

Mobilität klimafreundlicher zu machen, erfordert grösseren Effort.
Quelle: https://mobimag.ch/kosten-stadtverkehr/

Mobilitäts-wende: Mehr als neue Antriebe

Wie wird Mobilität klimafreundlich, ohne an Alltagstauglichkeit und Lebensqualität zu verlieren? Neue Technologien sind wichtig. Entscheidend ist aber, wie sie in das Verkehrssystem eingebettet werden und ob Menschen ihr Verhalten tatsächlich verändern. Offene Fragen und mögliche Ansatzpunkte.

Thomas Stoiber, Sektionsleiter Klima und Mobilität
Abteilung Luft, Klima und Strahlung
AWEL
Baudirektion Kanton Zürich
Telefon 043 259 43 55
thomas.stoiber@bd.zh.ch
www.zh.ch/klima → Zürcher Klimatagung

Der Handlungsdruck ist gross, denn 40 Prozent der CO_2-Emissionen im Kanton Zürich stammen aus dem Verkehr. Das machte Mobilitätsforscher Thomas Sauter-Servaes von der ZHAW an der Zürcher Klima- und Mobilitätstagung 2026 deutlich (Interview Seite 24).
Er warnt davor, die Antriebswende mit der Mobilitätswende gleichzusetzen: Elektroautos senken zwar die direkten Emissionen, lösen aber weder Flächenverbrauch noch Stau, Ressourcenbedarf oder Sicherheitsfragen. Sein Fazit: Technischer Fortschritt entfaltet seine Wirkung erst zusammen mit den richtigen Anreizen und einem veränderten Mobilitätsverhalten.

Autonom fahren für das Klima?

Wie das konkret aussehen kann, zeigt zum Beispiel das Pilotprojekt «iamo» im Furttal. Sechs automatisierte Personenwagen und Kleinbusse sollen zwischen Regensdorf und Killwangen als Zubringer zur Bahn und für lokale Wege eingesetzt werden. Das Projekt will nicht nur die Technik erproben, sondern auch klären, welchen Mehrwert automatisierte Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr bieten und wie ein tragfähiges Betriebsmodell aussehen könnte. Denn klimafreundlich wird autonomes Fahren vor allem, wenn die Fahrzeuge geteilt und mit dem ÖV verknüpft werden. Andernfalls droht zusätzlicher Verkehr.

Shared Mobility wächst stark

Auch Shared Mobility ist längst mehr als ein Nischenangebot. Die Swiss Alliance for Collaborative Mobility CHACOMO zählt für 2025 schweizweit 56 Anbieter mit rund 3,4 Millionen Nutzenden. 2013 waren es noch zwölf Anbieter mit etwa 125 000 Nutzenden gewesen.
Zürich gilt dabei als Leitmarkt für geteilte Mikromobilität. Für den Erfolg braucht es Angebote, die von den Bedürfnissen der Nutzenden her gedacht sind, genügend grosse Flotten, klare Regeln und (!) Raum. Die zugespitzte Botschaft: «Es braucht Raum, um Platz zu sparen.»

Gewohnheiten ändern – aber wie?

Doch selbst das beste Angebot verändert keine Gewohnheit. Corinne Moser, Professorin für Wirtschaftspsychologie an der Fachhochschule Nordwestschweiz, beschreibt Verhaltensänderung als Zusammenspiel von «Wollen, Können und Tun». Motivation allein genügt nicht.

Zürcher Klima- und Mobilitätstagung 2026

Über 250 Fachleute aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung debattierten am 30. Juni im Volkshaus Zürich zusammen. Eingeladen hatten das Amt für Mobilität und das AWEL in Kooperation mit der Internationalen Bodensee-Konferenz. Am 13. April 2027 geht es dann um «Bauen der Zukunft: Klimaschonend, innovativ, kreislauffähig».



Intensive Diskussionen an der Tagung.
Quelle: Dominik Wunderli

Menschen brauchen attraktive Möglichkeiten, passende Rahmenbedingungen und einen konkreten Anlass, Neues auszuprobieren. Die 31 Days Mobilitäts-Challenge greift genau hier an: Teilnehmende verzichten während 31 Tagen auf das Privatauto und erhalten Alternativen wie GA oder E-Bike. So wird aus abstrakter Information direkte Alltagserfahrung.

«Begehrenswerte» neue Angebote

Philipp Scharfenberger vom Institut für Mobilität der Universität St. Gallen hat eine andere These: Nachhaltige Mobilität werde zu oft rein rational vermittelt: über Preis, Pünktlichkeit oder CO_2-Emissionen.
Erfolgreiche Angebote müssten aber auch Freude, Komfort, Design und Image ansprechen. Ob ÖV, Sharing oder E-Mobilität: Wer Menschen für neue Routinen gewinnen will, muss nicht nur erklären, warum sie vernünftig sind, sondern sie begehrenswert machen. Das deckt sich mit der Forderung nach einem positiven Zielbild einer leiseren, sichereren und gesundheitsfördernden Mobilität.

Mobilität ist immer auch Raum- und Infrastrukturpolitik

Mobilitätswende ist aber immer auch Raum- und Infrastrukturpolitik. Im urbanen Raum braucht es Massnahmenbündel, die einerseits Druck auf ökologisch schlechtere Alternativen erzeugen und andererseits ökologisch günstigere Alternativen fördern. Im ländlichen Raum entscheidet oft die erste und letzte Meile darüber, ob der ÖV eine echte Alternative zum Auto ist. Und für den (weiteren) Erfolg der Elektromobilität bleiben Ladegelegenheiten zu Hause sowie verlässliche und transparente öffentliche Ladeangebote zentral.

