

Abstimmung zur „Autobahn-Vorlage“ vom kommenden Sonntag:

Meine Meinung von Urs Tobler

Ich bin, 1955 geboren, seit 1975 stimmberechtigt. In dieser Zeit habe ich praktisch keine Abstimmung verpasst, ausser ich war im Ausland längere Zeit unterwegs. (USA 1986, Australien 2014)

Da ich einen Beruf gewählt habe, der eng mit dem Strassenverkehr zusammenhängt, habe ich immer meine Meinung dazu gehabt und die auch entsprechend vertreten*. Dies hat dazu geführt, dass ich mehrmals böse Zusendungen in Form ursprünglich von Briefen, retournierten Rundbriefen bekam und in neuerer Zeit Mails, in welchen sich Andersdenkende von meiner Verteilerliste streichen liessen. **Ich habe nie jemandem meine Meinung aufdrücken wollen**, sondern wollte immer die Argumente liefern, die mich zu meiner Überzeugung gebracht hat, wie ich stimmen werde.

Vor allem aber wollte ich die Botschaft rüberbringen: Leute, geht abstimmen! Jede Stimme zählt!

In meinem ganzen Leben gab es fundamentale Opposition gegen alle Autobahn-Projekte! So brauchte es ganze 3 Abstimmungen zur zweiten Gotthardtunnel-Röhre – jetzt ist sie im Bau. Es gab eine Kleeblatt-Initiative, die ein 10-jähriges Memorandum verlangte, welche keinen einzigen Autobahnkilometer verhindert hat, aber dazu führte, dass weitere 10 Jahre und über die volle Bauzeit, nochmals 10 Jahre, sich der ganze Transitverkehr im Raum Zürich in Richtung Luzern durch alle Dörfer wälzte. Auch der Weiterbau der Autobahn von Illnau-Effretikon nach Hinwil wurde aufgehoben, der Verkehr in Fehraltorf und Pfäffikon ZH ist das tägliche Anschauungsbeispiel, wie es geht, wenn man sich der Weiterentwicklung unseres Verkehrssystems entgegensetzt. Auch diese Autobahn, da bin ich mir sicher, wird eines Tages noch gebaut werden.

Bei der jetzigen Vorlage geht es nicht um einen Ausbau, sondern um die Sanierung von Verkehrs-Engpässen, die vorwiegend für die enormen Zahlen an Stautunden auf unserem Autobahnnetz verantwortlich sind. Diesen Projekten die heutige Ausführung (mit der Bauzeit geht es nochmals etwa 10 Jahre, bis sie überall greifen) zu verweigern, heisst die jetzigen unhaltbaren Zustände für weitere Jahrzehnte zu verantworten. Das kann nicht die Politik sein, die wir den schon heute leidgeplagten Anwohnern mit dem Schleichverkehr zumuten – Tag für Tag, Monat für Monat, Jahr für Jahr!

Bitte engagiere Dich dafür, wenn Du mit mir dieselbe Meinung teilst, dass möglichst all' Deine Familienangehörigen, Deine Freunde und Kumpels – ganz besonders, wenn die auch Auto und Töff fahren – **ihren Stimmzettel rechtzeitig** absenden oder dann persönlich **an die Urne gehen**. Das hat nichts mit einer politischen Ideologie zu tun, sondern mit „unser aller täglichen Realität“ auf den Strassen. Der Haupt- und Transit-Verkehr gehört auf die sicheren Autobahnen und diese müssen dem Verkehrsaufkommen, welches eine Realität ist, gerecht werden und entsprechend angepasst und ausgebaut werden, damit der Verkehr läuft! Unsere Gegner sprechen immer **von den externen Kosten des Mehr-Verkehrs**, an welchen sie glauben, **aber wer spricht vom volkswirtschaftlichen Schaden, der durch die über 48'000 Stau-Stunden (Stand: 2023) entsteht?** Wer bezahlt diesen Schaden, wenn Lastwagenchauffeure ihre Zeit verträdeln im Stau, statt ihre Ware rechtzeitig zu liefern? Es braucht mehr Lastwagen, um die Ware zum Grossverteiler zu liefern, die unsere Einkaufskörbe und, ehrlicherweise auch davon muss man reden, die Kofferräume der Autos der Endverbraucher füllen. Wenn alle, die gegen das Auto wettern, nicht auch mit einem Auto fahren würden, dann hätten wir nur die Hälfte der Fahrzeuge auf der Strasse und keine Staus mit der jetzigen Infrastruktur.

Jeder, der selbst Auto fährt, muss auch „Ja“ sagen zum Ausbau der entsprechenden Infrastruktur!

*) in meiner jährlich versandten Schülerzeitung hatte ich immer verkehrspolitische Beiträge veröffentlicht

Hier findest Du viel **Hintergrundwissen**, weshalb ich zu meiner Überzeugung gekommen bin. Ob ich Recht habe, weiss ich wie alle anderen, erst hinterher. Ich weiss nur bestimmt, wenn das Volk zu dieser Vorlage mehrheitlich NEIN sagt, dass sich unsere Verkehrsprobleme nicht von allein lösen. Es sei denn, es würde wieder eine Situation wie während der Corona-Epidemie kommen, aber ich glaube, das wünscht sich wirklich niemand!

Verkehrsinfrastruktur: Damit wir uns nicht bei jedem Infrastruktur-Projekt, sei es um die Eisenbahn oder um den Strassenverkehr (Ortsumfahrungen durch Tunnels zum Beispiel, extrem teure – aber punktuell wunderbar wirkende Einzelmassnahme), streiten müssen, haben wir einen Infrastruktur-Fond für den öffentlichen Verkehr (vorwiegend durch Steuern gespeist) und einen Strassenverkehrs-Fond (durch Verkehrsabgaben auf Fahrzeuge und Betriebsstoffe gespeist) geschaffen. Auch darüber haben wir abgestimmt. Mit anderen Worten: Das Geld liegt im Topf, der Bürger stimmt deshalb nur darüber ab, ob sie für die richtigen Projekte verwendet werden. Der Bundesrat hat sich nicht an der Ideologie, sondern an der Realität zu richten – und die meisten Politiker tun das auch! Während für praktisch alle Projekte des öffentlichen Verkehrs, und das war eine mehrfache Investition gegenüber diesem heutigen Strassenprojekt, sich die Politiker aller Couleur einig sind, so schießen die ideologisch gesteuerten Linken und die ökologisch und ideologisch gesteuerten Grünen regelmässig gegen alle Strassenprojekte und haben mit ihrem Referendum auch diese Abstimmung erzwungen. Ich wage zu behaupten, dass innerhalb der letzten dreissig Jahre mehr Land gebraucht wurde für separierte Radwege als für Strassen, die aus landschaftserhaltenden Gründen heute meistens in Tunnels verlegt werden. Fazit: Das Geld für diesen Ausbauschritt, für die Beseitigung dieser Verkehrsengpässe ist vorhanden – denn der grösste Teil der Mobilität (rund 89%, davon 75% durch den individuellen Strassenverkehr) findet auf der Strasse und nicht auf der Schiene statt. Abgesehen davon, dass auch der öffentliche Verkehr mit den Bussen auf diesem Strassennetz verkehrt und ebenfalls wegen Stau seinen Fahrplan nicht einhalten kann.

Umwelt schützen: Die CO₂-Bilanz verbessert sich ständig! Die Verbrennermotoren wurden immer sparsamer, effizienter und umweltfreundlicher – würden nicht so viele Leute (eine Folge unserer wirtschaftlich guten Lage, wer würde sich etwas anderes wünschen?) auf immer grössere und schwerere Fahrzeuge umsteigen, dann wäre die Verbrauchsbilanz auch viel besser. Der Trend, dass Leute, die vorher ein sparsames kleineres Auto, welches ihren Ansprüchen genügte, mit grossen und schweren Elektro-angetriebenen SUVs und Sportwagen à la Tesla ersetzen, ist für mich nicht sehr ökologisch. Wir lernten unseren Fahrschülern während Jahrzehnten, dass sie nach den Ferien alles im Kofferraum liegende Feriengepäck sofort entfernen sollten, weil jedes Kilo Sprit frisst – wenn aber nun ein Fiat Panda elektrisch schon (bisher Benziner 1165, Hybrid 1055 kg Leergewicht) 1500 kg spazieren fährt, ohne ein einziges Kilo geladen zu haben, kann mir niemand sagen, dass das ökologisch sinnvoll sei. Wenn nun aber alle, Verbrenner- oder Elektro-Fahrzeuge im Stau stehen, für dieselbe Strecke ein Mehrfaches an Zeit aufwenden müssen, indem sie sich Wagenlänge um Wagenlänge vorwärtsbewegen, das Wageninnere in dieser Zeit geheizt oder gekühlt werden muss, die Scheibenwischer laufen müssen über eine viel längere Zeit als unbedingt nötig, um zügig von A nach B zu kommen, sehe ich für die Umwelt keinen Vorteil. Abgesehen davon, dass auch Strom gespeichert, geladen und transportiert werden muss, was auch nicht ohne Verlust vonstattengeht. Abgesehen davon, dass die Elektroautos nicht wie die fossil betriebenen Pendanten in den Strassenverkehrsfond einzahlen – das sind pro Liter Sprit immerhin rund 85 Rappen! Dieses Geld fehlt eines Tages, wenn der Anteil der Elektrofahrzeuge immer grösser wird. Aber das ist wieder eine andere, eine fiskalische Sache.

Volkswirtschaft: Unserer Wirtschaft geht es gut, im Vergleich zum übrigen Europa sogar sehr gut. Wenn es allen gut geht, dann können sich die Leute auch etwas leisten. Dazu gehört die Freiheit, zum Beispiel mit dem Zug oder Auto, je nachdem, was u.a. auch zeitlich sinnvoller ist, zur Arbeit zu fahren, um in ihrer Freizeit dann zum Beispiel mit dem Velo im Fahrzeug oder auf dem Gepäckträger irgendwohin zu fahren, wo die Landschaft einladend und wo die sichere Infrastruktur vorhanden ist, ihrem Hobby nachzugehen. Das ist ein Teil unserer Freiheit, die wir uns u.a. mit grossem Einsatz am Arbeitsplatz gewinnen. Diesen Freizeitverkehr wollen uns aber gewisse Umweltfanatiker aus ideologischen Gründen verbieten. Sie sprechen gebetsmühlenartig von „Mehr Strassen führen wieder zu mehr Verkehr“, aber auch der Halbstunden- oder Viertelstunden-Takt führt zu mehr Verkehr! Der letzte Zug nach Hause zu meiner (Jugend-) Zeit fuhr um 10 vor 10 in Winterthur los, das ist heute die Zeit, wo die Jugendlichen zuhause für den Ausgang aufbrechen ... Wenn mehr Leute den Zug benützen, dann braucht es mehr Züge, einen dichteren Fahrplan, Doppelstockzüge, usw. damit das System nicht kollabiert. Im Unterschied aber ist die Mehrheit, darunter ganz viele Autofahrende, in der Schweiz bereit, diese öV-Infrastruktur zur Verfügung zu stellen – die andere Seite aber bekämpft die Strasseninfrastruktur-Projekte, obwohl es sie, vor allem wegen des riesigen Bevölkerungszuwachses auch braucht. Aus Steuergeld werden fast zwei Drittel des öV-Tickets bezahlt, im Gegensatz zum Benutzer des eigenen individuellen Strassenfahrzeuges, der auf seinen ganzen Kosten sitzen bleibt!

Verkehrssicherheit: Die Nationalstrassen machen nur 3% aller Strassen aus, mehr als 40% der Kilometer des Individual- und um die 70% des Güterverkehrs wird auf diesen Strassen abgewickelt, ohne Gegenverkehr, ohne Kreuzungen. Dieser Verkehr bedroht keine Fussgänger, keine Velofahrer! Das ist ein wesentlicher Faktor auf dem Weg zur Sicherheit im Strassenverkehr, die in den vergangenen Jahrzehnten grosse und messbare Fortschritte gemacht hat. Sind die Nationalstrassen verstopft, so weisen die modernen Navigationsgeräte ihre Fahrer auf das untergeordnete Strassensystem, was oft zu verstopften Strassen in den Dörfern entlang der Hauptverkehrsrouten liegt: Da können die Gemeinden am Jura-Südfuss davon Lieder singen, zu solchen Zeiten zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs zu sein, ist der reine Überlebenskampf, vor allem in der jetzigen Jahreszeit, in welcher die Pendelfahrten in die Dunkelheit fallen. Es ist in unser aller Interesse, dass der Verkehr auf der Autobahn und dabei flüssig bleibt, dass die bekannten Engpässe (in diesem Projekt deren 6 verteilt auf die ganze Schweiz) möglichst bald saniert werden können und somit der Ausweichverkehr entfällt. So wie ein Einfamilienhaus à jour gehalten werden muss, sollte es auch bei der wichtigen Verkehrsinfrastruktur sein: Dort zu investieren, wo es nötig und wichtig ist. Nur 45 von den rund 2000 Autobahnkilometern sind davon betroffen, von wegen Kulturlandverbrauch – es sind vorwiegend Tunnelprojekte!

Wer die Diskussionen in den Medien verfolgt, sieht, dass es ein Kulturkampf ist: Hier, die Städter, die das Auto verteufeln und dort, das Volk in den ländlichen Gebieten, das aufs individuelle Verkehrsmittel angewiesen ist, weil die öffentlichen Verkehrsmittel nur ein minimales Angebot zur Verfügung stellen, an Verbindungen wie an Fahrgastplätzen. Es macht volkswirtschaftlich auch keinen Sinn, das Angebot auf die Spitzenzeiten auszurichten und die Busse in der Zwischenzeit praktisch leer herumfahren zu lassen. Hier ist es dasselbe, die Busse wurden immer grösser, länger und schwerer – sie machen vor allem im Haltestellenbereich die Strassen kaputt, was wiederum für Zweiradfahrer zu Sicherheitsmängeln und Gefährdungen führt. Das Autobahnnetz wurde in den 60er-Jahren geplant, bei einer Wohnbevölkerung von 5,36 Mio. (BFS) gegenüber 8,96 Mio. Ende 2023, was einem Zuwachs von 67% entspricht. Nachdem die Autobahn-Umfahrung der Stadt Zürich mit Nord- und Westring nach rund 20-jähriger Bauzeit fertiggestellt war, wurden in der Stadt Zürich an der Seebahnstrasse Spuren abgebaut. Seither fuhr ich über das Bellevue nach Oerlikon, das sind unendlich viele Fussgängerstreifen gegenüber der „Grünen-Welle“, Hardbrücke und Rosengartenstrasse bis zur AB-Ausfahrt

Schwamendingen vorher. Ursprünglich war eine Autobahn geplant, die via Milchbuckeltunnel (einer für Stadt-Zufahrt und einer zur –Wegfahrt), Sihltief-Strasse unter dem HB durch bis zur Sihlhoch-Strasse und Autobahn bis Ausfahrt Thalwil hätte eine Ampel davor und zwei Ampeln in Thalwil für meinen Arbeitsweg bedeutet. Von Winterthur war (Autobahn-Kreuz Wallisellen beim Glattzentrum) ein Zürichberg- und Seetunnel geplant, der in der Brunau an die Autobahn in Richtung Chur und Innerschweiz angeknüpft worden wäre. Damit wäre die Stadt Zürich vom Durchgangsverkehr befreit gewesen. Auch die Autobahn bei Schaffhausen hat Jahrzehnte gekostet, bis die Stadt selbst vom Transitverkehr befreit war. Der im Gegenverkehr befahrene Fäsenstaub-Tunnel muss saniert werden, die zweite Tunnelröhre ist Bestandteil des Ausbauschlittes, über welches am Sonntag abgestimmt wird. So könnte dieser erst nach Fertigstellung im Gegenverkehr in Betrieb genommen werden, bis nach der Sanierung dann endlich der Verkehr (30'000 Fahrzeuge im Tag, Stand heute) richtungsgetreunt fahren kann. Auch da kommt es immer wieder zu tödlichen Unfällen.

Rückblick: Dasselbe Trauerspiel spielte sich damals am Gotthard ab: Die Tunnelbohrmaschine hätte nach Fertigstellung des ersten Tunnels umgedreht und für eine zweite Tunnelröhre gebraucht werden sollen. Da die wissenschaftlichen Berechnungen des „Club of Rome“ das Ende des Benzins für 1990 vorausgesagt hatte, erzielte die Linke in Bundesbern mit einer unheiligen Allianz derjenigen, die jeglichem Fortschritt im Weg standen und die Auslagen für die zweite Tunnelröhre einsparen wollten, den Abbruch der Arbeiten. Dies führte zu der noch immerwährenden heutigen Situation, dass in einer Röhre, die nur für Einbahn-Verkehr gebaut wurde, im Gegenverkehr gefahren wird mit einer völlig ungenügenden Belüftung, was ein grosses Sicherheitsrisiko u.a. auch für Zweiradfahrer bedeutet: Wer in der Winterjahreshälfte wegen der geschlossenen Passstrasse auf den Tunnel ausweichen muss, erlebt im Innern des Tunnels Temperaturen bis zu 35 Grad – und das bei voller Wintermontur! Der Hitzestau zusammen mit der belasteten Luft hat schon einigen Töfffahrern das Leben gekostet. Nach der dritten Volksabstimmung von 2016 wird nun endlich die zweite Tunnelröhre gebaut, sobald diese (geplant für 2030) geöffnet ist, kann der alte Tunnel saniert und voraussichtlich 2033 endlich richtungsgetreunt betrieben werden. In der westlichen sanierten Röhre kann der Verkehr dann in Richtung Süden rollen und in der östlichen, neuen Röhre der Verkehr in Richtung Norden. Su stehen schliesslich je eine Fahr- und eine Pannenspur zur Verfügung. Das ist dann, einfach erst 50 Jahre später, eine um ein Mehrfaches teurere Lösung, als wenn sie unmittelbar in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre fertig gestellt worden wäre. Ich weiss nicht, wie viele Menschenleben diese Lösung gekostet hat, allein im schrecklichen Brandunfall von 2001 (zwei Lastwagen waren zusammengestossen) verloren 11 Menschen das Leben. Paradox an dieser Situation war, dass der SP-Bundesrat Moritz Leuenberger, dessen Genossen zur Verhinderung der zweiten Tunnelröhre beigetragen hatten, als Verkehrsminister für das Flammeninferno die Verantwortung tragen musste. Für Verkehrsfachleute war klar, dass zuerst dieser Unfall passieren musste, um die Schweizer Bevölkerung umzustimmen, dass es die zweite Röhre braucht. Noch tragischer ist die Tatsache, dass aus diesem Unfall nichts gelernt wurde und im Jahr 2019 im Mont Blanc-Tunnel, der ebenfalls im Gegenverkehr betrieben wird, insgesamt 39 Menschen zu Tode kamen. Da war ein Lastwagen ohne Unfall in Brand geraten! In der Schweiz hätte heute kaum mehr passieren können, weil bei uns die Lastwagen bei der Nordzufahrt, inzwischen ebenfalls auf der Südzufahrt zum Tunnel, technisch kontrolliert werden. Thermoportale überwachen den Schwerverkehr auf Überhitzung, in der Regel Räder oder Bremsen, und schalten die Ampel auf Rot, dass sie erst gar nicht in den Tunnel einfahren können.

Auch aus Sicherheitsgründen braucht es am Sonntag Dein „Ja“ zum Ausbauschlitt 2023!