



# Autofreie Haushalte

1/2001 Ein Drittel der Stadtzürcher lebt ohne eigenes Auto

## Die Verkehrsplanung informiert ...

... über die Verkehrsentwicklung in der Stadt. In dieser Reihe kommen aktuelle Grundlagen und interessante Auswertungsergebnisse der Verkehrsplanung zur Sprache.

Mit Fragen wenden Sie sich bitte an die Verkehrsplanung des Tiefbauamtes der Stadt Zürich,

Telefon 01/216 27 22

E-Mail: [verkehrsplanung@taz.stzh.ch](mailto:verkehrsplanung@taz.stzh.ch)

**Rund 45 Prozent der Haushalte in der Stadt Zürich verfügen über kein Auto. Damit liegt Zürich hinter Basel (54%), Luzern (51%) und Bern (47%) unter den Schweizer Städten an vierter Stelle. Im gesamten Land gibt es rund 700'000 autofreie Haushalte, was etwa einem Viertel aller schweizerischen Haushalte entspricht. Allerdings sind autofreie Haushalte ein urbanes Phänomen, wie eine Studie des Nationalen Forschungsprogramms NFP41 «Verkehr und Umwelt» ergeben hat.**

In den neun grössten Städten der Schweiz finden sich 38 Prozent aller autofreien Haushalte. In diesen neun Städten leben aber nur 18 Prozent der gesamten Bevölkerung. Dies ergab die Auswertung des Mikrozensus Verkehrsverhalten von 1994. Der Anteil autofreier Haushalte ist nicht nur in ländlichen Gebieten (17%) und Mittelstädten (20%) wesentlich kleiner als in Grossstädten (39%), sondern auch in deren Agglomerationen. So verzeichnet die Agglomeration Zürich ohne Kernstadt einen Anteil autofreier Haushalte von lediglich 18 Prozent.

1997 zählte die Stadt Zürich rund 80'000 autofreie Haushalte, was einem Anteil von 45 Prozent an allen Haushalten entspricht. In ihnen lebten etwa 130'000 Personen, das sind 38 Prozent der gesamten Stadtbevölkerung, mehr als ein Drittel! Selbst wenn man

nur die sogenannten Nichtruhestandshaushalte (jüngstes Haushaltsmitglied unter 65) betrachtet, beträgt die Zahl autofreier Haushalte immer noch rund 64'000 oder 36 Prozent.

Dass es in den grossen Städten mehr autofreie Haushalte gibt, hängt nicht nur mit dem besseren Angebot des öffentlichen Verkehrs zusammen, sondern auch mit der Bevölkerungsstruktur. Denn 44 Prozent der Haushalte in grossen Städten bestehen nur aus einer Person (ländliche Gebiet 25%). In der Stadt Zürich sind es rund die Hälfte. Je mehr Personen aber in einem Haushalt leben, desto eher ist ein Auto vorhanden. 1994 bestanden in Zürich fast 60 Prozent der autofreien Nichtruhestandshaushalte aus nur einer Person.

## Rund ein Drittel freiwillig autofrei

Wichtig ist zu unterscheiden, ob Personen freiwillig oder unfreiwillig kein Auto besitzen. Ein Haushalt gilt dann als freiwillig autofrei, wenn keine gesundheitlichen oder finanziellen Zwänge als Hauptgründe für die Autofreiheit angegeben werden. Wie Befragungen in den

Autofreie Haushalte reduzieren den «Parkplatzdruck» und ermöglichen ein qualitativ hochwertiges Wohnumfeld. Im Bild ein begrünter Innenhof an der Röntgenstrasse in Zürich.



# Autofreie Haushalte

## Ein Drittel der Stadtzürcher lebt ohne eigenes Auto

Agglomerationen Basel, Bern und Zürich ergeben haben, verzichten rund ein Drittel der autofreien Nicht-ruhestandshaushalte freiwillig auf einen Wagen, knapp ein Fünftel sind unfreiwillig autofrei, während ungefähr die Hälfte sich nicht direkt einer der beiden Gruppen zuordnen lassen. In der Stadt Zürich waren 1997 rund 22'320 Nichtruhestandshaushalte freiwillig autofrei (ein Drittel) oder 33'480 Personen, was einem Stadtbevölkerungsanteil von rund 10 Prozent gleichkommt. Unabhängig von der Frage der Freiwilligkeit ist mit 86 Prozent ein sehr hoher Prozentsatz der autofreien Haushalte mit dem Leben ohne Wagen zufrieden. Wirklich unzufrieden ohne Auto sind lediglich zwei Prozent. Personen in freiwillig autofreien Haushalten verdienen gemäss Studie des Nationalen Forschungsprogramms NFP41 «Verkehr und Umwelt» eher überdurchschnittlich, haben einen höheren Bildungsstatus und sind überdurchschnittlich politisch interessiert.

