

## Protokoll

### **4. Austausch-Treffen Netzwerk Autofrei Wohnen Schweiz am 20. Januar 2010, Projekt mehr als wohnen und Genossenschaft Kalkbreite, Rosengarten, Zürich**

verfasst von Samuel Bernhard, 21. Januar 2010

#### **Anwesende:**

- Genossenschaft mehr als wohnen, Zürich: Andreas Hofer (Vorstandsmitglied)
- Genossenschaft Kalkbreite, Zürich: Thomas Sacchi (Vorstandsmitglied)
- Sihlbogen Zürich-Leimbach: Ruth Bäumlner (Planungsbüro Jud AG)
- Wohnbaugenossenschaft Oberfeld, Ostermündigen: Christine Zehnder (Geschäftsleiterin VCS Regionalgruppe Bern), Uwe Schlosser (Mobilservice), Tilman Rösler
- Kraftwerk1, Zürich: Martin Schmitz (Vorstandsmitglied)
- Mehrgenerationenhaus Winterthur: Jürg Altwegg (Vorstandsmitglied und Projektleiter)
- Weitere Planungs- und Verkehrsfachleute: Denise Belloli (Metron AG, Brugg), Marianne Brunner (Ernst Basler und Partner AG, Zollikon), Hannes Müller (Büro mrs, Zürich) und Simon Seger (Büro mrs, Zürich)
- HSR Hochschule Rapperswil: Klaus Zweibrücken
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS: Rachel Picard
- umverkehr: Helen Romer
- Fussverkehr Schweiz: Thomas Schweizer (Geschäftsleiter), Thomas Löliger
- Club der Autofreien der Schweiz CAS: Samuel Bernhard (Geschäftsleiter) und Dieter Steiner (Vizepräsident)

#### **entschuldigt:**

- ngp AG für nachhaltiges Bauen - Projekt Burgunder: Stefan Geissbühler (Verwaltungsratsmitglied)

**Adressen: siehe aktualisiertes Excel-Dokument**

### **Begrüssung und Führung zum Areal des Projekts mehr als wohnen in Zürich-Leutschenbach**

*Vergleiche Dokumentation zum Projekt auf [www.mehralswohnen.ch](http://www.mehralswohnen.ch)*

Samuel Bernhard begrüsst die Anwesenden und erläutert kurz den Ablauf der Veranstaltung. Er übergibt das Wort an Andreas Hofer, welcher die Teilnehmenden in das Projekt mehr als wohnen einführt. Treffpunkt ist die Haltestelle „Fernsehstudio“ inmitten des neu entstehenden Stadtteils in Zürich-Nord. Von dort führt ein Spaziergang zum Hunziker-Areal, wo das Projekt mehr als wohnen geplant ist. Das Hunziker-Areal ist mit öffentlichem Verkehr sehr gut erschlossen. Der Bahnhof Zürich-Oerlikon ist in unmittelbarer Nähe, in Fussdistanz befinden sich die Glatttal-Bahn (Tramverbindung direkt in die Innenstadt) sowie zwei Buslinien. Eine dieser Buslinien wird durch das Projekt voraussichtlich eine Taktverdichtung erhalten.

Im Rahmen der 100-Jahr-Feier der Genossenschaften zur Wohnbauförderung verhandelten die Genosschafter mit der Stadt und erhielten das Hunzikerareal im Baurecht, sowie ein benachbartes Areal. 35 Zürcher Genossenschaften gründeten darauf die Baugenossenschaft mehr als wohnen, welche sich zum Ziel gesetzt hat ein Vorzeigeprojekt zu realisieren. Heute sind 50 Genossenschaften an der Realisierung beteiligt. Geplant ist ein Projekt mit 170 Millionen Franken für 470 Wohnungen und 100 Arbeitsplätze.

Die Genossenschaft will mit ihrem Projekt viele Wohnmöglichkeiten bieten. Geplant sind flexible kleine Einheiten mit grösseren Gemeinschaftsräumen, welche verschiedenste Wohnformen den heutigen Bedürfnissen entsprechend ermöglicht. Die städtebauliche Idee lässt sich durch Sprüche wie „Zentrumsfunktionen und Rückzugsmöglichkeiten“ oder „Freiraum schaffen durch Dichte“ umschreiben. Die Pläne sind auf der Website einsehbar.

