
Park + Ride - Konzept Kanton Zug

Schlussbericht
Oktober 2003



Baudirektion des Kantons Zug

Amt für Raumplanung
Verwaltungsgebäude 1 an der Aa
Aabachstrasse 5
6301 Zug
Tel. 041 728 54 80
Fax 041 728 54 89

Bearbeitung:
Planteam S AG
Bahnhofstrasse 19a
6203 Sempach-Station
Tel. 041 469 44 44
Fax 041 469 44 45
roger.michelon@planteam.ch
www.planteam.ch

TEAMverkehr
Oscar Merlo
Hünenbergstrasse 5
6330 Cham
Tel. 041 783 27 33
Fax 041 783 27 34
merlo@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Begleitung:
Gilles Morf, Amt für Raumplanung



TEAMverkehr

Für den eiligen Leser

Nichts grundsätzlich Neues ...

Die Park+Ride-Anlage dient in der Regel dem Umsteigen vom PW und vom Velo auf ein öffentliches Verkehrsmittel. Damit wird versucht, den individuellen Verkehr dort abzufangen, wo die Strassenkapazität die Verkehrsmenge nicht mehr aufnehmen kann, und die Verkehrsteilnehmenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln konzentriert und wirtschaftlich weiterzubefördern.

Im Kanton Zug ist Park+Ride nichts grundsätzlich Neues. Seine Bedeutung als Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs und zur Verminderung des Verkehrsaufkommens MIV ist auch im kantonalen Richtplan verankert:

«Die Gemeinden ergänzen in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Betreibern des öffentlichen Verkehrs das bestehende Park+Ride-Angebot an bestehenden und geplanten Bahnhaltstellen.»

Park+Ride wird auch im Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Zug behandelt (§ 9bis):

An die Kosten der Errichtung und des Betriebs von Parkieranlagen, die dem Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel dienen, kann der Kanton nach Abzug der Beiträge Dritter (Bund usw.), je nach regionaler Bedeutung, Beiträge bis zu 50% gewähren.

Die Definition ...

«Park+Ride ist ein System des gebrochenen Verkehrs, bei dem eine Person die Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels mit dem eigenen Auto oder dem Velo anfährt, das Fahrzeug auf dem Park+Ride- abstellt und die Fahrt dann in einem öffentlichen Verkehrsmittel fortsetzt.»

Bike+Ride ist eine Spezialform von Park+Ride, welche die Schnittstelle zwischen Velo / Mofa / Roller und öffentlichem Verkehr betrifft.

Die Erfahrungen Park+Ride ...

Aufgrund von Erfahrungen im Kanton Zug wie auch in den Kantonen Zürich, Bern und Luzern lassen sich folgende **Schlüsse** ziehen:

Damit der Automobilist zum Park+Ride-Nutzenden wird, muss er grundsätzlich einen **Vorteil** daraus ziehen können:

- einen Zeitvorteil
- einen Kostenvorteil
- einen hohen Komfort

Ein **attraktives ÖV-Angebot** ist Grundvoraussetzung, dass überhaupt umgestiegen wird. Neben einer **hohen Taktdichte** sind auch Faktoren wie

- die erschlossenen Ziele,

- die Fahrzeiten (ohne Behinderungen durch Staus),
 - die Fahrplansicherheit und
 - direkte Verbindungen zum Ziel ohne Umsteigen
- fürs Umsteigen auf den ÖV ausschlaggebend.

Die **Attraktivität des Standortes** einer Park+Ride-Anlage steigt mit

- der Nähe zum ÖV-Angebot,
- mit der Attraktivität der Fussgänger Verbindung zwischen Parkplatz und Haltestelle (z.B. Distanz, Sicherheit),
- der möglichst staufreien Zufahrt
- der Zuverlässigkeit des Angebotes

Bike+Ride muss nach Möglichkeit an jeder Haltestelle des öffentlichen Verkehrs angeboten werden. Die bestehenden Anlagen bezeugen den grossen Bedarf.

Umsteigeanlagen für Fahrgemeinschaften an Autobahnanschlüssen entsprechen ebenfalls einem Bedürfnis.

Die Fahrziele der Park+Ride-Nutzenden

Die hauptsächlichen Ziele sind...

... im Kanton Zug

- Die Zentren der Agglomeration Zug (Zug, Baar, Cham)
- Alle Arbeitsplatz- Einkaufs- und Freizeitschwerpunkte entlang ÖV-Verbindungen
- Von untergeordneter Bedeutung: Ziele entlang von ÖV-Tangentialverbindungen zwischen Schwerpunkten der Agglomeration

... ausserhalb des Kantons Zug

- Alle attraktiv ÖV-erschlossenen Ziele, insbesondere Ziele an Schnellzugshalten sowie an Haltestellen der Zürcher S-Bahn

Die Grundsätze ...

Park+Ride generell

- G 1 Die Park+Ride-Anlagen werden auf die Konzeptvorstellungen P+R des Kantons und der Transportunternehmungen ausgerichtet.
- G 2 Die Priorität liegt bei der Förderung von Park+Ride-Anlagen, bei denen möglichst kurze Fahrstrecken mit dem MIV resultieren.
- G 3 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Fahrplan, Fahrzeit) ist, desto attraktiver sind die Haltestellen auch für Park+Ride-Standorte.

- G 4 Ein finanziell attraktives, verständliches und technisch leicht zu bedienendes Tarif- und Bedienungssystem ist Voraussetzung für die Akzeptanz der Anlagen.
- G 5 Die Standorte Bike+Ride werden attraktiv ans Radroutennetz angeschlossen.

Park+Ride mit Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr (Auto - ÖV)

- G 6 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist, desto höher ist die Priorität für die Realisierung von Park+Ride-Anlagen. Dies ergibt folgende Reihenfolge (je in absteigender Priorität):
 - Bahn:** Schnellzugshalt, Stadtbahnhalt mit regionalem Einzugsgebiet, Stadtbahnhalt mit lokalem Einzugsgebiet
 - Bus:** Regionaler Busknoten, Haltestelle von Expresskursen, normale Haltestelle
- G 7 Park+Ride-Anlagen für Benutzer mit Ziel Kanton Zug werden bei Bedarf dort an der Grenze der Agglomeration angeordnet, wo die öffentlichen Verkehrsmittel mit direkter Verbindung zu den Hauptzielen staufrei direkt von einer Einfallsachse (A 14, A 4) aus erreicht werden können. Mit Anwachsen der Kapazitätsprobleme in der inneren Agglomeration nimmt die Priorität zur Realisierung dieser Anlagen zu.
- G 8 Anstelle von wenigen, grossen Park+Ride-Anlagen sollen möglichst flächendeckend kleinere und mittlere Anlagen angeboten werden.

Realisierungsgrundsätze Bike+Ride (Velo – ÖV)

- G 9 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Fahrplan, Fahrzeit) ist, desto attraktiver sind die Haltestellen auch für Bike+Ride-Standorte.
- G 10 Bike+Ride-Anlagen sind nach Möglichkeit gedeckt und werden möglichst nahe an der Haltestelle des öffentlichen Verkehrs realisiert. Bei grösseren Anlagen wird jeweils die Ausstattung mit weiteren Serviceleistungen und Sicherheitseinrichtungen geprüft.
- G 11 Die Standorte der Bike+Ride-Anlagen genügen den Sicherheitsanforderungen im öffentlichen Raum (Einsichtigkeit, nach Möglichkeit belebte Räume usw.).
- G 12 Bike+Ride-Anlagen werden an jeder Bahnhofshaltestelle im Kanton realisiert.
- G 13 Kleinanlagen Bike+Ride werden nach Möglichkeit an jeder Bus-Haltestelle realisiert.

Realisierungsgrundsätze Umsteige-Anlagen Fahrgemeinschaften (Auto - Auto)

- G 14 Die Bemessung der Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften richtet sich nach dem Einzugsgebiet der Autobahnanschlüsse und den vorhandenen Möglichkeiten, günstige Parkplätze zu realisieren.
- G 15 Die Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften werden deutlich signalisiert und das Angebot bekannt gemacht.

G 16 Wo Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften in Velodistanz zu grösseren Siedlungen liegen, werden sie mit gedeckten Veloabstellplätzen versehen.

G 17 Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften werden an allen Autobahnanschlüssen geprüft.

Das Standortkonzept ...

Dezentraler Ansatz

Der Aufbau des Standortkonzeptes folgt einer **dezentralen Struktur**, die auf die Stadt Zug als primärer Zielort der P+R-Nutzenden im Kanton Zug ausgerichtet ist. Die dezentrale Struktur basiert auf dem im vorhergehenden Kapitel postulierten **Grundsatz G 8**: Anstelle von wenigen, grossen Park+Ride-Anlagen sollen möglichst flächendeckend kleinere und mittlere Anlagen angeboten werden. Ausnahmen dazu sind die beiden Anlagen von überkantonaler Bedeutung in Baar und Rotkreuz.

Die Zielgrössen₂₀₁₀

Bis zum Jahr 2010 sind folgende zusätzliche Park+Ride-Anlagen zu realisieren:

- Autoabstellplätze: 415 (mit Umsteigen auf den ÖV, bereits vorhanden: 948)
- Autoabstellplätze: 100 (mit Umsteigen auf Fahrgemeinschaften)
- Veloabstellplätze: 990 (bereits vorhanden: 1'360)

Für die längerfristigen Erweiterungen sind die notwendigen Areale planerisch zu sichern.

Die Objektblätter

Für jede Park+Ride-Anlage von kantonaler Bedeutung werden folgende Aussagen in einem Objektblatt festgehalten:

- Übersichtsplan mit ÖV-Erschliessung
- Erschliessungsqualität der ÖV-Erschliessung (Anzahl Kurse pro Spitzenstunde)
- Zielwert 2010 der Anlagen für Auto und Velo/Moto
- Bestehende Anlagen Auto und Velo/Moto
- Neu zu realisierende Anlagen Auto und Velo/Moto: kurz-, mittel- und langfristig
- Beschrieb / Bemerkungen
- Abhängigkeiten / Etappierung
- Zufahrtsqualität

Das Umsetzungskonzept ...

Die Realisierung von Park+Ride-Anlagen...

Für die Planung und Realisierung von Park+Ride-Anlagen sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen:

- Lage: Die optimale Lage im Zufahrtsnetz und zur ÖV-Haltestelle ist eines der Kernkriterien.
- Gestaltung / Ausstattung: Mit der Gestaltung kann die Attraktivität für die Benutzer beeinflusst werden.
- Betrieb / Bewirtschaftung: Für den Benutzer ist der einfache Betrieb von hoher Bedeutung.
- Marketing / Information: Um den Erfolg zu sichern, braucht es nicht nur Mund zu Mund- Propaganda, sondern auch ein unterstützendes Marketingkonzept.

Das kantonale Bewirtschaftungskonzept ...

Unter dem Begriff Bewirtschaftung werden zwei Massnahmenbündel verstanden:

- Die Gebührenerhebung und
- die Berechtigung als Massnahme zur Verhinderung von Fremdparkieren.

Bewirtschaftungskonzept Park+Ride Kanton Zug

	Park+Ride an Bahnlinien	Park+Ride an Buslinien	Umsteigeanlagen Fahrgemeinschaften
Gebüh- renerhe- bung	Bahneigene PP: gemäss SBB, je nach Marktsituation: <ul style="list-style-type: none"> - Tag: X Fr. - Monat: X0 Fr. - Jahr X00 Fr. PP auf Drittarealen: Betreiber sind grundsätzlich frei bei der Gebührenerhebung. Sinnvollerweise erfolgt Gebührenfestsetzung und die Massnahmen zur Verhinderung von Fremdparkieren in Abstimmung mit dem Konzept der SBB	Keine Gebührenerhebung kaum Chancen, weil: <ul style="list-style-type: none"> - würde kaum angenommen - eher Kleinanlagen, Kosten für notwendige Infrastruktur und Kontrolle wären darum unverhältnismässig hoch 	Keine Gebührenerhebung kaum Chancen, weil: <ul style="list-style-type: none"> - würde kaum angenommen - eher Kleinanlagen, Kosten für notwendige Infrastruktur und Kontrolle wären darum unverhältnismässig hoch
Verhin- dern von Fremdpar- kieren	<ul style="list-style-type: none"> - Einzelbenutzung: ohne Berechtigung - Monats- und Jahreskarte an SBB-Abonnement geknüpft 	Empfehlung: <ul style="list-style-type: none"> - Belegung nur mit Berechtigung - Abgabe Parkkarten (gebührenfrei) nur in Kombination mit Dauerstreckenabonnement - Benutzungsregeln aufstellen für Parkplatzbenutzung ausserhalb der Betriebszeiten des ÖV 	keine Regelung: mit geeigneter Standortwahl Fremdparkieren so weit als möglich ausschliessen

Die Finanzierung ...

Der Finanzbedarf

Der Gesamtfinanzbedarf für das Jahr 2010 der Park+Ride-Anlagen gemäss Standortkonzept beträgt **rund 5.9 Mio. Franken**. Davon entfallen auf

- Park+Ride fürs Auto: 4.15 Mio. Franken (wovon Anteil SBB = 1.55 Mio Franken)
- Bike+Ride fürs Velo: 0.75 Mio. Franken
- Umsteigen auf Fahrgemeinschaften: 1.0 Mio Franken

Dieser Abschätzung wurden Kosten von Fr. 10'000.-- pro Autoabstellplatz und Fr. 750.-- pro Veloabstellplatz zu Grunde gelegt.

Kostenteiler Kanton - Gemeinden

Die Realisierung von Park+Ride-Anlagen ist primär Aufgabe der Standortgemeinden resp. der Transportunternehmungen. Die Beteiligung des Kantons an den Kosten ist in **§ 9bis des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr des Kantons Zug** geregelt, wobei Beiträge **bis zu 50%** gewährt werden können.

Wirkung und Nutzen von Park+Ride ...

Mit der Realisierung des Park+Ride-Konzeptes stehen im Jahr 2010 rund

- 1'450 Autoabstellplätze und
- 2'350 Veloabstellplätze

in Park+Ride-Anlagen zur Verfügung.

Das Park + Ride-Konzept setzt damit ein **wichtiges verkehrspolitisches Zeichen**. Mit dem **dezentralen Konzeptansatz** wird zudem angestrebt, dass die Fahrten zum Umsteigepunkt auf den ÖV möglichst kurz und damit umweltschonend sind.

Park+Ride

- leistet einen Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes in der Gesamtmobilität,
- entlastet die Strassen der Agglomeration
- fördert das Image des öffentlichen Verkehrs und
- ergänzt die Palette des ÖV-Angebotes.

Mit einem **pragmatischen Ansatz bei der Realisierung**, bei dem die Flächen vorerst planerisch freigehalten und die Parkplätze laufend entsprechend dem Bedarf erweitert werden, kann effizient und Kosten/Nutzen-orientiert vorgegangen werden.

So geht's weiter ...

Die effiziente Umsetzung des Park+Ride-Konzeptes verlangt folgende weiteren Schritte seitens des Kantons:

- Bezeichnung der verantwortlichen **Park+Ride-Stelle**

- Politische **Diskussion** des Park+Ride-Konzeptes und rechtliche Verankerung soweit notwendig durch die massgebenden politischen Stellen
- **Schrittweise Umsetzung** des Konzeptes unter Federführung des Kantons in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Transportunternehmen

Inhalt

1	Ausgangslage / Grundsätzliches	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Die Projektorganisation des Park+Ride-Konzeptes	1
1.2.1	Das Vorgehen	1
1.2.2	Die begleitenden Gremien	2
1.2.3	Das Bearbeitungsteam	2
1.3	Park + Ride heute	3
1.3.1	Begriffe / Definitionen	3
1.3.2	Erfahrungen mit Anlagen Park+Ride	5
1.3.3	Erfahrungen mit Anlagen Bike+Ride	6
1.3.4	Erfahrungen mit Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften	7
1.3.5	Fazit: Chancen und Risiken von P+R	8
1.4	P + Rail, ein Angebot der SBB	9
1.5	Die Akteure	11
2	Die Strategie	12
2.1	Aspekte mit Einfluss auf die Strategie	12
2.1.1	Mögliche Fahrziele der Park+Ride-Nutzenden	12
2.1.2	Die Herkunft der Park+Ride-Nutzenden	12
2.1.3	Attraktiver öffentlicher Verkehr als Voraussetzung	13
2.1.4	Standortvoraussetzungen aus Sicht des MIV	13
2.1.5	Weitere Grundsätze zur Standortwahl	14
2.1.6	Anpassungen des Angebotes des öffentlichen Verkehrs als Möglichkeit	14
2.2	Die Typisierung Park + Ride im Kanton Zug	15
2.2.1	Typisierung der Anlagen Park+Ride (Auto - ÖV)	15
2.2.2	Anlagen Bike+Ride (Velo/Mofa - ÖV) und Fahrgemeinschaften (Auto - Auto)	15
2.3	Realisierungsgrundsätze Park+Ride	16
2.3.1	Park+Ride generell (alle Formen)	16
2.3.2	Park+Ride mit Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr (Auto - ÖV)	16
2.3.3	Realisierungsgrundsätze Bike+Ride (Velo - ÖV)	16
2.3.4	Realisierungsgrundsätze Umsteige-Anlagen Fahrgemeinschaften (Auto - Auto)	17
3	Das Standortkonzept 2010	18
3.1	Genereller Ansatz	18

3.2	Bemessung der Anlagen Park+Ride, Bike+Ride und Fahrgemeinschaften	18
3.3	Kriterien der örtlichen Zuweisung	18
3.4	Standortblätter mit Detailinformationen	18
3.5	Übersicht über die P+R-Anlagen Kanton Zug: Ziel 2010	20
4	Das Umsetzungskonzept	21
4.1	Aspekte der Realisierung von Park+Ride-Anlagen	21
4.1.1	Lage	21
4.1.2	Gestaltung / Ausstattung	22
4.1.3	Betrieb / Bewirtschaftung	23
4.1.4	Marketing und Information	23
4.2	Bewirtschaftungskonzept	24
4.2.1	Begriff der Bewirtschaftung	24
4.2.2	Gebührenerhebung	24
4.2.3	Massnahmen zur Verhinderung von Fremdparkieren	25
4.2.4	Bewirtschaftungskonzept Kanton Zug	26
4.3	Bike+Ride im Besonderen	27
5	Finanzierung / Beiträge	29
5.1	Finanzbedarf 2010 für Park+Ride	29
5.2	Beiträge	30
6	Fazit und Schlussfolgerungen	31
6.1	Wirkung und Nutzen von Park+Ride	31
6.2	Die nächsten Schritte	32

Anhang

Anhang 1:	Organigramm Park+Ride-Konzept Kanton Zug
Anhang 2:	Mitglieder Begleitgremien
Anhang 3:	Plan «Standortkonzept Ziel 2010»
Anhang 4:	Standortblätter

1 Ausgangslage / Grundsätzliches

1.1 Ausgangslage

Die Park+Ride-Anlage dient in der Regel dem Umsteigen vom PW und vom Velo auf ein öffentliches Verkehrsmittel. Damit wird versucht, den individuellen Verkehr dort abzufangen, wo die Strassenkapazität die Verkehrsmenge nicht mehr aufnehmen kann, und die Verkehrsteilnehmenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln konzentriert und wirtschaftlich weiterzubefördern.

Im Kanton Zug ist Park+Ride nichts grundsätzlich Neues. Seine Bedeutung als Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs und zur Verminderung des Verkehrsaufkommens MIV ist auch im kantonalen Richtplan verankert.

Der kantonale Teilrichtplan Verkehr formuliert im Kapitel V1.11, Flankierende Massnahmen im Verkehr, im Punkt 1.11/2 folgende **Aufgabe**:

«Die Gemeinden ergänzen in Zusammenarbeit mit dem Kanton und dem Betreiber des öffentlichen Verkehrsmittels das bestehende Park+Ride-Angebot an bestehenden und geplanten Bahnhaltstellen.»

Park+Ride wird auch im Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Zug (BGS 751.31) behandelt (§ 9bis):

«An die Kosten der Errichtung und des Betriebs von Parkieranlagen, die dem Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel dienen, kann der Kanton nach Abzug der Beiträge Dritter (Bund usw.), je nach regionaler Bedeutung, Beiträge bis zu 50% gewähren. »

Das vorliegende **Park+Ride-Konzept Zug**

- stellt die einzelnen Aspekte Park+Ride in einen Gesamtzusammenhang,
- legt die räumliche Zuordnung von Park+Ride-Anlagen fest und
- macht Vorschläge zu deren Realisierung und Finanzierung.

1.2 Die Projektorganisation des Park+Ride-Konzeptes

1.2.1 Das Vorgehen

Die Erarbeitung des Park+Ride-Konzeptes des Kantons Zug erfolgte in 2 Hauptschritten:

- In einem **ersten Schritt** wird die **Strategie** (Kap. 2) und deren konkrete Umsetzung im **Standortkonzept** (Kap. 3) erarbeitet. Die Strategie beinhaltet die Herleitung von Grundsätzen für die Anordnung von Park+Ride-Anlagen. Sie dient der Konsensfindung bezüglich Aufgabenstellung und Zuständigkeiten als Voraussetzung für die Detailerarbeitung des Konzeptes. Im Standortkonzept werden die Bemessung der Anlagen, die räumlichen Zuweisungen sowie die Zuständigkeiten im Detail festgehalten.

- Der **zweite Schritt** zeigt im Rahmen des **Umsetzungskonzeptes** (Kap. 4) die Schritte zur **Realisierung** des Konzeptes auf. Die Realisierungs- und Finanzierungsgrundsätze bilden die Kernstücke der Kapitel 2 und 5.

1.2.2 Die begleitenden Gremien

Unter der Federführung des kantonalen **Amtes für Raumplanung** wurde die Erarbeitung des Park+Ride-Konzeptes durch 2 Gremien begleitet:

- **Die Arbeitsgruppe**
(Verwaltung, Transportunternehmen)
 - war die operative Begleitgruppe der Planer
 - bereitete die Sitzungen der Steuerungsgruppe vor
 - genehmigte das Terminprogramm
 - entschied über die Anträge der Steuerungsgruppe
 - kommunizierte gegen Aussen
 - beriet und verabschiedete die Zwischenberichte und den Schlussbericht
- **Die Steuerungsgruppe**
(Arbeitsgruppe und Vertretung der Gemeinden)
 - unterstützte die Planer bei der Bearbeitung der lokalen Fragestellungen in der Projektphase
 - prüfte die Vorschläge der Planer zum Standortkonzept zu Handen der Arbeitsgruppe

Das Organigramm und die Zusammensetzung der Begleitgremien können dem Anhang (1 und 2) entnommen werden.

1.2.3 Das Bearbeitungsteam

Mit der Erarbeitung des Park+Ride-Konzeptes wurde folgendes Bearbeitungsteam beauftragt:

- Planteam S AG, Sempach-Station, Roger Michelin (Gesamtprojektleitung)
- TEAMverkehr, Cham, Oscar Merlo

1.3 Park + Ride heute

1.3.1 Begriffe / Definitionen

Definition Park + Ride

«Park+Ride ist ein System des gebrochenen Verkehrs, bei dem eine Person die Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels mit dem eigenen Auto oder dem Velo anfährt, das Fahrzeug auf dem Park+Ride-Platz abstellt und die Fahrt dann in einem öffentlichen Verkehrsmittel fortsetzt.»

