

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 11 (1998)
Heft: [2]: "Neue Mobilität" : Tagungsband zu einer Veranstaltung der Metron über Verkehrsplanung am 30. Januar 1998 in Bern

Artikel: Ein Leben ohne Auto : Konsequenzen für die Verkehrsplanung und -politik
Autor: Müller, Hannes
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120810>

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: 17.11.2024

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

Ein Leben ohne Auto

Konsequenzen für die Verkehrsplanung und -politik

Titel der Untersuchung: Determinanten der Mobilität autofreier Haushalte – Konsequenzen für Verkehrspolitik und -planung
 Finanzierung: NFP 41 und Energie 2000
 Leitung: Hannes Müller
 Forschungsstelle: Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG

Mitarbeit
 Konzeption, Durchführung und Auswertung der Befragung: IPSO Sozialforschung Matthias Peters, Jörg Arnold
 Auswertung MZV 94: Landert, Farago, Davatz & Partner, Felix Davatz
 Massnahmen: Metron, Bernhard Kirsch

In der Grundhypothese unserer Untersuchung gehen wir davon aus, dass es Leute gibt, die die Vorteile erkannt haben, die der hat, der kein Auto besitzt. Sie haben sich entschieden, autofrei zu leben, und sehen darin ein wesentliches Stück Lebensqualität. Dieser Entscheid kann explizit sein oder sich auch nach anfänglichem Zwang im Zuge von positiven Erfahrungen implizit durchgesetzt haben. Diese Gruppe hebt sich von den klassischen «captive riders», wie sie sich die Verkehrsplaner so gerne vorstellen, eindeutig ab. Sie zeichnet sich durch einen neuen Lebensstils aus. Eines der Ziele der Studie ist herauszufinden, ob es eine solche freiwillige Autofreiheit gibt, wie entsprechende Haushalte strukturiert sind und wie ihr Mobilitätsverhalten aussieht.

Personen solcher Haushalte müssen den Anreizen des Autobesitzes gegenüber verhältnismässig immun sein. Und nicht nur das. Sie haben sich zumeist längst vor einer Fahrt zugunsten von ÖV, Velo oder Fussweg entschieden. Der Entscheid ist unabhängig von der einzelnen Fahrt und somit stabil. Massnahmen, die solche Lebensstile verbreiten helfen, müssen dementsprechend wirksam sein.

Dieser Ansatz unterscheidet sich von den meisten bisherigen Ansätzen, den Modal-Split zu verändern. Obwohl die Bedeutung der Autoverfügbarkeit schon lange klar ist, stand bisher fast immer im Vordergrund, den Transportwiderstand zu erhöhen: Herstellen der Kostenwahrheit, Einflüsse auf der Reise-strecke (Geschwindigkeitsreduktionen, Verkehrslenkung, Verkehrsberuhigung) und Einflüsse am Reiseziel (Parkplatzrestriktionen, neue Parkierungsreglemente, autofreie Innenstädte bzw. Tourismusorte etc.).

Ansätze an der Quelle, nämlich beim Autobesitz, dem zentralen Faktor der Autoverfügbarkeit, waren bis vor kurzem unbekannt. Diesem Sachverhalt kam entgegen, dass der Autobesitz nach wie vor in hohem Masse mit dem Einkommen korreliert. Die daraus folgende Einstellung, dass der Besitz eines oder mehrerer Autos grundsätzlich wünschbar, und der Nichtbesitz immer mit dem Makel des Verzichtes behaftet sei, prägt nicht nur unsere gesamte verkehrspolitische Welt, sondern vermutlich auch die Köpfe von Planern und Wissenschaftlern. Nur so ist erklärbar, weshalb nicht früher Vorteile des Nichtbesitzes und der daraus resultierenden Aktivitätsmuster und Mobilitäts-verhaltensweisen wissenschaftlich untersucht worden sind und erste praktische Ansätze erst in den Anfängen stehen.

Die Untersuchungsanlage

Unsere Untersuchung bezieht sich auf die Grundgesamtheit von Nichtruhestandshaushalten (mindestens eine Person unter 65) in deutschschweizerischen Agglomerationen. Die Stichprobe besteht aus 300 Haushalten aus den Agglomerationen Basel, Bern und Zürich.

Vorgängig haben wir über eine separate Auswertung des Mikrozensus Verkehr 94 (MZV 94) die soziodemografische Struktur der autofreien Haushalte in der ganzen Schweiz untersucht und diese Befunde mit den Resultaten der Stichprobe verglichen.

Zur Zeit haben wir die MZV-Auswertungen und die Auswertung der Primärerhebung abgeschlossen, und wir sind daran, Massnahmen zu erarbeiten. Die folgenden Tabellen vermitteln erste Resultate aus dem umfangreichen Material.

Autofreie Haushalte in der Schweiz

Aus dem MZV 94 lässt sich die Grundstruktur autofreier Haushalte erkennen:

	Autobesitz nach Urbanität	
	ohne Auto	mit Auto
grosse Städte	39,4 %	60,6 %
kleine/mittlere Städte	19,8 %	80,2 %
ländliche Gebiete	17,0 %	83,0 %
ganze Schweiz	24,7 %	75,3 %



Autobesitz nach Grösse des Haushalts

	ohne Auto	mit Auto
1 Person	49,2 %	50,8 %
2 Personen	19,2 %	80,8 %
3 Personen	10,4 %	89,6 %
4 Personen	5,7 %	94,3 %
5 und mehr Personen	6,2 %	93,8 %
ganze Schweiz	24,7 %	75,3 %

Autobesitz von Nichtruhestandshaushalten in Städten & Agglomerationen

	kein Auto	mit Auto
Stadt Zürich	39 %	61 %
Agglomeration Zürich	14 %	86 %
Stadt Bern	41 %	59 %
Agglomeration Bern	17 %	84 %
Stadt Basel	49 %	51 %
Agglomeration Basel	14 %	86 %
Total Städte & Agglo	27 %	73 %
Total ganze Schweiz	17 %	83 %

Autofreiheit ist ein vorwiegend urbanes Phänomen. Selbst zwischen den Kernstädten und ihren Agglomerationen besteht ein grosses Gefälle.

Zufriedene Autofreiheit

In aller Kürze: Personen in autofreien Haushalten sind eher Singels oder alleinerziehend, eher Frauen, eher Mieter, eher politisch links, verdienen eher unterdurchschnittlich und leben eher in Städten als auf dem Lande. Das alles erstaunt wenig. Erstaunlicher ist, dass sie grösstenteils mit ihren Mobilitätschancen zufrieden sind. Dies betrifft sowohl das Transportangebot als auch die Nahversorgung. Allerdings würde ein diesbezüglicher Qualitätsverlust als problematisch eingestuft.

Nehmen wir die Struktur der autofreien Haushalte etwas genauer unter die Lupe: Rund zwei Drittel der Befragten besaßen nie ein Auto. Beim verbleibenden Drittel sind zu etwa zwei Dritteln primär äussere Gründe für die Auto-Abschaffung verantwortlich: Finanzen, Gesundheit, Unfall, Wohnungswechsel, Stellenwechsel. In vielen Haushalten, in denen dies die Hauptgründe waren, wurde zudem vorher das Auto relativ intensiv genutzt. Es ist also nicht so, dass nur die «Schwellenhaushalte» – also diejenigen, die schon fast nicht mehr autofahren – ein Potential für Autofreiheit darstellen, sondern auch Vielfahrer.

Weshalb autofrei leben?

Nun geht es ja schliesslich um die Frage, ob es freiwillig autofreie Haushalte gibt und wie sie strukturiert sind.

Als freiwillig autofrei bezeichnen wir die Haushalte, für die gesundheitliche und finanzielle Gründe nicht ausschlaggebend sind, die den Entscheid bewusst getroffen haben und die die Autofreiheit in hohem Masse in den Alltag integriert und zu einem Bestandteil des Lebensstils gemacht haben. Sie machen rund ein Drittel aller autofreien Haushalte aus.

Am andern Ende der Skala – also bei den unfreiwillig Autofreien – stehen diejenigen, für die finanzielle oder gesundheitliche Gründe ausschlaggebend sind und für die die Lebensstil-Integration mittel oder tief ist, egal ob sie den Entscheid zur Autofreiheit bewusst getroffen haben oder nicht. Zu ihnen gehören

knapp 20 Prozent. Der Rest, also knapp die Hälfte, sind zwischen diesen beiden Polen ambivalent.

