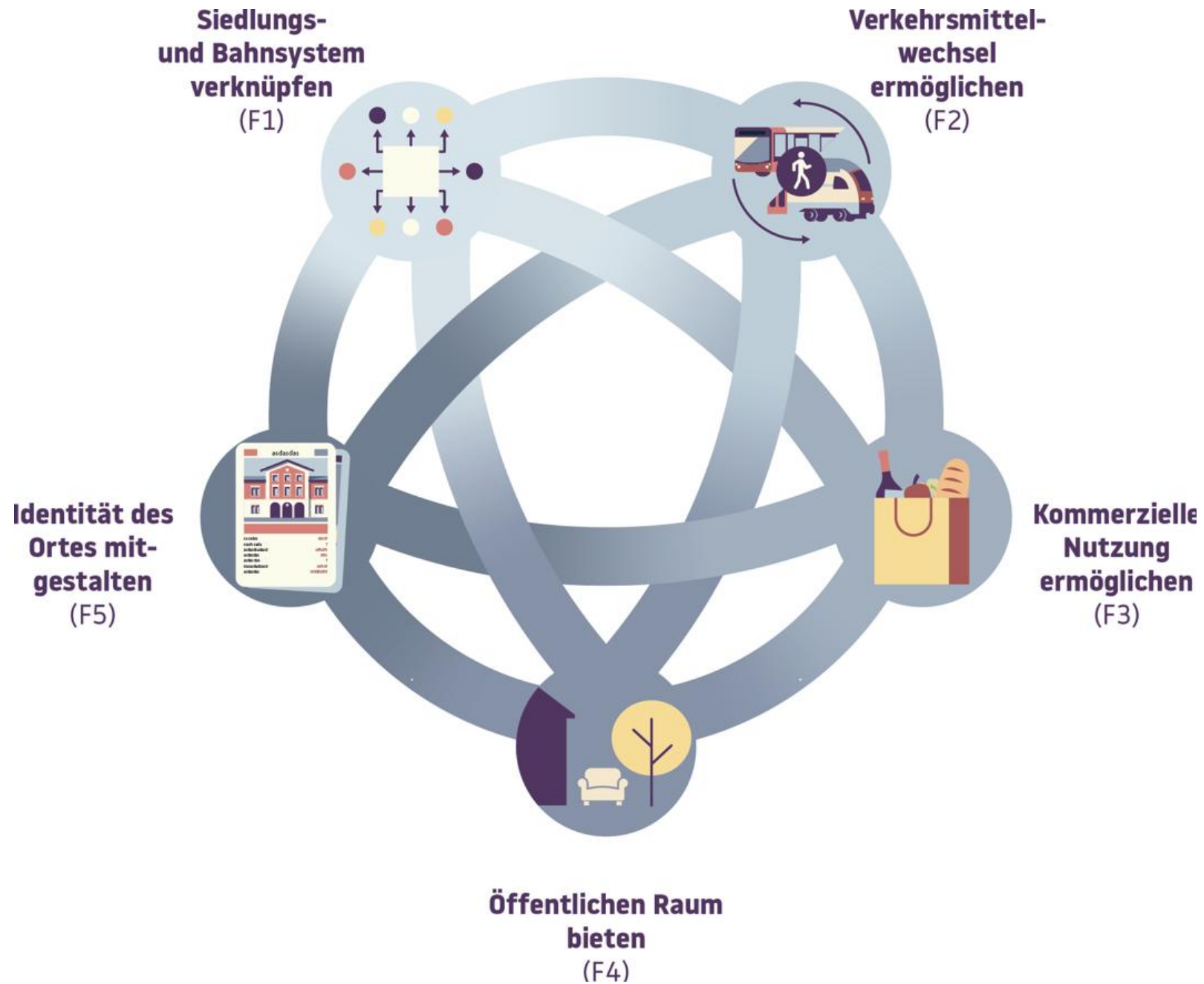


Workshop «Regionale P+R» – Perspektive SBB

Philippe Stadler Benz

Bern, 11. November 2025





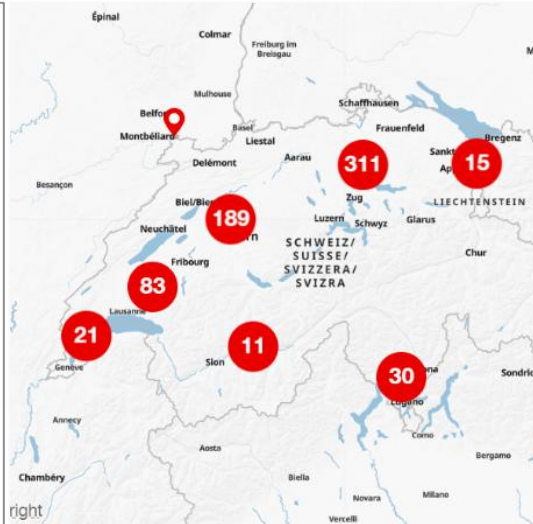
Mit P+Rail an fast allen Bahnhöfen flexibel von Tür zu Tür.

Parking		Sharing		
P+Rail   - 35'000 Autoparkplätze in Besitz der SBB - 17'000 Nutzende pro Tag. 	Veloparking   - 95'500 Veloparkplätze in SBB Besitz. - 120'000 Nutzende pro Tag. 	Carsharing   - 4'000 Carsharing Standorte, davon 500 an SBB-Bahnhöfen. - 8'000 Fahrzeuge, davon 2'000 an SBB-Bahnhöfen   	2-Radsharing   Nationales Angebot: - 11'960 Velos - 9'400 E-Scooter - 380 eCargobikes   	On-Demand   - <u>Konzessionierte Angebote</u>: <10 