Direktion
für Verkehr, Energie und Wasser
des Kantons Bern
Direction
des transports, de l'énergie et des eaux
du canton de Berne

3011 Bern, Reiterstrasse 11, Telefon 031 69 36 11
Telefax 031 69 37 03

PARK + RIDE - BIKE + RIDE

AN DEN HALTESTELLEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

I N H A L T

0. Zusammenfassung

1. Zielsetzung

2. Antworten der Transportunternehmungen (TU)

3. Die Anstrengungen im Überblick

   3.1 BLS-Gruppe
   3.2 EBT/SMB/VHB
   3.3 GFM
   3.4 MOB
   3.5 OSST
   3.6 BOB
   3.7 STB
   3.8 RBS
   3.9 SBB

4. Schlussfolgerungen

Beilage 1

0. Zusammenfassung

Park + Ride - Bike + Ride der Berner Bahnen und der SBB

An den Berner Bahnhöfen gibt es zehnmal mehr Abstellplätze für Velos als für Autos. Und sie werden auch benutzt. Die Nachfrage nach Veloabstellplätzen hält sogar ungebrochen an. Nicht nur an städtischen Haltestellen, auch auf dem Lande und dem Berggebiet erfreuen sich die Veloabstellplätze wachsender Beliebtheit.

Einige Bahnen tragen diesem Trend ganz klar Rechnung. Zusammen mit den Gemeinden haben sie ihr Angebot in den letzten Jahren deutlich ausgebaut. Für gedeckte und diebstahlsichere Abstellplätze werden Gebühren verlangt: In Interlaken sind es beispielsweise Fr. 2.-- im Tag und Fr. 4.- im Monat.

Wenig Interesse für Park + Ride auf dem Land

Abstellplätze an Haltestellen für Autos bereiten den Bahnen auf dem Land und im Berggebiet (noch) keine grossen Sorgen. In der Regel werden einige Dutzend Abstellplätze angeboten, ohne Benutzer- und spezielle Gebührenregelung. Es ist oft unklar, ob die Parkplätze effektiv auch von Bahnkunden benutzt werden. Solange ausreichend Platz vorhanden ist, scheint dies nicht wichtig zu sein. In jedem Fall wird aber dem Park + Ride per Auto keine grosse Rolle zugemessen. Schätzungen gehen davon aus, dass sicher weniger als 5% der Bahnkunden Park + Ride beanspruchten. Park + Ride auf dem Land ist - zumindest vorläufig - kein Wachstumsmarkt. Mit einer bereits definierten, neuen P+R-Politik wollen die SBB aber diesem Trend entgegenwirken.

Neuorientierung in den Agglomerationen

Wie die Auswertung über die Park + Ride-Anlagen der RBS zeigt, sind die Verhältnisse in den Agglomerationen zugespitzter. Der knappe Raum muss nach Prioritäten bewirtschaftet werden.

Neben der RBS verfügen auch die SBB und die BLS-Gruppe über eine mehrjährige Park + Ride-Planung, die teilweise in Überarbeitung begriffen ist.

Ungelöst ist die Frage, inwiefern an zentralen Standorten ebenfalls Park + Ride-Anlagen für Autos geschaffen werden sollen. Aus Gründen der Luftreinhaltung in den Agglomerationen, der Verkehrsentlastung in den Städten und vor allem aber der begrenzten Platzverhältnisse an den zentralen Bahnhöfen sollten das Velo und die öffentlichen Verkehrsmittel als Zubringer klar bevorzugt werden. Auch hier zeigen die SBB mit ihrer neuen Politik eine Lösungsmöglichkeit auf. Eine Arbeitsgruppe des Kantons ist zur Zeit daran, in diesem Sinne Grundsätze zu erarbeiten und seine Parkplatzpolitik entsprechend auszugestalten.

Park+Ride - Bike+Ride
an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Eine Auswertung der laufenden Anstrengungen der Privatbahnen des Kantons Bern und der SBB

---

1. Zielsetzung

Eine Umfrage bei den Berner Privatbahnen und den SBB soll Aufschluss über die laufenden Anstrengungen im Bereich P+R sowie B+R vermitteln. Konkret stehen folgende Aspekte im Vordergrund:

- Bestehende P+R/B+R
- Planungen/Absichten
- Bewirtschaftung (Zutrittsberechtigung, Abgaben, Kontrollen)
- Finanzierung

Die Resultate dienen dem Kanton zur Formulierung von Grundsätzen für eine integrierte P+R/B+R-Politik.

