



an den

EINWOHNERRAT EMMEN

45/12 Beantwortung der Interpellation Monique Frey und Mitunterzeichnende namens der SP/Grüne/GLP Fraktion vom 16. Oktober 2012 betreffend Parkplatzbewirtschaftung auch im Emmen Center

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

A. Wortlaut der Interpellation

Die Parkplätze im 2'400 Parkplätze umfassenden Parkhaus für das Emmen Center werden nicht bewirtschaftet. Dies wurde kürzlich wieder von der nationale stark beachteten öV Studie des Vereins umverkehR bemängelt und als unerlaubter Konkurrenzvorteil des MIV gegenüber dem öV verurteilt.

Der öffentliche Verkehr (ÖV) in Emmen funktioniert. Dies zeigt eine Studie der Umweltorganisation «umverkehR», die das Angebot von 53 Städten und Agglomerationen in der Schweiz getestet hat. Wegen der Gratisparkplätze im Emmen-Center sei der ÖV jedoch preislich kaum mit dem Auto konkurrenzfähig, lautet das Fazit der Studie.

Laut Aussage von Gemeinderat Schmidli sollen die Gratisparkplätze beim Einkaufszentrum zum Thema werden.

Die Grüne/SP/GLP Fraktion hat dazu einige Fragen:

1. Welche Massnahmen ergreift der Gemeinderat Emmen, damit in der Gemeinde Emmen eine einheitliche Parkplatzbewirtschaftung mit Gebühren für die öffentlichen wie auch für die privaten öffentlich zugänglichen Parkplätze eingeführt wird?
2. Wie sieht die zeitliche Planung des Gemeinderates aus, um die Parkplatzbewirtschaftung einheitlich einzuführen, damit einerseits eine gesetzliche Gleichbehandlung zwischen den verschiedenen privaten aber öffentlich zugänglichen Parkplatzanlagen (Emmen Center, Wohncenter, Coop Meierhöfli, Migros Sonnenplatz und weiteren) sowie den öffentlichen Parkplätzen erreicht wird?

3. Welche gesetzlichen Möglichkeiten gibt es, um auch das Emmen Center zu verpflichten, Gebühren für ihre 2'400 Parkplätze zu erheben?
4. Wie hoch müssten die Gebühren pro Stunde sein, damit ein Lenkungseffekt zu Gunsten der umwelt- und raumschonenden sowie sicheren Verkehrsmittel öV, Velo und Fussverkehr zu erzielen ist?
5. Der Fachmarkt Jumbo wurde diesen Sommer mit einer vergrösserten Verkaufsfläche eingeweiht. Das Parkhaus des Jumbos ist mit jenem des Emmen Centers verbunden. In einem solchen Fall wird jeweils auch die neuste Gesetzgebung angewendet, dass Parkhäuser in dieser Grössenordnung bewirtschaftet werden müssen. Wieso wurde dies im Falle der beiden verbundenen Parkhäuser nicht angeordnet?
6. Wie stellt der Gemeinderat sicher, dass bei zukünftigen Projekten mit privaten aber öffentlich zugänglichen Parkplätzen immer eine Parkplatzbewirtschaftung mit Gebühren eingeführt wird?
7. Wie kann der Gemeinderat die Fahrtenzahlen kontrollieren, um die in der Bau- und Zonenordnung geforderten Höchst-Fahrtenzahlen unabhängig zu überprüfen?

B. Stellungnahme des Gemeinderates

Vorbemerkungen

Vorerst ist festzuhalten, dass die Einführung einer flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung in der Gemeinde Emmen in den letzten Jahren in mehreren Anläufen gescheitert ist. So ist die Einführung der gesetzlichen Grundlagen für die flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung auf öffentlichem Grunde in der Gemeinde Emmen nach umfangreichen Vorarbeiten am 21. Mai 2006 von der Stimmbevölkerung abgelehnt worden. Am 17. November 2009 lehnte dann bereits der Einwohnerrat eine zweite Vorlage für die Einführung der flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung ab. Mit der überwiesenen Motion 63/09 wurde der Gemeinderat Emmen beauftragt, eine neue, dritte Vorlage auszuarbeiten. Die daraufhin erstellte Botschaft fand dann im Einwohnerrat und vor dem Volk die Zustimmung. Das aktuell geltende Reglement über die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund wurde von der Stimmbürgerschaft von Emmen am 13. Februar 2011 angenommen und vom Regierungsrat des Kantons Luzern mit Entscheid von 29. März 2011 genehmigt. Der Gemeinderat Emmen ist damit berechtigt, für bestimmte im Reglement bzw. der Verordnung umschriebene Parkflächen auf öffentlichem Grunde eine Gebühr zu verlangen. Diese Parkflächen sind in der geltenden Verordnung abschliessend bestimmt und beziehen sich gerade nicht auf das gesamte Gemeindegebiet. Das ist aus heutiger Sicht als politische Kompromisslösung zu bezeichnen. Im geltenden Reglement der Einwohnergemeinde Emmen findet sich keine Bestimmung, welche auch öffentlich zugängliche Parkierungsflächen auf privatem Grunde (z.B. Parkplätze privater Firmen; Kunden- und Mitarbeiterparkplätze etc.) der Bewirtschaftungspflicht unterstellen würde. Dagegen war es gemäss der noch geltenden bundesgerichtlichen Rechtsprechung (BGE 125 II 129) gestützt auf das Umweltschutzgesetz zu-

lässig, beim Neubau oder dem Umbau von publikumsintensiven Betrieben die Parkplatzbewirtschaftung einzuführen. In der Gemeinde Emmen ist beim Neubau des Wohncenters Emmen die Verpflichtung zur Bewirtschaftung der Parkplätze durchgesetzt und eingeführt worden.

Mit Kreisschreiben vom 9. April 2013 haben die Bundesämter für Umwelt (Bafu) und für Raumentwicklung (ARE) die Kantone aufgefordert, die Bewilligungskriterien für verkehrsintensive Einrichtungen (z.B. Einkaufszentren, Sportanlagen) zu überarbeiten. Mit der Motion „Forderung nach Wirkungseffizienz“ war der Bundesrat beauftragt worden, die Wirksamkeit der in der Vollzugshilfe des Bundes für verkehrsintensive Betriebe empfohlenen Massnahmen zu überprüfen. Im Rundschreiben wird die Vollzugshilfe ergänzt und enthält gemäss Medienmitteilung des Bundes insbesondere folgende Anpassungen:

„Der Schadstoffausstoss des Verkehrs nimmt gemäss einer Studie des BAFU ab. Somit vermindert sich generell auch die Bedeutung der verkehrsintensiven Einrichtungen als Ursache für übermässige Luftschadstoffbelastungen. Lokale Faktoren wie bereits existierende lufthygienische Belastungen am Standort oder das übrige Verkehrsaufkommen gewinnen an Gewicht. Wollen die Kantone verkehrslenkende Massnahmen gestützt auf das Umweltrecht erlassen, müssen sie deshalb künftig im Einzelfall prüfen, ob die Massnahmen vor diesem Hintergrund noch verhältnismässig sind.“

Das bedeutet, dass sich die Kantone und die Gemeinden für den Erlass von verkehrslenkenden nicht mehr generell auf das Umweltrecht abstützen können, denn gemäss dem Rundschreiben muss neu im Einzelfall geprüft werden, ob solche einzelne verkehrslenkende Massnahmen (z.B. Parkplatzbewirtschaftung; Reduktion der Anzahl Parkplätze etc.) noch verhältnismässig sind.

Beantwortung der Fragen

1. Welche Massnahmen ergreift der Gemeinderat Emmen, damit in der Gemeinde Emmen eine einheitliche Parkplatzbewirtschaftung mit Gebühren für die öffentlichen wie auch für die privaten öffentlich zugänglichen Parkplätze eingeführt wird?

Eine flächendeckende Bewirtschaftung der öffentlichen und privaten öffentlich zugänglichen Parkplätze hat bisher keine Mehrheit gefunden. Der Gemeinderat sieht daher aktuell davon ab, eine Totalrevision des Reglementes für das Parkieren auf öffentlichem Grund anzugehen, um damit die in der Fragestellung angesprochenen Grundlagen schaffen zu können. Bei Neubauvorhaben mit grosser Anzahl von Kundenparkplätzen wird jedoch im Einzelfall immer zu prüfen sein, ob und in welchem Umfang allenfalls verkehrslenkende Massnahmen anzuordnen sind. Vor allem auch bei den Mitarbeiterparkplätzen können sich Massnahmen aufdrängen. So stellt der Gemeinderat mit Freude fest, dass einige Betriebe auf der Seetalachse mit eigenen Investitionen dazu beitragen, günstige Voraussetzungen für das Umsteigen der Mitarbeitenden auf den öffentlichen Verkehr zu schaffen.

2. Wie sieht die zeitliche Planung des Gemeinderates aus, um die Parkplatzbewirtschaftung einheitlich einzuführen, damit einerseits eine gesetzliche Gleichbehandlung zwischen den verschiedenen privaten aber öffentlich zugänglichen Parkplatzanlagen (Emmen Center, Wohncenter, Coop Meierhöfli, Migros Sonnenplatz und weiteren) sowie den öffentlichen Parkplätzen erreicht wird?

Die einheitliche Einführung einer flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung hat bisher keine Mehrheit gefunden. Der Gemeinderat will daher die Erkenntnisse aus der kürzlich eingeführten Parkplatzbewirtschaftung für die ersten drei Jahre evaluieren. Gestützt darauf wird der Gemeinderat Anpassungen und Änderungen des geltenden Reglementes für das Parkieren auf öffentlichem Grund prüfen. Eine Anpassung des Reglementes für das Parkieren auf öffentlichem Grund müsste im ordentlichen Verfahren (Vernehmlassung; Einwohnerrat; fakultatives Referendum) vorgenommen werden und ermöglicht eine erneute Diskussion der verschiedenen Möglichkeiten für die Einführung angeblich verkehrlenkender Massnahmen.

3. Welche gesetzlichen Möglichkeiten gibt es, um auch das Emmen Center zu verpflichten, Gebühren für ihre 2'400 Parkplätze zu erheben?

Die gesetzliche Grundlage für die Pflicht zur Parkplatzbewirtschaftung lässt sich gestützt auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung (BGE 125 II 129) grundsätzlich aus dem Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) ableiten. Das Kreisschreiben des Bundes vom 9. April 2013 zeigt aber auf, dass die Wirkung solcher Massnahmen in jedem Einzelfall detailliert geprüft werden muss. Die Erfahrungen zeigen auch auf, dass die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung nicht nur positive Auswirkungen haben, denn eine Abwanderung zu anderen Zentren und der mögliche Suchverkehr dürfen nicht ausser Acht gelassen werden.

4. Wie hoch müssten die Gebühren pro Stunde sein, damit ein Lenkungseffekt zu Gunsten der umwelt- und raumschonenden sowie sicheren Verkehrsmittel ÖV, Velo und Fussverkehr zu erzielen ist?

Das ist eine hypothetische Frage. Wie bereits wiederholt dargestellt und vom Bund vorgegeben, müssen verkehrlenkende Massnahmen im Einzelfall unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse auf deren Wirkung geprüft werden. Für die Beurteilung der Wirkung von Parkplatzgebühren ist auch das jeweilige Angebot des öffentlichen Verkehrs massgebend. Bedeutend ist aber auch die Lage des entsprechenden Zentrums (zentral; peripher). Dennoch gibt es Hinweise auf mögliche Stundenansätze pro Parkplatz. In einem Entscheid im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung der Parkplätze eines Einkaufszentrums in Volketswil ZH hat das Bundesgericht entschieden, dass dem dort klagenden VCS der Beweis nicht gelungen sei, dass eine Gebühr von zwei Franken pro Stunde lenkungswirksam sei. Viel wahrscheinlicher sei, dass die hohen Gebühren zu Suchfahrten und einer Abwanderung in ein nahe gelegenes Einkaufszentrum führten. In Studien kann nachgelesen werden, dass eine Gebühr ab vier Franken pro Stunde von der Benützung der dortigen Parkplätze abhalten würde.

5. Der Fachmarkt Jumbo wurde diesen Sommer mit einer vergrösserten Verkaufsfläche eingeweiht. Das Parkhaus des Jumbos ist mit jenem des Emmen Centers verbunden. In einem solchen Fall wird jeweils auch die neuste Gesetzgebung angewendet, dass Parkhäuser in dieser Grössenordnung bewirtschaftet werden müssen. Wieso wurde dies im Falle der beiden verbundenen Parkhäuser nicht angeordnet?

Beim Umbau des Jumbo Markts sind acht Kundenparkplätze zu Gunsten von zusätzlichen Lagerräumen aufgehoben worden. Die effektive Verkaufsfläche wurde beim Umbau des Jumbo Markts nicht verändert. Es wurden Verkaufsflächen zusammengelegt und es entstand eine zusätzliche hausinterne Verbindung durch eine Rolltreppe. Diese Umstrukturierungen der internen Erschliessung erfolgten auf Kosten der bestehenden Verkaufsflächen. Die eigentliche Volumenerweiterung bezog sich auf die Vergrösserung des Haupteingangs mit vergrössertem Lift, Treppenhaus und Rolltreppen, welche beim bestehenden Eingang angegliedert wurden. Es gab daher keine Grundlage, um die Thematik einer Bewirtschaftung der vorhandenen Parkplätze anzugehen.

6. Wie stellt der Gemeinderat sicher, dass bei zukünftigen Projekten mit privaten aber öffentlich zugänglichen Parkplätzen immer eine Parkplatzbewirtschaftung mit Gebühren eingeführt wird?

Es fehlt eine gesetzliche Grundlage, um private Parkplätze (Kunden- und Mitarbeiterparkplätze), welche öffentlich zugänglich sind, einer generellen Bewirtschaftungspflicht zu unterstellen. In der anstehenden Revision des Reglements für Abstellflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement) ist eine Bewirtschaftungspflicht für öffentlich zugängliche Parkplätze ebenfalls nicht vorgesehen. Im Rahmen von Bebauungsplänen kann der Gemeinderat, wo nötig, eine Parkplatzbewirtschaftung mit Gebühren verlangen (Beispiel: Bebauungsplan Viscosistadt). Dagegen kann bei neuen Einkaufszentren gestützt auf das Planungs- und Baugesetz und den Vorgaben des Bundes jeweils geprüft werden, ob eine Bewirtschaftung der Parkplätze oder eine Reduktion der Parkplätze zweckmässig ist.

7. Wie kann der Gemeinderat die Fahrtenzahlen kontrollieren, um die in der Bau- und Zonenordnung geforderten Höchst-Fahrtenzahlen unabhängig zu überprüfen?

Die Fahrtenbegrenzung in den Arbeitszonen werden durch die Nutzung der Flächen bestimmt, d.h. verkehrsintensive Nutzungen sind mit einer Einschränkung von 15 Fahrten DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr) pro 100 m² nicht möglich. Sollte trotzdem aufgrund von Beobachtungen oder Rückmeldungen die Fahrtenbegrenzung nicht eingehalten werden, ist es Sache der Direktion Bau und Umwelt, die Fahrtenanzahl zu kontrollieren. Eine solche Messung kann elektronisch oder von Personen durchgeführt werden.

Emmenbrücke, 23. Oktober 2013

Für den Gemeinderat

Rolf Born
Gemeindepräsident

Patrick Vogel
Gemeindeschreiber

Beilage:

- Studie «umverkehR»

Gut, aber oft zu teuer

umverkehR hat zum dritten Mal die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs in der Schweiz geprüft. Am besten schnitten die grösseren Städte ab. Problematisch sind jedoch die Preiserhöhungen. Insbesondere in den Kleinstädten ist der ÖV preislich nicht mit dem Auto konkurrenzfähig. Christian Harb

Busse und Trams in den Städten sind die Visitenkarte des ÖVs. umverkehR hat nach 2003 und 2006 zum dritten Mal die Angebote im Nahverkehr anhand von zehn Kriterien auf Herz und Nieren geprüft (siehe Kasten). Dieses Jahr wurden 53 Städte und Agglomerationen unter die Lupe genommen. Am besten abgeschnitten haben dabei Zürich und überraschenderweise St. Gallen – vor sechs Jahren lagen die OstschweizerInnen noch auf Rang 21. Dank zwei neuen Buslinien, dem Ausbau des Fahrplanangebots und nicht zuletzt einer übersichtlicheren Gestaltung des Umsteigeknotens am Bahnhof sicherte sich das Angebot in St. Gallen die beste Bewertung. Die Annahme der Städte-Initiative 2010 dürfte ebenfalls zu diesem Resultat beigetragen haben.

