

Die Idee des autofreien Wohnens erhält Konturen Dossier 1: Idee - Grundlagen - Strategien

Autofreie Siedlungen werden in der Schweiz salonfähig: In verschiedenen Städten sind Vereine aktiv geworden, die nach dem Vorbild meist deutscher Wohnüberbauungen Wege suchen, in Neuüberbauungen auf Autos und Parkplätze so weit wie möglich zu verzichten. Eine Tagung an der Hochschule für Technik in Rapperswil vom 4. Oktober 2002 zeigte auf, was hinter dem Phänomen des autofreien Wohnens steckt und welche Strategien von den jeweiligen Akteuren für die Realisierung gewählt werden oder worden sind.

Dossier 1:

Einführung ins Thema: Die Idee
Klaus Zweibrücken, Dozent HSR

Autofreiheit in der Schweiz
Hannes Müller, Büro Müller und Romann

Autofreie Wohnprojekte in Deutschland - ein Überblick
Dr. Ulrike Reutter, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung Nordrhein-Westfalen ILS, Dortmund

Autofreie Wohnungen - andere Architektur?
Angela Schneider-Sedlaczek, Architektin, Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln

Konzept zum autofreien Wohnen in Bern-Viererfeld (Diplomarbeit HSR)
Adrian Arquisch, Teamverkehr Merlo, Cham

Konzept zum autofreien Wohnen in Zürich-Schwammendingen (Diplomarbeit HSR)
Simon Seger, Raumplaner

Weitere Informationen:

Hochschule für Technik Rapperswil HSR

www.hsr.ch

Autofrei leben

www.autofrei.de

Autofreies wohnen

www.autofrei-wohnen.de

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung Nordrhein-Westfalen (ILS)

Dortmund / Autoarme Stadtquartiere

www.ils.nrw.de/netz/autoarm

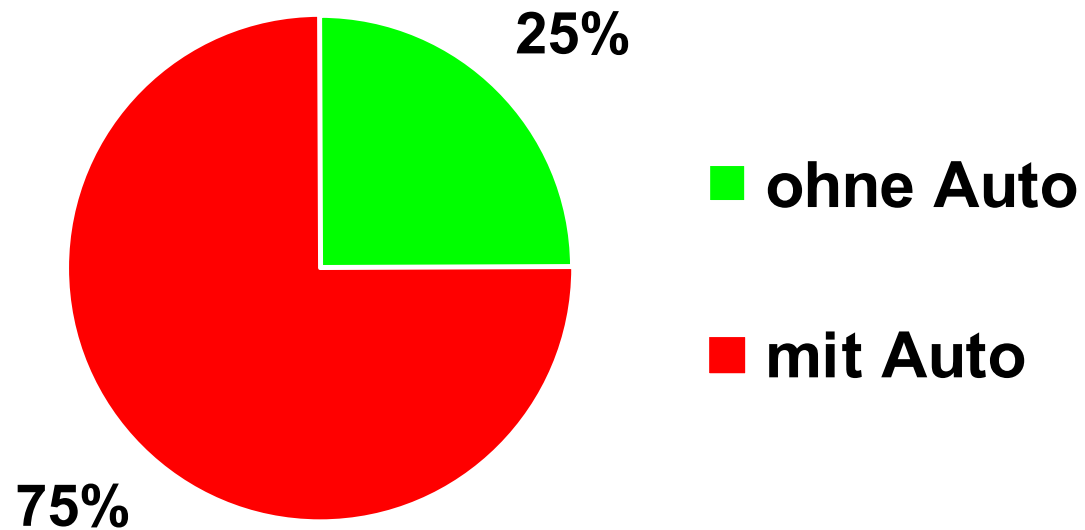
23. Januar 2003

Autofreiheit in der Schweiz

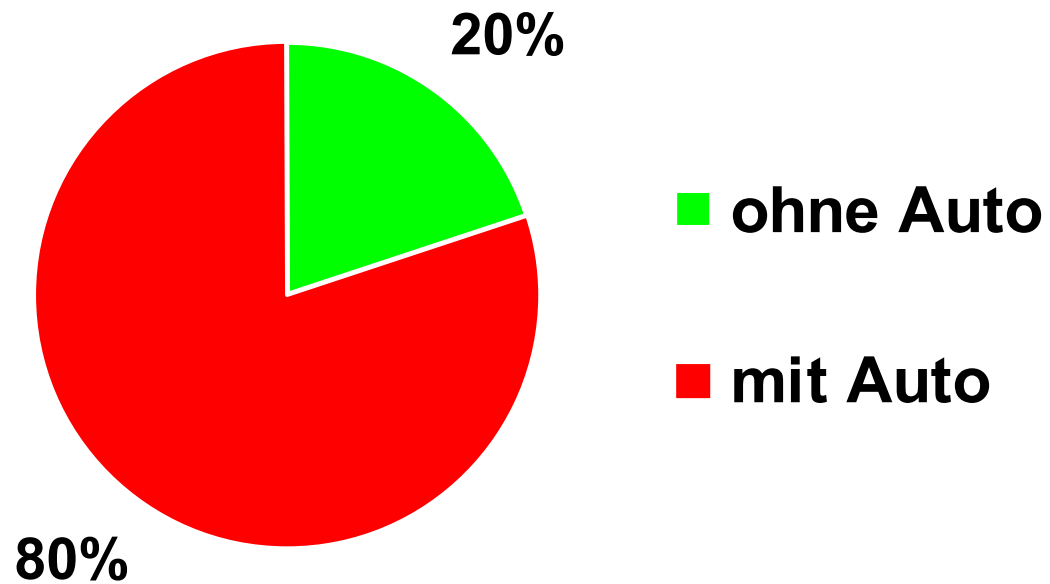
Referat von Hannes Müller

Müller & Romann
Zypressenstrasse 76
8004 Zürich

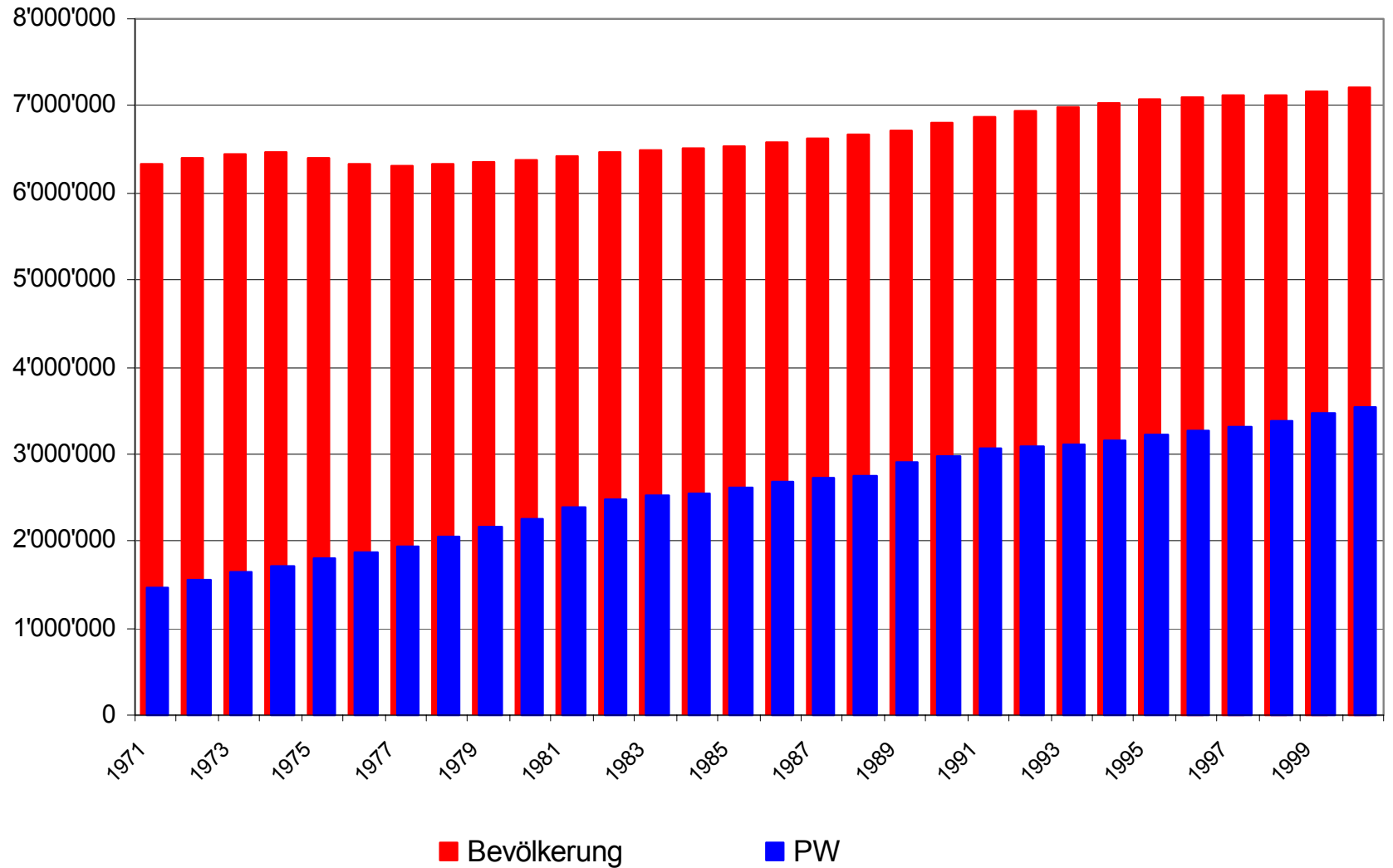
Anteil autofreier Haushalte in der ganzen Schweiz im Jahre 1994



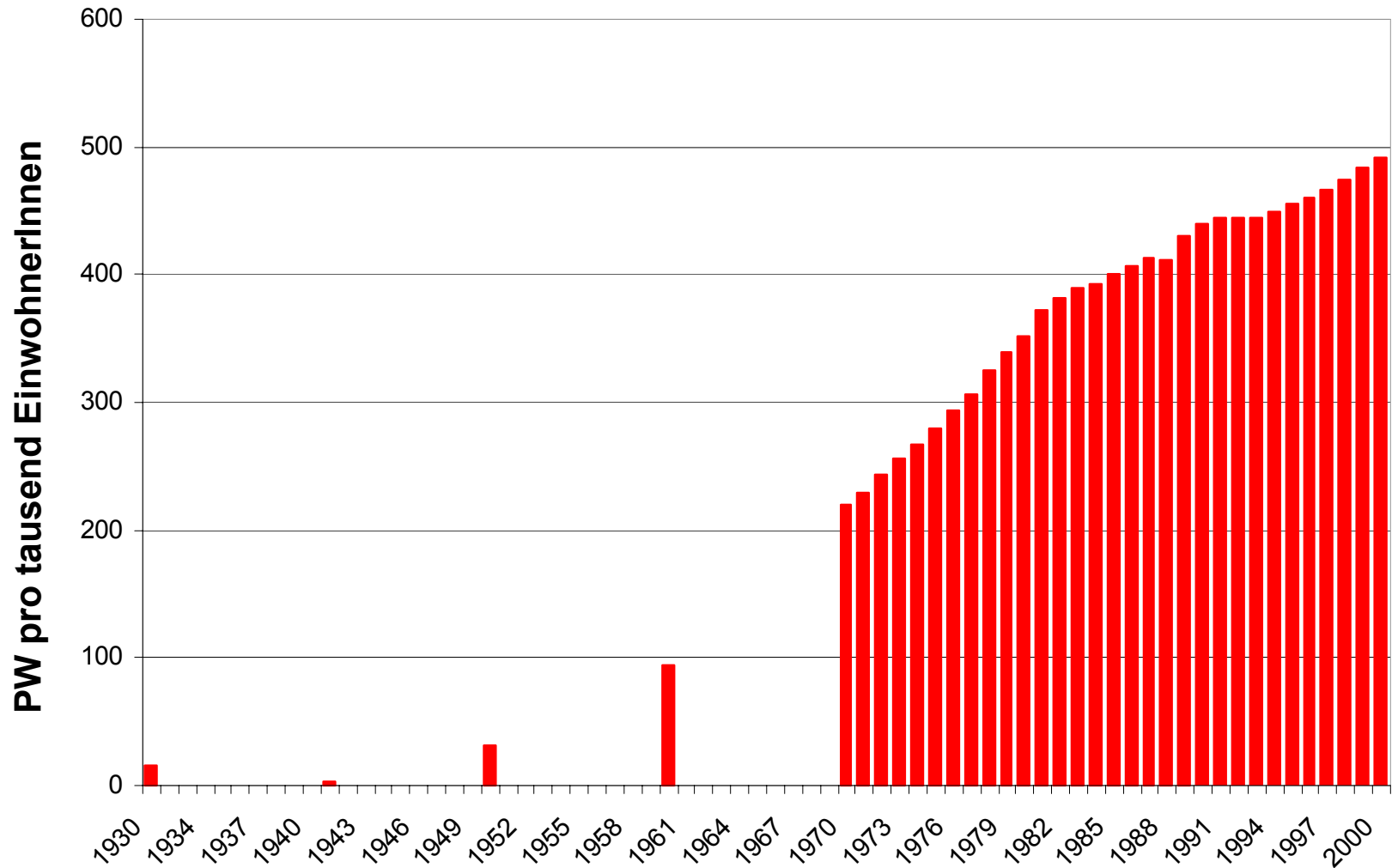
Anteil autofreier Haushalte in der ganzen Schweiz im Jahre 2000



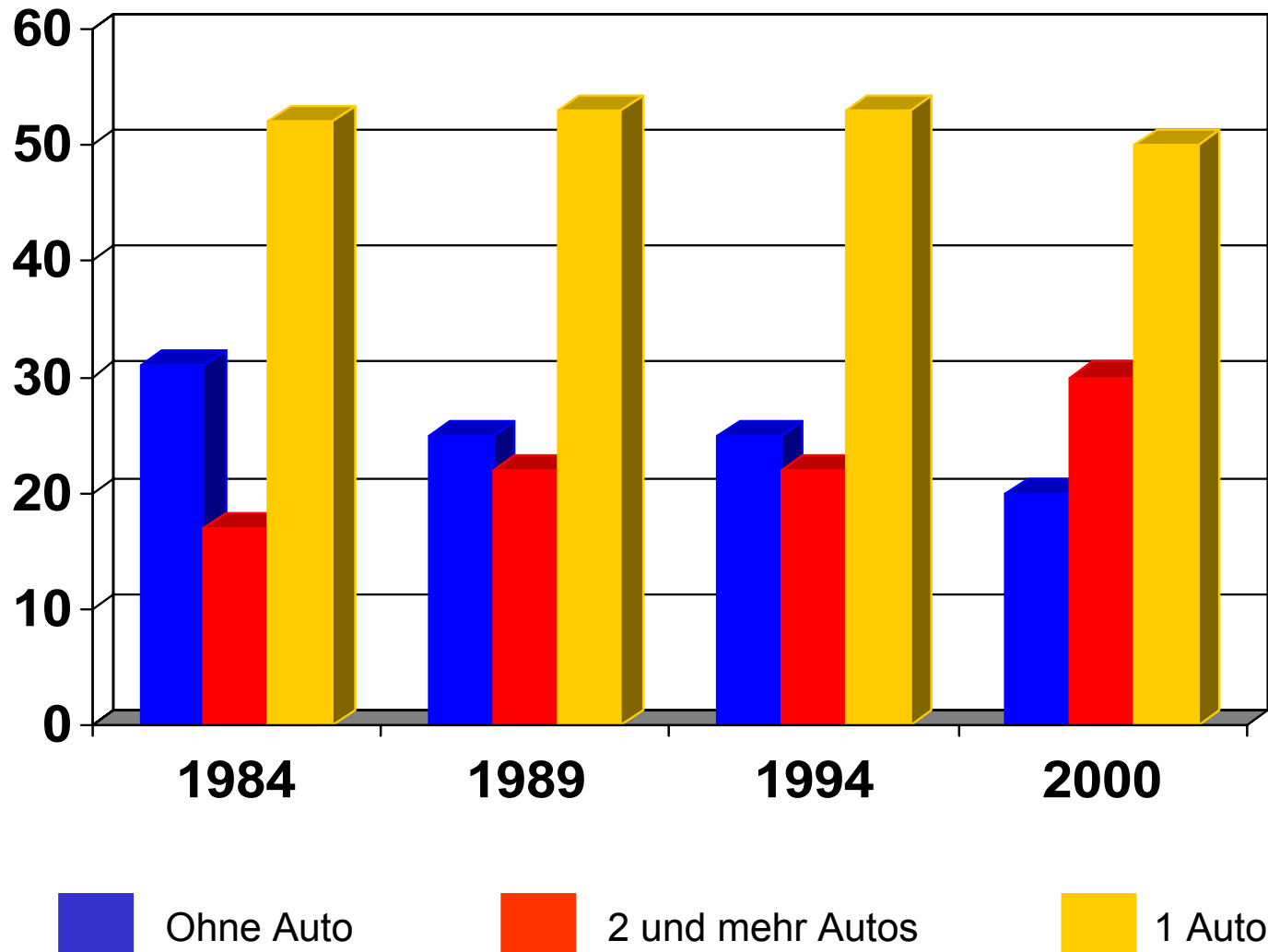
Motorfahrzeugbestand und Bevölkerung in den letzten 30 Jahren



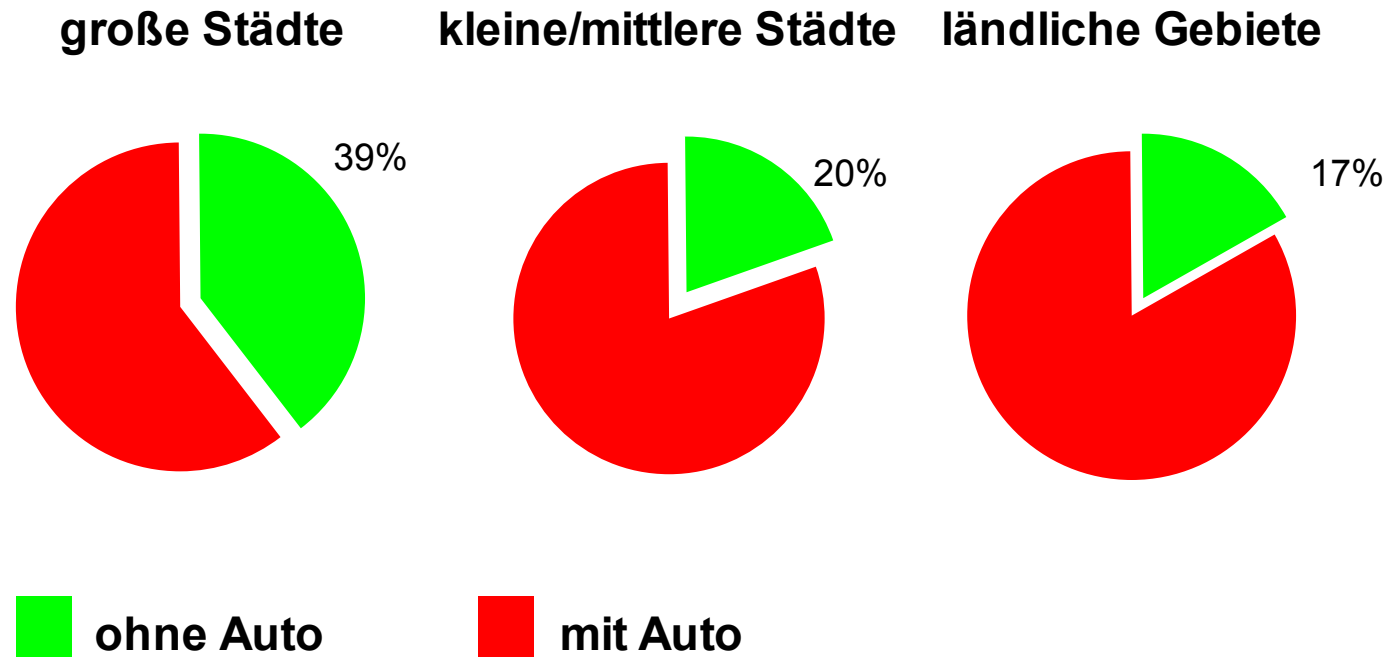
Entwicklung des Motorisierungsgrades in den letzten 30 Jahren



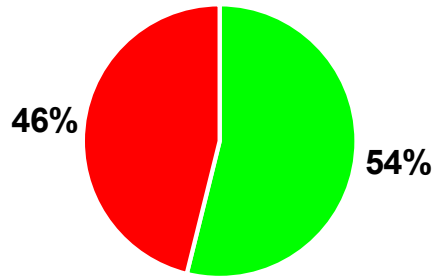
Gesamtschweizerische Entwicklung des Autobesitzes



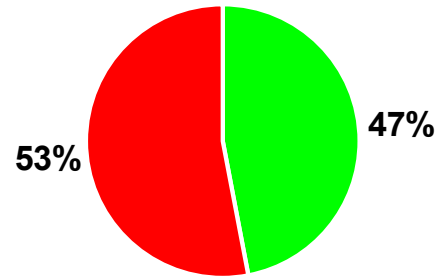
Autobesitz nach Urbanität



Basel Kernstadt



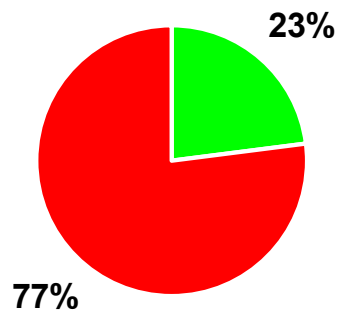
Bern Kernstadt



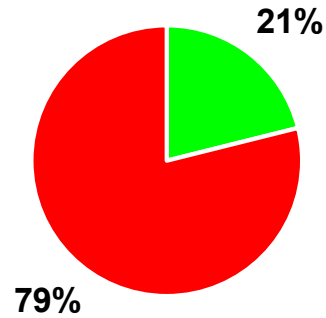
Zürich Kernstadt



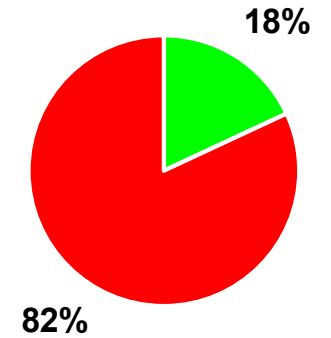
Basel Agglomeration



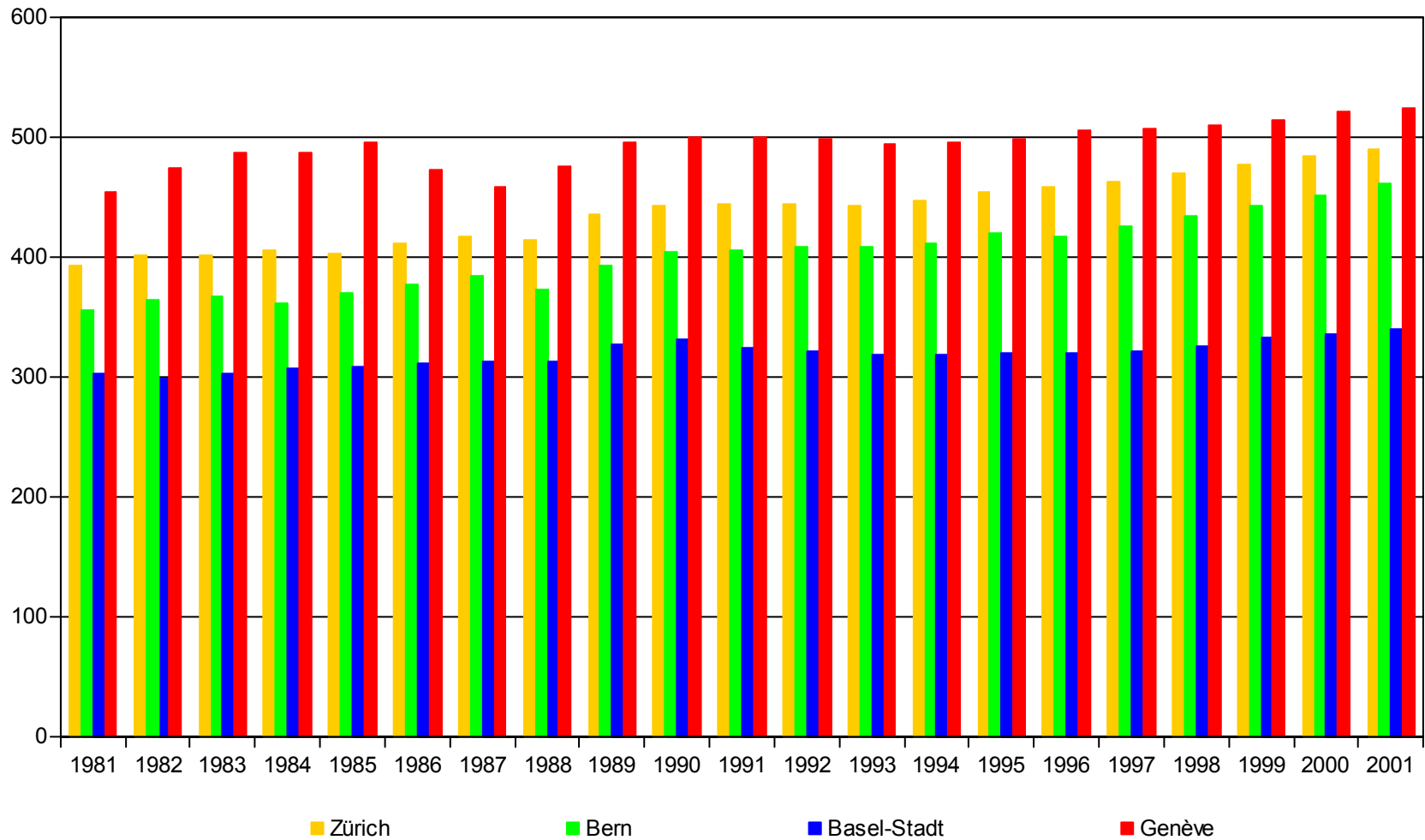
Bern Agglomeration



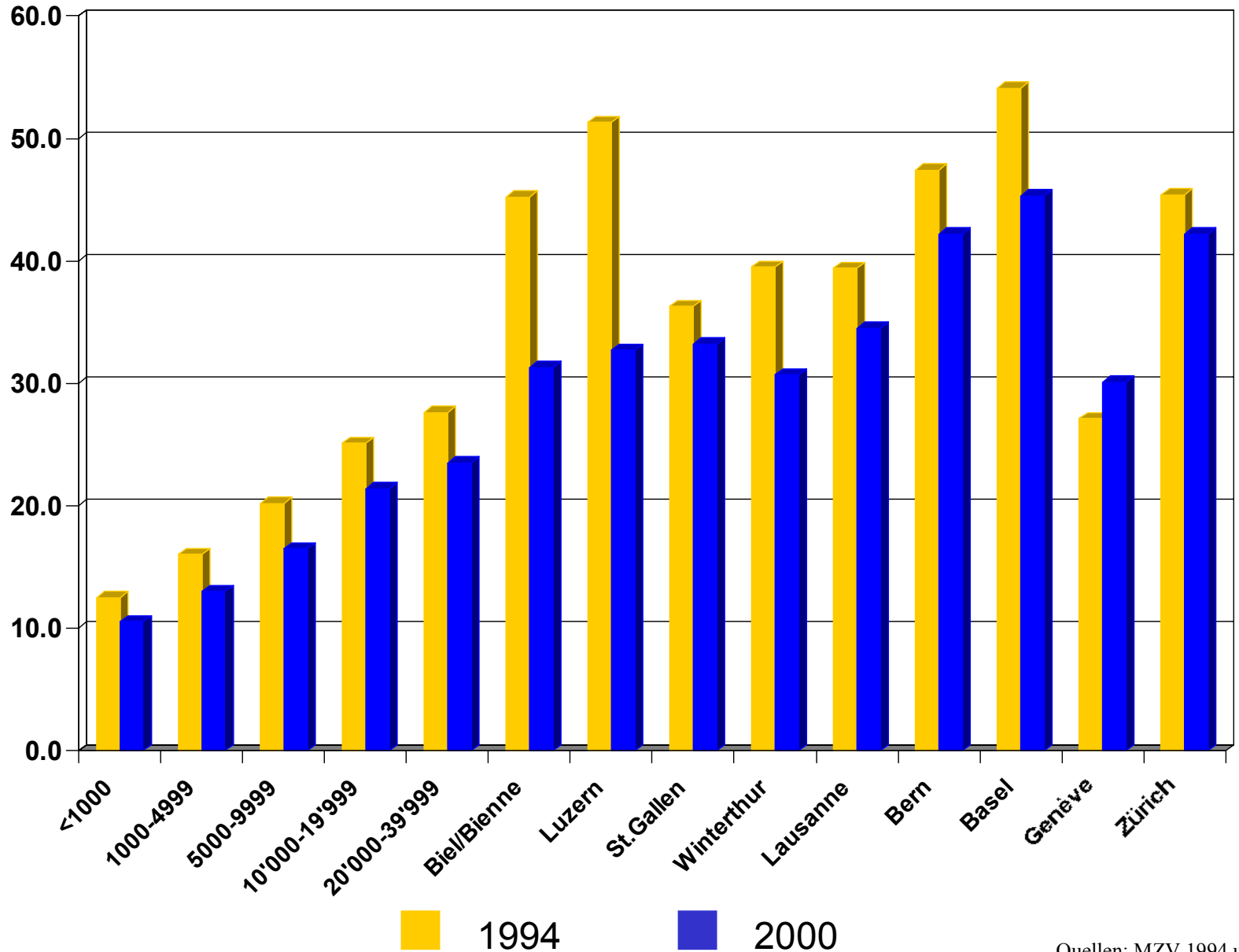
Zürich Agglomeration



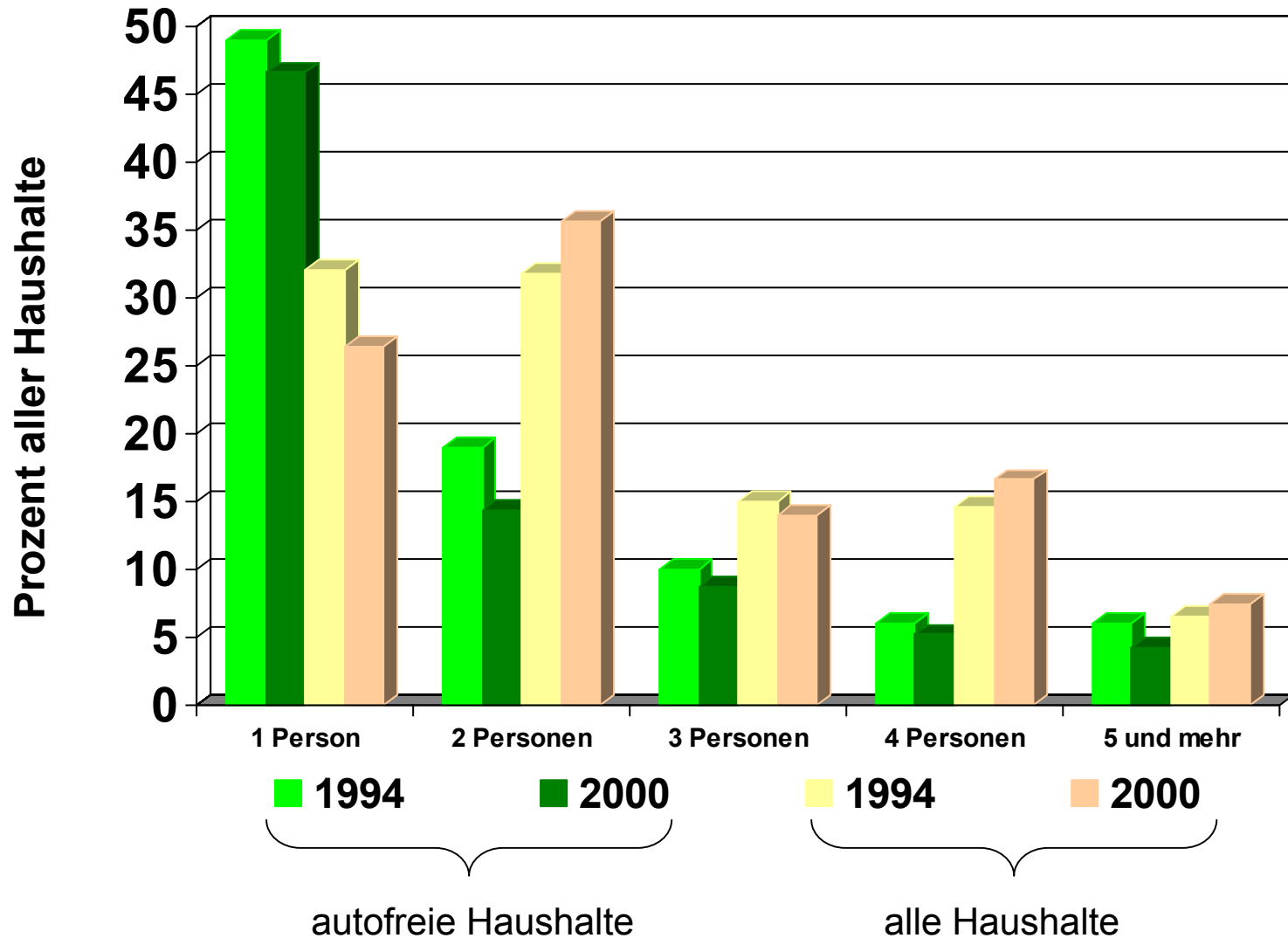
Motorisierungsgrad ausgewählter Kantone



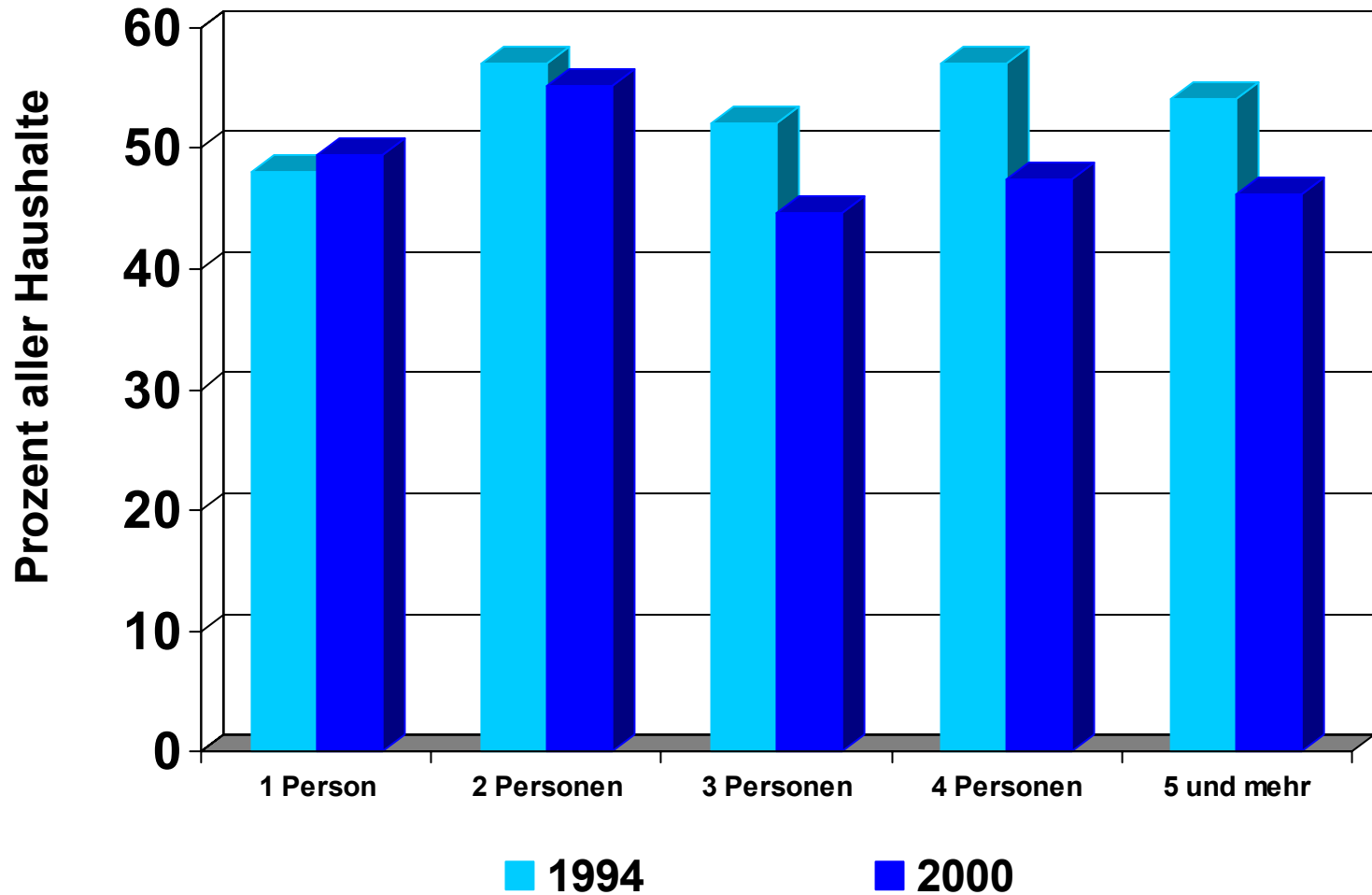
Autofreie Haushalte nach Ortsgrössenklassen 1994 und 2000



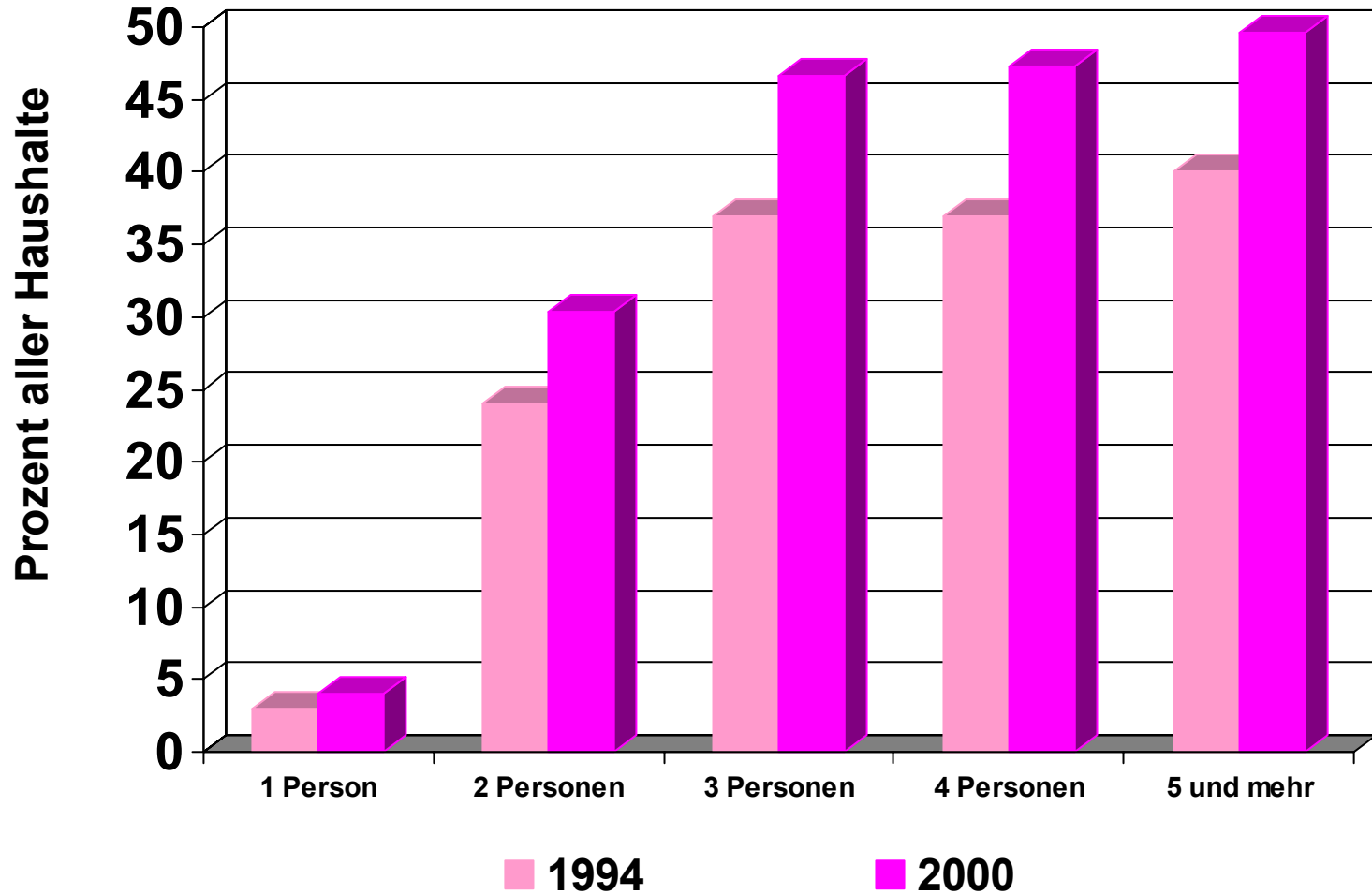
Autofreie Haushalte nach Haushaltgröße



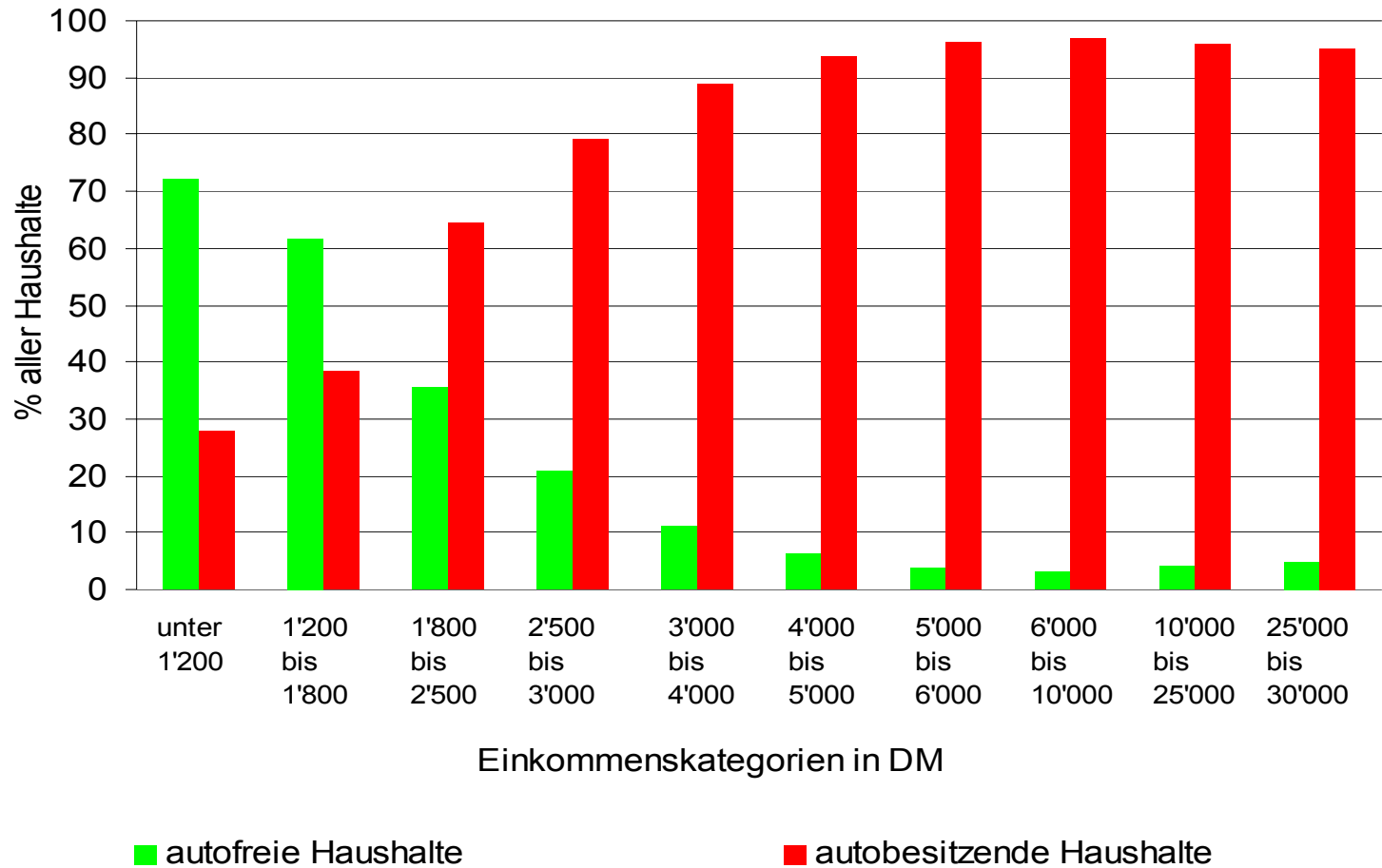
Haushalte mit 1 Auto nach Haushaltgröße



Haushalte mit 2 und mehr Autos nach Haushaltgröße

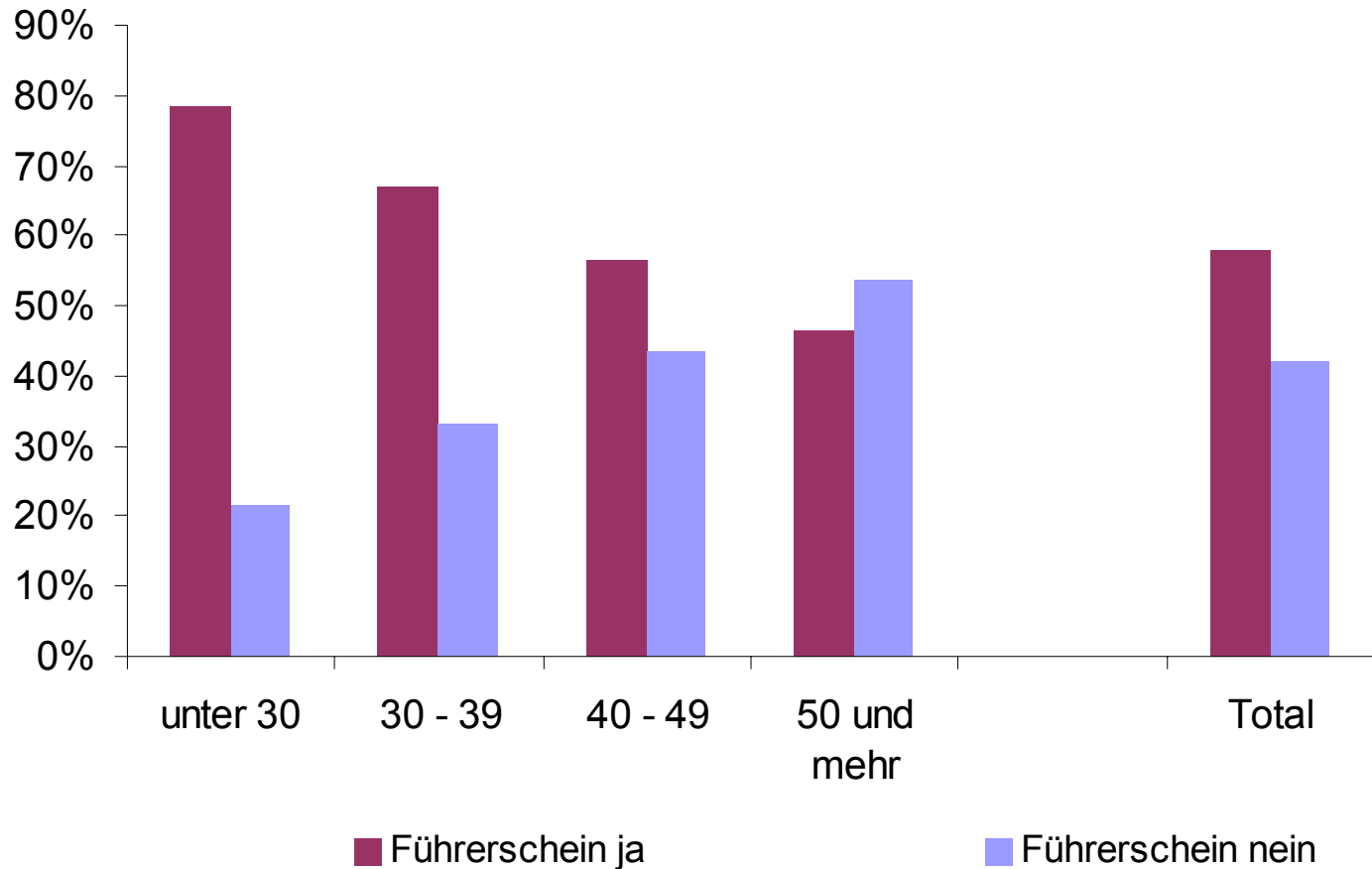


Abhängigkeit des Autobesitzes vom Einkommen

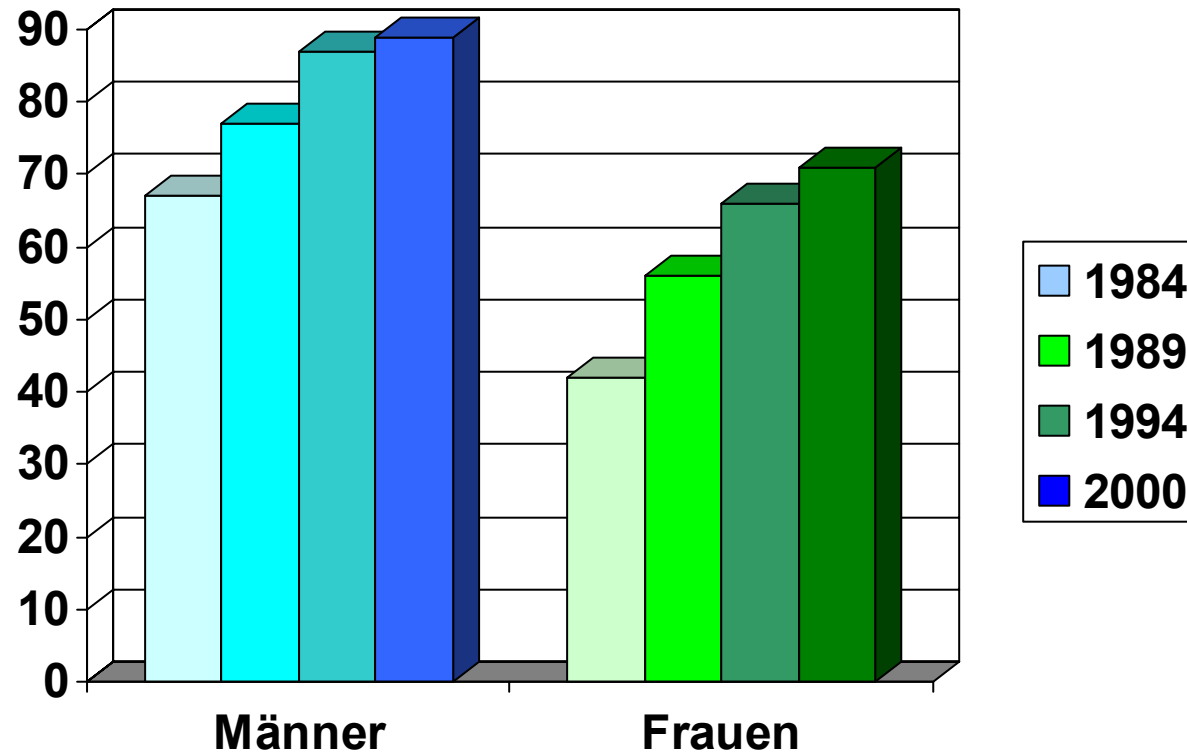


Quelle: Statistisches Bundesamt, 1994,
Zitiert in Reutter und Reutter 1996

Führerscheinbesitz in Abhängigkeit des Alters



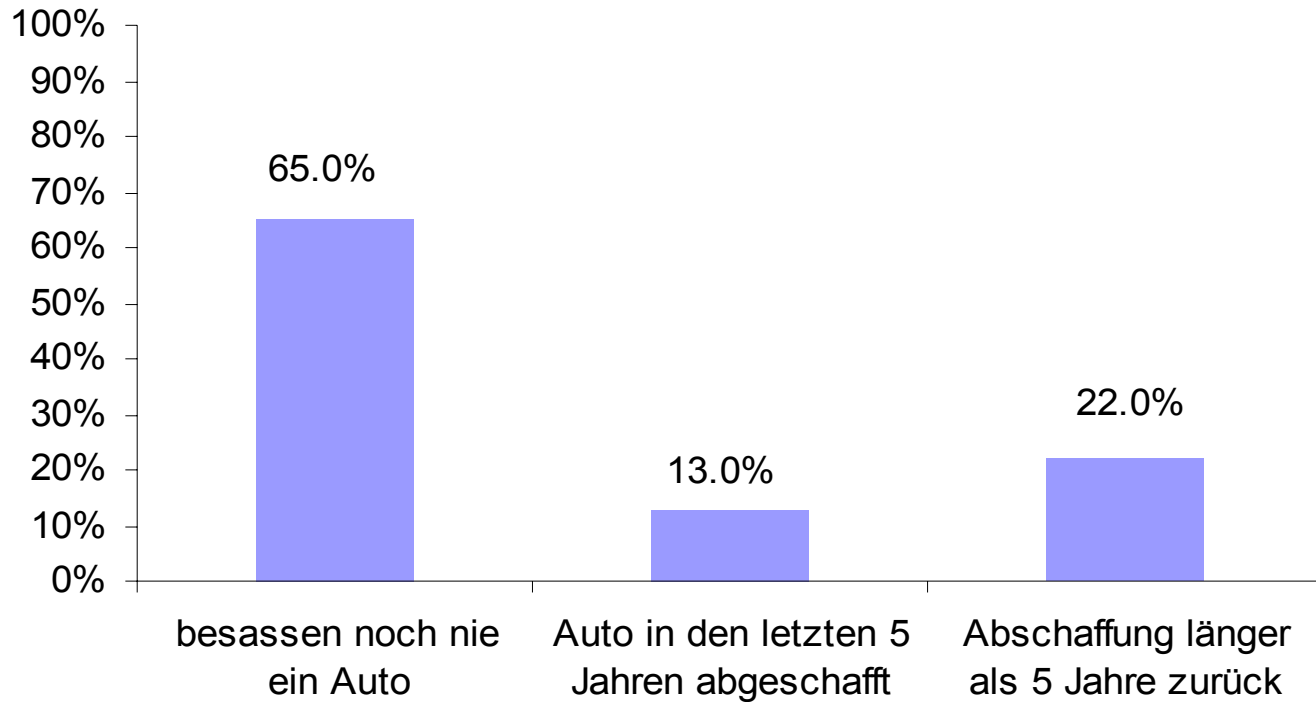
Führerscheinbesitz in Abhängigkeit des Geschlechts



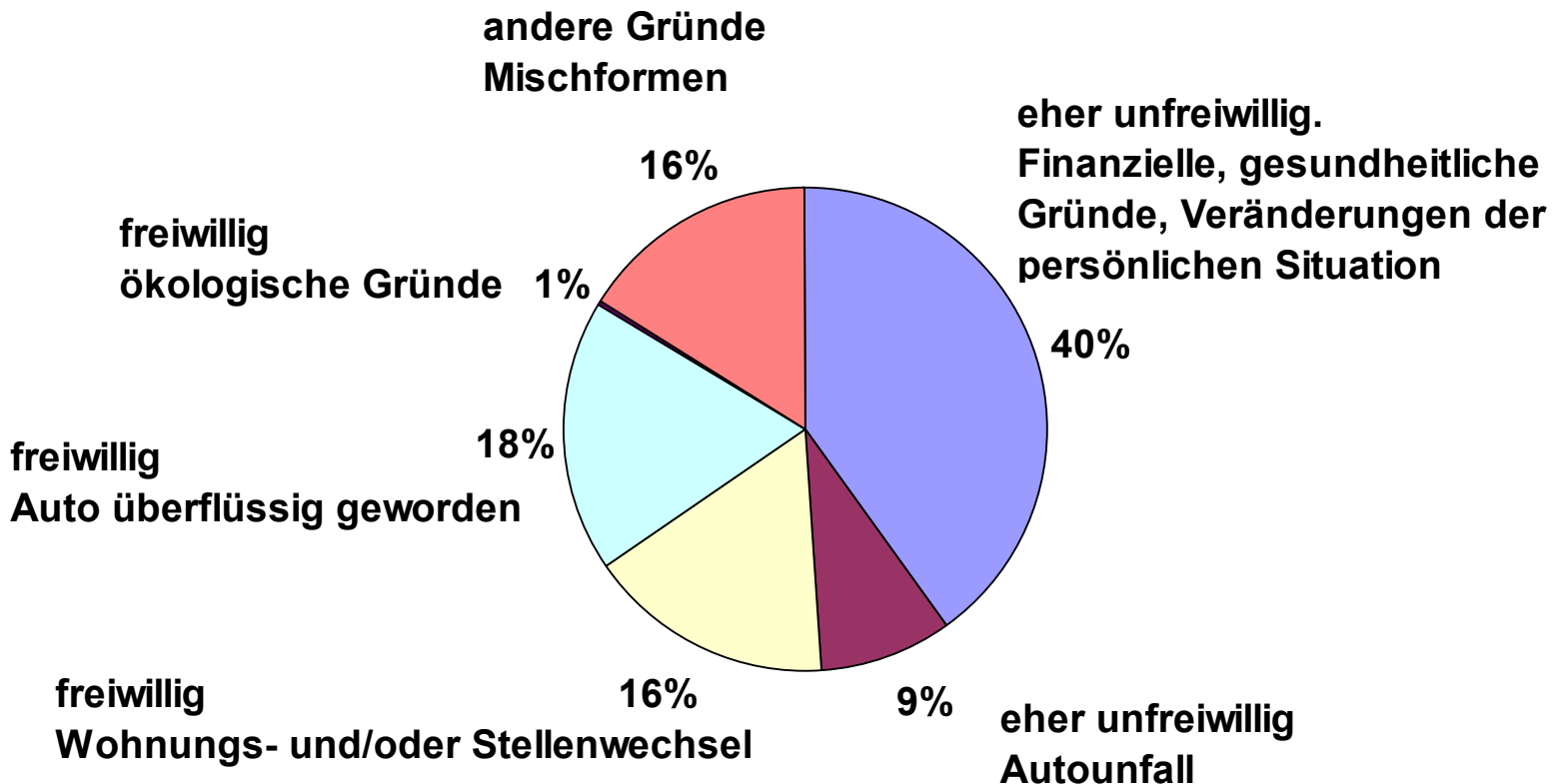
Personen in autofreien Haushalten sind:

- eher Singles oder alleinerziehend
- eher Frauen
- eher MieterInnen
- eher politisch links
- verdienen eher unterdurchschnittlich
- leben eher in Städten als auf dem Lande

Früherer Autobesitz



Hauptgründe für die Autoabschaffung



Rund 1/3 der unfreiwilligen Abschaffern wird zu freiwilligen Autofreien!

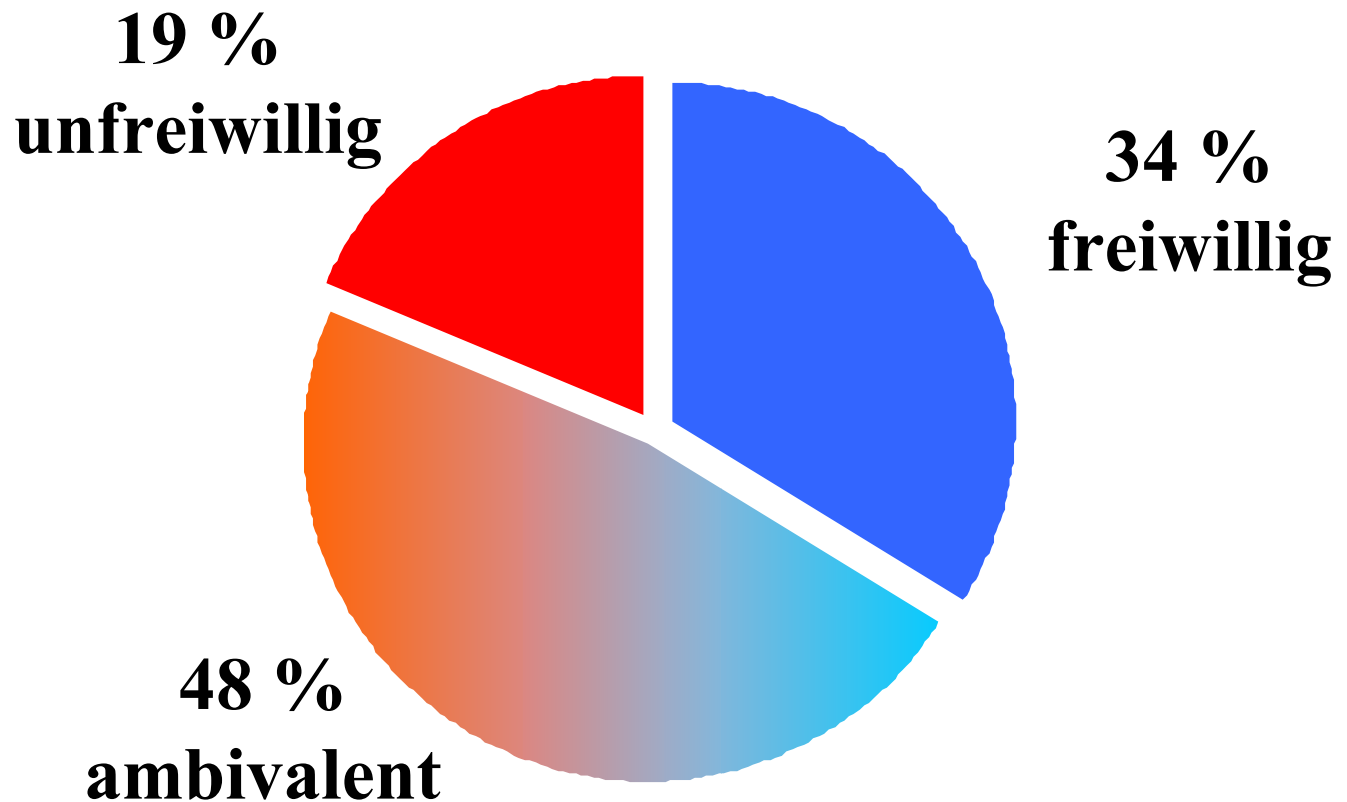
Freiwillig autofrei ist, wer

- Keine äußeren (gesundheitlichen und/oder finanziellen) Zwänge als Hauptgründe für die Autofreiheit angibt,
- den Entscheid zur Autofreiheit bewusst getroffen hat und
- die Autofreiheit in hohem Masse in den Alltag integriert und zu einem Bestandteil des Lebensstils gemacht hat.

Unfreiwillig autofrei ist, wer

- Finanzielle und/oder gesundheitliche Gründe als Hauptgründe für die Autofreiheit nennt und
- die Autofreiheit weniger ausgeprägt als Bestandteil des Lebensstils betrachtet (tief oder mittel)

Prozentuale Verteilung der freiwillig bzw. weniger freiwillig Autofreien



Freiwillige zeichnen sich dadurch aus, dass sie:

- Ein unter allen Autofreien **überdurchschnittliches Einkommen** haben,
- einen eher **höheren Bildungsstatus** haben,
- überdurchschnittlich politisch interessiert sind und zwar eher **links-grün**,
- mit ihrer autofreien Mobilität weitgehend **sehr zufrieden** sind,
- selten oder **nie einen Autowunsch** hegen,
- die Absenz des Autos in ihrem Haushalt eher als **Erleichterung** denn als Einschränkung empfinden,
- eher **autokritisch** eingestellt sind.

Ziele von Massnahmen zugunsten autofreier Haushalte differenziert nach Zielgruppen

- Die Freiwilligen in ihrer Identität stärken
- Die Ambivalenten, die "unfreiwillig Freiwilligen" und die "freiwillig Unfreiwilligen", stabilisieren
- Die Unfreiwilligen vor dem Autokauf schützen

Maßnahmenbereiche

- Warentransport
- Wahrnehmung, Kommunikation
- Neue integrierte Mobilitätsdienstleistungen
- Verkehrsorganisation
- ÖV-Angebot
- Preisgestaltung
- Fiskalische Maßnahmen
- Parkplatzangebot
- Siedlungsplanung
- Wohnumfeld
- Velo- und FG-Verkehr

Auszug aus dem Massnahmenkatalog

- Gezielte Verteilung von **CS-Standorten** auf strukturschwache Räume und niedrige Einkommen
- Thematisierung autofreier Mobilitätsgestaltung an **Schulen**. (Lehrmittel, Lehrpläne, Motivation und Ausbildung der Lehrkräfte)
- Aufnahme von Kennwerten zu autofreien Haushalten in nationale, kantonale und kommunale **Statistiken**
- Aufnahme der Zielsetzung, autofreie Haushalte zu fördern, in **Verkehrskonzepte** und Richtpläne
- **Verwaltungsinterne** PublicAwareness-Kampagnen
- **Verein** zur Förderung und Unterstützung autofreier Haushalte
- Autofreie **Wohngebiete**
- Verstärkte Reduktion des **PP-Bedarfs** in gut durch öv erschlossenen Gebieten

Beispiel Warentransport

Betroffen sind vor allem die unfreiwillig autofreien Haushalte

- sie benutzen wesentlich häufiger ein Auto für Einkäufe als die andern
- sie tätigen häufiger Großeinkäufe

Für die andern sind Warentransporte kaum ein Problem

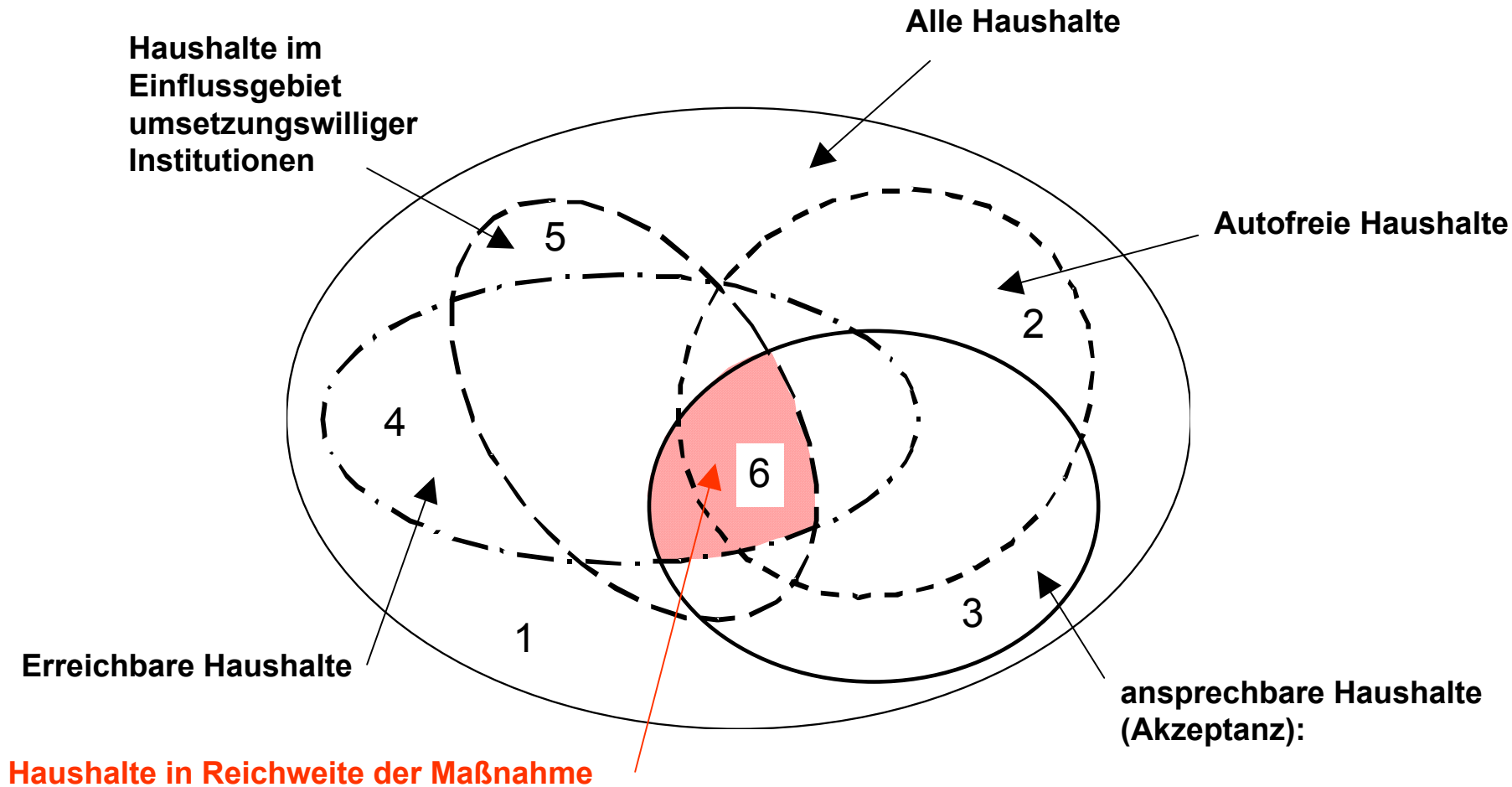


Maßnahmen müssen in erster Linie die Unfreiwilligen ansprechen

Wahrnehmung und Kommunikation

- Aufklärung und Imageverbesserung bei Kindern und Jugendlichen
 - Schule
 - Freizeitbereich
 - Vorbildwirkung der Eltern
- Verbesserung der Wahrnehmung
 - Statistik
 - Verkehrsrichtpläne, Verkehrskonzepte
 - Public Awareness Kampagnen
 - Zertifizierung, Verein

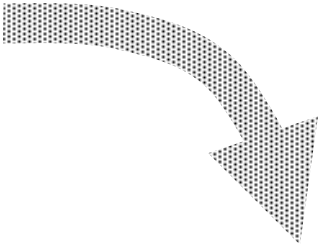
Reichweite der Maßnahme



Strategischer Ansatz



Unabdingbare Voraussetzungen:

- optimale Nahversorgung
 - optimale öV-Erschliessung
- 

Verbesserung der Mobilitätsbedingungen:

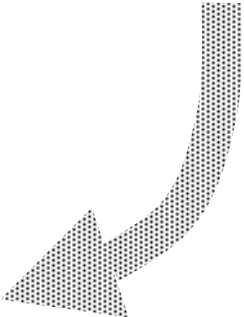
- Velo- und Fußgängeranlagen
- Verkehrsberuhigung, verbessertes Wohnumfeld
- CarSharing ("Mobility")
- Mobilitätspakete

Verbesserungen der Wahrnehmung autofreier Haushalte

- Statistik
- Vereinsgründung
- autofreie Zeiten



Übrige Vielzahl disperser Maßnahmen:

- CarSharing in strukturschwachen Gebieten
 - Kinder/Jugendliche (Schulen, Vereine)
 - Richtpläne, Konzepte
 - Public Awareness in Verwaltungen
 - Autofreie Räume
 - öV in Randgebieten und Randzeiten
 - Tarifstruktur öV
 - Strassenbenützungsgebühren
 - Parkplatz-Reduktionsfaktoren
- 

Autofreies Wohnen auch in der Schweiz
Weiterbildungstagung der HSR



Unterlage zum Referat von Hannes Müller

Kurzfassung zum Bericht 'Autofreie Haushalte'

NFP 41, Verkehr und Umwelt, Projekt A2, Bern 1999

4. Oktober 2002

Kurzfassung

1. Das Wichtigste auf einer Seite

Jeder vierte Haushalt in der Schweiz hat kein Auto.

Der Anteil autofreier Haushalte ist in hohem Masse vom Urbanitätsgrad und von der Haushaltgrösse abhängig. In den grossen Städten, wo ein hoher Anteil von Single-Haushalten zu verzeichnen ist, sind 45% bis über 50% autofrei. Bereits in den Agglomerationen machen die autofreien Haushalte nur noch rund 20% und weniger aus.

Neben Auswertungen des 'Mikrozensus Verkehr 1994' wurden 300 autofreie Nichttruhstandshaushalte aus den Agglomerationen Basel, Bern und Zürich befragt.

Zwei Drittel von ihnen besaßen noch nie ein Auto. Unabhängig davon, ob das Auto abgeschafft wurde oder ob nie eines im Haushalt war, haben zwei Drittel aller befragten Haushalte das Leben ohne Auto *freiwillig* gewählt. Nur rund 20% sind aus finanziellen, gesundheitlichen oder anderen Gründen zur Autofreiheit gezwungen. Egal, ob freiwillig oder unfreiwillig autofrei – über 80 Prozent sind zufrieden mit ihrer Mobilität.

Wenn früher ein Auto vorhanden war, waren meist Veränderungen der persönlichen Situation für die Abschaffung ausschlaggebend. Ökologische Gründe spielten eine untergeordnete Rolle.

Wichtigste Voraussetzungen für ein Leben ohne Auto sind eine optimale Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und eine intakte Nahversorgung.

Weiterführen der bisherigen Anstrengungen bezüglich Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs und der Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserungen sowie ein weiterer Ausbau des erfolgreich angelaufenen schweizweit organisierten Car-Sharing (Autoteilen) sind die wichtigsten Massnahmen zur Verbesserung der Ausbreitungsbedingungen autofreier Haushalte.

Ebenso wichtig ist aber, dass autofreie Haushalte überhaupt von der Gesellschaft wahrgenommen werden. Dem oft gehörten aber deswegen nicht richtigen Satz: "heute hat sowieso jeder ein Auto" ist in Form von einer Vielzahl von Massnahmen eine entsprechende Aufklärung entgegenzusetzen. Gefordert sind alle: Bund, Kantone und Gemeinden, aber auch private Organisationen und Vereine. Wenn diese Verantwortung wahrgenommen würde, könnte sich daraus ein neuer Pfeiler umweltschonender Verkehrspolitik entwickeln.

2. Fragestellung

Bisher wurden in der Verkehrsplanung Massnahmen zur Reduktion der Verkehrsleistung beim MIV vorwiegend darauf ausgerichtet, den Transportwiderstand zu erhöhen. Es ist aber allgemein bekannt und akzeptiert, dass die PW-Verfügbarkeit eines der wichtigsten Kriterien für die Verkehrsmittelwahl darstellt. Trotzdem stand bisher kaum zur Diskussion, in der Verkehrsplanung an diesem Punkt – beim PW-Besitz – anzusetzen.

Der PW-Besitz korreliert nach wie vor sehr stark mit dem Einkommen. Der Schluss liegt deshalb nahe, dass, wer es sich leisten kann, sich auch ein Auto beschafft. Die vorliegende Untersuchung hinterfragt diesen Kurzschluss und geht von der Hypothese aus, dass es eine Gruppe von Individuen gibt, die es als Vorteil betrachten, kein Auto zu besitzen und die darin einen wesentlichen Faktor der Lebensqualität sehen. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Frage, ob die Haushaltmitglieder aus freiwilligen Stücken ohne Auto leben oder ob sie aus ökonomischen, gesundheitlichen oder anderen Gründen dazu gezwungen sind.

