



# Park and Ride Kanton Zürich



## Heutige Situation analysiert

Die RZU führte in Zusammenarbeit mit dem ZVV eine Untersuchung der Park and Ride - Situation im Kanton Zürich durch. Die Analyse stützt sich auf eigene Erhebungen zu Angebot und Nachfrage sowie auf Angaben der SBB. Das vorliegende Falblatt präsentiert die Resultate und bildet zusammen mit den regionalen RZU-Erhebungen zu «Park and Ride im Pfannenstil» und «Park and Ride im Knaueramt» eine sachliche Grundlage für die Weiterentwicklung von Park and Ride (P+R).

## P+R - Angebot an den meisten Bahnhöfen

Park and Ride als umweltfreundliche Kombination von individueller und öffentlicher Mobilität wird im Kanton Zürich an 115 Haltestellen der SBB, der Forchbahn und der SZU angeboten. Damit verfügen 70% der 169 Bahnstationen im Kanton Zürich über Park and Ride - Plätze. Insgesamt stehen 6'900 Park and Ride - Plätze zur Verfügung, verteilt auf unterschiedlich grosse Anlagen. Die durchschnittliche Grösse einer P+R - Anlage beträgt 60 Plätze. In der Stadt Zürich sind nur die Parkplätze an den SBB-Bahnhöfen erfasst, d.h. ohne die allgemein zugänglichen Parkplätze in der Umgebung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Das Bild illustriert die dezentrale Verteilung des P+R - Angebots, d.h. wenige grössere Anlagen in Stadtnähe, dafür zahlreiche kleinere Anlagen, flächendeckend verteilt entlang des S-Bahnnetzes. Die Auslastung der Anlagen zeigt, dass dieses Angebotssystem sinngemäss genutzt wird: Die von Zürich entfernteren Anlagen sind ebenso gut belegt wie solche in Stadtnähe.

## Untersuchungsziele

- Beurteilung Entwicklung / Ausbaustandard
- Auslastung > Bedarf für Vergrösserungen
- Benutzergruppen charakterisieren
- Kundenfreundlichkeit

## Das Angebot von Park and Ride im Kanton Zürich

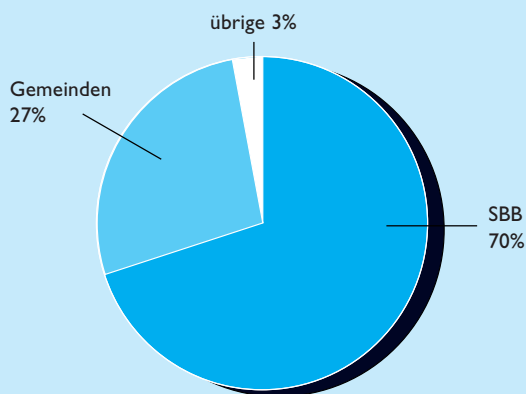




### Auslastungsgrade nach Anzahl der P+R - Anlagen, in%

0 - 50%	8
50 - 80%	21
80 - 100%	48
voll ausgelastet	19
nicht bestimmbar	4

### Eigentum nach Anzahl P+R - Anlagen, in%



### Anzahl realisierte P+R - Plätze im Vergleich zu regionalen Richtplänen, in%

Furttal	52
Glattal	61
Knonaer Amt	119
Limmattal	70
Pfannenstil	71
Zimmerberg	60
<b>RZU- Gebiet (ohne Stadt)</b>	<b>70</b>
Oberland	71
Unterland	105
Weinland	124
Winterthur und Umgebung	122
<b>Kanton Zürich (ohne Stadt)</b>	<b>82</b>

### Hohe Auslastung der P+R - Anlagen

Die P+R - Anlagen sind in der Regel sehr gut ausgelastet. Zwei Drittel der Anlagen sind werktags zu mindestens 80% belegt. In den zwei speziell untersuchten Regionen Pfannenstil und Knonaeramt beträgt der durchschnittliche Auslastungsgrad über 70%. Samstags ist der Belegungsgrad mit 40% deutlich tiefer.

### SBB in der Regel Eigentümerin der Anlagen

70% der Anlagen (bzw. 60% nach Anzahl Plätzen) werden von den SBB angeboten, 27% von den Gemeinden. Die übrigen 3% vom Kanton, der Forchbahn und Betreibergesellschaften.

