

Sitzung vom 23. Juni 1999

1195. Anfrage (Umsetzung Luft-Programm, Massnahmen PV7 Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die ÖV-Erschliessung und PV2 Parkraumbewirtschaftung)

Kantonsrätin Ingrid Schmid, Zürich, hat am 12. April 1999 folgende Anfrage eingereicht:

Der Regierungsrat hat in Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 410/1997 erläutert, dass für die Zielerreichung des Gesamtpaketes Umsteigen auf den ÖV (Massnahmen PV2 und PV7) teilweise neue Wege beschritten werden müssen. In der Zwischenzeit hat sich auch das Bundesgericht im Falle eines Einkaufszentrums in Belp, Kanton Bern, dafür ausgesprochen, dass der Kanton Parkgebühren verlangen kann, um die Anzahl Fahrzeugbewegungen und damit die Emissionen und Immisionen zu reduzieren oder wenigstens nicht ansteigen zu lassen. Dafür spreche ein grundsätzliches Interesse, zumal der Immissionspegel für Stickstoffdioxid in der betroffenen Region bereits jetzt nur knapp unter dem zulässigen Jahresmittelwert liege. Laut Bundesgericht spricht wenig dagegen, nicht nur neue, sondern auch bestehende Einkaufszentren ab einer gewissen Grösse auf gebührenpflichtige Parkplätze umzustellen, wo dies lufthygienisch erforderlich erscheint. In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie sieht das Gesamtpaket Umsteigen auf den ÖV (Massnahmen PV2 und PV7) aus; welche neuen Wege wurden beschritten und bis wann ist die Umsetzung der einzelnen Massnahmenteile zu erwarten?
2. Was für Änderungen ergeben sich gegenüber den bisherigen Massnahmen PV2 a–d und PV7 a–c?
3. Wie verändern sich die beschriebenen Auswirkungen bezüglich Emissionsreduktion für die Bezugsjahre 2000, 2005 und 2010?
4. Was für eine Bedeutung hat das oben erwähnte Bundesgerichtsurteil für den Regierungsrat, insbesondere bezüglich der Einführung von Parkgebühren bei stark verkehrserzeugenden Überbauungen im Kanton Zürich?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ingrid Schmid, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die bisher im Luft-Programm 1996 enthaltenen Massnahmen PV2 (Parkraumbewirtschaftung) und PV7 (Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die ÖV-Erschliessung) stellten zusammen ein Gesamtpaket von Massnahmen dar, das eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) erzielen wollte. Gestützt auf die Erfolgskontrolle 1998 des Luft-Programms hat der Regierungsrat die Massnahmen PV2b+c (Anreizinstrument für möglichst wenig zusätzliche Parkplätze/regionale Parkplatzbegrenzung) sowie PV7b (ÖV-Beiträge von stark verkehrserzeugenden Nutzungen) als nicht wie vorgesehen umsetzbar eingestuft und sie deshalb aufgehoben. Gleichzeitig wurde die Baudirektion beauftragt, Alternativen für die abgeschriebenen Massnahmen auszuarbeiten, um insbesondere die Emissionen aus stark verkehrserzeugenden Nutzungen zu vermindern.

Gemäss Erfolgskontrolle wurde die Teilmassnahme PV2a insofern umgesetzt, als die Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs aus dem Jahr 1990 überarbeitet und mit Datum vom Oktober 1997 in neuer Form veröffentlicht wurde. Eine vertiefte Abklärung hatte indessen ergeben, dass diese Wegleitung aus rechtlichen Gründen nicht in einer für die Gemeinden verbindlichen Form, sondern lediglich als Empfehlung erlassen werden kann.

Da die aufgehobenen Teilmassnahmen PV2b+c (Anreizinstrument/regionale Parkplatzbegrenzung) sowie PV7b (ÖV-Beiträge von stark verkehrserzeugenden Nutzungen) eng mit PV2a (Parkplatzwegleitung) zusammenhängen, ist mit der Modifikation von PV2a auch die Zielerreichung des Gesamtpaketes «Umsteigen auf den ÖV» erschwert. Deshalb beschloss der Regierungsrat gleichzeitig, die Erarbeitung einer geeigneten Alternative in Auftrag zu geben. Sie soll die zentralen Anliegen der aufgehobenen Massnahmen aufgreifen und möglichst dieselben Zielvorgaben verfolgen. Sie wird zurzeit in Koordination mit dem Projekt «Ökologische Finanzreform» erarbeitet, das auf eine überwiesene Motion zurückgeht. Da das bisherige Massnahmenpaket erst ansatzweise umgesetzt werden konnte, ist die damit

erzielte Schadstoffreduktion nicht bezifferbar. Der Stand der Arbeit lässt auch noch nicht zu, die erwarteten Emissionsreduktionen der geplanten Massnahmen abzuschätzen.

Ansatzpunkt der Alternativmassnahme soll in erster Linie die Standortwahl von stark verkehrserzeugenden Nutzungen sein, da der Standortentscheid die Verkehrsmittelwahl empfindlich beeinflusst. In erster Linie ist wichtig, solche Nutzungen an optimal erschlossenen Standorten anzusiedeln, sodass diese nicht nur mit dem Auto, sondern auch per ÖV, per Velo oder zu Fuss erreichbar sind. Es soll geprüft werden, ob für Parkplätze von Nutzungen, die ungewöhnlich stark von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur profitieren, ab einem bestimmten Schwellenwert eine jährliche Abgabe erhoben werden kann. Damit könnten solche Nutzungen an optimal erschlossene Standorte gelenkt werden, die nicht allein auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sind. Bei bestehenden verkehrsintensiven Nutzungen könnte dieses Anreizinstrument bewirken, dass diese besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Die konkrete Ausgestaltung der beschriebenen Massnahme (Bemessung einer kritischen Schwelle für die Abgabepflichtigkeit, Höhe der Abgabe, Verwendung der Gelder, rechtliche Umsetzung) ist zurzeit Gegenstand von Abklärungen.

Die Massnahme PV2d (Anwohnerbevorzugung) wurde erfolgreich umgesetzt. Die Massnahmen PV7a+c werden laufend einzelfallweise bei der Genehmigung von Richt- und Nutzungsplänen umgesetzt.

Das Bundesgericht hat sich in einem Urteil vom 3. März 1999 dafür ausgesprochen, dass der Kanton Bern im Falle eines Einkaufszentrums, gestützt auf das Umweltschutzgesetz und den kantonalen Massnahmenplan, den Betrieb dazu verpflichten kann, von seiner Kundschaft Parkgebühren zu erheben. Der Kanton Bern könne die Parkplatzbewirtschaftungspflicht auch ohne die im Massnahmenplan vorgesehene zusätzliche Gesetzesgrundlage auf kantonaler Stufe anordnen. Da der Massnahmenplan des Kantons Bern die Bewirtschaftung von öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkplätzen mittels Parkgebühren ausdrücklich vorsieht, sei die Bewirtschaftungspflicht aus Gründen der Lastengleichheit auch auf bestehende Anlagen auszudehnen, wo dies lufthygienisch erforderlich erscheine. Die Parkplatzzahl hingegen war nicht Gegenstand des Gerichtsentscheides.

Die im Luft-Programm 1996 des Kantons Zürich enthaltenen Massnahmen zur Parkraumbewirtschaftung (PV2) sehen keine Pflicht zur Erhebung von Parkgebühren vor. Im Kanton Zürich können deshalb zurzeit weder bestehende noch neue Einkaufszentren zur Erhebung von Parkgebühren verpflichtet werden. Die Frage, ob die Einführung einer Parkgebührenpflicht eine geeignete Massnahme darstellt, um das Luftreinhalteziel erreichen zu können, wird im Rahmen der laufenden Arbeiten geprüft werden. Eine Parkgebühr steht dann im Dienste der Luftreinhaltung, wenn sie zu geringeren Leistungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führt. Ob dies zutrifft, hängt wesentlich von der Ausgestaltung der Massnahme ab: Parkplatzgebühren können lufthygienisch erwünschte Effekte (Umsteigeeffekte, Standorteffekte) hervorrufen; sie können aber auch gegenteilige Auswirkungen haben (erhöhter Umschlag pro Parkplatz, Parksuchenverkehr, Verdrängungseffekte in Wohnquartiere, Bring-/Holverkehr, andere Zielwahl). Degressive Tarifstrukturen, flächendeckend einheitliche und genügend hohe Preise wären mögliche, genauer zu prüfende Rahmenbedingungen, die unerwünschte Nebenwirkungen verhindern könnten.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi