

Entwicklung der Parkplatzzahlen in der Stadt Zürich

1. Teil

Parkplätze auf privatem Grund

Analyse der Parkplatzentwicklung von 1970–1987

1. Inhaltliche Schwerpunkte

Die Zahl der Parkplätze in der City und damit auch die städtische Parkraumpolitik steht heute im Schussfeld der Kritik aus Gewerbekreisen. Bei dieser Diskussion wird aber oft vergessen, dass sich im Hintergrund der heute stagnierenden Zahl öffentlicher Parkplätze das Parkplatzangebot auf privatem Grund in den letzten zwanzig Jahren drastisch erhöht hat. Dadurch wurde der öffentliche Parkraum – trotz weiter wachsender Gesamtnachfrage – teilweise entlastet. Diese Entlastung kam nicht nur durch das absolute Wachstum der privaten Parkplätze zustande, sondern sie ist auch auf eine veränderte Benutzerstruktur zurückzuführen. Private Parkplätze werden nämlich immer häufiger von Arbeitspendlern frequentiert. Die Entlastung beim öffentlichen Parkraum dürfte somit vor allem dem Einkaufs- und Besucherverkehr zugute kommen.

Diese Verschiebung des Schwergewichts vom öffentlichen zum privaten Parkraum lässt auch auf einen verminderten Einfluss der städtischen Parkraumpolitik schliessen. Zumindest wird sich das Instrumentarium immer mehr von der Steuerung des Parkregimes (Parkuhrenpolitik) auf die Ausgestaltung der Erstellungspflicht privater Parkplätze verschieben.

Während einleitend für den nichtkundigen Leser auf einige Besonderheiten bei den Parkplätzen auf privatem Grund hingewiesen werden muss (Kapitel 2), liegt das Schwergewicht dieses Berichts in der Darstellung der heutigen Parkplatzsituation auf privatem Grund (Kapitel 3) beziehungsweise auf der rasanten Entwicklung seit 1970 (Kapitel 4). Diese Zahlen werden im übrigen differenziert nach den einzelnen Stadtquartieren dargestellt.

Die Parkplatzzahlen allein sagen aber noch wenig aus. Sie müssen einerseits in Bezug gesetzt werden zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, andererseits aber auch zur Bautätigkeit, zu Nutzungsveränderungen und zur städtischen Parkraumpolitik. Die wichtigsten Einflussfaktoren auf die Entwicklung der privaten Parkplätze in der Stadt Zürich und in den einzelnen Quartieren werden ermittelt (Kapitel 5). Anschliessend wird geschätzt, von welcher Benutzergruppe diese Parkplätze heute benützt werden, beziehungsweise ob sich in den letzten zwanzig Jahren grosse Verschiebungen in der Benutzerstruktur ergeben haben (Kapitel 6). Der Bericht endet mit einem knappen Ausblick auf die künftige Entwicklung der Parkplatzentwicklung auf privatem Grund (Kapitel 7).

2. Eigenschaften und Probleme von Parkplätzen auf privatem Grund

Das Stadtplanungsamt führt zusammen mit dem Statistischen Amt eine Areal-, Gebäude- und Geschossstatistik. Dort werden neben den einzelnen Nutzungsarten (Lager, Produktion, Büro, Wohnen) auch alljährlich parzellengenau die Anzahl privater Parkplätze registriert. Im Gegensatz zu den öffentlichen Parkplätzen werden unter dem Begriff «private Parkplätzen» alle jene Parkplätze subsummiert, welche auf privatem Grund liegen, also inklusive jener in öffentlich zugänglichen Parkhäusern. Damit beschränkt sich der Benutzerkreis vorwiegend (mit Ausnahme der vermieteten Parkplätze) auf deren Eigentümer. Dementsprechend tritt das Phänomen «Fremdparkierer» in der Regel – mit Ausnahmen wie bei Park-and Ride-Anlagen-bei privaten Parkplätzen nicht auf.

Neben diesem Vorteil privater Parkplätze gilt es aber zu beachten, dass

- a) ein hohes Angebot an privaten Parkplätzen motorisierten Verkehr anzieht, d.h. den Modal Split zugunsten des individuellen Verkehrs verändert, verfügen doch 85% aller regelmässigen Pendler über einen eigenen Parkplatz am Arbeitsort¹;
- b) private Parkplätze – da nicht der kommunalen Bewirtschaftungspraxis unterstellt – praktisch Dauerparkplätze darstellen und daher für die Berufspendler besonders attraktiv sind;
- c) ihr Wachstum in der Vergangenheit massgeblich zur Versiegelung des Bodens bzw. zum Verschwinden der grünen Vorgärten in der Stadt beigetragen hat, was grundsätzlich die Wohnlichkeit der Stadt beeinträchtigt.

Das Erstellen privater Parkplätze erfolgt jedoch nicht auf freiwilliger Basis, sondern ist seit 1960 rechtlich geregelt. Aufgrund dieser Erstellungspflicht² ist heute jeder Eigentümer eines neuerstellten Betriebes bzw. Wohnhauses verpflichtet, in Abhängigkeit der vorgesehenen Nutzung, der totalen Nutzfläche und des Standorts eine gewisse Anzahl Parkplätze zu erstellen. So wird diese Pflicht heute in schützenswerten (Altstadt) und immissionsgefährdeten bzw. vom öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Gebieten restriktiver gehandhabt.

¹ Gemäss einer 1989 veröffentlichten Studie von M. Arend (Büro Güller/Reinhard/Arend) ² Letzte, abgeänderte Fassung: Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung), Gemeinderatsbeschluss vom 20. Dezember 1989.

3. Die heutige Versorgung mit privatem Parkraum

Die Versorgung mit privaten Parkplätzen in der Stadt hat sich seit 1970 kontinuierlich verbessert, d.h. die Zahl der Parkplätze hat sich bis 1987 mehr als verdoppelt. So verfügt heute jedes in der Stadt Zürich immatrikulierte Motorfahrzeug (inkl. Liefer- und Lastwagen) statistisch gesehen über eineinhalb Privatparkplätze (vgl. Tabelle 1). Ein namhafter Teil der privaten Parkplätze dürfte heute von Pendlern (Zu- oder Binnenpendler) benützt werden.

Tabelle 1: Versorgungsgrad mit Parkplätzen auf privatem Grund

	Anzahl Parkplätze auf privatem Grund				1987
	1970	1975	1980	1985	
je Einwohner	0,2	0,3	0,4	0,5	0,5
je Beschäftigten	...	0,4	...	0,6	...
je Einwohner und Beschäftigten zusammen	...	0,2	...	0,3	...
je Wohnung	0,7	0,9	1,0	1,1	1,1
je immatrikulierten Motorwagen	0,8	1,1	1,2	1,4	1,4
je ha Siedlungsfläche*	18,8	29,5	35,6	41,0	42,2
je 10 000 m ² BGF (im AZ-Bereich)	34,7	48,0	51,9	56,7	57,1

* ohne Freihalte-, Gewässer- und Waldzonen

Von den 1987 bestehenden 195'000 privaten Parkplätzen entfallen über 28 Prozent auf die vier Quartiere Altstetten, Oerlikon, Seebach und Höngg, bzw. ein Drittel aller privaten Parkplätze befindet sich in den Stadtkreisen 9 und 11 (vgl. Abbildung 1).

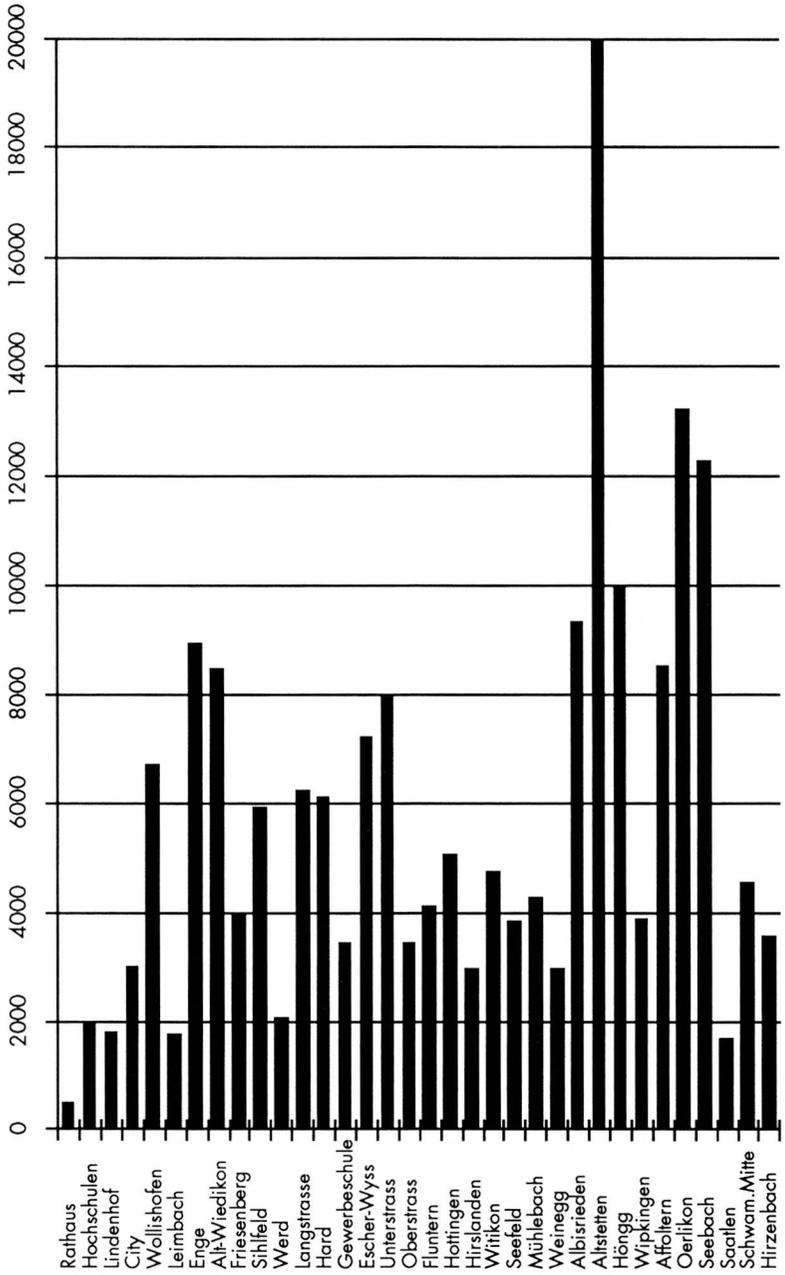
Dies bedeutet jedoch noch nicht, dass diese Quartiere auch die beste Parkraumsituation aufweisen. Diese Stadtgebiete gehören nämlich einerseits zu den grossflächigsten Quartieren bzw. Stadtkreisen, andererseits muss auch das jeweilige Angebot an öffentlichen Parkplätzen für die Einschätzung der lokalen Parkraumsituation berücksichtigt werden. Eine Übersicht über die genauen Parkplatzzahlen liefert die Anhangtabelle.

