



Medienmitteilung vom 24. Oktober 2018

Fehlende Kostenwahrheit bei den Parkplätzen

Parkplätze, insbesondere unterirdische, sind teuer in der Erstellung – eine kostendeckende Vermietung ist oft unmöglich. Folgen sind Quersubventionierung und Leerstand, oft auch weil die öffentliche Hand Strassenparkplätze zu Dumpingpreisen anbietet. Der Parkplatzbedarf soll primär auf Privatgrund abgedeckt werden – der frei werdende Strassenraum kann und soll besser genutzt werden, lautet das Fazit eines vom VCS durchgeführten Fachseminars.

Parkplätze kosten viel – besonders in städtischen Ballungsräumen mit knappen Platzverhältnissen. Bei einer Tiefgarage ist mit Kosten zwischen 40'000 und 80'000 Franken zu rechnen, erklärte Andreas Herbst Geschäftsleiter der Basler Bau- und Verwaltungsgenossenschaft Wohnstadt. Für eine kostendeckende Vermietung müsste bei Amortisierungskosten von 5 Prozent ein Parkplatz für 2'500 Franken jährlich vermietet werden. Dies entspricht in vielen Lagen jedoch nicht dem Marktpreis, den Mietende zu zahlen bereit sind.

Verschärft wird die Problematik an Orten, wo eine starre Parkplatzerstellungspflicht gilt. Im Kanton Baselland beträgt der Wert 1,3 Parkplätze pro Wohnung. «Der effektive Bedarf ist vielerorts tiefer», erläuterte Andreas Herbst. So stehen in der Seniorenwohngenossenschaft Muttenz von 32 Parkplätzen 16 leer – 11 sind extern und gerade mal 5 intern vermietet. Dies entspricht 0,2 Parkplätzen pro Wohnung.

Laut Herbst schwankt der aktuelle Bedarf je nach Gemeinde resp. Quartier – aus seiner Erfahrung zwischen 0,4 und 0,8 Parkplätzen pro Mietwohnung. Der Parkraum-Bedarf werde – zumindest in den Städten – mittelfristig weiter sinken, weil immer mehr Menschen ohne eigenes Auto leben und die Digitalisierung die Nutzung der einzelnen Parkplätze effizienter gestaltet, zeigten sich die Fachleute am heutigen Fachseminar überzeugt.

Für Ulrich Seewer, Vizedirektor des Bundesamts für Raumentwicklung ARE, ist deshalb klar: «Der Bund empfiehlt den Kantonen und Gemeinden, ihre Parkierungsnormen zu überprüfen und flexibler zu handhaben.»

Basel-Stadt kennt keine Erstellungspflicht für Parkplätze – weder bei Wohnbauten noch bei gewerblichen Flächen oder Einkaufszentren. Mit kostengünstigen Parkplätzen in der Blauen Zone (aktuell 280 Franken pro Jahr) konkurriert er jedoch Mietparkplätze in Wohnsiedlungen (1'500 bis 2'200 Franken pro Jahr). Viele Mieter beanspruchen so mit ihrem Auto den knappen öffentlichen Raum – derweil Mietparkplätze leerstehen. Die Kosten trägt die Bauherrin – oder sie überwälzt sie via Wohnungsmiete auf Menschen ohne Privatauto.

Erich Willi vom Tiefbauamt der Stadt Zürich sieht ein grosses Potenzial im Verlagern öffentlicher Parkplätze auf privaten Grund: «Mit der Verdichtung werden Strassenparkplätze zu einem Auslaufmodell: Alleen, Fussgängerflächen, Velospuren oder Güterumschlagplätze ersetzen sie. Gleichzeitig werden damit die Pflichtparkplätze auf Privatgrund besser ausgelastet, und es lassen sich kostendeckende Preise erzielen.»

Am Fachseminar «Parkplätze brauchen Platz – was kostet das?» diskutierten heute in Basel 80 Fachleute von Bund, Kantonen, Gemeinden sowie gemeinnützigen und kommerziellen



PLATTFORM
AUTOFREI/AUTOARM
WOHNEN

Projektträger:



In Zusammenarbeit mit:



Immobilieninvestoren darüber, ob die aktuellen Parkierungsregelungen zeitgemäss sind.

Weitere Informationen:

- Samuel Bernhard, Projektleiter VCS Verkehrs-Club der Schweiz | PAWO-Projektleitung:
044 430 19 31, info@wohnbau-mobilitaet.ch
- Myriam Holzner, Leiterin Kommunikation VCS Verkehrs-Club der Schweiz:
079 866 49 28 | 031 328 58 52 | myriam.holzner@verkehrsclub.ch

Plattform autofrei/autoarm Wohnen

Die Plattform autofrei/autoarm Wohnen unterstützt Wohnbauträger und Gemeinden bei der Planung und Umsetzung autoreduzierter Siedlungen. Unter www.wohnbau-mobilitaet.ch publiziert sie Argumente für das autoreduzierte Bauen, rechtliche Grundlagen aller Schweizer Kantone sowie ausgewählter Gemeinden, Best Practice-Beispiele aus dem In- und Ausland. Die Plattform organisiert in der Deutschschweiz und in der Romandie jährlich je ein Fachseminar, die den Austausch unter den Akteuren fördern.

Hauptträger: VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Partnerorganisationen: Fussverkehr Schweiz und Städtekonferenz Mobilität

Der Aufbau des Projektes wurde unterstützt vom Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK des Bundes (heute Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMO).