

SEKTION ACS THURGAU



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero



ALLHEILMITTEL TEMPO 30?

Tempo 30 wird in städtischen Gebieten immer mehr zur Norm. Dies nicht nur in Wohnquartieren und an neuralgischen Orten, etwa im Bereich von Schulen und Kindergärten, wo es durchaus Sinn macht, sondern zunehmend auch auf Hauptverkehrsachsen.

Dadurch sollen nicht nur der Verkehrslärm, sondern zugleich auch die Unfallgefahr und die Umweltbelastung reduziert werden. Mit anderen Worten propagieren die Befürworter dieser Entwicklung die flächendeckende Temporeduktion quasi als Allheilmittel gegen negative Folgen, die der Automobilverkehr mit sich bringen kann. Ganz so einfach ist es aber nicht.

Die Schweiz – so scheint es – hat dem Lärm den Kampf angesagt. Während sich die einen gegen das Gebimmel von Kuhglocken zur Wehr setzen, wollen die andern die Kirche oder zumindest die Kirchenglocke wortwörtlich nicht mehr länger im Dorf lassen. Neben Glockengeläut aller Art stören sich die Menschen aber vor allem am Verkehrslärm – das gehe, wenn man gewissen Experten Glauben schenken mag, an die Gesundheit. Laut einer Studie soll der Strassenverkehr hierzulande mitverantwortlich sein für jährlich 500 lärmbedingte Herz-Kreislauf-Todesfälle. Ob und wie sich der Konnex Verkehrslärm/Herz-

infarktisiko wissenschaftlich belegen lässt, soll nun hier nicht Thema sein. Festzuhalten ist aber die weitgehende Einigkeit darüber, dass sich wohl kaum jemand an übermässigem Strassenlärm erfreut und eine Reduktion desselben zweifelsohne wünschenswert ist. Doch auf welche Weise soll dies erreicht werden?

Zumindest vordergründig zum Schutze der Bevölkerung vor der grassierenden Lärmbelastung wird vielerorts auf Temporeduktionen zurückgegriffen. Namentlich



in urbanen Gebieten wird nicht mehr nur in Wohnquartieren, sondern vermehrt auch auf verkehrsorientierten Strassen, also den Hauptverkehrsachsen, auf Tempo 30 anstelle der eigentlichen Normgeschwindigkeit 50 km/h gesetzt. Das Bundesgericht hat dieses Vorgehen jüngst gleich in mehreren Entscheidungen betreffend die Städte Basel, Zürich und Zug als zulässig beurteilt, was erahnen lässt, dass Tempo 30 in den Städten inskünftig und mit höchstrichterlichem Segen noch weiter forciert wird. Die flächendeckende Herabset-

zung der Höchstgeschwindigkeit innerorts scheint vor diesem Hintergrund nur noch eine Frage der Zeit.

Die Befürworter dieser Entwicklung erhoffen sich dadurch nicht nur weniger Verkehrslärm, sondern werden nicht müde, auch die weiteren Vorteile von Tempo 30 statt 50 in den Innenstädten zu betonen: Neben der Senkung des Lärmpegels werde mit der Temporeduktion auch die Verkehrssicherheit erhöht, der Schadstoffausstoss der Fahrzeuge reduziert und ein gleichmässiger Verkehrsfluss gefördert – Allheilmittel Tempo 30!

Allheilmittel Tempo 30? So simpel ist es bei näherem Hinschauen nicht. Tatsächlich erweist sich die Wirksamkeit von Temporeduktionen in Bezug auf die angeführten Problemfelder – Lärm- und Umweltbelastung, Unfallgefahr, verstopfte Strassen – als zweifelhaft, zumindest wenn es nicht um siedlungs-, sondern um verkehrsorientierte Strassen geht. Zu jeder Untersuchung, welche den Nutzen von Temporeduktionen etwa im Sicherheits- oder Emissionsbereich zu belegen scheint, findet sich eine andere Studie, die zum gegenteiligen Schluss gelangt. Die Experten dürfen sich streiten, der Normalbürger bleibt letztlich im Ungewissen. Fragezeichen stellen sich insbesondere in Bezug auf die lärmreduzierende Wirkung und damit den Hauptaufhänger von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen: Entsprechend äusserte sich selbst das Bundesamt für Strassen ASTRA in den oben erwähnten und letztlich wegweisenden Bundesgerichtsverfahren kritisch zur Einführung von Tempo

→ Fortsetzung auf Seite 3

NEW FABIA



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



PREIS-LEISTUNGS
15X SIEGER

Individualität pur ab 10'780.-

Ob klassisch, sportlich oder elegant: Der neue FABIA passt zu jedem Lifestyle. Erleben Sie umfassende Konnektivität und die für diese Klasse überragenden Sicherheitsassistenten des cleveren Smartphones auf Rädern jetzt bei uns bei einer Probefahrt. **ŠKODA. Made for Switzerland.**

AMAG Frauenfeld

Zürcherstrasse 370

8500 Frauenfeld

Tel. 052 728 97 12

www.frauenfeld.amag.ch

AMAG Kreuzlingen

Hauptstrasse 99

8280 Kreuzlingen

Tel. 071 678 28 28

www.kreuzlingen.amag.ch

FABIA Active 1.0 I MPI, 75 PS, 5-Gang manuell, 12'280.-, 4.9 l/100 km, 111 g CO₂/km (133 g Ø Neuwagen), 26 g CO₂/km Energie-Bereitst., Kat.: E. Abgebildetes Fahrzeug: FABIA Style 1.0 I TSI, 95 PS, 5-Gang manuell, mit Colour Concept und Metallic-Lackierung, 19'990.-, 4.8 l/100 km, 109 g CO₂/km (133 g Ø Neuwagen), 25 g CO₂/km Energie-Bereitst., Kat.: D.

2018

AGENDA 2018

EVENT	DATUM
Porsche-Werksbesichtigung (ausgebucht)	30. November
ACS Oldtimer-Trophy (Curlingturnier)	30. November/ 1. Dezember
ACS-Weihnachtsapéro	12. Dezember

VORSCHAU 2019

EVENT	DATUM
Senioren-Fahrkurs Super-Golden-Age	21. März
Senioren-Fahrkurs Super-Golden-Age	5. April
20. ACS Auto-Renntage Frauenfeld	27./28. April
Oldtimer-Treffen an den ACS Auto-Renntagen Frauenfeld	28. April
Ausfahrt zur Jazzmeile Kreuzlingen	31. August

IMPRESSUM

Redaktion und Geschäftsstelle

ACS Sektion Thurgau
Hauptstrasse 1a
CH-8280 Kreuzlingen
Tel. 071 677 38 38
Fax 071 677 38 35
info@acs-tg.ch
www.acs-tg.ch

Redaktionsleiter und Geschäftsführer

Christof Papadopoulos
chp@acs-tg.ch

Weitere Mitarbeiter

Fabienne Zöllig
Birgit Ammann-Maurer
Chris Claudia Onnen

Inserate

ACS Sektion Thurgau
(Adresse, Telefon
und E-Mail-Adresse siehe
unter Geschäftsstelle)

Satz und Druck

Bodan AG
Zelgstrasse 1
CH-8280 Kreuzlingen
Tel. 071 686 52 52
Fax 071 686 52 51
druck@bodan-ag.ch

30 auf Hauptstrassen aus Lärmschutzgründen. Mit gutem Grund, wie sich nun zeigt: Eine mittlerweile erschienene Statistik zur Situation in der Stadt Zürich offenbart den verschwindend geringen Mehrwert, den die höchsttrichterlich abgeseigneten Tempodrosselungen bei den Bemühungen um die Einhaltung der Lärmgrenzwerte gezeitigt haben. Der Rückgriff auf eindeutig wirksamere und für den motorisierten Verkehr weniger einschneidende Massnahmen zur Lärmreduktion (Flüsterbeläge, Förderung lärmarmen Bereifung etc.) drängt sich vor diesem Hintergrund auf.

