



Mit wenigen Franken ist man dabei, rund ein Drittel geht an die Parkplatz-Anbieter. Mit dem neuen Sensor-System Sesam können parku.ch-Mitglieder Schranken öffnen, um zu ihrem gebuchten Parkplatz zu kommen.

Fotos: parkit.ch/parku.ch

PARKPLATZ-SHARING

Meiner ist Deiner

Internetplattformen helfen Autofahrern, in der Stadt Parkplätze zu finden – zu einem Grossteil von privaten Anbietern. Reich wird damit niemand, der Share-Economy-Ansatz soll den Suchverkehr verringern. Das liegt im Interesse aller, doch manche Städte sehen das kritisch.

TEXT YVONNE VON HUNNIUS

Alltagshorror: Man verheddert sich im Gewirr von Einbahnstrassen in der Innenstadt, weder ein freier Parkplatz noch ein Parkhaus mit Kapazitäten in Sicht – die Nerven liegen blank. Wer auf das Auto angewiesen ist und nicht auf den öffentlichen Verkehr umsteigen kann, hat schlechte Karten. Für Schweizer Städte und die Metropolen dieser Welt wollen findige Unternehmer seit einiger Zeit Abhilfe schaffen: mit Internet-Plattformen, die Besitzer von Parkplätzen mit Parkplatz suchenden Autofahrern zusammenbringen. In der Schweiz versuchen hauptsächlich zwei Jungunternehmen die grössten Städte mit ihren Angeboten aufzuräumen. Über den Desktop-Computer oder eine Smartphone-App können Autofahrer die Wunschregion nach freien Plätzen absuchen und direkt buchen. Mit wenigen Franken ist man dabei, rund ein Drittel geht an die Parkplatz-Anbieter. Die Plattformen von parku.ch und parkit.ch stellen sich zwar unterschiedlich auf, basieren jedoch auf denselben Prinzipien und sehen sich auch ähnlicher Kritik ausgesetzt.

Teilen statt besitzen

Die sogenannte Sharing Economy boomt auf der ganzen Welt. Unter dem Motto «Meins ist Deins, wenn ich es nicht brauche» verleiht, vergibt, teilt man Bohrmaschinen, Autos oder Nahrungsmittel, koordiniert sich übers Internet. Die Smartphone-Revolution befeuert die Entwicklung. Reich werden die Mitstreiter kaum, vielen geht es um die Schonung der Ressourcen – aus egoistischen oder ökologischen und sozialen Gründen. Bestes Beispiel für die Skalierbarkeit der Idee ist die Mobility-Genossenschaft. Aus einer kleinen Autoteile-Gemeinschaft entstanden, stellt Mobility heute schweizweit 2650 Fahrzeuge an 1395 Standorten zur Verfügung. Ein sehr früher Anbieter von Parkplatz-Sharing ist yourparkingspace.co.uk in Grossbritannien, der auf die Parkplatznot in London reagierte – seit 2006 konnte ein Netz von 250 000 Parkplätzen aufgebaut werden.

Klinkenputzen auf der Parkplatzzuche

In der Schweiz ist man noch nicht soweit. Die Gründerin von parkit.ch, Jasmin Samsudeen, sagt jedoch: «Je bekannter wir werden, desto mehr Menschen melden uns ihre freien Plätze.» Inzwischen zählt man 20 000 Mitglieder. Angefangen hat alles mit der Parkplatzzituation vor Samsudeens Wohnung in Zürich, als sie noch Jura studierte. Erst haben die Anwohner in einer Excel-Tabelle eingetragen, wann sie ihren Parkplatz freigeben; bald folgte eine Online-Lösung. Jeder Parkplatz wurde persönlich akquiriert.

Klinkenputzen hiess es auch bei parku.ch, dessen Gründer inzwischen auch in Deutschland erfolgreich sind. In der Schweiz ist Roland Zeller Geschäftsführer. Er sagt: «Zuerst wurde bei Restaurants und Privatpersonen persönlich angefragt, dann bei grösseren Geschäften, und heute kommen die Parkplätze von allein. Wir haken nur dort nach, wo es besonders grossen Bedarf gibt.»

Bedarf und Potenzial sind riesig

Generell scheint der Bedarf in der Schweiz besonders gross zu sein. In diesem Frühjahr hat die Mobilitätsakademie Schweiz die Ergebnisse eines Vergleichs zwischen 22 europäischen Ländern veröffentlicht: Nirgendwo sonst sei öffentlicher Parkraum so knapp wie in der Schweiz, heisst es. Man kommt auf 84 bewirtschaftete Parkplätze pro tausend Personenwagen und erklärt dies zum Teil damit, dass es viele private Plätze gebe. Der Direktor der Mobilitätsakademie, Jörg Beckmann, sagt: «Platz ist in den Schweizer Städten Mangelware. Wir brauchen daher auch beim ruhenden Verkehr eine Art Effizienzrevolution und damit eine intelligentere Parkraumbewirtschaftung, beispielsweise mittels privater Parkplatzbörsen.»

Der Suchverkehr in Städten soll gemäss einer internationalen Studie bei 30 Prozent liegen. Die jungen Sharing-Unternehmen möchten durch die direkte Navigation zu freien Parkplätzen eben diesen minimieren. Zeller von parku.ch schätzt, dass der Suchverkehr beispielsweise zu Stosszei-

ten in der Zürcher Innenstadt noch weit höher liege. Und in Zürich ist auch ein Fokus der Anbieter. Über parku.ch werden in der Schweiz 2000 Parkplätze angeboten – 700 davon sind in Zürich. Parkit.ch veröffentlicht keine Parkplatzzahlen, doch bestätigt einen Zürich-Anteil von 75 Prozent. Gründerin Samsudeen: «Von insgesamt 270 000 Parkplätzen in Zürich sind 50 000 öffentlich und 20 000 in Parkhäusern. Das Potenzial ist riesig.»

Gegenwind von öffentlicher Seite

Die Situation ist zwar ein Ärgernis für Autofahrer, doch indirekt ist sie nicht ganz ungewollt. Einige Schweizer Städte, darunter auch Zürich oder Luzern, haben zur Aufgabe, den öffentlichen Verkehr zu stärken und alles dafür zu tun, dass der motorisierte Individualverkehr nicht anwächst. So reagierten die Stadtverantwortlichen und manche grüne Politiker denn auch kritisch, als die Parkplatz-Plattformen ihren Betrieb aufnahmen. Sie befürchteten, der Verkehr könnte anwachsen, wenn es ohne Parkplatzmangel wieder attraktiv würde, per Auto in die City zu fahren. Samsudeen war komplett überrascht: «Es war stets mein Anliegen, dass meine Idee CO₂ und Benzin spart und den Verkehr verringert», sagt sie. Noch ein weiterer kritischer Punkt kam hinzu: Es ist mancherorts ein rechtlicher Graubereich, den für den Eigenbedarf gedachten Parkplatz unterzuvermieten. Ein Lage, die parku.ch-Geschäftsführer Zeller nicht neu ist. Er hat schon einigen Internet-Start-ups bei der Entwicklung geholfen und sagt: «Innovationen wie diese sind zu frisch, als dass es eine rechtliche Handhabe dafür gäbe.» Dabei hat er jetzt aber auch lernen müssen, wie emotional das Thema Auto in der Öffentlichkeit diskutiert werde.

Ganzheitliches Konzept im Blick

Die Wogen haben sich geglättet. Regelmässig rapportieren die Anbieter, wie viele Parkplätze in den jeweiligen Städten zur Verfügung stehen. Martin Urwyler, Verkehrsingenieur der Stadt Luzern, sagt: «Wir beobachten die Entwicklung und verlieren nicht aus dem Auge, dass das Stimmvolk uns beauftragt hat, den motorisierten Individualverkehr in Luzern auf dem Stand von 2010 zu halten.» Martin Etter

vom Tiefbauamt der Stadt Zürich betont zwar, man habe übers Ganze gesehen mehr Parkplätze als benötigt würden, doch solange das Ausmass der Mietparkplätze sich im Rahmen halte, greife man nicht ein. Etter: «Vorteilhafter ist es aber sowieso, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nach Zürich zu kommen.»

Ein cleverer Schachzug ist dabei parkit.ch gelungen, als eine Kooperation eingegangen wurde mit der Migros-Tochter m-way, die unter anderem Elektroautos verleiht. Eine Partnerin ist auch die SBB: Park-and-Ride-Parkplätze an Bahnhöfen sind nun Teil des Angebots. Somit stärkt man das Image, ein ganzheitliches Verkehrskonzept zu fördern. Noch können aber die SBB-Parkplätze nicht konkret gebucht, sondern nur über die App bezahlt werden.

ZHAW will Suche revolutionieren

Helfen könnte hier, woran man an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) tüftelt. Der Studiengang Verkehrssysteme hat das Forschungsprojekt placebook ins Leben gerufen. Gemeinsam mit dem Institut für angewandte Informationstechnologie und dem Institut für Datenanalyse und Prozessdesign wird eine neue Art der virtuellen Parkplatzbörse entwickelt. Im Fokus stehen öffentliche Parkplätze. Über eine App gibt ein Mitglied Bescheid, wann es einen Parkplatz verlässt, ein Suchender kann dies abrufen und zur Stelle sein, wenn dieser frei wird. Thomas Sauter-Servaes, Leiter des Studiengangs Verkehrssysteme, sagt: «Wir arbeiten daran, dass die Anwendung beispielsweise durch Spracherkennung während der Fahrt zu bedienen ist.» Zudem laufen Simulationen über das Suchverhalten der Autofahrer und wie die Lösung dazu beiträgt, diesen Verkehr zu verringern. In Israel ist mit parko.co.il bereits ein vergleichbares Projekt in Aktion.

Sauter-Servaes kann den Zielkonflikt der Städte gut verstehen. Auch hier brauche es clevere Lösungen, um den Verkehr zu steuern. Vielleicht, so der Wissenschaftler, könnten derlei Parkplatzangebote auf Kleinwagen beschränkt werden. So mancher Nutzer fiele dann aus dem Raster. Der klassische parkit.ch-Nutzer ist männlich, 30 Jahre alt, kommt aus der Agglomeration einer grossen Stadt und besitzt einen Audi.

KOSTEN SENKEN DURCH ENERGIEEFFIZIENZ.

«Dank der Energie-Agentur der Wirtschaft und Förderbeiträgen der Klimastiftung Schweiz haben wir unseren Energieverbrauch markant senken können.»

Marc Bürge, CEO & Delegierter des Verwaltungsrates, Casinotheater Winterthur AG

Jetzt informieren: 044 421 34 45
www.enaw.ch

ENERGIE-AGENTUR
DER WIRTSCHAFT EnAW

Anzeige