2. Antworten der Transportunternehmungen (TU)

Von folgenden TU sind auf das Schreiben vom Herbst 1990 Antworten eingegangen: BLS, RBS, SBB, EBT/SMB/VHB, GFM, BOB, MOB, OSST, STB.

Damit sind die wichtigsten Bahnen im Kanton Bern vertreten. Die Antworten sind durchwegs informativ und aufschlussreich.

3. Die Anstrengungen im Überblick

3.1 BLS-Gruppe

Im Bau: Ins, Kaufdorf, Thurnen

In Planung: Rosshäusern, Gümmenen, Schwarzenburg, Belp, Spiez
In Spiez sind ca 350 Abstellplätze geplant.
Die Aufhebung der Bahnhofparkplätze in Thun wird bedauert (maximal noch 30).

Es besteht eine ausführliche Auswertung über die Erhebung von Gebühren (13. September 1988) sowie umfassende Bedarfsanalysen für die Bahnhöfe der BLS, BN, GBS, SEZ.

3.2 EBT/SMB/VHB

An allen Haltestellen werden Gratis-Parkplätze (Velo, Auto) angeboten. In der Regel werden die Abstellplätze von Bahnkunden benutzt.

Es bestehen weder Planungs- noch Bauabsichten.
Sehr häufig fehlt ein genügendes Angebot für Velos.

3.3 GFM

In Bulle befinden sich zwei P+R-Anlagen im Bau. Total 179 Abstellplätze. Damit werden erste Erfahrungen gesammelt. Es ist ein Parkplatzbenutzungsreglement erstellt worden.

3.4 MOB

Saanen: Unbeschränktes Parkieren auf Boden der Gemeinde und der MOB.

Gstaad: Blaue Zone, 12 PP für Bahnbenutzer, einige PP an private Betriebe vermietet. Keine gedeckten Veloabstellplätze. Planung einer unterirdischen Abstellhalle durch die Gemeinde.

Schönried: PP für Bahnkunden auf MOB-Terrain. Veloabstellplätze.

Saanenmöser: Wie Schönried

Zweisimmen: Verwaltung durch SEZ. Keine PP für Bahnkunden. Beanspruchung des öffentlichen Grundes.

St.Stephan: Genügend PP auf MOB-Boden, ebenfalls für Velos.

Lenk: 12 PP für Bahnkunden, Velos unter Regendach. Vermietung von PP an Private.

Generelle Bemerkungen:

- Gratisabgabe der PP.
- Kontrolle der Benutzung durch Bahnkunden ist schwierig.
- Aufwendungen Unterhalt und Schneeräumung werden in der Regel mit den Gemeinden geteilt.

3.5 OSST

Keine Regelung für Auto-PP. PP aber meistens vorhanden.
Für Velos stehen gut benutzte, meistens gedeckte Abstellplätze kostenlos zur Verfügung. Realisation zusammen mit Gemeinden. Unmittelbare Nähe zu den Haltestellen ist sehr wichtig.

Für Melchnau, Oberbipp, Nidau, Brüttelen stehen Projekte in Planung im Zusammenhang mit Neugestaltung der Haltestellen.

Das Bedürfnis nach P+R kann weitestgehend abgedeckt werden. Weiteres Bedürfnis nach B+R, vor allem wenn in den benachbarten Zentren Parkplätze aufgehoben werden.

3.6 BOB

Interlaken Ost: Velobühne 35 PP, Fr. 2.-/Tag, Fr. 4.-/Monat
Velounterstände: 100 PP, gratis

Wilderswil: Veloraum 33 PP, Preise wie Interlaken
Velounterstände: 40 PP, gratis

Zweilütschinen: Velos: 25 PP, gratis

Beschränkte Anzahl von Auto-PP. Sehr geringer Benutzerkreis (1-5 %). Hingegen zunehmende Bedeutung des Velos. Planung von ca 100 Veloabstellplätzen in Interlaken-Ost.

Bisher kein Benutzerreglement.

