

## **Bericht des Gemeinderats**

### **Postulat Fraktion GB/JA! (Aline Trede/Judith Gasser, GB) vom 20. September 2014: Doppelstöckige Veloparkplätze - bald in Bern? (2012.SR.000293)**

In der Stadtratssitzung vom 13. Juni 2013 wurde das folgende Postulat Fraktion GB/JA! erheblich erklärt:

Die Problematik der Gratis-Veloparkplätze um den Bahnhof Bern ist allen bekannt. Die Stadt baut zwar das Veloparkplatz-Angebot um den Bahnhof aus, jedoch nur die bezahlten Parkplätze in sogenannten Velostationen. Die neuste Modalspliterhebung zeigt jedoch klar, dass der Veloverkehr nicht zunimmt, sondern stagniert. Bern ist auf gutem Weg zu einer Velostadt zu werden, sie darf jedoch nicht aufhören in die Attraktivität des Velos zu investieren. Dazu gehören ganz klar Gratis-Veloparkplätze in Bahnhofsnähe für PendlerInnen und Reisende. Da um den Bahnhof ein Platzproblem herrscht wären doppelstöckige Veloparkplätze, wie sie beispielsweise bereits am Zürcher Bahnhof im Einsatz sind, eine Lösung zur Entschärfung des Problems.

Der Gemeinderat wird aufgefordert zu prüfen:

1. ob doppelstöckige Veloparkplätze rund um den Bahnhof Bern eine sinnvolle Option zur Lösung des Problems der Gratisveloparkplätze wären
2. wo solche doppelstöckigen Veloparkplätze in der Stadt Bern sinnvoll wären
3. wie viele zusätzliche Parkplätze auf gleicher Fläche angeboten werden könnten
4. ob die Erfahrungen in anderen Städten positiv sind
5. wie hoch die Kosten für solche Installationen sind.

Bern, 20. September 2012

*Postulat Fraktion GB/JA! (Aline Trede/Judith Gasser, GB):* Esther Oester, Monika Hächler, Rahel Ruch, Lea Bill, Cristina Anliker-Mansour, Hasim Sancar, Stéphanie Penher

## **Bericht des Gemeinderates**

### **Allgemeines zur Förderung des Veloverkehrs**

Wie der Gemeinderat bereits in seinen Antworten vom 28. Mai 2014 auf die Interfraktionelle Motion SP, GB/JA!: Velobahnen für Bern vom 11. Dezember 2013 sowie auf die Interfraktionelle Motion SP, GB/JA!: Mehr Sicherheit für Velofahrende vom 28. November 2013 ausgeführt hat, ist die Stadtverträglichkeit des Verkehrs angesichts der steigenden Mobilitätsbedürfnisse eine grosse Herausforderung und ein zentrales Thema der Stadtentwicklung. Dabei übernehmen der öffentliche Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr eine wesentliche Rolle. Fuss- und Veloverkehr vereinen wichtige Aspekte wie Individualität, Flexibilität und Förderung der Gesundheit sowie beim Veloverkehr auch den Aspekt der Schnelligkeit. Ein hoher Anteil dieser effizienten Verkehrsmittel am Gesamtverkehr liegt im Interesse einer lebenswerten, kinder- wie altersfreundlichen und wohnlichen Stadt. Ziel des Gemeinderats ist es, den Anteil dieser umweltfreundlichen Verkehrsformen am Gesamtverkehrsaufkommen weiter zu steigern und damit eine weitere Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen.

In Bern stagniert der Anteil der Fahrten, welche mit dem Velo zurückgelegt wird, seit 2005 bei 11 Prozent. Während Bern bei den Anteilen des öffentlichen Verkehrs und des Fussverkehrs im

Städtevergleich einen Spitzenplatz belegt, liegt die Stadt beim Velogebruch im Mittelfeld. Dies und erst recht der Vergleich mit den eigentlichen Velo-Städten in Europa führt zur Erkenntnis, dass in Bern beim Veloverkehr ein bedeutendes Potential steckt. Der Gemeinderat setzt deshalb auf die gezielte Förderung des Veloverkehrs mit dem ambitionierten Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr bis 2025 markant zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist in den nächsten Jahren eine konsequente Ausrichtung der Veloförderung als Schwerpunkt der Verkehrspolitik der Stadt Bern vorgesehen. Eine zentrale Rolle kommt dabei dem Ausbau der Veloinfrastruktur zu. Beispielsweise mit der Fuss- und Velobrücke zwischen der Länggasse und dem Breitenrainquartier, für die der Gemeinderat am 30. April 2014 zuhanden des Stadtrats einen Planungskredit verabschiedet hat. Dazu kommen - wie in seinen Legislaturrichtlinien 2013 - 2016 festgehalten - die Optimierung der Velowegverbindungen, die Einführung eines Veloverleihsystems sowie der Ausbau des Angebots an Veloabstellmöglichkeiten.

Hintergrund der gemeinderätlichen Zielsetzung ist u.a., dass ein genügend grosses Angebot an Veloabstellmöglichkeiten eine wichtige Voraussetzung für einen attraktiven Veloverkehr ist. Dass dazu in Bern Handlungsbedarf besteht, zeigt der aktuelle Schlussbericht „Prix Velostädte 2014 (Fokus Bern)“ vom Mai 2014 von Pro Velo Schweiz in aller Deutlichkeit: Bei den Berner Velofahrenden schneidet unter den befragten Kriterien bezüglich Velofreundlichkeit die Abstellituation am schlechtesten ab. Handlungsbedarf besteht dabei insbesondere rund um den Bahnhof Bern, wo das Angebot an Veloabstellplätzen deutlich unter der Nachfrage liegt. Die knappen Platzverhältnisse führen dazu, dass auf dem Trottoir parkierte Fahrräder z.T. die Fussgängerinnen und Fussgänger behindern. Deshalb gehört zu einer der prioritären Massnahmen der Legislaturziele 2013 - 2016 die Schaffung von zusätzlichen 1 000 Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof Bern. Mit dem Bau der neuen Velostation Schanzenpost wurde bereits begonnen. Die Station wird voraussichtlich 2015 eröffnet und mit rund 1 000 Abstellplätzen ein substantiell grösseres Angebot am Bahnhof Bern ermöglichen. Nach der Inbetriebnahme dieser grossen Velostation soll zudem die seit dem Jahr 2002 in Betrieb befindliche Velostation Schanzenbrücke renoviert und deren Kapazität von derzeit 140 auf ca. 320 Plätze erweitert werden. Damit erhalten insbesondere Velofahrende aus der Länggasse ab Mitte 2016 eine attraktive Möglichkeit ihr Velo sicher abzustellen. Die Situation auf der Westseite des Bahnhofs wird sich dadurch bereits in absehbarer Zeit spürbar verbessern. In einem weiteren Zeithorizont werden sich zudem im Zusammenhang mit dem Projekt „Neuer Bahnhof Zugang Bubenberg“ weitere Möglichkeiten für zusätzliche Veloabstellplätze auf der Grossen Schanze ergeben (neue Velostation). Dazu laufen Vorabklärungen mit den Schweizerischen Bundesbahnen SBB. Noch keine vergleichbaren Lösungen sind hingegen auf der Ostseite des Bahnhofs in Sicht. Hier laufen unter anderem im Rahmen des Grossprojekts „Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)“ Gespräche, um mögliche Zusatzangebote realisieren zu können; diese sind jedoch noch nicht spruchreif. Darüber hinaus ist für die gesamte Stadt ein Zweiradparkierungskonzept in Arbeit und wird geprüft, in welchem Umfang die Abstellmöglichkeiten von Velos bei den städtischen Verwaltungsgebäuden erhöht werden können (vgl. dazu die Antworten des Gemeinderats auf das Postulat Widmer (GFL): Genügend und gedeckte Veloparkplätze bei städtischen Verwaltungsgebäuden bzw. auf die Motion Fraktion GFL/EVP (Nadia Omar/Daniel Klauser, GFL): Zweirad-Parkplatz-Konzept der Stadt Bern).

### **Allgemeines zu doppelstöckigen Veloabstellplätzen**

Gegenwärtig kommen doppelstöckige Veloabstellplätze in Bern nur innerhalb der Velostationen zum Einsatz. Sinnvoll sind solche Veloabstellplätze grundsätzlich dann, wenn die Nachfrage nach Veloabstellplätzen hoch ist, wenig Platz für ebenerdige Veloabstellplätze zur Verfügung steht und das Velo über eine längere Zeitdauer abgestellt werden soll (ab ca. 4 Stunden bis mehrere Tage).

Doppelstöckige Veloabstellplätze bringen folgende Vor- und Nachteile mit sich:

#### *Vorteile:*

- + Bei einer ebenerdigen Parkierung sind rund 50 Prozent zusätzliche Veloabstellplätze möglich.

- + Die obere Reihe wird als „diebstahlsicherer“ empfunden, da ein Hantieren am Velo auffälliger ist.
- + Die Abstellplätze dürfen „etwas“ weiter weg vom Zielort liegen, aber nur mit gleichzeitigem Anstieg der Qualität; d.h. eine entsprechende Ausstattung (z.B. Witterungsschutz, Diebstahlschutz, Abschliessmöglichkeiten) wird vorausgesetzt.
- + Es gibt eine gewisse „Trennung“ von Langzeitparkieren (obere Reihe) und Kurzzeitparkieren (untere Reihe bzw. anderer Standorte).

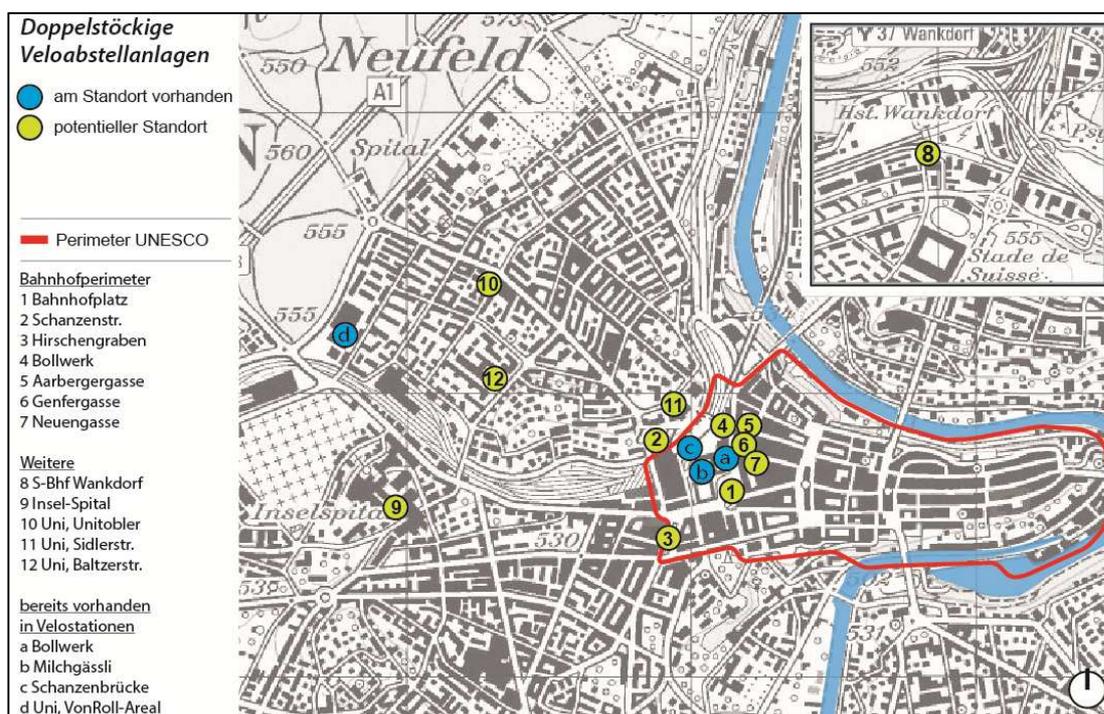
#### Nachteile:

- Die obere Abstellreihe bedingt einen erhöhten Kraftaufwand für alle Benutzergruppen und ist nicht anwendungsfreundlich für kleinere Personen resp. Kinder.
- Zum Herunterholen der oberen Velos braucht es mehr Fläche vor dem Abstellplatz (siehe Antwort auf Punkt 3).
- Die Parkierung von E-Bikes ist aufgrund des Gewichts nur in der unteren Reihe möglich.
- Die Plätze sind wesentlich teurer als eine ebenerdige Lösung (hohe Anschaffungskosten).
- Sie sind wartungsintensiver aufgrund der Mechanik und Reinigung (Betriebs- und Folgekosten).
- Erhöhte Gefahr von Vandalismus (v.a. Beschädigung der oberen Leitschiene).
- In städtebaulich sensiblen Gebieten können sie als störend empfunden werden (Höhe mind. 2.7m).

#### Evaluation von möglichen Standorten in der Stadt Bern

Die Verkehrsplanung hat die rund um den Bahnhof und in der Stadt bestehenden Standorte mit öffentlichen Veloabstellplätzen daraufhin untersucht, ob sie sich für den Einsatz von doppelstöckigen Veloabstellplätzen eignen könnten (s. Abbildung unten). Grundvoraussetzung für den Einsatz von doppelstöckigen Abstellplätzen ist dabei bei allen Standorten eine hohe bis sehr hohe Nachfrage. Weiter wurden folgende drei Kriterien zur Bewertung der Machbarkeit berücksichtigt:

- Die Angebotserweiterung erfordert eine doppelstöckige Anlage bzw. kann nicht mit ebenerdigen Veloabstellplätzen realisiert werden.
- Damit die Velos auf der oberen Reihe verstaut bzw. heruntergenommen werden können, muss genügend Platz vor der Abstellanlage vorhanden sein.
- Die städteräumliche Integration muss möglich sein (z.B. UNESCO-Perimeter, Beeinflussung des Stadtbilds).



Legende: Am Standort vorhanden = es gibt dort bereits doppelstöckige Anlagen (Velostationen) / potentieller Standort = es gibt dort noch keine doppelstöckigen Anlagen

Als generelle Richtschnur ist davon auszugehen, dass der Einsatz von doppelstöckigen Veloabstellplätzen innerhalb des UNESCO-Perimeters aus städtebaulichen Gründen sehr problematisch wäre, weil die Abstellplätze mit einer Mindesthöhe von 2.7 Metern das geschützte Stadtbild zu stark beeinträchtigen würden.

### Zu den einzelnen Punkten des Postulats

Vor diesem Hintergrund nimmt der Gemeinderat zu den einzelnen Punkten des Postulats wie folgt Stellung:

#### Zu Punkt 1:

Im Bahnhofsbereich wurden folgende Standorte nach den oben beschriebenen Kriterien untersucht; dabei wird ein Standort nur als geeignet beurteilt, wenn er - neben der hohen Nachfrage - alle drei Kriterien erfüllt:

<b>Standort</b>	<i>Angebotsausbau erfordert doppelstöckige Anlage keine Möglichkeit für zusätzliche ebenerdige Plätze</i>	<i>Genügend Platz vorhanden, um Velos herunterzunehmen</i>	<i>Städteräumliche Integration möglich</i>	<i>Fazit</i>
<b>Bahnhofplatz</b> - vor Burgerspital - vor und neben der Heiliggeist-Kirche	x		x	Eignet sich nicht
<b>Schanzenstrasse (Grosse Schanze)</b>				Eignet sich zwar grundsätzlich; die bestehenden Plätze werden jedoch ab ca. 2016 für die Baustelleninstallation für den neuen Bahnhofzugang Bubenberg benötigt <sup>1</sup>
<b>Hirschengraben</b>	x		x	Eignet sich nicht
<b>Bollwerk</b> beidseitig	x	x	x	Eignet sich nicht
<b>Aarbergergasse</b>			x	Eignet sich nicht
<b>Genfergasse</b>		x	x	Eignet sich nicht
<b>Neuengasse</b>		x	x	Eignet sich nicht

Legende: Kriterium erfüllt = ; Kriterium nicht erfüllt= x

#### Zu Punkt 2:

Im übrigen Stadtgebiet wurden Standorte am Bahnhof Wankdorf, beim Insel-Spital, am Lerchenweg (Unitobler), in der Sidlerstrasse (Uni) und in der Baltzerstrasse (Uni) untersucht. Die übrigen S-Bahnhöfe und wichtigen ÖV-Haltestellen mit Veloabstellplätzen weisen gemäss einer Erhebung aus dem Jahr 2011 keine Vollbelegung auf, weshalb dort zum heutigen Zeitpunkt ein Einsatz von doppelstöckigen Veloabstellplätzen nicht angezeigt ist. Auch bei dieser Überprüfung wird ein Standort im Ergebnis nur als geeignet eingestuft, wenn alle drei Kriterien erfüllt sind:

<sup>1</sup> Ab ca. 2025 wird dafür auf der Grosse Schanze voraussichtlich eine zusätzliche Velostation zur Verfügung stehen; vorher können die während der Bauzeit wegfallenden Plätze durch die neue Velostation Schanzenpost bzw. die geplante Erweiterung der Velostation Schanzenbrücke kompensiert werden.

<b>Standort</b>	<i>Angebotsausbau erfordert doppelstöckige Anlage keine Möglichkeit für zusätzliche ebenerdige Plätze</i>	<i>Genügend Platz vorhanden, um Velos herunterzunehmen</i>	<i>Städteräumliche Integration möglich</i>	<i>Fazit</i>
<b>S-Bahnhof Wankdorf, Südseite</b>				Eignet sich; wurde im SBB-Projekt „Entflechtung Wylerfeld“ (Gleiserweiterung im Bereich Bahnhof Wankdorf) als Bedürfnis bereits eingegeben
<b>Inselspital, Haupteingang</b>				Eignet sich; Plätze sind aber nicht im Eigentum der Stadt
Universität Bern (Unitobler): <b>Lerchenweg</b>			x	Eignet sich nicht
Universität Bern (Hauptgebäude): <b>Sidlerstrasse</b>				Eignet sich; Plätze sind aber nicht im Eigentum der Stadt
Universität Bern: <b>Baltzerstrasse</b>		x		Eignet sich nicht

Legende: Kriterium erfüllt = ; Kriterium nicht erfüllt= x

Bei den beiden als geeignet erachteten Standorten „Haupteingang Inselspital“ und „Hauptgebäude Universität“, welche nicht im Eigentum der Stadt Bern liegen, wird zusammen mit der Eigentümerschaft geklärt, ob doppelstöckige Plätze erstellt werden können.

#### Zu Punkt 3:

Die Anzahl Abstellplätze kann mit doppelstöckigen Anlagen nicht einfach verdoppelt werden: Die Infrastruktur einer doppelstöckigen Anlage benötigt beispielsweise mehr Platz als eine ebenerdige Anlage. Zusätzlich wird vor den Abstellplätzen eine grössere Manövrieffläche benötigt, um die Velos aus den oberen Reihen herunterholen zu können. Doppelstöckige Veloabstellplätze benötigen zudem im Querschnitt eine Breite (Abstelllänge + Manövrieffläche) von rund 4.4 Metern, ebenerdige Veloabstellplätze nur 3.7 Meter. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren gilt als Faustregel, dass mit einer doppelstöckigen Anlage rund 50 Prozent mehr Velos auf der gleichen Fläche untergebracht werden können.

#### Zu Punkt 4:

Doppelstöckige Veloabstellplätze kommen auch in anderen Städten mehrheitlich in den Velostationen zum Einsatz. In Bahnhofsnähe finden sich in einigen Städten doppelstöckige Abstellplätze, im übrigen öffentlichen Raum gibt es jedoch keine Beispiele. Wie eine Anfrage anfangs 2014 gezeigt hat, sind die Erfahrungen unterschiedlich:

Winterthur: Es wurden vor 2 Jahren oberirdische doppelstöckige Veloabstellplätze in Bahnhofsnähe installiert. Diese haben sich aber nicht bewährt: Die oberen Reihen wurden nicht genutzt. Der Bereich um die unteren Abstellplätze wurde zugestellt, so dass die Benutzung der oberen Reihen verunmöglicht wurde. Im Rahmen der Umgestaltung Rudolfstrasse (direkt beim Bahnhof) werden doppelstöckige Veloabstellplätze wieder in Betracht gezogen, falls ein nutzerfreundlicheres Modell gefunden wird.

Zürich: Doppelstöckige Veloabstellplätze sind beim Zürich Hauptbahnhof nur auf der nördlichen Seite an der Zollstrasse im Einsatz. Die untere Reihe wird zwar klar bevorzugt. Die oberen Reihen werden jedoch aufgrund von mangelnden Alternativen, regelmässigen Kontrollen gegen Wildparkieren und einem benutzerfreundlichen Modell ebenfalls sehr gut genutzt.

Basel-Stadt: Im öffentlichen Raum sind bis jetzt noch keine doppelstöckigen Veloabstellplätze im Einsatz, nur in den Velostationen.

Luzern: In Luzern kommen doppelstöckige Veloabstellplätze in der Velostation zum Einsatz, wo sie gut funktionieren. Vor einigen Jahren wurden solche auch bei einigen Schulen im Aussenbereich installiert: Diese funktionierten jedoch nicht und es kam zu Beschädigungen.

*Zu Punkt 5:*

Bei doppelstöckigen Veloabstellanlagen ist pro Abstellplatz mit durchschnittlichen Kosten von rund Fr. 1 000.00 bzw. Fr. 10 000.00 für 10 Plätze zu rechnen. Die Preise können je nach Ausstattung der Anlage (z.B. mit Gasdruckfeder, Anlehnbügel etc.) und Installationsaufwand variieren.

**Fazit**

Die Abklärungen haben gezeigt, dass der Einsatz von doppelstöckigen Veloabstellplätzen bei Gratisveloparkplätzen nur in seltenen Fällen sinnvoll ist. Entweder fehlt es an genügend Platz, um das Velo hoch- bzw. herunterzuheben oder die städteräumliche Integration ist nicht möglich (insbesondere im UNESCO-Perimeter). An einigen Standorten, die in Frage kommen könnten, sind in den nächsten Jahren bereits Projekte für neue Velostationen geplant (Schanzenterrasse, Bahnhof Wankdorf). Konkret geprüft wird eine Realisierung beim Bahnhof Wankdorf (im Rahmen des übergeordneten Projekts zur Gleiserweiterung). Offen ist schliesslich, ob allenfalls beim Inselspital oder bei der Universität doppelstöckige Anlagen zum Einsatz kommen werden. Damit decken sich die Erkenntnisse grundsätzlich mit den Erfahrungen in anderen Städten: Auch dort kommen doppelstöckige Veloabstellplätze nur in Velostationen und an vereinzelt Standorten zum Einsatz (meist in Bahnhofsnähe).

Bern, 11. Juni 2014

Der Gemeinderat