Die «Freiwilligen» zeichnen sich dadurch aus, dass sie

- ein unter allen Autofreien überdurchschnittliches Einkommen haben
- einen eher höheren Bildungsstatus haben
- überdurchschnittlich politisch interessiert sind, und zwar eher links-grün
- mit ihrer autofreien Mobilität weitgehend sehr zufrieden sind
- selten oder nie einen Autowunsch hegen
- die Absenz des Autos in ihrem Haushalt eher als Erleichterung denn als Einschränkung empfinden
- eher autokritisch eingestellt sind

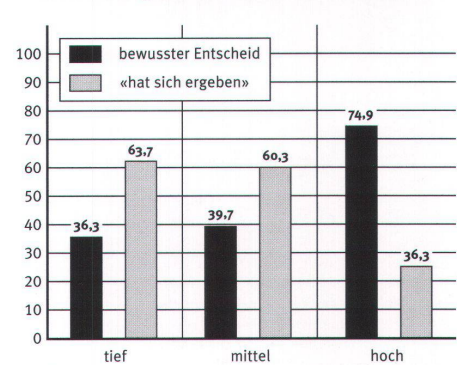
Von den ehemals unfreiwilligen Autoabschaffern haben sich einige gewandelt. Fühlen sich die freiwillig Autofreien einer mehr oder weniger homogenen sozialen Gruppe zugehörig? Entgegen den Erwartungen kann dies nicht bestätigt werden. Ob freiwillig oder unfreiwillig, fast ein Drittel aller Haushalte geben an, dass in ihrem Bekanntenkreis praktisch niemand ohne Auto sei. Der Rest schätzt den Anteil Autofreier unter ihren Bekannten auf rund die Hälfte oder mehr. Das Gefühl, als Vorbild zu wirken, ist hingegen bei den Ambivalenten und den Freiwilligen wesentlich stärker als bei den Unfreiwilligen. Ein weiteres wesentliches Unterscheidungsmerkmal ist das Mobilitätsverhalten. Auch in autofreien Haushalten wird in gewissen Fällen auf das Auto zurückgegriffen, sei es auf dasjenige von Freunden, auf ein Geschäftsauto, auf ein Mietfahrzeug oder auf Car Sharing. Dies betrifft allerdings nur diejenigen 58 Prozent der Haushalte, in denen jemand einen Führerschein besitzt. Die Unfreiwilligen benutzen häufiger ein Auto für Einkäufe, Besuche, Freizeit und sogar Arbeits- und Schulweg.

Schlussfolgerungen

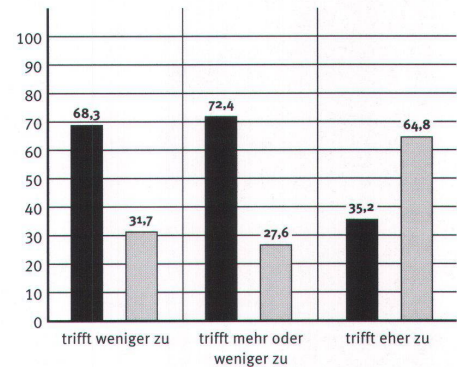
Es gibt freiwillig autofreie Haushalte – die eingangs erwähnte Hypothese ist bestätigt. Die Gruppe der Freiwilligen muss kaum mit speziellen Massnahmen motiviert werden, autofrei zu bleiben. Aber die von den Freiwilligen angesprochenen Qualitäten und Defizite autofreien Lebens können zur Entwicklung von Massnahmen dienen, die die Ausbreitungsbedingungen für einen solchen Lebensstil verbessern. Einige Hinweise sind bereits jetzt möglich:

- Um neue Autofreie hinzugewinnen, darf man sich nicht nur auf Haushalte mit geringen km-Leistungen beschränken. Veränderungen der persönlichen Situation sind oft entscheidend.
- Der Weg von Unfreiwilligkeit zu Freiwilligkeit führt in erster Linie über die Alltagsintegration.
- Wenn die Transportbedingungen verbessert werden sollen, dann sind Warentransport, ÖV-Angebote in Randzeiten und -gebieten und der Preis für Auto-Alternativen (Taxi, Miete) wichtige Ansatzpunkte.
- Aber eigentlich geht es weniger darum, die Transportbedingungen zu verbessern, als vielmehr darum, eine Identität als autofreie Haushalte zu fördern und positive Aspekte zu verstärken.
- Verschlechterungen im Transportangebot und in der Nahversorgung sind kontraproduktiv.

«Lebensstilintegration» und Entscheid für die Autofreiheit



Haushalt kann sich Auto nicht leisten



Nutzung eines Autos im letzten halben Jahr

