



BERGREGION OBERSIMMENTAL / SAANENLAND

Geschäftsstelle: Erich Kohli, dipl. Arch.HTL / Raumplaner BSP, 3638 Blumenstein
Tel.: 033 / 356 03 30 Fax : 033 / 356 03 31 E-Mail: regiossa@bluewin.ch



PLANUNGSREGION KANDERTAL

Geschäftsstelle: Arthur Grossen, Tourismusdirektor, Postfach 59, 3714 Frutigen
Tel: 033 671 14 21 Fax: 033 671 54 21 www.kandertal.ch

Überregionale Koordination für **Parkplatz-Bewirtschaftung** im
westlichen Berner Oberland

L E I T F A D E N

für Gemeinden, Bergbahnbetreiber und weitere interessierte Kreise

Gemeinsam erarbeitet im Herbst 2005

Zur Kenntnis genommen anlässlich ihrer Vorstandssitzungen:

Bergregion Obersimmental / Saanenland

am 07. Dezember 2005

Planungsregion Kandertal

am 22. Dezember 2005

Inhaltsverzeichnis

	Seite
0. Wie's zu dieser Zusammenarbeit kam	3
1. Ziel & Zweck dieses Leitfadens	3
2. Vorgehen bei der Erarbeitung	4
3. Ergebnisse	5
3.1 IST-Zustand Wintersaison 2004/2005	5
3.2 Rechtliche und gesetzliche Rahmenbedingungen	6
3.3 Wichtigste Planungs-Schritte	6
3.4 Technische Lösungsmöglichkeiten (Systeme)	7
4. Erfahrungen / Empfehlungen / Tipps	8
4.1 Umsetzung	8
4.2 Tarifgestaltung	8
4.3 Umgang mit "Sündern" / Busseninkasso	9
4.4 Rentabilität	9
4.5 Koordination mit benachbarten Gemeinden / Regionen (Systemwahl, Tarife, Zeitpunkt, etc.)	10
5. Empfehlungen des Kantons	10
A N H Ä N G E	
1 Personelle Zusammensetzung der Koordinations-Gruppe	11
2 Tabelle Ergebnis der Umfrage vom Jan. 2005 im östlichen Berner Oberland	12
3 Detail-Angaben über Situation in den einzelnen Gemeinden	13
4 Hinweise auf weitere Grundlagen	13

0. Wie's zu dieser Zusammenarbeit kam

Das überregionale *Regio-Plus-Projekt "Spedi BeO"* basiert auf der Erkenntnis der *Korridorstudie Simmentalstrasse* (erarbeitet im Jahr 2000), dass sowohl der Güter-, als auch der **Individualverkehr auf den Strassen und in den Dörfern** des Oberlandes **optimiert** werden muss - einerseits aus **Sicherheits-** und andererseits aus Gründen der **Wohnqualität**.

Die *Projektleitung von Spedi BeO* hat in der Folge die Initiative ergriffen und den Gemeinden, Lift- und Bergbahnbetreibern im westlichen Oberland vorgeschlagen, in ähnlicher Art wie im östlichen Oberland, eine koordinierte Parkplatz-Bewirtschaftung ins Auge zu fassen. Insbesondere die grösseren Skistationen sind angesprochen.

Im Laufe der Vorgespräche wurde von Gemeinde- und Bergbahnseite mehrmals betont, dass **das Geld buchstäblich auf der Strasse liege**, man brauche es nur geschickt zusammen zu lesen ! Unsere Nachbarn im östlichen Oberland seien uns diesbezüglich Jahrzehnte voraus (vergl. Anhang 2).

Andererseits wollte v.a. bei den Bergbahnen niemand der erste - und schon gar nicht der/die einzige sein.

Es war daher nahe liegend, dass im Rahmen des Projektes *"Spedi BeO"* das Thema aufgegriffen wurde. → **Die Problemstellung ist in den verschiedenen (Ski-) Orten grundsätzlich vergleichbar** - die möglichen und realistischen Lösungsansätze desgleichen.

