

20. Januar 2011, Neue Zürcher Zeitung

Autofrei wohnen über den Tramgleisen

Heftige Debatte im Zürcher Gemeinderat über Wohnsiedlung auf Kalkbreite-Areal

Die Wohnsiedlung an der Kalkbreite rückt ihrer Realisierung einen grossen Schritt näher: Der Zürcher Gemeinderat hat dem Gestaltungsplan zugestimmt – allerdings erst nach langer Diskussion über das autofreie Wohnen und mögliche Folgen.

Adi Kälin

Die Situation wirkte ein bisschen absurd: Kaum jemand im Gemeinderat stellte sich grundsätzlich gegen die geplante Überbauung auf den Tramabstellgleisen an der Kalkbreite. Und doch schien die Zukunft der Wohnsiedlung davon abzuhängen, ob sie autofrei ausgestaltet werden soll oder nicht. Man fühlte sich an eine ganz ähnliche Debatte vom letzten Herbst erinnert. Damals ging es um die Überbauung der Kronenwiese und ebenfalls um die Parkplatzfrage, an der alles zu scheitern drohte.

Schwärmen auf linker Seite

Bei der Kronenwiese hatten Linke und Grüne den Stein ins Wasser geworfen und gefordert, die schon geplanten Parkplätze zu streichen. Diesmal waren es SVP und FDP, die das längst ausgehandelte autofreie Wohnen nochmals in Frage stellten. Damit sorgten sie für heftigste Verärgerung bei Linken und Grünen, denen die geplante Überbauung ein in vieler Hinsicht vorbildliches Projekt ist. Ein «soziales und ökologisches Stück Stadt», nannte es Christine Seidler (sp.). Mit dem Gestaltungsplan könnten die visionären Ziele der hinter der Überbauung stehenden Genossenschaft verwirklicht werden. Mit einem Ja würden neue Wege in der Stadtentwicklung beschritten.

Seit nunmehr 33 Jahren wird darum gerungen, ob das Kalkbreite-Areal überbaut werden kann oder nicht. 1978 gab eine Initiative der SP den Anstoss für die Diskussion. Weil aber die VBZ ihr Gleisfeld nicht räumen mochten, versandete der Vorstoss. Eine Motion brachte 2003 den Stein erneut ins Rollen. Diesmal ging es allerdings nur noch um die Überbauung der Randbereiche des Areals.

Das Büro Müller Sigrist Architekten hat schliesslich einen Architekturwettbewerb vor 54 Konkurrenten gewonnen mit einem Projekt, das Wohnraum für rund 250 Menschen und zusätzlich etwa 250 Arbeitsplätze bieten soll. Pro Bewohnerin und Bewohner wird mit relativ wenig Wohnfläche gerechnet, dafür gibt es grosszügig bemessene Gemeinschaftsräume und einen riesigen Dachgarten, der von allen genutzt werden kann. Im Wohnungsmix soll es alles geben – von der Einzimmerwohnung bis zur Grosswohngemeinschaft. Direkt über den Gleisen entsteht zudem ein grosser Innenhof, der öffentlich zugänglich ist. Erstellt wird der Bau von der eigens gegründeten Genossenschaft Kalkbreite.

Umstritten war im Rat die Frage der Parkplätze. Es wird zwar 300 Veloparkplätze geben, aber nur gerade 2 Autoabstellplätze, die zudem für behinderte Bewohnerinnen und Bewohner reserviert sind, wie Christine Seidler vorrechnete. Für die Mieter der Gewerbeflächen sind im benachbarten Lochergut ein paar Parkplätze vorgesehen. Daniel Regli (svp.) meinte, dass durch den Verzicht auf die Parkplätze die Nachbarschaft zusätzlich belastet werde. Man könne zwar den Bewohnerinnen und Bewohnern vorschreiben, dass sie kein Auto besitzen dürften – auch wenn das schon kaum zu kontrollieren sei. Aber man könne doch den Besuchern der neuen Läden, Gewerbebetriebe, Restaurants und Kulturräume das Verkehrsmittel nicht vorschreiben. Auf jeden Fall gebe es zusätzlichen Druck auf die Parkplätze der blauen Zone in der Umgebung. Auch Michael Baumer (fdp.) sah Probleme mit der Durchsetzung des autofreien Wohnens. Die Kontrollen wären entweder wirkungslos oder sie würden zu einem «bürokratischen Monster» führen, sagte er.

«Es ist nichts Schönes»

Die Genossenschaft muss, um überhaupt eine autofreie Siedlung bauen zu dürfen, ein Mobilitätskonzept vorlegen und aufzeigen, wie sie kontrollieren will, ob die Bewohner tatsächlich kein Auto haben. Der Entwurf für einen Mietvertrag, der für «illegalen» Autobesitz die sofortige Kündigung vorsieht, wurde vor allem auf bürgerlicher Seite belacht, die Mentalität dahinter aber auch klar kritisiert. Bruno Amacher (svp.) machte darauf aufmerksam, dass ein solcher Vertrag mietrechtlich nicht haltbar sei. Er zeuge aber von einer «himmeltraurigen Haltung», für die man sich schämen müsste. Die Kontrolltätigkeit führe letztlich zu einer beängstigenden Schnüffelei. Bernhard im Oberdorf (svp.) ging noch einen Schritt weiter und sprach von «Ostblockmentalität».

Kaum ein Thema war die Wuchtigkeit des Baus. Einzig Christoph Spiess (sd.) sprach, obwohl er schliesslich Ja stimmte, von einem «Riesenklotz». Gegen die Badenerstrasse hin wird die Überbauung acht Stockwerke hoch. «Es ist nichts Schönes», meinte Spiess. Zudem zweifle er, ob in einem solchen Bau die beabsichtigte hohe Lebensqualität erreicht werden könne. Trotz allen Widerständen gab es am Ende mit 81:41 Stimmen ein deutliches Ja für den Gestaltungsplan.

((info-box))

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG

Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von NZZ Online ist nicht gestattet.

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:

http://www.nzz.ch/nachrichten/zuerich/stadt_und_region/autofrei_wohnen_ueber_den_tramgleisen_1.9155997.html