

VERKEHRSPOLITIK

Mogelpackung Tempo 30

Das sich Repräsentanten linksgrün registrierter Städte gegen Tempo 30 wehren, kommt nicht alle Tage vor. In jüngster Zeit aber mehren sich die Proteste. Am lautesten äussern sich Vertreter der städtischen Verkehrsbetriebe. Sie haben realisiert, dass die stetig ausgeweiteten Tempo-30-Zonen ihnen das Geschäft vermasseln und die Fahrpläne durcheinanderbringen.

So berichtete der «Tages-Anzeiger» mit einem Mitgefühl, das er für Autofahrer niemals aufbringen würde, über Busse, die wegen Tempo 30 «plötzlich abbremsen müssen». Das mache den öffentlichen Verkehr langsamer und verunmögliche es den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ), die Fahrpläne einzuhalten.

Deshalb setzen die VBZ jetzt mehr Busse ein. Dies wiederum führt zu Mehrkosten, nicht nur in der Stadt Zürich. Der kantonale Verkehrsverbund Zürich (VVZ) rechnet mit zusätzlichen Kosten von 40 Millionen Franken. Und teurer wird es natürlich auch anderswo.

Findet also gerade so etwas wie ein heilsamer Realitätsschock statt? Werden die Verfechter von Tempo-30-Zonen nun etwas vorsichtiger, da selbst die ÖV-Vertreter vor negativen Folgen warnen?



Nein. Die linksgrünen Verkehrs-ideologen denken nicht im Traum daran, ihre Scheuklappen abzuliegen. «Nicht Tempo 30 ist das eigentliche Problem für den ÖV, sondern die Autos», lässt sich der grüne Gemeinderat Markus Knauss im Tagi zitieren. Knauss kämpft mit dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) seit Jahren für eine möglichst flächendeckende Anwendung von Tempo 30.

Seine Aussage ist so ehrlich wie entlarvend: Es geht ihm und seinen Gesinnungs-

genossen nicht nur darum, die Autos auszubremsen, sondern sie am liebsten grad ganz aus den Städten zu verbannen.

Dabei sind die positiven Auswirkungen von Tempo 30 gar nicht so klar, wie die Befürworter behaupten. Als Hauptargument führen sie den Lärmschutz an. Untersuchungen zeigen jedoch, dass sich die Dezibel-Reduktion in Grenzen hält (zwischen 10 und 13 Prozent). Ausserdem nimmt der Schleichverkehr in den Wohnquartieren zu. Da die Unterschiede zwischen Haupt-, Neben- und Quartierstrassen verwischen, kommt es zu einem Durcheinander der Verkehrsteilnehmer, was zu gefährlichen Situationen führen kann.

Und last but not least: Wenn der von Tempo 30 gebeutelte ÖV für sich das Prinzip «Zeit ist Geld» geltend macht, dann gilt dies natürlich erst recht für die viel zahlreicheren Autos und Lastwagen. Ein Wehklagen wie beim gehätschelten ÖV hat man dazu in den Medien noch nie vernommen.

Philipp Gut

Dr. Philipp Gut ist Historiker, Bestsellerautor und einer der profiliertesten Journalisten der Schweiz.

LESERBRIEFE

AR ALLGEMEIN

Aufruf zur Vernunft: Nein zum CO₂-Gesetz

Letzter Aufruf zum Abstimmen

In dieser Woche werden die letzten Inserate zum kommenden Abstimmungsantrag geschaltet. Es dürfte wirklich knapp werden beim CO₂-Gesetz, und deshalb rufe ich alle, die noch nicht abgestimmt haben, auf, diese unsägliche CO₂-Steuer abzulehnen. Es darf doch nicht sein, dass dieser linken und grün-ideologisch gefärbten Steuervorlage zugestimmt wird. Gut 70 Prozent aller Häuser und Blockwohnungen werden mit Erdöl und Erdgas geheizt. Das kann man nicht von heute auf morgen mit dieser Klimahysterie ändern. Diese CO₂-Abgabe ist eine reine Strafsteuer gegen Mieter und kleine Einfamilienhausbesitzer. Das Bundesamt für Energie rechnet sogar vor, dass diese Steuer im Durchschnitt 140 Franken pro Monat ausmacht. Das sind satte 1680 Franken pro Jahr. Nur mit Milliardeninvestitionen sind diese Wohnungen und Häuser energieneutral zu sanieren. Da müssten auch neuere und gut funktionierende Ölheizungen wegge- worfen werden. Was wäre das für eine Vergeudung, nur weil der Erdölverbrauch den Grünen und Linken nicht in ihre Ideologie passt. Die Mieterinnen und Mieter und die älteren Menschen in ihren älteren Einfamilienhäusern sind den linken Ideologen vom Mieterverband natürlich egal. Auch eine Katastrophe sind die Inserate von der FDP und der Mitte, die gegen die Mitgliederbasis ihren eigenen Parteien politisieren. Diese reichen Damen und Herren werden nicht müde, diese CO₂-Steuer zu propagieren. So eine Haltung ist alles andere als liberal und freisinnig. Die vernünftige Antwort zu dieser Situation heisst für mich klar: Nein zum CO₂-Gesetz am kommenden Abstimmungs- sonntag.

Frank Karli, Murgenthal AG

Ein grosses Lob an die Redaktion

Politische Berichterstattung

Ich danke der AUTOMOBIL REVUE für die regelmä- sig hervorragenden Beiträge. Leider erreicht die AR immer noch viel zu wenige Leser. Es ist unsäglich, wie sich Bundesrätin Sommaruga in die Abstimmung ein-

mischt und einfach nur ihre Meinung wiedergibt. Mit Sachlichkeit hat das gar nichts zu tun.

Kurt Schwarzentruher

AR 21/2021

Bezahlung mit Kreditkarte muss überall funktionieren

Zum Editorial: Ladestationen-Odyssee

Deutsche Automobilfernsehsendungen berichteten auch schon über solche Odysseen mit Elektroautos auf der Suche nach geeigneten Ladestationen. Über- all kann man mit einer Kreditkarte einkaufen, beim Bäcker, an der Tankstelle, in Supermärkten, im Klei- dergeschäft. Nur offensichtlich nicht an allen Lade- stationen. Man stelle sich vor, man müsste für jede Benzinmarke eine separate Abokarte haben. Mein Bruder hat einen BMW i3 der ersten Serie. Die Reich- weite beträgt mittlerweile noch rund 100 Kilometer. Er lädt nur noch zu Hause an seiner Wallbox, weil er nicht überall mit der Kreditkarte bezahlen kann und die Autorisierung seiner Abokarte auch nicht immer funktioniert. Wer etwas verkaufen will, muss auch die Abwicklung der Zahlung beherrschen. Die Herren dieser Ladestationen sind mental offenbar im Zeitalter von Fred Feuerstein und Barney Geröllheimer stehen geblieben. Wie wäre es, mit einer bundesrätlichen Verordnung die Betreiber dazu zu zwingen, die üb- lichen Kreditkarten zur Zahlung zuzulassen?

Peter Nägeli, Hinterkappelen BE

AR 22/2021

Der Plug-in-Hybrid ist der beste Antrieb

Zur PHEV-Wahrheit

Der Artikel zu den Plug-in-Hybriden war sehr interes- sant, auch wenn ich punktuell nicht ganz einverstan- den bin. Als jahrelanger PHEV-Fahrer ist für mich klar, dass man mit solchen Fahrzeugen grundsätzlich mit geladenem Akku losfährt. Man lädt ihn grundsätzlich und aus lauter Gewohnheit nachts mit dem günsti- geren Strom auf. Ferienreisen macht man ein- oder zweimal pro Jahr, und manchmal am Wochenende einen Ausflug. Zur Arbeit fährt man aber täglich. So hat man einen jährlichen Benzinverbrauch bei einem

Hybrid von maximal 3.5 Litern und bei einem Plug-in von zwei Litern. Das weiss ich aus eigener Erfahrung. Was mir gefehlt hat, ist der Hinweis, dass man mit diesen Fahrzeugen sehr viel für die Umwelt tut. Es geht hier nicht nur um den CO₂-Ausstoss, sondern um mehr, denn bei jedem Bremsvorgang entstehen bei einem normalem Auto Wärme und Bremsver- schleiss in Form von Feinstaub. Beim Hybrid vermin- dert man dies sehr, jedoch ist der Akku zu klein, um beim längeren Abwärtsfahren die Energie optimal zu nutzen. Beim PHEV hingegen ist das super. Über den Klausenpass habe ich auf der Urnerseite den Akku so weit aufgeladen, dass ich dann wieder 40 Kilometer elektrisch weiterfahren konnte. Das kann nur noch der rein elektrische Wagen, sonst keiner. Das ist der grosse Vorteil des PHEV: Man tut das Maximum für die Umwelt.

Pirmin Zumthor

AR-KATALOG

Sehr zufrieden mit dem Katalog 2021

Zweisprachigkeit ist gut

Der Katalog der AUTOMOBIL REVUE 2021 ist end- lich bei mir in Japan eingetroffen und ich bin sehr zufrieden damit! Ich finde es gut, dass er wieder zwei- sprachig ist auf Deutsch und Französisch. Und die Qualität der Daten wurde auch wieder verbessert. Ich sammle den Katalog seit 1973, und so werde ich auf jeden Fall auch die Ausgabe 2022 wieder kaufen.

Seiji Hatano, Japan

Daten sind gut, die Schrift ist zu klein

Problem bei der Preisliste

Ich habe Freude am Katalog der AUTOMOBIL REVUE 2021, auch wenn es wieder einige Fehler drin hat. Aber das lässt sich wohl nicht vermeiden. Was mich stört, ist aber die kleine Schrift bei der Preisliste, da müssen Sie nächstes Jahr noch eine Lupe mitliefern, damit man sie lesen kann. Eine grössere Schrift hätte da nicht geschadet.

Erich Schläger, Zürich

Wir behalten uns vor, Leserbriefe zu kürzen und stilistisch zu be- arbeiten. Zur Veröffentlichung einer Zuschrift muss uns zwingend Ihr voller Name samt Adresse vorliegen.