

In einer autofreien Siedlung leben

Motivationen und Mobilitätspraktiken der Bewohner*innen neun autofreier Wohnsiedlungen in der Schweiz und Deutschland

Daniel Baehler



Dieses Dokument beinhaltet eine deutschsprachige Kurzfassung meiner Doktorarbeit (“Living in a car-free housing development: motivations and mobility practices of residents in nine developments in Switzerland and Germany“), welche ich 2019 an der Universität Lausanne erfolgreich abgeschlossen habe.

Link (pdf der Arbeit): https://serval.unil.ch/resource/serval:BIB_2053C99A97BC.P001/REF

Kontakt: daniel.baehler@unil.ch

Daniel Baehler

Universität Lausanne

Dezember 2019

Inhaltsverzeichnis

Dank	4
Zusammenfassung.....	5
1. Einleitung.....	9
2. Untersuchte Wohnsiedlungen und Vorgehen.....	10
3. Wer lebt in autofreien Wohnsiedlungen?	12
4. Weshalb autofrei leben und wohnen?.....	16
4.1. Motivationen, autofrei zu leben.....	16
4.2. Motivationen, in eine autofreie Siedlung zu ziehen.....	18
5. Wie autofrei leben und mobil sein?.....	20
5.1. (Erweiterte) alternative Mobilitätsformen.....	20
5.2. Mobilitäts- und Transportdienstleistungen	23
5.3. Autofreie Erreichbarkeit und Nähe.....	26
5.4. Gemeinschaft der Bewohner*innen.....	27
6. Lebensstile autofreier Bewohner*innen.....	29
7. Räumlicher und sozialer Kontext für autofreies Leben	32
8. Schlussfolgerungen	36
8.1. Ein System autofreier Mobilität.....	36
8.2. Hauptkenntnisse	37
Quellenverzeichnis	42

Dank

Diese Doktorarbeit wäre ohne die Unterstützung vieler Menschen in den letzten fünf Jahren nicht möglich gewesen. Zunächst möchte ich mich bei allen Bewohner*innen der neun autofreien Wohnsiedlungen bedanken, die meinen Fragebogen beantwortet, sich zu einem Interview bereit erklärt und/oder an den Präsentationen und Diskussionen der Ergebnisse teilgenommen haben. Besonders dankbar bin ich denen, die mich in die Siedlungen eingeführt und mir bei der Organisation der Umfrage oder der Präsentationen geholfen haben, dazu gehörten: Ivo Dobler, Judith Hangartner, Sylvaine Hänsel, Emmanuelle Houlmann, Katharina Juhl, Hans-Georg Kleinmann, Volker Kuhlmann, Rainer Licht, Raffael Noesberger, Norbert Regniet, Lukas Rohrer, Martin Sonderegger, Gesine Wichert und Thomas Zahnd. Vielen Dank auch allen Bewohner*innen, die mich zu einer Tasse Tee, einem Stück Kuchen, einem Bier oder sogar zum Abendessen eingeladen haben und im Allgemeinen für den herzlichen Empfang und die interessanten Gespräche.

Weiter danke ich meinem Betreuer Prof. Patrick Rérat ganz herzlich für seine grosse Unterstützung und seine Verfügbarkeit über die letzten fünf Jahre. Auch den Expert*innen, welche diese Arbeit begleitet, oder schliesslich evaluiert haben, danke ich für ihre hilfreichen und konstruktiven Kommentare, insbesondere Ulrike Reutter, Vincent Kaufmann, Giulio Mattioli, Steve Melia, Oscar Reutter, Jacques Lévy und Samuel Bernhard.

Ausserdem gilt mein Dank meinen Kolleg*innen und vor allem auch meinen Freun*innen und meiner Familie, die mir insbesondere ermöglicht haben, abzuschalten und auf andere Gedanken zu kommen, was für den Erfolg dieser Doktorarbeit von grosser Bedeutung war.

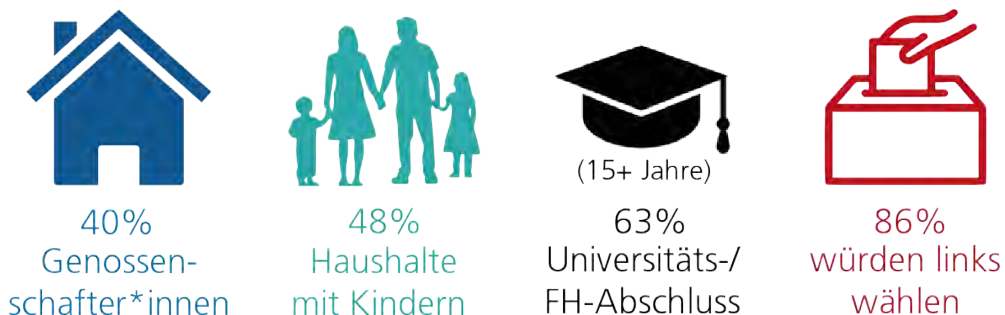
Zusammenfassung

Autos und das für sie aufgebaute System an Infrastrukturen haben viele negative Auswirkungen, wie Schadstoff- und Treibhausgasemissionen und einen hohen Bodenverbrauch, insbesondere in Städten. Als Antwort darauf sind seit Ende des 20. Jahrhunderts in verschiedenen westeuropäischen Städten autofreie Wohnsiedlungen entstanden. In diesen Reallaboren einer Mobilitätswende verpflichteten sich die Bewohner*innen dazu, langfristig ohne eigenes Auto zu leben. Um die autodominierte Gesellschaft zu überwinden ist es wichtig zu verstehen, weshalb Haushalte sich freiwillig dazu entscheiden autofrei zu leben und in diese Siedlungen zu ziehen, und wie sie mobil sind.

Diese Doktorarbeit beinhaltet die erste gross angelegte Studie über Bewohner*innen autofreier Siedlungen. Sie hat neun davon analysiert, fünf in der Schweiz (Burgunder in Bern, FAB-A in Biel, Giesserei in Winterthur, Oberfeld in Ostermundigen und Sihlbogen in Zürich) und vier in Deutschland (Klein Borstel und Saarlandstraße in Hamburg, Stellwerk60 in Köln und Weißenburg in Münster). Diese beinhalten die unterschiedlichen Arten von autofreien Wohnsiedlungen bezüglich Wohnform (auch wenn sechs davon Genossenschaften oder Wohnprojekte sind), Grösse, Alter und Lage. Ein Mixed-Methods-Ansatz wurde angewandt um die Profile, Motivationen und Praktiken der Bewohner*innen zu erforschen, sowie deren Einschätzung des notwendigen räumlichen und sozialen Kontexts um autofrei zu leben. Eine Befragung mit einem selbst auszufüllenden Fragebogen in allen neuen Siedlungen (Rücklaufquote: 46%, d.h. 500 Haushalte) wurde kombiniert mit ausführlichen Interviews, die mit 50 Haushalten in sechs Siedlungen geführt wurden.

Die Resultate zeigen, dass die Bewohner*innen sich durch sehr spezifische Profile auszeichnen. Sie verfügen über ein hohes Ausbildungsniveau und ethische oder altruistische Werte sind ihnen am wichtigsten, was sich auch dadurch zeigt, dass 86% linke Parteien wählen würden. Beinahe die Hälfte der Haushalte sind Familien und 40% sind Genossenschaftler*innen, während etwas mehr in einer Mietwohnung leben und nur etwa ein Sechstel Eigentümer*innen sind.

Profile der Bewohner*innen autofreier Siedlungen



→ aber unterschiedliche Lebensstile: nicht nur ökologische, auch pragmatische und nutzenorientierte Bewohner*innen

©Daniel Baehler, Université de Lausanne, 2019

Fast alle Haushalte leben freiwillig ohne eigenes Auto und dies bedeutet kein Verzicht für sie. Ihre Motivationen autofrei zu leben beziehen sich hauptsächlich auf eine Kombination aus praktischen und persönlichen Gründen. Erstere beinhalten individuelle Motivationen wie z.B. keinen Bedarf für ein Auto und kontextbezogene wie die Verfügbarkeit von alternativen Transportmitteln. Persönliche Motivationen sind vorwiegend ökologische Überzeugungen, aber auch Präferenzen und negative Einstellungen zum Auto. Finanzielle sowie Gesundheits- und Altersgründe spielen hingegen nur für sehr wenige Haushalte eine Rolle.

Motivationen der Bewohner*innen, ohne eigenes Auto zu leben

<p>Persönliche Motivationen (Ökologische) Überzeugungen</p> <p>Präferenzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - für andere Mobilitätsformen - kein Auto zu besitzen <p>Negative Einstellung zu Autos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - allgemein - in Bezug auf Autos in Städten 	<p>Praktische Motivationen</p> <p>Individuell:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kein Bedarf - Gewohnheiten - negative Aspekte des Autofahrens - nutzen statt besitzen <p>Kontextbezogen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - genug Alternativen zum Auto - Stadt eignet sich um autofrei zu leben 	<p>Weniger wichtige Motivationen</p> <p>Finanzielle Gründe</p> <p>Alters- und Gesundheitsgründe</p>
--	---	--

Meistens Kombination von persönlichen und praktischen Gründen

©Daniel Baehler, Université de Lausanne, 2019

Die Motivationen, in eine autofreie Wohnsiedlung zu ziehen, sind ähnlich. Praktische Gründe wie die Erreichbarkeit der Lage der Siedlung werden hervorgehoben, aber auch soziale Aspekte wie das Gemeinschaftsleben, insbesondere in den Genossenschaften. Dass autofreie Wohnsiedlungen nicht nur für bereits autofreie Haushalt attraktiv sind, zeigt sich dadurch, dass 25% von ihnen vor dem Einzug ein Auto besaßen.

Motivationen der Bewohner*innen, in eine autofreie Siedlung zu ziehen

<p>Persönliche Motivationen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eigenschaften der Siedlung - ökologische Bauweise - Partizipation, Selbstverwaltung - Eigenschaften der Bewohnerschaft (insbesondere in Wohnprojekten und Genossenschaften) - weniger wichtig: Eigenschaften der Wohnung → Lebensqualität durch Autofreiheit (Platz für anderes, Grünräume, Ruhe, Kinderfreundlichkeit) 	<p>Praktische Motivationen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeit, sich im Alltag zu Fuss und mit dem Velo fortzubewegen - öV- und Carsharing-Angebot - Lage der Siedlung → nicht die Autofreiheit als solche, aber mobilitätsbezogene Aspekte - Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf und weiteren Infrastrukturen 	<p>Attraktiv nicht nur für bereits Autofreie:</p>  <p>25% der Haushalte besaßen vor dem Einzug ein Auto</p>
---	--	---

©Daniel Baehler, Université de Lausanne, 2019

Die Analysen des Mobilitätskapitals (der Zugänge zu Mobilitätsformen und der Kompetenzen, um diese zu nutzen) und der Mobilitätspraktiken (der effektiv zurückgelegten Wege) der Bewohner*innen zeigen vier Arten von Strategien, die ihnen ermöglichen, ohne eigenes Auto mobil zu sein. Erstens bauen die Bewohner*innen auf die Nutzung von (erweiterten) alternativen Transportformen, d.h. das Velo (mit Anhänger oder in Form eines E-Bikes oder Lastenrads), öffentliche Verkehrsmittel und zu Fuss gehen. Zweitens nutzen sie Mobilitätsdienstleistungen wie Taxis und Lieferdienste, aber auch punktuell Carsharing- oder andere Leih-Autos. Ausserdem vereinfacht die Digitalisierung autofrei leben, insbesondere Smartphone-Apps, welche Zugang zu allen Mobilitätsformen ermöglichen und deren Nutzung unterstützen. Drittens favorisieren die Bewohner*innen autofreie Erreichbarkeit und daher für ihre Alltagsaktivitäten oft Ziele in der Nähe. Viertens erschien die Gemeinschaft der Bewohner*innen auch als wichtig. Auf der praktischen Ebene erleichtern Nachbarschaftshilfe oder Gemeinschaftsaktivitäten in der Siedlung autofreies Leben, darüber hinaus stärkt die Gemeinschaft die Bewohner*innen auch und «normalisiert» diese Lebensform.

Zugang zu Mobilitätsformen der Bewohner*innen autofreier Siedlungen



48% der Haushalte besitzen mehr als 1 Velo pro Person

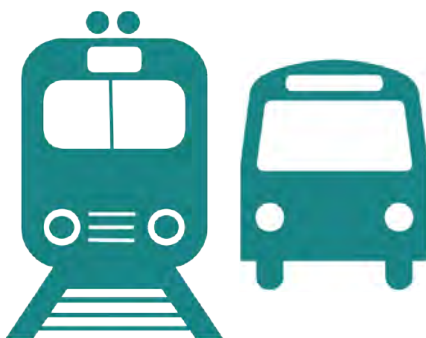


13% E-Bikes



5% Cargobikes

Cargobikes und auch Veloanhänger werden oft (informell) geteilt



21% der Bewohner*innen (16+ Jahre) besitzen GA / BahnCard 100 (in den Schweizer Siedlungen 27 - 48%)

39% Regionales Abo

59% Halbtax / BahnCard 25/50



44% der Erwachsenen sind Carsharing-Mitglied

84% haben einen Führerausweis

©Daniel Baehler, Université de Lausanne, 2019

Obschon für Motivationen und Praktiken klare Tendenzen bestehen, existiert eine grosse Vielfalt an Bewohner*innen. Eine Lebensstil-Typologie ermöglicht es, diese hervorzuheben. Basierend auf den Wertvorstellungen und Motivationen der Bewohner*innen, autofrei zu leben, wie auch auf deren Mobilitätspraktiken, wurden sechs Lebensstile gefunden: ökologische, pragmatische und nutzenorientierte Velofahrende sowie die selben drei Typen von Multimodalen, ökologische, pragmatische und nutzenorientierte.

Schliesslich braucht es auch einen räumlichen und sozialen Kontext, um autofrei zu leben. Einerseits besteht dieser aus Verkehrs- und anderen Infrastrukturen wie Nahversorgung oder Räumen für Gemeinschaftsaktivitäten in der Siedlung. Andererseits beinhaltet dieser aber auch immaterielle Aspekte, insbesondere soziale Normen welche ermöglichen, Autofreiheit in Betracht zu ziehen.

Für Bewohner*innen wichtige Voraussetzungen einer autofreien Siedlung

In der Siedlung:

Gesicherte, gedeckte, leicht zugängliche Veloparkierungsmöglichkeiten



Carsharing-Angebot (mindestens in Gehdistanz der Siedlung)



Attraktive Aussenräume



Gemeinschaftsräume



Entsorgung/Recycling



Im Quartier:

Einkaufsmöglichkeiten für täglichen Bedarf



Naherholungsräume (z.B. Park, Wald, See)



Alles weitere zweitrangig (bzw. zielgruppenabhängig)



& möglichst grosse autofreie oder mindestens autoarme Umgebung!

Erreichbarkeit:

Attraktive öV-Anbindung



Sichere und direkte Fuss- und Velowege



©Daniel Baehler, Université de Lausanne, 2019

Zusammengefasst muss ein System von autofreier Mobilität aufgebaut werden, um die Automobilität zu überwinden. Es besteht aus vielfältigen individuellen Strategien, aber auch aus einem räumlichen und sozialen Kontext, der autofreies Leben ermöglicht.

1. Einleitung

Autos und das für sie aufgebauten System an Infrastrukturen (u.a. Autobahnen, Parkplätze, Dienstleistungen, Raumstrukturen) haben zahlreiche negative Auswirkungen wie Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung oder den hohen Energie- und Flächenverbrauch. Sie stellen auch ein grosses Sicherheitsrisiko dar und sind für die Gesundheit bedenklich, nicht nur wegen dem Schadstoffausstoss, sondern auch wegen mangelnder Bewegung.

Diese negativen Auswirkungen haben insbesondere in Städten ein Ausmass erreicht, das eine Mobilitätswende dringend nötig macht. Nachdem die Stadtplanung lange das Prinzip der «autogerechten Stadt» verfolgte, sind seit den 1990er-Jahren in verschiedenen westeuropäischen Städten autofreie Wohnsiedlungen entstanden, in denen sich die Bewohner*innen dazu verpflichten, langfristig ohne eigenes Auto zu leben. Die Anzahl solcher Siedlungen ist in der Schweiz in den letzten Jahren stark gestiegen¹. Gleichzeitig werden seit Beginn des neuen Jahrtausends verschiedene Entwicklungen beobachtet, welche eine Mobilitätswende unterstützen. So ist beispielsweise der Anteil autofreier Haushalte in den grossen Städten sowohl in der Schweiz wie auch in Deutschland angestiegen² und das Fahrrad erlebt in den Städten eine Renaissance³.

Um eine autodominierte Gesellschaft zu überwinden ist es wichtig die Haushalte in autofreien Wohnsiedlungen zu verstehen, da ihre Wohnorte «Reallabore» einer zukunftsfähigen Mobilitäts- und Stadtentwicklung darstellen. Im Rahmen meiner Doktorarbeit habe ich deshalb die Motivationen und Mobilitätspraktiken der Bewohner*innen in neun Siedlungen in Deutschland und der Schweiz untersucht. Die Arbeit wurde durch fünf Forschungsfragen gegliedert:

1. Wer lebt in autofreien Wohnsiedlungen?
2. Welches sind die Gründe, ohne eigenes Auto zu leben, in eine autofreie Siedlung zu ziehen?
3. Wie leben die Bewohner*innen ohne eigenes Auto und wie sind sie mobil?
4. Welche Lebensstile finden sich in autofreien Wohnsiedlungen?
5. Wie sieht das notwendige Umfeld für ein autofreies Leben aus?

Die wichtigsten Antworten auf diese fünf Fragen werden in den folgenden Kapiteln zusammengefasst. Schliesslich fügt ein letztes Kapitel die verschiedenen Ergebnisse zusammen und stellt die Haupterkenntnisse dieser Doktorarbeit vor. Zunächst folgt aber ein Kapitel, das die neun untersuchten Siedlungen beschreibt und die Forschungsmethoden kurz vorstellt.

¹ Quelle: Plattform autofrei/autoarm Wohnen (<https://wohnbau-mobilitaet.ch/beispiele/>)

² Quellen: Mikrozensus Mobilität und Verkehr (Schweiz), Mobilität in Deutschland (MiD)

³ Quelle: GeoAgenda No. 1/2018 «Die Renaissance des Velos»

2. Untersuchte Wohnsiedlungen und Vorgehen

Neun autofreie Siedlungen wurden untersucht (Details siehe Abbildung 1 und Tabelle 1), fünf in der Schweiz (Burgunder in Bern, FAB-A in Biel/Bienne, Giesserei in Winterthur, Oberfeld in Ostermundigen und Sihlbogen in Zürich) und vier in Deutschland (Klein Borstel und Saarlandstraße in Hamburg, Stellwerk60 in Köln und Weißenburg in Münster/Westfalen). Diese beinhalten die unterschiedlichen Arten von autofreien Wohnsiedlungen bezüglich Grösse (zwischen 20 und 426 Wohneinheiten), Alter (die älteste wurde ab 2000, die neuste ab 2014 bezogen) und Lage (von der Innenstadt bis zum Stadtrand). Alle erfüllen bestimmte ökologische Baustandards.

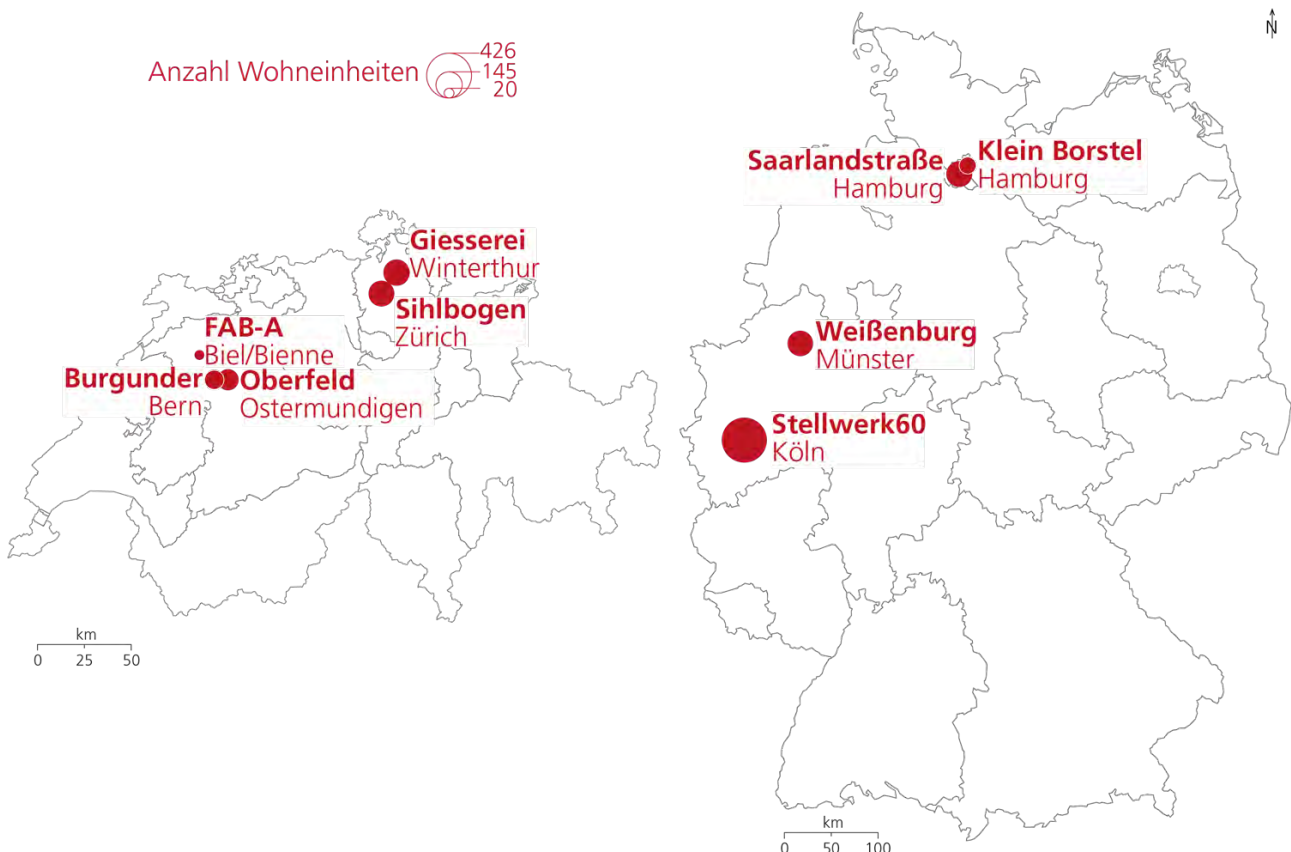


Abbildung 1: Lage und Grösse der untersuchten Wohnsiedlungen

Bezüglich Wohnform können die neun Siedlungen in drei Typen eingeteilt werden. Die erste und wichtigste Art ist Teil des wachsenden Sektors des gemeinschaftlichen Wohnens, sie umfasst sechs Siedlungen. Es gibt drei Wohnbaugenossenschaften (FAB-A, Giesserei und Oberfeld), während in Klein Borstel und der Saarlandstraße Genossenschaften und «Wohnprojekte» (d.h. selbstverwaltete und gemeinschaftlich orientierte Eigentümer*innen-Gemeinschaften) bestehen. Burgunder besteht formal aus Mietwohnungen, aber da die Bewohner*innen von einer teilweisen Selbstverwaltung profitieren, kann es als eine Art gemeinschaftliche Wohnsiedlung angesehen werden. Zweitens gibt es zwei eher konventionelle Siedlungen, die sich in Grosstädten befinden und nicht über spezielle Organisationsformen verfügen (Sihlbogen besteht nur aus Mietwohnungen, im Stellwerk60 gibt es auch einen Teil Eigentumswohnungen). Dies gilt auch für die Mieter*innen im zweiten Bauabschnitt der Saarlandstraße. Eine dritte Art ist der geförderte Wohnungsbau. In Weißenburg wird für alle Wohneinheiten ein Wohnberechtigungs-

schein benötigt, in Klein Borstel, Saarlandstraße sowie Stellwerk60 für einen Teil der Wohnungen.

Zwei der Siedlungen, Giesserei und Stellwerk60, sind nicht komplett autofrei sondern «autoarm», das bedeutet, dass für rund 20% der Wohneinheiten Parkplätze zur Verfügung stehen und somit auch Haushalte mit eigenem Auto in diesen Siedlungen leben. In den folgenden Kapiteln werden aber nur die Resultate zu den autofreien Haushalten vorgestellt.

Siedlung	Stadt (Land)	Wohnformen	Lage	Erstbezug	Wohneinheiten	Rücklaufquote Fragebogen-Befragung	Interviewte Haushalte
Burgunder	Bern-Bümpliz (CH)	Mietwohnungen	Suburbaner Bezirk	2011	80	68%	7
FAB-A	Biel/Bienne (CH)	Genossenschaft	Innenstadt	2014	20	80%	
Giesserei (autoarm)	Winterthur (CH)	Genossenschaft	Stadtrand	2013	145	48%	
Oberfeld	Ostermundigen/ Bern (CH)	Genossenschaft	Stadtrand	2014	94	78%	8
Sihlbogen	Zürich-Leimbach (CH)	Mietwohnungen	Stadtrand	2013	140	36%	5
Klein Borstel	Hamburg-Ohlsdorf (DE)	Genossenschaft / Wohnprojekt	Stadtrand	2008	62	66%	9
Saarlandstraße	Hamburg-Barmbek (DE)	Genossenschaft / Wohnprojekte / Mietwohnungen	Innenstadt-naher Bezirk	2000	141	48%	12
Stellwerk60 (autoarm)	Köln-Nippes (DE)	Mietwohnungen / Eigentum	Innenstadt-naher Bezirk	2006	426	38%	
Weißenburg	Münster/Westfalen (DE)	Mietwohnungen	Innenstadt-naher Bezirk	2001	136	28%	9
Total					1'244	46%	50

Tabelle 1: Untersuchte Wohnsiedlungen

Die Analysen basieren einerseits auf einer 2016 durchgeführten Fragebogen-Befragung der rund 1'200 Haushalte in allen neun Siedlungen (Rücklaufquote: 46%, Details siehe Tabelle 1). Andererseits habe ich im Jahr danach mit 50 Haushalten in sechs Siedlungen ausführliche Interviews geführt (Details siehe Tabelle 1).

Ausserdem habe ich alle Siedlungen besucht und auch in deren Umfeld Beobachtungen und Erhebungen der vorhandenen Infrastruktur durchgeführt sowie in den meisten Siedlungen zunächst mit verantwortlichen Personen Gespräche zur Entstehung und zum Betrieb geführt.

3. Wer lebt in autofreien Wohnsiedlungen?

Die Bewohner*innen zeichnen sich durch sehr spezifische Profile aus. Erstens sind fast die Hälfte der untersuchten Haushalte Familien (41% sind Paare mit Kind(ern) und 7% Alleinerziehende, siehe Abbildung 2). In drei Siedlungen (FAB-A, Klein Borstel und Weißenburg) machen sie sogar mehr als zwei Drittel der Haushalte aus. In Burgunder, Oberfeld und Stellwerk60 hingegen leben etwa ein Drittel in Ein-Personen-Haushalten – ähnlich ihrer Bedeutung in den neun Siedlungen insgesamt (32%). In den drei übrigen Wohnsiedlungen, Giesserei, Saarlandstraße und Sihlbogen, sind die drei Haupttypen von Haushalten (Familien, allein Lebende und Paare) gleichmässiger verteilt. Diese Verteilungen hängen auch von den verfügbaren Wohnungsgrößen ab, insbesondere in den neusten Siedlungen, und basieren in den meisten auf dem Willen, Familienwohnungen zu schaffen, die in Städten oft fehlen. Die Attraktivität gerade für Familien mit Kleinkindern spiegelt sich auch im Alter der Bewohner*innen wider. Insgesamt ist etwa ein Drittel jünger als 20 Jahre, nur 4% sind 20 bis 29 Jahre alt, die Hälfte zwischen 30 und 60 Jahren und 10% älter. Das Durchschnittsalter liegt zwischen 28 Jahren in Burgunder und 46 Jahren in der Giesserei, wo das Ziel eines Mehrgenerationenhauses erreicht wurde. Betrachtet man das Alter beim Einzug, fällt auf, dass noch mehr Bewohner*innen junge Erwachsene zwischen 30 und 39 Jahren mit kleinen Kindern waren.

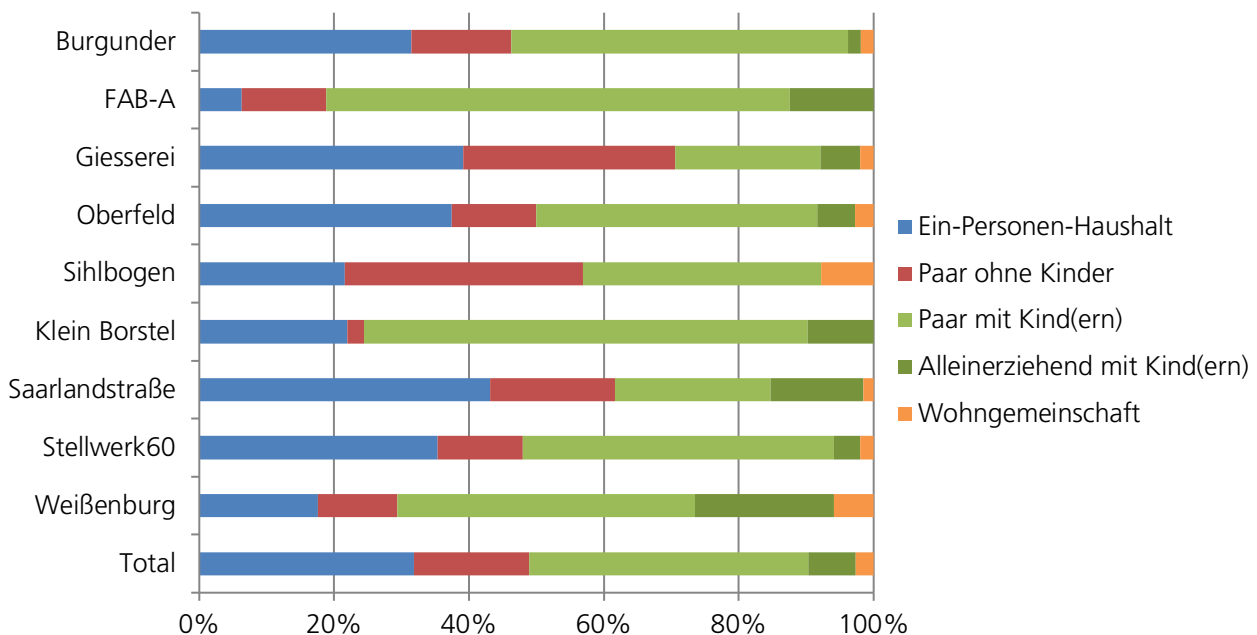


Abbildung 2: Haushaltsformen

Zweitens verfügen die Bewohner*innen über ein hohes Bildungsniveau (siehe Abbildung 3). Fast zwei Drittel der über 15-Jährigen verfügen über einen Universitäts- oder Fachhochschulabschluss. Ihr Anteil reicht von 50% in der Giesserei bis zu 78% in Burgunder und entspricht überall mindestens dem Doppelten des Anteils in der jeweiligen Stadt, in der sich die Siedlung befindet. Fast alle berufstätigen Bewohner*innen arbeiten im Dienstleistungssektor, die wichtigsten Arten sind «freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen» (24%; dazu gehören Architekten, Rechtsanwältinnen, Übersetzer oder Beraterinnen), 18% sind im Gesundheits- und Sozialwesen tätig, 17% in Erziehung und Bildung sowie 11% im Bereich

Information und Kommunikation. Stattdessen arbeiten nur wenige Bewohner*innen in Finanz- oder Versicherungsgesellschaften. Dies zeigt bereits das dritte wichtige Merkmal der Bewohnerschaft: Bestimmte Werte scheinen eine wichtige Rolle zu spielen, die starke Vertretung von Tätigkeiten in bestimmten Branchen ist kein Zufall.

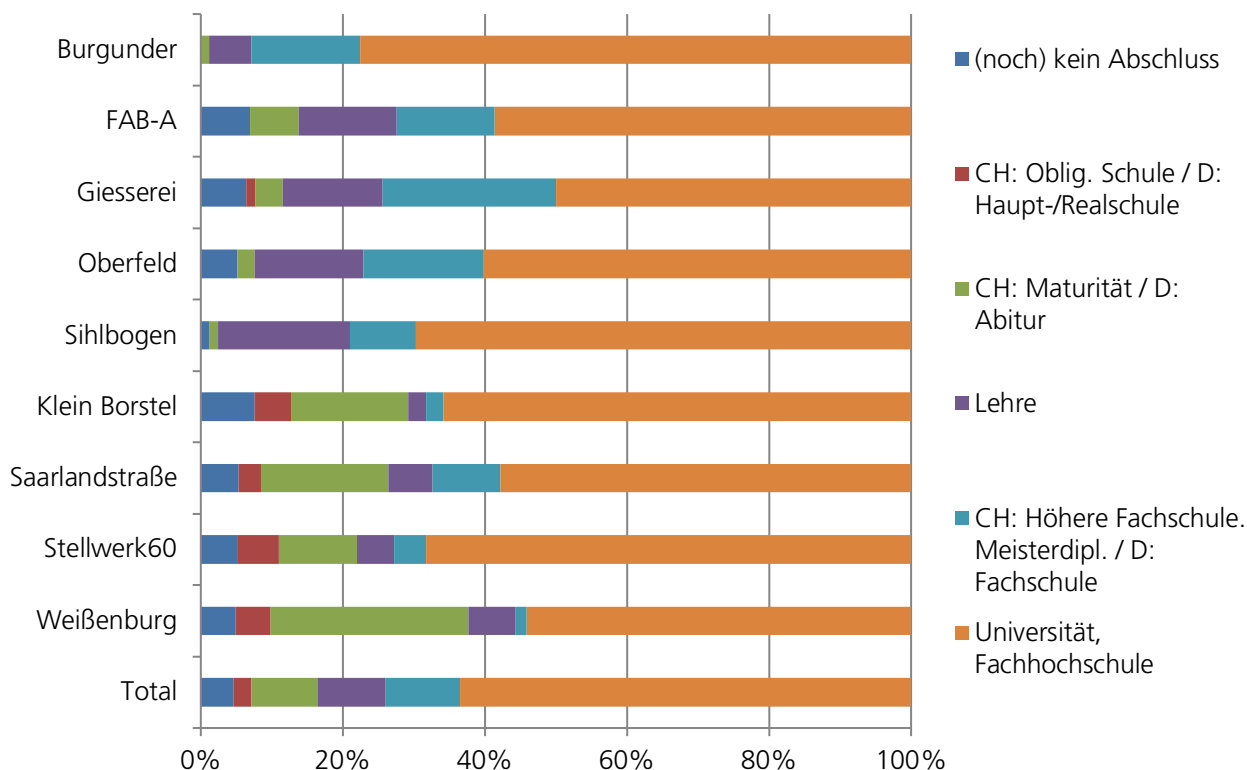


Abbildung 3: Höchster Bildungsabschluss (über 15-jährige Bewohner*innen)

Beim Haushaltseinkommen zeigt sich hingegen eine relativ ausgewogene Verteilung, sie entspricht den besonderen Merkmalen der Wohnsiedlungen und dem Einkommensniveau der jeweiligen Städte. Höhere Einkommensklassen sind leicht übervertreten, was aber durch die Tatsache relativiert wird, dass sie hauptsächlich in grossen Haushalten – sprich Familien – vorkommen. Insgesamt sind in autofreien Wohnsiedlungen alle Einkommensklassen vertreten, was darauf hindeutet, dass finanzielle Gründe nicht der Ausgangspunkt der Entscheidung scheinen, autofrei zu leben.

Diese Ergebnisse, die auf neun Siedlungen mit insgesamt über 1'200 Wohnungen basieren, bestätigen frühere Erhebungen in einzelnen autofreien Siedlungen⁴. Hingegen unterscheiden sich die Bewohner*innen stark von den autofreien Haushalten insgesamt (hauptsächlich Ein-Personen-Haushalte mit geringem Bildungs- und Einkommensniveau⁵), aber auch von der Bevölkerung in den Städten, in denen sie leben, obschon in Wohnbaugenossenschaften und städti-

⁴ Quellen: Baier, Grunow, & Peter-Dosch, 2004; Brosig et al., 2015; Ernst, 2008; Ganitta, 2011; Mantau, 2010; Moser & Stocker, 2008; Ornetzeder, Hertwich, Hubacek, Korytarova, & Haas, 2008; Scheurer, 2001a

⁵ Quellen: Haefeli & Bieri, 2008; Kühne, Mitra, & Saphores, 2018; Mitra & Saphores, 2017; Preisendörfer & Rinn, 2003

schen Neubausiedlungen Familien mit Kindern sowie Bewohner*innen mit hohem Bildungsniveau meist auch übervertreten sind⁶.

Das dritte Hauptmerkmal der Bewohnerschaft autofreier Siedlungen ist die Bedeutung, die sie ethischen und altruistischen Werten beimisst. Ihre Wahlabsichten («Sonntagsfrage», siehe Abbildung 4) deuten auf extrem hohe Werte für linke Parteien hin (zwischen 80% und 100%), ausser im Sihlbogen, wo diese 60% erreichen und der die einzige Siedlung ist, in der rechte Parteien überhaupt Stimmen erhielten (11%). Diese Werte sind auch im Vergleich zu den Städten, in denen sich die autofreien Wohnsiedlungen befinden, sehr hoch: die linken Parteien erreichen dort in Deutschland etwa 25% (Grüne und Linke) und in der Schweiz 32% bis 53% (hauptsächlich SP und Grüne).

