

Leben ohne eigenes Auto – Alltag und Perspektiven autofreier Haushalte am Beispiel der Stadt Köln

Kurzfassung der Masterarbeit von A. Herberg,
eingereicht am Geographischen Institut der RWTH Aachen University

27. Januar 2021

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	2
2 Ergebnisse der Untersuchung autofreier Haushalte in Köln	3
Merkmale der Interviewpartner*innen und Haushalte	3
Alltagsmobilität – Praktiken und Bewertungen	4
Wohndauer, Wohnstandortwahl und Mobilitätsbiographie	8
Bedeutung des Autos, Motive der Autofreiheit und Reaktionen des sozialen Umfeldes	9
Voraussetzungen und Verbesserungsansätze für die Autofreiheit	11
3 Ausblick	12
Literaturverzeichnis	13

1 Einleitung

Für einen Großteil unseres Alltags ist Mobilität unverzichtbar. Sie dient der Sicherung der Daseinsgrundfunktionen und der Teilhabe am öffentlichen Leben. Eine zentrale Rolle nimmt dafür der private Pkw ein, denn mehr als die Hälfte aller Wege und drei Viertel aller Personenkilometer werden mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt. Diese Intensität der Pkw-Nutzung sowie die darauf ausgerichteten Verkehrsinfrastrukturen bringen neben Vorteilen und Entwicklungsanstößen eine Vielzahl negativer Folgewirkungen mit sich: Emissionen, Unfälle, Flächeninanspruchnahme und -versiegelung. Allein eine Antriebs- oder Energiewende im Verkehrssektor, also der Austausch fossiler durch regenerative Energieträger, erweist sich nicht als ausreichend, um diesen Folgen entgegenzuwirken. Parallel ist daher eine Mobilitätswende bedeutsam, die unter anderem die Verkehrsverlagerung vom MIV auf öffentliche und nicht-motorisierte Verkehrsmittel anstrebt. Daher ist es von besonderem Interesse autofreie Haushalte zu untersuchen. Sie sind ohne eigenen Pkw mobil und tragen damit nicht oder nur in geringem Umfang zu den negativen Folgewirkungen des Pkw-Verkehrs bei. Zudem fehlt ihnen ein in unserer Gesellschaft allgegenwärtiges Gebrauchsgut sowie ein noch immer relevantes Statussymbol.

Ziel der Abschlussarbeit ist es, ein tiefergehendes Verständnis über städtische autofreie Haushalte, ihre Mobilität sowie ihre Ansichten und Hintergründe zu erhalten. Für die Förderung einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Mobilität sowie lebenswerter und attraktiver Städte kann dies einen wichtigen Ansatzpunkt darstellen. Als Forschungsmethode wurden dafür qualitative problemzentrierte Leitfadenterviews angewendet, die einen Einblick in die individuellen Sichtweisen der Befragten ermöglichen. Als Untersuchungsstandort wurde die Stadt Köln als einwohnerstärkste Stadt in Nordrhein-Westfalen ausgewählt. 41 % der hier lebenden Haushalte besitzen kein eigenes Auto und sind mit Bus und Bahn, zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Carsharing-Auto mobil. Dazu zählt unter anderem auch ein Großteil der Bewohner*innen des *Stellwerk60*, einer autofrei geplanten Siedlung im Stadtteil Nippes. Diese wurden im Rahmen der Abschlussarbeit mit autofreien Bewohner*innen eines konventionellen Kölner Quartiers, dem neu errichteten Clouth Quartier in Köln-Nippes, verglichen.

Ein großes Dankeschön richtet sich an dieser Stelle an den Nachbarschaftsverein *Nachbarn60 e.V.* des *Stellwerk60* sowie an die 20 Interviewpartner*innen, die sich trotz der COVID-19-Pandemie auf die Interviewanfragen gemeldet haben und ausführlich über ihren Alltag und ihre Ansichten berichtet haben. Vielen Dank für die netten Gespräche und die interessanten Informationen!

Hinweis: Die folgende Kurzfassung der Masterarbeit soll einen groben Überblick über die in der Erhebung gewonnenen Ergebnisse geben. Sofern keine Literaturquelle angegeben ist, stammen die Informationen aus der selbst durchgeführten Erhebung.

2 Ergebnisse der Untersuchung autofreier Haushalte in Köln

Zur Untersuchung des autofreien Lebens in den ausgewählten Kölner Stadtquartieren wurden insgesamt 20 Personen interviewt. Die Teilnehmer*innen teilten sich recht gleichmäßig auf beide Untersuchungsräume, das *Stellwerk60* und das Clouth Quartier, auf. Da nicht nach ihrem exakten Wohnstandort gefragt wurde und die Grenzen der Stadtquartiere nicht jedem bekannt sind, besteht die Möglichkeit, dass einige Teilnehmer*innen in der unmittelbaren Umgebung der Gebiete leben. Die untersuchten Quartiere sowie Elemente der umliegenden Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur sind in Abbildung 1 zu sehen.

