

Sitzung vom 23. Februar 1994

**589. Anfrage (Parkierungsanlage in Schlieren)**

Kantonsrätin Heidi Müller, Schlieren, hat am 6. Dezember 1993 folgende Anfrage eingereicht:

Im Finanzplan 1994-1999 des Regierungsrates ist bei den Kreditvorlagen gemäss Anhang II «Öffentliche Bauten» ein Betrag von Fr. 4000000 für die Bahnhofparkierungsanlage Schlieren aufgeführt. Die Erfahrungen in Stettbach zeigen, dass eine solche Anlage kostendeckend nicht betrieben werden kann; der Deckungsgrad liegt dort etwa bei 10%. In der Pressemitteilung vom 24. November 1993 stellt der Regierungsrat denn auch fest, dass der Benützerkreis wegen der krassen Unterdeckung ausgeweitet werden musste, wodurch der eigentliche Zweck (Umsteigereffekt, Entlastung von unnötigem motorisiertem Verkehr) nicht mehr erfüllt wird. Der Zürcher Verkehrsverbund will die Idee eines integralen Bewirtschaftungssystems für Park and Ride-Anlagen nicht mehr weiter verfolgen.

In diesem Zusammenhang ersuche ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Was veranlasst den Regierungsrat, eine Parkierungsanlage im dichtbesiedelten und mit dem öV gut erschlossenen Zentrum von Schlieren in der Investitionsplanung aufzuführen?
2. Wie viele Parkplätze sind geplant?
3. Für welchen Benützerkreis soll die Anlage dienen?
4. Wurde eine Wirtschaftlichkeitsrechnung erstellt? Welche Daten (Landpreis bzw. Baurechtszinsen, Erstellungskosten, Gebühren, Ausnützung) liegen ihr zugrunde?
5. Wäre es nicht sinnvoller, anstelle einer wahrscheinlich unrentablen P + R-Anlage die öffentlichen Verkehrsverbindungen mit dem rechten Limmatufer genügend attraktiv zu gestalten (Fahrplan, Linienführung, evtl. Bushaltestelle näher beim Bahnhof) und somit den Zielen des Massnahmeplans «Luft-Programm» gerechter zu werden?
6. Ist der Regierungsrat bereit, auf die Planung bzw. Erstellung eines Park and Ride in Schlieren zu verzichten?
7. Bestehen (evtl. alternative) Pläne mit der Grundeigentümerin (Stadt Zürich) oder der Stadt Schlieren?
8. Falls eine P + R-Anlage für die rechtsufrigen Anwohner gebaut würde: Wie stellt sich der Regierungsrat zum Problem Engstringer Kreuzung?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

beschliesst der Regierungsrat:

1. Die Anfrage Heidi Müller, Schlieren, wird wie folgt beantwortet:

Bei der Parkierungsanlage Schlieren handelt es sich um eine im regionalen Verkehrsplan festgelegte Park and Ride (P + R)-Anlage. Im zugehörigen Bericht werden ca. 300 Parkplätze als notwendig erachtet. Das in der Investitionsplanung enthaltene Projekt

«Bahnhofparkieranlage Schlieren» würde auf der Nordostseite des Bahnhofareals, entlang der Überführung Engstringerstrasse, auf einem Grundstück der Stadt Zürich verwirklicht.

Im Rahmen der gegenwärtigen Revision des regionalen Verkehrsrichtplans wird eine Redimensionierung des ursprünglich festgelegten P+ R-Angebots beim Bahnhof Schlieren geprüft. Dabei sind auf dem städtischen Grundstück (alter Fussballplatz) nur noch 50 P + R-Parkplätze vorgesehen, welche zusätzlich zu den bereits auf dem Bahnhofareal bestehenden rund 60 Parkplätzen mittelfristig erstellt werden sollen. Die redimensionierte P + R-Anlage ist für Anwohner des rechten Limmatufers vorgesehen, die nicht genügend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden können.

Im Hinblick auf den geringen Konkretisierungsgrad des Projektes ist noch keine Wirtschaftlichkeitsrechnung erstellt worden. Die im Rahmen des Versuchsbetriebs bei der Station Stettbach gemachten Erfahrungen zeigen, dass in dicht besiedelten Gebieten ein verhältnismässig aufwendiger Betrieb notwendig ist, um Zweckentfremdungen und Missbräuche zu verhindern. Selbst bei verhältnismässig geringen Investitionskosten müsste in Schlieren pro Parkplatz von Vollkosten (Investitionsfolge und Betriebskosten) von rund Fr. 2400 pro Jahr ausgegangen werden. Für die bestehenden Parkplätze in Schlieren werden monatliche Gebühren von Fr. 30 bzw. von Fr. 300 pro Jahr berechnet. Bei diesem Tarifniveau würde, auch bei voller Auslastung, pro Parkplatz eine jährliche Kostenunterdeckung von mehr als Fr. 2000 resultieren (Kostendeckungsgrad 13 %). Bei einem Tarifniveau, wie es in Stettbach besteht (Preis der Jahreskarte: Fr. 800), könnte der Deckungsgrad - volle Auslastung vorausgesetzt - auf rund 33 % angehoben werden. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass das Tarifniveau von Stettbach als hoch empfunden wird, was zur Folge hat, dass die dortige Auslastung in der Einführungsphase bei unbefriedigenden 20-30% liegt. Eine höhere Zahlungsbereitschaft der Kunden kann unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht erreicht werden.

P + R als Mittel für den Zubringerverkehr zu S-Bahn-Stationen stellt wohl eine Ergänzung zur Feinerschliessung mit Buslinien dar. Die bei einem allfälligen Verzicht auf den Ausbau eines P + R-Angebots nicht benötigten Mittel könnten jedoch nicht unbeschadet für die Buserschliessung verwendet werden. Dafür müsste ein ausgewiesener Bedarf vorliegen. Die öffentlichen Verkehrsverbindungen mit dem rechten Limmatufer erscheinen aber als durchaus ausreichend.

Auch wenn P + R an sich geeignet ist, dem öffentlichen Verkehr, auch über den Kreis nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossener Gebiete hinaus, zusätzliche Kunden zuzuführen, ist ein Ausbau des bestehenden P + R-Angebots im Hinblick auf die beschränkte Zahlungsbereitschaft der Kunden grundsätzlich nur dort zu rechtfertigen, wo die Verhältnisse günstige Investitions- und Betriebskosten ermöglichen. Diesen Gegebenheiten und den durch den Versuchsbetrieb Stettbach gewonnenen Erkenntnissen wird im Rahmen der laufenden Revision des regionalen Verkehrsrichtplans dadurch Rechnung getragen, dass die P+ R-Anlage Schlieren entsprechend den Bedürfnissen von ursprünglich 300 auf nunmehr 50 Abstellplätze redimensioniert wird.

Die Planung der P + R-Anlage wird mit der Stadt Zürich als Grundeigentümerin und der Stadt Schlieren als Standortgemeinde koordiniert. Geprüft wird die Möglichkeit einer Doppelnutzung; konkrete Pläne bestehen zurzeit noch nicht. Bei einer reduzierten Anzahl von lediglich 50 Abstellplätzen sind keine nennenswerten Auswirkungen auf die stark verkehrsbelastete Engstringer Kreuzung zu erwarten.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.

Zürich, den 23. Februar 1994

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Roggwiller