

Zeitschrift: Wohnen

Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger

Band: 82 (2007)

Heft: 4

Artikel: Wohnen ohne Auto kommt ins Rollen

Autor: Omoregie, Rebecca / Frei, Urs

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-107565>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Müssen bald weniger Parkplätze gebaut werden?

Wohnen ohne Auto kommt ins Rollen

Einer der effizientesten Wege, den persönlichen Umwelteinfluss zu reduzieren, ist der Verzicht auf das Privatauto. Das tun in der Schweiz nicht wenige Menschen: Jeder fünfte Haushalt hierzulande hat kein eigenes Auto. In den grossen Städten kutschiert sogar fast die Hälfte der Bevölkerung ohne Privatwagen. Dennoch tut man sich hier schwer mit der Schaffung ganzer autofreier Siedlungen.



Autofreie Bewegungen und Projekte in der Schweiz

Gänzlich autofreie Siedlungen sucht man in der Schweiz (bis jetzt) vergeblich, doch vielerorts gibt es Initiativen und Interessengemeinschaften, die sich für die Vision des zumindest autoarmen Wohnens einsetzen.

Autofrei Wohnen Zug

Der Zuger Verein hat kein eigenes Bauprojekt in Planung, will aber gemäss eigenen Angaben «über einen marketingorientierten Weg» das autofreie Wohnen fördern.
(www.autofrei-zug.ch)

Autofrei Wohnen Bern

Der Verein «Autofrei Wohnen Bern» ging aus der «IG autofreies Viererfeld» hervor, die auf dem Berner Viererfeldareal die erste autofreie Siedlung der Schweiz verwirklichen wollte. Das Projekt wurde im Frühling 2004 an einer Volksabstimmung abgelehnt. Die Initianten halten nach wie vor an ihrer Vision fest, kon-

zentrieren sich nun aber auch auf andere mögliche Standorte.
(www.autofreiwohnenbern.ch)

Autofrei Wohnen in St. Gallen

Der VCS St. Gallen sucht eine Trägerschaft, die sich für eine autofreie Siedlung interessiert. Ein konkretes Projekt ist derzeit nicht vorhanden.
(www.vcs-sgap.ch)

Club der Autofreien

Der 2004 gegründete Club will den autofreien Lebensstil mit seiner spezifischen Lebensqualität bekannt und durch Anreize auch ökonomisch attraktiv machen und strebt eine Vermehrung des Anteils der autofreien Haushalte in der Schweiz an.
(www.clubderautofreien.ch)

IG Oberfeld (BE)

Die IG Oberfeld will die Entwicklung einer nachhaltigen Siedlung im Quartier Oberfeld in Ostermundigen (BE) vorantreiben. Mit der

Umzonung des Areals hat Ostermundigen als erste Gemeinde die Voraussetzung für eine autoarme Wohnüberbauung geschaffen. Im Frühling 2008 soll das Baugesuch eingereicht werden.
(www.igoberfeld.ch)

Obermühle, Baar

Eine private Bauherrschaft plant in Baar eine autofreie Siedlung mit 35 Wohnungen. Der Bewohnerschaft stehen aber Parkplätze in einer Nachbarliegenschaft zur Verfügung. Die Wohnungen sollen diesen Frühling bezogen werden.
(www.obermuehle-baar.ch)

IG Seebucht (Biel)

Auf dem ehemaligen Expo-Gelände am See wollte die IG Seebucht Wohnraum für etwa 500 Personen schaffen. Das Gelände soll nun aber anderweitig genutzt werden. Inzwischen prüfen die Initianten andere Areale in Biel und Umgebung.
(www.seebucht.ch)

Text: Rebecca Omoregie

Auch wenn immer mehr Menschen kein eigenes Auto fahren: Die Fahrzeuge aus dem Wohnumfeld zu verbannen, widerspricht vielerorts dem geltenden Recht. Gemäss der städtischen Parkplatzverordnung von Zürich zum Beispiel muss ein Bauträger pro Wohnung etwa einen Parkplatz bauen – selbst wenn dieser gar nicht gebraucht wird. «100 unserer 500 Tiefgaragenplätze in Zürich stehen leer», erklärt zum Beispiel Urs Frei, Präsident der Zürcher Baugenossenschaft Zürrlinden. Auch die Baugenossenschaft Sonnengarten, die Gemeinnützige Bau- und Mietgenossenschaft Zürich (GBMZ) und die Stiftung für Alterswohnungen der Stadt Zürich befürchten in ihrer gemeinsam geplanten Siedlung «Grünwald» in Zürich Höngg teure Leerstände.

KÜNTIG WENIGER PFLICHTPARKPLÄTZE?

Die beiden Beispiele sind keine Einzelfälle: Eine Befragung des Tiefbauamts der Stadt Zürich ergab, dass im Durchschnitt rund zehn Prozent der Tiefgaragenplätze von Baugenossenschaften nicht vermietet sind. Ob dies ein genossenschaftsspezifisches Phänomen ist, weiß Erich Willi vom Tiefbauamt nicht: «Wir sind uns nicht sicher. Es gibt Stimmen, die



sagen, je gehobener der Wohnstandard ist, desto weniger Autos gibt es. Dafür spricht zum Beispiel, dass gerade in Schwamendingen die Autodichte besonders hoch ist. Andere Fachleute sind der Meinung, dass insbesondere im teuren Eigentumswohnungsbau eine hohe Anzahl Parkplätze nach wie vor wichtig sei.»

Das Tiefbauamt erwägt nun, diese Erkenntnisse in die städtische Regelung einfließen lassen. Es prüft nämlich derzeit eine allfällige Teilrevision der Parkplatzverordnung. Genaue Zahlen will Erich Willi noch nicht nennen, doch er bestätigt, dass gerade in peripheren Stadtgebieten die Anzahl der Pflichtparkplätze

spürbar gesenkt werden könnte. Ebenfalls denkbar wäre es, einen Passus zum autofreien Wohnen einzubauen, der es unter bestimmten Bedingungen erlaubt, die geforderte Parkplätzahl zu unterschreiten. Dabei müsste der Bauträger aber nachweisen können, dass seine Mieter tatsächlich nicht mehr Personenwagen besitzen, als Parkplätze vorhanden sind. Den Verzicht aufs Auto als hartes Vermietungskriterium einzuführen könnten sich gemäss einer Umfrage aus dem Jahr 2003 allerdings die wenigsten Baugenossenschaften vorstellen. Dies entspricht nicht ihren Statuten, die in der Regel einen offenen Zugang vorschreiben.

wohnen extra

Begriffsklärung:

Was bedeutet «autoarm»?

Autofrei: 0–1 Parkplatz pro 10 Wohneinheiten

Autoarm: ca. 5 Parkplätze pro 10 Wohneinheiten

Verkehrsberuhigt: herkömmliche Parkplatzanzahl

Wenn Autos aus der Wohnsiedlung verbannt sind, gibt dies Kindern Platz und Sicherheit zum Spielen.

«Autofrei klingt ein bisschen sektiererisch»

Mit ihrem Projekt «Sihlbogen» in Zürich Leimbach hat die Baugenossenschaft Zurlinden die Diskussion ums Wohnen ohne Auto wieder ins Rollen gebracht. Die Genossenschaft setzt dabei auf einen Kompromiss: autoarm statt autofrei. Genossenschaftspräsident Urs Frei erklärt, wie er sich das vorstellt.

Wohnen extra: Mit der Siedlung «Sihlbogen» in Zürich Leimbach wollen Sie die Vision der 2000-Watt-Gesellschaft in die Wirklichkeit umsetzen. Das heisst, pro Kopf sollen die Bewohner nur noch 2000 Watt Energie verbrauchen statt der heutigen 6000 Watt. Wie wollen Sie das erreichen?

Urs Frei: Ich muss es vorwegnehmen: Wir haben es erreicht. Zum einen mit der Wahl der richtigen Materialien, etwa dem Einsatz von Holz in tragenden Wandelementen. Ausserdem werden wir die Dächer mit Solarzellen belegen. Wir sind jetzt fast so weit, dass wir den gesamten Strom für Heizung und Warmwasser mit der Sonne erzeugen können – und das an der Nordseite der Uetlibergs. Das politische Ziel des Bundesrats ist es ja, die 2000-Watt-Gesellschaft bis ins Jahr 2050 umzusetzen. Wir beweisen nun, dass man bereits im Jahr 2007 so weit sein kann.

Neben der ökologischen Bauweise betrifft auch ein wichtiger Aspekt des Konzepts die Mobilität.

Ja, das ist eine Frage des Standorts – auf der grünen Wiese wäre so etwas nicht möglich. Das Areal befindet sich unmittelbar an der S-Bahn-Station. Wenn man den Zug vor der Haustüre hat, macht es keinen Sinn, dort eine Tiefgarage zu bauen. Wir planen, den Mietern im Mietzins inbegriffen ein Abonnement für den Zürcher Verkehrsverbund zu offerieren. Ausserdem gibt es einen Carsharing-Standort.

Bedeutet dies, die Mobility-Mitgliedschaft ist ebenfalls im Mietzins inbegriffen?

Es ist nicht gesagt, dass es Mobility sein wird. Vielleicht stellen wir auch selbst fünf Autos hin. Wir sind nicht grundsätzlich gegen Autos. Es wird auch eine begrenzte Anzahl Parkplätze geben.

Wie viele Parkplätze müssten Sie gemäss der städtischen Parkplatzverordnung für die geplanten 200 Wohnungen erstellen?

Pro hundert Quadratmeter Wohnfläche ist ein Parkplatz vorgeschrieben. Dies ergäbe etwa einen Sollwert von 180 Parkplätzen. Diesen darf man um zwanzig Prozent unterschreiten, also wären wir bei 150 Parkplätzen. Wir möchten aber höchstens 50 bauen.

Kommt Ihnen die Stadt diesbezüglich entgegen?

Nein, wir müssen dieses Projekt grundsätzlich gemäss der bestehenden Parkplatzverordnung realisieren. Wir versuchen aber, mit der Stadt einen gangbaren Weg zu finden. Eine Idee ist es, eine Vorhaltefläche zu definieren, wo wir noch zusätzliche Parkplätze erstellen könnten, falls die Mieter doch mehr Autos haben, als wir denken. Ausserdem gibt es die Möglichkeit des Fahrtenmodells. Denn es ist eigentlich paradox: Für die Wohnungen müssen wir zu viele, für das Gewerbe eher zu wenige Parkplätze anbieten. Ein Laden von 2000 Quadratmetern hat gerade einmal Anspruch auf 20 Parkplätze. Kein Grossverteiler wird dies akzeptieren. Mit dem Fahrtenmodell könnten wir eine bestimmte Anzahl Fahrten definieren, die wir zugut haben, sei dies nun für das Gewerbe oder für die Mieter.

Weshalb tut man sich in der Schweiz so schwer? Im Ausland gibt es ja sehr erfolgreiche Projekte von autofreien Siedlungen. Und auf Seiten der Bevölkerung ist das Interesse am autofreien Wohnen ja offenbar da.

Ich denke, man will sich nicht auf unsicheres Terrain hinauswagen. Ich verstehe, dass die Stadt Zürich eine konsequente Haltung einnehmen muss. Wenn sie hier eine Ausnahmebewilligung macht, erhält das Projekt sofort einen Pilotcharakter. Das Problem ist ja auch, dass niemand weiss, was in 20 Jahren sein wird.

Dies ist ja ein Argument, das die Stadt in ihrem Bericht zum autoarmen Wohnen anführt: Wie kann man verhindern, dass jemand später doch ein Auto anschafft? Sei dies, weil er plötzlich aus gesundheitlichen Gründen in seiner Mobilität eingeschränkt ist oder weil er durch einen beruflichen Wechsel darauf angewiesen ist.

... und dann das Auto auf dem Nachbargrundstück oder im öffentlichen Raum parkiert. Das sind die Ängste, ich weiss. Doch dadurch, dass wir aufzeigen, wo noch Raum für zusätzliche Parkplätze vorhanden ist, entkräften wir dieses Argument. Ausserdem sind wir bereit, regelmässig den Nachweis zu erbringen, wie viele Autos unsere Mieter tatsächlich haben.

Doch ein Vermietungskriterium ist es nicht. Sie können also nicht garantieren, dass die Mieter später nicht doch ein Auto haben werden.

Nein, das können wir nicht. Aber vielleicht würde in vielen Fällen das Carsharing-Angebot auch genügen. Wir möchten den Leuten das Auto ja nicht verbieten. Die Parkplätze wollen wir allerdings zu einem kostendeckenden Preis, also relativ teuer, vermieten. Die Erfahrung zeigt, dass ein Parkplatz in der Regel für 150 Franken vermietet werden kann. Das ist ein Marktpreis, der aber bei weitem nicht kostendeckend ist. Dies bedingt immer eine Quersubventionierung: Die Wohnungen, auch diejenigen Haushalte ohne Auto, finanzieren die Parkplätze.

Eine Umfrage im 2003 hat ergeben, dass sich die wenigsten Baugenossenschaften vorstellen könnten, ein autofreies Projekt zu lancieren. Denken Sie, das hat sich inzwischen geändert? Haben Sie entsprechende Feedbacks erhalten?

Ja, haben wir. Aber ich muss nochmals sagen: Die Initialzündung für dieses Projekt war der Standort direkt am Bahnhof. Künftig werden wir eine Reduktion der Parkplätze aber ganz ernsthaft auch bei weiteren Projekten prüfen. Ich glaube, das ist ein Modell, das kommen muss: das autoarme Wohnen. Autofrei wäre der falsche Ausdruck, das klingt fast ein bisschen sektiererisch.

Auf dem Areal gleich neben dem Bahnhof Zürich Leimbach will die Baugenossenschaft Zurlinden eine autoarme Überbauung mit 200 Wohnungen und Gewerberäumen erstellen.

