

Simon Tottoli
Chefredaktor

Keine falsche Bescheidenheit

In letzter Zeit häufen sich in Fahr- und Testberichten Formulierungen wie «erfreuen wir uns daran, solange es noch geht», «lange wird es so etwas nicht mehr geben» oder sogar «jetzt ist wohl die letzte Chance». Klar: Es geht jeweils um ein Modell mit Verbrennungsmotor, mit viel Leistung und manchmal auch mit viel Hubraum und vielen Zylindern.

Eigentlich ist es für uns Autoliebhaber eine Tragödie, dass solche Aussagen überhaupt nötig sind. Denn die meisten hätten gerne noch ein bisschen länger die Wahl, mit welcher Antriebstechnologie sie von A nach B kommen wollen. Haben wir auch! Derzeit gibt es immer noch zahlreiche Fahrzeuge neu zu kaufen, die entgegen jeder EU-Trümerei flüssigen Treibstoff tanken. Es liegt aber an uns, das Angebot zu nutzen, wenn wir es wollen.

Sie werden das Geräusch eines Verbrenners nicht vermissen, fahren vielleicht schon lange elektrisch? Das ist genauso legitim, schliesslich hat so ein Stromer unbestreitbare Vorzüge, die auch unsere Redaktion regelmässig begeistern. Nur sollte es der freie Wille sein, der zur Wahl eines entsprechenden Fahrzeugs führt. Nicht die Meinung der Nachbarn, nicht das Gesetz und auch nicht das schlechte Gewissen.

Es mag egoistisch klingen – so kurz vor Weihnachten erst recht, schliesslich haben viele auf diesem Planeten ganz andere Probleme als die bedrohte Wahlfreiheit bei der Antriebstechnologie ihres nächsten Autos –, aber wir in der Schweiz neigen allgemein zu übertriebener Bescheidenheit. Wie oft hörte ich in meinem Umfeld schon Aussagen wie «wir kaufen das Cabrio dann, wenn die Kinder aus dem Haus sind», «ich könnte mir mein Traumauto zwar leisten, möchte aber nicht als Snob dastehen» oder ganz allgemein «es ist ja eigentlich gar nicht nötig»!

Diese oder ähnliche Argumente halten viele von uns davon ab, ein bestimmtes Modell, das uns sehr gut gefiele, zu kaufen. Vielleicht geraten sie jetzt, wo noch das Argument der endlichen Verfügbarkeit dazukommt, etwas in den Hintergrund? Ausserdem könnte man dieses «Solange es noch geht» auch viel radikaler auslegen. Es gab definitiv schon Zeiten, in denen uns und unserer Welt weniger Ungemach drohte als heute. Und an diesen Bedrohungen trägt keiner von uns in einem entscheidenden Ausmass Schuld. Deshalb bin ich der Meinung, dass wir die schönen Dinge geniessen sollten und dürfen. Auch die emotionalen Autos, die es zum Glück immer noch zur Genüge gibt. Ohne schlechtes Gewissen.

Die ETH will Autos verdrängen

E-BIKE-CITY Die Hochschule arbeitet mit insgesamt neun Lehrstühlen am Leuchtturmprojekt E-Bike-City. Den Automobilisten droht das Abstellgleis.

Philipp Gut

Es ist als verkehrstechnische Verheissung gemeint, man könnte es aber ebenso gut als Drohung oder gar als Kampfansage an die Automobilisten auffassen: «Eine Stadt voller Einbahnstrassen und Vortritt fürs Velo». So titelte der «Tages-Anzeiger» über einem Bericht zur «Verkehrszukunft von Zürich». Und ergänzte: «Für Velofahrer sind die Pläne eine Erlösung, für Autofahrer ein Schock.»

Was hat es damit auf sich? Hinter dem, was wie aus dem Parteiprogramm der Grünen klingt, steckt ein gross angelegtes Forschungsprojekt der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich. Es nennt sich E-Bike-City und will das Zürcher Strassenetz neu gestalten – «konsequent aus einer Velo-Perspektive» («Tages-Anzeiger»). Die ETH selbst beschreibt die Forschungsfrage so: «Wie Zürchs Strassen aussehen müssten, damit mehr E-Bikes als Autos fahren». Es gehe um die «Vision, wie Städte aussehen könnten, wenn sie die Hälfte ihres Strassenraums für Fussgänger:innen, Radfahrer:innen und E-Biker:innen bereitstellen», schreibt die ETH gendern (wobei man sich fragt, ob die sprachlichen Stolpersteine als Vorbote für kommende Verkehrshindernisse anzusehen sind).

Beteiligt an E-Bike-City, das als Leuchtturmprojekt geadelt wurde, sind nicht weniger als neun Professuren an der ETH Zürich und der EPF Lausanne, was einiges aussagt darüber, wohin heutzutage die Ressourcen fließen. Grün lackierte Forschung – insbesondere, wenn sie einen Bezug zur allgegenwärtigen Klimadebatte hat – ist hoch im Kurs. Das ist auch hier der Fall, wie Projektleiter Kay W. Axhausen ausführt. «Mit Blick auf die Erderwärmung können wir in der Verkehrsplanung nicht wie bisher weitermachen», lässt er sich auf der ETH-Website zitieren. «Wir brauchen neue verkehrspolitische Ideen für die Städte.» Die E-Bike-City sei «auch ein Modell, wie der Verkehr seine Treibhausgasemissionen reduzieren kann». Die verkehrstechnische Utopie – oder eben Dystopie, je nach Perspektive – solle zeigen, dass Fahrrad und E-Bike als «Standardverkehrsmittel» in der Stadt dienen könnten. «Unsere Vision ist es,

dass die Stadt bequemer, leiser, grüner und gesünder wird als heute.»

Halbierung des Strassenraums für Autos Das Projekt arbeitet auf eine vollständige Entflechtung der Verkehrsträger hin. Im Unterschied zu heute wären «die Fahrspuren für Autos, öffentlichen Verkehr (Trams, Busse), Zweiräder (Velos, E-Bikes) sowie die Gehwege für Fussgänger:innen in der E-Bike-City grundsätzlich voneinander getrennt». Dazu würde der Strassenraum umgebaut – zulasten der Autofahrer.

Ein weiterer Punkt, der Zündstoff birgt: In der E-Bike-City bestünde das Strassenetz für Autos «weitestgehend aus einspurigen Einbahnstrassen». Das Volumen für den motorisierten Individualverkehr würde also drastisch verringert. Die Fahrspuren für die Räder und E-Bikes befänden sich «in der Regel links und rechts der Einbahnstrasse», so die ETH. Damit wolle man «mehr Raum für die Menschen statt für die Autos» schaffen. Als ob in den Autos nicht auch Menschen sässen – Menschen notabene, die sich aus freien Stücken für das Automobil als Fortbewegungsmittel entschieden haben.

Mit der angekündigten Halbierung des Strassenraums für Autos geben sich die ETH-Verkehrsplaner aber noch nicht zufrieden. Sie arbeiten bereits auf eine noch weitergehende Reduktion hin. Den letzten Schritt in ihrem mehrstufigen Konzept beschreiben sie so: «Je mehr Städte:innen sich in der Folge für ein autofreies Leben entscheiden, umso mehr Parkplätze liessen sich nach und nach zu Fahrradabstellplätzen, Grünanlagen, Spielplätzen umbauen.» Ein ausreichendes Angebot an Ladezonen und Kurzzeitparkplätzen soll «die Zufahrten für Notfall-, Liefer- und Transportfahrzeuge» sichern. Der private Autoverkehr wäre also praktisch verschwunden.

Wie die ETH weiter mitteilt, sei der federführende Verkehrsingenieur Kay Axhausen mit der E-Bike-City so «nahe bei der Politik wie noch nie». Mit dem Projekt brächten sich die Forscher jetzt aktiv in verkehrspolitische Debatten ein.

Verkehrsverbände steigen auf Barrikade

Was sagen die etablierten Verkehrs- und Automobilverbände dazu? Thierry Burkart, Präsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (Astag), will sich nicht auf die Äste hinaus lassen: «Es braucht alle Verkehrsträger und -mittel, um die Mobilitätsanforderungen der Gegenwart und Zukunft zu lösen.» Ein «ideologisch motiviertes Konkurrenzdenken» habe längst ausgedient und schaffe nur neue Probleme. Die Frage ist allerdings, wer dieses Konkurrenzdenken pflegt. Die Verfechter der E-Bike-City jedenfalls bekennen ganz offen, dass sie das Auto zurückdrängen wollen. Dann wird Burkart deutlicher: «Ein leistungsfähiges Strassennetz, das für das Transportgewerbe offen bleibt, ist zwingende Voraussetzung für eine funktionierende Versorgung und Entsorgung in unse-



Vision einer E-Bike-City: Der ETH Zürich schwebt vor, «dass die Stadt bequemer, leiser, grüner und gesünder wird als heute».

rem Land.» Für «höchst problematisch» hält der Astag-Präsident und FDP-Schweiz-Chef «Konzepte und Sachpläne, die von der Verwaltung als sogenannt behördenverbindliche Grundlagen erarbeitet werden». Hier müssten die Parlamente «dringend mehr Mitsprache beziehungsweise das Genehmigungsrecht» einfordern.

