

Was ist los im Autoland Schweiz?

- 30.11.2024
- Neue Zürcher Zeitung
- RENATO SCHATZ

Eine Spritztour nach dem Nein zum Autobahnausbau Eine Menschenmenge ist 1962 bei der Eröffnung eines Autobahnstücks im Kanton Bern zugegen. Die Autobahn war damals ein Fortschrittsversprechen. photopress/keystone RENATO SCHATZ Im grell beleuchteten Messezentrum in Oerlikon stehen zwei etwa 50-jährige Männer zwischen Dutzenden blank polierter Autos. «Ich liebe dieses Auto», sagt der eine und zeigt auf ein graues Modell. «Welches? Den GT6?», sagt der andere.

«Ja, der fühlt sich super an in den Kurven.» An der Auto Zürich Anfang November treffen sich die Autoenthusiasten. Sie sprechen ihre eigene Sprache, «GT6», «Sport», «Coupe», «V8» oder «M6». Sonderbare Mischungen aus Mathematik und Poesie: der Ferrari 12Cilindri, der DS 4 Collection Antoine de Saint-Exupery. Die meisten Autos stehen in einem eigens markierten Feld, als würden sie gleich in ein Rennen starten.

Doch es riecht eher nach Parfüm als nach Benzin. Die Autobranche hat sich herausgeputzt: gut gekleidete Mitarbeiter, Markenlogos auf schicken schwarzen Stellwänden, Werbe Videos auf Bildschirmen. Wohldosierter Hochglanz. In der Schweiz gibt es 9 Millionen Menschen und 4,8 Millionen Personenwagen. So viele wie noch nie.

Und die Zahl der Autos wächst seit gut dreissig Jahren doppelt so schnell wie die Einwohnerzahl. Die Schweiz schien ein Autoland zu sein. Bis sie am vergangenen Sonntag den Ausbau ihrer Autobahnen ablehnte. Die Linke deutete das Resultat als Zeitenwende: Schiene statt Strasse. Was ist los im Autoland Schweiz? Der Lobbyist Thomas Hurter ist Präsident des Automobilclubs der Schweiz und des Autogewerbeverbandes Schweiz.

Obschon die Familie mit den beiden volljährigen Kindern vier Autos besitzt - einen Oldtimer, ein Mini-Cabriolet sowie zwei Mercedes ist Hurter jeweils mit dem Zug nach Bern, Basel oder Zürich unterwegs. Er sagt: «Ich fahre immer Zug, wenn es mir sinnvoll erscheint.» Trotzdem ist Hurter der Meinung, dass das Auto noch immer beliebt, noch immer ein wichtiges Verkehrsmittel ist. «Aber durch die aufkommende Klimadiskussion haben viele Leute Mühe, zum Auto zu stehen. Sie lieben es vermehrt im Stillen.

» Hurter erzählt von einem ehemaligen Regierungsmitglied, das den Wagen bei Anlässen absichtlich etwas abseits parkierte, damit die Leute nicht sahen, dass es mit dem Auto gekommen war. Von Politikern in Bern, die unter vier Augen vom Auto schwärmen, sich in der Öffentlichkeit aber zu diesem Thema ausschweigen. Hurter wünscht sich, dass die Leute wieder mehr zum Auto stehen. «Die technologische Entwicklung ist massiv. Die Autos sind viel effizienter und klimafreundlicher geworden.

Nur sind das Verbesserungen, die man nicht auf den ersten Blick sieht.» Die Geschichte In den 1950er und 1960er Jahren war der technologische Fortschritt noch sichtbarer. Plötzlich gab es günstige Autos, die für die Mittelschicht erschwinglich waren. Die Autos transportierten nicht nur Menschen, sondern auch ein Lebensgefühl: Aufbruch und Abenteuer. Am Abend losfahren und am nächsten Morgen am Meer frühstücken.

Das Auto als unkompliziertes Verkehrsmittel für die Reise zum Sehnsuchtsort wurde in der Literatur bald selbst zum Sehnsuchtsort: In «On the Road» von Jack Kerouac steht das Auto für die grosse Freiheit, für Möglichkeiten. Die Bühne dieser Roadtrips war die Strasse, die in der Schweiz mit dem Bau der Autobahn in den 1960er Jahren stark erweitert wurde. Am Eröffnungstag des Abschnittes zwischen Oensingen und Hunzenschwil hing an einer Brücke ein Plakat: «Kölliken dankt für die Autobahn.» Hanspeter von Rotz wurde mitten in den Automobilboom hineingeboren. Ein Innerschweizer mit Automechanikerlehre, festem Händedruck

und Obwaldner Dialekt, den er bis heute behalten hat.

