

## Samstagsinterview

## «Automobilität hat wenig mit Rationalität zu tun»

**Mobilität** Die Stadt Biel autofrei? Als Diskussionsbeitrag findet der Mobilitätsforscher Thomas Sauter-Servaes eine solche Forderung erst mal gut. Denn wenn die Menschheit den Klimawandel ernsthaft bekämpfen wolle, brauche es massive Änderungen im Verkehr. Der Umstieg auf Elektroantriebe allein werde nicht genügen.

## Interview: Tobias Graden

**Thomas Sauter-Servaes, in Biel fordern die Jusos, dass die Stadt bis 2030 autofrei werden soll. Was halten Sie von einer solchen Forderung?**

*Thomas Sauter-Servaes:* Grundsätzlich finde ich es gut, wenn jemand eine Vision hat, wie eine Stadt von morgen aussehen soll, wie wir in ihr leben wollen. Über die Details lässt sich dann streiten. Als Diskussionsbeitrag finde ich das aber wichtig. Wäre so etwas überhaupt denkbar? Und wie kommen wir dahin? Denn: Eine neue autofreie Stadt auf der grünen Wiese zu bauen, das wäre durchaus machbar. Aber die Menschen in einer bestehenden Stadt, die vom Auto angefixt sind, die sozusagen an der Nadel hängen, sie davon zu überzeugen, dass man auch anders leben kann – das dürfte enorm schwierig sein.

**Sogar der örtliche Geschäftsführer von Pro Velo sagt, der Vorschlag sei aus praktischer Sicht Zeitverschwendung und kontraproduktiv, weil er bloss Widerstände provoziere.**

Das ist dann nicht eine Diskussion um die Inhalte, sondern um Politikstrategien. Ich finde, es braucht die Aufforderung, mal die Perspektive zu wechseln. Allerdings: Die Zeit der Ideologien ist vorbei. Wir müssen über Inhalte diskutieren können. Wir müssen überlegen, wie wir auf einen Pfad zu netto Null im Jahr 2050 kommen.

**Laut Jusos bedinge eine konsequente und umweltverträgliche Klimapolitik den «Ausstieg aus der Autogesellschaft». Müssen wir tatsächlich aus dieser herauskommen, um 2050 auf netto Null zu sein?**

Das Problem ist nicht zwingend die Autogesellschaft. Das Problem ist die Besitzautogesellschaft.

**Warum?**

Weil Leute, die ein Auto besitzen, häufig gar keine Wahl der Verkehrsmittel mehr durchführen. Das Alternativenset schrumpft zusammen auf das eigene Automobil. Dabei rechnet man gar nicht richtig: Die Kosten für das eigene Fahrzeug werden unmittelbar nach dem Kauf im Kopf abgeschrieben und nicht auf den einzelnen Kilometer verrechnet. Man ist sich höchstens der Kosten fürs Benzin bewusst. Wenn ich ein Auto besitze, das extrem einfach nutzbar ist, warum soll ich dann noch auf einer App nachschauen, wann der nächste Bus fährt? Wir müssen wegkommen von diesem Automatismus, der lautet: Mobilität ist gleich Automobilität.

**Das Auto steht in den grossen Städten europaweit unter Druck. Flächendeckendes Tempo 30 ist nicht mehr revolutionär. Gleichzeitig sieht man unter Autofahrern kaum eine Abkehr von der «Besitzautogesellschaft» Wie nehmen Sie den automobilen Zeitgeist wahr?**

Das Auto ist ein maximaler Komplexitätsreduzierer. Hinzu kommt: Wenn ich

auf dem Land lebe und die gleiche Erreichbarkeit und Flexibilität haben möchte wie bisher, dann gibts wohl noch lange keine Alternative zum Auto. Aber in der Stadt ist das anders. Partielle Autofreiheit gibt es bereits. In Barcelona werden aus bestimmten Quartier-Quadranten die Autos ausgesperrt. Denn die Städter haben erkannt, dass sie unter eingeschlepptem Verkehr leiden.

