiativen in Winterthur werden hauchdünn angenommen. Bis ins Jahr 2040 muss die Stadt nun 250 000 Quadratmeter Strassenraum in Grünräume mit Bäumen und in Platz für den Fuss-, den Velo- und den öffentlichen Verkehr umwandeln. Platz, der nun fürs Auto reserviert ist, wird in Grünräume mit Bäumen umgewandelt. Sie werden die Stadt an Hitzetagen kühlen.

In Bern hat das Stadtparlament am 13. Juni den Gegenvorschlag zur Stadtklima-Initiative verbessert und entschieden, dass innert der nächsten zehn Jahre 140 000 Quadratmeter zusätzliche klimawirksame und biodiversitätsfördernde Flächen umgesetzt werden müssen. Das Initiativkomitee hat deshalb beschlossen, die Initiative zugunsten des Gegenvorschlags zurückzuziehen. Zur Abstimmung kommt der Gegenvorschlag nur, falls ein Referendum eingereicht wird.

In Zürich kommen die beiden von Stadtrat und Gemeinderat unterstützten Stadtklima-Gegenvorschläge am 22. September zur Abstimmung. Sie bringen in den nächsten zehn Jahren auf gut 600 000 Quadratmetern Strassenraum eine Begrünung und Verbesserungen für Menschen zu Fuss, mit dem Velo und im ÖV. 2000 neue Bäume sorgen dafür, dass sich die Stadt im Sommer weniger aufheizt und wir das Leben in der Stadt auch an heissen Tagen geniessen können. ■

stadtklima-zh.ch

Tempo 30 bleibt umkämpft

Im Frühling hat der Nationalrat beschlossen, das Umweltschutzgesetz anzupassen und Gemeinden und Städten die Einführung von Tempo 30 zum Lärmschutz auf stärker befahrenen Strassen zu verbieten. Vor der Sommerpause hat der Ständerat diese Änderung abgelehnt. Städte und Gemeinden sollen weiterhin selbst entscheiden können. Noch ist aber nicht endgültig entschieden, wie es mit Tempo 30 weitergeht. Neben der Diskussion auf Bundesebene kommen auch in verschiedenen Kantonen Initiativen gegen Tempo 30 zur Abstimmung. In der Stadt Zürich hat die SVP ihre Anti-Tempo-30-Initiative zurückgezogen, weil sie eine Ablehnung befürchtet. Stattdessen setzt die SVP auf den Kanton, welcher der Stadt Tempo 30 untersagen soll. ■

«Warnung – Fliegen fügt Ihnen und Ihrer Lebensgrundlage erhebliche Schäden zu.»

Eine an der Universität St. Gallen veröffentlichte Studie von Mathieu Gasser zeigt, dass Warnhinweise auf Flugbuchungsplattformen, analog zu Warnhinweisen auf Tabakprodukten, den Anreiz für eine Flugreise senken. Damit ist der Grundstein für eine wirksame Flugprävention gelegt. ■

umverkehr.ch/fliegen-schadet

Aufgeräumte

Autos



Kennen wir das nicht aus dem Kinderzimmer (oder der ganzen Wohnung)? Unzählige Spielzeugautos stellen sich uns in den Weg, fast wie die grossen Exemplare auf Trottoir und Velostreifen. Unser Nachwuchs sollte sich mal ein Vorbild an den grossen, reichen Kids

aus den Öl-Emiraten nehmen. Diese bauen nicht nur extra eine Halle für ihr Spielzeug – nein, sie versorgen die kleinen, nur etwa sechs Meter langen Pick-ups sogar ordentlich unter einem extra dafür entwickelten Wetterschutz-SUV. ■



Prämierte Herzlichkeit

Der Årby-Parkplatz im schwedischen Eskilstuna musste schon viel einstecken. Letztes Jahr hat ihn die Naturschutzvereinigung sogar in aller Öffentlichkeit als den hässlichsten von ganz Schweden bezeichnet. Unnötig und völlig überdimensioniert sei er. Erkennt denn niemand seine innere Schönheit? Kaum ein Platz begrüsst einen so mit offenen Armen und freien Abstellflächen. Eigentlich fehlt nur noch ein emiratischer Wetterschutz-SUV. ■

Gute

Aussichten



Doch das ist kein Grund, den Kopf in den Sand zu stecken! Auch wenn es aussieht, als hätten vier gestrandete Metallkäfer versucht, sich einzugraben, um ihrem Schicksal als fossile Dinosaurier zu entkommen. Wir sehen eine goldene

Zukunft vor uns. Dank Ölbert Rösti werden die Milliarden in den Autobahnausbau weiterhin fließen. Wer will denn schon immer am gleichen Ort im Stau stecken? ■

Weisse

Gemeinheit



Bild: Regula Ochsenr

Nun sind sie wirklich zu weit gegangen! Reicht es nicht, dass das Parkieren immer teurer wird und sich die Behörden weigern, die unanständig schmalen Parkplätze der natürlich wachsenden Grösse unserer Autos anzupassen? Letzten Winter habe ich doch tatsächlich beobachtet, wie eine von ihnen versucht hat, meinen Liebling im Weiss verschwinden zu lassen. Kein Wunder, hat es auf den Skipisten keinen Schnee mehr! ■

Sechs Monate mit dem Tandem unterwegs

In einer dreiteiligen Serie berichten wir hier über unsere Fahrradreise von Griechenland über Albanien, Mazedonien, Bulgarien, Rumänien und Georgien nach Armenien.

Hanspeter Kunz

Wir sind nun seit gut zwei Monaten auf unseren Velos unterwegs, heute ist Pausentag in der bulgarischen Stadt Veliko Tarnavo. Losgefahren sind wir am 29. April in Igoumenitsa (Griechenland) – nach einem Tag ausspannen und baden im Meer, um uns von der Anreise und den ganzen Vorbereitungen (mehr dazu im nächsten Teil) zu erholen. Dann ging es der Küste entlang nach Ksamil (Albanien) und über den ersten Pass nach Gjirokastra. Flussaufwärts der türkisblauen Vjosa entlang und zurück nach Griechenland. Dort war dann definitiv fertig mit gemütlich. Zwar ging es nur von einem Dorf zum nächsten oder übernächsten, aber es handelte sich um die Zagori-Bergdörfer, die durch die Vikos-Schlucht voneinander getrennt sind. Also am Morgen jeweils vom einen Dorf in die Schlucht runterbrausen, dann alles wieder hinauf (teilweise mehr als 1000 Höhenmeter und bis zu 15 % Steigung). Die «Pausentage» dazwi-

Reiseblog:
tinyurl.com/leskuberts

schen sahen ähnlich aus, einfach nicht mit dem Velo, sondern zu Fuss; denn die Vikos-Schlucht kann man nur wandernd wirklich erleben. Es war anstrengend, hat sich aber gelohnt, findet sogar die Jungmannschaft nicht ohne Stolz.

Wie geht das mit Kindern? Ist das stundenlange Radeln nicht zu öde? Abwechslung ist das Zauberwort: Zwischenhalte bei Spielplätzen, Glacé-Stopp, Schildkröten von der Strasse tragen oder auf einer fremden Hochzeit mittanzen – es passiert eigentlich immer etwas. Auch bewähren sich unsere Tandems (eines mit Motor, eines ohne). Auf Tandems ist man wirklich zusammen unterwegs, kann gut reden oder sich gegenseitig anfeuern, wenn es mal wieder steil ist. Pausentage zur Erholung (Besichtigung einer Stadt) oder mit anderen Aktivitäten (Hauptsache kein Velo) lockern die Reise auf.

Nach Meteora fuhren wir zu den Prespa-Seen (viel Natur), nach Mazedonien und Bulgarien (für genaue Route siehe Link). Wir haben touristische Ziele wie Klöster und Burgen besucht, aber die schönsten Erinnerungen sind eigentlich die Überraschungen: Begegnungen mit Menschen wie dem Autofahrer, der uns in einer Steigung überholte, ausstieg und uns kühle Wasserflaschen in die Hände drückte. Sehr willkommen, denn seit Mazedonien ist es regelmäßig über 35 Grad warm. Darum zählen auch Schwimmbäder und Pools, die wir häufig in den kleinsten Dörfern oder bei der abgelegensten Pension fanden, zu den absoluten Höhepunkten.