3.7 STB

Gümmenen: P+R in Planung/Realisation

Laupen: Planung zusammen mit Gemeinde:

- Kurzzeitparkplätze (14-30) für Besucher Bahnhof, Geschäfte
- Blaue Zone
- Gelbe Zone für Personal STB, Gemeinde
- Weisse Zone
- 300 Veloabstellplätze
- Gebührenreglement in Prüfung

Neuenegg: Gleiche Situation wie Laupen, Planung ab 1991

Flamatt: P+R sollte von SBB gebaut werden. Andernfalls negative Auswirkungen auf Betriebsrechnung der STB.

3.8 RBS

Sehr grosse Bedeutung der Veloabstellplätze: An 29 Stationen wurden 1987 1662 Abstellplätze angeboten. Bis 1990 kamen weitere 200 hinzu. Die Nachfrage ist ungebrochen gross. Die Standortgemeinden beteiligen sich zur Hälfte an den Kosten.

An 15 Stationen bestehen 255 P+R-Autoabstellplätze. In Ittigen sind 30 PP hinzugekommen. Realisatiert werden in Deisswil weitere 24, in Worb 16.

Grosse Bedeutung wird der Bewirtschaftung beigemessen (Erhebung von Gebühren, Zustellung und Überwachung der Abstellplätze). In Bolligen ist ein erfolgreicher Versuch durchgeführt worden. Beilage 1 gibt darüber Auskunft.

Wichtigste Elemente:

- P+R-Platz für echte Benutzer: Fr. 15.-- bis Fr. 30.--. Gratis für Personen ausserhalb der Ortsbuslinien.
- Blaue Zone Fr. -.20 pro 1/2 Std., wenn gleichzeitig ein Fahrschein von minmal Fr. 1.50 gelöst wird.
- Kontrollen
- Geringe Gewinnmöglichkeiten
- Echte P+R-Benutzer konnten gefördert werden.
- Ausweitung des Versuches.

3.9 SBB

Die SBB haben bis anhin das Schwergewicht auf P+R-Anlagen zur Förderung des Fernverkehrs gelegt. Im Vordergrund u.a.: Biel, Burgdorf, Herzogenbuchsee, Konolfingen, Langenthal, Langnau, Lyss, Moutier, Thun.
1988: Total 703 PP.

Parkgebühren werden von Fall zu Fall geregelt. Gewisse Einheitlichkeit für die Preisgestaltung ist erwünscht. Die Möglichkeit der Differenzierung nach der Marktfähigkeit des Angebots und der Kosten für die Bereitstellung der P+R-Anlagen muss jedoch gewahrt bleiben. Abklärungen im Gange.

Über die Benutzung bestehen noch relativ wenig fundierte Unterlagen.

Die neu definierte P+R-Politik der SBB unterscheidet künftig zwischen

- Anlagen, die primär einer sinnvollen Anbindung der Fläche dienen (---> Erschliessungsfuntkion) und
- Anlagen, die zur Kategorie der Zusatzleistungen gehören (Knotenbahnhöfe).

Betreffend Finanzierung wird die Funktion der geplanten Anlagen bestimmend sein.

B+R: Unordentliche Abstellplätze, Beteiligung durch öffentliche Hand, steigender Bedarf wird festgestellt. 1986: Total 5319 Abstellplätze an 76 Haltestellen.
Auch aus diesen Unterlagen geht hervor, dass die Veloabstellplätze viel bedeutungsvoller als die Auto-PP sind.

4. Schlussfolgerungen

- Vor allem bei den Bahnen mit Zentrumsfunktionen wird das Thema P+R-Anlagen verfolgt. Ein recht gutes Angebot ist bereits vorhanden.

- Nach Erarbeitung eines neuen Konzeptes wollen die SBB sowohl im B+R- wie auch im P+R-Bereich vermehrt im Regional- und Agglomerationsbereich tätig werden.

- Die Veloabstellplätze sind viel bedeutungsvoller als die Auto-Abstellplätze. Es besteht ein Verhältnis von ungefähr 1:10 (Auto:Velo). Dies gilt sowohl für die Agglomerationen wie auch die ländlichen Gebiete und das Berggebiet. Dieser Tatsache wird teilweise noch zu wenig Rechnung getragen. Mit einer Anpassung der Subventionspraxis könnte der Kanton fördernd und lenkend wirken.

