

Swiss Architects:

Regula Lüscher: «Verringert sich mithilfe der E-Mobilität der Lärm, kann sich die Gestalt der Städte verändern»

Lärm- und Abgasreduktion sind die Vorteile der E-Mobilität. Doch erst in Kombination mit weiteren stadtplanerischen Massnahmen kann sie die Lebensqualität in den Städten verbessern.

12. Mai 2023 / Daniela Meyer



Foto: Nadia Bendinelli, inedito

Ab 2035 dürfen in der EU keine Neuwagen mit Verbrennungsmotor mehr verkauft werden, was sich auch auf die Schweizer Fahrzeugflotte auswirken wird. Wie wird der forcierte Umstieg auf die Elektromobilität unsere Städte verändern, Frau Lüscher?

Ich glaube nicht, dass die Elektromobilität allein die Städte stark verändern wird. Dabei handelt es sich bloss um einen anderen Antrieb als bisher. Neu ist die Ladeinfrastruktur, die es dazu braucht, und dass der Verkehr weniger Lärm und Abgase produzieren wird. Aber die Autos auf den Strassen wird es weiterhin geben.

Interessant ist der elektrische Antrieb insbesondere für die Velofahrer*innen, die sich nun schneller und über grössere Distanzen fortbewegen können. Dadurch wird das Pendeln mit

dem Velo interessant. Doch dafür wird eine eigene Infrastruktur benötigt, denn sie wollen nicht dort fahren, wo die Fussgänger*innen spazieren. Will man dafür keine Autospuren hergeben, braucht es separate Spuren oder gar Brücken, eine Art «High Lines». Doch eine separate Infrastruktur droht die Attraktivität und Flexibilität des Velofahrens wieder zu schmälern, da man nicht mehr überall rasch absteigen und anhalten kann. So leistet der Langsamverkehr keinen Beitrag mehr zur Belebung des öffentlichen Raums. Das macht vielleicht in suburbanen Gebieten an den Stadträndern Sinn, aber nicht in den Zentren. Dort braucht es andere Lösungen.

Welche Städte können uns dabei als Vorbilder dienen?

Will man in Städten neue Mobilitätskonzepte einführen, führt dies meistens zu einer Reduktion der Autospuren. Das ist eine günstige Lösung, da der Strassenraum dazu nicht gross umgebaut werden muss. Das können wir in New York oder Paris beobachten. In Paris zum Beispiel wurde das Seine-Ufer von den Autos befreit und es entstand eine Flaniermeile, mit der sich die Einheimischen identifizieren und die zur neuen Visitenkarte der Stadt wurde. Auf der einst stark befahrenen Rue de Rivoli gibt es heute nur noch eine Spur für Busse und Taxis; daneben viel Platz für Velos und Fussgänger*innen, die sich nun entspannt fortbewegen können. Aber in unserem politischen System ist die Durchsetzung solcher radikaler Lösungen schwieriger.

Dank dem elektrischen Antrieb gewinnen wir noch keinen Platz für alternative Mobilitätskonzepte. Doch genau den bräuchten wir, wenn wir die Städte nachhaltig verändern wollen.

Einfacher gestaltet sich die Implementierung neuer Verkehrskonzepte bei Siedlungen oder Stadtteilen, die neu gebaut werden. Welches Potenzial birgt die Elektromobilität dort?

Ein interessantes Beispiel dafür ist das Berliner Schumacher Quartier, das derzeit auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel entsteht. Dort wird es in unmittelbarer Nähe der S-Bahn-Stationen Mobility Hubs geben, um die Feinverteilung im Quartier mit Velos, Scootern oder Kleinbussen zu gewährleisten. Gerade bei kleinen Fahrzeugen, die keinen starken Antrieb benötigen, ist die Elektromobilität attraktiv und kann individuelle Lösungen für unterschiedliche Bedürfnisse bieten.

Im Gegensatz zum Verbrennungsmotor benötigt das Laden der Batterien viel Zeit, was insbesondere das Autofahren beeinflusst. Besteht das Potenzial, die Ladestationen mit anderen Angeboten zu kombinieren, die während der Wartezeit genutzt werden können?

Wer ein Elektroauto fährt, muss gut planen und organisieren: Ladestationen gibt es hierzulande zwar ausreichend, doch das Laden benötigt Zeit. Das mag ein Nachteil sein, bietet aber auch Chancen. Dabei kann ein neuer Bautyp entstehen: In die Mobility Hubs können Läden, Cafés oder gar Kinderkrippen integriert werden, die sich zum öffentlichen Raum orientieren. So entstehen Orte mit Aufenthaltsqualität, die einen Beitrag zum Quartierleben leisten.

Ich denke dabei auch an Einkaufszentren, die heutzutage vielerorts unter Druck sind. Das sind meist grosse, sehr tiefe Gebäude, die schwierig umzunutzen sind. Diese könnten sich zukünftig für die Einrichtung von Mobility Hubs eignen, in deren Innern sich die Ladeinfrastruktur befindet, umgeben von Büros oder gar Wohnungen, die rundherum

angeordnet sind. So kann die neue Technologie durchaus den städtischen Raum beeinflussen.

Wie Sie bereits erwähnt haben, führt der Umstieg auf die Elektromobilität zu einer Lärm- und Abgasreduktion. Wird sich die Lärmproblematik, die derzeit neue Wohnbauten an stark befahrenen Strassen verhindert, dadurch entschärfen?

Zu einem gewissen Grad bestimmt, aber der ganze Lärm wird dadurch nicht verschwinden! Es sind nicht bloss die Verbrennungsmotoren, die Lärm verursachen, sondern auch der Abrieb der Pneu auf dem Asphalt. Tempo 30 ist deshalb ein weiterer wichtiger Aspekt hinsichtlich der Lärmreduktion. Dazu kommt, dass Elektroautos heute aus Sicherheitsgründen künstliche Geräusche verursachen müssen, damit sie von anderen Verkehrsteilnehmenden gehört werden. Diesbezüglich gibt es noch Optimierungsbedarf. Dennoch können die beiden Massnahmen – Elektrofahrzeuge und Temporeduktionen – aber enorme Verbesserungen bringen. Gelingt dies, können wir zukünftig auch an verkehrsreichen Strassen wohnen und die Häuser können sich wieder den Strassen zuwenden. Dann werden nicht mehr bloss Laubengänge, WC- oder Küchenfenster das Strassenbild prägen, sondern die Fassaden können offener gestaltet sein. Der Strassenraum und die angrenzenden Vorgärten werden dadurch zu einer belebten Zone.

Entscheidend ist aber auch, dass sich dank der Elektromobilität die gesundheitsschädlichen Abgase reduzieren – ein wesentlicher Beitrag zu einer hohen Wohn- und Lebensqualität. Zudem hilft die Abgasreduktion der Pflanzen- und Tierwelt.

Gerade die Pflanzen spielen eine wichtige Rolle bei der Hitzeminderung. Werden unsere Städte zukünftig nicht nur leiser, sondern auch grüner?

Es ist sehr wichtig, dass die bestehenden Städte grüner werden und zukünftig mehr kühlende Faktoren aufweisen. Eine bessere Luftqualität bietet die Möglichkeit, die Natur zurück in die Städte zu holen. Doch dazu benötigen wir ebenfalls Platz, insbesondere wenn Bäume gepflanzt und Versickerungsflächen erstellt werden sollen. Momentan drohen die Städte zu Hitzeinseln zu werden. Es kann sein, dass dadurch eine Umgestaltung der Strassenräume noch stärker in den Fokus rücken wird – nicht bloss aufgrund der Elektromobilität.

Regula Lüscher ist Architektin und Stadtplanerin und arbeitet unter dem Namen «Die Stadtmacherin» als Expertin für Architektur, Stadtplanung und Management. Sie war von 2007 bis 2021 Senatsbaudirektorin von Berlin und Staatssekretärin in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. Zuvor arbeitete sie beim Amt für Städtebau der Stadt Zürich als stellvertretende Direktorin. Ihr Architekturstudium schloss sie 1986 an der ETH Zürich ab. Seit 2012 ist sie Honorarprofessorin an der Universität der Künste Berlin (Fachgebiet Stadterneuerung) und seit 2021 ist sie Mitglied der Berliner Akademie der Künste.