

## Profil BewohnerInnen

### BewohnerInnen-Befragung / Doktorarbeit Daniel Baehler

Zwischen 2014 und 2019 befasste sich Daniel Baehlers Doktorarbeit an der Universität Lausanne umfassend mit autofreien und autoarmen Wohnsiedlungen, insbesondere mit den Bewohner\*innen von neun Siedlungen in der Schweiz und in Deutschland. (siehe Tabelle 1). Die hier präsentierten Resultate beziehen sich aber nur auf autofreie Haushalte.

Siedlung	Stadt (Land)	Wohnformen	Lage	Wohn-einheiten	Erstbezug
Burgunder	Bern-Bümpliz (CH)	Mietwohnungen	Suburbaner Bezirk	80	2011
FAB-A	Biel/Bienne (CH)	Genossenschaft	Innenstadt	20	2014
Giesserei (autoarm)	Winterthur (CH)	Genossenschaft	Stadtrand	145	2013
Oberfeld	Ostermundigen/Bern (CH)	Genossenschaft	Stadtrand	94	2014
Sihlbogen	Zürich-Leimbach (CH)	Mietwohnungen	Stadtrand	140	2013
Klein Borstel	Hamburg-Ohlsdorf (DE)	Genossenschaft / Wohnprojekt	Stadtrand	62	2008
Saarlandstraße	Hamburg-Barmbek (DE)	Genossenschaft / Wohnprojekte / Mietwohnungen	Innenstadtnaher Bezirk	141	2000
Stellwerk60 (autoarm)	Köln-Nippes (DE)	Mietwohnungen / Eigentum	Innenstadtnaher Bezirk	426	2006
Weißenburg	Münster/Westfalen (DE)	Mietwohnungen	Innenstadtnaher Bezirk	136	2001

**Tabelle 1: Untersuchte Siedlungen**

Die Analysen basieren einerseits auf einer 2016 durchgeführten Fragebogen-Befragung der rund 1'200 Haushalte in allen neun Siedlungen (Rücklaufquote: 46%) und andererseits auf 2017 mit 50 Haushalten in sechs Siedlungen (ausgenommen FAB-A, Giesserei und Stellwerk60) geführten ausführliche Interviews.

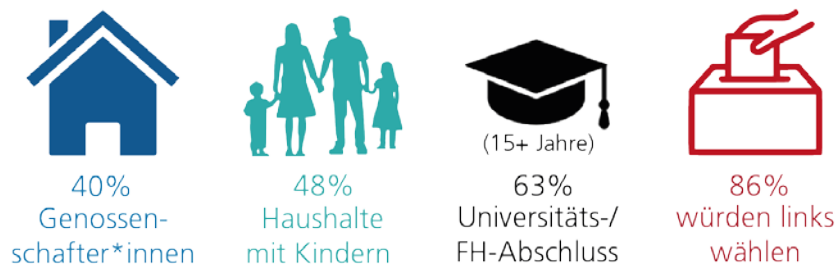
#### Wer wohnt in autofreien Wohnsiedlungen?

Die meisten Bewohner\*innen wohnen zur Miete (44%) oder sind Genossenschafter\*innen (40%), nur 16% besitzen Wohneigentum. Fast die Hälfte der Haushalte in den neun untersuchten autofreien Wohnsiedlungen sind Familien (41% Paare mit Kind(ern) und 7% Alleinerziehende). Rund ein Drittel sind Ein-Personen-Haushalte, 17% Paare ohne Kinder und

nur 3% WGs. Die Bewohner\*innen verfügen über ein hohes Ausbildungsniveau: 63% der über 15-Jährigen haben einen Universitäts- oder Fachhochschulabschluss. Beim Haushaltseinkommen zeigt sich hingegen eine relativ ausgewogene Verteilung, höhere Einkommensklassen sind leicht übervertreten, was sich aber durch die vielen Familien relativiert. Über 80% der Bewohner\*innen würden links wählen (d.h. in der Schweiz SP, Grüne und AL, in Deutschland Linke und Grüne), was zeigt, dass der Mehrheit ethische oder altruistische Werte sehr wichtig sind.

