

Ohne eigenes Auto mobil

Umfang und Bedeutung autofreien Lebens in der Schweiz

Ueli Haefeli, Dieter Steiner

Das hört man häufig: „Das Auto lässt sich aus unserer Gesellschaft nicht mehr wegdenken“. Andererseits ist klar, dass eine nachhaltige Zukunft mit der heute praktizierten Automobilität nicht möglich ist. In diesem Zusammenhang interessiert das häufig verkannte Phänomen der Autollosigkeit, mit dem sich eine aktuelle Studie aus der Schweiz beschäftigt hat.

Autofreiheit als vorwiegend städtisches Phänomen



Abreise in die Ferien ohne Auto! Keine Angst: Der CAS gibt Tipps für das autofreie Leben, z.B. für Gepäcktransporte!
(Foto: Pietro Majno, Genf)

Zur Soziodemografie autofreier Haushalte und

In Deutschland und der Schweiz gibt es immer noch einen ansehnlichen Anteil – knapp einen Fünftel – von Haushalten, die keinen PKW besitzen, also so genannt „autofrei“ sind. Preisendörfer und Rinn in Deutschland (2003 [-1-]) und Müller & Romann u.a. (1999 [-2-]) in der Schweiz haben sie und ihre Charakteristika schon früher unter die Lupe genommen. Da die letztgenannte Studie noch auf Daten aus dem Jahre 1994 zurückgreifen musste und inzwischen neue Erhebungen aus den Jahren 2000 und 2005 vorlagen, schien es angezeigt, die Verbreitung und Entwicklung autofreien Lebens in der Schweiz und seine Merkmale aufs Neue zu untersuchen.

Die neue Studie wurde von Interface – Institut für Politikstudien in Luzern im Auftrag des Clubs der Autofreien Schweiz (CAS) durchgeführt und ist unter dem Titel „Der autofreie Lebensstil“ erschienen [-3-]. Die verwendeten Daten stammen aus den Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005 (rund 16'500, 28'000 und 32'000 Haushalte) und den Einkommens- und Verbrauchserhebungen 2003 bis 2005 (rund 3'500 Haushalte). Beide Arten von Befragungen gehören zum Programm des Bundesamtes für Statistik.

Im Zeitraum von 1994 bis 2005 hat der Prozentsatz autofreier Haushalte im ganzen Land von 24,7 über 19,9 auf 18,8 abgenommen. Hinter diesen Zahlen versteckt sich aber ein ausgeprägter regionaler Kontrast: In der städtischen Schweiz beläuft sich der heutige Autofrei-Anteil auf 21,4%, in

der ländlichen auf nur 10,7%. Das ist erklärbar, denn in den Städten gibt es gute ÖPNV-Angebote, während der starke Motorisierungsgrad auf dem Lande eine Folge der ausufernden Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte ist, die gerade wegen der Existenz des Autos möglich war, umgekehrt jetzt aber auch zu einer Abhängigkeit von ihm geführt hat. Besonders hoch ist der Prozentsatz autofreier Haushalte in den großen Städten (Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne). Zwar ist er von 1994 bis 2000 von 43,2% auf 39,7% gesunken, danach aber wieder auf 43,1% angestiegen. An der Spitze steht Basel

mit 52%, am Schluss Lausanne mit 34,5%. Ob diese Entwicklung eine echte Trendwende anzeigt, bleibt abzuwarten. Unten werden wir noch Genaueres zu diesem großstädtischen Phänomen sagen können. Die Bedeutung der Autollosigkeit unterscheidet sich weiter nach der Sprachregion: In der deutschsprachigen Schweiz waren 2005 19,7% der Haushalte autolos, in der französischsprachigen 16,9% und in der italienischsprachigen gar nur 14%.

Die folgenden Merkmale stechen besonders heraus:

1. Haushaltsgröße: PKW-lose Haushalte sind zu 42,1% Einpersonenhaushalte. Damit ist auch ihre durchschnittliche Größe mit 1,57 Personen bedeutend niedriger als die des mittleren schweizerischen Haushalts mit 2,26 Personen.

