

Zürich, den 2. Mai 2001

DER STADTRAT VON ZÜRICH

an den Gemeinderat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 29. November 2000 reichten Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) und 7 Mitunterzeichnende folgende Motion GR Nr. 2000/583 ein:

Ökologisches Verhalten muss sich lohnen, Tag für Tag. Deshalb wird der Stadtrat beauftragt, eine kreditschaffende Weisung für mindestens zwei autofreie Wohngebiete vorzulegen. Dafür wird ein Rahmenkredit von 10 Mio. Franken zur Verfügung gestellt.

Begründung:

Es ist offensichtlich, dass die Verkehrsprobleme in der Stadt Zürich mit dem motorisierten Individualverkehr nicht befriedigend lösbar sind. Deshalb müssen neue Wege – oder eigentlich alte Wege wieder neu – beschritten werden. Wie aus der Antwort zur Interpellation 2000/162 hervorgeht, sieht auch der Stadtrat von Zürich viele positive Aspekte im autofreien Wohnen. Rund 130 000 Personen leben in Haushalten, die über kein Auto verfügen. Nun ist es an der Zeit, dass diese Personen, die durch ihren Nichtautobesitz wesentlich zu einer attraktiven Stadt beitragen, endlich ganz direkt von ihrem Verhalten profitieren können. Die Stadt Zürich ihrerseits hat ganz direkt finanzielle Vorteile durch dieses Verhalten.

Der Stadtrat von Zürich wird deshalb beauftragt, in mindestens zwei Projekten, je eines in einem Altbaugelände und eines in einem Neubaugebiet, für diese Wohnform zu sorgen und die entsprechenden Rahmenbedingungen zu fördern. Das Leben der BewohnerInnen solcher Gebiete findet freiwillig ohne privaten Autobesitz statt, was mit entsprechenden Vereinbarungen festgehalten wird. Möglich ist ein stark reduziertes Angebot an gemeinsam genutzten Autos (Carsharing).

Voraussetzungen für die Projekte sind eine Lage nicht direkt an einer Durchgangsaachse, eine gewisse Grösse des Gebietes, damit die Vorteile direkt den BewohnerInnen zugute kommen sowie eine gute Einbindung des Gebietes in den Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Velowege, Fusswege).

Viele Altbauquartiere, speziell in den Kreisen 3, 4 und 5, eignen sich bestens für ein solches Wohnprojekt. Sie wurden nie für den Autoverkehr konzipiert; die Quartiersversorgung ist auch heute noch problemlos ohne Autos garantiert. Entsprechend ist der persönliche Autobesitz in diesen Quartieren heute schon sehr klein, und die Quartierbevölkerung zeigte sich in der Vergangenheit innovativen Verkehrslösungen gegenüber sehr aufgeschlossen (z.B. Mehrheiten für die Umverkehrs-Initiative in den Kreisen 4 und 5). Die Umwandlung von Vorgärten in Autoabstellplätze haben aber eine automobilen Einöde geschaffen, wo der Aufenthalt nicht mehr attraktiv ist. Innenhöfe, die als Ausgleichsfläche dienen könnten, präsentieren sich ebenfalls oft als Parkflächenmonokultur.

Bei Neubaugebietern kann das autofreie Wohnen konzeptionell in die Planung einbezogen werden. So können die Einsparungen, die durch den Verzicht auf teure Unterniveaugaragen oder kleiner dimensionierte Erschliessungsstrassen erzielt werden, direkt in Wohnumfeldverbesserungen oder alternative Mobilitätskonzepte verwendet werden. Autofreie Wohngebiete sind Schlüsselprojekte für ein zukunftsfähiges Zürich und müssen deshalb entsprechend prioritär behandelt und gefördert werden.

Motionen verpflichten den Stadtrat, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt (Art. 90 Geschäftsordnung des Gemeinderates, GeschO GR). Beantragt der Stadtrat die Ablehnung einer Motion, begründet er dies schriftlich innert 6 Monaten seit der Einreichung des Vorstosses (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt die Motion aus folgenden Gründen ab:

Wichtige Voraussetzung für autofreies Wohnen in der Stadt sind eine optimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie eine gut funktionierende Nahversorgung mit Läden. Die Stadt Zürich misst diesen Rahmenbedingungen für autofreies Wohnen grosse Bedeutung bei und setzt dazu positive Anreize. So ist die Förderung des Umweltverbundes seit langem ein wichtiger Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik. Dazu gehören die öffentlichen Verkehrsmittel, der Fuss- und Veloverkehr, aber auch Mobility-Car-Sharing und Taxis als Alternative zum Privatauto. Die städtische Parkplatzpolitik (blaue Zone) und allgemeine Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie Tempo 30 zielen auf eine Entlastung der Wohnquartiere vom motorisierten Individualverkehr, womit Wohnumfeldverbesserungen erreicht werden.

Dank dieser Rahmenbedingungen, in welche die Stadt Zürich beträchtliche finanzielle und personelle Mittel investiert, ist es überhaupt erst möglich geworden, dass 45 Prozent der Haushalte oder ein Drittel der Stadtbevölkerung ohne eigenes Auto auskommen. Die Begründung für die Motion suggeriert, dass die autofrei Lebenden von ihrem Verzicht auf den eigenen Wagen bisher nicht direkt profitierten. Tatsache ist aber, dass diese Menschen durch ihren Wohnsitz in einer so gut infrastrukturierten Stadt wie Zürich überhaupt erst ohne eigenes Auto leben können. Dies erspart ihnen erhebliche Kosten. (Der Anteil autofreier Haushalte auf dem Land beträgt nur rund 25 Prozent.)

Autofreie Wohngebiete wirken nur punktuell und ziehen vornehmlich Menschen an, die bereits ohne Privatauto leben. Das heisst, autofreie Wohngebiete bieten einen geringen Anreiz, das Privatauto abzuschaffen (Umsteige-Effekt klein). Es ist unwahrscheinlich, dass jemand seinen Wagen verkauft, damit er an einem solchen Ort wohnen kann. Der Bericht A2 des Nationalen Forschungsprogrammes 41 «Verkehr und Umwelt, Wechselwirkungen Schweiz – Europa» schlägt denn auch Massnahmen zur Ausbreitung autofreier Haushalte vor, die eine wesentlich grössere Reichweite und Wirkung erzielen und eine höhere Akzeptanz geniessen als autofreie Räume. Dazu gehören der Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr in Randgebieten und -zeiten, die Verbesserung der Nahversorgung (Siedlungsplanung) oder die Förderung des Car-Sharings. Der Stadtrat erachtet es als sinnvoller, zukunftssträchtiger und gerechter, Massnahmen zu verfolgen, welche die Rahmenbedingungen für autofreies Leben auf breiter Basis – das heisst für einen grossen Bevölkerungskreis und das ganze Stadtgebiet – zusätzlich verbessern und Anreize zum Umsteigen schaffen, anstatt einen kleinen Bruchteil der autofrei lebenden Bevölkerung für sein ökologisches Verhalten zu belohnen.

Der Neubau autofreier Wohngebiete – wer auch immer Bauherrschaft, Baurechtnehmer oder Grundstückbesitzer sein mögen – ist mit finanziellen Einsparungen verbunden, indem auf teure Unterniveaugaragen verzichtet werden kann oder Erschliessungsstrassen kleiner dimensioniert werden können. Mehrausgaben entstehen

allenfalls durch aufwändigere Aussenraumgestaltung oder flankierende mobilitätsfördernde Massnahmen, doch dürfte ein solches Projekt eher günstiger als eine «normale» Wohnsiedlung zustande kommen. Aus diesem Grund erachtet der Stadtrat einen Rahmenkredit von 10 Mio. Franken zur Umsetzung des Konzepts autofreies Wohnen als schlichtweg unnötig. Der feste Auftrag zur Erstellung von mindestens zwei autofreien Siedlungen für 10 Mio. Franken ist um so weniger sinnvoll, als neue Ideen in der Raumplanung zunächst in räumlich, zeitlich und sachlich begrenzter Form als Pilotprojekte erprobt werden müssen, bevor man sie definitiv festsetzen kann.

Überhaupt dürfte es aufgrund der Erschliessungspflicht gemäss Planungs- und Baugesetz PBG und gemäss städtischer Parkplatzverordnung PPV sowie aus miet- beziehungsweise eigentumsrechtlichen Gründen sehr schwierig sein, autofreie Wohngebiete im Neubau zu erstellen. Die Umsetzung des autofreien Wohnens in einem Altbaugebiet im Sinne des Motionärs (rechtliche Verpflichtung zum Verzicht auf das eigene Auto) ist abermals um einiges problematischer. Gegen den Willen von Bewohnern und Eigentümern von bestehenden Bauten ist das Durchsetzen der «Autofreiheit» mit Rechtsmitteln unrealistisch. Wegen der Konfliktrichtigkeit des Vorhabens bestehen auch kaum Beispiele für erfolgreiche autofreie Altbaugebiete.

Bisher gibt es in Zürich keine Nachfrage-Erhebung, die ein tatsächliches Interesse an autofreiem Wohnen dokumentiert. Bevor überhaupt ein Projekt beschlossen werden kann, gilt es gezielt das Marktpotenzial sowie Risikofaktoren für Investoren abzuklären. Nicht alle autofrei Lebenden wollen sich, wie in der Motionsbegründung erwähnt, mit entsprechenden Vereinbarungen (Verträge, Klauseln in Miet-/Kaufverträgen) zur dauernden Autofreiheit verpflichten (Zwang zum Wohnortwechsel im Falle eines Autokaufs), sondern bevorzugen einen Wohnsitz in einem lediglich verkehrsberuhigten Quartier.

Obwohl er die Motion ablehnt, unterstützt der Stadtrat die Stossrichtung des Anliegens und anerkennt die positiven Auswirkungen autofreien Wohnens. Da er sich im Rahmen der neuen Mobilitätsstrategie verpflichtet, als einer der künftigen Handlungsschwerpunkte innovative Ideen gezielt zu erproben und zu fördern, wird der Stadtrat prüfen, in welcher Form sich die Rahmenbedingungen zur Förderung des autofreien Wohnens verbessern lassen. Denkbar ist beispielsweise die Unterstützung von Bauherrschaften, welche die Idee des autofreien Wohnens umsetzen wollen. Die anstehende PBG-Revision eröffnet zudem die Möglichkeit, die rechtlichen Bestimmungen über die Erschliessung von Bauten und Anlagen anzupassen, womit eine neue Ausgangslage für die Schaffung autofreier Wohngebiete entstehen könnte.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates

der Stadtpräsident

Josef Estermann

der Stadtschreiber

Martin Brunner