

Motion Fraktion GB/JA! (Aline Trede, GB/Rahel Ruch, JA!): Ein Veloverleihsystem für Stadt und Agglomeration Bern

Velofahren ist gesund und umweltfreundlich. Das Velo ist in Städten ein sehr effizientes und schnelles Verkehrsmittel für kleinere und mittlere Distanzen und eine wichtige Ergänzung zum öffentlichen Verkehr.

Unter dem Namen „Vélib“¹ ist in der Stadt Paris seit dem 15. Juli 2007 ein Velo-Verleihsystem in Betrieb. An 1'451 Ausleihstationen, die in einem Abstand von ca. 300 Metern auf das Stadtgebiet verteilt sind, stehen gut 20'600 Leihräder bereit. Die Velos können an einer beliebigen, frei wählbaren Station ausgeliehen und zurückgebracht werden. Neu übernehmen auch Schweizer Städte diese Idee (Siehe Bund vom 6. August 2009). In Zusammenarbeit mit Suisseroule wurden im Kanton Waadt erste Veloverleihstationen eingerichtet. Das Beispiel von Paris zeigt, dass eine Kombination von Verbesserungen der Velo-Infrastruktur (Velowege, Veloparkplätze etc) und der Veloverleih die Attraktivität des Velofahrens stark erhöht. So stieg die Zahl der Radfahrerinnen in Paris in den letzten Jahren kontinuierlich an, mit einem Zuwachs von 48 Prozent zwischen 2001 und 2006. In diesem Sinn soll in der Stadt Bern und in umliegenden Gemeinden ein System für die Veloausleihe erarbeitet und umgesetzt werden. Dabei sind insbesondere Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen. Wichtig sind Partnerschaften mit Bernmobil, Bern rollt, privaten Unternehmen und den umliegenden Gemeinden. Zudem soll eine Koordination mit anderen Städten in der Schweiz aufgebaut werden, die auch Veloverleihsysteme einführen wollen oder bereits haben. Ein einheitliches System für das ganze Land ist ein Muss. Mit der Einrichtung eines innovativen und gut umsetzbaren Velo-Verleihsystems kann sich die Stadt Bern einen Ruf als fahrrad- und damit gesundheitsfördernde und umweltfreundliche Stadt verschaffen und den Anteil des Veloverkehrs an der gesamten Mobilität erhöhen. Heute werden weniger als 10% der Verkehrsdistanzen in der Agglomeration Bern mit Langsamverkehr bewältigt.²

Der Gemeinderat wird aufgefordert:

1. ein Konzept zur Realisierung eines regionalen Systems, welches schweizweit einheitlich ist, zur Ausleihe von Velos vorzulegen
2. dazu die Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden zu suchen und ev. zusammen mit Dritten eine Trägerschaft zu bilden.
3. das Konzept in Zusammenarbeit mit Bern rollt zu erarbeiten
4. dem Stadtrat einen dafür notwendigen Kreditantrag zu unterbreiten.

Bern, 13. August 2009

Motion Fraktion GB/JA! (Aline Trede, GB/Rahel Ruch, JA!), Christine Michel, Emine Sariaslan, Cristina Anliker-Mansour, Hasim Sancar, Stéphanie Penher, Lea Bill, Urs Frieden

¹ Weiterführende Informationen zum Pariser Verleihsystem „Vélib“ sind unter www.velib.paris.fr einsehbar.

² Der Modalssplit genossen an den Distanzen in der Stadt Bern ist: 9.2%. Langsamverkehr, 50% MIV, 39.1% öV. In der Agglomeration Bern (ohne Bern): 7.8%. Langsamverkehr, 63.4% MIV, 26.6% öV. Auswertung Mikrozensus 2005 für den Kanton Bern, 2007

Antwort des Gemeinderats

Die Förderung des Veloverkehrs ist dem Gemeinderat ein grosses Anliegen. Er hält in seinen Legislaturrichtlinien 2009 - 2012 fest, dass die Stadt Bern den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr als Hauptträger der Mobilität stärkt (Ziel 3.1: Bern ist weiterhin führend als Klima- und Ökostadt, Massnahme 2). Der Gemeinderat ist deshalb gegenüber Massnahmen, die zur Stärkung des stadt- und umweltverträglichen Veloverkehrs beitragen, positiv eingestellt.

In jüngerer Vergangenheit gaben Veloverleihsysteme in verschiedenen europäischen Grossstädten neue Impulse und Zusatzangebote fürs Velofahren. So erstaunt es nicht, dass gegenwärtig auch in mehreren grösseren Städten der Schweiz über die Einführung derartiger Systeme diskutiert wird, und zwar wie folgt:

- Im Raum Lausanne - Morges wurde auf Initiative der Hochschulen Mitte 2009 das erste Veloverleihsystem in der Schweiz eingeführt. Das System ähnelt den Veloverleihsystemen in Paris oder Barcelona, ist automatisiert und platzintensiv. Das Netz umfasst vorerst nur 12 Stationen und 130 Velos, soll aber in den nächsten Jahren in der Agglomeration ausgebaut werden. Das bisherige Hauptproblem besteht in der unterschiedlichen Auslastung der verschiedenen Verleihstellen. Die Verleihstellen in der Nähe des öffentlichen Verkehrs sind wesentlich stärker frequentiert als die anderen, was viel Arbeit wegen der nötigen Umverteilung der Velos verursacht.
- In Zürich wurde der Aufbau eines Verleihsystems nach Pariser Vorbild diskutiert. Aufgrund der zu erwartenden Investitionskosten von zirka 4,5 Mio. Franken und den jährlichen Unterhaltskosten von zirka 1 Mio. Franken wurde das Projekt aber vorerst zurückgestellt. Ein weiteres ungelöstes Problem ist der grosse Flächenbedarf, der im öffentlichen Raum kaum verfügbar ist.
- In Genf will der Kanton vor der Einführung eines Veloverleihs eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben. Wie in Lausanne und Zürich besteht hier der Anspruch, dass das Zugangssystem schweizweit vereinheitlicht ist.
- In Biel soll im Frühjahr 2010 ein zweijähriges Pilotprojekt gestartet werden. Das gewählte System ist einfach und flexibel aufgebaut, allerdings ist es nicht mit jenen von anderen Städten kompatibel. Vor allem in der Innenstadt gibt es auch in Biel kaum Platzreserven, daher werden bestehende Veloabstellplätze für das Verleihsystem genutzt. Die Investitionskosten betragen für die zweijährige Versuchsphase zirka 1 Mio. Franken. Zu den Betriebskosten liegen keine genauen Angaben vor.

Der Gemeinderat möchte die Diskussion auch für die Stadt Bern führen. Dabei möchte er auf die bereits gesammelten Erfahrungen in den anderen Schweizer Städten zurückgreifen. Für den Erfolg eines allfälligen Veloverleihsystems in der Stadt Bern ist aber auch dessen Abstimmung auf die spezifischen örtlichen Verhältnisse entscheidend:

- Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist in Bern bereits heute relativ hoch. So werden gemäss Mikrozensus 2005 11 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Zudem verfügen Bernerinnen und Berner insgesamt über ca. 100 000 Velos. Dabei gibt es nicht nur eine grosse Anzahl von Fahrrädern, sondern auch eine grosse Anzahl qualitativ gut ausgerüsteter Fahrzeuge. Die Ansprüche an die Velos eines Verleihsystems sind entsprechend hoch.

- Die Stadt Bern verfügt über besondere topografische Voraussetzungen. So erfordert der tiefe Einschnitt der Aare und die vielen Steigungen Velos mit einem vergleichsweise hohen technischen Standard, die zudem nicht zu schwer sein sollten. Dennoch besteht die Gefahr, dass viele Leihvelos nur für die Fahrt in die tiefer gelegene Altstadt und im Sommer zum Aareraum verwendet würden und nicht auch für den Rückweg. Dadurch könnte es an gewissen Standorten zu einer Häufung der abgestellten Velos kommen.
- In der Altstadt ist der Platz sehr knapp und die gestalterischen Anforderungen an Veloabstellplätze (UNESCO Weltkulturerbe, Denkmalpflege) sind entsprechend hoch. Entsprechend haben Standorte im näheren und weiteren Umfeld des Altstadtperimeters Priorität.
- Das Kompetenzzentrum Arbeit (KA) betreibt bereits heute das Gratis-Veloverleihsystem „Bern rollt“.

Aus diesen Ausführungen geht hervor, dass eine Übernahme eines Konzepts aus einem anderen Umfeld nicht Erfolg versprechend ist. Eine auf die örtlichen Verhältnisse abgestimmte Lösung ist erforderlich. Zudem kann sich ein allfälliges Veloverleihsystem nicht allein auf die Stadt Bern beschränken, vielmehr gilt es eine Zusammenarbeit mit den angrenzenden Regiogemeinden (Köniz, Ostermundigen, Ittigen, Muri, etc.) und weiteren möglichen Partnern wie z.B. Transportunternehmen, Universität Bern, BEA Bern expo, Inselspital u.a.m. zu suchen.

Angesichts der bestehenden Chancen (Umsteigeeffekte) und Risiken (Kosten) eines Veloverleihsystems und vor dem Hintergrund der begrenzten finanziellen Mittel der Stadt Bern möchte der Gemeinderat in einem ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie erstellen lassen. Im Rahmen dieser Studie sind u.a. folgende Themen zu bearbeiten:

- Bedarfsanalyse (Marktchancen, Zielpublikum, ...)
- Anforderungen (Sicht Kundinnen und Kunden, Stadt, Betreiber, etc.)
- Systemübersicht (Abstellsysteme, Zugangs- und Zahlungssysteme, Fahrzeuge, etc.)
- Standorte (Lage, Netz, Grösse, Nutzungskonflikte, etc.)
- Finanzen (Investitions- und Betriebskosten, Finanzierung, etc.)
- Betrieb (Organisation, Trägerschaft, etc.)
- Koordination mit andern Städten.

Parallel dazu sollen Gespräche mit möglichen Kooperationspartnern geführt werden. Auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie und der Gespräche mit möglichen Kooperationspartnern wird entschieden werden können, ob und wenn ja welches System für die Stadt Bern in Frage kommt. Fallen die Machbarkeitsstudie und die Gespräche positiv aus, wird die Verkehrsplanung in der Folge ein Vorprojekt erarbeiten. Anschliessend wird der Gemeinderat dem Stadtrat einen Projektierungs- und Realisierungskredit vorlegen.

Angesichts der zahlreichen offenen Fragen zum jetzigen Zeitpunkt beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, die Motion abzulehnen. Er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen und im Rahmen des Prüfungsberichts Bericht zu erstatten.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Keine.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.

Bern, 20. Januar 2010

Der Gemeinderat