

Grünlackierte Forschung

Die ETH will Zürich zu einer «E-Bike-City» umbauen.

Automobilisten sollen aus der grössten Schweizer Stadt verschwinden.

Philipp Gut

Grün, grüner, ETH: So könnte man die jüngste Entwicklung der einst für ihre wissenschaftliche Rationalität und Nüchternheit bekannten Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) beschreiben. Das gilt quer durch die Forschungsbereiche, vom Klima – wo aktivistische Wortführer wie Reto Knutti den Ton angeben – über die Umwelt- und Ingenieur- bis zu den Verkehrswissenschaften. Die neueste Probe aufs Exempel liefert die ETH mit dem sogenannten Leuchtturmprojekt «E-Bike-City», an dem nicht weniger als neun Lehrstühle in Zürich und an der Schwesterinstitution EPF Lausanne beteiligt sind.

Das zeigt, wohin heutzutage mit Vorliebe die Ressourcen fließen: Grünlackierte 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 ausführte: «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

Gemäss ETH-Entwürfen besteht das Strassennetz «weitestgehend aus einspurigen Einbahnstrassen».

Ideen für die Städte.» Die E-Bike-City sei «auch ein Modell, wie der Verkehr seine Treibhausgasemissionen reduzieren kann». Sie 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», so Axhausen.

«Mehr Raum für die Menschen»

«Eine Stadt voller Einbahnstrassen und Vortritt fürs Velo», so fasst der lokale *Tages-Anzeiger* die Pläne zusammen. Für Velofahrer seien sie eine «Erlösung», für Autofahrer hingegen ein



«Schock». Tatsächlich will die ETH das gesamte Zürcher Strassennetz radikal umbauen und den Bewegungsraum für Autos massiv beschneiden. 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», wie die ETH gegendert mitteilt – wobei man sich fragt, ob die sprachlichen Stolpersteine als Vorboten für kommende Verkehrshindernisse anzusehen sind.

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». Das ginge einher mit einem Spurabbau im Grossformat, gegen den die hitzigen aktuellen Diskussionen um partielle Spurverringernissen wie am Zürcher Knotenpunkt Bellevue wie ein harmloses Vorgeplänkel aussehen.

Denn in Zukunft bestünde das Strassennetz für Autos gemäss den ETH-Entwürfen

«weitestgehend aus einspurigen Einbahnstrassen». Das Volumen für den motorisierten Individualverkehr würde so drastisch verringert. Die Fahrspuren für die Räder und E-Bikes befänden sich «in der Regel links und rechts der Einbahnstrasse». Damit wolle man «mehr Raum für die Menschen statt für die Autos» schaffen, wie die ETH formuliert. Als ob in den Autos nicht auch Menschen sässen – Menschen, die sich aus freien Stücken für das Automobil als Fortbewegungsmittel entschieden haben; Menschen, die arbeiten; Menschen, die Wertschöpfung bringen.

«Nahe bei der Politik wie noch nie»

Mit der beabsichtigten Halbierung des Strassenraums für das Auto wird die Stadt nicht wiederzuerkennen sein. Doch damit nicht genug: Die ETH-Forscher gehen noch weiter und arbeiten bereits auf eine umfassendere Reduktion hin. Den letzten Schritt in einem mehrstufigen Konzept beschreiben sie so: «Je mehr Städter:innen sich in der Folge für ein autofreies Leben entscheiden, umso mehr Park-

plätze liessen sich nach und nach zu Fahrrad-abstellplätzen, Grünanlagen, Spielplätzen um-bauen.» Ein «autofreies Leben» – das ist es also, worauf die ETH letztlich hinauswill.

Dass dies keine interesselose Forschung ist, sondern dass dahinter eine handfeste politi-sche Agenda steckt, ist offenkundig. Die ETH versucht es auch gar nicht erst zu verschleiern, vielmehr schreibt sie offensiv: Mit der «E-Bike-City» sei der federführende Verkehrsingenieur Kay W. Axhausen so «nahe bei der Politik wie noch nie». Mit dem Projekt brächten sich die ETH-Forscher aktiv in verkehrs- und klima-politische Debatten ein.

Was sagen die massgeblichen Verkehrs- und Automobilverbände dazu? Thierry Burkart, Präsident des Schweizerischen Nutzfahrzeug-verbands (Astag), gibt sich diplomatisch: «Es

Auffällig ist, dass das Veloprojekt auch die von der Politik gehätschelten Elektroautos ausgrenzt.

braucht alle Verkehrsträger und -mittel, um die Mobilitätsherausforderungen der Gegen-wart und Zukunft zu lösen.» Ein «ideologisch motiviertes Konkurrenzdenken» habe längst ausgedient und schaffe nur neue Probleme. Bloss: Wer pflegt denn ein solches Konkurrenz-denken? Die Verfechter der E-Bike-City jeden-falls bekennen, dass sie das Auto zurück-drängen wollen.

Widerstand der Verkehrsverbände

Deutlicher wird Burkart im folgenden Satz: «Ein leistungsfähiges Strassennetz, das für das Transportgewerbe offenbleibt, ist zwingende Voraussetzung für eine funktionierende Ver-sorgung und Entsorgung in unserem Land.» Für «höchst problematisch» hält der Astag-Präsident und FDP-Schweiz-Chef «Konzepte und Sachpläne, die von der Verwaltung als so-genannt behördenverbindliche Grundlagen er-arbeitet werden». Hier müssten die Parlamente «dringend mehr Mitsprache beziehungsweise das Genehmigungsrecht» einfordern.

Kritik kommt auch vom Touring-Club Schweiz (TCS). «Der ideologisch geprägte An-satz dieser Studie ist weder realistisch noch ziel-führend», sagt Zentralpräsident Peter Goetschi zum ETH-Leuchtturmprojekt «E-Bike-City». Anstatt die Verkehrsmittel gegeneinander auszu-spielen, 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 ein-zig mit dem Velo abdecken.» Die Städte müssten weiterhin für Autofahrerinnen und Autofahrer

zugänglich bleiben, auch für solche vom Land. Dazu müssten genügend Fahrspuren und Park-plätze vorhanden sein.

Thomas Hurter, Zentralpräsident des Auto-mobil-Clubs der Schweiz (ACS) und SVP-Nationalrat, hält ebenfalls «nicht sehr viel» von den ETH-Ideen. Leider sei es immer mehr so, «dass die städtische Politik uns sagt, was gut sein soll». Grundsätzlich solle aber jeder frei entscheiden können, welche Mobilität er benutzen wolle.

Modus des besorgten Klimaschützers

Professor Kay W. Axhausen von der ETH wieder-um kontert: «Nein, ich sage den Autobesitzern nicht den Kampf an.» In dem Projekt gehe es darum, «was die Schweiz tun kann, um ihre Klimaverpflichtungen im Verkehrssektor zu er-reichen, wenn die aktuellen Pläne scheitern». In dem ETH-Szenario werde «dem Langsam-verkehr drastisch mehr Platz eingeräumt, um ihn zu einer ernstzunehmenden Alternative zu machen». Ein «zögerlicher Ausbau der Alter-nativen» reiche nicht aus, so Axhausen ganz im Modus des besorgten Klimaschützers.

Auf den Einwand, die ETH vernachlässige den wirtschaftlichen Aspekt der Automobili-tät, antwortet Axhausen eher ausweichend und technisch: «Das Verkehrssystem produ-ziert «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 Erreich-barkeit für alle Personen verändert, natürlich unter Berücksichtigung der erwarteten Ver-kehrsverhaltensänderungen.»

Auffällig ist weiter, dass die ETH mit ihrem Veloprojekt nicht nur die Verbrenner ausgrenzt, sondern auch die von der Politik gehätschelten Elektroautos. Warum setzt sie stattdessen auf Fahrräder? Axhausen: «Das Elektroauto wird einen wichtigen Beitrag leisten, aber nach heu-tigem Stand des Wissens wird der Beitrag zu klein sein und zu spät kommen, um die Klima-ziele zu erreichen.» Die elektrischen Fahrräder seien in der Stadt und wahrscheinlich auch in den dichten Teilen der Agglomeration «eine sehr gute Alternative».



INSIDE WASHINGTON

Shoppen mit Trump-Millionen

E. Jean Carroll konnte am Montag-abend ihre Freude nicht zügeln, als sie die MSNBC-Moderatorin Rachel Mad-dow mit Fantasien über epische Ein-kaufsbummel nach dem erstaunlichen 83,3-Millionen-Dollar-Urteil der Ge-schworenen gegen den ehemaligen Präsidenten Donald Trump in der ver-gangenen Woche erfreute.

«Als Erstes, Rachel, werden du und ich einkaufen gehen», erklärte Carroll und lachte sich schlapp. «Wir werden uns komplett neue Kleider und Schuhe zu-legen. Und was willst du? Ein Penthouse? Es gehört dir, Rachel!»

Trump zu verklagen, ist für die ehe-malige Ratgeberkolumnistin der Zeitschrift *Elle* zu einem lukrativen Ruhestandsgeschäft geworden. Im ver-gangenen Frühjahr gewann Carroll ein Urteil vor Zivilgericht in Höhe von fünf Millionen Dollar, in dem der Immobilien-mogul für schuldig befunden wurde, sie vor fast drei Jahrzehnten in einer Um-kleidekabine des Kaufhauses Bergdorf Goodman sexuell belästigt zu haben.

Nun hat ein zweites Geschworenen-gericht in Manhattan Trump für schul-dig befunden, Carroll mit seinen wüten-den öffentlichen Tiraden, in denen er sie als «Spinnerin» bezeichnete, verleumdet zu haben. Trump besteht darauf, dass sie beide sich nie getroffen hätten und dass sie ohnehin nicht sein «Typ» sei. In einem Podcast der *New York Times* aus dem Jahr 2019 betonte Carroll selbst: «Ich bin nicht vergewaltigt worden.» Sie sagt, sie habe sich erfolgreich gegen ihn gewehrt.

Der Kampf geht weiter, denn Trump plant, gegen die millionenschweren Ge-richtsurteile Berufung einzulegen. In der Zwischenzeit fragt sich ein Grossteil der Öffentlichkeit, seit wann es unzulässig ist, die eigene Unschuld zu beteuern. Trump und seine Feinde stürzen das Land in immer seltsamere Gefilde.

Amy Holmes