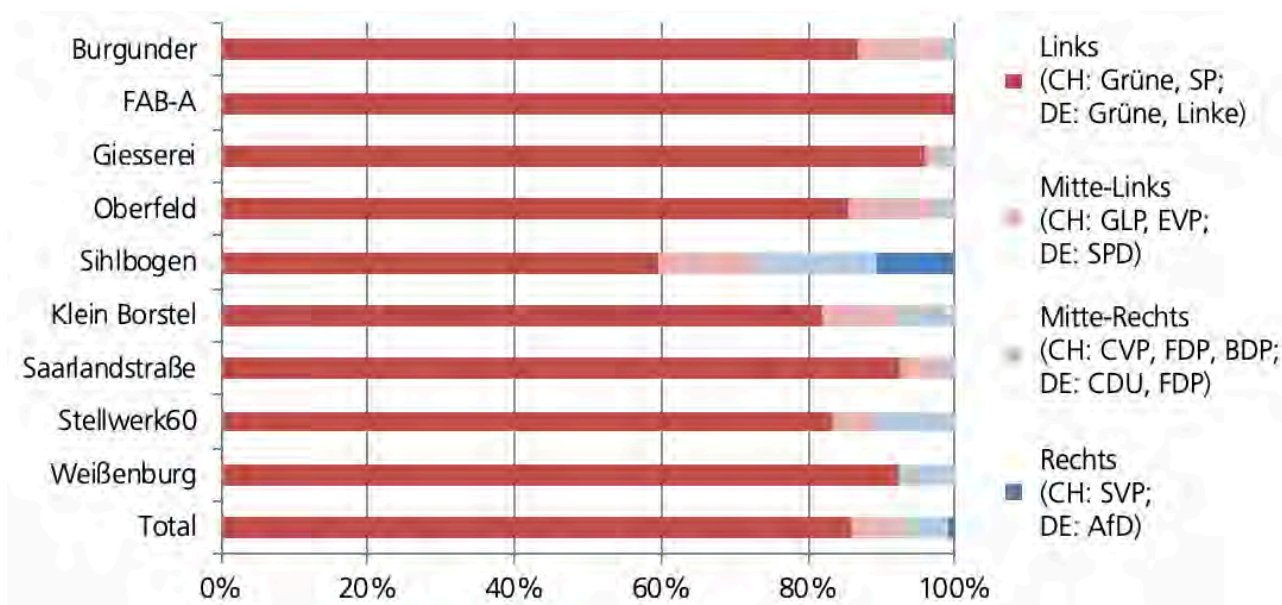


Abbildung 4: Wahlabsichten der Bewohner*innen («Sonntagsfrage»)

Diese Wahlabsichten zeigen die Bedeutung, welche sozialen und ökologischen Werte beigemessen wird. Diese wurde auch durch die Resultate zu den grundlegenden menschlichen Werten, welche im Fragebogen abgefragt wurden, bestätigt. Die wichtigsten Werte der Bewohner*innen sind «Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle Menschen.» (88% der Antwortenden beurteilten dies als (sehr) wichtig), «Zur Natur Sorge tragen, die Umwelt schützen.» (82%) und «Mich für Menschen einsetzen, die mir nahe stehen. Loyal zu ihnen sein.» (79%).

Auch die Freizeitaktivitäten der Bewohner*innen zeigen die Bedeutung altruistischer Werte, fast 60% arbeiten aktiv in einem Verein mit (z.B. in einer Umweltorganisation oder dem Siedlungsverein). Ein weiterer Aspekt ist der hohe Anteil der Wohngenossenschaftsmitglieder (40% aller Haushalte) im Vergleich zu ihrem Anteil in den untersuchten Städten (das Maximum ist Zürich mit 16%). Da die Eigentümer in Klein Borstel und Saarlandstraße Teil von «Wohnprojekten» sind und die Mieter*innen in Burgunder ihre Siedlung teilweise selbst verwalten, ist der Anteil der gemeinschaftlichen und nichtkonventionellen Bewohner*innen aber noch höher. Darüber hinaus gibt es in den Mietwohnungssiedlungen Stellwerk60 und Weißenburg Bewoh-

⁶ Quellen: diverse Statistiken u.a. des Bundesamts für Statistik (Schweiz) bzw. des Statistischen Bundesamts (Destatis), für Neubausiedlungen u.a. Jarass & Heinrichs, 2014; Rérat, 2010; van Raalten, 2012.

nervereine. Sihlbogen ist somit die einzige Siedlung ohne besondere Struktur. Dies kann erklären, warum sich die Ergebnisse der Befragung deren Bewohner*innen oft deutlich von denen der anderen Siedlungen unterscheiden.

In diesem Kontext ist es nicht verwunderlich, dass Werte, die sich auf die Gemeinschaft und die Umwelt beziehen, eine hohe Bedeutung für Bewohner*innen haben, da sie zentral oder zumindest Teil der Konzepte fast aller Siedlungen sind. Schliesslich deuten diese Ergebnisse auch darauf hin, die Motivationen der Bewohner*innen von autofreien Wohnungen als eine freiwillige Entscheidung für einen autofreien Lebensstil oder gar als eine politische Aussage zu verstehen. Die Tatsache, dass die Mehrheit der Bewohnerschaft kurz nach der Fertigstellung der Siedlungen eingezogen ist und die geringe Fluktuation unterstreichen dies ebenfalls (ausser in Weißenburg und Stellwerk60, erklärt durch Miet- oder Sozialwohnungen).

4. Weshalb autofrei leben und wohnen?

Bevor wir uns mit den Motivationen befassen, ohne Auto zu leben und in eine autofreie Siedlung zu ziehen, ist es wichtig zu festzuhalten, dass die Ergebnisse tatsächlich bestätigen, dass fast alle Bewohner*innen freiwillig ohne eigenes Auto leben (zwischen 90 und 98%, ausser im Sihlbogen, 80%). Darüber hinaus betonten viele Befragte, dass dies für sie kein Opfer oder eine Einschränkung darstelle, in Übereinstimmung mit früheren qualitativen Untersuchungen zu autolosen Haushalten⁷:

«Es ist ein Luxus für mich, so zu leben, und kein Verzicht.»

(Mann, Paar mit Kindern, 40-jährig, Weißenburg)

Ein Auto stellt für die Bewohner*innen kein Statussymbol dar. Während es für einige ein praktisches oder nützliches Werkzeug für bestimmte Situationen ist, wie z.B. für Materialtransporte, sind den meisten Bewohner*innen Autos entweder gleichgültig oder sie haben gar eine negative Bedeutung, z.B. wegen der Luftverschmutzung oder dem Raum, den sie in der Stadt einnehmen. Diese Einstellung zu Autos war nicht immer die gleiche, für einige Bewohner*innen änderte sie sich, als sie zum ersten Mal aus dem ländlichen Raum, in dem sie aufgewachsen waren, in eine Stadt gezogen waren.

4.1. Motivationen, autofrei zu leben

Sowohl die Fragebogen-Befragung als auch die Interviews zeigten, dass es zwei wichtige Arten von Motivationen für ein autofreies Leben gibt: persönliche und praktische. Für die erste Art spielen Überzeugungen (hauptsächlich Umweltbewusstsein, aber auch der Wille, ein gutes Beispiel zu sein), Präferenzen (für andere Mobilitätsarten, ehemalige Autobesitzende erwähnten auch die Freiheit oder Erleichterung des autofreien Lebens, sich nicht um ein Fahrzeug kümmern zu müssen) und eine negative Einstellung gegenüber Autos (im Allgemeinen oder in Bezug auf Autos in Städten, basierend auf emotionaleren oder rationaleren Überlegungen) eine Rolle.

Praktische Gründe sind entweder individuell, d.h. kein Bedarf für ein Auto, autofreie Gewohnheiten, negative Aspekte des Fahrens oder Besitzens eines Autos (insbesondere in der Stadt) und die Präferenz für das Teilen und Nutzen anstatt des Besitzens eines Fahrzeugs. Praktische Gründe können sich auch auf den Kontext beziehen, der genügend alternative Mobilitätsformen bietet, oder im Allgemeinen auf die Tatsache, dass eine Stadt autofreies Leben ermöglicht. Im Gegensatz dazu spielen finanzielle Gründe für die meisten Bewohner*innen keine entscheidende Rolle, sondern werden höchstens im Sinne einer Präferenz erwähnt, Geld (oder Zeit) für andere Dinge als ein Auto auszugeben. Gesundheitliche Probleme und das Alter sind noch weniger wichtige Gründe, erklärt durch die Profile der Bewohner*innen.

Die Antworten im Fragebogen auf die geschlossene und offene Frage nach den Gründen zum autofreien Leben zeigen deren unterschiedliche Bedeutung (siehe Abbildung 5). In der geschlossenen Frage stimmten fast alle Befragten zu, dass ihr Haushalt kein eigenes Auto braucht und es genügend gute Alternativen zum eigenen Auto gibt, dennoch bevorzugen 85 % es, ihr Geld für andere Dinge auszugeben (während nur 18 % sich kein Auto leisten können). 74% stimmten zu, aus Umweltschutzgründen kein Auto zu haben und nur 9% fahren aus Gesundheitsgründen

⁷ Quellen: Burwitz, Koch, & Badoni, 1992; Sattlegger & Rau, 2016; Villeneuve, 2017

nicht (mehr). In der offenen Frage waren Umweltgründe der am häufigsten genannte Aspekt (von 40% der Antwortenden), gefolgt von keinem Bedarf (38%) und der Nennung verschiedener Alternativen (36%). Der Anteil anderer persönlicher Gründe (20%) unterstreicht die Bedeutung dieses Aspekts, während die Erwähnung des Autoverbots in der Siedlung darauf hindeutet, dass 12% der Befragten anscheinend zunächst nicht nach autofreiem Wohnen suchten.

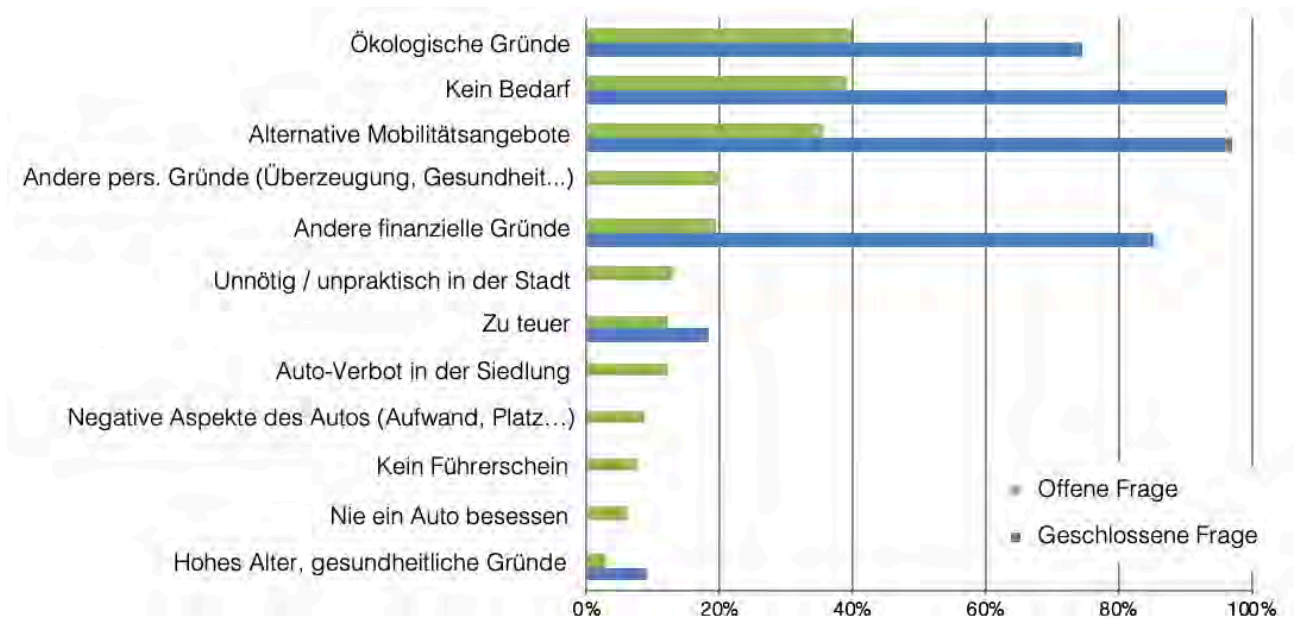


Abbildung 5: Motivationen, autofrei zu leben (Antworten auf die offene und geschlossene Frage im Fragebogen)

Diese Ergebnisse bestätigen frühere Untersuchungen über einzelne autofreie Wohnprojekte, die die besondere Bedeutung von Umweltgründen für Bewohner*innen hervorheben⁸, welche für die Gesamtheit autofreier Haushalte eine deutlich geringere Rolle spielen⁹. Was die anderen Gründe betrifft, bestätigen die Bedeutung von «kein Bedarf» und die Qualität der Alternativen allgemeine Ergebnisse, während Kosten, Gesundheit und Alter für Bewohner*innen autofreier Siedlungen deutlich weniger wichtig sind als für autofreie Haushalte im Allgemeinen¹⁰. Dies unterstreicht die Besonderheit der Bewohner*innen autofreier Siedlungen, die nicht nur durch praktische, sondern auch durch uneigennütige Gründe motiviert sind.

Die Interviews zeigten aber auch, dass in der Regel eine Kombination unterschiedlicher Motivationen zum Tragen kommt. Für fast die Hälfte der Bewohner*innen waren persönliche Gründe vorherrschend und praktische Gründe sekundär, d.h. sie wollen und können autofrei leben:

«Also sicher einerseits aus Überzeugung und andererseits auch weil es rumstehen würde, weil wir keins brauchen.»

(Frau, Paar mit Kindern, 35-jährig, Burgunder)

⁸ Quellen: Ernst, 2008; Foletta & Henderson, 2016

⁹ Quelle: Preisendörfer & Rinn, 2003

¹⁰ Quellen: Reutter & Reutter, 1996; Müller & Romann, 1999; Preisendörfer & Rinn, 2003; infas, 2018; Brown, 2017

Für etwa ein Fünftel der interviewten Bewohner*innen ist es das Gegenteil, sie brauchen und wollen kein Auto. Für eine ähnliche Gruppe erklärt eine Kombination aus praktischen, persönlichen und auch finanziellen Aspekten ihre Entscheidung. Nur wenige Befragte gaben an, dass sie kein Auto benötigen und sich kein Auto leisten können. Kürzlich erschienene qualitative Untersuchungen zu freiwillig autofreien Haushalten bestätigen diese verschiedenen Kombinationen von Gründen¹¹.

4.2. Motivationen, in eine autofreie Siedlung zu ziehen

Die Motivationen der Wohnungswahl beziehen sich auch auf praktische und persönliche Gründe und werden von ökologischen und insbesondere von sozialen Werten beeinflusst. Die Fragebogen-Befragung zeigt die Bedeutung der unterschiedlichen Motivationen über alle neuen Siedlungen (siehe Abbildung 6).

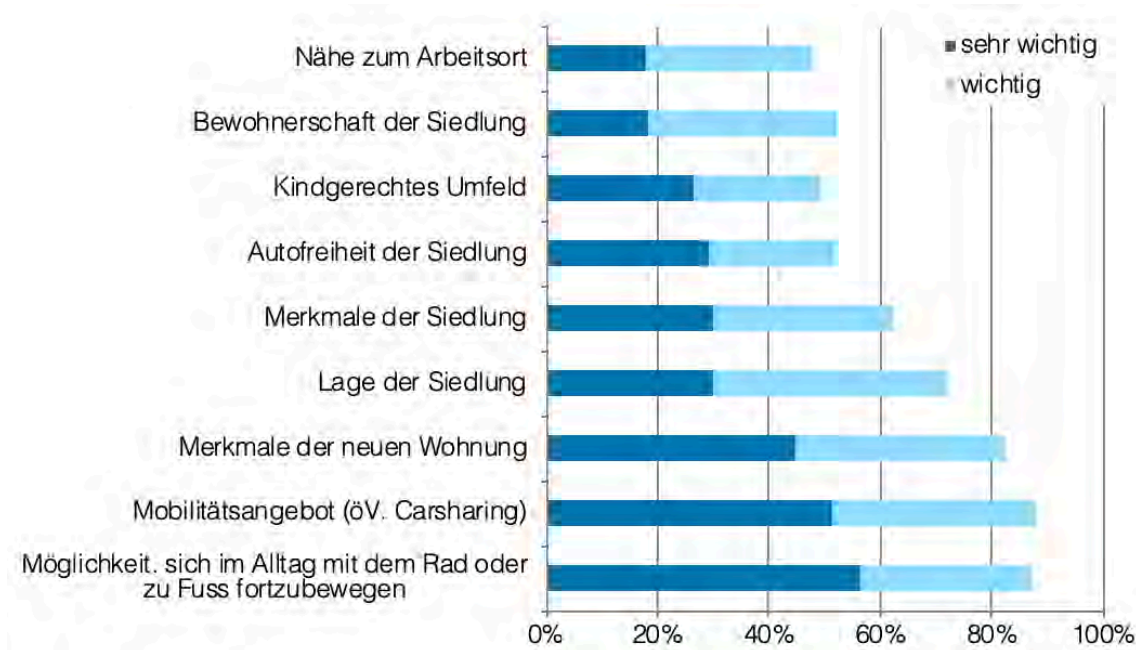


Abbildung 6: Gründe der Wohnungswahl

Die Interviews ermöglichen es, ein und differenziertes Bild zu zeichnen. So waren für die meisten Bewohner*innen die Merkmale der Siedlung wesentlich, insbesondere bei Wohnprojekten und -genossenschaften. Gemeinschaftliches oder Mehr-Generationen-Wohnen, Partizipation und Selbstverwaltung spielten für viele Bewohner*innen eine zentrale Rolle, aber auch bauliche Eigenschaften (Energieeffizienz oder Gemeinschaftsräume) und Kinderfreundlichkeit. Im Gegensatz dazu waren die Merkmale der Wohnung (Grösse, Eigenschaften, Preis usw.) zwar von hoher Bedeutung, aber für eine Mehrheit der Befragten nicht vorherrschend, wie das sonst meist der Fall ist. Dies steht jedoch im Einklang mit früheren Forschungen zum autofreien Wohnen¹². Diese haben auch gezeigt, dass die Autofreiheit an sich nicht zu den zentralen Motivationen gehört¹³.

¹¹ Quellen: Lagrell, Thulin, & Vilhelmson, 2018; Rigal, 2018; Sattlegger & Rau, 2016

¹² Quellen: Brosig et al., 2015; Ernst, 2008; Mantau, 2010; Moser & Stocker, 2008; Scheurer, 2001b

¹³ Quellen: Bürgi & Hari, 2013; Ernst, 2008; Mantau, 2010; Ornetzeder et al., 2008

Hingegen haben alle damit verbundenen Aspekte, die autofreies Wohnen ermöglichen oder erleichtern, eine sehr hohe Bedeutung für die Wohnungswahl: das verfügbare Mobilitätsangebot (öffentliche Verkehrsmittel und Carsharing) sowie die Möglichkeit, im Alltag zu Fuss und mit dem Fahrrad unterwegs zu sein wie auch die Lage der Siedlung. Dies gilt nicht nur für autofreies Wohnen, sondern wird auch in einer Reihe von Studien zur Wohnungswahl in Schweizer oder deutschen Städten bestätigt¹⁴. Ausserdem spielte oft nicht die genaue Lage eine Rolle, sondern die Nähe zu Naherholungsgebieten, Lebensmittelläden, Kindergärten oder dem ehemaligen Wohnort, auch wenn sie weniger wichtig sind als die anderen genannten Motivationen.

Schliesslich gibt es auch persönliche Gründe, die die Wahl des Wohnortes erklären: vor allem der Wille, unabhängig vom Auto und umweltfreundlich zu leben, nicht nur auf individueller Ebene, sondern als Gemeinschaft, und bestimmte Einrichtungen und Aktivitäten zu teilen. Die Bewohner*innen heben auch hervor, was sie als Lebensqualität betrachten: eine grüne, ruhige und autofreie Umgebung, die soziale Aktivitäten fördert. Darüber hinaus wird die Lebensqualität nicht nur ohne Auto in der unmittelbaren Wohnumgebung (wo Grünflächen Parkplätze ersetzen), sondern auch unterwegs mit alternativen Verkehrsmitteln in der Stadt als höher wahrgenommen.

Ursprünglich waren aber nicht alle Bewohner*innen auf der Suche nach einer autofreien Wohnanlage oder hatten eine positive Einstellung dazu. Während dieser Aspekt für einige Haushalte, die bereits ohne Auto lebten, keine Rolle spielte, gaben andere sogar ihr Auto auf (insgesamt 25%, siehe auch Abbildung 12 weiter unten), weil ihnen die sozialen und ökologischen Merkmale eines Wohnprojekts wichtiger waren als der Autobesitz. Ausserdem brachte der starke Wunsch, in einer gemeinschaftlichen Wohnsiedlung zu leben, mehrere Haushalte dazu, an einen Ort am Stadtrand zu ziehen, den sie sonst nicht in Betracht gezogen hätten.

Die Wohnbiographien der Bewohner*innen zeigen tatsächlich, dass die Mehrheit (66% insgesamt, sogar über 80% in den deutschen Siedlungen) bereits vorher in der gleichen Stadt gelebt hat. Basierend auf den Interviews können vier unterschiedliche Wohnbiographien unterschieden werden: Erstens, Bewohner*innen, die schon da aufgewachsen sind und immer in der gleichen Stadt gelebt haben. Zweitens, Bewohner*innen, die in der Stadt aufgewachsen sind, für einen bestimmten Zeitraum wegezogen (hauptsächlich im Zusammenhang mit einer Ausbildung oder Arbeitsstelle) und zurückkamen. Drittens, Bewohner*innen, die anderswo aufgewachsen sind (in einem ländlichen oder städtischen Kontext) und bereits früher in die Stadt gezogen sind. Und viertens, die Bewohner*innen, die mit dem Einzug in die autofreie Siedlung erst in die Stadt gezogen sind. Etwa zwei Drittel der Interviewten gehören zur dritten Gruppe, während nur sehr wenige zur ersten und etwas mehr zur zweiten und zur letzten Gruppe gehören. So kannten die meisten Bewohner*innen die Stadt bereits vorher. Die starke Vertretung von gemeinschaftlichen Wohnformen unter den autofreien Siedlungen erklärt dies, diese erfordern ein gewisses Mass an Ortskenntnissen und in den meisten Fällen werden zukünftige Bewohner*innen bereits vor dem Einzug einbezogen. Dennoch zeigt das Vorhandensein all dieser verschiedenen Bewohnertypen, dass autofreies Wohnen nicht nur ehemalige autofreie und städtische Haushalte anzieht.

¹⁴ Quellen: Beckmann, Hesse, Holz-Rau, & Hunecke, 2006; Jarass & Heinrichs, 2014; Rérat, Baehler, & Gurtner, 2013; Sandfuchs, 2009

5. Wie autofrei leben und mobil sein?

Die Bewohner*innen verfügen über ein ausgeprägtes Mobilitätskapital, das heißt sie haben zahlreiche persönliche Zugänge zu Mobilitätsformen wie auch die nötigen Kompetenzen, um ohne ein eigenes Auto mobil zu sein. Diese wurden zusammen mit ihren Mobilitätspraktiken, den tatsächlich zurückgelegten Wegen, zu vier Arten von Strategien zusammengefasst, welche ihnen ermöglichen, ohne eigenes Auto mobil zu sein.

5.1. (Erweiterte) alternative Mobilitätsformen

Die erste Strategie umfasst den Zugang zu und die Nutzung (erweiterter) alternativer Mobilitätsformen zu einem privaten Auto, insbesondere Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel, aber auch die Fortbewegung zu Fuss. Alle diese Formen benötigen mehr oder weniger spezifische Zugänge und Fähigkeiten.

Das Fahrrad ist ein grundlegendes Verkehrsmittel für viele autofreie Haushalte. Die Ausstattung mit Velos ist besonders hoch, auch im Vergleich zu den Städten, in denen sie leben. Nur 9% der Haushalte besitzen kein «normales» Fahrrad und fast die Hälfte von ihnen hat mehr als ein Velo pro Person (siehe Abbildung 7). Verschiedene Arten von Fahrrädern dienen verschiedenen Zwecken, darunter Rennräder, Tourenvelos, Falträder sowie alte Stadtvelos, die an einem Bahnhof abgestellt werden können. Vor allem in Form eines Lastenrads werden sie oft als Ersatz für das Auto und sogar als besser als ein Auto in der Stadt angesehen:

Wir haben nachher ein Cargobike angeschafft, als unser Sohn auf die Welt kam. Mit dem, das ist eigentlich wirklich ein Autoersatz, um Sachen zu transportieren, einzukaufen.
Frau, Paar mit Kindern, 35-jährig, Burgunder

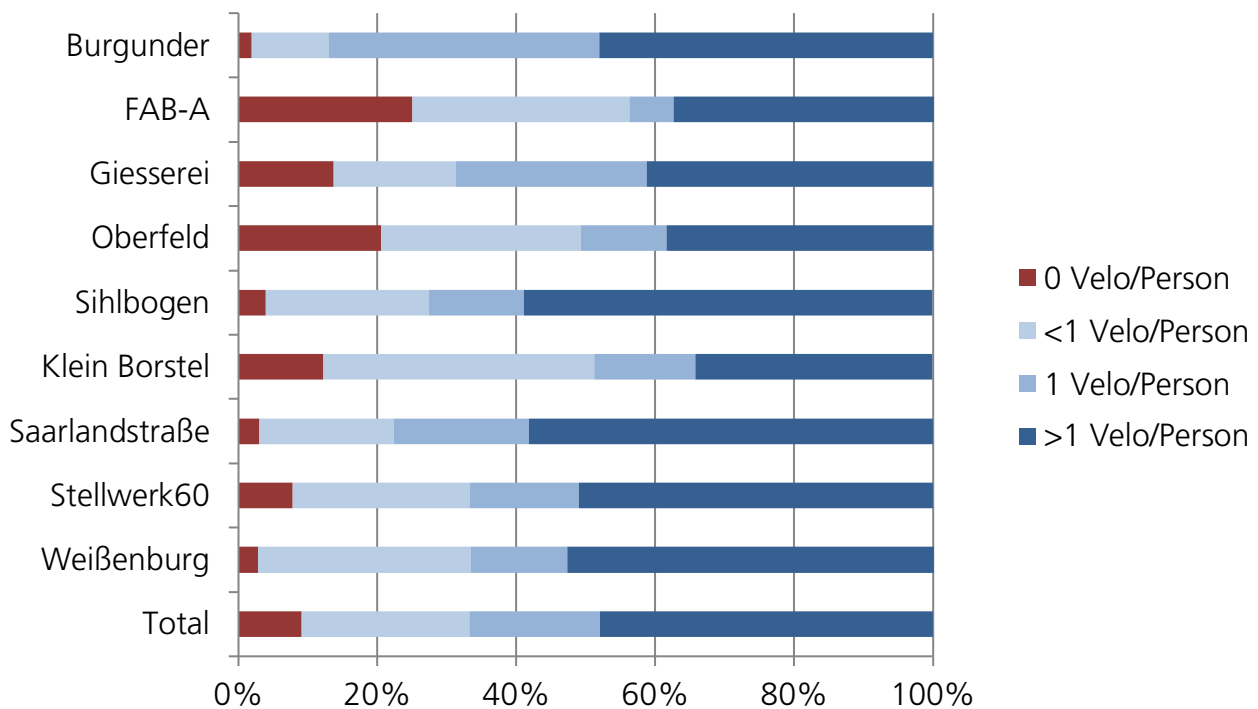


Abbildung 7: Verfügbarkeit von Fahrrädern

5% der Haushalte besitzen ein Lastenrad, aber sie werden häufig zwischen den Bewohner*innen geteilt und sind somit für viele verfügbar. Ebenso tragen Veloanhänger zur Verbesserung und Erweiterung der Transportkapazität bei und ermöglichen das Mitnehmen von Kindern oder Material. Für schwere Lasten, lange Strecken, hügelige Topographien oder Personen mit eingeschränkten körperlichen Fähigkeiten stellen E-Bikes eine weitere Alternative dar, um den Radius des Velos zu vergrössern und zu erweitern. 13% der Haushalte besitzen ein oder zwei E-Bikes, bis zu 30% in Klein Borstel und Giesserei und 20% im Oberfeld – drei der am wenigsten zentral gelegenen Siedlungen.

Hochwertige Regenbekleidung oder für winterliche Bedingungen angepasste Fahrräder ermöglichen es, das ganze Jahr und bei jedem Wetter Velo zu fahren. Gute Kenntnisse der sicheren und attraktiven Velowege der Stadt sind eine wichtige Fähigkeit zum Radfahren, wie auch die dafür notwendigen körperlichen Voraussetzungen. Darüber hinaus bieten in den Städten, in denen es sie gibt, Bikesharing-Angebote einen weiteren Zugang zu Velos.

Schliesslich besitzen die Bewohner*innen nicht nur Velos, sondern nutzen sie auch überdurchschnittlich häufig für Fahrten zur Arbeit oder Ausbildung. Im Vergleich zu den Daten der schweizerischen und deutschen Kernstädte ist der Anteil des Radverkehrs bei Bewohner*innen von autofreien Wohnsiedlungen etwa dreimal so hoch. Für die Alltagsmobilität für alle Zwecke radeln etwa zwei Drittel der Bewohner «(fast) jeden Tag» und fast keiner tut dies nie. Velofahrer*innen heben die Flexibilität, die Unabhängigkeit und die Geschwindigkeit des Fahrrads im städtischen Kontext hervor, sowie persönliche Motivationen wie aktive Bewegung an der frischen Luft, Umweltgründe und Spass am Velofahren.

Die andere Hauptalternative für autofreie Mobilität ist der öffentliche Verkehr. Je nach Nutzungsintensität bieten sich «Flatrate»-Abos auf regionaler oder nationaler Ebene als Hauptstrategie an, diese wird von rund 60% der Bevölkerung genutzt (siehe Abbildung 8).

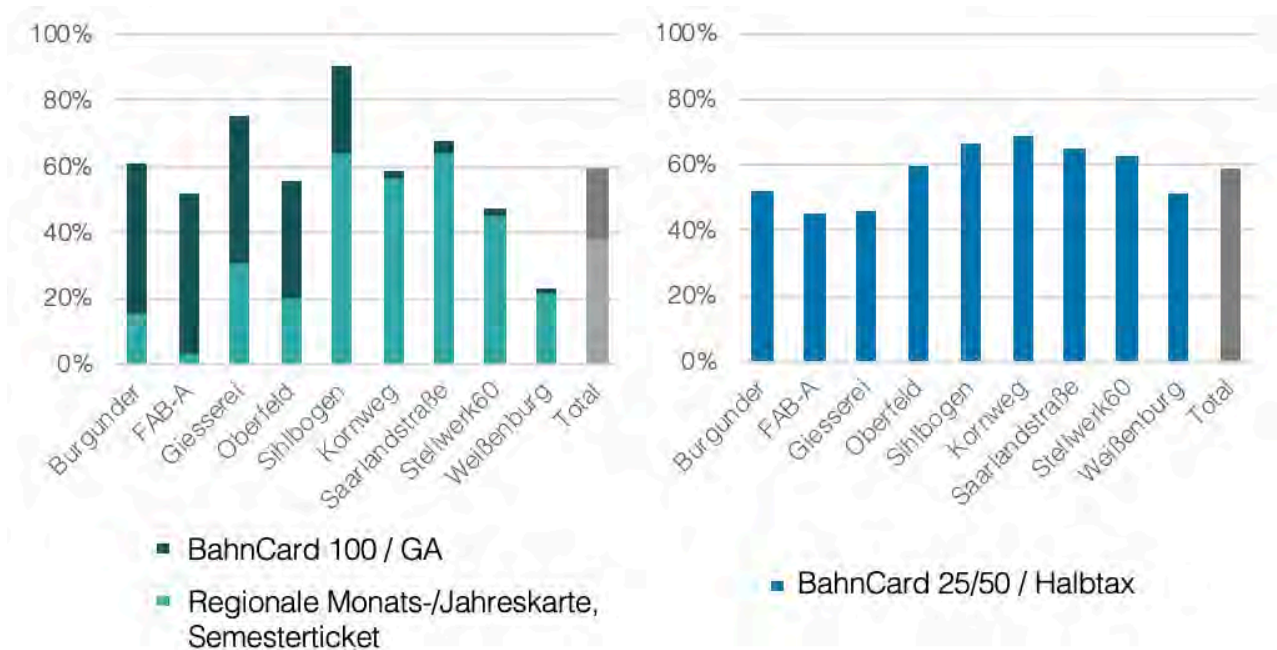


Abbildung 8: Verfügbarkeit von öV-Abos

Für diese Abos, die den uneingeschränkten Zugang zum öffentlichen Verkehr ermöglichen, gibt es zwischen den beiden Ländern erhebliche Unterschiede: In den Schweizer Fallstudien besitzen 27% bis 45% der Bewohner*innen ein GA, während weniger als 5% in den deutschen Siedlungen eine BahnCard 100 besitzen. Stattdessen besitzen zwischen 22% und 64% eine regionale Monats- oder Jahreskarte, verglichen mit nur 3% bis 31% in der Schweiz (ausser 64% im Sihlbogen). Diese Unterschiede spiegeln die Verteilung dieser Abonnement wie auch die Unterschiede der öffentlichen Verkehrssysteme und Raumstrukturen der jeweiligen Städte und Länder wider, sind aber in den meisten Siedlungen deutlich höher als bei der gesamten städtischen und auch der autofreien Bevölkerung. Für eine weniger häufige Nutzung des Fernverkehrs reduzieren Rabattkarten (Halbtax in der Schweiz, BahnCard 25 oder 50 in Deutschland) die Preise, rund 60% der Bewohner*innen besitzen eine solche.

Auch wenn einige Kompetenzen für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erforderlich sind, ist das Wissen über Liniennetze und Strecken heute weniger wichtig, insbesondere durch verbesserte technologische Hilfsmittel (siehe nächste Art von Strategie). Alle Bewohner*innen nutzen öffentliche Verkehrsmittel, über die Hälfte nutzt sie fast täglich. Sie betonen die Möglichkeit, die Reisezeit zu nutzen, den Komfort, Transport von schwerem Gepäck, aber auch das Fehlen attraktiver Alternativen (z.B. fehlende Fahrradinfrastruktur).

Viele Bewohner*innen kombinieren unterschiedliche Mobilitätsformen, um deren Vorteile zu nutzen und deren Nachteilen zu begegnen, wie zum Beispiel Flexibilität des Velos und hoher Geschwindigkeit des öV auf langen Strecken. Viele Bewohner*innen nutzen regelmässig sowohl das Fahrrad als auch die öffentlichen Verkehrsmittel, entweder an verschiedenen Tagen oder zu verschiedenen Jahreszeiten oder für verschiedene Aktivitäten oder Ziele und Entfernungen (multimodale Praktiken), oder kombiniert im Rahmen eines Wegs (intermodale Praktiken). Um zur Arbeit oder zur Ausbildung zu gelangen, kombiniert etwa die Hälfte der Bewohner*innen verschiedene Verkehrsmittel.

Zu Fuss gehen, eine oft unterschätzte Mobilitätsart, stellt eine weitere zentrale Strategie für autofreie Bewohner*innen dar. Dies hängt natürlich vom räumlichen Kontext und der Kenntnis der Stadt ab, z.B. um Abkürzungen zu nutzen oder zwischen zwei Orten zu gehen, anstatt auf einen Bus zu warten um eine oder zwei Stationen zu fahren. Tatsächlich wird zu Fuss gehen oft mit öffentlichen Verkehrsmitteln kombiniert, sobald die Distanzen länger werden. Einkäufe werden meistens zu Fuss erledigt. Wie beim Fahrrad können bestimmte Hilfsmittel den Transport von schweren Gegenständen oder auch Gepäck für den Urlaub erleichtern: Einkaufswagen oder Rollkoffer, aber auch einfach Rucksäcke.

Die hohe Verfügbarkeit von Zugängen zu allen Verkehrsmitteln zeigen erneut die Besonderheit der Bewohner*innen autofreier Wohnsiedlungen im Vergleich zur gesamten autofreien Bevölkerung. Sie bestätigen hingegen wiederum frühere Einzelerhebungen in autofreien Wohnsiedlungen, welche ebenfalls die Bedeutung von Fahrrädern¹⁵ sowie die hohe Verfügbarkeit von Fahrkarten für den öffentlichen Verkehr aufgezeigt haben¹⁶.

¹⁵ Quellen: Bürgi & Hari, 2013; Mantau, 2010; G. Moser, 2009; Scheurer, 2001b

¹⁶ Quellen: Bürgi & Hari, 2013; Ornetzeder et al., 2008

5.2. Mobilitäts- und Transportdienstleistungen

Die zweite Art von Strategie für autofreies Wohnen ist die Nutzung von Dienstleistungen, um sich selbst zu bewegen oder um Waren zu transportieren. Dazu gehört auch die Nutzung eines Autos. Voraussetzung dafür ist, dass insgesamt 84% der erwachsenen Bewohner*innen einen Führerschein besitzen, auch wenn die Interviews ergeben haben, dass heute nicht mehr alle von ihnen fahren würden. 44% der Befragten haben eine Carsharing-Mitgliedschaft, ihr Anteil reicht von weniger als 20% in der Saarlandstraße bis zu 64% im Stellwerk60 (siehe Abbildung 9). Hohe Anteile an Carsharing-Mitgliedern wurden auch in früheren Erhebungen einzelner autofreier Siedlungen festgestellt¹⁷. Darüber hinaus leihen sich 36% der Befragten Autos von Verwandten oder Freund*innen und in Einzelfällen (insbesondere in den Ferien) greifen einige auch auf Mietwagen zurück.

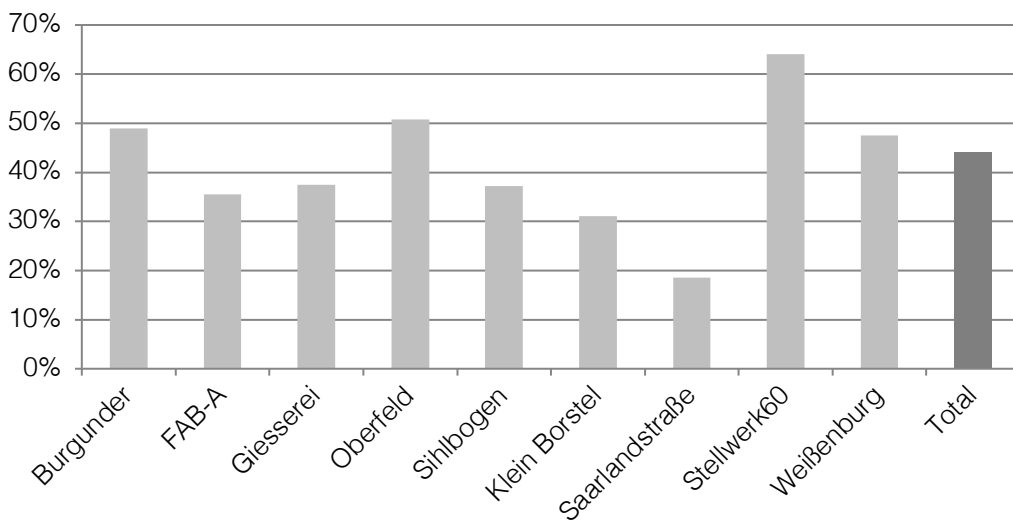


Abbildung 9: Anteil der erwachsenen Bewohner*innen mit Carsharing-Mitgliedschaft

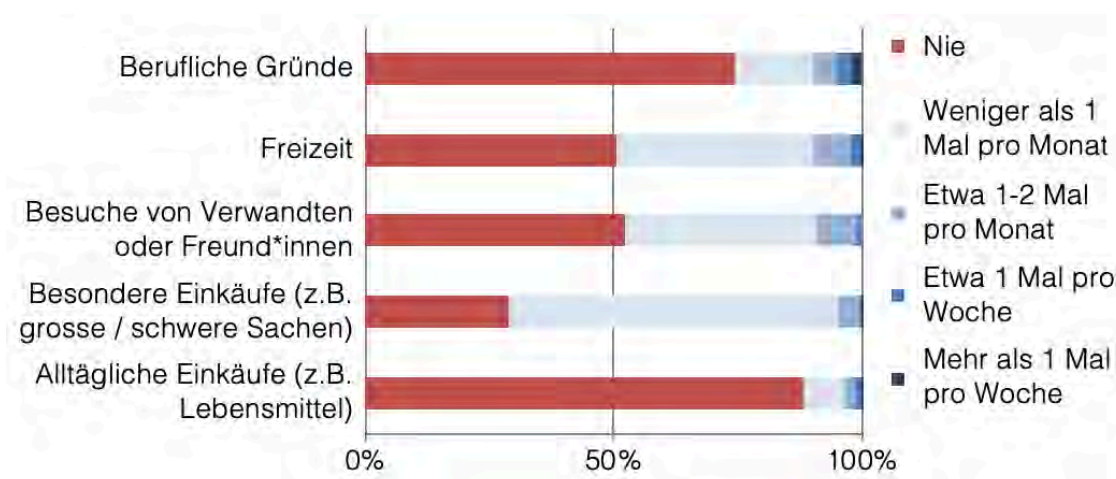


Abbildung 10: Gründe und Häufigkeiten der Autonutzung

¹⁷ Quellen: Brosig et al., 2015; Bürgi & Hari, 2013; Ernst, 2008

Die meisten Befragten nutzen Autos aber nur sehr selektiv (siehe Abbildung 10), hauptsächlich zum Transport grosser oder schwerer Dinge (71%) oder in geringerem Mass zum Besuch von Verwandten oder Freund*innen (48%) und für Freizeitaktivitäten (49%). Insgesamt nutzen mindestens 90% der Bewohner*innen für keinen dieser Gründe mehr als einmal im Monat ein Auto.

Dass die Mehrheit der Bewohner*innen auch wenn sie autofrei lebt Autos nutzt erklärt sich unter anderem damit, dass viele früher in einem Haushalt mit Auto gelebt haben. Insgesamt sind nur 17% in einem autofreien Haushalt aufgewachsen (siehe Abbildung 11), was die Bedeutung der Sozialisation mit autofreiem Leben in der Kindheit und Jugend relativiert. Die meisten Bewohner*innen sind aber auch bereits seit ihrer Kindheit an den öffentlichen Verkehr und das Radfahren gewöhnt, was die Umstellung auf autofreies Leben sicher erleichterte. Nachdem sie das Elternhaus verlassen hatten, besaßen einige nie selbst ein Auto, während andere früher im Leben ein Auto hatten, aber oft nur für kurze Zeit. Sie gaben es aufgrund verschiedener «Schlüsselereignisse» auf, wie z.B. dem Umzug in eine Stadt oder einem neuen Job, bei dem andere Verkehrsmittel besser zu ihrem Alltagsleben passten. Viele gaben das Auto auch auf, als sie ein neues ersetzen müssen und keinen Bedarf mehr hatten oder Umweltschutzgründe zu einem Umdenken führten.

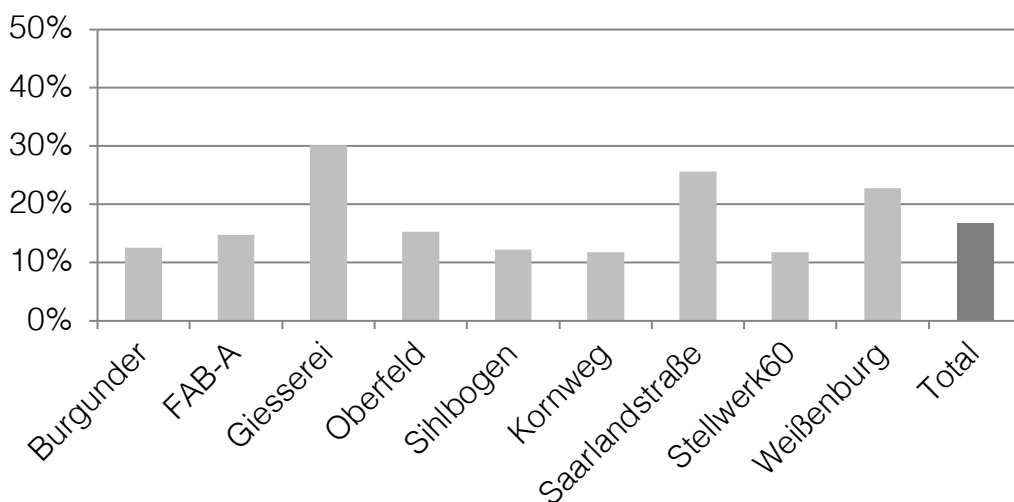


Abbildung 11: Anteil der Bewohner*innen (über 18-jährige), die in einem autofreien Haushalt aufgewachsen sind

Ein Viertel der Haushalte gab kurz vor dem Umzug in die autofreie Wohnanlage ein Auto auf (siehe Abbildung 12), über 35% in Klein Borstel, FAB-A und Stellwerk60, weniger als 20% in Giesserei und Oberfeld. Autofreies Wohnen zieht also nicht nur Haushalte ohne eigenes Auto an, sondern kann stattdessen ein «Schlüsselereignis» darstellen, um den Besitz eines Autos aufzugeben oder eine Strategie, die ein autofreies Leben erst ermöglicht.

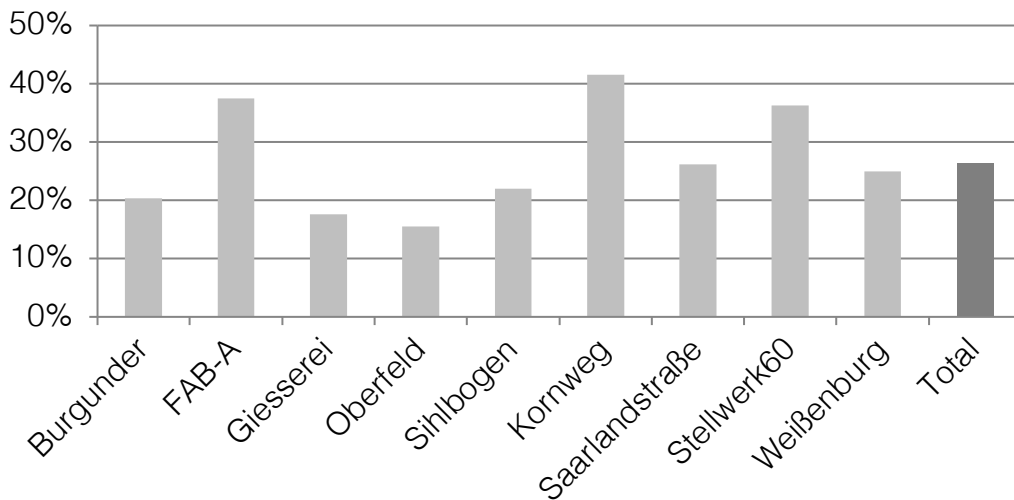


Abbildung 12: Haushalte, die vor dem Einzug ein Auto besaßen

Dienstleistungen wie Taxis oder informelle Angebote, wie z.B. das Mitfahren bei Bekannten, sind eine Art der Autonutzung, die allen Bewohner*innen offensteht. Für die meisten von ihnen sind Taxis jedoch vor allem ein letztes Mittel, das nur in besonderen Situationen eingesetzt wird, wie z.B. um mit viel Gepäck für die Ferien zum Bahnhof zu fahren oder bei Verletzungen:

Wenn's tatsächlich mal irgendwie fürchterlich brennt oder ich ganz eilig irgendwohin muss, dann nehme ich mir auch ein Taxi.

Frau, allein lebend, 65-jährig, Klein Borstel

Für alle Mobilitätsformen und -dienstleistungen gibt es heute einen wichtigen Aspekt, der das autofreie Leben erleichtert: die Digitalisierung. Informations- und Kommunikationstechnologien, insbesondere Smartphones, sind für das autofreie Leben ein entscheidendes Hilfsmittel.

Also da muss ich sagen, das Smartphone ist eine total coole Geschichte für wenn man kein Auto hat.. [...] Und mit Open Street Map Fahrradtouren zu planen oder so, da sind wir einfach vielfältig unterwegs und planen unsere Sachen so. Das ist schon so normal, dass ich überhaupt nicht daran denke. Das macht natürlich eine Erleichterung.

Mann, Paar mit Kindern, 40-jährig, Weißenburg

Sie bieten mehrere Vorteile: mobilitätsbezogene Echtzeitinformationen, z.B. Fahrpläne, Standort und Verfügbarkeit von geteilten Fahrzeugen, Karten (und Navigationsmöglichkeiten), aber auch Wettervorhersagen oder der für das Velofahren nützliche Regenradar. Darüber hinaus bieten sie die Möglichkeit, auf Carsharing-Autos und Bikesharing-Fahrräder zuzugreifen, Mitfahrgelegenheiten zu reservieren oder Fahrkarten für den öffentlichen Verkehr zu kaufen. Beide Aspekte ermöglichen Multi- und Intermodalität, aber auch, wenn nötig, die spontane Anpassung von Wegen. Darüber hinaus können Pendler*innen mit digitalen Geräten die Zeit im öffentlichen Verkehr nutzen, z.B. im Zug arbeiten.

Die Digitalisierung erleichtert auch das Einkaufen. Online-Shopping ermöglicht es heutzutage, fast alles zu bekommen, ohne das Haus zu verlassen. Aufgrund ihrer sozialen und ökologischen Werte sind sich viele Bewohner*innen jedoch der negativen Aspekte der Lieferindustrie bewusst und versuchen, Heimlieferungen zurückhaltend zu nutzen. Andernfalls, wenn die Einkaufsgewohnheiten nicht auf die verfügbaren alternativen Verkehrsmittel angepasst werden, z.B. mit Alltagswegen kombiniert und zu Fuss oder mit dem Velo erledigt werden, spielen auch Zustelldienste eine wichtige Rolle, vor allem für schwere oder grosse Güter. Dazu gehören ins-

besondere Gemüse- oder Obstkorb-Abonnements von regionalen Bio-Bauernhöfen. In Hamburg stellen Lastentaxis eine weitere Lösung für den Transport von beispielsweise Möbeln dar. Auch für Urlaubsreisen gibt es Dienstleistungen zur Lösung des Gepäckproblems: den Versand von schwerem Gepäck per Post oder Bahn.

5.3. Autofreie Erreichbarkeit und Nähe

Eine dritte Art von Strategie um ohne eigenes Auto zu leben, besteht darin, die Erreichbarkeit durch alternative Verkehrsträger zu favorisieren. Dazu gehören insbesondere auch Ziele in der Nähe, die zu Fuss erreichbar sind. Diese Strategie besteht darin, die Lage und insbesondere deren Erreichbarkeit ohne Auto für die verschiedenen Aktivitäten des täglichen Lebens zu berücksichtigen. Diese spielt bei Freizeitaktivitäten und Ferienreisen die wichtigste Rolle, da hier freier gewählt werden kann und nicht andere Faktoren die Bewohner*innen einschränken.

Viele Bewohner*innen haben jedoch auch die Erreichbarkeit ihrer Arbeitgeberin bei der Suche nach einem neuen Arbeitsplatz berücksichtigt:

Ich habe zum Beispiel meine Arbeitsstelle so ausgesucht, dass ich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln hinkomme.

Frau, alleinerziehend, 50-jährig, Klein Borstel

Da die meisten Bewohner*innen über ein hohes Bildungsniveau verfügen und im Dienstleistungssektor arbeiten, in dem die Arbeitsplätze hauptsächlich in den Innenstädten oder zumindest in städtischen Gebieten angesiedelt sind, ist die Erreichbarkeit ohne Auto in der Regel möglich. In den Schweizer Siedlungen arbeiten bis zu 60% ausserhalb der Stadtregion, in der sie leben (siehe Abbildung 13), und setzen daher vor allem auf die Erreichbarkeit der Städte mit der Bahn. Im Gegensatz dazu wird in den deutschen autofreien Siedlungen die Nähe bevorzugt, da mindestens 86% der erwerbstätigen Bewohner in derselben Stadt arbeiten (auch wenn diese natürlich viel grösser sind als in der Schweiz). Ein weiterer Aspekt wird durch die Digitalisierung ermöglicht: Heim- oder Telearbeit und damit seltenere Fahrten ins Büro, was von verschiedenen Bewohner*innen auch genutzt wird.

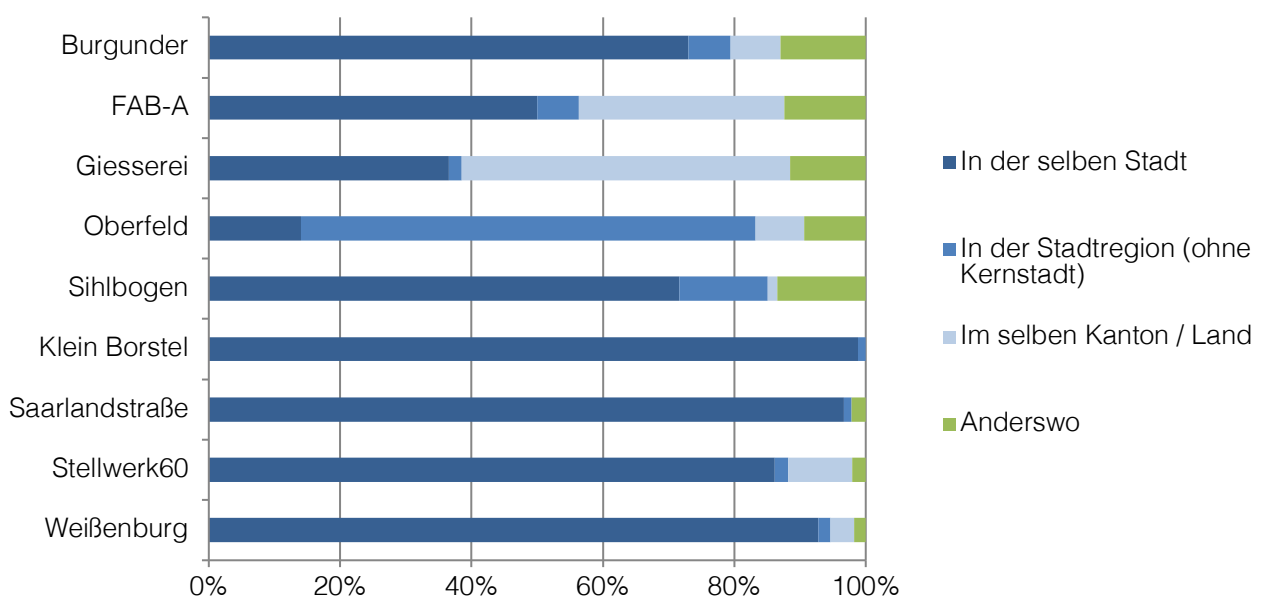


Abbildung 13: Arbeitsort der arbeitenden Bewohner*innen

Für Freizeitaktivitäten spielen Erreichbarkeit und Nähe ebenfalls eine wichtige Rolle. Alle Bewohner*innen erwähnten unterschiedliche Aktivitäten zu Hause und viele verbringen auch einen grossen Teil ihrer Freizeit mit ihren Nachbar*innen, insbesondere in gemeinschaftlichen Wohnsiedlungen, wo verschiedene Aktivitäten stattfinden. Gleichzeitig nannten die meisten Bewohner*innen diverse Freizeitaktivitäten ausserhalb ihres Wohnumfeldes, wie z.B. den Besuch von kulturellen Veranstaltungen (z.B. Kino, Theater oder Oper), Treffen mit Freund*innen und Verwandten, Sport und Outdoor-Aktivitäten wie Wandern. Da diese Aktivitäten in der Regel frei gewählt werden, versuchen die meisten Bewohner*innen diese wenn möglich ohne Auto zu erreichen. Oftmals bietet bereits die Umgebung der Siedlung viele Möglichkeiten für alle Arten von Freizeitaktivitäten. Wenn dies nicht der Fall ist, fahren die Bewohner*innen entweder mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln längere Strecken oder sie benutzen ein geteiltes Auto, auch wenn die meisten versuchen, dies zu vermeiden und nur nutzen, wenn es keine Alternative gibt:

Wir machen dann halt Fahrradausflüge oder fahren mit dem Fahrrad irgendwo in den Wald oder fahren an den See oder in die nähere Umgebung, an den Kanal. Also dass man einfach sich die erreichbaren Ziele sucht. Und das ist ja in Münster alles recht schön.

Frau, Paar mit Kindern, 50-jährig, Weißenburg

Einkäufe besorgen die meisten Bewohner*innen in der Nähe. Lebensmittel kaufen sie hauptsächlich in der Umgebung ihres Wohnortes oder auf Märkten in der Innenstadt oder im Quartier, die sie mit dem Velo oder öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen können. In einigen Siedlungen gibt es sogar kleine Läden oder ein Mal pro Woche einen Marktstand.

Auch bei Ferienreisen mit Übernachtungen – etwa die Hälfte der Bewohner*innen ist im Jahr vor der Erhebung mehr als fünf Mal verreist – spielt die autofreie Erreichbarkeit eine wichtige Rolle. Wenn möglich, wählen die meisten Bewohner*innen Ziele, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind. Die meisten blieben in ihrem Heimatland oder zumindest in Westeuropa. Das bedeutet aber nicht, dass sie nicht weit weg reisen, sie benutzen zum Beispiel Nachtzüge, wo sie noch existieren. Tatsächlich haben fast alle Bewohner*innen im Jahr vor der Umfrage für Ferienreisen öffentliche Verkehrsmittel benutzt, aber etwa die Hälfte ist auch mit dem Auto oder Flugzeug innerhalb Europas gereist. In den Interviews erwähnte jedoch ein grosser Teil der Bewohner*innen, dass sie, hauptsächlich aus Umweltgründen, die Benutzung von Autos und Flugzeugen vermeiden:

Meistens machen wir wirklich Ferien plus minus in der Umgebung, in der Schweiz, wo du halt auch in den Ferien nicht aufs Auto angewiesen bist.

Mann, Paar mit Kindern, 40-jährig, Burgunder

Schliesslich ist auch die Erreichbarkeit des Wohnorts entscheidend, um autofrei zu leben. Wie oben gesehen, spielen die Nähe zu verschiedenen Orten des Alltagslebens und die Möglichkeit, sich zu Fuss und mit dem Fahrrad bewegen zu können wie auch die öV-Anbindung, wichtige Kriterien der Wohnungswahl dar.

5.4. Gemeinschaft der Bewohner*innen

Eine letzte Art von Strategie, die für autofreies Wohnen wichtig scheint, ist die Gemeinschaft der Bewohner*innen. Insbesondere um Teil einer Gruppe von offenen und gleichgesinnten Menschen zu sein, die zusammenarbeiten, um mit bestimmten Schwierigkeiten umzugehen, die mit

autofreiem Leben verbunden sein können. Dies ist insbesondere bei gemeinschaftlichen Wohnprojekten der Fall.

Ein Aspekt ist die gemeinsame Nutzung von Transportmitteln mit den Nachbar*innen. Wie bereits erwähnt, muss nicht jeder Haushalt einen Fahrradanhänger oder ein Lastenvelo besitzen, wenn sich die Nachbar*innen kennen und miteinander kommunizieren. Digitale Kommunikationsmöglichkeiten wie Mailinglisten oder Online-Foren ermöglichen es den Bewohner*innen, Fahrzeuge oder Zubehör auch in einer grösseren Gruppe einfach zu teilen oder auch andere Aktivitäten oder Transporte zu koordinieren:

Es gibt natürlich auch mal sowas, dass irgendwer ein Auto geliehen hat und sagt ich fahre am Wochenende zu Ikea, braucht jemand irgendwas. Da ist man immer auch sehr gemeinschaftlich denkend, weil man weiss, dass für alle die Wege schwer sind. [...] Wir haben einen Blog. Für alles, Bestellungen und so, da kuckt man das man das zusammen macht.

Frau, Paar mit Kindern, 50-jährig, Klein Borstel

Dieses Zitat weist bereits auf einen weiteren Aspekt der Gemeinschaft hin, das Einkaufen von Lebensmitteln, das für die meisten autofreien Haushalte eine Herausforderung darstellt, insbesondere für Familien. Wie bereits erwähnt, organisieren die Bewohner*innen in den meisten gemeinschaftlichen Wohnsiedlungen entweder einen wöchentlichen Marktstand eines Bio-Bauern, ein kleines Lebensmittelgeschäft oder eine Form von gemeinsamer Bestellung von Lebensmitteln.

Darüber hinaus spielen verschiedene, oft informelle, Aktivitäten die wahrscheinlich wichtigste Rolle der Gemeinschaft. Gemeinsame Anlässe wie Yogastunden, Grillabende oder Filmvorführungen in der Siedlung verursachen keine Wege (aber erfordern Gemeinschaftsräume und -flächen). Schliesslich sind nachbarschaftliche Hilfe, wie z.B. der Transport von schweren Gegenständen für ältere Menschen oder die Betreuung von Kindern, wenn Eltern kurz weg müssen, kleine Gesten, die das Leben ohne eigenes Auto erleichtern.

6. Lebensstile autofreier Bewohner*innen

Die Profile der Bewohner*innen zeigten deutliche Tendenzen hinsichtlich ihrer sozio-demographischen und -ökonomischen Merkmale sowie der für sie wichtigen Werte. Auch wenn eine oft grosse Mehrheit hinter diesen allgemeinen Trends steht, gibt es doch auch erhebliche Unterschiede zwischen den Bewohner*innen, welche durch eine Typologie von Lebensstilen veranschaulicht wird. Die qualitative Typologie der Lebensstile basiert auf den Werten oder Motivationen zum autofreien Leben der interviewten Bewohner*innen und ihren Mobilitätspraktiken. Auf der Wertachse gibt es drei Arten von Bewohnern*innen: ökologische, pragmatische und nutzenorientierte. Für die Mobilitätspraktiken gibt es zwei Arten: Radfahrende und Multimodale (siehe Abbildung 14). In den folgenden Abschnitten wird ein repräsentatives Beispiel dargestellt, das jeden Lebensstil veranschaulicht. Es stellt keine existierende Person dar, sondern ähnelt einem Idealtyp und veranschaulicht die Eigenschaften und Praktiken der Individuen jedes Lebensstils.

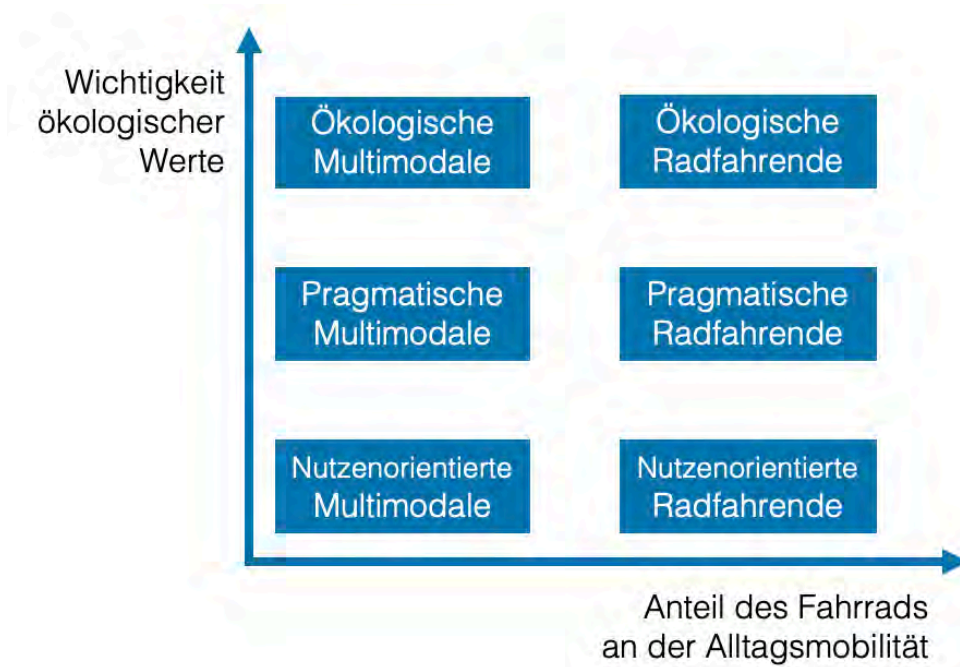


Abbildung 14: Lebensstile der Bewohner*innen in autofreien Wohnsiedlungen

Die «ökologischen Radfahrenden» leben mit ihrem Partner zusammen und haben starke ökologische Überzeugungen, die ihr Leben leiten. Daher ist Velofahren die bevorzugte Mobilitätsform und wird wenn immer möglich genutzt. Ansonsten nutzen sie für längere Strecken Züge und Autos nur wenn es keine Alternative gibt, ein paar Mal im Jahr. Sie haben noch nie ein eigenes Auto besessen. Ferien werden auch durch ökologische Aspekte beeinflusst und Reisen mit Flugzeug oder Auto vermieden. Ökologische und soziale Werte zeigen sich auch in den Freizeitaktivitäten dieser grünen Radfahrer*innen. Sie arbeiten ehrenamtlich in einer Umweltorganisation, verbringen oft Zeit mit Nachbar*innen in der Siedlung, treffen gerne Freund*innen und Verwandte und betreiben Outdoor-Sport.

Die «ökologischen Multimodalen» sind Alleinstehende, für die ökologische und soziale Werte Leitsätze im Leben sind. Sie fahren gerne im Stadtteil oder in ihrer Freizeit Velo, aber im Win-

ter und für längere Strecken nutzen sie öffentliche Verkehrsmittel. Sie haben einen Führerschein, fahren aber nicht mehr Auto. Stattdessen nutzen sie vielfältige Möglichkeiten, um Situationen zu meistern, in denen ein Auto benötigt wird, insbesondere nutzen sie Taxis oder Lieferdienste. Ihre ökologischen Überzeugungen beeinflussen auch die Urlaubsreisen, sie vermeiden Flüge und reisen hauptsächlich in Westeuropa. In der Freizeit üben sie verschiedene Aktivitäten aus, die von Outdoor-Sportarten bis hin zu Theater- und Kinobesuchen reichen. Sie beteiligen sich oft an Aktivitäten in ihrer Siedlung und leisten ehrenamtliche Arbeit, wie z.B. durch die Unterstützung von Geflüchteten.

Die «pragmatischen Radfahrenden» haben eine Familie und messen ökologischen Werten eine gewisse Bedeutung zu, aber für sie sind auch soziale Werte wichtig. Bei der Mobilität kommen auch praktische Motivationen ins Spiel. Sie benutzen ein Carsharing-Auto, wenn es nötig ist, aber ihr bevorzugtes Transportmittel ist das Velo. Sie haben einen Fahrradanhänger, um ihre Kinder zu transportieren oder zum Einkaufen. Im Urlaub reisen sie mit verschiedenen Verkehrsmitteln, darunter Autos und Flugzeuge, auch wenn sie versuchen, diese zu umgehen. Ihre Freizeit verbringen sie hauptsächlich mit den Kindern, oft auch mit Nachbar*innen in der Wohnsiedlung.

Die «pragmatischen Multimodalen» sind Rentner, die mit ihrer Partnerin leben. Ihnen sind soziale Werte wichtig und sie haben auch ökologische Überzeugungen. Diese spielen eine Rolle für ihren Alltag, aber praktische Motivationen sind mindestens ebenso wichtig: Sie brauchen einfach kein Auto wenn sie in der Stadt leben, wo es genügend Alternativen gibt. Sie können Auto fahren und besaßen vor langer Zeit mal eines. Jetzt nutzen sie es nur noch ausnahmsweise, entweder in Form von Carsharing oder Taxis, und planen ihre Aktivitäten hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr. Sie gehen auch längere Strecken zu Fuss oder benutzen das Velo, Outdoor-Aktivitäten wie Wandern sind eine ihrer bevorzugten Freizeitaktivitäten. Sie verbringen oft Zeit mit Nachbar*innen oder anderen Freund*innen und Verwandten.

Die «nutzenorientierten Radfahrenden» sind berufstätige Menschen, die mit ihrer Familie in Weißenburg, in der Fahrradstadt Münster, leben. Ihre Alltagsmobilität orientiert sich vor allem an praktischen und finanziellen Aspekten, so dass das Fahrrad die erste Wahl ist. Sie erkennen dessen ökologischen Wert an, aber er ist nicht entscheidend für sie. Um ihre Kinder zu transportieren und zum Einkaufen haben sie ein Lastenrad. Autos sind für sie eine nützliche Alternative um mit der ganzen Familie zu reisen, entweder wenn sie bequemer oder wenn sie billiger sind als öffentliche Verkehrsmittel. Ihre Freizeitaktivitäten finden meist in der Siedlung oder im Freien statt und die Ferien werden in Deutschland verbracht, wo sie hauptsächlich mit dem Zug längere Strecken zurücklegen.

Die «nutzenorientierten Multimodalen» sind Personen, die allein in einer Mietwohnung leben. Für sie spielen ökologische Werte keine grosse Rolle. Ihre Mobilitätspraktiken gründen auf rationalen Motivationen bezüglich Geschwindigkeit und Kosten, wie man sich in der Stadt am besten bewegen kann. Sie könnten sich ein Auto leisten, aber da sie es im Alltag nicht brauchen, nutzen sie Carsharing, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel nicht verfügbar oder attraktiv genug sind. Sie sind nicht sehr stark in der Siedlung verwurzelt und verbringen ihre Freizeit entweder in ihrer Wohnung oder draussen. Im Urlaub bereisen sie die ganze Welt und steigen deshalb oft in ein Flugzeug.

Alle sechs Lebensstile sind ähnlich häufig, die pragmatischen Typen sind etwas stärker vertreten als die anderen (siehe Tabelle 2). Hingegen ist ihre Verteilung in den verschiedenen Wohnsiedlungen sehr unterschiedlich. In Weißenburg gibt es nur die drei Radfahrenden-Lebensstile

(und die Hälfte sind Nutzenorientierte) und im Sihlbogen nur die drei Multimodalen (drei von fünf sind Nutzenorientierte). In der Saarlandstraße mit den drei unterschiedlichen Bauabschnitten sind alle Lebensstile vorhanden, während es in den drei übrigen Siedlungen überwiegend pragmatische oder ökologische Lebensstile gibt. Diese Unterschiede spiegeln die Eigenschaften der Siedlungen wider, im geförderten Wohnungsbau finden sich mehr nutzenorientierte und in gemeinschaftlichen Wohnprojekten häufiger ökologische Lebensstile. Darüber hinaus beziehen sich die Unterschiede auch auf die unterschiedlichen «Mobilitätskulturen» der verschiedenen Stadt: In Münster gibt es nur Radfahrende und in Zürich nur Multimodale. So bestätigen diese Ergebnisse die Bedeutung von Verkehrs-Infrastrukturen, aber auch den sozialen Kontext, der zur letzten Forschungsfrage dieser Arbeit überleitet.

	Burgunder	Oberfeld	Sihlbogen	Klein Borstel	Saarlandstr.	Weißenburg	Total
Ökologische Radfahrende	2	1		2	1	3	9
Ökologische Multimodale		2	1	3	2		8
Pragmatische Radfahrende	2	2		2	2	3	11
Pragmatische Multimodale	2	3	1	1	3		10
Nutzenorientierte Radfahrende					1	6	7
Nutzenorientierte Multimodale	2		3	1	3		9

Tabelle 2: Häufigkeit und Verteilung der Lebensstile in den autofreien Wohnsiedlungen

7. Räumlicher und sozialer Kontext für autofreies Leben

Neben individuellen Aspekten müssen auch der räumliche und soziale Kontext angesprochen werden, um die Bewohner*innen autofreier Wohnsiedlungen zu verstehen, und insbesondere was notwendig ist für ein Leben ohne eigenes Auto. Der Kontext umfasst raumbezogene Aspekte, insbesondere Transport- und andere Infrastrukturen, sowie immaterielle Aspekte, die sich auf Gesetze und insbesondere soziale Normen beziehen

Zunächst möchte ich aber noch die positive Bewertung der Bewohner*innen bezüglich der Eignung ihrer Wohnsiedlung für ein Leben ohne Auto aufzeigen: Etwa zwei Drittel antworteten mit «sehr geeignet» und fast 30% mit «geeignet». Nur drei der 484 Befragten antworteten mit «sehr ungeeignet» oder «eher ungeeignet». Es wurden jedoch in allen Siedlungen unterschiedliche Mängel erwähnt, die in den folgenden Abschnitten detailliert werden. Darüber hinaus berichteten alle bis auf einen der interviewten Bewohner, dass in naher Zukunft kein Umzug geplant sei. Dies ist ein weiterer Beweis für ihre Zufriedenheit und dafür, dass autofreies Wohnen «funktioniert», auch langfristig. Ebenso waren fast alle interviewten Bewohner*innen im Allgemeinen sehr zufrieden mit ihrer Wohnsiedlung, erwähnten aber dennoch auch diverse Aspekte, die verbessert werden sollten, um autofreies Wohnen zu erleichtern. Die Zufriedenheit vieler Eltern stand in direktem Zusammenhang mit ihren Kindern, sie sehen eine autofreie Wohnsiedlung als perfekten Ort, um aufzuwachsen.

Die Aspekte des räumlichen Kontexts lassen sich in drei Arten unterteilen: die Mobilitätsinfrastruktur, die Infrastruktur des umliegenden Quartiers und die Merkmale der Siedlung selbst. Insgesamt ergab die Befragung, dass eine Bus- oder Tramhaltestelle in maximal fünf Minuten Entfernung, die Nähe zu einem S-Bahnhof, sichere und leicht zugängliche Fahrradabstellanlagen, sichere und direkte Fuss- und Velowege im Umfeld der Siedlung, Läden für den täglichen Bedarf und ein Naherholungsgebiet die fünf wichtigsten Eigenschaften für autofreies Wohnen sind (siehe Abbildung 15). Sie alle wurden von über 60% der Bewohner*innen als «(sehr) wichtig» bewertet. Eine Reihe von Aspekten sind zweitrangig: Carsharing in der Siedlung, die Nähe zu einem Fernbahnhof und zur Innenstadt sowie Dienstleistungen oder Kindergärten und Schulen in maximal fünf Minuten Gehdistanz. Restaurants, Cafés und Bars in der Nähe sowie Mobilitätsdienstleistungen in der Siedlung sind hingegen für die meisten Bewohner*innen unwichtig.

Die Interviews zeigten, dass für die Mobilität die Infrastruktur in der Siedlung und ihre Lage bzw. insbesondere die Erreichbarkeit relevant sind. In der Siedlung wurden vor allem Veloabstellplätze erwähnt, diese müssen von hoher Qualität sein, z.B. mit befahrbaren Rampen für den Zugang zu Tiefgaragen oder zumindest mit ausreichend überdachten und gesicherten Stellplätzen. Da die durchschnittliche Anzahl der Velos pro Haushalt wie oben gesehen sehr hoch ist, müssen Abstellanlagen entsprechend gross sein. Angesichts der Bedeutung des Radfahrens sind Velowerkstätten sowie (informelles) Lastenrad- oder Veloanhänger-Teilen weitere Aspekte, die das autofreie Leben erleichtern. Die Verfügbarkeit von Carsharing – innerhalb der autofreien Siedlung oder in der Nähe – wurde auch oft erwähnt.

Während die spezifische Lage der Wohnsiedlung an sich unbedeutend erschien, ist ihre Erreichbarkeit sowohl mit öffentlichen Verkehrsmitteln als auch mit dem Fahrrad von grösster Wichtigkeit. Dazu gehören zum einen kurze Wege zu Nahverkehrslinien (aber auch leicht zugängliche Fahrzeuge und Haltestellen, z.B. Rampen oder Aufzüge an Bahnhöfen) mit hohen Taktfrequenzen, und zum anderen attraktive Fahrradwege, um die Innenstadt oder andere wichtige

Orte des täglichen Lebens zu erreichen. So scheint die Entfernung zum Stadtzentrum (und einem Fernbahnhof, der in der Schweiz mit ihrem hohen Anteil an Pendler*innen wichtiger ist) durch eine durchschnittliche Velostrecke oder die Ausdehnung des städtischen öffentlichen Verkehrsnetzes begrenzt. Da viele Bewohner*innen multimodal sind und beide Verkehrsmittel ihre Vorteile und Unannehmlichkeiten haben, sollten immer beide berücksichtigt werden, auch in Städten mit einer starken Velokultur oder einem ausgebauten öffentlichen Verkehr.