Ortsbusse sind tagsüber leer

Die umfassende Analyse zeigt auf, dass die Unterschiede an der Spitze minim sind. So finden sich «sehr gute» Angebote auch im Glattal sowie in Genf, Bern, Baden-Wettingen, Biel, Chur, Zug, Luzern und Schaffhausen. Lediglich drei Angebote wurden als «ungenügend»

bewertet: Sion, Nyon, Bulle. Die beiden letztgenannten wurden zum ersten Mal bewertet; Sion hat im Vergleich zu früheren Bewertungen Fortschritte gemacht, wenn auch nur kleine. Dasselbe gilt für weitere Kleinagglomerationen wie Burgdorf, Grenchen, Zofingen-Wiggertal und vor allem Rapperswil-Jona.

Während es in den Grossstädten darum geht, genügend Kapazitäten bereitzustellen und den notwendigen Platz im Strassenraum zu finden, stehen Kleinagglomerationen vor einer anderen Herausforderung: Hier funktioniert der öffentliche Personennahverkehr meist als Zubringer zur Bahn und ist damit vor allem für PendlerInnen interessant. Die Ortsbusse hingegen werden tagsüber nur selten frequentiert, vorwiegend von Alten, Arbeitslosen, AusländerInnen und Auszubildenden. Noch wird der ÖV in diesen Gebieten nicht als Selbstverständlichkeit wahrgenommen. Die Gratwanderung besteht nun darin, den ÖV attraktiver zu gestalten, ohne deshalb den Fuss- und Veloverkehr zu vernachlässigen. Schliesslich ist das Fahrrad oder ein Spaziergang in ländlichen Gegenden immer eine Option. Letztlich geht es darum, Autofahrende zum Umsteigen zu motivieren. Das Potenzial ist vorhanden: Bekanntlich ist jede dritte Autofahrt unter drei Kilometer lang.

Monatsabo 19 Prozent teurer

Die grösste Schwierigkeit liegt bei den Preisen. Während die Teuerung seit 2003 etwa sieben Prozent betrug, stiegen die Preise für Monatsabonnemente um durchschnittlich 19 Prozent teurer. Nicht immer ging diese Preissteigerung mit einer entsprechenden Angebotsverbesserung einher – auch wenn dies gerne so verkauft wird. Am meisten unter den hohen Preisen leiden die Angebote in Kleinstädten, wo das Potenzial ohnehin schon relativ gering ist. Wer nur innerhalb von Kleinagglomerationen wie Grenchen, Burgdorf, Yverdon oder Bulle verkehrt,

muss trotzdem im Minimum zwei Zonen lösen. Damit kostet der ÖV, umgerechnet auf Kilometerkosten, gleich viel, wie wenn man das Auto benutzen würde (Vollkostenrechnung). Dass es auch anders geht, zeigen der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und der Tarifverbund Arcobaleno im Tessin, wo auch Einzonnenabonnemente möglich sind. Im ZVV gibt es einen speziellen und günstigen Lokaltarif.

Die kleinen Freuden des ÖVs

Positiv aufgefallen sind die dynamischen Fahrgastinformationen in den Städten, Chur, Winterthur, Frauenfeld, Zug, Bern, Solothurn, Yverdon und Lausanne, die Umsteigende schon in der Bahnhofsunterführung oder kurz danach empfangen. In negativer Erinnerung bleibt hingegen die Umsteigesituation am Aeschenplatz in Basel: Sie ist nicht nur unübersichtlich, sie wird auch gefährlich, wenn man auf der Suche nach der richtigen Tramlinie die vielen Tramgeleise überqueren muss. Bleibende Eindrücke hinterliessen auch Busbahnhöfe mit Tiefgaragenatmosphäre wie in Baden (Postauto), Fribourg oder Bulle. Einen angenehmen Gegensatz dazu bilden die neuen Umsteigeknoten in Dornach SO und Wädenswil, die ebenso funktional wie ansprechend gestaltet sind – was man von den mit Auto-, Banken- und Einkaufszentren-Werbung übersäten Fenstern in Bus und Bahn leider nicht behaupten kann.

Klaustrophobie am Bahnhof

Während die Werbeflächen immer grösser werden, wird in verschiedenen Kleinstädten der Raum auf den Bahnhofsplätzen zunehmend enger. Wenn etwa nach Feierabend der RegioExpress aus Zürich in Lenzburg eintrifft und sich die PendlerInnen im engen Wartebereich der Bushaltestelle des Bahnhofs drängen, droht Klaustrophobie. Wo bis zu drei Busse dicht hintereinander einfahren, erfordert es zudem eine gehörige Portion Aufmerksamkeit, die richtige Linie zu erwischen.



Das Busangebot in Bellinzona muss noch aus seinem Dornröschenschlaf geweckt werden.

		Bedienungshäufigkeit	Distanz Haltestelle	Fahrtgeschwindigkeit	Kosten Einzelbillette	Kosten Monatsabo nennwerte	Alter Fahrzeugpark	Sitzplatzangebot	Informationsangebot	Qualität Umsteigehaltestellen	Benutzungsfreundlichkeit	Total gewichtet	Gesamtbewertung	Klasse
1	Zürich	5.53	4.73	3.37	5.29	3.00	5.08	4.19	6.00	4.50	5.50	4.77	sehr gut	1
	St. Gallen	5.23	4.67	3.82	5.17	3.17	6.00	4.45	5.25	5.25	4.75	4.77	sehr gut	1
3	Genf	5.49	4.56	3.03	6.00	3.83	6.00	3.41	5.50	4.19	5.00	4.73	sehr gut	1
	Glattal	4.87	4.58	3.90	3.00	4.58	6.00	5.26	5.50	5.25	5.75	4.73	sehr gut	5
	Bern	5.44	4.47	3.97	4.96	2.42	6.00	3.94	5.75	4.25	5.25	4.73	sehr gut	1
6	Baden-Wettingen	5.11	4.54	4.31	3.51	3.25	6.00	5.25	5.00	5.00	5.00	4.71	sehr gut	2
7	Biel	5.08	4.92	3.63	6.00	2.92	5.09	4.75	5.00	4.88	4.25	4.68	sehr gut	2
8	Chur	4.68	5.06	3.94	4.03	2.42	6.00	5.03	5.50	5.75	5.50	4.67	sehr gut	2
9	Zug	4.83	4.77	3.82	3.92	3.83	6.00	4.04	5.50	5.00	5.50	4.65	sehr gut	2
10	Schaffhausen	5.04	4.81	4.22	3.47	3.00	5.07	4.82	5.00	5.50	5.00	4.64	sehr gut	2
	Luzern	5.23	4.70	3.97	4.76	3.17	4.62	4.26	5.50	4.25	4.75	4.64	sehr gut	1
12	Fribourg	5.16	4.70	3.53	4.39	2.92	6.00	k. A.	4.50	4.50	5.00	4.60	gut	2
13	Thun	4.95	4.45	3.90	5.45	3.00	5.55	4.44	5.00	4.75	4.50	4.60	gut	2
14	Lugano	4.82	4.87	3.30	6.00	4.33	6.00	4.21	4.50	4.25	4.00	4.59	gut	2
15	Basel	5.40	4.48	3.78	5.42	3.33	2.72	4.00	5.00	4.25	5.50	4.57	gut	1
16	Winterthur	5.19	4.33	3.72	3.76	2.08	6.00	4.51	5.75	4.63	5.25	4.54	gut	1
17	Lausanne	5.32	4.60	3.39	6.00	3.25	3.14	3.79	5.00	4.75	4.50	4.53	gut	1
18	Limmattal	4.79	4.25	4.10	1.86	5.83	k. A.	4.49	5.75	4.38	5.00	4.51	gut	5
	Küsnacht-Zollikon	4.51	4.12	4.70	2.06	4.75	5.20	4.54	6.00	4.50	5.50	4.51	gut	5
20	Rapperswil-Jona	4.48	4.69	4.06	3.09	3.50	6.00	5.27	5.75	4.75	4.50	4.50	gut	4
21	Uster	4.51	4.44	3.90	1.00	5.58	k. A.	k. A.	5.50	6.00	4.50	4.47	gut	5
	Wädenswil	3.90	4.98	4.00	2.46	5.75	5.24	k. A.	5.50	5.75	4.25	4.47	gut	5
23	Morges	4.54	4.58	4.06	2.79	5.42	k. A.	5.34	4.00	4.00	5.50	4.46	gut	5
24	Neuchâtel	5.09	4.59	4.27	3.25	3.25	4.92	4.15	4.00	4.25	4.75	4.45	gut	2
25	Emmen	4.90	4.41	3.70	1.00	5.33	6.00	5.09	4.50	4.25	5.00	4.43	gut	5
	Solothurn	4.54	4.13	4.15	4.04	3.08	5.47	4.57	4.75	5.38	4.25	4.43	gut	3
