

Sellenbergs

Parking Policy for leisure Traffic: Adelboden/Sannemöser

PARKING POLICY FOR LEISURE TRAFFIC: SKIING AND SNOWBOARDING IN ADELBODEN/SAANENMÖSER

Autor
Dr. Ruedi Meier
Beratender Ökonom/Raumplaner ETH/NDS
Bolligenstr. 14 b
3006 Bern

E-Mail: ruedimeier@bluewin.ch
www.ruedimeier.ch

INHALT

1. LOCAL CONTEXT.....	3
2. INTERREGIONAL SITUATION	4
3. DESCRIPTION OF THE AREAS IN WHICH MEASURES ARE BEING TAKEN.....	7
4. MEASURES IMPLEMENTED - MEASURES IN THE FUTURES: EX ANTE ANALYSIS	8
5. FAZIT: PARKPLATZABGABEN ALS INSTRUMENT MIT BESCHRÄNKTER REICHWEITE EINSETZEN.....	14
6. LITERATUR.....	15

1. Local Context

Der Skisport ist spätestens seit dem 2. Weltkrieg zu einem schweizerischen Nationalsport geworden. Es bestehen heute gegen 1800 touristische Transportanlagen und schätzungsweise 12'000 km präparierter Skipisten ermöglichen ein fast unbegrenztes Skivergnügen. Zehntausende strömen an Winterwochenenden aus dem Flachland in die sonnenverwöhnten Wintersportorte. Gemäss Schätzungen sind 1/3 der Schweizer Bevölkerung oder etwas mehr als 2 Millionen aktive Ski- und Snowboardfahrer. Der Skitourismus (Tagestourismus inbegriffen) hat heute eine grosse wirtschaftliche Bedeutung, vor allem für die Berggebiete, erlangt.

Negative Begleiterscheinungen der Ski- und Snowboard-Tagesausflüge sind Staus, Lärm und Luftverschmutzung. Hinzu kommen Belastungen, welche generell durch den Verkehr bedingt sind, wie Landschaftsverbrauch durch Strassenbau, Versiegelung von Flächen für Parkplätze, Zerschneidung von Lebensräumen.

Es ist notwendig, dass von den beteiligten Akteuren Massnahmen ergriffen werden, um den motorisierten Individualverkehr vermehrt auf den öffentlichen Verkehr umzulagern. Die Rolle einer Parkplatzbewirtschaftung wird in der vorliegenden Studie in den Vordergrund gerückt, wobei diese im Rahmen der Bewilligung von touristischen Transportanlagen gesehen werden muss. Die involvierten Akteure weisen dabei folgendes Verhalten auf:

Bund: Der Bund als eigentliche Konzessionsbehörde hat grundsätzlich die Möglichkeit, eine Konzession für eine Seilbahn mit Auflagen – so auch im Bereich Verkehr mit der Anzahl Parkplätze – zu koppeln. So wird die Parkplatzdimensionierung unter „angemessenem Miteinbezug des OeV“ beachtet. Das Grundrecht der 'freien Verkehrsmittelwahl' soll aber gewährleistet sein. Das Parkplatzangebot darf die Gebote der Wirtschaftlichkeit des Betriebes nicht gefährden und es darf kein Verkehrschaos entstehen.

Kanton Bern, Gemeinden Adelboden, Saanenmöser gemäss Fallstudien (siehe unter 2.): Die Dimensionierung der Parkplätze wird somit im Prinzip den Gemeinden und dem Kanton überlassen, die sich auf Erfahrungswerte berufen. Im Prinzip bestimmen die Unternehmen über die Anzahl Parkplätze in einem hohen Ausmass mit.

Detailliertere Einflussnahmen sind hingegen im Baubewilligungsverfahren möglich, das im Kompetenzbereich des Kantons liegt. Es wird betont, dass Lenkungen des Verkehrs letztlich von der Region und der Gemeinde kommen müssen, der Kanton handle sonst in zu dirigistischer Art und Weise.

Fazit: Es zeigt sich, dass verkehrliche Überlegungen im Rahmen der Konzessionsverfahren der Seilbahnen eine untergeordnete Rolle spielen. Der Bund stützt sich weitgehend auf den Kanton, Regionen und Gemeinden ab. Eine interregionale Koordination mit Richtlinien und Grundsätzen (z. B. kostendeckende Parkplatzabgaben, Optimierung der OeV-Erschliessung, Erbringen von Serviceleistungen) besteht nicht.

2. Interregional Situation

2.1 Case Studies: Adelboden – Saanenmöser

Die ausgewählten Fallbeispiele „Adelboden“ und „Saanenmöser“ liegen im Berner Oberland, Kanton Bern. Tabelle 1 vermittelt einen Überblick zu den wichtigsten Daten.

