

Zeitschrift: Wohnen
Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger
Band: 78 (2003)
Heft: 12

Artikel: Ohne Auto mobil und glücklich
Autor: Liechti, Richard / Müller, Hannes
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-107238>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

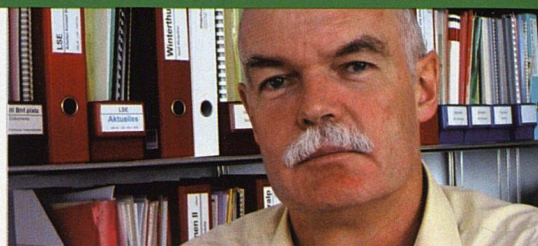
Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ohne Auto mobil und glücklich

Die Zahl der Haushalte, die kein eigenes Auto besitzen, ist in der Schweiz grösser als allgemein angenommen. Doch warum verzichten Menschen freiwillig auf das bequeme Fortbewegungsmittel? *wohnen* fragte den Verkehrsplaner Hannes Müller*.

Interview: Richard Liechti



wohnen extra: Warum beschäftigen Sie sich mit dem Thema «autofrei leben»?

Hannes Müller: Ich erlebte in meinem Umfeld, dass immer mehr Leute kein Auto besaßen, obwohl sie sich das eigentlich hätten leisten können. Plötzlich hatte ich Schwierigkeiten, mal ein Fahrzeug auszuleihen. Mir wurde klar: Da ist offenbar ein Wunsch, ohne Auto zu leben, das bedeutet offenbar Lebensqualität. Dieser Frage wollte ich nachgehen. Ich erhielt dann im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms «Verkehr und Umwelt» (NFP 41) Gelegenheit, gemeinsam mit Soziologen eine Studie zum Thema «Autofreie Haushalte» zu verfassen.

Was waren die Ziele dieser Studie?

Es ging einerseits darum, Daten über autofreie Haushalte zu sammeln und aufzuarbeiten. Zudem wollten wir herausfinden: Gibt es

Leute, die freiwillig kein Auto haben? Das konnten wir mit der Studie deutlich beweisen.

Wie viele Menschen verzichten freiwillig auf ein Auto?

Unsere Definition der Freiwilligkeit war sehr streng. Auf diese Weise kamen wir zum Ergebnis, dass mindestens ein Drittel der autofreien Nichtruhstandshaushalte freiwillig auf das Fahrzeug verzichtet. Auf der anderen Seite, bei den Haushalten, die aus gesundheitlichen oder finanziellen Gründen kein Auto besitzen, konnten wir allerdings auch nur zwanzig Prozent definieren. Ein beträchtlicher Teil liegt also im Grenzbereich.

Aus welchen Schichten stammen diese Menschen?

Im Unterschied zur Gesamtheit aller autofreien Haushalte sind bei den Freiwilligen

höhere Bildungsschichten und obere Einkommensklassen deutlich stärker vertreten.

Gibt es geografische Unterschiede?

Ja, die sind massiv. In den Städten finden sich vierzig bis fünfzig Prozent autofreier Haushalte. Bereits in den Agglomerationen sinkt der Anteil unter zwanzig Prozent, im ländlichen Raum dann nochmals etwas.

Stehen politische Motive im Vordergrund?

Interessanterweise nicht. Die meisten dieser Leute haben nie ein Auto besessen. Sie stellen ihr ganzes Leben darauf ein, das wird zur Selbstverständlichkeit. Schwieriger wird es, wenn es um die Abschaffung eines Fahrzeugs geht. Dann sind meist grosse Veränderungen der persönlichen Situation die Auslöser, etwa Scheidungen, Arbeitsplatz- oder Wohnortwechsel.

Mir scheint, dass bei jungen Leuten das Auto heute wieder einen grossen Stellenwert hat.

Das ist offenbar ein Trend. So besitzen heute viel mehr Junge als früher einen Führerschein. Das hat Folgen: Diese jungen Leute werden älter, und wir müssen damit rechnen, dass künftig auch bei älteren Bevölkerungsgruppen der Anteil mit Führerschein viel grösser ist. In einigen Jahrzehnten werden viel mehr Rentner Autofahrer sein.

Wirkt sich das auf die Zahl autofreier Haushalte aus?

Zwischen 1994 und der Volkszählung 2000 hat ihre Zahl in der gesamten Schweiz tatsächlich von 25 auf 20 Prozent abgenommen. Die Gründe sind allerdings noch nicht klar. Zu

Autoarm – autofrei

Fachleute unterscheiden zwischen «autoarmen» und «autofreien» Wohnsiedlungen. «Autoarm» wird auch oft als «Parkieren am Rand» bezeichnet. Darunter versteht man die Konzentration der Parkplätze ausserhalb des Wohngebietes sowie in Sammelgaragen. Die BewohnerInnen einer autoarmen Siedlung können also ein Auto besitzen, innerhalb der Siedlung wird aber der motorisierte Strassenverkehr weitgehend verunmöglicht. Viele genossenschaftliche Wohnsiedlungen dürfen demnach als «autoarm» gelten. Eine «autofreie» Siedlung dagegen gibt es in der

Schweiz noch nicht. Hier kämen die Vorteile des Autoverzichts voll zum Tragen. So steht in einer autofreien Siedlung nur noch ein Minimum an Parkplätzen zur Verfügung, die für BesucherInnen und für Carsharing-Standplätze gedacht sind. Dadurch entsteht ein grosser Flächengewinn, und es können Kosten bei der Verkehrsinfrastruktur gespart werden. Weiteres Merkmal autofreier Siedlungen, wie sie etwa in Deutschland (Seite 5) schon Wirklichkeit sind: Die Wohnungen werden nur an MieterInnen vergeben, die kein eigenes Auto besitzen.



Nach einer kurzen Stagnation nimmt das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren wieder rasant zu.

Foto: Ferenc Hamza

Die seltene Erfahrung der Autofreiheit – zu erleben etwa bei der Sperrung der Rosengartenstrasse im vergangenen Herbst.

einem Teil hat das sicher auch damit zu tun, dass es während diesen Jahren eine Abwanderung aus der Stadt gab. Aber auch andere Faktoren weisen auf einen neuen Trend zum Auto hin. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen hat Ende der 90er-Jahre erstmals wieder leicht zugenommen, in den letzten zwei Jahren jedoch hat er wieder abgenommen. Und der Motorisierungsgrad, der Anfang der 90er-Jahre endlich zu stagnieren schien, wächst wieder rasant.

HAUSHALTE OHNE AUTO*

19,9%	CH
29,2%	Kernstädte
13,9%	Agglomerationen
13,1%	Land
42,2%	Stadt Zürich
26,0%	Kanton Zürich

(gemäss Volkszählung 2000)



Foto: Richard Liechti

Die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs – Lärm, Landverbrauch, Unfälle usw. – sind bekannt. Wie gross ist denn der Nutzen, den ein Leben ohne Auto bringt?

Wir haben einmal versucht, das Energiesparpotenzial abzuschätzen. Gemessen am riesigen Gesamtenergieaufwand der Mobilität ist es sehr klein. Der Energieverbrauch des Einzelnen dagegen verändert sich signifikant. Auch wenn Carsharing genutzt wird, ist die Kilometerleistung der Autofreien viel kleiner, aber auch die Leistung, die mit der Benutzung des öffentlichen Verkehrs kompensiert wird.

Welche Voraussetzungen braucht es denn, dass in der heutigen Welt überhaupt ein Leben ohne Auto möglich ist?

Zwei Voraussetzungen sind grundlegend. Am wichtigsten ist eine gute Nahversorgung, die Leute müssen ihre Basisbedürfnisse in der engeren Umgebung abdecken können. Wo es keine Läden für den täglichen Bedarf mehr gibt, ist ein Leben ohne Auto fast nicht mehr möglich. Deshalb ist das auf dem Land auch so selten. Der zweite Punkt ist ein gut ausge-

bautes öffentliches Verkehrsnetz. Unsere Erfahrungen im Ausland haben gezeigt, dass dort, wo das fehlt, die Motorisierung sehr hoch ist.