Unter dem Begriff Park + Ride werden **verschiedene Formen des gebrochenen Verkehrs** zusammengefasst:

- **Park + Ride:** Üblicherweise versteht man im Volksmund darunter die Kombination Auto und Bahn resp. Auto und Bus. Die Verknüpfung von Auto zur Fahrgemeinschaft (Umsteigen in gemeinsam genutztes Auto) ist eher eine seltene Form, gehört aber auch dazu.
- **Bike + Ride:** Ist eine Spezialform von Park + Ride, welche die Verbesserung der Schnittstelle zwischen Velo / Mofas / Roller und öffentlichem Verkehr betrifft.

Obwohl **Kiss + Ride** auch eine Form des gebrochenen Verkehrs ist, gehört sie nicht unter den Begriff Park + Ride, da hier die Reisenden mit dem Auto zum öffentlichen Verkehr gebracht wird, ohne dass das Auto parkiert werden muss. Es braucht zwar keinen Parkplatz, jedoch einen Halteplatz.

Je nach Motivation können zwei unterschiedliche Benutzergruppen festgestellt werden:

- **ÖV-orientierte Park+Ride-Nutzende:**
Hauptmerkmal dieser Benutzergruppe ist, dass primär der kurze Weg mit dem Auto und der lange Weg mit dem ÖV zurückgelegt wird. Hier dient das Auto lediglich als Zubringer zu einem attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel. Der Kunde würde das öffentliche Verkehrsmittel von vorneherein benutzen, wenn er im fussläufigen Einzugsbereich der Haltestelle wohnen würde.
- **MIV-orientierte Park+Ride-Nutzende:**
Diese Nutzenden legen in der Regel die lange Distanz mit dem Auto zurück und steigen praktisch erst im letzten Moment auf den ÖV um, mit dem dann die kurze Strecke zurückgelegt wird. Der ÖV ergänzt vorteilhaft die Fahrt mit dem Auto. Ist auf einer gut ausgebauten Strasse eine zügige Fahrt nahe ans Ziel möglich, das Ziel selbst aber nicht oder nur unter Schwierigkeiten erreichbar, so wird der Wechsel auf das öffentliche Verkehrsmittel zum Kompromiss.

Zielgruppe

Die Zielgruppen können nach Fahrtzweck unterschieden werden.

- **Pendler- / Berufsverkehr:**

Auf diese Zielgruppe sind die Park+Ride-Systeme bisher primär ausgerichtet worden. Diese Kunden sind Berufspendler mit ständiger Autoverfügbarkeit, deren Wohnorte ausserhalb den fussläufigen Einzugsbereichen von Bahnstationen oder wichtigen Bushaltestellen liegen. Sie nutzen das Park+Ride-Angebot regelmässig für Fahrten zur Arbeitsstätte. In grossen Städten und polyzentrischen Verdichtungsräumen erreicht der Berufsverkehr einen Anteil von 80% am gesamten Park+Ride.

- **Verkehr zu Dienstleistungen und Einkaufen:**

In den städtischen Räumen hat der Park+Ride-Verkehr zu Infrastruktureinrichtungen wie Dienstleistungen und Einkauf gegenüber dem Berufsverkehr weniger Bedeutung. Die Bedeutung dieses Park+Ride-Verkehrs steigt jedoch mit der Grösse der Innenstadt (und damit mit dem Angebot an Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten), der sinkenden MIV-Erreichbarkeit sowie dem ÖV-Angebot im Zentrum.

- **Besucherverkehr bei Grossveranstaltungen:**

Park+Ride kommt vor allem auch bei Grossveranstaltungen ein hoher Stellenwert zu, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel die Hauptverkehrsströme aufzunehmen haben. Normalerweise werden für den jeweiligen Anlass Auffangräume eingerichtet, von wo aus dann ein organisierter ÖV-Shuttle-Betrieb zur Verfügung steht. Solche P+R-Einrichtungen haben meistens nur temporären Charakter.

Weitere Fahrtzwecke wie Ausbildungs- und Freizeitverkehr sind für Park+Ride von geringerer Bedeutung. Zwar sind dies wichtige Verkehrsgruppen. Beim Freizeitverkehr wird eher selten umgestiegen, wobei hier aber das Umsteigen auf Fahrgemeinschaften an Bedeutung zunimmt. Beim Ausbildungsverkehr liegt das Schwergewicht beim Bike+Ride.

Eine besondere Form ist das **Park+Ride am Zielort**. Die Anreise zum Zielort erfolgt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel. Die letzte Wegstrecke zum Ziel wird dann mit einem individuellen Verkehrsmittel zurückgelegt. Dies betrifft hauptsächlich Velos und Mofas. Das Umsteigen auf ein Carsharing-Fahrzeug wie auch auf Fahrgemeinschaften gehören ebenfalls dazu, sind aber von untergeordneter Bedeutung. Bei der Bemessung der Park+Ride-Anlagen sind diese Nutzerbedürfnisse zu berücksichtigen.

1.3.2 Erfahrungen mit Anlagen Park+Ride

Mittlerweile kann gesamtschweizerisch auf verschiedene Erfahrungen mit realisierten P+R-Anlagen zurückgegriffen werden:

- **Kanton / Stadt Zürich**

Erfolgreich sind vor allem die Anlagen, welche direkt und schnell ab der Autobahn erreichbar und einer S-Bahnstation zugeordnet sind. Ein besonders gutes Beispiel dafür ist die P+R-Anlage Stettbach bei der S-Bahn-Station (grosser Zeitgewinn gegenüber MIV). Diese wird laufend ausgebaut.

Beschränkt erfolgreich sind solche Anlagen, die ebenfalls einen direkten Anschluss zur Autobahn haben, aber dann ans städtische Tramnetz angeschlossen sind. Als wenig erfolgreich haben sich Anlagen im Stadtgebiet an Tramhaltestellen erwiesen, die nicht direkt an der Autobahn liegen.

Fazit Stadt Zürich: Erfolgreich sind primär Anlagen, die die Verknüpfung zwischen Autobahnnetz und S-Bahnnetz (als Mittelverteiler) anbieten und zu einem markanten Zeitgewinn führen.

- **Kanton / Stadt Bern**

Die Erfahrungen im Kanton Bern decken sich grösstenteils mit denjenigen in Zürich. Hier wurde jedoch noch verstärkt die Gefahr der Belegung solcher Anlagen durch Fremdparkierer festgestellt. Deren Anteil beträgt zum Beispiel bei der S-Bahn-Haltestelle Ostermundigen bis zu 50%.

- **Stadt Luzern, P+R-Parkhaus Eichhof**

Das P+R-Parkhaus Eichhof an der Obergrundstrasse liegt an sich an einem idealen Standort für MIV-orientierte P+R-Nutzende. Die Distanz zum Autobahnanschluss Luzern Süd beträgt nur gerade 300 m, die Haltestelle der VBL Linie 1 mit einem 3-6'-Takt während den Hauptverkehrszeiten befindet sich in 100 m Distanz. Es besteht die Möglichkeit, ein Kombiticket Parkhaus/Busbillet zu lösen.

Dennoch wird die Anlage für P+R kaum benutzt. Hauptgrund dafür dürfte der fehlende Anreiz zum Umsteigen sein, da einerseits der Zeitvorteil fehlt (der Bus braucht gleich lang) und andererseits am Zielort in der Innenstadt nachwievorrasch ein grosses Parkplatzangebot zu einem unwesentlich höheren Preis erreicht werden kann. Zudem ist auch denkbar, dass das Angebot noch zu wenig bekannt ist.

Im **Kanton Zug** konnte mit folgenden P+R-Anlagen Erfahrungen gesammelt werden:

- **Bahnbezogene Anlagen**

- Allgemein kann festgestellt werden, dass die bahnbezogenen Anlagen heute primär für denjenigen Park+Ride-Verkehr dienen, der auf Ziele ausserhalb des Kantons Zug ausgerichtet ist.
- Praktisch an allen Bahnhöfen und Bahnstationen werden Parkplätze für Park+Ride angeboten. Die stärksten Anlagen sind Rotkreuz, Baar und Zug. Dabei steht Zug wegen der schlechteren Erreichbarkeit im Zentrum weniger stark im Vordergrund. Die Anlagen Rotkreuz und Baar sind so attraktiv ins Angebot der SBB eingebunden, dass sie weiter ausgebaut werden müssen.
- Weitere Parkplätze für Park+Ride stehen in Cham und Steinhausen zur Verfügung. Beide sind gut ausgelastet. Cham kann aber wegen der begrenzten Platzverhältnisse kaum noch ausgebaut werden. Steinhausen steht in Konkurrenz zu Knonau. Knonau weist in Bezug auf Zürich eine günstigere Tarifstufe auf.

- **Busbezogene Anlagen**

Im Kanton Zug gibt es - mit Ausnahme in Ägeri - eigentlich nur in der Stadt Zug offizielle Park+Ride-Parkplätze in der Nähe von Bushaltestellen. Es sind dies die Parkplätze bei der Allmendhalle und der Haltestelle Stadion sowie in der Roostmatt und der Frauensteinmatt bei den Haltestellen Fridbach und Casino. Bei allen diesen Parkplätzen kann direkt am Ticketautomat eine Tageskarte des Tarifverbundes Zug gelöst werden. Trotz dieses Komforts werden die Parkplätze heute nur bescheiden genutzt.

In Blickensdorf wird vermehrt wildes Parkieren an dafür nicht vorgesehenen Orten festgestellt. Hier wird offensichtlich auf die Ortsbuslinie 32 umgestiegen.

1.3.3 Erfahrungen mit Anlagen Bike+Ride

Gedeckte Veloabstellplätze werden heute praktisch an jeder Bahnhaltestelle angeboten. Die Belegung dieser Anlagen zeigt das ausgewiesene Bedürfnis. Als wichtig erscheint die Anordnung jeweils beidseitig der Geleise.

Beispielhaft sollen hier folgende Anlagen im Kanton Zug genannt werden:

- **Bahnbezogene Anlagen**

Die Bahnhöfe entlang der SBB-Linie Luzern-Zürich sind wegen ihres sehr attraktiven Angebotes (Schnellzugshalt, gute Verknüpfung in Zug) mit zahlreichen Veloabstellplätzen, meistens gedeckt, ausgestattet. In Zug besteht sogar die Möglichkeit in Schliessfächern den Velohelm zu deponieren.

- **Busbezogene Anlagen**

Der Grundsatz, an allen Bushaltestellen ein Minimalangebot an Veloabstellplätzen anzubieten, ist in vielen Fällen schon realisiert. Attraktive und grosszügige Anlagen wurden in Hünenberg Dorf (architektonisch in Gestaltung der Wartunterstände integriert) sowie in Steinhausen bei den Haltestellen Eichholz und Öle realisiert.

1.3.4 Erfahrungen mit Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften

Das Umsteigen auf Fahrgemeinschaften wird praktiziert und dürfte mit wachsendem Kostenbewusstsein (gefördert durch Annäherung an Kostenwahrheit beim MIV) sowie mit einer allfälligen Verknappung des Parkplatzangebotes am Zielort laufend zunehmen. Gefördert würde dieses Umsteigen durch Massnahmen zur Bevorzugung von Fahrgemeinschaften. Dies zeigen Beispiele in Amerika, wo für Autos, die mit mehr als 2 Personen besetzt sind, teilweise separate Fahrspuren angeboten werden.

Dieses Angebot (Bereitstellen von Parkplätzen) darf nicht mit Umsteigekonzepten wie etwa «Mitfahrzentralen» und dergleichen verwechselt werden. Diese versuchen, den Betrieb eines solchen Angebotes zu organisieren und sind nicht Gegenstand des vorliegenden Konzeptes.

Da nur sehr wenige solche Umsteige-Anlagen bestehen, dürfte auch ein «verstecktes» Umsteigen auf eigentlich nicht dafür vorgesehenen Plätzen stattfinden (z.B. auf Autobahnraststätten, auf autobahnnahen Sammelparkplätzen mit Gratisparkieren).

Die bestehenden Umsteige-Anlagen sind in der Regel nicht bewirtschaftet.

- A1-Anschluss Aarau West

Unmittelbar am A1-Anschluss Aarau West besteht ein grosser Gratis-Parkplatz mit einer Parkzeitbeschränkung von 24 Stunden. Der Parkplatz ist jederzeit gut belegt. Er liegt im direkten Einzugsbereich der Agglomeration Aarau sowie dem Surental.

- A2-Anschluss Sempach

Nach der Eröffnung des A2-Anschlusses Sempach wurde in zunehmendem Masse direkt am Anschluss «wild» parkiert. Da die gewählten Abstellplätze verkehrstechnisch gefährlich waren und auch der Untergrund dafür nicht geeignet war, musste das Parkieren mit entsprechenden Absperrungen verhindert werden. Als Ersatz wurden bei der unmittelbar am Anschluss stehenden CKW-Station 7 Parkplätze zur Verfügung gestellt und auch signalisiert. Obwohl die Zufahrt trotz Signalisierung nun schwerer zu finden ist, ist die Auslastung gut. Bei Stichprobenerhebungen wurden teilweise über das vorgesehene Angebot hinaus 6 bis 10 Fahrzeuge gezählt.

1.3.5 Fazit: Chancen und Risiken von P+R

Der Erfolg von P+R liegt in vielen Faktoren. Dabei spielen häufig auch sehr persönliche Aspekte eine wichtige Rolle bei der Nutzung von P+R. Damit der Automobilist zum P+R-Nutzenden wird, muss er grundsätzlich das Gefühl haben, dass er einen **Vorteil** daraus ziehen kann.

- Das attraktive ÖV-Angebot ist Grundvoraussetzung, dass überhaupt umgestiegen wird.
- Der Zeitvorteil wird umso wichtiger, je kürzer die Gesamtreisezeit ist. Insbesondere der MIV-orientierte P+R-Nutzende wird nur dann umsteigen, wenn ein erheblicher Zeitvorteil resultiert.
- Der Kostenvorteil muss tatsächlich vorhanden sein und muss auch klar kommuniziert werden können. Kombitickets Parkieren/ÖV-Billet sowie attraktive Tarife sind Voraussetzung dazu.
- Der Komfort kann ausschlaggebend sein. Es wird lieber in die Bahn umgestiegen, wo der Mantel ausgezogen und die Zeitung gelesen werden kann. Ein überfüllter Bus, wo ein Sitzplatz kaum garantiert ist, kann da insbesondere auf längeren Strecken bezüglich Fahr- und Fahrgastkomfort nicht mithalten.

Von entscheidender Bedeutung ist ein **attraktives** ÖV-Angebot. Neben einer **hohen Taktdichte** sind auch Faktoren wie

- die erschlossenen Ziele,
- die Fahrzeiten (ohne Behinderungen durch Staus),
- die Fahrplansicherheit und
- direkte Verbindungen zum Ziel ohne Umsteigen

fürs Umsteigen auf den ÖV ausschlaggebend.

Speziell Anlagen im Agglomerationsbereich können meistens kaum zeitlich genau vorausberechnet angefahren werden. Bei einer dichteren Taktfolge kann eine allfällige Verspätung leichter verkraftet werden.

Die **Attraktivität des Standortes** einer P+R-Anlage steigt mit

- der Nähe zum ÖV-Angebot,
- mit der Attraktivität der Fussgänger Verbindung zwischen Parkplatz und Haltestelle (z.B. Distanz, Sicherheit),
- der möglichst staufreien Zufahrt
- der Zuverlässigkeit des Angebotes (der potentielle P+R-Nutzende muss die Sicherheit haben, dass er immer einen Parkplatz findet. Die Erfahrungen zeigen, dass darum eine maximale Auslastung von ca. 80% nicht überschritten werden sollte. Bei einer stärkeren Auslastung besteht die Gefahr, dass zu lange gesucht werden muss und dann die Bahn oder der Bus verpasst wird.)

Nicht zu unterschätzen ist auch die **Bedienerfreundlichkeit** einer Anlage. Insbesondere eine verständliche Bedienung der Ticketautomaten, die sich nahe beim Abstellplatz befinden, ist Voraussetzung dazu.

Es darf aus dem oben dargelegten nun aber nicht abgeleitet werden, dass P+R nur dann erfolgreich ist, wenn Anlagen an Bahnknotenpunkten angeordnet werden. Auch wenige einzelne Parkplätze an den verschiedenen Stationen von Bahn und Bus («Flächenkonzept») können in der Gesamtbilanz einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg von P+R leisten.

1.4 P + Rail, ein Angebot der SBB

Unter den Begriff Park + Ride fällt auch das neue Angebot «**P + Rail**» der SBB, welches die Haus-zu-Haus-Verbindung mit einer vollständigen Transportkette von Individualverkehr und öffentlichen Verkehr (sprich Bahn) unterstützt. An ausgewählten Bahnhöfen am Zielort soll auch ein individuelles Fahrzeug zur Verfügung gestellt werden («RailLink»-Angebot mit Carsharing).

Die SBB betreiben heute gesamtschweizerisch rund 17'400 P+Rail-Parkplätze an 440 Haltepunkten. Diese sollen in den nächsten fünf Jahren kontinuierlich verdoppelt werden.

Mit dem P+Rail-Angebot sollen nachstehende Ziele erreicht werden:

- Einführung der P+Rail-Parkplätze als Produkt
- Bekanntheitsgrad bei der Bevölkerung wie Halbtax- und Generalabonnement erreichen
- Befriedigung der Kundenbedürfnisse
- Gewinn von zusätzlichen Bahnreisenden
- Verdoppelung des Ertrags
- Senkung der Bewirtschaftungskosten um 25%

P+Rail-Parkplätze sind **Kundenparkplätze für Zugbenutzer**. Diese Anlagen werden an optimaler Lage mit guten Zugängen zu den Zügen platziert. Die durchschnittliche maximale Gehdistanz soll 300 Meter nicht überschreiten.

Es ist vorgesehen, an jedem Haltepunkt ein Minimum an Parkplätzen zur Verfügung zu stellen. Um den Benutzern eine gewisse Verfügbarkeit gewährleisten zu können, soll die ideale durchschnittliche Auslastung pro Anlage ca. 80% betragen.

Die SBB definiert **3 Typen von Anlagen**. Sie unterscheiden sich durch Art der Ausrüstungen und dem angebotenen Service voneinander.

Typ	Anlage	Ausrüstung	Service
A	Minimalanlage	6 - 15 Parkplätze Ticketverkauf über einfachen Parkautomaten (oder keine Bewirtschaftung)	-
B	Kleinanlage	10 - 120 Parkplätze darin ausgewiesen gemäss individueller Definition: • Frauenparkplätze • Invalidenparkplätze • Parkplätze für Kompaktfahrzeuge • Parkplätze für E-Mobile Ticketverkauf über zentrale Parkuhr	• Reservation • Information über Platzangebot
C	Grossanlage	> 100 Parkplätze mit Schrankenanlage darin ausgewiesen gemäss individueller Definition: • Frauenparkplätze • Invalidenparkplätze • Parkplätze für Kompaktfahrzeuge • Parkplätze für E-Mobile Ticketverkauf über Kassierstation	• Reservation • Information über Platzangebot • Überwachung

Im kurzzeitigen Gebrauch der Anlagen (Stunden/Tage) kann nicht zwischen Bahnkunden und Dritten unterschieden werden. Alle Nutzer bezahlen ihre Parkgebühr vor Ort mit den dem Parkplatztyp entsprechenden Möglichkeiten. Der **regelmässige Benutzer** weist sich als Bahnkunde aus (Generalabo, Streckenabo, Verbundabo). Nur er kann eine stark verbilligte Monats- oder Jahreskarte beziehen.

Die SBB beabsichtigt, ihre P+Rail-Anlagen nach folgendem grundsätzlichen **Bewirtschaftungskonzept** zu betreiben:

Bewirtschaftungskonzept Park+Rail der SBB

Stufe	0	1	2	3	4
Dauer	Gebühren				
1 Jahr	0 Fr.	300 Fr.	500 Fr.	600 Fr.	≥ 800 Fr.
1 Monat	0 Fr.	30 Fr.	50 Fr.	60 Fr.	≥ 80 Fr.
1 Tag	0 Fr.	3 Fr.	5 Fr.	8 Fr.	≥ 8 Fr.
1 Stunde (degressiv)	0 Fr.	0.50 Fr.	1.00 Fr.	1.50 Fr.	≥ 2.00 Fr.

Die **massgebende Preisstufe** soll unter Berücksichtigung

- der Nachfrage
- der Lage der Anlage, wobei Anlagen mit vergleichbaren Lagen gleich bewirtschaftet werden sollten,
- den Erstellungs- und Betriebskosten der Anlage,
- dem Service und dem Komfort der Anlage sowie

- den Förderungszielen festgelegt werden.

1.5 Die Akteure

Es können keine idealtypischen Betreiber von Anlagen festgelegt werden. Die beteiligten Akteure ergeben sich jeweils aus den ortspezifischen Verhältnisse des jeweiligen Standortes. Grundsätzlich sind folgende **Betreiber von P+R-Anlagen** denkbar:

- **Öffentliche Hand**
 - Gemeinden
 - Kanton
 - Mischformen Gemeinden / Kanton
- **Private Betreiber**
 - Transportunternehmungen Bahn und Bus
 - Reine private Gesellschaften / Privatpersonen
 - Private Gesellschaften mit Gemeinden oder Kanton als Aktionäre
- **Partnerschaftliche Modelle**
Mischformen mit privaten Betreibern und der öffentlichen Hand

2 Die Strategie

2.1 Aspekte mit Einfluss auf die Strategie

2.1.1 Mögliche Fahrziele der Park+Ride-Nutzenden

Zur Bezeichnung derjenigen ÖV-Linien und Haltestellen, die über ein genügendes Potential für die Aufnahme von Park+Ride-Kunden verfügen, müssen zuerst die möglichen **Fahrziele der P+R-Nutzenden** bezeichnet werden:

- **Ziele im Kanton Zug**
 - Die Zentren der Agglomeration Zug (Zug, Baar, Cham)
 - Alle Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitschwerpunkte entlang ÖV-Verbindungen
 - Von untergeordneter Bedeutung: Ziele entlang von ÖV-Tangentialverbindungen zwischen Schwerpunkten der Agglomeration
- **Ziele ausserhalb des Kantons Zug**
 - Alle attraktiv ÖV-erschlossenen Ziele, insbesondere Ziele an Schnellzugshalten sowie an Haltestellen der Zürcher S-Bahn

2.1.2 Die Herkunft der Park+Ride-Nutzenden

Für die Bemessung der Park+Ride-Anlagen ist auch die Herkunft der Park+Ride-Nutzenden von Bedeutung:

- Park+Ride-Nutzende, die innerhalb dem Kanton Zug wohnen
- Park+Ride-Nutzende, die ausserhalb dem Kanton Zug wohnen

Insbesondere die Haltestellen mit Schnellzugshalt Rotkreuz, Zug und Baar werden von Park+Ride-Nutzenden angefahren, die ausserhalb des Kantons Zug wohnen und/oder arbeiten. Hier zeigt sich ein gewisser Zielkonflikt zwischen den Interessen der SBB und des Kantons, resp. der Standortgemeinden. Währenddem die SBB an möglichst vielen Umsteigern und damit Bahnkunden interessiert ist, haben der Kanton und die Standortgemeinden daraus kaum einen Nutzen. Es werden damit Belastungen erzeugt (Strassenkapazitäten, Beeinträchtigung Wohnquartiere usw.), die bei frühzeitigem Umsteigen nahe am Ausgangsort der Fahrt ausserhalb des Kantons Zug, nicht entstehen würden. Der Nutzen fällt am Zielort ausserhalb des Kantons Zug an.

Die Ergebnisse der für diese Studie durchgeführten Erhebungen über die Herkunft der Park+Ride-Nutzenden sind im Anhang zu finden.

2.1.3 Attraktiver öffentlicher Verkehr als Voraussetzung

Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen haben nur dann Erfolg, wenn sie an ein attraktives öffentliches Verkehrsmittel angeschlossen sind. Jeder Umsteigevorgang ist eine Minderung der Attraktivität des ÖV. Die Erfahrung zeigt, dass die P+R-Nutzenden nach dem Umstieg vom Auto auf den ÖV kaum nochmals umsteigen.

Als **Zielgrösse** müsste dazu während den Hauptverkehrszeiten **mindestens** von einem **30'-Takt überregional** und **15'-Takt regional/lokal** ausgegangen werden.

Attraktiv im Sinne des Park+Ride-Konzeptes sind demnach folgende heutigen und künftigen ÖV-Erschliessungen im Kanton Zug:

- alle Bahnstationen der SBB
- alle Haltestellen der Stadtbahn 1. Etappe
- die Haltestellen der Buslinien 1 (Oberägeri), 2 (Menzingen) und 61 (Rotkreuz-Cham-Baar)

Die Attraktivität nimmt zu:

- mit der Taktdichte
- an Haltestellen, wo Strecken zusammengeführt werden und sich dadurch das ÖV-Angebot vergrössert. Es können auf verschiedenen Linien mehrere Ziele angefahren werden und/oder infolge der Linienüberlagerungen steigt die Bedienungshäufigkeit.

Mit der allfälligen Realisierung des künftigen Feinverteilers sind auch dessen Haltestellen ins Park+Ride-Konzept mit einzubeziehen. Wo deren Standorte bereits bekannt sind, ist der Platz für Park+Ride planerisch freizuhalten.

2.1.4 Standortvoraussetzungen aus Sicht des MIV

Die Zufahrt zu den Park+Ride-Anlagen soll folgende Kriterien (nicht nach Priorität geordnet) erfüllen:

- Da der Zeitfaktor eine grosse Rolle für die Akzeptanz von P+R spielt, sind die Park+Ride-Anlagen dort anzuordnen, wo sie ohne Staus erreichbar sind.
- Park+Ride-Anlagen liegen möglichst nahe bei der Haltestelle des öffentlichen Verkehrs.
- Park+Ride-Anlagen liegen an ÖV-Erschliessungen, die gegenüber dem MIV einen Zeitgewinn ermöglichen, zumindest aber keinen Zeitverlust verursachen.
- Im ländlichen Raum werden die Park+Ride-Anlagen über Hauptverkehrs und allenfalls Sammelstrassen erschlossen.
- In der Agglomeration liegen die Park+Ride-Anlagen für die Benutzer von ausserhalb des Kantons nahe einem Autobahnanschluss an der Agglomerationsgrenze. Die Zufahrten tangieren soweit als möglich keine reinen Wohngebiete oder Mischgebiete Arbeiten / Wohnen mit hohem Wohnanteil.

2.1.5 Weitere Grundsätze zur Standortwahl

- Der erste mögliche Umsteigeort ist die dem Wohnort nächste Haltestelle. Je grösser das Einzugsgebiet einer Haltestelle ist, desto grösser ist auch das Potential möglicher P+R-Nutzenden.
- Um den P+R-Nutzenden ein möglichst kostengünstiges Angebot machen zu können, sind Standorte mit günstigeren öV-Tarifen zu bevorzugen (kann z.B. an den Grenzen eines Tarifverbundes eine Rolle spielen).

2.1.6 Anpassungen des Angebotes des öffentlichen Verkehrs als Möglichkeit

Bietet sich aus Sicht des MIV ein attraktiver Standort an, dessen ÖV-Erschliessung

- heute nur ungenügend (Takt, Haltestellenabstand) ist oder
- noch vollständig fehlt,

so müssen die Verbesserung oder die Realisierung einer neuen Erschliessung in die Überlegungen mit einbezogen werden.

Die Wirtschaftlichkeit der ÖV-Erschliessung muss berücksichtigt werden. Dazu sollen auch die Tarifgrenzen überprüft werden können.

2.2 Die Typisierung Park + Ride im Kanton Zug

2.2.1 Typisierung der Anlagen Park+Ride (Auto - ÖV)

Je nach Herkunft und Fahrziel (vgl. Kap. 2.1.1 und 2.1.2) ergeben sich für die einzelnen Park+Ride-Anlagen im Kanton Zug **4 unterschiedliche Aufgaben**:

Aufgabenmatrix Park+Ride im Kanton Zug

		Ziel	
		Innerhalb Kt. Zug	Ausserhalb Kt. Zug
Herkunft / Quelle	Innerhalb Kt. Zug	A (Binnenverkehr)	B (Quellverkehr)
	Ausserhalb Kt. Zug	C (Zielverkehr)	D (Durchgangsverkehr)

Aufgrund dem heutigen und künftigen ÖV-Angebot im Kanton Zug ergeben sich daraus folgende **Typen von Park+Ride-Anlagen** fürs Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr im Kanton Zug:

- **Anlagen von überkantonaler Bedeutung:**
an Schnellzugshalt
Schwergewicht der Aufgabe: **A, B, C, D**
- **Anlagen von kantonaler Bedeutung:**
an ausgewählten Stadtbahnhaltestellen
Schwergewicht der Aufgabe: **A, B, C**
- **Anlagen von lokaler Bedeutung:**
an allen Haltestellen der Stadtbahn 1. Etappe
an ausgewählten Haltestellen der Buslinien 1, 2 und 61
Schwergewicht der Aufgabe: **A, B**

2.2.2 Anlagen Bike+Ride (Velo/Mofa - ÖV) und Fahrgemeinschaften (Auto - Auto)

Eine Typisierung für die Anlagen Bike+Ride und fürs Umsteigen auf Fahrgemeinschaften ist nicht erforderlich. Deren Bemessung richtet sich nach der Grösse des Einzugsgebietes und den Realisierungsmöglichkeiten.

2.3 Realisierungsgrundsätze Park+Ride

Das Park+Ride-Angebot im Kanton Zug wird nach folgenden Grundsätzen pragmatisch - in Etappen nach Bedarf - kontinuierlich ausgebaut:

2.3.1 Park+Ride generell (alle Formen)

- G 1 Die Park+Ride-Anlagen werden auf die Konzeptvorstellungen P+R des Kantons und der Transportunternehmungen ausgerichtet.
- G 2 Die Priorität liegt bei der Förderung von Park+Ride-Anlagen, bei denen möglichst kurze Fahrstrecken mit dem MIV resultieren.
- G 3 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Fahrplan, Fahrzeit) ist, desto attraktiver sind die Haltestellen auch für Park+Ride-Standorte.
- G 4 Ein finanziell attraktives, verständliches und technisch leicht zu bedienendes Tarifsysteem ist Voraussetzung für die Akzeptanz der Anlagen.
- G 5 Die Standorte Bike+Ride sind attraktiv ans Radroutennetz angeschlossen.

2.3.2 Park+Ride mit Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr (Auto - ÖV)

- G 6 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist, desto höher ist die Priorität für die Realisierung von Park+Ride-Anlagen. Dies ergibt folgende Reihenfolge (je in absteigender Priorität):
Bahn: Schnellzugshalt, Stadtbahnhalt mit regionalem Einzugsgebiet, Stadtbahnhalt mit lokalem Einzugsgebiet
Bus: Regionaler Busknoten, Haltestelle von Expresskursen, normale Haltestelle
- G 7 Park+Ride-Anlagen für Benutzer mit Ziel Kanton Zug werden bei Bedarf dort an der Grenze der Agglomeration angeordnet, wo die öffentlichen Verkehrsmittel mit direkter Verbindung zu den Hauptzielen staufrei direkt von einer Einfallsachse (A 14, A 4) aus erreicht werden können. Mit Anwachsen der Kapazitätsprobleme in der inneren Agglomeration nimmt die Priorität zur Realisierung dieser Anlagen zu.
- G 8 Anstelle von wenigen, grossen Park+Ride-Anlagen sollen möglichst flächendeckend kleinere und mittlere Anlagen angeboten werden.

2.3.3 Realisierungsgrundsätze Bike+Ride (Velo - ÖV)

- G 9 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Fahrplan, Fahrzeit) ist, desto attraktiver sind die Haltestellen auch für Bike+Ride-Standorte.
- G 10 Bike+Ride-Anlagen sind nach Möglichkeit gedeckt und werden möglichst nahe an der Haltestelle des öffentlichen Verkehrs realisiert. Bei grösseren Anlagen wird jeweils die Ausstattung mit weiteren Serviceleistungen und Sicherheitseinrichtungen geprüft.

- G 11 Die Standorte der Bike+Ride-Anlagen genügen den Sicherheitsanforderungen im öffentlichen Raum (Einsichtigkeit, nach Möglichkeit belebte Räume usw.).
- G 12 Bike+Ride-Anlagen werden an jeder Bahnhaltestelle im Kanton realisiert.
- G 13 Kleinanlagen Bike+Ride werden nach Möglichkeit an jeder Bus-Haltestelle realisiert.

2.3.4 Realisierungsgrundsätze Umsteige-Anlagen Fahrgemeinschaften (Auto - Auto)

- G 14 Die Bemessung der Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften richtet sich nach dem Einzugsgebiet der Autobahnanschlüsse und den vorhandenen Möglichkeiten, günstige Parkplätze zu realisieren.
- G 15 Die Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften werden deutlich signalisiert und das Angebot bekannt gemacht.
- G 16 Wo Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften in Velodistanz zu grösseren Siedlungen liegen, werden sie mit gedeckten Veloabstellplätzen versehen.
- G 17 Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften werden an allen Autobahnanschlüssen geprüft.

3 Das Standortkonzept 2010

3.1 Genereller Ansatz

Das Standortkonzept basiert auf den 4 Aufgaben gemäss der Typisierung in Kapitel 2.2.1. Der Aufbau des Standortkonzeptes folgt einer **dezentralen Struktur**, die auf die Stadt Zug als primärer Zielort der P+R-Nutzenden im Kanton Zug ausgerichtet ist. Die dezentrale Struktur basiert auf dem im vorhergehenden Kapitel postulierten **Grundsatz G8**: Anstelle von wenigen, grossen Park+Ride-Anlagen sollen möglichst flächendeckend kleinere und mittlere Anlagen angeboten werden. Ausnahmen dazu sind die beiden Anlagen von überkantonaler Bedeutung in Baar und Rotkreuz. Deren Benutzer kommen zu einem wesentlichen Teil von ausserhalb dem Kanton und haben auch Ziele ausserhalb des Kantons.

Das Konzept geht von einem **Zielhorizont 2010** aus. Da sich die Voraussetzungen und Randbedingungen im Verlauf der Zeit ändern können, ist es wichtig, die Entwicklung zu verfolgen und das Konzept gegebenenfalls den geänderten Bedürfnissen anzupassen.

3.2 Bemessung der Anlagen Park+Ride, Bike+Ride und Fahrgemeinschaften

Bei der Bemessung der Anlagegrösse werden bei den Bahnanlagen die Vorgaben der SBB und bei der Stadtbahn Zug diejenigen des Amtes öffentlicher Verkehr übernommen. Bei den übrigen Anlagen werden die aus der örtlichen Situation heraus sinnvolle Grösse festgelegt. Da teilweise auch Areale Dritter berücksichtigt werden, ist die jeweilige Anlagegrösse mit einem konkreten Projekt in Absprache mit den betroffenen Grundeigentümern zu verifizieren.

3.3 Kriterien der örtlichen Zuweisung

(Anhang 3: Plan «Standortkonzept Ziel 2010»)

Die Umsetzung der Standortkriterien und der Realisierungsgrundsätze gemäss Kapitel 2 ergibt das räumliche Konzept, das im Plan «Standortkonzept Ziel 2010» dargestellt ist.

3.4 Standortblätter mit Detailinformationen

(Anhang 4: Standortblätter)

Für jede P+R-Anlage von überkantonaler, kantonaler und lokaler Bedeutung werden folgende Aussagen gemacht:

- Übersichtsplan mit ÖV-Erschliessung
- Erschliessungsqualität der ÖV-Erschliessung (Anzahl Kurse pro Spitzenstunde)
- Zielwert 2010 der Anlagen für Auto und Velo/Moto
- Bestehende Anlagen Auto und Velo/Moto
- Neu zu realisierende Anlagen Auto und Velo/Moto: kurz-, mittel- und langfristig
- Beschrieb / Bemerkungen

- Abhängigkeiten / Etappierung
- Zufahrtsqualität

3.5 Übersicht über die P+R-Anlagen Kanton Zug: Ziel 2010

P+R-Anlagen von überkantonaler Bedeutung			Auto			Velo/Roller/Mofa		
Gemeinde			Ist-Zustand	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	Ist-Zustand	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren
Objektblatt	Gemeinde	Standort						
1	Risch	Bahnhof Rotkreuz	288	288	0	100	200	100
2	Baar	Bahnhof Baar	110	200	90	280	280	0
P+R-Anlagen von kantonaler Bedeutung								
Objektblatt	Gemeinde	Standort						
3	Risch	Stadtbahnhaltestelle Blegihof	0	30	30	0	50	50
4	Hünenberg	Stadtbahnhaltestelle Zythus	0	70	70	0	100	100
5	Hünenberg	Stadtbahnhaltestelle Chämleten	0	20	20	0	50	50
6	Cham	Bahnhof Cham	60	70	10	120	160	40
7	Steinhausen	Bahnhof Steinhausen	30	85	55	40	80	40
8	Baar	Stadtbahnhaltestelle Neufeld	0	50	50	0	60	60
9	Zug	Bahnhof Zug	180	240	60	700	1140	440
P+R-Anlagen von lokaler Bedeutung								
Objektblatt	Gemeinde	Standort						
10	Zug	Frauensteinmatt	135	135	0	0	0	0
11	Menzingen	Menzingen	20	20	0	20	40	20
12	Unterägeri	Unterägeri	50	50	0	40	80	40
13	Oberägeri	Oberägeri	20	30	10	40	80	40
14	Walchwil	Walchwil	55	75	20	20	30	10
			948	1363	415	1360	2350	990

Standorte Fahrgemeinschaften			Auto		
Objektblatt	Gemeinde	Standort	Ist-Zustand	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren
15	Risch	Rüthof	0	20	20
16	Cham	Lindencham	0	20	20
17	Steinhausen	Hinterberg	0	20	20
18	Zug	Koltermühle	0	20	20
19	Unterägeri	Unterägeri	-	-	-
20	Baar	Sihbrugg	0	20	20
			0	100	100

Schätzung bestehende Velo/Roller/Mofa - Abstellplätze bei Bushaltestellen/Bahnhöfen (ohne Objektblätter 1-14)

Annahme: durchschnittlich 5 Velo/Roller/Mofa - Abstellplätze pro Bushaltestelle/Bahnhof

= 230 Bushaltestelle/Bahnhof * 5 Stellplätze=

Velo/Roller/Mofa		
Ist-Zustand	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren
1150		
1150		

P+R-Anlagen ausserhalb Kanton Zug			Auto		
Kanton	Standort		Ist-Zustand	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren
Luzern	Gisikon-Root		19	25	6
Aargau	Sins		22	30	8
Zürich	Knobau		60	70	10
Zürich	Mettmenstetten		69	80	11
Zürich	Sihlbrugg-Station		0	6	6
Schwyz	Arth-Goldau		91	180	89
			261	391	130

4 Das Umsetzungskonzept

4.1 Aspekte der Realisierung von Park+Ride-Anlagen

Für die Planung und Realisierung von Park+Ride-Anlagen sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen. Sie lassen sich unabhängig von der Grösse der Anlage in vier Bereiche unterteilen:

- Lage: Die optimale Lage im Zufahrtsnetz und zur ÖV-Haltestelle ist eines der Kernkriterien.
- Gestaltung / Ausstattung: Mit der Gestaltung kann die Attraktivität für die Benutzer beeinflusst werden.
- Betrieb / Bewirtschaftung: Für den Benutzer ist der einfache Betrieb von hoher Bedeutung.
- Marketing / Information: Um den Erfolg zu sichern, braucht es nicht nur Mund zu Mund- Propaganda, sondern auch ein unterstützendes Marketingkonzept.

Verschiedene Anforderungen tragen zum Erfolg der Anlage bei. Je grösser die Anlage bzw. das Umfeld, umso eher können und sollen technisch aufwändigere Systeme bei der Ausstattung gewählt werden. Grundsätzlich kann immer klein angefangen werden und - sofern der Platz vorhanden ist - mit der Nachfrage gewachsen werden.

4.1.1 Lage

Generell:

- Die Lage der Anlage muss so gewählt werden, dass immer ein **direkter Bezug zur ÖV-Haltestelle** besteht. Sie soll als zur ÖV-Haltestelle gehörend erkannt werden. Dazu gehören auch möglichst kurze Wege von den Parkplätzen zu den Einstiegsstellen beim ÖV. Je kleiner die Anlage ist, umso näher ist sie anzuordnen.
- Ein Automobilist wird dann gerne auf den ÖV umsteigen, wenn seine gesamte Reisezeit gegenüber der durchgehenden Autofahrt kleiner wird. Die Lage ist auch so festzulegen, dass er die Park+Ride-Anlage schnell, möglichst ohne Behinderungen und direkt erreichen kann.
- Bike+ride-anlagen sollen ins **Radroutennetz** des Kantons und der gemeinden eingebunden werden.

Wegweisung:

- Insbesondere bei kleineren Einzelanlagen der landschaft genügt die **Wegweisung** zu den Parkplätzen. Je näher man zur Agglomeration Zug kommt, kann die Erweiterung der Wegweisung zu einem Parkleitsystem sinnvoll sein.
- Liegen Park+Ride-Anlagen im Bereich von Strassen mit Rückstaus, können **spezielle Zufahrtsspuren** den Zugang zu den Parkplätzen sicherstellen. Eine solche Massnahme ist speziell bei grossen Anlagen von Bedeutung.
- Künftig könnte die Wegweisung in der Region um ein **Informationssystem** ergänzt werden. Auf den Autobahnen sind heute schon im Rahmen des nationalen Verkehrsleitsystems Informationsanzeigen aufgestellt worden (z.B. in Rotkreuz). Diese könnten auch Informationen über die aktuelle Parkiersituation in Kanton Zug sowie die nächsten Abfahrtszeiten des öffentlichen Verkehrsmittels am Park+Ride-Standort anzeigen.
- Weiter wäre die Kopplung der Park+Ride-Informationen aus dem Parkleitsystem mit dem Verkehrsfunk oder mit den heute in vielen Autos bereits installierten **Navigationssystemen** zu prüfen.

4.1.2 Gestaltung / Ausstattung

- Eine **übersichtliche und überschaubare Anlage**, wo speziell die Ausgänge zur ÖV-Haltestelle direkt und schnell erreichbar sind, verkürzt die erforderliche Umsteigezeit. **Infrastruktureinrichtungen** wie WC, Infotafel mit Fahrplänen usw. stehen allen Fahrgästen zur Verfügung. Stehen die Parkplätze etwas abseits, sind grössere Anlagen ergänzend damit auszustatten. Es ist bei grossen Anlagen zu prüfen, ob auch der Billetbezug direkt beim Park+Ride-Parkplatz angeboten werden kann.
- **Interne Wegweiser** zu den Einstiegstellen helfen kurze Umsteigezeiten zu erreichen.
- Sobald die Anlage eine bestimmte Grösse (ca. 50 bis 100 Parkplätze) überschreitet und z.B. unterirdisch angeordnet wird, spielt die **soziale Sicherheit** eine grosse Rolle. Eine helle Farbgebung und eine gute Ausleuchtung sind bei solchen Anlagen zwingend. Beim Eingang können z.B. speziell für Frauen reservierte Parkplätze angeordnet werden.
- Heute müssen bei der Einteilung der Parkplätze immer mehr die Unterschiede bei den Fahrzeuggrössen berücksichtigt werden. Die Ausscheidung von **Spezialplätzen** wie z.B. "Smart-Parkplätzen" ist zu prüfen.
- Die **Ausbaubarkeit** der Anlage ist zu berücksichtigen, da es in seltenen Fällen möglich ist, von Anfang an die Grösse genau zu definieren. Es ist meistens sinnvoll, mit einer kleinen Anlage anzufangen, es soll aber die Möglichkeit einer Erweiterung, sei es in der Fläche (horizontal) als auch in der Höhe (vertikal), offen behalten werden.

Ergänzungsangebote:

- Park+Ride-Anlagen könnten auch dazu dienen, verschiedene **Dienstleistungen** zu kombinieren: In Kombination mit einem Garagenbetrieb könnte das Auto tagsüber gewartet, gewaschen, betankt usw. werden. Auch Carsharinglösungen sind denkbar, wie z.B. Mobility-Parkplätze oder "Combicar" in München, wo ein Carsharingfahrzeug tagsüber von mehreren Personen für Geschäftsfahrten genutzt wird und am Abend dann wieder für die Fahrt nach Hause eingesetzt wird.

4.1.3 Betrieb / Bewirtschaftung**Bewirtschaftung:**

Zur Bewirtschaftung der Parkplätze vergleiche das ausführliche Kap. 4.2.

Verfügbarkeit:

Für die einzelnen Benutzenden ist es zentral, dass sie immer einen freien Parkplatz finden. Damit dies in der Regel der Fall ist, soll eine Park+Ride-Anlage **nur bis zu 80% ausgelastet** werden. Mit neuen Technologien (z.B. Internet, Mobiltelefon etc.) könnten den Benutzenden auch **Reservationsmöglichkeiten** allenfalls sogar in **Kombination mit dem ÖV-Billetbezug per Internet** angeboten werden.

Unterhalt:

Die Anlagen sind regelmässig zu unterhalten. Die Geldkassetten der Automaten sind zu leeren, Störungen müssen behoben werden, die Parkplätze sollen in einem sauberen Zustand gehalten werden usw. Für den Unterhalt kann die Gemeinde, eine Transportunternehmung oder auch ein privater Anbieter betraut werden.

4.1.4 Marketing und Information

Damit im Kanton Zug Park+Ride benutzt wird, muss die Bevölkerung zuerst über das Angebot grundsätzlich informiert («Erstinformation») und anschliessend laufend über Angebotsänderungen orientiert werden. Dazu ist in Koordination mit den Betreibern von Park+Ride-Anlagen ein **Marketingkonzept** zu erarbeiten.

Dies benutzt neben den klassischen Informationsmitteln wie

- Pressemitteilungen
- Inserate
- Infobroschüren, Flyer, Karten und dergleichen (eigenständig und/oder als Beilagen zu Broschüren Transportunternehmen, Einbindung in Broschüre Passepartout usw.)
- Internetauftritt (eigenständig «www.parkandride-zug.ch und/oder Einbindung in bestehende Auftritte von z.B. Transportunternehmungen, Kanton, Gemeinden usw.).

auch die neuen Kommunikationsmittel. Denkbar sind insbesondere auch die in Kap. 4.1.1 angeregten Möglichkeiten:

- Informationstafeln an den Autobahnen
- Lokalen Verkehrsmeldungen
- Navigationssysteme
- Mobilfunk-Abfragen zur aktuellen Verkehrssituation

Im Rahmen des Marketingkonzeptes wird festgelegt, welche Aufgaben den Beteiligten (Kanton, Gemeinden, Transportunternehmungen) zukommen.

4.2 Bewirtschaftungskonzept

4.2.1 Begriff der Bewirtschaftung

Unter dem Begriff Bewirtschaftung werden zwei Massnahmenbündel verstanden:

- Die **Gebührenerhebung** und
- Die Regelung der Berechtigung als Massnahme zur **Verhinderung von Fremdparkieren**.

Es steht die Bewirtschaftung für Autoabstellplätze im Vordergrund. Bei Veloabstellplätzen kommen erst bei sehr grossen Anlagen mit Zusatzleistungen Bewirtschaftungssysteme in Frage (zu Velostationen und ähnliche Modelle: vgl. Kap. 4.3). Nachfolgend wird nur auf die Bewirtschaftung für Autoabstellplätze eingegangen.

4.2.2 Gebührenerhebung

Um eine möglichst grosse Attraktivität der Parkplätze zu erreichen, muss die Bewirtschaftung für den Benutzer möglichst einfach, komfortabel und schnell funktionieren.

Die SBB beabsichtigt, alle ihre Parkplätze zu bewirtschaften. Die Gebührenerhebung der übrigen Anlagen ist **abhängig von der Grösse der Anlage** und von der Art der Benutzung. Dabei ist zu unterscheiden zwischen den Gebühren und der Gebührenerhebung (= Abfertigungsanlagen).

- Bei **kleinen Anlagen bis ca. 15 Parkplätze** ist eine Bewirtschaftung mit Gebührenerhebung genaustens zu prüfen, da die Investitionskosten (Infrastrukturkosten) vermutlich in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen.
- Ab **15 Parkplätzen** kann grundsätzlich eine Gebührenerhebung wirtschaftlich betrieben werden. Für Parkplätze in der Grössenordnung bis ca. 100 Parkplätze haben sich Ticketautomaten bewährt. Die Ticketautomaten werden vornehmlich von gelegentlichen Park + Ride-Kunden benutzt (regelmässige Kunden besitzen Dauerparkkarten). Standard sind heute Ticketautomaten, an denen die Parkplatznummer eingegeben werden können. Dies ergibt einen Zeit-

gewinn sowohl beim Parkieren (es muss kein Billet im Auto aufgelegt werden) wie auch bei der Kontrolle.

Regelmässigen Kunden stehen Vignetten oder Parkkarten zur Verfügung, welche direkt mit dem Monats- oder Jahresabo gelöst werden können.

- Erst bei Grossanlagen ab ca. **100 Parkplätzen** sind Bewirtschaftungssysteme mit Schrankenanlagen gerechtfertigt. Da bei solchen Anlagen erst im Nachhinein bezahlt werden muss, haben sie für gelegentliche Park+Ride-Kunden den Vorteil, dass nur für die effektive Parkzeit bezahlt werden muss. Im Vergleich zu Ticketautomaten sind Schrankenanlagen deutlich teurer.

Ideal wäre, wenn direkt am Automaten bei den Parkplätzen das gewünschte ÖV-Billet gelöst werden könnte. Heute existieren noch keine Ticketautomaten, bei welchen auch gleichzeitig ein **ÖV-Billet zu verschiedenen Destinationen** gelöst werden kann. Zumindest die Ticketautomaten an Bahnlinien sollten mit dieser Funktionalität ausgerüstet werden. Damit wird das Umsteigen vom Auto zum ÖV noch komfortabler und attraktiver.

4.2.3 Massnahmen zur Verhinderung von Fremdparkieren

- Damit die Parkplätze auch wirklich den ÖV-Kunden zur Verfügung stehen, sind sie mit verhältnismässigem Aufwand vor Fremdparkierern zu schützen. Dazu sind verschiedene Massnahmen denkbar. Generell sollen sie anwenderfreundlich sein, da sie bei unerwünschtem Mehraufwand für den Benutzer sonst eher von Park+Ride abschrecken könnten.

Besteht die Gefahr von Fremdparkieren nicht, sollen die Parkplätze frei verfügbar sein.

Um sicherzustellen, dass die Parkplätze nur von ÖV-Benutzern belegt werden, kann Folgendes geprüft werden:

- Die Benutzung von **gebührenfreien Parkplätzen** kann an eine Berechtigung geknüpft werden. Denkbar wären insbesondere:
 - Die Benutzung der Parkplätze ist nur für ausgewiesene ÖV-Benutzer zulässig.
 - Mit dem Erwerb von ÖV-Abonnements wird gratis auch eine Berechtigung für die Benutzung eines klar zugewiesenen Park+Ride-Platzes abgegeben.
 - Bei ÖV-Haltestellen mit Ticketautomaten kann ein Teil des Billets im Auto als Parkierungsberechtigung hinterlegt werden.
- Die Benutzung von **gebührenpflichtigen Parkplätzen** kann wie folgt an eine Berechtigung geknüpft werden:
 - Es können nur Kombitickets Parkierung / ÖV-Benutzung gelöst werden.
 - Ticketautomaten können mit Billetlesern ausgestattet werden, welche für Inhaber von ÖV-Abonnements einen günstigeren Tarif verrechnen.

- Die Ausgabe von Monats- und Jahresparkkarten wird an den Kauf eines entsprechenden ÖV-Abonnements geknüpft.

Wird die Berechtigung an ein ÖV-Abonnement geknüpft, so entspricht die Nutzungsdauer derjenigen des ÖV-Abonnements.

Um die verschiedensten Benutzer (regelmässige und unregelmässige) zu berücksichtigen, sind neben den eigentlichen Dauerparkkarten (Monat / Jahr) auch eine Art «**Mehrfachbenutzungskarten**» (analog der Mehrfahrtenkarte) für gelegentliches Benutzen anzubieten. Man kann sich dazu mehrere Systeme vorstellen.

- Beim Automaten können Entwertungskarten eingesetzt werden.
- Bei Anlagen ohne technische Systeme gibt es Beispiele mit "Rubbelkarten", bei denen man eine gewisse Anzahl Daten selber freirubbeln kann.

4.2.4 Bewirtschaftungskonzept Kanton Zug

Die Anwendung der vorher beschriebenen Grundsätze zur Realisierung von Park+Ride-Anlagen ergibt folgendes, mit dem Bewirtschaftungskonzept der SBB koordiniertes, Bewirtschaftungskonzept für den Kanton Zug:

Bewirtschaftungskonzept Park+Ride Kanton Zug

	Park+Ride an Bahnlinien	Park+Ride an Buslinien	Umsteigeanlagen Fahrgemeinschaften
Gebüh- renerhe- bung	Bahneigene PP: gemäss SBB, je nach Marktsituation: <ul style="list-style-type: none"> - Tag: X Fr. - Monat: X0 Fr. - Jahr X00 Fr. PP auf Drittarealen: Betreiber sind grundsätzlich frei bei der Gebührenerhebung. Sinnvollerweise erfolgt Gebührenfestsetzung und die Massnahmen zur Verhinderung von Fremdparkieren in Abstimmung mit dem Konzept der SBB	Keine Gebührenerhebung kaum Chancen, weil: <ul style="list-style-type: none"> - würde kaum angenommen - eher Kleinanlagen, Kosten für notwendige Infrastruktur und Kontrolle wären darum unverhältnismässig hoch 	Keine Gebührenerhebung kaum Chancen, weil: <ul style="list-style-type: none"> - würde kaum angenommen - eher Kleinanlagen, Kosten für notwendige Infrastruktur und Kontrolle wären darum unverhältnismässig hoch
Verhin- dern von Fremdpar- kieren	<ul style="list-style-type: none"> - Einzelbenutzung: ohne Berechtigung - Monats- und Jahreskarte an SBB-Abonnement geknüpft 	Empfehlung: <ul style="list-style-type: none"> - Belegung nur mit Berechtigung - Abgabe Parkkarten (gebührenfrei) nur in Kombination mit Dauerstreckenabonnement - Benutzungsregeln aufstellen für Parkplatzbenutzung ausserhalb der Betriebszeiten des ÖV 	keine Regelung: mit geeigneter Standortwahl Fremdparkieren soweit als möglich ausschliessen

Die Einführung der Parkplatzbewirtschaftung ist jeweils mit den kommunalen Konzepten und Bedürfnissen zu koordinieren.

4.3 Bike+Ride im Besonderen

Bike+Ride-Anlagen sind schon von ihrer Dimension und von der Grösse des Einzugsgebietes her anders zu betrachten. Unabhängig davon sind folgende Punkte bei der Realisierung von Abstellplätzen zu beachten:

- Der Anteil an Rollern und Mofas nimmt laufend zu. Diese benötigen mehr Platz als die Velos. Bei der Bemessung und Erstellung der Bike+Ride-Anlagen ist darauf zu achten, dass genügend geeignete Abstellplätze für diese Bedürfnisse vorhanden sind.
- Die Nähe zur ÖV-Haltestelle ist von zentraler Bedeutung. Es sind immer die nächstmöglichen Standorte zur Haltestelle zu wählen. Es besteht ansonsten die Gefahr von wildem Abstellen.
- Abstellplätze sind immer gedeckt auszubilden, wobei ein Dach in den meisten Fällen nicht genügt. Sie sind nach Möglichkeit auch seitlich gegen Wind (umkippen) und stürmischen Regen zu schützen.
- Die soziale Sicherheit spielt ebenfalls eine grosse Rolle. Die Abstellplätze müssen gut beleuchtet werden und gut einsehbar sein. Mit der Nähe zur ÖV-Haltestelle kann dieser Forderung in den meisten Fällen nachgekommen werden.
- Abstellplätze sind als solche gut erkennbar zu bezeichnen. Dies dient einerseits der Imagewerbung und andererseits der leichteren Auffindbarkeit.

Ergänzende Angebote

Je grösser die Bike+Ride-Anlage ist, umso eher sind auch ergänzende Angebote vorzusehen:

- Bei kleineren Anlagen (< 50 Abstellplätze) sind keine ergänzenden Angebote notwendig. Soweit möglich sind Vorrichtung anzubieten, welche das diebstahlsichere Abstellen des Velos ermöglichen.
- Bei mittleren Anlagen (51 - 200 Abstellplätze) steigern minimale zusätzliche Angebote, wie z.B. Pumpstation und Schliessfächer für Velohelme die Attraktivität.
- Bei grossen Anlagen (> 200 Abstellplätze) sind ergänzende Angebote wie bei Velostationen zu prüfen. Das Spektrum reicht von den minimalen Angeboten wie Pumpstation und Schliessfächer für Velohelme bis zur Angliederung eines Veloreparaturservice sowie dem Anbieten von Veloboxen (für sehr teure Velos).

Bewirtschaftung

Grundsätzlich sollen die Bike+Ride-Plätze gratis angeboten werden. Wird jedoch ein zusätzliches Angebot zur Verfügung gestellt, kann dies gegen eine bescheidene Gebühr geschehen. Dabei sollen nur die kostenintensiveren Angebote auch kosten-

pflichtig sein. Pumpstation und Schliessfächer für Velohelme gehören zum Gratisangebot.

Beispiel Veloparking Basel

Ein Veloparking mit Zusatzleistungen (Reparaturservice, Bewachung usw.) wie in Basel kommt allenfalls für den Bahnhof Zug in Frage. Die finanziellen Aufwendungen von 11 Mio. Franken (Basel) sind erheblich.

Wildes Abstellen von Velos

Das wilde Abstellen von Velos kann insbesondere an zentralen Standorten zum Problem werden. Dem kann entgegen gewirkt werden, wenn

- genügend attraktive Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden und wenn
- die Standorte der Anlagen möglichst Nahe am Zielpunkt liegen (z.B. Eingang Bahnhof / Zugang Perron).

5 Finanzierung / Beiträge

5.1 Finanzbedarf 2010 für Park+Ride

Ausgehend von den noch zu realisierenden Park+Ride-Plätzen gemäss Standortkonzept kann eine erste **grobe Abschätzung des Finanzbedarfs** bis zum Jahr 2010 gemacht werden.

Diese basiert auf folgenden generellen Annahmen:

- **Auto:** Fr. 10'000.-- pro PP
Erstellung eines oberirdischen Parkplatzes inkl. Landkosten, Unterbau und Entwässerung. Dabei wird von einer eher kostengünstigen Ausführung der Anlagen ausgegangen. Nicht berücksichtigt ist dabei die Realisierung von wesentlich teureren Parkplätzen in Parkhäusern, was gemäss Konzept ohnehin nicht vorgesehen ist.
- **Velo:** Fr. 750.-- pro VP
Gedeckter Veloplatz inkl. Landkosten

Dies ergibt folgende Kosten für die **bis 2010 noch zu realisierenden Park+Ride-Anlagen** (vgl. Tabelle im Kapitel 3: Standortkonzept):

Auto₂₀₁₀ mit Umsteigen auf ÖV

	Areal SBB		Areal Dritte		Total	
	PP	Fr.	PP	Fr.	PP	Fr.
Anlagen überkantonaler Bedeutung	25	250'000.-	65	650'000.-	90	900'000.-
Anlagen kantonaler Bedeutung	110	1'100'000.-	185	1'850'000.-	295	2'950'000.-
Anlagen lokaler Bedeutung	20	200'000.-	10	100'000.-	30	300'000.-
Total	155	1'550'000.-	260	2'600'000.-	415	4'150'000.-

Velo/Roller/Mofa₂₀₁₀ mit Umsteigen auf ÖV (ohne Anlagen Stadtbahn)

	VP	Fr.
Anlagen überkantonaler Bedeutung	100	75'000.-
Anlagen kantonaler Bedeutung	780	585'000.-
Anlagen lokaler Bedeutung	110	82'500.-
Total	990	742'500.-

Auto₂₀₁₀ mit Umsteigen auf Fahrgemeinschaften

	PP	Fr.
Total	100	1'000'000.-

Der Gesamtfinanzbedarf für das Jahr 2010 der noch zu realisierenden Park+Ride-Anlagen beträgt **rund 5.9 Mio. Franken** (Fr. 5'892'500.--). Davon fallen auf Anlagen der SBB fürs Auto rund 1.5 Mio. Franken (Fr. 1'550'000.-).

5.2 Beiträge

Die Realisierung von Park+Ride-Anlagen ist primär Aufgabe der Standortgemeinden resp. der Transportunternehmungen.

Die Beteiligung des Kantons an den Kosten ist in **§ 9bis des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr des Kantons Zug** geregelt:

*An die Kosten der **Errichtung** und des **Betriebs** von Parkieranlagen, die dem Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel dienen, kann der Kanton nach Abzug der Beiträge Dritter (Bund usw.), je nach regionaler Bedeutung, Beiträge **bis zu 50%** gewähren.*

Im Jahr 1998 hat der Kantonsrat mit Beschluss den § 9bis des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr des Kantons Zug in der Auslegung präzisiert. Demnach können Parkieranlagen nur dann finanziert werden, wenn

- sie regionalen Charakter haben,
- sie dem Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr dienen und
- wenn sie eine gewisse Grösse haben.

Mit dieser Präzisierung können insbesondere Veloabstellplätze kaum mehr finanziell unterstützt werden.

Die **Veloabstellplätze** im Bereich der neuen **Stadtbahnhaltestellen** werden mit Mitteln der Stadtbahn 1. Etappe realisiert. Deren Finanzierung muss im Rahmen des Park+Ride-Konzeptes nicht mehr berücksichtigt werden (sind in den Kosten gemäss 5.1 nicht enthalten).

6 Fazit und Schlussfolgerungen

6.1 Wirkung und Nutzen von Park+Ride

Mit der Realisierung des Park+Ride-Konzeptes stehen im Jahr 2010 rund

- 1'450 Autoabstellplätze und
- 2'350 Veloabstellplätze

in Park+Ride-Anlagen zur Verfügung.

Das Park+Ride-Konzept setzt damit ein **wichtiges verkehrspolitisches Zeichen**:

- Bei vollständiger Belegung der 1'450 Autoabstellplätze entsprechen die vermiedenen Fahrten etwas mehr als der Kapazität eines Fahrstreifens einer Hauptverkehrsstrasse.
- Die 2'350 Veloabstellplätze entfalten eine grosse Flächenwirkung, der grosse Bedeutung beigemessen werden muss. Noch nicht berücksichtigt sind bei dieser Zahl die rund 1'150 bereits bestehenden Abstellplätze an ÖV-Haltestellen.

Mit dem **dezentralen Konzeptansatz** wird zudem angestrebt, dass die Fahrten zum Umsteigepunkt auf den ÖV möglichst kurz und damit umweltschonend sind. Die Parkplätze können ausserhalb den Zentren zudem meist günstiger à Niveau realisiert werden.

Im Rahmen der **koordinierten Gesamtpolitik** des Kantons Zug stellt Park+Ride ein **wichtiger Baustein** dar. Park+Ride

- leistet einen Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes in der Gesamtmobilität,
- entlastet die Strassen der Agglomeration,
- fördert das Image des öffentlichen Verkehrs und
- ergänzt die Palette des ÖV-Angebots.

Die für das Park+Ride anfallenden einmaligen Investitionskosten sind verglichen mit anderen Verkehrsvorhaben gering, die Betriebskosten fallen kaum ins Gewicht. Investitionen in Park+Ride sind hinsichtlich Kosten / Nutzen interessant.

Mit einem **pragmatischen Ansatz bei der Realisierung**, bei dem die Flächen vorerst planerisch freigehalten und die Parkplätze laufend entsprechend dem Bedarf erweitert werden, kann effizient und Kosten/Nutzen-orientiert vorgegangen werden.

Fazit:

Die Bedeutung von Park+Ride rechtfertigt eine stärkere Förderung als bis anhin. Der Kanton muss die Führungsfunktion übernehmen und sich verstärkt finanziell und personell engagieren.

6.2 Die nächsten Schritte

Die effiziente Umsetzung des Park+Ride-Konzeptes verlangt folgende weiteren Schritte seitens des Kantons:

- Bezeichnung der verantwortlichen **Park+Ride-Stelle**

Innerhalb der kantonalen Verwaltung wird die für das Park+Ride verantwortliche Stelle bezeichnet. Diese hat insbesondere folgende **Aufgaben**:

Generell:

- Verwaltungsinterne Koordinationsstelle für alle Belange von Park+Ride
- Ansprechstelle für die Gemeinden und weiterer Partner bei der Realisierung von Park+Ride-Anlagen
- Aufbau und Pflege der notwendigen Fachkompetenz
- Führen von einschlägigen Dokumentationen
- Projektleitung resp. Koordination bei der Realisierung von Park+Ride-Anlagen
- Vorbereitung der für Park+Ride notwendigen politischen Entscheide (Beitragsgesuche, Parlamentsvorlagen, Regierungsratsentscheide)

Umsetzung Park+Ride-Konzept im Besonderen:

- Marketingkonzept in Zusammenarbeit mit Gemeinden und Transportunternehmen
- Konkrete Ausgestaltung der Modelle für die Kostenbeteiligung (Mittelbeschaffung, Beiträge)
- Realisierungsprogramm Park+Ride (Prioritäten, Organisation usw.)
- Controlling: Umsetzung und Beratung
- Politische **Diskussion** des Park+Ride-Konzeptes und **rechtliche Verankerung** soweit notwendig durch die massgebenden politischen Stellen
 - Festlegen der Umsetzungsprioritäten Park+Ride
 - Künftige Mittelbeschaffung für Park+Ride
 - Festlegen Beitragsmodell
 - Schaffen allfällig notwendiger gesetzlichen Grundlagen
 - Einbinden in kantonale Verkehrspolitik
- **Schrittweise Umsetzung und Controlling** des Konzeptes unter Federführung des Kantons in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Transportunternehmen.

Anhang

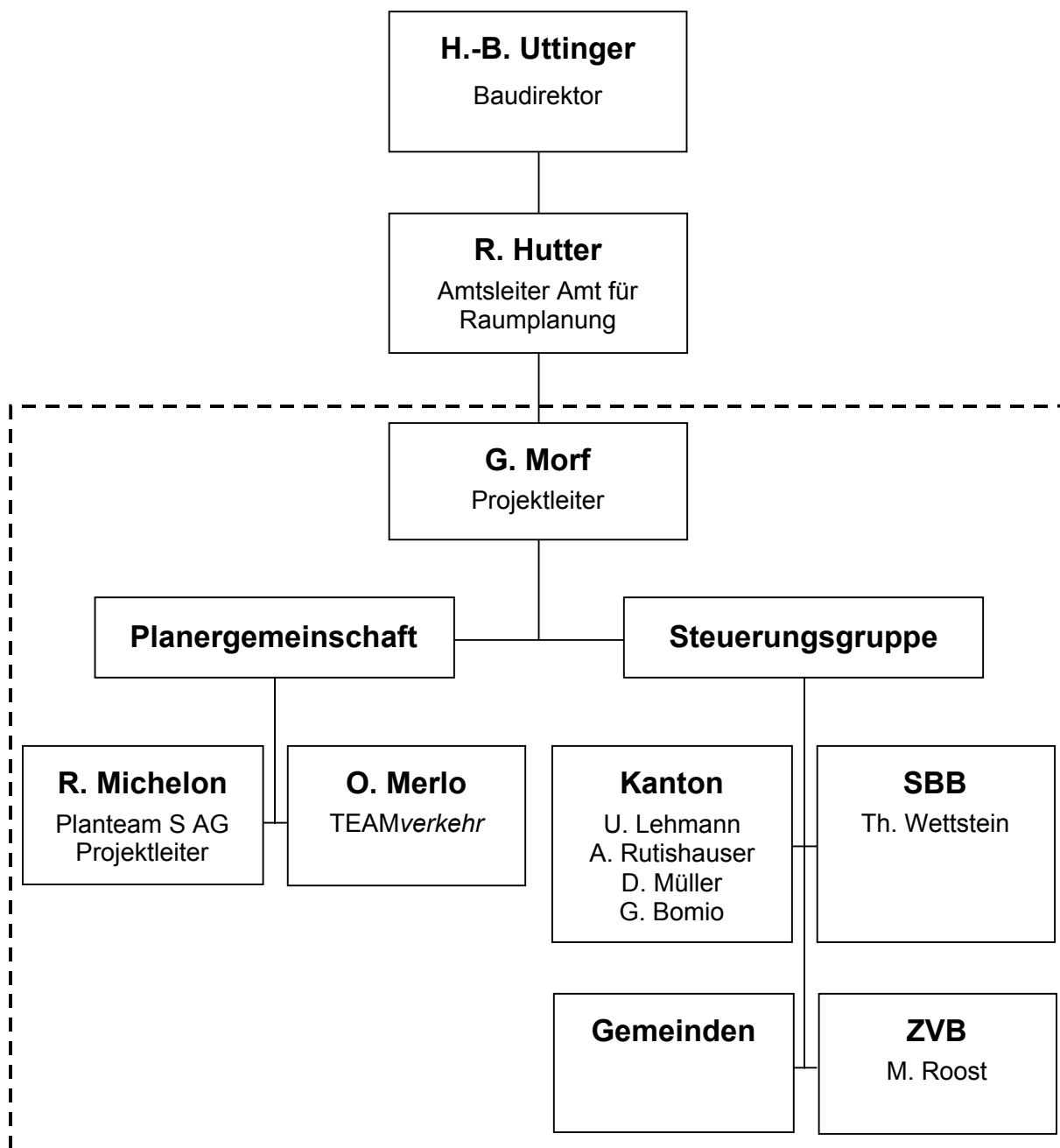
Anhang 1: Organigramm Park + Ride – Konzept Kanton Zug

Anhang 2: Mitglieder Begleitgremien

Anhang 3: Plan «Standortkonzept Ziel 2010»

Anhang 4: Standortblätter

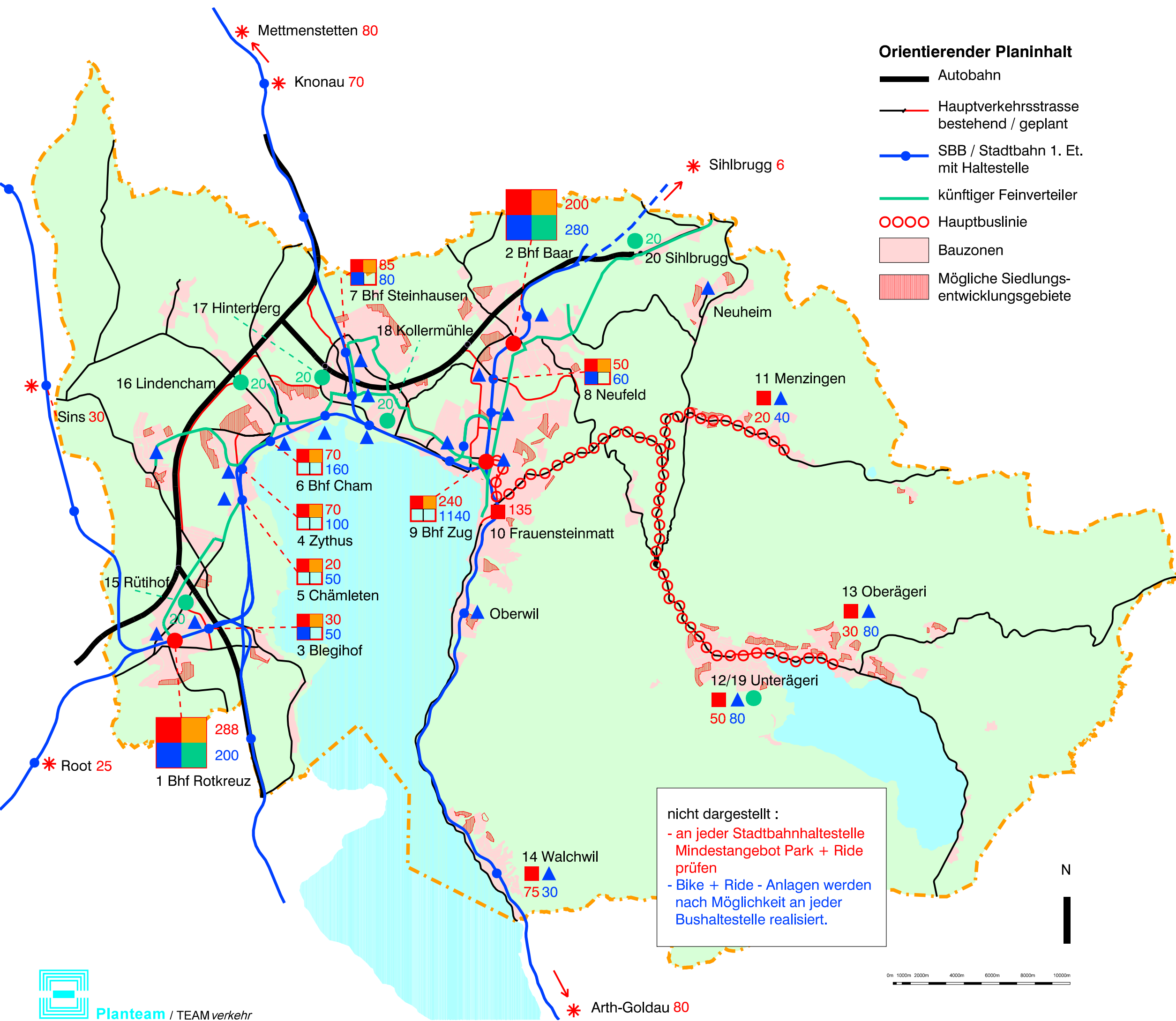
Anhang 1: Organigramm Park+Ride-Konzept Kanton Zug



Anhang 2: Mitglieder Arbeitsgruppe

Gilles Morf	Projektleiter Raumplanungsamt
Gianni Bomio	Direktionssekretär Volkswirtschaftsdirektion
Urs Lehmann	Tiefbauamt, Abt. Verkehrstechnik und Baupolizei
Daniel Müller	Amt für öffentlichen Verkehr
Michael Roost	Zugerland Verkehrsbetriebe AG, ZVB
Armin Rutishauser	Amt für Umweltschutz
Thomas Wettstein	SBB AG, Regionalverkehr
Oscar Merlo	TEAMverkehr
Roger Michelin	Planteam S AG (Projektleitung Planergemeinschaft)

Anhang 3: Plan «Standortkonzept Ziel 2010»



Orientierender Planinhalt

- Autobahn
- Hauptverkehrsstrasse bestehend / geplant
- SBB / Stadtbahn 1. Et. mit Haltestelle
- künftiger Feinverteiler
- Hauptbuslinie
- Bauzonen
- Mögliche Siedlungsentwicklungsgebiete

ARP Kt. Zug: Park-and-Ride - Konzept

Standortkonzept Ziel 2010

Entwurf vom 15. Mai 2003

Park + Ride (Auto - ÖV)

- Anlage von überkantonaler Bedeutung
- Anlage von kantonaler Bedeutung
- Anlage von lokaler Bedeutung
- Wichtige Anlagen ausserhalb Kanton Zug
- Parkplätze Ziel 2010

Aufgabenmatrix:

		Ziel	
		Innerhalb Kt. Zug	Ausserhalb Kt. Zug
Quelle	Innerhalb Kt. Zug	(Binnen)	(Quell)
	Ausserhalb Kt. Zug	(Ziel)	(Durchgang)

Bike + Ride (Velo/Roller - ÖV)

- Anlage Bike-and-Ride
- Veloplätze Ziel 2010

Fahrgemeinschaften (Auto-Auto)

- Umsteigeanlage für Fahrgemeinschaften
- Umsteigeplätze Ziel 2010

nicht dargestellt :
- an jeder Stadtbahnhaltestelle Mindestangebot Park + Ride prüfen
- Bike + Ride - Anlagen werden nach Möglichkeit an jeder Bushaltestelle realisiert.

Anhang 4: Standortblätter

P+R Konzept Kanton Zug
Mai 2003

P+R-Anlagen von überkantonaler Bedeutung

Gemeinde

Objektblatt Gemeinde Standort

1	Risch	Bahnhof Rotkreuz
2	Baar	Bahnhof Baar

Auto		
Ist-Zustand	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren
288	288	0
110	200	90

Velo/Moto		
Ist-Zustand	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren
100	200	100
280	280	0

P+R-Anlagen von kantonomer Bedeutung

Objektblatt Gemeinde Standort

3	Risch	Stadtbahnhaltestelle Blegihof
4	Hünenberg	Stadtbahnhaltestelle Zythus
5	Hünenberg	Stadtbahnhaltestelle Chämleten
6	Cham	Bahnhof Cham
7	Steinhausen	Bahnhof Steinhausen
8	Baar	Stadtbahnhaltestelle Neufeld
9	Zug	Bahnhof Zug

0	30	30
0	70	70
0	20	20
60	70	10
30	85	55
0	50	50
180	240	60

0	50	50
0	100	100
0	50	50
120	160	40
40	80	40
0	60	60
700	1140	440

P+R-Anlagen von lokaler Bedeutung

Objektblatt Gemeinde Standort

10	Zug	Frauensteinmatt
11	Menzingen	Menzingen
12	Unterägeri	Unterägeri
13	Oberägeri	Oberägeri
14	Walchwil	Walchwil

135	135	0
20	20	0
50	50	0
20	30	10
55	75	20
948	1363	415

0	0	0
20	40	20
40	80	40
40	80	40
20	30	10
1360	2350	990

Standorte Fahrgemeinschaften

Objektblatt Gemeinde Standort

15	Risch	Rütihof
16	Cham	Lindenham
17	Steinhausen	Hinterberg
18	Zug	Kollermühle
19	Unterägeri	Unterägeri
20	Baar	Sihbrugg

Auto		
Ist-Zustand	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren
0	20	20
0	20	20
0	20	20
0	20	20
-	-	-
0	20	20
0	100	100

Schätzung bestehende Velo/Moto - Abstellplätze bei Bushaltestellen/Bahnhöfen

(ohne Objektblätter 1-14)

Annahme: durchschnittlich 5 Velo/Moto - Abstellplätze pro Bushaltestelle/Bahnhof

= 230 Bushaltestelle/Bahnhof * 5 Stellplätze=

Velo/Moto		
Ist-Zustand	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren
1150		
1150		

P+R-Anlagen ausserhalb Kanton Zug

Kanton Standort

Luzern	Gisikon-Root
Aargau	Sins
Zürich	Knoblauch
Zürich	Mettmenstetten
Zürich	Sihbrugg-Station
Schwyz	Arth-Goldau

Auto		
Ist-Zustand	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren
19	25	6
22	30	8
60	70	10
69	80	11
0	6	6
91	180	89
261	391	130

Bahnhof Rotkreuz

Park + Ride Konzept des Kantons Zug
Februar 2003

Objektblatt:

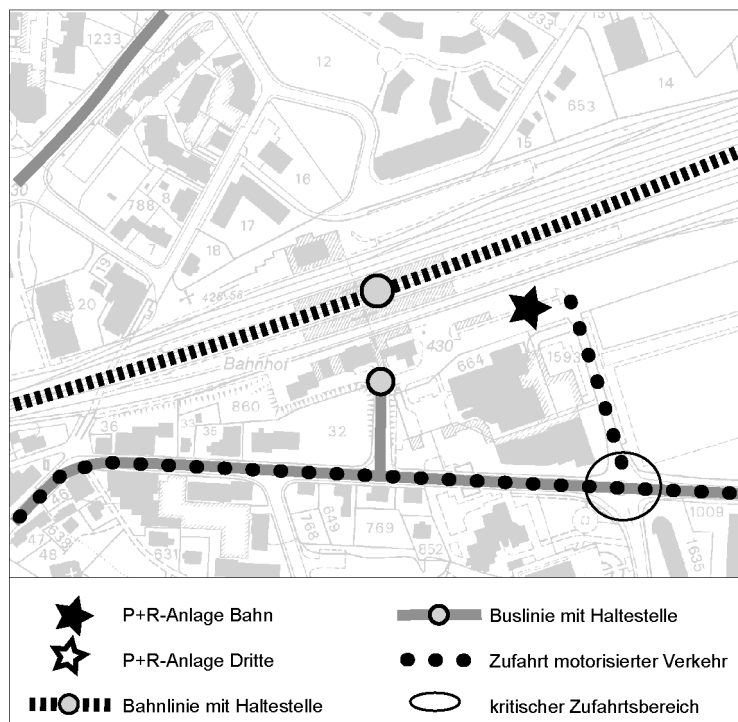
1

Auto Ziel₂₀₁₀:**288**Velo Ziel₂₀₁₀:

200

Bewirtschaftung:

Fr. 5.- / 50.- / 500.-

**ÖV-Erschliessung** (Anzahl Kurse / Spitzenstunde):**Bahn:**

- Regionalzug Zug / Luzern / Olten (1)
- Regionalzug Zug / Muri / Olten (1)
- Interregio Luzern / ZH-Flughafen (1)

Bus:

Im Rahmen der Einführung der Stadtbahn 1. Etappe sind ab 2004 Fahrplanänderungen vorgesehen

Bemerkung:

- Die Regionalzüge sind um 1/2h versetzt, was von und nach Zug ein 1/2h-Takt bedeutet.
- Die Bushaltestellen wie auch die Pendlerparkplätze liegen auf der Südseite der Gleise.

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10
Areal Bahn				
Areal Dritte	288	288		
Total	288	288		

Velo / Moto

Langfristig		Neu realisieren	
Weiterer Bedarf absehbar Kein Bedarf absehbar		2005	2010
Tendenz Nachfrage	Realisierungsmög- lichkeit weiterer PP		
↗	Auf Nordseite Land sichern	100	20

Beschrieb / Bemerkung

Infolge der vorgesehenen Realisierung von zusätzlichen 170 Parkplätzen durch die SBB wird ein grosses Angebot vorhanden sein. Da dieser Parkplatz auch von überkantonaler Bedeutung (Pendler aus dem Kanton Luzern / Schwyz / Aargau in Richtung Zürich) ist, muss mit einer zunehmenden Nachfrage gerechnet werden.

Abhängigkeiten Etappierung

Weiterer Ausbau an Realisierung Ostumfahrung gebunden.

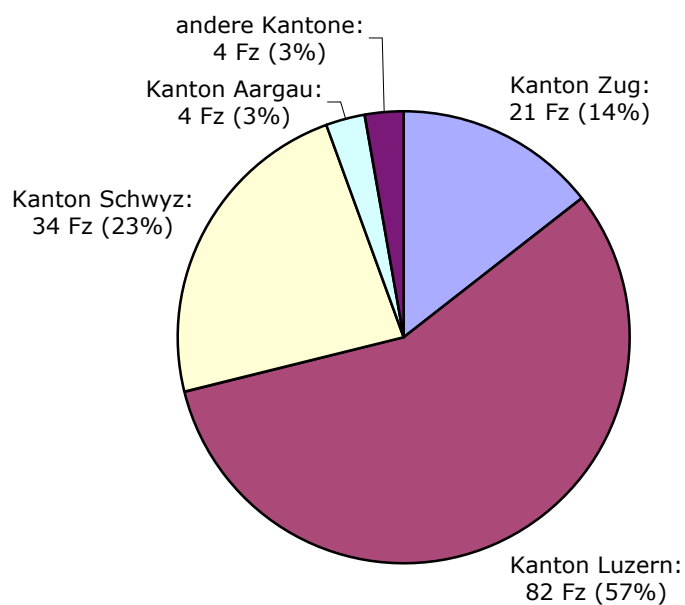
Zufahrtsqualität

Die Autobahnanschlüsse Rotkreuz sind heute überlastet. Zusätzlich ist die Dorfzentrumdurchfahrt nahe an der Leistungsgrenze. Verbesserungen sind zu erwarten mit der künftigen Ost-Umfahrung, sowie mit einer Sanierung bzw. einem Ausbau der Autobahnanschlüsse.

Herkunft der Fahrzeuge (Erhebung vom 27.01.2003)

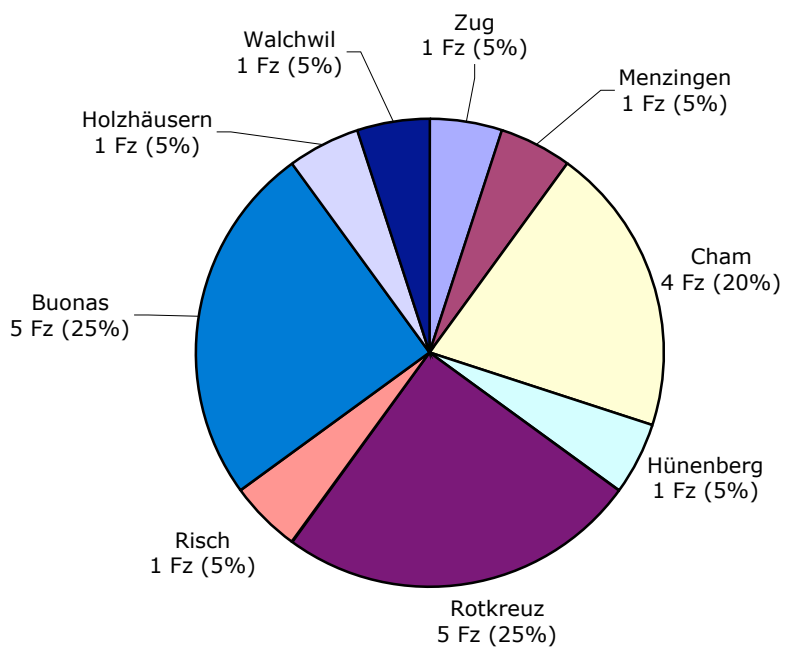
Fahrzeuge nach Kantonen

Total 145 Fz



Fahrzeuge aus dem Kanton Zug

Total 20 Fz



Bahnhof Baar

Park + Ride Konzept des Kantons Zug
Februar 2003

Objektblatt:

2

Auto Ziel₂₀₁₀:

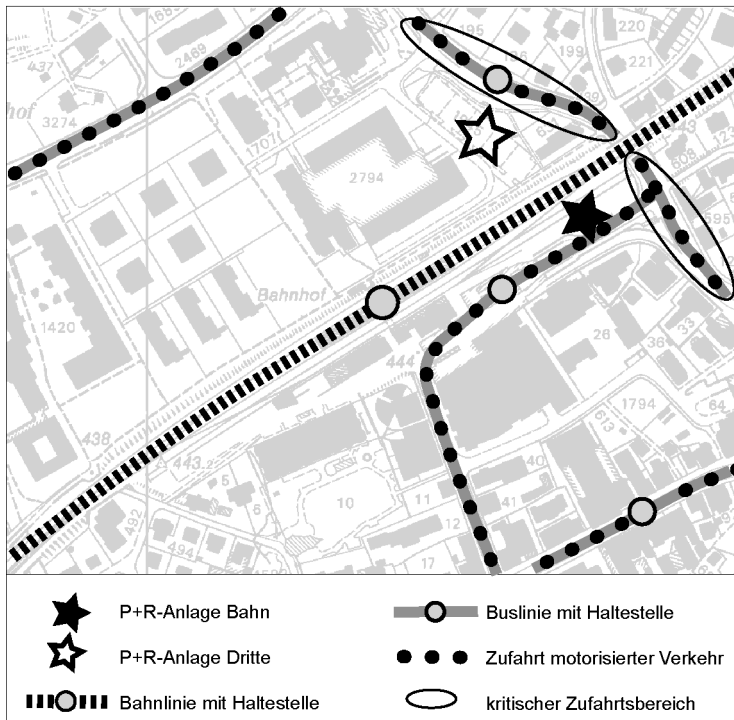
200

Velo Ziel₂₀₁₀:

280

Bewirtschaftung:

Fr. 5.- / 50.- / 500.-



ÖV-Erschliessung (Anzahl Kurse / Spitzenstunde):

Bahn:

- S-Bahn 1 Zürich HB / Zug (2)
- S-Bahn 1 Zug / Zürich HB (1)
- Interregio Erstfeld / Zürich (1)
- Interregio Zug / Zürich (1)

Bus:

Im Rahmen der Einführung der Stadtbahn 1. Etappe sind ab 2004 Fahrplanänderungen vorgesehen

Bemerkung:

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10
Areal Bahn	25	50	25 [□]	
Areal Dritte	85	150		65
Total	110	200	25	65

Langfristig

↗ Weiterer Bedarf absehbar
↘ Kein Bedarf absehbar

Tendenz
NachfrageRealisierungsmög-
lichkeit weiterer PP

Erweiterung Bahn-
matt: SBB, Gde.
und Kt. gemein-
sam

Velo / Moto

Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu rea- lisieren	
		2005	2010
280	280		

Beschrieb / Bemerkung

Mit dem künftigen Inter-Regio-Halt wird die Attraktivität für Park+Ride noch weiter gesteigert. Dem gegenüber steht die ständige Verkehrszunahme auf den Zufahrtsstrecken (Umfahrung Baar).

Abhängigkeiten Etappierung

-

Zufahrtsqualität

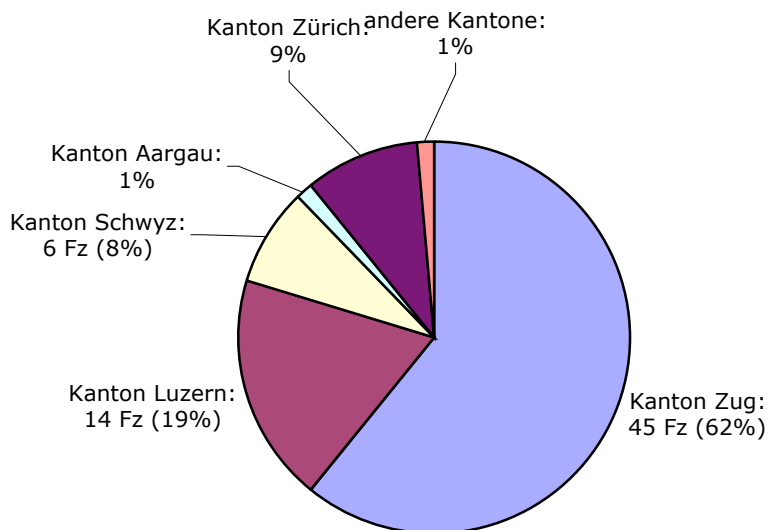
Infolge der starken Verkehrsbelastungen sind auf der Umfahrung Baar (Weststrasse / Neugasse / Marktgassee) bereits heute in den Spitzenstunden Stausituationen zu beobachten.

