

Multimobil – die Zeitung für eine neue Mobilität Bevölkerung wird über umweltgerechte Mobilität informiert

Kontroversen zwischen Automobilisten, Zweiradfahrern und Fussgängern sind an der Tagesordnung. Schlagwörter wie Road-Pricing, Parkplatzmanagement, Ozonbelastung oder Feinstaub sind wöchentlich in verschiedenen Artikeln in den Medien präsent. Deshalb will die Mitte Oktober herausgegebene Zeitung „Multimobil“ auf unterhaltsame und informative Art und Weise diese Thematik fokussieren. Gesamtauflage min. 580'000 Exemplare. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

Mobilitätsberatung.ch

<http://www.mobilitaetsberatung.ch>

***Des idées mobiles: le journal des nouvelles formes de mobilité* L'OFE encourage des déplacements plus écologiques**

A la mi-octobre sort la deuxième édition du journal « des idées mobiles » (« Multimobil », en allemand). Celle-ci aborde de manière vivante et instructive les problèmes liés à la mobilité et invite la population à retrouver un sens de liberté et de plaisir dans les déplacements. Embouteillages, émissions irritant les poumons, accidents de la route peuvent être évités pour autant qu'on envisage de se déplacer autrement. La revue, tirée à 580'000 exemplaires, est disponible en allemand.

Pour plus d'informations:

des idées mobiles / Mobilitätsberatung.ch

<http://www.ideesmobiles.ch/>

16.11.2006

<http://www.mobilservice.ch>

Mobilservice Redaktion: Andreas Blumenstein und Julian Baker
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2 | 3011 Bern | Tel.: +41 (0)31 311 93 63

redaktion@mobilservice.ch

Mobilservice Administration: Ursula Gertsch
c/o Rundum-mobil
Buchholzstrasse 7a | 3604 Thun | Tel.: +41 (0)33 334 00 25

info@mobilservice.ch



multimobil

Das ganze Spektrum Ihrer Mobilität. www.mobilitaetsberatung.ch Herbst 2006



Bewegung für alle



Bahnhof Löwenstrasse Zürich/HB



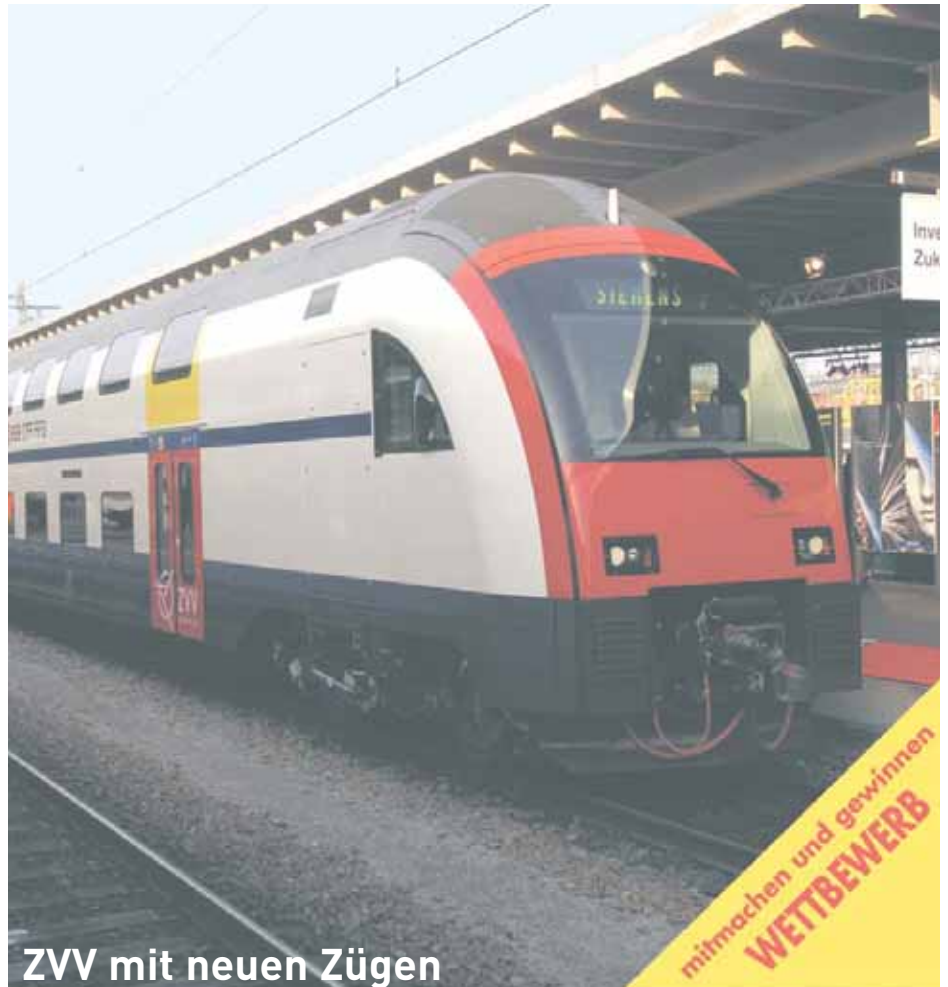
neu mit Rubrik AUTO



Benzin aus Mais



Vision Glattalbahn



ZVV mit neuen Zügen

Inserat

Aufrüttelnd.
Entlarvend.
Alarmierend.

eine unbequeme wahrheit
an inconvenient truth
EINE GLOBALE **WARNUNG**

www.climatecrisis.ch **AB 19. OKTOBER IM KINO**

multimobil
des idées mobiles muoviTI

Liebe Leserinnen und Leser

Ich freue mich, dass Sie interessiert daran sind, mehr über Mobilität in ihrem gesamten Spektrum zu erfahren. Die vorliegende Ausgabe ist keine «alternative Zeitung», die zum Ziel hat, Autofahrer zu verteufeln, Fuss- und Veloverkehr hochzujubeln und nur den öffentlichen Verkehr als das heilbringende Alltagsding zu propagieren.

Es ist aber unser klares Ziel, Sie von den Möglichkeiten einer sinnvollen Nutzung und Kombination aller Mobilitätsangebote zu überzeugen. Versuchen Sie es doch einfach einmal! Ob zur Arbeit oder in Ihrer Freizeit: profitieren Sie von der grossen Auswahl an Fortbewegungsmitteln und kombinieren Sie diese nach Ihren Bedürfnissen.

Oder wollen Sie als AutofahrerIn vom «Bio-Tuning» durch BioEthanol profitieren? Mehr Leistung ohne etwas dafür zahlen zu müssen, im Gegenteil von günstigeren Preisen an der Zapfsäule profitieren! Auch dazu finden Sie Informationen in dieser Ausgabe.

Zu den meisten Artikeln in dieser Ausgabe finden Sie weitergehende Informationen auf unserer Webplattform für Mobilität: www.mobilitaetsberatung.ch. So müssen Sie sich nur diesen einen Link merken und finden immer die aktuellsten Informationen zum umfassenden Thema Mobilität.

Impressum:

Herausgeber: KILO&GRAMM GmbH,
Manessestrasse 8, CH-8003 Zürich
Telefon 043 317 97 81, redaktion@kilogramm.ch

Redaktion: Claude Wegmann (verantwortlich), Rolf Schmid, Andrea Peter, Anna Wildhauser

Druck: Ringier Print Adligenswil AG

Auflage: 550'000 Expl.

Vertrieb: Prisma Medienservice AG, St.Gallen

Namentlich gekennzeichnete Artikel müssen nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion widerspiegeln.

www.mobilitaetsberatung.ch

Versuchszug erreicht 230 km/h im Lötschberg-Basistunnel

Ein lokbespannter Versuchszug hat letzte Woche im Lötschberg-Basistunnel anlässlich von sogenannten Hochtastfahrten für den Funktionsnachweis von Fahrbahn und Fahrleitung die Abnahmegeschwindigkeit von 230 km/h erreicht. Lokbespannte Züge werden mit einer Betriebsgeschwindigkeit von 200 km/h und Triebzüge bis zu 250 km/h im (LBT) verkehren. Weitere Versuchsfahrten im ganzen Tunnel bis 280 km/h sind im Dezember 2006 geplant. Der Lötschbergbasistunnel wird im Dezember 2007 kommerziell in Betrieb genommen. Letzte Woche wurden sogenannte Hochtastfahrten ab 120 km/h bis 230 km/h mit Geschwindigkeitsstufen von 20 km/h durchgeführt. Gestern erreichte erstmals ein elektrischer Versuchszug bespannt mit zwei Loks Re 465 (BLS) resp. Re 460 (SBB) die maximale Abnahmegeschwindigkeit vom 230 km/h.

Lokbespannte Züge werden im späteren fahrplanmässigen Betrieb mit 200 km/h und Triebzüge mit 250 km/h verkehren. Weitere Versuchsfahrten auch mit Triebzügen werden ab Dezember 2006 im ganzen Tunnel mit Geschwindigkeiten bis 280 km/h für weitere Abnahmefahrten geplant.

100. Mitglied des «Netzwerkes Gesundheit und Bewegung Schweiz»

Das Netzwerk Gesundheit und Bewegung Schweiz wächst seit seiner Gründung im Jahre 1999 stetig weiter. Mit der Abteilung Gesundheitsförderung und Prävention des Gesundheitsdepartements Basel-Stadt konnte das 100. Mitglied begrüsst werden. Das «Netzwerk Gesundheit und Bewegung Schweiz» engagiert sich zusammen mit seinen Mitgliedern für die Förderung gesundheitswirksamer Bewegung in der Schweiz. Durch geeignete Massnahmen soll der Anteil der bewegungsaktiven Bevölkerung kontinuierlich erhöht werden. Die Geschäftsstelle des Netzwerkes befindet sich in Magglingen; sie wird durch das Bundesamt für Sport (BASPO) und «Gesundheitsförderung Schweiz» gemeinsam betrieben.

Mobility-Kunden sparen 4,8 Millionen Liter Benzin

Eine vom Bundesamt für Energie publizierte Studie zeigt die Auswirkungen von CarSharing auf die Umwelt. Die Mobility-Kundinnen und Kunden sparten im Jahr 2005 4,8 Millionen Liter Benzin. Zudem verursachten die CarSharing-Kunden einen um 11'000 Tonnen geringeren CO₂-Ausstoss als die Durchschnittsschweizerinnen und -schweizer. Das CarSharing-Potenzial in der Schweiz beträgt gemäss den vorliegenden Berechnungen 500'000 Personen.

In vielen Artikeln werden Sie auf den Begriff «CO₂-neutral» stossen. Hier die Erklärung dazu.

Biokraftstoffe: CO₂-neutral und vieles mehr

Biokraftstoffe erzeugen über den ganzen Lebensweg betrachtet - also von der Aussaat der Pflanze bis zur Bereitstellung des Kraftstoffes - weniger CO₂ und andere Treibhausgase als mineralische Treibstoffe. Das bei der Verbrennung entstehende CO₂ aus Biokraftstoffen gilt als klima- oder CO₂-neutral, weil während des Pflanzenwachstums die gleiche Menge Kohlenstoff aus der Luft durch Photosynthese gebunden wurde.

Biokraftstoffe verursachen auch weniger Luftschadstoffe, sei es in reiner Form oder als Beimischung zu konventionellen Treibstoffen. Kohlenmonoxid- und Partikel-Emissionen können bis zu 50% bzw. bis zu 30% reduziert werden. Biokraftstoffe sind zudem schwefelfrei und reduzieren daher auch saure Schwefeloxidemissionen.

Die von einzelnen Ländern (auch der Schweiz) durch das Kyoto-Protokoll geforderten Treibhausgas-Emissionsreduktionsziele bieten einen hohen Anreiz für einen wachsenden Einsatz von Biokraftstoffen.

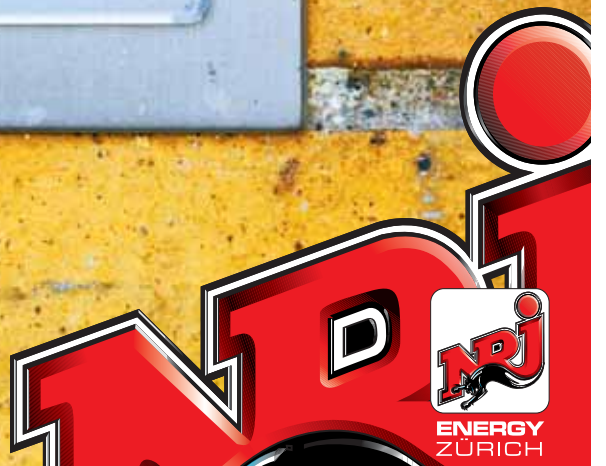


www.energyzueri.ch

Ruf Lantz



**ENERGY ZÜRICH BRINGT DIE STARS
ZU DIR NACH HAUSE. AUF 100,9 MHz.**



Weiterlesen fördert Ihre Gesundheit.




Diese Übungen sind ein Auszug aus der Broschüre «Weiterlesen fördert Ihre Gesundheit», publiziert im Rahmen der Kampagne «Der Alltag prägt Ihre Gesundheit. Mit Bewegung, Ernährung, Entspannung».










Die Kampagne wird realisiert von Gesundheitsförderung Kanton Zürich, eine Abteilung des Instituts für Sozial- und Präventivmedizin der Universität Zürich.

Sind Sie auf den Geschmack gekommen? Falls Sie im Kanton Zürich wohnen, können Sie die vollständige Broschüre kostenlos bestellen bei:

Gesundheitsförderung Kanton Zürich,
Bestellservice Büro-Job, Florastrasse 42, 8610 Uster,
info@buerojob.ch, Tel. 043 366 40 40, Fax 043 366 40 49.

Weitere Infos finden Sie unter
www.gesundheitsfoerderung-zh.ch.

-  • Gehen Sie baden. Schwimmen bewegt und entspannt.
-  • Greifen Sie zu. Bei Früchten und Gemüse, am besten fünfmal täglich.
-  • Schneiden Sie Grimassen. Das entspannt die Gesichtsmuskulatur.

-  • Suchen Sie nicht zu weit. Nur bis zum erstbesten Parkplatz, und gehen Sie den etwas längeren Weg zu Fuß.
-  • Sagen Sie ruhig mal Nein. An zwei Tagen pro Woche oder öfter zu Alkohol.
-  • Hängen Sie mal ab. Nehmen Sie sich täglich 15 Minuten Auszeit bei Ihrer Lieblingsmusik.
-  • Drehen Sie im Kreis. Gehen Sie beim Briefkasten-leeren gleich noch eine Runde zügig ums Haus.
-  • Essen Sie nicht zu raffiniert. Vollkornprodukte enthalten viele Vitamine, Mineralstoffe und Nahrungsfasern.
-  • Augen zu. Legen Sie die Hände auf Ihre geschlossenen Augen und lassen Sie die Wärme fließen.
-  • Bleiben Sie aufrecht. Arbeiten am Stehpult ist gesund für den Rücken.
-  • Weder Fisch noch Vogel. Schalten Sie zwischendurch vegetarische Tage ein.
-  • Schlafen Sie ein. Einmal pro Woche eine Stunde früher als üblich.

Der Alltag prägt Ihre Gesundheit. Mit **Bewegung, Ernährung, Entspannung.**

Gesundheitsförderung Kanton Zürich, www.gesundheitsfoerderung-zh.ch



Tour de Berne: Denn das Gute liegt so nah...

Naherholung statt Fernverkehr: Vor diesem Hintergrund hat die Internetplattform Tour de Berne diesen Herbst ihren Betrieb aufgenommen. Ausflüge, Entdeckungen und Veranstaltungen in der Region Bern können auf einfache Weise eingegeben und abgerufen werden. Eine von allen Interessierten gespeiste Website ist für die Naherholung in einer Region neuartig.

Text: Andreas Blumenstein

Dreizehn Mal von der Erde zum Mond: Dies ist die Distanz, die Bernerinnen und Berner aus Stadt und Region täglich in ihrer Freizeit zurücklegen. Das hektische Hin und Her mit «schnellen» Verkehrsmitteln bestimmt längst unser Freizeitverhalten. An Wochenenden findet ein wahrer Exodus aus Bern statt. Dabei gibt es auch im Quartier, in der Stadt und der Region auf verschiedenste Art viel zu entdecken. Die Plattform «Tour de Bern» wird aus der Bevölkerung gespeist und ist dadurch eine stetig wachsende Schatztruhe kleiner, feiner Ausflüge in die nahe Umgebung. Die «gemächlicheren» Fortbewegungsarten zu

Fuss, per Schlauchboot, mit dem Velo, Elektro-Velo oder Mountain-Bike, zu Pferd oder auf Inline-Skates stehen im Vordergrund. Und da die Region Bern über ein dichtes Netz an Angeboten des öffentlichen Verkehrs verfügt, ist eine gute Erreichbarkeit bei vielen Ausflügen gewährleistet.

Immer in Bewegung

So wie die Naherholenden unterwegs sind, so ist auch die Website stets in Bewegung. Die Startseite präsentiert dem aktuellen Wetter angepasst stets einen passenden Tipp. Bei Regen oder Schneefall ist dies ein Museums- oder ein Saunabesuch, bei schönem Wetter die Schlauchbootfahrt auf der Aare, «brätle» auf der Engehalsinsel, eine Velotour rund um Bern oder ganz einfach ein Lesenachmittag in der Elfenau mit passenden Buchtipps. Die Verlinkung mit Ortsplänen, ein Quiz, Wettbewerbe und Links ergänzen die Plattform.

Geben und nehmen

«Tour de Berne» ist nicht als Informationsplattform konzipiert, bei der eine Einzelperson oder ein kleines Redaktionsteam Ausflüge austüftelt. Vielmehr verpflichtet sich die Website dem Partizipationsgedan-

ken und verlässt sich auf die Kenntnisse und den Entdeckergeist der Bernerinnen und Berner, aber auch auf deren Bereitschaft, ihre Erlebnisse und Tipps an andere weiterzugeben. Je mehr Naherholende etwas von sich geben, umso grösser und vielfältiger wird die Fundgrube – wenigens von sich geben und viel dafür erhalten, lautet das Motto.

Retro-Chic der 50er Jahre

Ausflüge vor der eigenen Haustüre haben bei genauem Hinschauen viel Edles an sich, weil sich zahlreiche Entdeckungen offenbaren, die in keiner Tourismusbroschüre erwähnt, kaum bekannt und damit auch unerwartet sind. Weil kurze Distanzen, Gemächlichkeit, Verweilen, Beobachten, Begegnen und Innehalten bei der Naherholung im Vordergrund stehen, nimmt «Tour de Berne» in seinem Design den Gedanken des sanften Tourismus auf. Dieses lehnt sich in der Schrift, mit Reisekleber-Wappen und Sonnenstrahlen an die Tourismuswerbung der 50er Jahre an und spricht mit diesem «Retro-Chic» ein breites Publikum an. Lust auf mehr Entdeckungen in der Hauptstadt? Auf www.mobiltaetsberatung.ch gibts Auskunft und den Link.

Achtung ! Nummä für Gniesser und Fiinschmecker !
La Clé Bernoise: Der neue gastronomische und kulturelle Berner Führer.

