



NZZ am Sonntag
8021 Zürich
044/ 258 11 11
www.nzz.ch/sonntag

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 135'805
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 375.018
Abo-Nr.: 1053061
Seite: 21
Fläche: 38'466 mm²

Der externe Standpunkt

Wieso das Parkieren in den Städten teurer werden muss

Um den Klimawandel zu stoppen, ist der Autoverkehr einzudämmen. Ein einfacher Weg dazu sind höhere Parkiergebühren, die genau wie eine City-Maut wirken, **schreibt Thomas Sauter-Servaes**

Laut war die Kritik an den Plänen des Zürcher Stadtrats, die Gebühren fürs Parkieren erstens zu erhöhen sowie zweitens deren Erhebung zeitlich und räumlich auszudehnen. Schnell verlor sich die Diskussion dabei im Klein-Klein der Partikularinteressen. Betrachtet man die Fragestellung mit etwas Abstand, zeigt sich dagegen sehr deutlich: Zur Sicherung unserer Lebensqualität ist es notwendig, die Verkehrsnachfrage und die Nutzung des Autos zu steuern - und das geht besonders effizient über Preisadjustierungen bei der Flächennutzung, also beim Parkieren.

Trotz allen Nachhaltigkeitsbeteuerungen von Politik und Gesellschaft sind wir immer noch weit davon entfernt, unseren Lebensstil so zu gestalten, dass auch unsere Enkelkinder eine lebenswerte Umwelt vorfinden werden. Gemäss dem CO₂-Gesetz sollen die Treibhausgasemissionen im Inland bis 2020 um mindestens 20 Prozent gegenüber 1990 sinken. Die aktuellen Daten weisen jedoch eine Zunahme auf. Ursache dafür ist der Verkehr, dessen Emissionen gegen den Trend in allen anderen Bereichen seit 1990 sogar noch um 20 Prozent zugenommen haben. Neben dem Luftverkehr ist dabei der Autoverkehr der stärkste Treiber dieser Entwicklung. In der Schweiz ist der Verkehr für mehr als ein Drittel des Treibhausgasausstosses verantwortlich, mehr als drei Viertel davon stammen aus dem Strassenverkehr. Wer also glaubwürdig den Klimawandel bekämpfen möchte, muss beim Auto ansetzen - oder sollte sich das Verkünden grüner Visionen sparen.

Das alleinige Hoffen auf den technologischen Fortschritt wird uns dabei nicht helfen. Enorme Effizienzgewinne bei der

Motorentchnik haben uns kaum niedrigere Verbrauchswerte beschert, weil unsere Komfortansprüche die Fahrzeuge immer schwerer und leistungsstärker werden lassen. So sind Geländewagen gegenwärtig das grosse Wachstumssegment bei den Automobilherstellern und erfreuen sich insbesondere onroad statt offroad wachsender Beliebtheit. Der kleine verbliebene Rest an motortechnischer Sprit-Einsparung wird durch unsere steigende Jahresfahrleistung kompensiert. Gegenüber 1995 hat sich die Fahrleistung privater Motorfahrzeuge auf dem Schweizer Strassennetz um ein Viertel erhöht.

Grund hierfür ist nicht zuletzt, dass Autofahren immer noch vergleichsweise preisgünstig ist. In der persönlichen Kalkulation gewinnen häufig die Inkaufnahme grösserer Pendlerdistanzen, der Verzicht auf öffentliche Verkehrsmittel und die Anschaffung des grösseren Personenwagens. Diese durch eine rationale Kosten-Nutzen-Analyse des Autofahrers ist eindeutig: Die sogenannte Rennreiselimousine als rollender Lagerraum und Universalfahrzeug für alle Lebenslagen ist unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen ökonomisch kaum zu schlagen.

Die Rechnung fällt aber nur deshalb positiv aus, weil der Strassenverkehr von der Allgemeinheit seit Jahren massiv subventioniert wird. Anders als beim öffentlichen Verkehr sind diese Transferleistungen allerdings kaum sichtbar. Die Kosten, die vom Ausstoss von Lärm, Schadstoffen und Treibhausgasen sowie von Unfällen herrühren, lassen sich nur mühsam und annäherungsweise berechnen. Dass sie überwiegend allen Bürgern anstatt dem jeweiligen Verursacher aufgebürdet werden, wird fast nur von Experten



NZZ am Sonntag
8021 Zürich
044/ 258 11 11
www.nzz.ch/sonntag

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 135'805
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 375.018
Abo-Nr.: 1053061
Seite: 21
Fläche: 38'466 mm²

unter Ausschluss der Öffentlichkeit thematisiert. Diese sogenannten externen Kosten erscheinen nicht in der persönlichen Bilanz des Autofahrers und haben daher keinen Einfluss auf die Wahl seines Verkehrsmittels. So produzieren Tram und Trolleybus je Person und Kilometer im Vergleich zum Auto zwar nur knapp einen Fünftel dieser Kosten, können von diesem Vorteil jedoch nicht profitieren. Im Kostenvergleich der Verkehrsträger kommen sie schliesslich nicht vor.

Jeder Schritt in Richtung Kostenwahrheit ist daher zu begrüßen. Und das noch viel mehr, wenn dadurch urbane Gebiete als besonders sensible Lebensräume besser vor Lärm, Schadstoffen und Unfällen geschützt werden. Hier sind die Gebühren fürs Parkieren potenziell sehr gut geeignet, um in stark verkehrsbelasteten Stadtarealen die Wettbewerbsposition alternativer Verkehrsangebote zu verbessern. Das charmante an dieser Idee ist es, dass die Kompetenz für ihre Umsetzung auf kommunaler Ebene liegt. Die höheren Preise fürs Parkieren übernehmen quasi die Funktion einer City-Maut, wie sie etwa in London schon seit Jahren existiert, ohne dass dafür eine spezielle Infrastruktur eingerichtet oder ein zusätzliches Mauthäuschen aufgestellt werden müsste.

Flankiert werden sollte diese preisliche Peitsche vom Zuckerbrot besserer Umsteigemöglichkeiten sowie von einer zeitgemässen Infrastruktur für den Veloverkehr. Für den verbleibenden Parksuchverkehr bedarf es intelligenter Leitsysteme, etwa einer App, deren Wirkungen derzeit an der ZHAW School of Engineering in Winterthur im Projekt *placebook* simuliert werden.

Thomas Sauter-Servaes



Thomas Sauter-Servaes, 40, ist Dozent und Mobilitätsforscher. Der promovierte Verkehrsingenieur leitet seit 2013 den Studiengang Verkehrssysteme an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften. 2014 erschien das Buch «Schubumkehr. Die Zukunft der Mobilität», in dem er zahlreiche Mobilitätsszenarien skizziert.