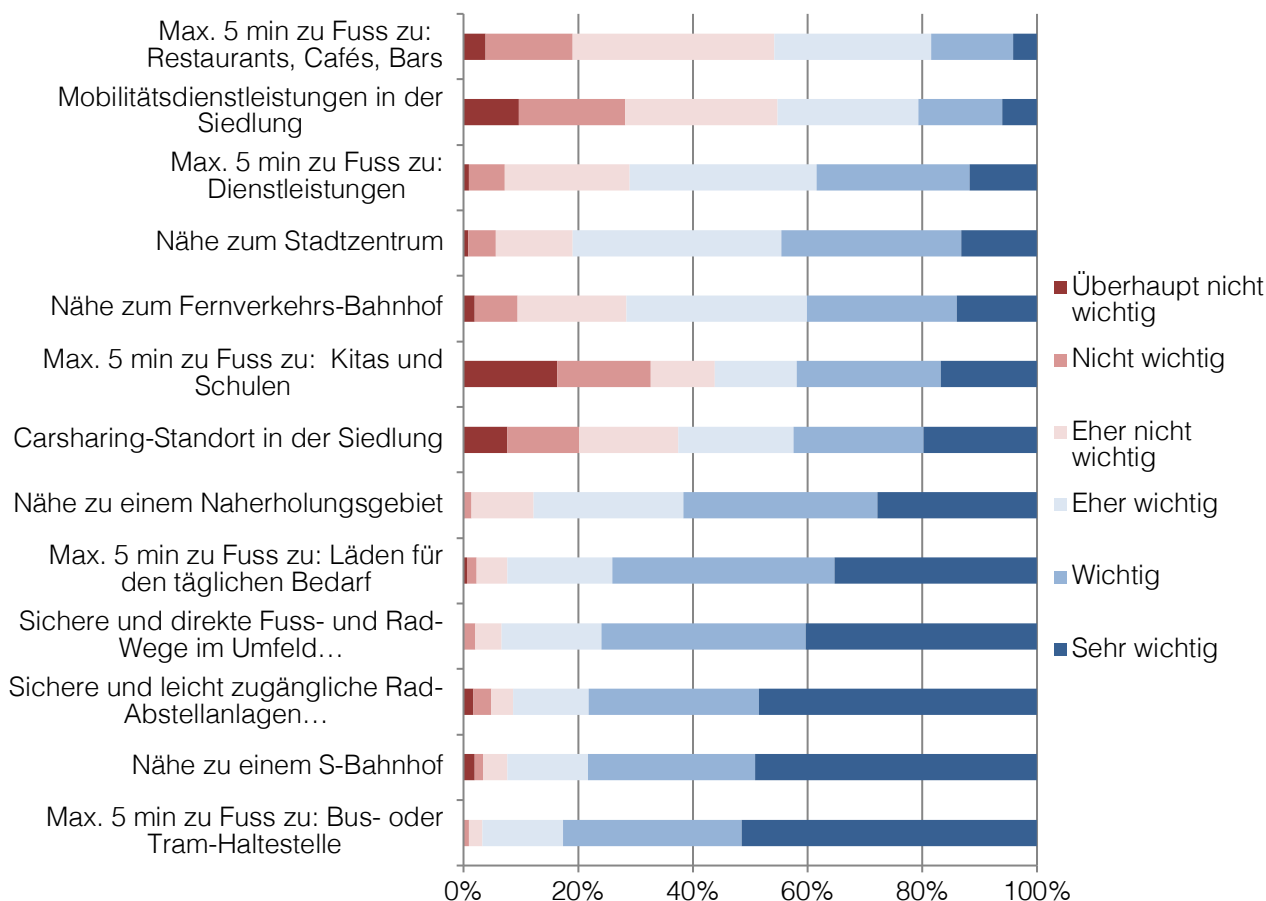


Abbildung 15: Bewertung der wichtigen Eigenschaften für eine autofreie Siedlung

Die wichtige Rolle dieser Eigenschaften im Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastruktur spiegelt sich auch in den Unterschieden in der Mobilitätspraxis zwischen den Wohnsiedlungen wider. Im Sihlbogen in der «öV-Stadt» Zürich nutzen die Bewohner*innen hauptsächlich dieses Verkehrsmittel und 20% von ihnen fahren weniger Velo als vor dem Einzug. In drei Siedlungen ist der Anteil des Fahrrads dagegen deutlich gestiegen und der des öffentlichen Verkehrs gesunken: in FAB-A (vor allem aufgrund seiner Lage im Zentrum einer mittelgrossen Stadt) sowie in Stellwerk60 (relativ weit vom schienengebundenen öffentlichen Verkehr entfernt radeln 60% öfter als vor dem Einzug) und Weissenburg (erklärt durch die in Münster bestehende starke Radkultur). Ebenso stieg bei den Siedlungen mit den grössten Entfernungen zur Innenstadt der Anteil der Zug- und Busfahrten um bis zu 45% (insgesamt nutzen 27% mehr und 8% weniger öffentliche Verkehrsmittel). Auch wenn insgesamt eine Mehrheit ihre Gewohnheiten nicht geändert hat, haben rund 44% der Bewohner*innen ihre Autofahrten reduziert (bis zu 73% in Klein Borstel) und nur sehr wenige fahren mehr als bisher (aufgrund der Verfügbarkeit von

Carsharing vor Ort, aber auch anderer zufälliger Veränderungen wie der Geburt eines Kindes). Die Tatsache, dass die meisten Bewohner*innen bereits in derselben Stadt gelebt haben, erklärt insgesamt, dass sich die Mobilitätspraktiken für eine grosse Mehrheit nicht geändert haben, auch wenn in verschiedenen Siedlungen die Bedeutung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur hervorsticht.

Für die Infrastruktur in der Umgebung hat sich gezeigt, dass Nahversorgung – Läden und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs – eine Grundvoraussetzung für autofreies Wohnen darstellen. Ein weiterer wichtiger Aspekt sind Naherholungsgebiete in der Nähe wie z.B. ein Park oder ein Wald. Andere Einrichtungen sind dagegen weniger wichtig, da sie nicht jeden Haushalt betreffen. Aber angesichts der vielen Familien spielen Schulen oder Kindergärten eine gewisse Rolle – viele Siedlungen beinhalten sogar eine Kindertagesstätte, die für viele Eltern zentral ist. Kulturelle oder gastronomische Angebote in der Nähe sind deutlich weniger wichtig, da sie weniger häufig besucht werden. Umgekehrt wünschen sich die meisten Bewohner*innen aber eine grössere autofreie oder zumindest autoreduzierte oder verkehrsberuhigte Umgebung, um nicht nur innerhalb ihrer Siedlung von der Abwesenheit von Motorfahrzeugen zu profitieren.

Schliesslich sollte die Siedlung selbst, neben mobilitätsbezogenen Aspekten, eine Reihe relevanter Merkmale aufweisen. Sie sollte vorzugsweise an einem ruhigen und emissionsfreien Ort gelegen sein. Die Wichtigkeit der Nahversorgung kann auch innerhalb der Siedlung angegangen werden und verschiedene Formen annehmen, wie z.B. einen wöchentlichen Marktstand, eine Lebensmitteleinkaufsgenossenschaft oder sogar ein kleines Lebensmittelgeschäft. Die Abfallentsorgung sollte ebenfalls erleichtert werden, da diese andernfalls eine Herausforderung für autofreie Haushalte darstellen kann. Weiter sollte die Gestaltung der Siedlung grosse, vielfältige und hochwertige Aussenflächen umfassen, um verschiedene (gemeinsame) Freizeitaktivitäten zu ermöglichen. Dies wurde vor allem in den Genossenschaften und Wohnprojekten hervorgehoben, gilt aber für alle Siedlungen. Ebenso betonten die Bewohner*innen die Bedeutung von Gemeinschaftsräumen, um gemeinsame Aktivitäten zu veranstalten.

Für viele Bewohner*innen sind soziale Aspekte entscheidend, um autofrei zu leben, da sie die Mobilität erleichtern oder vermeiden können, z.B. Gemeinschaftsräume und Nachbar*innen, mit denen sie gerne Zeit verbringen. Darüber hinaus macht auch die Gemeinschaft der Haushalte, die ohne Auto leben, diese Lebensweise möglich und schafft ein Gemeinschaftsgefühl, weil sich die Bewohner*innen dadurch von der Mehrheit der Gesellschaft unterscheiden (wenn auch nicht in allen Städten, zumindest im Vergleich zur regionalen oder nationalen Ebene):

Das Autofreie macht es aus, dass hier Menschen bewusst hinziehen, und das hier bewusst suchen, nicht nur dass man hier ohne Auto lebt, sondern dass man hier eine Gemeinschaft hat: «Ach, hier wohnen Menschen, die bewusst ohne Auto fahren». Das sind schon besondere Menschen, also das sind schon besondere Leute, mit einer besonderen Geschichte, wo ich denke, das sind auch echt spannende Leute. Also das kann ich nicht anders sagen. Nicht nur was verbindet einen, Geldbeutel oder kein Geldbeutel, sondern die Autofreiheit verbindet uns.

Frau, Paar mit Kindern, 50-jährig, Weissenburg

Schliesslich wurden auch übergeordnete soziale und kulturelle Normen erwähnt, insbesondere für Familien gilt es immer noch als «normal», ein Auto zu besitzen:

Dieses Projekt hat lange die Schwierigkeit gehabt, die Wohnungen zu besetzen weil viele Familien gesagt haben: «Autofrei mit Kind, wie das denn?» Das ist auch gesellschaftlicher Konsens, dass man dann mit Kindern Autos braucht. Meine Güte, ganz viele Leute in Hamburg

sind autofrei, das ist nicht besonders irre.

Frau, Paar mit Kindern, 45-jährig, Klein Borstel

Allerdings ist eine gewisse Veränderung zu beobachten und vor allem die Städte, in denen diese autofreien Bewohner*innen leben, verfügen über eine Mobilitätskultur, in der es immer häufiger und «normaler» ist, autofrei zu leben und Fahrrad zu fahren oder öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen statt ein Auto zu besitzen und zu fahren – oder sogar zur neuen «normalen» städtischen Lebensweise wird.

8. Schlussfolgerungen

8.1. Ein System autofreier Mobilität

Auch wenn es einige Unterschiede zwischen den neun Wohnsiedlungen gibt, deutet meine Studie darauf hin, dass insgesamt ökologische und soziale Werte die Haushalte bei ihrer Wahl autofrei und in einer autofreien Siedlung zu leben, massgeblich beeinflusst haben. Für viele von ihnen waren jedoch auch praktische Aspekte der Autofreiheit wichtig. Mit anderen Worten: Pragmatische Gründe können den Wunsch erklären, ohne Auto zu leben, und ökologische und soziale Motivationen das langfristige Engagement, das nur durch den Auszug aus einer autofreien Siedlung umkehrbar ist. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es eine Kombination aus Bereitschaft und Machbarkeit ist, autofrei zu leben, einerseits auf persönlicher Ebene und andererseits aufgrund eines sozialen und räumlichen Umfelds.

Um das «System der Automobilität» zu überwinden sind deshalb verschiedene individuelle Strategien sowie ein räumlicher und sozialer Kontext notwendig, der autofreies Wohnen ermöglicht – in anderen Worten ein «System autofreier Mobilität» (siehe Abbildung 16). Oder wie es ein Bewohner ausdrückt:

Das ist ein Systemdenken. Während für einen Automobilisten nichts ohne das Auto denkbar ist, ist es für mich umgekehrt: das Auto ist sowas von sinnlos, wertlos. Ich habe alles um andere herum gebaut, ich habe jedes Problem für sich gelöst.
Man, allein lebend, 50-jährig, Sihlbogen

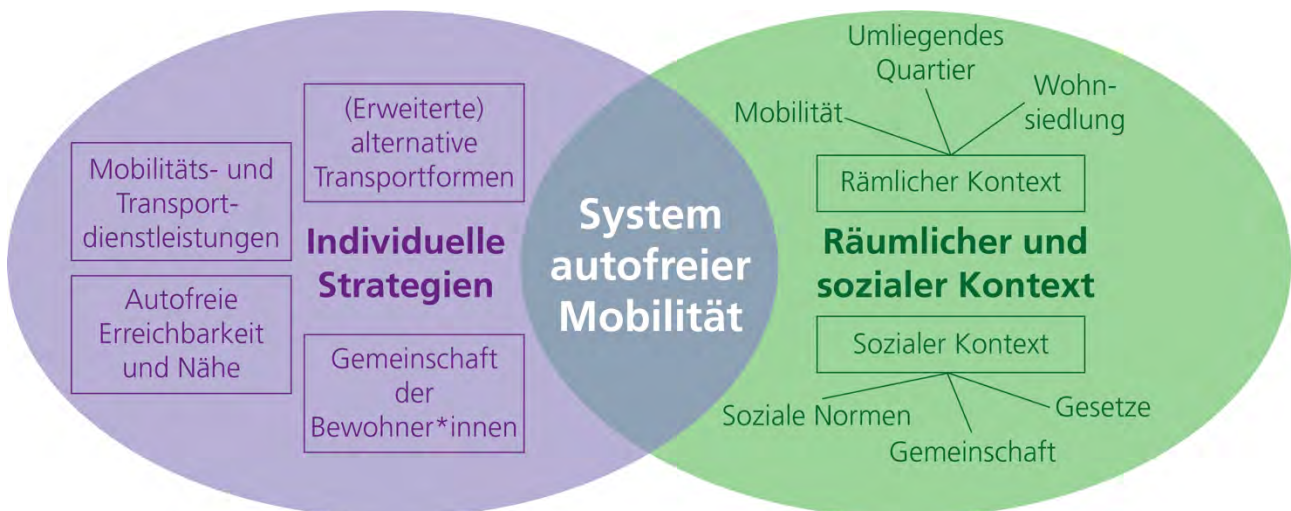


Abbildung 16: System autofreier Mobilität

Tatsächlich haben nur wenige Haushalte Schwierigkeiten aufgrund der Autofreiheit erwähnt. Diese sind meist beschränkt auf besondere Situationen (z.B. ein Verwandter mit gesundheitlichen Problemen oder einer Behinderung) oder Orte, die erreicht werden müssen (z.B. für Freizeitaktivitäten, Feste oder Urlaub), aber ohne Auto nicht zugänglich sind oder Aktivitäten, für welche Carsharing keine passende Lösung ist. Die meisten Bewohner*innen betonen jedoch, dass dies im Allgemeinen kein Problem darstellt und oft nur etwas mehr Organisation oder Planung erfordert. Tatsächlich wird das Leben ohne eigenes Auto – insbesondere für ehemalige Autobesitzer*innen – oft als komplizierter empfunden, als alle Mobilitätsbedürfnisse mit einem

Verkehrsmittel zu befriedigen, auch wenn die Vorteile autofreien Lebens schnell sichtbar werden.

8.2. Haupterkenntnisse

Im letzten Kapitel dieser Kurzversion meiner Doktorarbeit formuliere ich im Hinblick auf die Praxis fünf Haupterkenntnisse, welche einerseits die unterschiedlichen Ergebnisse meiner Studie der Bewohner*innen neun autofreier Wohnsiedlungen zusammenfassen und andererseits auch Hinweise zu Empfehlungen geben. Handlungsbedarf besteht auf zwei Ebenen. Auf räumlicher und infrastruktureller Ebene müssen die Städte (und auch die Räume darüber hinaus) fürs autofreie Leben angepasst werden, d.h. öffentliche Räume vom Auto befreit und die im letzten Jahrhundert eingeleitete autoorientierte Raumentwicklung überwunden werden. Auf individueller Ebene können Praktiken aber auch unabhängig vom sozialen und räumlichen Kontext, in dem wir leben, angepasst und bei Bedarf neue Fähigkeiten erworben werden. Die Empfehlungen richten sich daher sowohl an interessierte Einzelpersonen wie auch an die verschiedenen Akteur*innen in den Bereichen Mobilität, Wohnen und Städtebau, insbesondere an politische Entscheidungsträger*innen.

1. Ökologische Überzeugungen sind wichtig, aber nicht notwendig: Autofreies Wohnen und Leben basiert oft auf ausgeprägtem Umweltbewusstsein, aber es ist auch ohne möglich – es stellt kein Opfer dar, sondern kann auf pragmatischen und nutzenorientierten Motivationen beruhen, Zugang zu allen Formen der Mobilität zu haben und diese nutzen zu können.

Auch wenn bestimmte Profile deutlich übervertreten sind, gibt es in autofreien Wohnsiedlungen eine vielfältige Bewohnerschaft. Die Mehrheit mag dem Umweltschutz und dem Gemeinschaftsleben einen hohen Stellenwert beimessen, aber es gibt auch Bewohner*innen, für die altruistische und ethische Werte nicht unerlässlich sind. Die sechs oben beschriebenen Lebensstile zeigen auch die Vielfalt der Praktiken und Werte der Bewohner*innen.

Dies spiegelt sich auch in den drei Arten autofreier Wohnsiedlungen wider. Mehrheitlich sind es gemeinschaftliche Wohnformen, die nicht für alle geeignet sind, da sie auf sozialen Werten basieren. Stattdessen zeigen die beiden anderen Siedlungstypen, dass diese speziellen Werte nicht notwendig sind: Autofreiheit kann auch im konventionellen Miet- oder sogar Eigentumswohnungsbau, aufgrund praktischer Aspekte funktionieren. In dichten Stadtgebieten erleichtern Mobilitäts- und andere Infrastrukturen und Dienstleistungen das autofreie Leben so stark, dass es für weite Teile der Bevölkerung wünschenswert (oder zumindest vorstellbar oder nicht fragwürdig) wird. In der dritten Art von autofreien Siedlungen, dem geförderten Wohnungsbau, profitieren Haushalte mit begrenzten finanziellen Ressourcen durch ein für sie angepasstes Umfeld, in dem sie in ihrem täglichen Leben nicht durch das Fehlen eines Autos eingeschränkt sind. Tatsächlich leben in fast allen neun Siedlungen mindestens 90% (außer 80% im Sihlbogen) der Bewohner*innen freiwillig ohne eigenes Auto.

Aus der Erkenntnis, dass autofreies Wohnen in den meisten städtischen Gebieten eine Alternative darstellt, können verschiedene Empfehlungen abgeleitet werden. Erstens muss der räumliche Kontext in der ganzen Stadt, nicht nur in kleinen Wohnsiedlungen, angepasst werden, um autofreies Wohnen attraktiv zu machen. Wenn praktische Aspekte und die hohe Le-

bensqualität hervorgehoben werden und bestimmte Dienstleistungen vor Ort angeboten oder leicht zugänglich sind, kann autofreies Wohnen für die meisten Stadtbewohner*innen attraktiv sein. Daher sollten Wohnungen für alle Arten von Haushalten zur Verfügung gestellt werden, nicht nur grosse für Familien (auch wenn diese oft Mangelware sind in Städten) oder nur kleine für junge Erwachsene oder ältere Menschen, die häufig allein wohnen.

Für den Einzelnen sollten die Zugangsbarrieren zu autofreien Mobilitätsformen so gering wie möglich sein. Mobilitätsdienstleistungen (wie Carsharing, Carpooling oder Bikesharing, aber auch öffentliche Verkehrsmittel) müssen bei Bedarf leicht verfügbar sein. Dies wird seit einigen Jahren unter dem Begriff «Mobility as a Service (MaaS)» aufgebaut. In diesem Sinne muss ein Mobilitätsangebot mit allen Verkehrsträgern, das für alle Haushalte bezahlbar ist, weiterentwickelt und bestenfalls mit dem Wohnen verknüpft werden, wie dies bei einigen autofreien Wohnsiedlungen bereits der Fall ist (z.B. ÖPNV-Gutscheinen im Sihlbogen). Ein Gesamtpaket würde sicherlich mehr Bürger*innen überzeugen, autofrei zu leben, unabhängig von ökologischen oder sozialen Werten.

2. Autofreies Leben und Wohnen erfordert bestimmte Zugänge und Fähigkeiten, die jederzeit im Laufe des Lebens erworben und erlernt werden können.

Ohne Einschränkungen autofrei zu leben erfordert bestimmte Zugänge und Mobilitätskompetenzen. Zugänge sind vor allem der Besitz von Fahrrädern und Abos für den öffentlichen Nahverkehr, aber auch ein Führerschein und ein Carsharing-Abonnement oder andere ausleihbare Autos. Darüber hinaus sind eine Reihe von Fähigkeiten erforderlich, um diese Alternativen in jeder Situation nutzen zu können. Sie sollten insbesondere keinen grossen Aufwand darstellen, im Vergleich zum Besitz und zum Fahren eines Autos.

Autofreies Wohnen ist nicht auf Personen beschränkt, die schon immer so gelebt haben. Nur eine kleine Minderheit der Bewohner*innen ist ohne Auto im Haushalt aufgewachsen und lebte seitdem immer autofrei. Die meisten Bewohner*innen mussten dies lernen, ein Viertel von ihnen direkt nach dem Umzug in die autofreie Wohnsiedlung. Und bei all den neuen Entwicklungen im Mobilitätsangebot (Car- und Bikesharing, Smartphone-Apps usw.) mussten sich alle im Verlauf des Lebens neue Fähigkeiten aneignen, um diese zu nutzen. Das bedeutet jedoch nicht, dass bisherige Erfahrungen, insbesondere in der Kindheit und Jugend, unwichtig sind. Im Gegenteil, meine Forschung bestätigt, dass die Sozialisierung mit alternativen Mobilitätsformen oder multi-/intermodalen Praktiken (d.h. der Nutzung mehrerer Mobilitätsformen für einen oder unterschiedliche Wege) autofrei Leben zu begünstigen scheint. Tatsächlich haben die meisten Bewohner*innen schon früher alle Verkehrsmittel benutzt und vielen haben in ihrem Leben Phasen des Autobesitzes und des autofreien Lebens gehabt. Verschiedene «Schlüsselergebnisse» können zu jedem Zeitpunkt im Lebensverlauf stattfinden und jemanden dazu veranlassen, ein Auto aufzugeben (oder keines zu kaufen), obwohl beispielsweise für die meisten Eltern der Autokauf eine häufige Reaktion auf die Geburt eines Kindes ist.

