

Bedeutung des autofreien Wohnens für die Stadt Zürich

Markus Knauss, Co-Geschäftsleiter Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Zürich

Es gilt das gesprochene Wort

Gerade in städtischen Ballungsräumen hat der Autoverkehr viele negative Auswirkungen, wie Luftverschmutzung, übermässigen Lärm, Übernutzung des knappen Raums, aber auch und die enormen Kosten. Allein die Gesundheitskosten der übermässigen Schadstoffbelastung belaufen sich in der Stadt Zürich auf 200 Mio Franken.

Die Stadtzürcher Stimmbevölkerung hat in den letzten Jahren deutliche Zeichen gesetzt, dass sie willens ist, die Verkehrsprobleme in Zürich auf ökologische Weise zu lösen. Der öffentliche Verkehr wird stark ausgebaut (Durchmesserlinie, Tram Zürich West, Ausbau Bahnhof Oerlikon) und die Grundlagen für diese Verkehrspolitik wurden mit der Zustimmung zur 2000-Watt-Gesellschaft und zur Städte-Initiative geschaffen.

Die 2000-Watt-Gesellschaft verlangt nicht nur eine deutliche Energiereduktion, sondern eine noch stärkere Reduktion des CO₂-Ausstosses. Der Verkehr spielt mit einem Anteil einem Drittel am CO₂-Verbrauch eine zentrale Rolle. Der Autoverkehr hat aber nicht nur negative Auswirkungen bei der Energie oder beim Umwelt- oder Klimaschutz. Es rücken zunehmend auch andere Problemstellungen in den Vordergrund.

Autofahren stellt bezüglich Flächenverbrauch das absolut ineffizienteste Verkehrsmittel dar. Gerade in der Stadt, wo der Platz knapp ist und immer knapper wird, ist es viel zu schade, den öffentlichen Raum für Autos und die nötige Infrastruktur, d.h. Parkplätze und Strassen, zu verschwenden. Eine Verlagerung zu effizienteren Verkehrsmitteln ist nötiger denn je. So braucht eine mit dem Auto transportierte Person 50 mal mehr Platz als eine Fussgängerin oder 10 mal mehr Platz als eine Velofahrerin.

Nicht zu unterschätzen sind auch die Kosten. Für Parkplätze sieht das Planungs- und Baugesetz vor, dass Autoabstellplätze auf privatem Grund gebaut werden. Für Parkplätze in Unterniveaugaragen ist mit Kosten von 30'000 bis 40'000 Franken, in Einzelfällen bis zu 70'000 Franken zu rechnen. Weil aber zu viele Parkplätze gebaut wurden, stehen diese oft leer oder können nur unter ihrem Preis vermietet werden. Das führt regelmässig zu Quersubventionierungen der Parkplätze durch die Wohnungsmieten. Mit der neuen Parkplatzverordnung ist endlich die Grundlage für autoarmes oder autofreies Wohnen geschaffen worden.

In der Stadt Zürich liegt autofreies Wohnen im Trend; die Anzahl der Autos nimmt trotz steigender Wohnbevölkerung ab. In einzelnen Stadtquartieren ist dabei ein markanter Rückgang der Motorisierung zu verzeichnen. Im Umfeld der autofreien Wohnsiedlung Kalkbreite ist autofreies Wohnen schon lange selbstverständlich und wird immer beliebter. Im Quartier Sihlfeld stieg die Anzahl autofreier Haushalte zwischen 1998 und 2008 von rund 55 auf 63% im Quartier Langstrasse von 60% auf 70%.

Die vorliegende Studie zeigt nun auf, was es braucht, um das mit vielerlei Vorteilen verbundene Wohnen ohne Auto zu fördern. Der VCS setzt sich als Umweltverband für einen menschen- und umweltverträglichen Verkehr ein. Gerade autofreies Wohnen scheint uns ein ideales Mittel zu sein, die Verkehrsentwicklung menschen- und umweltverträglicher zu machen und so die Zukunft unserer Städte zu garantieren.

Zürich, 26. Januar 2012

Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Zürich
Markus Knauss, Co-Geschäftsführer
Zypressenstrasse 76, PF 820
8040 Zürich

Tel. 044 291 33 00

E-Mail: vcszh@swissonline.ch