### Vergleich mit regionalen Richtplänen

Ein Vergleich mit den regionalen Richtplänen zeigt, dass nur wenige der für P+R vorgesehenen Bahnstationen noch keine P+R - Anlage aufweisen. Gemessen an den Anzahl Parkplätzen sind heute 82% der im Kanton Zürich geplanten P+R - Plätze erstellt. Im RZU-Gebiet ist der Realisierungsgrad mit 70% etwas tiefer.



### Heute doppelt so viele Parkplätze wie 1988

Das Angebot an P+R - Plätzen wurde im Hinblick auf die Inbetriebnahme der S-Bahn im Jahre 1990 erstmals deutlich erhöht und ist seither kontinuierlich ausgebaut worden. Seit 1988 hat sich die Anzahl P+R - Plätze im Kanton Zürich nahezu verdoppelt.

### Betriebliches aus Benützersicht

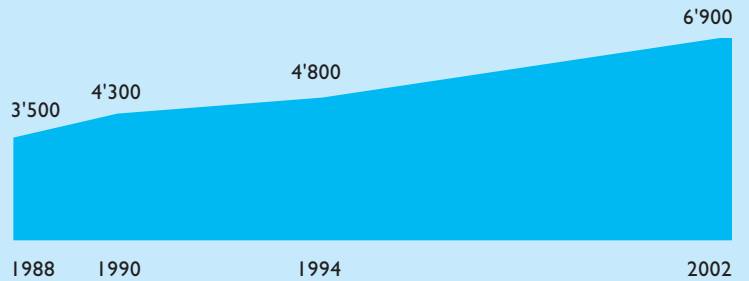
Das abgestufte Gehührensystern der SBB und die individuellen Tarife bei den Gemeinden führen zu einem für die Benützer unübersichtlichen System verschiedener Preise für die Tages- Monats- und Jahres-Parkkarten.

Der Bezug von (vergünstigten) Tagesparkkarten ist zum Teil zeitraubend, wenn sie am Bahnschalter abgeholt und im Auto platziert werden müssen.

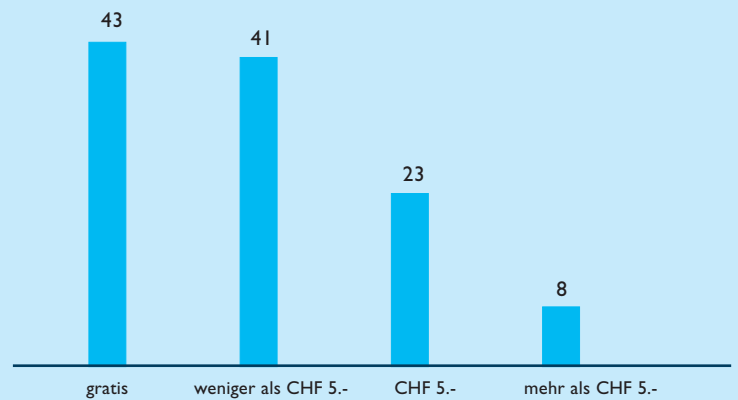
Regelmässige Benützer (Berufspendler) mit Jahres-Parkkarten profitieren von einer Preismässigung von 60% gegenüber Tagespauschalen.

Der Auftritt von P+R ist sehr unterschiedlich bezüglich Signalisation und Wegweisung (siehe obige Bildreihe), Bezug von Dauerkarten, Berechtigung für Tagesparkierer, etc.

### Historische Entwicklung der P+R - Plätze im Kanton Zürich



### Die Gebühren der P+R - Anlagen, nach Anzahl Anlagen







## Erkenntnisse aus Pilotstudien Pfannenstil und Knonaueramt

### ■ Dezentrales P+R - Angebot gut genutzt

Autofahrer wählen in der Regel die ihrem Wohnort nächstgelegene P+R - Anlage. Zwei Drittel der Nutzer stammen aus der Standort- oder der Nachbargemeinde. Sie benützen das Auto für eine kurze Distanz und legen die längere Strecke mit der Bahn zurück. Die Automobilisten fahren nicht möglichst nahe zur Stadt Zürich. Das dezentrale P+R - System mit relativ kleinen Anlagen an fast allen Bahnstationen wird somit akzeptiert. Ausnahmen sind Anlagen nahe der Kantonsgrenze bzw. des ZVV-Tarifgebietes. So kommt im Knonaueramt die Hälfte der Benützer aus anderen Kantonen.

### ■ Regelmässige Benützung

Die Hälfte bis zwei Drittel der P+R - Nutzer besitzen eine Monats- oder Jahresparkkarte und betreiben somit regelmässig P+R. Die Berufspendler dürften also heute noch den grössten Anteil der P+R - Nutzer ausmachen. Dem Einkaufs- und Freizeitverkehr kommt aber zunehmende Bedeutung zu.

### ■ Steigende Nachfrage

Heute werden auf den P+R - Plätzen in der Region Pfannenstil 64% mehr Autos parkiert als 1994. Damit hat die Nachfrage stärker zugenommen als das Angebot, das um 49% erhöht wurde. Dies dürfte auch für das ganze Kantonsgebiet gelten, wo das Angebot seit 1994 um 44% anstieg.

### ■ Anteil von P+R

Eine Stichprobe an den S-Bahnhaltestellen Erlenbach, Uetikon am See und Esslingen zeigt, dass vormittags 7% bis 10% aller Bahn-Einsteiger mit dem Auto zur Bahnsationen gelangen. Welchen Anteil P+R bei anderen Bahnstationen im Kanton Zürich hat, ist nicht bekannt.

## Wie weiter?

### ■ Koordinierte P+R - Strategie

Es ist ein koordiniertes Vorgehen des ZVV, der SBB, Privatbahnen, Regionen und Gemeinden für die Planung und den Betrieb von P+R anzustreben. Damit kann die Entwicklung von P+R - Anlagen gelenkt und die Bewirtschaftung sowie die Information vereinheitlicht und optimiert werden. Auch die Nachbarkantone sind einzubeziehen.

### ■ Selektive Kapazitätserhöhung des P+R - Angebotes

Bis im Jahre 2006 erweitern die SBB die bestehenden Anlagen im Rahmen ihres Projektes «Ausbau Park+Rail». Ein weiterer Ausbau der Anlagen ist dort angezeigt, wo entweder die Angaben in den regionalen Richtplänen noch nicht erfüllt sind oder Anlagen zu kleine Kapazitäten aufweisen. Besonderes Augenmerk verlangt der Fortbestand der Anlagen, da sie in Konkurrenz mit anderen Nutzungen stehen. Bestehende Anlagen sollten nicht ohne Ersatz aufgehoben werden. Die Standorte bestehender und geplanter Anlagen sind durch geeignete planerische Massnahmen sicher zu stellen.

### ■ Optimierung der P+R - Bewirtschaftung

Die unübersichtliche Situation bei den Gebühren für P+R ist zu beheben. Empfehlenswert ist ein abgestuftes Gebührenmodell, das die Distanz der Anlage zur Stadt berücksichtigt. Zu prüfen ist auch ein kombiniertes Ticket für das Parkieren und die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel. Der Bezug der Parkkarten ist zu vereinheitlichen und zu vereinfachen, um ein zeitsparendes Umsteigen auf die Bahn zu ermöglichen.

### ■ Verbesserung der Information und Schaffung eines Marketing-Labels «P+R»

Die Schaffung eines Labels «P+R» mit entsprechender Vermarktung bewirkt eine bessere Information und vereinheitlicht die Notationsweise auf Signalisationen und Wegweisungen. Einzubeziehen sind die Entwicklungen der Informationssysteme (Verkehrsbeeinflussungs- und Parkleitsysteme).



#### Impressum

Herausgeber: Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)  
in Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)  
März 2003

Bezug bei: RZU, Seefeldstrasse 329, 8008 Zürich,  
Tel. 01 / 381 36 36, Fax 01 / 422 34 36,  
E-Mail: [info@rzu.ch](mailto:info@rzu.ch), <http://www.rzu.ch>

Konzept und Text: Matthias Fischer, Dipl. Geograph,  
Manfred Eggenberger, Dipl. Ing. ETH/SIA/SVI

Grundlage: Diplomarbeit von M. Fischer: Die Verknüpfung  
von Individual- und öffentlichem Verkehr mittels Park and  
Ride, Geographisches Institut der Universität Zürich, Mai 2002