

4164

KR-Nr. 336/2001

**Bericht und Antrag  
des Regierungsrates an den Kantonsrat  
zum Postulat KR-Nr. 336/2001  
betreffend Parkleitsystem**

(vom 30. März 2004)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 15. April 2002 folgendes von den Kantonsräten Peter F. Bielmann, Zürich, Reto Cavegn, Oberengstringen, und Bruno Grossmann, Wallisellen, am 5. November 2001 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird gebeten, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, dass ein Ausbau des Parkleitsystems der Stadt Zürich (PLS) auf den Einfallssachsen in die Stadt Zürich (inklusive Autobahnraststätten) durch private Investoren möglich ist.

---

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

Das 2001 eingeführte elektronische Parkleitsystem in der Stadt Zürich beruht auf einem System von vierteiligen rechteckigen Informationstafeln, die aus einem Richtungspfeil (schwarz, weisser Hintergrund), dem Parksinal (Signal 4.17), dem Namen des Parkhauses (schwarz auf unterschiedlich farbigem Hintergrund) sowie der Anzahl noch freier Parkplätze (gelb, schwarzer Hintergrund, elektronisch gesteuert) bestehen und in der Regel an wichtigen Kreuzungen auf Stadtgebiet angebracht sind.

In rechtlicher Hinsicht ist vorab darauf hinzuweisen, dass die Strassenverkehrsgesetzgebung Sache des Bundes ist. Die Schaffung neuer Rechtsgrundlagen in diesem Bereich fällt damit nicht in die Kompetenz des Kantons. Es ist indessen fraglich, ob eine solche neue Rechtsgrundlage überhaupt nötig ist, gestaltet sich die Situation doch heute wie folgt:

Nach Art. 5 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) dürfen auf dem öffentlichen Strassenraum nur die vom Bundesrat vorgesehenen Signale und Markierungen ver-

wendet und nur von den zuständigen Behörden oder mit deren Ermächtigung angebracht werden. Die zugelassenen Signalisationen und Markierungen sind in der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) aufgelistet. Die oben beschriebene Art von Informationstafel ist darin zwar nicht enthalten. Art. 89 Abs. 9 SSV lässt indessen schon heute auf Autobahnen und Autostrassen das Anbringen von Tafeln mit Informationen über das Verkehrsgeschehen, die grossräumige Verkehrslenkung und den Strassenzustand zu, sofern dies aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Umweltschutzes geboten ist. Klar bringt der Gesetzgeber damit zum Ausdruck, dass die Information auf Autobahnen und Autostrassen einem ganzheitlichen, überregionalen Ziel dienen soll.

Vor diesem Hintergrund ist es weniger eine rechtliche als eine verkehrsplanerische Frage, ob eine Ausdehnung des Informationssystems über das Parkplatzangebot in der Stadt Zürich auf Autobahnen und Autostrassen als isolierte Massnahme sinnvoll ist.

Mit dieser Ausdehnung des Systems auf die Autobahnen und Autostrassen würden die Hinweise auf das vorhandene freie Parkplatzangebot in der Innenstadt zwar bereits ausserhalb der Stadt erfolgen, der Verkehr auf den Einfallachsen würde damit aber kaum beeinflusst. Parkleitsysteme sollten nur im Rahmen von überregionalen Gesamtkonzepten angegangen werden, damit sie wirksam werden. Solche Gesamtkonzepte verstehen sich als eigentliches Mobilitätsmanagement. Sie sehen in den Mitteln der Verkehrstelematik nicht mehr nur die umfassende Steuerung des Verkehrs im Sinne einer sicheren, sondern zusätzlich auch einer effizienten und umweltschonenden Verkehrsabwicklung. Beeinflusst werden kann beispielsweise neben der Geschwindigkeit auch schon die Wahl des Verkehrsmittels, die einzuschlagende Route und der Zeitpunkt des Fahrtantritts. In diesem Rahmen ist Platz für die Verbreitung von zusätzlichen, hilfreichen Informationen für die Verkehrsteilnehmer, wie zum Beispiel Hinweis über freie Parkierungsgelegenheiten.

Grundsätzliche Überlegungen hinsichtlich der möglichen Integration von derartigen Systemen sind denn auch schon im Rahmen der Planung von Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen (VBA) sowie bei der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes des Integrierten Verkehrsmanagements (IVM) erfolgt. Die Detailplanung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den Hochleistungsstrassen des Kantons Zürich wurde zwar aus Kostengründen zurückgestellt. Im Rahmen des IVM sind dagegen die Konzeptarbeiten im Gange. Bereits das IVM-Konzept vom August 2001 hält ausdrücklich fest, dass in den Regionen Zürich West und Ost, Glattal und Winterthur eine umfassende Steuerung vordringlich wäre. Um die Verkehrsspitzen wirksam zu dämpfen, soll-

ten in diesem Zusammenhang sowohl private wie öffentliche Parkplätze in den Städten und Agglomerationen bewirtschaftet werden. Mit Leitsystemen zu den grossen Parkierungs- und P+R-Anlagen könnten auf den radialen Einfallachsen der Städte Hinweise auf den aktuellen Belegungsgrad, nächste Zugsabfahrten sowie allfällige Stausituationen vermittelt werden. Im entsprechenden RRB Nr. 1092/2001 zum integrierten Verkehrsmanagement (Gesamtkonzept und Projektierungskredit) wird denn auch als wesentlicher Handlungsgrundsatz festgehalten, dass zur Steigerung der intermodalen Gesamtleistung im Sinne der Steuerung der Verkehrsnachfrage Elemente des Parkraummanagements eingesetzt werden sollen. Auch im Projekt der Regionalen Verkehrssteuerung (Teilgebiet A, Mittleres Glattal) wird als geplante Massnahme ein Parkraummanagement aufgeführt. Die Ausführung in diesem Teilgebiet steht kurz bevor, wobei allerdings die Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung in einer ersten Phase aus Kostengründen noch nicht vorgesehen ist.

Im Rahmen der übergeordneten Planung und des genannten Projekts können die bisherigen Erfahrungen mit dem Parkleitsystem in der Stadt Zürich genutzt werden, und zweckmässigerweise wird dieses in diesem Zusammenhang in ein Gesamtkonzept integriert. Dieses Vorgehen ist einer isolierten Ausdehnung des bestehenden Parkleitsystems auf Autobahnen und Autostrassen klar vorzuziehen.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, gestützt auf diesen Bericht das Postulat KR-Nr. 336/2001 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber i.V.:
Huber	Hirschi