### Optimale öV-Erschliessung und Nahversorgung

Unabdingbare Voraussetzungen für autofreies Wohnen sind eine optimale Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sowie eine gute Nahversorgung mit Läden. Die Stadt Zürich misst den autofreien Haushalten, die in hohem Mass zu einer erträglicheren Verkehrs- und Umweltsituation beitragen, eine grosse Bedeutung bei und setzt dazu positive Anreize und Rahmenbedingungen:

Seit langem ist die Förderung des Umweltverbundes ein wichtiger Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik. Dazu gehören die öffentlichen Verkehrsmittel, der Fuss- und Veloverkehr, aber auch Mobility-Car-Sharing und Taxis als Alternative zum Privatauto. Die städtische Parkplatzpolitik (blaue Zone) und allgemeine Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie Tempo 30 zielen auf eine Entlastung der Wohnquartiere vom motorisierten Individualverkehr. Immer grössere Bedeutung kommt der Mobilitätsberatung, der umfassenden Information über die Möglichkeiten des Umweltverbundes, zu.

### Anreize schaffen für autofreies Wohnen

In der neuen Mobilitätsstrategie des Zürcher Stadtrats wird das Thema autofreies Wohnen erwähnt. «Innovationen fördern» sieht einer der Handlungsschwerpunkte der Strategie vor. Das heisst, die Potentiale neuer Entwicklungen sollen aktiv genutzt werden für

die effiziente Gestaltung des Mobilitätsangebotes. Genannt ist in dieser Hinsicht das Schaffen von Anreizen, damit sich vermehrt Haushalte in Zürich dem autofreien Lebensstil zuwenden. Die Mobilitätsstrategie sieht zur Erprobung und Förderung innovativer Ideen gezielte Pilotprojekte vor.

Im Rahmen des städtischen Projekts «Zukunftsfähiges Zürich», das auf der Agenda 21 beruht, ist zudem geplant zu prüfen, auf welche Art und Weise autofreies Wohnen gefördert werden könnte. Vornehmlich in Deutschland und Holland haben sich Modelle mit siedlungseigenem Auto- und Velo-Pool und Abos des öffentlichen Verkehrs für die Mieterschaft bewährt.

### Parkierungsmöglichkeiten gesetzlich vorgeschrieben

Dem Prinzip des autofreien Wohnens im räumlichen Sinne (autofreie oder -arme Wohngebiete) stehen verschiedene rechtliche Bestimmungen gegenüber, welche Parkierungsmöglichkeiten vorschreiben. Gemäss kantonalzürcherischem Planungs- und Baugesetz und städtischer Parkplatzverordnung sind Parkierungsmöglichkeiten Teil der erforderlichen Erschliessung und gehören zu den Grundanforderungen an Bauten und Anlagen. Gesetz und Verordnung differenzieren dabei nach Lage und Beschaffenheit des Bauvorhabens und tragen der Luftbelastung und der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr Rechnung. Die Zahl der Pflichtparkplätze kann dabei auf 10 bis 80 Prozent des Normalbedarfs reduziert werden.

Überdies sind im Baubewilligungsverfahren im konkreten Einzelfall aus wichtigen Gründen Abweichungen in der gemäss Verordnung ermittelten Abstellplatzzahl nach unten und nach oben möglich. Ein totaler Verzicht auf Parkplätze für ganze Siedlungen oder Quartiere ist hingegen nicht vorgesehen. Hierfür wäre eine Revision der übergeordneten Gesetzgebung notwendig. Bereits die Beschränkung auf die Minimalansätze ermöglicht auch ohne Ausnahmeregelung die Realisierung von autoarmen Wohnbauprojekten. Weitergehende Lösungen sind am ehesten im Rahmen von Sonderinstrumenten wie Gestaltungsplänen oder Arealüberbauungen möglich.

Juni 2001, SPA

Quelle: Müller & Romann, *Autofreie Haushalte*, NFP 41 «Verkehr und Umwelt», Bericht A2, Bern, 1999.