

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 27. September 2000

1628. Interpellation von Markus Knauss betreffend autofreie Wohnquartiere. Am 29. März 2000 reichte Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) folgende Interpellation GR Nr. 2000/162 ein:

Gemäss dem Bericht A2 des Nationalen Forschungsprogrammes 41 «Verkehr und Umwelt, Wechselwirkungen Schweiz – Europa» verfügen 45 Prozent aller Haushalte in der Stadt Zürich, in welchen rund 130 000 Personen leben, über kein Auto. All diese Personen belasten mit ihrem Verhalten die kommunale Infrastruktur deutlich weniger als autobesitzende Haushalte.

Durch den Nichtgebrauch von Parkierungs-, Abstell- und Verkehrsflächen bleibt Raum für ein gut gestaltetes Wohnumfeld. Sehr viele Umweltbelastungen (Luft, Lärm, Ressourcenverbrauch) fallen gar nicht erst an. Nicht zuletzt sind autofreie Haushalte eine Stütze des lokalen Detailhandels, da für sie der Wocheneinkauf im Einkaufszentrum auf der «grünen Wiese» kaum in Frage kommt.

Obwohl die autofreien Haushalte durch ihr Verhalten wesentlich zu einer attraktiven Stadt beitragen, sind sie wie alle übrigen Haushalte den schädlichen und lästigen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs ausgesetzt. So liegen die Luftschadstoffbelastungen, vor allem resultierend aus dem Autoverkehr, an vielen Orten über den Grenzwerten der Luftreinhalteverordnung. Tausende von Menschen leben an Strassen, wo sogar der Alarmwert der Lärmschutzverordnung überschritten wird. Gerade autofreie Haushalte sollten für ihr vorbildliches Verhalten aber ganz direkt belohnt werden, indem sie mit autofreien Wohnquartieren von ihrem eigenen Verhalten profitieren können.

Autofreie Wohnquartiere werden dabei verstanden als Wohnsiedlungen, in denen keine Parkplätze für die privaten Autos der BewohnerInnen zur Verfügung stehen. Autofreie Wohnsiedlungen sind nicht zu verwechseln mit autoarmen Wohnsiedlungen, in denen die Autos in Sammelparkieranlagen untergebracht sind oder mit verkehrsberuhigten Gebieten.

Ich frage den Stadtrat an:

1. Welchen Stellenwert misst der Stadtrat autofreien Haushalten bei?
2. Welche rechtlichen und planerischen Grundlagen müssten angepasst werden, damit autofreie Wohnquartiere in Neubau-, aber auch in Altbaugebieten, möglich sind?
3. Welche Rolle kann die Stadt Zürich bei der Schaffung von autofreien Wohnquartieren übernehmen?
4. Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat sonst noch, um autofreie Haushalte zu fördern?

Auf den Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Die Interpellation stellt richtig fest, dass in der Stadt Zürich nahezu die Hälfte aller Haushalte kein Auto besitzen. Auch wenn man nur die sogenannten Nichtruhstandshaushalte (mindestens eine Person unter 65) berücksichtigt, beträgt der Anteil der autofreien Haushalte in der Stadt Zürich immer noch 39 Prozent. Die Gründe für den Autoverzicht sind unterschiedlich. Rund ein Drittel dieser Haushalte verzichten bewusst und freiwillig auf ein Auto und haben dies zu einem Bestandteil ihres Lebensstils gemacht. Auf der anderen Seite stehen die unfreiwillig Autofreien, für die finanzielle oder gesundheitliche Gründe ausschlaggebend sind. Diese Haushalte machen etwa 20 Prozent aller autofreien Haushalte aus. Der Rest, also knapp die Hälfte, ist zwischen diesen beiden Polen ambivalent.

Zu Frage 1: Der hohe Anteil an autofreien Haushalten macht deutlich, dass diese einen nicht zu vernachlässigenden Faktor darstellen und eine grosse Bedeutung für die städtische Verkehrsplanung haben müssen.

