

Grünlackierte Forschung

- 01.02.2024
- Die Weltwoche
- Philipp Gut

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 neuste 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 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 «Eine sehr gute Alternative»: Stadtraum-Studie der ETH. 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 Fussgängerrinnen, Radfahrerinnen und E-Bikerinnen bereitstellen», wie die ETH gendernd 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 Fussgängerinnen in der E-Bike-City grundsätzlich voneinander getrennt». Das ginge einher mit einem Spurabbau im Grossformat, gegen den die hitzigen aktuellen Diskussionen um partielle Spurverringeringen 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 Städterinnen sich in der Folge für ein autofreies Leben entscheiden, umso mehr Parkplätze liessen sich nach und nach zu Fahrradabstellplätzen, Grünanlagen, Spielplätzen umbauen.» Ein «autofreies Leben» - das ist es

also, worauf die ETH letztlich hinauswill. Dass dies keine interesselose Forschung ist, sondern dass dahinter eine handfeste politische 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 klimapolitische Debatten ein. Was sagen die massgeblichen Verkehrs- und Automobilverbände dazu? Thierry Burkart, Präsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (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 Gegenwart und Zukunft zu lösen.

» Ein «ideologisch motiviertes Konkurrenzdenken» habe längst ausgedient und schaffe nur neue Probleme. Bloss: Wer pflegt denn ein solches Konkurrenzdenken? Die Verfechter der E-Bike-City jedenfalls bekennen, dass sie das Auto zurückdrängen wollen. Widerstand der Verkehrsverbände Deutlicher wird Burkart im folgenden Satz: «Ein leistungsfähiges Strassennetz, das für das Transportgewerbe offenbleibt, ist zwingende Voraussetzung für eine funktionierende Versorgung und Entsorgung in unserem 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 zum ETH-Leuchtturmprojekt «E-Bike-City». 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 weiterhin für Autofahrerinnen und Autofahrer zugänglich bleiben, auch für solche vom Land. Dazu müssten genügend Fahrspuren und Parkplätze vorhanden sein. Thomas Hurter, Zentralpräsident des Automobil-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 wiederum 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 erreichen, wenn die aktuellen Pläne scheitern». In dem ETH-Szenario werde «dem Langsamverkehr drastisch mehr Platz eingeräumt, um ihn zu einer ernstzunehmenden Alternative zu machen». Ein «zögerlicher Ausbau der Alternativen» reiche nicht aus, so Axhausen ganz im Modus des besorgten Klimaschützers.

Auf den Einwand, die ETH vernachlässige den wirtschaftlichen Aspekt der Automobilität, antwortet Axhausen eher ausweichend und technisch: «Das Verkehrssystem produziert 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.» 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 heutigem Stand des Wissens wird der Beitrag zu klein sein und zu spät kommen, um die Klimaziele zu erreichen.

» Die elektrischen Fahrräder seien in der Stadt und wahrscheinlich auch in den dichten Teilen der Agglomeration «eine sehr gute Alternative»..