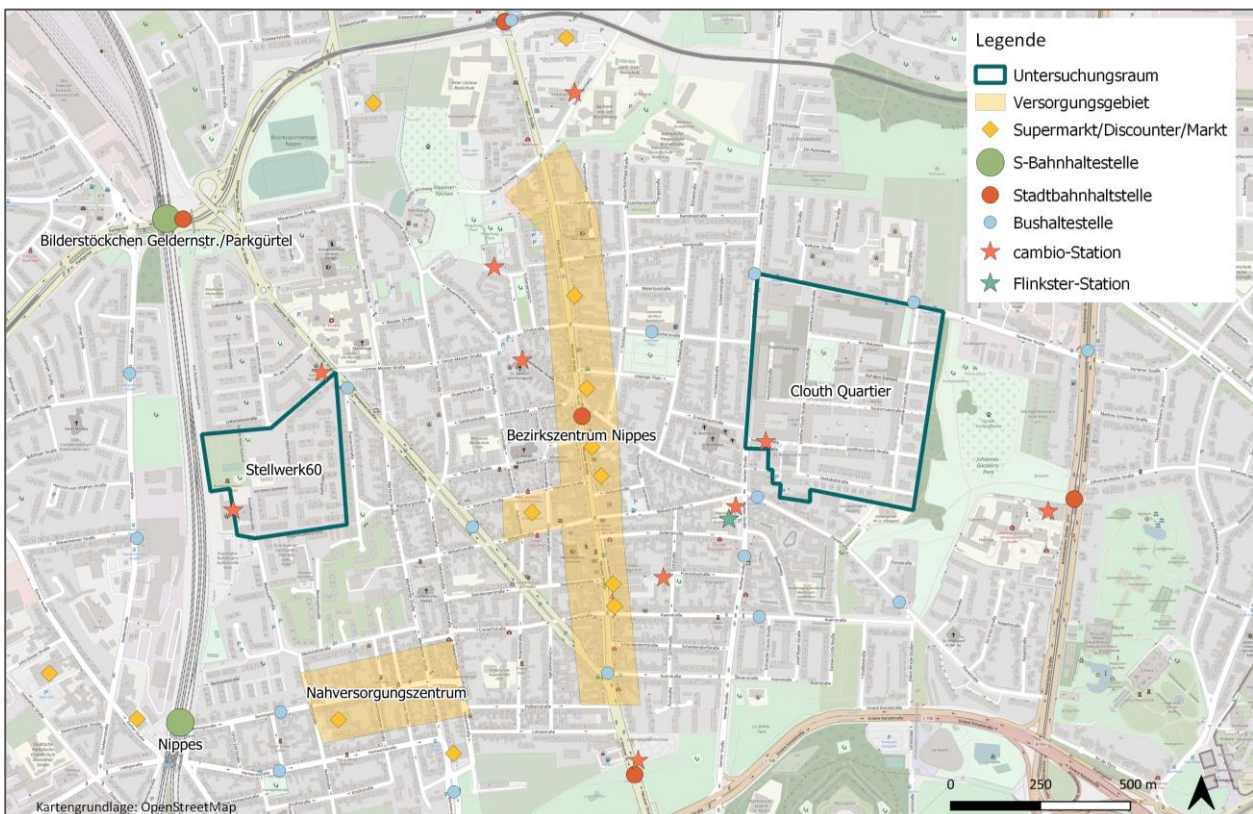


Abb. 1: Untersuchungsräume *Stellwerk60* und Clouth Quartier in Köln-Nippes (eigene Darstellung nach eigener Begehung, cambio 2020, DB 2020, Google Maps 2020, Stadt Köln 2020).

Merkmale der Interviewpartner*innen und Haushalte

Die Interviewpartner*innen setzen sich zu einem Teil aus Frauen und zu zwei Teilen aus Männern zusammen. Ihre Altersspanne erstreckt sich von 18 bis 70 Jahren, wobei die Schwerpunkte bei den 30- bis 39-Jährigen sowie den 50- bis 59-Jährigen liegen und die Verteilung der Altersklassen in beiden Untersuchungsräumen recht ausgeglichen ist. Hinsichtlich der Ausbildung der befragten Personen zeichnet sich ein hohes Ausbildungsniveau ab, da der Großteil einen Fachhochschul- oder Universitätsabschluss besitzt und die Minderheit die mittlere Reife, die Fachhochschulreife oder vergleichbare Abschlüsse. Ebenfalls übt der überwiegende Teil der Interviewpartner*innen eine Beschäftigung aus, wenngleich einige Schüler*innen, Student*innen, Rentner*innen oder Ehrenamtler sind.

Bei der Betrachtung der Haushalte der Teilnehmer*innen liegt der Schwerpunkt bei den Ein- und Zwei-Personenhaushalten, aber auch Drei- oder Vier+-Personen-Haushalte sind vertreten. Alle aufgeführten Haushaltsgrößen sind in beiden Untersuchungsräumen vorhanden. Eine Besonderheit stellen im Clouth Quartier zudem die Baugemeinschaften dar, also durch mehrere Haushalte errichtete Mehrfamilienhäuser, die neben den eigenen Wohnungen auch Gemeinschaftsräume enthalten. Neben den Haushaltsgrößen lassen sich unterschiedliche Haushaltstypen unter den Interviewpartner*innen unterscheiden. Zu etwa gleichen Teilen sind insgesamt Single-Haushalte sowie Paar-Haushalte mit Kindern und Paar-Haushalte ohne Kinder vorzufinden. Einen kleineren Anteil machen Haushalte aus, bei denen der*die Interviewpartner*in als Kind bei einem Elternteil lebt. Die Verteilung der Haushaltstypen der Teilnehmer*innen fällt recht ausgeglichen auf die beiden Untersuchungsgebiete aus, wobei im Clouth Quartier mehr Single-Haushalte und Paar-Haushalte mit Kindern vorzufinden sind und im *Stellwerk60* der Anteil der Paar-Haushalte ohne Kinder höher liegt. Unter diese fallen allerdings auch Haushalte, in denen die Kinder bereits ausgezogen sind oder beim anderen Elternteil leben.

In der Entwicklung der autofreien Haushalte zeigt sich seit der Jahrtausendwende ein neuer Trend hin zu einer wachsenden Zahl an Familien sowie jungen, hochgebildeten und einkommensstarken städtischen Haushalten, die ohne eigenes Auto leben (Baehler 2019:40). Dieser Trend lässt sich somit auch unter den Interviewpartner*innen feststellen.

Alltagsmobilität – Praktiken und Bewertungen

In der Alltagsmobilität der autofreien Interviewpartner*innen bildet in der Regel das Fahrrad in unterschiedlichen Formen (Rennrad, E-Bike, Klapprad etc.) und mit diversem Zubehör das vielfältige Hauptverkehrsmittel. Die Stärken des Fahrrades sehen die Teilnehmer*innen insbesondere in der Erlebnisqualität des Radfahrens (Spaß, Erholung), der hohen Funktionalität, dem geringen Platzverbrauch und der Möglichkeit, Lasten zu transportieren. Schwächen bilden dagegen die hohe Unfallgefahr, die Wetterabhängigkeit sowie die Voraussetzung eines gewissen Maßes an körperlicher Fitness, um ein Fahrrad nutzen zu können. Dabei nennen die Befragten des *Stellwerk60* mehr Stärken und Schwächen als jene des Clouth Quartiers, die Nutzungshäufigkeit fällt hingegen ähnlich aus. Folgende Aussage verdeutlicht beispielhaft die Nutzung und Bewertung des Radfahrens:

Also ich fahre eigentlich nur Fahrrad. Das ist irgendwie das schnellste, es ist praktisch. Das ist das, womit ich am besten klarkomme. Wenn man sich traut, in einer Stadt wie Köln Fahrrad zu fahren. [...] Der Vorteil beim Fahrradfahren ist, dass du schnell, flexibel überall hinkommst. Der Nachteil ist halt, dass es gerade in Köln auch viele Leute nicht machen, weil sie Angst haben, weil es keinen Platz gibt, weil du dich mit Autofahrern anlegen musst, weil du einfach immer sehr konkurrierst und auch sehr oft auf Straßen fährst.

Mann, 18, *Stellwerk60* (S5)¹

¹ Die Interviews wurden folgendermaßen anonymisiert: Geschlecht, Alter, Wohnort (Kennziffer des Interviews).

Die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hängt dagegen vielfach vom Arbeitsstandort, den Freizeitzielen sowie dem Wetter ab. Während einige Bus oder Bahn täglich zum Pendeln nutzen, bildet der ÖPNV für andere Personen eine Mobilitätsalternative, die in Abhängigkeit von Jahreszeit, Wetter oder Ziel gewählt und wöchentlich bis monatlich verwendet wird. Positiv werden beim ÖPNV die hohe Flexibilität und Beförderungsgeschwindigkeit, die Wetterunabhängigkeit sowie die Möglichkeit gesehen, die Zeit zum Arbeiten zu nutzen, zu entspannen oder mit anderen Fahrgästen ins Gespräch zu kommen (Erlebnisqualität). Daneben kann der ÖPNV auch von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt, das Fahrrad mitgenommen oder, bei Besitz eines Abo-Tickets, zum Teil ein Leihfahrrad ausgeliehen werden. Kritisiert werden hingegen die Taktung der Stadtbahn als Bestandteil des Kölner ÖPNV, die Anbindung der Kölner Außenbezirke, die Ticketpreise, das schlechte Image, die geringe Sauberkeit, ein Unsicherheitsgefühl, gerade in den Abendstunden, sowie die Notwendigkeit eines gewissen Maßes an körperlicher Fitness zur Nutzung von Treppen oder zum Ein- und Aussteigen in die Fahrzeuge. Die Nutzungshäufigkeit und Bewertung des ÖPNV fällt zwischen den beiden Untersuchungsgebieten ähnlich aus. Eine Besonderheit stellt übergreifend die verminderte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel aufgrund der COVID-19-Pandemie dar. Eine Perspektive der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel verdeutlicht beispielhaft die folgende Aussage:

[Die Nutzung ist] sehr angenehm, weil ich das auch toll finde, in Bussen und Bahnen mit anderen Menschen unterwegs zu sein. Man kommt ins Gespräch. Und das macht mir auch Spaß eigentlich da immer so Wege mit Bussen und Bahnen auszutüfteln und zu sehen, wie man ans Ziel kommt. Oder, wenn man das Fahrrad mit in den Zug nimmt oder in den Bus, dann kommt man auch an entlegene Ziele gut heran. Das ist eigentlich ganz schön.

Mann, 70, Clouth Quartier (C7)

Ebenfalls stehen einigen Befragten trotz eigener Autofreiheit Carsharing-Autos, Mietwagen oder Pkw von Freunden oder der Familie zur Verfügung. Das Carsharing wird dabei in unterschiedlichen Intensitäten in Anspruch genommen, insbesondere aber für besondere Anlässe einige Male im Jahr, wobei die Interviewpartner*innen des Clouth Quartiers häufiger darauf zurückgreifen. Stärken des Carsharings sehen die befragten Personen insbesondere darin, bei Bedarf ein Auto in der entsprechenden Größe nutzen zu können. Ihnen gefallen die hohe Funktionalität, der Wegfall von Instandhaltungsmaßnahmen, die gute Verfügbarkeit von Carsharing-Autos sowie die Preise für die Nutzung. Andere sehen hingegen die Kosten und unpassenden Tarife als negativ an und kritisieren die notwendige Registrierung bei mehreren Anbietern, die weiten Wege zu den Stationen oder die Schwierigkeit der Parkplatzsuche bei stationsungebundenen Anbietern. Zwischen den Bewertungen der Befragten der beiden Untersuchungsgebiete sind keine auffälligen Unterschiede ausmachbar. Es werden allerdings beispielsweise nur durch Teilnehmer*innen der autofreien Siedlung die guten Transportmöglichkeiten und nur durch Befragte des Clouth Quartiers die Parkplatzprobleme der stationsungebundenen Anbieter erwähnt. Dies könnte damit zusammenhängen, dass in der autofreien Siedlung zwei Stationen des Anbieters *cambio* verortet sind.