2. Alter: Der geringste Anteil von Autofreiheit findet sich mit 10,7% bei der Altersklasse der 41- bis 65-Jährigen, der höchste mit 59,0% bei den über 80-Jährigen. Auffallend ist, dass der Anteil der Autolosen bei der Altersklasse 18 bis 25 seit 2000 von 10,2 auf 13,3% angewachsen ist.

3. Geschlecht: Fast doppelt so viele Frauen (19,0%) wie Männer (11,4%) leben in Haushalten ohne PKW.

4. Einkommen: Am stärksten sind die autolosen Haushalte mit 44,4% in der Einkommensklasse unter 4'000 CHF vertreten; danach nimmt ihr Anteil

Interface – Institut für Politikstudien

Interface ist ein unabhängiges Institut für Politikstudien, das seit 1991 für öffentliche und private Institutionen in verschiedensten Themenfeldern evaluiert, forscht und berät. Im Bereich Verkehr liegen die Schwerpunkte bei der Evaluation von Verkehrsprojekten, bei der Analyse von Verkehrstrends und Mobilitätsverhalten sowie bei Fragen der Nachhaltigkeit und der Mobilitätsberatung.

Club der Autofreien Schweiz (CAS)

Der CAS wurde als Pendant zum deutschen Verein Autofrei leben! e.V. Ende 2004 gegründet und hat heute über 1000 Mitglieder. Er versucht, den jetzt autofrei Lebenden eine Stimme zu geben und sie zu einer organisierten Kraft werden zu lassen, so dass die Möglichkeit von Autofreiheit Bestandteil des nationalen Bewusstseins wird und die Frage ihrer Vermehrbarkeit auf die politische Agenda kommt. Der Begriff „autofrei“ ist dabei immer auf Haushalte bezogen, die kein Auto besitzen, und damit auch auf die Personen, die in diesen Haushalten wohnen. Er bedeutet nicht, dass diese nie in einem Auto sitzen, schon aber, dass sie mäßigen Gebrauch davon machen, indem sie gelegentlich Mitfahrgelegenheiten, Car-Sharing-Angebote, Mietautos oder Taxis benützen. Mit seiner Mitgliedschaft beim World Carfree Network (WCN) ist der CAS auch in eine internationale Diskussion über die notwendige Abkehr von einem überbordenden motorisierten Straßenverkehr eingebunden.

mit wachsendem Haushaltseinkommen systematisch ab. Im Mittel erreicht ihr Einkommen mit 6'034 CHF 70% des schweizerischen Durchschnitts von 8'727 CHF. Wenn wir diesen Unterschied mit der genannten Differenz der Haushaltsgröße verknüpfen, kommen wir zum unerwarteten Resultat, dass das Pro-Kopf-Einkommen in beiden Fällen praktisch dasselbe ist, nämlich rund 3'850 CHF.

5. Konsummuster: Pro Person wird in autofreien Haushalten weniger Geld für den Verkehr ausgegeben als im nationalen Durchschnitt, nämlich monatlich 131 CHF gegenüber 328 CHF. Dafür werden höhere Ausgaben in den Bereichen „Wohnen und Energie“ und „Gesundheitspflege“ getätigt, wobei im letzteren Fall allerdings das höhere Durchschnittsalter eine Rolle spielen dürfte.

6. ÖV-Abonnemente und Car-Sharing-Beteiligung: Weit mehr Personen in autolosen (75,1%) als in autobesitzenden Haushalten (42,2%) verfügen über ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr. Auch bei der Beteiligung am Car-Sharing gibt es eine deutliche Differenz: Autolose nutzen Car-Sharing fünf Mal häufiger als Personen mit einem Auto im Haushalt.

Mit einer so genannten „Latenten Klassenanalyse“, einem statistischen Verfahren, das eine Art von Cluster-Analyse vornimmt und dabei mit unterschiedlich skalierten Variablen (auch mit Nominaldaten wie z.B. Geschlecht) arbeiten kann [-4-], wurde versucht, eine Typologie der in autofreien Haushalten lebenden Personen zu bilden. Es ergaben sich vier Typen, deren Profil in Tab. 1 mittels dominanter Variablenausprägungen dargestellt wird.

Eine Typologie autofrei lebender Personen

	Urbane Eliten	Unterprivilegierte Urbane	Einkommensschwache Rentnerinnen	Mittelständische Alte
Haushaltseinkommen in CHF	4000-8000 (bis > 8000)	< 4000 bis 8000	< 4000	< 4000 bis 8000
Alter	18-40 (-60)	18-60	> 60	> 60
Geschlecht	Mann, Frau	Frau (Mann)	Frau	Frau, Mann
Haushaltsstruktur	Einpersonen-Hh.	Einpersonen-Hh., Hh. mit Kindern	Einpersonen-Hh.	Einpersonen-Hh., Hh. ohne Kinder
Ausbildung	Hoch (niedrig bis mittel)	niedrig bis mittel	niedrig bis mittel	niedrig bis mittel (hoch)
Führerschein	Ja (Nein)	Nein (Ja)	Nein	Nein (Ja)
Wohnort	Stadt	Stadt	Stadt (Land)	Stadt

Bei den Personen der Typen 2 bis 4 kann aus finanziellen und/oder gesundheitlichen Gründen ein größerer Anteil von unfreiwilliger Autollosigkeit vermutet werden. Im Gegensatz dazu wählen die Personen des Typs 1 („urbane Eliten“) diesen Zustand offenbar bewusst, denn Führerscheinbesitz und Höhe des Einkommens würden die Autohaltung ohne weiteres erlauben. Erleichtert wird ein solcher Entscheid sicher durch die Präsenz eines sehr guten ÖPNV-Angebotes, aber auch durch die Existenz des Car-Sharings – Autofreie, die Mitglied bei Mobility (der Car-Sharing-Organisation in der Schweiz) sind, werden fast ausschließlich in dieser Gruppe angetroffen.

Wie weit der bewusste Entscheid zum Leben ohne PKW auch mit einer

Tab. 1: Die vier Typen autofrei lebender Personen und ihre Charakteristika



Ein typischer Vertreter der „Urbanen Eliten“ in der Stadt Zürich (Foto: Sophie Stieger, mit Bewilligung des Tages-Anzeigers, Zürich)

Das Mobilitätsverhalten in Abhängigkeit vom PKW-Besitz der Haushalte

„cool“ oder „trendy“ versehen wird. Sein Anteil an allen autofrei lebenden Personen hat seit 1994 von 13 auf 29% kräftig zugelegt, und diese Entwicklung dürfte auch für das oben erwähnte Ansteigen von Autollosigkeit in den grossen Städten verantwortlich sein.

In einer zweiten, vom CAS selbst unternommenen Studie [-5-] wurde mit Hilfe der Mikrozensus-Daten von 2005 das Mobilitätsverhalten von Personen in autofreien mit solchen in autobesitzenden Haushalten verglichen. Im letzteren Fall kann auch noch nach der Anzahl der PKWs im Haushalt differenziert werden. Tab. 2 zeigt die durchschnittlichen jährlichen Verkehrsleistungen von Personen in den verschiedenen Haushaltstypen für die Hauptkategorien der Verkehrsmittel, sowie für Auto und Bahn (Spalten A bis D). Zusätzlich sind in den Spalten E und F die Durchschnitte für Personen aus allen Haushalten mit Auto bzw. aus allen Haushalten überhaupt angegeben.

Verkehrsmittel	Verkehrsleistungen in Haushalten ...					
	A ohne PW	B mit 1 PW	C mit 2 PWs	D mit 3+ PWs	E alle mit PW	F alle
Langsamverkehr	1'303	1'062	909	814	996	1'050
Mot. Individualverkehr	2'223	8'709	12'760	15'870	10'500	9'039
Auto	1'964	8'289	12'428	15'231	10'093	8'658
Öffentlicher Verkehr	5'756	2'478	2'066	1'883	2'305	2'914
Bahn	4'588	1'898	1'661	1'544	1'798	2'290
Alle Verkehrsmittel	9'282	12'249	15'735	18'568	13'801	13'003

Tab. 2: Durchschnittliche jährliche Verkehrsleistungen in km von Personen in Haushalten mit unterschiedlichem PW-Besitz (ohne Flugverkehr)

einer Person aus einem 1-PKW-Haushalt ist rund viermal, aus einem 2-PKW-Haushalt rund sechsmal und aus einem 3plus-PKW-Haushalt rund achtmal so groß wie die eines autofreien Individuums. Was hier klar zutage tritt: Wenn kein eigener PKW vor der Türe steht, ändert sich das Mobilitätsverhalten radikal. Die stark geschrumpfte motorisierte Verkehrsleistung wird durch eine vermehrte Benützung des ÖV kompensiert, aber nur zum Teil, wie die mit allen Verkehrsmitteln zurückgelegte Distanz zeigt, die nur zwei Drittel derjenigen von Personen in autobesitzenden Haushalten ausmacht.

Die Umweltauswirkungen des haushaltsspezifischen Mobilitätsverhaltens

Tab. 3 illustriert die Auswirkungen des nach Haushalten unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens auf die Umweltbelastung. Sie tut dies mittels Anwendung einer Reihe von Umweltindikatoren [-6-] auf die Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsmittel und der Aggregation der resultierenden Zahlen zu einem Gesamtwert.

Aus dieser Auflistung können wir ableiten, dass, würde die ganze Bevölkerung autofrei leben, sich die verkehrsverursachte Belastung beim Energieverbrauch auf 38%, bei den Treibhausgasen auf 28%, bei den Stickoxiden auf 42%, bei den NMHC auf 31%, bei den Feinpartikeln auf 47% und schließlich beim Flächenverbrauch auf 51% des heutigen Standes absenken ließe. Insbesondere die Einsparung an Treibhausgas-Emissionen ist markant, und man muss sich fragen, wieso die Klimapolitik bisher nicht auf die Idee gekommen ist, die Verbreitung autofreier Haushalte zu fördern.

Denkbar ist ein ganzes Bündel von Massnahmen: Information und Beratung, Raumplanung (Parkplatzherstellungspflicht), ökonomische Anreize usw. Das könnte auch als Kompensation dafür betrachtet werden, dass diese, wie in Tab. 3 auch gezeigt, viel geringere externe Kosten verursachen [-7-].

Anmerkungen

- [-1-] Preisendörfer, P. & M. Rinn, 2003: Haushalte ohne Auto. Eine empirische Untersuchung zum Sozialprofil, zur Lebenslage und zur Mobilität autofreier Haushalte. Leske + Budrich, Opladen
- [-2-] Müller & Romann, Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG, IPSO Sozial-, Marketing, und Personalforschung; Landert, Farago, Davatz und Partner, 1999: Autofreie Haushalte. Ihre Mobilität und die Folgen für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik. Bericht A2 des NFP „Verkehr und Umwelt“ (NFP 41)
- [-3-] Haefeli, U. & O. Bieri, 2008: Der autofreie Lebensstil. Spezialauswertungen der Mikrozensen Verkehr 1994, 2000 und 2005 sowie der eidgenössischen Einkommens- und Verbrauchserhebungen 2003-2005. Interface – Inst. f. Politikstudien, Luzern (i.A. des CAS)

Art der Belastung für Haushalte...	A	B	C	D	E	F
	ohne PW	mit 1 PW	mit 2 PWs	mit 3+ PWs	alle mit PW	alle
Energieverbrauch (MJ)	13'484	33'646	49'701	60'383	40'629	35'837
Treibhausgase (kg)	541	1'784	2'721	3'315	2'189	1'898
Stickoxide (g)	2'062	4'635	6'583	8'020	5'492	4'886
NMHC (g)	1'101	3'378	4'906	6'296	4'068	3'544
Feinpartikel PM2.5 (g)	199	403	574	694	478	429
Flächenverbrauch (m ²)	44	81	112	136	95	86
Externe Kosten (CHF)	466	909	1'157	1'508	1'030	930

- [-4-] Andreß, H.-J., J.A. Hagenaars & S. Kühnel, 1997: Analyse von Tabellen und kategorialen Daten. Springer, Berlin u.a.; S. 209 ff
- [-5-] Steiner, D., 2009: Das Mobilitätsverhalten von Personen in autofreien und autobesitzenden Haushalten. www.clubderautofreien.ch > Angebote > Zahlen und Zeilen > Statistisches.
- [-6-] nach Spielmann, M. & P. de Haan, 2008: Umweltindikatoren im Verkehr. Vergleich der Verkehrsmittel anhand CO2-Emissionen, Energieaufwand und übriger Umweltauswirkungen. Rügger, Zürich und Chur.
- [-7-] nach Ecoplan und Infrac, 2008: Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz. Aktualisierung für das Jahr 2005 mit Bandbreiten. Schlussbericht. Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und Umwelt (BAFU), Bern.

Tab. 3: Die durch die unterschiedlichen Arten des Mobilitätsverhalten verursachten Umweltbelastungen inkl. den gesamten externen Kosten (ohne Flugverkehr)

PD Dr. Ueli Haefeli (geb. 1962) ist Gesellschafter des Instituts für Politikstudien Interface GmbH in Luzern sowie Lehrbeauftragter der Universität Bern und der Hochschule für Wirtschaft Luzern. - Dieter Steiner (geb. 1932) ist em. Professor für Quantitative Geographie und Humanökologie an der ETH Zürich und CAS-Vizepräsident.

 www.clubderautofreien.ch
www.autofrei.de
www.worldcarfree.net
www.interface-politikstudien.ch

Stand und Perspektiven der „Autofrei-Bewegung“

Jörg-Michael Sohn

Vor etwa 15 Jahren begann in Deutschland eine zumindest in Fachkreisen intensive Diskussion um Konzeption, Realisierungsmöglichkeiten, Vorteile und Durchsetzungschancen des „Autofreien Wohnens“. Seitdem sind an vielen Orten in der Bundesrepublik und auch in anderen europäischen Ländern entsprechende Projekte realisiert worden, wobei die Spannweite dessen, was unter „Autofreiheit“ verstanden wird, relativ groß ist. Dabei hat eine seltsame Entwicklung stattgefunden: Je mehr Erfahrungen vorliegen, je mehr realisierte Projekte existieren, je besser die konkreten Erfahrungen der Bewohner sind, desto stiller wird es in der öffentlichen Diskussion um dieses Thema - dies ist umso bemerkenswerter angesichts der weltweiten Diskussionen um eine drohende Klimakatastrophe.

Ausgehend von den Ergebnissen der Konferenz „Autofrei Wohnen – Erfahrungen realisierter Projekte“ vom 26. - 28.09.08 in Köln sollen einige Thesen zu der Konzeption solcher Projekte dargestellt und anhand eigener Erfahrungen illustriert werden.

Die Konferenz fand auf Einladung des Vereins „autofrei! Leben“ statt. Köln als Ort bot sich an, da hier mit dem Stellwerk 60 in Köln-Nippes gerade der jüngste Spross der autofreien Familie entstanden ist. Leider war es in der Tat eine eher „familiäre Veranstaltung“ mit nur 35 Teilnehmern – allerdings international gemischt aus Deutschland, der Schweiz, Österreich, Tschechien, Großbritannien und Russland.

Die Konferenz startete am Abend mit einer informativen Präsentation von Kerstin Sommer über das „Stellwerk 60“. Die Projektentwicklungsgesellschaft Kontrola hat mit diesem Projekt erfolgreich Neuland betreten und in enger Abstimmung mit den zukünftigen Bewohnern eine Planung entwickelt, die zum Ergebnis hatte, dass die Konrad-Adenauer-Stiftung das „Stellwerk 60 – autofrei wohnen in Köln“ als beispielhaftes Projekt in der Entwicklung neuer Wohn- und Lebensformen auszeichnete.

Es schloss sich eine „Carfree Movie Night“ mit kürzeren und längeren Filmen aus aller Welt an. Was mir besonders im Gedächtnis geblieben ist, ist die amerikanische Aktionsform, am „Parking Day“ Autoparkplätze

Ausgehend von den Ergebnissen einer Konferenz im letzten Jahr wird der Stand der Konzeption und Realisierung von „Autofreiem Wohnen“ dargestellt. Ein Schwerpunkt ist dabei der Blickwinkel auf die soziale Binnenstruktur solcher Projekte, da im Kern Autofreies Wohnen vorrangig kein System von rechtlichen Regelungen oder baulichen Massnahmen ist, sondern von Verhaltensweisen der Bewohner.

Die Konferenz „Autofrei Wohnen...“

 www.autofrei.de

 www.nachbarn60.de