ITV

Institut für Tourismus und Verkehrswirtschaft
an der Hochschule St.Gallen für Wirtschafts-, Rechts- und Sozialwissenschaften
Institut de Tourisme et d'Economie des Transports
de l'Ecole des Hautes Etudes Economiques, Juridiques et Sociales de Saint-Gall

Varnbüelstrasse 19
CH-9000 St.Gallen

Tel.: 071 302 525
Fax: 071 302 536

DAS BEDÜRFNIS NACH MOTELS AUF DEM AREAL VON AUTOBAHN-RASTSTÄTTEN

Gutachten für das Bundesamt für Strassenbau
Forschungsauftrag Nr. 54/91

Bearbeitung:
Dr. Hanspeter Schmidhauser

St.Gallen, Dezember 1994

INHALTSVERZEICHNIS **Seite**

KURZFASSUNG I-IV

1. DER AUFTRAG 1

2. VORGEHEN 1

3. AUSGANGSLAGE 2

4. DIE BESTEHENDEN AUTOBAHN-MOTELS IN DER SCHWEIZ 3

4.1. Coldrerio 3
4.2. Gruyère 5
4.3. Bellinzona-Süd 6

5. PROJEKTE WEITERER MOTELS AN SCHWEIZERISCHEN AUTOBAHNEN 8

5.1. Projekt Grauholz 8
5.2. Mövenpick-Projekte 9

6. EIN AUSLÄNDISCHES BEISPIEL: AUTOBAHN-MOTEL BADEN-BADEN 11

7. DAS BEDÜRFNIS NACH ÜBERNACHTUNGSMÖGLICHKEITEN AN AUTOBAHNEN 12

7.1. Das Bedürfnis aufgrund von Umfragen 12

7.1.1. Bellinzona 12
7.1.2. Pratteln 13

7.2. Das Bedürfnis aufgrund der Frequentierung bestehender Autobahn-Motels 14

7.2.1. Überdurchschnittliche Auslastung von Autobahn-Motels 14
7.2.2. Zusammenhänge zwischen Übernachtungen und Verkehrsmenge 15

8. SCHLUSSFOLGERUNGEN 20

ANHANG 23

KURZFASSUNG

Problemstellung und Zielsetzung

Gemäss Auftrag hat das vorliegende Gutachten die Frage nach dem Bedürfnis des Strassenbenützers nach Motelbetten auf den Raststätten des Nationalstrassennetzes zu beantworten, aufgrund aller geeigneten, auf Gesprächs- und Desk-Research-Basis erhältlichen Daten und Informationen. Allfällige Datenlücken sind aufzulisten.

Auslöser der Auftragserteilung waren mehrere Anfragen an das Bundesamt für Strassenbau über die Wünschbarkeit und Zulässigkeit solcher Autobahn-Motels.

Das Nationalstrassengesetz sieht in Artikel 7 vor, dass auf Raststätten Beherbergungsmöglichkeiten vorgesehen werden können, sofern sie einem Bedürfnis des Automobilisten dienen. Nach Ansicht des Bundesamtes für Strassenbau wissen wir "nun aber nicht, inwiefern bei uns effektiv ein eigentliches Bedürfnis nach Übernachtungsmöglichkeiten auf Nationalstrassenraum für die Strassenbenützer besteht oder ob es sich vor allem um ein Bedürfnis der Städte handelt, dem Trend der sinkenden Zahl von günstigen Betten in den Städten durch Schaffung eines Zusatzangebotes auf günstigem und gut erschlossenem Nationalstrassenraum entgegenzuwirken."

Sodann seien Vorbehalte gegenüber weiteren Projekten dieser Art deshalb angebracht, weil latent die Gefahr bestehe, dass solche Betriebe zu "Bordellen" degenerieren oder/und die Kriminalität anziehen. Auch sei sorgfältig zu prüfen, ob Autobahn-Motels nicht eine unlautere Konkurrenz zu bestehenden Hotels in der Region darstellen, da sie bezüglich Lage, Verkehrserschliessung, Bodenverfügbarkeit und Bodenpreise aber auch bezüglich Konkurrenzierung entlang des Autobahnnetzes über bevorzugte Startbedingungen verfügen, die anderen Betrieben in der Region nicht zur Verfügung stehen.

Ergebnisse und Folgerungen

Aus unseren Gesprächen, Recherchen und Analysen ziehen wir folgende Schlussfolgerungen:

1) Das Bedürfnis nach Übernachtungsmöglichkeiten an Autobahn-Raststätten ist grundsätzlich ausgewiesen. Hauptsächliche Begründungen:

   - Die Kapazitätsauslastung der drei bestehenden Autobahn-Motels in der Schweiz liegt deutlich über dem regionalen und nationalen Hotellerie-Durchschnitt und Analoges gilt für die Autobahn-Motels in Deutschland.

   - Je 100 Fahrzeuge, die zwischen 20 und 23 Uhr im Bereich der bestehenden schweizerischen Autobahn-Motels gezählt wurden, generierten in den Jahren 1989-1991 1,7 bis 2,8 Motel-Übernachtungen.

     Diese Kennziffern sind allerdings in Coldrerio und Gruyère rückläufig (vermutlich überwiegend rezessionsbedingt) und dürften 1993 noch bei 1,4 - 2,0 Übernachtungen gelegen haben.

   - Bei Umfragen an Autobahn-Raststätten über die Übernachtungsbereitschaft und -häufigkeit in einem allfällig hier zu bauenden Motel erhält man erfahrungsgemäss überhöhte Absichtserklärungen (1/4 bis 1/3 der Befragten können sich vorstellen, in Zukunft von einer solchen Übernachtungsmöglichkeit gelegentlich oder häufiger Gebrauch zu machen).

     Im Falle von Bellinzona beispielsweise entsprechen die heutigen Nächtigungszahlen ungefähr einem Viertel des Volumens, das gemäss einer 4 Jahre vor Eröffnung durchgeführten Umfrage theoretisch zu erwarten gewesen wäre.

     Dennoch: trotz dieser Einschränkungen bleibt ein substantieller "harter Kern" an echtem Übernachtungsbedürfnis der Strassenbenützer zurück.

2) Die im Vergleich zu den beiden Tessiner Motels deutlich höheren Werte der oben genannten Kennziffern für das Motel de la Gruyère deuten auf einen nicht zu unterschätzenden Effekt einer landschaftlich/touristisch attraktiven Lage eines solchen Betriebes hin.

3) Alle drei schweizerischen Autobahn-Motels und auch das zu Vergleichszwecken untersuchte deutsche Autobahn-Motel in Baden-Baden sind vom Komfort und der Preislage her 3-Stern-Betriebe.

   Diese Realität entspricht auch voll und ganz den Ergebnissen unserer Umfragen in Bellinzona und Pratteln.

4) Nach übereinstimmenden Aussagen der Verantwortlichen aller untersuchten Autobahn-Motels hat man die Probleme "Bordelltourismus/Drogenszene/Kriminalität" überall im Griff. Dies sei eine Frage des Managements sowie geeigneter vorbeugender Massnahmen.

5) Das Bedürfnis einiger Städte, dem "Hotelsterben" und insbesondere dem Trend der sinkenden Zahl von günstigen Betten durch Schaffung eines Zusatzangebotes auf günstigem und gut erschlossenem Nationalstrassenraum entgegenzuwirken, besteht zusätzlich zum echten Bedürfnis der Automobilisten nach Beherbergungsmöglichkeiten bei Autobahn-Raststätten.

6) Datenlücken bestehen u.E. hinsichtlich folgender Fragen bzw. Bereiche:

   - Sind die für Coldrerio/Bellinzona/Gruyère ermittelten Kennziffern bezüglich des Verhältnisses zwischen Übernachtungszahl und Verkehrsmenge von allgemeiner Gültigkeit und damit auf andere Standorte übertragbar oder handelt es sich überwiegend um standortspezifische Spezialfälle, aus denen nur beschränkt Analogieschlüsse gezogen werden dürfen?

Empfehlung: Berechnung und Analyse der entsprechenden Kennziffern für eine grössere Zahl ausländischer Autobahn-Motels, um die Datenbasis breiter abzustützen.

- Genauere Verifizierung bzw. Falsifizierung der Hypothesen, weshalb die errechneten Kennziffern in den letzten Jahren in Coldrerio und Gruyère rückläufig, in Bellinzona hingegen stabil geblieben sind.

- Periodische, stichprobenweise Erhebungen über die durchschnittliche Zahl an Insassen je Fahrzeug.

7) Aufgrund unserer Kennziffern und der daraus abgeleiteten grundsätzlichen Bejahung des Bedürfnisses nach Übernachtungsmöglichkeiten an Autobahn-Raststätten kann die optimale Zahl und Verteilung solcher Motels/Hotels in der Schweiz nicht ermittelt werden. Dies ist und bleibt ein politischer Entscheid.

Sofern vertiefte Analysen die Übertragbarkeit unserer Kennziffern auf andere Standorte im Prinzip bestätigen sollten, könnten wir uns immerhin vorstellen, dass in der Schweiz mittelfristig insgesamt rund 8-10 über alle Landesteile gestreute Autobahn-Motels auch betriebswirtschaftlich zu vertreten wären.

1. DER AUFTRAG

Der Auftrag für das vorliegende Gutachten wurde uns vom Bundesamt für Strassenbau in Bern mit Schreiben vom 21.3.1991 erteilt, gestützt auf eine Offerte unseres Instituts vom 5.3.1991.

Der Zweck der Studie wird in diesem Schreiben wie folgt formuliert:

"Das Institut für Fremdenverkehr und Verkehrswirtschaft an der Hochschule St.Gallen wird beauftragt, ein Gutachten über das Bedürfnis von Motels auf dem Areal von Autobahnraststätten zu erstellen. Insbesondere sind alle auf Gesprächs- und Desk-Research-Basis erhältlichen Daten und Informationen, die geeignet sind, die Frage nach dem Bedürfnis des Strassenbenützers nach Motelbetten auf den Raststätten des Nationalstrassennetzes direkt oder indirekt zu beantworten, zusammenzutragen. Allfällige Datenlücken sind aufzulisten."

2. VORGEHEN

Einerseits stützten wir uns auf zwei Umfragen unseres Instituts, in denen u.a. auch die Meinungen der Benützer schweizerischer Autobahnraststätten zur Wünschbarkeit, zur Frequentierung sowie zur bevorzugten Komfort- und Preisstruktur eines allfälligen Autobahn-Motels erhoben wurden.

Anderseits führten wir Gespräche mit folgenden Damen und Herren:

Datum	Gesprächspartner
02.05.91	Bundesamt für Strassenbau, Bern: Herr W. Burgunder, Chef der Abteilung Verwaltung
02.05.91	Geplantes Autobahn-Motel Grauholz: Architekturbüro Helfer AG, Bern: Herr Ferrari
30.07.91	Autobahn-Motel BenjamInn Mövenpick, Bellinzona: Frau H. Neff, Gerente

Datum	Gesprächspartner (Fortsetzung)
12.08.91	Geplantes Autobahn-Motel Grauholz: Tiefbauamt des Kantons Bern: Herr Dr. K. Uttendoppler, Administrator
12.08.91	Motel de la Gruyère, Avry-devant-Pont: Herr P. Borer, Direktor
14.11.91	Autobahn-Motel Mobil, Coldrerio: Herr V. Manini, Mobil Motor Rest S.A.
20.12.91	Rasthaus + Motel Baden-Baden: GfN Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen m.b.H.: Herr J. Mies, Handlungsbevollmächtigter. Weitere Gesprächspartner waren die Herren Meier (GfN), Krämer (Pächter der Raststätte) und Kohler (Geschäftsführer des Motels)
21.09.92	Mövenpick-Raststätte Kemptthal: Herr H.P. Saner, stv. Generaldirektor der Mövenpick Systemgastronomie

3. AUSGANGSLAGE

Gemäss einem Schreiben von Herrn W. Burgunder, Chef der Abteilung Verwaltung des Bundesamtes für Strassenbau, an Herrn Prof. Dr. C. Kaspar vom 8.1.1991 wurde das Bundesamt für Strassenbau in den Wochen zuvor "mit mehreren Anfragen über Wünschbarkeit und Zulässigkeit von Motels auf dem Areal von Autobahnraststätten in der Schweiz konfrontiert.

Das Nationalstrassengesetz sieht in Artikel 7 vor, dass auf Raststätten Beherbergungsmöglichkeiten vorgesehen werden können, sofern sie einem Bedürfnis des Automobilisten dienen. Wir wissen nun aber nicht, inwiefern bei uns effektiv ein eigentliches Bedürfnis nach Übernachtungsmöglichkeiten auf Nationalstrassenraum für die Strassenbenützer besteht oder ob es sich vor allem um ein Bedürfnis der Städte handelt, dem Trend der sinkenden Zahl von günstigen Betten in den Städten durch Schaffung eines Zusatzangebotes auf günstigem und gut erschlossenem Nationalstrassenraum entgegenzuwirken."

Im direkten Gespräch präzisierte Herr Burgunder, dass mindestens zwei der drei bestehenden Autobahn-Motels in der Schweiz (Coldrerio, Gruyère, Bellinzona-Süd) eigentlich als "Sündenfälle" bezeichnet werden müssten, da sie ohne gründliche Abklärung der Bedürfnislage gebaut worden seien.

Vorbehalte gegenüber weiteren Projekten seien ferner deshalb angebracht, weil latent die Gefahr bestehe, dass solche Betriebe zu "Bordellen" degenerieren oder/und die Kriminalität anziehen. Auch sei sorgfältig zu prüfen, ob Autobahn-Motels nicht eine unlautere Konkurrenz zu bestehenden Hotels in der Region darstellen, da sie bezüglich Lage, Verkehrserschliessung, Bodenverfügbarkeit und Bodenpreise aber auch bezüglich Konkurrenzierung entlang des Autobahnnetzes über bevorzugte Startbedingungen verfügen, die anderen Betrieben in der Region nicht zur Verfügung stehen.

4. DIE BESTEHENDEN AUTOBAHN-MOTELS IN DER SCHWEIZ

4.1. Coldrerio

Das Mobil Motel Coldrerio zwischen Mendrisio und Chiasso an der N2 wurde bereits 1975 auf Verlangen des Kantons Tessin gebaut und ist damit das älteste Autobahn-Motel der Schweiz. Betreiberin ist die Mobil Motor Rest S.A. und die Konzession seitens des Kantons Tessin wurde für 30 Jahre erteilt.

Das Motel, das von beiden Fahrtrichtungen der N2 her gut erreichbar ist, zählt 39 Zimmer und 81 Betten. Durch Zustellbetten kann die maximale Kapazität im Bedarfsfall auf 123 Betten erhöht werden. Komfortmässig gilt es als 3-Stern-Betrieb. 1994 betrugen die Übernachtungspreise (inkl. Frühstück) Fr. 89.-- bei Einzel- und Fr. 139.-- bei Doppelbelegung des Zimmers. Bei Verzicht auf das Frühstück werden je Person Fr. 10.-- in Abzug gebracht.

Die Jahresauslastung der Betten schwankte in den letzten Jahren zwischen 42-56 %, jene der Zimmer zwischen 47-62 %. Daraus ist ersichtlich, dass die Zimmer in rund 80 % der Fälle mit mindestens 2 Personen belegt sind.

Die Auslastung der vorhandenen Betten im Motel Coldrerio lag in den letzten 6 Jahren durchweg um 12-19 % über dem Mittel aller Hotels im Kanton Tessin.

Die höchste Belegung fällt im Monat Juli an (85-90 % Bettenbelegung), die tiefste im Monat Februar (25-30 %). Dies deutet darauf hin, dass das Motel Coldrerio hauptsächlich von Touristen frequentiert wird.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt knapp über 1 Nacht; einzig zur Zeit der Mailänder-Messe kann sie auf 2-3 Nächte ansteigen.

Auf das Motel Coldrerio entfallen 0,4 - 0,5 % aller Übernachtungen in Tessiner Hotels. Die Zahl der Nächtigungen ist seit 1992 stark rückläufig, wobei die Gründe einerseits in der Rezession zu sehen sind, anderseits evtl. im Alter/Modernisierungsbedarf des Baus bzw. in der Konkurrenzierung durch das 1990 eröffnete BenjamInn von Mövenpick bei der Autobahnraststätte Bellinzona-Süd.

	Übernachtungen		
Jahr	Motel Coldrerio	Alle Hotels Kanton Tessin	Coldrerio in % Tessin
1988	14'621	3'086'293	0,5 %
1989	15'756	3'330'606	0,5 %
1990	15'890	3'303'480	0,5 %
1991	16'034	3'323'794	0,5 %
1992	14'160	2'999'286	0,5 %
1993	12'543	2'826'516	0,4 %

Die Grösse des Motels wurde anlässlich unseres Gespräches als ausreichend bezeichnet, so dass von der möglichen Aufstockungsmöglichkeit in absehbarer Zeit wohl kaum Gebrauch gemacht werden dürfte.

Auf den Gefahrenbereich "Bordell/Kriminalität" angesprochen, wurde uns versichert, dass man diesen Problembereich voll im Griff hätte; dies sei eine Frage des Managements und der Vorschriften.

4.2. Gruyère

Das Motel de la Gruyère an der N12 wurde am 12.3.1982 eröffnet und ist damit das zweitälteste Autobahn-Motel in der Schweiz. Betreiberin ist die Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft SSG.

Eine eigentliche Bedürfnisabklärung fand nicht statt, man vertraute auf die Anziehungskraft der landschaftlich attraktiven Aussichtslage.

Das Motel de la Gruyère, das von beiden Fahrtrichtungen der N12 her gut angefahren werden kann, zählt 36 Zimmer mit 72 Betten, wobei eine Option auf eine Vergrösserung besteht. Durch Zustellbetten kann die maximale Kapazität im Bedarfsfall auf 84 Betten erhöht werden. Komfortmässig gilt das Motel als 3-Stern-Betrieb. 1994 betrugen die Übernachtungspreise (inkl. Frühstück) Fr. 95.-- bei Einzel- und Fr. 150.-- bei Doppelbelegung des Zimmers. Bei Verzicht auf das Frühstück werden je Person Fr. 12.-- in Abzug gebracht.

Die Jahresauslastung der Betten schwankte in den letzten Jahren zwischen 58-70 %, jene der Zimmer zwischen 75-85 %. Daraus kann geschlossen werden, dass die Zimmer in etwa 35-45 % der Fälle mit nur einer Person belegt sind, was einen erheblichen Anteil an Geschäftsreisenden vermuten lässt. Im Vergleich zu allen Hotels im Kanton Freiburg sind die vorhandenen Betten im Motel de la Gruyère zweieinhalb bis dreimal besser ausgelastet!

Die höchste Bettenbelegung fällt in den Monaten Juli/August an (80-90 %), die tiefste in den Monaten November bis Januar (35-47 %). Die Abhängigkeit vom touristischen Saisonverlauf ist damit auch hier gegeben, wenngleich weniger ausgeprägt als in Coldrerio.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt derzeit bei rund 1,1 Nächten. 1992 entfiel jede dritte Nacht auf Schweizer, jede fünfte auf Gäste aus Deutschland, jede siebte auf solche aus den Benelux-Staaten, jede zehnte auf französische und jede zwanzigste auf spanische Durchreisende.

Auf das Motel de la Gruyère entfielen in den letzten 6 Jahren zwischen 5,1 und 5,7 % aller Übernachtungen in Hotels des Kantons Freiburg. Wie in Coldrerio ist die Zahl der Nächtigungen auch hier seit 1992 rückläufig, wohl überwiegend aus Gründen der Rezession.

	Übernachtungen		
Jahr	Motel Gruyère	Alle Hotels Kanton Freiburg	Gruyère in % Freiburg
1988	17'288	302'976	5,7 %
1989	18'322	333'852	5,5 %
1990	18'085	343'205	5,3 %
1991	17'260	339'667	5,1 %
1992	16'646	311'806	5,3 %
1993 ca	15'100	296'045	5,1 %

Auch in Gruyère wurde uns versichert, dass man den Gefahrenbereich "Bordell/ Kriminalität" im Griff hätte, da man mit der Zeit ein "feeling" dafür entwickle und entsprechend vorbeugend oder verhindernd eingreifen könne.

4.3. Bellinzona-Süd

Das von Mövenpick betriebene "BenjamInn" bei der Autobahnraststätte Bellinzona-Süd an der N2 wurde am 1.7.1990 eröffnet und ist damit das jüngste Autobahn-Motel der Schweiz.

Der Bau eines Motels gehörte zu den Auflagen des Kantons Tessin für den Betrieb der beiden Autobahn-Raststätten in Bellinzona. Als Bedürfnisabklärung diente die in Kapitel 7.1.1. erwähnte Umfrage unseres Instituts.

Das BenjamInn, das (vorläufig) nur in Fahrtrichtung Nord direkt angefahren werden kann, zählt 55 Zimmer und 110 Betten. Komfortmässig kann es ebenfalls als 3-Stern-Betrieb eigestuft werden (nach Mövenpick = neuer Hoteltyp der Economy-Klasse). 1994 betrugen die Übernachtungspreise (inkl. Frühstück) Fr. 107.50 bei Einzel- und Fr. 165.-- bei Doppelbelegung des Zimmers. Bei Verzicht auf das Frühstück werden je Person Fr. 12.50 in Abzug gebracht.

Die Jahresauslastung der Betten schwankte in den ersten drei vollen Betriebsjahren zwischen 46-49 %, jene der Zimmer zwischen 54-57 %. Daraus kann geschlossen werden, dass die Zimmer in knapp 30 % der Fälle mit nur einer Person und in über 70 % der Fälle mit zwei Personen belegt sind. Der Anteil an Geschäftsreisenden dürfte damit in Bellinzona um etwa zehn Prozentpunkte höher liegen als in Coldrerio.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer im BenjamInn beträgt derzeit rund 1,17 Nächte. Je rund eine von drei Übernachtungen entfällt auf Gäste aus der Schweiz sowie aus Deutschland und jede neunte Nächtigung auf Italiener.

Die Auslastung der vorhandenen Betten im BenjamInn lag in den beiden letzten Jahren deutlich über dem Mittel aller Hotels im Tessin (+ 16-18 %) und auch knapp über den Werten des Motels in Coldrerio.

Die höchste Bettenbelegung fiel 1992/93 in den Monaten Juli-September an (51-67 %), die tiefste in den Monaten November-März (29-34 %). Die Abhängigkeit vom touristischen Saisonverlauf ist somit auch in Bellinzona klar gegeben, wenngleich weniger ausgeprägt als in Coldrerio.

Auf das BenjamInn entfielen in den drei letzten Jahren 0,5 - 0,7 % aller Übernachtungen in Tessiner Hotels. Im Gegensatz zu Coldrerio und zum Kanton Tessin insgesamt sind die Übernachtungen im BenjamInn nicht rückläufig, sondern leicht zunehmend. Wir führen dies darauf zurück, dass es sich um einen modernen, neuen Betrieb handelt, der inzwischen seinen Bekanntheitsgrad aufgebaut hat und im übrigen vom internationalen und professionellen Marketing der Mövenpick-Gruppe profitiert.

		Übernachtungen		
Jahr		Motel BenjamInn	Alle Hotels Kanton Tessin	BenjamInn in % Tessin
1991		18'233	3'323'794	0,5 %
1992		19'170	2'999'286	0,6 %
1993	ca	19'600	2'826'516	0,7 %

Auf die beiden Autobahn-Motels Coldrerio und BenjamInn zusammen entfielen in den Jahren 1992 und 1993 rund 1,1 % aller Übernachtungen in Tessiner Hotels.

Den Gefahrenbereich "Bordell/Kriminalität" hat man auch im BenajmInn - so wurde uns versichert - voll im Griff, zumal sich Mövenpick ein schlechtes Image in dieser Hinsicht gar nicht leisten könne.

5. PROJEKTE WEITERER MOTELS AN SCHWEIZERISCHEN AUTOBAHNEN

5.1. Projekt Grauholz

Am 27.3.1991 beschloss der Regierungsrat des Kantons Bern - gestützt auf einen Antrag der Baudirektion und des Tiefbauamtes - dem Vorhaben der N1-Restaurant Grauholz AG zum Bau eines Grauholz-Motels (N1, Fahrtrichtung Bern) grundsätzlich zuzustimmen (vgl. Anhang 1).

Gemäss dieser Beilage halten Baudirektion und Tiefbauamt das durch die Wirte eruierte Bedürfnis zur Erstellung eines Motels im Grauholz für nachgewiesen. Augenscheine in Bellinzona-Süd und Gruyère sowie Gespräche mit den Betreibern dieser bestehenden Autobahn-Motels bestärkten den Kantonsoberingenieur in der Überzeugung, dass auch ein Betrieb im Grauholz gewinnbringend arbeiten wird.

Aufgrund unserer Gespräche mit dem involvierten Architekturbüro legen die Initianten Wert darauf, dass es sich beim geplanten Bau um ein Hotel und nicht um ein Motel handeln werde.

Damit soll unterstrichen werden, dass der Gefahr der vom Bundesamt für Strassenbau befürchteten Gefahr einer Entwicklung zum "Bordell" bzw. zu einer "Brutstätte des Verbrechens und/oder der Drogenszene" von vornherein auch durch bauliche Massnahmen ein Riegel geschoben wird.

Vorgesehen ist ein höchstens zweigeschossiger Bau (aus Gründen der Landschaftseinbindung sowie des Lärmschutzes) mit anfänglich 75 Zimmern (je ca 3,6 x 6,0 m) und 150 Betten, mit der Möglichkeit zu einer allfälligen späteren Erweiterung auf 220 Betten.

Bei einer Realisierung wäre das Grauholz-Hotel damit der grösste Beherbergungsbetrieb auf dem Areal einer schweizerischen Autobahn-Raststätte.

Der Verkehrsverein der Stadt Bern unterstützt das Projekt, zumal er bereits in seinem 100. Jahresbericht 1989 festgehalten hat, dass das Hotel-Sterben in den Städten auch Bern erfasst hätte und die Stadt deshalb immer mehr den Ruf erwerbe, eine ausgebuchte Stadt zu sein.

Bis heute (Mitte Dezember 1994) ist indessen mit dem Bau noch nicht begonnen worden. Die Realisierungsschwierigkeiten lagen bzw. liegen dem Vernehmen nach bei der Höhe des vom Kanton verlangten Baurechtszinses, bei den Auflagen des Kantons für die Konzession, bei der Zustimmung seitens der Standortgemeinde Ittigen, beim Erfordernis der Ausdehnung der bestehenden eidgenössischen Baulinie sowie bei der verlangten Umweltverträglichkeitsprüfung.

5.2. Mövenpick-Projekte

Mövenpick plant ein weiteres Hotel oder Motel bei der Autobahnraststätte Kemptthal an der N1, Fahrtrichtung Winterthur, das jedoch auch von der Fahrtrichtung Zürich her problemlos angefahren werden könnte.

Das baureife Projekt sieht in einer ersten Etappe 100 Zimmer vor, von denen 25 (abgetrennt) für des Raststätten-Personal reserviert wären (als Ersatz für die bestehende "alte" Personal-Baracke) und 75 für Gäste.

Vorausschauend soll Raum für eine allfällige zweite Etappe mit weiteren 40 Zimmern vorbehalten werden.

Bei einer Realisierung wäre das Mövenpick-Hotel Kemptthal der grösste Beherbergungsbetrieb auf dem Areal einer schweizerischen Autobahn-Raststätte, vom Gästetrakt her vergleichbar mit jenem des Projektes Grauholz.

Die Architektur wird als "angepasst" bezeichnet (dreistöckiger Glaspavillon mit Giebeldach), ohne Anlehnung an das BenjamIn bei Bellinzona.

Das Bedürfnis für ein Autobahn-Hotel oder -Motel an diesem Standort wird von Mövenpick in erster Linie von den hohen Fahrzeugfrequenzen, dem beachtlichen Anteil an Vertretern/Geschäftsreisenden sowie aus dem Mangel an 3-Stern-Betten in Winterthur abgeleitet. Ergänzend wird - wie dies übrigens auch bei allen anderen untersuchten Standorten der Fall ist - auf die Synergien zum bereits bestehenden Restaurant hingewiesen.

Mövenpick ist überzeugt, mit dem geplanten Betrieb weder der traditionellen Hotellerie in Winterthur und Umgebung noch dem eigenen Mövenpick-Hotel beim Flughafen Gäste wegzunehmen. Man setzt insbesondere auf die Animation von Geschäftsreisenden, die sonst gar nicht auswärts übernachten würden und erwartet deshalb geringere saisonale Schwankungen als in Bellinzona.

Erst vage Pläne für weitere Mövenpick-Hotels oder -Motels auf dem Areal von schweizerischen Autobahn-Raststätten bestehen für die Standorte Würenlos (N1, Fahrtrichtung Zürich) und Neuenkirch (N2).

Eine allfällige Konkretisierung dieser Pläne wird von den Erfahrungen in Kemptthal abhängig gemacht.

6. EIN AUSLÄNDISCHES BEISPIEL: AUTOBAHN-MOTEL BADEN-BADEN

Das Rasthaus + Motel Baden-Baden an der Autobahn A5 Karlsruhe-Basel gehört nach der Sanierung in den Jahren 1989/90 mit zu den modernsten Anlagen dieser Art entlang des deutschen Autobahnnetzes. Besitzerin ist die GfN Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen m.b.H., die den Betrieb an einen Pächter verpachtet hat.

Das Motel, das von beiden Fahrtrichtungen her gut erreichbar ist, zählt 40 Zimmer und 75 Betten und ist damit kapazitätsmässig mit den schweizerischen Betrieben Coldrerio und Gruyère vergleichbar. Komfortmässig kann auch das Motel Baden-Baden als 3-Stern-Betrieb eingestuft werden. 1994 betrugen die Übernachtungspreise (inkl. Frühstück) DM 118.50 bei Einzel- und DM 187.-- bei Doppelbelegung des Zimmers. Bei Verzicht auf das Frühstück werden je Person DM 18.50 in Abzug gebracht.

Zum derzeitigen Wechselkurs liegen die Preise in Baden-Baden knapp unter jenen des BenjamInn in Bellinzona, jedoch über jenen von Coldrerio und Gruyère.

Die Jahresauslastung der Betten wurde vom Pächter anlässlich unseres Besuches mit rund 80 % angegeben, jene der Zimmer mit annähernd 90 %. Diese Werte liegen deutlich über jenen der untersuchten Schweizer Betriebe und hängen vermutlich damit zusammen, dass die Beherbergungs-Kapazität des Motels Baden-Baden im Vergleich zum durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) des entsprechenden Autobahnabschnittes relativ klein ist.

Wie uns von Vertretern der GfN mitgeteilt wurde, ist für zukünftige Motel-Bauten an deutschen Autobahnen denn auch eine Mindestgrösse von 60 Zimmern (ca 120 Betten) vorgesehen. Man ist überzeugt davon, dass auch die doppelte Kapazität in Baden-Baden während mindestens 6 Monaten im Jahr problemlos voll auszulasten wäre.

Zum Vergleich: 1990 bot die GfN in Deutschland an 52 Autobahn-Raststätten Übernachtungsmöglichkeiten an mit total 1'550 Zimmern und 2'837 Betten. Die Bettenbelegung lag bei durchschnittlich 58 %, jene der Zimmer bei durchschnittlich 65 %.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt im Motel Baden-Baden - genauso wie in der Schweiz - bei knapp über 1 Nacht.

Eine Konkurrenzierung der Stadthotellerie von Baden-Baden wird aufgrund des gegebenen "Distanzschutzes" klar verneint.

Den Gefahren eines allfälligen "Bordelltourismus" wird in Baden-Baden nach den erhaltenen Auskünften durch Entzug der Anonymität und andere geeignete Massnahmen von vornherein ein Riegel geschoben.

7. DAS BEDÜRFNIS NACH ÜBERNACHTUNGSMÖGLICHKEITEN AN AUTOBAHNEN

7.1. Das Bedürfnis aufgrund von Umfragen

7.1.1. Bellinzona

1986/87, d.h. nach Eröffnung der Autobahnraststätte Bellinzona-Nord (N2, Fahrtrichtung Lugano), jedoch vor dem Bau der Autobahnraststätte Bellinzona-Süd (N2, Fahrtrichtung Gotthard) und vor dem Bau des BenjamInn, hat unser Institut im Auftrag von Mövenpick über einen Zeitraum von 229 Tagen rund 1'000 nach einem Zufallsverfahren ausgewählte Benützer der Raststätte Bellinzona-Nord insbesondere nach ihren Übernachtungsabsichten in einem allfälligen Motel bei dieser Raststätte befragt.

Anlass der Umfrage war die Auflage des Kantons Tessin an den Betreiber der Raststätte, hier innert nützlicher Frist auch Übernachtungsmöglichkeiten anzubieten. Die Umfrage sollte zeigen, inwiefern dafür ein Bedürfnis besteht.

Das Ergebnis der Umfrage ist deshalb von besonderem Interesse, weil das Motel inzwischen gebaut wurde (wenngleich bei der Raststätte Bellinzona-Süd statt Bellinzona-Nord und vorläufig ohne direkte Zufahrtsmöglichkeit von letzterer her) und demzufolge überprüft werden kann, inwiefern hypothetische Absichtserklärungen und tatsächliches Verhalten übereinstimmen oder nicht.

Der Fragebogen, das Ergebnis der Umfrage sowie methodische Erläuterungen dazu finden sich im Anhang 2. Sowohl die Frage nach den aktuellen Übernachtungsabsichten (am Tage des Interviews bzw. bezogen auf die erfasste Hin- und Rückfahrt) als auch die Frage nach den zukünftigen Übernachtungsabsichten ergab hochgerechnet und für beide Fahrtrichtungen ein Volumen von durchschnittlich rund 100'000 Logiernächten pro Jahr.

Vergleicht man dieses Ergebnis mit den bisher im BenjamInn tatsächlich realisierten Frequenzen - unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Nord-Süd-Verkehr nach Schätzungen der Motel-Leitung wegen der etwas umständlichen Zufahrtsbedingungen nur rund 20 % der Übernachtungen erbringt -, so muss ernüchternd festgestellt werden, dass die im dritten vollen Betriebsjahr erzielten Übernachtungen (knapp 20'000) rund 1/3 der anlässlich der Umfrage geäusserten Übernachtungsabsichten entsprechen.

Berücksichtigt man noch, dass die Fahrzeugfrequenzen bei der Zählstelle "Umfahrung Bellinzona" seit 1986 um über 50 % zugenommen haben, die durchschnittliche Personenzahl je Fahrzeug hingegen um ca 20 % abgenommen haben dürfte, so reduziert sich der Realisierungsfaktor der Absichtsäusserungen auf noch ca 25 %.

7.1.2. Pratteln

Im Rahmen einer Marktanalyse unseres Instituts für die Windrose-Autobahnraststätten im Jahre 1987, die stichprobenweise sämtliche Monate, Wochentage und Tageszeiten abdeckte, haben wir den 902 Befragten in Pratteln auch 3 Fragen zu einem allfällig hier zu bauenden Motel gestellt (vgl. Anhang 3).

Was die Komfort- bzw. Preis/Leistungs-Ansprüche seitens der potentiellen Benützer anbelangt, decken sich diese recht gut mit dem tatsächlichen Standard der bestehenden Autobahn-Motels in der Schweiz, votierte doch eine absolute Mehrheit (54 %) für einen 3-Stern-Betrieb.

Auf die Frage, ob sie in einem Raststätten-Motel Pratteln übernachten würden, wenn eines vorhanden wäre, antwortete fast jeder vierte Befragte mit "ja" (4,4 % ja, heute; 19,7 % ja, in Zukunft). 73,4 % der befragten Personen meinten, dass sie nie in einem solchen Motel übernachten würden.

Die grössten Anteile von "ja"-Antworten entfielen auf die Franzosen, die Belgier und Luxemburger (je 43 %), die Deutschen (32 %), auf die Carreisenden (35 %) und auf die Besucher mit dem Fahrtmotiv Ferien/Urlaub (32 %) bzw. in den Monaten Juli, August und Februar (31-33 %).

Die 4,4 % der Befragten, die angeblich am Tage des Interviews bei der Raststätte Pratteln übernachtet hätten, sofern es hier ein Motel gegeben hätte, entsprechen auf 12 Monate hochgerechnet knapp 100'000 Personen und damit einem ebensolchen Potential an Übernachtungen.

Bis heute (1994) dürfte dieses Potential auf ca 110'000 Übernachtungen angewachsen sein (Anstieg des durchschnittlichen Tagesverkehrs bei der Autobahn-Zählstelle Muttenz rund + 22 %, angenommene Abnahme der durchschnittlichen Zahl an Personen je Fahrzeug = - 10 %). Sofern die Erfahrungen von Bellinzona, wonach ca 25 % der Absichtserklärungen tatsächlich realisiert werden, auf Pratteln übertragbar wären, könnte hier heute mit rund 27'000 Übernachtungen p.a. gerechnet werden.

7.2. Das Bedürfnis aufgrund der Frequentierung bestehender Autobahn-Motels

7.2.1. Überdurchschnittliche Auslastung von Autobahn-Motels

Die Kapitel 4.1. bis 4.3. haben gezeigt, dass die drei bestehenden Autobahn-Motels in der Schweiz deutlich besser ausgelastet sind als die übrigen Hotels in ihrer Umgebung und auch im gesamtschweizerischen Vergleich schneiden die Motels von Coldrerio, Gruyère und Bellinzona gut ab.

1993 entfielen auf sie insgesamt 263 Betten und über 47'000 Übernachtungen (von der Grössenordnung her vergleichbar z.B. mit der Bettmeralp), was einer durchschnittlichen Belegung von 49,2 % entspricht.

Gesamtschweizerisch waren die vorhandenen Hotelbetten mit 34,5 % um fast 15 Prozentpunkte schlechter ausgelastet, und selbst wenn nur die Belegung der verfügbaren Betten zum Vergleich herangezogen wird (40,8 %), schneiden die Autobahn-Motels noch immer um über 8 Prozentpunkte besser ab.

Die in Kapitel 6. angeführten Zahlen aus Deutschland bestätigen und bekräftigen die Feststellung, dass Autobahn-Motels überdurchschnittlich gut ausgelastet sind.

Das Bedürfnis nach Übernachtungsmöglichkeiten an Autobahn-Raststätten ist damit grundsätzlich ausgewiesen.

7.2.2. Zusammenhänge zwischen Übernachtungen und Verkehrsmenge

Nachstehend wollen wir untersuchen, inwiefern zwischen der Zahl der Übernachtungen in den einzelnen Autobahnmotels und der Zahl der Fahrzeuge, die bei der nächstgelegenen automatischen Zählstelle registriert werden, eine Gesetzmässigkeit besteht.

Für die Zahl der Fahrzeuge stützen wir uns einerseits auf den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) ab, der alle 24 Stunden umfasst, und anderseits nur auf den Verkehr, der durchschnittlich in der Zeit von 20-23 Uhr bzw. von 19-24 Uhr erfasst wird, da die Kunden der Autobahn-Motels nach übereinstimmender Auskunft grösstenteils erst während diesen Abendstunden einchecken, und zwar meist spontan, d.h. ohne Vorausreservation. Detaillierte Angaben über diese Abendstunden liegen uns allerdings nur für die Jahre 1989-1991 vor.

Diesem DTV stellen wir die durchschnittliche Zahl an Übernachtungen je Tag (DTÜ) gegenüber und berechnen als Kennziffern, wieviele Übernachtungen im Mittel je 100 vorbeifahrende Fahrzeuge generiert werden:

		DTV (Fahrzeuge)			DTÜ in % DTV		
Jahr	DTÜ	0-24 h	19-24 h	20-23 h	0-24	19-24	20-23
Motel Coldrerio - Zählstelle 77 "Chiasso-Brogeda"							
1988	39,9	17'589			0,23		
1989	43,2	nur unvollständige Angaben					
1990	43,5	20'203	3'898	2'350	0,22	1,12	1,85
1991	43,9	21'916	4'173	2'530	0,20	1,05	1,74
1992	38,7	22'948			0,17		(1,45)
1993	34,4	21'109			0,16		(1,40)
BenjamInn Bellinzona - Zählstelle 100 "Umfahrung Bellinzona"							
1991	50,0	31'858	5'009	2'895	0,16	1,00	1,73
1992	52,4	33'658			0,16		(1,71)
1993	53,7	33'225 *			0,16		(1,78)
Motel de la Gruyère - Zählstelle 147 "Umfahrung Bulle"							
1988	47,2	21'565			0,22		
1989	50,2	20'779	3'224	1'780	0,24	1,56	2,82
1990	49,5	22'413	3'506	1'930	0,22	1,41	2,56
1991	47,3	23'206	3'606	1'992	0,20	1,31	2,37
1992	45,5	23'649			0,19		(2,24)
1993	41,4	23'853			0,17		(2,02)

DTÜ = Durchschnittliche Zahl an Übernachtungen je Tag

DTV = Durchschnittlicher Tagesverkehr (Anzahl Fahrzeuge)

* = Durchschnitt von nur 8 vorliegenden Monatsergebnissen

( ) = Schätzungen ITV

Die Erkenntnisse aus diesen Zahlen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

a) Kennziffer "Übernachtungen je 100 Fahrzeuge im 24-Stunden-Verkehr"

- In den beiden Motels Coldrerio und Gruyère, für die Angaben seit 1988 vorliegen, verzeichnen wir hinsichtlich der Zahl der Logiernächte je 100 Fahrzeuge im 24-Stunden-Verkehr eine recht ähnliche Entwicklung: in den Jahren 1988-1990 Stabilisierung der Kennziffer auf dem Niveau von 0,22 - 0,24 und seither - trotz ungefähr gleichbleibender Verkehrsmenge - kontinuierlicher Rückgang auf Werte von noch 0,16 - 0,17 Nächtigungen je 100 Fahrzeuge.

  Als plausible Begründungen für diesen Rückgang bieten sich an:

  - Rezession;
  - Evtl. Rückgang der durchschnittlichen Zahl an Insassen je Fahrzeug;
  - Alter/Modernisierungsrückstand der beiden Motels.

- Im BenjamInn Bellinzona verharrte die Kennziffer in allen drei bisherigen Betriebsjahren auf dem Niveau von 0,16, d.h. sie lag in den Jahren 1991 und 1992 unter den Werten von Coldrerio und Gruyère, hat jedoch den dort festzustellenden Rückgang nicht mitgemacht.

  Als plausible Begründungen für diese abweichende Entwicklung in Bellinzona bieten sich an:

  - Start auf tieferem Niveau wegen ungenügender Erschliessung des Verkehrs Richtung Lugano (keine direkte Zufahrt von der Raststätte Bellinzona-Nord her);
  - Kompensation des rezessiven Einbruchs durch zunehmenden Bekanntheitsgrad, Marketinganstrengungen von Mövenpick sowie Attraktivität des modernen und architektonisch eigenwilligen Betriebes.