Einfach, attraktiv, alltagstauglich

Es gibt eben nicht den einen Hebel. Klimafreundliche Mobilität entsteht, wenn Technik, Infrastruktur, Preise, Planung und Verhalten zusammenspielen. Für Kanton, Gemeinden und Unternehmen bedeutet das, neue Lösungen nicht isoliert zu betrachten. Sie müssen sie gemeinsam testen, verknüpfen und so einfach und attraktiv machen, dass sie im Alltag bestehen.

Impulse für Gemeinden

Klimafreundliche Mobilität ermöglichen: Es braucht gute Fuss- und Veloverbindungen, attraktive ÖV-Zugänge, Ladeinfrastruktur und einfach nutzbare Sharing- oder On-Demand-Angebote.
Verhalten erleichtern: Neue Angebote werden eher angenommen, wenn Menschen sie unkompliziert ausprobieren können und ihr Nutzen im Alltag unmittelbar spürbar wird.
Gemeinsam umsetzen: Kooperationen mit Nachbargemeinden, Unternehmen, Regionen und Kanton helfen, Angebote zu skalieren, Zuständigkeiten zu klären und Ressourcen zu bündeln.

Kanton berät zur Umsetzung

Benötigen Sie Unterstützung bei der Umsetzung von Massnahmen im Bereich Mobilität? Folgende Angebote des Kantons stehen Gemeinden zur Verfügung:

→ Kantonale Mobilitätsberatung: www.zh.ch/mobilitaetsberatung
→ Beratungsangebote im Bereich Klima: www.zh.ch/klimaberatung

INTERVIEW: Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus?

Thomas Sauter-Servaes, Sie sagen, die Mobilitätstransformation stehe noch ganz am Anfang.

Eine echte Transformation misst sich an der harten Realität der Treibhausgasbilanz. Diese zeigt unmissverständlich, dass der Verkehrssektor nach wie vor eines der grössten Sorgenkinder der Klimapolitik ist. Der entscheidende Faktor ist unser Mobilitätsverhalten. Die SUV-isierung der Automobilität und das massive Wachstum unserer Flugkilometer machen alle technischen Errungenschaften in der Statistik bislang zunichte. Die tiefsitzenden Strukturen unseres Verhaltens und die gebaute Infrastruktur lassen sich nicht über Nacht umkrempeln, aber wir müssen die Transformation endlich ernst meinen.

Knapp ein Drittel der neu zugelassenen PW im Kanton Zürich sind mittlerweile elektrisch.

Die Elektromobilität ist einer der wichtigsten Ansatzpunkte, wenn der Verkehrssektor endlich auf den Netto-Null-Pfad einschwenken soll. Die gegenwärtige Dynamik bei den Neuzulassungen ist ein starkes Signal. Neben den Effizienz- und Emissionsvorteilen des E-Fahrzeugs macht Bidirektionales Laden parkierende Elektroautos zu einer riesigen Schwarmbatterie, die unser Stromnetz kostengünstig stabilisieren kann.
Skaleneffekte, Effizienzgewinne und Stromspeicherfunktion führen dazu, dass Autofahren deutlich günstiger wird als bisher. So



Mobilitätsforscher Thomas Sauter-Servaes, thomas.sauter-servaes@zhaw.ch
Quelle: Dominik Wunderli

löst Elektromobilität zwar das Auspuffproblem, aber es verringert weder den enormen Flächenbedarf unserer Mobilität noch den Ressourcenverschleiss, die Sicherheitsdefizite oder den Stau zu den Stosszeiten.

Welche Rolle werden automatisiertes Fahren, Sharing und On-Demand-Angebote spielen?

Hochautomatisiertes Fahren wird die Mobilität revolutionieren. Die Technologie kann den Verkehr bedeutend sicherer und effizienter gestalten. Weniger Verkehr werden wir aber nur erreichen, wenn selbstfahrende Autos geteilt und nahtlos in den öffentlichen Verkehr integriert werden. Ohne entsprechende politische Leitplanken wie ein intelligentes Mobility Pricing gelingt das nicht. Unreguliert werden wir die bereits erprobte Robotaxi-Technologie mittelfristig im privaten Personenwagen sehen. Wenn sich Ortsveränderung mit unendlich vielen Aktivitäten vom Schlafen über die Maniküre bis zum Netflixen verknüpfen lässt, wird das zu mehr Verkehr führen.

Welche Massnahmen werden uns wirklich voranbringen?

Mobility Pricing! Solange es nicht gelingt, die Klimakosten fair dem jeweiligen Verursacher in Rechnung zu stellen, wird sich an der heutigen Übernutzung des Systems wenig ändern. Die rund 10 500 Kilometer, die z. B. in der Stadt Zürich jedes Jahr pro Person geflogen werden, sind mit Abstand der grösste Einzelposten in der Klimabilanz jedes Einzelnen. Ohne Preissignale wird sich dieses Reiseverhalten nicht verändern.

Wie soll es jetzt weitergehen?

Wir müssen die richtigen Anreize setzen, um die Transformation massiv zu beschleunigen. Norwegen zeigt einen rasanten E-Auto-Hochlauf, Paris baut radikal zur Velostadt um, London beweist den Nutzen eines funktionierenden Congestion Chargings. Der Kanton Zürich muss die internationalen Erfolgsrezepte adaptieren, sie klug kombinieren und alle Akteure in die Verantwortung nehmen.
Was heute von vielen noch als untragbare Zumutung angesehen wird, muss durch ein kluges, gemeinsames Narrativ als unverzichtbarer Zugewinn an Lebensqualität begriffen werden.