

Elektronisch gesteuertes, dynamisches Preissystem

# Der intelligente Parkplatz

## Gastkommentar

von KAY AXHAUSEN

Parkplätze in Grossstädten sind üblicherweise knapp, aber nicht immer und nicht überall. Dort und dann verursacht diese Knappheit Nebeneffekte, welche die Autofahrer, die Anlieger und die Gesellschaft als Ganzes stören: die verschwendete Zeit der Suchenden, die verschwendete Zeit der durch die Suchenden im Strassenverkehr Blockierten, der Stress, der zusätzliche Lärm, die Gefährdung der Radfahrer und Fussgänger durch die von der Suche abgelenkten Autofahrer, die Verspätungen der Busse und Trams, der zusätzliche Energieverbrauch und die zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen, um nur die wichtigsten Aspekte zu nennen.

Die scheinbar offensichtliche Lösung, einfach mehr Parkplätze zu bauen oder mehr Parkfelder zu markieren, ist in vielen Fällen wegen ihrer Folgewirkungen unerwünscht: der Förderung des Autoverkehrs, vor allem bei quersubventionierten Parkplatz-Preisen, der unerwünschten Veränderungen der Stadtgestalt und dann auch der Nutzung der Stadt, der Verdrängung der Fussgänger und Radfahrer, auf deren Kosten der zusätzliche Autoverkehr gerne abgewickelt wird.

Was kann eine Stadt nun tun, um diese örtlichen und zeitlichen Probleme zu reduzieren oder gar zu eliminieren? Sie kann das tun, was die Stadt Zürich kürzlich beschlossen hat: die administrativen Gebühren in einem relativ grossen Gebiet vergleichsweise undifferenziert erhöhen. Es ist aber absehbar, dass diese Gebühren auf manchen Strassenabschnitten zu hoch und in anderen zu niedrig sind, das heisst, es wird weiter viel, wenn auch nicht mehr ganz so viel Suchverkehr geben. Darüber hinaus werden manche in diesem Stadtbereich angesiedelten Geschäfte unnötig benachteiligt.

Zürich könnte hier von San Francisco lernen. Für das SF Park Project wurde die Belegung der Parkstände vieler innenstädtischer Strassenabschnitte elektronisch gemessen. War die Belegung höher als die Zielvorgabe von 85 Prozent, wurden die Parkgebühren alle drei Monate um 25 Cent pro Stunde erhöht; war sie tiefer, wurden die Gebühren entsprechend gesenkt: Jeder Strassenabschnitt hatte nach einer gewissen Zeit den Preis, den er brauchte, um die Parkplatzsuche für seine Parkstände zu eliminieren. In der Regel fand nun jede Autofahrerin und jeder Autofahrer bei der Ankunft einen freien Parkplatz. Die Parkplatzsuche erübrigte sich.

Es zeigte sich nun, dass die Preise oft schon in der nächsten Seitenstrasse oder gar nur um die Ecke deutlich tiefer waren. Die Besucher konnten also den von ihnen zu bewältigenden Fussweg gegen den Preisunterschied abwägen und sich demgemäss entscheiden. In entsprechenden Simulationsstudien des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) für Zürich zeigte sich, dass es in Teilen der Stadt nicht mehr sinnvoll sein dürfte, überhaupt eine Gebühr zu erheben.

Was müsste die Stadt tun? Sie müsste die gesetzlichen Grundlagen schaffen, um eine solche dynamische Gebührenfestlegung zu ermöglichen. Sie

müsste die notwendigen Sensoren kaufen, installieren und betreiben, um die Belegungen zu messen – teuer, aber heute lange nicht mehr so teuer wie für San Francisco Park. Sie müsste dort Obergrenzen der Parkdauer festlegen, wo sie Dauerparker befürchtet. Sie muss die Behindertenparkplätze festlegen. Sie müsste die Wirkungen des Systems beobachten. Eine Website für die Preise wäre notwendig. Sie müsste mit allfälligem Unmut leben, wenn sie die Preise alle drei Monate ändert – aber wäre das nicht ein Beweis dafür, dass die Stadt lernt und sich ihrem Rhythmus anpasst, um ihre Ziele zu erreichen: bessere Luft, weniger Lärm, weniger Unfälle und weniger Zeitverschwendung?

Was spricht gegen ein solch nachfragegerechtes System? Es könnte allenfalls die Einnahmen der Stadt erhöhen. Aber diese könnten für andere Dinge verwendet werden, sagen wir den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Bereitstellung von Park-and-ride-Plätzen am Stadtrand, die weitere Verschönerung der Innenstadt. In unseren Simulationsexperimenten gab es aber solche Zusatzeinnahmen nicht.

Die neue Parkplatzordnung brächte die Preise der privaten Vermieter von Garagen durcheinander, da jetzt klar ist, was ein Parkplatz am Strassenrand wert ist. Wobei Dauerparker wohl weniger tangiert wären, da für sie ein Garagenplatz auch andere Qualitäten hat. Man darf erwarten, dass sich die Preise für die Kurzparkierer anpassen und die Anteile der Dauerparkplätze verändern würden.

Der Einzelhandel würde gewinnen, da seine Kunden ohne Suchzeiten zu ihm finden. Einzelhändler an Standorten, an denen die Preise fallen, gewinnen doppelt. Einzelhändler an Standorten mit höheren Preisen wissen, dass ihre Kunden nicht mehr durch die Parkplatzsuche gestresst sind oder gar von einem Einkauf abgehalten werden.

Die Stadt könnte sich zuallerletzt auch überlegen, ob diese Verbesserung der Situation für die Autofahrer nicht eine Reduktion der Parkplätze rechtfertigt, welche die heutige Erreichbarkeit reproduziert. Vielleicht ist es ja nur der befürchtete Streit um «historische Kompromisse», der ein solches System verhindert. Wäre es aber nicht besser, die Situation erst einmal zu verbessern, bevor man sich über die Verteilung der Gewinne streitet?

—  
Kay W. Axhausen ist Professor für Verkehrsplanung an der ETH Zürich.