

Bevölkerungs- ist auch Verkehrswachstum

Statistisch ergab sich per Ende 2019 eine Stagnation bei der Motorisierungsrate. Die ÖV-Lobbyisten glauben sich auf der Zielgeraden. Die Pandemie deutet in eine andere Richtung.

Was das Fürstentum Liechtenstein mit zirka 750 Personenwagen auf 1000 Einwohner seit Jahren meldet, passiert nun in der Schweiz auf einem Level von 540 PW/1000 Einwohner die PW-Dichte stagniert. Was im Sinne der Politik ist. Aber täuschen wir uns nicht; der Bestand nimmt weiter zu. Das liegt an der wachsenden Bevölkerung, aber auch daran, dass sich leichte Nutzfahrzeuge zunehmend für Familieneinsätze eignen. Gesamthaft hat sich die Dichte PW/leichte NF seit 1970 (247/1000 Einwohner) mehr als verdoppelt. Ende 2015 lag sie bei 628 Motorfahrzeuge/1000 Einwohner (ohne Motorräder), 2019 bei 631 Einheiten. Das ist bezogen auf Mitteleuropa ein durchschnittlicher, kein entsprechend der Wirtschaftskraft hoher Wert (wie z.B. in FL). Das Engagement der hiesigen Verkehrslenkung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zeigt zaghaft Wirkung. Gefühlt jedoch nicht. Weil prozentual mehr Leute teilweise per ÖV pendeln – Fahrt per Auto zur S-Bahn-Station – gibt es mehr Strassenverkehr in der Peripherie, und danach mehr überfüllte Schienenverkehrsmittel Richtung Zentren. Trotzdem bleibt Wachstum angesagt. Prognosen sehen gegen 2040 zehn Millionen Einwohner in der Schweiz

voraus. Schon 2009 meinte der Ökonomieprofessor an der Uni Fribourg, Rainer Eichenberger (1961) in einem Interview der «NZZ»: «Die Schweiz leidet unter dem Bevölkerungswachstum, das verursacht der Gesellschaft enorme Kosten».

Bevölkerungswachstum

2014 bis 2019	Wachstum
Stadt Zürich	7,3 Prozent
Knonauser Amt	9,4 Prozent
Glattal	8,4 Prozent
Gemeinde Stallikon	14,1 Prozent
Welt Ø	5,5 Prozent

Die Erhebung zur Pendlermobilität des Bundesamts für Statistik (BFS) von 2017 zeigt: 9 von 10 Erwerbstätigen pendeln zur Arbeit. 71 Prozent von ihnen arbeiten ausserhalb ihrer Wohngemeinde und 52 Prozent der Pendler steigen für den Arbeitsweg ins Auto. Vor allem der Bahnverkehr hat in der Schweiz noch Potenzial, ist der Verkehrsplaner Kay W. Axhausen, Professor für Verkehrsplanung ETH Zürich, überzeugt: Die Schweiz habe mit dem Einsatz des European Train Control Systems (ETCS) die Möglichkeit «höhere Frequenzen auf den vorhandenen Strecken zu ermöglichen». «Für die Senkung der CO₂-Emissionen wäre der Umstieg auf die Bahn wichtig». Er plädiert für Zwangsmassnahmen. Eine gedankliche Geisterfahrt und im Nachsatz zur Pandemie eine Utopie. Gewiss: Dank Home-Office kann es kurzzeitig zu einer Entspannung kommen. Bund so-



Neues Wohngebiet Langfuren in Stallikon: Jede Halbstunde ein Postauto nach Zürich und Birmensdorf, zum Coop sind es drei Kilometer, der Fussweg ist nicht durchgängig. *Fotos: zvg.*

wie u.a. die Stadt Zürich verteidigen offiziell weiter eine Wachstumsstrategie, was die Automobilität nicht zuletzt dank serienmässigen Klimaanlage und Webzugang weiter fördert.

Lösungen wären gefragt

Sofern das Wachstum weiter gehen soll, müssen sich die PolitikerInnen andere Lösungen einfallen lassen, als die Steuerung der Mobilität weg vom Auto. Leider hat man davon über die Grünen nie Lösungsansätze, sondern nur Einschränkungsvorschläge gehört. 1965 hatte die Stadt Zürich 450 000 Einwohner (in den 80er Jahren 350 000 Einwohner, 2019 wieder

420 000 Einwohner), und in der Schweiz kamen damals 200 PW auf 1000 Einwohner. Die Stadtbevölkerung ist gewachsen und die Arbeitsplätze sind ebenfalls gestiegen. Gleichzeitig wuchsen die Arbeitsplätze in der Agglomeration dank der Anziehungskraft von «Zürich» noch extremer. Die Stadt zieht die Leute an, die Dörfer veröden. Will eine KMU im Dorf modernisieren, zieht sie auf Grund von Vorschriften günstiger in die Industriezone. Da kann man sich gleich einen weiter entfernten Wohnort aussuchen. Die in den Nullerjahren eingeladenen Discounter Aldi und Lidl siedeln sich dank

günstigen Landpreisen nicht im Zentrum an, sondern bieten ausserhalb gut einsehbare Parkplätze. Statt zu Fuss, gehen Hausfrauen mit dem Auto einkaufen. Innert 13 Jahren ist die Schweiz um eine Million gewachsen, im Schnitt jedes Jahr um die Einwohnerzahl der Stadt Luzern.

Einiges ist schiefgelaufen. Schwierig, dies parlamentarisch zu korrigieren; wir leben in einem föderalistischen Land. Gefordert wäre ein Ansatz der Grünen, neue Siedlungsstrukturen zu entwickeln, statt permanent gegen den Autoverkehr zu polemisieren. Gescheite Ideen statt Defätismus. *Jürg Wick*

Erinnern Sie sich noch an den BMW 1800?

Ende der 50er Jahre lagen die Bayerischen Motoren Werke am Boden. Dann erschien die «Neue Klasse» und alles wurde gut.

Dem Marshall-Plan sei Dank, fasste Nachkriegsdeutschland wieder Tritt, die Fabriken von Borgward bis VW kamen der Nachfrage bald nicht mehr nach. Nur BMW ging es mies. Zuerst setzten die Bayern auf Motorräder, dann besann man sich auf den Autobau und konzentrierte sich auf Prestigeautos. Die V8-Modelle 1955 ernten grosses Echo, schaffen aber keine Rendite. Mit den Kleinstwagen Isetta wird versucht, dem Wunsch nach einem Dach über dem Kopf nachzukommen; längst vermögen sich viele Deutsche aber ein «richtiges» Auto zu leisten. 1959 muss BMW Kurzarbeit anmelden und Mitarbeiter entlassen.

Rettung

BMW ist ein Sanierungsfall, wird aber vom Grossaktionär Herbert Quandt gerettet. 1962 präsentiert BMW den «Mittelwagen», 1500. Die Produktion steigt, Mitarbeiter werden eingestellt. BMW besinnt sich auf Sportlichkeit, und die Mittelschicht findet oberhalb der Ford 17M und Opel Rekord eine adäquate Autoheimat.

Mit OHC-Ventiltrieb, 80 PS, sowie der hinteren Einzelaufhängung setzt der vierzylinderige BMW-Massstäbe. Gedopt durch eine Hubraumvergrößerung auf 1,8 Liter mit 90 PS 1963. Unser BMW 1800 ist Jahrgang 1965; als erster Mensch schwebte Alexej Leonow frei im Weltraum, während Vietnam mit Napalmbomben eingedeckt wurde und Frankreich so-



Türverkleidung ohne elektrische Zutaten.



Interieur in den 60er Jahren, mit Automatik ab 1967.

wie Belgien die ersten Antidoping-Gesetze erliessen.

Fortschritt in 58 Jahren

Mausgrau steht der Viertürer da; gewaltig sieht der automobile Fortschritt innert 58 Jahren – der 1800 präsentiert sich abgesehen von zusätzlichen Chromleisten wie der 1500 – nicht aus. Die markentypische Niere ist nun breiter und die Windschutzscheibe steht flacher.

Grosses Lenkrad mit Hupring, unbeschriftete Zugschalter für Wischer und Licht, offene Ablage vor dem Schalthebel – damals ein praktisches

BMW-Merkmal –, tolle Übersicht zu allen Seiten. Mediokre Sicht nach hinten über den kleinen Innenrückspiegel und den von aussen händisch verstellbarem Rückspiegel links. Vinylpolster sowie verstellbare Sitzlehnen bis zur Liegeposition definierten den Luxus. Das heute beliebte Ankreuzen von Extras beschränkte sich auf Radio, Stahlkurbeldach und Metalliclackierung. Automatik, heutzutage bei fast jedem ausgelieferten BMW drin, gab es ab 1967.

Die Stockschaltung ist schlapperig, im vierten Gang ist Schluss. Was ab Tempo 100 km/h Krach in der Hütte



Neue Klasse von BMW ab 1962, der 1800 kam ein Jahr später.

Fotos: zvg.

bedeutet. Nicht auszudenken, wie laut es bei möglichen 160 km/h im Auto wird. Die Lenkpräzision ist nach heutigem Empfinden schütter, - kein Servo, - aber ausreichend leichtgängig. Als Verbrauch wurden 9 bis 12 Liter genannt. Kopfstützen, Sicherheitsgurte, Warnblinkanlage, heizbare Heckscheibe, Audioanlage mit Kassettenrekorder? Das kam in den 70er Jahren.

In den 80ern wurden elektrische Fensterheber, Servolenkung und Zentralverriegelung optional gesellschaftsfähig. Im darauffolgenden Jahrzehnt waren es Klimaanlage und Airbags. Und der damals «Tourenzähler» ge-

nannte Drehzahlmesser nistete sich als Standardausrüstung in den Autos ein; man wollte zur sparsamen Fahrweise animieren.

Mit einem Verkaufspreis von 13800 Franken schrieb BMW den 1800 im Jahr 1965 selbstbewusst an, ein gleich starker sechszylinderiger Ford 20 M TS war für 12050 Franken zu haben. Früh hat BMW erkannt, dass Image auch über die Preisgestaltung passiert und spätestens über die marketingmässige «Premiumisierung» in den 90er Jahren bestätigt bekommen, die Weichen richtig gestellt zu haben. (jwi.)