Zur höchstens geringfügig heilenden Wirkung des trügerischen Allheilmittels Tempo 30 treten – um beim medizinischen Fachjargon zu bleiben – schwerwiegende Risiken und Nebenwirkungen auf. So gilt es etwa zu beachten, dass mit der Umsetzung verkehrsberuhigender Massnahmen in Tempo-30-Zonen (Fahrbahnhindernisse, Schwellen, Strassenverengungen etc.) ein Stop-and-go-Verkehr entsteht, der infolge häufigerer Brems- und Beschleunigungsmanöver nicht nur mehr Lärm verursacht, sondern auch einen erhöhten Benzinverbrauch und Schadstoffausstoss zur Folge hat. Die Verlangsamung wirkt dadurch in Bezug auf die angestrebten Zwecke letztlich kontraproduktiv. Die Einführung der

Höchstgeschwindigkeit 30 auf verkehrsorientierten Strassen zerstört sodann die auf sinnvoller Verkehrsplanung basierende Strassenhierarchie. Die flächendeckende Geltung von Tempo 30 auch auf den Hauptstrassen wirkt der Kanalisierung des Verkehrs entgegen und führt zu einem verstärkten Ausweich- und Schleichverkehr über Quartierstrassen, was sicherlich in niemandes Interesse ist. Schliesslich liegt es auf der Hand, dass die Verlangsamung auf Durchgangsstrassen auch aus volkswirtschaftlichen Überlegungen abzulehnen ist. Jede Minute, die im Berufsverkehr zusätzlich verloren geht, kostet letztlich Geld. Und es ist ein Verlust, der jeden betrifft, denn einen Gegenwert erhält dafür niemand – ausser vielleicht die Planer und Gutachter, die zur Einführung neuer Tempo-30-Strecken und -Zonen beigezogen werden.

Die Liste von Nachteilen, welche die drohende Norm «Generell 30» auch auf den Hauptverkehrsachsen mit sich bringen würde, könnte noch beliebig erweitert werden. Was ohne Weiteres festgehalten werden kann, ist, dass Tempo 30 keineswegs das Allheilmittel ist, als das es zuweilen angepriesen wird. Zwar spricht absolut nichts gegen die wohldosierte Einführung von Tempo-30-Zonen in Bezug auf siedlungsorientierte Strassen, namentlich in Wohngebieten. Was indes die verkehrsorientierten Haupt- und Durchgangsstrassen anbelangt, soll innerorts Tempo 50 die Norm bleiben, denn die flächendeckende Einführung von Tempo 30 bringt kaum etwas und schadet dafür umso mehr.

Text Beda Stähelin, Vorstandsmitglied ACS Thurgau

Bild zVg



SEIT 60 JAHREN VORTEILHAFT

Feiern Sie mit sportlichen Jubiläumsangeboten



STAHEL
so fährt man

Garage Stahel AG | www.garagestahel.ch
Oberaach | Kreuzlingen | Weinfelden | Amriswil

TWS Confides AG – wir geben Zahlen Bedeutung.

**TREUHAND
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG
STEUERBERATUNG**

TWS CONFIDES

Tägerwilen · Frauenfeld · www.tws.ch

Einladung zum Weihnachts-*Apéro*

Wann? Mittwoch, 12. Dezember 2018,
von 17 bis 20 Uhr

Wo? Hauptstrasse 1a, 8280 Kreuzlingen

Liebe ACS-Mitglieder

Ganz herzlich laden wir Sie zum traditionellen
Weihnachts-*Apéro* in unserer ACS-Geschäftsstelle
beim Kreuzlinger Hauptzoll ein.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Ihr ACS-Team

Aus organisatorischen Gründen bitten wir um
Ihre Anmeldung unter www.acs-thurgau.ch.



CARROSSERIE

WINIGER

seit 1948

FRAUENFELD

- Schadenhandling
- Carrosserie-Reparaturen
- Kleinreparaturen mit Drucktechnik
- Scheiben-Reparaturen und -Ersatz
- «Spot-Repair»-Lackierungen
- Oldtimer-Restaurationen
- Lackierungen



**... mehr als
ausbeulen und
lackieren**



Carrosserie Winiger AG
Zürcherstrasse 250 | 8500 Frauenfeld
T 052 721 21 21 | F 052 721 20 10
www.carrosserie-winiger.ch

**EUROGARANT**

VSCI Carrosserie

Auktion spezieller
Kontrollschilder



Thurgau
Strassenverkehrsamt

WIE FAHREN WIR MORGEN?

Die diesjährige Fachtagung der «Schweizerischen Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe» (ssm) stand ganz im Zeichen der individuellen Mobilität von morgen.

