

Sitzung vom 30. November 2022

**1582. Anfrage (Park + Ride bei übergeordnetem kantonalen Interesse)**

Die Kantonsrätinnen Christina Zurfluh-Fraefel und Astrid Furrer, Wädenswil, sowie Kantonsrat Ulrich Pfister, Egg, haben am 12. September 2022 folgende Anfrage eingereicht:

Die Bevölkerung im Kanton Zürich wächst stetig und mit ihr auch das Verkehrsaufkommen. Die Strassen mit dem MIV und auch der ÖV sind regelmässig überlastet und kommen an ihre Grenzen.

Parallel dazu werden v.a. in Städten laufend Massnahmen zur Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), zur Temporeduktion, zum Abbau von Fahrspuren und von Parkplätzen umgesetzt. Die Umstellung des MIV auf alternative Antriebe ist in vollem Gange, und auch alternativ angetriebene Fahrzeuge benötigen entsprechende Parkmöglichkeiten. Damit steigt die Bedeutung von P+R Parkplätzen.

Eine beliebte und umweltverträgliche Variante ist das Park-und-Ride-System an den Einfallachsen von hochfrequentierten Bereichen. Es sollte nicht nur die Aufgabe der Bahn, sondern auch die der Gemeinden sein, P+R Parkplätze zu erstellen. Leider wird das P+R-System gerade von grösseren Städten behindert, blockiert oder gar verunmöglicht.

Vor diesem Hintergrund sehen wir dringenden Handlungsbedarf und möchten vom Regierungsrat die folgenden Fragen geklärt haben:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat den Stand zu P+R-Möglichkeiten im Kanton?
2. Welche Strategie verfolgt der Kanton mit Park + Ride-Parkmöglichkeiten?
3. Welche Bedeutung hat P+R im kantonalen Mobilitätskonzept?
4. Mit welchen Stellen (Organisationen, ausgewiesenen Spezialisten) tauscht sich der Regierungsrat zu möglichen P+R Standorten aus?
5. Falls kein regelmässiger Austausch mit solchen Fachstellen stattfindet: Weshalb?
6. Welchen Einfluss nimmt der Regierungsrat auf die Gemeinden zu möglichen P+R-Standorten?
7. Falls der Regierungsrat nur bedingt entsprechenden Einfluss auf die Gemeinden nehmen kann: Was/welche Gesetze, Verordnungen usw. müssten geändert oder angepasst werden, damit das ermöglicht würde und der Kanton ein übergeordnetes kantonales Interesse für P+R-Standorte anmelden könnte?

8. Bitte um eine konkrete Aufstellung/Erklärung anhand der Städte Zürich und Winterthur.
9. Bitte um eine konkrete Auflistung anhand des Beispiels mit der angedachten Seilbahn Stettbach-Zoo Zürich

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Christina Zurfluh-Fraefel und Astrid Furrer, Wädenswil, sowie Ulrich Pfister, Egg, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Im Rahmen der Studie «Bedeutung des Park + Ride-Angebots im Kanton Zürich» vom 22. Dezember 2017 hat das Amt für Mobilität den Zustand, die Randbedingungen und die Anforderungen an das Park + Ride-Angebot im Kanton untersucht und daraus Handlungsgrundsätze abgeleitet. Dabei wurde erhoben, dass das bestehende Angebot insgesamt rund 8260 für Park + Ride nutzbare Parkfelder umfasst, wovon rund 86% dezentral (ÖV-Knoten, suburban und ländlich) und etwa 14% an zentraler Lage (Stadt, Stadtrand) angeordnet sind. Wesentliche Erkenntnisse der Erhebung und Analyse sind folgende Punkte:

- Die Park + Ride-Anlagen werden überwiegend bestimmungsgemäss in Kombination mit dem ÖV genutzt.
- Auf dezentralen Anlagen wird nahe an der Quelle (Wohnort beim Pendeln) parkiert, bei Stadtrandanlagen nahe am Zielort (Arbeitsplatz beim Pendeln). Dies führt bei Anlagen am Stadtrand insgesamt zu einer Erhöhung der Kilometer des motorisierten Individualverkehrs, während es bei dezentralen Anlagen zur gewünschten Verringerung führt.
- In Bezug auf das Gesamtverkehrsaufkommen spielt Park + Ride nur eine untergeordnete Rolle, ist jedoch in argumentativer Hinsicht in Bezug auf ein multimodales Angebot wichtig.
- Nur 4% der Einwohnerinnen und Einwohner leben in Gebieten mit ungenügender ÖV-Erschliessung (ÖV-Güteklasse F oder keine ÖV-Güteklasse).
- Ein Grossteil der Nutzerinnen und Nutzer von Park + Ride-Anlagen könnte für den gesamten Weg den ÖV benutzen, da das ÖV-Angebot ausreichend ist.
- Das zur Verfügung stehende Angebot an Park + Ride-Anlagen ist ausreichend.

