

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 47 (2020)
Heft: 6

Artikel: Der Verzicht aufs eigene Auto wird zur Normalität
Autor: Herzog, Stéphane
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1032930>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 31.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Verzicht aufs eigene Auto wird zur Normalität

In den Schweizer Grossstädten wird das Privatauto zunehmend von alternativen Verkehrslösungen konkurrenziert. Vorreiterin ist die Stadt Bern, die auch den Bau von Immobilien ganz ohne Parkplätze bewilligt. Genf ist noch nicht so weit, doch selbst hier ändern sich die Einstellungen.

STÉPHANE HERZOG

Jedes Jahr geben weitere Schweizerinnen und Schweizer ihr Privatauto auf. In Bern, der Vorzeigestadt in Sachen öffentlichem Verkehr, sind Haushalte ohne Auto in einigen Quartieren klar in der Mehrheit. So zum Beispiel im Stadtteil Mattenhof-Weissenbühl, wo fast 70 Prozent der Haushalte ohne eigenes Auto auskommen. 2015 lag der Wert für die ganze Stadt bei 56,8 Prozent, «aber er wird die 57 Prozent wahrscheinlich überschreiten», freut sich die Stadtberner Gemeinderätin Ursula Wyss, die der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün vorsteht.

Dieselbe Entwicklung ist auch in Basel (52,1 Prozent autofrei) und Zürich (52,8 Prozent) erkennbar. Das von Verkehrsproblemen geplagte Genf bildet das Schlusslicht unter den Grossstädten (41 Prozent). Tatsächlich folgt aber auch die Gastgeberstadt des Auto-Salons dem Trend, «jedoch mit 20 Jahren Verspätung», sagt Vincent Kaufmann, Professor am Laboratory of Urban Sociology der ETHL. So nahm in Genf innerhalb von zehn Jahren der Anteil der Haushalte ohne Auto um zehn Prozent zu. Auch Lausanne, wo das Auto wie in Genf seit den 1960er-Jahren im Mittel-

punkt stand, entwickelt sich jetzt in diese Richtung. Das Auto, Kultobjekt des Wirtschaftswunders, verliert in ganz Europa an Bedeutung. «Noch vor 15 Jahren verbanden junge Menschen das Auto mit Freiheit. Autofahren bedeutete Emanzipation. Heute finden sie diese Freiheit im Internet und in den sozialen Medien, die für sie eine greifbare Welt darstellen», fasst Vincent Kaufmann zusammen, der das Mobile Lives Forum leitet, eine Stiftung, die von der französischen Eisenbahngesellschaft SNCF unterstützt wird.

Das Gleichgewicht verschiebe sich tatsächlich in Richtung einer anderen Mobilität, sagt Sébastien Munafò, Leiter des Genfer Büros für Mobilitätsstudien «6t». Einerseits sind die mit dem Auto verbundenen Kosten gestiegen. Andererseits haben sich Alternativen zum Auto entwickelt. So ist heute der Zugang zu Carsharing-Angeboten einfach (siehe Seite 17). Immer häufiger falle die Wahl zudem auf öffentliche Verkehrsmittel, E-Bikes, aber auch auf motorisierte Zweiräder. Munafò: «Dies führt dazu, dass immer mehr Städter und Pendler die praktische und sparsame Mobilität dem teuren Privatauto vorziehen.» In Städten mit weniger als 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist

Ein Protest ganz nach Genfer Art: Bürger kippten Sand auf eine Quartierstrasse und liessen dort ihre Petanque-Kugeln statt den Verkehr rollen. Genf ist die Schweizer Stadt mit der grössten Autodichte. Foto Keystone



Gemeinderätin Ursula Wyss weiht in Bern einen Velo-verleih ein. In Bern haben mehr als die Hälfte der Haushalte kein eigenes Auto mehr. Foto Keystone



die geschilderte Tendenz aber schwächer, was «zu einer Kluft zwischen Stadt und Land führt, wo mehrere Autos pro Haushalt normal sind», sagt Vincent Kaufmann.

Vertrauen in den öffentlichen Verkehr

Gemeinden, die den öffentlichen Raum entlasten wollen, müssen Anreize schaffen. Genau dies tut Bern. «Bei uns besitzen Studierende und ältere Menschen kein Auto. Für die anderen, insbesondere Familien, ist der Verzicht aufs Auto eine Sache des Vertrauens. In Bern weiß man, dass man gleich vor der Haustür ein Carsharing-Auto finden kann», fasst Ursula Wyss zusammen. Außerdem steht den Bernerinnen und Bernern ein öffentlicher Verkehr erster Güte zur Verfügung. «Bern ist die einzige Stadt in der Schweiz, deren Einwohnerinnen und Einwohner den ÖV ganz oben auf der Liste der Dinge nennen, die sie an ihrer Stadt am meisten schätzen», zitiert die SP-Magistratin aus einer kürzlich durchgeföhrten Umfrage.

Ist das Vertrauen in den ÖV erst einmal so hoch, können die Behörden eine der wichtigsten Massnahmen zur Förderung der sanften Mobilität in Angriff nehmen: die Begrenzung der Anzahl Parkplätze. Bern will in den kommenden Jahren die Hälfte der heute 12 000 Parkplätze abbauen. Laut Wyss befinden sich die abzubauenden Parkplätze insbesondere auf Trottoirs, wo sie Personen mit Behinderungen stören. Auch Parkplätze entlang von Tramgleisen sollen wegfallen, da sie als gefährlich gelten.

Autos auf der Strasse, Autos über der Strasse: In Genf ist die Stellung des Autos im schweizweiten Vergleich noch sehr dominant. Foto Keystone



Gegen diese Gestaltungspläne leistet die rechtsbürgerliche SVP Widerstand. Ursula Wyss: «Bisher haben wir jedoch von den Gerichten Recht bekommen.»

Eine Knacknuss sind die privaten Parkplätze. Bern erteilt deshalb Baubewilligungen für Mietimmobilien ohne Parkplätze. In Genf dagegen entstehen stets «sehr starke politische Spannungen, sobald ein Bauprojekt den Stellenwert des Autos in der Stadt verändert will», sagt Karen Troll, Sprecherin des Département des Infrastructures. «Es ist ein Interessenskonflikt», meint Damien Bonfanti, der grüne Gemeindepräsident von Lancy (GE). «Die Autofahrer wollen ihre Privilegien verteidigen, was einen anderen Teil der Bevölkerung frustriert.» Der Gemeindepräsident unterstützt den Bau von Immobilien ohne Parkplätze, sofern ausreichend Parkermöglichkeiten in der Umgebung bestehen und die Gebäude gut an den ÖV angebunden sind. Damien Bonfanti unterstreicht auch die Kosten in Zusammenhang mit Tiefgaragen. Diese belaufen sich auf ungefähr 50 000 Franken pro Wohneinheit. Ein weiteres Problem ist, dass Tiefgaragen die Anpflanzung von Bäumen erschweren.

Trotzdem gehen die Genfer Quartierpläne nach wie vor von einem hohen Motorisierungsgrad aus. In Allières, einem Quartier in der Nachbarschaft des neuen Bahnhofs Eaux-Vives, werden beispielsweise für 400 Wohnungen über 400 Parkplätze gebaut. «Wir müssen den Veränderungen in den Städten voregreifen. Die Bauträger fordern übrigens selbst, weniger unterirdische Parkplätze bauen zu müssen, denn diese stehen letztlich oft leer», sagt Caroline Marti von der Genfer Sektion des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS). Sie trägt einen politischen Vorstoß mit, der die Umsetzung eines autofreien Pilotquartiers fordert. Ganz dem Zeitgeist entsprechend, unterstützen selbst FDP-Parlamentarier das Anliegen.

Ein grosser Wendepunkt für Genf

Angesichts der Forderungen nach weniger Autos in der Stadt mobilisiert die Genfer Sektion des autofreundlichen Touring Club Schweiz (TCS) alle zur Verfügung stehenden Mittel. Per Referendum bekämpfte der TCS eine Gesetzesänderung, die darauf abzielte, die Pflicht, Parkplätze zu erhalten, zu lockern. Am 27. September 2020 stimmten die Genferinnen und Genfer der Gesetzesänderung zu. Sie genehmigt damit de facto den Abbau von 4000 Parkplätzen, insbesondere zugunsten von Velowegen.

Dennoch entwickelt sich die Schweiz nicht zu einem autofreien Land und der Verzicht aufs Privatauto bedeutet nicht, dass deutlich weniger Auto gefahren wird. So benutzen die Schweizerinnen und Schweizer nach wie vor für 50 Prozent der Wege und 65 Prozent der zurückgelegten Kilometer das Auto – wobei die Modelle immer grösser und schwerer werden ...