

Tempolimiten sind auch ideologisch bestimmt

Eine gemeinsame Analyse von Stadt und Kanton Zürich soll beweisen, dass Tempo 30 positive Auswirkungen auf den Strassenlärm hat. Das kann man hinterfragen, wie dieser Meinungsartikel zeigt.

Etwas anderes war nicht zu erwarten. Ob Studie oder Analyse: Es kommt darauf an, wer die Auftraggeber sind und wer dafür bezahlt. Im Fall von Tempo 50 oder Tempo 30 war die Sache klar. Gemäss Analyse geht es in der Nacht um Reduzierungen von 1,1 bis 3,1 Dezibel. Das ist viel. «Vor allem in der Nacht sorgt Tempo 30 also für mehr Ruhe», lautet die Konklusion der Auftraggeber, ergo ist der Weg für weitere Tempo-30-Zonen geebnet.

Selber schuld, liebe Autofahrer

Allerdings sind im Kanton und in der Stadt schon längst viele 30er-Zonen eingerichtet und akzeptiert, weil die Meinungen um sich gegriffen haben, dass uneinsichtige Autofahrer unterwegs sind, welche selbst dort 50 oder schneller fahren wollen, wo es angezeigt wäre, die Möglichkeiten



Zürich: Es gibt viele Zonen, wo tiefere Limiten gerechtfertigt sind,...

nicht auszureizen. Selber schuld, liebe Autofahrer. Zu Recht wurde an verschiedenen Stellen Tempo 30 signalisiert, weil wir Motorisierten nicht darauf gekommen sind, etwas zu reduzieren.

Bei der Analyse geht es jedoch nicht um Wohnzonen oder Knotenpunkte, sondern darum, Tempo 30



...aber auf der Europabrücke beispielsweise eher nicht. Fotos: zvg.

auf Hauptstrassen akzeptierbar zu machen. «Wir werden mit dem Kanton weiter über Tempo 30 auf Hauptachsen reden» sagte Stadtrat André Odermatt (SP) kürzlich zur NZZ. Das ist kontraproduktiv und wirkt sich sogar gegen die Einhaltung der Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs aus. Heute ist es so, dass

der von 60 auf 50 zurückgebundene Autofahrer auf der Thurgauerstrasse vom scheppernden Tram überholt wird. Auch auf der Europabrücke macht Tempo 50 statt 60 keinen Sinn, gilt als ideologisch motiviert.

Wo die Messgeräte stehen

Was die «Analyse Tempo 30» betrifft, ist entscheidend, wo die Messgeräte aufgestellt worden sind. Es existieren längst strenge Lärmnormen für Motorfahrzeuge, welche auf Messungen mit konstantem Tempo beruhen. Selbst 15 Jahre alte Personewagen verursachen bei Tempo 50 keinen Lärm, sondern schlimmstenfalls ein Rauschen, das mit 30 km/h kaum geringer wird, sofern der richtige Gang eingelegt ist. Wahrnehmbarer Krach passiert auf Beschleunigungstrecken.

Je kürzer die Grünphasen, umso mehr Lärm. Schienenanrainer kennen das auch: je enger der Fahrplan, umso ärgerlicher. Übersetzt ausgedrückt, müsste man zugunsten des Lärmschutzes die Fahrpläne der SBB und der VBZ ausdünnen, zumindest in der Nacht. Fakt ist auch, dass die schweren Lastwagen und Sattelschlepper die grössten Lärmverursacher sind. Aber die fahren nicht in der Nacht. Und tagsüber

nimmt man in Wohnquartieren längst nicht mehr den Autoverkehr, sondern die motorisierten Hilfsmittel zur Verschönerung der Umgebung als Störfaktor wahr. Laubbläser, Heckenschneider, Rasenmäher und so weiter. Abgesehen von den Baustellen eignet sich Tempo 30 auf Hauptstrassen aber als Schikane gegen den individuellen Verkehr. Es passt ins Bild, dass die Laternengarage-Jahresgebühr in der Stadt Zürich von 300 auf 780 Franken erhöht werden soll. Dadurch steigen automatisch die Mieten für Abstellplätze oder Garagen. Selber schuld: In Zürich wohnen eben viele engagierte Nichtwähler. *Jürg Wick*

Caravan-Messe Bern

Caravanning ist populär, viele Campingplätze sind bis in den Herbst ausgebucht, weil die Schweizer wegen Covid-19 dieses Jahr ihre Ferien im eigenen Land verbringen wollen. Nun ist es offiziell: Der Caravan-Salon in Bern kann stattfinden, und zwar vom 22. bis 26. Oktober. Einige Hersteller werden allerdings nicht dabei sein. Infos unter der Website: www.caravaningsuisse.ch

Für Sie erfahren: Tesla Modell 3

Das Modell 3 von Tesla steht in der Modellrangliste auf Platz drei unter den meistverkauften Modellen in der Schweiz.