Der Verzicht vieler Stadtbewohner auf die Benützung des Autos trägt in hohem Mass dazu bei, die Verkehrs- und Umweltsituation in der Stadt in einem erträglichen Rahmen zu halten oder zu verbessern. Aus dieser Optik gesehen, sind die Vorstellungen des Interpellanten im Grundsatz zu unterstützen.

Auch im Rahmen des Projektes «Zukunftsfähiges Zürich» wurde das Anliegen, autofreie Haushalte zu fördern, als wichtig erachtet. Als eine von vier ausgewählten Projektideen soll verwaltungsintern geprüft werden, ob und wie sie umgesetzt werden kann.

Zu Frage 2: Gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG) sind Parkierungsmöglichkeiten Teil der erforderlichen Erschliessung und gehören zu den Grundanforderungen von Bauten und Anlagen. Entsprechend verlangen § 243 PBG und die Parkplatzverordnung (PPV) der Stadt Zürich die Schaffung von Abstellplätzen bei Neubauten, grösseren baulichen Änderungen und Nutzungsänderungen, die wesentliche Veränderungen der Verkehrsbedürfnisse zur Folge haben. Gesetz und Verordnung differenzieren dabei nach Lage und Beschaffenheit des Bauvorhabens und tragen der Luftbelastung und der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr Rechnung. Überdies sind im Baubewilligungsverfahren im konkreten Einzelfall aus wichtigen Gründen Abweichungen der gemäss Verordnung ermittelten Abstellplatzzahl möglich (Art. 8 Abs. 3 PPV). Einen totalen Verzicht auf Parkplätze für ganze Siedlungen oder gar Quartiere lassen Gesetz und Verordnung jedoch nicht zu. Hierfür wäre eine Revision vor allem der übergeordneten Gesetzgebung hinsichtlich Erschliessungsbegriff und -pflicht notwendig.

Gemäss Parkplatzverordnung wird die Zahl der Pflichtparkplätze aufgrund der Erschliessungsqualität auf 10 bis 80 Prozent des Normalbedarfs reduziert. Bereits die Beschränkung auf diese Minimalansätze ermöglicht je nach Reduktionsgebiet auch ohne Ausnahmeregelungen die Realisierung von autoarmen Wohnbauprojekten. Weitergehende Lösungen sind am ehesten im Rahmen von Sonderinstrumenten wie Gestaltungsplänen oder Arealüberbauungen möglich, allenfalls auch mit der Anwendung von Art. 8 Abs. 3 PPV (Abweichungen). Die detaillierte Ausgestaltung solcher Ausnahmeregelungen und allfällige rechtliche oder finanzielle Auflagen wären im konkreten Einzelfall festzulegen.

Zu den Fragen 3 und 4: Autoarme Wohnprojekte sind in erster Linie an zentraler Lage sinnvoll, wo eine geeignete Infrastruktur mit Läden und guter Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz den Verzicht auf ein privates Auto erleichtert. Die Stadt kann dazu positive Anreize und Rahmenbedingungen schaffen. Es kann jedoch nicht das Ziel sein, mit weiterem Zwang, der über die bestehenden Vorschriften hinausgeht, den Besitz eines Autos künstlich zu erschweren. Der Stadtrat geht vielmehr davon aus, dass die Bewohnerinnen und Bewohner aus freiem Entschluss ihre Autos grundsätzlich vernünftig einsetzen oder auch ganz darauf verzichten, wenn die Voraussetzungen günstig sind.

Der Besitz eines Autos kann Teil der individuellen Lebensqualität sein, und die Qualität der Wohnumgebung steigt, wenn Autos in unterirdischen Garagen versorgt sind und nicht die Strassen überstellen. Und schliesslich dient dieser Qualität ganz wesentlich, wenn der fremde motorisierte Verkehr die Wohnquartiere möglichst meidet. Dazu kann die städtische Bau- und Verkehrspolitik beitragen.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Finanz-, des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungs- sowie des Hochbaudepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Fachstelle für Stadtentwicklung, die Liegenschaftenverwaltung, die Stadtpolizei (Abteilung für Verkehr), das Tiefbauamt (8), das Amt für Städtebau, das Amt für Hochbauten, das Amt für Baubewilligungen und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber