

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 15 (2002)
Heft: 6-7

Artikel: Schluss mit gratis Parken
Autor: Willi, Erich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-121903>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Schluss mit gratis Parken

Text: Erich Willi

Illustration: Anna Luchs

Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen locken mit Gratisparkplätzen. Sie schöpfen die Kapazität ihrer Zufahrtsstrassen aus und so begegnen ihnen nicht nur Umweltschutzorganisationen mit Skepsis. Auch Gemeindebehörden wehren sich gegen neue Zentren oder versuchen, die Expansionspläne zu bremsen. Erich Willi von der Metron Verkehrsplanung hat zusammen mit einer Gruppe untersucht, was mit Parkplatzbewirtschaftung und Standortplanung möglich wäre und dies in einem Forschungsbericht festgehalten.

«Achtung, gleich kommt Ihnen ein Einkaufszentrum mit 4000 Gratisparkplätzen entgegen.» Mit diesem Slogan hat noch Ende der Achtzigerjahre das Einkaufszentrum Glatt in Wallisellen bei Zürich für Kundschaft geworben. Je mehr Autos allerdings zum Einkaufszentrum fuhrten, desto langsamer kamen sie ihm näher. Sei es in Glattstadt, sei es auch in Lyssach bei Bern, im Rontal bei Luzern, in Pratteln bei Basel oder in St. Gallen West: Der Samstagsstau gehört dazu, die Glatt-Propaganda hat ausgedient und die Zentren erhielten von den Verkehrsplanern den Namen (publikumsintensive Einrichtungen). Die gleichen Probleme verursachen Multiplexkinos, Freizeitanlagen, Fachmärkte und dergleichen. Seit über zehn Jahren versuchen Umweltschutzämter, Baubewilligungsbehörden und Umweltschutzorganisationen den übermässigen Verkehr, den solche Einrichtungen bringen, einzudämmen – wegen seiner Folgen auf Luft und Lärm, aber auch weil die Kapazitäten der Zufahrtsstrassen ausgeschöpft sind. Die Auseinandersetzungen um die Parkplätze sind hart; der Streit um die Anzahl, die Bewirtschaftung und um die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln findet dabei meist vor Gerichten statt, jeweils mit Abschluss vor Bundesgericht. So zum Beispiel im Fall Belp, wo die höchste Instanz kürzlich bestätigte, dass ein Einkaufszentrum seine Parkplätze so zu bewirtschaften habe, dass der Automobilist bezahlen muss.



Zusammensitzen und Auseinandersetzen

Doch der Richter sollte in der Zeit der «runden Tische» nicht die einzige Möglichkeit sein, Konflikte zu lösen. Die «Cercle Air», eine Vereinigung von Fachleuten für Lufthygiene, hat 1998 zur Gesprächsrunde «Publikumsintensive Einrichtungen» eingeladen, einer Plattform mit dem Ziel, separate Auseinandersetzungen zu bremsen und Investoren, Einzelhandelsketten, Raum- und Verkehrsplaner aufzufordern, miteinander zu sprechen. Die Arbeit an einem «Konsenspapier» hat gezeigt, dass das Wissen, welchen Verkehr solche Zentren produzieren, erstaunlich gering ist. Die Vereinigung hat darauf das Forschungsprojekt «Parkplatzbewirtschaftung bei publikumsintensiven Einrichtungen – Auswirkungsanalyse» lanciert. Die Studie fragte, welche Folgen denn bewirtschaftete Parkplätze für den Verkehr und die Lufthygiene haben. Und sie untersuchte, was die Betreiber der Zentren von der Idee halten, Gebühren für ihre Gratisparkplätze einzuführen. Befragt wurde sowohl das Publikum in 15 Freizeit- oder Einkaufszentren in der Deutschschweiz als auch die Zentrumsleiter als Repräsentanten der wirtschaftlichen Interessen.

