

MOBILITÄT **VIER VON FÜNF STADTBERNER FAMILIEN BESITZEN EIN AUTO**

# Häufige Nebenwirkung der Schwangerschaft: Ein Auto

**Vier von fünf Stadtberner Familien besitzen ein Auto. Bei keiner anderen Gruppe ist der Autobesitz auch nur annähernd so hoch wie bei Paarhaushalten mit einem oder mehreren Kindern. In Zukunft könnte diese Zahl sinken, sagt Verkehrssoziologe Jörg Beckmann. Sofern die Politik die richtigen Massnahmen trifft.**

Die Mehrheit der Stadtberner Haushalte kommt ohne Auto aus. Stolz 53 Prozent sind es, die auf ein eigenes Automobil verzichten. Diese Zahl basiert auf dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 des Bundesamts für Statistik. Auch die Abteilung Statistik der Stadt Bern hat daran mitgearbeitet. Seither wird im linken Lager nur zu gerne auf diese Statistik verwiesen, wenn es darum geht, Parkplätze zu streichen oder Fahrverbote zu rechtfertigen.

Sieht man sich dieselbe Statistik – exakt dasselbe Datenmaterial – etwas genauer an, dann erkennt man eine weitere interessante Zahl: 79 Prozent aller Stadtberner Familien mit einem oder mehr Kindern besitzen ein Auto. Sprich: Vier von fünf Paarhaushalten mit Kind(ern) sind automobil. Bei keiner anderen statistisch erfassten Bevölkerungsgruppe ist die Autodichte auch nur annähernd so hoch.



Die Mehrheit der Stadtberner Haushalte kommt ohne Auto aus. Stolz 53 Prozent sind es, die auf ein eigenes Automobil verzichten.

## Vorteile dank Auto

Sind Stadtberner Familien also aussergewöhnlich autophil? «Nein», sagt Verkehrssoziologe Jörg Beckmann. Der Direktor der Mobilitätsakademie ist überzeugt, dass die Zahlen in anderen Städten ähnlich sind. «Sobald Kinder da sind, kaufen sich auch viele Paare ein Auto, die vorher darauf verzichtet haben.» Familien haben andere Ansprüche an die Mobilität als zum Beispiel ein Singlehaushalt. «In gewissen Situationen bietet das Auto einfach

mehr Komfort.» Sei es beim Wocheneinkauf, der auf einmal grösser wird, für einen Arztbesuch, wenn der Nachwuchs 39 Grad Fieber hat, oder wenn man mit den Kindern die Grosseltern besucht, die auf dem Land leben. Familien haben durch ihre komplexen Wegketten oft komplexe Bedürfnisse nach Mobilität. Nach der Arbeit zur Schule, von dort zum Fussballtraining, weiter zum Klavierunterricht und dann wieder nach Hause. «Von Familien wird das Auto als Universalmobilitätslösung verstanden», sagt Beckmann.

Der Verkehrssoziologe geht aber davon aus, dass der Automobilitätsgrad in den nächsten Jahren auch bei Familien sinken wird. In der Altersklasse der um die 90er-Jahre Geborenen gibt es nämlich viele, die gar keinen Führerschein mehr haben. «Für die Generation, die Ende der 70er-Jahre geboren wurde, war es selbstverständlich, dass man mit 18 seinen Führerschein macht. Heute kaufen sich 18-Jährige zum Beispiel lieber ein i-Pad.» Der Verkehrssoziologe bezwei-

felt, dass sich Letztere nach der Familiengründung ein Auto anschaffen werden. «Die Hürde ist hoch, wenn man zuerst noch den Führerschein machen muss.»

Von einer Zukunft mit weniger Autos würden in der Stadt besonders die Familien profitieren. Denn eine geringere Verkehrsbelastung bedeutet besonders für Kinder mehr Lebensqualität.

Für jeden Einzelnen, die Raumplanung und die Politik, gibt es laut Jörg Beckmann mehrere Handlungsansätze, um den Verkehr umweltfreundlicher und dennoch familienverträglich zu gestalten.

