

Medienmitteilung

Zürich, 20. September 2018

Yoga statt Parkplätze – PARK(ing) Day

Yoga, Töggeli-Turnier oder Velocheck auf einem Parkplatz? Am PARK(ing) Day werden Parkplätze kurzerhand umgestaltet. In Basel, Lenzburg, Schaffhausen, St. Gallen, Zürich, Lausanne und Vevey sind AktivistInnen dem Aufruf von umverkehrR gefolgt und verwandeln Parkplätze für ein paar Stunden zu lebendigen Treffpunkten.

In den grösseren Schweizer Städten hält der Trend zu einem Leben ohne Privatauto an. In Basel, Bern und Zürich leben gemäss Städtevergleich Mobilität bereits mehr als die Hälfte der Haushalte ohne eigenes Auto. Die Siedlungsdichte hat zwischen 2010 und 2015 in den sechs grössten Deutschschweizer Städten um rund 5 % zugenommen. Der Druck auf den städtischen Boden nimmt also zu.

Privatautos auf Privatgrund

Dabei geht häufig vergessen, wieviel Platz der ruhende Verkehr einnimmt. Autos stehen gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr im Durchschnitt über 95% der Zeit ungenutzt herum. «Warum eine Minderheit den öffentlichen Raum derart ineffizient überbeanspruchen darf, ist nicht nachvollziehbar.», kritisiert Silas Hobi, Geschäftsleiter von umverkehrR. Der Grundsatz, dass Privatautos auf privatem Grund abgestellt werden, muss von den zuständigen Behörden deshalb viel konsequenter verfolgt werden.

Dumpingangebot Blaue Zone

Die Auslastung von Parkhäusern und Tiefgaragen ist in den Städten häufig tief, wie beispielsweise der Stadtrat von Zürich in seiner Antwort auf eine Anfrage von Simone Brander festhält. Auch das Verkehrsdepartement der Stadt Basel weist in seinem Erläuterungsbericht zur Parkplatzvernehmlassung auf das Problem hin, dass private Abstellanlagen nicht gut ausgelastet und kaum rentabel bewirtschaftet werden. Um Leerstände zu vermeiden, werden Privatparkplätze häufig unter den Gestehungskosten vermietet. Die fehlenden Einnahmen werden über die Mieten quersubventioniert – auch von Haushalten ohne eigenes Auto. Viele Autobesitzer ziehen die deutlich preiswerteren Parkplätze in der Blauen Zone vor und die Hauseigentümer bleiben auf den leeren Parkplätzen sitzen. Mit gutem Grund: In Zürich, Basel und Bern liegen die Kosten für Parkplätze in der Blauen Zone ein Faktor 5 bis 10 unter denjenigen in Tiefgaragen. «Es ist völlig unverständlich, dass das Angebot der günstigen Parkplätze in der Blauen Zone nicht reduziert wird.», kommentiert Hobi.

Gewinn für die Bevölkerung

Eine Reduktion der Strassenparkplätze leistet einen entscheidenden Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität in den Innenstädten. Es entsteht Platz für sichere Velowege, lauschige Flaniermeilen, Baumalleen und gemütliche Strassencafés. Ein wahrer Gewinn für die Bevölkerung.

Weitere Informationen:

Silas Hobi, Geschäftsleiter umverkehrR
079 899 09 18 / shobi@umverkehr.ch

Ein Faktenblatt Parkierung sowie Bilder finden Sie auf der [Website von umverkehrR](#)

PARK(ing) Day

Der PARK(ing) Day wurde im Jahr 2005 in San Francisco von einem Kunst- und Design-Kollektiv ins Leben gerufen. Die Veranstaltungs-Idee ist so einfach wie überzeugend: Auf der Fläche eines markierten Parkfelds wird temporär ein öffentlich zugänglicher Ort geschaffen. Der Park(ing) Day findet jährlich am dritten Freitag im September weltweit in über 30 Ländern und 150 Städten wie San Francisco, Kapstadt, München, Barcelona, Berlin, Salzburg oder Peking statt. Rund um den Globus gestalten engagierte Leute Auto-Parkplätze zu individuellen Freiräumen um.

In der Schweiz hat die verkehrspolitische Umweltorganisation umverkehrR die Aktion bereits in Genf, Zürich, Basel und Bern in kleinem Rahmen durchgeführt und beispielsweise einen Parkplatz in einen gemütlichen Spielplatz verwandelt. Am Freitag 21. September 2018 sind Aktionen in Basel, Schaffhausen, St. Gallen, Lenzburg, Zürich, Lausanne und Vevey angekündigt.

umverkehrR

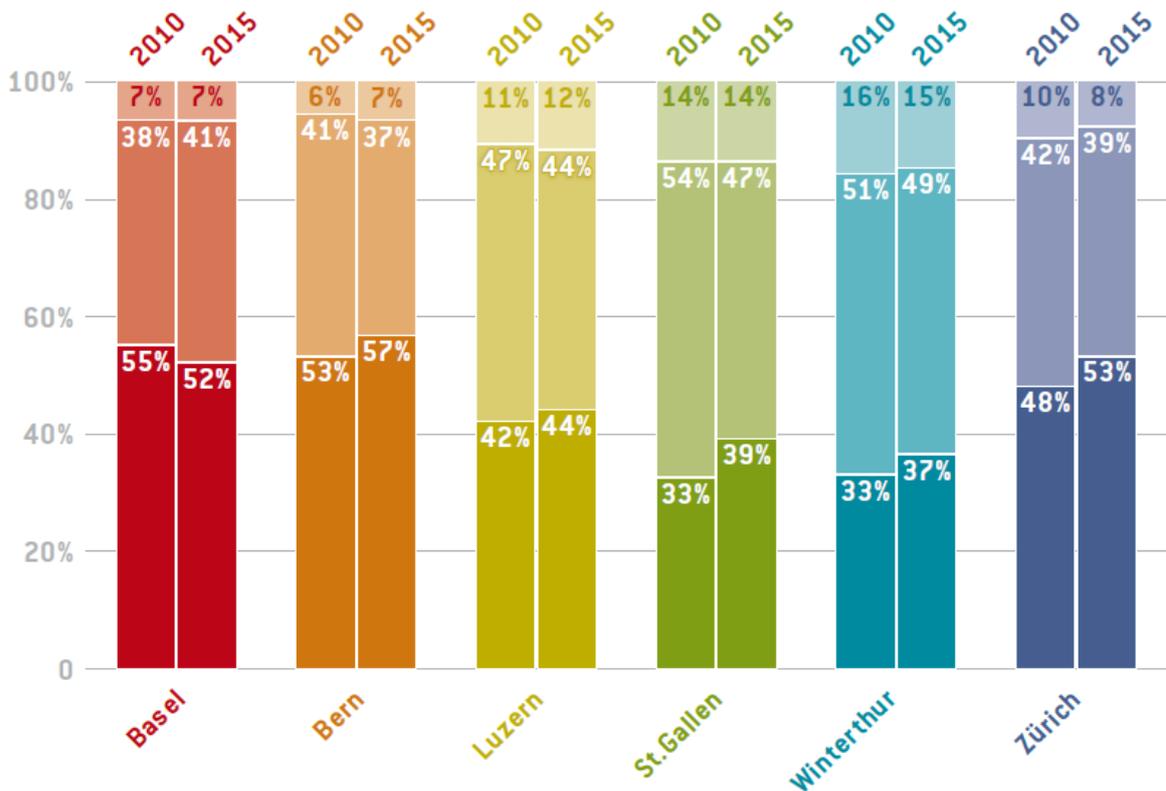
umverkehrR ist ein unabhängiger Verein mit rund 8000 UnterstützerInnen. Er setzt sich seit 1992 für eine zukunftsfähige Mobilität ein. Am Ursprung von umverkehrR stand die Vision, den motorisierten Individualverkehr zu halbieren. Unser Hauptanliegen bleibt weiterhin, dass der Verkehr vermindert, umweltfreundlicher und platzsparender wird.

www.umverkehr.ch

Faktenblatt Parkplätze

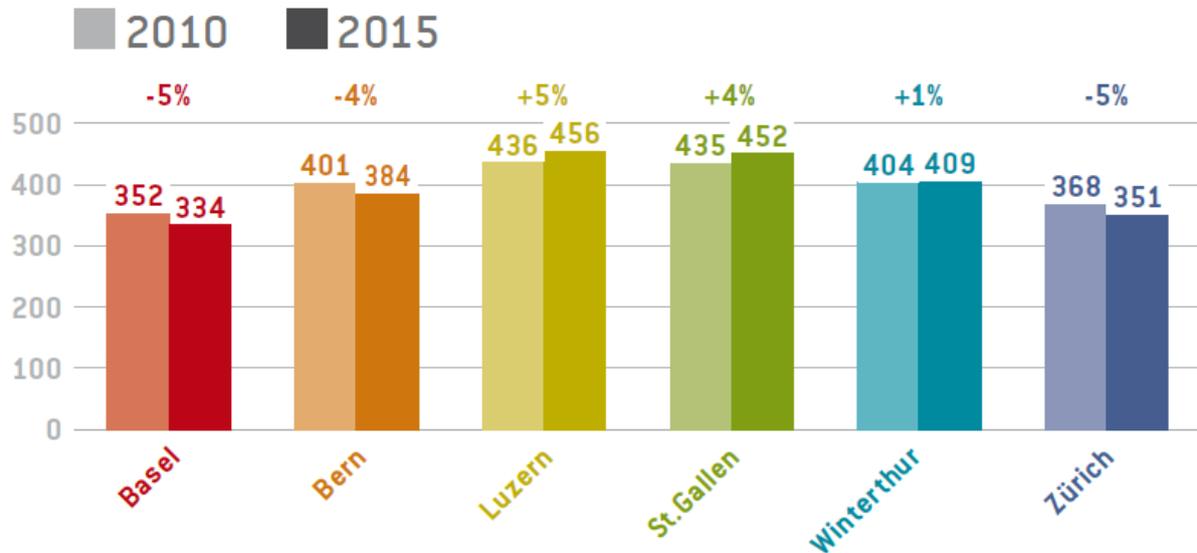
Abbildung 13: Autoverfügbarkeit in Haushalten, Stand 2010 und 2015⁵.

- Haushalte mit 2 oder mehr PW
- Haushalte mit 1 PW
- Haushalte ohne PW



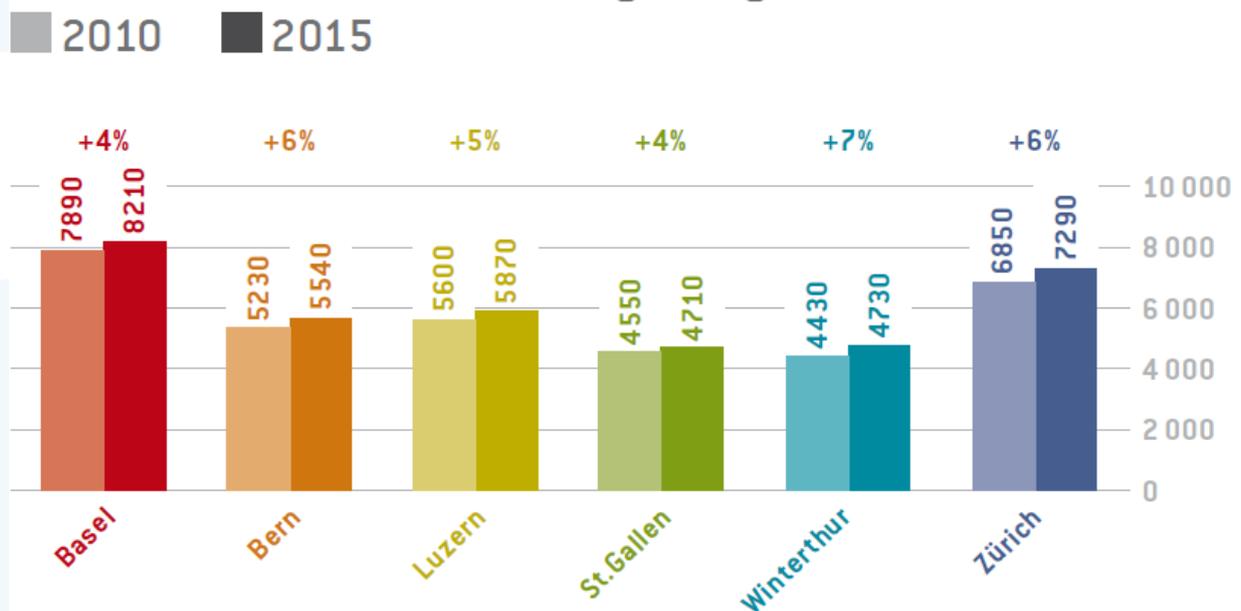
Quelle: Städtevergleich Mobilität 2015 (S. 11) basierend auf Mikrozensus Mobilität 2015.