[□] Gemäss Bebauungsplan nicht vorgesehen und baulich schwer möglich

Herkunft der Fahrzeuge (Erhebung vom 27.01.2003)

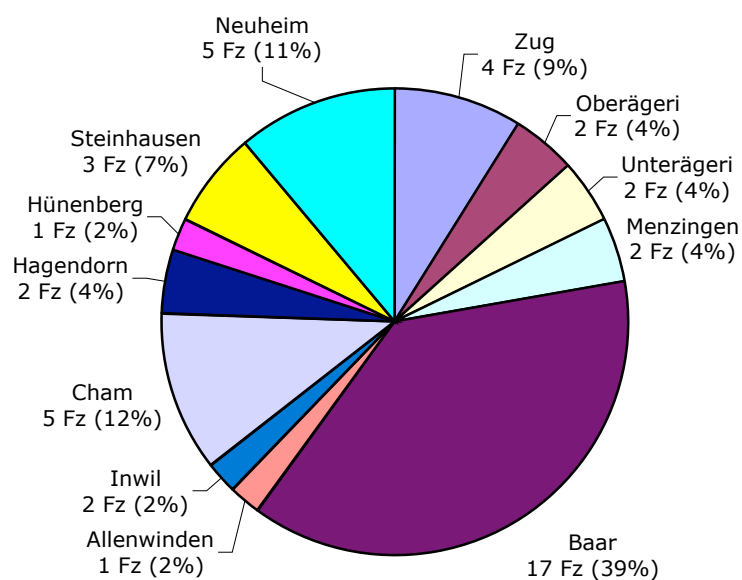
Fahrzeuge nach Kantonen

Total 74 Fz



Fahrzeuge aus dem Kanton Zug

Total 45 Fz



Stadtbahnhaltestelle Blegihof

Park + Ride Konzept des Kantons Zug

Februar 2003

Objektblatt:

3

Auto Ziel₂₀₁₀:

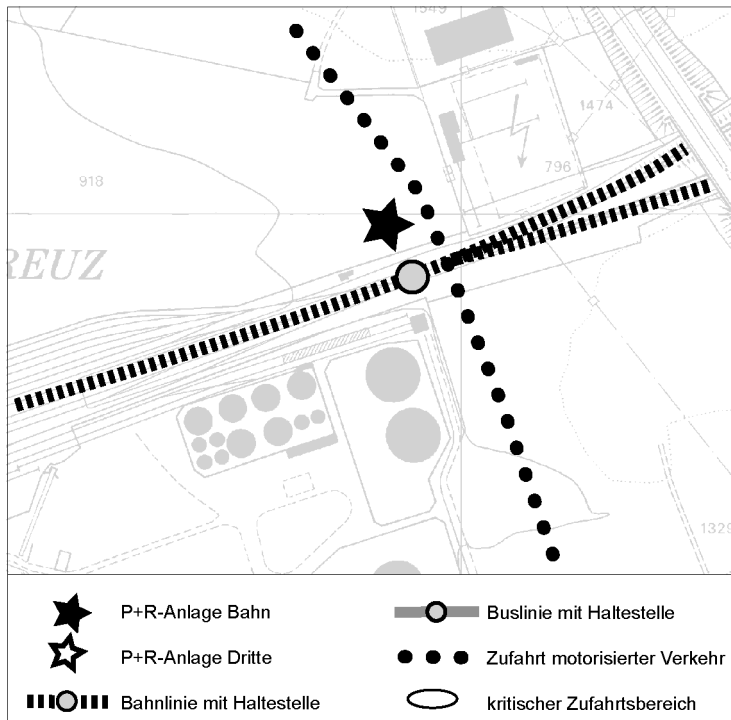
30

Velo Ziel₂₀₁₀:

50

Bewirtschaftung:

Fr. 5.- / 50.- / 500.-


ÖV-Erschliessung (Anzahl Kurse / Spitzenstunde):

Bahn:
Bus:
Bemerkung:

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10
Areal Bahn				
Areal Dritte		30		30
Total		30		30

Velo / Moto

		Langfristig		Neu realisieren	
		Weiterer Bedarf absehbar ~ Kein Bedarf absehbar	Realisierungsmög- lichkeit weiterer PP	2005	2010
Tendenz Nachfrage	~			Ist	Ziel ₂₀₁₀
				0	50

Beschrieb / Bemerkung

Die Errichtung einer P+R-Anlage ist mit der Realisierung der Ost-Umfahrung Rotkreuz und der Errichtung einer zusätzlichen Stadtbahnhaltestelle zu prüfen. Die Umfahrung und die Stadtbahnhaltestelle sind Inhalte des kantonalen Teilrichtplanes Verkehr (Beschluss Kantonsrat vom 3. Juli 2002).

Abhängigkeiten Etappierung

Die Realisierung der Park+Ride-Anlage ist nur möglich, wenn die Ostumfahrung Rotkreuz gebaut ist und die Stadtbahnhaltestelle in Betrieb ist.

Zufahrtsqualität

-

Stadtbahnhaltestelle Zythus

Park + Ride Konzept des Kantons Zug
Februar 2003

Objektblatt:

4

Auto Ziel₂₀₁₀:

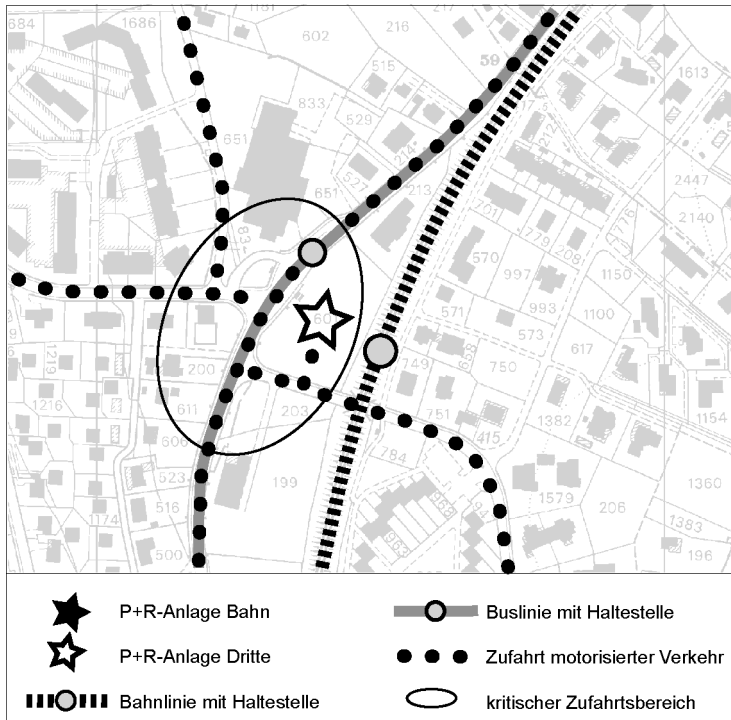
70

Velo Ziel₂₀₁₀:

100

Bewirtschaftung:

Fr. 5.- / 50.- / 500.-



ÖV-Erschliessung (Anzahl Kurse / Spitzenstunde):

Bahn:

Ab 2004

- Stadtbahnlinie Baar / Luzern, Lin. 1a und 1b (2)
- Stadtbahnlinie Baar / Hünenberg / Chämelten, Lin. 1c (1)

Bus:

Im Rahmen der Einführung der Stadtbahn 1. Etappe sind ab 2004 Fahrplanänderungen vorgesehen

Bemerkung:

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10
Areal Bahn				
Areal Dritte		70	70	
Total		70	70	

Velo / Moto

Langfristig		Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
<div>↗ ~ Weiterer Bedarf absehbar Kein Bedarf absehbar</div>				2005	2010
Tendenz Nachfrage	Realisierungsmög- lichkeit weiterer PP				
<div>↗</div>	Parkhaus		100	100	

Beschrieb / Bemerkung

Zurzeit befinden sich bereits an diesem Standort Parkplätze, welche jedoch nur ausnahmsweise für P+R-Zwecke genutzt werden. Mit der Einführung der Stadtbahn im Jahre 2004 will die Gemeinde Hünenberg P+R- Parkplätze anbieten. Die dafür nötigen Planungen sind Mitte 2002 inziert worden.

Abhängigkeiten Etappierung

-

Zufahrtsqualität

Hohe Belastungen auf der Luzernerstrasse zu den Spitzenstunden. Einfluss auf die Zufahrtsqualität hat zusätzlich die Verbindung Enikon, Eichmatt und Zythus.

Stadtbahnhaltestelle Chämleten

Park + Ride Konzept des Kantons Zug
Februar 2003

Objektblatt:

5

Auto Ziel₂₀₁₀:

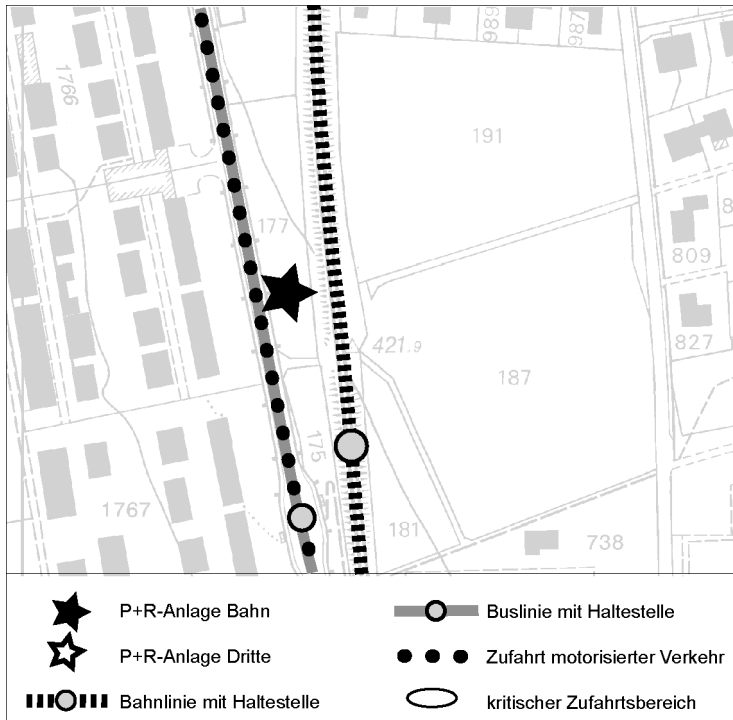
20

Velo Ziel₂₀₁₀:

50

Bewirtschaftung:

Fr. 5.- / 50.- / 500.-



ÖV-Erschliessung (Anzahl Kurse / Spitzenstunde):

Bahn:

Ab 2004

- Stadtbahnlinie Baar / Luzern, Lin. 1a und 1b (2)
- Stadtbahnlinie Baar / Hünenberg / Chämleten, Lin. 1c (1)

Bus:



Im Rahmen der Einführung der Stadtbahn 1. Etappe sind ab 2004 Fahrplanänderungen vorgesehen

Bemerkung:

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10
Areal Bahn		20	20	
Areal Dritte				
Total		20	20	

Velo / Moto

Langfristig		Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
 Weiterer Bedarf absehbar ~ Kein Bedarf absehbar	Tendenz Nachfrage			2005	2010
Realisierungsmög- lichkeit weiterer PP					
			50	50	

Beschrieb / Bemerkung

Neuer Parkplatz zwischen Bahn und Kantonsstrasse. Erschliessung ab Kantonsstrasse. Als Ergänzung zu P+R Zythus gedacht.

Abhängigkeiten Etappierung

Zufahrtsqualität

Hohe Belastungen auf der Luzernerstrasse zu den Spitzenstunden.

Bahnhof Cham

Park + Ride Konzept des Kantons Zug
Februar 2003

Objektblatt:

6

Auto Ziel₂₀₁₀:

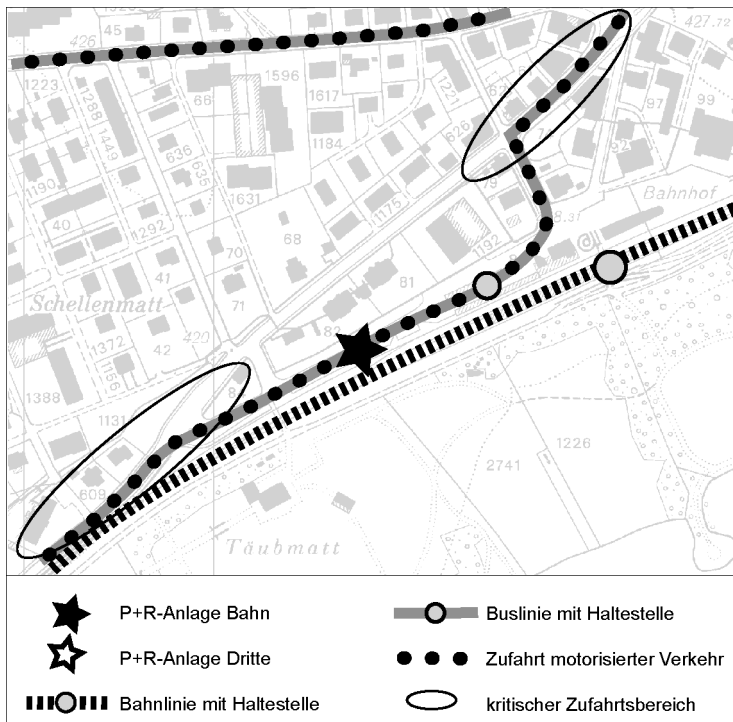
70

Velo Ziel₂₀₁₀:

160

Bewirtschaftung:

Fr. 5.- / 50.- / 500.-

**ÖV-Erschliessung** (Anzahl Kurse / Spitzenstunde):**Bahn:** - Regionalzug Zug / Luzern / Olten (1)

- Regionalzug Zug / Muri / Olten (1)

Bus: Im Rahmen der Einführung der Stadtbahn 1. Etappe sind ab 2004 Fahrplanänderungen vorgesehen**Bemerkung:**

- Die Regionalzüge sind um 1/2h versetzt, was von und nach Zug ein 1/2h-Takt bedeutet.

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10
Areal Bahn	60	70	10	
Areal Dritte				
Total	60	70	10	

Velo / Moto

		Langfristig		Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
		↑ Weiterer Bedarf absehbar ~ Kein Bedarf absehbar	Realisierungsmög- lichkeit weiterer PP			2005	2010
Tendenz Nachfrage		↗	Keine Erweiterungs- möglichkeiten	120	160	40	

Beschrieb / Bemerkung

Infolge der beschränkten Platzverhältnisse sind nur noch kleine Erweiterungen möglich.

Abhängigkeiten Etappierung

-

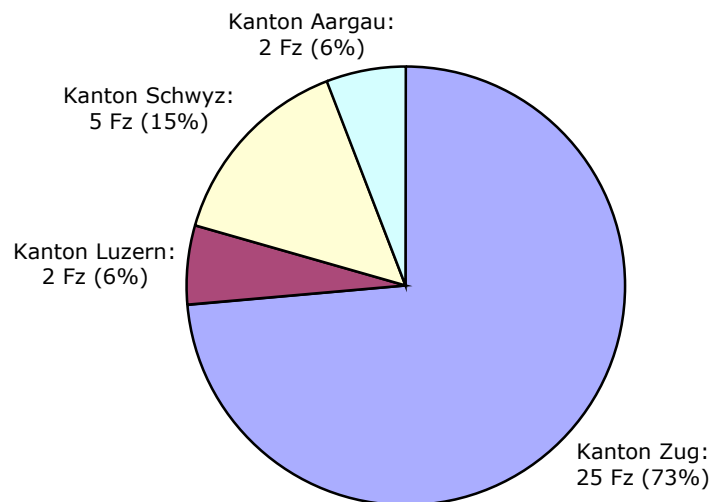
Zufahrtsqualität

In den Spitzenstunden Stausituationen auf der Luzernerstrasse.

Herkunft der Fahrzeuge (Erhebung vom 27.01.2003)

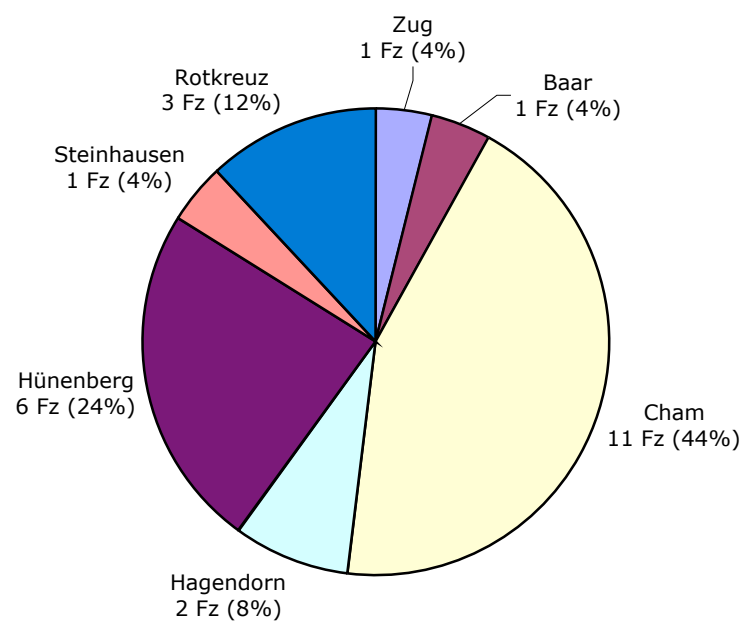
Fahrzeuge nach Kantonen

Total 34 Fz



Fahrzeuge aus dem Kanton Zug

Total 25 Fz



Bahnhof Steinhausen

Park + Ride Konzept des Kantons Zug

Februar 2003

Objektblatt:

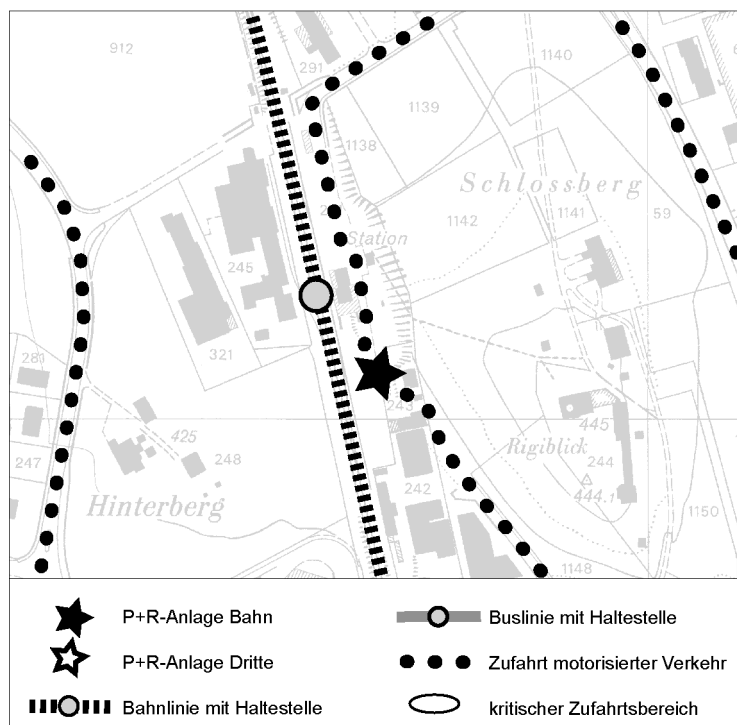
7

Auto Ziel₂₀₁₀:**85**Velo Ziel₂₀₁₀:

80

Bewirtschaftung:

Fr. 5.- / 50.- / 500.-

**ÖV-Erschliessung** (Anzahl Kurse / Spitzenstunde):**Bahn:** - S-Bahn S9 Zug / Zürich / Uster (2)**Bus:** Im Rahmen der Einführung der Stadtbahn 1. Etappe sind ab 2004 Fahrplanänderungen vorgesehen**Bemerkung:****Auto**

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10
Areal Bahn	30	50	20	
Areal Dritte		35	35	
Total	30	85	55	

LangfristigWeiterer Bedarf absehbar
Kein Bedarf absehbarTendenz
NachfrageRealisierungsmög-
lichkeit weiterer PPBeschränkte Mög-
lichkeit, noch un-
gewiss**Velo / Moto**

Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu rea- lisieren	
		2005	2010
40	80	40	

Beschrieb / Bemerkung

Mit der Öffnung der Sennweidstrasse wird Zufahrtsmöglichkeit von Süden her verbessert.

Mit der Erweiterung des Einkaufszentrums Zugerland, werden 35 P+R Parkplätze auf dem Areal realisiert.

Abhängigkeiten Etappierung

-

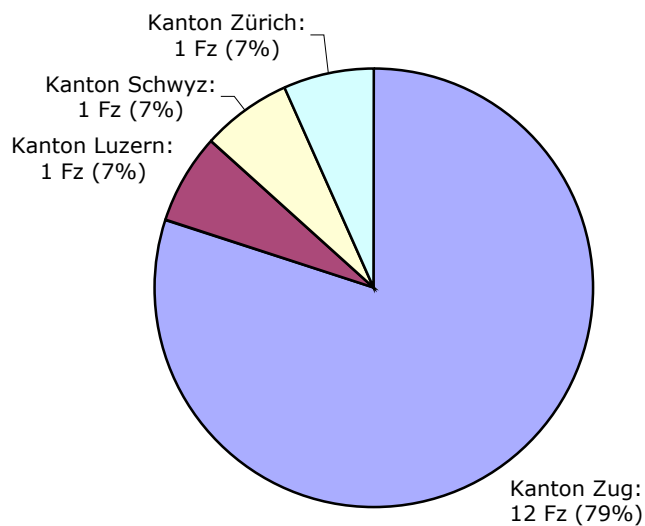
Zufahrtsqualität

-

Herkunft der Fahrzeuge (Erhebung vom 27.01.2003)

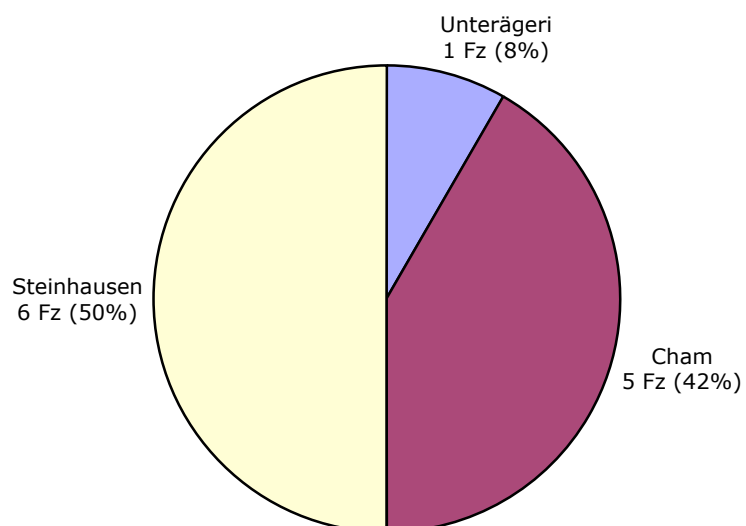
Fahrzeuge nach Kantonen

Total 15 Fz



Fahrzeuge aus dem Kanton Zug

Total 12 Fz



Stadtbahnhaltestelle Neufeld

Park + Ride Konzept des Kantons Zug
Februar 2003

Objektblatt:

8

Auto Ziel₂₀₁₀:

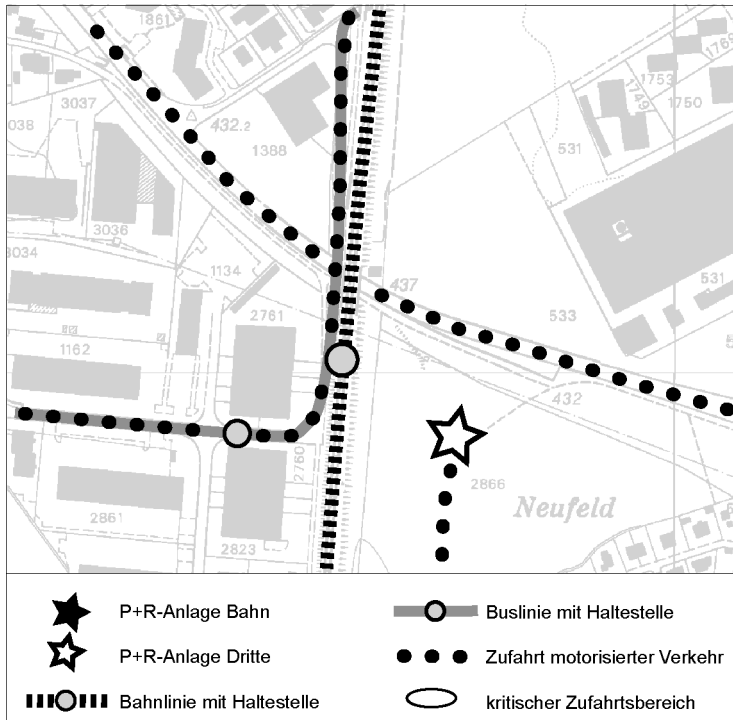
50

Velo Ziel₂₀₁₀:

60

Bewirtschaftung:

Fr. 5.- / 50.- / 500.-



ÖV-Erschliessung (Anzahl Kurse / Spitzenstunde):

Bahn: Ab 2004

- Stadtbahnlinie Baar / Luzern, Lin. 1a und 1b (2)
- Stadtbahnlinie Baar / Hünenberg / Chämelten, Lin. 1c (1)
- Stadtbahnlinie Baar-Cham, Lin. 1d (1)

Bus:

Im Rahmen der Einführung der Stadtbahn 1. Etappe sind ab 2004 Fahrplanänderungen vorgesehen

Bemerkung:

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10
Areal Bahn				
Areal Dritte		50		50
Total		50		50

Langfristig

↗ Weiterer Bedarf absehbar
~ Kein Bedarf absehbar

Tendenz Nachfrage Realisierungsmöglichkeit weiterer PP



Velo / Moto

Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
		2005	2010
	60	60	

Beschrieb / Bemerkung

Mit der Verknüpfung Tangente Neufeld und mit der zukünftigen Stadtbahnhaltestelle als P+R-Standort geeignet. Mit der Erschliessung über die Grabenstrasse einfach zu realisieren. Eine P+R-Anlage im Gebiet Neufeld ist eine kantonale Aufgabe für den Anschluss der Berggemeinden.

Abhängigkeiten Etappierung

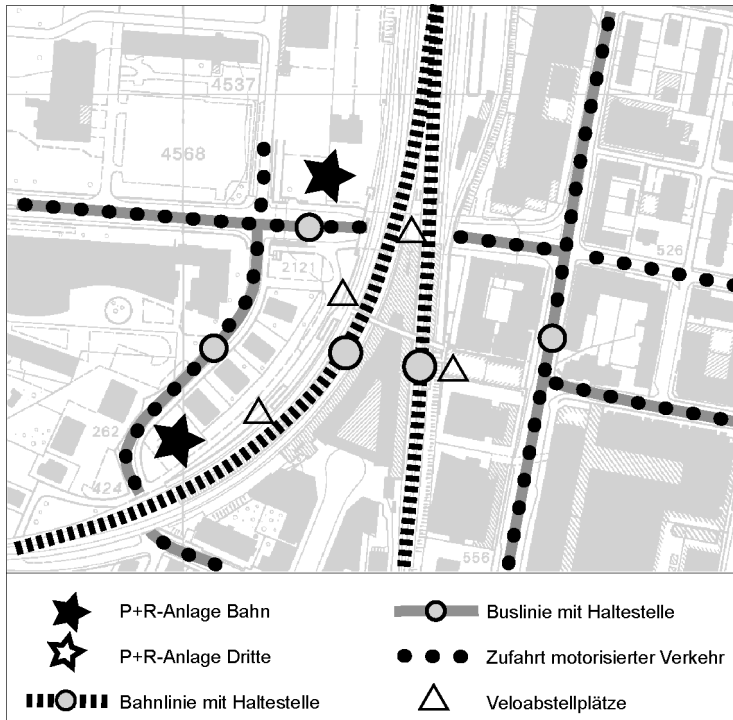
Tangente Neufeld

Zufahrtsqualität

Die Zufahrtsqualität ist abhängig von der Ausgestaltung der Erschliessung. Zum jetzigen Zeitpunkt sind die Kantonsstrassen stark belastet.

Bahnhof Zug

Park + Ride Konzept des Kantons Zug
Februar 2003

**ÖV-Erschliessung (Anzahl Kurse / Spitzenstunde):****Bahn:**

- Interregio Zug / Thalwil / Zürich (3)
- Interregio Zug / Luzern (2)
- Interregio und Intercity Arth-Goldau (2)
- Regionalzug Zug / Arth-Goldau (1)
- S-Bahn S1 Zug / Zürich (2)
- S-Bahn S9 Zug / Affoltern / Zürich (2)
- ab 2004 Stadtbahnlinie 1 und 2

Bus:

Im Rahmen der Einführung der Stadtbahn 1. Etappe sind ab 2004 Fahrplanänderungen vorgesehen

Bemerkung:**Auto**

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10
Areal Bahn	140	200	60	
Areal Dritte	40	40		
Total	180	240	60	

Langfristig

↗ Weiterer Bedarf absehbar
~ Kein Bedarf absehbar

Tendenz
NachfrageRealisierungsmög-
lichkeit weiterer PP

Weiteres Angebot
nicht sinnvoll

Velo / Moto

Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu rea- lisieren	
		2005	2010
700	1140	440	

Beschrieb / Bemerkung

Mit dem Neubau des Bahnhofes Zug stehen insgesamt 200 Parkplätze und 1140 Veloabstellplätze zur Verfügung.

Abhängigkeiten Etappierung

-

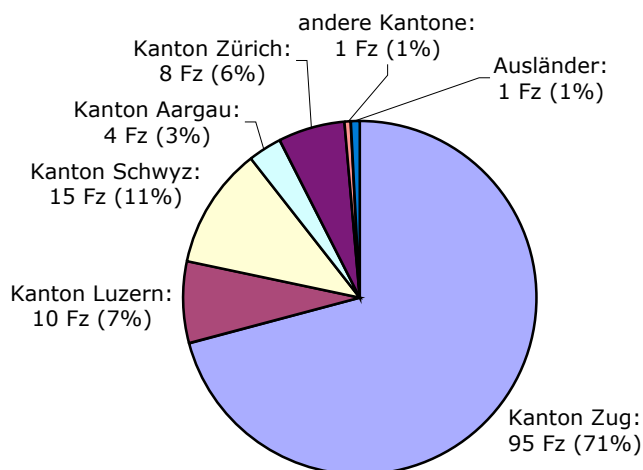
Zufahrtsqualität

In unmittelbarer Nähe des Bahnhofes sind keine Probleme vorhanden. Jedoch sind teilweise die Zufahrten in der Stadt überlastet.

Herkunft der Fahrzeuge (Erhebung vom 27.01.2003)

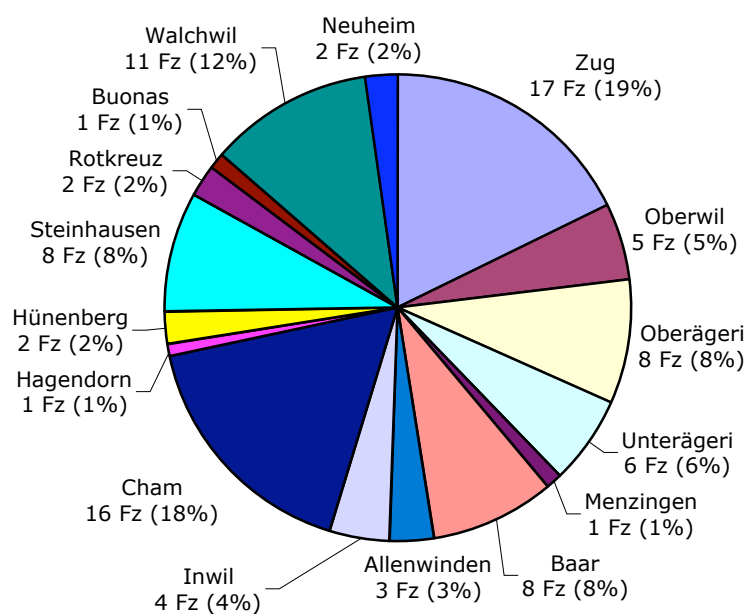
Fahrzeuge nach Kantonen

Total 134 Fz



Fahrzeuge aus dem Kanton Zug

Total 95 Fz



Frauensteinmatt

Park + Ride Konzept des Kantons Zug
Februar 2003

Objektblatt:

10

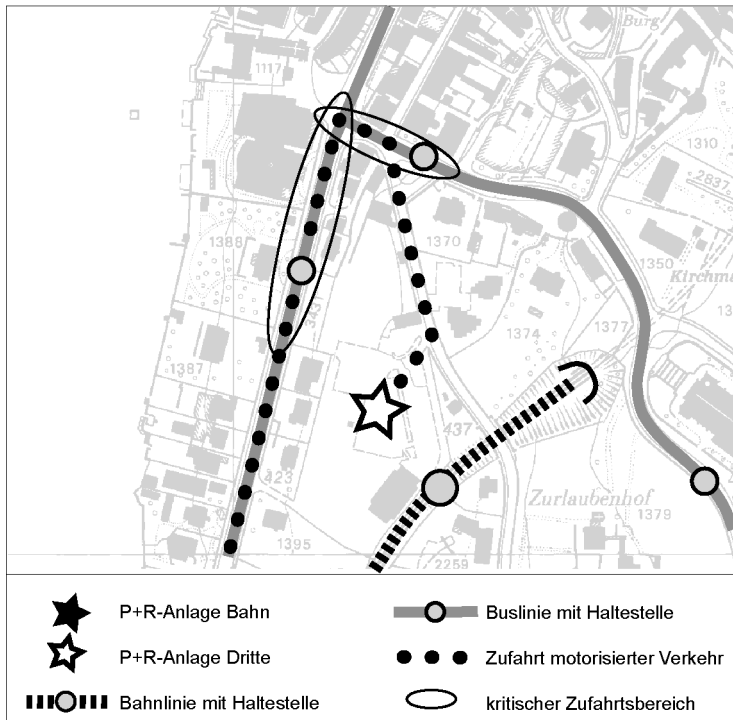
Auto Ziel₂₀₁₀:

135

Velo Ziel₂₀₁₀:

Bewirtschaftung:

Fr. 5.- / 50.- / 500.-



ÖV-Erschliessung (Anzahl Kurse / Spitzenstunde):

Bus:

Im Rahmen der Einführung der Stadtbahn 1. Etappe sind ab 2004 Fahrplanänderungen vorgesehen

Bemerkung:

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10
Areal Bahn				
Areal Dritte	135	132		
Total	135	135		

Velo / Moto

Langfristig		Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
Tendenz Nachfrage	Realisierungsmöglichkeit weiterer PP			2005	2010
↗ ~	Weiterer Bedarf absehbar Kein Bedarf absehbar				

Beschrieb / Bemerkung

Der Parkplatz dient primär nicht der P+R-Nutzung, wird jedoch dafür benutzt um auf den Bus (künftige Stadtbahnhaltestelle) umzusteigen.

Abhängigkeiten Etappierung

Der Parkplatz könnte zu einem späteren Zeitpunkt überbaut werden. Sollte dies der Fall sein, so sind P+R-Parkplätze im Projekt zu integrieren.

Zufahrtsqualität

Auf der Artherstrasse und Zugerbergstrasse herrschen in den Spitzenstunden Stausituationen vor.

Menzingen

Park + Ride Konzept des Kantons Zug

Februar 2003

Objektblatt:

11

Auto Ziel₂₀₁₀:

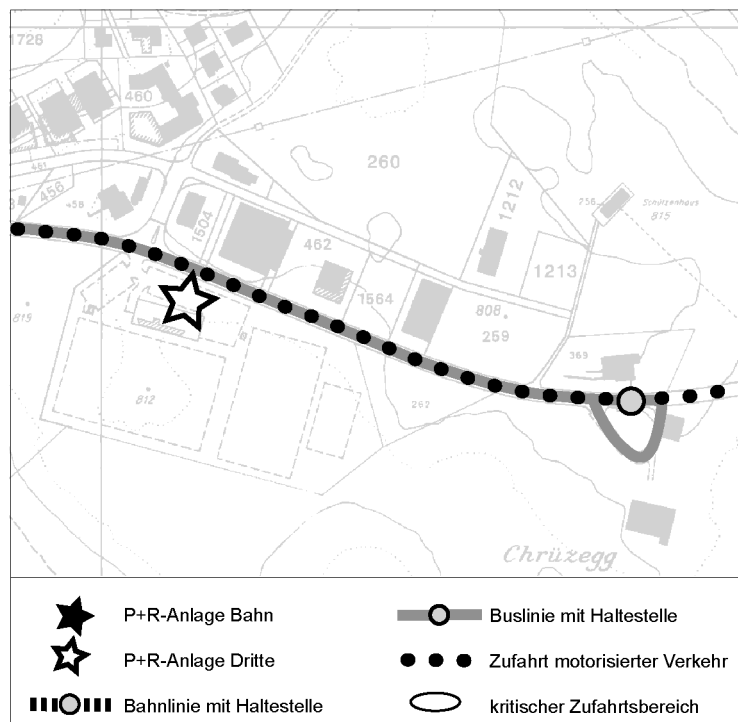
20

Velo Ziel₂₀₁₀:

40

Bewirtschaftung:

keine



ÖV-Erschliessung (Anzahl Kurse / Spitzenstunde):

Bus:

Im Rahmen der Einführung der Stadtbahn 1. Etappe sind ab 2004 Fahrplanänderungen vorgesehen

Bemerkung:

- Postauto Menzingen/Schindeleggi-Feusisberg, Anschluss Bahn und Bus in Richtung Pfäffikon SZ und Anschluss Bahn in Richtung Arth-Goldau

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10
Areal Bahn				
Areal Dritte	20	20		
Total	20	20		

Velo / Moto

Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
		2005	2010
20	40	20	

Langfristig

~ Weiterer Bedarf absehbar
~ Kein Bedarf absehbar

Tendenz Nachfrage Realisierungsmöglichkeit weiterer PP

~

Beschrieb / Bemerkung

Sinnvolle Anordnung bei der Sportanlage in unmittelbarer Nähe zur Endhaltestelle Linie 2.

Abhängigkeiten Etappierung

-

Zufahrtsqualität

-

Unterägeri

Park + Ride Konzept des Kantons Zug

Februar 2003

Objektblatt:

12

Auto Ziel₂₀₁₀:

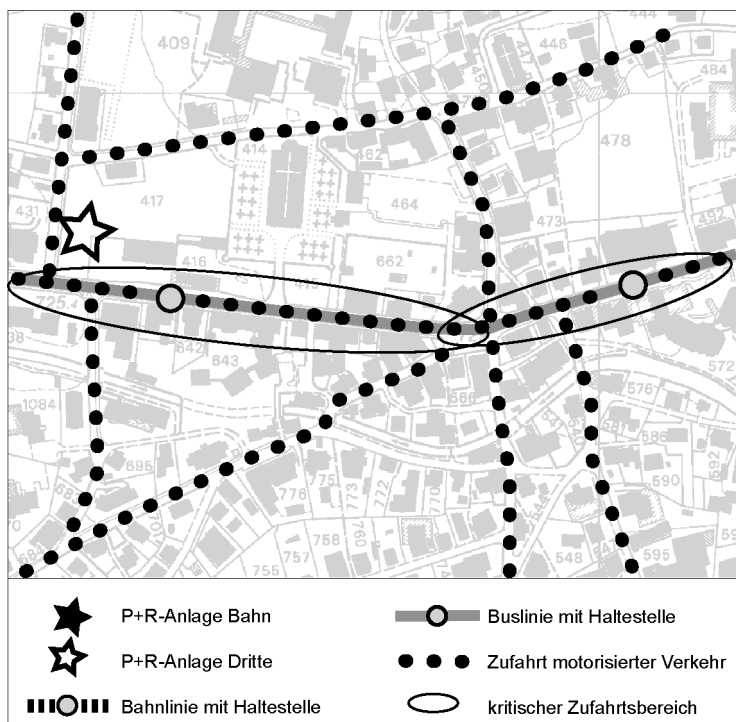
50

Velo Ziel₂₀₁₀:

80

Bewirtschaftung:

Fr. 5.- / 50.- / 500.-



ÖV-Erschliessung (Anzahl Kurse / Spitzenstunde):

Bus:

Im Rahmen der Einführung der Stadtbahn 1. Etappe sind ab 2004 Fahrplanänderungen vorgesehen

Bemerkung:

- Bei der Linie 1 Oberägeri / Zug verkehren in der Spitzenstunde 2 Kurse als Schnellbusse

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10
Areal Bahn				
Areal Dritte	50	50		
Total	50	50		

Langfristig

↗ Weiterer Bedarf absehbar
~ Kein Bedarf absehbar

Tendenz
NachfrageRealisierungsmög-
lichkeit weiterer PP

~

Velo / Moto

Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu rea- lisieren	
		2005	2010
40	80	40	

Beschrieb / Bemerkung

Die freie Fläche neben der Haltestelle Unterägeri Dorf bietet sich für P+R-Nutzer an. Das Zusammenlegen der Standorte Unterägeri und Oberägeri wäre wünschenswert.

Abhängigkeiten Etappierung

Begegnungszentrum Unterägeri

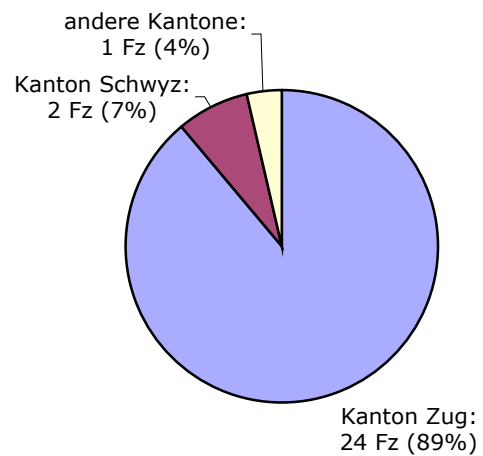
Zufahrtsqualität

Zu den Spitzenzeiten bestehen starke Verkehrsbelastungen im Dorfzentrum.

Herkunft der Fahrzeuge (Erhebung vom 27.01.2003)

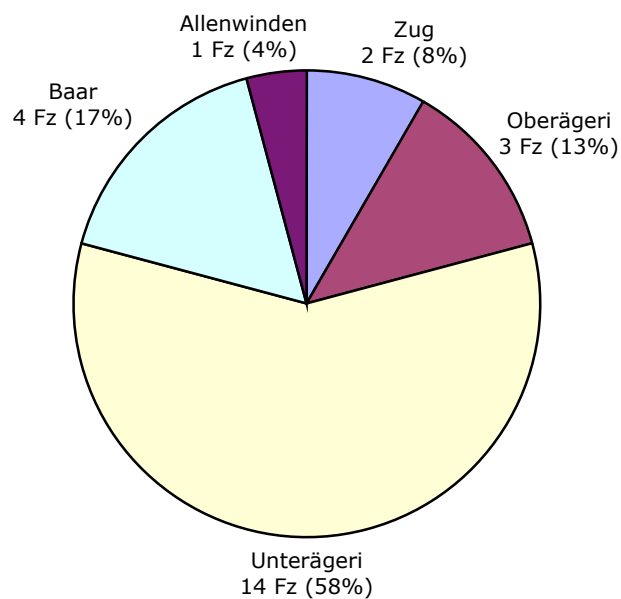
Fahrzeuge nach Kantonen

Total 27 Fz



Fahrzeuge aus dem Kanton Zug

Total 24 Fz



Oberägeri

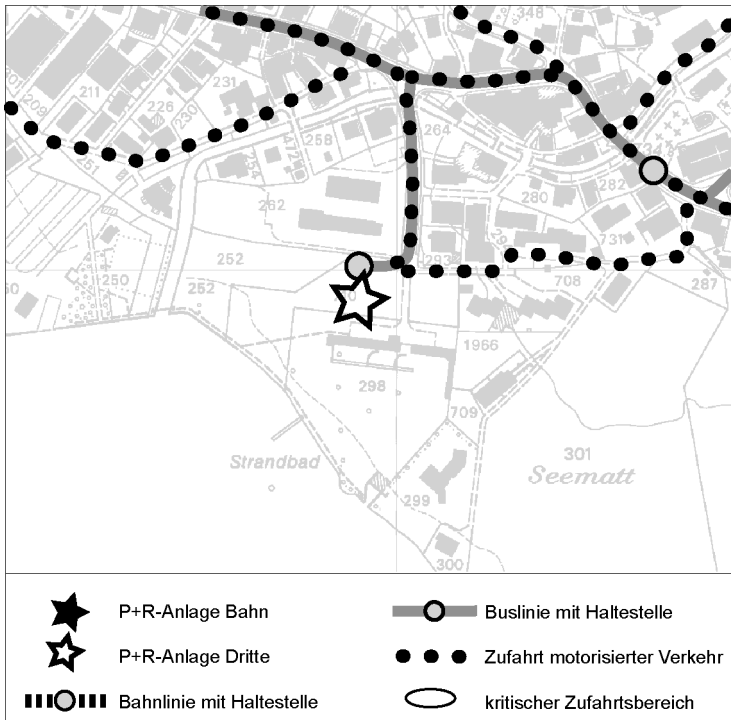
Park + Ride Konzept des Kantons Zug
Februar 2003

Objektblatt:

13Auto Ziel₂₀₁₀:**30**Velo Ziel₂₀₁₀:**80**

Bewirtschaftung:

Fr. 5.- / 50.- / 500.-

**ÖV-Erschliessung** (Anzahl Kurse / Spitzenstunde):**Bus:**

Im Rahmen der Einführung der Stadtbahn 1. Etappe
sind ab 2004 Fahrplanänderungen vorgesehen

Bemerkung:

- Bei der Linie 1 Oberägeri / Zug verkehren in der Spitzenstunde 2
Kurse als Schnellbusse

- Linie 9 bis Sattel, Anschluss Bahn in Richtung Pfäffikon SZ und Arth-
Goldau

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10
Areal Bahn				
Areal Dritte	20	30	10	
Total	20	30	10	

Langfristig

↗ Weiterer Bedarf absehbar
~ Kein Bedarf absehbar

Tendenz
NachfrageRealisierungsmög-
lichkeit weiterer PP

~

Velo / Moto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu rea- lisieren	
			2005	2010
	40	80	40	

Beschrieb / Bemerkung

Die freie Fläche neben der Haltestelle Oberägeri Dorf bietet sich für P+R-Nutzer an. Das Zusammenlegen der Standorte Unterägeri und Oberägeri wäre wünschenswert.

Abhängigkeiten Etappierung

-

Zufahrtsqualität

-

Bahnhof Walchwil

Park + Ride Konzept des Kantons Zug

Februar 2003

Objektblatt:

14

Auto Ziel₂₀₁₀:

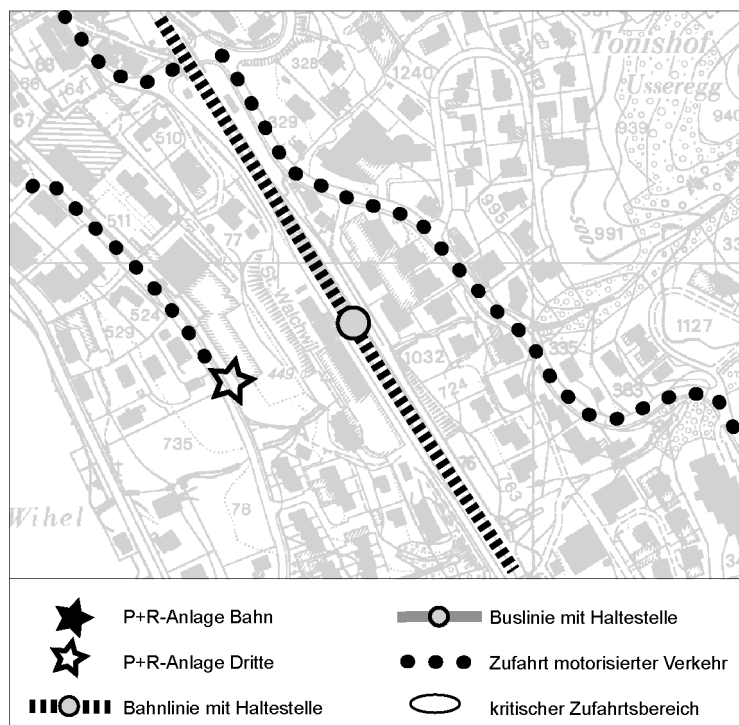
75

Velo Ziel₂₀₁₀:

30

Bewirtschaftung:

Fr. 5.- / 50.- / 500.-

**ÖV-Erschliessung** (Anzahl Kurse / Spitzenstunde):**Bahn:**

- Regionalzug in Richtung Zug (2)
- Regionalzug in Richtung Arth-Goldau (1)

Bus:

Im Rahmen der Einführung der Stadtbahn 1. Etappe sind ab 2004 Fahrplanänderungen vorgesehen

Bemerkung:**Auto**

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10
Areal Bahn		20	20	
Areal Dritte	55	55		
Total	55	75	20	

Velo / Moto

Langfristig		Neu realisieren	
Weiterer Bedarf absehbar Kein Bedarf absehbar		2005	2010
Tendenz Nachfrage	Realisierungsmög- lichkeit weiterer PP		
↗	Nur beschränkte Möglichkeiten	10	
20	30	10	

Beschrieb / Bemerkung

Aufwertung der Station Walchwil im Zusammenhang mit der Einführung der Stadtbahn 1. Etappe.

Abhängigkeiten Etappierung**Zufahrtsqualität**

Rütihof

Park + Ride Konzept des Kantons Zug
Februar 2003

Objektblatt:

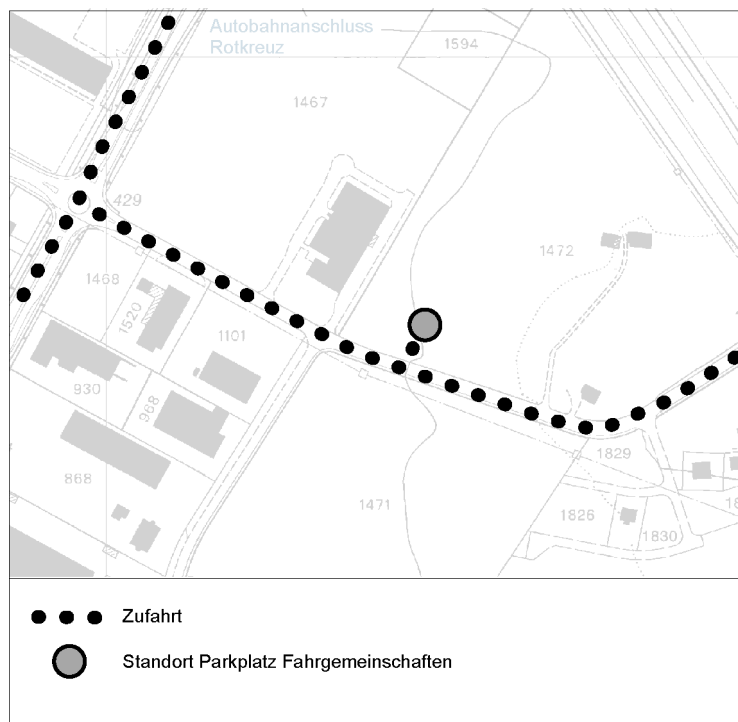
15

Auto Ziel₂₀₁₀:

20

Bewirtschaftung:

keine

**Bemerkung:**

PP auf Privatgrund neu zu erstellen

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren		Langfristig	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10	Tendenz Nachfrage	Realisierungsmög- lichkeit weiterer PP
Areal Bahn						
Areal Dritte		20		20	~	
Total		20		20		

Beschrieb / Bemerkung

Ausgangspunkt in alle Richtungen, weil an Autobahnverzweigung gelegen.

Abhängigkeiten Etappierung

Erst nach Ausbau sinnvoll. Nicht eingezont.

Zufahrtsqualität

Autobahnanschlüsse Rotkreuz sind heute überlastet. Verbesserungen sind mit der Sanierung bzw. mit dem Ausbau der Autobahnanschlüsse zu erwarten.

Lindencham

Park + Ride Konzept des Kantons Zug

Februar 2003

Objektblatt:

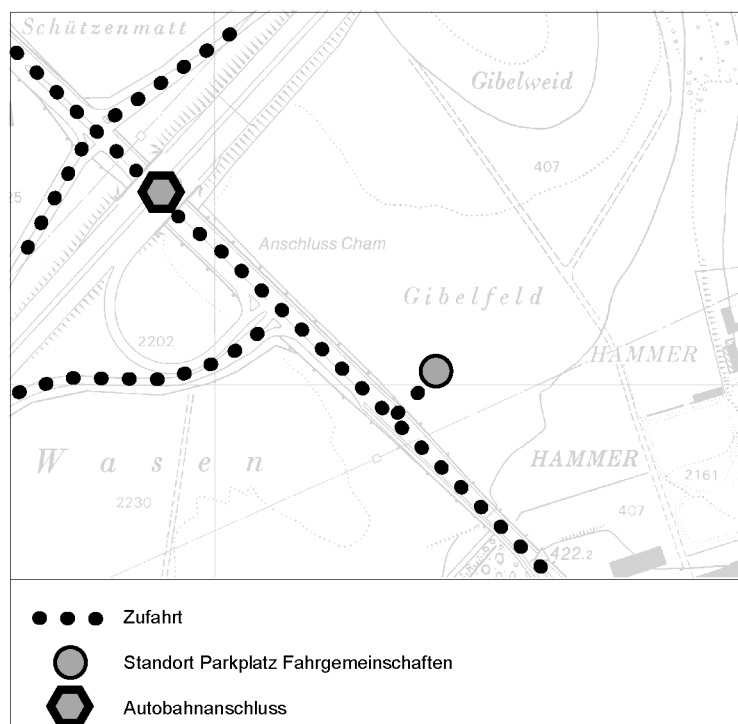
16

Auto Ziel₂₀₁₀:

20

Bewirtschaftung:

keine

**Bemerkung:**

PP auf Privatgrund neu zu erstellen

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren		Langfristig	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10	Tendenz Nachfrage	Realisierungsmög- lichkeit weiterer PP
Areal Bahn						
Areal Dritte		20		20	~	
Total		20		20		

Beschrieb / Bemerkung

An neuer wichtiger Nord-Süd-Achse (A4) gelegen.

Abhängigkeiten Etappierung

Erst bei der Realisierung Kammerkonzert sinnvoll. In Anschlussbauwerk Lindencham integrieren.

Zufahrtsqualität

Zusammen mit der Realisierung Kammerkonzert aus allen Richtungen gut erreichbar, auch von Sins (Kt. Aargau) her.

Hinterberg

Park + Ride Konzept des Kantons Zug
Februar 2003

Objektblatt:

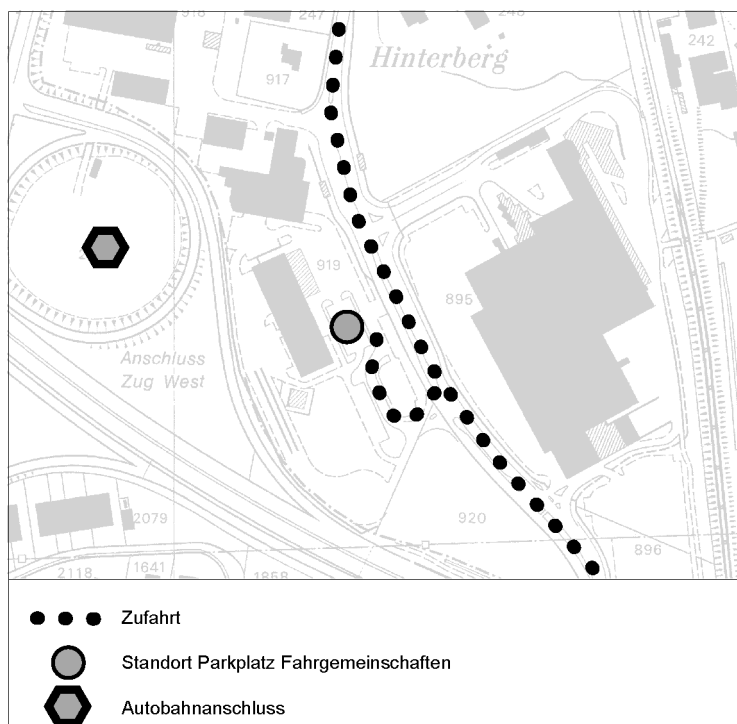
17

Auto Ziel₂₀₁₀:

20

Bewirtschaftung:

keine

**Bemerkung:**

Nutzung PP-Strassenverkehrsamt

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren		Langfristig	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10	Tendenz Nachfrage	Realisierungsmög- lichkeit weiterer PP
Areal Bahn					~	
Areal Dritte		20		20		
Total		20		20		

Beschrieb / Bemerkung

Über Verzweigung Blegi Anschluss an neue wichtige Nord-Süd-Achse (A4).

Abhängigkeiten Etappierung

-

Zufahrtsqualität

Teilweise über stark belasteten Knoten Alpenblick zu erreichen. Zufahrt über Steinhausen nur beschränkt sinnvoll wegen der Entwicklung Schlossberg (Knonauerstrasse, Steinhausen)

Kollermühle

Park + Ride Konzept des Kantons Zug
Februar 2003

Objektblatt:

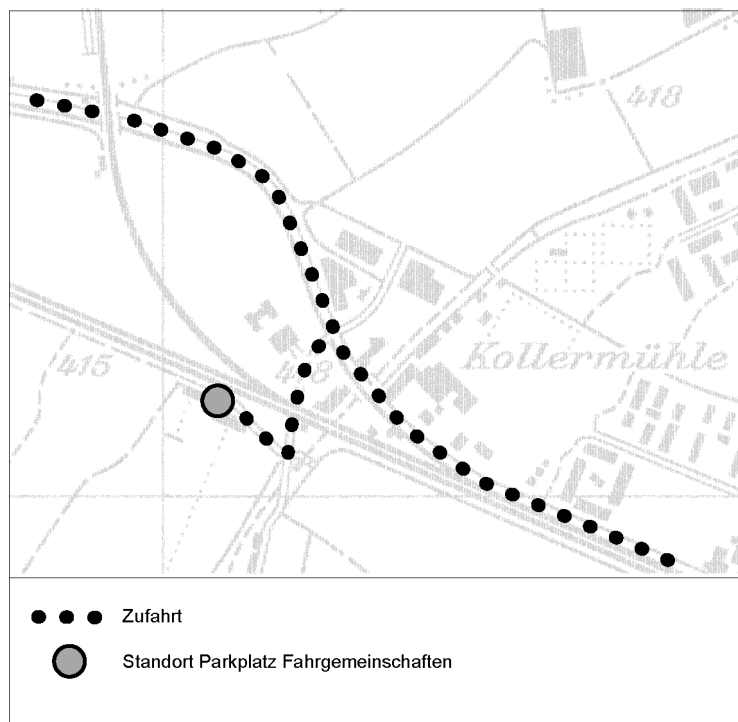
18

Auto Ziel₂₀₁₀:

20

Bewirtschaftung:

keine

**Bemerkung:**

PP bei Schiessanlage Chollermühle

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren		Langfristig	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10	Tendenz Nachfrage	Realisierungsmög- lichkeit weiterer PP
Areal Bahn						
Areal Dritte		20		20	~	
Total		20		20		

Beschrieb / Bemerkung

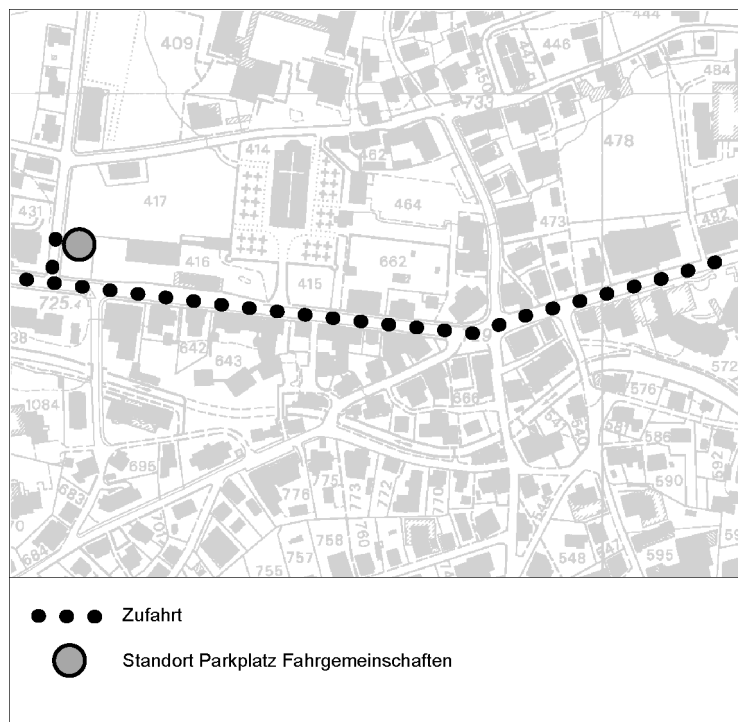
Über Verzweigung Blegi Anschluss an neue wichtige Nord-Süd-Achse (A4).

Abhängigkeiten Etappierung

-

Zufahrtsqualität

Zufahrt auf Autobahn über Knoten Alpenblick, teilweise auch Zufahrt zur Parkierung über Knoten Alpenblick.

**Bemerkung:**

Gemeinsame Nutzung PP für P+R gemäss Objektblatt 12.

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren		Langfristig ↗ Weiterer Bedarf absehbar ~ Kein Bedarf absehbar Tendenz Nachfrage Realisierungsmög-lichkeit weiterer PP	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10		
Areal Bahn						
Areal Dritte						
Total						

Beschrieb / Bemerkung

Steht in Konkurrenz zu P+R mit Bus.

Abhängigkeiten Etappierung

-

Zufahrtsqualität

-

Sihlbrugg

Park + Ride Konzept des Kantons Zug

Februar 2003

Objektblatt:

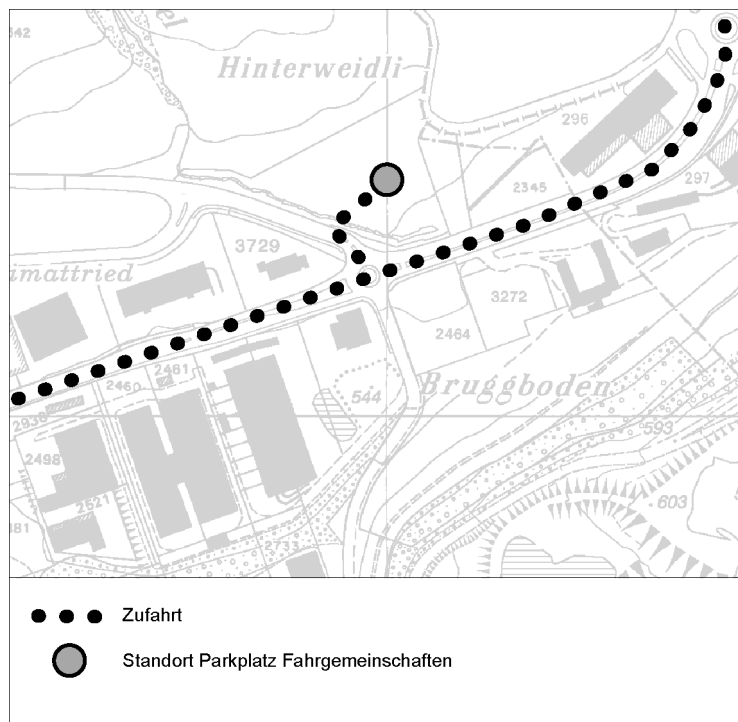
20

Auto Ziel₂₀₁₀:

20

Bewirtschaftung:

keine

**Bemerkung:**

PP auf Privatgrund neu zu erstellen

Auto

	Ist	Ziel ₂₀₁₀	Neu realisieren		Langfristig	
			Kurzfristig 2002 - 05	Mittelfristig 2005 - 10	Tendenz Nachfrage	Realisierungsmög- lichkeit weiterer PP
Areal Bahn					~	
Areal Dritte		20		20		
Total		20		20		

Beschrieb / Bemerkung

An der heutigen Hauptverbindung Luzern/Zürich gelegen. Fahrt Richtung Chur über Hirzel ebenfalls möglich. Wird beim Parkplatz Mövenpick heute bereits praktiziert.

Abhängigkeiten Etappierung

Entlastung erfolgt erst bei Eröffnung der durchgehenden A4 Knonaueramt. Nicht eingezont.

Zufahrtsqualität

Heute stark belastete Achse mit regelmässigen Staus.

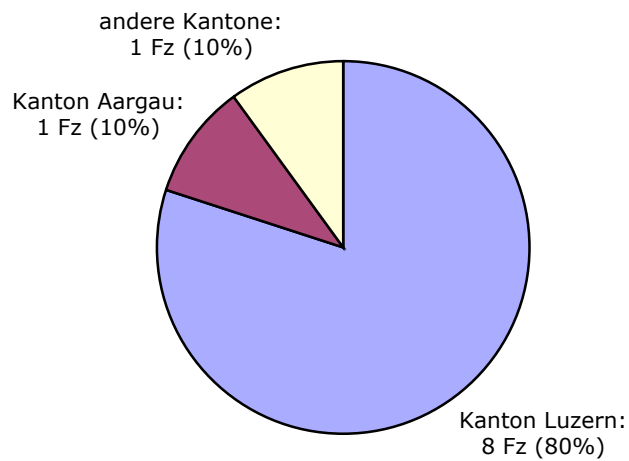
Gisikon

Park + Ride Konzept des Kantons Zug

Herkunft der Fahrzeuge (Erhebung vom 27.01.2003)

Fahrzeuge nach Kantonen

Total 10 Fz



Fahrzeuge aus dem Kanton Zug

keine Daten vorhanden

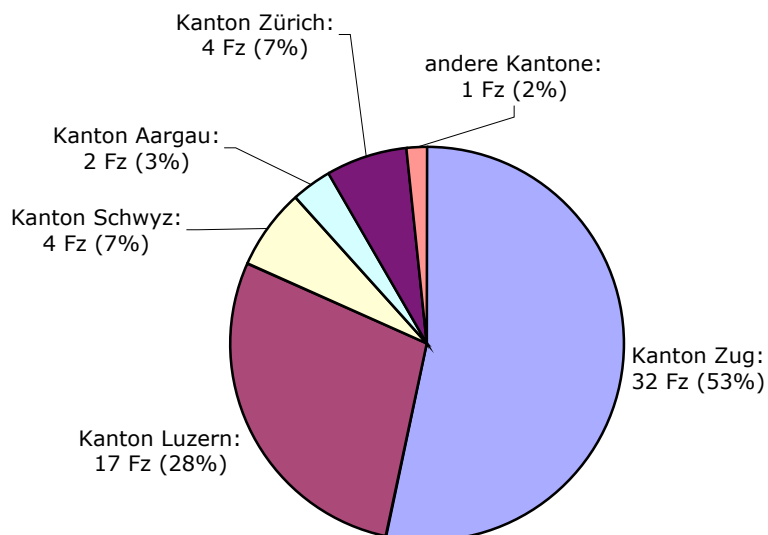
Knonau

Park + Ride Konzept des Kantons Zug

Herkunft der Fahrzeuge (Erhebung vom 27.01.2003)

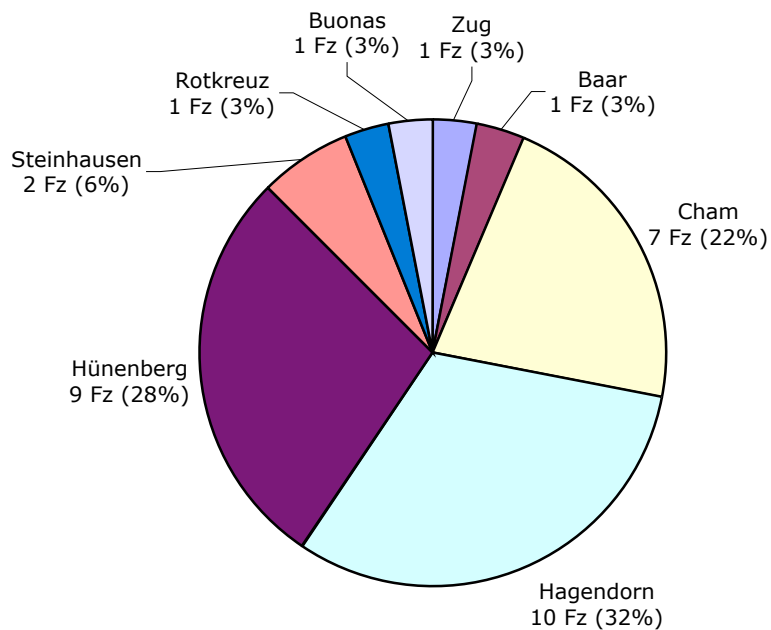
Fahrzeuge nach Kantonen

Total 60 Fz



Fahrzeuge aus dem Kanton Zug

Total 32 Fz



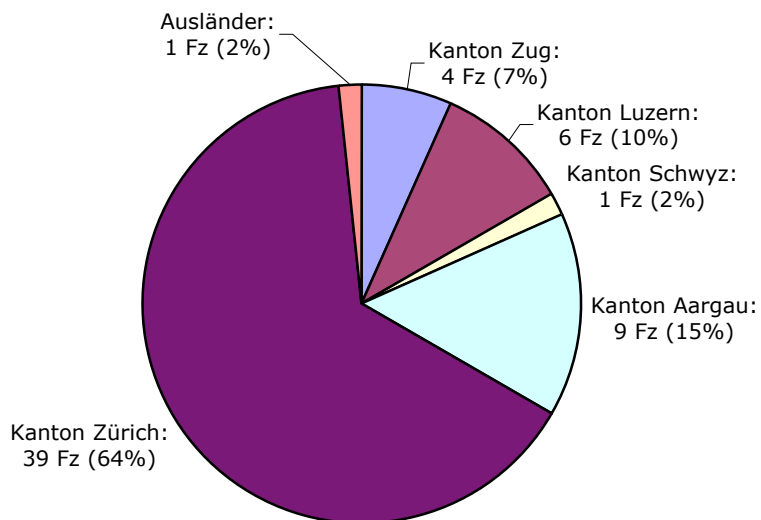
Mettmenstetten

Park + Ride Konzept des Kantons Zug

Herkunft der Fahrzeuge (Erhebung vom 27.01.2003)

Fahrzeuge nach Kantonen

Total 60 Fz



Fahrzeuge aus dem Kanton Zug

Total 4 Fz

