

Motion Fraktion GB/JA! (Aline Trede, GB/Rahel Ruch, JA!) vom 13. August 2009: Ein Veloverleihsystem für Stadt und Agglomeration Bern; Abschreibung Punkt 1, 2 und 3/Fristverlängerung Punkt 4

Mit SRB 497 vom 9. September 2010 hat der Stadtrat die folgende Motion erheblich erklärt:

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 Modalsplitt geniessen 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

Bericht des Gemeinderats

1. Worum es geht

In seiner Antwort vom 20. Januar 2010 auf die vorliegende Motion hat der Gemeinderat bereits dargelegt, dass der aus dem Vorstoss fliessende umfangreiche Auftrag schrittweise erfüllt werden muss. Mit dem vorliegenden Bericht werden dem Stadtrat ein Konzept mit Kostenschätzungen (Richtkosten) für die Einführung eines Veloverleihsystems, ein Antrag zum weiteren Vorgehen sowie eine Fristverlängerung zur Erfüllung von Punkt 4 der Motion unterbreitet.

2. Definition öffentliches Veloverleihsystem

Ein öffentliches Veloverleihsystems (VSS) weist folgende Eigenschaften auf:

- ganzjährig 24 Stunden öffentlich zugänglich,
- das Angebot ist auch Touristinnen und Touristen zugänglich,
- die Identifikation der Kunden erfolgt über ein technisches Zutrittssystem,
- Velos werden von den Kunden selbständig ausgeliehen und zurück gegeben,
- es besteht ein Netz von Ausleihstellen über ein grösseres Gebiet,
- Einwegmiete ist möglich, Ausleihe und Rückgabe müssen nicht am selben Ort sein,
- die Preisgestaltung ist auf Kurzzeitmiete ausgerichtet, d.h. die Mietkosten steigen mit der Nutzungsdauer markant an,
- eher robuste Velos (eher schwere Velos mit eher einfacher Ausstattung),
- die meisten VVS haben bei den Ausleihstationen fix installierte Abstellvorrichtungen (siehe Bsp. „velopass“).



„velopass“ Veloverleihsystem in Fribourg mit Abstellvorrichtung



„velospot“ Veloverleihsystem in Biel ohne Abstellvorrichtung

3. Ausgangslage

3.1 Veloverkehr in Bern

Obwohl die Stadt Bern wegen den vielen Steigungen topografisch nicht ideale Voraussetzungen zum Velofahren bietet, gilt Bern als Velostadt. Aufgrund der Stadtgrösse weisen viele Wege die für Velofahrten ideale Distanz von 3 bis 5 Kilometer auf. So benützt im Jahresdurchschnitt ein Anteil von rund 18 % der Stadtberner Bevölkerung täglich das Velo, im Sommer steigt dieser Wert auf 28 % (2010). Durchschnittlich werden ca. 12 % der Wege in Bern mit dem Velo zurückgelegt (2010).

Der Veloverkehr ist damit im Stadtverkehr sehr präsent und für die Planung und für den Betrieb des Gesamtverkehrs eine relevante Grösse. Die grössten Herausforderungen beim Veloverkehr bestehen heute darin, an zentralen Lagen, namentlich im Umfeld des Hauptbahnhofs, genügend Veloabstellplätze bereitzustellen und die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Die weitere Förderung des Veloverkehrs ist ein wichtiges Ziel der städtischen Verkehrspolitik. Der Veloverkehrsanteil am Gesamtverkehr soll langfristig auf rund 20 % verdoppelt werden (Ziel gemäss Richtplan Veloverkehr von November 2009).

3.2 Veloverleih von „Bern Rollt“

In Bern, wie auch in einigen anderen Schweizer Städten (Zürich, Genf, Thun, Neuenburg), gibt es mit „Bern Rollt“ einen Veloverleih, der sich in verschiedenen Punkten von einem VVS unterscheidet:

- saisonaler Veloverleih von Mai bis Oktober, täglich von 7.30 bis 21.00 Uhr geöffnet;
- das Angebot ist zwar stark auf die touristische Nutzung ausgerichtet, ca. 50 % der Ausleihen werden aber von der Stadtberner Bevölkerung vorgenommen;
- Identifikation der Kunden durch Abgabe eines Ausweises und Hinterlegung eines Depots;
- keine Selbstausleihe möglich;
- wenige, zentral gelegene Ausleihstellen (Velostation Milchgässli, Hirschengraben und Zeughausgasse);
- keine Einwegmiete;
- die Preisgestaltung ist auf eine mittlere Benützungsdauer ausgerichtet (bis zu 4 Stunden gratis, danach jede weitere Stunde Fr. 1.00).