1. Ziel & Zweck dieses Leitfadens

Anlässlich der 1. Sitzung der Koordinationsgruppe wurde die bereits früher mit den Gemeinden und Bergbahnen besprochene Zielsetzung bestätigt. Sie lautet :

Gemeinsame Erarbeitung eines überregional koordinierten Leitfadens für Gemeinden, Bergbahnbetreiber und weitere interessierte Kreise, zum Thema *"Koordinierte Parkplatz-Bewirtschaftung im westlichen Berner Oberland"*.

→ **Es geht also nicht darum, das Thema "Parkplatz-Bewirtschaftung" an sich zu lösen.** Es wird Sache der Gemeinden und Bergbahngesellschaften sein, die Planung, Projektierung sowie deren Umsetzung, unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Situation, Bedürfnisse und Möglichkeiten vorzunehmen.

Damit nicht alle wieder bei Null beginnen müssen und dabei möglicherweise die gleichen Fehler machen wie andernorts, wurde dieser Leitfaden erarbeitet.

Er beinhaltet **Empfehlungen und Tipps**, welche auf z.T. langjährigen Erfahrungen (guten und schlechten) basieren, die andernorts gemacht wurden.

2. Vorgehen bei der Erarbeitung

- 16.12.2004 **Vorgespräch** unter den Hauptakteuren in der Bergbahnlandschaft BeO-West (Bergbahnen Lenk, Adelboden und Destination Gstaad) auf Einladung des Projektkoordinators Spedi BeO, Erich Kohli, GF Bergregion OS/SA.
Ergebnis: das Thema ist im Kreise **aller** Bergbahn- und Skiliftbetreiber zu diskutieren. Zudem sind im Oberland-Ost gemachte Erfahrungen zu erheben.
- Januar 2005 **Umfrage** bei Gemeinden und Bergbahnen **im O-Ost** (Ergebnis s. Anhang 2).
- 11.03.2005 **Aussprache** unter denjenigen, welche der Einladung gefolgt sind (die HauptakteurInnen sind anwesend). **Ergebnis:** das Umfrage-Ergebnis wird erläutert, Hans Beeri (Direktor MHB und Präsident Berner BergBahnen BBB) steht Rede und Antwort. Es zeichnet sich ein *Perimeter der Interessierten* ab (Kandersteg, Adelboden, Reichenbach (Kiental), Boltigen (Jaunpass), Zweisimmen, St.Stephan, Lenk und Saanen. **Beschluss:** E. Kohli lädt die Gemeinden im provisorischen Perimeter zu einer Aussprache ein, in deren Rahmen Vorgehen + Ergebnisse konkreter erläutert werden, über den definitiven Bearbeitungs-Perimeter und über eine allfällige Auftragserteilung an die Regionen beschlossen werden soll.
- 20.04.2005 An der **Zusammenkunft der Gemeindevertreter/innen** aus dem provisorischen Perimeter (8 Gemeinden) wird beschlossen:
- **die Idee ist weiter zu verfolgen**
 - es ist eine **Koordinationsgruppe** zu ernennen (in der alle Gemeinden vertreten sind) deren Hauptaufgabe die **Ausarbeitung von Empfehlungen**, bzw. einer **Checkliste** für die Planung und Umsetzung von ortsspezifischen Lösungen ist (→ nicht jedoch deren Planung an sich)
 - die **Regionen Kandertal und Obersimmental/Saanenland** werden mit der **Moderation** dieser Koordinationsgruppe beauftragt
 - **Termin:** das Ergebnis soll **ca. Ende 2005** vorliegen
Die Gemeinde St.Stephan verzichtet auf eine weitere Beteiligung, einerseits weil ihre Bahnanlagen durch die BDG AG abgedeckt werden, andererseits weil im Bereich der öffentlichen PP kein Handlungsbedarf bestehe.
- 15.08.2005 **1. Sitzung der Koordinationsgruppe. Ergebnis:** Erfahrungen des Bergbahnpraktikers Hans Beeri mit der PP-Bewirtschaftung im Gebiet MHB und O-Ost; Beratung und Beschlussfassung betr. Inhaltsaufbau, Methodik, Arbeitsschritte und Aufgabenteilung bei der Erarbeitung des Leitfadens.
Der Vertreter von Reichenbach gibt den Verzicht seiner Gemeinde bekannt.
- 06.09.2005 **Erhebung des IST-Zustandes** durch die Mitglieder der Koord.Grp., anhand eines vorgegebenen Rasters (Formular).
- 10.10.2005 **2. Sitzung der Koordinationsgruppe. Ergebnis:**
- Detailberatung, Bereinigung und Ergänzung des Textes
 - Beschlüsse über weitere Bearbeitung
- Oktober Redaktionelle Bereinigung durch Erich Kohli
- Nochmalige Durchsicht durch KG-Mitglieder
 - Dezentrale Beschlussfassung / Genehmigung (e-mail)
- 29.11.2005 **Vom AGR durchgesehen und als i.O. bezeichnet worden** (s. Seite 10)
- **Zustimmende Kenntnisnahme durch die Regionsvorstände:**
Kandertal am 22.12.2005, Obersimmental / Saanenland am 07.12.2005

3. Ergebnisse

3.1 IST-Zustand Wintersaison 2004/2005 (Zusammenfassung)

Quelle: Angaben und Unterlagen der Gemeinden und Bergbahnen
 (Detail-Angaben siehe Anhang 3) Legende: * FIPI = Flugplatz

	Ad	Kst	Lk	St	Zw	Sa
öffentliche						
bewirtsch.	540		270		-	570
Bruttoertrag	375'000.--		51'000.--			353'000.--
Kontrollaufw.	15'000.--		10'000.--			59'000.--
blaue Zone	-		60		125	112
unbew.	220		130		220	540
Total	760		460		345	1'222
davon Wiese	-		-		-	-
Bahnen						
bewirtsch.	-		-		-	-
unbew.	1'560		2'050	190	683	3'355
				davon 500 FIPI *		
Total	1'560		2'050	190	683	3'355
davon Wiese	-		500	100	-	1'310
Dritte (Kunden-PP)						
bewirtsch.	34		60		100	16
Bruttoertrag	?		30'000.--		?	?
unbew.	-		450		-	40
Total	34		510		100	56
Zusammen						
bewirtsch.	574		330		100	586
blaue Zone	-		60		125	112
unbew.	1'780		2'630		903	3'935
Gesamttotal	2'354		3'020		1'128	4'633
davon Wiese	-		500		-	1'310

3.2 Rechtliche und gesetzliche Rahmenbedingungen

Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen :

- öffentlichen Parkplätzen, d.h. solche im Besitze der Gemeinde
- private Parkplätze, d.h. solche im Besitze von privaten Grundeigentümern

Öffentliche Parkplätze bedingen ein von der Gemeindeversammlung beschlossenes **Reglement**, welches auch die Bewirtschaftung regelt :

- Zeitliche Geltung : Jahreszeit / Wochentage / Tageszeit / etc.
- Örtliche Geltung : Wo wird wie bewirtschaftet ?
- Tarif(e), bzw. Richtwerte
- Ausnahmen, z.B. bei besonderen Situationen und/oder Grossanlässen, etc.
- Bussen, bzw. Vorgehen bei Übertretung (Achtung: die Gemeinden sind an die *kantonale Ordnungsbussen-Liste* gebunden und können nicht einfach nach eigenem Ermessen und Tarif Bussen erheben).

→ *Es ist von **entscheidender Bedeutung**, dass das betreffende Gemeindeversammlungs-Geschäft optimal vorbereitet und die Öffentlichkeit entsprechend informiert wird !*

Bei **privaten Parkplätzen** (Bergbahnen auf *eigenem Terrain*, oder auf *privatem Eigentum Dritter*, oder auf von der *Gemeinde gepachtetem Boden* mit entsprechendem Nutzungsvertrag) liegt es im Ermessen der Eigentümer / Vertragspartner, ob und wann sie eine Gebühr erheben wollen, und wenn Ja, in welcher Höhe.

Voraussetzung, dass auch **Bussen** erhoben werden können, ist ein **richterliches Verbot**.

3.3 Wichtigste Planungs-Schritte

kursiv = zusätzliche Schritte für öffentl. PP

- Zielsetzung durch Planungsbehörde, bzw. Auftraggeberin
- Aufnahme des IST-Zustandes
- Parkraumplanung / Bedarfsermittlung (vorzugsweise durch qualifizierten Verkehrsplaner)
- Lösungs-Studien zur Bedarfsabdeckung
- Einnahmen-Prognose (Studie von System-Lieferant)
- Finanzierungs-Überlegungen
- *Entwürfe PP-Reglement und Tarifgestaltung*
- *umfassende Information der Öffentlichkeit (über Medien und Orientierungsversammlung)*
- *Gemeindeversammlungs-Beschluss*, bzw. Verwaltungsrats-Beschluss

3.4 Technische Lösungsmöglichkeiten (Systeme)

Ab der Phase "Lösungs-Studien" wird der Beizug einer (oder gegebenenfalls mehrerer) Spezialfirma empfohlen.

Zur Zeit (Herbst 2005) befassen sich im Schweizer Markt v.a. folgende Firmen mit dem Thema "technische Lösung für PP-Bewirtschaftung" :

- ASCOM AG, Belpstrasse 37, 3000 Bern 14, 031 999 11 11, www.ascom.com
- von BALLMOOS AG, Tödistrasse 44, 8810 Horgen, 01 727 42 42, www.contract.vonballmoos.com
- SITAX Systems AG, Sagenrainstr. 2, 8320 Fehraltorf, 044 956 34 14
- SKIDATA, Unterbergstrasse 40, A-5038 Grädig/Salzburg, www.skidata.com
LABITZKE Schaffner AG, Soodstrasse 53, Postfach, 8134 Adliswil
- TAXOMEX AG, Förrlibuckstrasse 150, 8037 Zürich, Tel. 044 276 84 84, www.taxomex.ch
PARKOMATIC AG, Förrlibuckstr. 150, 8005 Zürich

System-Wahl

- **Barrieren-System** bewährt sich insbesondere bei Parkhäusern. Bei offenen PP spielen nebst betriebswirtschaftl. Überlegungen (Barrieren sind rel. teuer) auch Kriterien wie PP-Grösse, Anzahl Ein- und Ausfahrten, Kapazität (Staus am Morgen), hinterliegende Liegenschaften, etc. eine Rolle.
- **Zentrale Parkuhren mit Quittungs-Zettel** sind heute das am häufigsten verwendete System.
- **Zentrale Parkuhren mit nummerierten Parkfeldern** und Nummern-Eingabe sind für offene Parkplätze in Wintersportgebieten ungeeignet (Nummerierung liegt häufig unter dem Schnee).
- **Pro PP eine Parkuhr** = veraltetes System (zu teuer in Investition und Betrieb).

Anforderungen an die Geräte definieren (je höhere Anforderungen, desto teurer)

- Frage der **Kompatibilität** mit benachbarten Inkasso-Systemen und evtl. sogar mit Bergbahn-Fahrkarten
- **Münzen-Sortiment** (nur Franken, oder auch Euro)
- **Noten-Sortiment** (nur Franken, oder auch Euro)
- **Kreditkarte** / EC-Card / etc.
- **Bergbahn-Fahrkarte**
- **Parkdauer** (Stunden, Tage, Wochen, Monate, Jahresabo)

Nebst dem Inkasso-System braucht es noch

- Bauunternehmung (Grabarbeiten und Sockel)
- Stromzufuhr zu jeder Barriere, bzw. zentralen Parkuhr
- Signalisierung

4. Erfahrungen / Empfehlungen / Tipps

4.1 Umsetzung

Wann besteht Handlungsbedarf?

Generell:

Objektiv betrachtet besteht an vielen Orten seit längerer Zeit Handlungsbedarf, allein schon wenn man den **Aufwand** berücksichtigt, welcher mit dem **Bau und Unterhalt** (z.B. Schneeräumung) der Parkplätze (PP) entstanden ist.

Verschiedene **Gemeinden** (auch im westl. BeO) haben deshalb zumindest eine teilweise Bewirtschaftung der öffentlichen PP eingeführt.

Die **Bergbahnen** tun sich in dieser Hinsicht deutlich schwerer - nicht etwa, weil sie auf die entsprechenden Einkünfte verzichten könnten - es geht ihnen v.a. darum, aus Konkurrenzgründen nicht der/die erste und möglicherweise für längere Zeit einzige zu sein.

➔ Im Interesse aller ist nun die Zeit für ein Umdenken auch im westlichen Berner Oberland reif, um das Thema PP-Bewirtschaftung gemeinsam, koordiniert und solidarisch anzugehen.

Individuell:

- Bei Anlage-Ausbauten und -Erneuerungen von Bergbahnen, verlangt der Kanton heute in der Regel zumindest ein **Parkleit-System**. Damit kann der Suchverkehr minimiert werden. Die entsprechenden (zugewiesenen) PP werden zumeist auch bewirtschaftet.
- Zur **Lenkung** der PP-Benutzer : je näher an der Talstation, bzw. am Ortszentrum, desto eher sollten PP bewirtschaftet werden; andererseits je weiter entfernt, umso eher Verzicht auf Inkasso.
- Je nach **Leidensdruck** : **öffentlicher** Leidensdruck entsteht einerseits dann, wenn im Dorf die Gratis-PP laufend durch (Tages-) Gäste belegt sind und die einheimische Bevölkerung das Nachsehen hat (bei Einkäufen, Dienstleistungen, etc.), andererseits wenn Private mangels eigener PP zu Dauerparkierern auf öffentlichen PP werden.
- **Leidensdruck bei Bahnen**: finanzielle Gründe, z.B. nach Investitionen in PP (= Parkleit-System, Qualitätsverbesserungen, etc.), oder bei bereits vorhandener Qualität zur Finanzierung des PP-Unterhalts *und* zur allgemeinen Ertrags-Verbesserung.

4.2 Tarifgestaltung

Grundsätzlich sollten nur auf PP mit einem Minimum an "Qualität" Gebühren erhoben werden. So sollten auf reinem Wiesland nur Gebühren erhoben werden, solange es schneebedeckt oder gefroren ist.

Auch hier ist zu unterscheiden zwischen öffentlichen Parkplätzen (z.B. im Dorfzentrum) und den privaten PP der Bergbahnen.

Öffentliche PP im Dorfzentrum : → hängt von der Zielsetzung ab, wobei sich in etwa folgende Regelung bewährt, bzw. als mehrheitsfähig erwiesen hat :

- erste Stunde (oder ½ Std) gratis
- anschliessend progressiver Tarif, zu Ungunsten von Langzeit-Parkierern
- ab 19.00 Uhr (od. 20.00) bis 06.00 Uhr (od. 07.00) evtl. ebenfalls gratis; evtl. desgleichen von Samstag Abend bis Montag Morgen, jedoch nur dort, wo zwischen den (vorübergehenden) Gratis-PP und der Talstation ein genügend grosser Abstand besteht.

PP der Bergbahnen : → in Abhängigkeit davon, wo man die Autos v.a. haben möchte

- Grundsatz: je näher bei der Talstation, desto höher der Ansatz
- im Oberland-Ost hat sich eine Tagesgebühr von Fr. 5.-- bisher bewährt
- in besonderen Fällen (z.B. Flugplatz Zweisimmen) könnte auf eine Parkgebühr verzichtet werden, weil man die Autos v.a. dort haben möchte
- auf PP ohne jeglichen Belag (reine Wiese) sollten nur Gebühren erhoben werden solange der Boden gefroren oder schneebedeckt ist

4.3 Umgang mit "Sündern" / Busseninkasso

Öffentliche PP :

- Anzeige durch Gemeindepolizei oder Securitas (evtl. mit Bedenkfristformular).
- Weiterverfolgung durch Gemeinde selbst, oder durch OBUZ (Ordnungsbussen-Zentrale) der Kantonspolizei. Die KAPO verrechnet pro bearbeitete Busse Fr. 10.--, sodass für die Gemeinde nach aktuellem Ordnungsbussen-Tarif noch Fr. 30.-- verbleiben.
- Der Bussenertrag deckt in der Regel den Kontrollaufwand.

PP der Bergbahnen :

Die Bergbahnen gehen mit ihrer Kundschaft in der Regel moderater um als die Gemeinden. Aus der Umfrage vom Jan. 2005 (Anhang 2) gehen die von den Bergbahnen im Oberland Ost (mit Erfolg !) geübten Praktiken hervor. Das von den Beatenberg-Bahnen praktizierte System (siehe Anhang 2) sei hier ganz besonders erwähnt. Dieses Vorgehen wird von den Gästen grossmehrheitlich als sehr sympathisch und fair empfunden. **Motto = nachhaltiger Umgang mit Kundschaft.**

Gebüsst kann nur werden, sofern ein richterliches Verbot erlassen worden ist (vgl. 3.2).

4.4 Rentabilität

Bei moderaten Tarifen und durchschnittlicher Belegung können die Ausrüstungs- und Installationskosten erfahrungsgemäss **innert 1,5 bis 2,5 Jahren amortisiert werden**, unter Berücksichtigung von Betriebsaufwand, Schneeräumung, Unterhalt, Reparaturen, etc. !

4.5 Koordination mit benachbarten Gemeinden / Regionen

In folgenden Bereichen ist Koordination mit den Nachbarn sinnvoll :

- **Zeitpunkt** : frühzeitige, gegenseitige Information ermöglicht eine optimale Ausschöpfung aller möglichen Vorteile (evtl. bereits bei der Wahl des Planers, sicher jedoch bei der Evaluation und Beschaffung des Systems und beim Abschluss von Wartungsverträgen).
- **Systemwahl** : gemeinsame Evaluation / Beschaffung und koordinierte Wartungsverträge können erhebliche Vergünstigungen bewirken. → Zumindest gemeindeintern sollte im Interesse der *Benutzerfreundlichkeit* unbedingt darauf geachtet werden, dass die Systeme der öffentlichen und der privaten Bewirtschaftung kompatibel sind (idealerweise gleicher Lieferant).
- **Tarife** : hier ist eine Koordination / Absprache sowohl der Ansätze, wie auch deren Abstufung (in bestimmten Fällen bis gratis) sinnvoll.

5. Empfehlungen des Kantons

Im e-mail vom 29. November 2005 nimmt die AGR-Juristin, Frau Marianne Staub wie folgt Stellung zum vorliegenden "Leitfaden" :

Nachdem auch unsere Herren Adrian Lüthi und Arthur Stierli sowie Herr Tschirren, beco Immissionsschutz, den Leitfaden durchgesehen haben, kann ich Ihnen mitteilen, dass Sie unserer Meinung nach grundsätzlich auf dem richtigen Weg sind.

Wie die Abteilung Immissionsschutz des beco im Fachbericht vom 21. November 2005 betont, müssen insbesondere auch beim Tourismus- und Freizeitverkehr vermehrt umweltfreundliche Verkehrsmittel eingesetzt werden. Im Vordergrund stehen der öffentliche Verkehr, Fuss- , Veloverkehr sowie die Optimierung der Mobilitätsketten, d.h. die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten. Bei der Anwendung und Umsetzung des vorliegenden Leitfadens bzw. bei der tatsächlichen Ausgestaltung der Parkplatzbewirtschaftung ist daher aus Sicht Luftreinhaltung folgenden Aspekten Rechnung zu tragen:

a) Ergänzung und Abstimmung mit weiteren Massnahmen z.B.

- attraktive öV - Angebote für die Anreise in die Tourismus- / Freizeit - Destination
- Shuttle - Bus - Verbindungen zwischen den touristischen Transportanlagen und den Knotenpunkten des öV sowie den Unterkünften innerhalb der Tourismus- / Freizeit – Destination

b) Schaffung von Anreizen für:

- einen möglichst geringen Anteil des motorisierten Individualverkehrs bei der Anreise
- für die Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel vor Ort (z.B. Orts- oder Skibus, zu Fuss)

c) Lokal / regional abgestimmte Vorgehensweisen und Ausgestaltung.

Diesen Anliegen und Forderungen aus Sicht Luftreinhaltung schliessen wir uns aus planerischer Sicht voll und ganz an.

A N H Ä N G E

1 Personelle Zusammensetzung der Koordinations-Gruppe
--

Gemeinde Adelboden:	von Allmen Daniel, Gemeinde-Obmann
Gemeinde Boltigen:	Krebser Patricia, Gemeinderätin
Gemeinde Kandersteg	Minnig Kurt, Gemeinderat
Gemeinde Lenk	Rieder Roland, Vize-Gemeinderats-Präsident
Gemeinde Saanen	Zahnd Brigitte, Vize-Gde.rats-Präsidentin Lanz Peter, Leiter Bahnanlagen BDG AG
Gemeinde Zweisimmen	Bachmann Theo, Bauverwalter
Moderation + Redaktion	Kohli Erich, Geschäftsführer Bergregion OS/SA

➔ *Dieser Leitfaden kann bei den Geschäftsstellen der herausgebenden Regionen bezogen werden (Adressen siehe Titelblatt).*

2 Tabelle Umfrage-Ergebnis vom Jan. 2005 im östlichen BeO

Spedi-BeO - Logistikprojekte für Güter, Touristen und Reisegepäck
 (→ vom **seco** unterstütztes Regio-Plus-Projekt)

UMFRAGE - ERGEBNIS **Auswertung** 13.01.2005 / EK
 im östl. BeO betr. Parkplatz-Bewirtschaftung im Einzugsbereich grösserer Bergbahnunternehmen

Gemeinde bzw. Bahnanlage	Anzahl PP		System		Einfü Jahr	T a r i f e	Brutto- Ertrag/J.	Kontr. Aufw.	Umgang mit "Sündern"	Allgem. Erfahrungen / Bemerkungen
	bew.	gratis	Autom	Barr						
Gde. Meiringen - Parkhaus - Dorf öffentl. - Migros/Coop MHB privat	54 90 120 100	320	Park- uhren		anfg. 80er- Jahre Ende 90er	--.80 / Std 1.-- / Std, max. 6 Std dito (Kurzzeit 1-3 Std) 5.-- / Tg	35'000 200'000 86'000	ange- messen	Securitas z.L. Gemeinde, sofort büssen. Ertrag ca. 30'000 deckt Kosten für Securitas	Betr.aufwand (techn. + pers.) = ca. 25-30% des Bruttoertra- ges System hat sich sehr bewährt
Gde. Hasliberg - Parkhaus Twi. - öffentl. (Gde.) M H B - PP Twing - PP Reuti	420 (100) 210 210	100	Autom Autom Autom	Barr	1995 laufs 80er- Jahre	1-8 Std 1.--/Std, 12.--/Tg Einf. bevorst., wie PP-BB analog Parkhaus	150'000) 105'000) 90'000	erfolgt durch Bahnen dito	 Zettel mit Bitte, noch zu bezahlen (wie Beatenbg) gute Erfahrungen	P-Haus jährl. Defizit 150'000, 1/3 z.L. Gde, 2/3 Bahnen So schlechte Auslastung Freq.: So 10%, Wi 90% Systeme haben sich bewährt gelegentl. Probleme mit Magnet- Tickets (s.PH Lauterbru)
Gde. Grindelw. - Nähe Firstbahn - Dorfzentrum - Parkhaus Männlichenba. WAB	210 155 190 800 490	Car 20	zentr. Autom dito	Barr	vor ca. 30 J. 1994	1.-- / Std (wie Parkhaus) 1.50-2.-- /Std, zentral = teurer 1.--/Std, 12 Std 10.--, 1 Tg 12.- 2 Std Fr. 1.--, bzw. 4.--/Tag * Betr.aufwand ca. 50%, Nettoertrag ca. 50%	jährl. ca. 500'000 250'000 * 180'000 *	ange- messen ange- messen	Gemeindepolizei, büsst sofort, reglmässige Kon- trolle Bahnpers. : Zettel 2.-- Zu- schlag, mit ES +5.--/ nach 30 Tg Anzeige	Ticket-Syst. hat sich bewährt; nicht aber das papierlose Nr.- System (wurde ersetzt) Zentr.PU sind hier zu aufwen- dig, ideale Voraussetzung. für Barriere (nur eine Zu- und Vorfahrt
Gde. Lauterbr. - öffentl. Kirche - öffentl. Dorf geplant weitere Parkhaus AG (Erw. geplant) Stechelberg (Schilthorn)	156 25 (180) * 975 (135) 1'500 ***		P-Uhr	Barr Barr Barr	Seit ca. 30 J. 1979 ca. 1995	Wi: pro Std. 1.--, 9.--/Tg So: ca. 2/3 des Wi-Tarifs Wi 12.--/Tg So 9.-- 1.--/Std, Zw'saison 8.--/Tg * davon 270 Jahresmieter ** mittl. Auslastg. ca. 65% 8 Std 4.--, 24 Std 6.--, 3 Tg 16.- 10 Tg 26.--, Jahr 320.-- *** davon 100 Dauermieter	120'000 1,6 Mio 300'000	angem. rel. klein gering	Parkwächer büssen so- fort kein Problem (Barriere) dafür erhebl. Betr.aufw. kein Problem, dank Barr.- System	Wi:P+R-System, Bus gratis PH: Auslastung Wi 83%, So 73%, Zw.sais. 40-50% ** AK 23% Gde, 77% JB-Holding Lochkärtli besser als magnet. (nass, od. lange im Geldsack) Syst. hat sich sehr bewährt
Th'see-B'berg- Niederhorn - Beatenbucht - Parkhaus Berg - PP Berg - öffentliche	150 100 60 (20)	20	zentr. Autom		1996	5.--/Tg, bei Restaurant günstigerer Kurzparkier-Tarif 3.--/Tg, Gratis-Bus zu Talstat. 5.--/Tg bei Talstation Sesselb. Bewirtschaft. beschlossen)) 160'000))	rel. klein Bahn- personal	Kaum Probleme. System: roter Zettel mit Couvert + Bitte, 5.-- in Briefk. bei K. einzuwerfen → hat sich sehr bewährt, vielfach Kompliment auf Zettel !	Frequenzen: 1/3 Wi, 2/3 So System hat sich sehr bewährt

3 Detail-Angaben über Situation in den einzelnen Gemeinden Stand Herbst 2005

- **Adelboden** - verfügt teilweise über ein Parkleit-System (nur für Bergbahnen)
- Gde. erhebt i.d.R. Gebühren auf öffentl. PP
- **Boltigen** - weder Gde. noch Bergbahnen erheben PP-Gebühren
- **Kandersteg** - Gde bewirtschaftet die öffentl. PP im Dorf systematisch
- Bergbahnen bewirtschaften nur zum Teil
- **Lenk** - Gde. bewirtschaftet die öffentl. PP im Dorf während der Winter-Saison (Weihnachten bis Ostermontag)
- Bergbahnen bewirtschaften nicht
- **Saanen** - verfügt teilweise über ein Parkleit-System (nur für Bergbahnen)
- Gde. erhebt Gebühren auf öffentl. PP in Ortszentrum Gstaad, Bewirtschaftung in weiteren Ortszentren steht bevor
- Bergbahnen (BDG AG) bereitet Gebührenerhebung vor, die Inbetriebnahme ist für Saisonbeginn 2006/07 vorgesehen
- **Zweisimmen** - verfügt teilweise über ein Parkleit-System (nur für Bergbahnen)
- Gde. hat im Dorfzentrum Zweisimmen "blaue Zone" geschaffen (Einführung PP-Bewirtschaftung im Dorfzentrum soll erneut diskutiert werden, nachdem die BDG diese einführen will)
- Bergbahnen analog Saanen, wobei der Flugplatz gebührenfrei bleiben soll

4 Hinweise auf weitere Grundlagen

Parkplatz-Reglemente existieren in folgenden Gemeinden :

- Adelboden
- Kandersteg
- Lenk
- Saanen
- Zweisimmen