

Schweiz

Man spricht Deutsch: Was alles die EVP-Hochburg Mont-Tramelan im Berner Jura so einzigartig macht

SEITE 15

Wirtschaft

In China existieren Dutzende gefälschter Apple-Stores – doch diese verkaufen oft echte Produkte

SEITE 17

Letzte

Vier Wochen nach dem Massaker mit 69 Toten kehren Überlebende auf die Insel Utöya zurück

SEITE 24

Autofrei aus Überzeugung

ZÜRICH. Wer kein Auto hat, kann sich keines leisten, fährt aus gesundheitlichen Gründen nicht oder verzichtet freiwillig. Die Kategorie der Letzteren ist in den Städten gewachsen. Der Club der Autofreien in der Schweiz (CAS) will ihnen eine Stimme geben.

THOMAS SCHRANER

44 Prozent in Zürich, 52 in Basel, 45 in Bern: In den Städten ist die Zahl der autofreien Haushalte eine gewichtige Grösse geworden. Bereits gibt es erste Siedlungen speziell für Personen, die kein Auto besitzen, so in Bern-Bümpliz. In Zürich Leimbach und in der Kalkbreite sowie in Winterthur sind solche im Entstehen. Gesamtschweizerisch sieht das Bild allerdings ganz anders aus. 80 Prozent der Schweizer Haushalte besitzen ein Auto. Die Autolosen sind also noch stark in der Minderheit, vor allem auf dem Land.

Wer hat in der Schweiz kein eigenes Auto? Gemäss einer Studie des Büros Interface (Luzern) im Auftrag des CAS gibt es vier Kategorien: Erstens mittelständische alte Personen, zweitens einkommensschwache Rentner,

LOBBYS & HOBBYS

Die Kantonsredaktion spürt in ihrer Sommerserie ausgewählten Organisationen nach, die ein spezielles Anliegen haben

drittens arme und unterprivilegierte Stadtbewohner und viertens sogenannte «urbane Eliten». Letztere sind unter den Autolosen mit einem Anteil von 29 Prozent die grösste Gruppe. Sie sind gut ausgebildet, verfügen über ein mittleres bis höheres Einkommen, verzichten freiwillig auf ein eigenes Auto, sind aber sehr mobil. Ihre Kilometer legen sie mit dem öffentlichen Verkehr oder mit dem Velo zurück, und sie sind häufig an Car-Sharing-Organisationen wie Mobility beteiligt. Bemerkenswert ist, dass gemäss der Untersuchung nur diese Gruppe der Autolosen verkehrseindämmende Massnahmen wie Road Pricing oder die Erhöhung der Parkplatzgebühren befürwortet.

Vorwiegend dieser Gruppe gehören die CAS-Mitglieder an, wie Geschäftsführer Samuel Bernhard sagt. Derzeit sind es 1300. Der Klub ist als Verein organisiert, nennt sich aber nicht so,

weil Verein zu bieder klingt. Obwohl die Mitgliederzahl seit der Gründung 2004 ständig wuchs, ist das Potenzial laut Bernhard noch längst nicht ausgeschöpft: Eine Million Menschen haben in der Schweiz kein Auto. Klubmitgliedern ist es nicht verboten, ein Auto zu besitzen. Fast alle haben aber keines, trotz Führerschein. Der Klub will parteipolitisch neutral sein, obwohl links-grün orientierte Mitglieder stärker vertreten sind, wie Bernhard vermutet.

Nicht Verlust, sondern Gewinn

Was will der Klub? Den autofreien Lebensstil fördern, die autofrei Lebenden miteinander vernetzen, ihnen eine Stimme geben, sie beraten. Der Klub mischt sich auch politisch ein, wenn es um Themen wie Verkehrsberuhigung, die Förderung des öffentlichen Verkehrs oder um autofreie Wohnsiedlungen geht. Für die Nationalratswahlen bietet er seinen Mitgliedern eine Wahlhilfe an, die auf einer Befragung der Kandidaten basiert. Daraus geht hervor, wer wählbar ist und wer nicht. Seine Aktivitäten finanziert der Klub mit Vereinsbeiträgen und Spenden. Zur Infrastruktur gehört ein Büro im Kreis 5 in der Stadt Zürich, wo der Geschäftsführer mit einem Drittelpensum arbeitet.

Der Klub versteht den Nichtbesitz eines Autos nicht primär als Verzicht. In den Vereinsstatuten heisst es, der CAS wolle zeigen, dass das autofreie Leben «nicht einen Verlust, sondern einen Gewinn an Lebensqualität bedeutet». Darauf pocht auch Vorstandsmitglied Gabriele Kisker, Architektin und Mutter dreier erwachsener Kinder. Sie berichtet von positiven Erinnerungen aus jener Zeit, als sie per Bahn mit Kindern und Sack und Pack ins Wallis in die Ferien fuhr. «Die Reise samt Picknick im Zug war für uns immer ein beliebtes Happening.» Klar habe man die Reisen gut organisieren und sperrige Gepäckstücke schon im Voraus auf den Bahnhof bringen und spedieren lassen müssen. «Aber all das

war für mich eine Art Sport», sagt die 50-jährige Stadtzürcherin, die für die Grünen im Gemeinderat sitzt und das Auto keineswegs vermisst. Dem Auto habe sie nie eine ästhetische Komponente abringen können.

Gebot der Vernunft

Auch Dieter Steiner, Vizepräsident des CAS, hat kein Problem, in der Stadt Zürich ohne Auto zu leben. Der 79-jährige emeritierte Professor für Geografie an der ETH verabschiedete sich schon 1984 vom Auto. Den Ausschlag habe damals das Waldsterben gegeben. Die autofreie Lebensweise findet er nicht nur bequemer, weil die ewige Parkplatzsuche wegfällt, son-

dern sie ist für ihn auch ein Gebot der Vernunft. Autofreie Haushalte verbrauchen bei ihrer Mobilität dreimal weniger Energie, verursachen viermal weniger CO₂-Emissionen und tragen viel Mal weniger zur Klimaerwärmung bei.

Weil Autolose die Umwelt weniger belasten als Autofahrer, fordert der CAS finanzielle Abgeltung. «Unser Ziel ist der adäquate Ökobonus für alle Mitglieder», schrieb CAS-Präsident Beat von Scarpatetti 2009 im Vereinsbulletin. Geschäftsführer Bernhard ärgert sich jeweils, wenn in ÖV-Kampagnen die Autofahrer mit Vergünstigungen zum Umsteigen gelockt werden, die Autofreien aber leer

ausgehen. «Wir fühlen uns häufig verschaukelt», sagt er und zeigt auf die externen Kosten des Verkehrs. «Ein Haushalt mit Auto verursacht externe Kosten von 1000 Franken, ein autofreier Haushalt nur 450 Franken.» Bis solche Differenzen abgegolten werden, ist der Weg noch weit, wenn es überhaupt jemals so weit kommt. Bis dann muss sich der CAS mit kleineren Anreizen für seine Mitglieder zufriedengeben. Zum Beispiel mit Vergünstigungen bei Mobility. Gegenwärtig ist der Geschäftsführer mit nachhaltig produzierenden Unternehmen wie Bioläden oder Velohändlern in Kontakt. Ziel ist es, für CAS-Mitglieder Rabatte auszuhandeln.



Autofrei in der Stadt Zürich unterwegs: Dieter Steiner, Gabriele Kisker und Samuel Bernhard. Bild: Andy Müller