- Teilweise ist die Notwendigkeit einer funktionierenden Bewirtschaftung mit primärer Ordnungsfunktion erkannt worden. Es ist sinnvoll, dass der Kanton Grundsätze ausarbeitet und den Erfahrungsaustausch fördert. Die konkrete Ausgestaltung muss jedoch von den Transportunternehmungen gemacht werden.

- Relativ wenig Erfahrungen bestehen mit Gebühren und Abgaben. Es herrschen grosse Unterschiede, die sich kaum durch die Lage rechtfertigen lassen.
- Latenter Konflikt mit den Interessen der Bahnen an die Schnellzugshaltestellen: Konkurrenz mit den Zubringerlinien. Die neu definierte P+R-Politik der SBB wird diesen Aspekten mehr Rechnung tragen. P+R wird künftig als integrierter Bestandteil eines optimierten Gesamtsystems Personenverkehr definiert. Der Kanton muss sich zu dieser Frage zugunsten der Zubringerlinien klar äussern (S-Bahn, Luftreinhaltung, wirtschaftliche Aspekte usw.).
- Die konkrete Realisierung von P+R-Anlagen mit klarer Priorität für das Velo ist zusammen mit den Transportunternehmungen, Regionalplanungsgruppen und den Gemeinden anzugehen. Im Rahmen der S-Bahn ist eine linienweise Realisierung vorzusehen.

Bern, August 1991/Rm 26691PR.DOC

Beilage 1

R B S

Beilage 1

Worblaufen, Juli 1990 Sü/rm

Bericht über die Parkplatzbewirtschaftung bei der Station Bolligen

Auf anfangs Juli 1989 wurde in Bolligen mit der Bewirtschaftung der Park + Ride-Parkplätze ein Modellfall eingeführt, der nun in gleicher oder ähnlicher Art auf weiteren Dienststellen (z.B. Worb oder Jegenstorf) angewendet werden könnte. Der vorliegende Bericht soll die in Bolligen seit einem Jahr gesammelten Erfahrungen aufzeigen, um bei heute überbelegten Parkplätzen ein ähnliches Regime einführen zu können.

Grundsatzfragen des Park + Ride

Oft wird das Park + Ride-System als "Ei des Kolumbus" für unsere Verkehrsprobleme gepriesen. Als die Lösung, um Privatverkehr und öffentlichen Verkehr sinnvoll miteinander zu verbinden. Tatsächlich sind denn auch die meisten RBS-Park + Ride-Plätze (fast 300 Abstellplätze für Autos) überbelegt. Eine Erweiterung drängt sich auf und ist heute nicht so sehr ein finanzielles Problem. Bund (ASB) und Kanton (Baudirektion) gewähren für den Bau solcher Anlagen grosszügige Kredite.

Es stellen sich vielmehr andere Fragen:

- ☐ Ist Park + Ride vom Platzbedarf her überhaupt sinnvoll? (Wenn 50 % der Fahrgäste mit dem Auto zur Vorortsstation fahren, so wären über 200'000 m2-Fläche (= 400 x 500 m) für das Abstellen der Autos notwendig.)

- ☐ Ist es volkswirtschaftlich sinnvoll, mit Park + Ride-Plätzen die Zubringer-buslinien zu konkurrenzieren?

- ☐ Ist es aus der Sicht des Umweltschutzes richtig, in stadtnähe bei unseren Bahnstationen Parkplätze gratis oder billig zur Verfügung zu stellen, damit die auf dem Lande wohnenden Pendler möglichst weit fahren?

Das Park + Ride-System kann in schweizerischen Verhältnissen nur sinnvoll sein, wenn

- es ausschliesslich für diejenigen Bewohnern dient, die keine zumutbare öffentliche Verkehrserschliessung in ihrer Nähe haben;

- die Autofahrt so kurz als möglich bleibt, d.h. die dem Wohnort nächstgelegene Station angesteuert wird.

Diese Grundsätze werden aber nur erfüllt, wenn viele kleine Parkplätze dezentral erstellt werden und diese dann auch bewirtschaftet werden.

1. Aufteilung der Parkplätze in Bolligen

- 8 Parkfelder als "blaue Zone" für eine unentgeltliche Parkzeit bis zu 1 1/2 Stunden für Kunden des Restaurants, der Berufsberatung, des Zahnarztes, des Kioskes etc. (Parkscheibe ist anzubringen);

- 4 fest an die Mieter im Bahnhofgebäude zugeteilte Parkplätze, welche entsprechend gekennzeichnet sind;

- 27 Parkplätze für Park + Ride.

2. Situation vor der Parkplatzbewirtschaftung

Die für "Park + Ride" vorgesehenen Plätze waren dauernd besetzt. Bereits ab ca. 8.30 h hatten Bahnkunden Mühe, einen Platz zu finden, worauf sie sich dann zur Fahrt mit dem Auto bis in die Stadt entschieden. Damit gingen kommerziell interessante Kunden (Einkaufsverkehr ausserhalb Verkehrsspitze) verloren. Da in der unmittelbaren Umgebung des Bahnhofs Bolligen etliche Arbeitsplätze (aber fast keine weitern Parkplätze!) vorhanden sind, lag die Vermutung nahe, dass die Park + Ride-Plätze "missbraucht" würden. Eine eindeutige Kontrolle war praktisch nicht durchführbar.

Dazu kam, dass wir mit den Park + Ride-Gratisparkplätzen den eigenen Ortsbusbetrieb (Buxi) konkurrenzierten, andererseits denjenigen, die aus Gebieten ohne genügenden Buszubringer (z.B. Ferenberg, Flugbrunnen, Geristein, Krauchthal) kamen, keine Parkplätze mehr anbieten konnten.

3. Parkregime für Park + Ride-Plätze

Ziel der Neuordnung musste es sein, einerseits den Park + Ride-Kunden ohne zumutbaren Zubringerdienst (siehe Ziffer 4) einen unentgeltlichen Parkplatz zur Verfügung stellen zu können und andererseits eine wirksame Kontrolle der abgestellten Fahrzeuge zu gewährleisten. Schliesslich sollten damit alle bisherigen "Schwarz-Parkierer" dank Gebührenpflicht abgehalten werden bzw. denjenigen das Parkieren zu gestatten, die bereit sind, die festgelegte Gebühr zu entrichten.

4. Parkberechtigung

Die Park + Ride-Plätze dürfen nur noch von Fahrzeugen belegt werden, derer Parkberechtigung wie folgt überprüft werden kann:

a. Mit einer Parkkarte, die beim Lösen eines Bahnabonnementes für die entsprechende Zeitdauer von der Station Bolligen ausgestellt wird zum Preis von

   - Fr. 15.-/monatlich für Kunden innerhalb des definierten Einzugsbereiches der Ortsbuslinien B1/2;

   - Fr. 30.-/monatlich für Mieter oder deren Angestellte im Bahnhofgebäude;

   - gratis für Abonnenten ausserhalb des Einzugsbereiches der Buslinien sowie für RBS-Mitarbeiter mit Früh- und Spätdiensten.

b. Mit Tickets aus der zentralen Parkuhr in der Zeit von 6.00 bis 18.00 h an Werktagen (übrige Zeit = gratis). Die Parkgebühr beträgt pro 1/2 Stunde 20 Rappen und kann für eine beliebige Zeit bezahlt werden.

Damit ist eine wirksame Kontrolle möglich. Alle Fahrzeuge ohne gültigen Parkausweis werden notiert und die Lenker mit Quittungsformular zur Nachzahlung angehalten. "Mehrfach-Sünder" werden bei der Polizei wegen Missachtung des richterlichen Verbotes angezeigt.

5. Parkschein-Quittung als Fahrausweis

Der Ticketautomat (Marke TAXOMEX) gibt ein Doppelticket aus: Einen Parkschein und eine Quittung:

Wenn ein Kunde einen Parkschein löst, dessen Betrag dem Fahrpreis für eine einfache Fahrt mit der Bahn entspricht (z.B. Fr. 1.50 für Halbpreisabo-Inhaber nach Bern), so ist die Quittung als [illegible] innerhalb von 2 Stunden gültig. Die Aufdrucke auf der Quittung sind entsprechend angepasst. Mit dieser Lösung wird erreicht, dass ein Kunde gratis parkieren kann und nicht noch am Schalter die Quittung rückerstatten oder anrechnen lassen muss (ausser beim Bezug eines Fahrausweises - z.B. nach Zürich -, der nicht nur auf den RBS-Zügen gültig ist). Eine entsprechende Bezugsanleitung ist auf dem Ticketautomaten sowie auf den Parkquittungen ausführlich beschrieben. Ueber die Zahl der Benützer fehlen uns nähere Angaben, doch nehmen wir an (aufgrund der Stichprobekontrollen im Zug bzw. der angerechneten Quittungen bei der Station Bolligen), dass etwa 10 - 15 % Parkeinnahmen als Fahrpreise angerechnet werden müssen.

