

Etude comparative sur l'offre de Park and Ride en Europe Un élargissement de l'offre et plus de cohérence sont préconisés

Le TCS et 19 clubs partenaires ont analysé les équipements Park and Ride (P+R) de 22 grandes villes européennes dans le cadre d'une étude internationale. Résultat: l'offre est la plus complète à Paris et la plus chère à Genève. Dans la seule ville de Suisse examinée dans le cadre de l'étude, on paie en moyenne 15 euros pour 12 heures de stationnement alors que la moyenne européenne se situe à 4.80 euros. Genève arrive en revanche 2^e au classement, en termes de places disponibles par nombre d'habitants. D'une manière générale, les experts ont critiqué l'absence d'une stratégie P+R uniforme dans les villes testées et préconisent un élargissement de l'offre et une harmonisation des critères de qualité et de la signalétique. (Langue: français et allemand)

Pour plus d'informations:
Touring Club Suisse

<http://www.tcs.ch>

Studie zum Park-and-Ride-Angebot in Europa Ein Ausbau des Angebots und mehr Kohärenz werden gefordert

Der TCS und 19 Partnerverbände haben im Rahmen einer internationalen Studie das Angebot von Park and Ride (P+R) in 22 grossen europäischen Städten analysiert. Resultat: in Paris besteht das grösste, in Genf das teuerste Angebot. In der einzigen im Rahmen der Studie analysierten Schweizer Stadt bezahlt man durchschnittlich 15 Euro für 12 Parkstunden, der europäische Schnitt liegt bei 4.80 Euro. In Bezug auf die Anzahl verfügbarer Parkplätze pro Einwohner erreicht Genf den zweiten Rang. Generell kritisieren die Experten das Fehlen einer einheitlichen P+R-Strategie in den untersuchten Städten und fordern einen Ausbau des Angebots und eine Harmonisierung der Qualitätskriterien und der Signalisierung. (Sprache fr und de)

Mehr Informationen:
Touring Club Schweiz

<http://www.tcs.ch>

Park and Ride (P+R)

Vorstellung und Synthese der Ergebnisse

TCS Vernier, 21. Januar 2009

Diese Park-and-Ride-Studie wurde vom EuroTest-Konsortium durchgeführt. 19 Mobilitätsclubs nahmen unter der Schirmherrschaft der FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) teil, darunter auch der TCS. In Europa wurden 22 Grossstädte überprüft, davon Genf in der Schweiz. Die Schlussfolgerungen werden in diesem Dokument zusammengefasst.

Verschieden signalisiert, unterschiedlich gestaltet, mal kostenlos, mal billig, mal teuer – das ist Park and Ride in Europa. Ebenso bunt wie das Leben in den einzelnen Ländern ist das Angebot an Park-and-Ride-Plätzen in den europäischen Städten. So lautet das Ergebnis einer Studie, die der TCS zusammen mit 19 Automobilclubs in 22 Grossstädten in Europa durchgeführt hat. Dabei wurden Fachleute in den Stadtverwaltungen und ÖV-Unternehmen befragt.

Fehlanzeige in Kopenhagen, Brüssel, Madrid, Lissabon und Zagreb: Hier gibt es entweder gar kein P+R-System oder die Auskünfte waren widersprüchlich. In Brüssel zum Beispiel fehlt es bisher an einem gemeinsamen politischen Willen der Stadt und der Region, ein solches Parksystem zu errichten. In Madrid und Lissabon hapert es eher an einer einheitlichen Auffassung über die Gestaltung von Park-and-Ride-Anlagen.

Auch die anderen Städte liefern ein sehr buntes Bild. Bei der Entfernung der Parkplätze zu den ÖV-Haltestellen zum Beispiel. Mehr als die Hälfte der befragten Städte hat die maximale Distanz zwischen Parkplatz und ÖV-Haltestelle festgelegt – auf etwa 300 Meter im europäischen Durchschnitt. Köln bietet besonders kurze Wege von 100 bis 200 Metern. In Berlin müssen sich P+R-Kunden dagegen auf bis zu 800 Meter Fussmarsch einstellen. Die Belagsqualität oder die Beleuchtung als wichtige Sicherheitsaspekte auf P+R-Anlagen legen 35 beziehungsweise 45 Prozent der befragten Städte fest.