„Bern Rollt“ ist ein vom Kanton mitfinanzierter Betrieb des Kompetenzzentrums Arbeit der Stadt Bern. Das Kompetenzzentrum unterstützt ausbildungs- und arbeitslose Menschen bei der beruflichen und sozialen Integration.



Bern Rollt - Standort Hirschengraben



Bern Rollt – Standort Zeughausgasse

3.3 Veloverleihsystem im Trend

In vielen europäischen und amerikanischen Städten werden VVS angeboten oder geplant. In Städten mit noch geringem Veloverkehrsanteil, wie z.B. London, Paris, Barcelona und in den meisten nordamerikanischen Städten sollen sie das Velo im Stadtverkehr zum Thema machen und dazu beitragen, die Veloförderung in der Verkehrspolitik stärker zu gewichten. In diesen Grossstädten ist der primäre Zweck eines VVS, dem Veloverkehr eine Initialzündung zu geben. Dieses Ziel wurde in den meisten Fällen auch erreicht, beeindruckende Steigerungsraten des Veloverkehrs sind die Folge. Allerdings spielte in diesen Städten der Veloverkehr zuvor eine unbedeutende Rolle.

VVS sind auch in Städten ein Thema, wo der Veloverkehr bereits eine grössere Bedeutung hat. In solchen Städten haben VVS jedoch bisher zu keiner messbaren Zunahme des Veloanteils am Gesamtverkehr geführt. Dieser Zusammenhang wird in einer europaweiten Studie über VVS („Optimising Bike Sharing in European Cities“, Juni 2011) bestätigt. In Städten mit einem Veloverkehrsanteil von weniger als 2.5 % wird ein VVS-Velo im Durchschnitt 1 422 Mal pro Jahr ausgeliehen. Bei einem Veloverkehrsanteil von 5 % sinkt der Wert auf 100 Ausleihen und bei einem Anteil von 10 % sogar auf 88 Ausleihen pro Velo im Jahr (Grundlage: Daten aus 22 Städten)!

Auch in der Schweiz gibt es erste Erfahrungen mit VVS und Planungen für deren Einführung. In Westschweizer Städten (Lausanne, Morges, Fribourg und andere) werden mehrere VVS für kleinere Gebiete angeboten, das Grösste davon in Lausanne-Morges mit 20 Ausleihstationen und 280 Velos. Grossflächigere Netze gibt es noch keine. In Biel wird ab Sommer 2012 ein Netz mit 40 Stationen aufgebaut und in Zürich und Basel wurden politische Vorstösse für die Einführung von VVS überwiesen. In Zürich werden derzeit, ähnlich wie in Bern, die Anforderungen an ein VVS definiert, ein Grobkonzept erarbeitet und die zu erwartenden Kosten abgeschätzt. In der Velostadt Basel (Veloverkehrsanteil ca. 20 %) wurde ein erstes Konzept für ein VVS zurück gestellt und eine umfassendere Neuplanung in Auftrag gegeben.

3.4 Technische Systeme

In der Schweiz werden gegenwärtig die vier automatischen VVS-Systeme von Velopass (in 11 Städten, hauptsächlich Westschweiz und Tessin), Publibike (in 8 Städten), Velospot (nur in Biel) und nextbike (in Luzern und an verschiedenen SBB Bahnhöfen) angeboten. Die zunehmende Verbreitung der VVS hat in den letzten Jahren zu einer intensiven Weiterentwicklung der Systeme geführt. Es ist davon auszugehen, dass bei der Einführung eines VVS in der Stadt Bern gegenüber heute nochmals wesentlich verbesserte Systeme vorliegen werden. Der Systemscheid dürfte über eine Ausschreibung des VVS gemäss dem öffentlichen Beschaffungsrecht gefällt werden.

4. Anforderungen an ein Veloverleihsystem in Bern

Die Definition der Anforderungen an ein VVS für die Stadt Bern basiert auf folgenden Grundlagen:

- auf der Auswertung der Erfahrungen anderer Städten, die in bestimmten Kriterien, z.B. bezüglich Fläche, Einwohnerzahl und/oder Veloverkehrsanteil mit Bern vergleichbar sind (Lille, Stuttgart, Lyon, Stockholm, Hamburg, Luxemburg, Besançon, Brüssel). Eine umfas-

sende Übersicht zu europäischen VVS-Beispielen bietet die Studie „Optimising Bike Sharing in European Cities“ (OBIS-Studie) vom Juni 2011;

- auf der Auswertung von Gesprächen mit Expertinnen und Experten der betroffenen Fachabteilungen der Stadtverwaltung (Verkehrsplanung/Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Tiefbauamt, Kompetenzzentrum Arbeit/Bern Rollt, Sportamt, Fachstelle Mobilitätsberatung, Stadtplanungsamt, Stadtentwicklung, Bauinspektorat) und Kanton (Fachstelle Gesamtmobilität, Fachstelle Langsamverkehr), der Transportunternehmen (BERNMOBIL, SBB, BLS, RBS, Postauto), Verkehrsverbänden (Pro Velo, VCS, TCS) und Tourismusorganisationen (Bern Tourismus, Schweiz Mobil);
- auf der Auswertung von Gesprächen mit Regionsgemeinden (Köniz, Ittigen, Ostermundigen, Bremgarten, Muri, Bolligen Zollikofen) und Regionsvertretern (RKBM);
- auf der Auswertung einer Bevölkerungsbefragung, die im März 2012 durchgeführt wurde (Auswertung von 460 ausgefüllten Fragebogen).

In der Konzeptphase stehen die Anforderungen zum Perimeter und zu den Standorten der Ausleihstationen im Vordergrund. Die Anforderungen bezüglich System/Velos und Betrieb wurden bisher nur soweit definiert, wie dies zur Abschätzung der Investitions- und Betriebskosten nötig ist. Diese Kriterien müssen erst bei der Realisierung bzw. Beschaffung eines VVS für die der Stadt Bern abschliessend definiert werden. Die beiden besonders kritischen Kriterien *Platzbedarf* (vor allem an zentralen Lagen wichtig) und *Gestaltung* (vor allem im UNESCO-Perimeter wichtig) können dannzumal präzisiert und im Vergleich zu anderen Kriterien stärker gewichtet werden, so dass ein für Bern optimales Vergabeergebnis erzielt werden kann.

Anforderungen zum Perimeter und zu den Standorten der Ausleihstationen:

- Der Perimeter muss ein Gebiet umfassen, das die häufigsten Wegstrecken des Zielpublikums umfasst;
- keine Lücken im Netz - es braucht auch an zentralen Lagen (Innenstadt, Bahnhofnähe) genügend Ausleihstandorte (Anzahl und Grösse);
- der Weg zur nächsten Ausleihstation soll nicht (wesentlich) länger sein als der Weg zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs;
- Ausleihstationen dürfen den Verkehr nicht behindern und in der Regel keine Güterumschlags-, Veloabstellplätze, Behindertenparkfelder, Standorte von Bern Rollt oder technische Einrichtungen verdrängen.

Anforderungen zum System und zu den Velos:

- Ausleihstationen und Velos müssen qualitativ hochwertig und robust sein (Velos u.a. mit Schaltung, Licht, nicht zu schwer, unterhaltsarm);
- Ausleihstationen müssen den Platz effizient nutzen;
- Ausleihstationen müssen so gestaltet sein, dass sie sich gut ins Stadtbild einfügen aber dennoch gut erkennbar und einfach auffindbar sind;
- Velos müssen klar als „VVS-Velos“ erkennbar sein;
- das System muss ausbaubar sein für die allfällige spätere Integration von Elektrovelos;
- die Bedienung der Ausleihstationen und die Bezahlung müssen einfach sein (u.a. mehrere und einfache Bezahloptionen);
- das Zugangssystem von Bern muss zulassen, dass in Bern registrierte Kunden Zutritt zu VVS in anderen Städten haben (heutiger Standard RFID-Karten Technologie).

