

## **SBB setzen trotz Defiziten auf Park-and-Rail**

Park-and-Rail-Anlagen an Bahnhöfen sind für die Schweizerischen Bundesbahnen SBB nach wie vor ein Verlustgeschäft. Dennoch starten sie eine Offensive: So soll etwa im Kanton Zürich innert drei Jahren die Parkplatzzahl um 2000 auf 6000 Plätze erhöht werden. Mit Park-and-Rail wollen die SBB neue Bahnkunden gewinnen. Die Kombination von individueller und öffentlicher Mobilität werde in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen, sind die Verantwortlichen laut NZZ überzeugt. Mit diesem Ausbau und einer effizienteren Bewirtschaftung könne die SBB langfristig auch Geld verdienen, sollen doch auch die Preise angehoben werden. Das Hauptproblem bei der Umsetzung neuer Plätze liegt darin, dass die SBB an den begehrtesten Bahnhöfen über die kleinsten Landreserven verfügen.

Weitere Informationen:

Schweizerische Bundesbahnen SBB

[www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)

13. Juni 2002

---

Redaktion Mobilservice  
Büro für Mobilität AG  
Andreas Blumenstein  
Aarberggasse 8, 3011 Bern  
Fon 031 311 93 63 Fax 031 311 93 67  
mailto: [redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)

Geschäftsstelle Mobilservice  
Monika Tschannen-Süess  
Postfach 47, 3115 Gerzensee  
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16  
mailto: [info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
homepage: <http://www.mobilservice.ch>

# Massiver Ausbau von Park and Rail

## SBB planen 2000 zusätzliche Plätze und höhere Preise

***Innert drei Jahren wollen die SBB die Park-and-Rail-Plätze im Kanton Zürich von heute 4000 auf 6000 ausbauen. Gleichzeitig steigen die Preise: Die am meisten gefragten Plätze kosten künftig 8 Franken pro Tag. Weil Sparsame Parkplätze in bahnhofnahen Wohnquartieren suchen, reagieren betroffene Gemeinden mit blauen Zonen.***

Die Park-and-Rail-Theorie ist einleuchtend: Bewohner von mässig durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Gegenden fahren mit ihrem Auto die kurze Strecke zum nächsten Bahnhof, stellen dieses dort ab und sausen ohne Stau- und Parkplatzsorgen mit dem Zug ins Zentrum. Die Praxis allerdings erlaubt sich Abweichungen: Die Autoparkplätze beim Bahnhof Steg im Tösstal beispielsweise sind nur an schönen Wochenenden belegt - Wanderer aus den Zentren fahren mit dem Auto ins Grüne. Dafür ist die beinahe schon im Stadtzentrum gelegene Park-and-Rail-Anlage beim Zürcher Bahnhof Tiefenbrunnen regelmässig ausgebucht.

### 0 bis 8 Franken pro Tag

Diesen Extrembeispielen zum Trotz: Park and Rail funktioniert. Im Kanton Zürich stehen Pendlern zurzeit an rund 100 Bahnhöfen etwa 4000 Parkplätze zur Verfügung. In aller Regel gehören die Parkieranlagen den SBB, die von den Pendlern Geld verlangen. Es gibt vier Preiskategorien: In der billigsten kostet ein Tag 3, eine Monatskarte 30 und eine Jahreskarte 300 Franken. Etwas zentraler gelegene Parkplätze kosten 5, 50 und 500 Franken, Parkplätze an sehr guten Lagen sogar 8, 60 und 600 Franken. Die Plätze vierter Kategorie sind gratis, zu finden sind sie allerdings nur bei wenig frequentierten Bahnhöfen auf dem Land.

Noch sind die Park-and-Rail-Anlagen für die SBB nach Angaben von deren Mediensprecher Roger Baumann ein Verlustgeschäft. Dennoch machen sich die SBB daran, das Angebot um 50 Prozent auszubauen. Einerseits habe eine Erhebung im Jahr 2000 gezeigt, dass die bestehenden Anlagen zu rund 70 Prozent belegt waren - Tendenz steigend. Andererseits sehen die SBB die Park-and-Rail-Anlagen laut Baumann als Investition in die Zukunft. So liessen sich neue Bahnkunden gewinnen. Überdies seien die SBB überzeugt, dass diese umweltfreundliche Kombination von individuellem und öffentlichem Verkehr in Zukunft stark an Bedeutung gewinne.

Mit den Ausbauplänen gibt es allerdings ein Problem: Genau dort, wo der Bedarf nach zusätzlichen Parkplätzen am grössten ist, nämlich an zentralen, durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lagen, dort sind die Landreserven der SBB am kleinsten. Und umgekehrt: Dort, wo sich, salopp gesagt, kein Mensch für Park and Rail interessiert, liessen sich Plätze einrichten. Der Ausbau um 2000 Parkplätze ist laut Baumann dennoch realistisch; er soll im Jahr 2005 abgeschlossen werden.

## **Gegen Schwarzparkierer**

Gleichzeitig wollen die SBB ihre Autoparkplätze effizienter bewirtschaften. Wer schwarz parkiert, tut dies heute weitgehend unbehelligt, weil kaum Kontrollen stattfinden. Externe Kontrolleure sollen in Zukunft regelmässig auf den Plätzen sein und nebenbei kleinere Reparaturen durchführen, erläutert Baumann. Alle genannten Massnahmen sollen gewährleisten, dass die SBB langfristig mit den Park-and-Rail-Anlagen Geld verdienen. Das ist eine Vorgabe der SBB Geschäftsleitung, die verlangt, dass Investitionen in diese Anlagen innerhalb von 20 Jahren amortisiert werden.

Teil des neuen Bewirtschaftungskonzeptes ist es auch, begehrte Parkplätze schon sehr bald teurer zu vergeben. So sollen laut Baumann noch in diesem Jahr praktisch alle zentrumsnahen Parkplätze der neu eingeführten teuersten Kategorie mit Gebühren von 8, 60 und 600 Franken zugeteilt werden. Auch diese höheren Preise sind nach Ansicht von Baumann noch «spottbillig», wenn man sie mit den Preisen zentraler Parkhäuser vergleiche. Befürchtungen, wonach die höheren Preise, die zusätzlich zu einem Bahnfahrausweis zu bezahlen sind, den Umsteigeeffekt zerstörten, teilt Baumann darum nicht.

## **Sorgen in manchen Gemeinden**

Die Verantwortlichen etlicher Gemeinden können allerdings ein Liedchen davon singen, wie findig Pendler sind, wenn es darum geht, die - wenn auch geringe - Parkgebühr zu umfahren. Zum Beispiel in Dietikon, der Stadt an der Grenze zum Kanton Aargau, aus dem sehr viele Pendler zur Arbeit nach Zürich kommen und dabei die Vorzüge der S-Bahn in Anspruch nehmen. Nach Angaben des Dietiker Stadtpräsidenten Hans Bohnenblust hat der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) die Verkehrsströme im Dietiker Zentrum beeinflusst. Namentlich aus dem Gebiet Mutschellen kämen viele Autopendler nach Dietikon, um dort vom Viertelstundentakt der Züge in die Stadt Zürich zu profitieren. Schnell seien die 150 Parkplätze der Park-and-Rail-Anlage ausgebucht gewesen. Als Folge davon seien viele automobile Pendler auf die bahnhofnahen Wohnquartiere ausgewichen. Zwei Massnahmen hätten unterdessen zu einer Verbesserung der Lage geführt: In den betroffenen Quartieren gelte das Parkregime der blauen Zone. Zusätzlich habe man zur Entlastung des Zentrums bei der nahen ZVV-Haltestelle Glanzenberg eine neue Park-and-Rail-Anlage mit 120 Parkplätzen eingerichtet. Diese sei nach rund zwei Betriebsjahren zu etwa 40 Prozent ausgelastet.

Leidlich Erfahrungen gemacht mit sparsamen Pendlern hat man auch in Knonau, dem Standort eines ZVV-Bahnhofes, der für Innerschweizer Pendler attraktiv ist. Nach Angaben des Knonauer Gemeindegemeinschreibers Peter Nägeli stammen 90 Prozent der parkierten Fahrzeuge aus Innerschweizer Kantonen, selbst Autos aus dem Kanton Obwalden seien regelmässig in Knonau parkiert. Weil etliche Automobilisten überall parkierten, selbst vor der Post, hat auch Knonau ein neues Verkehrskonzept mit blauer Zone und Bevorzugung von Anwohnern ausgearbeitet. Es kommt am 10. Juni vor die Knonauer Gemeindeversammlung.

Neue Züricher Zeitung, 14. Mai 2002