6. Lohnt sich der Aufwand aus finanzieller Sicht?

Während des ersten Jahres wurden am Ticketautomaten Einnahmen von Fr. 6'920.- erzielt. Dies ergibt umgerechnet pro Parkplatz und Werktag einen Anteil von Fr. -.85.

Wenn 15 % dieses Betrages für Fahrausweise angerechnet werden, so verbleiben ca. Fr. 5'800.- als Parkgebühreinnahmen, die wie folgt einzusetzen sind:

- Abschreibung (Amortisation des Ticketautomates)	Fr. 1'500.-
- Wartung und Unterhalt	Fr. 500.-
- Betreuung durch den betrieblichen Automatendienst	Fr. 500.-
- Aufwand für Parkplatzkontrolle (100 Std à Fr. 25.-)	Fr. 2'500.-
Jahresaufwand Ticketautomat und Kontrolle	Fr. 5'000.-
- Gewinn *	Fr. 800.-
Total	Fr. 5'800.-

* Vollständigerweise müssen hier noch die Einnahmen von Fr. 500.- aus dem Parkkartenverkauf dazugerechnet werden. Damit erhöht sich der Gewinn auf Fr. 1'300.-/Jahr. Dieser Betrag reicht aber nicht aus, um damit die Jahreskosten von neu erstellten Parkplätzen zu decken.

7. Erfahrungen

Heute sind immer freie Parkplätze vorhanden, weil praktisch alle seinerzeit unberechtigten Dauerparkierer wie z.B. Arbeitnehmer umliegender Geschäfte oder Automobilisten aus dem näheren Einzugsgebiet der Buslinien verschwunden sind.

Bei der Einführung des neuen Parkregimes mussten wir etwelche "Grenzfälle" beurteilen und einzelne Kritik hinnehmen. Doch bereits nach kurzer Angewöhnungszeit hat sich die neue Regelung gut eingelebt und es gibt kaum mehr Probleme mit der Kundschaft.

Voraussetzung für das Einhalten der Parkordnung und der Zahlungswilligkeit ist eine regelmässige Kontrolle der Parkplätze zu verschiedenen Zeiten sowie eine [illegible] des beteiligten Stations- und Kontrollpersonals.

8. Gesamtbeurteilung

Wie in Ziffer 6 erkennbar ist, lassen sich mit der Erhebung von Gebühren keine wesentlichen Gewinne erzielen. Die Situation dürfte jedoch von Ort zu Ort unterschiedlich sein, je nach Nutzungsdichte und Anzahl pro Ticketautomat vorhandener Parkplätze.

Wichtiger als die finanzielle Betrachtungsweise ist für uns die Auswirkung auf die Parkordnung und den Missbrauch der für Park + Ride-Kunden zur Verfügung gestellten Parkfläche. Hier konnte in Bolligen eindeutig ein Erfolg verzeichnet werden.

Die in Bolligen gemachten positiven Erfahrungen ermutigen uns, weitere stark überfüllte Park + Ride-Anlagen mit einem angepassten Bewirtschaftungssystem zu belegen und dadurch Platz für tatsächliche Park + Ride-Kunden frei zu bekommen. Auch dieses Parkregime wird zwar bald einmal an Kapazitätsgrenzen stossen. Dann wird man sich bei Dienststellen wie Bolligen den Bau kleinerer Parkhäuser mit kombinierter kommerzieller Nutzung des Stationsareals überlegen müssen.

REGIONALVERKEHR BERN-SOLOTHURN

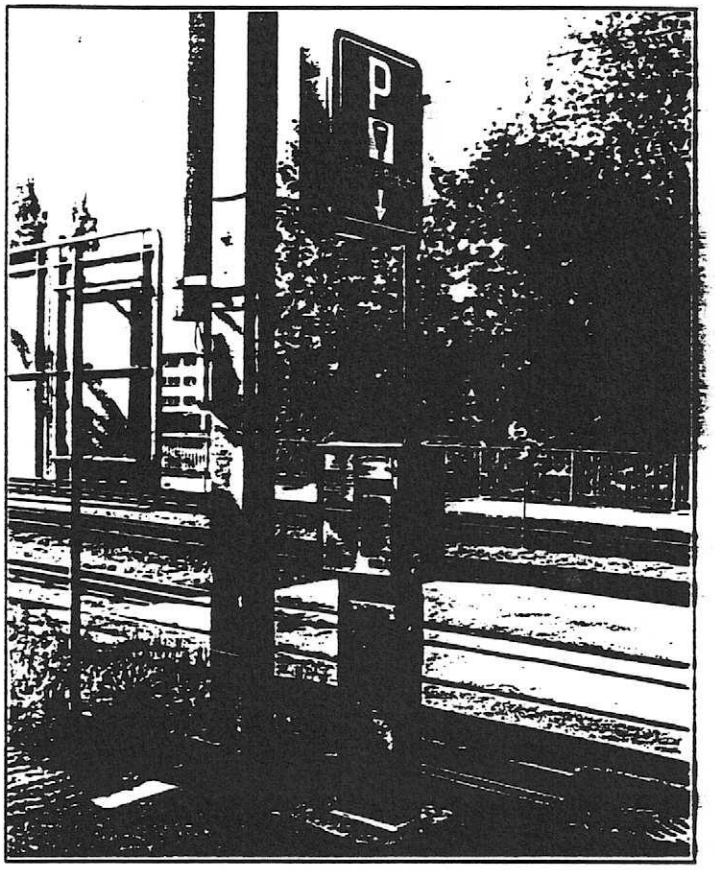
Beilagen:
- 1 Ansicht der zentralen Parkuhr
- 2 Ticket-Muster und Quittung

Verteiler:
- D, VD, FC, Bau, PK,
  BC, B-Insp., Vd Bolligen
- Vorrat: Sekretariat (40)
- Bauverwaltung Bolligen

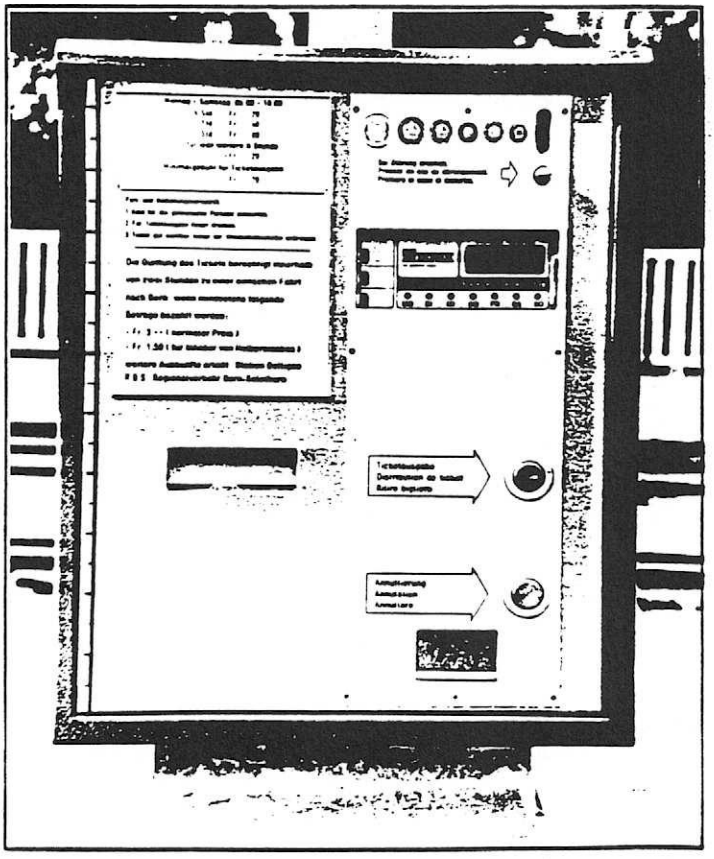
RBS

Beilage

ZENTRALE PARKUHR BEIM BAHNHOF BOLLIGEN



Ansicht des
Ticket-Automaten
mit beleuchtetem
Hinweisschild



Frontplatte des Ticket-Automaten
mit dem Hinweis:

Montag - Samstag 06.00-18.00

1/2 Std.	Fr.	-.20
1 Std.	Fr.	-.40
2 Std.	Fr.	-.80
für jede weitere 1/2 Std.	+ Fr.	-.20
Minimalgebühr für Ticketausgabe	Fr.	-.20

Park- und Bedienungsvorschrift.
1. Geld für die gewünschte Parkzeit einwerfen.
2. Für Ticketausgabe Knopf drücken.
3. Ticket gut sichtbar hinter der Windschutzscheibe anbringen.

