

Fahren wir fort – aber anders!

Autofreies Leben in der Schweiz

Dieter Steiner¹

"Zürich im Jahr 2050 ist eine grüne Oase mit verkehrsfreien Alleen", stand im Tages-Anzeiger vom 2. Dezember 2008 unter einem visionären Bild. Anlass war das Abstimmungsergebnis zwei Tage vorher: Die mit überwältigendem Mehr zustande gekommene Verankerung der Nachhaltigkeit und der 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung.

Das Ziel besteht in einer Verminderung des Energieverbrauchs auf einen Drittel und des CO₂-Ausstoßes auf einen Sechstel des heutigen Standes.

Die Vision lässt sich aber nicht verwirklichen, wenn nicht der Straßenverkehr auf ein erträgliches Maß reduziert wird. Und dies wiederum kann nur über eine Förderung autofreien Lebens erreicht werden.

Dabei kann an einem schon vorhandenen Phänomen angesetzt werden.

Vielerorts besteht die Vorstellung, die Schweizer Bevölkerung sei mehr oder weniger vollmotorisiert. Dem ist gar nicht so. Im Jahre 2005 besaß knapp ein Fünftel (genau: 18,8%) der Haushalte kein Auto. Zugegeben, dieser Anteil ist über die Jahre gesunken, und zwar von 31% (1984), über 24,7% (1994) und 19,9% (2000) auf den heutigen Stand.

Diese Zahlen ergeben sich aus dem vom Bundesamt für Statistik alle fünf Jahre durchgeführten Mikrozensus Verkehrsverhalten.

Die geringe Abnahme seit 2000 deutet an, dass der Abwärtstrend zu einem Stillstand kommen und sich ins Gegenteil verwandeln könnte. Eine solche Wende sollte aber mit zielgerichteten Maßnahmen aktiv unterstützt werden.

Autofreiheit ist vor allem ein Phänomen der Städte. In ihnen lässt sich bestens ohne Auto leben, ja dieses stellt sogar ein Hindernis dar; entsprechend hoch sind die Anteile autofreier Haushalte.

In den größten Städten haben diese seit 2000 sogar wieder zugenommen und machen 2005 44% in Zürich, 45% in Bern und gar 52% in Basel aus! Lausanne und Genf weisen bescheidenere 35

bzw. 36% auf.

Eine andere Situation herrscht natürlich in ländlichen Gebieten vor, wo es schwierig sein kann, ohne Auto mobil zu sein.

So ist es nicht erstaunlich, dass der gesamtschweizerische Prozentsatz bedeutend tiefer liegt. Die 18,8% bedeuten aber bei einer Gesamtzahl von 3,2 Millionen Haushalten und einer durchschnittlichen Größe autofreier Haushalte von 1,6 Personen (viele davon sind 1-Personen-Haushalte) trotzdem, dass in der Schweiz fast eine Million Menschen ohne eigenes Auto lebt.

Frische Luft – am Anfang und am Ende!

„Das Auto kann Sie überall hinbringen, wohin Sie nur fahren möchten ... um in ausgedehnten Spaziergängen an der frischen Luft Ihren Kopf auszuruhen und Ihre Lungen neu zu beleben ...“

So pries Henry Ford am Anfang seiner Laufbahn als Autohersteller sein neues Produkt an. Es war der Anfang einer Entwicklung, die uns eine gloriose Zukunft versprach, aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg so richtig in Schwung kam. Das Auto wurde mehr und mehr zu einem erschwinglichen Produkt und zu einem eigentlichen Symbol der persönlichen Freiheit.



Ich erinnere mich gut an diese Aufbruchstimmung. Mein Vater hatte in schon vorgerücktem Alter noch den Traum eines eigenen Autos. Er war 62, als er sich seinen Wunsch erfüllen und für 3000 Franken einen schönen blauen Opel Rekord leisten konnte.

Das war 1956. Inzwischen hat die Begeisterung einer Ernüchterung Platz gemacht. Seit damals hat sich die Zahl der Personenwagen in der Schweiz um den Faktor 25 vergrößert und beträgt heute um

¹ Prof. em. für Quantitative Geographie und Humanökologie, ETHZ, und Vizepräsident Club der Autofreien Schweiz CAS.

die 4 Millionen. Diese Fahrzeuge legen im Jahr über 50 Milliarden Kilometer zurück, was pro Tag einer 3500-maligen Erdumrundung entspricht!

