

HAUSRATGEBER

Kostenverteilung im Stockwerkeigentum



Ralph Bauert, Geschäftsführer
Hauseigentümerverband
Region Winterthur

Beim Stockwerkeigentum muss jeder Stockwerkeigentümer die Kosten übernehmen, die direkt mit seinem Sonderrechtsbereich verbunden sind. Darüber hinaus muss sich der Eigentümer an den gemeinschaftlichen Kosten beteiligen. Welchen Anteil jeder Stockwerkeigentümer dabei übernehmen muss, regelt der Kostenverteilungsschlüssel. Üblich wird dabei der gesetzliche Verteilschlüssel angewendet, der in Art. 712h Abs. 1 ZGB geregelt ist. Dabei werden die gemeinschaftlichen Kosten im Verhältnis der Wertquoten der einzelnen Eigentümer verteilt. Enthält das Reglement keine Bestimmung zur Kostenverteilung, kommt die Kostenverteilung nach Wertquoten zur Anwendung. Dieser gesetzliche Verteilschlüssel ist jedoch nicht zwingend.

Anstelle der Verteilung nach Wertquoten, können andere Verteilschlüssel bestimmt werden. Zum Beispiel können die Kosten nach Grösse oder Volumen der Wohnung verteilt werden. Oft hängt die Höhe der Betriebskosten stark vom individuellen Verbrauchsverhalten ab, wie etwa beim Wasser- oder Stromverbrauch. Falls dieser Verbrauch gemessen werden kann, können diese Kosten nach Verbrauch verteilt werden.

Abzurufen ist von einem Verteilschlüssel, der auf die Bewohnerzahl abstellt. Einerseits ist diese Bewohnerzahl nicht konstant und ist auch nicht immer einfach zu ermitteln. Zudem sollten nicht zu viele unterschiedliche Kostenverteilungsschlüssel angewendet werden, da dies zu einem administrativen Mehraufwand führt. Kann ein Stockwerkeigentümer eine gemeinschaftliche Einrichtung nicht oder nur in ganz geringem Masse nutzen, ist dies gemäss Art. 712h Abs. 3 ZGB bei der Kostenverteilung zu berücksichtigen. Dies gilt aber nicht, wenn ein Eigentümer die Einrichtung nicht nutzen möchte, es muss eine objektive Unbrauchbarkeit gegeben sein.

In der Praxis hat sich die Kostenverteilung nach Wertquoten bewährt und es sollte auch nur in Ausnahmefällen davon abgewichen werden. Nicht selten führen Diskussionen über neue Verteilschlüssel zu Unstimmigkeiten und Streit.

Weitere Ratgeber für Hauseigentümer und Stockwerkeigentümer finden Sie auf:

www.hev-ratgeber.ch

HEV Region Winterthur



«Prognose ist schönfärberisch»

Winterthurer Alt-Kantonsrat Willy Germann zu den Plänen der Stadt zur Halbierung des Autoverkehrs bis 2040

Die Stadt rechne falsch, sagt Willy Germann im Interview. Die Wachstumsprognosen beim Hauptbahnhof bis 2040 seien zu tief.

Verkehrspolitik Die Stadt Winterthur zeigt im aktuellen Richtplan, welche Lösungen sie für das Verkehrsproblem hat. Ziel ist, den Autoverkehr bis 2040 zu halbieren. Dass dies mit der aktuellen Strategie funktionieren könnte, bezweifelt der Winterthurer Alt-Kantonsrat Willy Germann. Ein Gespräch über Roadpricing, Fussgänger-teppiche auf Busachsen und schönfärberische Prognosen.

Willy Germann, in einem Interview sagten Sie, dem ÖV wehe ein kühler Wind entgegen. Winterthur sei ein abschreckendes Beispiel dafür. Haben Sie da nicht übertrieben?

Willy Germann: Nein, überhaupt nicht. Die Situation des Winterthurer ÖV ist derart prekär wie in keiner anderen Schweizer Stadt. Auf einzelnen Linien bleibt der Bus am Abend bis zu 15 Minuten im Stau stecken. Anschlüsse werden verpasst. Bei der Bahn besteht nicht bloss in Winterthur ein Investitionsstau.

Auch in anderen Städten hat der Bus Probleme.

Ja, sogar in der Musterstadt Zürich mit 40 Prozent ÖV-Anteil. Aber nirgends ist mit 17 Prozent der Anteil ÖV am Gesamtverkehr so tief wie in Winterthur, der Anteil MIV (motorisierter Individualverkehr, Autoverkehr) neben St. Gallen am höchsten.

Ist der MIV schuld an diesen Problemen?

Ja, er ist der Hauptverursacher. Er überlastet das Strassennetz. Das weiss man seit Studien aus der Zeit von Stadtrat Huggerberger. Dass der Stadtrat den MIV reduzieren möchte, ist deshalb nur zu begrüssen.

Also doch kein kalter Gegenwind!

Doch, denn Wunschdenken allein hilft nicht. Statt den Bus zu beschleunigen, riskiert unsere Verkehrsplanung sogar neue Verlustzeiten durch zu schmale Fahrbahnen, Tempo 30 und Fussgänger-teppiche auf Busachsen. Neben dem Anlieferverkehr und undisziplinierten Verkehrsteilnehmern gäbe es dann noch mehr Behinderungen und Verlustzeiten. Der ÖV würde noch unattraktiver.

Der Stadtrat will in der Velostadt dafür mehr MIV aufs Velo bringen.

Das ist auch sehr wichtig. Gemessen an den Personenkilometern kann der Veloverkehr aber nur wenig MIV substituieren.

Auch wenn die Hälfte der Einwohner das Velo statt das Auto nimmt?

Selbstverständlich sollten möglichst viele Winterthurer auch bei Regen und Kälte das Velo nutzen. Aber unsere Verkehrsplanung ist eben nicht bloss ein Binnenproblem. Regionaler MIV kann nur zu einem ganz kleinen Teil auf das Velo umgelagert werden. Vier von fünf Fahrten aus der Region sind Autofahrten.

Sie haben früher im Gemeinderat mehrfach bemängelt, Winterthur bewillige zu viele private Parkplätze für Berufspendler. Stimmen Sie dieser Aussage noch zu?

Ja, die Folgen davon spüren wir jeden Werktag. Es gibt zu viele Arbeitspendler, die nicht unbedingt aufs Auto angewiesen sind und allein im Auto fahren. Der Stadtrat schafft nun richtigerweise überall blaue Zonen. Aber dass blaue Anwohner-Parkplätze re-

duziert werden, ist mehr Schikane als Lenkungsmassnahme.

Sollen Zupendler also mit der Bahn oder mit dem Postauto kommen?

Ja, zumindest jene, die nicht auf das Auto angewiesen sind. Gewerbetreibende oder Beeinträchtigte sollten privilegiert werden. Das Problem beim Verkehr ist heute, dass die Verkehrsströme mit der Zersiedelung sehr dispers geworden sind. Die meisten Bahnreisenden müssen also auch irgendwo umsteigen. Und das ist im Winterthurer HB sehr beschwerlich, ja gefährlich.

Sie übertreiben.

Schauen Sie in Spitzenzeiten das Gedränge auf den schmalen Perronabgängen und auf dem Perron zwischen Gleis 8 und 9 an. Oder in der Unterführung Süd mit dem engen Coop. Oder auf dem Busbahnhof am Abend bei Regen.

Dafür gibt es doch die Unterführung Nord!

... welche die massgebende Unterführung Süd viel zu wenig entlastet. Es braucht dort nicht bloss alle paar Jahre eine Schönheitsoperation, sondern dringend eine neue breitere Unterführung, die auch unter dem Busbahnhof durchführt.

Was halten Sie von einer Stadtbahn?

Ansatzweise haben wir bereits städtische Durchmesserlinien mit den Endpunkten Sennhof, Seen, Seuzach, Dätt- nau. Doch mehr städtische oder regionale Durchmesserlinien erfordern mehr Slots im Hauptbahnhof. Auch wenn mit MSZW (Mehrspur Zürich-Winterthur, Brüttenertunnel) die Spitzen gebrochen werden, müssen rund ein Drittel mehr Zughalte bewältigt werden. Ich bezweifle, dass dann noch Slots für mehr Güterverkehr und eine grosszügige Stadtbahn zur Verfügung stehen. Beim Güterverkehr Richtung Ostschweiz droht eine Politik unter dem Titel «Von der Schiene auf die Strasse». Vielleicht sogar beim Personenverkehr!

Sie haben in einem Artikel in der Architekturzeitschrift «Hochparterre» bemängelt, dass die Prognosen für den Hauptbahnhof schönfärberisch tief seien.

Das ist der wundeste Punkt in der Winterthurer Verkehrspolitik. Ich wundere mich, dass die Winterthurer Parteien und Medien diese Prognosen brav schlucken. Ohne realistische Prognosen für einen umweltfreundlichen Verkehr wird jede Testplanung zur schönfärberischen Sandkastenübung.

Inwiefern schönfärberisch?

Was hilft es, lautstark die Halbierung des MIV bis 2040 anzukündigen, aber den ÖV zu vernachlässigen? 2009 rechnete der Regierungsrat jährlich mit 4 Prozent Wachstum im HB Winterthur und wohl auch auf dem Busbahnhof. SBB und Stadtrat geben sich heute mit zirka 1,5 Prozent Wachstum zufrieden. Damit könnte der MIV auf dem Radialnetz um höchstens 1 Prozent jährlich reduziert werden. Um ihn gesamtstädtisch nur schon um 5 Prozent zu reduzieren, müsste der Anteil ÖV am Modalsplit um mindestens 8 Prozent wachsen. Schon von einem solch bescheidenen Ziel ist Winterthur weit, weit entfernt, geschweige denn von einer Reduktion des MIV um 50 Prozent bis 2040.

Was muss unternommen werden?

Beim Bahnverkehr wäre ein Tiefbahnhof ideal. Aber mit dem Masterplan



Alt-Kantonsrat Willy Germann hinterfragt die städtische Verkehrsplanung.

Bild: spo

und dem Bau des Bezirksgefängnisses wurde ein Tiefbahnhof auf lange Zeit verbaut. Da wäre ein Hochbahnhof zwischen dem Raum Güterschuppen und dem Raum Unterführung Nord realistischer. Ich liess mich von der SBB überzeugen, dass ein Wendebahnhof Vogelsang für jede Kapazitätsverbesserung im HB Voraussetzung sei. Dieser müsste aber unbedingt 2035 bis 2037 zusammen mit MSZW eröffnet werden. Die teurere Gleisgeometrie wird ohnehin schon auf den Wendebahnhof ausgerichtet. Aber dieser ist noch nicht auf dem Radar der eidgenössischen Verkehrsplanung bis 2035. Stadtrat und Regierungsrat sind gefordert. Ein Wendebahnhof Vogelsang 2035 würde auch Chancen eröffnen für einen erweiterten Busbahnhof Arch-Vogelsang.

Aber dort stehen bereits Häuser!

Ja, davon darf man sich nicht voreilig abschrecken lassen. Die Stadt möchte dort aber allen Ernstes entsiegeln. Einmal mehr nach dem gewohnten Muster des Architekturforums: Ästhetik kommt vor Funktionalität, also Verpackung vor Inhalt. Für mich ist klar: Ein erweiterter Busbahnhof müsste unter Hochhäusern stehen, das wäre sogar über dem Wendebahnhof möglich, weil dort nicht Züge mit 30 Stundenkilometern durchfahren. Alles weltweit schon erprobt.

