

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 128 (2002)  
**Heft:** 41: Vergabewesen

**Artikel:** Was ein Parkplatz kosten darf: Parkplatzbewirtschaftung bei publikumsintensiven Einrichtungen - Auswirkungenanalyse  
**Autor:** Willi, Erich  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-80490>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Was ein Parkplatz kosten darf

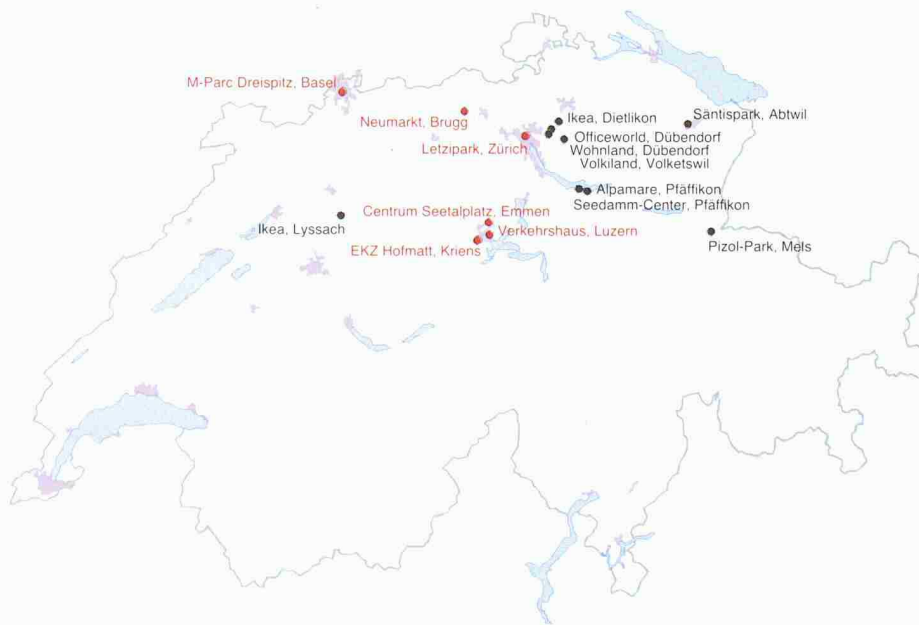
Parkplatzbewirtschaftung bei publikumsintensiven Einrichtungen – Auswirkungsanalyse

**Die Frage, ob bei Fachmärkten, Einkaufszentren und grossen Freizeiteinrichtungen Parkgebühren erhoben werden sollen (und wenn ja in welcher Höhe), ist umstritten. Man bewegt sich dabei im Spannungsfeld zwischen freier Verkehrsmittelwahl, beschränkten Verkehrskapazitäten und lufthygienischen Zielen. Um die Auswirkungen von Parkgebühren auf das Verkehrsverhalten zu untersuchen, wurden Befragungen bei Betreibern und Besuchern von so genannten «publikumsintensiven Einrichtungen» (PE) durchgeführt. Dabei hat sich unter anderem gezeigt, dass (mit wenigen Vorbehalten) eine Gebühr von etwa zwei Franken pro Stunde auf Akzeptanz stossen könnte.**

Wie wirkt sich die kostenpflichtige Bewirtschaftung von Besucherparkplätzen bei publikumsintensiven Einrichtungen (PE, Definition vgl. Kasten S. 14) auf Verkehrserzeugung, Fahrleistungen und Luftschadstoffemissionen aus? Unter welchen Rahmenbedingungen ist eine Bewirtschaftung aus Benützer- wie auch aus Investoren- und Betreibersicht vertretbar? Die Plattform «Publikumsintensive Einrichtungen»,<sup>1</sup> ein Zusammenschluss von Fachleuten aus Umwelt-, Raum-, Verkehrsplanung und Wirtschaft, hat zur Beantwortung dieser Fragen eine Studie initiiert.<sup>2</sup>

## Methodik

Empirische Methoden standen bei der Erarbeitung im Vordergrund. Aus 55 angefragten PE wurden 15 Fälle aufgrund von Kriterien wie Nutzung, Standorttyp und vorhandene Verkehrsdaten ausgewählt (Bild 1). Es wur-



1

In der Studie untersuchte publikumsintensive Einrichtungen (Bild Metron):

**Integriert (rot):** Standort im Zentrum des Siedlungsgebiets (Dorf, Quartier, Stadt) bzw. in Zentrumsnähe.

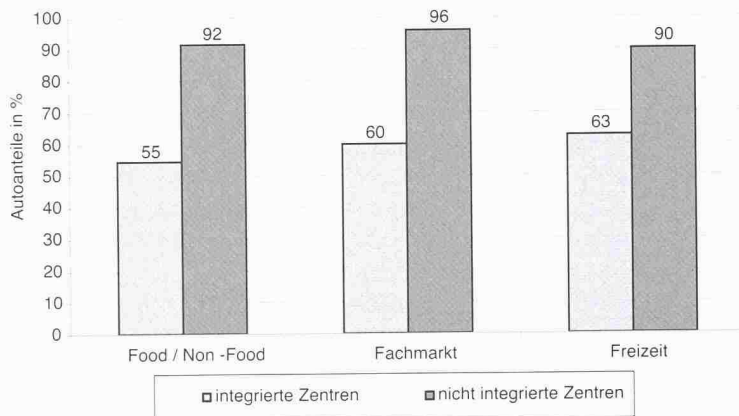
Gute Erreichbarkeit zu Fuss, per Velo und meist auch per ÖV, Auto-Erreichbarkeit mässig bis gut.

**Nicht integriert (schwarz):** Standort an der Peripherie des Siedlungsgebiets abseits der Wohngebiete und des Zentrums. Oft direkter Autobahnanschluss, schlechte Erreichbarkeit für Fuss- und Veloverkehr,

ÖV-Erschliessung meist schlecht bis mässig. Ausserhalb der Einrichtung geringe Aufenthaltsqualität

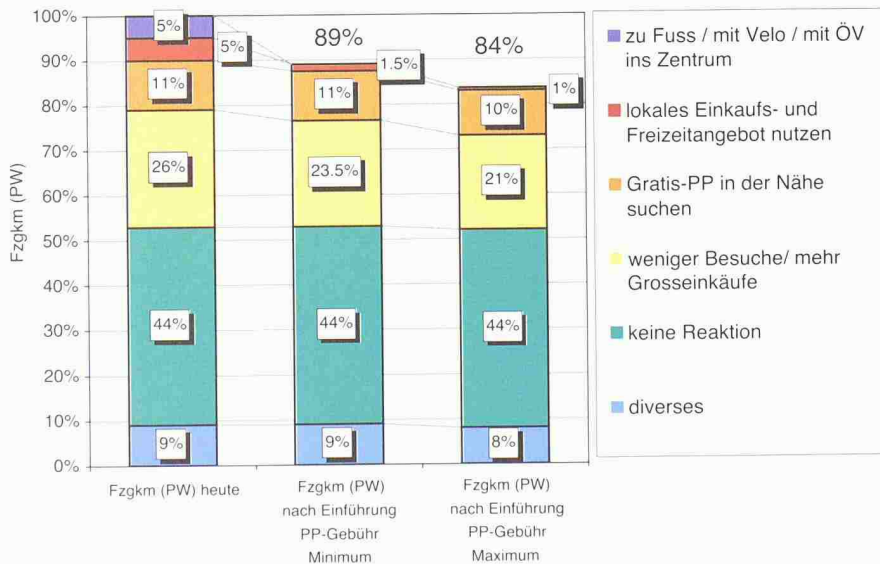
### Publikumsintensive Einrichtungen

- grössere Geschäfte des Detailhandels wie Verbrauchermärkte, Warenhäuser oder Fachmärkte
  - Konzentrationen von kleineren oder grösseren Detailhandelsgeschäften zu Einkaufs- oder Fachmarktzentren
  - Freizeiteinrichtungen wie Multiplexkinos oder Wellness-Zentren
  - kombinierte Anlagen mit Freizeit- und Einkaufseinrichtungen
- *Nicht* dazu gehören Stadien, einmalige Grossveranstaltungen wie Openairs sowie touristische Einrichtungen wie Bergbahnen.



2

Modal-Splits (Anteil des Autoverkehrs am Gesamtverkehr) nach Nutzungs- und Standorttypen der publikumsintensiven Einrichtungen (Bild: Metron)



3

Geschätzte Fahrleistungsveränderungen, unterteilt nach Art der Reaktion, infolge Einführung einer Parkgebühr von Fr. 4.-/h bei allen PE in der Schweiz. Lesebeispiele:

- 5% der zurückgelegten Autokilometer würden nach Einführung von Parkgebühren durch Velo / ÖV / zu Fuss ersetzt (blau). Reduktion um 5%.
- Weitere 5% (rot) würden durch Nutzung von lokalen Einkaufs- und Freizeitangeboten substituiert, jedoch nicht vollständig, weil dies auch wieder teilweise per PW passiert. Reduktion minimal 3,5%, maximal 4% (Bild: Metron)

	Minimum	Maximum
Fahrleistung (PW-km)	- 11 %	- 16 %
Verkehrserzeugungspotenzial (PW-Fahrten)	- 20 %	- 25 %
Parkplatznachfrage bei PE	- 15 %	- 20 %

4

Auswirkungen einer Parkplatzbewirtschaftung auf verschiedene verkehrliche Messgrössen. Diese Wirksamkeiten reduzieren sich bei einer Gebühr von nur 2 Fr./h (statt 4 Fr.) um etwa 20% (Tabelle: Metron)

den Befragungen des Publikums sowie Gespräche mit den Zentrumsleitungen durchgeführt.

Aus der Zuteilung der Beispielfälle zu den Standorttypen «integriert» und «nicht integriert» hat sich ein klarer Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelwahl und Standorttyp ergeben (Bild 2). Während der PW-Anteil bei integrierten Standorten 55 bis 63 Prozent beträgt, liegt er bei nicht integrierten bei 90 und mehr Prozent. Die Nutzungsart (Einkauf, Freizeit usw.) einer PE hat demgegenüber einen weit geringeren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl (vgl. auch Lit. 3). Dieses klare Resultat steht im Gegensatz zu der beim Bund und verschiedenen Kantonen vorherrschenden Ansicht, die Standortfrage für PE sei in Abhängigkeit von der Nutzung zu beantworten.

### Reaktionen auf Parkgebühren

Der Kern der Publikumsbefragung in den fünfzehn PE hat sich auf die Frage bezogen, wie reagiert würde, wenn pro Parkplatz und Stunde ein Preis von Fr. 4.– erhoben würde. Bild 3 zeigt die Auswirkungen der verschiedenen Reaktionen auf die gefahrenen Kilometer. Viele der befragten AutomobilistInnen würden ihr Verhalten nicht ändern, also wie bisher mit dem Auto kommen (repräsentierend 44% der Fahrzeugkilometer). Etliche kämen weniger häufig, aber immer noch mit dem Auto (26%). Einige würden einen Gratisparkplatz in der Umgebung suchen (11%). Andere (5% der Fahrzeugkilometer) würden auf lokale Einkaufsangebote ausweichen. Schliesslich stiege eine weitere Gruppe auf öffentliche Verkehrsmittel oder das Velo um oder ginge zu Fuss (5% der Fahrzeugkilometer). Insgesamt ergäbe sich eine geschätzte Reduktion von minimal 11 bis maximal 16 Prozent der Fahrzeugkilometer.

Aus der ebenfalls erfragten Akzeptanz des Publikums bezüglich der Höhe der Gebühren lässt sich die Preiselastizität der ermittelten Reaktionen ableiten. Während bei 2 Fr. pro Stunde immerhin noch 80% der bei 4 Fr. zu erwartenden Fahrleistungsreduktionen eintritt, sinkt die Wirksamkeit bei tieferen Beträgen rasch ab. Bei 1 Fr. pro Stunde beträgt die Wirksamkeit nur noch 40% der teuren Variante.

Aus den Reaktionsmustern lassen sich neben der Fahrleistungsveränderung auch die durchschnittliche Veränderung des Verkehrserzeugungspotenzials sowie der Parkplatznachfrage abschätzen (Tabelle 4). Bei Letzteren sind gegenläufige Effekte zu berücksichtigen: Einerseits nimmt die durchschnittliche Parkdauer ab, weil das Parken etwas kostet, andererseits wird sie wegen der vermehrt getätigten Grosseinkäufe teilweise auch verlängert. Die Anzahl der Fahrten (Verkehrserzeugungspotenzial) nimmt am stärksten ab, weil überdurchschnittlich viele kurze Fahrten substituiert werden. Als Folge der reduzierten Verkehrserzeugung ist im (oft überlasteten) Umfeld von PE generell ein verbesserter Verkehrsablauf zu erwarten.

### Lufthygienische Auswirkungen

Zur Ermittlung der Wirkung einer Parkplatzbewirtschaftung auf die Luftschadstoffemissionen ist der Anteil des Verkehrs von und zu PE am gesamten motori-

sierten Individualverkehr (MIV) der Schweiz abgeschätzt worden. Er beträgt rund 10 Prozent. Das Reduktionspotenzial bezüglich Luftschadstoffen ( $\text{NO}_x$ ) durch flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung bei PE beträgt, gemessen am gesamten MIV, rund 1 Prozent. Dabei ist zu beachten, dass der PE-Verkehr und dessen Schadstoffemissionen bzw. die potenziellen Reduktionen derselben räumlich und zeitlich oft konzentriert anfallen, womit sie einen erheblichen Einfluss auf die lokale Immissionssituation haben können. Ein Vergleich mit anderen lufthygienischen Massnahmen im Verkehrsbereich hat gezeigt, dass die Parkplatzbewirtschaftung bei PE mit Massnahmen wie Geschwindigkeitsreduktionen oder Subventionierung von Park and Ride vergleichbar bzw. sogar überdurchschnittlich wirksam ist.