Tabelle 1: Steckbrief der Fallstudien Adelboden und Saanenmöser

	Adelboden	Saanenmöser
Skifahrer/ Snowboarder	Skifahrer: 71.3%, Snowboarder: 35.2% Herkunft: Bern 69 %, Nordostschweiz 22.5 %, Übrige 9.4% Reisedistanz (Hin-Rückreise): 250 km (nur CH-Bevölkerung) Durchschnittsalter: 33.3 Jahre Weiblich 39%, Männlich 61%	
OeV-Erschliessung	Direkte Züge ab Basel, Zürich, Bern bis Frutigen ab Frutigen Umsteigen auf Postauto	Direkte Züge von Bern bis Zweisimmen ab Zweisimmen Meterspur
OeV-Angebote	Kombibillet „Snow'nRail“ Preisreduktion Bahnen 20 %	Kombibillet „Snow'nRail“ Preisreduktion Bahnen 30 %
MiV-Erschliessung	Autobahn bis Spiez Hochleistungsstrasse bis Frutigen ab Frutigen bis Adelboden Bergstrasse	Autobahn bis Spiez Talstrasse bis Saanenmöser Umfahrungsstrassen realisiert und im Bau
MiV-Angebote vor Ort: Parkplätze (PP)	290 PP bis über 1500 PP (Shuttle) Gratis: keine Gebühren	350 PP bis unbeschränkt Gratis: keine Gebühren
Weitere Massnahmen	In Planung, u.a.: Skimiete vor Ort Skis deponieren	Skimiete vor Ort Skis deponieren
„Veranstaltungszeit – Dauer“	Wintersaison von Mitte Dezember bis anfangs April	

Adelboden und Saanenmöser gehören zu den attraktivsten Skigebieten der Schweiz. Die Tagesausflügler kommen vor allem vom Kanton Bern und der Nordostschweiz. Die Ausländer sind nicht erfasst. Die Skigebiete sind mit dem OeV recht gut erschlossen. Nach Zweisimmen – als Teil des SnowParadise – besteht an den Wochenenden von Bern aus direkter OeV-Schiennenverkehr. Als wichtigste Massnahme ist vom OeV das Kombi-Billet „Snow'nRail“ mit einer Preisreduktion auf den Bergbahnen von 20 bis 30 Prozent lanciert worden. Die MiV-Erschliessung darf insgesamt als sehr gut – auf den letzten Kilometern zu den Skistationen als gut – bezeichnet werden. Im Prinzip stehen Gratisparkplätze in unbeschränkter Zahl zur Verfügung. Bisher besteht von keiner Seite eine systematische Parkplatzpolitik. In beiden Stationen bestehen weitere flankierende Massnahmen oder sie sind in Planung (Skimiete vor Ort, Skis deponieren).

2.2 Die Akteure: Ihre Ziele und Interessen

Der Skitourismus und die An- und Abreise werden von verschiedenen Akteuren organisiert. Im Vordergrund stehen die Seilbahnbetreiber als unmittelbare Leistungsträger mit direkten kommerziellen Interessen. Die öffentliche Hand ist für die Strasseninfrastruktur zuständig, wobei sich der Bund, der Kanton und die Gemeinden die Kompetenzen in Finanzierung, Bau und Unterhalt teilen. Der öffentliche Verkehr wird von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und

der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) mit Unterstützung der öffentlichen Hand bereitgestellt. Verbände auf nationaler und regionaler Ebene haben planende und koordinierende Funktionen.

Ausser von Seite der Bahnen (SBB, BLS) besteht kein ausgeprägter Wille für eine Verkehrsverlagerung vom MiV auf den OeV, die von einer aktiven Parkplatzpolitik flankiert würde. Die Zusammenarbeit unter den Akteuren ist nur teilweise vorhanden, wobei durchaus Gespräche unter den verschiedenen Akteuren im Gang sind. Der Stellenwert des Tagesskitourismus und der damit verbundenen MiV-Anreise wird aus wirtschaftlichen Gründen als sehr hoch eingeschätzt. Die Bergbahnen, ihre Verbandsvertreter und die Regionalverbände möchten primär eine möglichst gute Auslastung der Anlagen erreichen. Die Art der Anreise der Gäste ist von sekundärer Bedeutung. Es besteht kein Konsens für eine aktive und wirksame Parkplatzbewirtschaftung.

2.3 Das Angebot an Parkplätzen - Gebühren

Die Seilbahnstationen Adelboden und Saanenmöser kennen keine Parkplatzgebühren und beide verfügen über ein grosses Parkplatzangebot. Für diese und weitere Seilbahnstationen des Berner Oberlandes können folgende Angaben zur Art der Parkplätze, ihrer Zahl und Gebühren gemacht werden:

Tabelle 2: Parkplatzbewirtschaftung im Berner Oberland

Station	gedeckte /ungedeckte Parkplätze	Anzahl Parkplätze	Parkplatzgebühren in Franken pro Tag
<i>Fallstudie</i>			
Adelboden-Sillerenbahnen	ungedeckt	290 (1300*)	Gratis
Saanenmöser	ungedeckt	350**	Gratis
<i>Weitere Stationen im Berner Oberland</i>			
Grindelwald- Männlichenbahnen	ungedeckt	1200	4.- Fr./Tag
Meiringen	ungedeckt	280	Gratis
Stechelberg-Schilthornbahnen	ungedeckt	1200	5.- Fr./Tag
Lenk-Metschbahnen	gedeckt	1000	Gratis
Beatenbucht	gedeckt	200	4.- Fr./Tag
Beatenberg	ungedeckt	70	5.- Fr./Tag
Lauterbrunnen	gedeckt	1000	15.- Fr./Tag

Erklärungen:

*in Adelboden stehen neben dem genehmigten Parkplatzangebot von 290 Plätzen noch eine grosse Anzahl weiterer Parkplätze zur Verfügung (500 auf Wiesen, 400 auf fremden Arealen, sowie weitere vor dem Dorfeingang).

**Die angegebene Parkplatzzahl bezieht sich auf betriebseigene Parkplätze im Saanenmöser. Die Parkplatzzahl für das ganze Gebiet ist fast unbeschränkt, können doch sehr viele Plätze bei Knappheit zusätzlich aktiviert werden (z.B. Flugplatz Zweisimmen).

Für die anderen Stationen sind die genehmigten Parkplätze – ohne zahlreiche weitere Parkplätze – aufgeführt.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass vor allem Stationen der Region Oberland-Ost Parkplatzgebühren eingeführt haben. Im Falle von Grindelwald wird der Parkplatz der Männlichenbahnen auch von vielen Übernachtungstouristen beansprucht. Im westlichen Berner

Parking Policy for leisure Traffic: Adelboden/Sannemöser

Oberland fehlen explizite Parkplatzabgaben völlig und solche werden gemäss den Interviews in nächster Zeit auch nicht eingeführt. Kleinere Stationen wie z.B. Diemtigtal, Habkern, Gurnigel wollen u.a. aufgrund des Erhebungsaufwandes (Investitionen für System, Kontrollen) keine Parkplatzgebühren erheben.

3. Description of the areas in which measures are being taken

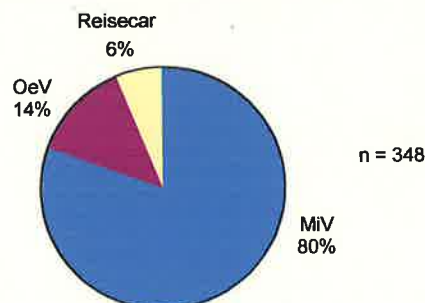
3.1 Die befragten Personen

Für die Evaluation einer zukunftsgerichteten Parkplatzpolitik sind 348 persönliche sowie 87 schriftliche Interviews realisiert worden. Das Durchschnittsalter der Befragten beträgt 33.3 Jahre. Der Anteil Männer beträgt 61 Prozent: In Gruppenbefragungen (insbesondere bei Familien) antworteten mehrheitlich Männer als Stellvertreter für die ganze Gruppe. Die Tagestouristen stammen vor allem aus dem Kanton Bern (gegen 70 Prozent). Die Nordwestschweiz ist mit knapp 25 Prozent vertreten. Der Rest kommt aus der West-, Inner- und Ostschweiz. Die zurückgelegten Distanzen betragen im Durchschnitt 250 km (An- und Abreise). Knapp 70 Prozent der Tagesausflügler stammen aus städtischen Gebieten. Der Anteil Snowboarder für beide Gebiete zusammen beträgt knapp einen Drittel.

3.2 Hoher Modalsplit zugunsten MiV

Es zeigt sich eine deutliche Autodominanz: 4 von 5 Skifahrern reisen für die Tagesausflüge mit dem Privatauto. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs beträgt 14 Prozent, während der Reisecar-Anteil noch 6 Prozent beträgt. Dabei wird der Car-Anteil – vor allem für Adelboden – eher unterschätzt, da Ausländer in der Untersuchung nicht beachtet werden, sie aber einen überdurchschnittlich hohen Car-Anteil aufweisen.

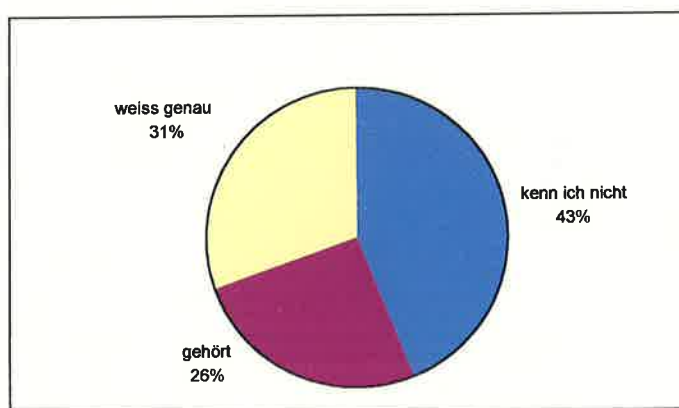
Abbildung 1: Modalsplit für Adelboden und Saanenmöser



4. Measures implemented - Measures in the futures: Ex ante analysis

4.1 Kenntnisse der Angebote des öffentlichen Verkehrs durch die Autofahrer

Abbildung 2: Kenntnis der MiV-Anreisenden von 'Snow'n'Rail' bzw. Skipass



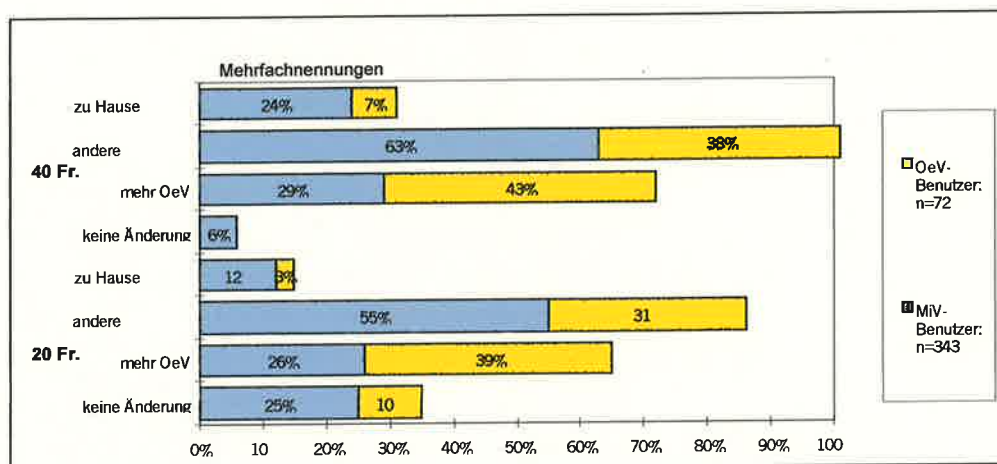
30 Prozent der MiV-Reisenden sind über OeV-Angebote im Skitourismus ('Snow'n'Rail'/Skipass) gut informiert, weitere 25 Prozent haben schon einmal davon gehört, wissen aber nicht genau, um was es sich handelt. 43 Prozent geben an, noch nie etwas davon gehört zu haben.

Es besteht eine deutliche Altersabhängigkeit: 33 Prozent der 18 bis 25-jährigen haben noch nie etwas von 'Snow'n'Rail' gehört. Bei den 26 bis 40-jährigen bereits 43 Prozent und rund 55 Prozent ab 40 Jahren kennen dieses Angebot nicht. Ca. 40 Prozent der 18 bis 25-jährigen können exakte Angaben zu 'Snow'n'Rail' machen. Die Marketingstrategien von SBB und BLS erreichen somit das für sie interessanteste Segment noch am ehesten. Es könnte aber besser informiert werden und auf kostengünstige Art können mehr Kunden - mit einem positiven Umsteigeeffekt - gewonnen werden.

4.2 Parkplatzabgaben an den Seilbahnstationen: Reaktionen der Nachfrage

Folgende Reaktionen werden geäußert, wenn Parkplatzabgaben von 20 und 40 Franken pro Tag eingeführt würden:

Abbildung 3: Reaktionen der Befragten auf allfällig erhobene Parkplatzgebühren



Insgesamt sind die Reaktionen auf Parkplatzgebühren markant: Der grösste Teil der Autofahrer (63 Prozent) würde bei 40 Franken Abgaben auf andere Stationen ausweichen, die keine Parkplatzabgaben kennen. Bei 20 Franken sind es immer noch 55 Prozent. Knapp 30 Prozent der MiV-Reisenden würden vermehrt den OeV benutzen, wobei ein Umsteigen durch höhere Abgaben (40 statt 20 Franken) kaum mehr gesteigert werden kann: Bei 20 Franken Abgabe sind es 28 Prozent, bei 40 Franken nur ein Prozent mehr, das heisst 29 Prozent. Offensichtlich ist ab 20 Franken bereits keine zusätzliche Umlagerung auf den OeV mehr zu erzielen. Die 30 Prozent MiV-Reisenden, welche auf die Abgaben reagieren, dürften auch das maximale Umlagerungspotential darstellen.

Die Reaktion 'zu Hause bleiben' wird von 12 Prozent bei 20 Franken und 24 Prozent bei 40 Franken genannt.

Während bei Abgaben von 20 Franken ein recht grosser Teil der Befragten keine wesentliche Änderung des Verhaltens zeigen würde (25 Prozent der Autofahrer und 10 Prozent der Zugfahrer), wäre bei Abgaben von 40 Franken dieser Anteil verschwindend klein. Die Befragten reagieren teilweise verärgert auf die angesprochenen Abgabehöhen.

Recht deutlich, wenn auch teilweise weniger scharf, äussern sich die OeV-Benutzer. Dies kann nur damit erklärt werden, dass sie sich auch als Autofahrer verstehen und sie bei der nächsten MiV-Reise nicht belastet werden möchten. Offenbar versprechen sie sich auch als OeV-Reisende keine wesentlichen Vorteile, wenn mit Parkgebühren lenkend eingegriffen würde.

4.3 Die Einstellung und das Verhalten der Transportunternehmen

Aufgrund von Expertengesprächen können folgende Einschätzungen von laufenden und geplanten Massnahmen präsentiert werden.

4.3.1 Transportanlagen Saanenland (SnowParadise)

Im Zuge der Verbindung der Skigebiete Rinderberg und Saanenmöser steht neu im Winter der Flugplatz in Zweisimmen mit Shuttle-Bus zur Talstation zur Verfügung, u.a. sollen mehr Carparkplätze angeboten werden.

Das Parkplatzangebot soll in nächster Zeit, trotz regelmässiger Parkplatznot, nicht zusätzlich ausgebaut werden, da man sich durch konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs eine gewisse Minderung des Drucks auf mehr Parkplätze erhofft.

Gegenüber einer Parkplatzbewirtschaftung verhält man sich zurückhaltend. Es wird eingeräumt, dass diese an gewissen Skiorten durchaus Sinn machen kann. Sie steht für das Saanenland in Anbetracht rückläufiger Gästezahlen momentan aber nicht zur Diskussion (1998/1999). Zudem fürchtet man hohe Investitionen bei einer Parkplatzbewirtschaftungsanlage. Es wird auf entsprechende Erfahrungen der Gemeinde Saanenmöser verwiesen. Diese finanziellen Mittel würden anderswo dringender benötigt. Den MiV will man belassen, wie er ist. Parkplatzabgaben kämen dann in Frage, wenn alle Stationen des Berner Oberlandes sich daran beteiligen würden.

4.3.2 Transportanlagen Adelboden

Wegen den hohen Belastungen der Dörfer im Kandertal werden Umfahrungsbauten realisiert. Es sind aber auch Massnahmen im Bereich Verkehrstelematik und Parkleitsystemen in Prüfung.

Bei der Erstellung der Sillerenbahn 1991 wurde ein gedämpftes Parkplatzangebot seitens des Kantons gefordert. Trotz zusätzlich erstellter Parkplätze stehen zu wenig Abstellplätze zur Verfügung, insbesondere dann, wenn Parkplätze auf Wiesen wegen zu hoher Temperaturen nicht genutzt werden können. Es werden weitere Parkflächen im Dorf und auf Werkarealen aktiviert. Insgesamt können die Sillerenbahnen auf 1300 Parkplätze zurückgreifen. Gleichwohl herrscht an ungefähr 40 Tagen im Jahr ein akuter Parkplatzmangel. Der Bau einer unterirdischen Parkanlage für weitere 230 Parkplätze ist in Planung.

Die Parkanlage aus dem Jahr 1991 wurde durch eine Million Franken Investitionshilfe-Gelder (IHG) mitfinanziert, da mit der Erstellung der Sillerenbahn eine massive Verkehrsentslastung des Dorfes Adelboden einherging.

Eine Parkplatzbewirtschaftung steht momentan nicht zur Diskussion. Bei Einführung von Parkplatzabgaben an anderen Stationen (u.a. Grindelwald) glaubt man, von einer Verlagerung der Ausflügler profitiert zu haben. Bei Einführung von Parkplatzabgaben im Bereich des gesamten Berner Oberlandes würde man sich eine Beteiligung der Sillerenbahnen sehr genau überlegen. Es herrscht grosse Skepsis.

Insgesamt zeigt sich, dass bezüglich Anzahl der Parkplätze der Status-Quo gehalten werden soll. Gegenüber einer Einführung von eigentlichen Parkgebühren besteht eine grosse Zurückhaltung. Am ehesten werden Verbesserungen des OeV-Angebotes befürwortet.

4.4 Kostenberechnungen für Parkplätze

Im folgenden wird ermittelt, wie hoch die Kosten für Parkplätze bei touristischen Transportanlagen sein sollten für eine aktive Parkplatzbewirtschaftung.

Tabelle 3: Kostenschätzungen: Jährliche Bau- und Unterhaltskosten von Parkplätzen – Externe Kosten - Gebührenansätze pro Tag in Spitzenbelastungen

Kostenart: Annahmen	Parkplatz im Freien		Gedeckter Parkplatz/Parkhaus	
	Minimal pro PP	Maximal pro PP	Minimal pro PP	Maximal pro PP
Bodenpreis: 25 m2 inkl. Zufahrt	Fr. 250.- (10.-Fr./m2)	Fr. 2500.- (Fr. 100.-/m2)	Fr. 250.- Fr. 10.-/m2	Fr. 2500.- Fr. 100.-/m2
Bodenrente (Zinssatz 5%)	Fr. 12.50	Fr. 125.-	Fr. 12.50	Fr. 125.-
Baukosten: Gebäude, Belag, Zufahrt, Markierung etc.	Fr. 5'000.-	Fr. 10'000.-	Fr. 20'000.-	Fr. 50'000.-
Kapitalkosten 8%/a	Fr. 400.-	Fr. 800.-	Fr. 1'600.-	Fr. 4'000.-
- Zinssatz: 5%/a - Amortisation: 3%/a				
Unterhalt: Reinigung, Energie etc.	Fr. 50.-	Fr. 500.-	Fr. 100.-	Fr. 1'000.-
Total variable Kosten/Jahr	Fr. 50.-	Fr. 500.-	Fr. 100.-	Fr. 1'000.-
Total direkte (variable/fixe) Kosten/Jahr	Fr. 462.50	Fr. 1'425.-	Fr. 1'712.50	Fr 5'125.-
Gebührenansätze bei variablen bzw. vollen direkten Kosten pro Tag				
Gebühren: Variable Kosten bei 180 Tage (50% Auslastung)	Fr. 0.28 pro Tag	Fr. 2..80 pro Tag	Fr. 0.56 pro Tag	Fr. 5.60 pro Tag
Gebühren volle Kosten: 180 Tage (50% Auslastung)	Fr. 2.60 Pro Tag	Fr. 7.90 pro Tag	Fr. 9.50 pro Tag	Fr. 28.5 pro Tag
Externe Kosten für Landschaftsverchandlung	Fr. 6.25	Fr. 6.25	Ca. Fr. 3.-	Ca. Fr. 3.-
Gebühren (Kosten) Total/Tag	Fr. 8.85	Fr. 14.15	Fr. 12.50	Fr. 31.50

Die Kosten für Parkplätze sind von verschiedenen Faktoren abhängig

Boden: Es wird ein Preis zwischen 10 und 100 Franken pro m2 – bei einem Bodenbedarf von 25 m2 pro Parkplatz – eingesetzt. Mit 10 Franken wird der landwirtschaftliche Verkehrswert angenommen. 100 Franken entsprechen eher tiefen Baulandpreisen im Berggebiet. Die Bergbahnen neigen dazu, tiefe Bodenkosten einzusetzen, da der Boden seit langem im Besitz der Bergbahnen oder der Gemeinden ist. Die bestehenden Opportunitätskosten werden dadurch eher unterschätzt.

Baukosten: Für offene Parkplätze im Freien werden tiefe Baukosten angenommen, da nur geringe Investitionen getätigt werden. Es werden zugeschneite, zugefrorene Wiesen benutzt oder Terrains, die nur notdürftig mit Kies planiert sind. Asphaltierte Parkplätze sind eher selten anzutreffen. Die geringen Baukosten zeigen, dass kein unnötiger Perfektionismus betrieben wird. Dies ist durchaus sinnvoll. Die tiefen Kosten können als einen komparativen Vorteil der Bergbahnen betrachtet werden.

Für gedeckte Anlagen liegen für Bergbahnen keine Kostenangaben vor. Für das Parkhaus in Spiez beim Bahnhof sind beispielsweise 70'000.- pro Parkplatz investiert worden, was die oberste

Grenze abdecken dürfte. Mit Fr. 20'000.- wird sicher mit einem tiefen Wert für Parkhäuser gerechnet.

Unterhalt. Die Sillerenbahn in Adelboden rechnet für die Parkanlage aus dem Jahre 1991 (für 300 Parkplätze) mit Unterhaltskosten von jährlich etwa 20'000 - 70'000 Franken (je nach Schneelage im Winter, 1997/98 nur 3 Schneeräumungen), was pro Parkplatz einen Wert von 65.- bis 233.- Franken ergibt. Die weiteren Betriebskosten (z.B. Markierung, Verkehrsüberwachung) sind vermutlich nicht in diesen Kosten enthalten.

Saannenmöser geht von Unterhaltskosten von 10'000 und 20'000 Franken aus (ca. 30 bis 60 Franken pro Parkplatz). Die Parkplätze müssen nicht in einem ähnlich tadellosen Zustand wie in den Städten sein und haben somit tiefere Unterhaltskosten zur Folge. Es wird mit den vorhandenen Mitteln haushälterisch umgegangen.

Ansätze für Parkplatzabgaben: Parkplätze im Freien sind im Berggebiet kostengünstig

Für die Berechnung von Parkplatzabgaben ist es entscheidend, ob von variablen oder vollen direkten Kosten ausgegangen wird:

Werden die variablen Kosten als Bewertungsgrundlage gewählt, so sind allfällige Gebühren für Parkplätze im Freien unbedeutend bis minim. Dieser Ansatz wird offensichtlich von den meisten Seilbahnunternehmen für die Beurteilung allfälliger Parkplatzgebühren gewählt. Die fixen Kosten werden über die allgemeine Rechnung abgebucht oder nach Möglichkeit über Subventionen zu decken versucht (z.B. Eidgenössisches Investitionshilfegesetz- IHG).

Bei einer Vollkostenrechnung halten sich die Gebühren unter Annahme einer 50-prozentigen Auslastung über das gesamte Jahr gerechnet (ev. höhere Winter- als Sommerpreise) immer noch im Rahmen: Die Werte sind leicht höher als die Ansätze wie sie in Grindelwald (Fr. 4.- pro Parkplatz pro Tag) und Stechelberg-Schilthornbahn (Fr. 5.- pro Parkplatz pro Tag) realisiert werden.

Keine Quersubventionen zugunsten des MiV über Gratis-Parkplätze

Nach Meinung der Bergbahnbetreiber von Adelboden und Saanenmöser ist es nicht sinnvoll, die relativ tiefen direkten Kosten für offene Parkplätze explizit in Rechnung zu stellen. Sie werden direkt über die Bergbahnbillette abgegolten und die Kosten für Inkasso werden eingespart. Komplikationen mit dem Lösen der Parkbillette fallen weg.

Es wird in Abrede gestellt, dass MiV-Reisende quersubventioniert würden, wenn pro Auto rund 5.- als Teil des Bergbahntickets verrechnet wird. OeV-Reisende erhalten eine Preisermässigung von 20 bis 30 Prozent, was etwa 10.- bis 15.- pro verkauftem Billet entspricht. Dieser Betrag liegt über den Parkplatzkosten; eine allfällige Quersubventionierung zugunsten des MiV findet also nicht statt. Bei kleineren Bahnen, die keine Ermässigungen an OeV-Anreisende bezahlen, reisen ohnehin fast alle per Auto an, da sie für den OeV zu abgelegt sind. Auch da bezahlt der Automobilist also seine verursachten Parkplatzkosten durch den Tageskartenkauf selbst.

Ungedeckte Kosten für Parkhäuser in Lauterbrunnen und Beatenberg

Für das Parkhaus in Lauterbrunnen dürfte die Kostendeckung nach Abzug der Subventionen knapp erfüllt sein (Fr. 15.-/Tag). Für Beatenberg (Fr. 4.-/Tag) ist eine massive Unterdeckung zu vermuten. Feriengäste und Tagesaufenthalter dürften mit mindestens 20 Franken pro Tag subventioniert werden. Aus ökonomischer Sicht kann diese Unterstützung nicht begründet werden. Sie stellt eine relativ deutliche Förderung des MiV dar, die von den Bergbahnen oder der Allgemeinheit getragen werden muss.

Einbezug der externen Kosten – Landschaftsverchandlung: Ja, Fahrkosten: Nein

Im Rahmen des NFP 41 ist die Zahlungsbereitschaft für den Schutz der Landschaft mit 0.25 Franken pro m² als Durchschnittswert (pro Tag) geschätzt worden¹. Die Bevölkerung wäre also bereit, für die Verhinderung eines Parkplatzes 6.25 Franken zu bezahlen. Für eine Vollkostenrechnung heisst dies, dass bei freien Parkplätzen zu rund 5 Franken direkten Kosten nochmals ca. 6 Franken externe Kosten für den Landschaftsschutz dazugerechnet werden müssen, wenn davon ausgegangen wird, dass die negativen Auswirkungen vor allem bei hohen Besucherzahlen ins Gewicht fallen. Mit den angenommenen Durchschnittskosten für die Spitzentage eher am unteren Limit gerechnet.

Insgesamt ist mit Vollkosten von ca.11 Franken zu rechnen. Bei einem Parkhaus müsste ein geringerer Wert oder kein Wert eingesetzt werden. Werden die externen Kosten für die Beanspruchung der Landschaft einbezogen, so zeigt sich, dass MiV- und OeV-Reisende heute praktisch gleich behandelt sind. Eine überproportionale Förderung des OeV durch die Bergbahnen findet nicht statt.