Fast alle Städte wollen ihr Angebot erweitern

Die Kapazitätsunterschiede bei den Parkplätzen sind ebenso beachtlich. Während Ljubljana derzeit nur eine Anlage mit 217 Parkplätzen anbietet, stehen den Autofahrern in Rom 31 Anlagen mit knapp 13'000 Plätzen zur Verfügung. Bezieht man die gesamte Agglomeration mit ein, liegt Paris europaweit an der Spitze: In der Île-de-France hat man als Autofahrer die Wahl zwischen 547 Anlagen mit über 100'000 Parkplätzen. Setzt man das Angebot der Städte in Bezug zu ihrer Einwohnerzahl, führt Luxemburg das Feld mit knapp 50 Parkplätzen pro 1'000 Einwohner an, gefolgt von Genf mit 26 Parkplätzen. Alle anderen Städte liegen auf sehr viel niedrigerem Niveau mit einem bis sechs Parkplätzen pro 1'000 Einwohner. Immerhin wollen mehr als 80 Prozent der befragten Städte ihre Kapazitäten erweitern, mehr als 70 Prozent planen darüber hinaus den Bau zusätzlicher Anlagen.

Aber nicht nur die Kapazitäten variieren beträchtlich, ebenso verhält es sich mit der Preisgestaltung. Während die P+R-Stellplätze in Luxemburg sowie in Berlin, Hamburg und Köln grundsätzlich kostenlos angeboten werden, sind in Genf, Prag, Stockholm und Wien alle P+R-Anlagen gebührenpflichtig. Neben diesen Ganz-oder-gar-nicht-Varianten gibt es viele

Zwischenlösungen. In Helsinki, Budapest und Oslo sind mehr als 75 Prozent des Stellplatzangebots kostenlos, in München und Rom ist das Verhältnis genau umgekehrt. Hier muss der Autofahrer in über 80 Prozent der P+R-Anlagen bezahlen.

Teures Fünf-Sterne-Parkhaus in Genf

In Genf sind die Kosten für den Verbraucher europaweit am höchsten, insbesondere für Besucher oder Touristen, die ihr Auto für einen Tag in einer P+R-Anlage parkieren möchten. So kosten im Parc Relais Etoile 12 Stunden Parkzeit 42 CHF (rund 28 Euro). Für die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr entfallen zusätzlich 3 CHF (rund 2 Euro) pro Person. Die Genfer P+R-Betreiber (La Fondation des Parkings) legen offensichtlich ihren Schwerpunkt auf die Pendler. Ein Monatsabonnement kostet zwischen 110 und 130 CHF (rund 73 und 86 Euro) inklusive ÖV-Abonnement. Nichtsdestotrotz bleiben die Genfer P+R mit durchschnittlich 22 CHF (rund 15 Euro) pro 12 Stunden die teuersten, im Vergleich zu den anderen europäischen Städten. (Der Preis der anderen getesteten europäischen Städte liegt im Durchschnitt bei 4.80 Euro.) Anders in Ljubljana: Hier parkiert man mit einem Euro am Tag am günstigsten – das Retourbillet für den Bus zur Innenstadt inbegriffen.

Ein Zusammenhang ist zwischen Preisgestaltung und Betreiberstruktur zu erkennen. Private Betreiber verlangen grundsätzlich ein Entgelt, während Anlagen in öffentlicher Hand entweder kostenlos oder zumindest günstig sind. Oft, aber nicht immer, kostet das Parkieren umso mehr, je näher die Anlage am Zentrum liegt. Nicht so in Prag und Amsterdam. Hier sind die Parkgebühren im ganzen Stadtgebiet einheitlich.

Liityntäpysäköini in Finnland ist Parcheggio di scambio in Italien

Ganz und gar nicht einheitlich ist auch die Wegweisung zu den P+R-Anlagen. 35 Prozent der untersuchten Städte geben an, dass sie ihre P+R-Anlagen maximal an den Hauptzubringerstrassen signalisieren, knapp 20 Prozent sogar nur in unmittelbarer Nähe der Anlage. Zu den Schildermuffeln gehört übrigens auch Rom, die Stadt, die europaweit mit knapp 13'000 Parkplätzen das grösste Angebot an P+R-Plätzen im Stadtgebiet aufweist.

Interessant ist auch der Blick auf die nationalen Bezeichnungen der europäischen P+R-Plätze. Wer sich in Finnland nach dem Weg zur nächsten P+R-Anlage erkundigen möchte, sollte ganz einfach nach dem „Liityntäpysäköini“ fragen. Wer mit dem Auto in Schweden und Norwegen unterwegs ist, hat es etwas leichter. Hier wird P+R fast identisch als „Innfartsparkering“ beziehungsweise „Innfartsparkering“ bezeichnet. In Frankreich und der Westschweiz muss man nach „Parc Relais“, „Parking Relais“ und „Parking d'échange“ suchen. Weiter südlich in Italien spricht man vom „Parcheggio di scambio“. In den Niederlanden hat sich ebenfalls ein Synonym für P+R etabliert: Hier lässt man seinen Wagen im „Transferium“ stehen. Der Rest der untersuchten Städte, und das sind immerhin mehr als 50 Prozent, verwendet einheitlich den Begriff „Park and Ride“, der sich oft als Kürzel „P+R“ in der Signalisation findet.