

Parkplatzabbau ist Autoabbau

BRENNPUNKT: VERKEHRSPOLITIK Die Stadt Zürich weist stolz darauf hin, dass über die Hälfte aller Haushalte in der Stadtgemeinde über kein Auto mehr verfügt. Zumindest zum Teil wird dies sanft erzwungen – und führt letztlich zur Zweiklassengesellschaft.

In den Schweizer Grossstädten sind Exekutive und Legislative linkslastig. Die Mehrheit – der Souverän –, hat es so bestimmt und vor den letzten Wahlen gewusst, worauf man sich einlässt. Zum Beispiel darauf, dass es als Autofahrer schwieriger werden würde, sich individuell zu bewegen. Viele politische Versprechungen sind inzwischen aufgegleist und teilweise umgesetzt worden. Durchaus mit Erfolg, statistisch mit den Registrations von Personenwagen belegbar, also nicht geschönt. Beispielhaft die Stadt Zürich und der Kanton Basel Stadt.

Töffs in die Aussage inkludieren. Aber lassen wir das, und lenken die Tabellenaussage auf «Stadt Zürich» und «Kanton Basel-Stadt» (mit Riehen). Da funktioniert das linke Politisieren statistisch belegt, hat es in Basel Stadt schon früher eingesetzt als in der Stadt Zürich. Hier neuerdings krass über die Bewirtschaftung der Parkierungsmöglichkeiten hinaus, die sich nicht nur gegen die städtischen Einwohner richtet, sondern auch gegen die Pendler, die man über die Anziehungskraft «Greater Zurich Area» entwickelt und damit teilweise anderen Regionen bis ins Ausland weggesteigert hat. Die sollen ihren Arbeitsplatz jetzt in Zürich gefälligst via S-Bahn und Tram ansteuern.

PW pro 1000 Einwohner

Jahr	2000	2021	+/- %
Stadt Zürich	377	330	- 14
Kanton BS	336	328	- 2
Kanton ZH	482	483	+ 0,1
Kanton ZG	554	709	+ 28
Kanton AI	441	620	+ 41
Schweiz CH	495	541	+ 9,3

Einwohner CH 7.16 Mio. 8.67 Mio. + 21

Die Statistik sagt via Tabelle aus: Die Motorisierungsrate in der Schweiz nahm in den vergangenen 21 Jahren noch um 9,3 Prozent zu, während die Bevölkerung zwischen 2000 und 2021 um 21 Prozent (!) wuchs. Das bedeutet: Die Einwohnerzahl erhöhte sich schneller als die Motorisierungsrate. Doch die PW-Dichte wuchs gemäss Statistik weiterhin und sie tut es in den ländlichen Gebieten – beispielsweise in Appenzell Inner- oder im durchmischten Kanton Zug – weiter überproportional.

Das kann man so interpretieren: Sofern irgendwie möglich, schafft sich der Mensch weiterhin eher ein zweites Auto, statt kein Auto mehr an. Man könnte die Entwicklung noch weiter zugunsten der individuellen Mobilität dramatisieren, würde man die

Mobilitätsangebote

Tun sie aber nicht, sondern nehmen neue Mobilitätsangebote wie Rental-Trottinets in Beschlag. Das funktioniert aber auch nicht mehr problemfrei, weil die peripheren Langzeitparkplätze auf sechs, statt auf mindestens neun Stunden limitiert sind.

Nehmen wir das neue Parkhaus am neuen Eishockeys-Stadion nahe Bahnhof Altstetten. Ohne stattfindendes Eishockeymatch ist es durchgängig kaum frequentiert. Da kosten sechs Stunden zwölf Franken, über sechs Stunden aber 80 Franken – pro Stunde (!). Eine klare Botschaft an die Autopendler. Im Gleichschritt zur Eröffnung des Parkhauses wurden an der dortigen Sackgasse Vulkanstrasse über 200 freie Parkplätze «weggemalt». Gleichzeitig werden in den Wohnregionen Parkplätze zugunsten von sogenannten Fahrrad-Highways weggeputzt. Gemeint sind keine kostenlose Abstellmöglichkeiten, sondern erwerbbar ohne Garantie auf einen Platz, über jährliche Parkscheine – momentan noch für 300 Franken. Eine Verdoppelung ist angekündigt. Was sagt eigentlich ein Jurist zur Parkplatzabbauerei? Gibt es





kein Gewohnheitsrecht? Hätte da eine Klage gegen die Stadt Aussicht auf Erfolg? Wir sind gespannt auf die Recherche von Robin Road.

Tariferte Besucher

Wir wechseln das Stadtquartier, sehen uns in Zürich-Leimbach um, wo sich das Wohnangebot innert kürzester Zeit so schnell entwickelt hat, wie auf der gegenüberliegenden Seite des trennenden Entlisberghügels. Einer Erholungsoase, der in Kürze der Super-GAU droht, wenn die Zugezogenen nach Luft schnappen wollen. Denn: Achtstöckig in zwei Reihen, runde 1000 Einwohner auf einen Schlag, und das Abstellangebot in zwei Tiefgaragen stark beschränkt.

Die an einer Hand abzählbaren Besucherparkplätze draussen sind kostenpflichtig. Vier Stunden kosten zehn Franken. Längere Abstellzeiten sind nicht erlaubt – Besucher maximal vier Stunden. Lademöglichkeit null.

So zwängt man die Autofahrer nachhaltig in die öffentlichen Verkehrsmittel, wenn die Grosseltern vom Land ihre Enkel in der Stadt besuchen wollen. Alternativ bieten sich für regelmässige ÖV-Pendler, die ihr Auto prak-

Wer in dieser Überbauung wohnen will, muss unterschreiben, kein Auto zu besitzen.

80

Franken

pro Stunde kostet es nach sechs Stunden im neuen Parkhaus des ZSC-Eishockeystadions.

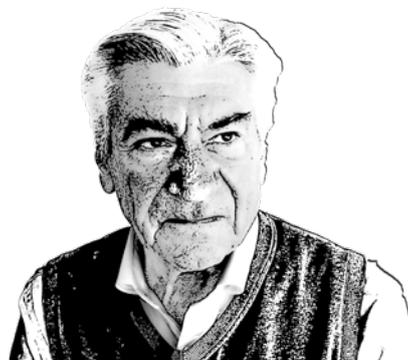
tisch nur über das Wochenende oder für Ferienfahrten nutzen, Mietautos an. Diese stehen dann häufig unter der Woche ungenutzt in Tiefgaragen herum.

Gesellschaftsrelevant

Schliesslich gibt es die so genannten Service-Reps in ihren Flottenautos. In Zeiten der Digitalisierung gesellschaftsrelevant. Sie sind auf ihre neuerdings zumeist Octavias absolut angewiesen. Sollen diese Aussendienstler wegen der Parkplatzrestriktionen in den Städten alle ihre Wohnungen verlassen und in die Dörfer ziehen? Oder sollen die Firmen die Parkierungskosten übernehmen und die Unkosten an die Konsumenten weiterleiten? Wir sind da drin in der freien Marktwirtschaft, die von der linken Seite regelmässig infrage gestellt wird. Konstruktive Lösungsvorschläge aber bieten sie nicht. Wo sind Ideen der Linken, abgesehen von Verboten und Restriktionen? Ein Ansatz wären Ideen, wie man es schaffen könnte, weniger verkehren zu müssen.

Eine Möglichkeit ist das über Corona gewachsene und nicht von den Linken erfundene Homeoffice, das aber nicht immer

funktioniert – wir sind eine Dienstleistungsgesellschaft. Ein anderer liefe nachhaltiger über neue Zonenverordnungen: keine neuen Industriegebiete, sondern Durchmischung von Arbeit und Wohnen. Das wäre ein neues langzeitliches Projekt. Genauso wie es über Jahrzehnte ein Projekt und letztlich ein Fehler war, Arbeit und Wohnen strikt zu trennen.



Jörg Wick

Der freie Journalist und Autoexperte beleuchtet in seiner Kolumne Themen rund um die automobilen Politik, Wirtschaft und Mobilität in all ihren Facetten.