- 1993 stellen wir in allen 3 Raststätten praktisch den gleichen Wert fest: je 100 Fahrzeuge, die im Laufe von 24 Stunden gezählt wurden (beide Fahrtrichtungen zusammen), fielen in den Motels durchschnittlich 0,16 - 0,17 Übernachtungen an.

b) Kennziffer "Übernachtungen je 100 Fahrzeuge im Abendverkehr"

Da in den Autobahn-Motels die meisten Anfragen betreffend freien Zimmern/Betten in der Zeit von 19-24 Uhr anfallen - mit deutlicher Konzentration auf die 3 Stunden 20-23 Uhr -, kann man sich auf den Standpunkt stellen, dass für die Generierung von Logiernächten nur jener Verkehr von Bedeutung ist, der in diesen abendlich/nächtlichen Zeitraum fällt.

Für die Jahre 1989 - 1991 liegen uns für die 3 Zählstellen in der Nähe der untersuchten Motels diesbezügliche Detailangaben zum Teil vor.

- Für das Jahr 1991 haben wir ähnliche Kennziffern für die beiden Motels im Tessin: je 100 Fahrzeuge, die zwichen 19 und 24 Uhr im Bereich der Raststätten gezählt wurden (beide Fahrtrichtungen), fielen in Coldrerio 1,05 und im Benjamlnn 1,00 Nächtigungen an, je 100 Fahrzeuge im Zeitraum 20-23 Uhr 1,74 bzw. 1,73 Übernachtungen.

- In Gruyère war die Ausbeute an Übernachtungen je 100 Fahrzeuge in den Jahren 1990 und 1991 um 25-31 % (19-24 Uhr) bzw. um 36-38 % (20-23 Uhr) grösser als im Tessin.

  Als plausible Begründungen dafür bieten sich an:

  - Landschaftlich/touristisch attraktivere Lage des Motels de la Gruyère;
  - Evtl. entsprechend geringerer Anteil an Fahrzeugen aus dem relativen Nahbereich der Raststätte als im Tessin.

- Sowohl in Gruyère als auch in Coldrerio sind die Kennziffern seit 1989 rückläufig. Als plausible Begründungen für diese Entwicklung bieten sich an:

  - Rezession;
  - Evtl. Rückgang der durchschnittlichen Zahl an Insassen je Fahrzeug;
  - Alter/Modernisierungsrückstand der beiden Motels.

c) Übertragung der Kennziffern auf die Standorte Grauholz, Kemptthal, Pratteln

Da für die Standorte Grauholz und Kemptthal bekanntlich konkrete Motelprojekte vorliegen und am Standort Pratteln 1987 von unserem Institut eine Umfrage durchgeführt wurde, möchten wir interessehalber ausrechnen, welche minimalen und maximalen Übernachtungszahlen dort 1993 zu erwarten gewesen wären, wenn die für Coldrerio, Bellinzona und Gruyère ermittelten Kennziffern auch an diesen potentiellen Motel-Standorten Gültigkeit hätten.

Die Analogierechnung basiert auf dem durchschnittlichen täglichen Verkehr des Jahres 1993, zwischen 20 und 23 Uhr, gemessen an folgenden Zählstellen:

- für Grauholz = Zählstelle 56 "Schönbühl-Grauholz"
- für Kemptthal = Zählstelle 114 "Brüttisellen"
- für Pratteln = Zählstelle 81 "Muttenz"

Als Minimum legen wir die geschätzte Kennziffer 1993 für Coldrerio zugrunde (1,4 Logiernächte je 100 Fahrzeuge), als Maximum die entsprechende Kennziffer für Gruyère (2,0 Logiernächte je 100 Fahrzeuge).

Für die Errechnung der optimalen Betriebsgrösse legen wir die Annahme zugrunde, dass die Betten des Motels bei Erreichung des Maximalwertes an Übernachtungen im Jahresmittel zu 70 % ausgelastet seien (bzw. zu 49 % bei Erreichung des Minimalwertes).

Motel-Standort	Theoretisch errechnete Übernachtungszahl 1993 Minimum	Maximum	Optimale Betten-zahl
Grauholz	32'700	46'700	183
Kemptthal	31'200	44'600	175
Pratteln	39'200	55'900	219

Bei Anwendung der allgemeineren Kennziffer "Übernachtungen je 100 Fahrzeuge im 24-Stunden-Verkehr" ergäben sich Werte, die um 6-11 % unter den oben errechneten Maximalwerten lägen.

Offen bleiben muss die Frage, inwiefern die Übertragung der Kennziffern der bestehenden Autobahn-Motels auf andere Standorte realistisch ist oder nicht. Für die Beantwortung dieser Frage bedarf es weiterer Forschungsarbeiten oder - noch besser - der Realisierung der Projekte.

8. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Aus unseren Gesprächen, Recherchen und Analysen ziehen wir folgende Schlussfolgerungen:

1) Das Bedürfnis nach Übernachtungsmöglichkeiten an Autobahn-Raststätten ist grundsätzlich ausgewiesen. Hauptsächliche Begründungen:

   - Die Kapazitätsauslastung der drei bestehenden Autobahn-Motels in der Schweiz liegt deutlich über dem regionalen und nationalen Hotellerie-Durchschnitt und Analoges gilt für die Autobahn-Motels in Deutschland.

   - Je 100 Fahrzeuge, die zwischen 20 und 23 Uhr im Bereich der bestehenden schweizerischen Autobahn-Motels gezählt wurden, generierten in den Jahren 1989-1991 1,7 bis 2,8 Motel-Übernachtungen.

     Diese Kennziffern sind allerdings in Coldrerio und Gruyère rückläufig (vermutlich überwiegend rezessionsbedingt) und dürften 1993 noch bei 1,4 - 2,0 Übernachtungen gelegen haben.

   - Bei Umfragen an Autobahn-Raststätten über die Übernachtungsbereitschaft und -häufigkeit in einem allfällig hier zu bauenden Motel erhält man erfahrungsgemäss überhöhte Absichtserklärungen (1/4 bis 1/3 der Befragten können sich vorstellen, in Zukunft von einer solchen Übernachtungsmöglichkeit gelegentlich oder häufiger Gebrauch zu machen).

Im Falle von Bellinzona beispielsweise entsprechen die heutigen Nächtigungszahlen ungefähr einem Viertel des Volumens, das gemäss einer 4 Jahre vor Eröffnung durchgeführten Umfrage theoretisch zu erwarten gewesen wäre.

Dennoch: trotz dieser Einschränkungen bleibt ein substantieller "harter Kern" an echtem Übernachtungsbedürfnis der Strassenbenützer zurück.

2) Die im Vergleich zu den beiden Tessiner Motels deutlich höheren Werte der oben genannten Kennziffern für das Motel de la Gruyère deuten auf einen nicht zu unterschätzenden Effekt einer landschaftlich/touristisch attraktiven Lage eines solchen Betriebes hin.

3) Alle drei schweizerischen Autobahn-Motels und auch das zu Vergleichszwecken untersuchte deutsche Autobahn-Motel in Baden-Baden sind vom Komfort und der Preislage her 3-Stern-Betriebe.

   Diese Realität entspricht auch voll und ganz den Ergebnissen unserer Umfragen in Bellinzona und Pratteln.

4) Nach übereinstimmenden Aussagen der Verantwortlichen aller untersuchten Autobahn-Motels hat man die Probleme "Bordelltourismus/Drogenszene/Kriminalität" überall im Griff. Dies sei eine Frage des Managements sowie geeigneter vorbeugender Massnahmen.

5) Das Bedürfnis einiger Städte, dem "Hotelsterben" und insbesondere dem Trend der sinkenden Zahl von günstigen Betten durch Schaffung eines Zusatzangebotes auf günstigem und gut erschlossenem Nationalstrassenraum entgegenzuwirken, besteht zusätzlich zum echten Bedürfnis der Automobilisten nach Beherbergungsmöglichkeiten bei Autobahn-Raststätten.

6) Datenlücken bestehen u.E. hinsichtlich folgender Fragen bzw. Bereiche:

- Sind die für Coldrerio/Bellinzona/Gruyère ermittelten Kennziffern bezüglich des Verhältnisses zwischen Übernachtungszahl und Verkehrsmenge von allgemeiner Gültigkeit und damit auf andere Standorte übertragbar oder handelt es sich überwiegend um standortspezifische Spezialfälle, aus denen nur beschränkt Analogieschlüsse gezogen werden dürfen?

  Empfehlung: Berechnung und Analyse der entsprechenden Kennziffern für eine grössere Zahl ausländischer Autobahn-Motels, um die Datenbasis breiter abzustützen.

- Genauere Verifizierung bzw. Falsifizierung der Hypothesen, weshalb die errechneten Kennziffern in den letzten Jahren in Coldrerio und Gruyère rückläufig, in Bellinzona hingegen stabil geblieben sind.

- Periodische, stichprobenweise Erhebungen über die durchschnittliche Zahl an Insassen je Fahrzeug.

7) Aufgrund unserer Kennziffern und der daraus abgeleiteten grundsätzlichen Bejahung des Bedürfnisses nach Übernachtungsmöglichkeiten an Autobahn-Raststätten kann die optimale Zahl und Verteilung solcher Motels/Hotels in der Schweiz nicht ermittelt werden. Dies ist und bleibt ein politischer Entscheid.

   Sofern vertiefte Analysen die Übertragbarkeit unserer Kennziffern auf andere Standorte im Prinzip bestätigen sollten, könnten wir uns immerhin vorstellen, dass in der Schweiz mittelfristig insgesamt rund 8-10 über alle Landesteile gestreute Autobahn-Motels auch betriebswirtschaftlich zu vertreten wären.

ANHANG

ANHANG 1	gelb	Projektiertes Autobahn-Motel Grauholz
ANHANG 2	rosa	Umfrage unseres Instituts von 1986/87 zu Übernachtungsmöglichkeiten in einem allfälligen Autobahn-Motel Bellinzona
ANHANG 3	grün	Umfrage unseres Instituts von 1987/88 zu Übernachtungsmöglichkeiten in einem allfälligen Autobahn-Motel Pratteln

ANHANG 1

Projektiertes Autobahn-Motel Grauholz

KANTON BERN
CANTON DE BERNE

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES REGIERUNGSRATES
EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DU CONSEIL-EXECUTIF

27. März 1991 21C

1157 Baudirektion/Tiefbauamt; Autobahnraststätte N 1 Grauholz; Erstellung eines Motels
Grundsatzbeschluss

Der Regierungsrat beschliesst,

- dem Vorhaben der N 1-Restaurant-Grauholz AG zum Bau eines Grauholz-Motels grundsätzlich zuzustimmen und

- die Baudirektion bzw. das Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit der Finanzdirektion zu beauftragen, die zur Erweiterung der bestehenden Konzession nötigen Vorbereitungen zu treffen und dem Regierungsrat den diesbezüglichen Beschlussesentwurf zu gegebener Zeit vorzulegen.

An die Baudirektion

Für getreuen Protokollauszug

Der Staatsschreiber:

VORTRAG

der Baudirektion des Kantons Bern

an den Regierungsrat

BAUDIREKTION/TIEFBAUAMT
AUTOBAHNRASTSTÄTTE N 1 GRAUHOLZ; ERSTELLUNG EINES MOTELS
GRUNDSATZBESCHLUSS

---

1. Ausgangslage

Am 1. Juni 1973 wurde der N 1 - Restaurant Grauholz AG (im folgenden als Wirte bezeichnet) vom Staat Bern eine Konzession erteilt. Diese berechtigte die Wirte zur Errichtung und zum Betrieb eines Restaurants mit weiteren Nebenanlagen wie Resto-Shop und "Märit". Mit Regierungsratsbeschluss Nr. 0024 vom 9. Januar 1991 wurde die bauliche Erweiterung dieser Anlagen im Sinne der Nationalstrassenbaugesetzgebung zusätzlich bewilligt, da die Wirte grundsätzlich Gewähr für die gastronomisch und betriebswirtschaftlich erfolgreiche Führung der Gesamtanlage bieten.

2. Motel-Vorhaben

Im Laufe des Jahres 1989 unterbreiteten die Wirte dem Tiefbauamt das Begehren, als Annexbetrieb zur Restauration ein Motel zu erstellen und zu betreiben, welches die Bedürfnisse der Autobahnbenützer nach einer rasch und problemlos erreichbaren Schlafgelegenheit abdeckt. Geplant ist die Erstellung eines Motels mit 75 Doppelzimmern ohne Restaurationsbetrieb auf einer an den heutigen Rastplatz angrenzenden Parzelle zwischen der N 1 und dem Wald in Richtung Zollikofen. Diese Parzelle steht im Eigentum des Staates Bern (Etat der kantonalen Liegenschaftsverwaltung). Die Möglichkeit der Erweiterung der Baulinie nach eidgenössischem Nationalstrassenbaugesetz ist im Gebiet des Rastplatzes grundsätzlich gegeben. Für die Einzonung wird auf Punkt 3.4 hienach verwiesen.

3. Bedürfnis/Stellungnahmen

3.1 Baudirektion/Tiefbauamt

Baudirektion und Tiefbauamt halten das durch die Wirte eruierte Bedürfnis zur Erstellung eines Motels im Grauholz für nachgewiesen. Ein kürzlich durchgeführter Augenschein auf der N 2-Autoraststätte Bellinzona-Süd (Monte-Carasso) sowie das mit den Betreibern (Mövenpick) geführte Gespräch

bestärkten den Kantonsoberingenieur in der Ueberzeugung, dass dieser Betrieb gewinnbringend arbeitet. Gleich verhält es sich beim Gruyère-Motel an der N 12 im Kanton Freiburg. Beim Bundesamt für Strassenbau sind derzeit mehrere Motelgesuche hängig; in Kürze wird zumindest in Kempttal ZH ein weiterer Betrieb entstehen. Ferner ist ein Projekt für Würenlos AG bekannt.

3.2 Kantonale Liegenschaftsverwaltung

Die Liegenschaftsverwaltung steht dem Begehren der Wirte grundsätzlich positiv gegenüber und ist demzufolge bereit, das zusätzlich benötigte Land im Baurecht abzugeben bzw. zum Nationalstrassen-Etat zu schlagen, damit das Konzessionsgebiet der Wirte erweitert werden kann.

3.3 Bundesamt für Strassenbau

Das zuständige Bundesamt steht dem Bau von Motels an Nationalstrassen skeptisch gegenüber, stützt sich jedoch bei dieser Ansicht ausschliesslich auf ausländische Erfahrungen. Hier wird jedoch u.E. vernachlässigt, dass die ausländischen Beherbergungsstandards an Autobahnen mit den schweizerischen kaum verglichen werden können. Auf Grund der Tatsache, dass die Bewilligungskompetenz nach geltender Rechtslage bei den Kantonen liegt - welche davon Gebrauch machen -, können die eidgenössischen Behörden Motelbauvorhaben an schweizerischen Nationalstrassen selbst innerhalb der Baulinien nicht verhindern. Dies ging u.a. aus einer Besprechung mit dem Direktor des genannten Bundesamtes am 19. Dezember 1990 hervor, wobei die Wirte erstmals Gelegenheit erhielten, ihr Begehren auf eidgenössicher Ebene zu vertreten.

Das Bundesamt macht im übrigen ausdrücklich darauf aufmerksam, dass das Bauvorhaben die Ausdehnung der bestehenden eidgenössischen Baulinie erfordert und zudem der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen wird.

3.4 Gemeinde Ittigen

Die Standortgemeinde Ittigen begrüsst das Projekt, wohl nicht zuletzt aus volkswirtschaftlichen bzw. fiskalischen Gründen. Die Gemeindebehörden stehen demzufolge auch der notwendigen Einzonung der Motelparzelle (ein Anwendungsfall von Art. 24 RPG ist hier nicht gegeben) befürwortend gegenüber.

3.5 Verkehrsverein Bern

In Bern ist es - zumal während der Dauer parlamentarischer Sessionen - schwierig für einen Passanten, ein Hotelbett zu bekommen. Die zusätzlich immer häufiger stattfindenden Ausstellungen und Kongresse akzentuieren diese Situation. Angesichts des akuten Mangels an Uebernachtungsmöglichkeiten (vgl. hiezu z.B. die Nr. 38 der Hotel-Revue vom 20. September 1990, Leitartikel "Malaise und kein Ende") würde es der Verkehrsverein begrüssen, dass den Durchreisenden im

Grauholz Schlafgelegenheiten geboten werden. Dies nicht zuletzt auf Grund der Aussagen der Wirte, dass ihrerseits kein zusätzlicher Kongresstourismus geschaffen werden soll und dass den einschlägig orientierten Hotels in Bern und Umgebung keine diesbezügliche Konkurrenz entstehen würde.

4. Finanzielles

Für den Staat Bern bedeutet die Erweiterung der bestehenden Konzession auf das geplante Motel eine bedeutende Erhöhung der jährlichen Einnahmen aus Konzessionsgebühren. Diese können derzeit noch nicht genau beziffert werden. Was den unter ähnlichen Voraussetzungen zu entrichtenden Baurechtszins betrifft, so kann nach Aussage der Liegenschaftsverwaltung von bis zu Fr. 25.--/m2 ausgegangen werden.

5. Antrag

In Erwägung der vorstehenden Bemerkungen stellen wir dem Regierungsrat den Antrag,

- dem Vorhaben der Wirte zum Bau eines Grauholz-Motels grundsätzlich zuzustimmen und
- die Baudirektion bzw. das Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit der Finanzdirektion zu beauftragen, die zur Erweiterung der bestehenden Konzession nötigen Vorbereitungen zu treffen und dem Regierungsrat den diesbezüglichen Beschlussesentwurf zu gegebener Zeit vorzulegen.

Bern, 18. Februar 1991

Baudirektion
Der Direktor

R. Bärtschi, Regierungsrat

ANHANG 2

Umfrage unseres Instituts von 1986/87 zu Übernachtungsmöglichkeiten in einem allfälligen Autobahn-Motel Bellinzona

Datum:	Tag 24. Monat 2.
Wochentag:	1 2 3 4 5 6 7
Uhrzeit:	21.30 Uhr

F R A G E B O G E N

Über den Ausbau der Mövenpick-Autobahnraststätte Bellinzona

1) Dürfen wir Sie zunächst nach Ihrem Wohnort fragen, wo Sie zu Hause sind?

Postleitzahl/Ort: 6900 Massagno

Staat: CH

Bundesland/Kanton: Ticino

2) Wo haben Sie die letzte Nacht übernachtet?

☒ zu Hause (am Wohnort)

☐ in (Ort): .....

Wieviele Kilometer sind es von dort bis hier nach Bellinzona? 29. km

3) Haben Sie seit Ihrer Wegfahrt heute schon bei anderen Autobahn-Raststätten einen Halt eingelegt?

☒ nein

☐ ja, in: .....

4) Wo werden Sie heute abend Übernachten?

☒ zu Hause (am Wohnort)

☐ in: .....

Wieviele Kilometer sind es noch bis dorthin? 29. km

5) Mit welcher Art von Fahrzeug sind Sie unterwegs?

☒ PKW

☐ PKW mit Wohnwagen

☐ Minibus/Kleintransporter

☐ Motorhome

☐ Lastwagen

☐ Bus/Car

☐ Motorrad

☐ anderes: .....

6) Wieviele Personen (inkl. Kinder) reisen gemeinsam mit demselben Fahrzeug?

Total = 4 Personen,

davon: 3 männliche Personen

1 weibliche Personen

davon:

- ..... 0-15-jährige Personen
- 3 16-25 jährige Personen
- 1 26-45 jährige Personen
- ..... 46-65 jährige Personen
- ..... Personen über 65

7) Welches sind die Motive Ihrer Fahrt?

- ☐ Ferien / Urlaub
- ☐ Wochenend-Ausflug
- ☐ Tagesausflug
- ☐ beruflich / geschäftlich / dienstlich
- ☐ familiäre Gründe
- ☐ andere Gründe, nämlich: Eishockey-Training

8) Von welchen Einrichtungen der Raststätte Bellinzona hier haben Sie Gebrauch gemacht?

- ☒ Parkplatz
- ☒ Telefon
- ☒ Restaurant
- ☐ Hotel Information/Reservation
- ☐ Auskunftsstand des Tessiner Verkehrsbüros
- ☒ WC / Toilette
- ☐ Dusche
- ☐ Tankstelle
- ☐ Auto-Shop
- ☐ Bank

9) Fahren Sie diese Strecke häufiger oder heute zum ersten Mal?

- ☐ zum ersten Mal
- ☐ zum 2. oder 3. Mal
- ☐ zum 4. bis 10. Mal
- ☒ regelmässig, ca 5... mal pro ~~Jahr~~ Woche

10) Haben Sie schon irgendwo und irgendwann in einem Autobahn-Motel übernachtet?

- ☒ nein
- ☐ ja, zuletzt im Jahre ..... in: .....

11) Was ist Ihnen an der Raststätte Bellinzona hier besonders positiv und was besonders negativ aufgefallen?