Dabei ist er vor über 45 Jahren in die Ostschweiz gekommen. In Wängi im Kanton Thurgau reparierte er Autos und eröffnete eine Autogarage. Eine von vielen in der Schweiz. Im gleichförmigen Siedlungsmuster der Schweizer Agglomerationen ist die Autogarage oder das Autocenter bis heute fester Bestandteil. Das Autocenter Im ersten Jahr verkaufte von Rotz zwölf Autos.

Im Jahr 2023 waren es fünftausend. Eintausend davon elektrische. Mit der Zeit hat sich von Rotz' Kundschaft stark verändert. Früher seien protzige Autos gefragt gewesen, schnelle und starke Fahrzeuge. Weil damals vor allem die Männer Autos kauften, prägten sie das Autoland Schweiz.

«Sie kauften die Autos, die für Männlichkeit standen. Sportcoupes wie den Opel Manta oder den Ford Capri.» Heute kaufen die Leute bei von Rotz vor allem kleine und wendige Autos, gut zum Parkieren, sicher und sparsam, anthrazit, schwarz oder weiss, und vermehrt Occasionen, «weil die Leute die Inflation spüren». Einerseits trage das Wissen im Internet dazu bei, sagt von Rotz. «Dadurch wissen die Kunden ganz genau, was sie wirklich brauchen.

» Andererseits sei die Kundschaft mehr und mehr weiblich. «Die Frauen haben beim Autokauf das letzte Wort.» Von Rotz geht davon aus, dass «achtzig Prozent der Autos von Frauen ausgesucht» werden. «Denn sie sind vernünftiger als die Männer.» Waren es nicht die Frauen, die mit ihren vielen Stimmen den Autobahnausbau verhinderten? Von Rotz verkauft seine Autos mittlerweile in Münchwilen neben Wil.

Dort hat er sich nach und nach seine eigene «Autowelt» aufgebaut. Sie zählt heute 170 Mitarbeiter und umfasst ein «Themenhotel» mit 52 Zimmern, deren Betten halb Matratze, halb Auto sind. Es gibt auch ein Privat-Spa und mehrere Sitzungszimmer. In einem Jahr eröffnet ein 50 Millionen Franken teures «Erlebnisrestaurant». Einige Esstische sind Autos nachempfunden, wer will, kann sein Fahrzeug in einer riesigen Vitrine mit eingebauter Zigarrenlounge seinen Freunden oder Geschäftspartnern Die Autos transportierten nicht nur Menschen, sondern auch ein Lebensgefühl: Aufbruch und Abenteuer.

präsentieren. Geplant sind ausserdem eine Physiotherapiepraxis für Mitarbeiter und Kunden, ein Fitnesscenter und ein Heiratsservice. Das Autocenter als Ort, an dem man ohne weiteres leben könnte. An dem die Kunden ihr erstes Auto kaufen und ihr letztes entsorgen können. Und dazwischen: die ersten gemeinsamen Ferien, ein Steinschlag, die Hochzeit, ein Lackschaden, das erste Kind, neue Pneu, noch ein Kind.

Das Wohnzimmer Kurt Möser war bis 2021 Professor für Geschichte am Karlsruher Institut für Technologie. Seine Spezialität: die Kulturgeschichte des Automobils. Möser sagt: «Die Bedeutung des Autos als Lebensraum wird unterschätzt. Die Menschen verbringen unheimlich viel intensive Zeit darin.» Das ist für Möser auch der Grund, weshalb sich das Prinzip «benutzen statt besitzen» und damit ein Modell wie Mobility noch nicht durchgesetzt hat.

Weil die Menschen das Auto als Wohnraum begreifen. Bewohnen statt nur benutzen. Das SUV ist das Auto für dieses Gefühl: gross und breit, sicher und stark. Laut einer Studie von Comparis waren hierzulande über die Hälfte der 2023 neu zugelassenen Fahrzeuge SUV, 2010 waren es erst 17 Prozent gewesen. Das meistverkaufte Auto im laufenden Jahr ist der Tesla Y, ein elektrisches SUV.

Es folgen der Skoda Octavia, ein Kombi, und mit dem Volkswagen Tiguan ein kompaktes SUV. Das Auto als erweitertes Wohnzimmer, als fahrende vier Wände. Ist man sich beim Autofahren nicht ohnehin am nächsten, ist man nicht schrecklich ehrlich, wenn man flucht und fährt, wartet und flucht? Über die Aargauer, die vermeintlich schlechtesten Autofahrer im Land. Über die Toggenburger, die nur den Subaru kennen. Über die Velofahrer.

