

SJD / Motion Blumer-Gossau vom 26. September 2007

## Grüne Parkzone

*Antrag der Regierung vom 30. Oktober 2007*

### Nichteintreten.

#### *Begründung:*

Eine «Grüne Parkzone» mag unter dem Aspekt der Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Verkehrsproblematik in den Ballungsgebieten auf den ersten Blick als sinnvoll erscheinen. Allerdings kann sie die Verkehrsproblematik in den Städten nicht lösen; dazu sind andere Instrumente und Massnahmen erforderlich. Die Auswirkungen einer solchen Parkzone auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und die übrigen verkehrsbedingten Schadstoffemissionen erhöhen den Minderungseffekt, der bereits durch die geplante steuerliche Begünstigung von umweltfreundlichen Fahrzeugen (vgl. gutgeheissene Motionen 42.05.20 und 42.07.24) angestrebt wird, nur unwesentlich. Auch die Verbreitung von umweltfreundlichen Fahrzeugen wird dadurch nicht gefördert, da bei einem Fahrzeugkauf eine spezielle Parkzone auf öffentlichem Grund nicht von grosser Bedeutung sein dürfte. Insbesondere bestünde auch keine Gewähr, dass ein Fahrzeuglenker in einer «Grünen Parkzone» tatsächlich ein freies Parkfeld finden würde. Im Weiteren ist mit einer derartigen Einzelmassnahme kein grosser Umsteigeeffekt auf andere Verkehrsarten zu erwarten.

Um den Vorschlag gemäss den Kriterien der Initianten umzusetzen, wären entsprechende Angaben zu jedem Fahrzeug notwendig. Bereits bei der Umsetzung der Motionen 42.05.20 und 42.07.24 zeigt sich indessen, dass die für eine ökologische Differenzierung der Fahrzeuge notwendigen technischen Angaben in den Datenbanken des Bundes nur bedingt vorhanden sind. Sofern es sich nicht um Angaben über das Antriebskonzept (Elektro, Hybrid, Gas) handelt, sind die notwendigen Angaben wie maximaler Treibstoffverbrauch oder CO<sub>2</sub>-Ausstoss darin derzeit nicht enthalten. Eine zuverlässige amtliche Kennzeichnung der für eine «Grüne Parkzone» zugelassenen Fahrzeuge ist somit nicht möglich, so dass die vorliegende Motion schon rein technisch nicht umgesetzt werden kann.

Kleinstfahrzeuge werden heute schon bevorzugt behandelt, indem deren zwei auf einem einzigen Parkfeld abgestellt werden dürfen. Auch gibt es die Möglichkeit, durch die markierte Grösse des Parkfeldes besondere Parkplätze für Kleinstfahrzeuge vorzusehen (Art. 79 Abs. 1ter der eidgenössischen Signalisationsverordnung [SR 741.21; abgekürzt SSV]). Für Car-Sharing-Autos wie z.B. beim RailLink-Projekt zwischen Mobility, Smart und den SBB kennt der Kanton St.Gallen bereits heute reservierte Parkfelder. Es bestehen somit schon heute genügend Möglichkeiten, Anreize für kleine emissionsarme Fahrzeuge oder Car-Sharing-Autos zu schaffen.

Erst vor wenigen Jahren ist zur Vereinfachung für die Fahrzeuglenker die sog. Europäische Parkscheibe eingeführt worden. Eine «Grüne Parkzone» wäre ein Alleingang des Tourismuslandes Schweiz und würde den Bemühungen für eine Vereinheitlichung und Anpassung an das EU-Recht zuwiderlaufen. Bei den ausländischen Besuchern könnte sie bezüglich Nutzung zu Unsicherheiten führen. Ein Alleingang der Schweiz scheint nicht opportun.

Aufgrund dieser Ausführungen ist demgemäss weder eine kantonale Rechtsgrundlage zu schaffen noch eine Standesinitiative einzureichen.