

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 110. Ratssitzung vom 29. Juni 2016**

### **2067. 2016/167**

#### **Postulat von Matthias Probst (Grüne) und Dr. Davy Graf (SP) vom 18.05.2016: Gebiet in städtischem Besitz entlang der Thurgauerstrasse, Entwicklung als auto- armes Quartier**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Hochbaudepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

**Matthias Probst (Grüne)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1902/2016): *In der Stadt Zürich gibt es nur noch wenige Baulandreserven, darunter nur noch ganz wenige grössere, die noch nicht verplant sind. Die Baulandreserve entlang der Thurgauerstrasse entwickelt die Stadt Zürich zurzeit. Daher ist jetzt der richtige Moment, dem Stadtrat eine konkrete Leitplanke mit auf den Weg zu geben. Das Gebiet liegt sehr nah am Bahnhof Oerlikon und ist auch mit drei Tram- und mehreren Buslinien bestens erschlossen. Es bietet sich also die Gelegenheit, über autoarmes Wohnen nachzudenken zu einem Zeitpunkt, in dem man noch offen und frei Ideen einbringen und dann auch kostengünstig einplanen kann. Die Baukosten lassen sich sogar massiv senken, wenn man keine Tiefgarage erstellen muss, denn der Grundwasserspiegel liegt in diesem ehemaligen Sumpfgebiet in Leutschenbach etwa einen Meter unter dem Boden. Die Fortbewegung ohne Auto ist vor allem auf Stadtgebiet effizient und platzsparend, dem wird heute noch nicht so richtig Rechnung getragen. Über 50 % der Haushalte in der Stadt Zürich haben gar kein Auto, vor zehn Jahren waren es noch 42 % – diese Zahl wird weiterhin kontinuierlich steigen. Auf der anderen Seite besteht ein totales Unterangebot an Wohnraum, den man ohne Tiefgarage mieten kann. Es werden heute fast ausschliesslich Wohnungen mit Autoabstellplätzen gebaut, obwohl über die Hälfte der Stadtbevölkerung das gar nicht braucht. Diese Diskriminierung möchten wir aufbrechen, indem die Stadt Zürich ein Gegengewicht schafft und anfängt, auch für jenen Bevölkerungsteil Wohnungen zu bauen, der sich vielleicht kein Auto leisten kann. Freie Bürger brauchen freie Wahl zwischen Wohnungen mit und ohne Abstellplätzen. Die Zukunft geht ganz klar in die Richtung, dass man kein eigenes Fahrzeug mehr haben wird. Wir tun gut daran, uns die Zukunft nicht zu fest zu verbauen. Bereits heute stehen viele Tiefgaragen leer.*

**Thomas Schwendener (SVP)** begründet den von Peter Schick (SVP) namens der SVP-Fraktion am 1. Juni 2016 gestellten Ablehnungsantrag: *Für mich gehört das Gebiet nicht zum Leutschenbach und es war auch kein Sumpfgebiet. Es gibt dort nur eine Tramlinie stadtein- und auswärts. Der Weg zum Bahnhof beträgt je nach Standort über einen Kilometer. Aus unserer Sicht wäre es nicht gut, das ganze Gebiet autoarm zu gestalten, schliesslich ist es dort unten bereits jetzt autoarm. Wenn es sowieso schon weniger Autos gibt, muss man ja gar kein autoarmes Wohnen machen. Aber das entspricht nicht der Realität, denn die Prozentzahl wird beeinflusst von der Masseneinwanderung. Der Mehrwert soll in die Stadtkasse fliessen und der*

Allgemeinheit zugute kommen, aber sicher nicht dem Mietzins.

Weitere Wortmeldungen:

**Markus Hungerbühler (CVP):** Die Grünen haben bereits am 2. Oktober 2013 einen ähnlichen Vorstoss eingereicht, der das autofreie Wohnen in der kommunalen Wohnsiedlung an der Leutschenbachstrasse verlangte. Heute heisst es «autoarm», insgesamt gesehen geht es aber um das Gleiche. Die Grünen versuchen eine typische Bevormundung durchzusetzen, diesmal auch mit der Unterstützung der SP. Die Grünen sind in diesem Bereich richtig fanatisch, die Argumentation ist fundamentalistisch. Es gibt nun einmal Leute, die z. B. von Berufs wegen ein Auto brauchen. Diese Personen würden vom Wohnen an diesem Ort zum Vornherein ausgeschlossen. Bei den Verkehrsträgern braucht es einen gesunden Mix, das gilt auch in diesem Bereich. Die CVP schliesst nicht aus, dass es irgendwann einmal eine solche Siedlung geben könnte, aber an diesem Ort wäre sie völlig fehl am Platz.