Durch all diese Merkmale unterscheiden sich die Bewohner\*innen stark von den autofreien Haushalten insgesamt, aber auch von der Bevölkerung in den Städten, in denen sie leben. Trotz dieser klaren Tendenzen gibt es aber auch unter den Bewohner\*innen grosse Unterschiede, aufgrund ihrer Wertvorstellungen und ihrer Mobilitätspraktiken können sie in sechs Typen von Lebensstilen aufgeteilt werden: ökologische, pragmatische und nutzenorientierte Velofahrende sowie dieselben drei Typen von multimodalen Bewohner\*innen (d.h. die Velo und öffentliche Verkehrsmittel ähnlich häufig nutzen). Umweltschutz steht dabei für die Ökologischen im Zentrum, während die Nutzenorientierten nur aus praktischen Gründen autofrei leben und für die Pragmatischen die Kombination von Umweltbewusstsein und praktischen Aspekten zu einem Leben ohne eigenes Auto führt.

## Profile der Bewohner\*innen autofreier Siedlungen



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

©Daniel Baehler, Université de Lausanne, 2019

## Warum autofrei leben?

Praktisch alle Bewohner\*innen leben freiwillig ohne eigenes Auto und empfinden dies nicht als Verzicht. Ihre Motivationen autofrei zu leben beziehen sich hauptsächlich auf praktische und persönliche Gründe. Praktische Motivation können individuell sein – kein Bedarf für ein Auto, negative Aspekte des Autobesitzes und des Autofahrens, in der Stadt insbesondere, und nutzen statt besitzen – oder auf den Kontext bezogen – es sind genügend alternative Mobilitätsformen verfügbar und grundsätzlich eignen sich Städte für ein autofreies Leben. Persönliche Motivationen beinhalten vor allem Überzeugungen, vorwiegende ökologische, aber auch Präferenzen (für andere Mobilitätsformen und kein Auto zu besitzen) und eine negative Einstellung zu Autos, entweder grundsätzlich oder in Bezug auf Städte. Finanzielle sowie Gesundheits- und Altersgründe spielen hingegen nur für sehr wenige Haushalte eine Rolle.

Meistens erklärt eine Kombination aus persönlichen und praktischen Motivationen, weshalb ein Haushalt autofrei lebt. Die Interviews mit Bewohner\*innen haben gezeigt, dass für die

Mehrheit die persönlichen Gründe überwiegen. Mit anderen Worten: sie wollen und können autofrei leben.

### Motivationen der Bewohner\*innen, ohne eigenes Auto zu leben

<b>Persönliche Motivationen</b> (Ökologische) Überzeugungen  Präferenzen: - für andere Mobilitätsformen - kein Auto zu besitzen  Negative Einstellung zu Autos: - allgemein - in Bezug auf Autos in Städten	<b>Praktische Motivationen</b>  Individuell: - kein Bedarf - Gewohnheiten - negative Aspekte des Autofahrens - nutzen statt besitzen  Kontextbezogen: - genug Alternativen zum Auto - Stadt eignet sich um autofrei zu leben	<b>Weniger wichtige Motivationen</b>  Finanzielle Gründe  Alters- und Gesundheitsgründe
--	--	---

Meistens Kombination von persönlichen und praktischen Gründen

©Daniel Baehler, Université de Lausanne, 2019

### Warum in eine autofreie Siedlung ziehen?

Auch die Motivationen, in eine autofreie Siedlung zu ziehen, erklären die Bewohner\*innen durch praktische und persönliche Gründe. Für die meisten waren die Eigenschaften der Siedlung und der Bewohnerschaft deutlich wichtiger als die ihrer eigenen Wohnung, insbesondere in gemeinschaftlich orientierten Wohnsiedlungen. Partizipation bereits in der Planungsphase, Selbstverwaltung und ein reges Gemeinschaftsleben sind wichtige Motivationen. Sie tragen zu einer hohen Lebensqualität bei, unter der auch Grünräume, Gemeinschaftsräume oder die Kinderfreundlichkeit genannt wurden. Auf praktischer Ebene spielte nicht die Autofreiheit an sich eine Rolle, aber die Mobilitätsinfrastruktur der Siedlung, auch ihre Lage in der Stadt. Insbesondere die Möglichkeit, sich im Alltag zu Fuss und mit dem Velo fortzubewegen war für fast alle Bewohner\*innen ein wichtiges Kriterium, wie auch das öV- und Carsharing-Angebot.

