

Faktencheck: Die Argumente der Parkplatzfreunde auf dem Prüfstand

**Parkplatzverordnung Mit grossem Werbeaufwand und eigenen Artikeln in der Gratiszeitung «Stadtanzeiger» führen die Gegner ihren Kampf gegen die neue Parkplatzverordnung. Was taugen ihre Argumente? Wir machen den Faktencheck.**

*Das Bundesamt für Umwelt und das kantonale Amt für Raumordnung haben den Gemeinden mitgeteilt, dass auf Basis der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs keine verkehrslenkenden Massnahmen mehr begründet werden dürfen, denn die Schadstoffemissionen des Autoverkehrs nehmen ab.*

Die Feststellung der abnehmenden Emissionen ist korrekt. Die Gemeinden müssen deswegen aber nicht von der Anordnung von verkehrslenkenden Massnahmen (die sich auf die Umweltschutzgesetzgebung abstützen) absehen. Sie müssen neu lediglich den Einzelfall prüfen. Winterthur gilt als lufthygienisches Sanierungsgebiet, was den Bezug auf Luftreinhalteziele weiter möglich macht.

Die Wegleitung nennt zudem weitere mögliche Gründe für eine Senkung der Parkplatzzahlen. Diese sei legitim, wenn «ein überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft und Gewässern» bestehe. Übereinstimmend hält dies das kantonale Planungs- und Baugesetz fest. **Fazit: Die gesetzliche Grundlage ist gegeben.**

*Studien belegen, dass die Reduktion von Parkplätzen nicht zum Umstieg auf den ÖV, sondern zu Ausweichverkehr führt. Zu diesem Schluss kommt ein Parteigutachten der Beratungsagentur FehrAdvice & Partner, das von Espace.mobilité, einer Lobbyorganisation des Detailhandels, finanziert wurde. Die Studie verwendet keine empirischen Daten, sondern leitet ihre Ergebnisse aus Annahmen der Verhaltensökonomie ab. Die Ergebnisse werden von Verkehrsplanern bestritten. Die zwei weiteren von den Gegnern zitierten Studien befassen sich nicht im engeren Sinne mit dem Thema Parkplatzreduktion. Die HSG erbringt in einer Untersuchung den Nachweis, dass der tiefe Eurokurs für Einkaufstouristen lange Anfahrtswege rechtfertigt. Und bei der zitierten ETH-Studie handelt es sich um eine Semesterarbeit von 2004, die den Handel mit Parkplatzrechten zum Thema hat. Der Student bezieht sich darin in einer Textstelle darauf, dass Parkplatzknappheit Suchverkehr auslöse.*

**Fazit: Der Aussagegehalt der Studien ist dürftig.**

*Wird die PPVO angenommen, müssen bei diversen Freizeitanlagen zwingend Parkgebühren erhoben werden, etwa beim Sportplatz Sporrer, bei den Pünten Rosenberg oder bei den katholischen Kirchen St. Laurentius und Herz Jesu. Die Parkplatzverordnung sieht vor, dass auch öffentlich genutzte Parkplätze auf Privatgrund bewirtschaftet werden – ab einer Bagatellgrenze von 10 Plätzen. Bewirtschaftung meint aber nicht zwingend Parkgebühren, auch eine zeitliche Beschränkung ist möglich. Wo Parkuhren aufgestellt werden und wo die Parkscheibe reicht, wird später in einer Gebührenordnung festgelegt. Den Entscheid darüber fällt der Gemeinderat und je nachdem bei einem Referendum das Volk. Die kürzlich eingeführten Parkgebühren auf Schulgeländen stehen in keinem Zusammenhang mit der PPVO. **Fazit: Ob Freizeitsportler und Püntiker mit Parkgebühren rechnen müssen, wird erst später entschieden.***

*Speziellösungen für Betriebe mit Schichtarbeitern wie im Fall der Firma Zimmer sind mit der neuen PPVO nicht mehr möglich. Das Gegenteil ist der Fall. Die Bedürfnisse von Betrieben mit Schichtarbeit werden in der neuen PPVO explizit berücksichtigt. Weiter fallen auch Betriebsfahrzeuge nicht unter die Parkplatzverordnung. Parkplätze, die beispielsweise zum Abstellen von Lieferwagen nötig sind, werden nicht den Beschäftigten- und Kundenparkplätzen zugerechnet. Auch gelten Ausstellungsflächen von Autohäusern nicht als Parkplätze. **Fazit: Diese Bedürfnisse des Gewerbes wurden berücksichtigt.***

*Die neue Winterthurer Verordnung ist die landesweit strengste.*

Eine Beispielrechnung bringt Klarheit: Ein neuer Wohnblock mit zehn Wohnungen à 80 Quadratmeter hätte in Neuhegi nach neuer PPVO Anspruch auf 4 Parkplätze und keinen Besucherparkplatz. Dem gleichen Projekt stünden in gut erschlossenen Quartieren wie Seen oder Veltheim 7 Stellplätze zu, am Stadtrand, etwa im Dättнау oder in Wyden, sind es 9 Plätze und einer für Besucher. In der Stadt Zürich gilt seit letztem Jahr eine neue Parkplatzverordnung. In Zürich-City wären für unser Beispielprojekt 3 Parkplätze möglich, in Randquartieren wie Schwamendingen oder Affoltern bis zu 8 Plätze. In Basel gilt, dass pro Wohnung 1 Parkplatz gebaut werden kann, fürs genannte Projekt sind es also maximal 10. Bern erlaubt 13 Autoplätzle. Die Stadt St. Gallen hat seit etwa einem Jahrzehnt gar keine gültige PPVO und ist dazu gezwungen, fallweise zu urteilen. Man plane darum seit längerem eine neue, sagt Dominik Scheiwiler vom Baudepartement, und zwar nach Winterthurer Vorbild. Werden im Beispielprojekt noch 400 Quadratmeter Bürofläche integriert, dürfen für die rund 15 Arbeitsplätze in Neuhegi 3 Parkplätze gebaut werden, im Dättнау 5. In Zürich wären es in der City 1 Parkplatz, am Rand 5. In Basel sind es auf gesamtem Stadtgebiet maximal 3 Parkplätze, in Bern 10. **Fazit: Winterthurs Parkplatzverordnung ist im Städtevergleich eher restriktiv. Die «strengste» ist sie aber nicht.**

*Marc Leutenegger und Michael Graf*



**Ob die Püntiker auf dem Rosenberg künftig fürs Parkieren bezahlen müssen, ist auch bei einem Ja zur Parkplatzverordnung offen. Über allfällige Gebühren entscheidet später der Gemeinderat.**

*Marc Dahinden*