Noch einen Schritt weiter geht die Frage, ob es sich dabei um einen neuen Lebensstil-Typus handelt, der den Anreizen des PW-Besitzes gegenüber verhältnismässig immun bleibt. Erweist sich diese These als gültig, so kann davon ausgegangen werden, dass die freiwillig Autofreien eher ein mobiles Segment der Gesellschaft repräsentieren. Unter den anteilmässig stark ins Gewicht fallenden Ruhestandshaushalten, die, sowohl was die Anzahl Wege als auch was die Anzahl Aktivitäten betrifft, gegenüber anderen Segmenten eindeutig tiefer liegen, dürften die Haushalte ohne Auto eher zu den unfreiwillig autofreien zählen. Es ist anzunehmen, dass die erwähnten neuen autofreien Lebensstil-Gruppen quantitativ näher beim Mobilitätsverhalten Autobesitzender liegen, umso eher als es sich vorwiegend um urbane Lebensstile handeln dürfte.

Damit mit einer relativ kleinen Stichprobe von 300 Haushalten die Freiwilligkeit signifikant nachweisbar bleibt, beschränkt sich die vorliegende Untersuchung auf Nichtruhestandshaushalte.

3. Untersuchungsanlage

Ziel der Untersuchung ist es, quantitative und qualitative Erkenntnisse zu den autofreien Haushalten zu liefern und Massnahmen im Verkehrsbereich aufzuzeigen, die das Leben ohne Auto erleichtern oder gar fördern.

Die Studie besteht aus drei Teilen:

- Auswerten des Mikrozensus Verkehrsverhalten 1994 (MZV 94).

- Durchführen und Auswerten einer Repräsentativerhebung in 300 Haushalten aus den Agglomerationen Basel, Bern und Zürich.
- Entwickeln von Massnahmen zur Beeinflussung der Lebens- und Ausbreitungsbedingungen für autofreie Haushalte.

Vergleiche mit den in Dortmund von U. und O. Reutter (Reutter, Ulrike; Reutter, Oscar: Autofreies Leben in der Stadt, autofreie Stadtquartiere im Bestand, Dortmund 1996) erhobenen Daten sollen in Zusammenarbeit mit dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) aufzeigen, inwiefern sich die unterschiedlichen ÖV-Standards in Deutschland und in der Schweiz auf autofreie Haushalte auswirken.

4. Auswertungen des Mikrozensus Verkehr 1994

Mittels einer Analyse der Rohdaten des Mikrozensus Verkehrsverhalten 1994 wird ein Portrait der autofreien Haushalte in der Schweiz erstellt. Die Befragung ist bezüglich Haushalte und Personen ab 6 Jahren repräsentativ für die Schweizer Wohnbevölkerung.

Der Anteil autofreier Haushalte in der ganzen Schweiz beträgt rund ein Viertel.

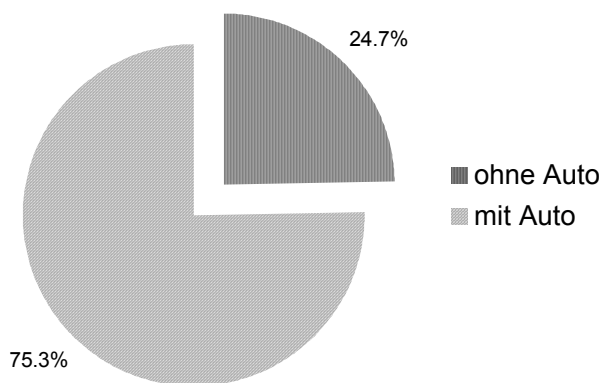


Abbildung K-1: Anteil autofreier Haushalte in der ganzen Schweiz

Es zeigen sich aber signifikante regionale Unterschiede:

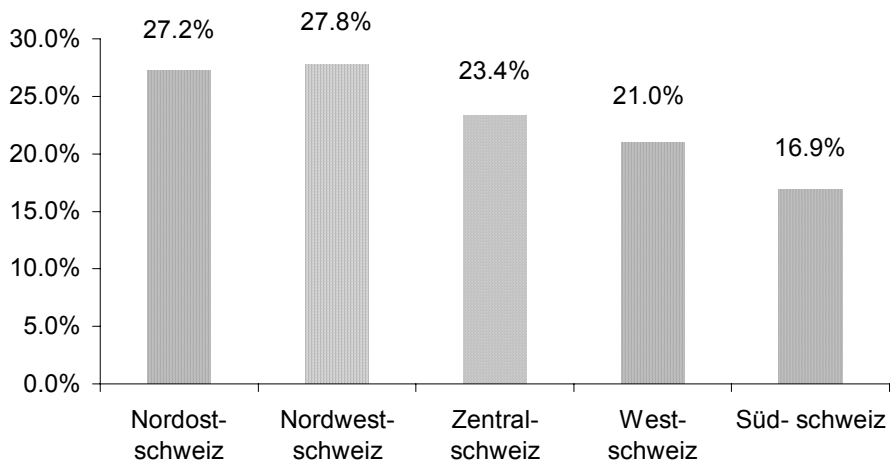


Abbildung K-2: Prozentuale Anteile autofreier Haushalte nach den fünf Grossregionen
(n=16'567 Haushalte)

In den 5 grössten Städten der Schweiz (Basel, Bern, Genf, Lausanne, Zürich) ist der Anteil der autofreien Haushalte deutlich höher als in kleineren Städten und ländlichen Gebieten. Fast eine Million Menschen oder 14% der Schweizer Wohnbevölkerung wohnen in diesen Städten.

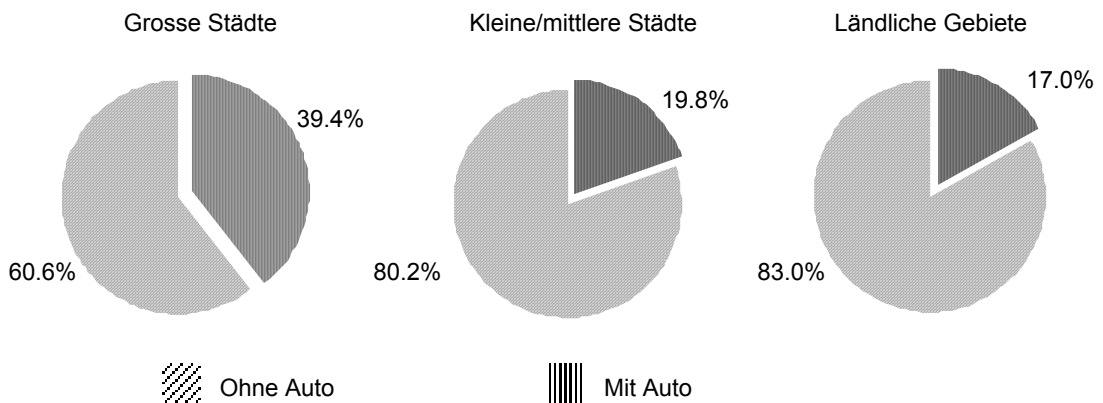
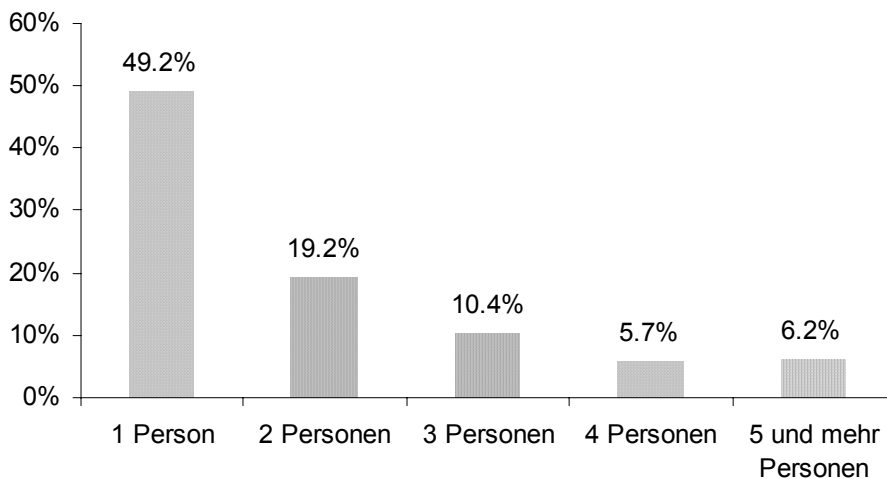


Abbildung K-3: Prozentuale Anteile autofreier Haushalte nach Urbanität
(n=16'567 Haushalte)

Dass es in den grossen Städten mehr autofreie Haushalte gibt, hängt nicht nur mit dem besseren ÖV-Angebot in den Städten zusammen, sondern auch mit der Bevölkerungsstruktur. 44% der Haushalte in grossen Städten bestehen aus nur einer Person (in ländlichen Regionen 25%).

Abbildung K-4: Prozentuale Anteile autofreier Haushalte nach Haushaltgrösse

(n=16'567 Haushalte)

Der Anteil autofreier Haushalte nimmt mit der Haushaltgrösse ab. Auch innerhalb der Einpersonenhaushalte ist der Anteil der autofreien in den grossen Städten deutlich am grössten.

In den 25 Prozent autofreien Haushalten in der Schweiz wohnen 18.3% aller Personen. Bei den Männern sind es nur 14.0%, bei den Frauen 22.4%. Neben dem Geschlecht ist auch das Alter ein entscheidender Faktor. Insbesondere bei den über 60-Jährigen ist ein stark überproportionaler Anteil an Personen in autofreien Haushalten zu verzeichnen.

5. Eigene Erhebungen

Grundgesamtheit der vorliegenden Untersuchung sind die autofreien Nichtruhestandshaushalte in den Agglomerationen Bern, Basel und Zürich. Nicht befragt wurden die autofreien 'Ruhestandshaushalte', in denen sämtliche Haushaltsmitglieder über 65 Jahre alt sind. Im Frühsommer 1997 wurden insgesamt 300 zufällig ausgewählte Haushalte in den erwähnten Agglomerationsräumen telefonisch befragt. Die Interviews dauerten in der Regel zwischen 30 und 45 Minuten. Eine gewisse Reduktion des Screeningaufwandes für die autofreien Haushalte konnte dabei durch eine vorhandene aktuelle Adressdatei autobesitzender Haushalte erreicht werden.

Die Grundgesamtheit der Nichtruhestandshaushalte unterscheidet sich bezüglich des Anteils autofreier Haushalte an allen Haushalten signifikant von derjenigen aller autofreien Haushalte im Untersuchungsgebiet, wie die Daten des Mikrozensus zeigen:

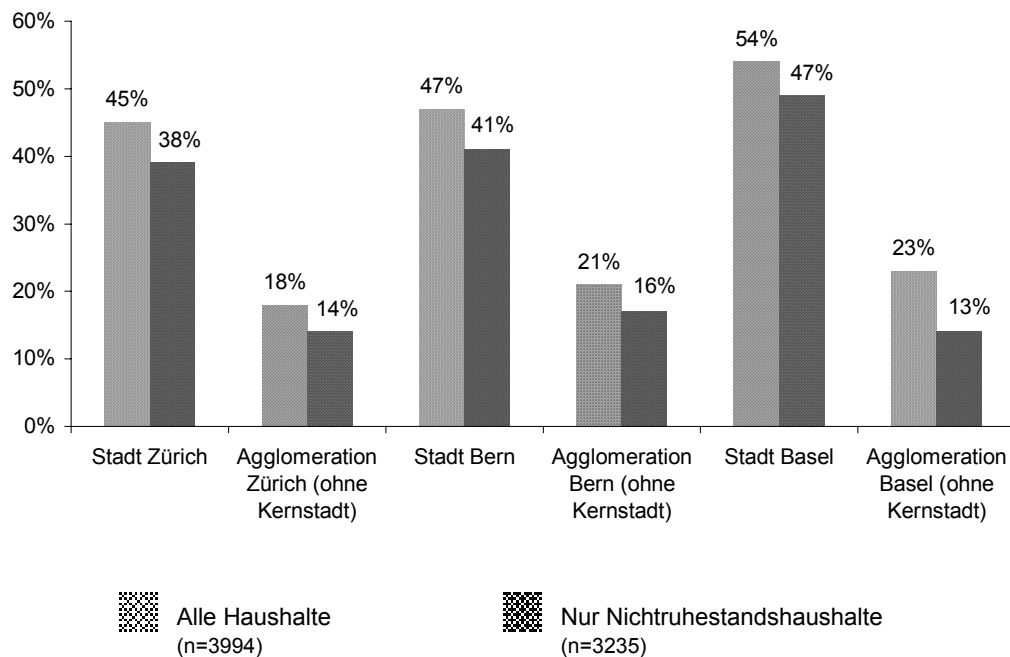


Abbildung K-5: Prozentuale Anteile autofreier Haushalte in den drei Agglomerationen der eigenen Befragung, differenziert nach allen Haushalten und den Nichtruhestandshaushalten

Im folgenden sind unter dem Begriff autofreie Haushalte immer die autofreien Nichtruhestandshaushalte in den Agglomerationen Basel, Bern und Zürich zu verstehen.

Viel interessanter als die Unterschiede zwischen allen Haushalten und den Nichtruhestandshaushalten sind in Abbildung K-5 die grossen Unterschiede zwischen den Kernstädten und ihren Agglomerationen. Der Anteil autofreier Haushalte wird zwischen den Kernstädten und ihren Agglomerationen in allen drei Untersuchungsräumen mehr als halbiert.

5.1. Zufriedenheit mit der Autofreiheit

Obwohl ab und zu der Wunsch nach einem eigenen Auto bestehen mag, und obwohl der Grund für die Autofreiheit nicht immer im freien Verzicht auf das eigene Auto zu suchen ist, so ist mit 86% doch ein sehr hoher Prozentsatz der autofreien Haushalte mit dem Leben ohne Auto sehr zufrieden. Wirklich unzufrieden ohne Auto sind lediglich 2%. Dieser Sachverhalt ist weitgehend unabhängig von der Frage, ob jemand freiwillig oder unfreiwillig autofrei ist. Der Befund ist

eine Bestätigung früherer Untersuchungen aus in der Stadt Dortmund, wo ein ähnlich hoher Zufriedenheitsgrad festgestellt werden konnte¹.

5.2. Soziodemografisches Profil autofreier Haushalte

Haushalte ohne eigenes Auto sind vor allem Einpersonenhaushalte. Im Vergleich mit ihrem Anteil an den Gesamthaushalten in den drei untersuchten Agglomerationen, der bei rund 32%² liegt, sind Singlehaushalte unter den autofreien Haushalten mit einem Anteil von 57% fast doppelt so häufig anzutreffen. Paarhaushalte mit Kindern sind deutlich, solche ohne Kinder leicht untervertreten. Alleinerziehende sind unter den autofreien Haushalten fast doppelt so häufig wie in der Gesamtheit der Haushalte in den drei Agglomerationen.

Das Haushalteinkommen ist eher unterdurchschnittlich. Vor allem bei den Singlehaushalten liegt das Haushalteinkommen bei rund 70% unter 5000 Franken monatlich.

Autofreie Haushalte sind zu 85% solche in Mietwohnungen. Das sind rund 10 Prozentpunkte mehr als der Anteil von Mietwohnungen an allen Haushalten.

Generell werden in der eigenen Erhebung die Resultate des Mikrozensus 94 bestätigt: Personen in autofreien Haushalten

- sind eher Singles oder alleinerziehend,
- sind eher Frauen,
- sind eher MieterInnen,
- sind eher politisch links,
- verdienen eher unterdurchschnittlich,
- leben eher in Städten als auf dem Lande.

5.3. Autoabschaffung

65% der befragten Haushalte besaßen zum Zeitpunkt der Befragung noch nie ein Auto, in 13% der Haushalte wurde das Auto in den vergangenen fünf Jahren abgeschafft, und in 22% der Fälle liegt die Abschaffung des Autos bereits mehr als 5 Jahre zurück.

¹ Reutter, Oscar; Reutter, Ulrike (1996): Autofreies Leben in der Stadt, autofreie Stadtquartiere im Bestand, Dortmund 1996

² MZ Verkehr 1994, jüngstes Haushaltsmitglied unter 65 Jahre alt

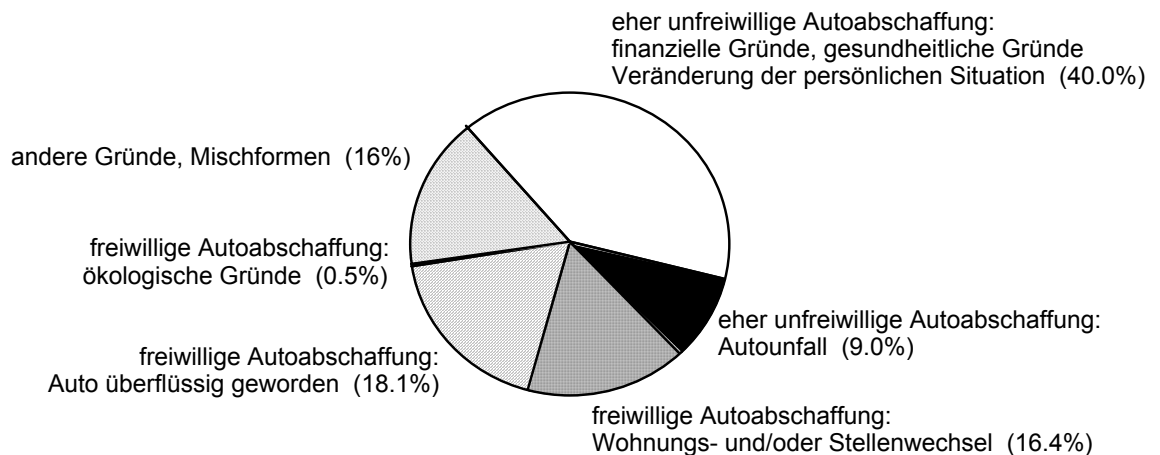


Abbildung K-6: Hauptgründe für die Autoabschaffung (n=105)

Bei den Hauptgründen für die Autoabschaffung fällt auf, dass in den meisten Fällen eine Veränderung der persönlichen Situation bzw. der äusseren Bedingungen Auslöser für die Abschaffung waren, unabhängig davon, ob die Abschaffung freiwillig oder unfreiwillig erfolgte. Demgegenüber sind ökologische Überlegungen oder die Tatsache, dass das Auto kaum mehr gebraucht wird als Hauptgründe für die Abschaffung untergeordnet.

5.4. Freiwillig oder unfreiwillig autofrei

Eine der wichtigsten Fragen war, ob es tatsächlich einen massgeblichen Anteil an Haushalten gibt, die ihre autofreie Mobilität freiwillig gewählt haben. Die Frage ist nicht zu verwechseln mit derjenigen nach der Freiwilligkeit der Autoabschaffung. Hier geht es nicht um die Abschaffung sondern um den autofreien Zustand. Auch Personen, die nie einen Führerschein besaßen, können freiwillig autofrei sein. Zudem zeigte sich, dass Haushalte, die gezwungenermassen das Auto abschaffen mussten im Laufe der Jahre zu freiwillig autofreien mutierten.

Ein Haushalt gilt dann als **freiwillig autofrei**, wenn

- keine äusseren (gesundheitlichen und/oder finanziellen) Zwänge als Hauptgründe für die Autofreiheit angegeben werden,
- der Entscheid zur Autofreiheit bewusst getroffen wurde und
- die Autofreiheit in hohem Masse in den Alltag integriert und ein Bestandteil des Lebensstils ist.

Andererseits ist die Autofreiheit dann als **eher unfreiwillig** zu bezeichnen, wenn

- finanzielle und/oder gesundheitliche Gründe als Hauptgründe für die Autofreiheit genannt werden und
- die Autofreiheit weniger ausgeprägt als Bestandteil des Lebensstils eines Haushalts anzusehen.

Siehe Abbildung K-7

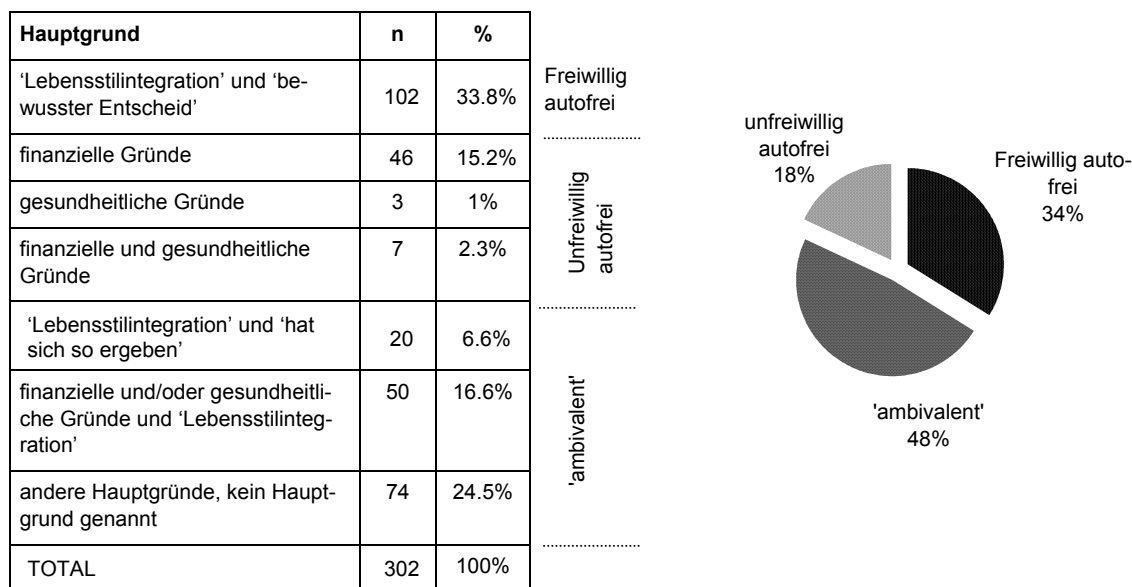


Abbildung K-7: Freiwilligkeit der Autofreiheit

Gemäss dieser Definition sind

- *rund ein Drittel der autofreien Haushalte freiwillig autofrei,*
- *knapp ein Fünftel sind eher unfreiwillig autofrei, und*
- *knapp die Hälfte lassen sich nicht einer der polaren Gruppen zuordnen und werden hier 'ambivalent' genannt.*

5.5. Das Profil der freiwillig Autofreien

Das Profil der freiwillig Autofreien unterscheidet sich von demjenigen aller autofreien Haushalte. Freiwillige zeichnen sich dadurch aus, dass sie:

- Ein unter allen Autofreien überdurchschnittliches Einkommen haben,
- einen eher höheren Bildungsstatus haben,
- überdurchschnittlich politisch interessiert sind und zwar eher links-grün,
- mit ihrer autofreien Mobilität weitgehend sehr zufrieden sind,
- selten oder nie einen Autowunsch hegen,
- die Absenz des Autos in ihrem Haushalt eher als Erleichterung denn als Einschränkung empfinden,
- eher autokritisch eingestellt sind.

5.6. Wichtige Schlussfolgerungen aus dem Datenmaterial

Das umfangreiche Datenmaterial zeigt, dass einige der landläufigen Vorstellungen korrigiert werden müssen:

- Autofreie Haushalte sind in der Schweiz und insbesondere in den grösseren Städten ein nicht zu vernachlässigender Faktor. Aussagen wie: "Heute hat sowieso jeder ein Auto" entbehren jeglicher Grundlage und zeugen von einer verzerrten Wahrnehmung der Wirklichkeit.
- Mindestens ein Drittel der autofreien Haushalte sind freiwillig autofrei. Sie haben die Autofreiheit in ihr Leben integriert und sind damit weitgehend zufrieden. Mehr noch, die Autofreiheit ist Bestandteil ihres Lebensstils. Jedoch, wenn auch in ihren Reihen autokritisch eingestellte Leute stark vertreten sind, so ist doch insgesamt nicht eine Polarisierung zwischen unfreiwillig autofreien Mochtegernautobesitzern und freiwillig autofreien Ökofundamentalisten festzustellen. Die Autofreiheit ist zwar Bestandteil des Lebensstils der Freiwilligen, in verschiedener Hinsicht unterscheiden diese sich aber kaum von den Unfreiwilligen, so dass nicht ein eindeutiges beispielsweise ökologisches Lebensstilkonzept erkennbar ist.
- Die Vorstellung, dass sich die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs in "Zwangsfahrer" und "Wahlfreie" einteilen lassen, führt zu falschen Schlüssen. Mindestens ein Drittel der autofreien Haushalte hat das autofreie Dasein freiwillig gewählt. Der entsprechende Entscheid ist aufgrund bestimmter Bedingungen entstanden. Veränderungen dieser Bedingungen können zu Korrekturen dieses Entscheides führen. Es handelt sich also bei diesem Segment der öV-Benutzer weniger um Zwangsfahrer als vielmehr um sehr treue Kunden, die aber durchaus in der Lage sind, zu wählen. Wählen sie einmal anders, das heisst, schaffen sie sich infolge Verschlechterung der Bedingungen ein Auto an, dann sind sie als treue Kunden des öV verloren.
- Generell weisen die Mitglieder autofreier Haushalte eine grosse Zufriedenheit mit ihren Mobilitätschancen auf. Dieser Befund ist unabhängig von der Frage, ob es sich um freiwillig oder unfreiwillig Autofreie handelt.
- Potentielle Autoabschaffer sind nicht in erster Linie solche, die immer weniger fahren und irgendwann, zum Beispiel aufgrund ökologischer Überzeugung, das Autofahren ganz aufgeben. Vielmehr sind Veränderungen der persönlichen Situation ausschlaggebend.
- Viele der in autofreien Haushalten lebenden Personen haben ein unbelastetes Verhältnis zum Auto und nutzen es dann, wenn sie es für zweckmässig erachten. Die meisten von ihnen haben – sofern sie im Besitze eines Führerscheins sind - im Bedarfsfall Zugang zu einem Auto, das nach Absprache verfügbar ist. Im Vordergrund stehen hierbei Freunde und Bekannte. Car-Sharing war zumindest zum Zeitpunkt der Befragung (noch) wenig verbreitet.

5.7. Lebensstilhypothese

Die formulierte Hypothese, dass sich unter den Mitgliedern autofreier Haushalte ein neuer Lebensstiltypus etabliert, wird von den vorliegenden Daten nicht vollumfänglich bestätigt. Zwar sind Freiwilligkeit und Alltagsorganisation schon per definitionem eng miteinander verknüpft, aber dies allein genügt für die Stützung der Hypothese noch nicht.

Wird nach den Sinnstrukturen, den Rationalitätsstrategien oder 'Logiken' der Lebensführung bei den freiwillig Autofreien gefragt, so würde sich ein spezifisches Verhältnis zur Umwelt, das sich in einem verstärkten Umweltbewusstsein ausdrückt, aufdrängen. Ein solches konnte nicht nachgewiesen werden. Die umweltbezogenen Sinnstrukturen verlaufen eher entlang der parteipolitischen Präferenz und entlang der kritischen Einstellung zum Auto, die ihrerseits mit der Freiwilligkeit der Autofreiheit korrelieren. Die Autofreiheit ist somit bei einem Teil der Gruppe zwar Teil eines Lebensstils, der als umweltbewusst kritisch bezeichnet werden könnte, aber erstens nicht dessen zwingender und zweitens nicht konstituierender Bestandteil.

Es gibt aber offensichtlich eine beträchtliche Zahl von freiwillig autofreien Haushalten, deren Mitglieder sich weder durch ausgeprägtes Umweltbewusstsein noch durch spezielles ökologisches Verhalten im Alltag auszeichnen. Die Freiwilligkeit reicht als erklärende Variable für einen neuen Lebensstiltypus nicht aus.

Zu ähnlichen Resultaten führt die Analyse der Integration in eine mehr oder weniger homogene soziale Gruppe. Die freiwillig Autofreien fühlen sich zwar stärker mit einem sozialen Zugehörigkeitsgefühl zu einer bestimmten Gruppe von Menschen verbunden als die Unfreiwilligen und verstehen sich auch stärker als Vorbild. Dennoch bleiben diese Anteile auch bei den Freiwilligen klein. Ebenso häufig verneinen sie das soziale Zugehörigkeitsgefühl und die Vorbildwirkung.

Freiwillige Autofreiheit heisst also nicht zwangsläufig neuer Lebensstil. Vielmehr hat sie grossenteils etwas unspektakuläres an sich und ist dementsprechend auch wenig ideologisiert. Man hat sich zwar bewusst für ein Leben oder zumindest eine Lebensphase ohne Auto entschieden, hat die damit verbundene Mobilitätsqualität in den Alltag integriert und ist entsprechend zufrieden. Die grossen Unterschiede zwischen Stadt und Agglomeration in der Anzahl der autofreien Haushalte lassen darauf schliessen, dass dieser unspektakuläre Entscheid sehr eng an Urbanität geknüpft ist, wobei die Qualität der öV-Bedienung und die intakte Nahversorgung hierbei eine zentrale Rolle spielen. Der Entscheid wurde offensichtlich im Bewusstsein gefällt, dass die Mobilitätsbedürfnisse auch ohne Auto befriedigt werden können. Diese Interpretation impliziert auf der andern Seite, dass dem Autobesitz von der Gruppe der Freiwilligen durchaus Eigenschaften zugeschrieben werden, die für die persönliche Lebensgestaltung negativ zu Buche schlagen, seien es die Kosten, der Zeitbedarf für den Unterhalt, der Zwang, das Auto 'loszuwerden', wenn am Ziel die beabsichtigte Aktivität aufgenommen werden will, der Zwang zum Selbstfahren usw. Der bewusste Entscheid, der

nicht a priori in ein übergeordnetes Lebensstilkonzept eingebettet ist, bedeutet doch, dass eine mehr oder weniger rationale Abwägung der Vor- und Nachteile vorgenommen wird und in der Bilanz der Besitz schlechter abschneidet als die Autofreiheit. Ein solches Verhalten erfordert eine relativ hohe Unabhängigkeit von ideologischen Konditionierungen und eine entwickelte Urteilsfähigkeit. Der durchschnittlich hohe Bildungsstand der freiwillig Autofreien unterstützt eine solche Interpretation.

6. Massnahmen

6.1. Zielsetzungen

Massnahmen wirken unterschiedlich auf verschiedene Zielgruppen.

Die freiwillig Autofreien brauchen weniger fördernde Massnahmen als solche, die sie in ihrer Identität als autofreie Haushalte stärken.

Die Ambivalenten weisen bezüglich der Autofreiheit labile Komponenten auf. Allfällige Massnahmen sollten vor allem stabilisierend wirken.

Die Unfreiwilligen schliesslich tendieren definitionsgemäss dazu, sich bei Gelegenheit ein Auto zu beschaffen. Hier müssten die Massnahmen vor allem Schutz vor dem Autokauf bieten, d.h. sie müssen die Autofreiheit so attraktivieren, dass auch für unfreiwillig Autofreie die Anschaffung eines Autos überflüssig wird.

6.2. Methodik

Aus den Mikrozensusauswertungen und der Befragung liegt eine Fülle von Material vor, das im Hinblick auf geeignete Massnahmen zu sichten und zu interpretieren ist.

Die Entwicklung des Massnahmenpaketes erfolgt weitgehend konzeptionell und ist auf die Praktikabilität der Massnahmen ausgerichtet. Mit einer differenzierten Gliederung wird versucht, dem Problem näher zu kommen und auf diese Weise eine nicht unbedingt vollständige Reihe von Massnahmen qualitativ zu beurteilen und Ansätze zu deren Umsetzung aufzeigen zu können.

Ansätze zu dieser Differenzierung sind:

- Die Gliederung in Massnahmenbereiche und die Auswahl der Massnahmen
- Die Wirkungsweise der einzelnen Massnahme
- Die Reichweite der Wirkungen

6.3. Resultate

Aufgrund der Resultate der Mikrozensusauswertungen und der Befragung ergibt sich eine Reihe von Massnahmen:

- Warentransport
 - CarSharing in strukturschwachen Gebieten
- Wahrnehmung und Kommunikation
 - Aufklärung und Imageverbesserung bei Kindern und Jugendlichen in der Schule (Lehrmittel, Lehrpläne, Lehrkräfte), in der Freizeit (Vereine, Jugendorganisationen) und durch Vorbildwirkung der Eltern.
 - Verbesserung der Statistik über autofreie Haushalte beim Bund und in Kantonen und Gemeinden.
 - Integration der Förderung autofreier Haushalte in Verkehrskonzepte und Richtpläne.
 - Public-Awareness-Kampagnen vor allem innerhalb der Verwaltung.
 - Zertifizierung autofreier Haushalte (hat sich eher als nicht machbar erwiesen) oder Vereinsgründung.
- Neue integrierte Mobilitätsdienstleistungen (NIM)
 - Weiterer Ausbau des CarSharing
 - Mobilitätspakete
- Verkehrsorganisation
 - Autofreie Wohngebiete
 - Autofreie Zielgebiete (Innenstädte, Tourismusorte)
 - Autofreie Zeiten
- ÖV-Angebot
 - Generelle Verbesserungen
 - Verbesserungen in Randzeiten
 - Verbesserungen in Randgebieten, insbesondere auch in Gebieten, die durch die Maschen der Regionalverkehrsfinanzierung fallen und für die demzufolge kein Finanzierungsmechanismus mehr besteht.
- Preisgestaltung
 - Taxitarife
 - Mietwagentarife
 - ÖV-Tarife
- Fiskalische Massnahmen
 - Strassenbenützungsgebühren (Schaffung einer gesetzlichen bzw. verfassungsmässigen Grundlage).
- Velo- und FG-Verkehr
 - Generelle Förderungsmassnahmen. (Werden hier nicht behandelt)

- Parkplatzangebot
 - Reduktion des Parkplatzbedarfs bei der Erstellung neuer privater Parkplätze.
- Wohnumfeld
 - Autofreie Wohnsiedlungen und Quartiere
- Siedlungsplanung
 - Verbesserte Nahversorgung

Die resultierenden Massnahmen können direkt wirken, indem sie einem Haushalt das Leben ohne Auto erleichtern oder sie können eher indirekt wirken, indem sie generell das Umfeld für autofreie Haushalte verbessern, ohne dass der einzelne Haushalt direkt von der Massnahme profitiert. In diese Kategorie gehören beispielsweise alle Massnahmen, die eine verbesserte Information über autofreie Haushalte zum Ziel haben.

Für die direkte Wirkung entscheidend ist die Reichweite einer Massnahme. Darunter wird die Menge der durch eine Massnahme *beeinflussten* Haushalte verstanden. Sie setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Akzeptanz, Anzahl Haushalte, die eine bestimmte Massnahme akzeptieren
- Anzahl objektiv erreichbarer Haushalte
- Umsetzung, Anzahl Haushalte, die im Einflussbereich umsetzungswilliger zuständiger Institutionen liegen

Bei den indirekten Wirkungen spielt bei der Reichweite nur die Zuständigkeit bzw. die Umsetzungswilligkeit eine Rolle. Akzeptanz und Anzahl erreichter Haushalte sind hier gegenstandslos. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Reichweite der vorgeschlagenen Massnahmen.

"Rang"	Massnahmenbereich	Massnahme	Direkt / indirekt	Akzeptanz (wird das Auto infolge der Massnahme abgeschafft bzw. nicht angeschafft?)	Erreichbare Haushalte	Zuständigkeit, Interesse, zeitl./finanz. Aufwand	Reichweite / Wirkung (als 'Produkt' von Akzeptanz, erreichbaren Haushalten und Zuständigkeiten)
1	Siedlungsplanung	Verbesserung der Nahversorgung	Direkt	Sehr hoch	Hoch wenn breit umgesetzt	Dispers	Gross, wenn breit umgesetzt
2	Neue integrierte Mobilitätsdienstleistungen (NIM)	Car-Sharing (CS)	Direkt	Ca 40%	600'000	Konzentriert	Gross
		Mobilitätspakete	Direkt	Bei autobesitzenden gross, bei autofreien klein	Analog CS	Dispers	Klein. Zusammen mit CS mittel bis gross
3	Wahrnehmung, Kommunikation: Aufklärung und Imageverbesserung bei Kindern und Jugendlichen	Schule, Lehrmittel, Lehrpläne	Indirekt			Dispers, aufwendig, langfristig	Klein, längerfristig mittel
		Freizeit	Indirekt			Dispers, erfordert ideales Engagement der Vereine	Klein bis mittel
	Wahrnehmung, Kommunikation: Verbesserung der Wahrnehmung der Existenz autofreier Haushalte	Statistik	Indirekt			Konzentriert, schnell umsetzbar	mittel
		Richtpläne, Konzepte	Indirekt			Dispers, schwer beeinflussbar	Klein
		Public-Awareness	Indirekt			Dispers, schwer beeinflussbar	Klein
		Zertifizierung bzw. Verein	Direkt	Klein bis mittel	500'000	Ungewiss. Erfordert engagierten Akteur	Mittel bis gross
	Verkehrsorganisation	Autofreie Räume	Direkt	Klein	klein	Dispers	Klein, aber wenn häufig, dann in kumulativer Wirkung mittel. Zusätzliche indirekte Wirkung
		Autofreie Zeiten	Direkt, indirekt	Klein bei Einzelfällen, gross, wenn häufig	3 Mio	Konzentriert Hürde der Volksabsittmung	Gross als generelles regelmässig wiederkehrendes Ereignis
		Kombination von autofreien Räumen und Zeiten	Indirekt			Dispers	Klein
	ÖV-Angebot	ÖV in Randzeiten und Randgebieten	Direkt	Nur bei verbreiteter Umsetzung hoch	Wenige tausend bis mehrere Hunderttausend je nach Ausdehnung der Umsetzung	Dispers, unbedingt zu konzentrieren	Klein, wenn Koordinationsanstrengungen ausbleiben. Hoch, wenn sie stattfinden.
	Warentransport	CarSharing in strukturschw. Gebieten	Direkt	Ca. 50%	110'000 mittel	CS-Organisation konzentriert kaum Interesse, Gemeinden dispers	Klein
	Preis- und Tarifstruktur	Tarifstruktur öV	direkt	Klein (unfreiwillig autofreie 20%)	700'000	Dispers	klein
Fiskalische Massnahmen	Strassenbenützungsgebühren	indirekt			Konzentriert / dispers	klein	
Parkplatzangebot am Wohnort	PP-Reduktionsfaktoren	Direkt, indirekt	Hoch, aber langfristig angelegt	Wenige, langfristig zunehmend	Dispers, aber über VSS-Normgebung konzentriert beeinflussbar	In direkter Wirkung klein, langfristig etwas grösser, in indirekter Wirkung mittel	

Tabelle K-1: Übersicht über die Massnahmen

7. Schlussfolgerungen

optimale öV-Erschliessung und Nahversorgung bilden das Rückgrat autofreier Mobilität.

- Als vielversprechendste Massnahme gilt im Moment der Ausbau des **CarSharing**. Die konzentrierte Zuständigkeit, die bereits angelaufene flächenhafte Ausbreitung, die hohe Aufwertung autofreier Mobilität sowie die breite Akzeptanz verschaffen dieser Massnahme eine hohe Effizienz. Sie bietet autofreien Haushalten die beste Garantie, auch künftig auf ein eigenes Auto verzichten zu können und sie wird für viele Haushalte mit Auto im Hinblick auf eine Abschaffung ausschlaggebend sein. **Mobilitätspakete** können dabei als willkommene Ergänzungen dienen. Zusammen mit CarSharing-Angeboten vermögen sie quasi als "Ausstiegsdroge" für autobesitzende Haushalte entscheidende Anreize zu bieten. Nach Gewöhnung an ein Leben ohne Autobesitz werden sie jeweils nach und nach ihre Bedeutung verlieren.
- Eine interessante Massnahme ist die **Vereinsgründung**. Sie steht als Ersatz für die kaum realisierbare Idee einer Zertifizierung autofreier Haushalte. Angesprochen sind potente bestehende Vereine aus dem Verkehrs- und Umweltbereich, die in der Lage wären, entsprechende Aufbauarbeit zu leisten und mit der erforderlichen Aufklärungsarbeit zu verbinden und beispielsweise autofreie Sektionen oder ähnliches zu gründen.
- Die meisten indirekt wirkenden Massnahmen liefern einen Beitrag zur verbesserten **Wahrnehmung** autofreier Haushalte.

Mit Ausnahme des CarSharing, das wegen des Erfolges am Markt im Moment generell die Ausbreitungsbedingungen für autofreie Haushalte entscheidend verbessert, wirkt keine Einzelmassnahme für sich allein befriedigend. Nur ihre Kombination verspricht Erfolg.

Jede Massnahme liefert Beiträge zur Ausbreitung autofreier Haushalte im Promille-Bereich, wenn's hochkommt im Bereich einiger weniger Prozente und dies auch nur dann, wenn sie grossflächig und koordiniert umgesetzt wird.

Insbesondere die indirekten Massnahmen, die generell die Wahrnehmung autofreier Haushalte verbessern, vermögen erst kombiniert ihre Wirkung zu entfalten. Gelingt es aber, diese Massnahmengruppe zu aktivieren, dann dürfte der Erfolg erheblich sein. In der verbesserten Wahrnehmung liegt der Schlüssel zur Bereitschaft, weitere Massnahmen in Angriff zu nehmen.

Aus all diesen Überlegungen ergibt sich ein **strategischer Ansatz**, wie in Abbildung 46 dargestellt. **Ausgehend von den unabdingbaren Voraussetzungen**

einer optimalen öV-Erschliessung und Nahversorgung führen zwei Stränge weiter, die parallel verfolgt werden können.

1. Einerseits beginnen alle verkehrstechnischen und mobilitätsorganisatorischen Massnahmen zu greifen, die in den letzten Jahren ohnehin immer mehr Eingang in das verkehrsplanerische Repertoire gefunden haben. Förderung des Langsamverkehrs, Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserungen gehören zum etablierten Instrumentarium und sind zentrale Existenzgrundlagen für autofreie Haushalte, und die eingesetzte intensive Weiterentwicklung des Car-Sharing ergänzt diese Bemühungen auf optimale Weise. Dieser eingeschlagene Weg ist konsequent weiterzuverfolgen.
2. Auf der andern Seite muss die Wahrnehmung autofreier Haushalte wesentlich verbessert werden. Da hier in gewissen Massnahmenbereichen die Zuständigkeiten bei grösseren Institutionen oder beim Bund konzentriert angesiedelt sind, eignen sie sich als Wegbereiter einer Vielzahl weitergehender kleiner Einzelmassnahmen, von denen jede für sich kaum Wirkung erzielen würde, und die nur auf dem Boden einer verbesserten Wahrnehmung in grösserer Anzahl gedeihen können.

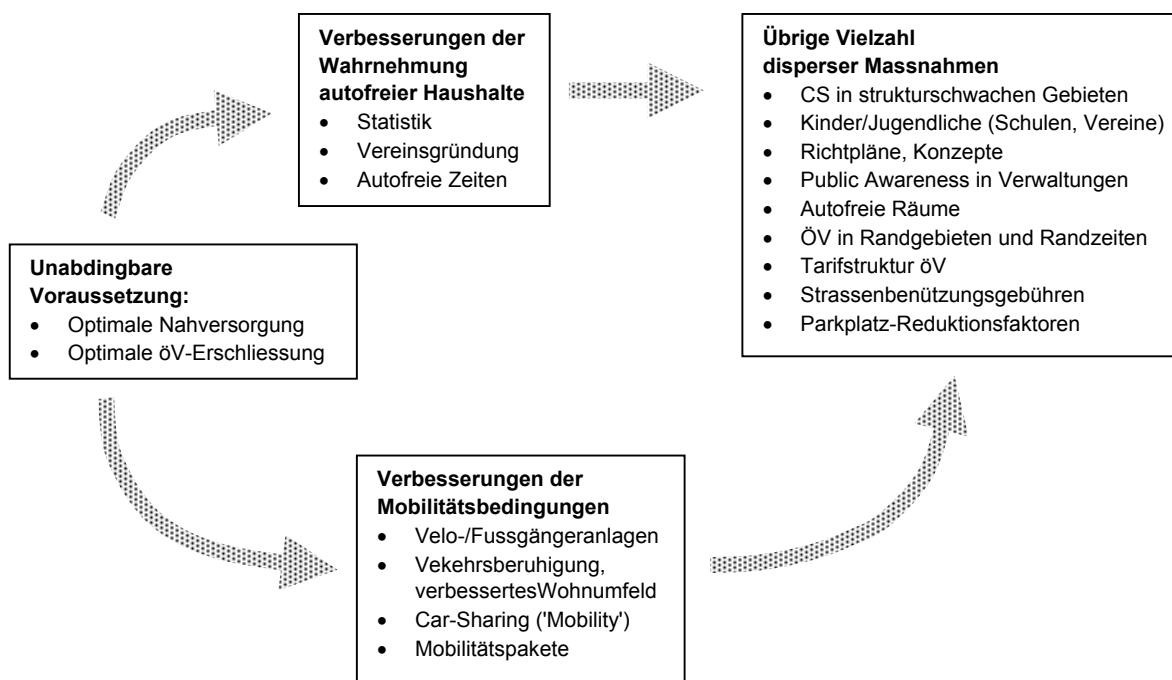


Abbildung K-8: Strategischer Ansatz: Zwei unterschiedliche Stränge führen längerfristig zu einer Vielzahl von Einzelmassnahmen. Nur kombiniert können sie ihre Wirkung entfalten.

AUToFREIE WOHNUNGEN –ANDERE ARCHITEKTUR?

Bei der Annäherung an die Frage „Ermöglichen autofreie Wohnungen eine andere Architektur?“ sind verschiedene Fragen und Voraussetzungen zu klären:

- **Standorteignung**
- **Anforderungen und Vorteile autofreien Wohnens**
- **Standortgerechte Baustrukturen**
- **Abgrenzung autofreier Siedlungsbereiche** zur Nachbarschaft
- Was macht **autofreie Qualitäten** aus?
- Gibt es spezifisch **autofreie Siedlungsstrukturen**?
- Gibt es eine **autofreie Architektur** –konstruktiv und von der Anmutung her?

Ich möchte meinem Beitrag eine These voranstellen:

Die Autofreiheit allein wird keine andere Architektur erzeugen. Zwar sind bestimmte angestrebte Wohnumfeldqualitäten nur auf der Basis von Autofreiheit zu erreichen – diese können aber auch durch gute, bekannte Siedlungs- und Architekturformen erreicht werden. Neue architektonische Chancen ergeben sich durch Möglichkeiten von Gebäudeanordnungen, die so nur autofrei zu realisieren sind. Die gesellschaftlichen Vorstellungen vom Wohnen sind heute allerdings so eng umrissen, daß auch „Autofreie“ diese spezifischen Angebote nicht unbedingt als positiv einschätzen.

Für mich als Architektin sind auf der Suche nach architektonischen Besonderheiten autofreier Wohnungen als erstes die Voraussetzungen für diese Bauform zu klären:

Die **Standorteignung** ist unter den folgenden Gesichtspunkten zu prüfen:

- Lage im Stadtgebiet
- Infrastrukturangebot
- Mobilitätsangebot über ÖPNV, Fahrrad- und Fußanbindungen
- Anzahl der möglichen Wohneinheiten

Anforderungen und Vorteile autofreien Wohnens sind zu definieren, um die spezifische Aufgabenstellung der Architekturplanung einzugrenzen.

Wenn viele autofreie Haushalte an einem Standort zusammenkommen, wird eine **Steigerung der Wohnumfeldqualitäten** möglich:

- positiv verändertes Stadtbild
- Höhere Verdichtung oder zusätzliches Grün
- attraktive Grün- und Aufenthaltsqualitäten
- Wegfall von Lärm- und Schadstoffemissionen im Wohnumfeld
- Raum für Kontakte und Kommunikation
- Verbesserungen in der Verkehrssicherheit
- alternative Mobilitätsangebote
- Kostengerechtigkeit

Für Architekten geht es bei ihrer Planung also darum, Wohnformen zu finden, die diese Möglichkeiten optimal unterstützen.

Standortspezifische Baustrukturen zu finden ist die Hauptaufgabe der ArchitektInnen, um das Gelingen eines Autofrei-Projektes zu ermöglichen: Dichte und Struktur sowie Bautyp müssen dem Umfeld angemessen sein. D.h. im innerstädtischen Bereich sind verdichtete Bauformen, Geschoßwohnungsbau, gestapelte Reihenhäuser oder Stadthaustypen sinnvoll. Im Stadtrandbereich ergänzt evtl. ein zusätzliches Angebot von autofreien Einfamilienreihenhäusern die Palette eines autofreien Wohnungsangebotes. Die Frage der Standortgerechtigkeit stellt sich bei Autofreien Wohnungen genauso wie bei konventionellen Projekten – eine Vernachlässigung genau dieses Punktes hat in Bremen-Hollerland zum Scheitern des Projektes beigetragen.

Die richtige **Abgrenzung und Einbettung in`s Umfeld** ist ein weiteres wichtiges Kriterium. Zu Beginn der Diskussionen über autofreie Siedlungsprojekte wurde oft eine Mindestanzahl von 350 Wohneinheiten als notwendige Voraussetzung für erkennbare Vorteile genannt. In der architektonischen Bewertung läßt sich allerdings sagen, daß die Ausbildung der **Siedlungsränder** weit wichtiger ist als die genaue Anzahl der Wohnungen. Die richtige Nachbarschaft, z. B. in Form von Fuß- und Radwegen vor der letzten autofreien Haustür, ein Angrenzen an Grünanlagen, Spielplätze oder Privatgärten definiert eindeutig und positiv den Siedlungsrand einer autofreien Siedlung und vermeidet Konflikte mit der Nachbarschaft.



Am Beispiel der geplanten Autofreien Siedlung auf dem Gelände des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerkes in Köln-Nippes läßt sich die Wichtigkeit der Siedlungsrande darstellen. Im Norden wird die Siedlung durch eine Fuß-, Radwegeverbindung zum Park im Westen der Siedlung begrenzt. Im Osten liegen die Gärten einer bestehenden Nachbarschaftsbebauung, im Süden ein Spielplatz sowie Fußwege. Der gezeigte Entwurf der Erlanger Architekten Rösner & Waldmann hat sich in einem städtebaulichen Wettbewerb im Jahr 2000 durchgesetzt. Die bauliche Struktur zeigt Hofanlagen aus Geschößwohnungen und Reihenhäusern wie sie auch in autogerechten Siedlungen umgesetzt werden. **Autofreie Qualitäten** entstehen durch die spielerische Anordnung der Gebäude. Durch Versätze bilden sich kleine Plätze, die durch ein differenziertes Wegenetz verbunden werden. Im direkten Wohnumfeld entstehen so vielfältige Aufenthalts-, Grün- und Kommunikationsangebote.

Wenn wir nun aber nach einer spezifisch autofreien Architektur suchen, finden wir diese in diesem Entwurf nicht. Insbesondere die Erschließungsform mit einer klaren Trennung von öffentlichen und privaten Gebäudeseiten bleibt hinter den Möglichkeiten autofreien Bauens zurück. Auch bleibt durch diese konventionelle Erschließungsform eine spätere Nachrüstung zur autogerechten Siedlung möglich. Im Wettbewerb sind einzelne Arbeiten mit innovativen Ansätzen eingegangen – mehrheitsfähig sind solche Ansätze aber derzeit noch nicht. Theoretisch läßt sich – wie ich gleich an Hand anderer Beispiele zeigen

werde – mehr aus der Autofreiheit machen. Autofreie Qualitäten, wie sie die Bewohner der Siedlung wünschen, entstehen aber auch in diesem eher konventionellen Siedlungsgefüge. Die erkannten Vorteile autofreien Wohnens beziehen sich hauptsächlich auf Verbesserungen im direkten Wohnumfeld. Hauptaufgabe der Architektur scheint dementsprechend dessen sensible und differenzierte Gestaltung.

Die eigentlichen neuen **Chancen für Architektur und Städtebau** entstehen in der Struktur der autofreien Siedlung. Da sich mehrere Architekten dem Arbeitskreis autofreie Siedlung Köln angeschlossen hatten, stellte sich uns schon früh die Frage, ob es einen „Idealtypus autofreier Architektur“ gibt. In den Jahren 1995 bis 1997 haben wir uns intensiv mit der Suche nach spezifisch autofreien Konzepten beschäftigt.

Das Wichtigste scheint dabei zu sein, daß in einer autofreien Siedlung über die Modulation von öffentlichem, halböffentlichem und privatem Außenraum neu nachgedacht werden kann. Die auf Grund von Emissionen durch den Autoverkehr verursachte Abkehr der privaten Zonen von der Straße muß nicht beibehalten werden. Ein Gebäude-Vorne und -Hinten kann aufgelöst werden zugunsten einer beidseitigen Orientierung mit halböffentlichen Übergangszonen zwischen privatem und öffentlichem Raum. Lediglich der Wunsch nach Orientierung und das Bedürfnis der Bewohner nach unterschiedlichen Formen von Privatheit und Öffentlichkeit beeinflussen den Charakter der zwischen den Gebäuden entstehenden Freiräume. Durch die Abwesenheit von Autoverkehr und Stellplätzen -lediglich Rot- und Blaulichtverkehr wird die Einfahrt in die autofreie Siedlung ermöglicht - verliert die Erschließungsstruktur ihre prägende Bedeutung.

Die städtebauliche Figur kann sich frei entwickeln – auf der Basis von sozialen und energetischen Voraussetzungen. Die Forderungen der Charta von Athen nach „Licht, Luft und Sonne“ sowie die in Deutschland inzwischen selbstverständlichen Anforderungen nach energiesparendem Bauen werden zu den einzigen Fixpunkten.

Wichtig scheint mir als kleiner Exkurs im Zusammenhang mit Energie- und Umweltaspekten der folgende Hinweis: Der Bauherr eines energieoptimierten Passivhauses hat die CO₂-Minderung dieser Bauform im Gegensatz zum konventionellen Gebäude „aufgefressen“, sobald er 2500 km pro Jahr mit dem Auto unterwegs ist. Autofreie Siedlungsprojekte sind also gegenüber der so hochgelobten energiesparenden Bauweise von gesellschaftlich weit höherer Bedeutung.

Spezifisch autofreie Strukturen zeigen die folgenden Beispiele:



Der Beitrag von Hausmann und Müller zeigt Gebäudeanordnungen, die beispielhaft zeigen, wie die Auflösung von vorne und hinten / privat und öffentlich sinnvoll ausgeformt werden kann. Ineinanderfließende, hofartige Räume – Wasserhöfe, Grüne Höfe, Steinhöfe – bilden

eigene Identitäten. Jedes der Gebäude ist zwei Identitäten zugeordnet. Geschößwohnungen, gestapelte Reihenhäuser und Einfamilienhäuser bewirken mit unterschiedlichen Höhen und Fassadenausbildungen ein lebhaftes Siedlungsbild. Erreicht wird eine sehr hohe Dichte sowie die Flexibilität, Zuordnungen der einzelnen Gebäude zum Weg und zur Nachbarschaft wahlweise zu definieren.



Die Arbeit der Architekten Fischer und Fischer beschäftigt sich ebenfalls mit einer Neudefinition von Außenräumen. Hofartige Räume fließen

in einer Dimension ineinander, in der zweiten Richtung ergibt sich aber eine klare Begrenzung durch die Nachbarschaft zum grünen Anger. Wird im vorherigen Beitrag eine hohe Dichte zu gunsten externer zusammenhängender Grünbereiche erzeugt, so sind hier Grünbereiche zwischen die Bebauung eingemischt.



Die Kölner Architekten Enning agX stellen kompakte räumliche Gebilde dar, die jeweils entlang einer Erschließungachse aufgefädelt werden. Diese Achse geht intensiv auf die Bedürfnisse von BewohnerInnen ein, die sich zu Fuß, per Rad, Dreirad oder Roller bewegen und diese Verkehrsmittel sicher und nah am Ziel abstellen wollen. Auch

in dieser Arbeit wurden Hofanlagen gebildet, die aber klar begrenzt und stark verdichtet wurden. Zwischen den Höfen, in den offenen Erdgeschoß-

zonen unter den Wohngebäuden entstehen Räume mit Abstellmöglichkeiten für Bewohner- und Besucherfahräder. Hier kann auch ein Rad repariert, das Geschehen im Nachbarhof verfolgt oder wettergeschützt ein Gespräch geführt werden. Ein weiterer, nicht zu unterschätzender Vorteil dieser Gebäudeanordnung ist die Unmöglichkeit der Nachrüstung für den Autoverkehr. Rot- und Blaulichtfahrzeuge fahren hier nämlich durch den Grünbereich zwischen den einzelnen Hofreihen – die Dichte und Kompaktheit der Siedlung läßt keine Umrüstung auf autogerechte Straßenquerschnitte zu.



Leider nicht konsequent weitergedacht ist die Idee der Architekten Blum, unterschiedlichen Nutzungen - Gewerbe-, Misch-nutzung, autogerechtem und autofreiem Wohnen – jeweils andersgeartete Gebäudekonstellationen zuzuordnen. Gebäude-tiefe, Gebäudeabstand und -anordnung variieren je nach Nutzung. Interessant ist der Ge-

danke, im Bereich der autofreien Siedlung durch einen Wechsel von Straßen- und Grünbereichen zwischen den versetzt angeordneten Gebäudezeilen ein ungeordnetes, spezifisch autofreies Wegemuster auszubilden.

Alle diese Beispiele gehen von hohen Dichtegraden aus. Das mögliche Zusammenrücken der Gebäude ist ja auch einer der wesentlichen Vorteile der Autofreiheit. Erst nach Entfallen von üppigen Straßenräumen mit beidseitigen Parkierungsanlagen besteht diese Chance zu sehr hoher Dichte. Das Bedürfnis der Bewohner nach Luft, Licht und Sonne steht diesen Möglichkeiten in der Praxis aber oft entgegen.

Einen Schritt weiter führt nun die Frage, ob es in der konkreten Architekturplanung, der Planung des Einzelgebäudes Unterschiede zwischen konventioneller und **autofreier Architektur** gibt. Oft wird angeführt, daß eine oberirdisch autoverkehrsfreie Siedlung doch ähnliche Vorteile biete wie eine wirklich autofreie. Gerade in Köln sind wir mit diesem Mißverständnis oft konfrontiert, da es zunehmend Innenstadtprojekte gibt, die bei kompletter Untergrabung eines Grundstückes mit Tiefgaragen oberirdisch gute Wohnumfeldqualitäten zeigen. Neben den ökologischen Bedenken bezüglich der vollflächigen Versiegelung mit angepflanztem Alibi-Grün sprechen einerseits die

hohen Kosten sowie andererseits die konstruktiven Einschränkungen für die Architektur gegen solche Lösungen. Ein statisch sinnvolles Achsraster der Tiefgarage von z.B. 7,50m muß entweder für die Gebäude übernommen werden oder aber es entstehen nochmals zusätzliche Kosten durch Veränderungen im statischen System. Einschränkungen bei der Planung von Grundrissen und Fassaden sind die Folge solcher Konzeptionen.

Auch ist das Kriterium der Kostengerechtigkeit für autofreie Haushalte eben nicht beachtet, wenn Preise von 15.000 Euro für einen Tiefgaragenstellplatz zu bezahlen sind, obwohl kein privater PKW vorhanden ist. Für die durchschnittlich 40 % autofreier Haushalte in deutschen Großstädten stellt die höhere Wirtschaftlichkeit autofreier Siedlungsprojekte aber einen wichtigen Vorteil dar. Entweder kann eine erheblicher Prozentsatz an den Erwerbs- oder Mietkosten einer Wohnung eingespart werden oder aber es entstehen zusätzliche Angebote wie ausreichende und bequeme Fahrradabstellmöglichkeiten, Serviceangebote, Gemeinschaftsangebote, mehr und echtes Grün o.ä., die den Wohnwert erheblich steigern können.

So spielt die Frage der **architektonischen Gestaltung** autofreier Wohnungen bei den bisherigen autofreien Wohnprojekten in Deutschland eher eine untergeordnete Rolle.



Beispiele von Projekten aus Hamburg oder Münster zeigen, daß es keiner spezifisch autofreien Architekturgestaltung bedarf – wie sähe die auch aus? Es zeigt sich,

daß sinnvoll konzipierte Lösungen für die spezifischen Anforderungen wichtiger sind als die ausdrucksvolle oder eigenwillige Gestaltung von Fassaden. Gebäude, die die gerade genannten Vorteile und Zusatzangebote aufweisen - wie in Hamburg ebenerdige und gut erschlossene Kellerabstellmöglichkeiten für Fahrräder, Gemeinschaftsräume etc. – wirken stärker über ihre sinnvolle Nutzbarkeit als über spektakuläre Gestaltung.



Denn wie im "wirklichen" Leben sind die persönlichen Vorstellungen vom Traumhaus der einzelnen Autofreien ausgesprochen unterschiedlich.

Fazit:

Der Versuch, durch typologische Untersuchungen ein optimales Prinzip des autofreien Bauens zu finden - ein System, das für verschiedene Standorte unterschiedlichste Strukturen auszubilden ermöglicht, mündet in der Erkenntnis, daß diese Allgemeingültigkeit auch durch eine noch so interessante Grundstruktur nicht zu erreichen ist. Denn durch die spezifische Identität eines vorgefundenen Standortes und die Definition einer bestimmten angestrebten Wohnform für unterschiedliche Bewohnerstrukturen wird sich an jedem Standort eine eigene, über die Gemeinsamkeit Autofreiheit hinausgehende Identität entwickeln müssen.

Den Siedlungstyp autofrei, die autofreie Architektur wird es also voraussichtlich nicht geben.

Die konkrete Auseinandersetzung zeigt, daß sich - wie im konventionellen Siedlungsbau - unterschiedlichste Möglichkeiten von Bebauungsstrukturen ergeben. Vom Konzept des stark verdichteten Wohnens zum Einsparen von Wegen, Kosten und Bauland bis zum Konzept des lockeren Wohnens im Park zur Integration von Architektur in die Landschaft ist auch in der autofreien Siedlung alles möglich. Die städtebaulichen Lösungen fächern sich vom Punkthaus, über Reihenhäuser, Blockstrukturen und flächige Bebauungen innerhalb einer Rasterstruktur bis hin zu wenigen wirklich nur autofrei möglichen Strukturen auf.

Die zukünftigen BewohnerInnen der autofreien Siedlung in Köln haben als intensivsten Wunsch den Wunsch nach Sonne in der Wohnung sowie nach eindeutigen Unterscheidungen von Privat- und öffentlichen Bereichen formuliert. So manche theoretisch mögliche Innovation autofreien Wohnens muß sich an diesen Parametern messen lassen. Dies hat in den meisten bisher geplanten und gebauten Beispielen autofreier Projekte zu Gebäudekonfigurationen geführt, die nicht spezifisch autofrei sind.

Angela Schneider-Sedlaczek Köln, 25.9.02

Autofreies Wohnen in der Stadt Bern

Kurzfassung

Autofreies Wohnen ist in der Schweiz eine noch wenig bekannte Siedlungsform. Im Gegensatz dazu gibt es in Deutschland kaum eine grössere Stadt, in der nicht über die Idee debattiert wird oder nicht bereits konkrete Schritte in der Realisierung unternommen wurden. Autofreies Wohnen bezeichnet ein Wohnangebot, das sich an Haushalte ohne (eigenes) Auto richtet, mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen und erlebbar zu machen.

Der erste Teil der Arbeit zeigt auf, wer in der Schweiz in autofreien Haushalten lebt und warum die Leute auf ein Auto verzichten. Im Gegensatz zu einer konventionellen Siedlung hat die autofreie Wohnsiedlung Vorteile für die Bewohner aber auch für die Stadt. Der Planungsprozess, das Bebauungs- und Erschliessungskonzept und die rechtliche Umsetzung werden anhand von realisierten Wohnsiedlungen im benachbarten Ausland vorgestellt. Bei der Planung einer autofreien Wohnsiedlung müssen verschiedene Bedingungen erfüllt sein. Die erarbeiteten Planungsgrundsätze haben einen Leitliniencharakter und müssen bei einem solchen Vorhaben berücksichtigt werden.

Damit die Funktionsweise einer autofreien Wohnsiedlung gewährleistet werden kann, muss ein geeigneter Standort gefunden werden. Die Überprüfung von möglichen Standorten für eine autofreie Wohnsiedlung ist anhand einer Standortevaluation durchgeführt worden. Neben der verkehrlichen Anbindung des Umweltverbundes sind Aspekte wie Infrastrukturausstattung und Immissionsbelastungen untersucht worden. Die Ergebnisse haben gezeigt, dass sich in der Stadt Bern die Gebiete Florama und Viererfeld für eine autofreie Wohnsiedlung besonders eignen.

Der letzte Teil der Diplomarbeit beinhaltet die Erarbeitung eines Erschliessungskonzeptes für das Viererfeld. Der Schwerpunkt ist dabei auf die verkehrliche Anbindung an die benachbarten Quartieren gelegt worden. Damit die Funktionsweise einer möglichen autofreien Wohnsiedlung im Viererfeld gegeben ist, sind Verbesserungen im Bereich Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr möglich. Für das grossflächige Gebiet sind die Erschliessungsprinzipien autofrei, autoarm und verkehrsberuhigt gewählt worden. Das erarbeitete Konzept sieht eine siedlungsverträgliche Erschliessung für den verbleibenden motorisierten Verkehr vor.

Meine Arbeit erachte ich als Beitrag zu einer möglichen Realisierung einer autofreien Wohnsiedlung in der Stadt Bern. Die Stadt soll die Chance nutzen, ein Pilotprojekt zu verwirklichen, das weit über die Stadt hinaus Ausstrahlung entfaltet. Nichts ist stärker als eine Idee, deren Zeit gekommen ist

[Folie Inhaltsübersicht unserer Diplomarbeiten]

Autofreies Wohnen in der Stadt Bern

1. Literaturlauswertung

Der erste Teil der Arbeit von Adrian zeigt auf, wer in der Schweiz in autofreien Haushalten lebt und warum diese Leute auf ein Auto verzichten. Von realisierten Wohnsiedlungen wird der Planungsprozess, das Bebauungs- und Erschliessungskonzept und die rechtliche Umsetzung vorgestellt. Daraus wurden Planungsgrundsätze erarbeitet.

2. Standortevaluation

Im zweiten Teil wurden mögliche Standorte für eine autofreie Wohnsiedlung überprüft. Neben der verkehrlichen Anbindung des Umweltverbundes sind Aspekte wie Infrastrukturausstattung und Immissionsbelastungen untersucht worden. Die Ergebnisse haben gezeigt, dass sich in der Stadt Bern die Gebiete Florama und Viererfeld für eine autofreie Wohnsiedlung besonders eignen.

3. Konzept Viererfeld

Der letzte Teil der Diplomarbeit beinhaltet die Erarbeitung eines Erschliessungskonzeptes für das Viererfeld, welches Adrian Arquisch anschliessend noch erläutern wird.

zu meiner Arbeit **Autofreies Wohnen in Zürich**

1. Das Leben ohne Auto

Meine Diplomarbeit zeigt im 1. Teil, wer in autofreien Haushalten lebt und was die spezifischen Ansprüche der Bewohner sind. Es werden die Vorteile von autofreien Siedlungen dargelegt und aufgezeigt, wer am Wohnen in solchen Quartieren interessiert ist. Im weiteren erläutere ich darin die Anforderungen, welche an einen Standort für autofreies Wohnen gestellt werden.

2. Autofreies Wohnen in Zürich

(Standortevaluation / Testgebiet Stettbach)

Im zweiten Teil erfolgt die Suche nach möglichen Standorten und es wird dargestellt, wo für autofreie Wohnprojekte die besten Voraussetzungen vorzufinden sind. Ein Konzept für den Mattenhof in Zürich Stettbach zeigt auf, welche verkehrlichen und infrastrukturellen Verbesserungen die Situation für eine autofreie Siedlung optimieren.

3. Energetische und lufthygienische Beurteilung

In diesem Gebiet vergleiche ich schliesslich eine autofreie Siedlung mit einer konventionellen Überbauung aus energetischer und lufthygienischer Sicht.

An konkreten Beispielen werden wir nun an je einem Standort in Bern und Zürich zeigen, wie ein Konzept für eine autofreie Siedlung bei uns aussehen kann.

(Adrian)

Konzept Zürich-Stettbach

[Folie Ablauf Standortbewertung]

In Zürich evaluierte ich potenzielle Wohnbauflächen für den Bau einer autofreien Siedlung. Dargestellt sind diese Gebiete auf dem dritten Plakat...

Ich bewertete die 17 Gebiete anhand je einem zentralen Kriterium der fünf Standortanforderungen Gebietsgrösse, Planungsstand, Erreichbarkeit der Innenstadt, örtliche Infrastruktur und Umweltqualität.

Darauf erfolgte eine detaillierte Bewertung der fünf bestbewerteten Gebiete aus der ersten Bewertungsrunde mit 21 Kriterien.

Der Standort mit den besten Voraussetzungen habe ich als Testgebiet gewählt.

(Folie weg...)

Plakat 3: Der Standort Mattenhof ist auf der Stadtübersicht hier im Nordosten der Stadt zu sehen.

Der Mattenhof beim Bahnhof Zürich Stettbach zeichnet sich aus durch die Kombination von hoher Umgebungsqualität und der hervorragenden Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Genügend Freiraum für Naherholung befindet sich in unmittelbarer Gebietsnähe. Trotzdem erreicht man innerhalb von 10 Minuten das Stadtzentrum. Mit drei verschiedenen S-Bahnen ist man nach einer Fahrzeit von 4 Minuten am Bahnhof Stadelhofen und damit mitten in der Stadt. Nach weiteren 3 Minuten ist man bereits am Hauptbahnhof.

Plakat 4 und 5: Konzept

Im Testgebiet Mattenhof entwickelte ich ein Konzept, aufbauend auf den Ansprüchen autofreier Haushalte. Es zeigt mögliche verkehrliche und infrastrukturelle Massnahmen zur Optimierung der Situation für Bewohner ohne Auto.

[Folie „Wichtigste Merkmale meines Konzepts“]

Mein Konzept ist als Basis für das Aufzeigen von verkehrlichen und infrastrukturellen Massnahmen aufzufassen, als Beitrag für eine erfolgreiche Realisierung eines autofreien Wohnprojektes. Damit soll dargestellt werden, welche Massnahmen am Standort Mattenhof aus der Sicht von autofreien Haushalten empfohlen werden können.

Die wichtigsten Merkmale meines Konzepts sind:

Beim Langsamverkehr

- Ein dichtes, direktes und sicheres Wegnetz für Fussgänger und Velofahrer
- Die Verknüpfung der Wege mit den bestehenden Verbindungen und Haltestellen
- Eine hohe Durchlässigkeit in Ost-West-Richtung für den Langsamverkehr
- Genügend Veloeinstellplätze nahe bei den Hauszugängen
- Die Querungsmöglichkeiten der Dübendorfstrasse zu verbessern
- Die geplante Radwegverbindung Richtung Schwamendingen zu realisieren

Beim Motorisierter Individualverkehr

- das Gebiet ist für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und auf den Notzufahrten nur in Ausnahmefällen befahrbar (Transport von Behinderten oder schweren Gegenständen, Müllwagen)
- die Distanzen zu den Stellplätzen entsprechen den Weglängen zu den ÖV-Haltestellen
- Die Geschwindigkeit auf der Dübendorfstrasse ist zu reduzieren

Bei den Mobilitätsdienstleistungen

- Die Einrichtung der geplanten Mobilitätszentrale Stettbach

Und bei den Infrastruktureinrichtungen

- Die Erweiterung der Siedlungsnahen Einkaufsmöglichkeiten
- Einen Kindergarten im Gebiet zu integrieren
- Und Raum für gemeinschaftliche Nutzungen im Siedlungskern vorzusehen

Folie 5: Referenzbilder

In der Siedlung könnten z.B. solche Räume entstehen. Die Bilder entstanden vorwiegend in den autofreien Siedlungen Vauban in Freiburg und Westerpark in Amsterdam.

Folie 6: Resultate der Beurteilung

Energie:

Die Bewohner einer autofreien Siedlung benötigen für den motorisierten Individualverkehr rund vier mal weniger Energie als die Bewohner einer herkömmlichen Siedlung.

Bei meiner Standortbewertung habe ich 17 Gebiete beurteilt. Werden in der Stadt Zürich 17 autofreie Wohngebiete in der Grössenordnung des Mattenhofs realisiert, würden diese über 69 Millionen Fahrzeugkilometer weniger verursachen als konventionelle Überbauungen. Dies entspricht rund 5% der gesamten jährlichen Fahrleistung auf allen Strassen der Stadt Zürich.

Luft:

Der motorisierte Individualverkehr einer autofreien Wohnsiedlung verursacht im Beurteilungsgebiet Mattenhof mehr als sechs mal weniger Stickstoffemissionen verglichen mit einer konventionellen Siedlung.

Die zu erwartende lokale Verbesserung der Luftqualität ist jedoch eher gering, da die Hauptbelastung vor Ort nicht hausgemacht ist.

Die Erkenntnisse aus meiner Arbeit sollen dazu beitragen, einer Vision ein Stück näher zu kommen: Die Vision einer Stadt, in der die Vorteile des städtischen Lebens genutzt werden können, ohne die Nachteile, die durch die Motorisierung entstehen, in Kauf nehmen zu müssen.

(Adrian)

(Adrian: Warum gibt es in der Schweiz noch keine af Siedlung?)

Unsere Evaluationen in Bern und Zürich zeigten uns, dass in der Schweiz unzählige Standorte geeignet wären für autofreie Wohnprojekte.

Gemäss dem Mikrozensus 2000 sind in der Schweiz 20% der Haushalte autofrei. In den Städten ist dieser Anteil markant höher.
[genügend geeignete Standorte]

Potenzielle Bewohner für autofreie Siedlungen sind neben den heute schon autofreien Haushalten auch Leute, die heute noch ein Auto besitzen, jedoch gerne von den Vorzügen solcher Siedlungen profitieren würden. Dank einem geeigneten Angebot in einer autofreien Siedlung könnten sie ihr Leben gut ohne eigenes Auto organisieren. Bei einer Marktuntersuchung in Köln stellte sich heraus, dass autofreie und (noch) autobesitzende Haushalte jeweils die Hälfte der Interessenten für autofreies Wohnen ausmachen. Die Anzahl der interessierten Haushalte, die noch ein Auto besitzen, war damit unerwartet hoch.
[grosse Nachfrage]

Gerade autofreie Siedlungen bieten Wohnqualität für die Bewohner durch Flächengewinn, Verkehrssicherheit, mehr Wohnruhe, bessere Luft oder höhere Aufenthaltsqualität und Vorteile für die Gemeinde durch das anlocken von guten Steuerzahlern, Kostenersparnissen bei der Strasseninfrastruktur, beim Auslasten des ÖV-Angebotes, durch die weitgehende Vermeidung von Verkehrsbelastungen im Quartier und in der Umgebung, erhöhen die Umsätze beim Einzelhandel im Quartier, schaffen neuen Wohnraum für Familien und bringen der Gemeinde ein positives Image für innovative Lösungen.

[viele Vorteile]

[Folie die PP bleiben doch]

Auch wenn die Vorschrift der Mindestparkplatzzahl heute offenbar noch vielerorts als unumgänglich in den Köpfen der Planer und Behörden sitzt,

[Folie „für bessere Lebensqualität“]

hat autofreies Wohnen auch in der Schweiz eine grosse Zukunft.

[Folie „Nichts ist stärker...“]

Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit.