

Mittwoch, 22. Mai, 06:00

Neue Studie

Parkplatzabbau führt nicht zu weniger Verkehr

Übersicht Dossier: [Gesamtverkehr Zürich](#) Mittwoch, 22. Mai, 06:00

Beim Einkaufsverkehr bringt die Verknappung der Parkplätze laut einer Studie keine Vorteile. (Bild: Christoph Ruckstuhl / NZZ)

Zumindest beim Einkaufsverkehr bringen die Bewirtschaftung und die Verknappung von Parkraum keine Vorteile. Der Verkehr nimmt nicht ab, und die Luft wird nicht sauberer. Das **wird auch in Zürich die Legitimation von Parkplatzabbau erschweren.**

Christina Neuhaus

Anfang April erhielten die Kantone aufschlussreiche Post vom Bund. Die Bundesämter für Umwelt (Bafu) und für Raumentwicklung (ARE) forderten sie in einem Rundschreiben auf, ihre Bewilligungskriterien für verkehrsintensive Einrichtungen anzupassen. Im Auftrag des eidgenössischen Parlaments hatten die Ämter untersuchen lassen, ob verkehrslenkende Massnahmen wie etwa hohe Parkgebühren oder Fahrtenmodelle dazu beitragen, den automobilen Ansturm auf Einkaufszentren oder Sportanlagen einzuschränken. Die Erkenntnisse sind ernüchternd: Wie aus einer Studie des auf Verhaltensökonomie spezialisierten Beratungsunternehmens Fehr Advice & Partners hervorgeht, führen weniger Parkplätze zumindest im Einkaufsverkehr nicht zwangsläufig zu weniger Verkehr. Derselbe Effekt gilt auch für Parkgebühren: Muss ein Einkaufszentrum Gebühren verlangen oder erhöhen, werden die Kunden mit grösster Wahrscheinlichkeit nicht auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, sondern so lange herumfahren, bis sie einen Parkplatz gefunden haben. Gibt es in der näheren Umgebung Zentren mit günstigeren Parkplätzen, werden sie dorthin ausweichen.

Suchfahrten statt Beruhigung

Auch die Luft wird nicht besser, wenn Einkaufszentren oder Konzerthallen auf Druck von Umweltverbänden den Parkraum verknappen. Das Rundschreiben an die Kantone hält denn auch in unmissverständlichem Amtsdeutsch fest, dass der Schadstoffausstoss des Verkehrs wegen technischer Neuerungen stetig abnimmt. Damit vermindere sich allerdings auch die Bedeutung der verkehrsintensiven Einrichtungen als Ursache für übermässige Luftschadstoffbelastung. Mit anderen Worten: Die Kantone können sich nicht mehr generell auf das Umweltrecht stützen, wenn sie verkehrslenkende Massnahmen erlassen. Laut Rundschreiben sind sie deshalb gehalten, künftig im Einzelfall zu prüfen, ob die Massnahmen vor diesem Hintergrund noch verhältnismässig sind.

Eine Nutzniesserin dieser neuen Erkenntnisse ist etwa die Migros. Der VCS wollte sie zwingen, im M-Parc in Volketswil die Zahl der Parkplätze zu reduzieren und die Parkgebühr auf zwei Franken pro Stunde zu erhöhen. In letzter Instanz hatte das Bundesgericht gegen den klagenden Verkehrsclub entschieden: Er habe nicht beweisen können, dass eine Gebühr von 2 Franken pro angebrochener Stunde lenkungswirksam sei, befand das höchste Gericht. Viel wahrscheinlicher sei, dass die hohen Gebühren

zu Suchfahrten und einer Abwanderung ins nahe gelegene Einkaufszentrum Volkiland führten.

In Basel wittern die Betreiber von Shoppingcentern deshalb bereits Morgenluft: Wie die «Basler Zeitung» am Dienstag schrieb, will etwa der Geschäftsführer des zur Anwendung eines Fahrtenmodells verknurrten Einkaufszentrums die rechtlichen Möglichkeiten prüfen lassen. Auch in Zürich werden die neuen Erkenntnisse mit Interesse verfolgt. So erhoffen sich etwa die Stadtzürcher Wirtschaftsverbände Rückschlüsse auf die Bewirtschaftungskriterien allgemeiner öffentlicher und privater Parkplätze. Ihren Kampf gegen die restriktive Zürcher Parkplatzverordnung haben die Verbände nach einem Teilsieg zwar aufgegeben. Ihr Anwalt, der FDP-Gemeinderat Severin Pflüger, hatte aber bereits gegenüber dem Baurekursgericht den Rechtsstandpunkt vertreten, dass sich allein mit dem Argument der Lufthygiene keine Einschränkungen für Parkplätze rechtfertigen lassen.

FDP wird hellhörig

Was die Empfehlungen des Bundes für die Stadt und den Kanton Zürich bedeuten, ist allerdings offen. Der Kommunikationsbeauftragte der kantonalen Baudirektion konnte auf Anfrage lediglich ausrichten, dass sich konkrete Auswirkungen noch nicht benennen liessen. Mit dieser wenig aussagekräftigen Aussage soll aber wohl schlicht der Ball flach gehalten werden. Tatsächlich dürften die neuen Erkenntnisse den seit Jahren schwelenden Konflikt um die Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes neu entfachen. Ausgerechnet die baurechtlichen Bedingungen für verkehrsintensive Einrichtungen bilden nämlich einen der grössten Knackpunkte in der seit Jahren anstehenden Gesetzesanpassung. Zudem ist es nur eine Frage der Zeit, bis bürgerliche Verkehrspolitiker vor dem Hintergrund der neuen Erkenntnisse aktiv werden. **Wie FDP-Fraktionschef Roger Tognella auf Anfrage bestätigte, will sich seine Partei jedenfalls des Themas annehmen.**

COPYRIGHT © NEUE ZÜRCHER ZEITUNG AG - ALLE RECHTE VORBEHALTEN. EINE WEITERVERARBEITUNG, WIEDERVERÖFFENTLICHUNG ODER DAUERHAFTE SPEICHERUNG ZU GEWERBLICHEN ODER ANDEREN ZWECKEN OHNE VORHERIGE AUSDRÜCKLICHE ERLAUBNIS VON NEUE ZÜRCHER ZEITUNG IST NICHT GESTATTET.