

Ansichten zur Verkehrsplanung der Schweiz

1. Strassenverkehr

1.1 Neue Nord – Süd – Autobahn

Ein Ausbau der bestehenden Hauptachsen A1 (sechs Spuren) und A2 (zweite Gotthardröhre) sowie ein Tunnel unter dem Zürcher Bellevue erscheinen mir verkehrsgistisch unsinnig. Es wird zu viel Verkehr auf 2 Hauptachsen geleitet. Dazu kommt, dass wenn eine dieser Hauptverbindungen geschlossen oder saniert werden muss, keine zweckmässige Umleitung angeboten werden kann. Wiederum sind hohe Stau- und Sanierungskosten vorprogrammiert.

Es fehlt zur Entlastung eine zusätzliche Nord-Süd-Autobahn. Nur die würde die Belastung der Zubringer (Kantonsstrassen), der Gemeinden und deren Bewohner stark mindern.

Diese Autobahn sollte Süddeutschland mit Oberitalien verbinden. Bedeutende Regionen könnten so neu und attraktiv verbunden werden. Die Strassenführung stelle ich mir prima vista wie folgt vor:

Donaueschingen/D – Blumberg/D – Beggingen – Neuhausen – Winterthur – Uster – Erlenbach – **Seetunnel** – Thalwil – Langnau a. A. – Ottenbach – Muri – Burg/AG – Sursee – Willisau – Luthern – Trubschachen – Schangnau – Interlaken – Lauterbrunnen – Stechelberg – Mund/VS – Domodossola/I.

Die Kosmetik im Strassenbau verschlingt viel Geld mit geringem Nutzen für den Verkehrsfluss.

Beispiel:

Autobahnanschluss Buchrain/LU; für rund 165 Millionen baute man den Anschluss – Root wurde entlastet, doch der Stau lediglich verlagert.

Auf die zweite Gotthardröhre ist zu verzichten, um die Mittel in eine zusätzliche, wintersichere Alpentransversale zu investieren.

Es ist wohl sinnvoll, mit einer neuen Transversale die anstehende Aufgabe über die Zulassung von Gigalinern mit einer Länge von 25.25 m und einem Gesamtgewicht bis zu 60 t **rechtzeitig** anzugehen. Ich halte mich für durch und durch grün, doch es ist blauäugig zu glauben, die EU würde in dieser Sache konfliktfrei nach geben. Diese Bedenken äusserte auch Frau Bundesrätin Doris Leuthard zum Parlamentsbeschluss bez. Strassenverkehrsgesetz (VCS Magazin 01.03.2014 Aktuell S. 5) Dazu kommt, dass die Bauindustrie in 20 Jahren auch noch Arbeit braucht und die meisten Strassenfahrzeuge bis dann elektrisch unterwegs sind. Diese Zukunft ist eingeläutet u.a. mit den Londoner MetroCap's, dem Bluecar von Bolloré in Paris, dem Tesla aus San Francisco, dem BMW i3 und bei den LKW mit dem Zürcher EFORCE.

1.2 Verkehrslogistik

Die heutige Geschwindigkeitsregulierung basiert auf einem Logistikfehler, dem stur nachgelebt wird, obwohl die Industrie (Fliessband) längst beste Beispiele entwickelt hat.

Ein über 20 Jahre alter Vorschlag:

Die Geschwindigkeit der beiden Fahrtrichtungen unterschiedlich regulieren, um den Verkehrsfluss zu verbessern.

LANGSAM ZUM NADELÖHR UND SCHNELLER WEG!

Beispiel Gotthard:

Ab Neuenkirch/LU bis zum Gotthardportal wird konstant nur noch mit 80 km/h gefahren. Nach dem Tunnel wird die Geschwindigkeit erhöht. Dies entleert den Tunnel schneller, als dieser gefüllt wird. Der Lärm sinkt, die Luft wird besser, der Energieverbrauch wird gedrosselt, der Verschleiss am Auto nimmt ab, das Leid durch Autounfälle wird minimiert und, und, und...

Beispiel Kleinstadt Luzern:

Die Planer zwängen den ganzen Verkehr über die Seebrücke. Das Chaos ist Programm. - Vorschlag: Alle wichtigen Zufahrten nach Luzern sind bis zum Ende der Seebrücke auf Tempo 30 km/h zu reduzieren. Nach der Brücke gilt wieder Tempo 50 km/h. Die Erfolgseffekte sind ähnlich wie oben beschrieben.

Die Reduzierung erfolgt zum Beispiel ab folgenden Ortschaften:

Meggen Kantonsgrenze / Adligenswil ab Meggerwald/Sagi – Ebikon
Dorfanfang Nord – Waldbrücke – Rothenburg - Neuenkirch - Littauerboden – Kriens Obernau – Horw – Halten usw.

Beispiel Luzern – Zürich – Luzern:

Morgens Richtung Zürich ganze Strecke 80 km/h und abends zurück ebenso.

Stauminderung vor Cham, Zug, dann Brunau und Limmattalerkreuz und abends bei Zug, Cham, Rotkreuz, Buchrain, Emmenbrücke und Richtung Gotthard bei Küssnacht.

Drei Jahre lang den Vorschlag bei allen drei Beispielen anordnen und ausprobieren, dann Bilanz ziehen und das Volk entscheiden lassen.

1.3 Parkhäuser im Zentrum verbinden

Im Zentrum der Ortschaften ist die Parkhausplanung langfristig so anzugehen, dass bis in zirka 50 Jahren alle Parkhäuser und Parkgaragen unterirdisch miteinander verbunden sind. So kommen die PW in den Innenstädten unter den Boden. Dies benötigt

nur noch wenige Zufahrten, was die Bau- und Wartungskosten senkt und viel weniger teuren städtischen Boden beansprucht, da ja auch die Parkplätze verschwinden.

Beispiel: Das Zentrum von Luzern

Bahnhof - Bundesplatz – Obergrundstrasse – Pilatusplatz - Mühleplatz - Schwanen – Hertensteinstrasse – (Museggparkhaus, das vordringlich zu realisieren ist) - Löwenplatz- Schweizerhof

eignet sich vorzüglich für eine mustergültige Planung und vorzeitige Realisierung. Damit werden auch die beliebten Zentrumswohngebiete aufgewertet. Die Menschen haben ausreichend Platz zum Sein und die Kinder können unbekümmert im nahen Umfeld spielen, so dass das kostspielige Outsourcing der Kindererziehung hoffentlich hinfällig wird.

1.4 Baukosten senken

Strassen nach wertanalytischen Kriterien bauen, d. h. „So sicher und so gut wie nötig“. Keine Kunst im Kreisel, Kreisel ohne Unterhaltskosten.

Häuschen an allen Bushaltestellen mit echtem Wetterschutz – Solardach nach Süden (viele kleine geben ein Mehr) - verglast, damit man den Bus kommen sieht und Passanten Einsicht haben (Sicherheit) – einheitlich, schweizweit erkennbare und mit einer Uhr. In Adligenswil/LU mussten im Nachhinein Sichtlöcher in eine dicke, seitliche Betonwand gebohrt werden um die Sicht zu verbessern. Ziel: **Corporate Identity** für den Busverkehr und zudem kostenbewusst. Die Zuger fertigten moderne Häuschen aus Lothar Holz. Entlang der Haltestelle Wasserablaufrinne einbauen, damit die Wartenden bei Regen und Schnee nicht mit Wasser vollgespritzt werden.

1.5 Aufkleber für die Autos

Um den Verkehr zu beruhigen und damit fliessender zu machen, sind markante (analog der Werbung von Mobiliar und Milchwirtschaft) kleine Kleber zum Anbringen an den Autos vom Bund bzw. TCS und VCS zur Verfügung zu stellen. Diese sollten auf Neuerungen im Strassenverkehrsgesetz oder die wiederkehrenden Nachlässigkeiten der Lenker preisgünstig aufmerksam machen.

Beispiel:

Speed limit = MAXIMAL

Abstand 2 Sek. = MINIMAL

Kreuzung freihalten

u s

w.

