

Sitzung vom 28. Oktober 2015

**993. Anfrage (Bekämpfung von gewerbefeindlichen Auflagen
im Strassenverkehr)**

Kantonsrat Josef Wiederkehr, Dietikon, Kantonsrätin Yvonne Bürgin, Rüti, und Kantonsrat Franco Albanese, Winterthur, haben am 6. Juli 2015 folgende Anfrage eingereicht:

Viele Gewerbebetriebe und Aussendienstmitarbeiter sind beruflich auf einen gut funktionierenden, motorisierten Strassenverkehr angewiesen. Insbesondere die seit geraumer Zeit laufend steigenden Stautunden verursachen für die betroffenen Unternehmungen erhebliche Mehrkosten. Eine diesbezügliche Besserung ist bedauerlicherweise kaum in Sicht. Hinzu kommen zahlreiche weitere Schikanen im Strassenverkehr, wie Pfortneranlagen, Abbau von Parkplätzen, Spur- und Temporeduktionen, die exzessive Ausweitung von Radarkontrollen, die Umwandlung von Parkverboten in Halteverbote, die Erhöhung von Parkgebühren oder die Ausweitung der Gebührenpflicht. Besonders stark ausgeprägt sind diese Probleme in den städtischen Gebieten.

Der Regierungsrat wird deshalb durch die Beantwortung folgender Fragen gebeten, darzulegen, welche Massnahmen diesbezüglich getroffen wurden und welche zusätzlich geplant sind.

1. Welche konkreten Massnahmen sieht der Regierungsrat, um diesen Entwicklungen entgegen zu wirken, damit das Gewerbe, welches auf einen funktionierenden motorisierten Strassenverkehr angewiesen ist, wirkungsvoll entlastet werden kann?
2. Inwieweit sind innerhalb des Kantons Entwicklungen festzustellen, dass Gewerbebetriebe, welche auf den motorisierten Strassenverkehr angewiesen sind, den städtischen Gebieten den Rücken kehren?
3. Wo sieht der Regierungsrat entsprechenden Handlungsbedarf auf kantonaler Ebene, wo auf kommunaler Ebene?
4. In welchen Bereichen besteht diesbezüglich ein direkter Austausch mit den Städten? Welche konkreten Massnahmen konnten vereinbart werden?
5. Für welche weiteren wichtigen Massnahmen bedarf es Gesetzesanpassungen, um die Stellung des Kantons diesbezüglich zu stärken?
6. Wie beurteilt der Kanton die Situation bezüglich der stetigen Zunahme von Umwandlungen von Parkverboten in Halteverbote?
7. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat für die betroffenen Gewerbebetriebe, um die Situation zu verbessern?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Josef Wiederkehr, Dietikon, Yvonne Bürgin, Rüti, und Franco Albanese, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Städte Zürich und Winterthur üben gemäss § 27 der Kantonalen Signalisationsverordnung (KSigV; LS 741.2) die Befugnisse und Aufgaben im Zusammenhang mit Verkehrsanordnungen und deren Vollzug selbstständig aus. Wegen dieser Zuständigkeitsordnung können daher zu den in der Anfrage erwähnten Verkehrsanordnungen in diesen beiden Städten keine Aussagen gemacht werden. Verkehrsanordnungen dienen der Verkehrssicherheit und sollen nicht den Strassenverkehr schikanieren. Auch die Bewirtschaftung von Parkplätzen liegt in der Zuständigkeit der Gemeinden. Entsprechende kommunale Erlasse bedürfen keiner kantonalen Genehmigung. Der Regierungsrat bemüht sich im Rahmen seiner Zuständigkeit darum, seinen Handlungsspielraum zugunsten der Bevölkerung und der Wirtschaft auszunützen.

Zu Frage 2:

Die Arbeitsstätten des produzierenden Gewerbes sind ziemlich gleichmässig über die Regionen des Kantons Zürich verteilt. Deutliche Konzentrationen bestehen vor allem in den Arbeitszonen grösserer Gemeinden. Ein Teil der Betriebe liegt aber auch in Mischzonen kleinerer Städte und Gemeinden, namentlich in den Ortszentren. Zwischen 1998 und 2008 haben jedoch grössere räumliche Verschiebungen stattgefunden. Insbesondere auf dem Gebiet der Stadt Zürich lässt sich ein deutlicher Rückgang der Zahl der Arbeitsstätten des produzierenden Gewerbes beobachten, von dem praktisch alle Stadtquartiere betroffen sind. Ein überproportionaler Rückgang der Zahl der Arbeitsstätten des produzierenden Gewerbes ist auch in den Regionen Zimmerberg und Pfannenstiel zu beobachten. Vom Rückgang betroffen sind somit vor allem Gebiete, die gemäss kantonalem Raumordnungskonzept den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» zugeordnet sind. Die Gründe für den beobachteten Strukturwandel und für den Rückgang der Anzahl der Betriebe im städtischen Gebiet, namentlich in der Stadt Zürich, sind im Einzelnen nicht näher bekannt. Selbstverständlich sind die Verkehrsverhältnisse von Bedeutung bei der Standortwahl der Gewerbebetriebe. Diese sind auf funktionierende Zu- und Wegfahrten, Parkplätze usw. angewiesen. Inwiefern aber Verkehrsanordnungen und kommunale Vorschriften zum Parkieren auf öffentlichem Grund oder zur Erschliessung von Baugrundstücken Einfluss darauf haben, lässt sich nicht abschlies-

send beurteilen. Dagegen ist aber die Nähe zu den Kundinnen und Kunden auch ein nicht zu unterschätzender Vorteil für die Betriebe, der für eine Standortwahl im städtischen Raum sprechen kann. Aus Sicht der verkehrspolitischen Zielsetzung der kurzen Wege sind solche Standorte erwünscht.

Ein wesentlicher Grund für die beobachtete Verlagerung von Gewerbebetrieben an peripherere Standorte dürfte hingegen die grosse Nachfrage nach Bauland und der damit verbundene Anstieg der Bodenpreise sein. Im städtischen Gebiet ist der Nutzungs- wie auch der Preisdruck besonders gross. Entsprechend häufig lässt sich hier beobachten, dass Gewerbebetriebe durch ertragsstärkere Bodennutzungen, namentlich durch Wohnen und Dienstleistungen, verdrängt werden. Besonders gross ist die Gefahr einer Verdrängung des produzierenden Gewerbes an Standorte, die in Mischzonen liegen. Ebenfalls kann die grundsätzlich fehlende gesellschaftliche Akzeptanz von Gewerbelärm im Siedlungsraum eine Rolle spielen.

Zu Frage 3:

Eine weitgehende Verdrängung von Gewerbebetrieben aus den dicht besiedelten städtischen Gebieten gefährdet die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit Gütern und Dienstleistungen und ist daher klar unerwünscht. Aufgrund der bisherigen Ausführungen sind Massnahmen insbesondere im Bereich der Richt- und Nutzungsplanung zu suchen. Gemäss kantonalem Richtplan sind daher innerhalb des Siedlungsgebiets geeignete Flächen für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben freizuhalten und überkommunal abzustimmen (kantonaler Richtplan, Pt. 2.2.2). Zur Sicherung von ausgewählten Flächen, denen aus kantonaler oder regionaler Sicht eine Schlüsselrolle zukommt, wurden zudem entsprechende Koordinationshinweise zuhanden der regionalen und kommunalen Planungsträger festgelegt.

Als Grundlage für die regionalen Planungsträger und die Beurteilung regionaler und kommunaler Planungen hat das Amt für Raumentwicklung eine Übersicht über die im Kanton Zürich bestehenden industriellen und gewerblichen Zwecken dienenden Flächen erstellt. Besonderes Augenmerk galt dabei Arealen, die besondere Standorteigenschaften, wie beispielsweise einen bestehenden Gleisanschluss, aufweisen. Die Studie «Gewerblich-industrielle Areale im Kanton Zürich: Bestandesaufnahme und Handlungsempfehlungen» vom 26. März 2013 kann unter www.are.zh.ch eingesehen werden. Die darin enthaltenen Übersichten werden künftig regelmässig aktualisiert.

Hingegen sieht der Regierungsrat in Bezug auf Verkehrsanordnungen im Rahmen seiner Zuständigkeit für Kantons- und Gemeindestrassen keinen Handlungsbedarf.

Zu Frage 4:

Ein Austausch mit den Städten Zürich und Winterthur findet bezüglich einzelner Strassenprojekte im Rahmen der im Strassengesetz definierten Verfahren statt. Gegebenenfalls sind auch die mit den Projekten im Zusammenhang stehenden Verkehrsanordnungen Gegenstand solcher Besprechungen. Der Regierungsrat steht gewissen Entwicklungen, z. B. bezüglich tieferen Geschwindigkeiten auf den Hauptachsen in den Städten sowie Kaphaltestellen, kritisch gegenüber und nimmt entsprechend Einfluss. Aufgrund der vollständigen Delegation der Zuständigkeit für Verkehrsanordnungen an die Städte Zürich und Winterthur besteht diesbezüglich jedoch keine Weisungsbefugnis. Einer Zustimmung der Kantonspolizei bedarf es nur, wenn eine Anordnung den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen kann (§ 28 KSigV). Für Massnahmen im Bereich der Richt- und der Nutzungsplanungen bieten die im Planungs- und Baugesetz (LS 700.1) vorgesehenen Verfahren und Gremien die erforderlichen Möglichkeiten für Austausch und Mitwirkung.

Zu Frage 5:

Für Verkehrsanordnungen auf Kantons- und Gemeindestrassen mit Ausnahme der Städte Zürich und Winterthur ist die Kantonspolizei vollumfänglich zuständig (§ 4 KSigV). Die Delegation der Verkehrsanordnungen an die beiden Städte Zürich und Winterthur beruht auf §§ 27 ff. KSigV. Eine Änderung oder Aufhebung dieser auf § 16 Abs. 2 des Verkehrsabgabengesetzes (LS 741.1) gründenden Delegation sieht der Regierungsrat nicht vor.

Bezüglich der erwähnten Massnahmen im Bereich der Richt- und der Nutzungsplanung (Beantwortung der Frage 3) sind keine Anpassungen der gesetzlichen Grundlagen erforderlich.

Zu Fragen 6 und 7:

Eine Tendenz zur Verschärfung von Verkehrsanordnungen im Bereich der Park- und Halteverbote im Zuständigkeitsbereich der Kantonspolizei ist nicht ersichtlich. So wurden gemäss der Statistik der Kantonspolizei seit 2012 bis heute lediglich 43 Parkverbotslinien und zwei Halteverbote verfügt. Eine Aussage zu entsprechenden Verkehrsanordnungen in den Städten Zürich und Winterthur ist wegen der bestehenden Zuständigkeitsordnung nicht möglich.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi