

Die Zürcher seien wahnsinnig uniformiert geworden, findet die Kinderärztin Bettina Zuppinger **SEITE 24, 25**

16-Jährige dürfen für Prostituierte bezahlen – aber es kommt kaum vor **SEITE 26**

Bauen ohne Parkplätze

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.

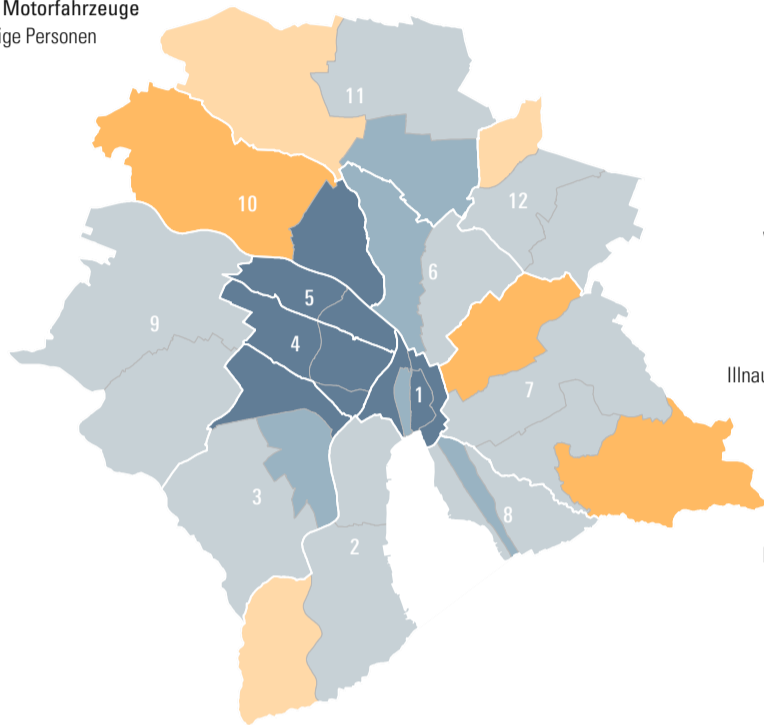
Bilanz ziehen nach Pionierzeit

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

- 182–249
- 250–299
- 300–349
- 350–399
- 400–457



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.»

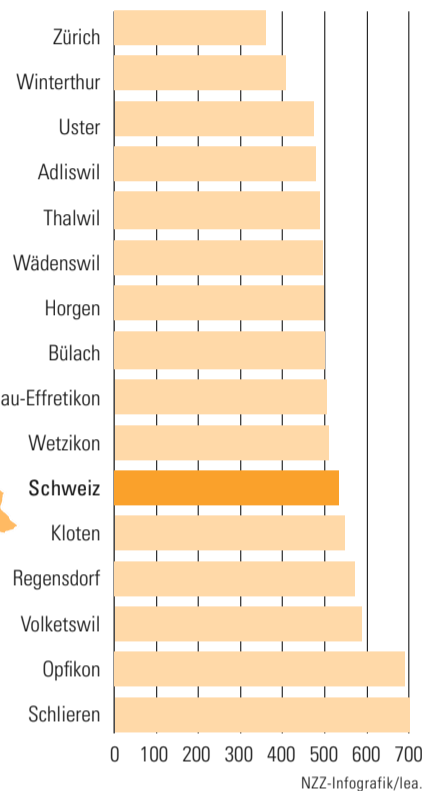
Weniger Parkplätze gefragt

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

Wie viele Parkplätze müssen sein?

tox. · Grundsätzlich müssen genügend Parkplätze erstellt werden, damit die Autos der Benutzer einer Baute nicht auf öffentlichem Grund abgestellt werden. So steht es im Zürcher Planungs- und Baugesetz (PBG). Die Stadtzürcher Parkplatzverordnung schreibt für Wohnen einen Parkplatz pro 120 Quadratmeter Wohnfläche vor. Allerdings gelten für eine ganze Reihe zentral gelegener Gebiete reduzierte Vorgaben. Der Zürcher Gemeinderat hat kürzlich beschlossen, einen Passus über «autoarmes Wohnen» in die Parkplatzverordnung aufzunehmen. Er besagt, dass die Zahl der Pflichtparkplätze unterschritten

Autos pro 1000 Einwohner in Zürcher Städten.



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 heruntersetzt. 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-

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 Kehrichtheizkraftwerk 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 aufs 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 Innenstadtkartieren 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 bestehe. «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.

Mehr als nur ein Getränkeautomat

Die umtriebigen St. Galler Künstler Frank und Patrik Riklin und ihr Trinkbrunnen sind zurück in Zürich

on. · Entsprechend dem Redefluss der beiden St. Galler Konzeptkünstler Frank und Patrik Riklin umfasst bereits die im Vorfeld der Eröffnung versandte Medienmitteilung mehr als neun Seiten. Kein Wunder: Wortschöpfungen wie «Sozialer Identifikations Index», «interaktive Kleinsteingriffe» und «Verunlichung des Alltags» brauchen viel Platz. Wie Klappentexte ein gutes Buch können auch künstlerische Erklärungsversuche ein gelungenes Projekt erschlagen. Das ist schade. Denn das viele Geschwätz lenkt davon ab, dass es sich beim Trinkbrunnen der kreativen Zwillinge um eine bestechend einfache,

liebenswürdige Idee handelt: Auf dem Areal der Genossenschaft «Mehr als Wohnen» in Zürich Nord montierten die beiden im Sommer 2013 einen Getränkeautomaten, dem sie die Rolle eines Dorfbrunnens zugeordnet hatten. Hier sollten sich Alt und Jung treffen und kennenlernen. Arbeiter, Polizisten und die Kinder des benachbarten Schulhauses liebten den Brunnen und suchten ihn entsprechend oft auf, um gratis heisse Schokolade oder Bouillon zu trinken. Doch der Erfolg wurde dem Apparat bald zum Verhängnis. Frank und Patrik Riklin hatten ihren Getränkeautomaten nämlich an der Aussenwand

des Geschäftsleitungs-Pavillons montiert. Den dort arbeitenden Personen wurden das Geschrei und das Rumoren vor ihrer Tür aber bald einmal zu viel, und so zogen sie Anfang 2014 den Stecker. Dies wiederum erboste die Brüder, und in der Folge entzündete sich ein öffentlich ausgetragener Streit zwischen Auftraggeberin und Auftragnehmern.

Mittlerweile ist wieder Ruhe eingekehrt. Am Freitag ist die «Social Urban Zone», deren Herzstück der Trinkbrunnen ist, feierlich eröffnet worden. Nun haben es die Bewohner des Hunziker-Areals selbst in der Hand, wie viel Schokolade und Bouillon aus dem Automaten

fließt. Finden sie in «unüblichen Handlungen» zueinander – indem sie beispielsweise über das Quartiertelefon mit bisher wildfremden Menschen sprechen –, sprudeln die Getränke. Lassen sie sich auf solche Interaktionen gar nicht erst ein, versiegt der Brunnen, und zurück bleibt nicht viel mehr als ein Selecta-Automat mit Künstlerattitüde. Für ihre Idee haben Frank und Patrik Riklin mittlerweile weitere Interessenten gewinnen können. Das Immobilienunternehmen Senn will die Kombination von Trinkbrunnen und künstlerischen Interaktionen auch an anderen Standorten ausprobieren.

ANZEIGE

BASTIEN GIROD
IN DEN STÄNDERAT

«Wir laufen sonst Gefahr, dass viele ökologischen Errungenschaften der letzten Jahre wieder rückgängig gemacht werden.»
Verena Diener, Ständeratin