Besonders positv: sehr sauber, persönl. freundlich

Besonders negativ: zu wenig kleinere Imbisse (Fleisch relativ teuer)

12) Wie zufrieden sind Sie hier bei der Raststätte Bellinzona insbesondere ...

a) mit der Qualität des Essens im Restaurant

- [x] sehr zufrieden
- [ ] ziemlich zufrieden
- [ ] weniger zufrieden
- [ ] gar nicht zufrieden
- [ ] kann ich nicht sagen, Restaurant nicht benützt

b) mit dem Preisniveau im Restaurant

- [ ] sehr zufrieden
- [ ] ziemlich zufrieden
- [x] weniger zufrieden
- [ ] gar nicht zufrieden
- [ ] kann ich nicht sagen, Restaurant nicht benützt

c) mit der Freundlichkeit des Personals

- [x] sehr zufrieden
- [ ] ziemlich zufrieden
- [ ] weniger zufrieden
- [ ] gar nicht zufrieden
- [ ] weiss nicht, kann ich nicht beurteilen

d) mit der Sauberkeit / Hygiene

- [x] sehr zufrieden
- [ ] ziemlich zufrieden
- [ ] weniger zufrieden
- [ ] gar nicht zufrieden
- [ ] weiss nicht, kann ich nicht beurteilen

Mövenpick plant einen Ausbau der Raststätte Bellinzona durch Errichtung eines Motels mit 80 Zimmern, direkt neben dem Restaurant, mit Zufahrt von beiden Fahrtrichtungen der Autobahn.

Der Komfort-Standard, die Ausstattung der Zimmer, die angebotenen Dienstleistungen sowie die voraussichtlichen Uebernachtungspreise können dem Beilagenblatt entnommen werden.

Wenn dieses Motel schon gebaut und in Betrieb wäre:

13a) Würden Sie bei Ihrer jetzigen Fahrt heute oder auf der Rückreise eine Uebernachtung in diesem Motel in Erwägung ziehen oder nicht?

- [x] nein; Begründung: wohne zu nahe
- [ ] eventuell unter folgenden Umständen: .....
- [ ] ja, jetzt auf der Fahrt Richtung Süden
- [ ] ja, auf der (Rück)fahrt Richtung Norden

13b) Könnten Sie sich vorstellen, dass Sie bei zukünftigen Fahrten auf dieser Strecke im Mövenpick-Motel Bellinzona übernachten würden?

- [ ] ja, sicher
- [ ] ja, wahrscheinlich
- [ ] vielleicht
- [ ] nein, eher unwahrscheinlich
- [x] nein, bestimmt nicht

Wenn Sie eben mit "ja" oder "vielleicht" geantwortet haben:

- ☐ eher auf der Fahrt Richtung Süden
- ☐ eher auf der Fahrt Richtung Norden
- ☐ in beiden Richtungen

Um wieviele Uebernachtungen pro Person und Jahr könnte es sich im besten Falle handeln?

- ☐ maximal 1 Uebernachtung
- ☐ maximal 2-3 Uebernachtungen
- ☐ maximal 4-6 Uebernachtungen
- ☐ maximal ..... Uebernachtungen

13c) Wie beurteilen Sie das Preis/Leistungs-Verhältnis des Motels aufgrund der Angaben im Beilagenblatt?

Für das was geboten wird ist der Uebernachtungspreis...

- ☒ eindeutig zu hoch
- ☐ an der oberen Grenze, gerade noch akzeptabel
- ☐ vernünftig / angemessen / im Rahmen
- ☐ relativ günstig
- ☐ ausgesprochen günstig

13d) Empfinden Sie den geplanten Komfort-Standard des Motels, so wie er aus der Beschreibung im Beilagenblatt hervorgeht, als...

- ☒ zu hoch
- ☐ gerade richtig
- ☐ zu tief

13e) Auf welchen Komfort bzw. auf welche Punkte der Zimmerausstattung wären Sie am ehesten bereit zu verzichten, wenn Sie dafür pro Person und Uebernachtung SFr. 10.-- bis 15.-- weniger bezahlen müssten?

- ☒ kleineres Zimmer
- ☐ weniger aufwendige Schallisolation
- ☒ billigere Möblierung (z.B. keine Sitzecke, einfacher Stuhl statt bequemer Sessel)
- ☒ normale Betten (Breite 90 cm) statt extrabreite Spezialbetten
- ☒ Verzicht auf Farb-TV
- ☐ Verzicht auf Radio
- ☐ Verzicht auf Weckanlage
- ☐ lieber kein Verzicht und dafür auch keine Preisreduktion
- ☐ Verzicht auf Minibar
- ☒ Verzicht auf Klimaanlage
- ☒ Verzicht auf Schreibtisch mit Schreibdossier
- ☒ Verzicht auf Badewanne (nur Duschkabine)
- ☐ Verzicht auf Haarfön
- ☒ Verzicht auf Benützungsmöglichkeit von Telex und Fotokopierer
- ☒ Verzicht auf Selbstwähltelefon

Beilagenblatt

Mövenpick Autobahn-Motel Bellinzona

(Kurzbeschreibung des geplanten Projektes)

1) Uebernachtungspreise (inkl. Service und Taxen)

a) Zimmerpreise (ohne Frühstück)

- bei Belegung durch 2 Personen	SFr. 98.--
- bei Belegung durch 1 Person	SFr. 64.--

b) Mövenpick Frühstücks-Buffet, pro Person SFr. 12.--

2) Zimmer

Fläche (ohne Badezimmer):	20 m2
Schallisolation:	dreifachverglaste Fenster
Alle Zimmer mit:	Klimaanlage
	extrabreiten Spezialbetten
	Farb-TV
	Radio
	Weckanlage
	Selbstwähltelefon
	Minibar
	Sitzecke mit Clubtisch und 2 bequemen Sesseln
	kleiner Schreibtisch mit Schreibdossier

3) Badezimmer:

- Privatbad/Dusche und WC
- Waschtisch mit 1 Lavabo
- Haarfön

4) Übrige Dienstleistungen:

- Schuhputzapparat
- Benützungsmöglichkeit von Telex und Fotokopierer
- Kiosk

Copyright by Movenpick 1956

13f) Wären Sie bereit, SFr. 10.-- bis 15.-- pro Person und Uebernachtung mehr zu bezahlen, wenn dafür der Komfort des Motels höher, die Zimmerausstattung besser und/oder das Dienstleistungsangebot reichhaltiger wäre als im Beilagenblatt beschrieben?

☒ nein, ich wäre dazu nicht bereit

☐ ja; in erster Linie wünschte ich mir:

- ☐ grössere Zimmer
- ☐ Suiten / Kleinappartements
- ☐ noch aufwendigere Schallisolation
- ☐ besonders geschmackvolle Möblierung/Innendekoration
- ☐ zusätzliche Einrichtungsgegenstände im Zimmer, wie .....
- ☐ Waschtisch mit Doppellavabo
- ☐ Bidet
- ☐ Beauty-Schrank
- ☐ gedeckte Parkplätze
- ☐ Zimmer-Service (Mahlzeiten im Zimmer servieren lassen)
- ☐ Wäsche-Service (Waschen, Bügeln, chemisch Reinigen)
- ☐ Fitnessraum
- ☐ Hallenbad
- ☐ Sauna / Dampfbad
- ☐ Whirl-Pool
- ☐ Swimming-Pool im Freien (geheizt)
- ☐ Unterhaltungsprogramm
- ☐ reichhaltigere Einkaufsmöglichkeiten als nur Kiosk
- ☐ anderes, nämlich: .....

Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Mitarbeit

Bitte deponieren Sie den ausgefüllten Fragebogen in dem dafür vorgesehenen Behälter beim Treppenaufgang zum Mövenpick-Restaurant oder vertrauen Sie ihn unserem Personal an der Restaurant-Kasse an.

MOEVENPICK-MOTEL BEI DER AUTOBAHNRASTSTAETTE BELLINZONA - Hochrechnung möglicher Übernachtungszahlen aufgrund der Umfrageergebnisse

1) Einleitung

Die schriftliche Umfrage über den Ausbau der Mövenpick-Autobahnraststätte Bellinzona erstreckte sich über insgesamt 229 Tage, verteilt auf die folgenden drei Perioden:

- Periode 1: 14. 7.86 - 10. 9.86 (Testphase)
- Periode 2: 11. 9.86 - 19.12.86 (Hauptphase)
- Periode 3: 21.12.86 - 28. 2.87 (Phase mit kürzerem und verändertem Fragebogen)

Die Einsatzpläne für die Abgabe der Fragebogen bilden gleichzeitig die Basis für die Hochrechnung der Umfrageergebnisse. Das Verteilpersonal wurde angewiesen, während der vorbestimmten Halbstunden-Perioden an alle in das Raststätten-Areal einfahrenden Fahrzeuge Fragebogen abzugeben (einzige Ausnahmen: Cars + Fahrzeuge mit Tessiner Nummernschildern) und deren Zahl genau zu notieren. Die vorbestimmten Halbstunden-Perioden wurden aufgrund eines Zufalls-Stichprobenverfahrens ausgewählt und decken sämtliche Wochentage sowie die gesamte Öffnungsdauer der Raststätte Bellinzona repräsentativ ab.

Unter der Voraussetzung, dass die oben formulierten Anweisungen vom Verteilpersonal strikte eingehalten wurden, entspricht die Zahl der abgegebenen Fragebogen der Zahl der in den jeweiligen Halbstunden-Perioden in das Raststätten-Areal eingefahrenen (für uns relevanten) Fahrzeuge. Die Extrapolation der Zahlen auf die gesamte Öffnungsdauer der Raststätte ergibt das Hochrechnungsergebnis, einerseits für alle 3 Perioden der Umfrage (229 Tage), anderseits für ein Kalenderjahr von 365 Tagen.

Hochgerechnet werden vor allem die Ergebnisse bezüglich der Übernachtungsabsichten in einem allfälligen Mövenpick-Motel bei der Raststätte Bellinzona. Die ensprechenden Fragen wurden auch im gekürzten und veränderten Fragebogen der Periode 3 beibehalten.

2) Ergebnisse

2.1. Gesamtzahl von Fahrzeugen und Insassen

Die Hochrechnung auf das Kalenderjahr ergibt eine Zahl von rund 128'000 Fahrzeugen (ohne Cars und ohne Autos mit Tessiner Nummernschildern) mit 314'000 Insassen, die bei der Autobahnraststätte Bellinzona-Nord einen Halt einlegen. Auf den Tag umgelegt errechnet sich ein Durchschnitt von 350 Fahrzeugen bzw. 860 Personen.

2.2. Aktuelle Übernachtungsabsichten

19 % der erfassten Personen waren - sofern das Mövenpick Motel schon existiert hätte - bereit gewesen, am Tage des Interviews, d.h. auf der Fahrt Richtung Süden, eine Übernachtung in diesem Motel in Erwägung zu ziehen. In absoluten Zahlen sind dies rund 60'000 Personen.

Knapp 17 % oder 52'000 Personen gaben an, (auch) auf der Rückfahrt Richtung Norden eine Übernachtung im Mövenpick-Motel in Erwägung zu ziehen.

Zusammen ergibt dies 112'000 Übernachtungsabsichten oder über 300 im Durchschnitt pro Tag.

Ferner meinten 16 % oder 50'000 Personen, dass eine Übernachtung "eventuell" in Frage käme.

2.3. Zukünftige Übernachtungsabsichten

Jeder dritte Befragte gab an, dass er bei zukünftigen Fahrten auf der Strecke vielleicht, wahrscheinlich oder sicher in einem Mövenpick-Motel Bellinzona übernachten würde, wobei pro Person und Jahr im Durchschnitt maximal 3 Übernachtungen zu erwarten wären.

Um Doppelzählungen zu vermeiden, mussten wir bei der Hochrechnung berücksichtigen, dass zahlreiche Befragte die Strecke zwar mehrmals im Jahr befahren, ihre Angaben zu der Frage indessen nur einmal erfasst werden dürfen.

Unter Annahme abgestufter Realisationswahrscheinlichkeiten für die Antworten "ja, sicher", "ja, wahrscheinlich" und "vielleicht" (90 % bzw. 60 % bzw. 30 %), errechneten wir schliesslich 53'000 Personen, die im Laufe eines Jahres einmal oder häufiger in einem Mövenpick-Motel Bellinzona (Nord und/oder Süd) übernachten würden.

Die minimale Übernachtungszahl wäre danach 53'000, die maximale über 150'000 pro Jahr; der Mittelwert von gut 100'000 Logiernächten pro Jahr entspricht ungefähr dem unter 2.2. errechneten Ergebnis.

Aktuelle und zukünftige Übernachtungsabsichten führen somit zu vergleichbaren Grössenordnungen. Inwieweit man bei einer Realisierung des Motels auf diese Zahlen abstellen kann, hängt - wie die weiteren Umfrageergebnisse gezeigt haben - zu einem guten Teil vom Standort des Motels (Bequemlichkeit der Zufahrt von Nord und Süd) sowie insbesondere vom gewählten Komfortstandard und dem Preis-/Leistungs-Verhältnis ab.

Mövenpick Autobahn-Motel Bellinzona - Hochrechnung möglicher Uebernachtungszahlen aufgrund der Umfrageergebnisse

		Periode 1	Periode 2	Periode 3	Total Umfrage	Hochrechnung Ganzes Jahr
A)	Anzahl Tage	59	100	70	229	365
B)	Anzahl Halbstundenperioden, während denen Fragebogen verteilt wurden	33	57	86	176	
	Verteilte Fragebogen (= Anzahl Fahrzeuge)					
C)	- total	429	621 (1)	545 (2)	1'595	
D)	- je Halbstundenperiode (C : B)	13,0	10,9	6,3	9,1	
E)	Ausgefüllte Fragebogen: total	284	411	298	993	
F)	in % der verteilten Fragebogen	66,2	66,0 (3)	54,7	62,3	
	Effektive Anzahl Halbstundenperioden während der Oeffnungszeit der Raststätte					
G)	- pro Tag: 06.30 - 23.00	33				
	06.00 - 24.00		36	36		
H)	- pro Periode (G x A)	1'947	3'600	2'520	8'067	12'858
I)	Hochgerechnete Zahl der Fahrzeuge, die pro Periode in die Raststätte eingefahren sind (H x D)	25'311	39'240	15'876	80'427	128'192
J)	Durchschnittliche Personenzahl je Fahrzeug	2,64	2,39	2,30 (4)	2,45	
K)	Hochgerechnete Zahl der Personen, die pro Periode die Raststätte besuchten (I x J)	66'821	93'784	36'515	197'120	314'187

Uebernachtungsabsicht heute

Frage: Würden Sie bei Ihrer jetzigen Fahrt oder auf der Rückreise eine Uebernachtung in einem dieser Motels in Erwägung ziehen oder nicht?

		Periode 1	Periode 2	Periode 3	Total Umfrage	Hochrechnung Ganzes Jahr
	- ja, jetzt auf der Fahrt Richtung Süden					
L)	a) in Prozent der Befragten	16,9 %	16,8 %	28,5 %	19,0 %	
M)	b) Hochgerechnete Zahl der Personen (L x K)	11'293	15'756	10'407	37'456	59'700
	- ja, auf der (Rück)fahrt Richtung Norden					
N)	a) in Prozent der Befragten	20,7 %	11,9 %	21,5 %	16,7 %	
O)	b) Hochgerechnete Zahl der Personen (N x K)	13'832	11'160	7'851	32'843	52'348
P)	- Totalübernachtungen in beiden Fahrtrichtungen (M + O), mindestens (5)	25'125	26'916	18'258	70'299	112'049
Q)	Durchschnitt pro Tag (P : A)	426	269	261	307	307
	- Uebernachtung käme "eventuell" in Frage					
R)	a) in Prozent der Befragten	17,3 %	13,9 %	17,4 %	15,7 %	
S)	b) Hochgerechnete Zahl der Personen (R x K)	11'560	13'036	6'354	30'950	49'331

Uebernachtungsabsicht in Zukunft

Frage: Könnten Sie sich vorstellen, dass Sie bei zukünftigen Fahrten auf dieser Strecke im Mövenpick-Motel Bellinzona übernachten würden?

		Periode 1	Periode 2	Periode 3	Total Umfrage	Hochrechnung Ganzes Jahr
K)	Hochgerechnete Zahl der Personen, die pro Periode die Raststätte besuchten (I x J)	66'821	93'784	36'515	197'120	314'187
	Bereinigung um Mehrfachbesuche der Raststätte seitens ein und derselben Person pro Jahr					
T)	- Korrekturfaktor (6)	0,6	0,45	0,3	0,47	
U)	- Mutmassliche Zahl der Personen, welche die Raststätte pro Jahr mindestens einmal besuchen (K x T)	40'093	42'203	10'955	93'251	148'632
	- Uebernachtungsabsicht in Zukunft					
	a) ja, sicher	20,4 %	19,5 %	17,4 %		
	ja, wahrscheinlich	18,3 %	17,0 %	19,1 %		
	vielleicht	26,4 %	24,6 %	22,2 %		
		65,1 %	61,1 %	58,7 %		
V)	b) x 0,57 (Annahme: von obigem Prozenttotal werden 57 % realisiert) (7)	37,1 %	34,8 %	33,5 %		
W)	c) in Personen (U x V) = minimale Uebernachtungszahl (8)	14'875	14'687	3'670	33'232	52'968
X)	- Maximale Uebernachtungszahl pro Person und Jahr	2,75	3,00	3,45	2,94	
Y)	- Hochgerechnete Zahl der maximalen Logiernächte (W x X)	40'906	44'061	12'662	97'629	155'610
Z)	- Durchschnitt von minimaler und maximaler Uebernachtungszahl ((W + Y) : 2)	27'891	29'374	8'166	65'431	104'290

Erläuterungen zu den Tabellen

(1) Für die Periode 2 liegen nur unvollständige Angaben über die Zahl der verteilten Fragebogen vor; die fehlenden Daten wurden aufgrund der vorhandenen Aufzeichnungen sowie jener der Periode 1 geschätzt (vgl. auch (3)).

(2) inkl. geschätzte Zahlen für die Zeit vom 21.12. bis 31.12.1986

(3) Annahme aufgrund von Periode 1 sowie der vorhandenen Angaben von Periode 2

(4) Schätzung, da die entsprechende Frage im gekürzten Fragebogen der Periode 3 nicht mehr gestellt wurde

(5) Annahme: 1 Uebernachtung pro Person

(6) Für die Perioden 1 + 2 geschätzte Werte aufgrund der Antworten auf die Frage, zum wievielten Male die Strecke befahren wird. Im gekürzten Fragebogen der Periode 3 fehlt eine entsprechende Frage; der angenommene Wert des Korrekturfaktors trägt der Vermutung Rechnung, dass im Januar/Februar überdurchschnittlich viele "Stammgäste" die Strecke befahren.

(7) Annahmen:

ja, sicher	=	90 % Realisierungswahrscheinlichkeit
ja, wahrscheinlich	=	60 % Realisierungswahrscheinlichkeit
vielleicht	=	30 % Realisierungswahrscheinlichkeit

(8) Minimale Uebernachtungszahl = 1 Logiernacht pro Person und Jahr

ANHANG 3

Umfrage unseres Instituts von 1987/88 zu Übernachtungsmöglichkeiten in einem allfälligen Autobahn-Motel Pratteln

Auszug aus dem Fragebogen "Pratteln"

19) Wenn es bei dieser Raststätte ein Motel gäbe: würden Sie eine Uebernachtung hier in Erwägung ziehen, sei es bei Ihrer heutigen Fahrt oder bei einer zukünftigen Reise?

1 ☐ nein, weder heute noch in Zukunft
2 ☐ ja, heute
3 ☐ ja, in Zukunft

20) Welches Preis/Leistungs-Verhältnis sollte ein solches Motel Ihrer Ansicht nach aufweisen? Hier haben Sie 4 Möglichkeiten zur Auswahl:

Kategorie	Komfort- und Ausstattungsstandard entsprechend.....	Preis pro Person in SFr. für eine Uebernachtung mit Frühstück bei.. Doppelbelegung des Zimmers	Einzelbelegung des Zimmers
5 Sterne	Luxus-Hotel	90.--	110.--
4 Sterne	Erstklass-Hotel	65.--	80.--
3 Sterne	Mittelklass-Hotel	50.--	62.--
2 Sterne	Einfaches Hotel	35.--	45.--

Welcher Kategorie gäben Sie persönlich den Vorzug?

☐ ..... Sterne

21) Welche minimale Ausstattung des Zimmers erwarten Sie?

1 ☐ Bad
2 ☐ Dusche
3 ☐ WC
4 ☐ Radio
5 ☐ Farb-TV
6 ☐ Minibar
7 ☐ Schreibtisch
8 ☐ andere: .....

Welcher Komfort-Kategorie sollte ein Raststätten-Motel entsprechen?

		Alle Befragten (n= 902) %	Würde im Motel übernachten (n= 218) %
2 Sterne	=	23,2	23,9
3 Sterne	=	45,1	54,1
4 Sterne	=	11,1	16,1
5 Sterne	=	2,9	4,6
keine Angaben	=	17,7	1,3
		100,0	100,0

Die Mittelklass-Vorstellungen dominieren deutlich.

WC und Dusche gehören generell zur erwarteten Minimalausstattung eines Motelzimmers. Die Bedürfnisse nach zusätzlichen Einrichtungen korrelieren eng mit der gewünschten Komfortkategorie:

	Alle Befragten (n=902) %	Personen, die im Motel übernachten würden			
			Bevorzugte Komfort-Kategorie		
		Total (n=218) %	2 St. (n=52) %	3 St. (n=118) %	4/5 St. (n=45) %
WC	79,8	95,9	98,1	97,5	93,3
Dusche	75,7	89,4	88,5	94,5	80,8
Radio	33,4	41,7	25,0	39,8	68,9
Bad	18,8	25,7	13,5	16,1	66,7
Farb-TV	16,0	25,7	9,6	20,3	60,0
Minibar	14,4	21,1	3,8	12,7	62,2
Schreibtisch	12,3	18,3	7,7	14,4	42,2
anderes	5,1	9,2	1,9	7,6	22,2
keine Angaben	17,4	1,4	-	0,8	-