Wenig Überraschung

Würden die Parkplätze flächendeckend vier Franken pro Stunde kosten, würden die Fahrten von und zu den Zentren durchschnittlich um zwanzig bis 25 Prozent sinken. Die Fahrleistung (PW-km) ginge um elf bis 16 Prozent, die Nachfrage nach Parkplätzen um 15 bis zwanzig Prozent zurück. Die befragten Automobilistinnen und Automobilisten nennen als Alternativen «lokales Angebot nutzen» – sie kämen also gar nicht mehr – oder sie kämen halt «zu Fuss, per Velo oder mit dem Bus ins Zentrum». Ein beträchtlicher Teil würde aber auch erwägen, die Einkäufe zu bündeln, also statt täglich nur mehr wöchentlich einzukaufen. Ein kleiner Teil schliesslich würde Gebühren bezahlen oder wild parkieren. Fazit: Die Parkplatzbewirtschaftung brächte einen verbesserten Verkehrsablauf, das heisst weniger Staus im Umfeld der Zentren. Und da vier Franken pro Stunde doch einen Teil der Kunden vertreiben könnten, wurde nach der Schmerzgrenze gefragt. Sie liegt durchschnittlich bei knapp zwei Franken pro Stunde. So bemessen würden die Verbesserungen noch zu achtzig Prozent wirken. Mit weniger als zwei Franken säne die Wirkung aber überproportional rasch ab.

Die Zentrumsleiter sind nicht zum Vornherein gegen Parkplatzgebühren, aber sie nennen eine zentrale Voraussetzung: Die Pflicht müsste koordiniert, das heisst flächendeckend eingeführt werden. Das Geld aus Parkplätzen wollen sie in erster Linie für ihre eigenen Bewirtschaftungseinrichtungen einsetzen können. Erst dann soll es helfen, den eigenen Standort und die Region besser zu erschliessen. Sie halten fest: Eine Pflicht zur Parkplatzbewirtschaftung werde die Standortwahl kaum beeinflussen. Entscheidend, ein Zentrum auf der grünen Wiese aufzustellen, sei nach wie vor der Landpreis und der Umstand, dass nur da genügend Land zur Verfügung stehe.

Die 15 untersuchten Zentren sind zwei Standorttypen unterteilt. Die ersten, die Integrierten, sie liegen im Siedlungsgebiet, sind zu Fuss und per Velo gut erreichbar. Die zweiten, die Nichtintegrierten, sie liegen peripher, vor allem erschlossen fürs Auto. Die Resultate bestätigen stärker als zu vermuten war: Das Verkehrsmittel und der Standorttyp hängen eng zusammen. Während der Autoanteil bei Zentren an integrierter Lage 55 bis 63 Prozent beträgt,

übersteigt er an nicht integrierten Standorten in allen Fällen neunzig Prozent. Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr sind an integrierten Standorten vier Mal wichtiger als bei nicht integrierten. Oder anders herum: Jedes Besuch an Siedlungen angebundene Zentrum mit vielen Besuchern schafft erheblich mehr Probleme, unabhängig davon, ob es Lebensmittel, Möbel, Elektronik oder Freizeitvergnügen anbietet.

Die zukünftige Rollenverteilung

Die Begleitkommission zum Forschungsbericht und die Plattform «Publikumsintensive Einrichtungen» haben die Studie debattiert. Trotz aller «grundsätzlichen Bereitschaft zu Dialog und Konsens» sind die Interessen der Planer und der Betreiber spätestens dann kontrovers, wenn es konkret wird. Die Debatten haben einmal mehr gezeigt, wie schwierig es ist, wenn einzelne, auch hochrangige Personen die «Interessen der Wirtschaft» zu vertreten haben. Zu unterschiedlich sind die Ansichten. Darüber hinaus ist die Einbindung einzelner Vertreter gescheitert, an Hindernissen wie «Zeitnot» oder an einer «kurzfristigen strategischen Neuausrichtung der Firma». Kurz: Nachdem der Forschungsbericht fertig war, hat sich die Plattform «Publikumsintensive Einrichtungen» aufgelöst, der konsensorientierte Dialog ist gescheitert.

Immerhin liegt als Resultat ein in weiten Teilen bereinigtes «Konsenspapier» vor, das nicht nur der öffentlichen Hand, sondern auch Investoren und Detailhandelsketten eine klare Verantwortung zu Standortfragen und Kundensowie Besucherinnenverkehr zuweist. Es bleibt nicht im Appell stecken, sondern schlägt drei Handlungsfelder vor. — Die öffentliche Hand setzt die Rahmenbedingungen. Die Kantone, die Gemeinden und Regionen sowie der Bund betreiben eine aktive und koordinierte Standortpolitik. Dazu gehört, geeignete und ungeeignete Standorte zu bezeichnen und in Richtplänen festzuschreiben. Dazu gehört auch, minimale Anforderungen an die Verkehrserschliessung zu definieren. Ein Element ist die kostenpflichtige Parkplatzbewirtschaftung. Die Empfehlung heisst: Zwei Franken pro Stunde. Ferner müssen die Pläne den Verkehr auf die gegebenen Strassenkapazitäten abstimmen und dafür sorgen, dass die Zentren gut ins Fuss- und Velowegnetz eingebunden werden.