Die Quittung des Tickets berechtigt innerhalb von zwei Stunden zu einer einfachen Fahrt nach Bern, wenn mindestens folgende Beträge bezahlt werden:
- Fr. 3.-- (normaler Preis)
- Fr. 1.50 (für Inhaber von Halbpreisabos)

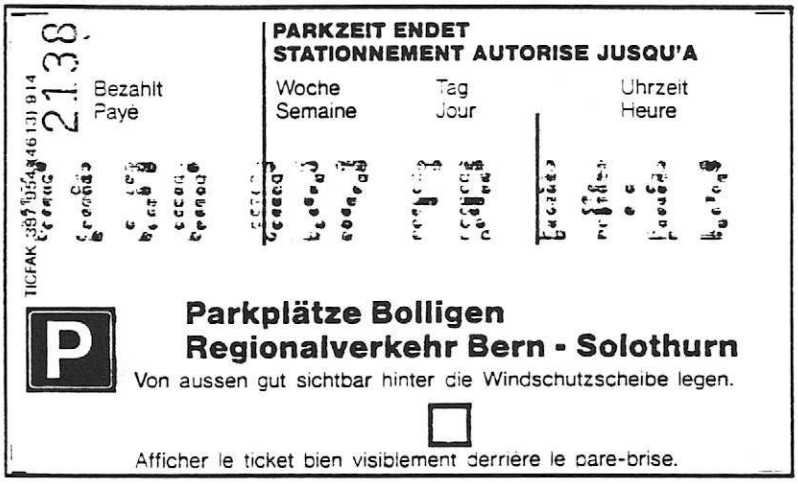
Weitere Auskunft erteilt: Station Bolligen
R B S Regionalverkehr Bern-Solothurn

10.90. Sü/fl

RBS

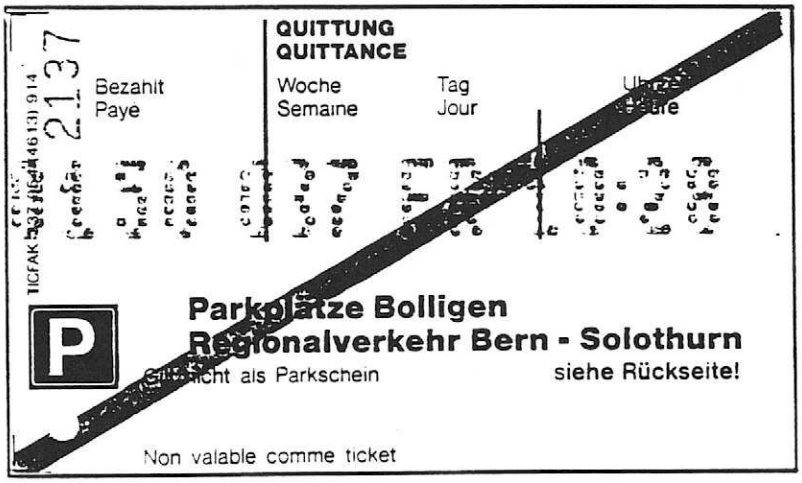
Beilage

TICKET - MUSTER



Parkschein

mit aufgedruckter Endzeit der Parkberechtigung



Quittung

mit aufgedruckter Ausgabezeit des Parkscheines

Diese Quittung berechtigt innerhalb von zwei Stunden zu einer einfachen Fahrt nach Bern RBS, sofern mindestens die folgenden Beträge bezahlt worden sind:

- Fr. 3.-- (normaler Fahrpreis)
- Fr. 1.50 (für Inhaber von Halbpreisabonnementen, Generalabonnementen sowie anderen Vergünstigungsausweisen)

Für die Rückfahrt ab Bern ist ein entsprechender Fahrausweis am Billettautomaten zu beziehen.

Weitere Auskünfte erhalten Sie bei der Station Bolligen.

Regionalverkehr Bern - Solothurn.

Aufdruck auf der Rückseite der Quittung