La Clé Bernoise **1 bezahlen, für 2 geniessen**
 in 23 Restaurants, 4 Theater & Bühnen und 1 Kino.

RESTAURANTS THEATER BÜHNEN

Infos und Bestellung : www.laclebernoise.ch - 078 805 76 01

PASSUGGER

Mr. 1



www.passugger.ch

*In der gepflegten Gastronomie und bei
ausgewählten Getränkehändlern*

Sie haben die Wahl – Trinken oder hinter das Steuer

Aufgrund der neuen 0,5%-Regel verzichten viele Leute auf ein zweites gutes Glas Wein im Restaurant, weil sie mit dem Auto unterwegs sind. Dabei gibt es eine gute Lösung, wenn man sich mit gutem Gewissen ein zweites Glas gönnen möchte.

Text Alex Perina

Vor einiger Zeit ist der erlaubte Alkoholwert am Steuer von 0,8‰ auf 0,5‰ gesenkt worden. Gleichzeitig wurde eine grosse Kampagne gestartet, die propagiert, dass man nur noch ein Glas trinken kann, wenn man nicht Gefahr laufen will, den neuen Grenzwert zu überschreiten. Die Person, welche im Fernsehspot diese Botschaft kommuniziert, sitzt nicht hinter dem Steuer; eigentlich lässt uns nichts erahnen, dass sie später fahren muss, nachdem sie das Glas Alkohol getrunken hat. Dies ist aber eigentlich auch gar nicht nötig, denn wir sind im Unterbewusstsein darauf eingestellt, unser Verhalten dem Autofahren anzupassen. Überraschend ist dabei, dass aus dieser Präventionskampagne eine Polemik entstanden ist, ob die Grenze bereits mit einem Glas erreicht wird oder ob man doch zwei oder sogar drei Gläser Wein trinken kann, ohne diese verhängnisvolle Marke von 0,5‰ zu überschreiten. Warum? Weil man einmal mehr davon ausgeht, dass man sich nach dem Trinken hinter das Steuer setzen wird. Aber ist das tatsächlich so? Meine These: Werbung und Kampagnen gehen in eine falsche Richtung, blenden (sinnvolle) Alternativen zum Gebrauch des eigenen Privatautos aus –

und die Bevölkerung hat sich beeinflussen lassen, und sogar noch darauf reagiert... Was wäre, wenn man die Spielregeln ändern würde? Wenn wir statt den Alkoholkonsum dem Autofahren anzupassen, umgekehrt zu denken und handeln beginnen?



Wenn wir die Entscheidung, ob wir hinter das Steuer unseres Privatautos sitzen oder nicht, anders fällen? Die Fragen würden ganz anders lauten, die uns durch den Kopf gehen: So würden wir das Denkschema «trinken oder nicht trinken, ich muss hinter das Steuer» durch «hinter das Steuer oder in den Bus, ich darf trinken» ersetzen.

Zu kompliziert? Lassen Sie mich ein konkretes Beispiel nennen: Nehmen wir an, Sie planen einen Abend unter Freunden auswärts in einem Restaurant. Als Geniesser werden sie einen Apéro bestellen, ein zwei-

tes Glas Wein trinken und vielleicht zum Abschluss des Essens sogar noch einen Cognac bestellen. Damit hätten sie die 0,5‰ erreicht, oder viel eher überschritten. Was wäre eine mögliche Reaktion: „Ich umgehe das Problem, indem ich mich für den öffentlichen Verkehr entscheide.“

Vielleicht werden Sie einwerfen, es ist unständig und wenig praktisch, den öffentlichen Verkehr zu benutzen? Meine persönliche Erfahrung und mein Umdenken haben mir gezeigt, dass es primär eine Einstellungsfrage ist, wie man mit solchen, zugegebenermassen vorhandenen Problemen umgeht. Es bedarf einer gewissen Organisation, um diese kleinen Hürden für den Gebrauch des ÖV im Ausgang zu überwinden. Doch der Gegenwert ist offensichtlich! Keiner muss sich opfern und der «Fahrer-Märtyrer» sein, der auf den guten Wein verzichtet – auch Sie nicht! Was Ihre Einstellung betrifft, müssen sie sich selber entscheiden – oder es ganz einfach einmal ausprobieren. Um Ihnen das zu erleichtern, hier noch ein Vorschlag: In Bern gibt es ein Produkt, welches viele der kleinen Hürden zur Nutzung des ÖV abbaut. Es handelt sich dabei um einen gastronomischen Führer. Ein Inhaltsverzeichnis mit allen Restaurants verweist auf die nächste Haltestelle sowie auf die verschiedenen ÖV-Verbindungen, welche dorthin führen – praktisch, nicht? Nebenbei erhalten Sie mit diesem Führer ab zwei Personen pro Restaurant eine Mahlzeit gratis. Haben Sie noch weitere Gründe, auf den öffentlichen Verkehr zu verzichten? Erheben Sie doch beim nächsten Mal das zweite Glas auf den ÖV - und stossen Sie ohne schlechtes Gewissen an! Gewinnen Sie im Wettbewerb ein Exemplar von «La Clef Bernoise».

Keine Steuermillionen für Flughafen ausbau



Flughafen Belp (Foto: Karen Cordes)

Der VCS Bern hat zusammen mit andern Umweltorganisationen und Parteien erfolgreich das Referendum gegen den Kantonsbeitrag von 3 Millionen Franken an die Pistenverlängerung des Flughafens Bern-Belpmoos ergriffen. Die 11'776 Unterschriften sind ein deutliches Zeichen des Unmuts gegenüber der staatlichen Finanzierung des Pistenbaus. Dabei geht es weniger um die Frage der Pistenverlängerung an sich, als vielmehr darum, ob der Ausbau, der erhebliche ökologische Auswirkungen hat, staatlich finanziert werden soll oder nicht. Gemäss seiner Verfassung muss der Kanton umweltfreundliche Verkehrsmittel

fördern, wozu der Flugverkehr definitiv nicht gehört. Zudem hat das Berner Volk mehrmals Kredite zum Flughafen Bern-Belpmoos abgelehnt und so ist der Flughafen in den letzten 25 Jahren eine rein privat finanzierte Anlage gewesen. Die verfügbaren Gelder sollen besser gezielt in Projekte in den ländlichen Regionen sowie den öffentlichen Bahn- und Busverkehr gesteckt werden. Das stärkt den ländlichen Raum und nützt den dort Lebenden wie auch den Touristen.

Die Abstimmung über den Kantonsbeitrag an die Pistenverlängerung findet am 26. November 2006 statt.

In die Stadt ohne mein Auto? Am vergangenen 22. September ging der europäische autofreie Tag über die Bühne oder besser hätten die Strassen ein wenig autofreier sein sollen! Nichts da. Was in Paris, Mailand, Berlin oder in anderen europäischen Metropolen spürbar umgesetzt wird, ist in

der Schweiz ein laues Lüftchen. Fragt man sich natürlich, ob es wirklich ein Wochentag sein muss und nicht, wie beispielsweise in der Stadt Zürich, der darauffolgende, politisch und wirtschaftlich weniger heikle Sonntag? Ist das Datum oder das Ergebnis wichtig?

Es ist autofreier Tag und keiner merkt etwas davon?

In Zürich ist ganz klar das Ergebnis wichtiger. Von Beginn weg wurde der Event «Zürich multimobil» auf das Wochenende verlegt. Eine gute Entscheidung, wie sich bald zeigen sollte. Im Gegensatz zu vielen anderen Schweizer Städten konnte Zürich von Jahr zu Jahr zulegen. In St. Gallen, Basel, Luzern und anderen Städten bekommt man mittlerweile nur noch ganz am Rande oder nur in den Medien etwas mit vom «autofreien Tag». Auch in der Bundeshauptstadt weht ein starker Gegenwind. Jenseits des Röstigraben sieht es doch etwas besser aus, aber auch hier gibt es noch Potenzial.

Auch als Autofahrer profitiert Mann und Frau von autofreien Innenstädten. Autofrei, auch in Zürich, heisst, dass man auf einander Rücksicht nimmt. Das autofreie Festgebiet ist so festgelegt, dass von drei Transversalen noch zwei ungehindert durch den motorisierten Verkehr genutzt werden können. Da ist es etwas provokativ formuliert bei jeder grossen Sportveranstaltung in der Stadt (Triathlon, Inline) autofreier... Nichts desto trotz, besser ein angepasstes Gebiet als gar keine Aktion!

Es kommt auf einen Versuch an

Am Sonntag ein Ausflug mit der Bahn anstelle des eigenen Gefährtes? Wo liegt das Problem, wenn ein Tag im Jahr einmal etwas anderes ausprobiert wird? Es ist ein cooles Feeling, auf einer 4-spurigen und

sonst von tausenden Autos und Lastwagen befahrenen Strasse skaten, spielen oder relaxen zu können. Probieren Sie es nächstes Jahr aus, wenn Sie es dieses Jahr aus irgend einem Grund nicht geschafft haben. Nicht alle Teilnehmer bei den Events von «Zürich multimobil», «Bern bewegt» oder dem «slowUp» sind im täglichen Leben «autolos» unterwegs. Unter dem Motto «Das

zum klassischen Benzinmotor. Ansätze gibt es viele: BioEthanol100, Biogas, Elektro- oder einfach Flexi- und Multi-Fuel-Technologien. Der Wettlauf um konkurrenzfähige Modelle hat längst begonnen. Wichtig ist nun, dass diese neuen Technologien auf Akzeptanz und Nachfrage stossen. Beim Autokauf müssen künftig ökologische Kriterien wie Benzinverbrauch, Emissionen



Impressionen von Zürichs Strassen

Klima sind wir» vergnügten sich in Zürich dieses Jahr wie bereits schon 2005 über 100'000 Menschen auf den Strassen und Plätzen von Zürich's Innenstadt. Wieder einmal erbarmte sich Petrus und bescherte den Veranstalter einen sonnigen Tag.

Repräsentativ oder nicht

«Die Börsenkurse für erneuerbare Energien steigen. Die USA baut im grossen Stil Zuckerrüben für die Gewinnung von Ethanol an. Ökologische Fonds boomen. Das sind untrügliche Indizien, dass die Zeichen der Zeit erkannt worden sind. Es wäre jedoch eine Illusion zu glauben, der Mensch würde jemals freiwillig auf sein geliebtes Automobil verzichten», so diese junge Besucherin in Zürich. Je weniger wir uns vorstellen können, auf das Auto zu verzichten, desto interessanter sind Alternativen, innovative Lösungen und Ergänzungen

und Lärmwerte den Ausschlag geben und auch von staatlicher Seite müssen Anreize geschaffen werden. «Pay-as-you-drive» (nutzungsabhängige Besteuerung und Versicherung) oder steuerliche Entlastung von zukunftsweisenden BioTreibstoffen (bsp. BioEthanol, siehe auch Artikel in dieser Ausgabe) können eine positive Wirkung haben und Impulse geben. Warum nicht einmal die Nase vorne haben und zur Avantgarde des Strassenverkehrs gehören? Mit einem Hybrid- oder Multi-Fuel-Fahrzeug. Viele AutofahrerInnen sind bei Nachfrage bereit, sich bei einem Neukauf darüber Gedanken zu machen.

Global Players

Wir sind nicht die einzigen auf der Welt, die sich Gedanken zur Zukunft machen. Al Gore, Ex-Präsidentschaftskandidat der USA, hat einen einfühlsamen Film produziert, der



Ganz schön viele Räder und dennoch zu wenige



Eine unbequeme Wahrheit – «an inconvenient truth»

Mit seiner Tournee „Eine unbequeme Wahrheit“ hat der frühere US-Vizepräsident Al Gore in den USA viel Aufsehen erregt. Er präsentiert verblüffende Bilder und Fakten zum globalen Klimawandel – und zeigt, was jede und jeder Einzelne dagegen tun kann.

Plötzliche Felsstürze in den Alpen, neue Rekordhitze in der Schweiz und unaufhaltsam schmelzende Gletscher zeigen: Der Klimawandel wird auch für den «Mann und die Frau auf der Strasse» immer spür- und greifbarer. Eine kürzlich veröffentlichte Klimastudie der Universität Zürich weist auf eine beunruhigende Verstärkung dieser Entwicklung hin.

Dem müssen wir nicht einfach tatenlos zusehen: Jede und jeder Einzelne kann selbst einen Beitrag gegen die Klimaerwärmung leisten, meist ohne Komforteinbusse. Al Gore präsentiert dazu im Film «An Inconvenient Truth» eine simple Liste mit „10 things to do“.

die Gemüter zu bewegen vermag. Die Besucher von «Zürich multimobil» konnten den Film als Vorpremiere sehen. Zur frühen Stunde fanden sich einige hundert Kinobesucher ein und waren fasziniert und gleichzeitig erschrocken über die gezeigten Bilder. Ein eindrücklicher Film! Ab dem 19. Oktober haben Sie Gelegenheit, den Film in vielen Schweizer Kinos zu sehen.

Bern – kein Weltrekord und Wette verloren

Mobilität ist ein Grundbedürfnis von uns allen. Wir möchten aufbrechen, weiterkommen und ankommen. Es ist für uns selbstverständlich, frei entscheiden zu können, wie wir uns fortbewegen. «Bern bewegt» lud seine Bevölkerung auch in diesem Jahr wieder ein, sich Gedanken zum eigenen Mobilitätsverhalten zu machen. Zu diesem Zweck lancierte die Stadt eine Wette! Bern bewegt 2209 Räder in Anlehnung an den 22.09. und wollte damit ein sichtbares Zeichen für mehr sanfte Mobilität setzen. Die Bevölkerung war aufgerufen, mit Velos, Trottinets,



Impression des autofreien Tages in Bern

(Foto: A.Egger)

Inline-Skates und anderen muskelbetriebenen Fahrzeugen an einer Rundfahrt vom Waisenhausplatz in den Breitenrain und zurück teilzunehmen. Wäre es der Stadt gelungen, mindestens 2209 Räder in

Die Rhätische Bahn hat das Kandidaturdossier für die Aufnahme in die Liste des UNESCO-Welterbes dem Bundesamt für Kultur übergeben.

Der Bund wird das Dossier Januar 2007 an die UNESCO einreichen. Der Entscheid des UNESCO-Welterbe-Komitees wird im Sommer 2008 erwartet. Der Bündner Regierungsrat und Vorsitzende des Kandidatur-Ausschusses, Hansjörg Trachsel, machte bei der Übergabe des 600 Seiten starken Dossiers darauf aufmerksam, dass es dank diplomatischen Kontakten und Gesprächen auf lokaler Ebene gelungen sei, den Perimeter bis

zur italienischen Endstation der Bernina-Linie in Tirano zu verlängern. Damit wird die Kandidatur ein transnationales Projekt.

Spektakuläre Steigungen

Die Albula- und die Berninastrecke der Rhätischen Bahn zwischen Thusis und Tirano sind exzellente und technisch innovative Beispiele für die Erschliessung hochalpiner Landschaften. Sie gehörten zu den spektakulärsten Schmalspuren der Welt, so der Text der Kandidatur. Dazu gehöre auch die um-



Bewegung zu setzen, hätte sie der Bevölkerung vier Elektro-Bikes, die an den Velostationen hätten gratis ausgeliehen werden können, geschenkt. Eben, die Betonung liegt auf «hätte». Leider hat es nicht gereicht. Aber immerhin hatten die Beteiligten viel Spass.



Auf zwei, drei oder ganz vielen Rädern am slowUp unterwegs

SlowUp Highlights

Am diesjährigen slowUp Zürichsee haben 45'000 begeisterte slowUp Teilnehmer die autofreie Strasse zwischen Meilen und Schmerikon genossen. Herrliches Spätsommerwetter sowie ein attraktives Rahmenprogramm entlang der slowUp Strecke haben auch dieses Jahr für einen rundum gelungenen Anlass am Zürichsee gesorgt. Reservieren Sie sich bereits heute das Datum für den 4. slowUp Zürichsee: Sonntag, 23. September 2007. Wir freuen uns auf Sie!

im Gegensatz zu der alpinen Agrarlandschaft der Region Berggün.

Höchstgelegene Eisenbahntransversale

Die Strecke St. Moritz-Tirano ist die höchstgelegene Eisenbahntransversale in Europa. Sie weist teilweise Steigungen von bis zu sieben Prozent auf. Die Möglichkeit, dass Graubünden bald ein weiteres Welterbe neben dem Kloster Münstair bekommen könnte, ist sehr realistisch. Bis jetzt gelten weltweit nur zwei Bahnlinien als UNESCO-Welterbe: Die Semmering-Strecke (A) und die Darjeeling-Linie in Indien.

gebende Kulturlandschaft. Die Kunstbauten der Bahn bildeten mit der Topographie eine Einheit. Die Landschaft entlang der beiden Bahnen zeige die ganze Vielfalt des Kantons Graubünden: von den hochalpinen Gletschern der Bernina, der Oberengadiner Seenlandschaft bis zum südlich geprägten Puschlav und Veltlin mit Palmen und Weinbergen. Oder das mondäne St.Moritz

Veloverkehr neu in der Zürcher Altstadt erlaubt

Erfreuliche Aussichten für die Velofahrenden: In der Altstadt von Zürich ist in Bälde auf bestimmten Routen das Velofahren im Schritttempo erlaubt. Damit setzt die Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich einen weiteren Teil des kommunalen Richtplanes um und kommt einem grossen Wunsch der Velofahrenden nach.

Auf speziell markierten Routen soll zukünftig der Veloverkehr in den Altstadtzonen links der Limmat (Gebiet Rennweg) und rechts der Limmat (Gebiet Niederdorf) erlaubt sein. Zusammen mit dem sanierten Limmatquai entsteht so in der Innenstadt ein durchgehendes Veloroutennetz. Fest steht jedoch, dass die neuen Velorouten frühestens nach Abschluss der Bauarbeiten am Limmatquai eröffnet werden können.

Die Velorouten sind so konzipiert, dass die Velofahrenden die Altstadt zwischen Seilergraben und Bahnhofstrasse auf möglichst direktem Weg passieren können.

Bei den teilweise für den Veloverkehr freigegebenen Zonen handelt es sich um Fussgänger- beziehungsweise Fahrverbotszonen, die stark von Zufussgehenden frequentiert sind. Im Sinne einer einvernehmlichen Koexistenz und gegenseitiger Rücksichtnahme von Velo- und Fussverkehr dürfen Velo nur im Schritttempo fahren. Velofahren im Schritttempo könnte aber sicher in einen oder anderen Fall ein Balanceakt werden.

Lassen Sie sich von REX fahren

REX – der Rheintalexpress steht im Rheintal seit über 10 Jahren als Begriff für die Vernetzung von Bahn+Bus. Laufende Verbesserungen bringen der Bevölkerung vor Ort einen grossen Nutzen. Seit Mai 1995 fahren die Schnellzüge zwischen St. Gallen und Chur im Stundentakt. Gleichzeitig wurden die Regionalzüge von Altstätten bis Buchs/Sargans durch Busse ersetzt. Somit wurden die Dörfer, welche mehrheitlich nicht direkt an der Bahnlinie liegen, wesentlich besser erschlossen. Die REX-Züge des «Rheintalexpress» verbinden die grossen Ortschaften, dort erfolgt die Vernetzung mit den «REX»-Bussen. Was damals noch mit Skepsis begleitet wurde, ist heute fest verankert und nicht mehr

wegzudenken. Dank dem Erfolg dieses REX-Konzeptes konnte das Angebot weiter ausgebaut werden. Die Einführung der St. Galler S-Bahn ermöglichte eine Verdoppelung der Regionalzüge von St. Gallen bis Heerbrugg.

Seit Dezember 2005 verkehren die Busse der Rheintalbus AG (RBT) von Heerbrugg/Altstätten nach Buchs im Halbstundentakt. Und dank den modernen Turbo Gelenktriebwagen, welche zwischen Sargans und Buchs stündlich verkehren, sind die Anschlüsse auch Richtung Zürich optimal. Dies ermöglicht eine wesentliche Fahrzeitverkürzung. Ergänzend verkehren auf diesem Abschnitt jede Stunde die Busse von PostAuto. Die Angebotsverbesserungen ha-

ZVV macht mobil: Autos gegen Abos

Autobesitzer können am 28. Oktober 2006 und am 11. November 2006 ihr Auto gegen Bahn, Bus, Tram, Schiff und 1'850 Mobility-Fahrzeuge tauschen. Neutrale Profis bewerten das mitgebrachte Fahrzeug, die Eintauschwilligen erhalten im Gegenwert ein ZVV-Mobility-Kombiabo, einen Barbetrag sowie den Rest in Form einer Mobility-Fahrtengutschrift. An den beiden Samstagen können Autobesitzer ihr Fahrzeug gegen ein ZVV-Kombiabo (ZVV-Jahresabo mit Mobility-Zusatz) eintauschen. Wer sein Auto loswerden und von diesem aussergewöhnlichen Angebot profitieren will, kann eine der beiden Autotauschaktionen zwischen

10.00 und 14.00 Uhr auf dem Gelände der Grogg AG in Schlieren besuchen.

Umsteigen ohne Administration
Profis der Grogg AG bewerten das mitgebrachte Fahrzeug. Basierend auf dem Eurotax-blau-Tarif wird dem Eintauschwilligen ein Kaufangebot unterbreitet. Das Auto kann vor Ort stehen gelassen werden, Mobility kümmert sich anschliessend um die Administration. Die Fahrzeuge müssen nach Eurotax-blau mindestens 500 Franken und dürfen höchstens 20'000 Franken wert sein. Weitere Informationen auf der Webseite von Mobility oder bei uns.

«Click & Drive» am Bahnhof

Die SBB erweitert gemeinsam mit dem Partner Mobility CarSharing Schweiz ihr Angebot der kombinierten Mobilität. Den Bahnreisenden steht neu am Zielbahnhof ein Mietauto bereit, und dies auch nur stundenweise. Seit dem 1. Juni 2006 ist «Click & Drive - Ihr Mietauto am Bahnhof» auf dem Markt. Damit steht die Flotte nun auch Kunden zur Verfügung, die kein Mobility-Abo kaufen möchten. Das Angebot kombiniert die Vorteile der Bahn mit den Vorteilen eines Mietautos, so dass die Kunden sowohl ökonomisch wie ökologisch effizient unterwegs sind. Click steht dabei für den Mausclick: reserviert und bezahlt wird via Internet.

Russemissionen im öffentlichen Verkehr verringern

BERN – Für Dieselfahrzeuge von konzessionierten Transportunternehmungen, die nicht mit Partikelfiltern ausgerüstet sind, wird nur noch eine reduzierte Rückerstattung der Mineralölsteuer gewährt. Dies hat der Bundesrat beschlossen, um so einen Beitrag zur Reduktion der Russemissionen im öffentlichen Verkehr zu leisten. Mit der Massnahme soll ein finanzieller Anreiz geschaffen werden für die Aus- bzw. Nachrüstung von Fahrzeugen mit Partikelfiltern oder einem gleichwertigen System. Dadurch sollen vor allem Städte und verkehrsnah Gebiete von Dieselerussmissionen entlastet werden.

ben auf einzelnen Linien Frequenzsteigerungen bis zu 20 % gebracht.

Das verbesserte REX-Konzept wird von der Bevölkerung sehr geschätzt. Nicht nur die Pendler nutzen das Angebot immer häu-

figer. Auch im Freizeitverkehr ist der öffentliche Verkehr eine willkommene und ökologische Alternative. Davon profitieren schlussendlich alle, das Rheintal als Ausflugsziel, die Wirtschaft und die im Rheintal wohnende Bevölkerung.



REX und RTB-Rheintalbus auch in der Freizeit die richtige Verbindung



Mit dem «GlarnerSprinter» ins Wintersportparadies Glarnerland



Ein Katzensprung, genau 76 Minuten von Zürich HB, und Sie sind an der Talstation der Braunwaldbahnen

Preisbeispiele Snow'n'Rail Braunwald ab Zürich HB

Erwachsene
ohne Halbtaxabo: **68.60**

Erwachsene
mit Halbtaxabo: **49.80**

Jugendliche 12-18J.
mit Halbtaxabo: **42.20**

Jugendliche 12-18J.
ohne Halbtaxabo: **61.00**

Mit Junior-Karte oder
GA lösen Sie bitte eine
ermässigte Tageskarte
am Abgangsbahnhof.

www.snownrail.ch

Mit nachfolgendem Rail-
Bon erhalten Sie noch-
mals Fr. 10.- Vergünsti-
gung auf die obigen An-
gebote. Also unbeding-
t-ausschneiden und pro-
fitieren!

In Bestzeit direkt auf die Piste! Der Glarner Sprinter ermöglicht ab Zürich HB die bequeme und direkte Bahnreise in die Freizeitregion Glarnerland. Von Montag bis Freitag verkehren sieben Zugspaare im 2-Stundentakt ohne Umsteigen von Zürich HB nach Schwanden. Am Wochenende (Sa/So), speziell für den Freizeitverkehr, verkehren zwei Verbindungen am Morgen direkt von Zürich HB bis Linthal. Und am Abend auch wieder zwei Verbindungen zurück von Linthal bis Zürich HB.

GLARNERSPRINTER

Direkte Verbindung am Wochenende nach Linthal Braunwaldbahnen

Mit dem GlarnerSprinter fahren Sie an Wochen-
enden (Sa/So) ohne umzusteigen bis zur Talstation
Linthal Braunwaldbahnen. Ein kurzes und beque-
mes Umsteigen auf die Braunwaldbahn ermöglicht
Ihnen eine unbeschwerliche Reise. Von Zürich HB
erreichen Sie die Tal-
station Linthal Braun-
waldbahnen in nur 76
Minuten.

[www.glarnersprin-
ter.ch](http://www.glarnersprin-
ter.ch)

Winterparadies Glarnerland

Wintersportler sind be-
geistert von der gros-
sen Vielfalt der Mög-
lichkeiten, den tren-

digen Events und der sprichwörtlichen Gastfreund-
schaft des Glarnerlandes. Und das Beste: Dank des
GlarnerSprinters wird die Fahrt dahin zum
Katzensprung!

Braunwald

Braunwald bietet alles, was zu einem erlebnisreichen
Ausflug oder unvergesslichen Ferien gehört. Nur ist
auf der autofreien und familienfreundlichen Son-
nenterrasse alles ein bisschen gemütlicher – fernab
von Hektik und Stress, hoch über dem Alltag.
Erleben kann man diese besondere Atmosphäre mit
der Infrastruktur eines grossen Skigebietes als
Boarder, Skifahrer, Carver oder auf Schneeschuhen
und Kufen. Braunwald ist ein idealer Familien-
sportort mit verschiedenen Hotels und einer Ju-
gendherberge für Backpackers.

www.braunwald.ch

RailAway Snow'n'Rail Angebot Braunwald

RailAway steht seit Jahren für attraktive Freizeit-
ideen und Kombiangebote. Das Snow'n'Rail-An-
gebot beinhaltet die ermässigte Bahnfahrt (30%) bis
Linthal Braunwaldbahnen und zurück und eine
ermässigte Tageskarte für die ganze Region inkl.
Standseilbahn Linthal-Braunwald und zurück.

Profitieren Sie vom RailBon auf dieser Seite!

Angebot gültig ab Saisonbeginn vom 1.11.2006.
Geplanter Schneesportbetrieb ab 16.12.2006.

RailBon. **RailAway**
Ideen für die Freizeit

Gültig bis 31. Januar 2007

Gutscheine im Wert von:
CHF 10.-

Zur Anrechnung an das Snow'n'Rail-Angebot «Braunwald».

Preisbeispiel Snow'n'Rail «Braunwald» inkl. 1-Tageskarte:
2. Kl. mit Halbtax ab Zürich HB, CHF 39.80 statt CHF 49.80
Pay-Serie 0206 0000 2044

Der RailBon kann an allen Schweizer Bahnhöfen beim Kauf des Angebotes an Zah-
lung gegeben werden. Der RailBon ist nicht kumulierbar (pro Person nur 1 RailBon).
Keine Barauszahlung / keine Erstattung.

SBB CFF FFS



Zürich HB: Bahnhof Löwenstrasse voraussichtlich ab 2013

Zürich HB: Löwenstrasse

Die SBB und der Kanton Zürich wollen bis ins Jahr 2013 die Durchmesserlinie Zürich-Wiedikon / Zürich-Altstetten - Zürich HB - Zürich Oerlikon realisieren. Der Kanton Zürich trägt 40% der Baukosten von 1,45 Mia. Franken. Die Stimmberechtigten des Kantons Zürich haben dem Kantonsanteil von 580 Mio. Franken bereits am 23. September 2001 mit grossem Mehr zugestimmt. Der Anteil der SBB soll über die zurzeit in den Eidgenössischen Räten behandelte Vorlage zur Schaffung eines Infrastrukturfonds für Agglomerationen und Nationalstrassennetz finanziert werden. Baubeginn ist anfangs September 2007.

Seit der Inbetriebnahme der S-Bahn Zürich am 27. Mai 1990 verzeichnet sie einen stetigen Nachfragezuwachs. In den vergangenen 15 Jahren hat sich die Anzahl Fahrgäste an der Stadtgrenze auf täglich rund 320'000 Personen verdoppelt. Die aktuellen Prognosen gehen von einer weiteren jährlichen Nachfragezunahme von rund 4% aus. Damit diese hohen Wachstumsraten im öffentlichen Verkehr in der Agglomeration Zürich bewältigt werden können, muss die Bahninfrastruktur an verschiedenen Stellen weiter ausgebaut werden. Der Ausbau des Bahnhofs Zürich mit dem Bahnhof Löwenstrasse nimmt in diesem Prozess eine zentrale Stellung ein. Die SBB und der Kanton Zürich haben in den vergangenen vier Jahren das Projekt innerhalb des vorgesehenen Kostenrahmens zur Baureife gebracht. Ab Herbst 2007 soll mit den Bauarbeiten in den vier Abschnitten Oerlikon, Weinbergtunnel, Bahnhof Löwenstrasse und Anschluss Wiedikon/Altstetten begonnen werden. Nach rund siebenjähriger Bauzeit sollen Fernverkehrs- und S-Bahnzüge schnell und ohne Wenden von Altstetten oder Wiedikon via Bahnhof Löwenstrasse nach Oerlikon fahren können.

Mit der Inbetriebnahme der vier neuen Gleise verfügt der Bahnhof Zürich über 16 Gleise in der Haupthalle und 8 Durchgangsgeleise in den Bahnhöfen Museumstrasse und Löwenstrasse.

Höhere Passagierfrequenzen

Die Durchmesserlinie und der Bahnhof Löwenstrasse dienen dem Fernverkehr und dem S-Bahnverkehr zugleich. Die neuen Perronanlagen sind aufgrund der erwarteten Passagierfrequenzen grosszügiger ausgelegt als im bestehenden Bahnhof Museumstrasse. An den 400 Meter langen Perrons können die Fernverkehrszüge problemlos abgefertigt werden. Breite Passagen und leistungsfähige Aufgänge erlauben den raschen Umstieg vom Bahnhof Löwenstrasse in die Fernverkehrszüge in der Haupthalle oder zur S-Bahn im bestehenden Bahnhof Museumstrasse.

Das S-Bahnangebot kann im Kanton Zürich nach der Inbetriebnahme der Ausbauten der 3. Teilergänzungen in den Jahren 2007 und 2008 wegen der fehlenden Kapazitäten im Hauptbahnhof Zürich und auf den Zufahrtsstrecken zu den Hauptverkehrszeiten nicht mehr weiter ausgebaut werden. Erst mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Ende 2013 wird der

Grundstein für die dringenden Angebotsausbauten des kommenden Jahrzehnts gesetzt werden können. Neu können zudem schnelle S-Bahnverbindungen (S2, S8) vom linken Zürichseeufer in Richtung Zürich Oerlikon ohne Wenden im Hauptbahnhof geführt werden. Das heute bestehende Angebot soll dann auf verschiedenen Streckenabschnitten mit einem 15'-Takt ergänzt werden.

Ein Blick auf das Baugeschehen

Vorinvestitionen für den Bahnhof

Löwenstrasse (Ausführung 2002 - 2004) Die Vorinvestitionen wurden ab Mitte 2002 bis zur Inbetriebnahme des Angebots von Bahn 2000, 1. Etappe am 12. Dezember 2004, ausgeführt. Dieser Termin musste strikte eingehalten werden, da ab diesem Zeitpunkt die gesamten Gleisanlagen im Hauptbahnhof Zürich für den Fahrplanbetrieb benötigt wurden. Die Vorinvestitionen mit Kosten von rund 105 Mio. Franken umfassten den Bau der Schlitzwände und die Decke des zukünftigen Bahnhofs Löwenstrasse. Die Arbeiten wurden auf den dichten Bahnbetrieb abgestimmt und



Im Bereich der Perronabgänge. Alle Bauarbeiten mit möglichst wenig Behinderung für den Tagesbetrieb

Neue Durchmesserlinie Altstetten - Zürich/HB - Oerlikon

konnten termingerecht und im veranschlagten Kostenrahmen abgeschlossen werden.

Passage Sihlquai

(Ausführung 2005 - 2008)

Die bestehende Passage Sihlquai ist die einzige unterirdische Querverbindung zwischen den Gleisen 3 bis 18 im Hauptbahnhof Zürich. Mit der Einführung des Angebots Bahn 2000, 1. Etappe nimmt die Anzahl Passagenbenutzer um rund 30% zu. Die Passage ist diesen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Sie verfügt nur über Treppen und keine Rolltreppen oder Lifte für den Perronzugang. Das Umsteigen mit Gepäck oder Kinderwagen sowie für in der Mobilität eingeschränkte Personen ist wegen der Umwege zeitraubend. Auf Initiative des Kantons Zürich haben daher SBB und Kanton Zürich im März 2004 beschlossen, die Passage vorzeitig in den Jahren 2005 bis 2008 vor dem Hauptprojekt mit Kosten von 57 Mio. Franken zu realisieren. Da die SBB in diesem Zeitraum keine zusätzlichen Mittel bereitstellen können, finanziert der Kanton Zürich den SBB-Anteil vor. Die Bauarbeiten sind zurzeit voll im Gang. Die Passage bleibt während der gesamten Bauzeit für die Bahnbenutzer geöffnet. Mit dichten Bauwänden werden die Bahnkunden weitgehend von den bau-



Aktueller Bauzustand und Visualisierung der fertigen, erweiterten Passage Sihlquai

lichen Emissionen geschützt. Die neue Passage wird komfortabel über Lift und Rolltreppen erreichbar sein. Die neue Gesamtbreite von 35 Metern ermöglicht es, auch in den Pendlerzeiten ohne Gedränge in einem angenehmen Raumklima in den nächsten Zug zu wechseln. Damit verkürzt werden auch die Wege zwischen einzelnen S-Bahnen und dem Fernverkehr.

Stand der politischen Beratungen

728,5 Mio Franken für den Zürcher ÖV

Mit Erleichterung nimmt man beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), bei der SBB und dem Kanton Zürich auf, dass der Nationalrat den 20,8 Milliarden Franken schweren Infrastrukturfonds gutgeheissen hat. Nun können neben der Durchmesserlinie auch die Projekte der Zürcher Triangel-Bündnispartner Genf und Tessin realisiert werden. Der Regelung des finanziellen Engpasses 2007 steht nichts mehr im Wege, die SBB wird die Vorfinanzierung übernehmen. Die Ausschreibungen der Bauarbeiten im Umfang von knapp 600 Mio. Franken laufen und können voraussichtlich im März 2007 vergeben werden. Ab Mitte des kommenden Jahres werden die eigentlichen Bauarbeiten an den Hauptlosen folgen. Wäre der Fonds abgelehnt worden, so ZVV-Sprecher Michael Glauser, hätte dies einen Baustopp zur Folge haben können.

Ebenfalls mit diesen Geldern werden die Baukosten der 2. und 3. Etappe der Glatthalbahn (Artikel über die Eröffnung der ersten Etappe in dieser Ausgabe) sichergestellt sowie das Tram Züri-West.

Fakten zum Gesamtprojekt

Ziele

- deutliche Erhöhung der Kapazitäten im Hauptbahnhof Zürich
- Nutzung durch S-Bahn- und Fernverkehr
- Angebotsausbau beim nationalen und internationalen Bahnverkehr
- Ausbau des S-Bahn-Angebots
- mehr durchgehende Züge
- Ausbau der Wipkingerlinie nicht nötig
- löst den S-Bahnpost als Übergangslösung ab
- Voraussetzung für kürzlich angenommenen Gestaltungsplan Stadtraum HB

Projektumfang

- Streckenlänge 9.6 Kilometer
- kreuzungsfreie Anbindung nach Altstetten über die Kohlendreieckbrücke (Länge 390 m) und die Letzigrabenbrücke (Länge 1'150 m)
- Rampe ab Langstrasse in den Bahnhof Löwenstrasse
- 4-gleisige Perronanlage im Bahnhof Löwenstrasse
- knapp 5 Kilometer langer doppelspurriger Weinbergtunnel vom Bahnhof Löwenstrasse bis zum Bahneinschnitt nach Zürich-Oerlikon
- Einbindung in die bestehende Gleisanlage in Oerlikon.





Die Bündner Gastfreundschaft spricht sich halt herum.

Stimmt schon, wir Bergler sind ein bisschen eigen. Manchmal auch ein wenig bockig. Aber mit unseren Gästen sind wir sehr grosszügig. Wenn Ihnen die Bergluft Appetit macht, haben wir köstliche Spezialitäten, die wir frisch für Sie anrichten. Oder unsere Ställe, von gemütlich-rustikal bis *****-luxuriös.

Da fühlen Sie sich garantiert sauwohl. Und unsere Wiesen und Berge, die hegen und pflegen wir wie unsere Stube. Damit Sie sich nach Herzenslust austoben können. Schauen Sie doch mal, wie viel Auslauf es in Graubünden gibt: www.graubuenden.ch/ferien. Oder rufen Sie uns an, Tel. +41 (0)81 254 24 24.

Schindellegi – Rothenthurm

Ein Wandertipp durch die Hochmoor-Landschaft



Mit dem Tram direkt zum Zoo

Der VCS Zürich hat am 18. August 06 eine kantonale Volksinitiative lanciert, um den öffentlichen Verkehr zum Zoo Zürich endlich zu verbessern. Der verlangte Rahmenkredit von 14 Millionen Franken ermöglicht eine attraktive und umweltfreundliche Erschliessung dieses Publikumsmagnets. Es ist heute selbstverständlich, dass grosse Freizeitanlagen wie der Zürcher Zoo attraktiv mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Seit der Vergrösserung und dem Neubau der Masoala-Halle erfreut sich der Zoo eines stetig wachsenden Publikumszustroms. Waren es im Jahr 2000 noch deren 800'000, so zählte man im letzten Jahr stolze 1,7 Millionen Zoobesucherinnen und -besucher. Das bestehende ÖV-Angebot genügt deshalb den Bedürfnissen nicht mehr und muss dringend verbessert werden. Mit der Verlängerung der heutigen Tramlinien 5 und 6 bis vor den Zoo-Haupteingang und weiter zur Masoala-Halle erfüllt man den langjährigen Wunsch der Besucherschaft, bequemer zum Zoo zu gelangen.



Mit der SOB an den Start dieser schönen und aussichtsreichen Wanderung und wieder zurück

Wanderzeit: 4 h 05 min

Bhf Schindellegi - Rossberg - Dreiländerstein - Höhronen - Chlausenchappeli - Raten - St. Jost - Tännkli - Nesseli - Bhf Rothenthurm

Wir verlassen Schindellegi in südöstlicher Richtung und gelangen auf eine Geländestrasse, von wo uns ein schmaler Pfad in die Höhe führt. Durch Bachtäler und Wiesen erreichen wir den Rossberg. Dieser markante Geländevorsprung bietet eine grossartige Rundschau. Wir folgen den Kantons-grenzen, zuerst der zwischen Schwyz und Zürich hinauf zum Dreiländerstein, dann der zwischen Zug und Zürich auf der Höhronen. Beim Chlausenchappeli erreichen wir die Strasse zum Gottschalkenberg und wandern über einen offenen Höhenrücken zum Raten. Die Rundschau auf die Innerschweizer Voralpen ist eindrucklich. Der letzte kurze Aufstieg führt zur einsamen Kapelle von St. Jost am alten Zuger Pilgerpfad nach Einsiedeln. Durch den Wald gelangen wir zur kleinen Hochebene zwischen Böschli und Tännkli und ziehen zum östlichen Rand weiter. Das Nesseli gestattet einen umfassenden Blick über die herrliche Hochmoorlandschaft zwi-

schen Biberbrugg und Rothenthurm. Über den flachen Talgrund erreichen wir Rothenthurm.



Weitere Wanderungen ab Schindellegi:

Schindellegi - Rossberg - Hütten - Hüttnerseeli - Samstagern: **3 h 25 min**

Schindellegi - Etzel - Einsiedeln: **2 h 30 min**

Schindellegi - Rossberg - Dreiländerstein - Raten - Bibersteg - Katzenstrick - Einsiedeln: **5-6 h**

Die Wanderungen sind natürlich auch in umgekehrter Richtung möglich. Den Link zu diesen und allen anderen Wanderungen finden Sie auf www.mobilitaetsberatung.ch. Schöne Aussicht und viel Sonne!

EMMENTALER SWITZERLAND ALS KRAFTSTOFF

Ein wertvolles Grundnahrungsmittel. Käse schmeckt nicht nur gut, er ist auch ein wertvolles Grundnahrungsmittel und ein wichtiger Bestandteil in einer vollwertigen, ausgewogenen Ernährung. Bei der Käseherstellung wird

der Milch Wasser entzogen. Käse ist deshalb im Prinzip ein Konzentrat der Milch mit deren wichtigsten Inhaltsstoffen wie biologisch hochwertigem Eiweiss, leicht verdaulichem Milchlaktose, wichtigen Vitaminen und Mineralstoffen. Aus diesem Grund ist im Emmentaler ein grosser Teil der täglich benötigten Nährstoffe vorhanden:

- Biologisch hochwertiges Eiweiss

- Leicht verdauliches Milchlaktose
- Wichtige Vitamine
- Unentbehrliche Mineralstoffe
- Bioaktive Peptide

Jüngste Forschungen zeigen, dass Schweizer Hartkäse aus Rohmilch, zum Beispiel Emmentaler, eine grosse Menge bioaktiver Peptide (Eiweissfragmente) enthalten kann.

Diese haben nachweislich einen positiven Einfluss auf den Blutdruck. Die Wirkung dieser bioaktiven Peptide im Käse soll nun mit weiteren Studien erforscht werden. Weitere Informationen zu Emmentaler und allen anderen Käsesorten sowie Tipps zu «mobiler Ernährung» finden Sie auch auf www.mobilitaetsberatung.ch

vision

Die erste Etappe der Glattalbahn zwischen Messe/Hallenstadion und Zürich Auzelg ist auf der Zielgeraden. Diese Woche startet planmässig der Test- und Probetrieb auf der Neubaustrecke, bevor die Bahninfrastruktur ihren Fahrgästen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2006 zum

ersten Mal zur Verfügung stehen wird. Parallel zum Finish der ersten Etappe rollt die Glattalbahn auch in den Etappen zwei und drei im Takt voran. Vor wenigen Wochen wurde die zweite, bauwerk-mässig spektakulärste Etappe in Angriff genommen.



Glattalbahn zu 100 Prozent behindertengerecht

Die positiven Erfahrungen mit dem Bemusterungsprozess der Haltestelleninfrastruktur haben die Gesamtprojektleitung dazu bewogen, ein entsprechendes Vorgehen auf das gesamte Bahntrasse auszuweiten. Die Haltestellenzugänge, Bahnübergänge und Kreuzungen wurden den Bedürfnissen der verschiedenen Benutzergruppen angepasst. Dabei zeigte sich, dass die Vorstellungen nicht a priori widerspruchsfrei sind. Während zum Beispiel Kanten und Absätze für Velo- oder Rollstuhlfahrer zum Teil ärgerliche Hindernisse darstellen, sind sie für Sehbehinderte eine wertvolle Orientierungshilfe. Als Resultat wird die Glattalbahn als modernes öffentliches Verkehrsmittel alle aktuellen Anforderungen aus den Bereichen der Behindertengleichstellung und des «Langsamverkehrs» erfüllen.

1.+2. Etappe Glattalbahn

Die ersten Testfahrten finden diese Woche statt



Haltestelle «Messe/Hallenstadion» (kleines Bild) der ersten Etappe der Glattalbahn sowie beim Glattzentrum (3. Etappe)

Ab dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember nehmen die VBZ im Auftrag der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) den ordentlichen Betrieb auf dem neuen Teilstück der ersten Etappe auf. Die Tramlinie 11 wird über die jetzige Endstation beim Hallenstadion hinaus entlang der Thurgauerstrasse zur Stadtgrenze und via Fernsehstudio ins Quartier Auzelg verkehren.

Das spektakulärste Teilstück

An der zweiten Etappe wird jetzt bereits gebaut. Diese ist fünf Kilometer lang, bringt acht neue Haltestellen und eine imposante Linienführung von der Station Glattpark/Ambassador (Stadtgrenze) über die Bahnhöfe Glattbrugg und Balsberg zum Flughafen. Zwischen Lindbergh-Platz des neuen Stadtteils «Glattpark» Opfikon und dem Bahnhof Glattbrugg führen die beiden Geleise durch einen 400 Meter langen Tunnel. Vom Balsberg zum Flughafen entsteht ein 860 Meter langer Viadukt. «Die Probleme liegen im Detail», so VBG Direktor Flury. «Doch sind bei der ersten Etappe wichtige Erfahrungen beim Bau mitten durch Gewerbe- und Wohngebiete gemacht worden».

Äussere Thurgauerstrasse

Mit dem entstehenden Stadtteil «Glattpark» wandelt sich die Strasse zwischen Ambassador und Stelze von einer Ausserortsstrasse zu einer innerstädtischen Hauptverkehrsverbindung. Das Geschwindigkeitsre-

gime soll deshalb neu auf 60 km/h reduziert werden, was zusätzliche Fussgängerquerungen zwischen den Quartieren Talacker und Glattpark möglich macht. Die Allee, welche das Bild der Thurgauerstrasse auf Gebiet der Stadt Zürich prägt, wird Richtung Opfikon fortgesetzt werden.

Stelze-Tunnel

Der Tunnel zählt zu den anspruchsvollsten Spezialbauwerken der zweiten Etappe. Obwohl die Glattalbahn zwischen dem Lindbergh-Platz und dem Bahnhof Glattbrugg unterirdisch verkehren wird, wird das Bauwerk in einer offenen Baugrube, im sogenannten Tagbau, erstellt. Die Platzverhältnisse zwischen den bestehenden Siedlungen und wichtigen Verkehrsträgern sind dabei sehr eng. Der Tunnel verläuft dabei etwa in der Mitte zwischen den Häuserzeilen Talackerstrasse 25/31 und 39/43 hindurch. Dazu müssen die Heizzentrale sowie die

Anzeige

GLARNERLAND
zu entdecken.

WOHNKANTON

jetzt im neuen Glarissimo
www.glarusnet.ch/wohnen



Haltestelle «Lindbergh» des neuen Stadtteils Glattpark

Tiefgarage samt Zufahrt der Liegenschaften 39/43 verlegt und umgebaut werden. Der Tunnel unterquert die stets in Betrieb stehende SBB Linie Zürich - Flughafen. Gebaut wird vorerst nur während den Betriebspausen, also nachts.

Umbau des Bahnhofs Glattbrugg zu einer attraktiven Verkehrsdrehscheibe

In enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt Opfikon, den SBB sowie den VBG wird der Bahnhof Glattbrugg zu einer leistungsfähigen und kundenfreundlichen Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden. Zwischen dem S-Bahn-Perron und dem Bahnhofplatz mit Bus- und Glattalbahnhaltstelle entsteht eine zweite Personenunterführung. Das Bahnhofsgebäude wird mit einem AVEC-Shop und Café sowie einem Veloparking ergänzt und von einem markanten Dach überspannt.

Viadukt Balsberg: Die Glattalbahn in der ersten Etage

Ab der Einmündung der neuen Birchstrasse in die Flughafenstrasse bis kurz vor der Haltestelle Flughafen Zürich Airport verläuft die Glattalbahn auf einem 860 Meter langen Viadukt. Der Viadukt aus vorgespanntem Stahlbeton zählt zusammen mit



dem Stelzentunnel zu den anspruchsvollsten und spektakulärsten Bauwerken der zweiten Etappe. Die Bauzeit erstreckt sich von Januar bis Dezember 2007. In einer ersten Phase werden die Fundamente, Stützen und Pfähle errichtet. Anschliessend folgt der Überbau mit Brückenelementen und der Fahrbahn für die Glattalbahn.

Die Glattalbahn als Teil eines Gesamtkonzepts

Parallel zur Neubaustrecke der zweiten Etappe der Glattalbahn entsteht auch eine neue Tramverbindung zwischen den Haltestellen Leutschenbach (Thurgauerstrasse) und Bahnhof Oerlikon Ost (Schaffhauserstrasse). Diese zusätzliche Verbindung ist notwendig, um den Fahrgästen am Bahnhof Oerlikon das direkte Umsteigen zwischen S-Bahn und Glattalbahn zu ermöglichen. Bereits seit Sommer 2005 laufen die Bauarbeiten am neuen Teilstück der Birchstrasse zwischen Glattbrugg und Balsberg. Die Strasse ist Teil eines Gesamtverkehrskonzepts, welches vielfältige Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs sowie im Bereich des Rad- und Fussgängerwegnetzes umfasst. In enger Zusammenarbeit mit den SBB erfahren so zum Beispiel die Bahnhöfe Glattbrugg und Balsberg attraktive Erweiterungen.

Mit dem Projekt eröffnet sich die Chance, das Gesamtverkehrssystem zu optimieren, öffentliche Räume neu zu gestalten und ein identitätsbildendes Leitelement in die volkswirtschaftlich bedeutende Agglomeration zu legen. Dazu erschliesst die neue Glattalbahn wichtige Wohn- und Arbeitsgebiete in der Agglomeration im Norden Zürichs.

Im Einzugsgebiet der neuen Bahn werden für den Zeitraum bis 2015 Investitionen in Hochbauten (Wohnungen und Büros) im Umfang von fast 10 Milliarden Franken vorausgesagt. Bei Fertigstellung der dritten Etappe (2010) wird die Strecke 12,7 Kilometer lang sein und damit die Bahnhöfe Oerlikon und Stettbach mit dem Flughafen verbinden. Das neben der Durchmesserlinie Altstetten-Zürich/HB-Oerlikon grösste Verkehrsprojekt der Region kostet gesamt gesehen gegen 650 Millionen Franken.



Haltestelle «Beuler»



S-Bahn Zürich

Die ersten neuen Triebzüge RABe514 von Siemens sind auf dem Streckennetz des ZVV unterwegs. Im Moment noch testweise auf der Linie der S14 (Zürich-Hinwil) und ab dem kommenden Fahrplanwechsel auch auf der S5 (Pfäffikon/SZ-Rafz) und S7 (Winterthur-Rapperswil).

Nachdem sich in den 90er Jahren die Branche für Schienenfahrzeuge vollständig gewandelt hatte, entschied man sich bei Siemens, neben dem Bereich der Bahnautomatisierung (Signalanlagen, Steuerungen) auch Rollmaterial zu bauen. Somit bewarb sich Siemens an der damaligen Ausschreibung der SBB für die neuen Doppelstocktriebzüge. "Als Newcomer auf dem Schienenfahrzeugmarkt musste die Offerte voll einschlagen", so Detlev Hillmann (Siemens Transportation Systems). Ein wenig skurril mutet die Tatsache an, dass die ganzen Texte zwischen Siemens Schweiz und dem Stammhaus in Deutschland, eigentlich ja beide deutsch sprechend, minutiös übersetzt wurden, um ja keine Details zu übersehen. Das gleiche Prozedere galt auch bei den später ausgearbeiteten Verträgen.

Für die SBB sass erstmalig ein anderer Lieferant am Gesprächstisch, nichts desto trotz vergab man im Februar 2003 den Auftrag für vorab 35 Einheiten sowie weitere 25 Doppelstocktriebzüge in diesem Frühjahr im Wert von nochmals 348 Millionen Franken. Bis Ende 2009 werden somit 60 moderne Einheiten auf dem grössten S-Bahn-Netz der Schweiz verkehren.

Die ersten Designvorschläge hatten bei den SBB-Verantwortlichen nicht wie erhofft eingeschlagen. Während die SBB noch während dreier Monate mit weiteren Anbietern Verhandlungen führte, musste man sich bei

Siemens Gedanken über das passendere Design machen. Neben dem Design war die Technik eine grosse Herausforderung, musste doch gegenüber den «alten» S-Bahnen ein doppelstöckiger Triebzug gebaut werden, also ein Zug ohne eigentliche Lokomotive. Neben dem hohen Komfortstandard stellte die Unterbringung der gesamten Technik die Ingenieure vor eine schwere Aufgabe. Dabei sind alle wichtigen Komponenten doppelt vorhanden, sodass eine Störung in den meisten Fällen nicht zwangsläufig zu einem Betriebsunterbruch führen muss. Um dem Design den letzten



Schliff zu geben, wurde erstmalig in der Schweizer Bahntechnik ein Modell in Originalgrösse aus Holz gebaut, jedoch schon mit den richtigen Komponenten im Innenausbau und dem Führerstand. Von behinderten Menschen, dem Unterhaltsdienst der SBB, Lokführern und Anderen wollte man Inputs für die Optimierung erhalten. Schlussendlich musste vor allem die 1. Klasse noch verbessert werden, schliesslich wollte man dem höheren Fahrpreis Rechnung tragen.

Zur Zeit fahren die Triebzüge meistens durch Techniker begleitet, die kleinere Probleme beheben, beobachten oder dem Lokführer zur Seite stehen, denn ein so komplexes Fahrzeug verleitet anfänglich

zu Fehlbedienungen. Gleichzeitig hat auch die Schulung und Ausbildung der Lokführer begonnen und Ende des Jahres wird, wenn keine technischen Probleme auftreten, der erste Teil der gelieferten Flotte im regulären Einsatz stehen.

Für Hubert Keiber, Mitglied der Geschäftsleitung von Siemens Schweiz, steht fest: "Das neue Fahrzeug wird punkto Komfort und Leistungsfähigkeit neue Massstäbe setzen". Benedikt Weibel wies darauf hin, er habe es noch nie erlebt, dass neu entwickeltes Rollmaterial von Beginn weg einfach anstandslos funktionierte. Deshalb könnte er den Pendlerinnen und Pendlern nicht versprechen, dass die neuen Doppelstock-Triebzüge (DTZ) vom ersten Tag an störungsfrei verkehren werden. Man werde jedoch alles unternehmen, um allfällige Probleme schnellstens in den Griff zu bekommen.



Noch nicht bestimmt wurde, wer der Gewinner oder die Gewinnerin des von der SBB ausgeschriebenen Wettbewerbes zur Namensfindung des neuen Rollmaterials ist. Laut SBB sind über 6'000 Vorschläge eingegangen! Wir halten Sie auch diesbezüglich auf der Website www.mobilitaetsberatung.ch auf dem Laufenden.

ECO-DRIVE®

Quality Alliance

PRÄSENTIERT DEN UNTERSCHIED:



Herkömmlicher Fahrstil



Eco-Drive®-Fahrstil

Françoise Schneider schaltet früher hoch und später herunter, spart so 10% Sprit, ist genau so schnell am Ziel und leiht ihrem Mann manchmal den Wagen, weil er jetzt auch umwelt- und autoschonend fährt.

Quality Alliance Eco-Drive®
c/o ecoprocess
Postfach, 8022 Zürich
www.eco-drive.ch

 **energieschweiz**

Das Programm für Energieeffizienz und erneuerbare Energien. www.energie-schweiz.ch

Ausrüstung für Abenteuer



Bild: Silvia Winteregg, Tibet, Namtso, Chulmo, See, 4720 m ü.M.

Monsun

Regenjacke mit neuem Lüftungssystem zum Velofahren, Wandern und im Alltag. Monsuntest bestanden.
Fr. 299.-

Gratis Velohandbuch im Wert von Fr. 8.-

Über 7000 aktuelle Velo-, Bike- und Trekkingartikel finden Sie im Handbuch. Alles vom VELOPLUS-Team getestet und für gut befunden. Tipps – Tests – Infos!

 **swiss design by VELOPLUS.ch**



Basel Leimenstrasse 78 - Emmenbrücke Oberhofstrasse 16, beim Shopping Center - Ostermündigen Bernstrasse 65 - Wetzikon beim Bahnhof
Telefon 044 933 55 55, info@veloplus.ch - www.veloplus.ch Shop, Velobörse, Aktionen, Insider Tipps

- Senden Sie mir gratis das Velohandbuch im Wert von Fr. 8.-
- Senden Sie mir Unterlagen zur Monsun Regenjacke

Name Vorname

Strasse/Nr.

PLZ/Ort 48-08

Per SMS bestellen. Senden Sie den Text: velo, Namen und Adresse an 9889 (20 Rp./SMS)

An: **VELOPLUS**, Rapperswilerstr. 22, 8620 Wetzikon – oder per Mail bestellen.