Und wie steht es mit dem Carsharing, dem «Autoteilet», wie es in der Schweiz von Mobility angeboten wird?

Das ist ein wichtiger Punkt. Man muss anerkennen, dass das Auto nützlich sein kann. Hat man die Möglichkeit, im Bedarfsfall auf ein Auto zuzugreifen, fällt der Verzicht aufs eigene Fahrzeug viel leichter. Dafür ist Carsharing – Mobility ist übrigens weltweit absolut führend – natürlich eine wichtige Voraussetzung. Ein grosses Manko liegt jedoch bei der Wahrnehmung. Wir stellten in unserer Studie fest, dass Leute, die kein Auto besitzen, sich kaum als Teil einer Gruppe wahrnehmen. Oft hört man auch: «Es hat ja sowieso jeder ein Auto.» Diese Vorstellung ist falsch, und man soll das aufzeigen, damit es präsenter wird.

Wie könnte man die Jungen für das Thema gewinnen?

Man müsste bereits im Bildungsbereich, in den Schulen, ansetzen. Gerade den Achtzehnjährigen, die den Führerschein machen, sollte man das Carsharing näher bringen. Viele hätten so die Möglichkeit, überhaupt erst ein Fahrzeug zu benutzen. Auch müsste die Erfahrung der Autofreiheit bekannter werden, schade, dass etwa die Idee der autofreien Sonntage sich nicht durchsetzt.

Kommen wir auf das Thema «autofreie Wohnsiedlungen» zu sprechen. Trotz ausgezeichnetem öffentlichem Verkehr, kurzen Distanzen und gut funktionierendem Carsharing gibt es hierzulande im Gegensatz zu Deutschland und Österreich noch keine solche Siedlung.

Woran das liegt, weiss ich auch nicht. Vielleicht ist in Deutschland, das noch viel stärker im Individualverkehr versinkt als die Schweiz, ►



Fotos: zVg, Ferenc Hamza, Richard Liechti



Eine «richtige» autofreie Siedlung (vgl. Definition Seite 2) gibt es in der Schweiz noch nicht. Dagegen finden sich gerade bei den Baugenossenschaften viele autoarme Siedlungen, wo die Fahrzeuge am Rand oder in Tiefgaragen abzustellen sind. Die öffentlichen Bereiche gehören dann ausschliesslich den Fussgängern und Velofahrern (Eisenbahner-Baugenossenschaft Altstetten, ABZ-Siedlung Regina-Kägi-Hof, städtische Siedlung Bullingerhof).

der Leidensdruck grösser. Die Hürden sind aber auch dort hoch. Das Bedürfnis musste in jedem Fall wieder nachgewiesen werden. Aber dank der Pilotsiedlungen konnte man natürlich Erfahrungen sammeln.

Die Vorteile einer autofreien Siedlung für die Mieterschaft sind offensichtlich – höhere Lebensqualität, tiefere Mietzinse dank dem Wegfall der teuren Parkplätze. Doch welchen Nutzen hätten die Vermieter?

Wenn man eine Siedlung schaffen könnte, die alle Vorteile der Autofreiheit nutzt, etwa in der Umgebungsgestaltung, wäre das ein sehr gutes Verkaufsargument. Die Wohnqualität, die man anbieten könnte, wäre enorm. Und der Erste, der sich getraut, könnte von einem gewaltigen Prestigegewinn profitieren.

Wollen denn Gleichgesinnte überhaupt zusammenleben?

Es gibt tatsächlich Stimmen, die in einer autofreien Siedlung eine Gettoisierung befürchten. In unserer Studie haben wir jedoch herausgefunden, dass es einen autofreien Lebensstil gar nicht gibt. Dass alle Menschen ohne Auto ähnlich sind, stimmt überhaupt nicht. Eine solche Siedlung wäre genauso lebendig und heterogen wie jede andere auch.

Sie würde allerdings nur einer kleinen Gruppe etwas bringen. Müsste man nicht eher ganze Quartiere verkehrsarm oder -frei gestalten?

Alle Massnahmen, die heute in den verschiedenen Schweizer Städten laufen, sind sehr wichtig, sei es Tempo 30, Förderung des öf-

fentlichen Verkehrs, der Velofahrer oder Fussgänger. Das schafft Anreize, autofrei zu leben. Hier gibt es allerdings noch viel zu tun, denken Sie zum Beispiel an die vielen tausend Menschen, die an Hauptstrassen wohnen.

Einerseits nimmt die Motorisierung wieder zu. Andererseits gibt es in verschiedenen Städten Projekte, endlich eine autofreie Siedlung in die Tat umzusetzen. Gruppen Gleichgesinnter haben sich zusammengeschlossen, auch die Kommunalpolitik beschäftigt sich mit dem Thema.

Ja, dem Trend zum Trotz – das Thema kommt. Nicht nur autofreies Wohnen, sondern allgemein autofreies Leben. Autofreie Wohnsiedlungen sind wichtig als Wegbereiter. Aber wenn wir mengenmässig etwas erreichen wollen, müssen wir alle Menschen ansprechen.

wohnenextra

** Hannes Müller, dipl. Ing. ETH/SVI und Teilhaber des Büros Müller, Romann & Schuppisser, Zürich, beschäftigt sich seit vielen Jahren mit Verkehrsplanung. Gemeinsam mit anderen Fachleuten hat er 1999 für das Nationale Forschungsprogramm «Verkehr und Umwelt» (NFP 41) die Studie «Autofreie Haushalte» verfasst.*

Autofreie Siedlungen – bald auch in der Schweiz?

In verschiedenen deutschen Städten sowie in Wien, Amsterdam und Edinburgh gibt es bereits «echte» autofreie Siedlungen (siehe Definition Seite 3). Auch in der Schweiz beschäftigen sich verschiedene Gruppierungen, aber auch die Verkehrspolitik in der letzten Zeit intensiv mit dem Thema. Ziel: endlich eine autofreie Siedlung als Schweizer Pilotprojekt in die Tat umsetzen.

Am weitesten fortgeschritten ist das Projekt Viererfeld Bern. Eine Interessengemeinschaft möchte auf dem baureifen Areal in Bern-Neufeld eine autofreie Siedlung verwirklichen (www.viererfeld.ch, siehe Beitrag Seite 10). Als erste Schweizer Gemeinde hat der Berner Vorort Ostermundigen die rechtlichen Voraus-

setzungen für eine autofreie Siedlung geschaffen (www.vcs-be.ch/Regionalgruppen/Bern/Projekte/autofreies_Oberfeld.htm). In Biel will die Interessengemeinschaft Seebucht einen Teil des ehemaligen Expogeländes für ein solches Pilotprojekt nutzen (www.seebucht.ch).

In der Stadt Zürich läuft eine Kampagne der Grünen für autofreie Wohngebiete (www.autofrei-wohnen.ch). Mit einer Motion verlangten sie im Mai 2003 vom Gemeinderat, einen Rahmenkredit von zehn Millionen Franken für zwei autofreie Wohngebiete bereitzustellen. Sie wurde vom Rat in ein Postulat umgewandelt und dem Stadtrat überwiesen. Die Stadt unterstützt die Stossrichtung des

Anliegens und hat kürzlich eine Grundlagen-erhebung bei Baugenossenschaften durchführen lassen (Seite 12). Aktiv ist auch der Verein «umverkehr» (www.umverkehr.ch). Informationen und Links zu möglichen autofreien Wohngebieten in der Stadt Zürich und zu verkehrspolitischen Fragen finden sich weiter unter www.stadt-wohnen.ch.

In Zug wurde vor rund einem Jahr der Verein «Autofrei Wohnen Zug» gegründet. Er macht Umfragen und leistet Aufklärungsarbeit; ein konkretes Projekt ist noch nicht in Sicht (www.autofrei-zug.ch mit vielen Links). In St. Gallen schliesslich sucht der VCS Interessierte (www.vcs-sg.ch/Ortsgruppen/st.gallen/Inhalt_autofrei_wohnen.html). (rl)