Nicht alle Haushalte waren vorher schon autofrei, 25% haben beim Einzug ihr Auto abgeschafft. Zwei Drittel haben bereits vorher in der gleichen Stadt gelebt (ausser im Oberfeld im Berner Vorort Ostermundigen, wo aber 80% schon in der Agglomeration Bern gewohnt haben). Ein grosser Teil der Bewohner\*innen zog direkt nach der Fertigstellung in ihre Siedlungen und fast alle interviewten Haushalte haben auch keine Umzugspläne in näherer Zukunft, ein Hinweis auf die hohe Zufriedenheit mit ihrer Wohnsituation.

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

### Persönliche Motivationen

- 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)

### Praktische Motivationen

- 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

Attraktiv nicht nur für bereits Autofreie:



25% der Haushalte besaßen vor dem Einzug ein Auto

©Daniel Baehler, Université de Lausanne, 2019

### Wie sind Bewohner\*innen mobil?

Die Bewohner\*innen sind alles andere als in ihrer Mobilität eingeschränkt. Sie haben Zugang zu diversen Mobilitätsformen, die nötigen Kompetenzen, um diese zu nutzen, und legen ihre Wege auf vielfältige Weise zurück. Insgesamt können vier Arten von Strategien zusammengefasst werden, welche es den Bewohner\*innen ermöglichen, ohne eigenes Automobil zu sein.

Erstens nutzen sie alternative Transportmittel, insbesondere das Velo und den öV, aber auch längere Wege zu Fuss. Fast die Hälfte der Haushalte verfügen über mehr als ein Fahrrad pro Person und nur 9% über kein einziges. Dazu kommen noch Anhänger sowie E- oder Cargo-Bikes. Diese werden oft explizit als Autoersatz gesehen und als viel praktischer, um in der Stadt Einkäufe oder Kinder zu transportieren. Mindestens für längere Strecken wird rege Bus und Zug gefahren. Dies zeigt sich darin, dass insgesamt 60% der über 16-Jährigen ein öV-Abo besitzen, in Deutschland meist für eine Stadt oder Region, in der Schweiz ist das GA sehr stark vertreten (27-48% besitzen eines).

Zweitens werden Mobilitätsdienstleistungen wie Taxis und Lieferdienste, aber auch punktuell Carsharing- oder andere Leih-Autos genutzt. Über 80% der erwachsenen Bewohner\*innen besitzen einen Führerausweis, wobei jedoch einige seit Jahren nicht mehr Auto fahren. Rund 40% sind Mitglied eines Carsharing-Anbieters, dieser Anteil variiert aber zwischen 19% und über 60%. Die grosse Mehrheit der Bewohner\*innen braucht ein Auto seltener als ein Mal im Monat, besonders um grosse und schwere Dinge zu transportieren, für Freizeitaktivitäten oder Besuche von Freund\*innen und Verwandten. Carsharing oder Taxifahrten ermöglichen es auch die vereinzelt genannten Probleme der Unerreichbarkeit gewisser Orte oder Aktivitäten zu lösen.

## Zugang zu Mobilitätsformen der Bewohner\*innen autofreier Siedlungen



48% der Haushalte besitzen mehr als 1 Velo pro Person

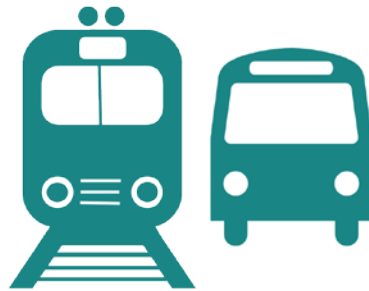


13% E-Bikes



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

Drittens favorisieren die Bewohner\*innen autofreie Erreichbarkeit und daher für ihre Alltagsaktivitäten oft Ziele in der Nähe. Insbesondere Einkäufe werden meistens zu Fuss oder mit dem Velo in nahegelegenen Geschäften erledigt. Für Freizeitaktivitäten, aber auch für Arbeitsstellen stellt die Erreichbarkeit oft ein wichtiges Kriterium dar.