Abstand 2 Sek. = MINIMAL



Foto:Fricktal24.ch - 04.09.2013, Ausland mm/f2.ch

2. Öffentlicher Verkehr

2.1 Anstandskonzept einführen

In Zürich hat man vor vielen Jahren hinten auf dem Billett Verhaltensregeln in Form von lustigen Zeichnungen mit Texten aufgedruckt. Der Erfolg war gut und führte zu einem eifrigen Sammeln und Tauschen. Auch hier sind Mobiliarversicherung und Milchwirtschaft gute Ratgeber – Werbeträger: TV-Spots, Handys etc. Dafür können die TONTO-Melodien und Signete der swisscom und von SRF ausgeblendet werden.

2.2 Angenehmer ÖV für alle

Der ÖV, insbesondere die SBB, ist für mich an einem Tiefpunkt angelangt. Die Missstände sind bekannt. Das Verhalten arrogant und beharrlich. - Dass Bahnkunden für die teure Fahrkarte im Zug auch noch stehen müssen/sollten, ist eine Frechheit. Der entscheidende Vorteil des ÖV ist, dass man während der Fahrt arbeiten kann - dieser Vorteil wird mit dem Stehverdikt vernichtet. – Wer so etwas propagiert handelt menschenverachtend und sollte ein Jahr lang, täglich 2 Mal, stehend von Zürich nach Luzern fahren oder direkt in die Hölle.

Pendlern, also VIP, müssen in einem modernen Verkehrssystem zwingend, und ohne Mehrkosten reservierte Plätze zur Verfügung gestellt werden.

2.3 Taktfahrplan - nur für ganz Blöde

Bei einer durchschnittlichen Sitzplatzauslastung von 27,5% (Fernverkehr 31,3% / Regionalverkehr 20,6%) drängt sich ein Ausbau des **Taktfahrplans** sicherlich nicht auf. Im Gegenteil sind die schlecht ausgelasteten Verbindungen auch im Sinne einer ökologischen Mobilitätsbegrenzung tagsüber auszulichten und nicht mit Schnäppchenpreisen eine Scheinauslastung zu generieren, wie dies u.a. der VCS vorschlägt. – Heute, wo alle ihren aktuellen Fahrplan auf dem Handy installieren können, ist der Taktfahrplan nur noch für ganz Blöde. Züge sollen dann fahren, wenn – nach Bereinigung der Arbeitszeitmodelle - ein echter Bedarf da ist.

2.4 Tiefbahnhof Luzern

Die Kleinstadt Luzern plant einen Tiefbahnhof für CHF 2'400'000'000--. Begründung u.a. Ausbau des Taktfahrplans. Dieser ist aus meiner Sicht überholt. Den Engpass bildet der Gütschtunnel. Da stellt sich die Frage, ob nicht täglich die Pendler aus der Luzerner Agglomeration ins Stadtzentrum gekarrt werden, um diese dann Minuten später durch den gleichen Engpass nach Zug und Zürich zu schleusen. So drängt sich der Gedanke auf, ob es nicht weit komfortabler und wirtschaftlicher wäre, die Pendler mit einem erweiterten S-Bahnnetz bei deren Wohnorten abzuholen.

Verschiedene Projekte könnte ich mir vorstellen:

- a) S-Bahnerweiterung ab Horw (Normalspur vorhanden) über Kriens-Littau – Emmenbrücke – Emmen - Ebikon bis nach Baar. Damit würde man den 12'000 Pendlern nach Zug wohl gerechter.
- b) S-Bahnverbindung in Immensee Richtung Zug ergänzen (Spange), um den Bewohnern am unteren rechten Ufer des Vierwaldstättersees den Anschluss nach Zug und Zürich zu verbessern und den Umweg nach Luzern mit 2 Mal Gütschtunnel zu ersparen.
- c) Bahnhof Musegg zusammen mit Museggparkhaus realisieren.
- d) Busbahnhof VBL über den Bahnhofgeleisen – Bahnhofplatz frei zum Flanieren. Wenn man den Berner Bahnhof überbauen kann, so muss dies für Luzern eine Bagatelle sein.
- e) Fabrikhallen müssen 10% Fenster aufweisen. Diese bescheidene Regelung sollte **zwingend** auch für Einkaufszentren, Autobahnrasstätten und Bahnhofläden gelten. Der heutige Zustand ist untragbar.

Weiter könnte man durch eine eidgenössische, verfassungskonforme Steuerharmonisierung den Zwang zur stetig steigenden Mobilität eindämmen.

Zur Erinnerung:

BV Art.5 Grundsätze rechtsstaatlichen Handelns

² Staatliches Handeln muss im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein.

³ Staatliche Organe und Private handeln nach Treu und Glauben.

BV Art.127 Grundsätze der Besteuerung

² Soweit es die Art der Steuer zulässt, sind dabei insbesondere die Grundsätze Allgemeinheit und Gleichmässigkeit der Besteuerung sowie der Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu beachten.

Ich pflege zu sagen:

IN EINEM FREIEN LAND SOLLTEN AUCH WOHLHABENDE DA WOHNEN KÖNNEN, WO ES IHNEN AM BESTEN BEHAGT UND DÜRFEN VOM STEUEROVGT NICHT IN RESERVATE GEDRÄNGT WERDEN.

2.3 Mehr Sicherheit im ÖV

Zu neuralgischen Wochentagen und/oder Tageszeiten sind Zugbegleiter einzusetzen. Es hat ausreichend Arbeitslose in der Welt, die diese Arbeit gerne ausführen können und würden.

Sprechverbindungen (Telefone) in allen Bahnwagen sowie neu in jedem Lift. Die Fahrt im Zug ist heute mitunter beängstigend.

3. Verkehrsmittel

3.1 Allgemein

Dass die Ressourcen immer knapper werden, wissen wir seit Jahrzehnten. Dass das Wachstum der Bevölkerung gestoppt werden muss, ist eine **mathematische** Tatsache. Trotzdem müssen wir uns Gedanken machen, wie die Mobilität der Massen in 100 oder 200 Jahren aussehen wird! Da sehe ich eher einen individuellen Verkehr und zwar deshalb, weil kleine Verkehrsmittel umweltfreundlicher zu bauen sind als grosse, schwere Bahnkompositionen. – Zudem ist der individuelle Nahverkehr aus meiner Überzeugung ergonomischer, angenehmer und, richtig aufgeleist, auch umweltverträglicher. Für den Fernverkehr hat die **SWISSMETRO** die besten Argumente.

Heute bin ich der Ansicht:

Nur Masochisten benutzen den ÖV!

und

Wer Auto fährt, ist selber schuld!

und

Hasardeure wählen in Städten das Fahrrad!

* * *

3.2 Zwingend die SWISSMETRO vorantreiben

Die SWISSMETRO ist eine gute Lösung, da die Schwebefahrzeuge im Vakuum gleiten und daher ein Minimum an Energie pro Personenkilometer benötigen. Das Konzept hat hohe Export-Chancen, was für unser Land auch in der Zukunft wichtig sein wird, denn irgendwann merkt jeder, dass sein Handy hat und keine Uhr mehr gebraucht.

***ICH VERSTEHE NICHT, DASS WIR DIESE ERFOLGSVERSPRECHENDE
INNOVATION NICHT LÄNGST UMGESetzt HABEN.***

Le Leitmotiv:

Einmal untunnelt, immer untunnelt!

und

Lieber die SWISSMETRO als die GRIPEN!

* * *

Betrachtet man die Leistungen der Urgrossväter und Grossväter (Bau der Gotthardstrecke in 10 Jahren mit Bleistift, Gummi und Pickel; Erstellen der Alpenfestungen) oder in Italien die Realisierung von Bahn und Strasse von Genua nach Livorno oder heute die Aufbauleistungen Chinas (1960 hatte China noch Hungersnöte), dann wirkt unser heutiges, schweizerisches Rumgeier deprimierend.

3.3 Das Auto 2050 – EINE NEUE KATEGORIE B⁺

Es fährt elektrisch und hat Solarzellen auf dem Dach, ähnlich wie mein Solarboot, die **MS Electra**, das um die 5 m lang und 1,9 m breit ist. Dieses kann 7 Personen transportieren und hat eine Reichweite von Meggen/LU bis zum Rütli/UR und zurück, also 40 bis 50 km. Reisegeschwindigkeit 7.5 bis 8 km/h maximal 9.5 km/h (begrenzt durch Länge der Wasserlinie des Bootes). Das Boot fährt mit Strom von 6 Batterien, wie sie im Staplerbau seit Jahrzehnten verwendet werden. Geladen werden die Batterien nachts über das normale Netz. Am Morgen sind diese voll und die 3 m² Solarzellen geben den Strom am Tag, wenn keine Fahrten stattfinden, ans Netz zurück. In 2 Tagen ist der Strom zurückgegeben. Dies nennen die Fachleute **Netzverbund**. Seit 15 Jahren habe ich nun das Boot und habe noch nie eine Stromrechnung bekommen. Ich speise mehr Strom ein, als ich in der Freizeit verfahren kann.

Ähnlich kann ich mir das beim Elektroauto vorstellen. Der Staat sollte jedoch schnell Eckdaten für das Personenauto ausarbeiten, denn die Autoindustrie ist mit den Ölfirmen verbunden und damit zurückhaltend.

Vorschlag für Eckdaten – ein Downsizing

- Elektrischer Antrieb – von 0 auf 100 km/h in ca. 10 -12 Sek., das reicht.
- Alle Fahrzeuge mit Solarzellen auf Dach und Kühlerhaube – u.a. wird so auf dem Firmenparkplatz mit Sonne aufgetankt!
- Range Extender, zwingend mit normiertem Einbau und leicht wechselbar. Man muss diesen ja nicht immer mitschleppen.
- Leichtbauweise mit recycelbaren Materialien – Aluschaum – Holzschaum – Bambusrohrrahmen – Leicht-Karosserie wie im Flugzeugbau. – Leergewicht ohne Batterie max. 1 t.
- Normierte Sitzhalterungen, damit Sitze auf dem freien Markt beschafft werden können oder auf dem Abbruch.
- Ebenso einheitliche AAA⁺ Felgen und Reifen für alle PW. (Ausnahme z.B. Akive wheel)
- Weisse Autos erhalten einen Rabatt, da diese weniger in Unfälle verwickelt sind – besser sichtbar zu allen Tageszeiten.
- Länge 4 m, bequem Platz für 4 Personen mit je 20 kg Gepäck wie im Flugzeug (der 5. ist meistens zu viel) und Bonzomobile gibt es ausreichend. Grosser, gut zugänglicher, flacher Laderaum, denn Hausfrauen müssen viel herumschleppen. – Der ursprüngliche Bluecar von Bolloré war in der Innenraumnutzung beispielhaft.
- Ökomobile, Autos bis 100 g CO2-Ausstoss pro Kilometer, Busse, Taxis sowie PW mit mind. 3 Personen dürfen auf der Autobahn auf der linken Spur fahren; der Rest bleibt rechts. Im Autoland Amerika ist dies an verschiedenen Orten längst eingeführt.
- **Jeder Autolenker muss Anteilscheine von mindestens CHF 3'000.- kaufen**, um sich am schnellen Ausbau der alternativen Stromerzeugung und dem Stromnetz zu beteiligen. Die Anteile sind dividenden- und stimmberechtigt und bis zum Minimalbestand handelbar. – Sinnvoller investiert als in TATTOOS, PIERCINGS und POMADE!

Anmerkung :

Die Entwicklung und der Bau von Batterien steckt noch in den Kinderschuhen. Ich bin da zuversichtlich und überzeugt, dass dies auch ohne seltene Erden funktioniert. In Südkorea hat man entdeckt, dass die Hülsen des Reiskorns geeignete und gesuchte Grundbaustoffe für Batterien enthalten, die deren Kapazität vervierfacht.

* * *

Mein Vater Fritz Flüeler pflegte zu sagen:

***Der Massentrieb der Menschheit
ist die Rettung der Individualisten!***

und heute kann man sagen

***Der konzertierte Massentrieb der ÖV-Benutzer
rettet den Individualverkehr!***

Meinrad Flüeler

Meggen 2015

Weitere Informationen finden Sie auf:

www.spasshalten.ch

SPASSHALTEN
mit masshalten
Impulse für die Verfassung

oder einfach

SPASS mit MASS