Der Kulturphilosoph Denis de Rougemont hat schon vor 30 Jahren diese Entwicklung als 'Geschichte des Wahnsinns' beschrieben. Das bezieht sich nicht auf die Auto fahrenden Individuen, die sich ja einfach in einer unhinterfragten Alltagsnormalität bewegen, sondern auf das Element der Selbstzerstörung, das in der Aggregation dieser Handlungsweisen enthalten ist.

Spätestens mit der heutigen Diskussion um die Klimaerwärmung und die Rolle des motorisierten Individualverkehrs ist uns dies schmerzlich bewusst geworden.

Als Ausweg gilt heute weit herum die technische Lösung des Problems im Sinne einer Effizienz-Revolution. In der versprochenen rosigen Zukunft mit verbrauchsarmen bis emissionsfreien Fahrzeugen sehen kritische Stimmen aber die Gefahr einer 'Hypermobilität', die zu einer weiteren Verschärfung des Verkehrsproblems führen könnte. Warum?

Mit effizienteren Autos lässt sich billiger und mit besserem Gewissen fahren, was zur weiteren Zunahme führt. Selbst wenn die Emissionen vernachlässigbar würden, sind Produktion und Entsorgung dieser Fahrzeuge weiterhin umweltbelastend und Flächenverbrauch und Unfallrisiken noch immer vorhanden.

Natürlich ist Sparsamkeit im Umgang mit Ressourcen angezeigt, aber sie muss innerhalb eines durch eine Mengenbegrenzung gegebenen Rahmens geübt werden. Mit anderen Worten, der Effizienz-Revolution muss eine sog. Suffizienz-Revolution vorgeschaltet sein.

Auf den Straßenverkehr bezogen heißt dies ganz klar eine Verminderung der Fahrleistung, was am besten über eine Reduktion der Zahl der Autos zu erreichen ist.

Aufhellung eines blinden Flecks

Wenn kein Fahrzeug vor der Türe steht, das ohne Überlegung für alles Mögliche rasch benützt werden kann, ändert sich das Mobilitätsverhalten gründlich.

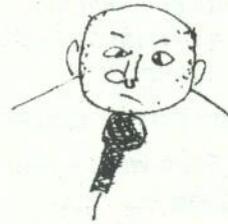
Es ist deshalb erstaunlich, dass die Verkehrspolitik in dieser Hinsicht an einem blinden Fleck leidet: Sie ist bisher nie auf die Idee gekommen, statt der täglichen Verkehrsmittelwahl den grundlegenden Entscheidung pro oder contra Autobesitz zu untersuchen.

Mit Ausnahme einer Studie von Müller & Romann

u.a. über autofreie Haushalte aus dem Jahre 1999 hat sie in dieser Hinsicht auch nie Unterstützung von der wissenschaftlichen Forschung erhalten.

Typischerweise hat sich diese etwa bei Untersuchungen zum Autokaufverhalten der Bevölkerung nicht dafür interessiert, wieso überhaupt ein Fahrzeug erworben wird oder nicht, sondern aus welchen Gründen gewisse Autotypen bevorzugt und andere abgelehnt werden.

MEINE UMWELT IST
IN ORDNUNG, DESHALB
FAHR ICH MIT RUHIGEM
GEWISSEN EINEN OFFROADER.



Um diesem Desinteresse zu begegnen, wurde im Dezember 2004 der 'Club der Autofreien Schweiz' (CAS) gegründet. Dieser widmet sich der Aufarbeitung und Verbesserung des jetzigen Wissensstandes über die Autofreiheit, vernetzt autofrei Lebende, dient ihnen als Sprachrohr, unterstützt die Realisierung und die Gestaltung des Lebens ohne Auto und will allgemein das Thema ins nationale Bewusstsein heben.

Er ist dabei nicht allein auf weiter Flur, sondern liegt durchaus in einem weltweiten Trend:

In Deutschland wurde eine ähnlich orientierte Organisation, der Verein 'autofrei leben!', schon 1998 ins Leben gerufen, und gar ein Jahr früher entstand ein internationales Netzwerk, das heute 'World Carfree Network' heißt und seinen Sitz in Prag hat. Auf den 'Green Pages' seiner Website finden sich über die ganze Welt verstreut Hunderte von Organisationen, die sich für autofreies Leben oder allgemeiner für eine Eindämmung des Straßenverkehrs einsetzen.