27	Vevey-Montreux	4.64	4.54	3.91	4.33	3.33	3.34	4.76	5.25	4.25	4.50	4.34	genügend	2
	Locarno	3.94	4.36	3.82	6.00	4.58	6.00	4.10	4.00	4.50	4.00	4.34	genügend	3
	Basel Süd	4.55	4.09	4.80	1.00	4.83	3.80	4.56	5.00	5.00	5.25	4.34	genügend	5
30	Aarau	4.61	4.33	3.88	2.80	2.58	6.00	4.79	5.25	4.25	5.25	4.33	genügend	3
	Wetzikon-Gossau ZH	4.09	4.31	4.18	2.67	5.58	k. A.	k. A.	5.50	4.25	4.50	4.33	genügend	5
32	Kreuzlingen	4.31	4.58	3.80	1.52	3.83	5.88	5.57	5.25	4.75	4.75	4.31	genügend	4
33	Frauenfeld	4.07	4.93	4.30	2.59	2.17	6.00	5.34	5.00	5.00	4.50	4.30	genügend	4
34	Zofingen-Wiggertal	3.57	4.16	4.91	3.25	3.00	6.00	6.00	5.25	5.25	4.25	4.29	genügend	3
35	Rheintal (SG)	4.06	3.55	5.13	2.33	3.50	5.90	4.78	5.50	4.75	4.25	4.26	genügend	3
36	Brig	3.95	4.62	3.40	4.46	3.67	5.50	5.52	5.25	3.75	3.75	4.21	genügend	4
37	Thalwil	3.29	4.40	4.20	3.64	5.42	5.24	k. A.	5.50	4.50	4.25	4.21	genügend	5
38	La Chaux-de-Fonds	4.97	4.71	3.53	1.00	1.58	6.00	4.52	4.50	5.25	4.50	4.20	genügend	2
39	Furttal	3.99	4.19	3.69	1.00	5.92	k. A.	k. A.	5.50	4.25	5.25	4.19	genügend	5
40	Olten	4.30	4.30	4.04	2.56	1.83	6.00	5.13	5.00	4.25	5.00	4.18	genügend	3
41	Yverdon	4.33	4.50	4.12	2.12	1.00	6.00	5.87	4.00	5.50	4.50	4.17	genügend	4
42	Grenchen	3.84	4.72	4.38	3.00	1.08	6.00	5.93	5.00	5.25	3.50	4.16	genügend	4
43	Wil SG	4.13	4.57	3.80	3.84	1.00	5.44	6.00	4.75	4.25	3.50	4.09	knapp genügend	4
44	Bülach	3.52	4.28	3.99	1.00	6.00	k. A.	k. A.	5.25	4.50	4.75	4.07	knapp genügend	5
45	Lenzburg	3.51	3.58	4.31	3.13	2.67	6.00	5.63	5.50	4.75	4.25	4.04	knapp genügend	4
46	Liestal	4.15	4.11	3.68	3.41	2.00	4.93	4.35	4.00	4.75	5.00	4.00	knapp genügend	4
47	Bellinzona	2.58	4.79	3.68	5.50	4.67	6.00	5.40	3.50	4.75	3.25	3.98	knapp genügend	3
48	Rorschach	3.40	4.72	4.27	1.42	1.67	6.00	5.55	5.25	5.25	3.50	3.94	knapp genügend	4
49	Höfe (SZ)	2.87	4.97	3.71	1.24	5.75	6.00	k. A.	5.00	4.25	4.00	3.93	knapp genügend	5
50	Burgdorf	3.92	4.39	3.54	2.82	1.00	5.91	5.27	4.50	5.25	3.50	3.92	knapp genügend	4
51	Sion	3.04	4.53	3.65	1.92	3.42	6.00	5.96	4.50	4.25	3.25	3.79	ungenügend	4
52	Nyon	3.08	4.83	3.57	1.00	5.58	6.00	k. A.	3.50	3.50	4.00	3.76	ungenügend	5
53	Bulle	3.88	3.88	3.35	1.45	1.17	6.00	k. A.	4.75	4.00	3.75	3.65	ungenügend	4
	Mittel	4.40	4.50	3.93	3.29	3.51	5.53	4.86	5.02	4.69	4.58	4.40		