

Lust und Last der Autofreiheit

Rund eine Million Einwohner lebt ohne eigenen Wagen

Laut jüngstem Mikrozensus Verkehr lebt in der Schweiz vorab in Innenstädten rund eine Million Einwohner ohne Auto, ein Drittel davon freiwillig. Spitzenreiter ist Basel mit 52 Prozent autolosen Haushalten. Der «Club der Autofreien Schweiz» versucht, Steuererleichterungen für diese politisch vernachlässigte Zielgruppe zu erwirken.

hag. Am 5. März 2000 hatte der Schweizer Souverän über eine auch im Ausland aufsehenerregende Volksinitiative zu befinden. Die Gruppe «Umverkehr» hatte ein Begehren lanciert, das die Halbierung des motorisierten Individualverkehrs in der Schweiz forderte. Die Idee blieb Utopie, 83 Prozent der Stimmenden lehnten die Initiative ab. Ebenfalls chancenlos blieben zwei Begehren für autofreie Sonntage. Sie scheiterten 1978 bzw. 2003 an über 60 Prozent Nein-Stimmen. Dies mag den Eindruck vermitteln, die Schweiz sei ein einziges Volk von Autofahrern. Der jüngste Mikrozensus Verkehr, der alle fünf Jahre durchgeführt wird und für 2005 auf 32 000 befragten Haushaltungen basiert, belegt aber, dass rund eine Million Menschen, vornehmlich in grossen Innenstädten, kein Auto besitzt. In Basel lebt mehr als die Hälfte der Bevölkerung ohne eigenes Auto, in Zürich und Bern sind je rund 45 Prozent der Haushalte autofrei. In Lausanne und Genf liegt deren Anteil deutlich tiefer bei je rund 35 Prozent. Da jedoch die Bevölkerung in ländlichen Gebieten fast flächendeckend über ein eigenes Auto verfügt, lag der Anteil autofreier Haushalte landesweit 2005 bei nur knapp 19 Prozent.

CAS - Club der Autofreien Schweiz

Nach Einschätzung von Dieter Steiner - er ist emeritierter Professor für quantitative Geografie und Humanökologie an der ETHZ und war damals federführend im Initiativkomitee zur Verkehrshalbierung - sind die Autolosen eine politisch klar vernachlässigte Gruppe. Deshalb hat er mit Gleichgesinnten vor genau vier Jahren den CAS, den Club der Autofreien Schweiz, ins Leben gerufen, der heute rund 1000 Mitglieder zählt. Ziel des CAS ist es laut Steiner, die Autolosen zu vernetzen und die Lebensform aus der politischen Tabuzone zu holen. Konkret möchte Steiner bewirken, dass der Verzicht aufs Auto und damit die Einsparung direkter und indirekter Umweltkosten auch monetäre Vorteile bringen. Einen Ansatz sieht er im 1999 im Grundsatz national beschlossenen, aber politisch kaum vorangetriebenen Ökobonus, der eine Rückverteilung der Treibstoffabgaben vorsieht.

Um vertieften Aufschluss über die Gründe eines autolosen Daseins zu erhalten, liess der CAS beim Institut für Politikstudien Interface in Luzern eine Detailauswertung der drei letzten Mikrozensus sowie der jüngsten Einkommens- und Verbrauchserhebungen erarbeiten. Die Resultate liegen jetzt vor und ermöglichen Langzeitvergleiche. Demnach ist der Anteil Autoloser in der Schweiz über die Jahre gesunken, und zwar von 31 Prozent (1984) über 25 Prozent (1994) und knapp 20 Prozent (2000) auf wenig unter 19 Prozent im Jahr 2005. Laut den Autoren der Studie deutet die geringe Abnahme autofreier Haushalte seit 2000 aber zumindest auf einen gestoppten

Abwärtstrend hin. Belegt wurde, dass Autofreiheit vorab ein Phänomen der Städte ist, wobei hier die verschärfte Parkplatzpolitik mit teuren Tarifen die Zahl Autoloser eher hat wachsen lassen. Am meisten autolose Haushalte - die meisten davon Einpersonenhaushalte - gibt es in der Deutschschweiz, am wenigsten im Tessin.

Nur städtische Eliten verzichten freiwillig

Aufschlussreich an der Detailanalyse von Interface sind auch die soziodemografischen Daten, die Rückschlüsse auf die Motive der Autofreiheit zulassen. Gemäss den Luzerner Cluster-Modellen lassen sich die Autofreien in vier Gruppen einteilen. Die erste umfasst die «urbanen Eliten» mit eher hohem Einkommen; es sind jüngere Jahrgänge mit guter Ausbildung und Führerschein, die oft an Car-Sharing-Systemen teilnehmen. Die zweite Gruppe umfasst die «unterprivilegierten Urbanen» mit eher tiefem Salär; es sind vorab Frauen, die eher bildungsfern und meist ohne Führerschein sind. Als dritte Gruppe Autoloser erscheinen die «einkommensschwachen Rentnerinnen»: tiefes Einkommen, niedrige bis mittlere Ausbildung und kein Führerschein. Soziodemografisch ähnlich situiert ist die vierte Gruppe der «mittelständischen Alten», wobei hier auch Männer, meist in Einpersonenhaushalten, dazugehören.

Nur die «urbanen Eliten» verzichten aus weltanschaulichen Motiven freiwillig aufs Auto. Autolose der andern Gruppen wählten die Lebensform wegen finanzieller oder gesundheitlicher Zwänge. Bemerkenswert ist, dass der Prozentsatz freiwillig Autoloser in den Städten seit 1994 von 15 auf 32 Prozent zugenommen hat.

Sparsamere Motoren als Alternative?

Verglichen mit der gesamten motorisierten Fahrleistung in der Schweiz - heute legen rund 4 Millionen Fahrzeuge jährlich über 50 Milliarden Kilometer in unserem Land zurück - hält sich der ökologische Gewinn durch die rund eine Million Autoloser, die zudem oft auf Car-Sharing, Mietautos oder den Service von Mobility setzen, in engen Grenzen. Professor Steiner fürchtet gar, dass der begrüssenswerte Trend hin zu emissions- und verbrauchsärmeren Autos die Zahl der Autolosen zurückgehen lassen könnte, da man mit kleineren Autos mit weniger schlechtem Gewissen und billiger fahren kann.

Daher wird er nicht müde, im Rahmen des CAS die Autofreiheit zu propagieren und konkrete Unterstützung für Autolose zu bieten. Er selbst weiss aus eigener Erfahrung, dass ein Leben ohne Auto zuweilen beschwerlich sein kann, etwa wenn der Transport schwerer Waren ansteht oder ein abgelegenes Bergtal angepeilt wird. Jüngster Zuwachs auf der CAS-Homepage (www.clubderautofreien.ch) ist deshalb die neue Plattform «Tipps: Leben ohne Auto», die gegen 100 kommentierte Links bietet.

Autofasten und «Anonyme Autoholiker»

Eine besondere Art autolosen Lebens ist jenes in autofrei konzipierten Siedlungen. Während solche Quartiere in Hamburg, Münster, Freiburg im Breisgau oder auch in Amsterdam und Edinburgh realisiert wurden, fehlen sie in der Schweiz noch. Eine Ausnahme bilden einzelne Bergorte wie etwa Braunwald, Mürren oder Zermatt, wo aber auf Elektroautos ausgewichen wird. Seit

Herbst 2008 wird in Bern Bümpliz erstmals ein Projekt realisiert, ähnliche Vorhaben in St. Gallen, Winterthur, Zug, Zürich Leimbach, Biel, Ostermundigen, Lausanne und Genf seien zumindest aufgelegt, sagt Dieter Steiner. Er ist übrigens alles andere als ein sektiererischer Geist: Auf der CAS-Homepage findet sich neben Links zu «Autofasten» oder zur britischen Homepage der «Autoholics Anonymous» auch der ironisierende Hinweis, dass Google einem auf der Suche nach dem «Club der Autofreien» die Frage stelle, ob man den «Club der Autoreifen» gemeint habe.