



Lärmintensive Nacharbeiten wie an der Stadtergasse führten zu Bürgerbriefen.

«Jede Anfrage ist eine Chance zum Dialog mit den Bürgern»

Das ASTRA kommunizierte über verschiedene Kanäle mit der Bevölkerung im Sarganserland

DEN Bürger oder DIE Bürgerin gibt es nicht. So vielseitig wie die Menschen sind deren Bedürfnisse und Fragen in Bezug auf das Erneuerungsprojekt A3/A13 Verzweigung Sarganserland. Das ASTRA nutzt Medien, Flugblätter und Events, um mit den Anwohnerinnen und Anwohnern in Kontakt zu treten.

Ein öffentliches Strassenbauprojekt in dieser Grössenordnung weckt verständlicherweise das Interesse einer breiten Öffentlichkeit. Es entsteht ein Kommunikationsbedarf. Ganz frei ist das ASTRA diesbezüglich jedoch nicht. Als Grundlage dient das Regierungs-, Verwaltungs- und Organisationsgesetz Paragraph 11: «Der Bundesrat pflegt Beziehungen zur Öffentlichkeit und informiert sich über deren Meinungen und Anliegen.»

Brückenevent, Faltprospekte und Anwohnerinfos
Medienarbeit ist immer noch die wirksamste Form der Kommunikation mit einer breiteren Öffentlichkeit. Alle Meilensteine des Erneuerungsprojekts hat das ASTRA über Medienmittei-

lungen angekündigt. Zudem führte es mehrere Medienorientierungen durch, teilweise direkt auf der Baustelle. Höhepunkte waren die Medienfahrt kurz vor dem Einbau der Brücke Stadtergasse an Ostern 2011 sowie der Brückenevent für die Bevölkerung in der Osternacht mit Gratiswurst und -getränk.

Zu Beginn jedes Baujahrs publizierte die Filiale Winterthur einen Faltprospekt mit den wichtigsten Projektinfos sowie den jeweiligen Bauetappen. Da die Anwohner der Brücke Stadtergasse am stärksten vom Lärm betroffen waren, hat das ASTRA mehrere Anwohnerinfos mit aktuellen Informationen zu den Nacharbeiten verteilt, eine Infotafel aufgestellt und bei der Raststätte Heidiland einen attraktiven Schaukasten eingerichtet. Dieser wurde mit einer Playmobil-Baulandschaft ausgestattet und zeigte ausserdem ein Video der Brückenverschiebung.

Dutzende Bürgerbriefe beantwortet

Die individuellste Form des Bürgerdialogs ist der Bürgerbrief oder die Bürgeranfrage. Sie gelangt heute meistens in elektro-

«Bitte überprüfen Sie mein Begehren mit Wohlwollen»

Manche Bürgeranfragen waren berechtigt und verständlich, einige hilfreich, weil sie zum Beispiel auf eine Lücke in der Signalisation hinwiesen, es gab aber bei aller Ernsthaftigkeit auch ein paar Trouvaillen:

«Wir weisen darauf hin, dass vor allem schwere Lastwagen auf der A3 heute visuell vermehrt erscheinen und mit ihrem Lärmpotenzial sowohl von Seiten Zürich–Chur als auch Chur–Zürich mehr negativ auf uns einwirken.»

«Zuerst als einleitende Bemerkung: Diese E-Mail entspringt keinem intrinsischen Bedürfnis, zu nörgeln und sich zu Nebensächlichkeiten zu äussern.»

«Wenn Sie jedoch von Anfang an sagen, dass es baulich ganz sicher keine Anpassung geben wird, eine Überprüfung der Wohnzone auch nicht ins Auge gefasst wird, würden wir nur Zeit verschwenden, dann dürfen Sie gerne auch absagen.»

«Die Warmwasseraufbereitung wird über Solarkollektoren gespiesen. Damit die Sonne ungehindert auf meinem Dach Zugang hat, bitte ich Sie höflich, auf der ganzen Seite der Lärmschutzwand weder Sträucher noch Bäume zu pflanzen und den Boden flach zu planieren. ... Damit ich das Pizol-Panorama voll geniessen kann, wünsche ich mir 1 Meter obenauf der Lärmschutzwand eine Glaswand, in der Länge von dieser Parzelle, statt der braunen Platten. ... Bitte überprüfen Sie mein Begehren mit Wohlwollen.»

«Hören Sie doch auf, Papier zu bedrucken und teilen Sie einfach mit, dass das ASTRA tun und lassen kann, was und wann es will.»

«Für jegliche Schäden oder Unfälle werden wir Sie zur Kasse bitten und Sie dafür verantwortlich machen. ... Ansonsten werden wir uns mal mit Zeitung oder Kassensturz in Verbindung setzen, damit wir endlich etwas erreichen.»

«Ich darf es ja fast nicht erwähnen, aber ich habe noch ein anderes Problem: Vor zirka 50 Jahren hat der Kanton Graubünden meinem Vater versprochen, die Autobahn A13 von Chur nach Trimmis sei nur für kurze Zeit. Die Autobahn werde in Kürze versetzt. Aber leider ist sie immer noch am gleichen Ort.»

«Der Torkelfeldweg zwischen Sargans und Mels wird am Abend und in der Nacht sehr oft begangen, was in der Dunkelheit unheimlich und in der heutigen Zeit unverantwortlich ist. ... Wir hoffen sehr, dass unser Anliegen nicht wieder «abgeschmettert» wird.»


«Die zweite Frage ist kurz und einfach: Sind Sie bereit, an einem von Ihnen bestimmten Tag mit mir den «Spaziergang» zu unternehmen, den Sie Kindern täglich und älteren Leuten zwischendurch zumuten?»

nischer Form, das heisst per E-Mail, an das ASTRA. Beim Projekt A3/A13 Verzweigung Sarganserland sind während der dreijährigen Bauzeit knapp 50 Bürgeranfragen eingegangen. Die Verantwortlichen antworteten in der Regel innert zehn Tagen. Häufigstes Thema waren die lärmintensiven Nachtarbeiten beim Teilprojekt Brücke Stadtergasse. Aber auch die neuen Lärmschutzwände sowie die Temporeduktion auf 80 km/h während der Bauzeit gaben Anlass, sich zu melden.

«Jede Anfrage ist eine Chance, mit den Bürgerinnen und Bürgern in den Dialog zu treten», sagt Karin Unkrig, Beauftragte Information & Kommunikation beim ASTRA in Winterthur. «Jede Zuschrift wird höflich verdankt. Es ist verständlich, dass vor lauter Ärger ob der nächtlichen Ruhestörung die Diplomatie manchmal auf der Strecke bleibt. Umgekehrt waren einige Anliegen zwar sympathisch und nachvollziehbar, gleichwohl konnte die Projektleitung keine individuellen Zugeständnisse machen: Anwohnerinnen und Anwohner müssen alle gleich behandelt werden.»



Damit der Bahnverkehr nicht beeinträchtigt wird, mussten die Arbeiten an der Brücke Stadtergasse in die Nacht verlegt werden.


metropolitankonferenz zürich

Die Verkehrsstrategie für den Metropolitanraum Zürich

[Home](#) | [Aktuelles](#) | [Kontakt](#)

Strasse

Schiene

Hintergrund

AKTUELLES**September 2011: Interview Frau Karin Ammann**

Eine jüngst veröffentlichte Studie der Kantone Zürich und Aargau sowie der Stadt Zürich orientiert über die bisherigen Erkenntnisse im Zusammenhang mit den angestrebten Verkehrsverlagerungen durch die Westumfahrung und die A4 im Knonauser Amt. Dabei zeigt sich: Vor allem die Stadt Zürich profitiert von einer deutlich verringerten Auslastung der Westtangente.

Frau Ammann, wie ist der aktuelle Stand des Projekts und wie lange beträgt die voraussichtliche Bauzeit?

Zurzeit prüft und bereinigt das UVEK die eingegangenen Einsprachen. Wir warten auf die Projektgenehmigung, und hoffen, dass sie Ende 2011/Anfang 2012 vorliegen wird. Die archäologischen Voruntersuchungen sind bereits abgeschlossen. Die Bauarbeiten beginnen frühestens im Jahr 2013. Nach dem heutigen Wissensstand wird die Projektumsetzung inklusive Instandsetzung der ersten und zweiten Röhre des Gubristtunnels mindestens neun Jahre dauern.

Was ist das Ziel des Ausbauprojekts?

Wir reagieren auf das wachsende Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung, möchten ein Nadelöhr entschärfen und eine Lösung für das steigende Verkehrsaufkommen finden. Konkret geht es um eine Entlastung der Umgebung, die Kanalisierung des Verkehrs sowie tiefere Unfallzahlen und weniger Stau. Mit dem umfassenden Ausbauprojekt soll die Verkehrssituation auf der Nordumfahrung Zürich zwischen Zürich Nord und dem Limmattalerkreuz verbessert werden. Geplant sind eine dritte Tunnelröhre durch den Gubrist sowie die Erweiterung der Fahrbahn auf durchgehend sechs Fahrstreifen. Nach der Inbetriebnahme der dritten Tunnelröhre werden die beiden bestehenden Tunnelröhren umfassend instandgesetzt.

Wie sieht es aus mit den parallelen Erhaltungsprojekten?

Es gibt flankierende Massnahmen mit denen die Funktionstüchtigkeit und Sicherheit der bestehenden Autobahnstrecke gewährleistet bleiben, unter anderem die Erhaltung der offenen Strecke im Limmattal inkl. Limmattalerkreuz wie auch die Sanierung des Stelzentunnels und jene diverser Kunstbauten sowie die Sanierung der ersten und zweiten Röhre im Gubristtunnel. Diese Etappen sind terminlich auf das Ausführungsprojekt abgestimmt.

Inwiefern ist die Natur vom Ausbau der A1 Nordumfahrung betroffen? Gibt es negative Auswirkungen?

Wir schaffen ausgleichende Ersatzmassnahmen und berücksichtigen Aspekte wie Renaturierung, Moor- und Lärmschutz. Im Bereich Moorschutz zum Beispiel wurden umfassende moorhydrologisch-hydrogeologische Untersuchungen durchgeführt. Dank den daraus abgeleiteten Konsequenzen sowie laufenden Beobachtungen können während der Bauphase und auch im Betriebszustand negative Auswirkungen mit grosser Sicherheit ausgeschlossen werden.

Es gibt ja eine Verordnung zum Schutz der Katzensen. Die Nordumfahrung beeinträchtigt das Schutzgebiet sowohl ästhetisch als auch lärm- und schadstoffmässig. Was wird dagegen unternommen?

Wir halten die aktuell geltenden gesetzlichen Normen zum Umweltschutz ein. Im Naturschutzgebiet Katzensen werden Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen vorgenommen, unter anderem zum Flächenersatz, zur Vernetzung und zur Erholung und Gewässeraufwertung. Die Nordumfahrung sieht zudem umfassende Lärmschutzmassnahmen vor, die nach Fertigstellung zu deutlich weniger Lärmemissionen in den Siedlungsgebieten entlang der Nationalstrasse führen werden. Unter anderem ist eine Überdeckung im Raum Katzensen wie auch Lärmschutzwände vorgesehen. Die Schadstoffemissionen können wir nicht unmittelbar beeinflussen (Ausnahme: die Strassenabwasserreinigungsanlagen SABA), aber während der Bauzeit optimieren wir unsere Logistik (wenig Lastwagen- und keine Leerfahrten) und rüsten die Maschinen mit Partikelfilter aus. Zudem ist der extra zu bauende Gleisanschluss immer noch ein Bestandteil des Projekts.

Welche Erfolge konnten bis jetzt erzielt werden?

Auf dem Reissbrett und in den politischen Gremien einige, unter anderem, gehört das Projekt in das erste Paket der Engpassbeseitigung (Stufe Bund). Zudem hat die am 14. September 2011 publizierte Studie „Wirkungskontrolle Westumfahrung und A4 Kronauseramt“ die Notwendigkeit des Ausbaus der Nordumfahrung bestätigt. Jetzt geht es um die Realisierung!

Die Zürcher Westumfahrung ist ein Erfolg. Ist der Druck auf die Nordumfahrung nun grösser als erwartet?

Die Zürcher Westumfahrung und die A4 Knonauser Amt erfüllten die Erwartungen der Verkehrsplaner. Der Durchgangsverkehr ist im Knonauser Amt bis zu 70 % aus den Dörfern verschwunden. Genaue Zahlen zum Verkehrsaufkommen und den Verkehrsflüssen liegen nun vor und bestätigen die Prognosen auch hinsichtlich der Nordumfahrung. Ich möchte an dieser Stelle betonen, dass die Nordumfahrung Zürich zu den am stärksten befahrenen Strassenabschnitten der Schweiz gehört: Mehr als 100'000 Fahrzeuge rollen täglich über die Autobahnstrecke. Seit dem Ausbau des Baregg隧nels und der Eröffnung der Westumfahrung haben die Verkehrsmengen und auch die Stausituationen weiterhin stark zugenommen, so dass die Akzeptanz für den Ausbau der Nordumfahrung in einer breiten Bevölkerung gestiegen ist.

Interview: Julia Weber



Karin Ammann: «Seit der Eröffnung der Westumfahrung haben die Verkehrsmengen weiterhin stark zugenommen, so dass die Akzeptanz für den Ausbau der Nordumfahrung in einer breiten Bevölkerung gestiegen ist.»