

11'000 Parkplätze abgebaut – und das ist erst der Anfang

- 03.01.2025
- Tages-Anzeiger
- Dominik Balmer Olaf König

Datenanalyse zu Schweizer Städten Zürich, Basel, Bern, Lausanne und Genf haben in zehn Jahren teilweise mehr als 10 Prozent ihrer Parkplätze gestrichen. Künftig soll es noch schneller gehen, zum Ärger der Autolobby. Wer mit dem Auto in einer Stadt einen Parkplatz sucht, hat es immer schwerer - zumindest in den fünf grössten Städten der Schweiz. Allein Zürich hat seit 2015 mehr als 3000 öffentliche oberirdische Parkplätze aufgehoben. Ebenso Genf.

In Lausanne sind es mehr als 2500. Und in Basel und Bern je rund 1500. Berücksichtigt sind in den Zahlen alle Arten von öffentlichen Parkplätzen für Autos - also auch alle blauen und weissen Zonen. Prozentual den grössten Abbau gab es in Genf und Lausanne - mit jeweils einer Reduktion von mehr als 10 Prozent. In den drei grossen Deutschschweizer Städten ist der Abbau im gleichen Zeitraum weniger gross.

Mit der Reduktion sind die fünf grössten Städte nicht allein. Ähnlich, wenn auch weniger ausgeprägt sind die Entwicklungen in kleineren Städten: In der Innenstadt von St. Gallen sind seit 2015 mehr als 200 öffentliche Parkplätze verschwunden. Einen «punktuellen Abbau» gab es laut der Stadtverwaltung auch in Winterthur. Konsolidierte Zahlen auf nationaler Ebene oder gar Studien gibt es allerdings keine.

Viele kleinere Städte führen gar kein Register ihrer Parkplätze. Verkehrsexperte bezeichnet Abbau als «starken Hebel» So oder so ist klar: Der Abbau steht erst am Anfang. Wer in der Stadt lebt, hat immer seltener ein Auto, der Motorisierungsgrad der Bevölkerung sinkt. Entsprechend geprägt ist jeweils die Verkehrspolitik. Zürich zum Beispiel strebt bis 2040 eine Reduktion beim motorisierten Individualverkehr um 30 Prozent an.

Übertragen auf die Parkplätze wäre das ein Wegfall von weit über 10'000. «Der Parkplatzabbau wird mit dieser Reduktion einhergehen», sagt Roger Schaad, Sprecher des Stadtzürcher Tiefbauamts. Auch Genf will die Zahl der Parkplätze in Zukunft massiv senken: Bis 2040 sollen 12'000 Stück verschwinden. Das zumindest schlägt die Stadt im kommunalen Richtplan vor. Auch die Stadt Luzern hat ein konkretes Mengenziel, bis 2040 soll die Hälfte aller Parkplätze auf öffentlichem Grund aufgehoben oder umgenutzt werden.

Vincent Kaufmann ist Direktor des Labors für Stadtsoziologie an der ETH Lausanne. Auch der Professor verweist auf den sinkenden Motorisierungsgrad in den Städten. Und er sagt: «Damit Verkehrsteilnehmer von ausserhalb nicht dazu verleitet werden, mit dem Auto in die Stadt zu kommen, ist es wichtig, das Parkplatzangebot entsprechend zu reduzieren.» Dabei handle es sich um einen «starken Hebel»: Parkplätze abzubauen, sei «wirksam und relevant zur Unterstützung einer Politik, die darauf abzielt, die Nutzung anderer Verkehrsmittel als des Autos im täglichen Leben zu fördern». Automobil-Club sorgt sich um Gewerbe und Pendler Die Autolobby sieht das erwartungsgemäss anders.

«Der laufende Abbau von Parkplätzen ist für die Städte kontraproduktiv», sagt Thomas Hurter, SVP-Nationalrat und Präsident des Automobil-Clubs der Schweiz (ACS). Das Gewerbe, aber auch die Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner sowie Auswärtige, welche die Stadt aus beruflichen Gründen oder für Freizeitaktivitäten besuchten, seien auf genügend Parkplätze angewiesen. Und: Der rückläufige Motorisierungsgrad der Stadtbevölkerung sei eben gerade eine Folge der fehlenden Parkmöglichkeiten. Tatsache ist: In den Städten sind nicht nur viele öffentliche Parkplätze verschwunden, sondern es fahren auch weniger Autos als noch 2015. In Basel ist der Rückgang prozentual gesehen beim Verkehr sogar grösser als bei Parkplätzen.

In Bern und Zürich aber ist der Verkehr weniger stark zurückgegangen als die Parkplätze. Die Delle im Jahr 2020 ist der Coronapandemie geschuldet. ACS-Präsident Hurter glaubt denn auch, dass es darum heute in den Städten und vor allem in den Wohnquartieren «mehr Parkplatzsuchverkehr gibt, was unbedingt vermieden werden sollte». Er könne verstehen, wenn die Autofahrer genervt seien, weil sie heute vielleicht mehr Mühe hätten, einen Parkplatz zu finden, entgegnet ETH-Professor Kaufmann. «Die Frage ist für mich, welche Alternativen geboten werden.

» Der Wissenschaftler denkt etwa an S-Bahn-Stationen, die nicht im Zentrum der Stadt liegen. Dort sollen Autofahrerinnen und Autofahrer parkieren und mit dem Zug ins Zentrum fahren können. Oder an eine ausgebaute Infrastruktur für Velos. Die Städte nutzen den frei gewordenen Raum für die Stadtbewohnerinnen und -bewohner: Statt Parkplätze gibt es Grünflächen, Restaurantterrassen oder Vorzugsrouten für Velos. Doch die Autolobby wünscht sich anderes: In Zürich haben bürgerliche Kreise eine Parkplatziinitiative lanciert.

Diese sieht vor, die Zahl der öffentlichen Parkplätze auf dem Stand vom 1. Januar 2025 einzufrieren. Und sollten trotzdem Parkplätze abgebaut werden, braucht es gemäss der Initiative einen Eins-zu-eins-Ersatz. Der ACS unterstützt die Initiative. Was wegen fehlender Daten unklar ist: Finden die Autofahrerinnen und Autofahrer anderswo einen Parkplatz? Etwa in Parkhäusern - öffentliche oder private.

Einen Anhaltspunkt bietet Lausanne: Gemäss einer Zählung der Stadt ist die Zahl der privaten Parkplätze seit 2015 stark gestiegen - und hat den Abbau der öffentlichen Plätze sogar überkompensiert. Allerdings ist kaum denkbar, dass Parkplätze auf privatem Grund tatsächlich allen Autofahrerinnen und Autofahrern zur Verfügung stehen. Gibt es eine Verlagerung auf private Parkplätze? Auch Simon Kettner, Projektleiter Mobilitätsstrategie beim Kanton Basel-Stadt, sagt: «Wir wollen nicht Parkplätze abbauen, sondern in erster Linie Parkplätze vom öffentlichen Strassenraum auf private Areale verlagern.» Allerdings hat auch Basel keine verlässlichen Daten, um diese Verlagerung zu messen - oder Mittel, um dies von den privaten Grundbesitzern zu verlangen. ETH-Mobilitätsexperte Kaufmann hält so oder so wenig von solchen Kompensationen.

«Man sollte eine allgemeine Reduzierung des Parkplatzangebots in den Städten anstreben», sagt er. So stünden in vielen Städten die öffentlichen Parkplätze in Tiefgaragen tagsüber leer. Dieses Reservoir sollte bei der Reduktion der Parkplätze von den Autofahrerinnen und Autofahrern genutzt werden. Verschwundene Parkplätze seit 2015 Öffentliche, oberirdische Parkplätze in den fünf grössten Städten der Schweiz, 2015 bis 2023 Stadt Stand 2023 Abbau seit 2015 Zürich 45'394 -3220 Genf 20'025 -3067 Lausanne 19'447 Basel 26'474 Bern 16'078 Grafik: öko, mre / Quelle: Städte/Kantone -2511 -1467 -1302 So kommen die Daten zustande Beim Vergleich der Parkplätze zwischen den Städten gibt es gewisse Unschärfen, weil die Daten nicht überall nach der gleichen Systematik erfasst werden. Für diesen Artikel sind alle öffentlichen und oberirdischen Parkplätze berücksichtigt worden.

Nicht enthalten sind Parkplätze in Tiefgaragen – seien diese öffentlich oder privat. Sowie generell keine privaten Parkplätze. Basel: Enthalten sind alle markierten beziehungsweise signalisierten Parkplätze auf Allmend. Unschärfen mit Abweichungen von bis zu 10 Einheiten sind laut den Behörden aus technischen Gründen möglich. Bern: In den Daten von Bern sind alle oberirdischen Parkplätze der blauen und weissen Zonen erfasst.

Genf: Die Zahlen für Genf umfassen alle oberirdischen blau oder weiss markierten Parkplätze. Sonderparkplätze für Güterumschlag oder Krankenwagen sind nicht enthalten. Lausanne: Die Daten für Lausanne umfassen alle oberirdischen blauen und weissen Parkplätze. Berücksichtigt sind auch Park-and-Ride-Parkplätze sowie Langzeitparkplätze. Zürich: In den Daten von Zürich sind alle oberirdischen öffentlichen Parkplätze enthalten.

Ausgeschlossen sind Parkplätze für Menschen mit Behinderung, für Taxis, Reiseautos und für Güterumschlag. Die Zahlen zur Verkehrsentwicklung stammen aus indexierten Daten für die Städte Zürich (motorisierter Individualverkehr auf dem Stadtgebiet) und Basel (motorisierter Individualverkehr auf dem städtischen Strassennetz). Diese Daten wiederum sind auf das

Bezugsjahr 2015 indexiert. Die gleichen Indizes wurden aus den Daten zum durchschnittlichen täglichen Verkehr für die Städte Bern und Genf berechnet. Grundlage dazu sind die städtischen Zählstellen – für Bern sind es 28, für Genf 104 (mit einer vollständigen Zeitreihe).

Für die Stadt Lausanne liegen diese Daten nicht vor..