

# Bauen ohne Parkplätze

NZZ 2015-11-21

Zürich hat eine Rechtsgrundlage für «autoarmes» Wohnen geschaffen – neu ist das Konzept aber nicht

Bis heute praktizieren vor allem ökologisch angehauchte Genossenschaften autofreies oder autoarmes Wohnen. Zunehmend interessieren sich aber auch Investoren für das Thema, wobei sie lieber von «nachhaltigen Bauten» sprechen.

IRÈNE TROXLER

Neun Jahre lang stand das Thema auf der politischen Agenda. Kürzlich hat Zürichs Gemeinderat einen Schlussstrich gezogen: Nun hat Zürich als eine der ersten Schweizer Städte eine Rechtsgrundlage für sogenannt autoarmes Wohnen. Das bedeutet, dass ein Bauherr von der vorgeschriebenen Mindestzahl der Pflichtparkplätze abweichen kann, wenn er in einem Mobilitätskonzept überzeugend darlegt, wie die künftigen Bewohner sich ohne Auto in der Stadt bewegen werden.

In verschiedenen Schweizer Städten gibt es bereits autofreie Siedlungen. In Zürich stehen drei davon: Die Genossenschaften Kalkbreite in Wiedikon, Sihlbogen in Leimbach und Mehr als Wohnen in Leutschenbach. Die bürgerlichen Parteien haben Zweifel an diesem Konzept und bekämpften den Passus in der Parkplatzverordnung. Sie kritisieren, dass die freie Wahl des Verkehrsmittels beschnitten werde. Man könne die Bewohner solcher Wohnungen nicht längerfristig dazu zwingen, auf ein Auto zu verzichten, auch wenn der Mietver-

## Lösungen statt Schaukämpfe

Kommentar auf Seite 15

trag dies vorsehe, meinen sie. Dann würden die Gefährte einfach im öffentlichen Raum abgestellt, weil im Nachhinein keine Parkplätze mehr gebaut werden könnten. Tatsächlich sorgte im Sihlbogen bereits ein Fall für Schlagzeilen: Ein Bewohner weigerte sich, auf ein Auto zu verzichten, obwohl er von der Verwaltung dazu aufgefordert wurde, sich an den Mietvertrag zu halten. Offenbar wirkte der Druck schliesslich doch: Der Mann zog wieder aus der Wohnung aus.

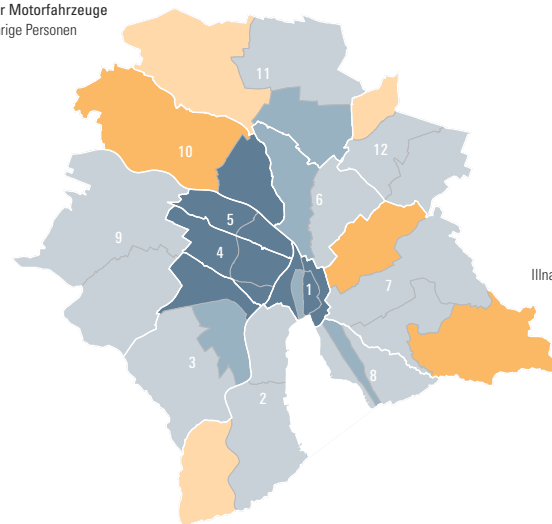
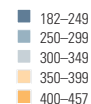
## Bilanz ziehen nach Pionierzeit

Samuel Bernhard betreibt für den Verkehrsclub der Schweiz (VCS) eine Informationsplattform zum Thema. Beim Sihlbogen-Bewohner handle es sich um einen Einzelfall, sagt er. Ob die Ängste

## Weniger Autos in urbanen Zentren

Motorfahrzeugdichte nach Stadtquartier, 2013

Anzahl privater Motorfahrzeuge pro 1000 volljährige Personen



QUELLEN: STATISTIK STADT ZÜRICH, ASTRA (BUNDESAMT FÜR STRASSEN)

in dieser Richtung berechtigt seien, werde man erst in einigen Jahren wissen, denn momentan befinde man sich noch in einer Pionierzeit. Wenn die Kinder der jetzigen Bewohner erwachsen würden und ihr Fortbewegungsmittel selbst wählen wollten, werde es interessant. Grundsätzlich sei autofreies Wohnen ökonomisch attraktiv, merkt Bernhard an. Müsse keine Parkgarage erstellt werden, so vergünstige dies die Wohnungsmieten, was vor allem im tiefen Preissegment einiges ausmache. Bis heute seien mehrheitlich gemeinnützige Trägerschaften an dem Modell interessiert. In letzter Zeit spüre er aber durchaus auch Interesse von Investoren.

Einer davon sind die SBB. Auf dem Baufeld H der Europaallee baut die Bahn derzeit einen Komplex mit 34 000 Quadratmetern Nutzfläche, darunter Wohnungen, Büros, Gewerbeflächen, das Design-Hotel 25h, Restaurants, ein Kino sowie eine Schule und eine Kinderkrippe. Parkplätze sind nur 62 vorgesehen, und 10 davon will man für Carsharing reservieren. «Wir sprechen nicht von autoarmem Wohnen, sondern von einem nachhaltigen Bauprojekt», sagt Mediensprecher Reto Schärli. Die SBB hätten bereits bei der Vermietung von Wohnungen auf anderen Baufeldern gemerkt, dass die Nachfrage nach Parkplätzen nicht so gross sei. Daher gehe

man davon aus, dass das nachhaltige Konzept bei der Vermarktung Vorteile biete. «Wir glauben, dass ein gewisses Publikum diese Art von Wohnen sucht.»

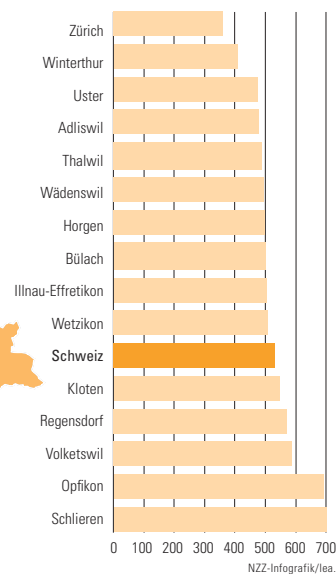
## Weniger Parkplätze gefragt

Auch Losinger Marazzi baut in Greencity in Zürich Süd weniger Parkplätze als üblich. Alain Capt, Direktor Ausführung, sagt: «Autoarmes Wohnen ist ein Trend in urbanen Gebieten.» Losinger Marazzi hat bei der Überbauung City

## Wie viele Parkplätze müssen sein?

West im Kreis 5 bereits die Erfahrung gemacht, dass Parkplätze an gut erschlossenen Lagen nicht sehr gefragt sind. Im Gestaltungsplan für Greencity seien noch 0,7 Parkplätze pro Wohnung vorgesehen. Eine der beteiligten Baugenossenschaften habe die Quote sogar noch weiter heruntergesetzt. Greencity hat Bushaltestellen und eine eigene S-Bahn-Station vor der Tür, von wo man im Zug in 9 Minuten an den Hauptbahnhof gelangt. Zudem gibt es zwei Carsharing-Angebote. Der Ver-

Autos pro 1000 Einwohner in Zürcher Städten.



kauf der Eigentumswohnungen verlaufe plangemäss, die geringere Parkplatzzahl sei dabei kein Thema, sagt Capt.

## Ausnahmen für das Gewerbe

Nicht nur autoarm, sondern autofrei wohnt man in der Genossenschaft Mehr als Wohnen in Leutschenbach – bis auf einige klar definierte Ausnahmen. Von ihrer Lage her am Stadtrand neben dem Kehrlicheizkraftwerk Hagenholz wäre sie nicht unbedingt prädestiniert für autoarmes Wohnen. Es funktioniere dennoch, sagt Gründungsmitglied Andreas Hofer. Beim Gewerbe sei man allerdings Kompromisse eingegangen. So hat das Restaurant etliche Parkplätze, ebenso wie die Bäckerei, die demnächst einzieht. Den Bewohnern biete man E-Bikes an, ein Mietbares Elektroauto und mehrere Mobility-Fahrzeuge. Der Verzicht auf Auto ist vertraglich abgesichert. Ob die vereinbarte Autofreiheit Bestand hätte, wenn jemand den Mietvertrag gerichtlich anfechten würde, ist allerdings umstritten.

Längst nicht alle Siedlungen entscheiden sich für komplette Autofreiheit. «Je weniger gut erschlossen ein Gebiet ist, desto eher wird doch noch eine reduzierte Anzahl Parkplätze angeboten», sagt der VCS-Fachmann Bernhard. Dies führe allerdings manchmal zu Reibungen darüber, wie die Parkplatzvergabe gehandhabt werden solle. Er weist darauf hin, dass in vielen Innenstädten seit Jahrzehnten autoarm gewohnt wird, weil das Auto dort entbehrlicher ist als in der Peripherie und man oft nur mit Mühe einen Parkplatz findet. Gemäss Statistik Stadt Zürich hatte in den dicht bebauten Innenstadtkwartieren im Jahr 2013 weniger als jeder fünfte erwachsene Bewohner einen Wagen (siehe Karte).

## Nachfrage dürfte steigen

Gemäss Tiefbauamt sind gegenwärtig zehn Gesuche für autoarmes Wohnen hängig. Dabei handelt es sich vor allem um Genossenschaftssiedlungen, aber auch um einige Projekte von privaten Trägerschaften. Gemäss Marcel Scherrer, Immobilienexperte bei Wüest & Partner, dürfte das Interesse der Investoren zunehmen, wenn eine klare Rechtsgrundlage besteht. «Die Nachfrage nach Parkplätzen ist stark standortabhängig.» Heute bestehe vielerorts das Problem, dass mehr Garagenplätze gebaut werden müssten, als nachgefragt würden. Diese würden dann quersubventioniert, was bei Erstellungskosten von 30 000 bis 40 000 Franken pro Platz durchaus ins Gewicht falle.