# 100 Millionen für intelligentere Mobilität

NZZ; 27.01.2018
Seite 13

*Die ETH verstärkt ihre Forschung über Verkehrssysteme und wird dabei von den SBB unterstützt*

**Die SBB verfügen über riesige Datenmengen, können diese aber für die Planung von Ausbauten nicht nutzen, weil sie keine Instrumente dazu haben. Eine Forschungsoffensive soll Abhilfe schaffen.**

NZZ

**Lino Guzzella**
Präsident
der ETH Zürich

For. Davos · Draussen tuckert eine lange Blechkolonne durch das nächtliche Davos. Wer statt auf die Limousine auf die eigenen Füsse setzt, kommt viel schneller vorwärts. Drinnen in ihrem Pavillon informiert die ETH über ihre «Mobilitäts-Initiative», die sie zusammen mit den SBB lanciert. Die Hochschule will Forschung und Lehre zu den Verkehrssystemen ausbauen. Dazu sollen in den nächsten 10 Jahren 100 Millionen Franken aufgewendet werden. Eine Hälfte stammt von der ETH, die andere von den SBB und anderen Unternehmen. Geplant sind zwei bis vier neue Professuren und bis zu 100 zusätzliche Absolventen von (Post-)Doktoraten. Bereits heute forschen rund 20 Gruppen an der ETH zur Mobilität.

Ein konkreter Bedarf besteht bei der Verkehrsmodellierung, wie SBB-Chef Andreas Meyer am Anlass erklärte: «Wir haben riesige Datenmengen, aber wir holen aus diesen zu wenig raus.» Solche Modellierungen würden die Planung des Herzstückes Basel, das den 15-Minuten-Takt der S-Bahn vorsieht, vereinfachen. Teilweise wird die S-Bahn künftig unterirdisch geführt. Dies werde die übrigen Verkehrsströme wie etwa die Trams beeinflussen, aber man wisse nicht, wie, sagte Meyer. Den SBB fehlen heute die Instrumente, um die idealen Umsteigeorte zu eruieren.

## Potenzial auf der Schiene

Die Schweiz könnte laut dem SBB-Chef viel mehr aus ihrer Verkehrsinfrastruktur herausholen, wenn diese am richtigen Ort und in der richtigen Ausführung gebaut würde. Vielleicht werden Erkenntnisse aus der Mobilitätsforschung in den nächsten grossen Ausbauschritt der Bahn bis 2030 einfliessen. Spätestens dann müssten die Verkehrssysteme von der Digitalisierung profitieren können, sagte Verkehrsministerin Doris Leuthard. Potenzial sieht sie dabei auch bei der Schiene, beispielsweise bei einer besseren Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg. Die Infrastrukturausbauten auf der Nord-Süd-Achse bringen im Güterverkehr zwar einen Zeitgewinn von rund einer Stunde. Gleichzeitig würden die Züge auf der Strecke vier bis fünf Stunden verlieren, weil zu wenig koordiniert würde, sagte Meyer.

## Ein eigenes Zentrum

Die ETH betreibt bereits seit längerem Forschung zur Mobilität. Jetzt werden die Ziele ambitiöser. Mit der Initiative soll die ETH als führendes Zentrum in der Mobilitätsforschung in der Schweiz und weltweit etabliert werden, sagte ETH-Präsident Lino Guzzella. Der öffentliche Verkehr werde immer wichtiger und sei auch eine Chance für neue Arbeitsplätze.

Um die Sichtbarkeit zu erhöhen, schafft die ETH ein Mobilitätszentrum, wo Wissenschafter der Hochschule zusammen mit Förderpartnern gemeinsam forschen. Die Pläne umfassen die Entwicklung von gesamtschweizerischen Simulationsrechnungen für den Verkehr oder die Verbesserung der Rad-Schiene-Interaktion. Beim Individualverkehr will die ETH Antriebstechnologien weiterentwickeln und die Steuerung sowie den Betrieb autonomer Verkehrssysteme vorantreiben. Das neue Zentrum soll entweder im ETH-Zentrum oder auf dem Hönggerberg angesiedelt werden.

## Leuthard drückt aufs Tempo

Bundesrätin Leuthard erhofft sich von der Forschungsoffensive viele und schnelle Antworten, möglichst in den nächsten fünf Jahren schon. Für Meyer ist die Initiative eine Notwendigkeit. Wenn es die Schweiz nicht mehr schaffe, ihre Kräfte zu bündeln, dann werde sie in den kommenden 10 bis 15 Jahren keine Pionierrolle einnehmen.

ETH und SBB, die schon seit längerem zusammenarbeiten, bilden den Kern der Partnerschaft. Doch Meyer gab zu verstehen, dass weitere Partner sehr willkommen seien.