**Im Gegensatz zu solchen Vorstellungen hat das Auto in Coronazeiten aber auch an Bedeutung gewonnen: Der öffentliche Verkehr gilt als potenzieller Seuchenherd, das Auto dagegen schützt mich vor dem Virus.**

Das Auto war schon vorher mein eigener Raum. Ich kann ihn gestalten, wie ich möchte. Und nun kommt noch der Sicherheitsaspekt obendrauf, auch wenn die Angst vor dem Virus im öffentlichen Verkehr übertrieben ist. In einer Welt, die immer komplexer wird, in Arbeitswelten, die immer anstrengender werden, bietet das Auto die Möglichkeit von Eigenraum und Eigenzeit – eine Pause zwischen dem Stressraum Familie und dem Stressraum Arbeit. Das Auto hat zuletzt an Bedeutung gewonnen.

**Man hätte ja erkennen können, dass das Leben auch mit weniger Mobilität funktioniert?**

Das galt bestenfalls für einen gewissen Zeitraum. Dann haben die Menschen gemerkt, dass es in den eigenen vier Wänden auf Dauer etwas unspannend ist. Ich glaube, wir werden Nachholeffekte sehen, etwa was Geschäftsreisen betrifft. Oder dass Leute, die mehr zuhause arbeiten, dafür in der Freizeit mobiler sind. Warum soll jemand, der frei über seine Zeit verfügen kann, nicht entscheiden, für ein paar Tage auf die Balearen zu fliegen und dort zu arbeiten? Dann haben wir zwar Verkehr hier gespart, doch es gibt enorme Rebound-Effekte.

**Haben wir generell ein allzu irrationales Verhältnis zur Automobilität?**

Automobilität hat wenig mit Rationalität zu tun. Sondern sie basiert auf Emotionen, Begehrlichkeiten, Status. Schauen Sie sich doch bloss an, wie die Autowerbung funktioniert. Da geht es ja nicht darum, den Leuten zu erklären, welche Funktionen ein Auto hat. Sondern es geht um die Fragen: Wer bin ich, was habe ich, was kann ich?

**Wie wollen Sie dies ändern?**

Man kann klein anfangen. Wie hat man es denn bei den Zigaretten gemacht? Man hat die Werbung verboten. Die Tabakindustrie hat jahrzehntelang irreführende Wunschwelten propagiert. Man hat es verboten, weil man nicht mehr wollte, dass mit dem Rauchen falsche Dinge verbunden werden. Vielleicht braucht es das beim Auto auch.

**Ein Werbeverbot?**

Ich stelle zumindest fest: Die Autoindustrie macht falsche Werbeversprechen. Wir sehen in der Werbung nicht, wie viel Stadtfläche das Stehzeug Auto

**«Wir sehen in der Werbung nicht, wie viel Stadtfläche das Stehzeug Auto verschwendet, wie viele Verkehrstote es gibt.»**

verschwendet, wie viele Verkehrstote es gibt. Müsste man also nicht die Werbung verbieten, um die Bilder im Kopf zu ändern?

**Ein solches Vorhaben hätte keine Chance.**

Das ist so. In Frankreich wurde nur schon eine Kinowerbung des Fahrradherstellers Van Moof verboten, weil darin das Auto negativ dargestellt wurde. Man sah Stau und hörte Sirenengeheul nach Unfällen.

**In Frankreich haben die Gelbwesten-Proteste gezeigt: Wer am Preis der Automobilität drehen will, rüttelt an den Grundfesten vieler Menschen und wird scheitern. Und die Schweiz hat in der Zwischenzeit das CO<sub>2</sub>-Gesetz abgelehnt. Wir wissen: Wir müssen etwas tun – aber es soll uns nichts kosten.**

Viele Menschen haben ihren Lebensentwurf und ihr Geschäftsmodell auf billigem Öl aufgebaut. Sie haben auf dieser Basis entschieden: Ich gehe nicht in die Stadt, sondern in die Agglo oder noch weiter weg – denn ich habe ja meine Reichweite zu Preisen, die ich kalkulieren kann. Wenn Sie denen auf einmal dieses Gefährt verteuern, dann fühlen sich diese Menschen getäuscht. Und das ist genau der Punkt: Wenn wir nicht jetzt anfangen und den Preis vorhersehbar in kleinen Dosen erhöhen, dann müssen wir später Riesenschritte vornehmen. Und dann gibts erst recht ein Akzeptanzproblem.

**Sie sprechen den Stadt-Land-Konflikt an. Diesen beackert hierzulande nun die SVP. Wird dies das Verhältnis der Menschen zu ihrem Auto stärken?**

Nun, wir werden Veränderung sowieso zuerst in der Stadt sehen. Dort macht sie auch Sinn, weil es tatsächlich Alternativen gibt. Ich will ja niemandem auf dem Land seine Mobilität wegnehmen – doch wir müssen uns klar machen, dass wir in 30 Jahren anders werden leben müssen. In den Städten geht es darum, Flächen freizuschaulen, sodass wir Raum haben für muskelbetriebene Mobilität, aber auch für den bereits eingetretenen Klimawandel.

**Was meinen Sie damit?**

Wir wissen, dass Städte wärmer werden. Dagegen helfen Grünflächen für ein angenehmeres Mikroklima. Diese Flächen können nur vom Automobil kommen, woher denn sonst? In Berlin benötigen die Automobile Stellplatzflächen von zusammen 17 Quadratkilometern.

**Der Ökonom Reiner Eichenberger aber sagt, das Auto komme jetzt schon im Vergleich zu teuer weg, und Velofahrer kosteten pro Personenkilometer die Allgemeinheit mehr als Autofahrerinnen.**

Naja. Es gibt Leute, die provozieren gerne. Ich habe das Modell nicht gerechnet, aber es ist anzunehmen, dass dies eine Randmeinung ist. Niemand wird bestreiten, dass Bewegung positiven Einfluss auf die Gesundheit hat oder dass eine Mobilität ohne Lärmerzeugung angenehmer ist für die Umgebung.

**Wird sich denn im Verhältnis der Schweiz zum Auto in den nächsten Jahren etwas entscheidend ändern?**

Es gibt den einen Teil der Forschung, der besagt: Wir werden künftig Mobilität als rein funktionale Dienstleistung begreifen, losgelöst vom Besitz und Status. Das glaube ich aber nicht. Autohersteller verstehen es sehr gut, auf der Klaviatur der Emotionen zu spielen. Es ist zu befürchten, dass letztlich nur der Verbrennungsmotor durch den Elektromotor ausgetauscht wird. Damit vergeben wir die riesige Chance einer neuen Mobilitätskultur. Ich bin gespannt, wie diesbezüglich die Generation Z funktionieren wird. Derzeit geht sie auf die Strasse und kämpft um ihre Zukunft, aber wie werden diese Menschen entscheiden, wenn sie die biografischen Brüche erleben – ins Berufsleben einsteigen, Familie gründen –, in denen die Entscheidung ansteht, ob man ein eigenes Auto kaufen will? Das ist schwer abzuschätzen.

**Sie fordern, der ÖV müsse zum emotionalen und funktionalen Äquivalent zum Auto werden, damit er nicht komplett an Boden verliert. Wie soll das gehen?**

Nicht so wie bisher. Er kann nicht mehr wie heute einzig Grossgefässe durch die Gegend fahren. Sondern es braucht eine Mischung. Mit Trottsis, Leihfarrädern, Leihautos. Man tritt also nicht mit dem ÖV gegen das Auto an, sondern bastelt vielfältige Mobilitätspakete. Ich habe dann zum Beispiel pro Woche für einen Tag ein Auto, mit dem ich grössere Einkäufe erledigen kann.

**In der Schweiz dauerte es Jahre, bis man nur schon im Zug zwischen Bern und Zürich durchgehende Telefon- und Internetverbindung hatte. Ist eine Organisation wie die SBB in der Lage, den ÖV so zu denken, dass er auch ein Erlebnis bieten kann?**

Ich glaube schon. Da gibt es genügend Leute, die in genau diese Richtung denken. Sie wissen: Die klassische Bahn ist das Rückgrat, aber es braucht mehr. Und es ist der grosse Vorteil des ÖVs, die Reisezeit als Quality Time nutzen zu können.

## Zur Person

- geboren 1974
- Dipl.-Ing. Planung und Betrieb im Verkehrswesen, dann **Dr.-Ing. Verkehrswesen**, beides an der Technischen Universität Berlin
- 2001 bis 2008 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Schienenfahrwege und Bahnbetrieb der TU Berlin
- danach **Projektleiter in der Geschäftsentwicklung der DB Fernverkehr AG**, Tourismusreferent beim Verkehrsclub Deutschland und Mobilitätszukunftsforscher am Institut für Transportation Design
- leitet seit 2013 an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften den **Ingenieurstudiengang Verkehrssysteme**
- forscht an der ZHAW School of Engineering mit dem Fokus auf **innovative Mobilitätsangebote** und ist Inhaber des Beratungsbüros Mobilecular
- Mitgründer des Think Tanks **«Denkfabrik Mobilität»**, Standortkoordinator Schweiz im trinationalen Weiterbildungsmaster «Europäische Bahnsysteme», **Mitglied der Forschungskommission des Bundesamts für Strassen (Astra)**, Vorstandsmitglied ITS Switzerland, Herausgeber der Fachzeitschrift «ETR Swiss» *tg*

## Samstagsinterview



Thomas Sauter-Servaes: «Wenn wir einfach den Verbrenner mit dem E-Motor ersetzen, sind wir keinen grossen Schritt weitergekommen.» ZVG

**«Eine Parkkarte für die blaue Zone kostet in Zürich 300 Franken pro Jahr. Nirgends sonst lassen sich zwölf Quadratmeter günstiger mieten.»**

**nutzen will, brauche ich ein eigenes Auto. Haben also die von Ihnen hier skizzierten Mobilitätsmodelle nicht vornherein die schlechteren Karten?**  
Es ist so: Wir bauen mit dem digitalen Ökosystem neben den klassischen Suchtfaktoren der Automobilität neue obendrauf. Das Autofahren wird noch bequemer, Kooperationen mit anderen Akteuren schaffen Angebote, die genau auf mich zugeschnitten sind. Auch Überraschungen sind denkbar – etwa die Freischaltung von zusätzlichen PS, wenn ich in die Berge fahre. Aber: Warum soll so etwas im ÖV nicht auch möglich sein? Swapjets etwa ermöglichen die pausenlose Nutzung eines Fahrrads für eine geringe Monatsgebühr. Bei Defekten wird das Velo sofort repariert oder ausgetauscht. Auch da lassen sich datengestützte Geschäftsmodelle aufbauen, im ÖV genauso.

**Sie richten das Augenmerk auf eine weitere Dimension als Treiber der Autobranche – das Prinzip der Kreislaufwirtschaft in der Herstellung. Warum ist das wichtig?**  
Weil es nicht ausreicht, alleine die Nutzung des Fahrzeugs zu betrachten. Gerade elektrische Fahrzeuge bringen einen enorm prallen ökologischen Rucksack mit. Wenn wir auf netto Null kommen wollen, müssen wir diesen Sockel wegbringen, und das geht nur in der Produktionsphase.

**Sie haben diese Woche an der Halbjahreskonferenz von Feintool referiert, einem Zulieferer der Autobranche. Was bedeuten die von Ihnen skizzierten Entwicklungen für Feintool?**  
Er muss darauf achten, dass er auch für die Elektromobilität der richtige Zulieferer ist. Und: Die Autobauer werden noch stärker auf die Vorprodukte achten in Sachen Nachhaltigkeit und Qualität. Denn wenn wir zu Mobilitätsmodellen kommen, in denen Autos nicht mehr verkauft, sondern verliehen werden, dann hat der Hersteller als Besitzer und Verleiher allergrösstes Interesse daran, möglichst wenig Defekte zu haben.

**Sehen Sie Feintool für eine solche Entwicklung gut aufgestellt?**  
Ja. Ein Anbieter wie Feintool wird eher in der Lage sein, noch bessere Qualität anzubieten, als Hersteller, die über den Preis Marktanteile zu gewinnen versuchen.

**Vor wenigen Tagen hat der neue Bericht des Weltklimarats gezeigt: Die Erderwärmung dürfte schneller vorstatten gehen als befürchtet. Haben Sie persönlich Hoffnung, dass die Menschheit die Kurve noch kriegt?**  
Beruhigend scheint mir, dass wir es grundsätzlich könnten. Die Coronapandemie hat mit der Entwicklung und Produktion der Impfstoffe gezeigt, dass wir technisch in der Lage sind, in kurzer Zeit Grosses stemmen zu können. Die Frage ist aber, ob wir so etwas nur schaffen, wenn der Problemdruck so unmittelbar spürbar ist. Beim Klimathema fahren wir noch einen Wischiwaschi-Kurs: Wir bauen zwar Elektroautos, aber die sind noch schwerer und noch grösser als die bisherigen Wagen. Das ist nicht zielführend.

**Das Problem ist, dass wenn wir den Druck so richtig verspüren... (unterbricht) ... dann ist es zu spät. Je später wir anfangen, desto gravierendere Massnahmen sind nötig, desto grösser werden die Widerstände sein, wohl bis hin zu Gewalt.**

**Zurück zum Auto. Wird der Elektroantrieb bald zum grossen Siegeszug antreten?**  
Ja. Der Point of no return ist überschritten. Nehmen Sie Volkswagen: Die getätigten Investitionen in die Elektromobilität sind schlicht zu gross, als dass sie scheitern dürften. Diverse Autohersteller haben angekündigt, um die Jahre 2030 bis 2035 komplett aus dem Verbrenner auszusteigen. Manche Prognosen sagen bereits für 2027 den Punkt voraus, in dem ein E-Auto wegen der Skaleneffekte bei der Batterieherstellung auch im Ankauf günstiger wird als ein Verbrenner. Dann ist die Sache gelaufen.

**Ist das überhaupt sinnvoll? Es gibt durchaus berechtigte Zweifel, was die tatsächliche Nachhaltigkeit der Elektromobilität betrifft – wir wissen etwa**

**schlicht noch nicht, woher wir erneuerbare Energie für die bestehende Flotte nehmen sollen, bei gleichzeitigem Ausstieg aus der Atomkraft.**  
Wenn wir einfach den Verbrenner mit dem E-Motor ersetzen, sind wir keinen grossen Schritt weitergekommen. Aber wenn das Auto tatsächlich nur dort zum Einsatz kommt, wo Alternativen keinen Sinn machen – auf dem dünn besiedelten Land –, dann ist der Elektromotor die bessere Alternative als der Verbrenner. Ich finde aber nicht, dass wir in den Städten die gleiche Anzahl Autos haben können wie heute.

**Wir sollen künftig also schlicht weniger Auto fahren?**  
Das E-Auto wird seinen Platz haben im Gesamtsystem. Aber wir müssen dafür sorgen, dass die anderen Verkehrsmittel

endlich die Chance haben, fair zu konkurrieren. Das ist heute nicht so. Man betrachte etwa alleine die Flächenverteilung in den Städten. Kein Wunder, steigen die Leute ins Auto, wenn sie mit dem Fahrrad nicht sicher von A nach B kommen können. Wir haben alles für das Auto zurechtbetont, es ist der Dominator überhaupt. Da kommen wir nur heraus, wenn wir die Flächen neu verteilen und die Stadt neu denken.

**Auch Elektroautos sind heute aber überdimensioniert und übermotorisiert.**  
Derzeit spielen wir das Steigerungsspiel weiter – wir bauen Elektro-SUV, weil die Leute eben SUV fahren wollen. Solange die Fläche für den Stellplatz fast nichts kostet, bleibt das so. Eine Anwohner-Parkkarte für die blaue Zone kostet in

Zürich 300 Franken pro Jahr, das ist ja vernachlässigbar. Nirgends sonst lassen sich zwölf Quadratmeter günstiger mieten, da stimmt schlicht die Bepreisung nicht.

**Wo sehen Sie denn andere Antriebsformen wie Wasserstoff oder die Brennstoffzelle?**  
Punkto Effizienz ist der Elektroantrieb im PW-Bereich nicht zu schlagen. Solange wir nicht Grünstrom im Überfluss haben, macht es keinen Sinn, daraus erst Wasserstoff herzustellen, um damit wieder Strom zu gewinnen. Allerdings setzt sich nicht immer das Beste und Effizienteste durch.

**Konnektivität und Datentechnologie machen das Auto zum rollenden Computer. Wenn ich diesen Zusatz-**