Zu Fragen 2 und 3:

Der Kanton hat im Gesamtverkehrskonzept 2018 des Kantons Zürich (RRB Nr. 25/2018) die Strategie für Park + Ride-Anlagen definiert. Ebenso ist das Thema im Kapitel 4.5 im behördenverbindlichen kantonalen Richtplan abgehandelt. Als intermodales Angebot können Park + Ride-Anlagen im ländlichen Raum mit ungenügender Feinerschliessung durch den ÖV dazu beitragen, dass ein möglichst grosser Anteil des Weges mit dem ÖV zurückgelegt wird und somit das Strassennetz entlastet werden kann. Es ist entscheidend, dass die Verkehrsteilnehmenden möglichst früh, das heisst beim nächstgelegenen Bahnhof am Wohnort, auf den ÖV umsteigen können. Park + Ride-Anlagen in urbanen Räumen sind zu vermeiden, da damit Parkierungsmöglichkeiten an zentralen Standorten geschaffen werden, welche die häufig bereits ausgelasteten Strassenkapazitäten im Einzugsgebiet zusätzlich belasten. Der Kanton unterstützt im Rahmen der Agglomerationsprogramme in urbanen Räumen die gute Zugänglichkeit von Haltestellen des ÖV mit dem Velo dank Bike + Ride-Anlagen und zu Fuss. Die Erreichbarkeit der Bahnhöfe im Agglomerationsraum hat primär mit dem öffentlichen Nahverkehr in Form von Bus- und Tramangeboten zu erfolgen. Park + Ride-Anlagen sollen nur im Einzugsbereich von ungenügend mit ÖV erschlossenen Siedlungsgebieten angeboten werden.

Zu Fragen 4-7:

Das Thema Park + Ride wird laufend durch das Amt für Mobilität unter Einbezug externer Fachplanerinnen und Fachplaner in strategischen Gesamtverkehrsplanungen wie zum Beispiel in regionalen und kantonalen Richtplänen sowie in regionalen Gesamtverkehrskonzepten untersucht. Der Bau und Betrieb von Park + Ride-Anlagen liegt weitgehend in der Planungs- und Finanzierungsverantwortung der Gemeinden oder Dritter, insbesondere von Transportunternehmen. Gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) kann der Kanton die in den regionalen Verkehrsrichtplänen festgelegten Parkierungsanlagen erstellen, sofern sie den Benutzenden des ÖV vorbehalten sind. Werden die Anlagen von Gemeinden oder Transportunternehmen erstellt, kann der Kanton Beiträge gewähren (§ 5 PVG). Mit Beschluss Nr. 134/2000 hat der Regierungsrat diesbezüglich Richtlinien erlassen und die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, entsprechende Subventionen zu regeln. Mit den Beschlüssen Nrn. 585/2003 und 1048/2003 hat der Regierungsrat sodann die Massnahmen des Sanierungsprogramms 04 erlassen. Dabei wurde unter anderem der Verzicht auf Beiträge für Park + Ride-Anlagen beschlossen. In der Folge wurden seit 2003 keine Beiträge mehr an solche Anlagen bezahlt.

Zu Fragen 8 und 9:

In der Stadt Winterthur ist gemäss dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Winterthur und Umgebung von 2019 kein zusätzliches Park + Ride-Angebot vorgesehen. Bei den dezentralen ÖV-Haltestellen in ländlichen Räumen ist allerdings ein angemessenes Angebot an Park + Ride-Anlagen vorgesehen. Die Förderung von Park + Ride-Anlagen in der Stadt wird als nicht zweckmässig erachtet, da die Gefahr der Konkurrenzierung des ÖV und der Konflikt mit der Innenentwicklung an diesen zentralen Standorten gross sind.

Zusätzliche Park + Ride-Angebote innerhalb oder am Rand der Stadt Zürich sind nicht strategiekonform mit dem Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich und dem kantonalen Richtplan (vgl. Beantwortungen der Fragen 2 und 3). Dies gilt auch für den in der Anfrage erwähnten künftigen Standort der Zooseilbahn am Bahnhof Stettbach. Der Bahnhof Stettbach ist bereits heute eine ÖV-Drehscheibe für die gesamte Region, was die Anreise mittels ÖV sehr attraktiv macht. Demzufolge besteht weder heute noch nach einer allfälligen Inbetriebnahme einer Seilbahnanlage zum Zoo eine Notwendigkeit für (zusätzliche) Park + Ride-Anlagen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**