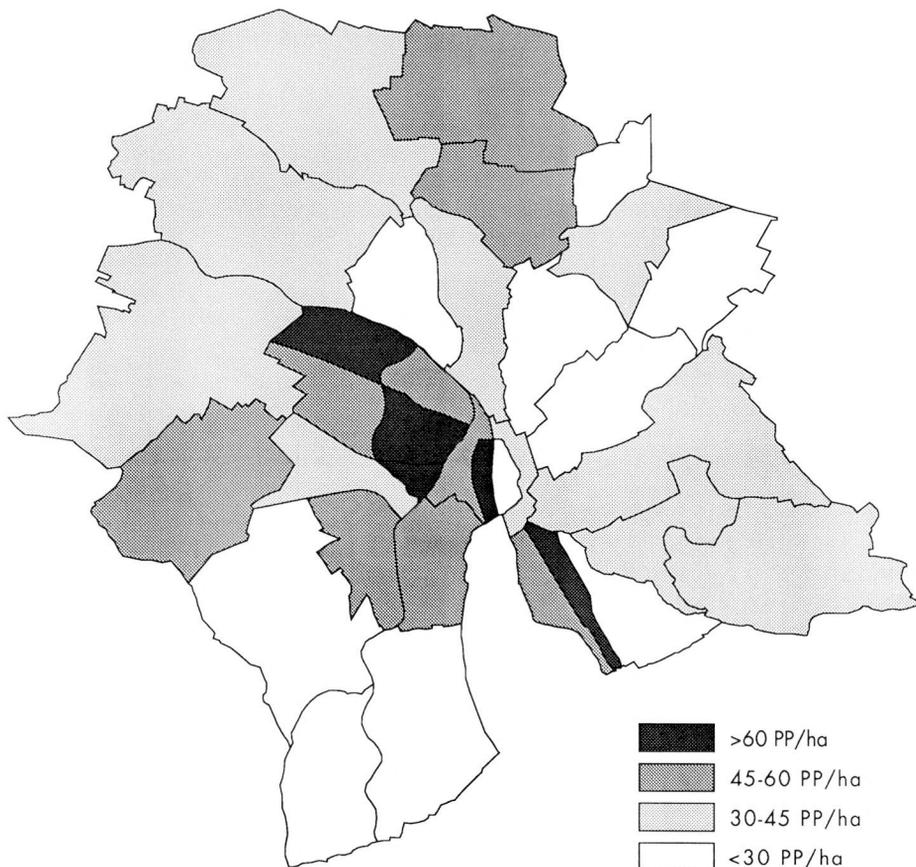
In bezug auf die Bevölkerungszahl ist die Parkplatzdichte in den Quartieren mit einem hohen Anteil an Industriezonen naturgemäss am höchsten. In Quartieren mit einem hohen Wohnanteil, insbesondere bei alter Bausubstanz, ist die Parkplatzdichte dementsprechend weniger hoch.

Die Parkplatzdichte bezüglich der Siedlungsfläche eines Quartiers (Landfläche abzüglich Wald und Wiesen) zeigt deutliche Spitzen im Zentrum der Stadt, in Oerlikon sowie in zentrumsnahen Seeanstösserquartieren (vgl. Abbildung 2).

Allgemein lässt sich eine relativ gute Übereinstimmung zwischen Parkplatzzahl und Nutzfläche über alle Quartiere hinweg feststellen, wobei tendenziell die neueren Aussenquartiere überdurchschnittlich viele Parkplätze bzw. der Kreis 1 deutlich weniger Parkplätze in bezug zur Nutzfläche aufweisen. Eher eine «Übersorgung» bezüglich der Nutzfläche weisen die Kreise und 9 und 11, sowie das Zentrum Schwamendingen auf.

Abbildung 1: Parkplatzsituation in den einzelnen Stadtquartieren im Jahre 1987





Postuliert man aufgrund der Erstellungspflicht heute einen engen Zusammenhang zwischen Nutzfläche (Bruttogeschossfläche in AZ-Gebieten) und Anzahl privater Parkplätze, so weisen die im nördlichen Halbkreis der Altstadt gelegenen Quartiere (Gewerbeschule, Wipkingen, Oberstrass), sowie die Quartiere Weinegg und Sihlfeld noch die grössten Wachstumspotentiale für die Zukunft auf.

Die Flächenbeanspruchung durch Strassen, Plätze und insbesondere auch durch Parkplätze hat heute in den Grossstädten ein ernst zu nehmendes Ausmass erreicht. Neben der Verdrängung anderer Nutzungen ist insbesondere die Beeinträchtigung des Stadtbilds und der Wohnlichkeit sowie die mit der Versiegelung des Bodens eintretende Klimaverschlechterung zu erwähnen. Höfe und Vorgärten sind in den vergangenen Jahren zunehmend zu Parkplätzen umfunktioniert worden. Besonders hoch ist

heute die Bodenversiegelung in den Quartieren Hard und Langstrasse, wobei hier das Bahnareal eine wichtige Rolle spielt. Dort beträgt der Anteil der Verkehrs- und Parkplatzfläche mehr als 50% der Gesamtfläche. Im übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Zürich aufgrund der Unterdotierung des Quartiers Hard mit Freiräumen in der ersten Etappe ihres Freiraumkonzepts mit der Planung Hard begonnen hat; dies unter dem Motto «Aussenräume sind Lebensräume».

In den Quartieren Gewerbeschule, Hochschule, City und Werd liegen diese Werte zwischen 30% und 40%. Ein Anteil von 30% wird heute als kritische Grenze für die Wohnlichkeit eines Quartiers bezeichnet; ein Wert von über 40% führt zur Zerstörung des wohnlichen Stadtbilds.

4. Entwicklungsdynamik bei den privaten Parkplätzen

4.1 Vergleich der Entwicklung der privaten Parkplätze mit andern Grössen der Stadtentwicklung

Trend von der Strassenrandparkierung zur Parkierung auf Privatgrund

Die Anzahl der Parkplätze auf privatem Grund hat sich in der Periode 1970–1987 um 105'000 Einheiten erhöht; d.h. eine Verdoppelung der Parkplatzzahl ist eingetreten. Von 1970–1977 reduzierte sich die Zahl der öffentlichen Parkplätze um 10'000 Einheiten. Seither hat sich das Angebot an öffentlichen Parkplätzen auf einem Wert von rund 51'500 stabilisiert und beträgt heute lediglich noch etwa 20% des gesamten Parkraumangebotes (vgl. Abbildung 3).

Der Parkraumbewirtschaftung durch die Stadt – darunter fallen etwa Instrumente wie die Steuerung des Parkplatzangebots, des Zeitregimes und der Tarife, Zulassungsbeschränkungen u.a.m. – kommt aus dieser Sicht ein immer kleiner werdender Stellenwert zu. Die Beeinflussung des privaten Parkraums beschränkt sich vorwiegend auf die Ausgestaltung der Erstellungspflicht, bzw. auf das Festsetzen einer Höchstgrenze für gewisse Zonen oder für bestimmte Nutzungen. Das grössere Angebot an privaten Parkplätzen brachte aber eine Entlastung des Druckes auf die öffentlichen Parkplätze.

Stark wachsendes Parkraumangebot vor dem Hintergrund einer rückläufigen Bevölkerungs- und einer leicht ansteigenden Arbeitsplatzentwicklung

Die Bevölkerungszahl hat von 1970–1987 um 60'000 abgenommen. Trotzdem wuchs die Zahl der Motorwagen (für Personen- und Warentransporte) von 121'000 (1970) auf 142'000 (1987); der Motorisierungsgrad stieg deutlich an. Die Zahl der Motorwagen ist aber seit 1982 (Maximum) rückläufig. Ebenso hat die Wachstumsdynamik bei den Parkplätzen auf Privatgrund nachgelassen (vgl. Abbildung 4). Das Erreichen einer Sättigungsgrenze scheint in Sicht.

Abbildung 3: Entwicklung der Parkplätze auf privatem und öffentlichem Grund

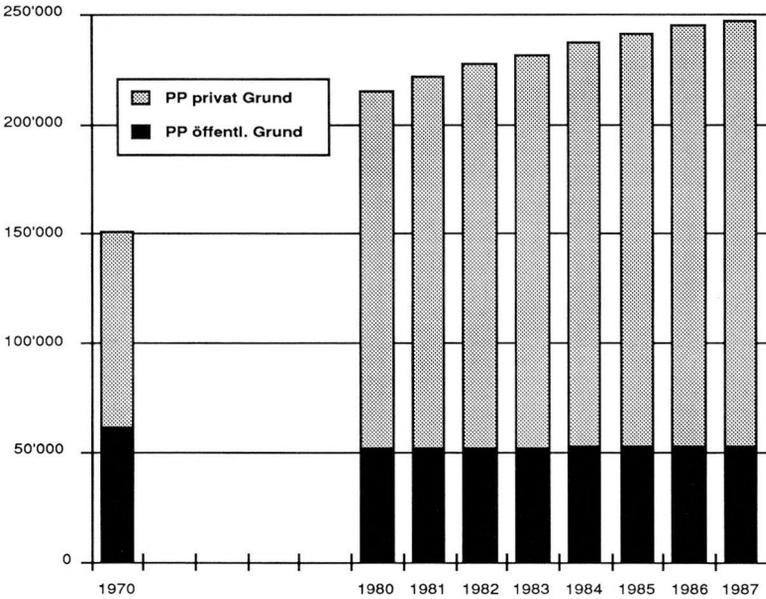
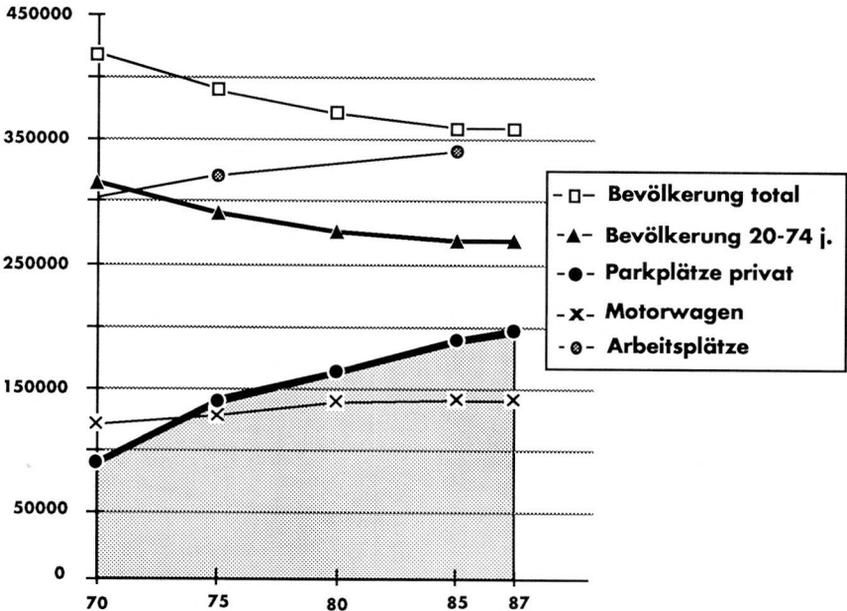


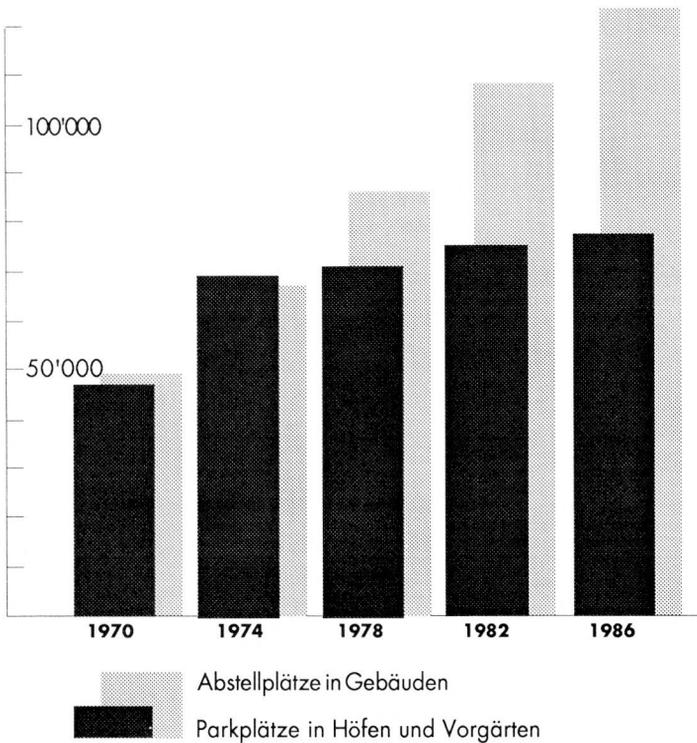
Abbildung 4: Gegenüberstellung der Anzahl privater Parkplatzzahlen mit den beeinflussenden Grössen



Stagnierende Zahl ungedeckter Parkplätze

Bezüglich Wohnqualität in der Stadt ist zudem von Bedeutung, ob die Parkplätze gedeckt sind, oder ob sie effektiv Höfe und Vorgärten verdrängen. Die Zahl der ungedeckten Parkplätze erhöhte sich von 1970 bis 1987 um 28'000 Einheiten; sie scheint sich heute jedoch zu stabilisieren. Gleichzeitig ist ihr Anteil an der Gesamtzahl der privaten Parkplätze markant zurückgegangen (von 50% auf unter 40%). Mit andern Worten: Heute werden private Parkplätze praktisch nur noch in Gebäuden erstellt. – Abbildung 5 zeigt die Entwicklung in Vierjahres-Schritten.

Abbildung 5: Autoabstellplätze total und in Gebäuden

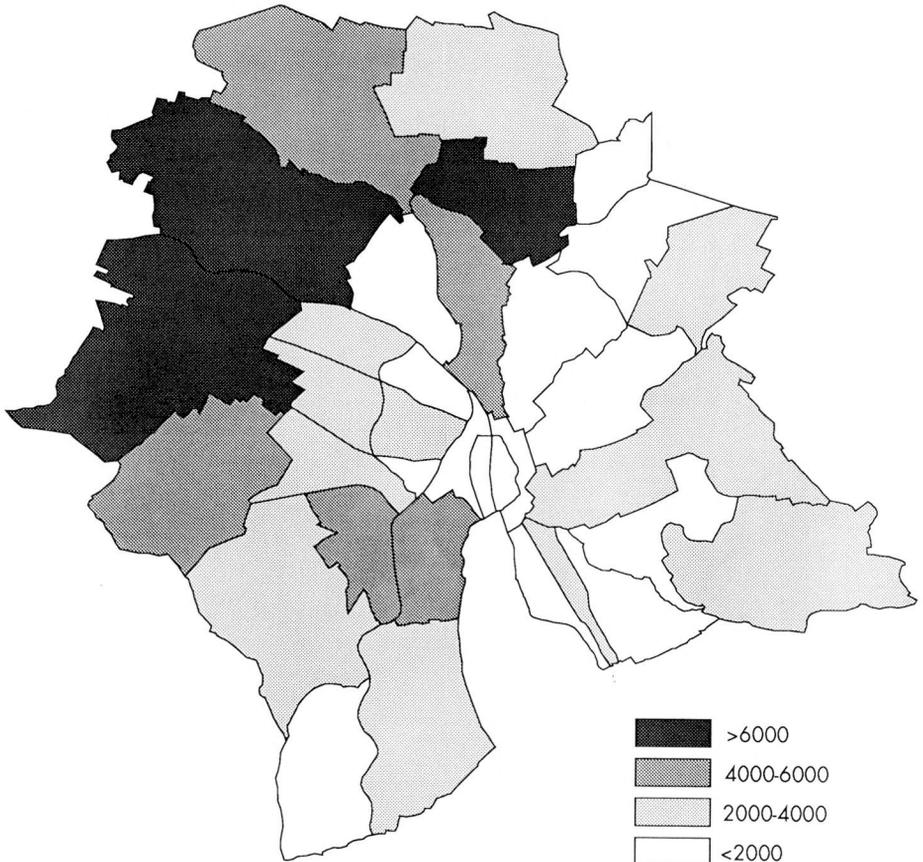


4.2 Parkraumentwicklung in den einzelnen Stadtquartieren

Der Vergleich der Parkraumentwicklung in den einzelnen Quartieren fällt unterschiedlich aus je nachdem, ob man das absolute Wachstum, das relative (prozentuale) Wachstum oder jenes bezogen auf die Bodenfläche des Quartiers betrachtet.

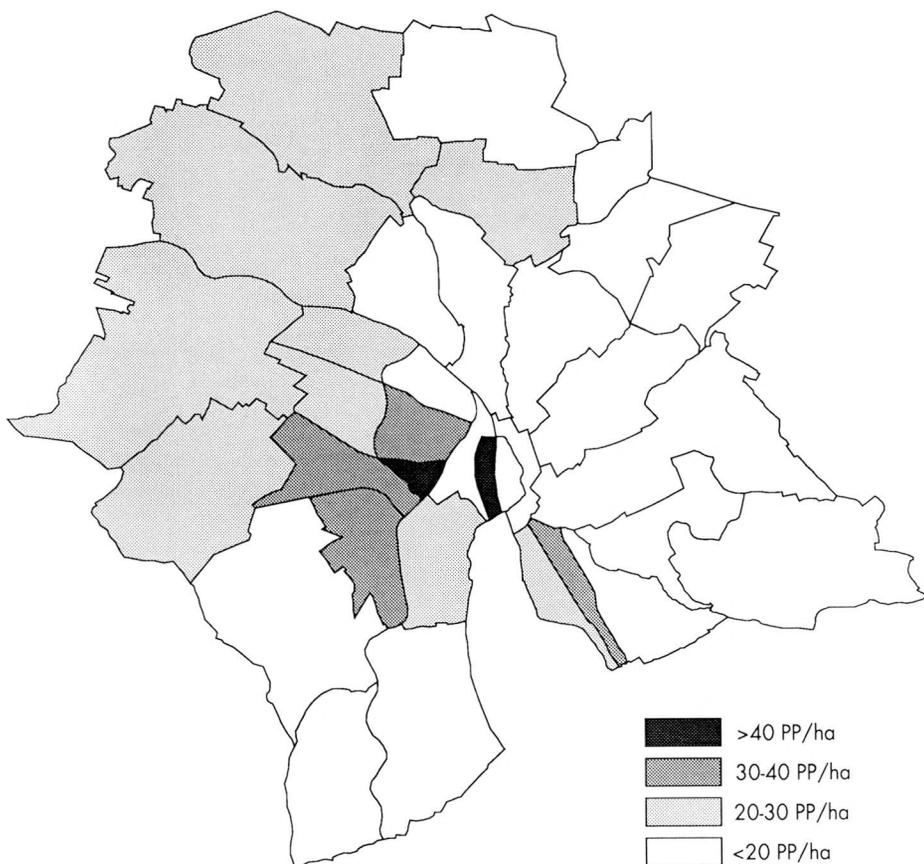
Absolut die stärksten Zunahmen verzeichneten die Quartiere Altstetten (+14'000), Oerlikon (+7'100), Höngg (+6'500), Affoltern (+5'700) und Alt-Wiedikon (+5'100) (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Absolutes Wachstum der privaten Parkplätze in den Quartieren 1970–1987



Diese Unterschiede beruhen jedoch zu einem grossen Teil auf der jeweiligen Grösse der einzelnen Quartiere. Unter Ausschaltung dieses Faktors ergibt sich eine völlig andere Reihenfolge: Lindenhof, Werd, Sihlfeld, Alt-Wiedikon, Langstrasse, Mühlebach und Escher-Wyss (vgl. Abbildung 7). Die starke Zunahme der Parkplatzdichte in diesen Quartieren ist vor allem auf ihre bereits sehr hohe Siedlungsdichte (Nachholeffekt) und das Wachstum ihrer Nutzfläche zurückzuführen (vgl. Kapitel 5). Es fällt das überdurchschnittliche Wachstum im Westen der Stadt bzw. südlich der Limmat auf.

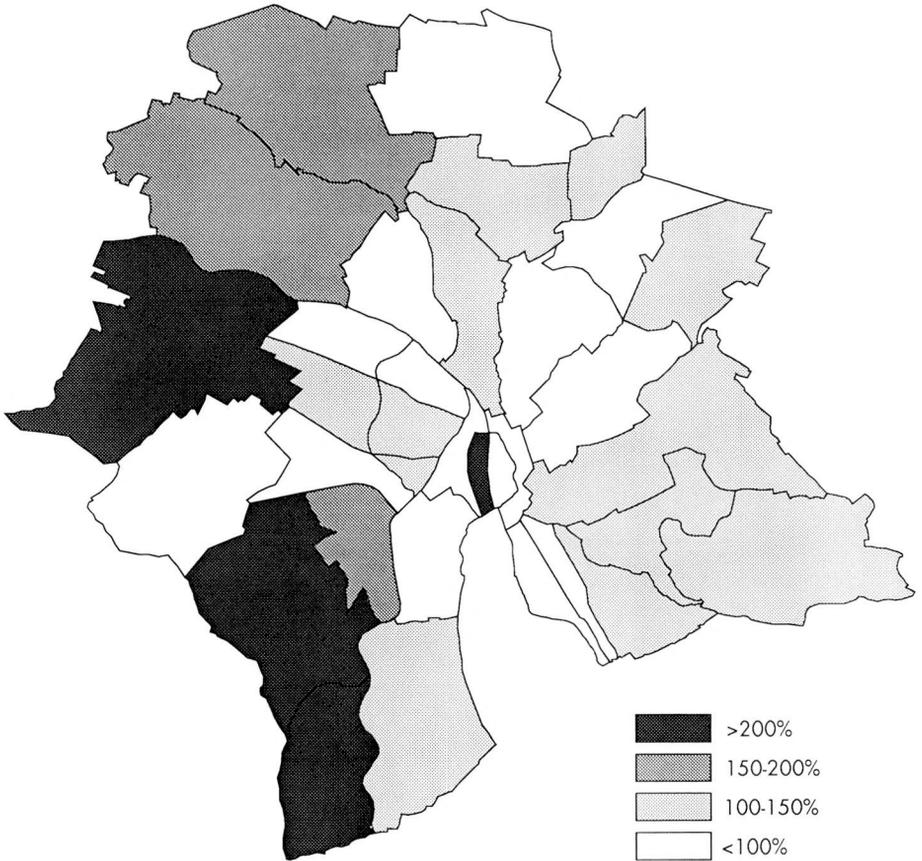
Abbildung 7: Absolutes Wachstum der privaten Parkplätze in bezug auf die Siedlungsfläche nach Quartieren (1970–1987)



Prozentual das stärkste Wachstum verzeichneten die Quartiere Lindenhof (+450%), Altstetten (+230%), Friesenberg (+210%), Affoltern (+200%) und Höngg (+180%) (vgl. Abbildung 8).

Die grösste Dynamik geht damit von Gebieten mit kleiner Parkplatzdichte im Jahre 1970 aus, besteht doch dort ein gewisses Nachholbedürfnis. Ebenfalls eine starke Dynamik kam im Zusammenhang mit dem Bau neuer Parkhäuser (bspw. Urania, ETH-Hönggerberg, Park and Ride – Altstetten)

Abbildung 8: Prozentuales Wachstum der privaten Parkplätze von 1970–1987 nach Quartieren



in gang. In jungen Wohnquartieren wie im Rütihof, in Leimbach, im Schwamendinger Quartier Saatlen und in Witikon kam die Erstellungspflicht voll zum tragen. In einigen Industriegebieten, v.a. in den Stadtkreisen 3, 4, 5 und 9, trug die Nutzungsverdichtung massgeblich zum starken Parkplatzwachstum bei. Auf die spezifischen Gründe für das jeweilige Wachstum der privaten Parkplätze in den einzelnen Quartieren wird in Kapitel 5 eingegangen.

4.3 Parkraumentwicklung und Raumnutzung

Teilt man die 202 statistischen Zonen der Stadt Zürich entsprechend der jeweilig vorherrschenden Nutzungsart in fünf Nutzungstypen ein – Altstadt, City und cityähnli. Gebiete, Mischgebiete, Industrie- und Wohngebiete – (vgl. Abbildung 9), so fällt die grosse Parkplatzdichte im Industriegebiet resp. die relativ geringe Dichte in der Altstadt auf (vgl. Tabelle 2).

Abbildung 9: Unterteilung des Stadtgebietes nach Hauptnutzungen

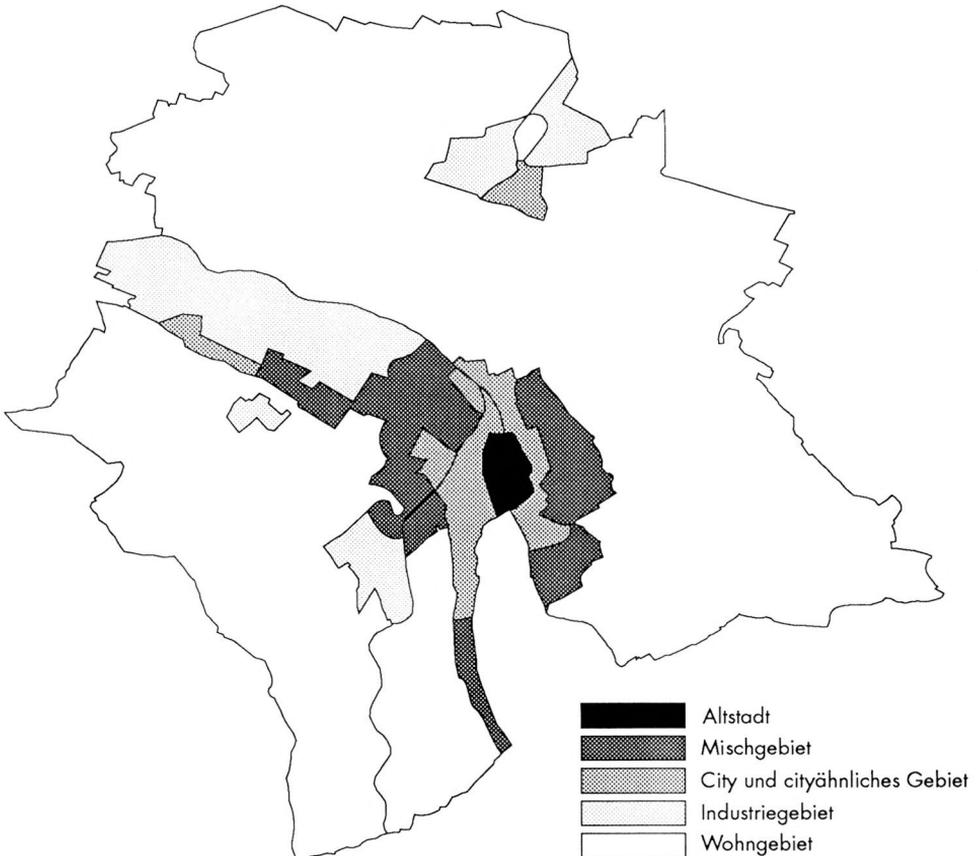


Tabelle 2: Parkplatzdichte nach Nutzungsräumen

a) Stand 1987

Gebiet	Parkplätze (privat)	Parkplätze (öffentlich)	Nutzungsanteile **	
	je 10 000 m ² BGF		Büro in %	Wohnen in %
Altstadt	110	40	20	> 45
City/-ähnliches Gebiet	450	90	45	< 30
Mischgebiet	420	120	25	> 50
Industriegebiet	580	60	> 35	25
Wohngebiet	440	150	< 10	> 75

b) Veränderung der Parkplatz-Anteile auf Privatgrund zwischen 1970 und 1987

Gebiet*	1970	1970	1986	1986
	absolut	in %	absolut	in %
Altstadt	738	1	2 273	1
City/-ähnliches Gebiet	14 385	15	26 671	14
Mischgebiet	14 224	15	28 623	15
Industriegebiet	13 662	14	34 356	18
Wohngebiet	51 015	54	101 214	52

* vgl. Abbildung 9 ** Anteil der Büro- und Wohnbruttogeschossfläche am Total der BGF im AZ-Bereich

Im Gegensatz dazu ist die Konzentration öffentlicher Parkplätze in den Wohngebieten am grössten. Die grösste Parkplatzdynamik gemessen am prozentualen Wachstum fand in den Industriegebieten statt. Die Wohngebiete haben an Parkraumanteilen (private Parkplätze) verloren.

5. Wichtigste Einflussfaktoren auf die Entwicklung der privaten Parkplätze

Es existiert eine Vielzahl von Gründen für das starke Wachstum der privaten Parkplätze. Einzelne Faktoren wirken direkt auf das Angebot, andere Faktoren wirken über eine verstärkte Nachfrage nach Parkraum eher indirekt auf die Erstellung von privaten Parkplätzen.

5.1 Auf das Angebot von privaten Parkplätzen wirkende Faktoren

Erstellungspflicht

Im Rahmen der Erstellungspflicht³ werden Minimalwerte oder seit einiger Zeit auch Maximalwerte für die Anzahl der Parkplätze ebenso wie der Anteil Besucherparkplätze vorgegeben. Dazwischen besteht ein – wenn auch immer kleinerer – individueller Spielraum.

³ Siehe Fussnote 2 im Abschnitt 2.

Bautätigkeit

Die Erstellungspflicht kommt erst durch die Bautätigkeit, d.h. durch Neu- und Umbauten zum tragen. Neue Parkplätze entstehen – um nur die wichtigsten Faktoren zu nennen – vorwiegend durch Neubauten, sind also abhängig vom Angebot an Bauzonenreserven, von der Standortattraktivität, vom Alter der Bausubstanz, vom Trend zur Um- und Bessernutzung von Industriebranchen und vom Bodenpreis.

Höhe von Alternativeinkünften

Aus Sicht des Bauherrn spielt bei der Erstellung von Parkplätzen der Bodenpreis als Ausdruck der Standortattraktivität eines Grundstücks ebenfalls eine wichtige Rolle. Bei sehr attraktiven Lagen lohnt es sich deshalb nicht, den freiwilligen Spielraum zur Erstellung von Parkplätzen auszuschöpfen, da alternative Nutzungsarten vorzuziehen sind.

Arbeitsmarktsituation

Neben der Erstellung von Kundenparkplätzen geht der grösste Druck zur Erstellung von Firmenparkplätzen von den Angestellten aus. Bei angespannter Arbeitsmarktsituation ist der Arbeitgeber tendenziell eher bereit auf die Wünsche seiner Angestellten, d.h. auf den bestehenden Nachfragedruck, einzugehen und auf Alternativeinkünfte zu verzichten.

5.2 Auf die Nachfrage von privaten Parkplätzen wirkende Faktoren

Pendleraufkommen

In den letzten zwanzig Jahren hat die Pendlerzahl kontinuierlich zugenommen, insbesondere auch die Zahl derjenigen Leute, welche den motorisierten Individualverkehr benützen. Neben dem verbesserten Infrastrukturanangebot (beim individuellen und öffentlichen Verkehr), wirkte auch der erhöhte Motorisierungsgrad der privaten Haushalte (vor allem im Stadtumland) und die Ausuferung der Siedlungsstruktur nachfragesteigernd.

Angebot an öffentlichen (Dauer-)Parkplätzen

Das stagnierende Angebot an öffentlichen Parkplätzen bot kein Ventil für die gesteigerten Parkplatzbedürfnisse der Pendler. Die vermehrte Parkraumbewirtschaftung wirkte nachfrageverstärkend, das wachsende Angebot an Park and Ride-Gelegenheiten nachfragedämpfend.

Der zunehmende Kaderanteil bzw. Spezialisierungsgrad der Beschäftigten in Zürich dürfte eher nachfragesteigernd wirken, da das Kader im allgemeinen eher Anspruch auf einen eigenen Parkplatz geltend macht. Die Höherqualifizierung des städtischen Arbeitsmarktes geht einher mit einer erhöhten Einkommensstruktur der Zupendler. Einkommensstarke Zupendler benützen jedoch signifikant häufiger das Auto für den Arbeitsweg.

5.3 Bedeutung der einzelnen Faktoren für die Stadt Zürich und ihre Quartiere

Über die ganze Stadt betrachtet, hat wohl die Erstellungspflicht den grössten Einfluss auf die Entwicklung der privaten Parkplätze gehabt, insbesondere seit sie eine obere Grenze enthält. In den sechziger und siebziger Jahren wirkte sie wachstumsbeschleunigend, heute aber als Folge der Revision der Parkplatzverordnung (Senkung der Pflichtparkplatzzahl je Nutzfläche und der Beschränkung der maximal möglichen freiwilligen Parkplätze) bei gesteigerter Nachfrage wachstumshemmend. Betrag der Anteil freiwilliger Parkplätze in den Jahren 1985/86 jeweils zwischen 30 und 40 Prozent⁴ der Pflichtparkplätze, liegt er heute seit Inkrafttreten des oberen Plafonds unter 10 Prozent. Besonders deutlich kommt dieser Plafonds in citynahen, mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen bzw. immissionsgefährdeten Zonen zum Tragen.

Kleinräumig, d.h. in den einzelnen Stadtquartieren, spielen jedoch eine Vielzahl anderer Faktoren eine wichtige Rolle. Hier wäre an erster Stelle die allgemeine Bautätigkeit zu nennen, da die Erstellungspflicht ja erst bei Neu- und Umbauten bzw. bei Umnutzungen (also im Zusammenhang mit Baubewilligungen) zum Zuge kommt. Dementsprechend ist auch die Umnutzung bestehender Bauten bzw. der Bau von Parkhäusern zu nennen.

Ein deutlich zunehmender Büroanteil trug in vielen Stadtquartieren zum starken Wachstum der privaten Parkflächen bei. Dieser ist in den Quartieren Langstrasse, Escher-Wyss (neben einer Umnutzung von Lager- und Produktionsflächen zu Büroflächen), Weinegg, Altstetten, Höngg, Affoltern, Oerlikon und Seebach vorwiegend auf eine allgemeine Zunahme der Nutzfläche (in die Höhe und in die Bodenfläche) zurückzuführen. Diese Entwicklung wird auch durch das grosse Arbeitsplatzwachstum speziell in den Quartieren Friesenberg, Altstetten, Alt-Wiedikon und Hottingen dokumentiert.

In einigen Quartieren kam es dadurch aber auch zu einem Rückgang des Wohnanteils, sei dies, dass die Expansion praktisch ausschliesslich der Büronutzung zugute kam, sei es, dass es zu effektiven Umnutzungen kam. Dies trifft auf die Quartiere Wollishofen, Friesenberg, Werd, Langstrasse, Oerlikon und Seebach zu.

⁴ gemäss Untersuchung des Stadtplanungsamtes, vgl. Weisung zur Parkplatzverordnung vom 11. Mai 1988

In den Quartieren Lindenhof (Urania), Altstetten und Höngg (ETH) trugen auch einige Gross-Parkhäuser wesentlich zum Parkplatzwachstum bei.

6. Nutzung des privaten Parkraumes

Parkplätze auf privatem Grund werden durch verschiedene Benutzergruppen frequentiert. In der Regel werden folgende Nutzungstypen voneinander unterschieden:

Nutzung zu Arbeitszwecken

Parkplätze von Büros und Produktionsbetrieben werden primär durch deren Arbeitskräfte zu Pendelzwecken (Zu- und Binnenpendler) und Geschäftsfahrten benützt. Ebenfalls hierzu gerechnet wird der ganze Fahrzeugpark der Firma.

Nutzung zu Wohnzwecken

Diese umfassen sämtliche den Wohnhäusern zugerechneten Parkplätze ohne Einschluss der für den Besucherverkehr gekennzeichneten Plätze.

Nutzung zu Besuchs- und Einkaufszwecken

Hierunter fallen die den Läden, Restaurants, persönlichen Dienstleistungen und öffentlichen Anlagen zugerechneten Besucherparkplätze sowie der vorgeschriebene Besucheranteil bei Parkplätzen von Firmen bzw. Wohnhäusern.

Es wurde im folgenden versucht, die jeweiligen Benutzeranteile für das Jahr 1986 abzuschätzen. Aufgrund der bestehenden Geschosnutzungsanteile, der seit 1960 bestehenden Vorschriften der Parkplatzverordnung, der genauen Parkplatzzahlen der Parkhäuser und der vorhandenen Ortskenntnis wurde für jede statistische Zone der Stadt der Benutzersplit geschätzt und anschliessend auf Quartier- und Kreisebene summiert (bottom-up-Ansatz). Anschliessend wurden die Ergebnisse auf ihre Plausibilität hin getestet (top-down, indem diese bspw. mit dem Motorisierungsgrad der jeweiligen Quartierbevölkerung, den Pendlerzahlen usw. verglichen wurden).

Über die ganze Stadt ergab sich für 1986 ein Anteil des Arbeitsverkehrs an der Benützung der privaten Parkplätze von 40%; jener des Anwohnerverkehrs lag bei gut 45%, jener des Besuchs- und Einkaufsverkehrs bei knapp 15% (vgl. Tabelle 3).

Überdurchschnittlich hohe Anteile an Arbeitsverkehr weisen die Stadtkreise 1 und 5 (> 60%) sowie 4 (> 45%) auf. Der Besucheranteil ist, abgesehen vom Kreis 1 (> 25%), zwischen den Kreisen recht ausgeglichen. Der Anwohneranteil ist in den Kreisen 12, 10 (> 60%), bzw. 7 und 6 (> 50%) am höchsten.

Tabelle 3: Verschiebung des Benutzersplits von 1970 bis 1986

Jahr	Nutzergruppe Arbeiten %	Besuchen %	Wohnen %
1970	30-35	> 10	55
1986	40	> 15	> 45
1970-1986	+45 000	+15-20 000	+35-40 000

Anschliessend wurde dasselbe Verfahren für das Jahr 1970 wiederholt, wobei die Genauigkeit dieser Schätzung kleiner ist als für 1986. Ein Vergleich der Nutzungsanteile der beiden Jahre bestätigt die zunehmende Verlagerung des Benutzersplits vom Anwohner- zum Arbeits- und Geschäftsverkehr. Dies bedeutet beispielsweise auch, dass 1970 lediglich jeder 15. Beschäftigte über einen Parkplatz verfügte, 1986 hingegen bereits durchschnittlich jeder fünfte in der Stadt Beschäftigte. Damit verbunden ist jedoch auch eine spürbare Entlastung des öffentlichen Parkraums von Fremdparkierern⁵ bzw. zugunsten des Einkaufsverkehrs.

Diese Verschiebung war einerseits bedingt durch die deutlich höhere Bautätigkeit im Bereich Büro und Produktion gegenüber dem Wohnungsbau. Andererseits aber wiesen die Firmen auch eine grössere Nachfrage nach privaten Parkplätzen auf. So entfiel ein Grossteil der in den Jahren 1985 und 1986 erstellten freiwilligen Parkplätze auf den kommerziellen Bereich. Der leicht steigende Besucheranteil ist auf den dafür festgelegten Anteil bei den Pflichtparkplätzen von Büros und Wohnungen zurückzuführen.

Die markantesten Verschiebungen von der Anwohner- zur Arbeitsnutzung waren in den Kreisen 1, 9, 4, 10 und 2 zu beobachten.

Die Analyse der aktuellen Baugesuche scheint nun jedoch auf eine Trendumkehr hinzudeuten, indem deren Bewohneranteil wieder bei über 50% liegt. Dies ist vorwiegend auf die Reduktion der Pflichtparkplätze bei Büros (heute ein Parkplatz je 100m² BGF, vorher zwei Parkplätze) und die Beschränkung der Zahl der freiwilligen Parkplätze zurückzuführen, welche die Nutzung im Arbeitsverkehr stärker trifft.

Ob sich effektiv eine Trendumkehr eingestellt hat, wird weiterer Abklärungen bedürfen. Aus diesem Grund wird das Stadtplanungsamt auch in Zukunft die Entwicklung des privaten Parkraums verfolgen.

⁵ Vgl. hierzu die Untersuchungen des Stadtplanungsamtes von 1978 bzw. 1985 in den Quartieren Hottingen, Enge, Wiedikon und Wollishofen, veröffentlicht im Informationsblatt Nr. 5/Oktober 1986.

7. Zukünftige Entwicklung des privaten Parkraumes

Die Zahl der privaten Parkplätze wird auch in den kommenden Jahren noch weiter ansteigen, wenngleich sich die Dynamik deutlich verlangsamten wird.

Das grösste Wachstumspotential liegt dort, wo noch Baulandreserven vorhanden sind bzw. dort, wo die freiwilligen Parkplätze nicht deutlichen Beschränkungen unterworfen sind wie bspw. in der Altstadt und in city-nahen Gebieten. Baulandreserven sind v.a. noch in den unternutzten oder in Zukunft vermehrt umgenutzten Industriezonen oder in einzelnen Wohnquartieren (d.h. vorwiegend in den Aussenquartieren) zu finden. Ein weiteres Potential schlummert in den Wohnquartieren mit alter Bausubstanz, welche heute z.T. bezüglich privatem Parkraumangebot noch unterversorgt sind. Hierbei ist jedoch zu beobachten, dass sanfte Renovationen nicht unter die Erstellungspflicht fallen. Schliesslich werden auch einzelne Grossprojekte wie HB-Südwest, Überbauung des Binzareals u.a.m. für sporadische Parkplatzschübe verantwortlich sein.

Mark Würth, Stadtplanungsamt Zürich

Anhangtabelle zum 1. Teil: Parkplätze auf Privatgrund

Quartier	1970	1980	1987	Veränderung absolut	1970–1987 in %
Rathaus	407	516	525	118	29,0
Hochschulen	1 420	1 710	2 026	606	42,7
Lindenhof	331	1 771	1 810	1 479	446,8
City	2 037	2 581	3 055	1 018	50,0
Kreis 1	4 195	6 578	7 416	3 221	76,8
Wollishofen	3 287	5 979	6 718	3 431	104,4
Leimbach	528	1 467	1 801	1 273	241,1
Enge	4 710	7 771	8 988	4 278	90,8
Kreis 2	8 525	15 217	17 507	8 982	105,4
Alt-Wiedikon	3 385	7 004	8 514	5 129	151,5
Friesenberg	1 280	2 827	4 022	2 742	214,2
Sihlfeld	3 047	5 319	5 956	2 909	95,5
Kreis 3	7 712	15 150	18 492	10 780	139,8
Werd	927	2 023	2 093	1 166	125,8
Langstrasse	2 903	4 772	6 254	3 351	115,4
Hard	2 537	5 645	6 137	3 600	141,9
Kreis 4	6 367	12 440	14 484	8 117	127,5
Gewerbeschule	2 398	2 475	3 467	1 069	44,6
Escher Wyss	3 747	5 988	7 236	3 489	93,1
Kreis 5	6 145	8 463	10 703	4 558	74,2
Unterstrass	3 647	5 909	8 017	4 370	119,8
Oberstrass	2 074	3 097	3 478	1 404	67,7
Kreis 6	5 721	9 006	11 495	5 774	100,9
Fluntern	2 656	3 779	4 125	1 469	55,3
Hottingen	2 491	4 244	5 099	2 608	104,7
Hirslanden	1 425	2 712	3 021	1 596	112,0
Witikon	2 030	3 975	4 786	2 756	135,8
Kreis 7	8 602	14 710	17 031	8 429	98,0
Seefeld	2 117	3 427	3 875	1 758	83,0
Mühlebach	2 207	3 819	4 317	2 110	95,6
Weinegg	1 332	2 604	3 010	1 678	126,0
Kreis 8	5 656	9 850	11 202	5 546	98,1
Albisrieden	5 082	8 455	9 359	4 277	84,2
Altstetten	6 059	16 745	20 011	13 952	230,3
Kreis 9	11 141	25 200	29 370	18 229	163,6
Höngg	3 557	7 032	10 013	6 456	181,5
Wipkingen	2 140	3 277	3 921	1 781	83,2
Kreis 10	5 697	10 309	13 934	8 237	144,6
Affoltern	2 891	7 582	8 558	5 667	196,0
Oerlikon	6 199	9 928	13 259	7 060	113,9
Seebach	9 678	11 258	12 309	2 631	27,2
Kreis 11	18 768	28 768	34 126	15 358	65,7
Saatlen	834	1 609	1 723	889	106,6
Schwamendingen-Mitte	3 166	4 285	4 586	1 420	44,9
Hirzenbach	1 498	2 472	3 577	2 079	138,8
Kreis 12	5 498	8 366	9 886	4 388	79,8
Ganze Stadt	94 027	164 057	195 646	101 619	108,1

2. Teil

Parkplätze auf öffentlichem Grund

Neuerhebung 1988; Anlass zu einer Analyse

1. Ausgangslage

Seit rund 25 Jahren steht die Entwicklung der Parkplätze auf öffentlichem Grund im Beobachtungsfeld des Stadtplanungsamtes. Unter «Parkplätzen auf öffentlichem Grund» werden sämtliche für Personenwagen zugängliche Abstellmöglichkeiten – mit oder ohne Entrichtung von Gebühren – in öffentlichen Strassen verstanden (Strassenparkierung). Die allgemein zugänglichen Abstellplätze in Parkhäusern (z.B. Parkhaus Urania, Gessnerallee, Vorderberg) erfüllen dieselbe Funktion, sind aber Einrichtungen auf privatem Grund (vgl. 1. Teil). Parkplätze in Privatstrassen, solche für Cars, Wohnwagen, Motorräder sowie Taxi-Standplätze sind von der vorliegenden Statistik ausgeschlossen.

Beschränkte sich die erste Erhebung 1963 auf die Stadtkreise 1 bis 6, wurde 1970 erstmals das gesamte Stadtgebiet erfasst. Im Jahre 1977 folgte die zweite Gesamterhebung, welche zudem die qualitativen Merkmale des Parkierungsangebotes speziell berücksichtigte. Über die Problematik, die Erhebungsmethode und die Entwicklung wurde im Heft 1979/1 der «Zürcher Statistischen Nachrichten» berichtet. Tabelle 1 fasst die Entwicklung 1970–77 zusammen.

Tabelle 1: Entwicklung 1970–77; Übersicht

Parkplatz-Kategorie	1970 absolut	Index	1977* absolut	Index
Parkdauer beschränkt	6 250	100	9 750	156,0
Parkdauer unbeschränkt:				
markiert	26 350	100	28 100	106,6
unmarkiert	28 540	100	14 160	49,6
im ganzen	61 140	100	52 010	85,1

*definitive Zahlen

2. Die Gesamterhebung 1988

Die Gesamterhebung 1977 wurde in den folgenden Jahren aufgrund der polizeilichen Verfügungen und von Feldkontrollen laufend nachgeführt. Es liegt aber in der Natur der Sache, dass sich bei einer solchen statistischen Fortschreibung Fehler einschleichen können. Nach zehn Jahren Nachführung wurde deshalb eine dritte Gesamterhebung beschlossen. Einmal kann so die Verlässlichkeit der bisherigen Fortschreibungsmethode geprüft werden, gleichzeitig wird zudem eine neue Basis für die Nachführungsarbeiten in den nächsten Jahren geschaffen.

Aus personellen Gründen erstreckte sich die Neuerhebung über zwei Jahre. Die Kreise 1, 2, 6, 8, 10 und 11 wurden 1987 erfasst. Dabei hat man zum ersten Mal die Baustellen im öffentlichen Raum (für die sechs genann-

ten Kreise rund 90) inventarisiert und berücksichtigt. Nach demselben Muster wurde im Jahre 1988 die Zählung für die übrigen Stadtquartiere fortgesetzt. Während dieser Periode erfolgte weiterhin das routinenmässige Erfassen der Veränderungen aufgrund aller Protokolle der Stadtpolizei.

3. Die Fortschreibungsmethode hat sich bewährt

Tabelle 2 zeigt den Vergleich des Parkierungsangebots per Ende 1986 (Ende der systematischen Fortschreibung) mit der Situation per Ende 1988 nach Abschluss der Neuerhebung.

Tabelle 2: Vergleich Fortschreibung (1986) / Neuerhebung (1988)

Kreis	Parkdauer beschränkt		Parkdauer unbeschränkt*		Total*		Total*		
	1986	1988	markiert 1986	1988	unmarkiert 1986	1988	1986	1988	Abweichung
Kreis 1	2021	1913	150	120	60	0	2230	2030	- 200
Kreis 2	1659	1825	2580	3300	1180	650	5420	5780	360
Kreis 3	1277	1168	3310	3610	870	620	5460	5400	- 60
Kreis 4	1768	1747	2220	2230	150	60	4140	4040	- 100
Kreis 5	660	570	1140	1270	120	30	1920	1870	- 50
Kreis 6	599	544	2430	2980	1480	820	4510	4340	- 170
Kreis 7	1080	1053	3650	4130	1620	1320	6350	6500	150
Kreis 8	873	773	1340	1440	290	280	2500	2490	- 10
Kreis 9	651	654	3460	3570	870	550	4980	4770	- 210
Kreis 10	264	193	2650	2810	1210	1070	4120	4070	- 50
Kreis 11	860	1149	4100	4680	3050	1510	8010	7340	- 670
Kreis 12	142	109	1840	2060	790	600	2770	2770	0
Stadt	11854	11698	28870	32200	11690	7510	52410	51400	- 1010

* gerundete Zahlen

Wegen der höheren Motorisierung und der damit verbundenen intensiveren Parkplatzbelegung gestaltete sich die Erhebung 1987/88 einfacher und präziser als die Erhebung 1977. Die Differenz von 1'010 Plätzen ist auf die 1988 noch rund 50 offenen Baustellen (ca. 330 Abstellplätze, welche vorübergehend nicht verfügbar waren), auf die neuen Parkierungsverbote in den Jahren 1987/88 und auf Fortschreibungsfehler zurückzuführen. Dass diese Abweichung nach zehn Jahren nicht einmal 2% beträgt, spricht für die Fortschreibungsmethode.

4. Das Parkierungsangebot 1989

Die Neuerhebung 1988 wird deshalb nach der bisherigen Fortschreibungsmethode aktualisiert. In Tabelle 3 sind die wesentlichen Grössen per Ende 1989 in aggregierter Form (Stadtkreise) aufgeführt.

Seit 1985 erfolgt die Parkplatzbilanz mit Unterstützung eines Personal Computers. Es bot sich damals die Gelegenheit, die Parkplatzkategorien teilweise neu abzugrenzen. Demzufolge wurde auf die quantitativ unbe-

deutende Kategorie «90 Minuten» verzichtet. Dafür werden seither die «180 Minuten Parkuhrenplätze» speziell aufgeführt. Somit figurieren unter «länger» nur noch die Parkfelder, die ein Parkieren zwischen 4 und 15 Stunden zulassen. Nach wie vor werden die wenigen mit 15 Minuten-Parkuhren versehenen Abstellplätze in der Kategorie «30 Minuten» erfasst. Bei den Parkplätzen ohne Parkuhren handelt es sich häufig um Langzeit-Abstellmöglichkeiten (15 Stunden), die das Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel (VBZ, SZU, SBB) fördern und zur Aufnahme des Freizeitverkehrs bestimmt sind (Zoo, Waldegg). Obwohl nicht so relevant, wird die Palette der Parkplatzkategorien mit den Abstellplätzen, die nur nachts benutzt werden dürfen, abgeschlossen.

Tabelle 3: Parkplätze auf öffentlichem Grund; Stand per Ende 1989

Kreis/ Stadt **	Parkdauer beschränkt						zusammen	Parkdauer unbeschränkt*			Im ganzen	Nur nachts *
	Ohne P-Uhren	30 Min.	60 Min.	120 Min.	180 Min.	länger		mar- kier- t	unmar- kier- t	zusam- men		
1	0	167	1204	543	12	0	1926	120	0	120	2 050	150
2	311	64	493	288	62	615	1833	3 300	650	3 950	5 780	130
3	267	40	367	321	77	154	1 226	3 590	590	4 180	5 400	230
4	232	89	747	607	0	96	1 771	2 230	60	2 290	4 060	220
5	47	7	208	313	0	0	575	1 280	30	1 310	1 890	140
6	5	39	150	354	0	0	548	2 980	810	3 790	4 340	60
7	470	42	276	156	101	15	1 060	4 150	1 330	5 480	6 540	30
8	52	42	180	292	42	203	811	1 440	280	1 720	2 530	160
9	289	26	83	142	0	114	654	3 560	550	4 110	4 760	240
10	30	2	71	79	0	45	227	2 780	1 070	3 850	4 080	190
11	15	106	230	159	195	458	1 163	4 740	1 480	6 220	7 380	50
12	0	0	46	63	0	0	109	2 090	600	2 690	2 800	20
Stadt	1 718	624	4 055	3 317	489	1 700	11 903	32 260	7 450	39 710	51 610	1 620

*gerundete Zahlen ** Der aktuelle Stand der Parkplätze auf öffentlichem Grund wird nach Kategorien örtlich erfasst und in Übersichtskarten im Massstab 1:2 500 übertragen. Die Bilanzierung erfolgt auf Stufe der statistischen Zonen.

5. Die Entwicklung 1977–1989

In quantitativer Hinsicht hat das gesamte Parkierungsangebot im öffentlichen Raum seit 1977 um 400 Parkplätze abgenommen (siehe Tabelle 4). Das ist weniger als 1%! Noch kleiner wird die Differenz, wenn man beachtet, dass die vorläufig noch durch 20 Baustellen belegten rund 150 Abstellplätze gelegentlich wieder ihrer ursprünglichen Nutzung zugeführt werden. Wird die Entwicklung der allgemein zugänglichen Abstellplätze in den Parkhäusern berücksichtigt, so ist jedoch eine Zunahme von 2'800 Parkfeldern (+ 5%) zu verzeichnen.

Tabelle 4: Entwicklung der Parkplätze auf öffentlichem Grund und der allgemein zugänglichen Abstellplätze in Parkhäusern (1977–1989); ganze Stadt (gerundete Zahlen)

Parkplatz-Kategorien	1977	1980	1985	1989
Parkdauer unbeschränkt	42 260	41 270	40 410	39 710
Parkdauer beschränkt	9 750	10 220	11 470	11 900
zusammen	52 010	51 490	51 880	51 610
in Parkhäusern, allgemein zugänglich	5 100	5 430	7 240	8 300
alle Kategorien	57 110	56 920	59 120	59 910

Die Ursachen für einen Parkplatzrückgang in verschiedenen Stadtkreisen sind mannigfaltig (siehe Tabelle 5). Nebst den bereits erwähnten Baustellen im Strassenraum sind die polizeilichen Vorkehrungen für mehr Sicherheit und Wohnlichkeit (Parkierungs- und Anhalteverbote, Verkehrsberuhigungsmassnahmen) sowie die Überbauung von zwei grösseren Arealen in den Stadtkreisen 9 und 11 zu erwähnen.

Tabelle 5: Entwicklung der Parkplätze auf öffentlichem Grund (1977–1989) nach Stadtkreisen (gerundete Zahlen)

Kreis	Parkdauer beschränkt			Parkdauer unbeschränkt			im ganzen		
	1977	1989	Entwicklung	1977	1989	Entwicklung	1977	1989	Entwicklung
1	2 190	1 930	- 260	210	120	- 90	2 400	2 050	- 350
2	1 180	1 830	650	3 690	3 950	260	4 870	5 780	910
3	1 090	1 230	140	4 570	4 180	- 390	5 660	5 410	- 250
4	1 380	1 770	390	2 540	2 290	- 250	3 920	4 060	140
5	500	570	70	1 690	1 310	- 380	2 190	1 880	- 310
6	480	550	70	4 050	3 790	- 260	4 530	4 340	- 190
7	960	1 060	100	5 390	5 480	90	6 350	6 540	190
8	700	810	110	1 690	1 720	30	2 390	2 530	140
9	300	650	350	4 710	4 110	- 600	5 010	4 760	- 250
10	150	230	80	3 830	3 850	20	3 980	4 080	100
11	710	1 160	450	7 360	6 220	- 1 140	8 070	7 380	- 690
12	110	110	0	2 530	2 690	160	2 640	2 800	160
Stadt	9 750	11 900	2 150	42 260	39 710	- 2 550	52 010	51 610	- 400

In qualitativer Hinsicht hat sich während der Beobachtungsperiode das Angebotsbild deutlich zugunsten der zeitlich beschränkten Parkierungsmöglichkeiten verändert (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: Das gesamte Parkierungsangebot nach Qualitätsmerkmalen; Entwicklung 1977–1989

Parkplatz-Kategorie	1977 Prozent	1989 Prozent
Parkdauer unbeschränkt	81,3	76,9
Parkdauer beschränkt	18,7	23,1
im ganzen	100,0	100,0

Die Zunahme der Parkuhren, welche einen Parkierungsaufenthalt zwischen 30 und 180 Minuten zulassen, weist auf eine kundenorientierte Parkplatzpolitik hin. Durch ein grösseres Angebot an Parkuhren für Aufenthalte über 3 Stunden wurde auch der Förderung des Park-and-Ride in den letzten Jahren besondere Bedeutung geschenkt (siehe Tabelle 7).

Tabelle 7: Parkplätze mit beschränkter Parkdauer; Entwicklung 1977–1989

Parkplatz-Kategorien	1977	1977	1989	1989
		Prozent		Prozent
ohne Parkuhr	1 720	17,7	1 720	14,4
30 Min.	530	5,4	620	5,2
60 Min.	3 610	37,0	4 050	34,1
120 Min.	2 380	24,4	3 320	27,9
180 Min.	1 080	11,1	490	4,1
länger	430	4,4	1 700	14,3
im ganzen	9 750	100,0	11 900	100,0

6. Der Stadtkreis 1 unter der Lupe

Das Parkierungsangebot im Stadtkreis 1 (Parkhäuser inbegriffen) hat in der Periode 1970–1989 gesamthaft um 540 Abstellplätze abgenommen (siehe Tabelle 8). Dabei ist jedoch zu beachten, dass Ende 1989 sieben grössere Baustellen vorübergehend noch rund 80 Parkplätze «künstlich» versperrten.

Tabelle 8: Stadtkreis 1; Entwicklung der Parkplätze 1970–1989 (gerundete Zahlen)

Parkplatz-Kategorien	1970	1977	1980	1985	1989
Parkdauer unbeschränkt	710	210	220	210	120
Parkdauer beschränkt (ohne Parkuhr)	290	0	0	0	0
Nichtkunden-Parkplätze	1 000	210	220	210	120
Parkdauer beschränkt (bis 2 Stunden-Parkuhren)	1 800	1 790	1 920	1 990	1 920
Parkdauer beschränkt (3 und mehr Stunden-Parkuhren)	520	400	240	20	10
in Parkhäusern, allgemein zugänglich	1 000	1 650	1 650	1 700	1 730
Kunden-Parkplätze	3 320	3 840	3 810	3 710	3 660
im ganzen	4 320	4 050	4 030	3 920	3 780

Die Parkierungsmöglichkeiten in der City werden oft als Umsatzfaktor betrachtet. Unter diesem Gesichtspunkt setzen Wirtschaftskreise jeden nicht mehr verfügbaren Parkplatz, unabhängig von seiner Art, mit einem Verlust des Kaufpotentials in Verbindung. Eine qualitative Würdigung des heute vorhandenen Parkierungsangebotes relativiert dieses Unbehagen: Parkplätze, die zeitlich unbeschränkt oder, zwar zeitlich beschränkt, aber eine lange erlaubte Parkzeit zulassen, dürfen nicht zu den Kundenparkplätzen gezählt werden. Solche Parkplätze wurden schon 1970 und werden auch heute noch von Anwohnern und von Pendlern belegt, die den

ganzen Tag über ihr Auto stehen lassen. Diese Kategorie ist 1989 praktisch nicht mehr vorhanden (nur noch 120 Abstellplätze). Als Kundenparkplätze können nur jene Parkplatzkategorien gelten, bei denen überhaupt die Chance besteht, einen freien Abstellplatz zu finden. Auch wenn Tabelle 8 die Parkplätze mit einer Parkdauer von drei und mehr Stunden den Kundenparkplätzen zuweist, gehört diese Kategorie wegen ihrer Anfälligkeit für «Missbrauch» (Nachzahlen) durch Pendler nur bedingt dazu. Ende 1970 waren dies immerhin noch 520 Plätze. In den vergangenen 20 Jahren hat sich somit die Zahl der wirklich kundenfreundlichen Abstellplätze von 2'800 auf 3'650 entwickelt, was einer Zunahme von 30% entspricht! In der letzten Zahl nicht berücksichtigt ist ausserdem das Parkhaus der Migros City, in welchem ab 16.30 Uhr (Samstag ab 8 Uhr) bis Ladenschluss rund 100 Abstellplätze zum zeitlich beschränkten Gebrauch zugänglich sind. Eine 1989 im Auftrag des Stadtplanungsamtes durchgeführte Erhebung zeigt zudem, dass in der City in der Grössenordnung von 20% des heutigen Parkierungsangebotes «illegal», d. h. ausserhalb der offiziellen Parkfelder parkiert wird – und dies nur in wenigen Fällen als Güterumschlag.

Schlussbemerkungen

Die Neuerhebung 1988 bot die Möglichkeit, eine quantitative wie qualitative Analyse der Entwicklung vorzunehmen. Die Resultate bilden zudem die neue Grundlage für die zukünftige statistische Fortschreibung.

Aus der Sicht der Verkehrsplaner gilt der Parkplatz immer als Ziel für den motorisierten Individualverkehr. Anders ausgedrückt: Parkplätze erzeugen Verkehr. Unter diesem Aspekt gibt die folgende Gegenüberstellung im Hinblick auf eine umweltgerechte Verkehrspolitik zu denken: Während zwischen 1970 und 1977 die Zahl der Parkplätze auf öffentlichem Grund um rund 10'000 Einheiten zurückging, und seither mehr oder weniger konstant blieb (1989: 51'500), verdoppelte sich die Zahl der Parkplätze auf Privatgrund. Im Jahre 1987 waren es 195'500, 100'000 mehr als 1970!

Die mengenmässige und qualitative Einflussnahme durch die öffentliche Hand wird auch in Zukunft eher bescheiden bleiben. Wie sich die Bewilligungspraxis bei den Parkplätzen auf Privatgrund (reduzierte Erstellungspflicht, aber auch Begrenzung der Maximalzahl in der Parkplatzverordnung) auswirken wird, muss sich erweisen. Im Strassenraum werden Postulate aus der Bevölkerung und aus politischen Kreisen weiterhin Korrekturen anbringen. Ab und zu werden Verkehrsberuhigungsmassnahmen nicht ohne Verlust an Parkplätzen realisiert werden können. Die Einführung von Parkierungsbeschränkungen zum Schutz der Wohnquartiere unter Bevorzugung der örtlichen Bedürfnisse (Wohnen und Gewerbe) wird das qualitative Bild des Parkierungsangebotes sicherlich verändern. Wurden früher private Tiefgaragen ohne Folgen für die Parkierung im Strassenraum bewilligt, werden in Zukunft solche Bauvorhaben kaum eine Chance

auf Realisierung haben, wenn nicht im Strassenraum entsprechende Parkplätze aufgehoben werden. Inwiefern sich schliesslich die Beeinflussung des Parkierungssuchverkehrs durch ein Parkleitsystem und die Einschränkung des illegalen Parkierens auf das Parkieren im öffentlichen Raum auswirken werden, bleibt ebenfalls noch offen. Die Parkierung steht nach wie vor – insbesondere auch im Hinblick auf den Massnahmenplan zur Lufthygiene – im Zentrum der Verkehrspolitik. Die Parkplatzstatistik liefert dabei die notwendigen Unterlagen.

Ulrich Baumgartner, Stadtplanungsamt Zürich