



**Interpellation der FDP-Fraktion
betreffend Park + Ride**

(Vorlage Nr. 2748.1 - 15447)

Antwort des Regierungsrats
vom 21. August 2017

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die FDP-Fraktion hat am 15. Mai 2017 die Interpellation betreffend Park + Ride (Vorlage Nr. 2748.1 - 15447) eingereicht. Der Kantonsrat hat die Interpellation am 1. Juni 2017 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

A. Begriffsdefinition

Damit alle vom Gleichen ausgehen, bedarf es vorab einer Definition der Begriffe «Park + Ride», «Bike + Ride» sowie «Park + Pool».

Grundsätzlich dienen Park + Ride-Anlagen dem Umsteigen vom Personenwagen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV). Demgegenüber ermöglichen Bike + Ride-Anlagen das Umsteigen vom Zweirad auf den ÖV. Seit neuerer Zeit hat sich auch der Begriff Park + Pool etabliert. Dabei handelt es sich um Parkplätze, welche sich an strategisch günstiger Verkehrslage meist in der Nähe von Autobahneinfahrten befinden. Diese Anlagen ermöglichen die Bildung von Fahrgemeinschaften. Dabei fahren Pendlerinnen und Pendler mit ihrem Personenwagen zum Park + Pool-Platz und stellen dort ihr Fahrzeug ab, um gemeinsam mit anderen Personen Fahrgemeinschaften zu bilden. Im geltenden Park + Ride-Konzept des Kantons Zug sind diese Anlagen noch als «Umsteige-Anlagen Fahrgemeinschaften» aufgeführt.

B. Beantwortung der Fragen

1. Wie wurde aus Sicht der Regierung das vorgängig erwähnte Konzept bisher umgesetzt?

Das Park + Ride-Konzept Kanton Zug stammt aus dem Jahr 2003. Es hat Konzeptcharakter und wurde im kantonalen Richtplan durch den Kantonsrat mit der Massnahme V 11.2 wie folgt umgesetzt: «Die Gemeinden ergänzen in Zusammenarbeit mit dem Kanton und dem Betreiber des öffentlichen Verkehrsmittels das bestehende Park + Ride-Angebot an bestehenden und geplanten Bahnhaltstellen.»

Die Umsetzung der im Konzept aufgeführten Anlagen erfolgte punktuell und zwar dort, wo eine entsprechende Nachfrage mit einem verhältnismässigen Aufwand abgedeckt werden konnte. Nebst dem Konzept entsprechenden und realisierten Park + Ride-Anlagen (z. B. Stadtbahnhaltestelle Zythus) gibt es auch ÖV-Haltestellen, welche ohne die im Konzept vorgesehenen Abstellanlagen (z. B. Stadtbahnhaltestelle Neufeld) erstellt wurden. Weil auf den Bau von einzelnen ÖV-Haltestellen verzichtet wurde (Stadtbahnhaltestelle Blegihof in Rotkreuz; aus dem Richtplan entfernt), kam es dort auch nicht zum Bau der im Konzept enthaltenen Park + Ride-Anlagen. An sämtlichen Bahnhöfen im Kanton Zug und an den im Park + Ride-Konzept enthaltenen Stadtbahnhaltestellen sind auch Veloabstellplätze erstellt oder ausgebaut worden. Zusätzlich wurden weitere Veloabstellanlagen an im Konzept nicht aufgeführten Standorten

(Stadtbahnhaltestelle Lindenpark) realisiert. Die Veloabstellanlage bei der Stadtbahnhaltestelle Alpenblick musste aufgrund der grossen Nachfrage in der Zwischenzeit bereits zweimal ausgebaut werden. Von den im Konzept aufgeführten Standorten für Fahrgemeinschaften (heute Park + Pool) ist bis anhin einzig die Anlage Lindencham realisiert worden. Die im Konzept enthaltenen Park + Ride-Anlagen ausserhalb des Kantons Zug wurden realisiert. Sie mussten bisweilen aufgrund der hohen Frequenz teilweise ausgebaut werden. Diese Anlagen dienen mehrheitlich Pendlerinnen und Pendlern aus dem Kanton Zug für die Fahrt nach Zürich, ungleich weniger den Zürcherinnen und Zürcher für die Fahrt nach Zug.

2. *Erachtet der Kanton die Modelle Park + Ride und Bike + Ride weiterhin als geeignetes Mittel, um die Verkehrsinfrastruktur in Zentren zu entlasten?*

Der Regierungsrat unterstützt den Bau und Betrieb von Park + Ride-Anlagen, da sie die Pendlerinnen und Pendlern zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr einladen. Dieser Umsteigeeffekt entlastet das gesamte Strassennetz in den Spitzenzeiten und mindert die Staubildung. Bisweilen befinden sich aber Park + Ride-Anlagen auch in den Zentren, was an sich dem Bestreben der Verkehrsreduktion und der Steigerung der Aufenthalts- und Verkehrsqualität zuwiderläuft.

Der Regierungsrat will deshalb neue zentrumsnahe Park + Ride-Anlagen nicht mehr fördern, weil der Kanton Zug über ein attraktives Stadtbahn- und Bus-Netz mit verschiedenen Hubs verfügt. Dieses Hubsystem ist auf die jeweiligen Zugsanschlüsse ausgelegt, womit attraktive ÖV-Verbindungen in die Zentren zur Verfügung stehen. In den Dorf- oder Stadtzentren liegende Park + Ride-Anlagen beanspruchen grosse Flächen und stehen den Grundsätzen der baulichen Verdichtung sowie des Städtebaus entgegen. Vielmehr sollen entsprechende Anlagen an den Einfallstoren zum Kanton Zug entstehen, um die Entlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes zu unterstützen.

Demgegenüber sind Bike + Ride-Anlagen an Bahnhöfen, Stadtbahn- und Bushaltestellen notwendig und zweckmässig. Dies wird namentlich durch die gut ausgelasteten und teilweise sogar überlasteten Veloabstellplätze rund um die Bahnhofsareale verdeutlicht. Trotz gutem Busangebot ist es attraktiv, mit dem Fahrrad zum Bahnhof zu fahren und von dort die Reise mit der Bahn fortzusetzen. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Stadtbahnhaltestellen im Kanton Zug einerseits mit dem Fahrrad (Leistungsmeter < 5000, grün) und andererseits mit dem E-Bike (Leistungsmeter < 7000, blau) bei einer Fahrzeit von rund 20 Minuten (für fünf Kilometer bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h für Velos und für sieben Kilometer bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h für E-Bikes). Daraus erhellt, dass das Fahrrad bei kürzeren Distanzen als schnelles und attraktives Fortbewegungsmittel beliebt ist.