Optisch sind Modell 3 und das bekannte Modell S nahe beieinander. Der Kleine ist 28 cm kürzer und 11 cm schmaler als der S. Der geringere Raumanpruch wirkt sich innen kaum aus. Das Modell 3 kann man als geräumig einstufen, dem Kofferraum fehlt es nicht an Format. Die Rücksitzlehnen lassen sich geteilt abklappen. Nachteil Modell 3: Die Fondbank liegt tiefer als im S. Als Familienauto mit Heranwachsenden passt der Dreier perfekt.

Käufer eines Modells 3 mit Heckantrieb und 306 PS müssen 44 990 Franken online ins Silicon Valley überweisen, für den besprochenen Dual Power (für 4x4) mit 476 PS sind 54 990 Franken fällig. Vergleicht man dies mit der Verbrenner-Konkurrenz, spricht viel für Tesla. Ausstattungs- und leistungsbereinigt ist das Modell 3 günstiger als die Verbrenner-Konkurrenz. Der Firmengründer will Prophet und Gutmensch sein, der Elektromobilität zum Durchbruch verhelfen.

Touchscreen für alles

Die Show, vor dem Fahrer ausser dem Lenkrad nichts zu haben ausser freie Sicht nach vorn und mittig einen riesigen Touchscreen, von dem sich alle Funktionen steuern lassen, inklusive der Belüftung, passt in diese Vermutung. Eine intuitive Bedienung über Knöpfe oder Schalter wäre sicherer und resultierte in weniger Ablenkung. Das Auto prahlt mit cleveren Funktionen, welche sich einem erst nach Wochen erschliessen. Oder auch nicht; man belässt es bald bei den gewählten Einstellungen und ärgert sich bloss noch an den kleinen Beschriftungen. Das nicht jedem zusagende Styling funktioniert wie



Das Modell 3 ist ein intelligenter Viertürer mit klappbaren Rücksitzlehnen.

Fotos: zvg.



Hinten reisen Erwachsene im Modell S bequemer.



Ein Tesla fordert die sogenannten Premiummarken heraus, ist sogar günstiger.



Touchscreen statt Armaturen, fast alles wird im Screen gesteuert.

beim Toyota Prius: Jeder erkennt den elektrischen Tesla sofort.

0-100 in 4,6 sec

Die Power von 0 auf 100 km/h in 4,6 Sekunden ist abartig. Beim vollen Durchdrücken aus dem Stand bleibt der Schädel an der Kopfstütze kleben und den Reifen fehlen in kurzer Zeit Millimeter an Profil. Aus den Startlöchern heraus hat kein anderes Auto –

ausser dem Modell S – eine Chance, die Nase vorne zu haben, weil die 575 Nm maximale Drehmoment aus dem Stand zur Verfügung stehen, während ein noch so revolverartig schaltendes Getriebe die Gänge sortieren muss. Der Elektromotor benötigt keine Übersetzung. Aufladen in einer Stunde am Supercharger bringen 350 km Reichweite, an der Haushaltssteckdose in der Tiefgarage gewinnt man innert 12

Stunden 100 Kilometer. 100 km Stromverbrauch kosten im Modell 3 keine fünf Franken. Mit einer gut erreichbaren Schnellladeinfrastruktur ist das Modell 3 trotz skurrilen Eigenheiten ein Volltreffer, das Preis-Leistungs-Verhältnis ist momentan nicht zu schlagen. Voraussetzung ist eine Steckdose im Eigenheim, und die steht leider nicht allen Autofahrern zur Verfügung. (jWi.)

Steckbrief Tesla Modell 3 Dual

- Preis ab 54 990 Franken
- 2 Elektromotoren, Traktionsbatterie
- Leistung (System) 476 PS
- Drehmoment 575 Nm
- Antrieb Allrad, 1 Gang
- 0 bis 100 km/h 4,6 sec
- V/max 233 km/h
- Verbrauch Werk 15 kW/100 km
- Verbrauch im Test 15,3 kW/100 km
- CO₂-Ausstoss 0 g/km
- Länge/Breite/Höhe 469×185×144 cm
- Leergewicht 1847 kg
- Kofferraum 542 l
- Reichweite 560 km
- + Reichweite, Gesamtpaket
- nur Viertürer, Ablenkungspotenzial
- Aufgefallen:** Kaum Frauen am Steuer gesehen.