## Ansatz 1: Lastenvelo

Eine Alternative zum Autokauf ist ein Veloanhänger oder aus Sicherheitsgründen idealerweise ein sogenanntes Ca-Ki-Bike – ein E-Velo mit einer Ladefläche vor dem Lenker – mit dem Kinder und Fracht transportiert werden können. In den letzten Jahren ist vor allem die Anzahl der Kinder in Veloanhängern stark gestiegen. «Um diesen Trend zu unterstützen, braucht es breite und

stufenlose Velowege. Ein hoher Randstein ist für einen Veloanhänger ein schwer überwindbares Hindernis», so Beckmann. Ein Velo mit Anhänger sei zudem in der Regel langsamer unterwegs als die anderen Zweiräder. «Es braucht mehr Platz auf den Velowegen, damit andere Velofahrer ohne Gefahr überholen können.»

## Ansatz 2: Deprivatisierung

Viel Potenzial sieht Beckmann in der Share-Economy, also im Teilen von Fahrzeugen. Gerade bei Familien, die lange ohne Auto ausgekommen sind, schätzt der Verkehrssoziologe die Auslastung der Automobile als eher gering ein. «Ein Auto steht im

**«Sobald Kinder da sind, kaufen sich viele Paare ein Auto, die vorher darauf verzichtet haben.»**

Jörg Beckmann  
Verkehrssoziologe

Durchschnitt 23 Stunden am Tag auf dem Parkplatz.» Durch das Teilen könnten Kosten gespart und die Auslastung erhöht werden. «Es gibt heute Versicherungslösungen für privates Carsharing.» Und wenn sich zwei Familien mit Kindern im selben Alter ein Auto teilen, so müssten die Kindersitze auch nicht vor jedem Gebrauch neu montiert werden.

## Ansatz 3: Dekarbonisierung

«Am Auto fährt auch künftig kein Weg vorbei», sagt der Verkehrsexperte. Die Politik könne das Auto nicht verbieten, jedoch den Umstieg auf das ökologische E-Auto fördern. «Die CO<sub>2</sub>-Bilanz eines E-Autos ist pro Personenkilometer besser als bei den SBB.» Wenn die Automobilisten vom Verbrennungsmotor auf das E-Auto umsteigen, wird sowohl das Umwelt- wie auch das Lärmproblem des automobilen Verkehrs gelöst. Die Fahrleistungen eines modernen E-Autos sind heutzutage – innerhalb der zugelassenen Geschwindigkeiten – identisch mit denjenigen eines her-

kömmlichen Autos. Einziger Abstrich: die geringe Reichweite von rund 150 Kilometern. Beckmann: «Dieser Nachteil fällt aber für Familien kaum ins Gewicht, denn längere Strecken sind für Kinder eher mühsam.»

## ZUR PERSON



**Jörg Beckmann (48)** ist vierfacher Vater. Er wohnt in der Länggasse, hat ein GA und ein Lastenvelo. Der Direktor der Mobilitätsakademie besitzt kein eigenes Auto, hat aber einen Führerschein und macht regelmässig von Carsharing Gebrauch. Die Mobilitätsakademie stellt sich in den Dienst einer nachhaltigen Mobilität und versucht, als Denkfabrik gegenwärtige Trends und Entwicklungen aufzuspüren. Ihr Ziel ist es, über Verbandsgrenzen hinweg einen vorurteilsfreien Raum für kreatives Verkehrsdenken und Verkehrshandeln zu schaffen. Sie wurde 2008 gegründet und ist ein Tochterunternehmen des TCS. *rah*

Ralph Heiniger

## STÄDTISCHE VERKEHRSPLANUNG

### «Naheliegend, dass Familien häufiger Autos besitzen»

**Für Urs Gloor, Leiter Verkehrsplanung Stadt Bern ad interim, ist es keine Überraschung, dass gerade Familien viele Autos besitzen. Im Interview nimmt er auch Stellung zur geplanten Parkplatzziffer auf dem Mittelfeld.**

**Herr Gloor, haben Sie gewusst, dass 53 Prozent der Stadtberner Haushalte kein Auto besitzen?**  
Urs Gloor: Ja. Diese Zahl ist wichtig für die Verkehrsplanung. Wir richten uns nach diesen Werten und berücksichtigen die Anforderungen und Bedürfnisse unserer Bevölkerung. **Haben Sie auch gewusst, dass vier von fünf Stadtberner Familien mit einem oder mehr Kindern ein Auto besitzen?**

Die genaue Anzahl habe ich nicht gekannt. Aber es ist naheliegend, dass der Autobesitz bei Familien höher ist. **Warum?** Je mehr Leute in einem Haushalt leben, desto grösser ist auch die Wahrscheinlichkeit, dass jemand ein Auto besitzt.

**Die Kinder in diesen Haushalten besitzen wohl keine Autos. Dennoch ist der Autobesitz bei Familien mit Kindern höher als bei Paarhaushalten ohne Kind.**

In gewissen Situationen bietet das Auto einen Komfortvorteil für Familien. Aber das hängt jeweils von den individuellen Umständen und der Einstellung zum Verkehr ab.

**Auf dem Mittelfeld plant die Stadt Bern eine Siedlung mit einer Parkplatzziffer von 0,3 pro Haushalt. Das entspricht offenbar nicht den Bedürfnissen von Familien.**

Das Mittelfeld ist aussergewöhnlich gut vom ÖV erschlossen und sehr stadtnah. Man kann ohne Probleme mit dem Bus, mit dem Velo oder zu Fuss ins Zentrum

**«Wir richten uns im Mittelfeld bewusst auch an Zuzüger, die ohne Auto leben möchten.»**



Urs Gloor  
Verkehrsplanung  
Stadt Bern

gelangen. Ausserdem wollen wir die Siedlung nicht nur für Familien, sondern für alle Haushaltstypen bauen. Aber gerade Familien bevorzugen in der Regel eine Umgebung ohne viel Autoverkehr. Im Übrigen fordert der Stadtrat eine Planung, welche autoarmes Wohnen ermöglicht. **Befürchten Sie nicht, dass die Bewohner dieser Siedlung einfach woanders parkieren?**

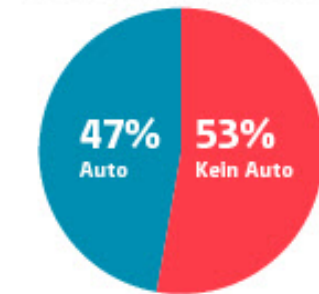
Wenn man eine neue Siedlung in einem bestehenden Quartier baut, dann besteht immer die Gefahr, dass Mehrverkehr für das ganze Quartier entsteht. Genau das wollen wir mit der tiefen Parkplatzziffer verhindern. Wir richten uns damit bewusst auch an Zuzüger, die ohne Auto leben möchten. Die Bauherrschaft muss die dauerhafte Sicherung und Kontrolle der reduzierten Parkplatzbenutzung mit einem Mobilitätskonzept aufzeigen.

Interview: Ralph Heiniger

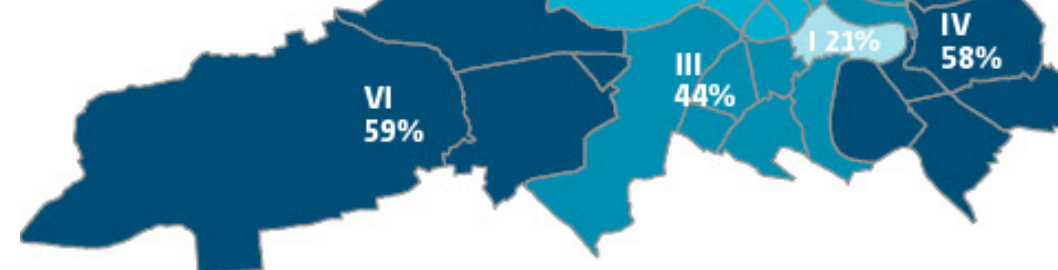


## AUTOS IN DER STADT BERN

### Gesamter Autobesitz der Haushalte der Stadt Bern



### Autobesitz der Haushalte nach Stadtteilen



- I Innere Stadt
- II Länggasse-Felsenau
- III Mattenhof-Weissenbühl
- IV Kirchenfeld-Schosshalde
- V Breitenrain-Lorraine
- VI Bümpliz-Oberbottigen

### Autobesitz nach Haushaltstyp

Einpersonenhaushalt



Paare ohne Kinder im Haushalt



Paare mit Kind(ern) im Haushalt



Einelter Haushalte mit Kind(ern) im Haushalt



Nichtfamilienhaushalte (mit und ohne Verwandte)

