

# Leben ohne Auto – im Kanton Zürich keine Seltenheit

**Etliche Haushalte im Kanton Zürich kommen ohne Auto aus. Die autofreien Haushalte liegen vor allem in den Städten und beherbergen rund 20 Prozent der Bevölkerung. Von diesen dürfte etwa die Hälfte zum «harten Kern» der Autofreien gehören – in dem Sinn, dass sie zeit ihres Lebens auf einen eigenen Wagen verzichten.**

In Bern steht die erste autofreie Wohnsiedlung der Schweiz. Aber auch andernorts, etwa in Winterthur und in Zürich, sind gegenwärtig Siedlungen im Bau oder bereits in Betrieb, die nur ein Minimum an Parkplätzen anbieten. Ihre Bewohnerinnen und Bewohner verpflichten sich vertraglich, im Alltag auf den eigenen Wagen zu verzichten. Politisch ist das autofreie Wohnen um-

stritten. Während es für die Pro-Seite ein Schritt auf dem Weg zur Energie- wende ist, sieht die Kontra-Seite die freie Wahl der Verkehrsmittel gefährdet, weil das Dach über dem Kopf verliere, wer es sich nach Mietantritt anders überlege und ein Auto kaufe. Mal abgesehen vom politischen Hin und Her: Wie gross ist das Marktpotenzial des autofreien Wohnens im Kanton Zürich? Wie viele Haushalte haben kein Auto? Welche regionalen Unterschiede gibt es? Wer lebt in einem autofreien Haushalt? Antworten auf diese Fragen liefert die Repräsentativbefragung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010» (siehe Kasten unten).

**Thomas Hofer**  
Analysen & Studien  
Statistisches Amt  
Schöntalstrasse 5, 8090 Zürich  
Telefon 043 259 75 06  
thomas.hofer@statistik.ji.zh.ch  
www.statistik.zh.ch

## Jeder vierte Zürcher Haushalt autofrei

Laut Mikrozensus kommt rund ein Viertel der Zürcher Haushalte ohne eigenen Wagen aus. Im Landesvergleich ist das viel. Einsam an der Spitze liegt al-

## Umweltdaten

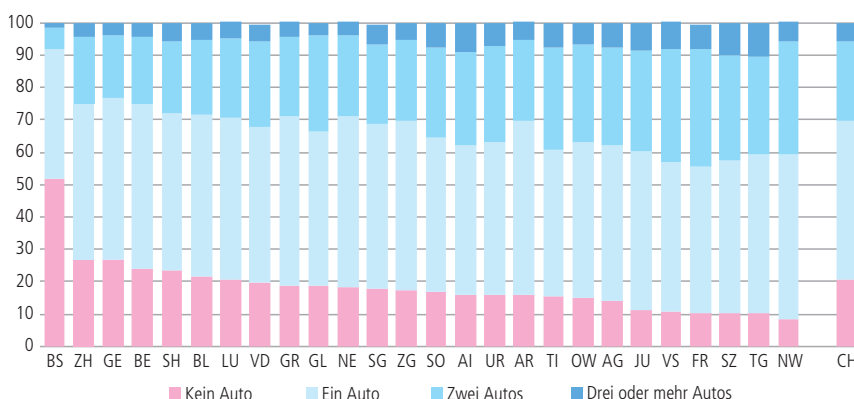
### Mikrozensus

Der «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» ist eine landesweite, regelmässig durchgeführte Erhebung. Dabei wird im Auftrag der Bundesämter für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) eine repräsentative Stichprobe der Bevölkerung ab sechs Jahren zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Die jüngste Erhebung fand 2010 statt und erfasste im Kanton Zürich 9847 Personen aus 9539 Haushalten.

Als Stichprobenerhebung ist der Mikrozensus mit unvermeidlichen Ungenauigkeiten behaftet. Bei der Auswertung helfen Signifikanztests, diese Ungenauigkeiten abzuschätzen. Sämtliche Aussagen im vorliegenden Text beruhen denn auch auf signifikanten Ergebnissen (Signifikanzniveau  $\alpha = 0.1$ ). Für die Grafiken jedoch gilt: Wo die Unterschiede zwischen den dargestellten Gruppen nur gering ausfallen, sollten sie mit Vorsicht interpretiert werden.