Abbildung 12: Motorisierungsgrad: Anzahl der pro 1000 Einwohner/innen (Stand 2010 und 2015²) immatrikulierten Personenwagen (Stand 2010 und 2015⁶).

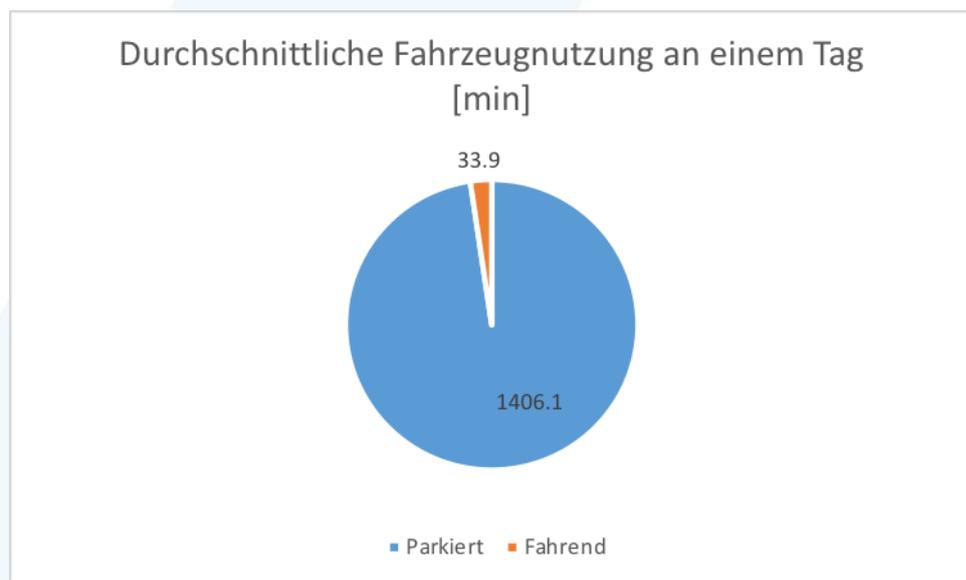


Quelle: Städtevergleich Mobilität 2015 (S. 11) basierend auf Bevölkerungs- und Strassenverkehrsbestandesstatistik.

Abbildung 5: Siedlungsdichte (Einwohner/innen pro km² Siedlungsfläche), Bevölkerung Stand 2010 und 2015², Flächen Stand 2007–2014¹. Angaben gerundet.



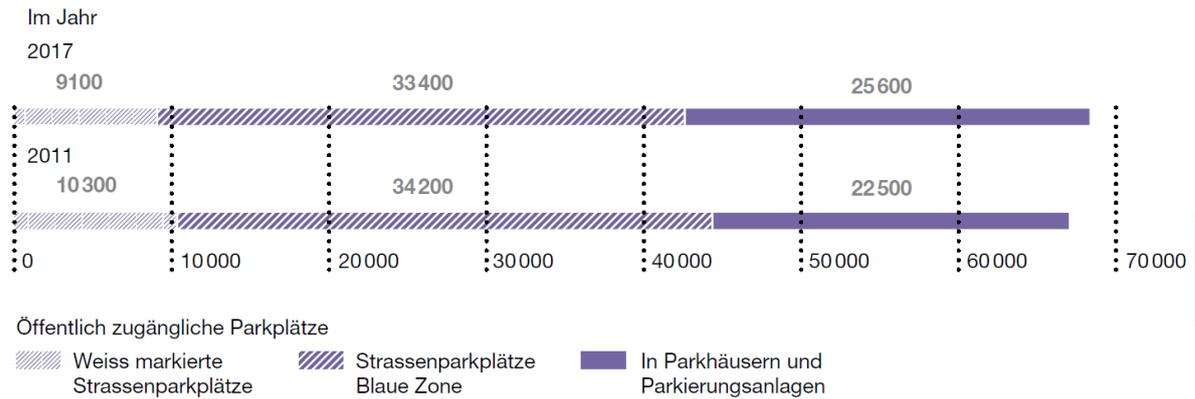
Quelle: Städtevergleich Mobilität 2015 (S. 4) basierend auf Bevölkerungs- und Arealstatistik.



Quelle: umverkehrR, basierend auf Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 (T3.3.1.1 / S. 24)

Zürich

10 Parkplatzangebot



Quelle: Stadtverkehr 2025 – Bericht 2017 S. 14

Entwicklung der öffentlich zugänglichen Parkplätze in Zürich seit 2001

| | 2001 | 2011 | 2017 | Veränderung 2001-2017 | Veränderung 2011-2017 |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|-----------------------|
| Weisse* | 12'000 | 10'300 | 9'100 | | |
| Blaue Zone | 34'500 | 34'200 | 33'400 | | |
| Strassenparkplätze | 46'500 | 44'500 | 42'500 | -4'000 | -2'000 |
| Parkhaus | 15'000 | 22'500 | 25'600 | 3'100 | 3'100 |
| | 61500 | 67000 | 68100 | 6600 | 1100 |

*Die Zahl der Weissen Strassenparkplätze wurde aufgrund einer neuen Methodik ab 2012 gegenüber der Antwort des Stadtrats um 4500 Parkplätze reduziert, welche den Parkplätzen im Parkhaus angerechnet wurden.

Quelle: Tabelle umverkehrR, basierend auf Antwort des Stadtrats auf GR Nr. 2012/330. Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats vom 19.12.2012 sowie Stadtverkehr 2015 – Bericht 2017

Quelle: Antwort des Stadtrats auf GR Nr. 2012/330. Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats vom 19.12.2012

Basel

«Private Abstellplätze sind nicht übermässig gut ausgelastet und können kaum rentabel bewirtschaftet werden:

- In den meisten Wohnquartieren sind Abstellplätze zum Kauf oder zur Miete verfügbar.
- Private Garagen werden teilweise als Lagerplatz oder Werkstatt genutzt.
- In den Innenstadtparkhäusern hat es mit Ausnahme des Parkings City und des Storchenparkings praktisch jederzeit genügend freie Plätze.
- Doppelnutzungen (z.B. tagsüber Pendler, nachts Anwohner) privater Abstellplätze sind selten. Zahlreiche Parkplätze und Parkhäuser (z.B. von Einkaufszentren) sind nachts geschlossen und leer.
- Investoren verzichten besonders bei Wohnbauten auf die Erstellung von Parkplätzen, da sie Leerstände befürchten.»

Auszug aus dem Erläuterungsbericht zur Vernehmlassung künftige Parkierungspolitik des Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt 2018 (S. 2)

«Laut einer Modellrechnung des privaten Beratungsunternehmens Fahrländer Partner stehen in Basel-Stadt bis zu 15% der Ein- und Abstellplätze für Autos auf privatem Grund leer. Das Modell der Immobilienfachleute beruht auf einer empirischen Studie basierend auf Mietabschlüssen in den Bereichen Wohnen, Büro- und Gewerbeflächen. Es handelt sich also um reale Zahlen, wobei sich zeigte, dass die Leerstände sehr kleinräumig variieren. Das Beratungsunternehmen verwendet diese Informationen für interne Preis-Analysen. Denn es ist klar, dass die Kosten aus unvermieteten Parkplätzen auf die Mieten für Wohn-, Büro- beziehungsweise Gewerbeflächen geschlagen werden.»

Auszug aus dem Anzug 18.5164.01 betreffend die Kosten leerstehender Autoparkplätze für unbeteiligte Mieterinnen und Mieter