Kritik kommt auch vom Touring Club Schweiz (TCS). «Der ideologisch geprägte Ansatz dieser Studie ist weder realistisch noch zielführend», sagt Zentralpräsident Peter Goetschi. Anstatt die Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen, sollte man

ihre Komplementarität und die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger der jeweiligen Situation entsprechend nutzen. Es sei unbestritten, dass das Velo in den Städten für kurze und mittlere Distanzen eine wichtige Rolle spiele und dass es gerade im Pendelverkehr zunehmend genutzt werden könne. «Aber auch in der Stadt lassen sich nicht alle Bedürfnisse einzig mit dem Velo abdecken.» Die Städte müssten für Autofahrerinnen und Autofahrer zugänglich bleiben, auch für solche vom Land. Damit dies möglich sei, müssten genügend Fahrspuren und Parkplätze vorhanden sein.

«Ich sage den Autobesitzern nicht den Kampf an»

«Mit Blick auf die Erderwärmung können wir in der Verkehrsplanung nicht wie bisher weitermachen», sagt Professor Kay W. Axhausen. Er ist Leiter des gross angelegten Forschungsprojekts E-Bike-City der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich. Dieses will das Zürcher Strassenetz neu gestalten.

AUTOMOBIL REVUE: Herr Axhausen, mit dem Projekt E-Bike-City sagen Sie den Automobilisten den Kampf an. Fahrbahnen und Parkplätze sollen drastisch reduziert werden.

Kay Axhausen: Nein, ich sage den Autobesitzern nicht den Kampf. In dem Projekt fragen wir uns, was die Schweiz tun kann, um ihre Klimaverpflichtungen im Verkehrssektor zu erreichen, wenn die aktuellen Pläne scheitern. Wir brauchen einen, besser mehrere Pläne B, um im Fall der Fälle rechtzeitig und überlegt umsteuern zu können. In dem Szenario, das wir testen, wird dem Langsamverkehr drastisch mehr Platz eingeräumt, um ihn zu einer



ETH-Professor Kay W. Axhausen ist Leiter des Forschungsprojekts E-Bike-City.

ernst zu nehmenden Alternative zu machen. Wir wissen, dass ein zögerlicher Ausbau der Alternativen nicht ausreicht.

Hat das Auto in Ihren Visionen für die Verkehrszukunft überhaupt noch Platz?

Ja, die Entwurfsidee ist, dass jede Anschrift mit einem PW erreichbar ist, insbesondere für Notfallfahrzeuge, Lieferwagen, Taxis, Polizei, Handwerker, aber auch für die Bewohner.

Vernachlässigen Sie nicht die wirtschaftlichen Aspekte der Automobilität?

Das Verkehrssystem produziert Erreichbarkeit und ermöglicht damit uns allen die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Der PW als Teil davon leistet hier seinen Beitrag. Wir werden in den Modellrechnungen testen und berichten, wie sich diese Erreichbarkeit für alle Personen verändert, natürlich unter Berücksichtigung der erwarteten Verkehrsverhaltensänderungen.

Wenn es Ihnen ums Klima geht, könnten Sie auch mit Elektroautos planen. Warum setzen Sie stattdessen aber auf Fahrräder?

Das Elektroauto wird einen wichtigen Beitrag leisten, aber nach heutigem Stand des Wissens wird der Beitrag zu klein sein und zu spät kommen, um die Klimaziele zu erreichen. Die elektrischen Fahrräder sind in der Stadt und wahrscheinlich auch in den dichten Teilen der Agglo eine sehr gute Alternative.

Sie suchen erklärtermassen den Kontakt zur Politik. Wie frei ist Ihre Forschung noch?

Ja, wir wollen unsere Ideen bekannt machen, und deshalb ist der Kontakt mit dem ACS, aber auch der Politik zentral. Wir wollen die notwendige Diskussion anstossen, damit wir in zehn, 15 Jahren keine Panikentscheidungen treffen. Keiner unserer Geldgeber hatte einen Einfluss auf die Forschenden oder die Projektziele.

Interview: Philipp Gut



Halbierung des Strassenraums für Autos: Das Projekt E-Bike-City der ETH Zürich in einer Grafik.