Diese Erkenntnis impliziert, dass autofreies Wohnen eine Option für die meisten Stadtbewohner*innen darstellt und nicht nur für eine Minderheit, die sich nie an den Autobesitz und seine Vorteile gewöhnt hat und über die Zugänge und Fähigkeiten verfügt, um ohne Auto mobil zu sein. Darüber hinaus betont sie die Bedeutung der Sozialisierung mit allen Verkehrsmitteln. Wie in der Schweiz und in Deutschland immer noch oft der Fall, aber durch Entwicklungen wie die Zunahme an Elterntaxis herausgefordert, sollten Kinder so früh wie möglich lernen, selbst-

ständig mobil zu sein, sprich zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule zu gehen. Dadurch gewöhnen sie sich an diese verschiedenen Mobilitätsformen und werden sie, da Gewohnheiten für die tägliche Mobilität entscheidend sind, eher auch weiter nutzen. Sie erwerben dadurch auch die notwendigen Fähigkeiten dafür. Darüber hinaus sollten Zugänge und Kompetenzen, um ohne eigenes Auto mobil zu sein, so einfach wie möglich sein, um deren Aneignung auch später im Lebensverlauf zu erleichtern. Dazu sollten Kurse für bestimmte Dienste und Gruppen, wie sie bereits für ältere Menschen für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bestehen, weiterentwickelt werden.

3. Die Digitalisierung, und insbesondere Smartphones, vereinfachen autofreies Leben und Wohnen.

Der wichtigste Aspekt, der autofrei leben heutzutage vereinfacht, ist die Digitalisierung. Informations- und Kommunikationstechnologien, insbesondere mobile Geräte wie Smartphones mit ihren Apps, sind für ein autofreies Leben von entscheidender Bedeutung.

Diese Technologien bieten nicht nur relevante Echtzeitinformationen (z.B. Karten und Fahrpläne) und Zugang zu allen Verkehrsmitteln, sondern ermöglichen auch die Lösung verschiedener Transportfragen (dank Heimlieferung oder Gepäckdiensten insbesondere). Darüber hinaus ermöglicht die Digitalisierung von zu Hause aus zu arbeiten oder die Zeit unterwegs im öffentlichen Verkehr zum Arbeiten zu nutzen. Grundsätzlich ermöglicht sie fast überall die direkte Kommunikation, was auch für die Planung und Organisation von Reisen unerlässlich sein kann – und um Wege anzupassen, wenn etwas Unerwartetes passiert. Schliesslich sind die Digitalisierung und Smartphones auch die Voraussetzung für die Entwicklung von «Mobility as a Service».

Diese Erkenntnis führt erstens zur Empfehlung, dass eine leistungsfähige IKT-Infrastruktur (auch für die mobile Kommunikation) als Grundlage für alle digitalen Dienste gewährleistet sein muss. Zweitens werden solche Mobilitätsdienste benötigt. Immer mehr Smartphone-Apps haben bereits dazu beigetragen, sind aber noch verbesserungs- und entwicklungsfähig. Eine App, die alle Mobilitätsformen umfasst und für eine bestimmte Reiseroute alle verfügbaren Alternativen vorschlägt und darüber hinaus die Buchung, den Zugang, die Nutzung und die Bezahlung ermöglicht, ist noch nicht in grossem Umfang verfügbar, würde aber autofrei leben stark erleichtern. Ohne eine solche umfassende Lösung wären bereits kleine Verbesserungen hilfreich. Für Urlaubsreisen beispielsweise ist es oft viel einfacher (und auch billiger), einen Flug zu einem beliebigen Ziel auf der Welt zu finden und zu buchen als eine internationale Zugreise, vor allem, wenn sie mehr als zwei Länder umfasst.

Auf individueller Ebene sind der Zugang zu Geräten und Fähigkeiten zu deren Nutzung erforderlich. Sie scheinen jedoch gegeben zu sein, ausser vielleicht bei den älteren Generationen, für die es hilfreich sein könnte, Workshops anzubieten.

4. Autofrei leben braucht mehr als Infrastrukturen und Dienstleistungen, es muss auch sozial möglich sein. Dabei ist eine Gemeinschaft von autofreien Bewohner*innen hilfreich.

Autofreies Wohnen im Allgemeinen und autofreie Wohnsiedlungen im Besonderen sind auf bestimmte Infrastrukturen und Dienstleistungen angewiesen. Ohne sie sind beide unmöglich.

Eine Umgebung, die es ermöglicht, sich zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewegen, ist zum Beispiel eine Grundvoraussetzung. Nahversorgung und nicht nur Einkaufszentren, die ohne Auto schwer erreichbar sind, sind für autofreie Haushalte unerlässlich. Die öffentlichen Verkehrsmittel müssen nicht nur in der Nähe und erreichbar sein (sowohl Bahnhöfe als auch Fahrzeuge), sondern auch eine gute Qualität bieten, d.h. häufige Verbindungen, eine hohe Zuverlässigkeit, ein dichtes Netz, um jeden Ort zu jeder Zeit zu erreichen, usw. All diese notwendigen Aspekte erwiesen sich jedoch nur als eine Seite der Medaille, zumindest um das autofreie Leben und Wohnen für breitere Bevölkerungsschichten und nicht nur für eine kleine Gruppe überzeugter Ökos zu ermöglichen. Die andere Seite ist ein sozialer Kontext, der dies ermöglicht oder zumindest nicht behindert. Dazu gehören zwei verschiedene Aspekte. Auf der einen Seite ist eine soziale Gemeinschaft von Bewohner*innen, die autofreies Wohnen verbindet, ein wichtiger erster Schritt. Sie stärkt weniger überzeugte Menschen und vereinfacht allen Bewohner*innen durch nachbarschaftliche Hilfe und gemeinsame Aktivitäten in der Wohnsiedlung das Leben ohne eigenes Auto. Andererseits weist dieser Kontext auch auf soziale Normen hin. Auch wenn ihr Anteil immer grösser wird, stellen autofreie Haushalte (und insbesondere Familien) immer noch eine Minderheit dar in autoorientierten Gesellschaften, sowohl in der Schweiz wie auch in Deutschland.

Aus dieser Erkenntnis können zwei Arten von Empfehlungen abgeleitet werden. Die erste betrifft den räumlichen Kontext, der für ein autofreies Leben notwendig ist. Auch wenn die untersuchten Stadtgebiete bereits ein akzeptables Umfeld für ein Leben ohne Auto bieten, bleibt noch viel zu tun. Auch in Fahrradstädten wie Münster ist die Veloinfrastruktur beispielsweise noch unvollständig oder zumindest unzureichend. Die Fahrradparkierung ist ein weiteres wichtiges Thema, das insbesondere im Zusammenhang mit der zunehmenden Verbreitung von E- und Cargo-Bikes angegangen werden muss. Dann könnte der öffentliche Nahverkehr in den meisten Städten auch noch weiter verbessert werden, ein attraktives Angebot ist nicht nur während der Hauptverkehrszeiten, sondern flächendeckend auch an Sonntagen und Abenden oder in grösseren Städten sogar in den Nächten gefragt. Neben der Mobilität muss auch die Nahversorgung gegeben sein, eine kleinteilige Verteilung von Geschäften und Dienstleistungsbetrieben. Darüber hinaus können autofreie (oder zumindest autoreduzierte) Innenstädte oder Stadtteile dazu beitragen, die Sicherheit und Sichtbarkeit alternativer Verkehrsträger zu erhöhen und sie so zu «normalisieren».

Dies führt zur anderen Art von Empfehlungen, die sich auf soziale und kulturelle Aspekte beziehen. Sie sind schwieriger anzugehen und zu verändern, auch wenn die Städte sie mit Imagekampagnen oder durch Gesetzesanpassungen beeinflussen können. So muss beispielsweise das Baurecht geändert werden, um autofreies Wohnen nicht mehr zu einer Besonderheit zu machen, sondern ebenso Erklärungen zu verlangen, warum beim Bau neuer Wohnungen (oder Geschäfte, Büros usw.) Parkplätze benötigt werden. In freien, demokratischen Ländern müssen sich die sozialen Normen jedoch im Wesentlichen aus der Gesellschaft selbst heraus ändern. In diesem Zusammenhang trägt autofreies Wohnen dazu bei, autofrei leben nicht mehr als utopisch zu betrachten, sondern als eine praktikable (oder sogar die häufigste) Form des städtischen Wohnens. Kommunen und Mobilitätsdienstleister können dies auch mit Experimenten fördern, bei denen autobesitzende Haushalte die Autofreiheit testen und so erleben können. Ein aktuelles Beispiel in Hamburg zeigt, dass dies viele Haushalte dazu bringen kann, ihr Auto aufzugeben¹⁸

¹⁸ Quelle: Schröder, 2019

5. Autofreie Wohnsiedlungen stellen eine Lösung dar für aktuelle Herausforderungen wie die Klimakrise, eine alternde oder individualisierende Gesellschaft oder die Wohnungsnot in vielen Städten.

Auf einer übergeordneten Ebene im Vergleich zu den bisher vorgestellten Erkenntnissen hat die Studie der neun autofreien Wohnsiedlungen und ihrer Bewohner*innen auch gezeigt, dass sie eine Lösung für viele aktuelle Herausforderungen darstellen können, mit denen westliche städtische Gesellschaften konfrontiert sind.

In erster Linie bieten autofreie Siedlungen eine Antwort auf die verschiedenen Probleme im Zusammenhang mit der Klimakrise (und auch allgemeiner der Automobilität). Wie beschrieben haben Autos und die dafür geschaffenen Räume eine lange Liste negativer Auswirkungen, die keine technologische Entwicklung lösen kann, wie z.B. den hohen Platzbedarf, der für Fahren und Parkierung benötigt wird. Angesichts des Anteils des Autoverkehrs am Energieverbrauch und den Treibhausgasemissionen stellen autofreie Stadträume einen wesentlichen Bestandteil einer sozio-ökologischen Transformation dar. Autofreie Bewohner*innen tragen auch zu sozial und wirtschaftlich nachhaltigen Stadtteilen bei, indem sie die Nahversorgung und die Nachbarschaftshilfe fördern. Natürlich haben sie nur dann einen insgesamt positiven Effekt, wenn auch ihre anderen Aktivitäten, insbesondere Urlaubsreisen, ihrem Alltagsverhalten entsprechen.

Weitere Herausforderungen, zu deren Lösung autofreie Siedlungen beitragen können beziehen sich auf den Wohnungsbau. In vielen Städten gibt es eine Immobilienkrise, die auf einen Nachfrageüberhang und ein knappes Angebot zurückzuführen ist. Wenn (räumliche und finanzielle) Ressourcen nicht dem Auto, sondern den Wohnungen für Menschen zugutekommen, kann der Wohnungsmangel einfacher behoben werden. Zudem trägt autofreies Wohnen auch dazu bei, dass Neubauten unseren sich wandelnden Bedürfnissen nach Flexibilität, Offenheit und Raum für Gemeinschaft entsprechen müssen – umso wichtiger in Anbetracht der Tatsache, dass nur 1% des Wohnungsbestandes in der Schweiz jährlich erneuert werden¹⁹. Der Neubau sollte also nicht weiterhin dem Wohnungsmarkt hinzufügen, was bereits ausreichend vorhanden, aber immer weniger benötigt wird, wie z.B. Parkplätze in städtischen Gebieten²⁰.

Autofreies Wohnen ist auch eine Antwort auf gesellschaftliche Entwicklungen wie die Überalterung, da es eine für ältere Menschen passende Wohnform darstellt: Es ermöglicht ihnen, mobil zu sein und Geschäfte und Dienstleistungen ohne Auto zu erreichen und schafft somit keine Probleme, wenn Bewohner*innen aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr fahren können. Insbesondere in seiner gemeinschaftlichen Form bieten autofreie Siedlungen auch ein Angebot für den steigenden Anteil an «geselligen Individualisten»²¹, (älteren) Menschen, die allein leben, aber den Wunsch nach Gemeinschaft zeigen.

Die Empfehlungen aufgrund dieser Erkenntnis richten sich vor allem an die Politik, die im Rahmen einer Mobilitätswende oder einer umfassenden sozio-ökologischen Transformation autofreies Wohnen oder bestenfalls autofrei leben im Allgemeinen fördern und erleichtern muss.

¹⁹ Quelle: Glaser & Hagn, 2018

²⁰ Quelle: Plattform autofrei/autoarm Wohnen, 2019

²¹ Quelle: Breit, 2018

Quellenverzeichnis

- Baier, R., Grunow, M., & Peter-Dosch, C. (2004). *Autofreies Wohnen – Begleituntersuchung zur autofreien Siedlung Hamburg-Saarlandstraße* (Schlussbericht No. FE 77.0459/2001). Aachen: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen.
- Beckmann, K. J., Hesse, M., Holz-Rau, C., & Hunecke, M. (Eds.). (2006). *Stadtleben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil: Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Breit, S. (2018). Gesellige Individualisten. Sechs Thesen zur künftigen Entwicklung des Wohnens. *Archithese*, 2.2018, 66–75.
- Brosig, R., Freiburg, S., Gerlach, N., Gruber, Y., Hellekes, L., Kohn, L., ... Tiedemann, M. (2015). *Stadtteilentwicklung in der autofreien Siedlung Köln- Nippes* (Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW, Abteilung Köln). Retrieved from http://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/2015_06_Projektarbeit_FHOEV_NRW_-_Stadtteilentwicklung_autofreie_Siedlung_Koeln-Nippes.pdf
- Brown, A. E. (2017). Car-less or car-free? Socioeconomic and mobility differences among zero-car households. *Transport Policy*, 60, 152–159. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.09.016>
- Bürgi, H., & Hari, B. (2013). *P+D: Wohnsiedlung Burgunder, Bern: Autofrei und Minergie-P-Eco*. (Schlussbericht No. 290964). Retrieved from Bundesamt für Energie BFE website: http://www.bfe.admin.ch/forschunggebäude/02107/02139/index.html?lang=de&dossier_id=06157
- Burwitz, H., Koch, H., & Badoni, T. K. (1992). *Leben ohne Auto: Neue Perspektiven für eine menschliche Stadt*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.
- Ernst, M. (2008). *Autofrei Wohnen. Wir können's nur empfehlen! Ergebnisse der Bewohnerbefragung 2007*. München: Wohnen ohne Auto.
- Foletta, N., & Henderson, J. (2016). *Low car(bon) communities: Inspiring car-free and car-lite urban futures*. Abingdon, Oxon; New York: Routledge.
- Ganitta, U. (2011). *Gemeinschaftliches Wohnen ohne eigenes Auto – Haushaltsbefragung der ersten autofreien Siedlung in Bern* (Masterthesis, MAS Raumplanung). ETH Zürich, Zürich.
- Glaser, M., & Hagn, A. (2018). Diversität statt Uniformität. Plädoyer für neue Wohnformen in der Schweiz. *Archithese*, 2.2018, 32–39.
- Haefeli, U., & Bieri, O. (2008). *Der autofreie Lebensstil. Spezialauswertungen der Mikrozensus Verkehr 1994, 2000 und 2005 sowie der Eidgenössischen Einkommens- und Verbrauchserhebungen 2003-2005*. (p. 36). Luzern: INTERFACE - Institut für Politikstudien, im Auftrag des Clubs der Autofreien der Schweiz (CAS).
- infas. (2018). *MiD2017 Tabellenband*. Retrieved from Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur website: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Tabellenband_Deutschland.pdf
- Jarass, J., & Heinrichs, D. (2014). New Urban Living and Mobility. *Transportation Research Procedia*, 1(1), 142–153. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2014.07.015>
- Kühne, K., Mitra, S. K., & Saphores, J.-D. M. (2018). Without a ride in car country – A comparison of carless households in Germany and California. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 109, 24–40. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.01.021>
- Lagrell, E., Thulin, E., & Vilhelmson, B. (2018). Accessibility strategies beyond the private car: A study of voluntarily carless families with young children in Gothenburg. *Journal of Transport Geography*, 72, 218–227. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.09.002>
- Mantau, F. (2010). *Autofreie Stadtviertel—Planung, Finanzierung und Realisierung aus der Perspektive der Bewohner, Investoren und Stadtplaner* [Masterthesis]. RWTH Aachen.
- Mitra, S. K., & Saphores, J.-D. M. (2017). Carless in California: Green choice or misery? *Journal of Transport Geography*, 65, 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.09.016>
- Moser, P., & Stocker, E. (2008). *Autofreies Wohnen – Evaluierung der Mustersiedlung in Wien-Floridsdorf, Endbericht*. Wien: SRZ Stadt- und Regionalforschung GmbH.

- Müller & Romann. (1999). *Autofreie Haushalte: Ihre Mobilität und die Folgen für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik* (Programme national de recherche 'Transport et Environnement: Interactions Suisse - Europe', Ed.). Bern: Programmleitung NFP 41.
- Ornetzeder, M., Hertwich, E. G., Hubacek, K., Korytarova, K., & Haas, W. (2008). The environmental effect of car-free housing: A case in Vienna. *Ecological Economics*, 65(3), 516–530. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2007.07.022>
- Plattform autofrei/autoarm Wohnen. (2019, July 19). Zahlen und Fakten: Parkplatzleerstand. Retrieved 8 August 2019, from <https://wohnbau-mobilitaet.ch/hintergrund/zahlen-und-fakten/>
- Preisendörfer, P., & Rinn, M. (2003). *Haushalte ohne Auto: Eine empirische Untersuchung zum Sozialprofil, zur Lebenslage und zur Mobilität autofreier Haushalte*. Leverkusen: Leske und Budrich.
- Rérat, P. (2010). *Habiter la ville: Évolution démographique et attractivité résidentielle d'une ville-centre*. Neuchâtel: Ed. Alphil.
- Rérat, P., Baehler, D., & Gurtner, M. (2013). Le choix de vivre en ville-centre: Interactions entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne. *Géo-Regards: Revue Neuchâteloise de Géographie*, (6), 69–82.
- Reutter, O., & Reutter, U. (1996). *Autofreies Leben in der Stadt: Autofreie Stadtquartiere im Bestand*. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.
- Rigal, A. (2018). *Changer le mode de vie, changer la mobilité* (PhD Thesis, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne). Retrieved from <https://infoscience.epfl.ch/record/258078>
- Sandfuchs, K. (2009). *Wohnen in der Stadt: Bewohnerstrukturen, Nachbarschaften und Motive der Wohnstandortwahl in innenstadtnahen Neubaugebieten Hannovers*. Kiel: Selbstverlag des Geographischen Instituts der Universität Kiel.
- Sattlegger, L., & Rau, H. (2016). Carlessness in a car-centric world: A reconstructive approach to qualitative mobility biographies research. *Journal of Transport Geography*, 53, 22–31. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.04.003>
- Scheurer, J. (2001a). Residential Areas for Households without cars. *Paper Fra Konferanse*, 27, 28. Retrieved from <http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers01/Traf-bypl/Scheurer1405.pdf>
- Scheurer, J. (2001b). *Urban ecology, innovations in housing policy and the future of cities: Towards sustainability in neighbourhood communities* (PhD Thesis). Murdoch University, Perth, Australia.
- Schröder, A. (2019, May 21). Hamburger Testlauf Autoverzicht—"Man braucht kein Auto". Retrieved 23 May 2019, from Deutschlandfunk website: https://www.deutschlandfunk.de/hamburger-testlauf-autoverzicht-man-braucht-kein-auto.697.de.html?dram:article_id=449302
- van Raalten, R. (2012). *New location, new mobility? The interaction between daily mobility and residential relocation in Berlin's Rummelsburger Bucht* (Master thesis, Universiteit Utrecht). Retrieved from <http://dspace.library.uu.nl/handle/1874/254254>
- Villeneuve, D. (2017). *Living Without a Car A Canada-France Comparative Outlook* (PhD Thesis). Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Lausanne.