### Autobesitz der Haushalte in der Schweiz 2010

Kantone, sortiert nach dem Anteil der autofreien Haushalte, Anteile in Prozent

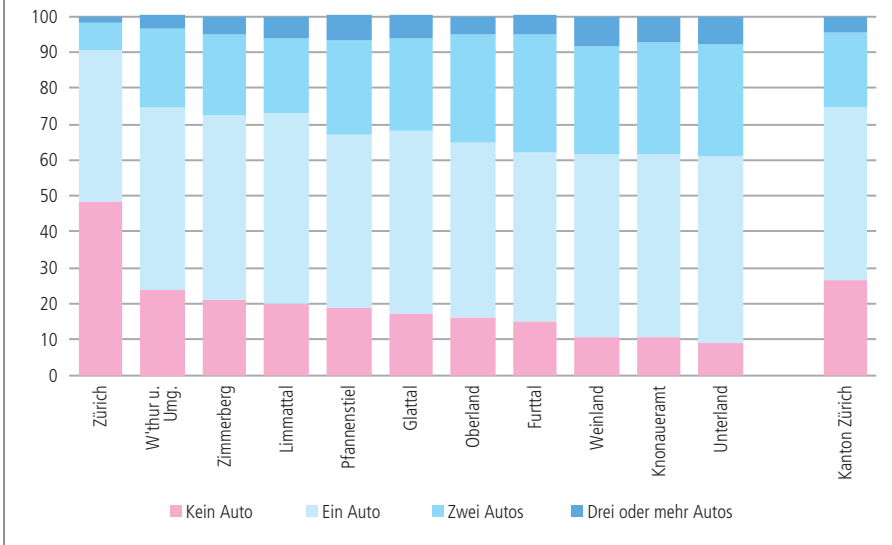


**Rund 25 Prozent der Haushalte im Kanton Zürich haben kein Auto. Damit belegt Zürich, hinter Basel-Stadt und gleichauf mit Genf, Platz zwei auf der Rangliste der Kantone mit den meisten autofreien Haushalten.**

Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

### Autobesitz der Haushalte im Kanton Zürich 2010

Regionen, sortiert nach dem Anteil der autofreien Haushalte, Anteile in Prozent



**Knapp die Hälfte der Haushalte in der Stadt Zürich hat kein Auto.**

Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

lerdings der Kanton Basel-Stadt, wo die Hälfte der Haushalte kein Auto hat. Dagegen ist in Nidwalden nicht einmal jeder zehnte Haushalt autofrei (Grafik Seite 23). Zusammenfassend zeigt sich ein deutliches Stadt-Land-Gefälle: Je städtischer ein Kanton, desto mehr Haushalte sind autofrei – wobei es durchaus Kantone gibt, die etwas aus der Reihe tanzen.

### Stadt Zürich als Hochburg der Autofreien

Derselbe Stadt-Land-Gegensatz zeigt sich auch innerhalb des Kantons Zürich. Während in der Kantonshauptstadt fast die Hälfte der Haushalte ohne Auto auskommt, ist im Unterland, im Knonaueramt und im Weinland nur einer von zehn Haushalten nicht motorisiert (Grafik oben). Fasst man alle Regionen abseits der Stadt Zürich zusammen und berechnet dann den Prozentsatz der autofreien Haushalte, so bewegt sich der so entstehende «Rumpfkanton» ziemlich genau im Schweizer Mittel.

Die Stadtzürcherinnen und -zürcher kompensieren die «fehlenden» Autos übrigens nicht durch andere Fahrzeuge. Gemäss Mikrozensus haben die

Haushalte in der Stadt weder mehr Motorräder noch mehr Velos als jene im Rest des Kantons, eher umgekehrt. Hingegen betreibt die Stadtzürcher Bevölkerung im Vergleich zum Umland deutlich häufiger Car-Sharing. Rund zehn Prozent der Über-17-Jährigen in der Stadt Zürich sind Mitglied bei einer Autoteilet-Organisation, meist wohl bei «Mobility», während es im restlichen Kantonsgebiet nur drei Prozent sind.

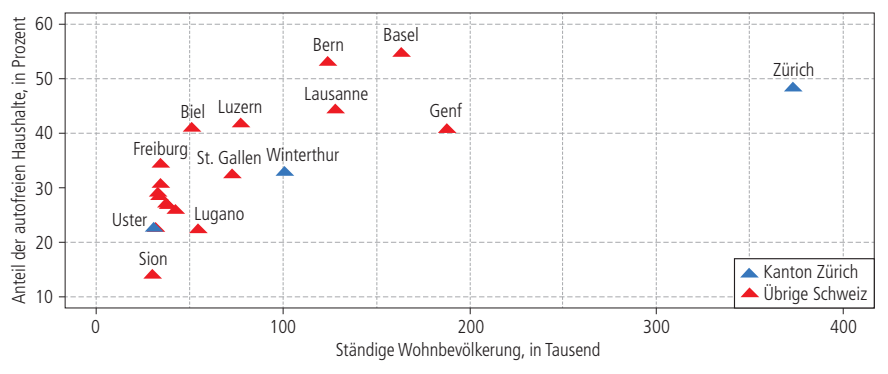
### Je grösser die Stadt, desto seltener der Autobesitz

Auch in Winterthur ist der Autobesitz seltener als auf dem Land. In der Eulachstadt ist ein Drittel der Haushalte autofrei, und in Uster, der drittgrössten Stadt des Kantons, ist es knapp ein Viertel. Der Anteil der nicht motorisierten Haushalte scheint also mit der Einwohnerzahl einer Stadt zu steigen. Wie die Grafik unten zeigt, ist dem tatsächlich so – allerdings ist der Zusammenhang nur lose. So sind Basel und Bern die einzigen Schweizer Städte, in denen die Haushalte mehrheitlich autofrei sind, obwohl Zürich und Genf, gemessen an der Einwohnerzahl, grösser sind.

Warum ist in den Städten das Auto weniger verbreitet als auf dem Land oder in der Agglomeration? Zum einen ist der öffentliche Verkehr in den Zentren gut ausgebaut, der Privatverkehr dagegen vergleichsweise langsam. Zum anderen fehlt es in der Innenstadt, etwa in Quartieren mit Blockrandbebauung, oft an Parkplätzen. Schliesslich setzt sich die städtische Bevölkerung anders zusammen als die «ländliche». So sind Haushalte mit Kindern, die aus praktischen Gründen eine Vorliebe für die «Familienkutsche» haben, in der Stadt eher untervertreten, während etwa Studierende, die sich meist kein eigenes Auto leisten können, übervertreten sind.

### Einwohnerzahl und autofreie Haushalte 2010

Schweizer Städte mit mindestens 30 000 Einwohnerinnen und Einwohnern



**Die Haushalte der Stadt Uster, die zu 23 Prozent autofrei sind, beherbergen gut 30 000 Einwohnerinnen und Einwohner. Grob gesagt gilt: Je grösser die Einwohnerzahl einer Stadt, desto grösser der Prozentsatz der Haushalte, die kein Auto haben.**

Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

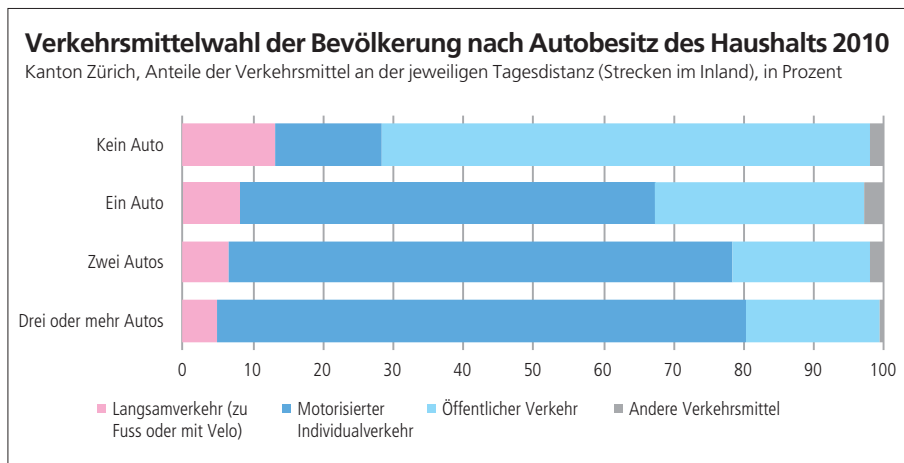
## Immer mehr Autofreie?

Unbesehen aller regionalen Unterschiede: Gerade im Kanton Zürich, der hervorragend durch Bahn, Bus und Tram erschlossen ist, stellt sich die Frage, ob immer mehr Leute ganz auf den öffentlichen Verkehr setzen und aufs eigene Auto verzichten. Tatsächlich scheint der Anteil der autofreien Haushalte seit Mitte der Neunzigerjahre leicht zugenommen zu haben. Allerdings ist die Datengrundlage des 'Mikrozensus' hier etwas schwach, so dass man mit Sicherheit nur die gegenläufige Entwicklung ausschliessen kann – das heisst: Die autofreien Haushalte sind in letzter Zeit garantiert nicht weniger geworden.

Auch das Anzapfen einer anderen Quelle, nämlich der kantonalen Motorfahrzeugstatistik, bringt einen nicht weiter: Würde der Motorisierungsgrad – die Zahl der Autos auf 1000 Personen – sinken, könnte das ein Indiz dafür sein, dass die Autofreien auf dem Vormarsch sind. In Tat und Wahrheit jedoch blieb der Motorisierungsgrad der Zürcherinnen und Zürcher seit der Jahrtausendwende praktisch unverändert.

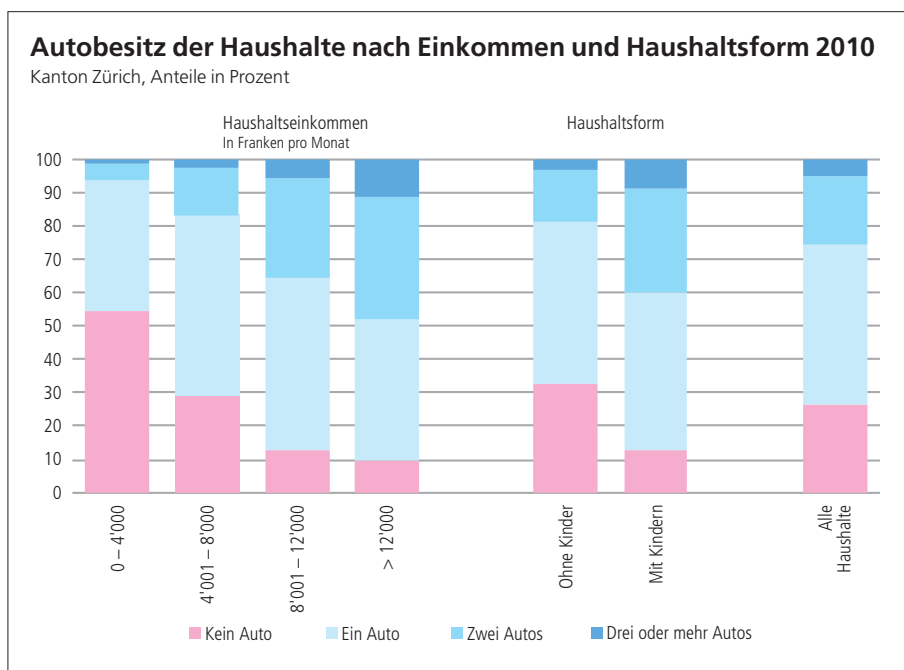
## 28 Kilometer hier, 38 Kilometer da

Es erstaunt nicht, dass Menschen, die in einem autofreien Haushalt leben, ein anderes Verkehrsverhalten an den Tag legen als Motorisierte. Zum einen sind sie grundsätzlich weniger weit unterwegs. Im Kanton Zürich legen sie pro Kopf und Tag rund 28 Kilometer zurück, während Personen, die im Haushalt mindestens ein Auto zur Verfügung haben, auf eine Tagesdistanz von 38 Kilometern kommen. Zum anderen sind sie natürlich anders unterwegs, nämlich viel seltener im motorisierten Individualverkehr (MIV), dafür eher im öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo (Grafik ganz oben). Vielleicht taucht hier die Frage auf, wie jemand aus einem autofreien Haushalt überhaupt am MIV teilnehmen kann. Es gibt zwei mögliche Erklärungen dafür: Entweder fährt die fragliche Per-