Gebiete mit 500'000 Fahrten/ Jahr - <u>Private Angebote</u>: 3700 Taxi- und Ride-Hailing Unternehmen m. Marktumsatz von CHF 2.3 Mia. 

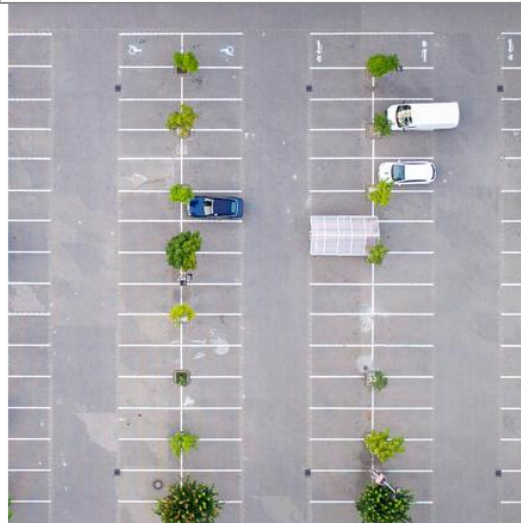
*Die aufgeführten Mobilitätsunternehmen sind offizielle Kooperationspartner der SBB

SBB P+Rail: Ein wichtiges Angebot auf der ersten Meile.

- In der gesamten Schweiz gibt es **594 SBB P+Rail-Anlagen** an den Bahnhöfen.
- Auf diesen Anlagen gibt es total ca. **30'000 Parkplätze**. Dazu kommen noch ca. **7'000** weitere vermietete Parkplätze.



- Die **SBB P+Rail App** ermöglicht Flexibilität bei der Wahl der P+R Anlage und dem Bezahlen.
- **160'140 Nutzer** pro Monat, **2'645'225 Buchungen** pro Jahr

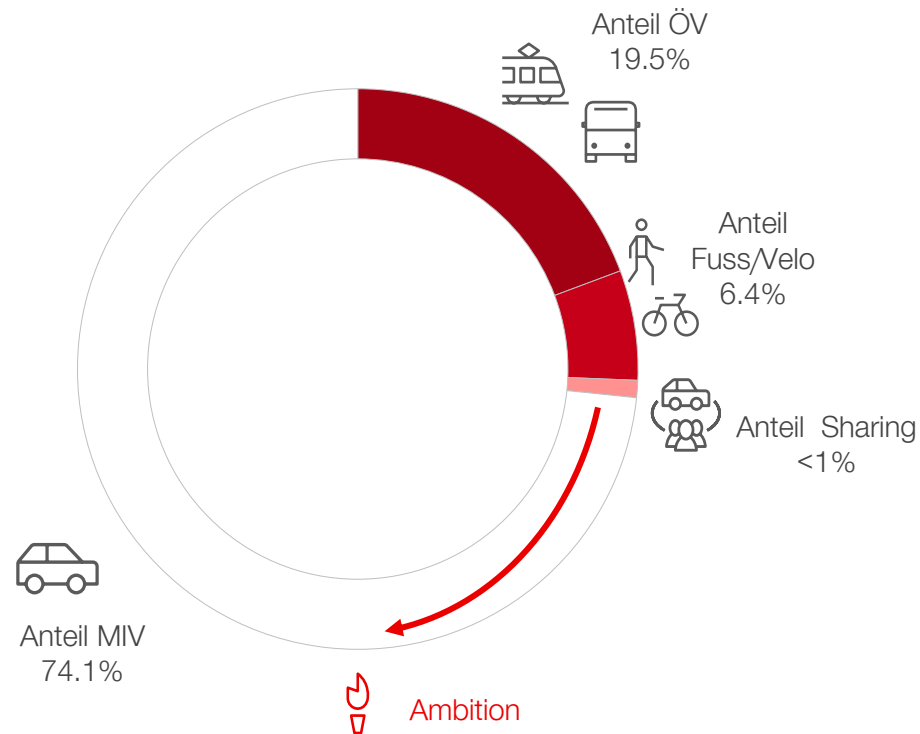


- **Kurz- und Tagesparking** eignet sich für spontanes Parkieren. 80% Umsatzanteil.
- **Monats- und Jahresabos** für Pendler. 20% Umsatzanteil.
- Umsatzanteil der **Top 10-Standorte**: 30%.



- **Kapazitäts-Engpässe** bei 33 Standorten
- P+Rail-Anlagen sind mehrheitlich **offene Parkfelder** (on-street-Parking)
- Wenig Standorte mit Schranken-Lösungen

Mit P+Rail gestalten wir die erste Meile attraktiver und gewinnen dadurch MIV-affine Reisende für den ÖV.