Fortsetzung folgt. ■



Wir (Lucy, Claudia, Leon, Hanspeter) mit unseren Tandems





55 km

lang ist der geplante Autobahnausbau insgesamt, der am 24. November zur Abstimmung kommt.

26

Tramlinien könnten statt des 2,6 Milliarden teuren Rheintunnels finanziert werden.

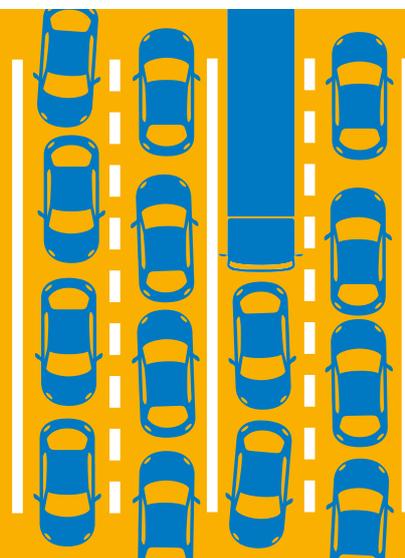


25%

Mehrverkehr bringt der Autobahnausbau in der Stadt Schaffhausen den Quartieren.

44 000

zusätzliche Auto- und Lastwagenfahrten verursacht der Autobahnausbau Nyon (VD) und Le Vengeron (GE) täglich. Damit ist die Strecke nach weniger als zehn Jahren wieder an der Kapazitätsgrenze.



50%

zusätzlichen grenzüberschreitenden Lastwagenverkehr bringt der Ausbau des Fäsenstaubtunnels in Schaffhausen.



169

mehr JA- als NEIN-Stimmen erhielt der Gegenvorschlag zur Zukunfts-Initiative in Winterthur. Das beweist, dass es wirklich auf jede Stimme ankommt.



Ihre Tasche gegen den Autobahnausbau

Bereits in den Sommerferien hat die Autolobby begonnen, die Schweiz mit ihren Plakaten vollzupflastern. Unser Budget ist viel kleiner, aber mit Ihrer Unterstützung machen wir das Nein zum Autobahnausbau trotzdem weitherum sichtbar. Bestellen Sie jetzt Ihre Stofftasche gegen den Autobahnausbau aus recycelter Baumwolle und zeigen Sie damit in der Badi, beim Einkauf und im Strassencafé, was Sie vom Autobahnausbau halten. Herzlichen Dank!

umverkehr.ch/stofftasche



PARK(ing) Day

Freitag, 20. September 2024

Der PARK(ing) Day steht vor der Tür. Besuchen Sie einen der rund 80 angemeldeten Parkplatz-Umnutzungen. Oder nutzen Sie spontan die Gelegenheit, selbst einen Parkplatz für einen Tag zu einem Lebensraum zu machen. Ein paar Balkonstühle, Kinderkreide oder Yogamatten reichen schon.

Programm: parkingday.ch

Abstimmung Autobahn

Sonntag, 24. November 2024

Mehr als ein Jahr, nachdem der Bund beschlossen hat, für 5,3 Milliarden die klimaschädlichen Autobahnen auszubauen, kommt es endlich zur Abstimmung. Einen Teil der vielen Argumente gegen den Ausbau finden Sie in diesem Heft, weitere auf unserer Website. Danke, dass Sie die Kampagne gegen den Autobahnausbau tatkräftig unterstützen.

umverkehr.ch/autobahnen

Stadtklima

Zürich

Sonntag, 22. September 2024

Die beiden von Stadtrat und Gemeinderat unterstützten Stadtklima-Gegenvorschläge begrünen Zürich und sorgen dafür, dass wir sicher und klimafreundlich zu Fuss, mit dem Velo und im öffentlichen Verkehr unterwegs sein können. Bitte stimmen Sie am 22. September 2×JA

stadtklima-zh.ch