**Zürcherinnen und Zürcher, deren Haushalt autofrei ist, legen im Schnitt rund 70 Prozent ihrer Tagesdistanz mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück.**

Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010



**Gut ein Zehntel der Haushalte mit Kindern hat kein Auto.**

Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

son einen Töff oder aber ein haushaltsfremdes Auto. Letzteres benutzt zum Beispiel, wer einen Wagen ausleiht, wer Car-Sharing betreibt oder auch, wer bei jemandem mitfährt.

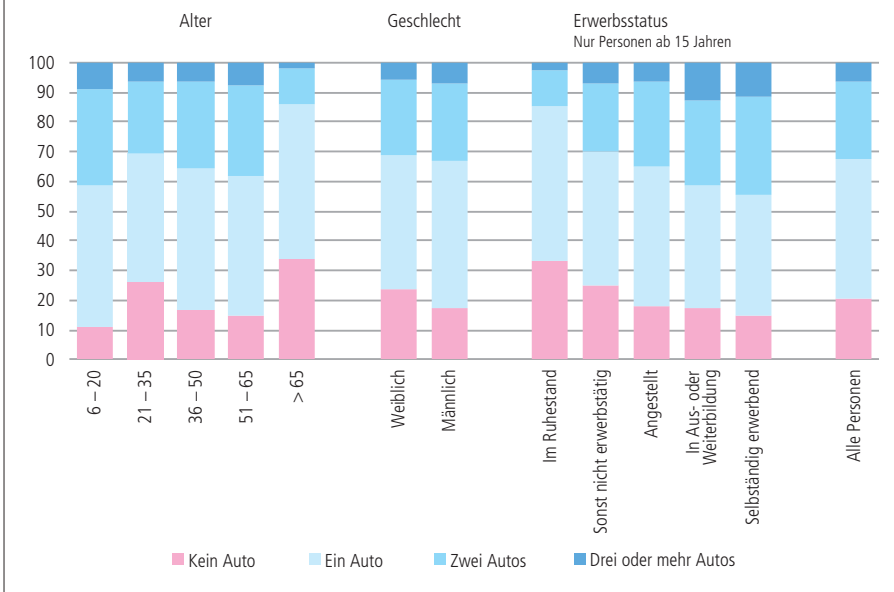
## Gut verdienende Haushalte haben meist ein Auto

Dass der Anteil der autofreien Haushalte vor allem mit dem Stadt-Land-Gegensatz zusammenhängt, wurde bereits gezeigt. Neben dem Standort des

Haushalts spielen jedoch auch andere Faktoren eine Rolle, etwa das Haushaltseinkommen. Da das Betreiben eines Autos nicht ganz billig ist (laut TCS muss man für ein typisches Fahrzeug mit fast tausend Franken pro Monat rechnen), gilt: Je mehr Geld einem Haushalt zur Verfügung steht, desto eher ist er motorisiert. Und auch wenn sich im Haushalt Kinder tummeln, ist die Wahrscheinlichkeit, dass ein Auto in der Garage steht, deutlich erhöht (Grafik oben).

## Autobesitz des Haushalts nach Alter, Geschlecht und Erwerbsstatus seiner Mitglieder 2010

Kanton Zürich, Anteile in Prozent



**Rund ein Viertel der 21- bis 35-jährigen Zürcherinnen und Zürcher lebt in einem autofreien Haushalt.**

Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

### Entweder jung oder alt

Nach dem bisher Gesagten lässt sich folgendes Profil des autofreien Musterhaushalts zeichnen: Er liegt in der Stadt, hat ein eher geringes Einkommen und ist kinderlos. Ebenso interessant wie die Eigenschaften der autofreien Haushalte sind jene ihrer Bewohnerinnen und Bewohner. Da wäre zunächst einmal das Alter: Die typischen Mitglieder eines autofreien Haushalts sind entweder jung, etwa zwischen 20 und 35, oder bereits im Pensionsalter (Grafik oben). Von den ganz Jungen, den Kindern und Jugendlichen, leben nur etwa zehn Prozent in einem Haushalt ohne Auto. Dies hängt natürlich damit zusammen, dass sie meist noch bei den Eltern wohnen – und dass Kinder im Haushalt den Autobesitz begünstigen, hat sich bereits gezeigt. In der Stadt Zürich, wo die autofreien Haushalte ja sehr verbreitet sind, ist übrigens genau dasselbe Altermuster zu beobachten.

Auch das Geschlecht spielt eine Rolle; Frauen leben häufiger ohne Auto als Männer. Nimmt man den Geschlechtsunterschied allerdings etwas unter die

Lupe, so zeigt sich, dass er eng mit dem erwähnten Altersunterschied gekoppelt ist. Denn die Frauen stellen wegen ihrer höheren Lebenserwartung ganz klar die Mehrheit unter den Pensionierten. Blendet man die Über-65-Jährigen aus, verschwindet der Geschlechtsunterschied beim Autobesitz. Bleibt noch der sogenannte Erwerbsstatus, der zum Teil ebenfalls vom Alter abhängig ist: Wer nicht (mehr) arbeitet, lebt eher in einem autofreien Haushalt als jemand, der einen Job oder eine eigene Firma hat.

### Autofrei wohnen – für eine von zehn Personen eine Option

Die Grafik oben zeigt auch, dass insgesamt rund 20 Prozent der Zürcher Bevölkerung autofrei leben. Dieser Anteil ist deshalb geringer als jener der autofreien Haushalte (vorherige Grafiken), weil kleine Haushalte verbreiteter und gleichzeitig weniger motorisiert sind als grosse.

Doch zurück zu den eingangs erwähnten autofreien Wohnsiedlungen und ihrem Marktpotenzial: Es ist nicht an-

zunehmen, dass diese Wohnform für alle Leute in Frage kommt, die in einem autofreien Haushalt leben. Vielmehr gibt es darunter eine Gruppe, die je nach Lebenslage – Stichwort Familienphase – ein Auto hat oder eben nicht. Für sie sind die Bedingungen des autofreien Wohnens, der vertraglich festgeschriebene Verzicht auf den eigenen Wagen, wohl zu restriktiv. Für den «harten Kern» jedoch, jene Menschen, die zeit ihres Lebens kein Auto haben, könnten autofreie Wohnsiedlungen durchaus attraktiv sein.

Lässt man die Grafiken noch einmal Revue passieren, sticht eines ins Auge: Es gibt, sowohl bei den Haushalten als auch bei den Haushaltsmitgliedern, einen «autofreien Sockel» in der Größenordnung von zehn Prozent. Hinzu kommt, dass laut Mikrozensus selbst in der besonders autobeeiferten Gruppe der 36- bis 65-Jährigen eine von zehn Personen keinen Führerschein hat. Konservativ geschätzt dürfte der harte Kern der Autofreien deshalb etwa ein Zehntel der Zürcher Bevölkerung ausmachen. Das wären dann, bei einer Bevölkerung von derzeit 1.4 Millionen, mindestens 140 000 Menschen, für die autofreies Wohnen eine Option sein könnte.

#### Weitere Ergebnisse des Mikrozensus'

statistik.info 2012/09. Mobilität im Kanton Zürich – Hauptergebnisse des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010».  
[www.statistik.zh.ch/mzmv2010](http://www.statistik.zh.ch/mzmv2010)

statistik.info 2013/06. Treibstoffverbrauch im Kanton Zürich – eine Sekundäranalyse des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010».  
[www.statistik.zh.ch/treibstoff](http://www.statistik.zh.ch/treibstoff)