

Unterwegs in die Schule und in ein Kinderheim in Indien

Matthias Trüb ist mit dem Velo auf der Reise nach Tiruvannamalai – spezielle Begegnung in Kroatien

Ich bin Matthias Trüb, Abteilungsleiter der Cevi Hettlingen-Henggart, und habe Ende Mai mein Bachelorstudium in Maschinenbau an der ETH abgeschlossen. Manche von euch haben sicherlich schon von meinem Projekt gelesen («AZ» vom 19. Mai) und haben nur die Stirn gerunzelt. Am 20. Juni habe ich mein Velo bepackt und bin von meiner Haustüre aus losgeradelt. Mein Ziel ist die südindische Tempelstadt Tiruvannamalai im Bundesstaat Tamil Nadu. Dort angekommen, werde ich in einer Schule für Arme und in einem Kinderheim für 40 Mädchen arbeiten.

Beim Verfassen dieser Zeilen befinde ich mich bereits in Plovdiv (Bulgarien). Unterwegs habe ich schon viel gesehen und erlebt. An dieser Stelle möchte ich euch ein besonderes Erlebnis erzählen: An einem warmen Abend kamen wir (ich und ein Studentenkolleg, der mich bis Sofia begleitete) in So-

tin (Kroatien) an der Donau an und waren auf der Suche nach einer geeigneten Stelle, um unser Zelt aufzuschlagen. Wir studierten gemeinsam die Donau-Radwegkarte, als uns plötzlich von der anderen Strassenseite zugerufen wurde. Ein Herr um die 50 kam zu uns herüber und fragte uns, ob wir deutsch sprechen würden, was wir bejahten. Trotzdem sprach er, wie so oft, kroatisch mit uns. Wir verstanden dank den Gesten, dass er uns einen Schlafplatz zeigen möchte. Auf die Frage, wie viel dieser kosten würde, antwortete er: nichts. So nahmen wir die Einladung dankend an, bestiegen unsere Drahtesel und folgten dem hilfsbereiten Herrn im Auto. Nach 50 Meter verliess er die Strasse wieder und bog in einen Feldweg ab. Dieser endete in einem Obstgarten mit Baumhaus und phänomenaler Aussicht auf die Donau. Nach einer kurzen Führung durch den Garten und einer Einladung,

dass wir uns bitte bei den Früchten bedienen sollten, verabschiedete er sich von uns und liess uns den Abend geniessen. Die Treppe zum Baumhaus nutzten wir als Duschplattform. Als wir wieder sauber waren, genossen wir Bier und Chips im Baumhaus. Da wir auch diese Nacht wieder von Moskitos verfolgt und gefressen wurden, assen wir unsere Spaghetti im Schutz des Insektennetzes des Zelts.

Falls ihr nach dem Lesen dieses Erlebnisses Lust auf mehr habt, dann besucht doch meine Homepage unter www.crazycycler.com. Es würde mich sehr freuen, euch in der Kommentarspalte meines Blogs wiederzufinden. Mit meiner Reise sammle ich Sponsorengelder für die Projekte in Indien. Auch dazu findet ihr alle Infos auf meiner Webpage.

Matthias Trüb, Hettlingen



Matthias Trüb auf dem Schlafplatz an der Donau.

Bild: zvg

Weg von der Pflasterlipolitik

Zu «Engstellen falsch verstanden» («AZ» vom 31. Juli), und Leserbriefe («AZ» vom 4. August)

Seit Ende Juli gibt es in der Hauptstrasse durch Ossingen die sogenannte Verkehrsberuhigung. Dies in Form bislang provisorischen Hindernissen, die die Fahrbahn verschmälern. Dass dies nicht nur bei Autofahrern nicht auf besondere Begeisterung stösst, sondern auch für Fussgänger eine Stolperfalle und mit Kinderwagen sogar eine besondere Herausforderung ist, zeigen die Leserreaktionen dazu.

Da die vielen, ja zu vielen, den Ort durchfahrenden Lastwagen ein Problem darstellen, wird immer wieder von Ortsumfahrungen gesprochen. Dies nicht nur für Ossingen, sondern auch für Basadingen, Dickihof und Trüllikon. Das kostet nicht nur sehr viel Geld, sondern auch Kulturland. Das Problem wird aber überhaupt nicht gelöst, denn zwischen den Ortschaften würde alles bleiben, wie es ist, so auch die vielen Lastwagen! Um das Problem wirklich zu bewältigen, braucht es nicht Pflasterli um und in jedem Dorf, sondern eine wirkliche Lösung. Die Karte rechts zeigt diese.

Mir ist bewusst, dass nicht nur der von der Einfahrt Trüllikon/Oerlingen nach Winterthur führende Teil der A4 mehr frequentiert wäre, sondern auch das nördliche Stück ab der Ausfahrt des Tunnels quer unter dem Weinland. Dieser Mehrverkehr erzeugt in diesem nördlichen Autobahnstück keine zusätzlichen Lärmemissionen in Dörfern, denn es gibt da ausser Oerlingen kein angrenzendes Dorf. Oerlingen hat eine Lärmschutzwand, kein besonders schöner Anblick, aber effektiv. Ich selber wohne keine 100 Meter neben der Autobahn und höre kaum Strassenlärm. Mein Wunsch ist es, dass die Gemeinderäte aufhören, mit Strassenschikanen, die viel Geld kosten, Umfahrungen anzustreben. Es braucht Gemeindepolitische Vorstösse und Beharrlichkeit bei den Regierungen in Zürich, Thurgau und Schaffhausen sowie dem Verkehrsdepartement des Bundes für den «Tunnel quer unter dem Weinland».

Ich bin gerne bereit, Gemeinderäten und anderen interessierten Personen das Projekt «Tunnel quer unter dem Weinland» weiter zu erläutern.

Leo Mahler, Oerlingen

Planung des Ausbaus der Autobahn A4 am nördlichen Ende

Der Begehrlichkeiten für Verkehrsentlastungen sind viele, um den in den letzten Jahren sehr zunehmenden Lastwagenverkehr möglichst nicht störend zu bewältigen. Ossingen, aber auch Basadingen, Dickihof und Trüllikon wünschen sich eine Ortsumfahrung (Trüllikon sogar mit einem Tunnel). Nach dem gröberen Unfall im Fäsenstaubtunnel berichtete die «Andelfinger Zeitung» am 20. Januar 2015, dass der Cholfirst- und auch der Fäsenstaubtunnel aus Sicherheitsgründen mit einem Fluchtstollen nachgerüstet werden müssen, um den heutigen Sicherheitsforderungen wieder zu entsprechen.

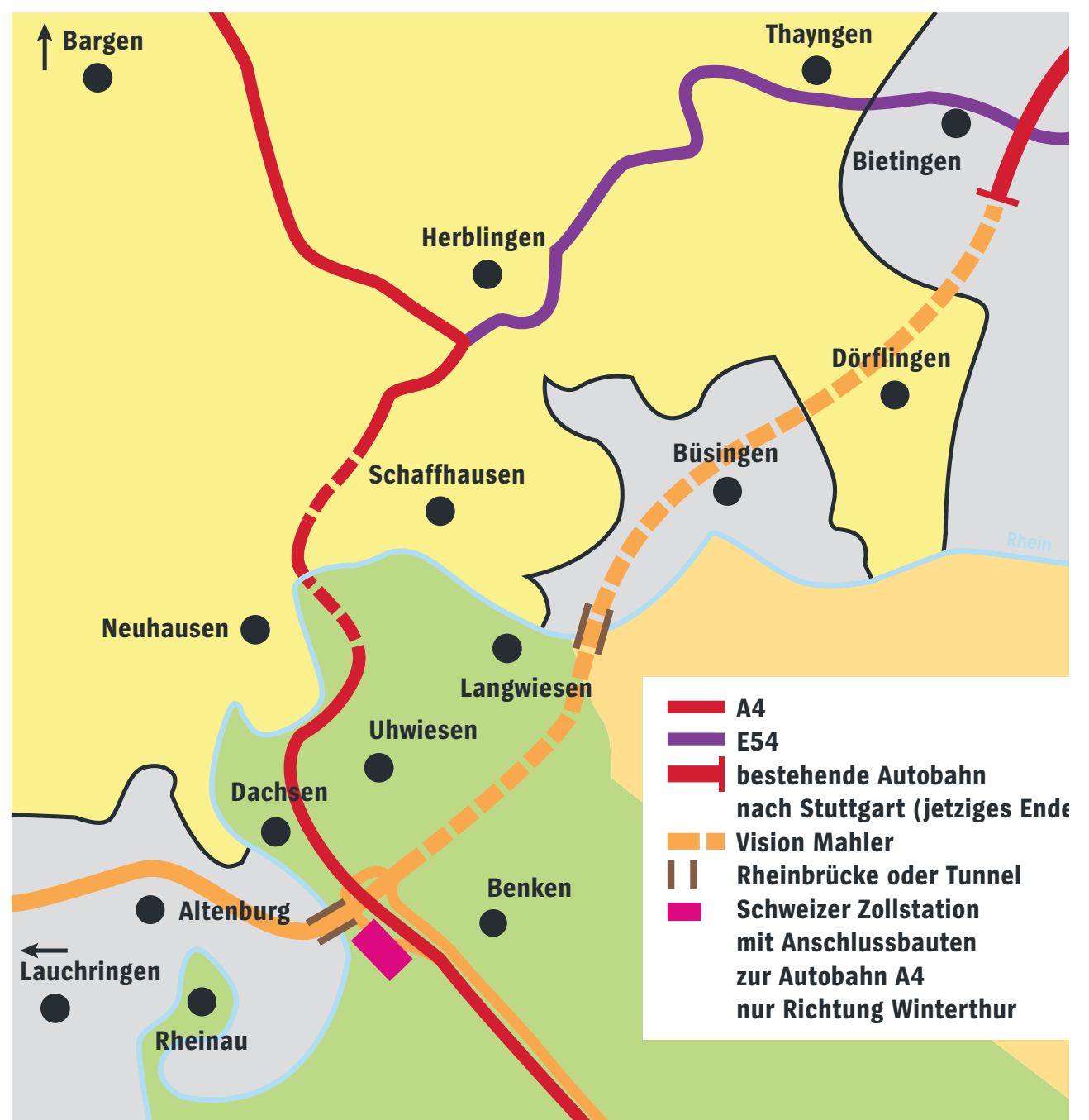
Im gleichen Atemzug wird erwähnt, dass der Schaffhauser Regierungsrat vom Stadtrat aufgefordert wird, so rasch wie möglich mit der Planung einer zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels zu beginnen.

Genau das ist aber wieder so ein teurer Schuss ins Leere! Wenn man die A4 auf diese Art fortsetzen will, muss man Folgendes ernsthaft berücksichtigen: Es braucht eine richtige Autobahn mit je zwei Fahrspuren plus Pannestreifen in jeder Fahrtrichtung.

Dazu braucht es: einen zusätzlichen Cholfirststollen, eine zusätzliche Brücke über den Rhein, einen zusätzlichen Fäsenstaubtunnel und einen sehr aufwendigen Autobahn-Neubau von Schaffhausen Nord bis nach Thayngen bzw. an die A81 bei Bietingen (D). Die Hälfte der Strecke von Schaffhausen Nord bis Thayngen ist Moorlandschaft, die gemäss Schweizer Gesetz weder über- noch unterbaut werden darf; am Beispiel der Zürcher Oberlandautobahn hat Regierungsrat Ernst Stocker diese Erfahrung 2014 bereits gemacht.

Falls das wie beschrieben gebaut werden könnte, ergibt sich folgender Aufwand: zwei neue Tunnel plus Galerie zusammen 4,2 Kilometer / neue Rheinbrücke 0,3 Kilometer / Autobahn-Neubau von Schaffhausen Nord bis zum Anschluss an die A81 9,6 Kilometer – also total 14 Kilometer Neubauten.

Erhebliche Nachteile dieser Lösung: Da sie durchs Moor führt, darf sie gar nicht gebaut werden! Und während des Baus wird der Transit- und der Individualverkehr sowie die ganze Gegend mit Verkehrsstaus, Staub, Lärm und Abgasen belastet. Nach Inbetriebnahme bleiben Staub, Lärm und Abgase erhalten und durch Kosten für den Winterdienst ergänzt. Es gibt keinen Anschluss nach Westen.



Die «Vision Mahler» mit rund zwölf Kilometern Tunnel würde eine Verbindung der A81 bei Bietingen mit der A98 in Lauchringen sicherstellen und Verkehr aus den Weinländer Dörfern zum Verschwinden bringen. In Grün ist der Kanton Zürich gekennzeichnet, in Gelb Schaffhausen, mit Orange Thurgau und mit Grau Deutschland. Grafik: wylandprint

Es gibt aber eine wirkliche Lösung mit nur Vorteilen: Sie lässt Schaffhausen weiterhin eine lebensfreundliche Stadt sein, ist kaum zu sehen, umweltfreundlich und hebt den internationalen Druck auf das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen auf. Denn der Ost-West-Verkehr stört niemanden, da im Tunnel. Ortsumfahrungen wie Basadingen, Dickihof, Trüllikon und auch Ossingen sind nicht mehr nötig. Das Geld für Planung und Bau steht für folgendes Projekt zur Verfügung.

Die Lösung heisst: Tunnel quer unter dem Weinland – siehe Grafik. Die

detaillierte Karte habe ich schon am 8. Oktober 1999 in der «Andelfinger Zeitung» als Leserbrief eingereicht und auch diversen Politikern der zuständigen Verkehrskommissionen zugestellt.

Dazu bemerkenswert ist: Mit total 12,5 Kilometer ist die ganze Anlage wesentlich kürzer als das Schaffhauser Projekt. Von der totalen Tunnellänge von etwa 12 Kilometer sind nur 7 im Schweizer Boden. Deutschland, auch ein Nutzniesser dieser Strasse, soll sich an den Baukosten auf ihrem Gebiet beteiligen. Nur eine Brücke (bei Dachsen), die zudem kaum einsehbar ist. Das Sonntags- und Nachtfahrverbot für

Lastwagen ist kein Problem, da in der Schweiz alles im Tunnel verläuft und somit niemanden stört. Ab dem Anschlusspunkt unserer A4 zum Tunnel stehen vollwertige Autobahnen nach Süden, Norden, Westen und ab der A81 in Deutschland auch nach Osten zur Verfügung. Die jetzige A4-Autostrasse nach Schaffhausen via Cholfirststollen – Hängebrücke – Fäsenstaubtunnel sowie deren Fortsetzung per Kantonsstrasse nach Thayngen bleibt unverändert erhalten und kann wie bisher und besonders im Notfall benutzt werden.

Leo Mahler, Oerlingen