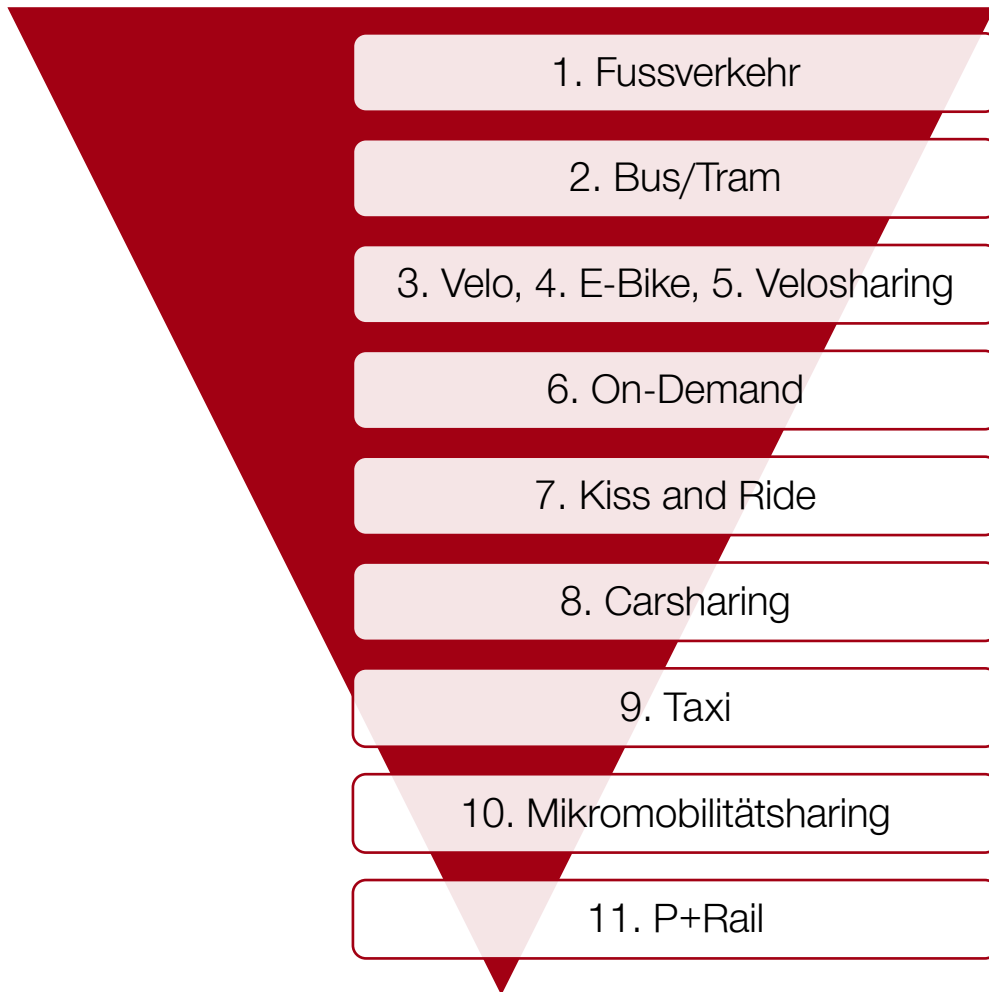


P+Rail ist besonders im **ländlichen Raum von zentraler Bedeutung** für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Auf dem Land sind die Distanzen zum Bahnhof länger und das öffentliche Verkehrsnetz weniger dicht.

Fast die Hälfte der P+Rail-Nutzer:innen gibt an, dass sie **ohne P+Rail komplett auf die Nutzung des Zuges verzichten** würden.

Mit P+Rail gewinnen wir eine **MIV-affine Zielgruppe** für den ÖV.

Priorisierung der Grösse von Mobilitätsflächen und ihrer Nähe zu den Perrons aus Verkehrssicht¹⁾.



Rund **55% unserer Kund:innen** gelangen zu **Fuss** auf die **nachhaltigste Art und Weise** (geringster Flächen- und Energiebedarf) zum Bahnhof. Die eine Hälfte der Wege, die dafür zurückgelegt werden, liegen unter 500 m, der Rest zwischen 500 m und 3 km.

Rund **30% unserer Kund:innen** gelangen per **Bus, Postauto oder Tram** zum Bahnhof. Die Hälfte der Nutzer:innen legen dabei eine Distanz von 1-3 km zurück.

Rund **10% unserer Kund:innen** gelangen per **Velo** zum Bahnhof mit einem geringen Flächen- und Energiebedarf. Bei den Fahrradfahrenden wird eine **hohe Zunahme erwartet**. Auch hier legt rund die Hälfte eine Distanz von 1-3 km zurück. Mit einem **E-Bike** werden durchschnittlich sogar leicht grössere Distanzen zurückgelegt als mit dem Bus und Postauto und mit dem Fahrrad leicht grössere Distanzen als mit dem Tram.

Die Stärken des **ÖV On-Demand** liegen vor allem in der **Feinerschliessung** von Quartieren, in **tangentialen Verbindungen** und in **Randzeiten**.

Im Zusammenhang mit **autonomen Fahrzeugen** können **K+R Plätze** künftig als **Umsteigemöglichkeit** von Interesse werden. Ein **Carsharing-Auto** ersetzt bis zu elf private Autos.

Kurzfristig werden mit der **geteilten Mikromobilität** vor allem der **Fuss-/Veloverkehr oder der ÖV substituiert** und es entstehen auch **induzierte Fahrten**. Längerfristig kann die geteilte Mikromobilität eine sinnvolle Ergänzung zum ÖV-Angebot darstellen (Randzeiten, Erschliessungslücken oder Tangentialwegen).

Rund **5% unserer Kund:innen** gelangen mit dem **Auto** zum Bahnhof (K+R/Taxi und P+R). Mit einer durchschnittlichen Auslastung von rund 1.5 Personen pro Auto und 25 m² Flächenbedarf, entspricht dies rund 12.5 m² pro Person. Rund 50% der Fahrten betragen 3.0-15.5 km, wobei **30% der Fahrten weniger als 3 km** betragen. Der Anteil der Autofahrenden ist vor allem dort hoch, wo eine schlechte Anbindung mit dem ÖV besteht.

¹⁾ Es werden die Reiseketten zum Bahnhof betrachtet. Sobald beispielsweise ein Teil der Reise mit dem Tram gemacht wird, wird die ganze Reise zum Bahnhof dem ÖPNV zugewiesen.

Dimensionierung der Mobilitätsflächen am Bahnhof Bonstetten-Wettswil			
Bonstetten-Wettswil	VDS-Typ VII	Periurbane Gemeinde mittlerer Dichte	12.05.2025

Modell			
Prognostizierte Reisendenzahlen aus dem SimbaBahn-Modell			
Reisende	2023	2050	
SimbaBahn (Ein-/Aussteiger DTV)	4'084	5'064	
Prognostizierter Modalsplit inkl. Nutzendenzahlen aus dem SimbaMobi-Modell			
Modalsplit Bahnzugang aus SimbaMobi			
Fussverkehr	41%	48%	
ÖV (Bus)	40%	23%	
Velo	8%	10%	
Kiss&Ride / Taxis / Autonome Autos	7%	10%	
P-Rail	4%	3%	
Andere	0%	0%	
Anzahl Nutzende (Quell-Ziel-Reisende)			
Fussverkehr	1'688	2'456	
ÖV (Bus)	1'632	1'456	
Velo	172	235	
Kiss&Ride / Taxis / Autonome Autos	287	495	
P-Rail	72	74	
Andere	0	0	

Info: Die Anzahl Nutzende entspricht beim Velo sowie bei P-Rail nicht der Anzahl Reisende, da eine Person, die an einem Ort ein- und wieder aussteigt, als zwei Reisende gezählt wird, aber nur eines (Velo-/Parkplatz) nutzt.

Empfehlungen aus Mobilitätssicht						
Mobilitätsform ²	Mobilitätsfläche	Flächenbedarf / Einheit	Heute	Zukünftig	zukünftiger Flächenbedarf	Bemerkungen
Fussverkehr	Erschliessung des Mobilitätshub für Fussgängerinnen	k.A.	1688 Fussgängerinnen	2456	Grosszügig Flächen planen	Die Hälfte Bahnkundinnen wird 2050 voraussichtlich zu Fuss zum Bahnhof kommen. Entsprechend ist es wichtig, dass diesen genügend und attraktive Flächen zustehen und sie den Bahnhof ohne Umwege erreichen können.
Bus	ÖPNV-Haltestellen für Stadt-/Orts- und Regionalbusse (inkl. Postauto)	200m ² / Bus				
Velo	Abstellplätze für Velos	2m ² / 2-Rad *Info: Dies entspricht dem Flächenbedarf einer einstöckigen Anlage. Bei Doppelstockanlagen halbiert sich der Flächenbedarf.	146 Velo-Abstellplätze gemäss regionalem Richtplan (Auslastung nicht bekannt) 90 Velo-Abstellplätze gemäss Datenerhebung SBB (Auslastung: ca. 76,7%)	200	400m ²	Es gibt 1 einstöckige Anlage, welche mit einer Auslastung von 76,7% bereits gut ausgelastet ist. Dimensionierung unter Annahme von steigendem Velo-Modalsplit bei gleichzeitig steigender Anzahl Reisender. Politische Ambitionen zur Veloförderung/Infrastruktur sind noch nicht berücksichtigt. Info: Seit Januar 2024 unterstützt der Kanton Zürich Gemeinden mit einem Förderprogramm die Erstellung von «Bike & Ride»-Anlagen. Bonstetten wäre eine beitragsberechtigte Gemeinde. Voraussetzungen siehe Website zh.ch "Förderprogramm "Bike & Ride"-Anlagen".
2-Radsharing	Gemeinsame Sharing Zone für verschiedene 2-Radsharing-Angebote	8m ² (2m*4m)	0 Sharing Zonen	1	8m ²	Es darf mit einer Zunahme des Angebots gerechnet werden und soll integriert werden.
Kiss&Ride / Taxis / Autonome Autos	Ein- und Aussteigezone Kiss&Rail für MIV bzw. Drop-Off-/Pick-Up-Zonen für private Fahrzeuge, selbstfahrende Fahrzeuge & Shuttels oder klassische Taxis/Fahrdienste	20m ² / Standplatz Info: 1 Standplatz kann 150-180 Reisende pro Tag bedienen	k.A.	3-9	60-180m ²	Gemäss Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben, S. 103 / Überlegungen Zielbild Mobilität, Minimum mit dem aus SimbaMobi prognostizierten Modalsplit für Kiss&Ride und Maximum der im Rahmen vom Projekt «Zielbild Mobilität 2050» angenommenen 30% an flexiblem Verkehr.
Carsharing	Parkplätze für stationäre Car Sharing Anbieter (teilweise mit Ladestationen)	25m ² / Standplatz Info: 1 Standplatz pro 20'000 Raumnutzende bzw. 10'000 Raumnutzende bei FV-Mix	2 Carsharing-PP	2	50m ²	Mindestens ein Sharing-PP pro 20'000 Raumnutzende. Ein Mobilität-Standort mit 2 Fahrzeugen befindet sich direkt neben dem Bahnhof.
P-Rail	MIV Langzeit-Parkierung, z.B. P-Rail (teilweise mit Ladestationen)	25m ² / Fahrzeug	107 MIV-Parkplätze (Auslastung: 62,6%)	70	1750m ²	Aus Raumplanungssicht (bei Bonstetten handelt es sich um eine periurbane Gemeinde mittlerer Dichte) wäre ein Ausbau vertretbar. Unter Annahme einer kaum ansteigenden Nachfrage (sinkender P-Rail Modalsplit) bei gleichzeitig durchschnittlichen Auslastungszahlen (die Anlage ist heute lediglich zu zwei Dritteln ausgelastet) empfehlen wir jedoch einen Abbau auf 70 Parkplätze.
Andere						

Info: Die verschiedenen Mobilitätsformen sind nach ihrer Priorität gemäss [Mobilitätsflächenpriorität](#) in absteigender Reihenfolge geordnet.



Prognostizierte Ein- und Aussteigerzahlen sowie Modalsplitangaben aus den Modellen SimbaBahn und SimbaMobi



Empfehlungen zu künftigen Bedarfszahlen und Flächen aus Mobilitätssicht, basierend auf den Prognosen von SimbaBahn/Mobi, aktuellen Angebots- und Auslastungsdaten, relevanten Studien sowie der Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben.

Die Grundsätze des P+Rail-Angebots bei der SBB.



P+Rail-Anlagen sind **offene Parkplätze** in unmittelbarer Nähe zu Bahnhöfen. Die Parkfelder sind eingezeichnet und nummeriert.



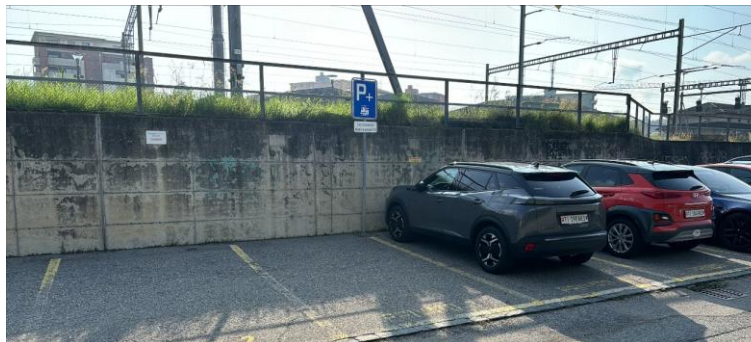
Die Parkflächen stehen **primär den ÖV-Reisenden zur Verfügung** und sollen die erste Meile zum Bahnhof optimieren.



Fixvermietungen werden gewährt, sofern die Auslastungszahlen dies zulassen. Diese müssen vor Ort entsprechend gekennzeichnet sein.



Es werden **IV-Parkplätze** zur Verfügung gestellt, welche mit der entsprechenden Parkkarte gratis genutzt werden können.



Transscura **kontrolliert** die Anlagen und misst die Auslastungen.



Auf einigen P+Rail-Anlagen sind **Zusatzservices**, wie reservierbare Parkplätze und Ladestationen verfügbar.

Strategische Stossrichtungen und Massnahmen zur Weiterentwicklung des P+Rail-Sortiments.



1. Parkierende bevorzugen, die mit dem ÖV weiterreisen.

Ziel: Qualitative und quantitative Vorteile schaffen für Reisende, die kombinieren.

- Erhöhung der Tarife für Parkierende, die nicht mit dem ÖV kombinieren
- Ausweitung des Sortiments, welches nur mit vorhandenen ÖV-Abos oder –Tickets verfügbar sind
- Ausbau von exklusiven Zusatzservices für Parkierende, die mit dem ÖV kombinieren (z.B. Reservationen)



2. Kombination mit ÖV-Leistungen vereinfachen.

Ziel: Einfacherer Verkaufsprozess und stärkere Verbreitung des P+Rail-Sortiments ermöglichen.

- Beibehaltung der ÖV-ähnlichen Sortimentsstruktur mit Stunden- / Tagestickets sowie Monats- / Jahresabos
- Entwicklung von Kombi-Produkten P+Rail und ÖV-Ticket



3. Preise und Mindestparkdauer erhöhen.

Ziel: Auslastungen optimieren.

- Systematische Prüfung und Anpassung der Preise an Gegebenheiten vor Ort.
- Erhöhung der Mindestparkdauer an stark ausgelasteten Standorten



4. Chancen der Digitalisierung nutzen.

Ziel: Durch den Verkauf auf digitalen Kanälen neue Potentiale erreichen und Vertriebskosten reduzieren

- Abbau von Parkuhren oder Umstellung auf Cashless-Zahlung
- Erweiterung der digitalen Vertriebskanäle um SBB Mobile, SBB.ch und Dritte
- Etablierung neuer digitalen Funktionen oder Vertriebsmodelle (z.B. Automatisches Ticketing)
- Sicherstellung einer erfolgreichen Umstellung auf SBB Mobile

Preis- und Sortimentsstrategie.

Grundsatz: Die Angebotsstruktur Stundenticket/Tagesticket/Monatsabo/Jahresabo folgt der ÖV-Logik und entspricht dem Kundenverhalten.

Preis pro Stunde	Preis pro Tag	Preis Monatsabo	Preis Jahresabo
CHF 2.00	CHF 8.00	CHF 80.00	CHF 800.00

- Die **Stundenpreise richten sich nach den Umgebungspreisen**. Wer nur parkt und nicht mit dem öV weiterfährt soll mehr bezahlen. Daher sind die Stundentickets preislich unattraktiver.
- **Erhöhung der Mindestparkdauer** an den 30 meistgenutzten Standorten auf 4 Stunden (2023). Wer nur eine Stunde parkt, kombiniert nicht mit der Bahn.
- Der Verkauf der **Abos** ist kontingentiert und setzt ein **gültiges ÖV-Abo** voraus.
- Wir pushen den **Cashless-Vertrieb**: An 95% der Standorte wurden die Parkuhren bereits abgebaut.

Zusatzservices: Die Reservation von Parkplätzen ist ein wichtiges Kundenbedürfnis.



Zielsetzung: Schaffung von Verbindlichkeit bei der Parkplatznutzung und Gewährleistung einer durchgängigen Reisekette auf stark ausgelasteten P+Rail Anlagen.

Herausforderung: Trotz Bodenmarkierung und entsprechender Beschilderung kommt es zu viel Missbrauch.

Lösung: Einführung von Parkbügeln, welche sich nur bei gültiger Reservation öffnen lassen. Ab Sommer 2025 Pilotprojekt in Yverdon. Zurzeit werden keine neuen Standorte ausgerollt.



Danke, Merci
& Grazie.