Sie meinen eine «Stadt in der Stadt», die Sie in Ihren Kolumnen gefordert haben?

Genau. Nicht bloss in Winterthur müsste in Fussdistanz zum ÖV-Knoten massiv verdichtet werden, natürlich mit Mischnutzungen und fast ohne Parkplätze. Eine Verkehrsvermeidungsstrategie also. Nach dem Richtplan soll genau das Gegenteil geschehen. Schauen Sie nur mal das schöne Stadtmodell im Superblock an. Es soll im Raum Dätt- nauen neben einer verbreiterten Autobahn und einem Alibi- bahnhof massiv verdichtet werden. Im Raum HB aber setzt man auf Freiräume, sogar auf blauen Himmel über den Perrons. Die meisten der erwünschten 40 000 Arbeitsplätze würden also an der Peripherie entstehen. Und das schafft trotz ausgebautem Veloverkehr noch mehr MIV aus einem immer grösseren Einzugsgebiet.

Weniger MIV möchte der Stadtrat mit 5-Minuten-Quartieren erreichen.

Siedlungsentwicklung nach innen, also der kurzen Wege, ist an sich ein sehr gutes Ziel. Der Staat kann Privaten allerdings nicht vorschreiben, wo sie ihre Beiz, ihren Laden oder ihre Praxis einrichten müssen. Eine 5-Minuten-Stadt bleibt auch so lange Illusion, als eine überholte Zonenordnung und enge Bauvorschriften nicht

radikal gelichtet werden. Denken Sie nur an den übertriebenen Lärm- schutz.

Wollen Sie tatsächlich auf Schularealen gleich viel Wohnraum wie Schulraum, so wie Sie es im Magazin von «umverkehr» vorgeschlagen haben?

Ja, Wohnraum in allen Zonen. Ich habe aber noch in den Ohren, was mir einst aus der SP entgegenschlug, als ich die damaligen Industriezonen fürs Wohnen öffnen wollte: «Germann möchte Wohnungen im Schatten der Schlote.» Wohlverstanden, dies kurz vor dem 21. Jahrhundert!

Die meisten Ihrer Vorschläge sind langfristiger Natur. Winterthur aber wächst und wächst. Braucht es nicht auch kurzfristige Massnahmen?

Ja, natürlich. Ein attraktiverer Veloverkehr ist relativ rasch möglich. Beim ÖV sind neben einer besseren Busbevorzugung an Lichtsignalen sowie attraktiven gedeckten Bushaltestellen mit Velo- und Scooterabstellplätzen fast nur mittelfristige Verbesserungen möglich. Kurzfristig könnte der Stadtrat aber den MIV morgens an der Peripherie und abends bei grösseren Parkräumen und Arealen dosieren. Der ÖV und der Gewerbeverkehr müssten dabei privilegiert werden.

Wie?

Warum nicht als eidgenössischer Versuch eine Gewerbevigette oder Roadpricing? Warum nicht Sensibilisierungskampagnen, zum Beispiel «Danke, dass Sie das Velo oder den ÖV nutzen!» oder «Ist Ihre Autofahrt wirklich nötig?» Warum nicht die Förderung des Carpoolings? Übrigens: Weniger MIV in der Stadt ermöglicht auch mehr Grün in verkehrsberuhigten Quartieren.

Interview: Sandro Portmann

Zur Person

Willy Germann ist pensionierter Lehrer und politisierte über 30 Jahre für die CVP im Winterthurer Gemeinderat und im Kantonsparlament. Als langjähriges Mitglied der Buskommission und der KEVU (kantonsrätliche Verkehrskommission) sowie als Vorstandsmitglied des VöV Zürich und der Heimatschutzgesellschaft Winterthur setzte er sich auch publizistisch und auf Podien mit Fragen des Raums und des Verkehrs auseinander. Nach elf Jahren provokativ-konstruktiver Kolumnen löfete er kürzlich sein Pseudonym «Aedes».