Skeptiker mögen denken, Autofreiheit sei ein mit finanziellen oder gesundheitlichen Hindernissen zusammenhängender unfreiwilliger Zustand. Falsch geraten!

In ihrer Arbeit berichten Müller & Romann u.a. über eine Befragung von 300 autofreien Nichtruhestandshaushalten in den großstädtischen Agglomerationen. Sie ergab, dass 34% Autolosigkeit freiwillig und bloß 19% unfreiwillig gewählt hatten. Der Rest war ambivalent, weil mehrere sich zum

Teil widersprechende Faktoren eine Rolle spielten. Bemerkenswert dabei ist, dass offenbar auch viele der an sich Nicht-Freiwilligen inzwischen ihre Situation positiv beurteilten, denn ganze 86% der befragten Haushalte gaben an, mit ihrer Lebensweise durchaus zufrieden zu sein.

Was ist am autofreien Zustand positiv?

Es geht um verschiedene Facetten einer gesteigerten Lebensqualität.

„Der ÖV ist billiger und bequemer;“

„Im Zug kann ich lesen, zum Fester hinausschauen, an etwas arbeiten oder mit anderen Leuten reden;“

„Mit dem ÖV unterwegs kann ich ein Feierabendbier genießen und muss keine Polizeikontrollen fürchten;“

„Mein Velo erspart mir das Fitness Center;“

„Das Autofahren in der Stadt würde mich nervös machen;“

„Ich muss keine Parkplätze suchen;“

„Ich hätte ein schlechtes Gewissen, würde ich immer wieder zur Luftverschmutzung beitragen.“

So oder ähnlich tönt es, wenn man nachfragt, und nicht so, als wäre die Absenz eines Autos ein bemitleidenswerter Zustand, der bei nächster Gelegenheit korrigiert werden sollte.



Welche Personen neigen zur Autofreiheit?

Der Mikrozensus Verkehrsverhalten kann dazu, da er auch soziodemographische Daten erfasst, gewisse Antworten geben.

Interface, Institut für Politikstudien in Luzern, hat im Auftrag des CAS eine vergleichende Auswertung der Erhebungen von 1994, 2000 und 2005 durchgeführt und dabei die Personendaten einer multivariablen Typisierungs- oder Clusteranalyse unterworfen. Es wurden vier Typen identifiziert, die

vereinfacht wie folgt charakterisiert werden können:

1. 'Urbane Eliten': Mittleres bis hohes Einkommen, jüngere Jahrgänge, beide Geschlechter, hohe Ausbildung, mit Führerschein, 1-Personenhaushalte und Mehrpersonenhaushalte mit und ohne Kinder, häufig Teilnahme beim Car Sharing;
2. 'Unterprivilegierte Urbane': Tiefes bis mittleres Einkommen, jüngere und mittlere Jahrgänge, mehr Frauen als Männer, niedrige bis mittlere Ausbildung, eher kein Führerschein, 1-Personenhaushalte und Haushalte mit Kindern;
3. 'Einkommenschwache Rentnerinnen': Tiefes Einkommen, über 60, Frauen, niedrige bis mittlere Ausbildung, kein Führerschein, Einpersonenhaushalte;
4. 'Mittelständische Alte': Tiefes bis mittleres Einkommen, über 60, beide Geschlechter, niedrige bis mittlere Ausbildung, kein Führerschein, Einpersonenhaushalte und Paarhaushalte ohne Kinder.

Vermutlich haben die Personen in der ersten Gruppe Autolosigkeit bewusst gewählt, während beim Rest ein unfreiwilliger Autoverzicht aus finanziellen oder gesundheitlichen Gründen eine gewisse Rolle spielen dürfte.

Alle vier Typen sind auf die Städte konzentriert, 1 am stärksten, 3 am wenigsten stark.

Auf die städtischen Autofreien allein bezogen, haben die Urbanen Eliten seit 1994 von 15 auf 32% zugenommen. Dies dürfte mit Prozessen der Reurbanisierung im Zusammenhang stehen, die mit Aufwertungen – einige würden sagen auch mit Vertreibungen, nämlich Alteingesessener aus billigem Wohnraum – einhergehen.

Gewachsen ist auch Typ 4, von 8 auf 19%, während Typ 3 enorm geschrumpft ist, von 46 auf 22%. Typ 2 schließlich hat sich in der Gegend von knapp 30% nicht stark verändert.

Autofreies Wohnen

Eine besondere Art autofreien Lebens ist das in explizit autofrei konzipierten Siedlungen. Solche sind im Ausland, vor allem in Deutschland, schon in etlichen Städten realisiert worden, während die Schweiz hier weit hinten nach hinkt. Seit Herbst 2008 ist aber in Bern-Bümpliz erstmals ein Projekt in Realisierung begriffen. Andere Vorhaben, so in St. Gallen, Winterthur, Zug, Zürich-Leimbach, Biel, Ostermundigen, Lausanne und Genf, befinden sich in verschiedenen Phasen der Verwirklichung.

Vergleich der durchschnittlichen jährlichen Verkehrsleistungen und Umweltbelastungen von Personen in Haushalten ohne und mit Auto(s)

	A: Person in Haushalt ohne Auto	B: Person in Haushalt mit Auto(s)	A in % von B
Autofahrten in km	1'964	10'093	19
Bahnfahrten in km	4'588	1'798	255
Mobilität insgesamt in km	9'282	13'801	67
Kumulierter Energieaufwand in MJ	13'484	40'629	33
Treibhausgas-Emissionen in kg	541	2'189	25
Feinstaub (PM2,5) in g	199	478	42
Flächenverbrauch in m ²	44	95	47
Externe Kosten Unfälle in CHF	90	207	43
Externe Kosten Klima in CHF	30	124	24
Externe Kosten insgesamt in CHF	300	736	41

Nicht überall ist Autofreiheit im strikten Sinne vorgesehen; zum Teil handelt es sich um 'autoarme' Siedlungen. Als Kriterium dient die durchschnittliche Zahl der Parkplätze pro Wohnung: 0,1-0,2 (für Besucher, evtl. auch für Mobility-Fahrzeuge) gilt als autofrei.

Die örtlichen Parkplatzverordnungen schreiben aber häufig 1-2 Parkplätze pro Wohnung vor, womit Ausnahmegewilligungen erkämpft werden müssen.

Im Fall von Bern-Bümpliz konnte eine gänzliche Parkplatzfreiheit vertraglich festgelegt werden, wobei die Mieterschaft sich schriftlich für Autolosigkeit verpflichten musste.

Beim Projekt in Zürich-Leimbach soll weitgehende Autofreiheit dadurch gefördert werden, dass im Mietzins ein ZVV-Abonnement enthalten ist. In den



STAU ? EINE
SUPER SACHE...
ENDLICH ZEIT
UND IN DIE ZEITUNG
ZU SCHAUEN.

meisten Fällen richten sich solche Siedlungen zusätzlich an weiteren ökologischen Standards aus, z.B. dem der Minergie beim Gebäudebau.

Offensichtlich bietet eine autofreie Siedlung einen enormen Zuwachs an Lebens- und Umweltqualität. Das Leben – insbesondere auch für die Kinder! – kann sich überall abspielen, nicht nur auf der Gartenseite eines Hauses, sondern auch vorne auf der Strasse, was Kontakte fördert.

Und natürlich gibt es auch ökonomische Vorteile: Müssen keine Parkplätze oder Garagen erstellt werden, können auch die Wohnkosten geringer gehalten werden. Vielen sind solche Vorteile inzwischen bewusst geworden. In einer Marktstudie im Großraum Bern ergab sich, dass rund 8% der Haushalte bereit wären, auf ein eigenes Auto vertraglich zu verzichten!

'umverkehr' hat sich schon 2001 zusammen mit den Grünen der Stadt Zürich darum bemüht, Interesse für das autofreie Wohnen zu wecken, ohne auf großes Echo zu stoßen.

Im Frühling 2008 haben nun der CAS, Fußverkehr Schweiz und lokale Initiativgruppen zusammen das 'Netzwerk Autofrei Wohnen Schweiz' gegründet, das den Informationsaustausch ermöglichen und die Idee zu einem nationalen Thema machen soll.

Umweltentlastung

Autofreie Personen leben zwar in einem Haushalt ohne Auto, werden aber ab und zu ein Taxi oder ein Mietauto benützen oder von Mitfahr- oder Car Sharing-Angeboten Gebrauch machen. Sie legen

SEIT ICH HYBRID
FAHRE, KANN
ICH AUS ÖKO-
GRÜNDEN 2 FAHREN



also auch Auto-Kilometer zurück, aber im Durchschnitt fünfmal weniger als eine Person in einem autobesitzenden Haushalt. Kompensiert wird mit vermehrter Benützung des öffentlichen Verkehrs. Aber die Verkehrsleistung bleibt insgesamt beträchtlich kleiner. Daraus ergibt sich eine substantielle Reduktion der Umweltbelastung (siehe Tabelle S.5).

Entwicklungsanstöße von oben oder von unten? Beides!

Das mit autofreiem Leben verbundene Ausmaß an Umweltentlastung bewahrt, über die Einsparung von externen Kosten, die Allgemeinheit auch vor noch größeren Schäden.

Die Frage ist deshalb, ob die Autofreien nicht monetär entschädigt werden sollten, was auch einen Anreiz für die Ausdehnung dieser Lebensart bieten würde.

Auf der nationalen Ebene wäre das seit 25 Jahren diskutierte Prinzip des Ökobonus (eine Treibstoffabgabe wird an die Bevölkerung rückverteilt) ein guter Anfang.

Wie wir wissen, ist ein solches System innerhalb des 1999 beschlossenen CO₂-Gesetzes vorgesehen. Die Einführung ist bisher aber auf die lange Bank geschoben worden, und dies obschon die bis 2010 angesteuerte Reduktion der CO₂-Emissionen aus Treibstoffen um 8% gegenüber dem Stand von 1990 weit verfehlt werden wird; der Ausstoß hat bis 2005 nicht ab-, sondern um 8% zugenommen!

Um zur Stadt Zürich zurückzukehren:

In der Vorlage zur eingangs erwähnten Abstimmung wies der Stadtrat auf die Notwendigkeit von

infrastrukturellen Anpassungen und des Wandels zu 'intelligenten Lebensweisen' in den Bereichen Mobilität, Wohnen und Konsum hin.

Er meinte, der städtische Verkehr entwickle sich leider noch nicht in der gewünschten Richtung, er nehme weiterhin zu, aber wenigstens langsamer als im schweizerischen Mittel. Soll das ein Trost sein? Dies sei dem guten ÖV-Angebot und der großen Verbreitung autofreier Haushalte in der Stadt zuzuschreiben!

Zieht der Stadtrat daraus den Schluss, dass – neben einem weiteren Ausbau des ÖV – auch Maßnahmen zur direkten Förderung von Autofreiheit getroffen werden sollten?

Vorstößen im Gemeinderat, die auf eine Förderung autofreien Wohnens zielten, ist er bisher mit wohlwollender Ablehnung begegnet: Eine gute Idee ja, aber davon würde nur eine kleine Minderheit profitieren; deshalb eben müsste an der Möglichkeit von Autofreiheit in der breiten Bevölkerung angesetzt werden.

Der Stadtrat verkennt, dass – im Gegensatz zu verstreuten autofreien Einzelhaushalten – autofreie Siedlungen sichtbar und erlebbar als Vorbild dienen.

Ein kleiner Lichtblick ist, dass sich der Stadtrat bereit erklärt hat, die Möglichkeit der Flexibilisierung der Parkplatzverordnung zu überprüfen.

Sollen Visionen wie die von Zürich 2050 Wirklichkeit werden, ist die Politik enorm gefordert. Solange sie aber zögerlich operiert, ist die Bewegung von unten umso wichtiger. Wir alle können einen Beitrag zur 'grünen Oase' leisten!

Literatur

- Denis de Rougemont: Die Zukunft ist unsere Sache. Klett-Cotta, Stuttgart 1980.
- Müller & Romann, Metron und IPSO: Autofreie Haushalte. NFP 41-Bericht, EDMZ, Bern 1999.
- Ueli Haefeli und Oliver Bieri: Der autofreie Lebensstil. Interface, Luzern 2008.
- Michael Spielmann und Peter de Haan: Umweltindikatoren im Verkehr. Verlag Rüegger, Zürich und Chur 2008.
- Ecoplan und Infrac: Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz. ARE und BAFU, Bern 2008.
- Büro für Mobilität, Polyquest und Masciadri: Marktstudie für Nachhaltiges Wohnen im Raum Bern. Bern 2007.
- Christian Harb (Hrsg.): Autofrei Wohnen. umverkehr, Zürich 2001.