Folgende Aussage verdeutlicht exemplarisch die wahrgenommenen Vor- und Nachteile unterschiedlicher Carsharing-Systeme:

Deswegen würde ich auch zum Beispiel zwischen den verschiedenen Carsharing-Anbietern Unterschiede sehen. Also es gibt ja die, die sozusagen stationär sind, *cambio* oder *Flinkster* oder was es da sonst so gibt, die eigene Parkplätze haben. Die fand ich persönlich hier immer sehr viel angenehmer. Also dieses *Car2Go* haben wir ein-, zweimal gemacht und sind dann abends immer daran gescheitert, dass wir es nicht mehr losgeworden sind.

Mann, 41, Clouth Quartier (C9)

Übergreifend betrachtet dominiert in der Alltagsmobilität der Untersuchungsteilnehmer*innen das Fahrrad, gefolgt vom ÖPNV sowie dem Zufußgehen und dem Carsharing. Dies kann durch die hohe Dichte der alltäglichen Ziele in Köln und Nippes sowie durch die Gewohnheit der Verkehrsmittelnutzung begründet sein. Es zeigt sich ebenfalls ein starker Pragmatismus bei der Verkehrsmittelwahl sowie eine geringe Wahrnehmung des Zufußgehens in der Alltagsmobilität.

Ebenfalls können die verschiedenen Mobilitätszwecke der Interviewpartner*innen betrachtet werden, wozu Arbeit, Ausbildung, Einkaufen, Begleitung (z.B. von Kindern) sowie Freizeit zählen. Unter den Teilnehmer*innen ist dabei beim Einkaufen eine Nahraumorientierung und die Dominanz des Radfahrens und des Zufußgehens erkennbar; in der Freizeit eher die Dominanz der persönlichen Vorlieben oder Lebensumstände, sodass hier auch weitere Strecken in Kauf genommen werden und neben der Fortbewegung mit dem Fahrrad und zu Fuß auch der ÖPNV und das (Carsharing-)Auto gewählt werden. Arbeitsplätze, Schulen oder Universitäten werden in der Regel mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV erreicht. Für den Urlaub als gesonderten Mobilitätszweck wird in weiten Teilen eine Multimodalität² deutlich, wobei die Befragten des *Stellwerk60* häufiger auf den Zug und etwas häufiger auf das Auto und jene des Clouth Quartiers häufiger auf das Flugzeug zurückgreifen. Zudem verzichten einige Personen bewusst darauf, das Flugzeug zu nutzen; andere nehmen es sich vor. Folgendes Zitat verdeutlicht eine Perspektive der Urlaubsmobilität:

Ich gucke ansonsten, [...] dass ich halt an alle Orte, an die ich mit der Bahn fahren kann, auch mit der Bahn fahre. Und ich reise im Urlaub, weil ich halt wirklich auch gerne so Backpacking-Urlaub mache, am allerliebsten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Und gerade in Osteuropa ist das ja der Wahnsinn, was da für Verkehrsverbindungen von so kleinen Minibussen... Also Reisebusse sowieso, aber dann auch vor Ort in den Ländern, ne. Das ist ja ganz anders als hier in Deutschland, irgendwie. Das finde ich toll. Das finde ich auch persönlich als Reiseerfahrung etwas Tolles, wenn man da mit so vielen Menschen auch irgendwie in Kontakt kommt. Aber manchmal, je nachdem, wie weit es weg ist, geht die Anreise halt auch nicht anders als mit dem Flugzeug. Das finde ich selber ein bisschen schade. Aber ich würde mir auch nicht ein Auto kaufen, nur um in den Urlaub fahren zu können.

Frau, 36, Clouth Quartier (C3)

² Unter Multimodalität wird die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Zeitraums z.B. innerhalb einer Woche verstanden. Demgegenüber steht die Monomodalität, also die Nutzung eines einzigen Verkehrsmittels innerhalb eines Zeitraums (Beckmann 2003 zit. in Chlond 2013:274).

Neben der Betrachtung der Verkehrsmittel sowie der Mobilitätszwecke sind die wahrgenommenen Herausforderungen und angewandten Strategien in der Alltagsmobilität von Interesse. Dabei umfassen die Herausforderungen in der Alltagsmobilität der Befragten insbesondere die Organisation von Ausflügen, die zum Teil geringe Flexibilität, der Transport großer oder schwerer Dinge sowie die Nachteile der häufig genutzten Verkehrsmittel, die zuvor bereits beschrieben wurden. Diese werden mehrheitlich von den Befragten des Clouth Quartiers wahrgenommen. Zu den angewandten Strategien zur Bewältigung der Herausforderungen lassen sich hingegen die Nutzung von Carsharing, die bewusste Auswahl von gut erreichbaren Zielen, die Inter- und Multimodalität³ sowie die Nutzung von Lieferdiensten oder speziellen Fahrrädern zuordnen. Unter den Teilnehmer*innen des *Stellwerk60* nimmt die Multi- und Intermodalität eine wichtige Rolle ein, bei jenen des Clouth Quartiers die Nutzung von Dienstleistungen und neuen Mobilitätsangeboten (z.B. Leifahrer, Carsharing). Die folgenden Zitate verdeutlichen beispielhaft einige der angewandten Strategien:

Wir hatten anfangs einen Wagen, als wir noch ein Kind hatten, der ging in den Aufzug rein. Weil es hier barrierefrei ist, konnte man mit dem Anhänger bis in die Küche fahren. Das war super. Also vom ALDI oder wo auch immer haben wir den da vollgeladen und hier dann wieder ausgeladen. Das ist besser als mit dem Auto.

