

Denkanstoss zur Parkierungsfrage in städtischen Gebieten

An der Parkplatzfrage erhitzen sich die Gemüter hierzulande beinahe so emotional wie am fahrenden Verkehr, der zumindest in den städtischen Ballungsgebieten mit Luft- und Lärmemissionen, Unfallgefahr etc. zu einer Verminderung der Lebensqualität führt. Ein Grund hierfür dürften die Kosten für den ruhenden Verkehr sein.

Um sich die Dimensionen der Parkplatzthematik etwas besser vorstellen zu können, sind einige Zahlen nützlich. 22.5 Stunden am Tag¹ steht ein Personenwagen im Durchschnitt still und braucht dafür einen Parkplatz – ganze 10.8 bis 13.6 Quadratmeter ohne Überhangstreifen und Fahrgasse². Dies entspricht einem durchschnittlichen bis gut dimensionierten Kinderzimmer.

Das meist stehende Fahrzeug löst einen Platzbedarf aus an dem Ort, wo der Besitzer wohnt und dort, wo die betreffende Person hinfährt. Der Parkplatzbestand wird in der Schweiz auf 8-10 Millionen Plätze geschätzt³, was bei einem Motorfahrzeugbestand von circa 6.2 Millionen Fahrzeugen (davon circa 4.6 Millionen Personenwagen)⁴ zwei Parkplätzen pro Fahrzeug entspricht. Total dürfte die Parkplatfläche in der Schweiz circa 120 Quadratkilometer einnehmen. Dies entspricht in etwa der Fläche des Vierwaldstättersees.

Was kostet ein Parkplatz?

Einzurechnen sind bei den privaten Parkplätzen einmalige Kosten wie die Land-, Erstellungs- und Rückbaukosten. Dazu kommen die Bewirtschaftungskosten (etwa Reinigung, Unterhalt und Kapitalkosten). Den grössten Einfluss auf die Landkosten hat die Lage eines Parkplatzes. So kostet in der Schweiz an durchschnittlicher Lage ein Quadratmeter Bauland zwischen 600 und 800 Franken⁵. Einen grossen Einfluss haben auch Grösse und Form des Bauprojektes, was eine Auswirkung auf die Anordnung der einzelnen Parkplätze hat. Ist eine Siedlung zudem an einem Hang gebaut oder gibt es im Untergrund Probleme mit dem Grundwasser, fallen die Erstellungskosten höher aus.

Infolge der geringeren Erstellungskosten sind oberirdische Parkplätze überschlagsmässig zu circa der Hälfte der Kosten zu haben. Tiefgaragenplätze kosten aber in jedem Fall viel: Beispielsweise kostet ein entsprechender Parkplatz in kleineren Wohnprojekten der Bau- und Verwaltungsgenossenschaft Wohnstadt in der Agglomeration Basel zwischen 40'000 und 80'000 Franken⁶. Damit diese Kosten amortisiert werden können, müssten die Parkplätze eigentlich während der Projektlaufzeit (bei Wohnbauten üblicherweise 50 bis 100 Jahre) kostendeckend vermietet werden können. Bei angenommenen Amortisierungskosten von 5 Prozent wären dies für einen Parkplatz, der in der Erstellung 50'000 Franken gekostet hat, 2'500 Franken jährlich, oder gut 200 Franken monatlich. Doch in weniger zentralen Lagen entsprechen rund 200 Franken für einen Parkplatz nicht dem Marktpreis, den die Mietenden zu zahlen bereit sind.

Parkplatzmangel im Zentrum

Es gibt innerstädtische Gunstlagen, an denen sehr hohe Preise für die Parkplatzvermietung erzielt werden. Beispielsweise kostet ein privater Parkplatz rund um den zentralen Aeschenplatz in Basel bis 300 Franken im Monat und teilweise sogar noch mehr. Zu berücksichtigen gilt es allerdings,

¹ Unterwegszeit pro Person und Tag: 90.4 Minuten gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2016, Bundesamt für Statistik (BfS) und Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

² Parkfeld der Komfortstufen A bis C gemäss VSS-Norm 640 291a

³ Von Experten geschätzt gemäss Arealstatistik des Bundes (Bundesamt für Statistik), Artikel im Tagesanzeiger online vom 24. März 2015

⁴ Mobilität und Verkehr – Statistischer Bericht 2018, Bundesamt für Statistik

⁵ Günstige Baulandpreise bewegen sich in der Schweiz zwischen CHF 200.- und 400.- / m², durchschnittliche Preise zwischen CHF 600 und 800.- / m² und besonders begehrte Lagen kosten CHF 2'000.- / m² oder mehr (Info von www.hausinfo.ch von GVB Services AG und Hauseigentümerverband Schweiz (HEV)).

⁶ Referat Andreas Herbst am Fachseminar «Parkplätze brauchen Platz – was kostet das?», 24.10.2018

dass auch an solchen Lagen zusätzlich günstigere Parkplätze angeboten werden, insbesondere von der öffentlichen Hand. Darauf wird später im Artikel eingegangen. In Gebieten mit einer hohen Arbeitsplatzdichte herrscht in der Regel ein Mangel an Parkplätzen. Der erhöhte Bedarf an Parkplätzen ergibt sich primär durch zupendelnde Erwerbstätige. Zu erwähnen ist an dieser Stelle auch die Politik der Unternehmen. Diese können mit entsprechenden Anreizen die Verkehrsmittelwahl ihrer Angestellten beeinflussen.

Dass als Reaktion auf den in innerstädtischen Bereichen herrschenden Parkplatzmangel nicht einfach mehr Parkplätze angeboten werden, hat verschiedene Gründe:

- Politischer Konsens in den Städten, den Privatverkehr zu beschränken und die Innenstädte verkehrsfreier zu gestalten
- Verkehrssicherheit und Lebensqualität der Bevölkerung
- Knappe Platzverhältnisse in den historisch gewachsenen Innenstädten
- Knapper und teurer Platz wird für andere Nutzungen gebraucht

Parkplatzprobleme gibt es aber nicht nur im Zentrum, sondern auch an der Peripherie. Hier allerdings meist mit umgekehrten Vorzeichen.

Parkplatzleerstand in der Peripherie

Der obige Befund wird durch Zahlen der Bruppacher Verwaltungs AG bestätigt. Gemäss dieser stehen in der Stadt Zürich in den sehr zentralen Lagen mit hohen Vermietungspreisen 0-5% der Parkplätze leer, in den äusseren Stadtkreisen sind es gegen 10% oder mehr⁷. Auch eine Studie der Credit Suisse bestätigt vorhandene Leerstände. Bei einer Auswertung ihrer Wohnliegenschaften in der ganzen Schweiz ist sie zum Schluss gekommen, dass in sehr gut erschlossenen Gemeinden hohe Parkplatz-Leerstände bestehen. Durchschnittlich 29 % sind unvermietet, wobei die Werte zwischen 0 und 68 % liegen. Bei (nur mehr) gut erschlossenen Gemeinden liegt der Durchschnittswert unvermieteter Parkplätze immerhin noch bei 14%, wobei es auch hier Siedlungen gibt, die 30% Leerstand aufweisen⁸.

Wieso werden an nicht zentralen Orten mit geringer Arbeitsplatzdichte zu viele Parkplätze gebaut? Zu nennen ist hier insbesondere die starre Parkplatzerstellungspflicht für Bauherren. Eines der Extrembeispiele ist der Kanton Baselland, welcher für die Erstellung einer Neubauwohnung 1.3 Parkplätze⁹ fordert. Der Handlungsspielraum der Gemeinden ist in diesem Kanton beschränkt. Der Bedarf an Parkplätzen in der Region Basel wird auf 0.4 bis 0.8 Parkplätze geschätzt¹⁰. Diese Schätzung ist plausibel. Denn der Anteil an autofreien Haushalten liegt in der Stadt Basel bei 52 Prozent. Der Anteil an autofreien Haushalten liegt schweizweit bei 22 Prozent – Tendenz steigend¹¹. In der stadtnahen Agglomeration dürfte der Anteil der autofreien Haushalte gegen 30 Prozent betragen. Die Folge: In stadtnahen Lagen des Kantons Baselland wird dort ein Überangebot an Parkplätzen gebaut, wo infolge fehlender Arbeitsplatzdichte kaum Fremdvermietungen möglich sind.

Privatparkplätze in Konkurrenz zu günstigen öffentlichen Parkplätzen

Verschärft wird die Leerstandproblematik bei Privatparkplätzen durch die Vorschriften und Regelungen bei den öffentlichen Parkplätzen. Denn die privat erstellten und von den Bauherren zu amortisierenden Parkplätze stehen in Konkurrenz mit diesen. Wieso soll eine MieterIn monatlich 150 oder 200 Franken für einen Parkplatz in der Tiefgarage bezahlen, wenn er oder sie von der Gemeinde einen Stellplatz beispielsweise in der Stadt Basel für sehr günstige 280 Franken pro Jahr

⁷ Vergleiche www.wohnbau-mobilitaet.ch -> Hintergrund.

⁸ Vergleiche www.wohnbau-mobilitaet.ch -> Hintergrund.

⁹ Gemäss Anhang 1 zur kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz vom 27. Oktober 1998, SGS 400.11

¹⁰ Vergleiche Fussnote 7

¹¹ Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Bundesamt für Raumentwicklung und Bundesamt für Statistik

erhält? Der Grund für die günstigen Tarife ist in der Bundesverfassung zu finden, welche die Be-
preisung der Strassenbenützung praktisch verunmöglicht¹². Daher ist es den Städten nur in redu-
ziertem Umfang möglich, für die Benützung der Strassen – respektive der Strassenparkplätze – Ge-
bühren zu erheben. Die Stadt Zürich etwa erhebt eine «Kontrollgebühr» für den «Gemeinge-
brauch» in der blauen Zone und eine etwas höhere «Kontrollgebühr» plus «Nutzungsgebühr» für
«gesteigerten Gemeingebrauch» in der weissen Zone. Auch in Zürich gelten Tiefpreise für Stras-
senparkplätze: hier kostet eine Anwohnerparkkarte 300 Franken pro Jahr.

Die einzige Möglichkeit für Städte, ihr Gebiet verkehrsrärmer – und damit weniger lärm- und schad-
stoffbelastet, sicherer und mit mehr Lebensqualität für ihre BewohnerInnen – zu gestalten, besteht
darin, die Zahl der verfügbaren Parkplätze zu verknappen. Damit kann auch auf den motorisierten
Pendlerverkehr eingewirkt werden, welcher beispielsweise in der Stadt Zürich eine der Hauptsor-
gen der städtischen Bevölkerung darstellt¹³.

Lösungsansätze

Massnahme	Ziel	Positiv	Negativ
Mehrfachnutzung mit Parkierungs-Apps	Zentrale PP-Knappheit mindern	- Höhere Flächeneffizienz - Kostenreduktion für Nutzende	- Nur wirksam, wo verschiedene Nut- zungen an einem Ort - Negativanreiz zu- ungunsten ÖV
Stadtrand-Parkings mit attraktiven Nutzungsge- bühren	Zentrale PP-Knappheit mindern und Ver- kehrsprobleme in den Zentren reduzieren	- Stress für Parkplatz- suche und Staus kön- nen reduziert werden - Lebensqualität An- wohnende steigt	- Standortfrage schwierig zu lösen - Finanzierung muss gelöst werden
Öffentlichen Raum um- widmen (PP -> Güterum- schlag, Verkehrsraum für LV, Strassencafés, Be- pflanzung etc.)	Angebot an öffentli- chen PP verknappen, wo ein Überangebot an privaten PP be- steht	- Private PP-Leer- stände reduzieren - Zusätzlicher Platz für andere Nutzungen	- Juristisch schwierig umzusetzen - Gesellschaftliche Akzeptanz könnte fehlen
Parkplatzerstellungs- pflicht für Neubauten ab- schaffen	Balance zwischen An- gebot und Nachfrage bei den privaten PP finden	- Mehr Freiheit für Bauende - Baukosten und Mie- ten lassen sich senken - Fremdvermietung an Pendler wird reduziert	- Know-how und Be- gleitung notwendig, damit keine negati- ven Effekte - Vom politischen Willen abhängig
Keine Anwohnerparkkar- ten an Anwohnende mit Möglichkeit zur privaten Parkierung	Privaten PP-Leerstand und Druck auf öffentli- chen Raum reduzie- ren	- Wird bereits ange- wendet - Öffentlicher Raum wird frei für andere Nutzungen	- Aufwand für die Behörden im Ab- gleich priv./öff. PP - Höhere Kosten für AnwohnerInnen
Gesetzliche Grundlagen für die öffentliche Parkie- rung anpassen	Höhere Preise für die Nutzung des öffentli- chen Raums erzielen	- Marktnähere Preise - Effizientere Raum- nutzung	- Ökonomisierung hat auch Konse- quenzen für andere Nutzungen - Juristisch schwierig umzusetzen

¹² Art. 82, Abs. 3 BV – Ausnahmen für ein „Road pricing“ sind von der Bundesversammlung zu beschliessen. Dies geschah in der Geschichte der Schweiz bisher ein einziges Mal – nämlich mit Genehmigung der Strassen-
benützungsgebühr des 1964 eröffneten Tunnels am Grossen Sankt Bernhard.

¹³ Bevölkerungsbefragung 2015 Stadt Zürich, Stadtentwicklung, November 2015