Wenig Sinn macht die Anrechnung der externen Kosten der Fahrleistungen auf Parkplätze bei Skistationen: Es müsste mit Durchschnittssätzen von 250 km mal ca. 17 Rp. pro Fzkm gerechnet werden (ca. Fr. 40.- pro Parkplatz). Die Anreisenden aus kurzer Entfernung würden relativ benachteiligt. Die Ansätze würden – wie Befragungen gezeigt haben – prohibitiv wirken. Der Skitourismus würde gegenüber anderen Aktivitäten massiv benachteiligt. Umgehungen in den Skiregionen müssten mit Kontrollen verhindert werden. Es käme nur eine schweizweite Einführung in Frage. Andere Instrumente für die Internalisierung der externen Kosten sind aber zu bevorzugen.

¹ Infraconsult AG, Kosten und Nutzen im Natur- und Landschaftsschutz, Bericht C1, NFP 41, Bern 1999.

5. Fazit: Parkplatzabgaben als Instrument mit beschränkter Reichweite einsetzen

- a. Aufgrund der vorliegenden Studie sind die Kosten für offene Parkplätze bei Bergbahnen relativ gering. Es werden tiefe Opportunitätskosten für den Boden, den Bau und den Unterhalt eingesetzt, die ca. 3 bis 8 Franken pro Tag und Parkplatz ausmachen. Sie werden von den MiV-Reisenden über die Bergbahntickets im besten Fall knapp abgegolten werden.
- b. Wenn für die Landschaftsverhandlung der offenen Parkplätze mit 0.25 Franken pro m² eingesetzt werden, so ergeben sich Vollkosten von ca. 9 bis 15 Franken, die nicht gedeckt werden. Für Fahrzeuge mit einer schlechten Belegung (1 bis 2 Personen) sollten die Parkplatzpreise um 5 bis 10 Franken leicht angehoben werden, um das Vollkostenprinzip zu erfüllen. Damit könnte eine bessere Auslastung des MiV bewirkt werden. Gewisse Umsteigeeffekte (ev. ca. 2 bis 5 Prozent) auf den OeV können – vor allem bei einem besseren OeV-Angebot – erwartet werden. Der MiV dürfte sich um rund 5 Prozent reduzieren, ohne dass die Bergbahnen mit wirtschaftlichen Einbussen zu rechnen haben.
- c. Zurecht werden die externen Kosten für die Fahrleistungen auf der An- und Abreise nicht im Rahmen der Parkplatzbewirtschaftung der Bergbahnen in Rechnung gestellt. Parkplätze in Randlagen sind dafür keine geeignete Bemessungsgrundlage.
- d. Die Vollkostenrechnung ist von allen Bahnen zu verlangen. Damit werden klare Rahmenbedingungen geschaffen, Wettbewerbsverzerrungen verhindert und eine Gleichbehandlung mit dem OeV wird erreicht. Das Prinzip der Vollkostenrechnung ist zur Grundlage der Konzessionspolitik des Bundes und der Kantone zu machen. Die unterschiedlichen Parkplatzkosten, werden unterschiedliche Parkplatzpreise nach sich ziehen. Kleinere, dezentrale Anlagen werden mit geringeren Kosten einen komparativen Vorteil aufweisen, der ihnen zu recht zusteht. Es sind also keine Parkplatzpreise zentral festzulegen. Als einziges soll das Verrechnungsprinzip geregelt. Es werden Forderungen gestellt, die eingehalten und kontrolliert werden können.
- e. Wie die Parkplatzabgaben aufgrund einer Vollkostenrechnung erhoben werden, ist eine technische Frage, die allerdings unterschiedliche Anreize auslösen kann: Im Prinzip ist für die Bergbahnbenutzer Kostentransparenz zu schaffen. Es dürfte ausreichen, wenn die Parkplatzkosten auf den Tickets ausgewiesen werden und gleichzeitig die tieferen OeV-Reisekosten dargelegt werden. Die MiV-Nutzer könnten zusätzlich für ein Umsteigen motiviert werden. Spezielle Erhebungskosten für die Parkplatzabgaben fallen weg. Reisen drei und mehr Personen in einem Auto an, so erhalten sie preislich leicht reduzierte Skipässe².
- f. Mengenregelungen für Parkplätze bei Bergbahnen können im Rahmen der Konzessionsverfahren nicht empfohlen werden: Sie sollen von den Betreibern in Absprache mit den Gemeinden in eigener Verantwortung festgelegt werden. Zentrale Mengenregelungen sind wenig effizient. Wie die Fallbeispiele zeigen, werden sie schlicht umgangen. Dies dürfte auch bei schärferen Kontrollen kaum zu verhindern sein. Die Gemeinden sind vielmehr zu einer verantwortungsvollen, integralen Parkplatzbewirtschaftung (erfassen des gesamten Gemeindegebiets, klare Sperrzonen gegen Schwarzparkieren etc.) zu motivieren.

² Technisch lässt sich dies realisieren, indem vom Parkplatzzeinsendienst Bons oder Chips für eine Vergünstigung abgegeben werden.