### Sicht der Zentrumsleitungen

Jeweils rund einstündige Gespräche mit den Zentrumsleitern konnten zu folgenden Aussagen und Forderungen zusammengefasst werden:

- Eine Parkplatzbewirtschaftungspflicht muss koordiniert, d.h. mindestens in einer bestimmten Region flächendeckend eingeführt werden.
- Das erwirtschaftete Geld muss einerseits zur Amortisation der Bewirtschaftungseinrichtungen einsetzbar sein und andererseits zweckgebunden zur Verbesserung der Verkehrserschliessung des Standorts und der Region verwendet werden. Eine Abgabe ohne klar definierten Verwendungszweck wird abgelehnt.
- Die Standortwahl bei der Erstellung von PE wird durch den Faktor Parkplatzbewirtschaftung kaum beeinflusst.
- Was die Zahlungsbereitschaft für die Parkierung betrifft, deckt sich die Einschätzung der Zentrumsleitungen in hohem Mass mit der in der Befragung der BesucherInnen ermittelten Preishöhe von rund Fr. 2.–/h. Zu beachten ist, dass obige Aussagen nicht repräsentativ sind, sondern lediglich Hinweise zur Sicht der Zentrumsleitungen vermitteln können.

### Empfehlungen

Die Bewirtschaftung der Parkplätze bei publikumsintensiven Einrichtungen ist aus verkehrlichen, lufthygienischen und raumplanerischen Gründen weiterzuentwickeln und zur Umsetzungsreife zu bringen. Gleichzeitig ist dieses Instrument im Zusammenhang mit anderen Massnahmen zur Reduktion der Verkehrs- und Umweltbelastungen von PE konzeptionell zu koordinieren und laufend zu bewerten.

### Flächendeckende Einführung

Die Parkplatzbewirtschaftung ist zur Verhinderung von Marktverzerrungen und Ausweichstrategien im Rahmen bestehender interkantonalen Zusammenschlüsse bzw. einzelner grösserer Kantone flächendeckend einzuführen.

### Preis

Der Preis für einen Parkplatz soll rund Fr. 2.– pro Stunde betragen und von der ersten Minute an erhoben werden. Mit diesem Betrag scheint eine genügende Len-

kungswirkung bei gleichzeitig hoher Akzeptanz erreichbar.

#### **Flankierende Massnahmen**

Parallel zur Parkplatzbewirtschaftung sind meist noch flankierende Massnahmen notwendig. Dazu gehören der Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder wiederum die Verhinderung von Ausweichstrategien (auf Gratisparkplätze in der Umgebung).

#### **Standortplanung**

Der Bevorzugung integrierter Standorte für neue PE kommt zentrale Bedeutung zu. Der Standorttyp (ins urbane Siedlungsgebiet integriert oder eben nicht integriert) hat sich in der vorliegenden Untersuchung als der prädominante Faktor sowohl für den Modal-Split (Anteil des MIV am Gesamtverkehr) als auch für das Beeinflussungspotenzial durch Parkplatzgebühren erwiesen. Die teilweise bestehenden Ansätze in verschiedenen Kantonen für eine aktive Standortplanung sollten unbedingt vertieft und intensiviert werden. Ein noch so ausgeklügeltes Bewirtschaftungsmodell vermag raumplanerische Fehlentscheide nicht mehr zu korrigieren.

---

Erich Willi, dipl. Geograf, arbeitet als Projektleiter bei der Metron Verkehrsplanung AG in Brugg.  
erich.willi@metron.ch

#### **Literatur**

- 1 Plattform «Publikumsintensive Einrichtungen», Konsenspapier, Version März 2002, unveröffentlichtes Arbeitspapier, sowie Metron-Verkehrsplanung, «Plattform Publikumsintensive Einrichtungen», 1999, i. A. Buwal/Cerc'l'Air, Brugg, März 2000.
- 2 E. Willi et al.: Parkplatzbewirtschaftung bei Publikumsintensiven Einrichtungen – Auswirkungenanalyse. Metron Verkehrsplanung AG, Neosys AG, Hochschule Rapperswil i. A. ARE, Buwal, Cerc'l'Air, Migros-Genossenschafts-Bund, SVI/Astra; Forschungsauftrag 49/00 des SVI Januar 2002. Zu beziehen für Fr. 40.– bei Metron Verkehrsplanung AG, Postfach 253, 5201 Brugg.
- 3 RZU, Mobilitätsverhalten im Einkaufs- und Freizeitverkehr, am Beispiel Glattal. Zürich, 2001.