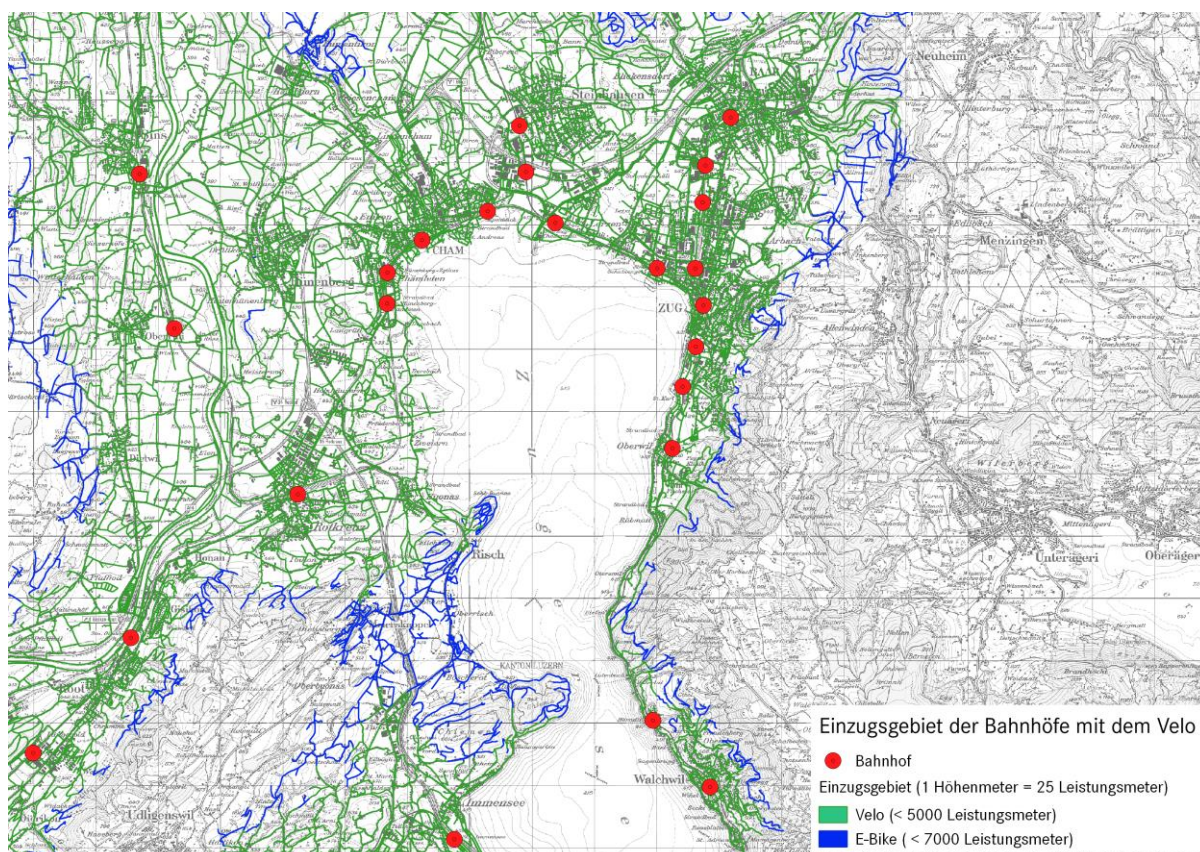


Abb. 1: Einzugsgebiet der Bahnhöfe und Stadtbahnhaltestellen für Fahrrad (grün) und E-Bike (blau). Aus technischen Gründen konnten die mit Fahrverbot belegten Wege nicht gestrichen werden. Die Distanzen wurden mit den Wegen der Landeskarten der Schweiz berechnet. Die Abbildung symbolisiert dennoch das grosse Potenzial, welches der Langsamverkehr im Kanton Zug für die Erschliessung hat.

Auch die Park + Pool-Anlagen sind nach Meinung des Regierungsrats an geeigneten Standorten entsprechend dem Konzept 2003 sinnvoll und zweckmässig. Diese Anlagen befinden sich vorzugsweise bei Autobahnanschlüssen bzw. an der Peripherie. Erfahrungen aus anderen Kantonen bzw. mit der Anlage beim Autobahnanschluss Lindencham verdeutlichen dieses Bedürfnis. Im Kanton Aargau werden zurzeit acht solche Anlagen mit 520 Parkplätzen entlang der A1 und der A3 mit Erfolg betrieben. Sie werden von Personen genutzt, welche die ganze Reisekette mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurücklegen wollen.

3. *Wie viele Park + Ride- bzw. Bike + Ride-Anlagen stehen derzeit zur Verfügung und wo befinden sich diese?*

Die acht Park + Ride-Anlagen an Bahnhöfen und Stadtbahnhaltestellen im Kanton Zug befinden sich an folgenden Standorten:

- Bahnhof Zug (200 Parkplätze);
- Stadtbahnhaltestelle Zug Schützengel (22 Parkplätze);
- Bahnhof Baar (142 Parkplätze);
- Bahnhof Steinhausen (31 Parkplätze beim Bahnhof und 35 Parkplätze auf dem Aussenparkplatz des Einkaufszentrums Zugerland);
- Bahnhof Cham (61 Parkplätze);
- Stadtbahnhaltestelle Hünenberg Zythus (72 Parkplätze);
- Bahnhof Rotkreuz (290 Parkplätze);
- Bahnhof Walchwil (14 Parkplätze).

Von den für das Jahr 2010 vorgesehenen rund 1050 Park + Ride-Plätzen an Bahnhöfen und Stadtbahnhaltestellen wurden bis heute 867 realisiert. Das Angebot an Bike + Ride-Abstellplätzen orientiert sich an der Nachfrage. Ausbaumöglichkeiten sind an den meisten Standorten vorhanden. Im Kanton Zug gibt es an 16 Bahnhöfen und Stadtbahnhaltestellen Bike + Ride-Anlagen. An rund 30 Bushaltestellen im Kanton Zug stehen Abstellanlagen für Fahrräder zur Verfügung.

Die derzeit einzige Park + Pool-Anlage im Kanton Zug befindet sich – wie bereits erwähnt – beim Autobahnanschluss Lindencham beim südlichen Kreisel. Sie bietet Platz für rund 25 Fahrzeuge und befindet sich auf einem Grundstück des Bundesamts für Strassen ASTRA. Diese Anlage kann nur bis zum Baubeginn der Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH) beansprucht werden. Für die Zeit danach muss Ersatz geschaffen werden.

4. *Plant der Regierungsrat die Realisierung von neuen P+R-Anlagen bei nachfolgenden Autobahnausfahrten, wie dies im ursprünglichen Konzept teilweise vorgesehen war?*
- *Lindencham, Cham*
 - *Nordzufahrt, Baar/Zug*
 - *Autobahnkreuz Rütihof, Rotkreuz*
- Falls nein, warum nicht? Falls ja, in welchem Zeitrahmen sollen diese realisiert werden?*
5. *Wurden bzw. werden weitere Standorte für P+R-Anlagen evaluiert? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, wo befinden sich diese und bis wann sollen diese realisiert werden?*

Derzeit plant der Regierungsrat keinen weiteren Ausbau von Park + Ride- bzw. Park + Pool-Anlagen. Die Notwendigkeit bzw. Zweckmässigkeit von zusätzlichen Anlagen will der Regierungsrat jedoch im Rahmen des neuen Gesamtverkehrs- bzw. Mobilitätskonzepts erneut prüfen.

C. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 21. August 2017

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Manuela Weichelt-Picard

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart