

Leben ohne Auto

Autor(en): **Brack, Karin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **73 (1998)**

Heft 5

PDF erstellt am: **26.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-106600>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

LEBEN OHNE AUTO

Eine neue Studie zeigt, wer die Menschen in autofreien Haushalten sind.

Wer die hohen Kosten von Anschaffung und Unterhalt eines Autos in Kauf genommen hat, will auch etwas von seinem Besitz haben und nutzt das Auto entsprechend. An diesem zentralen Punkt setzt der Verkehrsplaner Hannes Müller* an, wenn er die «Mobilität autofreier Haushalte» untersucht.

Autobesitz wurde bisher kaum je in Frage gestellt, und der Nichtbesitz war mit einem Makel des Verzichts behaftet. Diese Einstellung prägt, laut Müller, vermutlich die Köpfe von Planern und Wissenschaftlern. Nur so ist erklärbar, weshalb nicht früher Vorteile des Nichtbesitzes und der daraus resultierenden Mobilitätsverhaltensweisen wissenschaftlich untersucht worden sind.

Die Untersuchungen von Hannes Müller unterscheiden in wesentlichen zwei Personengruppen in den autofreien Haushalten: Bei der einen Gruppe ist der Entscheid bewusst, sie sieht darin ein wesentliches Stück Lebensqualität. Bei der anderen ergab sich dieser Zustand aus äusseren Gründen.

BEWUSST «Freiwillig autofrei»: So bezeichnet Hannes Müller in seiner Studie die besondere Gruppe der Haushalte, die den Entscheid bewusst getroffen haben und die die Autofreiheit in den Alltag integriert haben. Sie machen rund einen Drittel aller autofreien Haushalte aus und zeichnen sich aus durch ein überdurchschnittliches Einkommen, einen eher höheren Bildungsstatus, politisches Interesse (eher linksgrün), weitgehende Zufriedenheit mit der autofreien Mobilität, seltenen Autowunsch und eine autokritische Einstellung. Familie Schlatter aus Schliern bei Köniz passt exakt in dieses Profil. Sie fuhr schon immer gut ohne Auto. «Als unsere drei Buben noch kleiner waren, schleppten wir bei Ferienfahrten per Zug schon viel herum», räumt Ulli Schlatter ein. Auch heute verschickt sie vor Urlaubsbeginn jeweils einen Teil des Gepäcks per Post. Kleidermässig schränkt sich die Familie in den Ferien sehr ein. Dann hat jedes nur Wander- und Hausschuhe dabei, das muss reichen. «Wenn die Buben dreckig herumlaufen, stört mich das in einer Ferienwohnung nicht – in einem Hotel, wo man sich zum Essen anständig anziehen sollte, ist alles schwieriger.»

Wie in vielen anderen autofreien Haushalten greifen auch die Schlatters – beide Partner besitzen einen Führerschein – in gewissen Fällen auf ein Auto zurück. Jürg Schlatter engagiert sich seit drei Jahren als Leiter der Berner Sektion von Mobility. Aufgrund seiner Initiative entstand in Schliern ein Autostandplatz dieser Organisation. «Wir brauchen das Auto selten. Als wir wegen eines Stellenwechsels von Zürich hierher zogen, haben wir darauf geachtet, dass mein Arbeitsort per Velo erreichbar ist und dass die Einkaufs-

möglichkeiten und Schulen nah liegen. Und die regelmässige Busverbindung zum Bahnhof Bern ist sehr wichtig für uns.»

ÄUSSERE UMSTÄNDE Die andere Gruppe von Personen in autofreien Haushalten sind nach Müllers Studie eher: Singles, Alleinerziehende, Frauen, Mieter/innen, politisch links, unterdurchschnittlich verdienend und in Städten lebend. Mit ihren Mobilitätschancen – Transportangebote, Nahversorgung – sind sie laut Studie zufrieden. Rund zwei Drittel der Befragten besaßen nie ein Auto. Beim verbleibenden Drittel sind primär äussere Gründe für die Abschaffung des Autos verantwortlich: Finanzen, Gesundheit, Wohnungs- und Stellenwechsel. In vielen Haushalten, in denen dies die Hauptgründe waren, wurde vorher das Auto relativ intensiv genutzt: Also stellen auch «Vielfahrer» ein Potential für Autofreiheit dar.

Die Studie nennt wichtige Ansatzpunkte zur Verbesserung von Transportbedingungen: Warentransport, ÖV-Angebote in Randzeiten und -gebieten und der Preis für Auto-Alternativen (Taxi, Miete).

Hannes Müller kommt aber zum Schluss, dass vor allem die Identität als autofreier Haushalt gefördert und positive Aspekte verstärkt werden müssen. Der Weg von Unfreiwilligkeit zu Freiwilligkeit führe in erster Linie über die Alltagsintegration.

KB

*HANNES MÜLLER: «DETERMINANTEN DER MOBILITÄT AUTOFREIER HAUSHALTE – KONSEQUENZEN FÜR VERKEHRSPOLITIK UND -PLANUNG.» ERHÄLTlich BEI: METRON VERKEHRSPLANUNG UND INGENIEURBÜRO, STAHLRAIN 2, POSTFACH, 5201 BRUGG.



Jürg, David, Felix und Thomas Schlatter winken Ulrike nach, die sich im Zug kurzfristig von ihren vier Männern erholt.

Kühlschrank kaputt – egal welche Marke:

Tel. 0844 848 848

**Profitieren Sie vom SIBIR-Schnellservice zu Tiefpreisen!
24 Stunden – 7 Tage – ganze Schweiz**



SIBIR
kocht & spült
wäscht & kühlt