Im Mobilitätskonzept ist beispielsweise ein grösserer Mobility-Stützpunkt auf dem Areal enthalten. Geplant sind auch der Verleih von Flyern mit Anhängern für den Einkauf und weitere Angebote, welche die nachhaltige Mobilität der BewohnerInnen unterstützen sollen. Normal müssten an diesem Standort 350 Parkplätze gebaut werden, die Genossenschaft plant aber mit nur 120 Parkplätzen.

## **Inputreferat Genossenschaft Kalkbreite**

*Vergleiche Dokumentation zum Projekt auf [www.kalkbreite.net](http://www.kalkbreite.net)*

Thomas Sacchi führt das Projekt Kalkbreite anhand von Plänen, welche auch auf der Website einsehbar sind, ein. Das Areal für das Projekt Kalkbreite ist zentral in der Zürcher Innenstadt gelegen und befindet sich direkt über dem neuen unterirdischen Tramdepot der Zürcher Verkehrsbetriebe VBZ. Der S-Bahnhof Wiedikon ist nahe, dazu gibt es eine Bus- und vier Tramlinien in unmittelbarer Nähe. Die Genossenschaft Kalkbreite hat rund 250 Mitglieder.

Ziel der Genossenschaft sind zahlbare Wohnungen und eine soziale Durchmischung. Geplant sind auf vier Wohngeschossen rund 100 Wohnungen für 250 BewohnerInnen sowie im öffentlichen Erdgeschoss gewerbliche Nutzungen für die gleiche Anzahl Arbeitsplätze. Der Erdgeschoss-Bereich muss von 8 bis 20 Uhr öffentlich zugänglich sein. Gebaut werden sollen beispielsweise ein Foyer, B & B und ein Kinderhort. Der Innenhof soll belebt und genutzt werden. Mit 2'500 m<sup>2</sup> Dachterrasse und 2'500 m<sup>2</sup> Terrasse über der Tramhalle gibt es grosszügig viel Raum zur Nutzung ausserhalb der Wohnungen. Diese sind allerdings mit 35 m<sup>2</sup> pro Person weit unter dem Durchschnitt von 50 m<sup>2</sup>. Vorgesehen sind Gemeinschaftsräume mit zumietbaren Flächen zu den relativ kleinen Wohnungen. Dazu gibt es sogenannte Jokerzimmer, welche bei der Vermietung eine grössere Flexibilität bringen.

Auf dem Areal gibt es keine Parkplätze, ausser zwei Behinderten-Parkplätzen. Geplant sind 280 Velo-Parkplätze ebenerdig, sowie 80 Velo-Parkplätze im Keller.

### Diskussion

Marianne Brunner fragt, ob es wegen dem Lärm durch das Tramdepot keine Ängste gebe. Thomas Sacchi verneint dies, denn es sei eine Federung der Gleise im Depot vorgesehen. Das Problem seien eher die Trams draussen. Tilman Rösler fragt, wie der Wohnungs-Mix bestimmt wurde. Thomas Sacchi erklärt, dass dies intern festgelegt wurde und zudem gebe es auch Vorgaben durch den Grundriss. Klaus Zweibrücken fragt, ob der Wettbewerb in Kooperation mit der Stadt und der VBZ durchgeführt wurde. Thomas Sacchi sagt, dass dies der Fall ist. Zuerst baue die VBZ das Tramdepot sowie die Gleisanlagen, danach baue die Genossenschaft. Tilman Rösler fragt, ob die Genossenschaft vor allem aus den MieterInnen bestehe. Thomas Sacchi bejaht dies, die meisten Mitglieder der Genossenschaft wohnten dann auch auf dem Areal, aber die Wohnungen sind noch nicht verteilt. Nicht alle Vorstandsmitglieder werden zu den MieterInnen gehören. Tilman Rösler fragt, woher das Geld für das Projekt stammt. Thomas Sacchi erklärt die Finanzierung: Darlehen, Bank sowie Anteilsscheine der BewohnerInnen. Ein Teil der Wohnungen wird subventioniert.

## **Inputreferat zu Mobilitätskonzepten der Projekte Sihlbogen und Kalkbreite**

*Vergleiche zum Projekt Sihlbogen auch die Protokolle der Veranstaltungen vom 15.11.2007, 28.5.2008, 5.11.2008 und 3.7.2009: [www.clubderautofreien.ch](http://www.clubderautofreien.ch) -> Spezial: Autofrei Wohnen*

Ruth Bäumler erläutert in ihrem Referat die Elemente der Mobilitätskonzepte in den Projekten Sihlbogen und Kalkbreite, welche beide durch das Planungsbüro Jud ausgearbeitet werden.

Als Beurteilungsinstrument für das Mobilitätsangebot an einem Standort wurde das Instrument Mobility Rating entwickelt.

*Siehe [www.mobilityrating.ch](http://www.mobilityrating.ch)*

### **Projekt Kalkbreite**

Beim Projekt Kalkbreite wird zurzeit die Baueingabe vorbereitet. Geplant ist eine autofreie Siedlung (siehe auch Ausführungen von Thomas Sacchi). Das ganze Gelände ist autofrei vorgesehen. Für die Baubewilligung sind ein Mobilitätskonzept sowie ein Controlling notwendig. Das Projekt Kalkbreite wird mit einem Gestaltungsplan realisiert. Vorgesehen ist die Anwendung der neuen Parkplatzverordnung PPV-E2008. Nach dieser sind autoarme und autofreie Nutzungen von der Nachweispflicht befreit, wenn ein Mobilitätskonzept erstellt

und ein Controlling durchgeführt wird. Geplant wird mit 12 anstatt mit 32 Parkplätzen, die nach bestehendem Recht an diesem Ort zurzeit noch erstellt werden müssten.

Ein eigener Carsharing-Standort ist nicht vorgesehen, da es genügend Mobility-Standorte in der Umgebung hat. Jährliche Zahlungen in einen Mobilitätsfonds sollen zweckgerichtet für spezielle Mobilitätsbedürfnisse der BewohnerInnen verwendet werden. Allenfalls gibt es einen Velodienst. Die GewerbenmieterInnen werden danach ausgesucht, dass sie keine grosse Verkehrserzeugung verursachen. Es wird mit Ausnahmeregelungen gearbeitet, beispielsweise für Parkplätze beim Restaurant. Die Zumietung von Parkplätzen ist im benachbarten Lochergut möglich.

### Diskussion

Klaus Zweibrücken fragt, wer das Controlling durchführen wird. Ruth Bäumler erklärt, dass dieses von der Genossenschaft wohl extern vergeben werden muss. Hierzu gibt es eine Adressliste beim Tiefbauamt der Stadt Zürich.

### **Projekt Sihlbogen**

Geplant sind 220 Wohnungen und 1'500 m<sup>2</sup> Ladenfläche. Verfolgt werden die Ziele der 2000 Watt-Gesellschaft. In unmittelbarer Umgebung des Areals in Zürich-Leimbach gibt es gute Naherholungsmöglichkeiten. Im Projekt inbegriffen sind auch Angebote für die Nahversorgung. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist mit einer Buslinie sowie zwei S-Bahnhöfen nördlich und südlich des Areals gut. Im östlichen Teil der Siedlung sind nur Wohnungen vorgesehen, im westlichen gibt es zusätzlich Versorgungseinheiten und Gewerbe. Geplant wird auf 0.3 bis 0.4 Parkplätze pro Haushalt. Dies entspricht 63 statt der an diesem Ort geforderten 112 Parkplätze. Der Sihlbogen wird in Regelbauweise erstellt. Es gilt die bestehende Parkplatzverordnung PPV 96, für welche ein Ausnahmegesuch mit Begründung (und Mobilitätskonzept / Controlling) gestellt wird.

Beim Projekt Sihlbogen werden bei der Mobilität mit Anreizen und Push-Faktoren gearbeitet. Anreize bilden das geplante Mieterticket oder ein Mobility-Standort mit kostenlosem Testabo für vier Monate. Push-Faktoren sind die Verpflichtung der Mieterschaft zur Autofreiheit sowie die Bewirtschaftung der Parkplätze.

### Diskussion

Christine Zehnder fragt, wie die Anzelemente oder das Controlling für das Mobilitätskonzept finanziert werden. Ruth Bäumler führt dazu aus, dass bei der Planung mit Stellplatzreduzierung Kosten gespart werden können, die dann für andere Angebote eingesetzt werden können. Christine Zehnder fragt, ob keine Ersatzabgabe bezahlt werden müsse. Ruth Bäumler erklärt, dass dies nicht der Fall ist. Tilman Rösler meint, dass die Parkplatzerstellung kostendeckend sei und somit Anreize mit Zusatzkosten verbunden sind. Ruth Bäumler meint, dass eben die Erstellung der Parkplätze wegfällt und die Vermietung von Parkplätzen häufig nicht kostendeckend ist. Andreas Hofer fügt an, dass ein Parkplatz in der Stadt Zürich CHF 30'000.- koste und vermietbar ist. Thomas Schweizer fragt, ob der Zürcher Verkehrsverbund ZVV kein spezielles Angebot mache. Ruth Bäumler erklärt, dass nur der normale Mengenrabatt angeboten werde. Klaus Zweibrücken hakt nach, ob denn ein Unterschied zwischen Firmen und Mietern einer Siedlung gemacht wird. Eigentlich ist ein solcher ja nicht einzusehen. Ruth Bäumler erklärt, dass sich der ZVV sträube gegen alle weiteren Spezialtarife. Thomas Sacchi meint, dass die Genossenschaft das Mieterticket ganz normal über die Nebenkosten verrechne. Christine Zehnder fragt, ob es denn kein Beispiel eines funktionierenden Mietertickets gebe. Ruth Bäumler erklärt, dass dies in der Schweiz nicht der Fall ist. In Deutschland gebe es aber Beispiele. Marianne Brunner fragt, ob man die vertragliche Verpflichtung zur Autofreiheit anfechten könne. Ruth Bäumler antwortet, dass es unter den JuristInnen beide Meinungen gebe. Der Tenor bei den Projekten: man lässt sich mal auf das Risiko ein, denn die Mieterschaft trägt die Ziele mit. Marianne Brunner meint, dass die Situation mit dem Verbot von Autos etwas anderes ist, als beispielsweise das Verbot von Haustieren, weil die Autos ja nicht direkt in der Wohnung Störungen verursachen. Christine Zehnder verweist auf das Beispiel Wien, wo die Vertragslösung im Prinzip funktioniert. Thomas Schweizer fragt, ob die 12 Parkplätze der Genossenschaft Kalkbreite grundbuchrechtlich gesichert und bezahlt werden müssten. Erich Willi erklärt, dass grundsätzlich die Möglichkeit der Miete oder des Kaufs der Parkplätze bestehen. Die Sicherung der Parkplätze wurde so festgelegt. Das Mobilitätskonzept ist Teil der Baubewilligung. Thomas Sacchi erwähnt hierzu die Rolle der AnwohnerInnen, welche eigentlich als Controller fungierten.

# Stand in den weiteren Projekten

## Projekt des Vereins Mehrgenerationenhaus in Winterthur

*Vergleiche auch Protokolle der Veranstaltung vom 5. November 2008 und 3. Juli 2009: [www.clubderautofreien.ch](http://www.clubderautofreien.ch) -> Spezial: Autofrei Wohnen*

Jürg Altwegg informiert, dass zurzeit das Vorprojekt erarbeitet wird. Ein schriftlicher Vorentscheid der Stadt Winterthur liegt vor. Die Eingabe für die Baubewilligung ist auf Sommer 2010 geplant. Baubeginn wäre 2011. Der Landeigentümer Sulzer Immobilien ist nicht erfreut über die Wünsche zur reduzierten Parkplatzerstellung, weil ursprünglich gefordert wurde, dass eine Ökobilanz beim Nachbarn gemacht werden müsse. Die Parkplatzerstellung kann nun aber auf dem eigenen Grundstück erfolgen. Ein grosser Investor habe beim Verein nachgefragt, wie sie es geschafft hätten, die Parkplatzzahl zu senken. Das Motiv sei bei diesem aber rein finanzieller Natur.

### Diskussion

Klaus Zweibrücken fragt, wie gut die Lage der Siedlung sei. Jürg Altwegg erklärt, dass das Mehrgenerationenhaus direkt beim Bahnhof Oberwinterthur liegt. Erich Willi fragt, ob eine Ersatzabgabe bezahlt werden müsse. Jürg Altwegg erklärt, dass die Leute verpflichtet werden, wenn sie Autos kauften und hinstellten. Es gibt in der Nähe keine Parkplätze. Hannes Müller fragt wie es mit der Unterstützung seitens der Stadt aussehe. Jürg Altwegg erklärt, dass es hier geteilte Meinungen gebe. Der Stadtbaumeister ist begeistert vom Projekt. Er sieht das Mehrgenerationenhaus als ein Vorzeigebispiel. Die Stadtpolizei ist gegenteiliger Ansicht, weil sie wildes Parkieren befürchtet. Allerdings entsprechen die Haltungen wohl auch den privaten Vorlieben der Behördenvertreter. Autoliebhaber sind schwerlich für das Autofreie Wohnen zu gewinnen.

## Projekt Oberfeld der WBG Oberfeld, Ostermundigen

*vergleiche Protokolle der Veranstaltungen vom 28. Mai 2008 und separate Folien, 5. November 2008 und 3. Juli 2009: [www.clubderautofreien.ch](http://www.clubderautofreien.ch) -> Spezial: Autofrei Wohnen*

Tilman Rösler erläutert die Situation beim Projekt im Oberfeld. Die Wohnbaugenossenschaft Oberfeld hat von der Pensionskasse der Ärzte das Kaufrecht für 85 Wohnungen erhalten. Am 22. Dezember 2009 hat die WBG den Kaufrechtsvertrag unterschrieben. Die (Neu)Planung hat soeben begonnen. Das Baugesuch soll im Juli 2010 eingegeben werden, Baubeginn wäre nächstes Jahr. Die Finanzierung ist im Moment das Hauptproblem, sie hatten durch die Verzögerungen im Projekt diverse zusätzliche Aufwände. Beispielsweise haben sie jetzt einen höheren Preis zu bezahlen, da sie das Land nicht direkt der Stadt Bern abkaufen könnten. Mit dem Kauf des Landes bei der Pensionskasse falle nun die Handänderungssteuer zusätzlich an. Auch müssten sie einen Teil der Planungskosten der Pensionskasse übernehmen. Geplant sind 20 bis 30 Parkplätze. Gesetzlich möglich wären 0.1 PP pro Haushalt, aber die Finanzierung ist das Problem. So muss der Nachweis erbracht werden, dass die Parkplätze nachträglich erstellt werden könnten. Sie müssen sogar mit Schuldbriefen die Finanzierung dafür sicherstellen. Damit sinkt der Anteil der Eigenfinanzierung.

### Diskussion

Christine Zehnder fragt, woher diese Kulturunterschiede herkämen. An anderen Orten gebe es offenbar nicht so restriktive Vorgaben wie in Ostermundigen. Klaus Zweibrücken verweist auf die kantonalen Baugesetze, welche vieles vorgeben. Thomas Schweizer erklärt dies mit der „Bankenlogik“ und erwähnt das Beispiel, wonach nur als kreditwürdig beurteilt werde, wer einen Parkplatz zu einer Liegenschaft mitmiete. Hannes Müller bringt das Beispiel des Kantons Aargau ein. Dort ist im neuen Baugesetz das autoarme oder autofreie Wohnen unter bestimmten Bedingungen explizit erlaubt. Marianne Brunner ist nicht sicher, ob es in Baden Bestrebungen gebe für das autofreie Wohnen. Denise Belloli meint, dass dies der Fall ist, sie kann das recherchieren.

*Vergleiche separates Dokument „Auszug\_BauG\_Aargau“*

## Projekte Kraftwerk, Zürich

*Vergleiche auch Protokoll der Veranstaltung vom 28. Mai 2008: [www.clubderautofreien.ch](http://www.clubderautofreien.ch) -> Spezial: Autofrei Wohnen*

Martin Schmitz informiert über den Stand beim Projekt Kraftwerk2. Das Thema „Mobilität ohne Auto“ wurde in den Planungsgremien und in einem Workshop mit den potenziellen BewohnerInnen intensiv diskutiert.

Dabei kam man zu dem Schluss, dass aufgrund der speziellen Situation (Lage, Mehrgenerationen-Projekt) ein völliger Verzicht aufs Auto keine Lösung darstellt. Im Sinne der KraftWerk1-Strategie umweltverträgliche Mobilität zu fördern, entschied man sich deshalb für eine autoarme Siedlung (11 Parkplätze auf 3300 m<sup>2</sup> HNF entspricht einer Parkplatzdichte von 0.3 pro Haushalt). Zusätzlich wird bei der Planung grosser Wert auf attraktive und grosszügige Veloparkierung gelegt und über weitere Möglichkeiten wie Lieferservice, Kühlräume und Steckdosen für Elektrovelos nachgedacht.

## **Projekt Burgunderstrasse, Bern-Bümpliz**

*vergleiche Protokolle der Veranstaltungen vom 28. Mai 2008, 5. November 2008 und 3. Juli 2009:  
[www.clubderautofreien.ch](http://www.clubderautofreien.ch) -> Spezial: Autofrei Wohnen*

Samuel Bernhard informiert darüber, dass bei der Siedlung Burgunderstrasse zurzeit die ersten MieterInnen einziehen. Tilman Rösler ergänzt hierzu, dass der erste Teil des Projektes fertiggebaut ist. Es sind aber noch nicht alle Wohnungen bezugsbereit.

## **Offene Diskussion**

Christine Zehnder fragt, wie die anderen Projekte organisiert sind, ob auch viel über Freiwilligenarbeit funktionieren. Jürg Altwegg erklärt, dass sie vorher alleine als Verein Mehrgenerationenhaus operiert hätten. Neu ist nun die Genossenschaft Gesewo dazugekommen. Nicht vergütet sind bei ihnen nach wie vor Sitzungen. Wer aber sonstige Arbeiten für das Projekt erbringe, erhalte CHF 35.-/Stunde. Er und der Co-Projektleiter hätten nun eine Anstellung von 60, respektive 20 Stellenprozent. Der Co-Projektleiter macht in erster Linie Mitgliederbetreuung. Er selber fungiert als Informationsdrehscheibe, betreue die Arbeitsgruppen, führe Ämteranfragen durch etc. Mit den Mitgliederbeiträgen verfüge der Verein über ein Eigenkapital von 2 Millionen Franken. Christine Zehnder fragt, ob die Mitglieder auch die zukünftigen BewohnerInnen der Siedlung seien. Jürg Altwegg meint, dass etwa 50 Prozent der Mitglieder später auch in der Siedlung wohnen werden. Insgesamt geht es bei ihnen um ein Projekt von 80 Millionen Franken. Die Genossenschaft Gesewo selber habe kein Geld, die Finanzierung des Baus ist wie folgt vorgesehen: 10 % sollen von den MieterInnen eingebracht werden. Weitere 10 % sollen von den Mitgliedern kommen, darunter hat es auch wohlhabende. Aus dem Fonds de Roulement sollen weitere 10 % generiert werden können. Zudem ist Geld zurzeit auch bei den Banken sehr günstig zu erhalten. Tilman Rösler erklärt, dass die Wohnbaugenossenschaft Oberfeld ursprünglich kein Geld hatte, alles wurde über Mitgliederbeiträge generiert. Hinderlich beim Projekt Oberfeld sei, dass sie nun bereits die dritte Planung praktisch aus eigenen Mitteln finanzieren müssen. Das laufe auf Eigenarbeit hinaus. Mit der Unterzeichnung des Kaufrechtsvertrages besteht nun die Verpflichtung, das Projekt durchzuziehen. Falls sie dies nicht tun würden, müssten CHF 400'000.- sowieso bezahlt werden. Das Land kostet 7 Millionen Franken. Die Zwickmühle besteht darin, dass sie das Land bereits ohne vorhandene Baubewilligung bezahlen müssten. Normal sei die Bezahlung nach Erteilung der Baubewilligung. Damit kaufen die Mitglieder die Katze im Sack. Etwa 40 Mitglieder seien zur Zahlung bereit, die restlichen Kaufwilligen müssten nun unter allen Mitgliedern und weiteren Interessierten eruiert werden. Eine 4-Zimmer-Eigentumswohnung (100 m<sup>2</sup>) kostet mehr als CHF 30'000.- Mieterdarlehen. Vorgesehen ist ein Mix aus Eigentum und Mietwohnungen. Ursprünglich waren 30% Eigentumswohnungen vorgesehen. Nun muss dieser Anteil erhöht werden, damit mehr Eigenkapital gebildet werden kann. Eine 4-Zimmer-Mietwohnung kostet circa CHF 2'100.-