**Derek Richter (SVP):** Wenn über 50 % der Menschen in der Stadt Zürich kein Auto haben, bedeutet das, dass 1000 Menschen in der Überbauung über ein eigenes Fahrzeug verfügen werden. Die Aufhebung der 250 Parkplätze vor dem Airgate und der erwähnte Zuzug hätten weitreichende Konsequenzen vor allem für das Grubenackerquartier. Künftig würden 1250 Parkplätze fehlen. Bereits heute ist der Parkplatz vor dem Airgate werktags zu praktisch 100 % besetzt, und wir Bewohner erleben, wie täglich Fahrzeuge auf der Suche nach einem Parkplatz verbotenerweise in das Quartier fahren. Besonders schlimm ist es während Veranstaltungen im Hallenstadion oder in der Messe. Bei gleichzeitigen Veranstaltungen ist sogar eine stehende Kolonne vor der mit einem Fahrverbot belegten Eisfeldstrasse zu beobachten. Die Stadt Zürich möchte ein Austragungsort für internationale Veranstaltungen sein, sie ist aber nicht bereit, den Besucherinnen und Besuchern eine ideologiefreie Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Dass die Automobilistinnen und Automobilisten bereit sind, die horrenden Parkplatzgebühren zu zahlen, ist erstaunlich. Es wäre vernünftig und vor allem auch lukrativ, die bestehenden Parkplätze zu kompensieren und auch den neuen Bewohnerinnen und Bewohnern an der Thurgauerstrasse die individuelle motorisierte Mobilität nicht zu versagen.

**Heinz F. Steger (FDP):** Die FDP ist grundsätzlich der Meinung, dass zum Wohnen auch Mobilität vorgesehen werden muss. Nicht weit von der Thurgauerstrasse entfernt wurde durch «mehr als wohnen» auf dem Hunziker-Areal bereits autoarmes Wohnen eingeführt. Es wurde mir von Leuten, die dort unten wohnen, zugetragen, dass die Anzahl freier Parkplätze in der Blauen Zone subjektiv zurückgegangen sei. Liegenschaften werden für einen Zeitraum von 100 Jahren und mehr gebaut. Wissen wir heute, wie die Mobilität in 20 Jahren aussieht und umgesetzt wird? Vielleicht fahren wir dann ja mit 1 Liter Wasser 1000 Kilometer weit. Der nötige Platz für solche Fahrzeuge sollte heute bereits vorgesehen werden. Es stimmt nicht, dass 50 % der Haushalte kein Auto haben: Auf 193 000 Haushalte in der Stadt Zürich kommen 177 000 eingelöste Autos. Familien wollen mobil sein und das können sie – schon allein aus Kostengründen – nur mit einem Fahrzeug, also braucht es auch Parkplätze. Sollten die Parkplätze

nichtsdestotrotz nicht an die Mietenden vermietet werden können, wären immerhin die Gewerbetreibenden froh, genügend Parkplätze zur Verfügung zu haben. Handwerker können ihre Werkzeuge nur mit einem Fahrzeug einfach, schnell und speditiv transportieren, das wird sich auch in Zukunft nicht ändern.

**Sven Sobernheim (GLP):** Auf einen Haushalt kommt längst nicht immer nur ein Fahrzeug, die Rechnung von Heinz F. Steger (FDP) stimmt also nicht. Einen Tiefgaragenplatz erachte ich für einen Gewerbler übrigens nicht als besonders attraktiv. Es geht gar nicht darum, jemandem zu verbieten, ein Auto zu besitzen, es heisst nämlich «autoarm» und nicht «autofrei». Da wir nicht wissen, wie wir in Zukunft verkehren, müssen wir auch keine leeren Parkplätze erzwingen. Viele der Parkplätze in Überbauungen stehen heutzutage leer, das ist eine Realität. Tiefgaragen sind einfach zu teuer, und in der Stadt ist es nicht attraktiv, ein Auto zu besitzen. Dementsprechend soll es möglich sein, einen Parkplatz zu haben, aber in einer Siedlung, die so gut erschlossen ist, muss nicht erzwungen werden, dass so viele Parkplätze realisiert werden. Der Stadtrat wird den Vorstoss sicher mit Bedacht und Augenmass umsetzen.

**Markus Knauss (Grüne):** Es wohnen zwar immer mehr Leute in der Stadt Zürich, diese haben aber immer weniger Autos. In den Wohnsiedlungen in der Stadt Zürich gibt es aber immer mehr Autoabstellplätze, und das ist in erster Linie unwirtschaftlich, weil die Parkplätze gar nicht oder nicht kostendeckend vermietet werden können – im Fall der Credit Suisse (Musterportfolio) sind das 50 % der Parkplätze in der Stadt Zürich, und im Fall der Genossenschaften sind es zwischen 10 % und 50 %. Wir produzieren also völlig am Markt vorbei. Die Leute in der Stadt Zürich wollen kein Auto, sie leisten sich – ob sie wollen oder nicht – eine teure Wohnung und versuchen, die Kosten zu reduzieren, indem sie kein Auto haben, das sie in der Stadt Zürich sowieso schlicht und einfach nicht brauchen. «Autofrei» heisst: weniger als 0,1 Parkplatz pro Wohnung oder 1 Parkplatz auf 10 Wohnungen. «Autoarm» heisst: etwa 3 Parkplätze auf 10 Wohnungen. Die panische Angst, dass niemand mehr ein Auto haben darf, ist unberechtigt. Wenn jemand nachweisen kann, dass er ein Auto braucht, kann er selbstverständlich auch eine solche Wohnung beziehen. Der Strassenraum in der Stadt Zürich ist nicht beliebig vermehrbar, deshalb leidet die Gegenseite selber darunter, wenn es mehr Autos gibt, was sie ja immer fordert.

**Dr. Davy Graf (SP):** Früher gab es weniger Leute mit mehr Autos, heute gibt es mehr Leute mit weniger Autos – so ist die Entwicklung. Das Gebiet ist laut der Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze im Gebiet D. Bei einer autoarmen Umsetzung muss man unter den Pflichtbedarf, also unter 12 gehen. Das bedeutet nicht «autofrei», sondern, dass Mass gehalten wird in einer Stadt, die dichter wird und in Bezug auf die Verkehrsfläche nicht wachsen kann. Gerade bei der Entwicklung eines neuen Quartiers bietet sich die Chance, etwas für die Zukunft zu machen, in der man sich wohl eher zu einem kollektiven Mobilitätskonzept hinbewegt, das trotzdem individuelle Bedürfnisse abdeckt. Von den Handwerkern wird übrigens sicher nicht verlangt, dass sie ihre Sachen mit der Schubkarre in die Kalkbreite oder zu «mehr als wohnen» bringen. Auf den 53 Seiten der Testplanung werden die tatsächlichen Herausforderungen des neuen Stadtquartiers besprochen – das Wort «Auto» kommt darin nicht vor.

4 / 4

**Andreas Kirstein (AL):** Die AL-Fraktion wird sich der Stimme enthalten, weil sie der Meinung ist, dass wenn jetzt eine Planung für ein rein städtisches Gebiet aufgesetzt wird, es keinen Sinn macht, auf dem heutigen Stand eine bestimmte Stossrichtung vorzugeben. Vielmehr müsste man das dann anschauen, wenn man mit der Planung konkreter wird. Jetzt einfach einmal mit einem Vorstoss einen Teil der Bevölkerung, den es gibt, von der möglichen Nutzniessung dieses Gebiets auszuschliessen, halten wir prinzipiell nicht für angezeigt. Die grundsätzliche Stossrichtung, dass das Auto nicht der geeignete Verkehrsträger ist – und schon gar nicht in der Stadt – teilen wir aber selbstverständlich.

Das Postulat wird mit 64 gegen 49 Stimmen (bei 8 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat