

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 36 (2023)  
**Heft:** 6-7

**Rubrik:** Lautsprecher

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

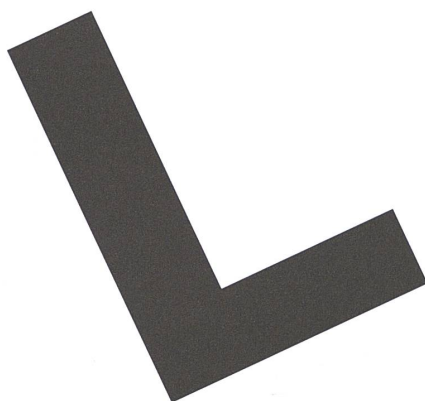
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Lautsprecher

## Methadon für die Autofraktion

**Das E-Bike hat mehr verdient als den Abstellplatz in der Einfamilienhausgarage und den Hohn einer muskelgläubigen Planungsszene. Eine Verteidigungsrede.**

Der Verkauf von E-Bikes klettert rekordhaft in die Höhe. Mehr als 200 000 Stück wurden im vergangenen Jahr abgesetzt, 17 Prozent mehr als 2021. Manchmal fragt man sich allerdings, wo sie eigentlich sind – jedenfalls nicht ausnahmslos auf der Strasse. Zwar sind Elektrovelos laut Statistiken immer öfter und auf längeren Strecken unterwegs, aber man wird den Eindruck nicht ganz los, dass sie vermutlich häufiger gekauft als genutzt werden.

Dass die Menschen sich Elektrovelos anschaffen, liegt wohl weniger an ihrem dringenden Bedürfnis, sie zu fahren, als daran, dass sie sich die Räder leisten können. Bei den Preisen schlackern einem die Ohren, aber sie werden gekauft wie verrückt, auch die extrateuren Hobbyvarianten. Elektrounterstützt pedalen ist «gäbig», spassig und relaxt, man kommt damit richtig vorwärts und überholt auch Muskelfundis mit einem überlegenen Lächeln.

### Die E-Bike-Stadt als Forschungsgegenstand

Als Fortbewegungsmittel wird das E-Bike aber unter seinem Wert gehandelt. Es ist mehr als ein «Nice to have». Es kann erreichen, woran der öffentliche Verkehr und das herkömmliche Stahlross scheitern: die Gewohnheitsmotorisierten von vier auf zwei Räder umsteigen lassen. Denn das Elektrovelo fährt schnell, ist individuell und hat einen Motor. E-Bikes sind Methadon für die Autofraktion.

Das Potenzial von Elektrovelos ist riesig, wird jedoch schlecht genutzt. Auch die ETH hat das erkannt. Im Rahmen des aktuellen Forschungsprojekts «E-Bike-City» untersucht eine ganze professorale Combo, wie das E-Bike dem Auto Konkurrenz machen und es mit der Zeit überholen könnte. Es geht um Themen wie die Platzaufteilung auf der Strasse oder die «bedarfsgesteuerte Planung des öffentlichen Verkehrs», wenn E-Biker bei Regen und Kälte umsteigen wollen. Auch die Umweltauswirkungen oder die Zugänglichkeit und Gerechtigkeit der E-Bike-Stadt zählen zu den ETH-Forschungsthemen.

Den Zusatz «City» sollten die Forschenden allerdings nicht zu eng auffassen. Vielleicht ist er sogar falsch gewählt. Denn auch Agglomerationen und ländliche Räume brauchen die Erkenntnisse. Vielleicht sogar mehr. Denn der Nutzen des E-Bikes dürfte dort besonders gross sein, wo man nicht zu Fuss gehen oder Tram fahren kann, wo der öffentliche Verkehr dünn ist und das Velofahren anstrengend, da die Strecken weit und die Steigungen saftig sind. Alles alte Gründe für das Auto. Und neue für das E-Bike.

### Mehr Zuspruch für die Veloplanung

Gekauft sind sie ja schon, die tollen Vehikel. Sie stehen in den Garagen von Einfamilienhäusern und in Kellern von Neubauwohnungen. Aber das E-Bike ist kein Zusatzvelo – es ist ein Ersatzauto. Wenn die Menschen damit sonntags über den Wanderweg kurven und am Montag wieder ins Auto steigen, läuft etwas falsch. Damit es sich als Alltagsfahrzeug durchsetzt, braucht es mehr als Infrastrukturen. Es braucht Akzeptanz, nennen wir es «Willkommenskultur». Bern wurde zur Velostadt, weil die Stadtregierung eine «Velo-Offensive» ausrief, sie liess sich auf Fahrrädern ablichten und verkündete, den Veloanteil am gesamten Verkehr innerhalb weniger Jahre deutlich anzuheben. Genau das sollten die Regierungen ländlicher Kantone tun. Auch aus der verschworenen Szene der Veloplanung ist mehr Zuspruch nötig, um das Gefährt mit dem grössten Verkehrswendepotenzial nicht auszubremsen. Planen wir nicht für die Velos und ein wenig für E-Bikes. Planen wir für die E-Bikes und ein wenig für Autos.

Das E-Bike ist der Mittelweg zwischen Sport und Sofa, zwischen Bewegung und Auto, Töff und Velo. Es ist das Umsteigemobil, das Change-Maker-Vehikel, das Verkehrswendeargument auch für diejenigen, die wenig bewegen wollen, nicht einmal sich selbst. E-Bike-Fahren ist der neue MIV. Holen wir es auf die Strasse – es soll sich nützlich machen. Rahel Marti ●



Redaktorin Rahel Marti wünscht sich mehr Akzeptanz und mehr Infrastrukturen für das E-Bike.