- die Registrierung der Kunden soll über Internet und bei einzelnen zentralen Ausleihstationen möglich sein;
- der Zugang zum VVS soll für regelmässige Nutzende/für registrierte Kundinnen und Kunden mit einer Kundenkarte und für Spontanutzende/Touristinnen und Touristen z.B. über Kreditkarten möglich sein;
- Informationen über das VVS müssen einfach zugänglich und mehrsprachig abgefasst sein, Information über Standorte und freie Velos/Abstellmöglichkeiten müssen über Internet zugänglich sein.

Die oben erwähnte Integration von Elektrovelos (E-Bikes) in ein VVS kann ein Weg sein, um topographisch anspruchsvolle Gebiete und weitere Nutzergruppen zu erschliessen. VVS von velopass und publibike haben heute schon E-Bikes im Angebot. Die Velos und die Stationen sind jedoch teurer und die Technologie zum Aufladen der Akkus an den Stationen noch nicht ausgereift. Eine allfällige Integration von E-Bikes in einem Veloverleihsystem in Bern wäre deshalb erst in einem späteren Entwicklungsschritt in Betracht zu ziehen. Vorinvestitionen im Hinblick auf diesen späteren Schritt sind angesichts der Planungsunsicherheiten nicht angezeigt.

Anforderungen zum Betrieb

- An allen Standorten müssen Velos und freie Abstellplätze verfügbar sein;
- Velos und Ausleihstationen müssen regelmässig unterhalten werden und ein guter technischer Zustand muss sichergestellt sein.

5. Konzept für ein Veloverleihsystem in Bern

Zur Einführung eines VVS müssen in einem ersten Schritt Perimeter und Dichte des Netzes von Ausleihstationen festgelegt werden. Dazu wurden die oben definierten generellen Anforderungen vorerst grob in den Raum übertragen. Der daraus resultierende Plan enthält ein Netz von Wunsch-Standorten, die in der nächsten Planungsphase (Vorprojekt) einzeln zu überprüfen, in ihrer Lage und Grösse festzulegen und rechtlich zu sichern sind.

5.1 Perimeter

Eine Umfrage bei Agglomerationsgemeinden hat ergeben, dass diese vorerst kein Interesse an der Einführung eines VVS haben. Der Nutzen wird als gering eingestuft. Aus Sicht der Umlandgemeinden hat ein guter öffentlicher Verkehr nach Bern erste Priorität. Einige Gemeinden zeigen Interesse, sich allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt einem VVS in der Stadt Bern anzuschliessen.

Innerhalb der Stadt Bern führen die weitaus meisten Wege von und zum Zentrum. Ein VVS muss folglich für diese Wege genutzt werden können. Dazu müssen an zentralen Lagen genügend Ausleihstationen erstellt werden. Es ist offensichtlich, dass dies ausgesprochen schwierig sein wird. Ein ausreichendes Angebot im Zentrum ist jedoch eine „conditio sine qua non“, d.h. Zweckmässigkeit und Erfolg eines VSS sind ohne ausreichendes Angebot im Zentrum nicht gegeben. Angesichts der bereits heute ausgesprochen intensiven Nutzung des öffentlichen Raums kann deshalb die Anforderung „Ausleihstationen dürfen den Verkehr nicht behindern und in der Regel keine Güterumschlags-, Veloabstellplätze, Behindertenparkfelder, Standorte von Bern Rollt oder technische Einrichtungen verdrängen“ im Zentrum nicht bzw. nur bedingt erfüllt werden. Aufgrund der Erfahrungen aus anderen Städten ist ferner davon

auszugehen, dass VVS, welche nur einzelne Quartiere oder Stadtteile abdecken, nicht den Benutzerbedürfnissen entsprechen.

Die Folgerung daraus lautet, dass bereits mit dem ersten Umsetzungsschritt das gesamte dicht bebaute Stadtgebiet inklusive Zentrum abgedeckt werden muss.

5.2 Anzahl Ausleihstationen

Gut funktionierende VVS weisen eine hohe Dichte an Ausleihstandorten auf. In den dichten Stadtzentren verschiedener Grossstädte Europas beträgt der durchschnittliche Abstand zwischen zwei Ausleihstationen 300 bis 350 Meter. In der Stadt Bern wäre dieser Zielwert bei Realisierung von 200 bis 250 Ausleihstationen eingehalten.

Zwei zurzeit sehr gut funktionierende VVS in Europa mit hohen Ausleihzahlen sind Hamburg und Lille. Hamburg ist eine Grossstadt mit ca. 1.8 Mio. Einwohnern und besitzt einen mit Bern vergleichbaren Veloverkehrsanteil von ca. 12 %. Lille hat ca. 230 000 Einwohner, gilt jedoch nicht als Velostadt (Veloverkehrsanteil ca. 2 %). Um eine vergleichbare Standortdichte wie in Hamburg zu erreichen, wären in Bern rund 90 Ausleihstationen nötig, für eine Ausleihstationsdichte wie in Lille 100 bis 150. Hamburg ist eine deutlich grössere Stadt als Bern, das Netz der Haltestellen des ÖV ist bei weitem nicht so dicht wie in Bern, daher ist die Akzeptanz von längeren Fusswegen bis zu einer Ausleihstation höher als in einer Stadt der kurzen Distanzen wie Bern. Erfahrungen aus Brüssel zeigen, dass zu grobmaschige Netze (über 500 Meter Abstand zwischen den Stationen) kaum genutzt und daher nachgebessert werden müssen.

Bei den aktuellen Planungen in Biel, Genf und Lausanne betragen die Distanzen zwischen den Ausleihstationen im Durchschnitt zwischen 400 und 500 Meter, in Zürich im Innenstadtbereich rund 300 Meter.

Für die Einführung eines VVS in der Stadt Bern soll für einen ersten Ausbauschnitt ein durchschnittlicher Abstand zwischen den Ausleihstationen zwischen 450 und 500 Metern angestrebt werden, für einen zweiten Ausbauschnitt ein solcher von 400 bis 450 Metern. Die Anwendung dieser Planungswerte im Perimeter des VVS Bern führt zu einem Angebot von rund 100 für die erste und rund 130 Ausleihstationen für die zweite Etappe. Damit wäre das Netz der Ausleihstationen dichter als das Netz der 60 Mobility-Standorte auf Stadtgebiet, jedoch weniger dicht als das Netz der rund 160 öV-Haltestellen.

Aufgrund analoger Quervergleiche müssten in Bern in einem ersten Ausbauschnitt insgesamt 1 200 bis 1 500 Velos angeboten werden, d.h. im Durchschnitt 12 bis 15 Velos pro Ausleihstation. In einem zweiten Ausbauschnitt könnten bis zu 450 Velos hinzukommen.

Der Plan in der Beilage zeigt die ungefähre Lage der 100 bzw. der 130 Ausleihstandorte im VVS-Perimeter.

6. Kostenschätzung und Finanzierung

Es gibt wenig Erfahrungswerte zu den Investitions- und Betriebskosten eines VVS. Das liegt nicht zuletzt daran, dass die meisten Städte mit VVS Angaben über die tatsächlichen Kosten nur ungern offen legen. Die nachfolgenden Kostenschätzungen basieren einerseits auf den in der bereits erwähnten Studie *Optimising Bikesharing in European Cities*

(OBIS-Studie, Juni 2011) publizierten Erfahrungswerten, andererseits auf Auskünften der für die Planung in anderen Schweizer Städte verantwortlichen Stellen.

6.1 Investitionskosten

Die Investitionskosten setzen sich im Wesentlichen zusammen aus:

a) bei allen Standorten

- Kosten für die Beschaffung der Ausleihstationen und der Velos,
- Kosten für bauliche Massnahmen und Signalisationen/Markierungen an den Ausleihstandorten,
- Kosten für die Montage der Ausleihstationen,
- Kosten für die Planung und Projektierung des VVS.

b) bei einzelnen Standorten

- Kosten zur Sicherung von Standorte auf privatem Grund,
- Kosten für die Verschiebung und den Ersatz von Anlagen/Nutzungen,
- Kosten für Registrierungsterminals.

Teilt man die Summe der Kosten von Ausleihstationen und Velos durch die Anzahl Velos, resultiert ein Wert für die mittleren Systembeschaffungskosten pro Velo. Dieser beträgt gemäss der OBIS-Studie in den untersuchten europäischen Städten Fr. 3 000.00 bis Fr. 3 600.00. Die entsprechenden Angaben der in der Schweiz vertretenen Systemanbieter reichen von Fr. 3 500.00 bei velospot bis zu Fr. 5 000.00 bei publibike und Velopass. Velospot hat vergleichsweise tiefe Kosten, weil dessen Modell bei den Ausleihstationen ohne Abstellsystem funktioniert (die Velos werden über Funk bei der Ausleihstation an- und abgemeldet). Bei VVS mit E-Bikes betragen die Kosten bei Velopass Fr. 8 000.00. In diesen Werten sind die weiteren oben erwähnten Investitionskosten noch nicht enthalten.

In der Stadt Bern müssten mit einem VVS in einem ersten Ausbauschnitt 1 200 bis 1 500 Velos angeboten werden. Bei 1 200 Velos dürften damit die reinen Systembeschaffungskosten zwischen 4.2 und 5.25 Mio. Franken liegen. Erhöht man zur Berücksichtigung der oben erwähnten weiteren Investitionskosten diesen Wert um 33 %, dann dürfte der Aufbau eines VVS mit 1 200 Velos Kosten in einer Höhe von 5.6 bis 7.0 Mio. Franken verursachen, bei einem VVS mit 1 500 Velos lägen die reinen Investitionskosten zwischen 7.0 und 8.75 Mio. Franken. Die Genauigkeit dieser Schätzungen ist allerdings schwierig zu beurteilen. Sie dürfte im Bereich +/- 50% liegen.

6.2 Betriebskosten

Da sich Ausleihstationen je nach Lage und Wetter im Tagesverlauf unterschiedlich schnell leeren oder füllen, müssen Velos zwischen den Ausleihstationen hin- und her transportiert werden. Diese Umverteilung verursacht einem Betreiber einen grossen Personalaufwand. Hinzu kommen Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Unterhalt der Velos und Abstellsysteme u.a.m. Der Betrieb durch ein privates Unternehmen verursacht aufgrund des hohen Personalaufwands sehr hohe Kosten. Bei den bestehenden VVS in Europa wird der Betrieb deshalb meist von Sozialbetrieben der jeweiligen Stadt oder anderen sozialen Institutionen (z.B. Caritas) geführt. Auch bei den geplanten VVS in Zürich, Genf und Biel übernehmen städtische Sozialbetriebe/-projekte den Betrieb der VVS.

Das Kompetenzzentrum Arbeit ist grundsätzlich daran interessiert, in Bern ein VVS zu betreiben, weil eine breite Palette von niederschweligen bis zu qualifizierten Einsatzplätzen zur Verfügung gestellt werden könnte, was der Arbeitsintegration förderlich ist. Mit dem aktuell für

den Betrieb der Velostationen beim Bahnhof Bern zur Verfügung stehenden Personal ist ein derart grosser Aufwand jedoch nicht zu leisten. Um einen Betrieb mit 100 Ausleihstationen und 1 200 bis 1 500 Velos sicherzustellen, müssten 50 bis 60 Personen zusätzlich beschäftigt werden können. Dazu wären nach Einschätzung des Kompetenzzentrums Arbeit Kooperationen mit Partnerorganisationen nötig. Damit der Betrieb in der gewünschten Zuverlässigkeit und Qualität sichergestellt werden kann, müsste jedoch ein Teil der Stellen mit fest angestelltem und hinreichend qualifiziertem Personal (z.B. Velomechaniker/in) besetzt werden. Der finanzielle Beitrag des Kantons an die Integrationsarbeitsplätze des Kompetenzzentrums Arbeit bleibt allerdings gleich und wird nicht erhöht.

Die Schätzung der jährlichen Betriebskosten basiert auf Erfahrungswerten aus realisierten Vorhaben und auf Annahmen, die in Planungen anderer Schweizer Städte verwendet werden. Gemäss der OBIS-Studie beträgt der jährliche Betriebsaufwand der VVS in den untersuchten europäischen Städten Fr. 1 800.00 bis Fr. 3 000.00 pro Velo. Velospot rechnet für den technischen Unterhalt des VVS mit umgerechnet Fr. 500.00 pro Velo, Publibike mit Fr. 1 000.00 pro Velo. Darin sind keine Personalkosten, keine Kosten für die Umverteilung der Velos oder für die Raummiete enthalten. Genf rechnet für den Betrieb insgesamt (Systemerhaltung, Personal, Umverteilung von Velos etc.) mit Kosten zwischen Fr. 2 000.00 und Fr. 2 500.00 pro Velo im Jahr. Die Angaben aus Genf basieren auf umfassenden Abklärungen des dortigen VVS-Betreibers Genève Roule. Bern Rollt schätzt in Anlehnung an die Genfer Kalkulation die Betriebskosten pro Velo für ein VVS Bern auf jährlich Fr. 2 000.00 bis Fr. 2 500.00 pro Velo (exkl. Raummiete und Infrastrukturkosten der Arbeitsplätze).

Der Kostendeckungsgrad bei den bestehenden VVS in Europa liegt zwischen 20 und 40 %. Angesichts der Tatsache, dass in Bern die meisten Velofahrerinnen und Velofahrer ein eigenes Velo besitzen, dürfte der Kostendeckungsgrad in Bern unter diesen Werten liegen. Geht man von einem Kostendeckungsgrad von 15 % aus, betragen die ungedeckten Kosten pro Velo für eine VVS Bern im Jahr zwischen Fr. 1 700.00 und Fr. 2 125.00 pro Velo. In Bern dürfte damit ein VVS mit 1 200 Velos jährlich wiederkehrende ungedeckte Kosten zwischen 2.04 und 2.55 Mio. Franken verursachen, bei einem VVS mit 1 500 Velos zwischen 2.55 und 3.19 Mio. Franken. Die Genauigkeit dieser Schätzung ist allerdings ebenfalls schwierig zu beurteilen, weil es keine Langzeiterfahrungen gibt. Sie dürfte wiederum im Bereich +/- 50% liegen.

6.3 Übersicht zur Kostenschätzung (Richtkosten)

	bei 1'200 Velos	bei 1'500 Velos	Genauigkeit
Einmalige Kosten in Mio. Franken			
- Systembeschaffungskosten	4.20 bis 5.25	5.25 bis 6.56	+/- 50 %
- übrige Investitionskosten	1.40 bis 1.75	1.75 bis 2.19	+/- 50 %
Total	5.60 bis 7.00	7.00 bis 8.75	+/- 50 %
jährlich wiederkehrende Kosten in Mio. Franken			
- ungedeckte Betriebskosten	2.040 bis 2.550	2.550 bis 3.190	+/- 50 %
- Abschreibungen (10 %)	0.560 bis 0.700	0.700 bis 0.875	+/- 50 %
- kalkulatorische Zinskosten (2.55%)	0.140 bis 0.180	0.180 bis 0.220	+/- 50 %
Total	2.740 bis 3.430	3.430 bis 4.285	+/- 50 %
Total gerundet	2.7 bis 3.5	3.5 bis 4.3	+/- 50 %

6.4 Finanzierung

Aufbau und Betrieb eines VVS sind eine freiwillige Aufgabe, für deren Finanzierung nach geltendem Recht keine Kantonsbeiträge vorgesehen sind. Bezüglich der Investitionen ist denkbar, dass ein VVS Bern als Massnahme eines künftigen Agglomerationsprogramms von Bund und Kanton unterstützt würde. Davon kann aber nicht ohne weiteres ausgegangen werden, stehen dem Infrastrukturfonds des Bundes gegenwärtig doch lediglich 1.9 Milliarden Franken zur Verfügung. Diesem Betrag stehen aus 41 Agglomerationsprogrammen der 2. Generation Investitionsbedürfnisse von 20 Milliarden Franken gegenüber (vgl. Artikel im „Der Bund“ vom 15. August 2012). Das nächste Agglomerationsprogramm wird voraussichtlich 2016 eingereicht. Beschlüsse des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation dürften nicht vor 2018 vorliegen und Mittel nicht vor 2019 verfügbar sein.

Wie erwähnt, ist im Betrieb von einem eher tiefen Kostendeckungsgrad auszugehen, welcher, vermutlich unter den entsprechenden Erfahrungswerten aus europäischen Städten liegen wird. Eine leichte Verbesserung des Kostendeckungsgrads durch Werbeeinnahmen dürfte möglich sein.

7. Fazit des Gemeinderats

Velofahren ist in der Stadt Bern sehr verbreitet und der Veloverkehr hat in Verkehrspolitik und Verkehrsplanung bereits seit Jahren einen hohen Stellenwert. So gilt in Bern z.B. das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) bereits seit 1999. In der Stadt Bern braucht es folglich kein VVS als Initialprojekt der Veloförderung. Auch zur Sichtbarmachung des Velos im Verkehrsraum braucht es kein VVS.

Eine wesentliche Vergrösserung des Veloanteils am Gesamtverkehr ist von der Einführung eines VVS nicht zu erwarten: Wenn 1 200 Velos im Tag dreimal für jeweils einen Weg ausgeliehen werden (entspricht dem Mittelwert von sehr gut funktionierenden europäischen VVS), „leistet“ ein VVS 3 600 Wege pro Tag. Das entspricht weniger als 1 % aller zurückgelegten Wege pro Tag in der Stadt Bern (Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2010).

Ein VVS Bern könnte aber dazu beitragen, die Freiheiten der Verkehrsteilnehmenden bei der Verkehrsmittelwahl zu vergrössern. Es wäre mit einem VVS möglich, sich spontan zu entscheiden, den nächsten Weg per Velo zurückzulegen. Zudem könnte der bei Autos feststellbare Trend des „car-sharings“ auf den Veloverkehr übertragen werden.

Ein VVS verursacht hohe Kosten und erzielt einen nur schwer abschätzbaren Nutzen. Es verschärft mit Sicherheit den heute schon grossen Nutzungsdruck im öffentlichen Raum, vor allem an zentralen Lagen. Es stellt sich deshalb die Frage, ob Raum und Geld bei der Realisierung eines VVS optimal eingesetzt werden oder ob es Projekte gibt, die einen grösseren Nutzen für die Verkehrspolitik der Stadt Bern und weniger Konflikte im öffentlichen Raum verursachen. Zum Beispiel die Fuss- und Velopasserelle in Ausserholligen, die Fuss- und Velobrücke Breitenrain - Länggasse oder der weitere Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Raum Bahnhof. Aus Sicht des Gemeinderats steht zur Förderung des Veloverkehrs die Einführung eines VVS für Bern nicht an oberster Stelle der Prioritätenliste.

8. Weiteres Vorgehen

Der Gemeinderat geht davon aus, dass Punkt 1 (Konzept erarbeiten), 2 (Zusammenarbeit mit der umliegenden Gemeinden) und 3 (Zusammenarbeit mit Bern Rollt) erfüllt sind und abgeschrieben werden können. Für die Erfüllung von Punkt 4 (Kreditantrag) beantragt er eine Fristverlängerung um 1 Jahr.

Innerhalb dieser Frist wird für die Erarbeitung eines Vorprojekts eine Projektorganisation gebildet und eine Ausschreibung der Planungsarbeiten durchgeführt. Dem Stadtrat kann danach eine Kreditvorlage für die Erarbeitung eines Vorprojekts inkl. Betriebs- und Finanzierungskonzept unterbreitet werden.

Der Gemeinderat rechnet in der weiteren Planung mit einem Entscheid des Stadtrats oder der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger zum Realisierungskredit ab 2016 und eine Inbetriebnahme eines VVS frühestens ab 2018.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die erheblich erklärten Punkte 1, 2 und 3 abzuschreiben.
2. Der Stadtrat stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung von Punkt 4 um ein Jahr zu.

Bern, 5. September 2012

Der Gemeinderat

Beilage:

Übersichtsplan Standorte Veloverleihstationen

Standortkonzept für Veloverleihstationen

Legende :

Veloverleihsystem:

- Vorgeschlagene Stationen 1. Umsetzungsschritt
- Vorgeschlagene Stationen mögliche Erweiterung

Zielorte (Quelle: GIS Stadt Bern):

- Freizeit und Kultur
- Verwaltungsgebäude
- Schulen und Kinderbetreuung
- öV-Haltestellen
- P Parkhäuser

--- Gemeindegebiet der Stadt Bern

Erster Umsetzungsschritt

flächendeckende Abdeckung
etwas geringere Netzdichte
Standorte am Rand werden erst in der 2. Etappe umgesetzt

97 Stationen
durchschnittlicher Abstand zwischen Stationen: ca. 470 m

Mögliche Erweiterung

- 34 Stationen
durchschnittlicher Abstand zwischen Stationen (gesamt): ca. 410 m

Die dargestellten Standorte haben Hinweischarakter, sie zeigen einzig auf, in welchem Teil der Stadt oder des Quartiers eine Station sinnvoll wäre. Die genaue Standortplanung soll Gegenstand eines nächsten Schrittes werden.