— Die Zentren müssen lernen, dass der Verkehr, den sie verursachen, ein Bestandteil der Umweltpolitik ihres Unternehmens ist. Dazu sollen systematisch Daten erhoben werden, die sagen, welche Kunden weshalb welches Verkehrsmittel brauchen. Diese Daten helfen, vernünftige Zielsetzungen, etwa Modalsplit-Vorgaben, zu formulieren und Massnahmen anzupacken, wie beispielsweise Kombi-Tickets «öffentlicher Verkehr und Eintritt». Es wird überdies dem Image eines jeden Unternehmens nützen, wenn es solche Anstrengungen im jährlichen Umweltbericht auflisten kann.

— Forschung und Planung hinken der dynamischen Entwicklung weit hinterher. Der Forschungsbericht hat untersucht, wie das Publikum auf kostenpflichtige Parkplätze reagieren würde. Noch weiss man aber zu wenig über andere Zusammenhänge. Die Verkehrsdaten der Zentren genügen nicht: Die Erschliessung, der Modalsplit oder die Verkehrserzeugung sind nur fragmentarisch bekannt. Wie es zum Beispiel in der Romandie oder im Tessin aussieht, ist nicht bekannt. Und überdies: Vorher-nachher-Untersuchungen werden natürlich erst möglich, wenn Parkplätze grossräumig bewirtschaftet werden. •

Aus dem Forschungsbericht

---> Die Forscher:

Erich Willi (Projektleiter), Peter Marti, Esther Kim (Metron), Christian Leuenberger und Simon Hofstetter (Neosys Umweltplanung) sowie Hansrudolf Arm und Thomas Schweizer (Hochschule Rapperswil)

---> Die 15 untersuchten Einrichtungen

(in Klammer die Anzahl Parkplätze): Alpamare, Pfäffikon SZ (ca. 250); Centrum Seetalplatz, Emmen mit Multiplexkino und Sportfachmarkt (500); EKZ Hofmatt, Kriens (380); Ikea Dietlikon (ca. 630); Ikea Lyssach (500); Letzipark, Zürich (ca. 1700); M-Parc Dreispitz, Basel (ca. 700); Neumarkt, Brugg (ca. 750); Office-World, Dübendorf (30); Pizol-Park, Mels (911); Säntispark, Gaiserwald bei St. Gallen, (ca. 750); Seedamm-Center, Pfäffikon SZ (ca. 1300); Verkehrshaus, Luzern (ca. 800); Volkiland, Volketswil (1296); Wohnland, Dübendorf (ca. 500).

---> Der Bericht:

Metron Verkehrsplanung, Neosys, Hochschule Rapperswil (Hrsg.): Parkplatzbewirtschaftung bei «Publikumsintensiven Einrichtungen» – Auswirkungsanalyse, Januar 2002, CHF 40.– . info@metron.ch

Erfolg vor Gericht

Der VCS Zürich erhielt vor Bundesgericht in einer grundsätzlichen Frage Recht, genauer gesagt, das Gericht lieferte nun die ausführliche Begründung, nachdem es bereits Anfangs Jahr den VCS-Rekurs gegen den neuen Coop in Dietikon gutgeheissen hatte. Das Projekt mit einer Verkaufsfläche von 13 000 Quadratmetern liegt in der neuen Industriezone und wäre an sich durchaus zonenkonform – wenn die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr vorhanden wäre. Ohne diese Erschliessung, so das Bundesgericht, gebe es für solche Grossprojekte keine rechtsgültige Baubewilligung. Nach einem ähnlichen Entscheid in Adliswil besteht nun eigentlich kein Zweifel mehr, dass das Bundesgericht Grossbauten ohne gesicherte öffentliche Verkehrserschliessung als nicht bewilligungsfähig taxiert.