Dass der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeuge das Hauptaugenmerk galt, konnte schon dem Tagungsthema entnommen werden: «Das Kleingedruckte zu den Antriebskonzepten von morgen». Exemplarisch komme ich hier auf wesentliche Aussagen dieser Fachtagung zurück.

Andreas Burgener (Direktor auto-schweiz) eröffnete sein Referat mit einem Hinweis auf die internationalen Abkommen zur Verminderung von klimaschädlichen Gasen von Kyoto (1997) und Paris (2015). Dabei konnte aufgezeigt werden, wie sich die CO₂-Emissionen aller neu zugelassenen Personewagen in der Schweiz in den letzten Jahren entwickelt haben: Waren es im Jahr 2005 noch 189 Gramm CO₂ pro gefahrenen Kilometer, sank dieser Wert innerhalb von zehn Jahren auf 135 Gramm CO₂ im Jahr 2015. Interessanterweise kam es in den Jahren 2016 und 2017 zu keiner nennenswerten weiteren Reduktion. Wir Schweizer haben europaweit die meisten Allradfahrzeuge, die leistungsstärksten Motoren und lieben die grossen und schweren Sport-Utility-Vehicle (SUV). Schlussendlich haben auch die Tricksereien der Hersteller im Zusammenhang mit dem versteckten Einbau von verbotenen Manipulationen beim Dieselmotor und dessen Abgasreinigungssystemen dafür gesorgt, dass der sparsame Dieselmotor in der Käufergunst gesunken ist. Zum Erreichen des ambitionierten Ziels von 95 Gramm CO₂ pro gefahrenen Kilometer bis ins Jahr 2020 hat auto-schweiz die Strategie

10/20 entwickelt: Bis ins Jahr 2020 sind 10% aller neu zugelassenen Personewagen in der Schweiz reine Elektrofahrzeuge oder Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge.

Batterierohstoffe

Um etwas ganz anderes ging es beim Vortrag von Thorsten Brandenburg von der «Deutschen Rohstoffagentur». Im Zusammenhang mit der zunehmenden Elektrifizierung des Antriebsstrangs der Fahrzeuge kann Herr Brandenburg aber gleich zu Beginn Entwarnung geben: Seinen Ausführungen nach gibt es auf der Erde genügend Rohstoffe für die Elektro-Mobilität. Die Bereitstellung dieser zum Teil seltenen und wertvollen Rohstoffe ist aber an Risiken und Herausforderungen geknüpft. Ausserdem sieht er vor allem in der Batterieproduktion einen Wettlauf zwischen der Volksrepublik China und dem Rest der Welt. Dabei wird der aus dem Smartphone bekannte Lithium-Ionen-Akku, wie wir ihn heute kennen, bis mindestens ins Jahr 2025 als Antriebsbatterien in Elektrofahrzeugen dienen, Festkörperbatterien (Solid-State) mit höherer Energiedichte werden nicht vor diesem Zeitpunkt grossserientauglich sein. Selbstverständlich wird auf die bekannte Problematik des mit 61% grössten Kobalt-Produzenten der Welt hingewiesen: Die Demokratische Republik Kongo ist für die Akku-Herstellung dennoch sehr wichtig. Für die in Elektromotoren verwendeten «seltenen Erden» Neodym und Dysprosium gilt dafür: Quasi Monopolist in der Förderung dieser beiden Metalle ist die Volksrepublik China. Selbstverständlich wird ein zukünftiges Recycling die Problematik der Primär-Rohstoffgewinnung mindern, aber bis dieses Recycling in die Gänge kommt, müssen zuerst Akkus gebaut und gebraucht wer-

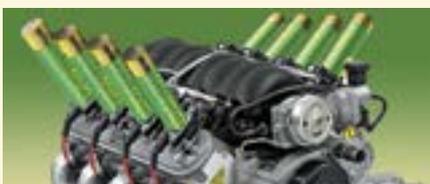
den. Oder einfach: Rohstoffe hat es für eine weitflächige Elektro-Mobilität genug, aber die globale Verteilung und damit einhergehend auch die Preisentwicklung müssen doch mit etwas Sorge betrachtet werden.

Energiemanagement

Sowohl für Christopher Onder als auch für Konstantinos Boulouchos, beide forschen und lehren an der ETH Zürich, ist der Klimawandel die grösste Herausforderung für das Energiesystem der Zukunft. Konkret geht es darum, die im Jahr 2015 ausgestossenen 43800000 Tonnen CO₂ der Schweiz bis ins Jahr 2055 auf «Null» zu setzen. Von diesen 43,8 Mt stammen 15,2 Mt aus dem Strassenverkehr, 4,9 Mt aus dem Flugverkehr und 23,7 Mt aus Industrie und Heizungen. Die Problematik der vollständigen Elektrifizierung des Individualverkehrs besteht dennoch aus einigen Knacknüssen: Die Schweiz benötigt derzeit etwa 60 TWh Elektrizität im Jahr, rund 24 TWh stammen dabei aus unseren Kernkraftwerken, die wir mittelfristig abstellen wollen. Eine vollständige Elektrifizierung des Individual- und Schwerverkehrs wird mit zusätzlichen gut 20 TWh veranschlagt. Um die nötigen Investitionen in die ganze Infrastruktur für die Bereitstellung der Energie der Zukunft langfristig verteilen zu können, drängen beide Experten auf den schnellstmöglichen Einsatz der Hybridtechnik in den Strassenfahrzeugen. Christopher Onder sieht dabei für die 48 V Technik einen ersten, sehr guten Ansatz: Mit 20% Aufwand können 80% Gewinn in Sachen CO₂ Reduktion erreicht werden. Ausserdem plädieren beide Experten für den Einsatz von regenerativ erzeugten Treibstoffen: Damit liesse sich die in den Photovoltaikanlagen erzeugte elektrische Energie in chemischer Form speichern und einfach lagern, transportieren und an den Endverbraucher abgeben.

Schlussendlich konnte man den Referaten entnehmen, dass die steigende Elektrifizierung der Fahrzeuge unumgänglich wird. Für den Individualverkehr wird es aber weiterhin ganz unterschiedliche Antriebskonzepte, vom nur leicht hybridisierten Verbrenner bis zum reinen Elektrofahrzeug brauchen, damit die Bedürfnisse aller heute genutzten Möglichkeiten auch weiterhin angeboten werden können.

■ **Text** Martin Egloff, Vorstandsmitglied ACS Thurgau / **Bild** zVg





Freude am Fahren

10 000 KM FREIE FAHRT.

DER BMW 225xe iPERFORMANCE ACTIVE TOURER MIT KOSTENLOSEM STROM FÜR 10 000 KM UND BMW i WALLBOX MIT BIS ZU CHF 1500.- RABATT AUF DIE INSTALLATION.

iPERFORMANCE

Bickel Auto AG
8501 Frauenfeld
www.BickelAutoAG.ch

Bickel Auto AG
8570 Weinfelden
www.BickelAutoAG.ch

BMW 225xe iPerformance Active Tourer, 1499 cm³, 165 kW (224 PS), 2,3–2,5 l/100 km, 13,4–13,7 kWh/100 km, BÄ 3,8–4,3 l/100 km, 52–57 g CO₂/km (Durchschnitt aller immatrikulierten Neuwagen in der Schweiz 133 g CO₂/km), CO₂-Emissionen aus der Treibstoff- und/oder der Strombereitstellung 31–32 g CO₂/km, Energieeffizienzklasse C–D. Barkaufpreis CHF 48 880.– inklusive Komfortpaket CHF 1 990.– und Parkassistentenpaket CHF 1 790.–, 10 000 km rein elektrische Fahrt werden Ihnen in Form einer Gutschrift in Höhe von CHF 560.– auf Ihre Stromrechnung vergütet. BMW i Wallbox CHF 1 050.– inklusive Installation und Inbetriebsetzung der Wallbox bis max. CHF 1 500.–, Angebot gültig bei Kundenübernahme bis 31.12.2018. Abgebildetes Fahrzeug enthält Sonderausstattungen: Modell Sport Line CHF 2 410.–, Dachreling Schwarz CHF 290.–, Metallic-Lackierung CHF 1 010.–, Mehr unter www.bmw.ch/innovation

as informatik ^{as}
— it infrastruktur —

**Jedes Problem
ernst nehmen**



AS Informatik AG • Oberfeldstrasse 9 • CH-8570 Weinfelden
Telefon 071 622 55 66 • info@as-info.ch • www.as-info.ch