Mann, 52, *Stellwerk60* (S2)

Man kriegt auf so ein Fahrrad verdammt viel drauf. Man kriegt in zwei Gepäcktaschen schon ziemlich viel rein. *Cambio* hatte ich schon damals. Ein Freund von mir hat ein Auto. Also wenn ich unbedingt ein Auto brauche und nicht ein *cambio* nehmen will, geht das auch, habe ich auch schon ewig nicht gemacht. Also von daher sehe ich da nicht wirklich eine Herausforderung.

Frau, 55, *Stellwerk60* (S4)

Wenn ich wirklich schnell zum Carsharing-Auto will, dann nehme ich einen Roller, einen Kick-Scooter, aber nicht elektrisch. Den habe ich mir für den Zweck tatsächlich gebraucht gekauft. [...] Und dann Sorge ich mich nicht um mein Fahrrad, das da vielleicht nachts mal am Carsharing-Parkplatz steht, sondern ich klappe den Roller einfach zusammen, lege den in den Kofferraum und fertig.

Mann, 50, *Clouth Quartier* (C8)

³ Intermodalität als Unterform der Multimodalität (erläutert auf S. 6 unter ²) zeichnet sich durch eine Kombination von Verkehrsmitteln z.B. innerhalb eines Weges aus (Beckmann 2003 zit. in Chlond 2013:274).

Wohndauer, Wohnstandortwahl und Mobilitätsbiographie

Die Wohndauer am aktuellen Standort beläuft sich unter den Interviewpartner*innen auf ein bis dreizehn Jahre. Dabei leben die Befragten der autofreien Siedlung länger am jetzigen Wohnstandort, was durch das Alter der Siedlung bedingt ist und auch die Zufriedenheit der Bewohner*innen mit dem Wohnort verdeutlicht. Ausschlaggebend für die Wohnstandortwahl waren dabei eher unübliche Gründe⁴: für die Befragten des *Stellwerk60* in erster Linie die Autofreiheit sowie in zweiter Linie die Eigenschaften der neuen Wohnung oder die Möglichkeit, Eigentum zu erwerben. Für die Teilnehmer*innen des Clouth Quartiers waren die Lage, die Nähe zum bestehenden sozialen Umfeld, der Eigentumserwerb sowie die Verfügbarkeit von Baugrundstücken ausschlaggebend. Die eher unerwarteten Gründe können durch die Größe der Stadt Köln, den angespannten Wohnungsmarkt sowie die Autofreiheit der Haushalte bedingt sein.

Hinsichtlich des früheren und künftigen Autobesitzes hat jeweils knapp über die Hälfte der Teilnehmer*innen in der Vergangenheit ein Auto besessen oder kann sich unter bestimmten Bedingungen eine Anschaffung vorstellen. Die Befragten, die in der Vergangenheit einen Pkw besessen haben, haben ihn in der Regel bereits vor einigen Jahren abgegeben. Ausschlaggebend für die vergangene Autoabschaffung sowie für eine potenzielle künftige Anschaffung waren beziehungsweise sind besondere Lebensereignisse wie ein Umzug, ein Arbeitsplatzwechsel oder die Familiengründung. Allerdings waren für die Abschaffung zum Teil auch negative Erfahrungen mit dem Pkw verantwortlich und für die Anschaffung können der Wegfall einer Leihmöglichkeit sowie die Möglichkeit der Anschaffung eines besonderen Autos (z.B. geteiltes Auto oder „Urlaubsauto“) treibende Faktoren darstellen. Auf die aktuellen Gründe und Motive für die Autofreiheit wird im nächsten Abschnitt noch eingegangen. Unter den Teilnehmer*innen des Clouth Quartiers lässt sich dabei eine stärkere Sicherheit oder Stabilität hinsichtlich der Autofreiheit feststellen. Die folgenden zwei Aussagen zeigen exemplarische Gründe für die erfolgte Abschaffung sowie die potenzielle Anschaffung eines Pkw auf:

Dann habe ich aber irgendwann gesehen: ‚Ok, ich brauch das Ding (Auto) nur noch alle zwei Wochen.‘ und [...] bin es teilweise dann suchen gegangen. ‚Wo habe ich das geparkt?‘. Und da habe ich dann gedacht: ‚Ok, jetzt hat es irgendwie keine Berechtigung mehr.‘

Frau, 52, *Stellwerk60* (S3)

Wenn ich jetzt aufgrund einer unfreiwilligen beruflichen Veränderung oder einer unfreiwilligen gesundheitlichen Änderung, [...] also dann könnte ich es mir auch vorstellen. Aber [...] ich gehe nicht davon aus, dass ich nochmal ein eigenes Auto besitzen werde. Oder es ist ja auch so, dass... ich wohne jetzt ja auch in einem Haus in der autofreien Siedlung, zu dem auch kein Autostellplatz gehört. Das heißt, ich darf im Grunde auch kein Auto haben.

Mann, 52, *Stellwerk60* (S6)

⁴ Typische Gründe für die Wohnmobilität (Umzug) bilden familiäre oder persönliche Gründe, berufliche Gründe, die Bildung von Wohneigentum, die Eigenschaften einer Wohnung sowie die Merkmale eines Wohngebietes, wobei für die Bewohner*innen innerstädtischer Wohnlagen berufliche Gründe und die Eigenschaften der Wohnung die höchste Bedeutung haben (Scheiner 2006:78-80).