Viertens erschien die Gemeinschaft der Bewohner\*innen auch als wichtig. Auf der praktischen Ebene erleichtern Nachbarschaftshilfe oder Gemeinschaftsaktivitäten in der Siedlung autofreies Leben, dadurch dass Wege gar nicht erst entstehen oder Transporte gemeinsam organisiert werden. So gibt es in vielen Siedlungen Kommunikationskanäle, über welche sich Nachbar\*innen absprechen können, wenn zum Beispiel jemand einen Transporter mietet und zum Baumarkt fährt. Darüber hinaus stärkt die Gemeinschaft die Bewohner\*innen auch und „normalisiert“ diese Lebensform.

Ausserdem hat sich gezeigt, dass die Digitalisierung autofrei leben stark vereinfacht. Insbesondere Smartphone-Apps, welche Zugang zu allen Mobilitätsformen ermöglichen und deren Nutzung unterstützen, spielen eine wichtige Rolle. Aber auch die verschiedenen Kommunikationsmöglichkeiten sind ein wichtiger Aspekt der Digitalisierung, wie auch die Möglichkeit, sich (fast) alles online zu bestellen und liefern zu lassen.

### Was braucht es aus Sicht der Bewohner\*innen um autofrei zu leben?

Um erfolgreich, also ohne grössere Probleme, ohne eigenes Auto leben zu können, braucht es neben persönlichen Zugängen und Kompetenzen auch ein räumliches (und gesellschaftliches) Umfeld, welches autofrei leben ermöglicht. Nach Einschätzung der Bewohner\*innen sind Einrichtungen auf drei Ebenen wichtig.

In der Siedlung selbst muss der Wichtigkeit des Velos Rechnung getragen werden und für sichere, genügend grosse und einfach zugängliche Veloparkierungsmöglichkeiten gesorgt werden. Ein minimales Carsharing-Angebot scheint notwendig (mindestens in Gehdistanz zur

Siedlung), wie auch eine ansprechende Gestaltung der Aussenbereiche sowie Räume, welche Gemeinschaftsaktivitäten ermöglichen, und auch Entsorgungs- und Recyclinganlagen.

Im umliegenden Quartier sind insbesondere Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf aber auch Naherholungsräume zentral, während alle anderen Orte wie Poststellen oder Restaurants auch weiter entfernt sein können. Andere Einrichtungen sind nur für bestimmte Zielgruppen wichtig, angesichts der grossen Zahl an Familien sind insbesondere die Nähe zu Kindertagesstätten (diese werden oft auch in der Siedlung selbst betrieben) und Schulen von Bedeutung.

Für die Mobilität hat sich gezeigt, dass nicht eine bestimmte Distanz zum Stadtzentrum ein Kriterium ist, sondern vielmehr eine gute Anbindung mit (möglichst mehreren) ÖPNV-Linien sowie attraktive Fuss- und Velowege zur Innenstadt und anderen Alltagsorten. Kurz zusammengefasst scheint also autofrei Wohnen fast überall in (vor)städtischen Gebieten möglich.

Andererseits sind fürs autofreie Leben aber nicht nur Infrastrukturen, sondern auch immaterielle Aspekte wichtig. Dazu gehören insbesondere soziale Normen welche ermöglichen, ein Leben ohne eigenes Auto überhaupt in Betracht zu ziehen, aber auch Gesetze, welche autofreie Wohnsiedlungen nicht erschweren und Autobesitz und -fahren erleichtern.

## 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

## Haupterkenntnisse der Arbeit

- Autofrei leben und wohnen gründet oft auf ökologischen Überzeugungen, ist aber auch ohne möglich – es bedeutet nicht einen Verzicht, sondern kann auf pragmatischen und nutzenorientierten Motivationen basieren, Zugang zu allen Formen der Mobilität haben und diese nutzen zu können.
- Autofrei leben und wohnen erfordert gewisse Zugänge und Kompetenzen welche zu jedem Zeitpunkt im Leben angeeignet und gelernt werden können.
- Die Digitalisierung, und insbesondere Smartphones, vereinfachen autofrei leben und wohnen.
- Autofrei leben und wohnen benötigt mehr als Infrastrukturen und Dienstleistungen, es muss auch sozial möglich sein – deshalb ist eine Gemeinschaft von autofreien Bewohner\*innen hilfreich.
- Autofrei leben und wohnen stellt eine Lösung dar für verschiedene aktuelle Herausforderungen wie z.B. die Klimakrise, die alternde Bevölkerung oder die Wohnungsnot in vielen Städten.

©Daniel Baehler, Université de Lausanne, 2019