Identitätsstiftende Gags und Gemeinheiten, Gespräche als verbindende Vermessungen des Landes: Das erste Haus nach dem Kreisel, gäll. Die Sturzeneggstrasse hoch, vor dem Bauernhof dann links. Die Messe Hat es wieder geklopft am Gubrist? Zwischen Stau und stockendem

Verkehr am Morgen und der Nationalhymne um Mitternacht spielt das Leben, das war schon immer so. Nur ist es heute nicht mehr Aufbruch und Abenteuer, sondern ein Safe Space. Eine in sich geschlossene Welt wie die «Autowelt von Rotz» in Wil oder ein SUV.

An der Auto Zürich Anfang November in Oerlikon versucht die Autobranche, nach vorne zu schauen. Einen Tag vor der offiziellen Eröffnung präsentieren 23 Hersteller den geladenen Journalisten ihre Neuheiten. Jeder hat sechs Minuten Zeit, um seinen Wagen auf die Bühne zu fahren, auszusteigen, das Auto zu präsentieren und wegzufahren. Wer zu überziehen droht, dem zeigt der SRF-Moderator Rainer Maria Salzgeber die gelbe Karte. Ein grosser Teil der präsentierten Autos ist elektrisch.

Ines Nägeli, Geschäftsführerin der Auto Zürich, sagt: «Wir haben dieses Jahr deutlich mehr Elektroautos als im Vorjahr.» Tatsächlich besetzen viele Marken ihre prominenten Plätze mit Elektrofahrzeugen. Viele kleine Flitzer, im Trend sind offenbar auch Neuinterpretationen des legendären TI, des Kleinbusses von Volkswagen. Sie heissen heuer e-Spacetourer (Citroen) oder ID. Buzz (Volkswagen) und werden geschmückt mit der «Energieetikette 2024», die Auskunft gibt über den Verbrauch des Fahrzeuges.

Doch der Eindruck täuscht. Die Verkäufe von Elektroautos stagnieren. Nägeli sagt: «Wir stellen fest, dass die Leute nicht genau wissen, auf welchen Antrieb sie setzen sollen. Sie fragen sich: Wird es in Zukunft nur noch Stromer geben? Kann ich nochmals einen Verbrenner kaufen? Das beschäftigt sie.» Lange Zeit war der Automobilsalon in Genf die grösste Schweizer Automesse.

Er wurde jeweils von Bundesräten eröffnet und geschmückt von Hostessen. Im vergangenen Januar wurde er zum letzten Mal ausgetragen. Nun ist die Auto Zürich die grösste Automesse der Schweiz. Nach den vier Messetagen meldet sie knapp 65 000 Besucher. Das ist genauso Rekord wie die insgesamt siebzig Hersteller.

Auf ihrer Website verkündet die Auto Zürich, man habe eine Branche gezeigt, «die durch ein gemeinsames Streben vereint» sei. Der Influencer Anfang September steht Dario Rubortone mit Mikrofon und Kamera am Bürkliplatz in Zürich. Der Ort ist ein Hotspot für Reiche und Möchtegern-Reiche, ein Rückzugsort für all jene, die gerne ihr Auto zeigen. Rubortone fragt die Fahrer nach ihrem Beruf, nach dem Lohn. Danach, ob das Auto geleast sei oder gekauft.

Einer steuert einen BMW X6, angeblich 160 000 Franken wert. Der Fahrer, keine 40 Jahre alt, sagt: «Ich habe das KV gemacht.» Seit sechs Jahren sei er frühpensionierter Cryptotrader. Ein anderer kommt mit dem BMW M8 angefahren. Der Preis: wohl 190 000 Franken.

Der etwa 30-jährige Fahrer sagt, er sei «Techniker bei den SBB». Rubortones Videos sind beliebt. Im Sommer gewann er den Swiss Influencer Award in der Kategorie «Luxury». Sein Instagram-Account «darioocars» hat 33 000 Follower, 85 Prozent von ihnen seien männlich, sagt er. «Für viele Männer ist das Auto eine Leidenschaft, die als Kind beginnt.

Durch Filme, Games, die Eltern. Wenn sie dann erwachsen sind, erfüllen sie sich den Traum eines schönen Autos.» Und dieser Traum sei bei vielen verbreitet, insbesondere bei Unternehmern und Männern mit Migrationshintergrund. Es geht auch um Selbstverwirklichung und Status: Schaut her, ich habe es geschafft. Rubortone beobachtet, dass inzwischen weniger Menschen diesen Traum haben.

Elektrische Autos Hessen häufig nur Anpassungen in der Innenausstattung, in der Optik und der Aerodynamik zu, aber nicht im Herzstück, dem Motor. «Wenn es so weitergeht, werden sich die Autos mehr und mehr gleichen», sagt Rubortone. So, wie er spricht, klingt es, als seien die Elektroautos von heute keine Oldtimer von morgen. Hat die Autoliebe abgenommen? Auf jeden Fall scheint sie sich verändert zu haben..