Bedeutung des Autos, Motive der Autofreiheit und Reaktionen des sozialen Umfeldes

Die Rolle des Autos in Deutschland wird von den Interviewpartner*innen im Allgemeinen als sehr hoch eingeschätzt. Während die wirtschaftliche Bedeutung sowohl positiv als auch negativ bewertet wird, herrscht im Hinblick auf die Rolle in der Politik und in der Stadt- und Verkehrsplanung ein kritischeres Bild, unter anderem aufgrund des Einflusses der Autolobby sowie des hohen Flächenbedarfs von Pkw in Städten. Daneben wird ebenfalls die gesellschaftliche Bedeutung als hoch eingeschätzt, wobei hier laut der Interviewpartner*innen zwischen unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen differenziert werden muss und auch ein Wandel hin zu einer abnehmenden Bedeutung erkennbar ist. Selbst nehmen die Interviewpartner*innen das Auto überwiegend neutral als Verkehrs- oder Transportmittel wahr, dessen Nutzung bei Bedarf sinnvoll sein kann. Wenige haben hingegen eine überwiegend negative oder überwiegend positive Einstellung zum privaten Pkw. Unter den Befragten des Clouth Quartiers zeigt sich eine leicht positivere Bewertung als unter jenen der autofreien Siedlung. Drei Perspektiven zur wirtschaftlichen und persönlichen Bedeutung des Autos verdeutlichen die folgenden Aussagen:

[Das Auto ist] der Exportmotor. Also das deutsche Auto nimmt eine riesige Rolle in der Welt ein [lacht]. Ich kann das gar nicht richtig genau fassen, aber es steht ja einfach für eine Identität, nicht nur in den autoproduzierenden Regionen, sondern einfach für sozusagen Qualität. Das deutsche Auto hat einen sehr speziellen Ruf. Und da hängt total viel dran an Produktion, Industrie, aber auch Forschung.

Mann, 36, Stellwerk60 (S1)

Für mich ist das ein einfacher Gebrauchsgegenstand, den man eventuell notwendig hat, je nach Situation. Und wo ich sehr, sehr froh bin, dass ich das nicht brauche.

Frau, 50, Clouth Quartier (C4)

Es ist wirklich die Art der Mobilität, die mir am meisten Spaß auch macht. Ich kann das nicht genau an irgendwas festmachen. So, ob das jetzt diese ‚Freiheit‘ ist [...], dass man quasi jederzeit überall hinkann mit dem Auto und in Deutschland ja auch, muss ich sagen, das Glück hat, an Stellen so schnell zu fahren, wie man will. Das macht schon Spaß wirklich. Also, wo es erlaubt ist und sicher ist. Ja, also das ist schon ein Faktor auch beim Autofahren für mich.

Mann, 23, Clouth Quartier (C6)

Aus Sicht der Befragten bilden die wichtigsten Gründe für die eigene Autofreiheit der Schutz der Umwelt und die Verbesserung der städtischen Lebensqualität als altruistische Motive. Hinzu kommen die Bequemlichkeit sowie finanzielle Gründe, wobei niemand angibt, sich kein Auto leisten zu können. Darüber hinaus spielen alters- oder gesundheitsbedingte Gründe keine Rolle, was ein Indiz für die Freiwilligkeit der Autofreiheit sein kann und auch die Typen autofreier Haushalte in Städten⁵ widerspiegelt.

⁵ Allgemein betrachtet unterscheiden sich in Deutschland autofreie Haushalte in städtischen und ländlichen Kommunen hinsichtlich der Motive der Autofreiheit. So sind z.B. in ländlichen Gebieten Gesundheits- und Altersgründe bei einem größeren Anteil der autofreien Haushalte für die Autofreiheit von Bedeutung als in städtischen Gebieten (Mattioli 2013:5ff).

Die folgenden Zitate zeigen exemplarisch einige Motive der Autofreiheit auf:

Ja, also ich würde sagen, es sind vor allem praktische Gründe. Einmal ist es wirklich so, dass ich mich da um nichts kümmern muss. Also ich habe auch bei diesem Carsharing, kriege ich ja einfach das Produkt Mobilität hingesetzt. Man muss ja nicht irgendwie das Auto warten und so. Das ist schon einfach praktisch. Es ist, meine ich, auch günstiger auf Dauer [...] und ja, für mich also ist das einfach irgendwie sorgenfreier.

Mann, 38, Clouth Quartier (C2)

Klar, ich lebe nachhaltig. Das ist ein Wert für mich, den ich leben möchte. [...] Ich habe Kinder, zwei Jungs, lebe denen das vor. Dass ich das auch weitergebe, das finde ich auch wichtig.

Mann, 52, Stellwerk60 (S2)

So bewerten die Interviewpartner*innen die Autofreiheit überwiegend positiv oder als normal. Vorteile stellen die persönliche Freiheit, finanzielle Einsparungen oder mehr finanzielle Freiheiten sowie die Möglichkeit einer nachhaltigen Lebensweise dar. Negativ sehen die Teilnehmer*innen die bereits aufgeführten Schwächen der Autofreiheit sowie die Unsicherheit der Mobilität im Alter, wobei letztere nur von Befragten des *Stellwerk60* aufgrund der Autofreiheit der Siedlung genannt wird. Einige Schwächen der Autofreiheit verdeutlichen beispielhaft die folgenden Zitate:

Ja, das ist meistens an den Wochenenden oder jetzt so in der Ferienzeit. Man kann halt nicht einfach sagen, wir fahren jetzt einfach irgendwo spontan hin. Sondern man muss sich überlegen, wie kommen wir dahin? Und wollen wir das (Mieten eines Mietwagens) machen oder nicht? Ist es uns das jetzt wert oder nicht, der Aufwand und auch das Geld? Und ja, manchmal ist es auch nervig. Und da ist man irgendwie auch benachteiligt.

Frau, 30, Stellwerk60 (S9)

Wo ich noch gar nicht weiß, wie das laufen wird, wenn man älter ist und man wird stärker immobil. [...] Ein bisschen unsicher bin ich da. Wie ist das mit Pflegediensten, die kommen? Sind die dann so weit umgestellt, dass sie auch mit Fahrrädern kommen? Oder wie es mit dem Krankenwagen, der kommen muss? Schafft der das schnell genug hier rein?

Frau, 68, Stellwerk60 (S8)

Auffallend ist, dass sich einige Personen beruflich oder privat für den Klimaschutz oder nachhaltige Mobilität engagieren. Die Reaktionen des sozialen Umfeldes der Befragten auf die Autofreiheit sind darüber hinaus entweder nur gering ausgeprägt oder fallen zum überwiegenden Teil positiv aus. Hier ist zudem ein positiver Trend hin zu einer zunehmenden Wertschätzung und Anerkennung durch die Familie, Freund*innen oder Arbeitskolleg*innen erkennbar.

Voraussetzungen und Verbesserungsansätze für die Autofreiheit

Hinsichtlich der Voraussetzungen für ein Leben ohne eigenes Auto sind aus Sicht der Teilnehmer*innen besonders die räumliche Nähe alltäglicher Ziele (Arbeiten, Einkaufen, Bildung, Freizeit) sowie gut ausgebaute, zuverlässige und erschwingliche alternative Verkehrsmittel(-infrastrukturen) von Bedeutung. Laut dem überwiegenden Teil der Interviewpartner*innen sind diese Voraussetzungen insbesondere in größeren Städten gegeben. Hinzu kommen persönliche und soziale Voraussetzungen, wie die eigene Überzeugung und die Unterstützung durch das soziale Umfeld. Zwei der genannten Voraussetzungen verdeutlichen die folgenden Aussagen:

Eine fördernde Bedingung, wenn auch nicht unbedingt notwendig ist, dass das soziale Umfeld das akzeptiert. Also man will ja kein Outcast sein, nur weil man kein Auto hat.

Mann, 50, Clouth Quartier (C8)

Und gleichzeitig verstehe ich natürlich, dass ich da sehr als Städter spreche. Auf dem Land brauchst du ein Auto, auf dem Land kannst du nicht ohne. Das verstehe ich alles.

Mann, 52, Clouth Quartier (C10)

Demgegenüber schlagen die Teilnehmer*innen auch einige Verbesserungsansätze zur Erleichterung des autofreien Lebens vor. Dabei überwiegen unter den Vorschlägen die Pull-Maßnahmen⁶, wobei hier die Förderung von ÖPNV und Fahrradinfrastrukturen sowie die Neuaufteilung des Straßenraums gleichermaßen angesprochen und ganzheitliche und räumlich übergreifende Ansätze gefordert werden. Lediglich die Befragten der autofreien Siedlung sprechen die Ausweitung autofreier Innenstädte und Wohngebiete an. Exemplarisch verdeutlichen die folgenden Zitate den Wunsch nach einem Ausbau der Radverkehrsinfrastrukturen und nach einer Vergünstigung der Ticketpreise im ÖPNV:

Die Radwege müssten ausgebaut werden und insbesondere auch Lastenräder und Räder mit Kinderanhänger bedacht werden, wenn es um Bahnübergänge, Warteplätze an Ampeln bei großen Straßen, aber auch Fahrradständer in den Einkaufsstraßen geht. Als Familie werden einem da zusätzlich Steine in den Weg gelegt.

Frau, 34, Clouth Quartier (C11)

Und dafür vielleicht sogar auch den öffentlichen Nahverkehr kostenlos machen. Oder so attraktiv, dass eben jeder Autofahrer dumm wäre, wenn er dann noch, möglichst auch alleine, mit dem Auto quasi in den Laden reinfahren möchte. Also so sehe ich das.

Frau, 52, Stellwerk60 (S3)

⁶ Eine Pull-Maßnahme fördert durch Anreize gesellschaftlich vorteilhaftes (Mobilitäts-)Verhalten. Demgegenüber zeichnet sich eine Push-Maßnahme durch Restriktionen gegenüber gesellschaftlich nachteiligem Verhalten aus (Gertz et al. 2018:305).

3 Ausblick

Die Erkenntnisse über die autofreien Kölner Haushalte sowie deren Perspektiven zu Voraussetzungen und Verbesserungsansätzen für ein autofreies Leben und eine autofreie Mobilität sind von Bedeutung, da im Rahmen vielfältiger Transformationsprozesse auch zukünftig die Mobilität zunehmen wird. Treibende Faktoren stellen unter anderem der Übergang zu kleineren Haushaltsgrößen, die Emanzipation der Frau, Lebenszeitverlängerungen sowie die Flexibilisierung der Arbeitszeiten dar (Künne et al. 2005:50). Dabei ist einerseits das Weiterführen der Automobilität wie in der Vergangenheit aufgrund negativer Auswirkungen und steigender Kraftstoffpreise nicht mehr möglich. Andererseits erscheint eine vollständige Abschaffung des Autos nicht denkbar (Schmidt 2018:392). Als Ziel kann daher eine bedürfnisgerechte Mobilität mit weniger Verkehr angesehen werden (Becker 2018:86). Zu diesem Ziel tragen unter anderem Haushalte bei, die kein eigenes Auto besitzen, im Alltag überwiegend auf andere Modi⁷ zurückgreifen und damit Treiber der Mobilitätswende sind. Zudem besteht die Notwendigkeit einer Kombination vielfältiger investiver, betrieblicher, siedlungsstruktureller, technischer sowie ordnungs-, finanz-, und preispolitischer Maßnahmen, die alle Modi einbeziehen. Dabei kommen der Flexibilität und Anpassungsfähigkeit in der Planung eine besondere Bedeutung zu (Künne et al. 2005:50-51,57).

Auch die Stadt Köln hat einen stadtverträglichen, umweltschonenden, preiswerten, sicheren und barrierefreien Verkehr als Ziel, bei dem bei freier Verkehrsmittelwahl der Anteil des Umweltverbundes⁸ weiterhin erhöht wird. Dafür werden unterschiedliche Pläne und Programme entwickelt, wie der dritte Kölner Nahverkehrsplan, das Strategiepapier zur Mobilitätsentwicklung *Köln mobil 2025* sowie der *Green City Masterplan* (Stadt Köln o.J.:Abs.1-10). Laut Aussagen der Interviewpartner*innen des *Stellwerk60* war die Stadt in der Vergangenheit häufig skeptisch gegenüber dem autofreien Wohnprojekt eingestellt. Derzeit scheint sich aber die Einstellung zum Positiven zu entwickeln und ein zunehmendes Interesse gegenüber dem Projekt zu bestehen.

⁷ Unter Modus wird eine Verkehrsmittelgruppe verstanden. Mögliche Modi sind der motorisierte Individualverkehr (MIV), der öffentliche Verkehr (ÖV, beinhaltet Nah- und Fernverkehr) bzw. der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowie mit dem Fuß- und Radverkehr Formen des nichtmotorisierten Individualverkehrs (NMIV) (BMVI/infas 2018:45).

⁸ Unter dem Umweltverbund werden nicht motorisierte und öffentliche Verkehrsmittel bzw. Modi zusammengefasst (Holz-Rau 2018:126-127).

Literaturverzeichnis

- Baehler, D. (2019): Living in a car-free housing development. Motivations and mobility practices of residents in nine developments in Switzerland and Germany. Dissertation, Universität Lausanne.
- Becker, U. (2018): Verkehr und Umwelt. Zu den übergeordneten Zielen der Verkehrspolitik und zur Bedeutung von Umweltaspekten. In: Schwedes, O. (Hrsg.) (2018): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 71-88.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)/Institut für angewandte Sozialwissenschaften (infas) (Hrsg.) (2018): Mobilität in Deutschland - MiD. Ergebnisbericht. Bonn.
- Cambio Rheinland - STATTAUTO Köln Gesellschaft für Car Sharing mbH (cambio) (Hrsg.) (2020): Stationen. <https://www.cambio-carsharing.de/cms/carsharing/de/1/cms_f2_32/stdws_info/stationen/region/44.html> abgerufen am 20.09.2020.
- Chlond, B. (2013): Multimodalität und Intermodalität. In: Beckmann, K.J./Klein-Hitpaß, A. (Hrsg.) (2013): Nicht weniger unterwegs, sondern intelligenter? Neue Mobilitätskonzepte. Berlin: Difu, 271-293 (= Edition Difu - Stadt, Forschung, Praxis 11).
- Deutsche Bahn Connect GmbH (DB) (Hrsg.) (2020): Flinkster Standorte. <https://www.flinkster.de/kundenbuchung/process.php?proc=station&station_id=401940&key=&f=3> abgerufen am 15.10.2020.
- Gertz, C./Fläming, H./Gaffron, P./Polzin, G. (2018): Stadtverkehr. In: Schwedes, O. (Hrsg.) (2018): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 293-321.
- Holz-Rau, C. (2018): Verkehr und Verkehrswissenschaft. Verkehrspolitische Herausforderungen aus Sicht der Verkehrswissenschaft. In: Schwedes, O. (Hrsg.) (2018): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 115-139.
- Künne, H. D./Steierwald, M./Vogt, W. (2005): Szenarien der künftigen Entwicklung. In: Steierwald, G./Künne, H.D./Vogt, W. (Hrsg.) (2005): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Berlin: Springer, 49-58.
- Mattioli, G. (2013): Different worlds of non-motoring: households without cars in Germany. In: Scheiner, J./Blotevogel, H.-H./Frank, S./Holz-Rau, C./Schuster, N. (Hrsg.) (2013): Mobilitäten und Immobilitäten. Dortmund: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung.
- Scheiner, J. (2006): Lebensstile, Raum und Wohnmobilität. In: Beckmann, K.J./Hesse, M./Holz-Rau, C./Hunecke, M. (Hrsg.) (2006): StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften/GWV Fachverlage GmbH Wiesbaden, 78-92.
- Schmidt, G. (2018): Automobil und Automobilismus. In: Schwedes, O. (Hrsg.) (2018): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 373-393.
- Stadt Köln – Amt für Stadtentwicklung und Statistik und Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung (Stadt Köln) (Hrsg.) (2020): Daten zu Quartieren in Nippes von Frau Nottebrock vom 16.06.2020 und 28.08.2020 und Herrn Klein am 08.10.2020.
- Stadt Köln (Hrsg.) (o.J.): Mobilität. Köln rüstet sich für die Herausforderungen der Mobilität in der weiter wachsenden Großstadt. <<https://www.stadt-koeln.de/artikel/03456/index.html#>> abgerufen am 29.09.2020.