## **Weitere Themen: Website [www.wohnenplusmobilitaet.ch](http://www.wohnenplusmobilitaet.ch), PPV-Zürich, Label autofrei, juristische Absicherung**

Samuel Bernhard informiert, über die Aufschaltung der neuen Website:

**<http://www.wohnenplusmobilitaet.ch/>**

Viele Inhalte finden sich auch auf der Website des Clubs der Autofreien unter dem Spezial: Autofrei Wohnen. Die Arbeiten zum Autofreien Wohnen werden gemeinsam von Fussverkehr Schweiz und dem Club der Autofreien betreut. Der Aufbau der neuen Website war im Rahmen des durch Fussverkehr Schweiz durchgeführten Projektes Wohnen & Mobilität möglich.

Erich Willi informiert über den Stand der Dinge bei der Teilrevision der Parkplatzverordnung in der Stadt Zürich. Diese ist zurzeit in der Kommission. Nun ist es absehbar, dass diese beim Gemeinderat durchkommt, sofern nicht das Referendum ergriffen werde.

Jürg Altwegg führt das Beispiel der Wincasa an, die das autofreie Wohnen (mit Tiefgarage!) anpreist. Offenbar ist die Etiketete autofrei begehrt. Er sieht darin die Gefahr, dass der Begriff inflationär verwendet wird. Irgendwie müsste man es schaffen, den Begriff zu sichern. Hannes Müller erklärt, dass er im Rahmen seiner Studie zu den autofreien Haushalten die Idee hatte, dass sich autofreie Haushalte zertifizieren lassen können. Alle Spezialisten hätten ihm aber davon abgeraten.

Christine Zehnder hat für das nächste Treffen die Idee, zwei Juristen einzuladen, welche die Autofrei-Vertragsfrage konträr einführen könnten.

Christine Zehnder könnte sich für das nächste Treffen vorstellen, die Medien einzubinden, damit für das Thema Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden kann. Samuel Bernhard meint, dass dies grundsätzlich möglich ist, die Einbindung der Medien könnte bei der Organisation des nächsten Anlasses im Hinterkopf behalten werden. Die Medienarbeit müsse aber in erster Linie im Interesse der mitveranstaltenden Organisationen sein. Interessant für die Medien könnte die Besichtigung eines konkreten Projektes sein.

Interessant für eine nächste Veranstaltung könnte auch die Investorthematik sein.

## **Weiteres Vorgehen**

Eine nächste Veranstaltung wird im Sommer 2010 durchgeführt. Der Ort ist noch offen. Die Diskussion unter den weiteren Themen wird bei der Planung berücksichtigt. Die Organisation wird vom Club der Autofreien übernommen.

---

**Samuel Bernhard - CAS-Geschäftsstelle, Zürich, 21. Januar 2010**