



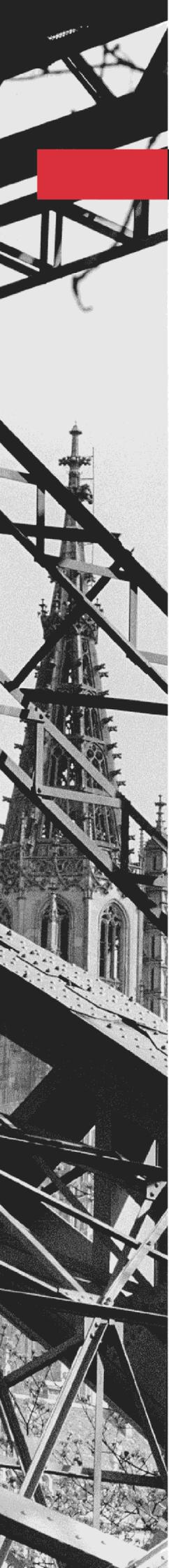
Stadt Bern

Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün

**Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld**

# **Gesamtkonzept**

Vom Gemeinderat der Stadt Bern zur Kenntnis genommen  
am 11. Dezember 2019 (GRB 2019-1704)



## Impressum

Erstelldatum	Dezember 2019
Änderungsdatum	17. Dezember 2019
Projektverantwortung	Reto Zurbuchen, Stadttingenieur/Leiter Tiefbauamt Stadt Bern, Vorsitzender des Lenkungsausschusses Zukunft Bahnhof Bern/Stadt (ZBBS)
Projektleitung	Hugo Staub, Tiefbauamt Stadt Bern, Gesamtkoordinator Planung ZBBS
Projektteam (PT)	Karin Aemmer, Stadtplanungsamt Bern David Beyeler, Kompetenzzentrum Arbeit Alicia Germann, Immobilien Stadt Bern Michael Liebi, Verkehrsplanung Stadt Bern Michael Spahni, Tiefbauamt Stadt Bern Stephanie Stotz, Verkehrsplanung Stadt Bern
erweitertes PT	Dieter Hunziker, Stadtgrün Bern Michael von Allmen, Denkmalpflege Stadt Bern
Projektunterstützung	Steven Kappeler, Kontextplan AG, Bern Alexandra Siegenthaler, Kontur Projektmanagement AG, Bern
Autoren	Raphael Joray, Ecoplan René Neuenschwander, Ecoplan
Grafik	crk, Kommunikation, Kreation & Kino, Bern
Auftragsnummer	17274
Seitenanzahl	77 inkl. Deckblatt und Anhänge

# Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung .....	5
Ausgangslage und Vorgehen.....	5
Wichtigste Ergebnisse.....	6
1 Ausgangslage und Auftrag.....	10
2 Ziele und übergeordnete Grundsätze .....	14
3 Analyse.....	16
3.1 Ist-Zustand Angebot und Nachfrage.....	16
3.1.1 Allgemein .....	16
3.1.2 Nach Sektoren .....	17
3.1.3 Abstelldauer .....	21
3.1.4 Bahnhof- und Stadtorientierung.....	22
3.1.5 Kostenloses und kostenpflichtiges Angebot .....	24
3.2 Nachfrageentwicklung und Handlungsbedarf.....	24
3.2.1 Allgemein .....	24
3.2.2 Nach Sektoren .....	27
3.3 Betrieb und Finanzierung der Velostationen .....	28
3.3.1 Betreiber .....	28
3.3.2 Kosten und Finanzierung.....	28
3.3.3 Veloordnungsdienst .....	30
4 Konzept.....	31
4.1 Strategische Leitlinien.....	31
4.1.1 Leitlinien zum Angebot und zur Nutzung.....	31
4.1.2 Leitlinien zur Lage und zur Veloerschliessung .....	33
4.1.3 Leitlinien zum Betrieb .....	34
4.1.4 Leitlinien zu den Kosten und zur Finanzierung .....	35
4.1.5 Leitlinien zum öffentlichen Raum.....	36
4.2 Mögliche Standorte für Velostationen und ihr verkehrlicher Nutzen .....	39
4.3 Prioritäre und ergänzende Velostationen .....	41
4.3.1 Sektor Nord.....	42
4.3.2 Sektor Ost.....	44
4.3.3 Sektor Süd-West.....	45
4.4 Einschätzungen zur Machbarkeit möglicher Standorte .....	51
4.4.1 Sektor Nord.....	52
4.4.2 Sektor Ost.....	53
4.4.3 Sektor Süd-West.....	55
4.5 Eigentümer und Eigentümerabsichten .....	59
4.5.1 Sektor Nord.....	59
4.5.2 Sektor Ost.....	59
4.5.3 Sektor Süd-West.....	60
5 Schlussfolgerungen.....	61

---

5.1	Nachfrage und Bedarf nach Abstellplätzen .....	61
5.2	Standorte für prioritäre Velostationen.....	61
5.3	Betrieb der Velostationen .....	64
5.4	Finanzierung .....	64
5.5	Preisgestaltung und Nachfragelenkung.....	64
5.6	Ausblick auf das Umsetzungsprogramm .....	65
Anhang I: Nachfrageschätzung nach Sektoren .....		67
Anhang II: Auslegeordnung möglicher Standorte .....		72

# Kurzfassung

## Ausgangslage und Vorgehen

Am 26. April 2018 wurde der Gemeinderat vom Stadtrat beauftragt (SRB 2018-190), für die Velostation Hirschengraben ein Vorprojekt zu entwickeln. Gleichzeitig hat der Stadtrat den Gemeinderat beauftragt, Alternativen zum Standort Hirschengraben vertieft abzuklären. Im Rahmen der Projektierung der Verkehrsmassnahmen ZBBS (Zukunft Bahnhof Bern Stadt) wurden in einem Workshopverfahren Varianten einer zukünftigen Gestaltung des Hirschengrabens mit und ohne Velostation vertieft untersucht. Der zusammenfassende Bericht vom 19. Dezember 2018 dokumentiert im Detail die unterschiedlichen Einschätzungen zu einer Velostation am Standort Hirschengraben. Er enthält in Beilage 4 auch ein Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege EKD vom 27. September 2018<sup>1</sup>.

Ausgangspunkt des vorliegenden Gesamtkonzepts zu den Veloabstellplätzen im Umfeld des Bahnhofs Bern bildet die Analyse des zukünftigen Bedarfs an Veloabstellplätzen. Dieser beläuft sich bis zum Jahr 2030 auf mindestens 10'000 Plätze und wird längerfristig weiter steigen. Es besteht damit ein grosser und dringender Bedarf an zusätzlichen Veloabstellflächen. Wie können diese Flächen bereitgestellt werden? Diese Frage ist Thema des vorliegenden Gesamtkonzepts. Es enthält hierzu – in Erfüllung des Auftrags des Stadtrats – eine Auslegeordnung aller denkbaren Veloabstellanlagen im Bahnhofumfeld, inklusive Aussagen zu ihrer verkehrlichen Eignung und Machbarkeit. Darauf aufbauend werden mögliche Kombinationen von Velostationen definiert und bewertet.

Das Gesamtkonzept beruht auf den Zielen und Grundsätzen wie sie im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland II (RGSK II), dem Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK 2016) und der Velo-Offensive festgehalten sind.

Im Gesamtkonzept werden **strategische Leitlinien** zur Ausgestaltung von Velostationen definiert. Diese betreffen sowohl das Angebot und dessen Nutzung als auch Ansprüche an Lage und Erschliessung. Im Weiteren werden auch Leitlinien zum Betrieb von Velostationen, zu deren Kosten und Finanzierung sowie zur Aufwertung des öffentlichen Raums formuliert. So soll das Angebot an oberirdischen Veloabstellflächen um insgesamt 750 Plätze reduziert werden, damit der öffentliche Raum im Bahnhofumfeld besser genutzt und attraktiver gestaltet werden kann. In Anwendung dieser Leitlinien wird in mehreren Schritten die Eignung möglicher Standorte für neue Velostationen untersucht:

- In einem ersten Schritt werden alle denkbaren Standorte für Velostationen bestimmt. Der Fächer möglicher Standorte wird dabei weitest möglich geöffnet.
- Die bezeichneten Standorte werden in einem zweiten Schritt hinsichtlich ihres **verkehrlichen Nutzens** beurteilt. Standorte mit einem zu geringen verkehrlichen Nutzen werden nicht weiterverfolgt. Weiter wird unterschieden zwischen **prioritären** und **ergänzenden** Standorten. Prioritäre Standorte verfügen über eine sehr gute Lage und Erschliessung, eine grosse Kapazität und eine direkte Anbindung an eine Bahnhofunterführung. Es gilt für jeden Sektor (vgl. unten) einen prioritären Standort zu finden. Nur so können die qualitativen Anforderungen aus den Leitlinien an die Veloparkierung für alle Zufahrtsachsen erfüllt werden.

---

<sup>1</sup> Zu anderen Optionen für unterirdische Velostationen im Perimeter in gleichen Umfeld (ebenfalls Altstadt, geschütztes Ortsbild und Unesco-Perimeter) liegen keine Einschätzungen der EKD vor.

- In einem dritten Schritt wird die **Machbarkeit** der verbleibenden Standorte eingeschätzt aus Sicht von **Städtebau, Stadtgrün** und **Denkmalpflege** sowie in Bezug auf ihre **technische Realisierbarkeit**.
- In einem vierten Schritt wird dargelegt, ob die Realisierung der Standorte mit den **Absichten der Grundeigentümer** übereinstimmt oder nicht.

Die Analyse erfolgt räumlich strukturiert nach drei Sektoren.

- Der **Sektor Nord** umfasst den Perimeter von der Grossen Schanze über den Zugang Länggasse bis zur Stadtbachstrasse, Welle und Schanzenbrücke.
- Der **Sektor Ost** betrifft den Raum vom Bollwerk bis zum Bahnhofplatz und Generationenhaus inkl. Aarberggasse und Genfergasse.
- Der **Sektor Süd-West** entspricht dem Perimeter Hirschengraben bis zur Welle, dem südlichen Teil des PostParcs sowie Christoffel- und Schwanengasse.

## Wichtigste Ergebnisse

### Grosser Bedarf an zusätzlichen Abstellflächen

Im Umfeld des Bahnhofs Bern hat es schon heute zu wenig Veloabstellplätze und infolge des starken Wachstums des Veloverkehrs nimmt die Nachfrage nach Abstellanlagen in den kommenden Jahren weiter zu. Im Jahr 2030 ist mit einem Bedarf von rund 10'000 Abstellplätzen im Bahnhofumfeld zu rechnen. Dabei handelt es sich um eine vorsichtige Schätzung. Denn das durch das Bevölkerungswachstum ausgelöste generelle Verkehrswachstum, die nicht zuletzt durch die städtische Velooffensive verstärkten Umsteigeeffekte auf das Velo und auch die weiter steigende Attraktivität von E-Bikes werden dazu führen, dass das Angebot an Abstellplätzen im Bahnhofumfeld nach 2030 weiter ausgebaut werden müssen.

Die im Jahr 2030 erwartete Nachfrage nach Abstellplätzen verteilt sich wie folgt auf die drei Sektoren im Bahnhofumfeld: 1'600 Abstellplätze fallen auf den Sektor Nord, 3'650 Abstellplätze auf den Sektor Ost und 4'750 Abstellplätze auf den Sektor Süd-West. Im Vergleich zum heutigen Angebot und unter Berücksichtigung wegfällender oberirdischer Veloabstellplätze zur Aufwertung des öffentlichen Raums beläuft sich der Ausbaubedarf bis ins Jahr 2030 insgesamt auf rund 6'350 Abstellplätze. Davon entfallen 650 Abstellplätze auf den Sektor Nord, 2'550 Abstellplätze auf den Sektor Ost und 3'150 Abstellplätze auf den Sektor Süd-West.

### Prioritäre und ergänzende Velostationen je Sektor

**Prioritäre Velostationen** verfügen über eine ausreichende Kapazität (mindestens 1'500 Abstellplätze), eine direkte und attraktive Anbindung an die Personenunterführung, eine direkte Lage an der Hauptzufahrtsachse des jeweiligen Sektors und eine qualitativ gute Zufahrt.

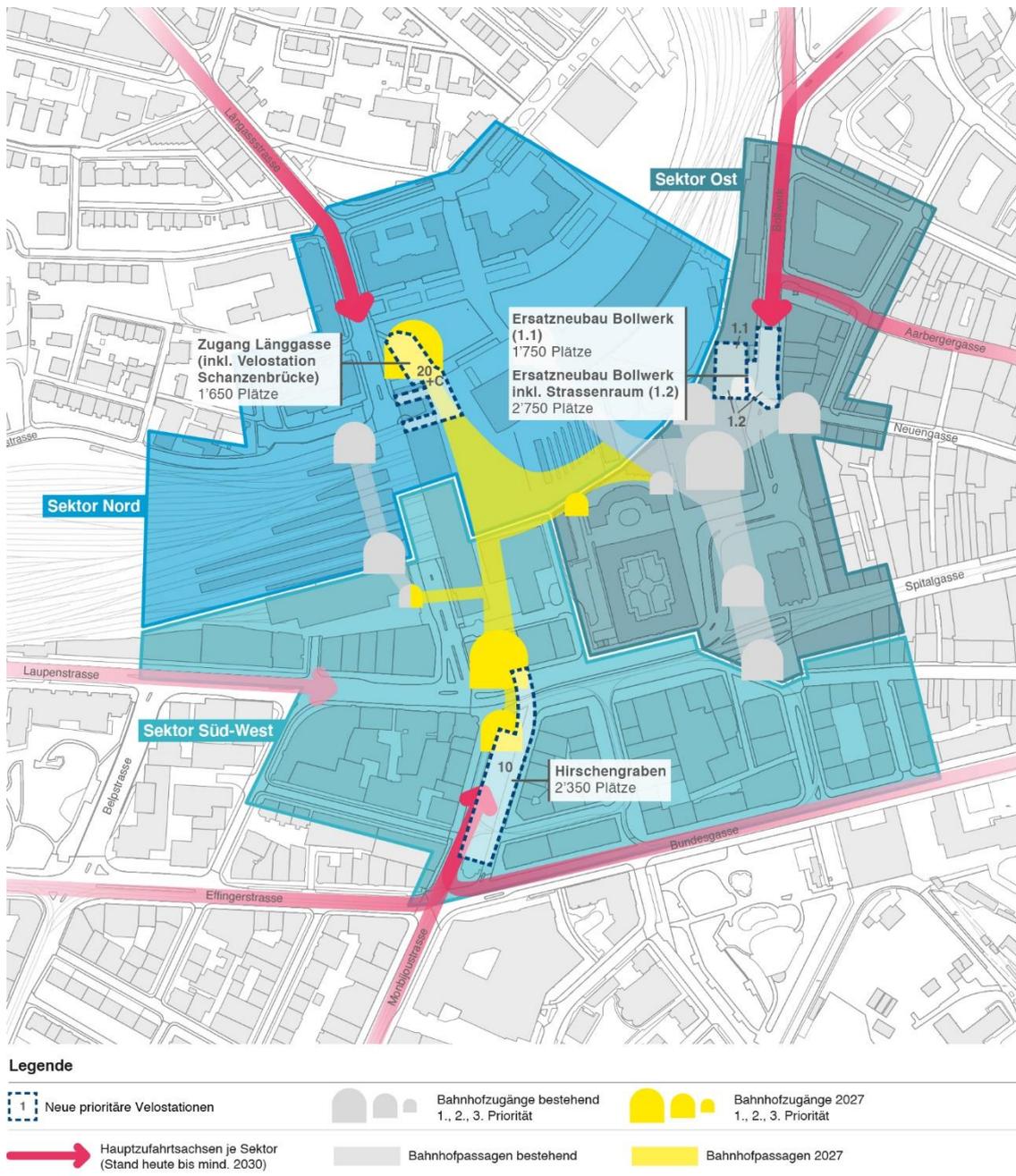
Das Gesamtkonzept zeigt, dass sich in jedem der drei Sektoren nur ein Standort für eine prioritäre Velostation anbietet. Es sind dies (vgl. Abbildung K-1):

- im Sektor Nord der *Zugang Länggasse (20)* in Kombination mit der bestehenden Velostation *Schanzenbrücke (C)*;
- im Sektor Ost der *Ersatzneubau Bollwerk (1)*;<sup>2</sup>
- im Sektor Süd-West der *Hirschengraben (10)*.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Der Ersatzneubau Bollwerk kann in einer kleineren oder einer grösseren Variante (*Variante 1.1*, nur Gebäude oder *Variante 1.2*, mit Erweiterung unterhalb der benachbarten Strasse beim Bollwerk) realisiert werden.

<sup>3</sup> Zu Frage der geeigneten prioritären Velostation im Sektor Süd-West wurde angesichts der denkmalpflegerischen Einwände gegen eine mögliche Station unterhalb des Hirschengrabens der Zusatzbericht «Zusammenfassende Analyse der Ausbauoptionen im Sektor Süd-West» erstellt.

Diese drei Standorte müssen für die Umsetzung des Konzepts gesichert werden.



**Abbildung K-1:** Standorte der prioritären Velostationen.

In allen drei Sektoren bieten sich **ergänzende Standorte** für weitere Velostationen an. Bezüglich Auswahlmöglichkeiten und Bedarf an ergänzenden Standorten bestehen zwischen den Sektoren aber grosse Unterschiede:

- Im **Sektor Nord** ist die Auswahl an ergänzenden Standorten gross. Wird die prioritäre Velostation *Zugang Länggasse (20+C)* im geplanten Umfang errichtet, braucht es dort vorläufig aber keine ergänzenden Velostationen. Es entstehen sogar gewisse Kapazitätsreserven, mit welchen das zukünftige Wachstum abgedeckt werden könnte, die aber auch gezielt für Ab-

stellflächen für Spezialvelos (z.B. Cargo-Bikes) genutzt werden könnten. Die prioritäre Velostation ist unbestritten und das Ausbauziel im Sektor Nord wird mit ihrer Realisierung bereits erreicht.

- Auch im **Sektor Ost** könnte das hohe Ausbauziel auf einen Schlag erreicht werden, wenn die grosse *Variante 1.2* der prioritären Velostation *Ersatzneubau Bollwerk (1)* realisiert wird. Es ist aber noch unklar, ob die SBB als Eigentümerin einer solch grossen Velostation im Ersatzneubau zustimmt. Ausserdem ist die technische Machbarkeit einer Velostation unter der Strasse beim Bollwerk als kritisch einzustufen. Gleichzeitig ist es schwierig, durch ergänzende Velostationen zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Zwar gibt es einige potenzielle Standorte, davon ist aber nur eine Velostation im Ersatzneubau 4B aus fachlicher Sicht von Städtebau, Stadtgrün und Denkmalpflege sowie aus Sicht der Eigentümerin gleichermassen akzeptiert. Das Angebotsziel kann deshalb nur erreicht werden, wenn die prioritäre Velostation *Ersatzneubau Bollwerk (1)* mit möglichst grosser Kapazität realisiert wird. Im Rahmen des laufenden Verfahrens zum Ersatzneubau 4B wird noch zu prüfen sein, ob die bisher angenommene Kapazität von 600 Abstellplätzen im Untergeschoss des Ersatzneubaus 4B (ehemaliges Schwesternhaus) vergrössert werden könnte. Sollte dies der Fall sein, wäre dies für den Sektor Ost von sehr grossem Nutzen: Da die Inbetriebnahme der Velostation *Ersatzneubau Bollwerk (1)* frühestens 2034 möglich sein wird, ist im Sektor Ost über viele Jahre mit einer grossen Angebotslücke zu rechnen. Diese könnte mit der schon 2030 vorgesehenen Velostation im Ersatzneubau 4B spürbar entschärft werden.
- Im **Sektor Süd-West** ist der Ausbaubedarf sehr gross. Entsprechend braucht es nebst der prioritären Velostation *Hirschengraben (10)* weitere ergänzende Standorte. Dafür gibt es zwar an sich viele Optionen. Der Spielraum ist aber relativ klein. Mehrere Standorte sind aufgrund ablehnender fachlicher Haltungen von Seiten Städtebau und/oder Denkmalpflege, kritischer technischer Machbarkeit oder anderen Eigentümerabsichten schwierig umsetzbar oder kommen für den Angebotsausbau nicht in Frage. Einzig bei einer Velostation in den Räumlichkeiten der Welle 7 gibt es keine nennenswerten Realisierungshindernisse. Dieser Standort sollte auf jeden Fall realisiert werden, da mit ihm ein ausreichendes Angebot für den von Westen via Laupen- und Effingerstrasse einfahrenden Veloverkehr geschaffen werden kann. Als weiterer ergänzender Standort ist eine *kombinierte Velostation (A+4+14)* denkbar, bei der die Velostation *Bubenbergzentrum II (14)* und die im Sektor Ost gelegenen Velostation *4B (4)* über einen Velotunnel via Schwanengasse erschlossen werden. Gegenüber der Zufahrtsrampe zum Velotunnel bestehen aber fachliche Vorbehalte und der Tunnel könnte erst ca. 2036 in Betrieb genommen werden. Insgesamt zeigt sich, dass das Angebotsziel im Sektor Süd-West nur zeitgerecht und in der angestrebten Qualität erreicht werden kann, wenn die *Velostation Hirschengraben (10)* mit einer möglichst grossen Anzahl Abstellplätze realisiert wird.

**Schlussfolgerungen zum Betrieb:** Die Analyse zeigt, dass es für einen wirtschaftlichen Betrieb grosse Velostationen braucht (oder baulich miteinander verbundene mittelgrosse Stationen, die als Einheit betrieben werden können), weil die Betriebskosten pro Platz mit der Grösse einer Velostation abnehmen. Grosse Stationen sind zudem nutzerfreundlich, da sie personell besser betreut werden können als kleine Stationen und in ihnen auch zusätzliche Dienstleistungen angeboten werden können.

**Schlussfolgerungen zur Finanzierung:** Das vorliegende Gesamtkonzept bildet die Basis für eine kohärente Herleitung und Begründung von Projekten für neue Velostationen. Dadurch werden die Chancen verbessert, dass die Velostationen durch Bund und Kanton über Agglomerationsprogramme mitfinanziert werden. Zusätzlich wird eine breit abgestützte Trägerschaft für die

Velostationen angestrebt, bestehend aus relevanten Akteuren im Bahnhofumfeld, welche sich an den Investitions- und Betriebskosten beteiligen.

**Schlussfolgerungen zur Preisgestaltung und Nachfragelenkung:** Die Nachfrage nach Veloabstellplätzen soll weg vom öffentlichen Raum in die Velostationen gelenkt werden. Dies bedingt ein attraktives Angebot in den Velostationen, die Aufhebung von Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum sowie die räumliche Ausdehnung und konsequente Umsetzung der Parkverbote ausserhalb der markierten Abstellflächen. Es bedingt auch, dass die Parkierung in Velostationen mindestens in einer ersten Zeitspanne gratis sein sollte. Als zielführend wird eine Gratis-Parkierung während den ersten 24 Stunden erachtet. Damit werden sich die Betriebskosten von Velostationen jedoch auch in Zukunft nur zu einem kleinen Teil durch Einnahmen aus der Veloparkierung finanzieren lassen.

**Umsetzungsprogramm:** Das hier vorliegende Gesamtkonzept ist auf einen längerfristigen Horizont ausgerichtet, also deutlich über den ersten Ausbauschnitt ZBB hinaus. Basierend auf einer umfassenden Einschätzung möglicher Standorte (Auslegeordnung der Optionen) bestimmt es für jeden der drei räumlichen Sektoren eine prioritäre Velostation. Hinsichtlich der ergänzenden Velostationen wird aber nur geprüft, ob der verkehrliche Nutzen und die Machbarkeit gegeben sind und die Zustimmung des Eigentümers denkbar ist. Eine weitere Priorisierung wird dagegen vorerst nicht vorgenommen. Dies geschieht im Rahmen der periodisch zu aktualisierenden Auslegeordnung zu den Ausbauoptionen und in Umsetzungsprogrammen. Das erste Umsetzungsprogramm bezieht sich auf den Horizont 2030. Es wird aufzeigen, wie die verfügbaren Optionen für die Realisierung von Velostationen priorisiert werden sollen, insbesondere für welche Standorte konkrete Umsetzungsschritte auszulösen sind.

# 1 Ausgangslage und Auftrag

Im Umfeld des Bahnhofs Bern sind rund 5'000 Velos abgestellt. Angesichts der hohen Nachfrage hat es jedoch viel zu wenig Veloabstellanlagen. Die bestehenden Abstellanlagen im öffentlichen Raum sind überbelegt (vergleiche Abbildung 1-1), was zum Parkieren von Velos auch abseits der markierten Flächen führt. Dies führt zu Konflikten mit Fussgängerinnen und Fussgängern und mindert die Qualität der Aufenthaltsräume. Das Problem hat sich in den letzten Jahren verschärft. Grund dafür ist die steigende Beliebtheit des Velos: In den letzten Jahren konnte ein durchschnittliches jährliches Wachstum des Veloverkehrs von 10% ausgewiesen werden. Ohne geeignete Massnahmen werden sich beim Bahnhof in den nächsten Jahren die Konflikte der Veloparkierung mit anderen Nutzungen weiter zuspitzen, weil sowohl der Veloverkehr als auch die Fussverkehrsströme im Bahnhofumfeld (bedingt durch den Bahnhofausbau) weiter zunehmen werden.



**Abbildung 1-1:** Der Hirschengraben dient als provisorische Veloabstellanlage. Quelle: TVS VP.

Die positive Entwicklung des Veloverkehrs ist nicht zuletzt das Resultat der gezielten Förderung der nachhaltigen Mobilität auf allen politischen Ebenen. Von zentraler Bedeutung für die Stadt Bern ist dabei die vom Gemeinderat ins Leben gerufene Velo-Offensive, mit der Bern entscheidende Schritte in Richtung einer nachhaltigen, effizienten und gesunden Stadtmobilität gehen will. Folgerichtiges Ziel der Velo-Offensive ist es deshalb, den Anteil des Veloverkehrs am Stadtverkehr<sup>4</sup> von 11 Prozent im Jahr 2010 auf 20 Prozent im Jahr 2030 zu steigern.

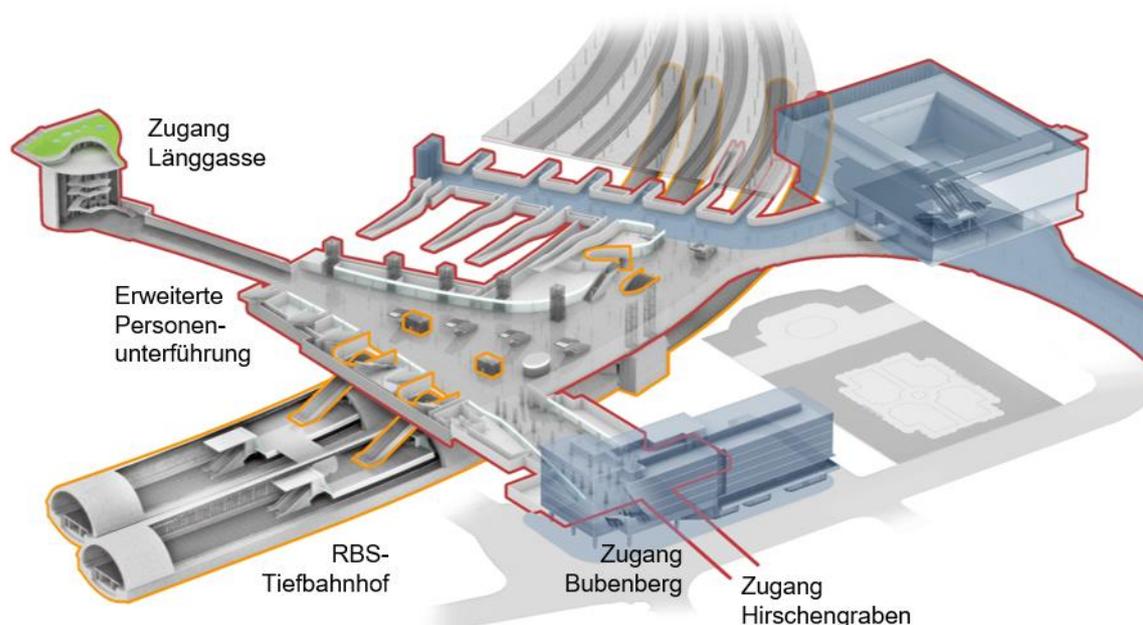
Zur weiteren Steigerung des Veloanteils bedarf es eines Angebotsausbaus bei den Veloabstellplätzen, insbesondere im Umfeld des Bahnhofs. Im Jahr 2000 wurde dort die erste Velostation bei der Schanzenbrücke eröffnet, es folgten weitere Velostationen beim Bollwerk (2001), beim Milchgässli (2007) und beim PostParc (2016). Im Jahr 2017 wurde die Velostation bei der Schanzenbrücke und im Jahr 2019 jene beim Bollwerk vergrössert. Alle Velostationen zusammen bieten

<sup>4</sup> Der Begriff «Stadtverkehr» umfasst nur das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner von Bern. Der «Anteil des Veloverkehrs am Stadtverkehr» bezieht sich auf den prozentualen Anteil der Velofahrten an der totalen Anzahl der zurückgelegten Wege der Stadtbevölkerung.

derzeit Platz für 1'990 Velos.<sup>5</sup> Die Velostationen Bollwerk und Milchgässli, welche gut erschlossen auf den Hauptzufahrtsachsen liegen, sind gut bis sehr gut ausgelastet. Bei der Velostation Bollwerk müssen Kunden teils sogar abgewiesen werden. Die Velostationen Schanzenbrücke und PostParc, welche bezüglich Lage, Direktheit und Komfort in der Zufahrt (Querung von Hauptverkehrsachse nötig, Umwege müssen in Kauf genommen werden) und Bahnhofanbindung schlechter abschneiden, haben noch deutliche Reserven.

Die meisten Velos im Bahnhofumfeld sind nach wie vor nicht in den kostenpflichtigen Velostationen, sondern auf den Gratis-Abstellplätzen im öffentlichen Raum abgestellt. Bei einer Velerhebung im September 2018 wurden über 4'200 abgestellte Velos im öffentlichen Raum gezählt. Das sind rund 1'500 mehr, als Abstellplätze zur Verfügung stehen. Der Hirschengraben, die Schanzenbrücke, das westliche Trottoir beim Bollwerk und der Bahnhofplatz sind dabei die am stärksten überlasteten Standorte. Die grosse Angebotslücke hat zur Folge, dass Velos sehr dicht aneinander parkiert und in vielen Fällen auch ausserhalb der Markierungen abgestellt werden. Die Veloparkierung im Bahnhofumfeld hinterlässt dadurch oft einen chaotischen Eindruck.

Nicht nur beim Velerkehr stösst der Bahnhof Bern an seine Grenzen. Auch die Kapazitäten im Bahnverkehr sind nicht ausreichend, und die Situation der Bahnhofzugänge für die Fussgängerinnen und Fussgänger ist ebenfalls unbefriedigend. Zur Behebung der Kapazitätsengpässe wird das Gesamtvorhaben «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) umgesetzt. Es sieht nebst einem neuen Tiefbahnhof für den Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) eine Erweiterung der Personenunterführung vor, mit neuen Bahnhofzugängen bei der Länggasse, beim Bubenbergzentrum und beim Hirschengraben. Zudem passt die Stadt die Verkehrsorganisation im Umfeld der neuen Bahnhofzugänge an.



**Abbildung 1-2:** Mit dem Gesamtvorhaben ZBB wird die Personenunterführung erweitert und es entstehen neue Bahnhofzugänge bei der Länggasse, beim Bubenbergrplatz und beim Hirschengraben. Grafik: SBB (bearbeitet und ergänzt durch Ecoplan).

Ein ausreichendes und qualitativ hochwertiges Angebot an Veloabstellplätzen beim Bahnhof Bern ist ein wichtiger Pfeiler eines funktionierenden und nachhaltigen Gesamtverkehrssystems. Für

<sup>5</sup> Stand Herbst 2019. Die Velostation Bollwerk wurde im Laufe des Jahres 2019 um 70 Plätze erweitert.

die «letzte Meile» stellt das Velo als umweltfreundliches und platzsparendes Verkehrsmittel die ideale Ergänzung zum Bahnverkehr dar. Ein hoher Velo-Anteil bei den Wegen zum Bahnhof ist deshalb auch ein wichtiges Element des Verkehrskonzeptes zum Gesamtvorhaben ZBB. Ein gutes Angebot an Veloabstellplätzen beim Bahnhof ist aber nicht nur für den Bahnverkehr bzw. die «kombinierte Mobilität» von grosser Wichtigkeit, sondern auch für die vielseitigen weiteren Nutzungen des Bahnhofumfelds als Arbeits-, Bildungs-, Einkaufs- und Freizeitstandort.

Die neuen Bahnhofzugänge sind bei der Planung zusätzlicher Veloabstellplätze zu berücksichtigen. Es wurden bereits einige Projekte auf ihre Machbarkeit geprüft, so etwa Velostationen bei den geplanten neuen Bahnhofzugängen bei der Länggasse und beim Bubenbergraben / Hirschengraben. Am 26. April 2018 wurde der Gemeinderat zum einen vom Stadtrat beauftragt (SRB 2018-190), für die Velostation Hirschengraben ein Vorprojekt sowie für die Velostation Zugang Länggasse und für den Anschluss der Velostation PostParc an die Passage Mitte der SBB ein Bauprojekt zu entwickeln. Zum andern hat der Stadtrat den Gemeinderat beauftragt, Alternativen zum Standort Hirschengraben vertieft abzuklären und die Machbarkeit einer architektonisch integrierten Velostation über dem westlichen Gleisfeld neben der «Welle» zu prüfen. Zusätzlich sollen der Bedarf an physischen Veloabstellplätzen hinterfragt sowie nachfragelenkende Massnahmen wie z.B. der Ausbau des Velosharing-Angebots und die Lenkung des Abstellverhaltens durch finanzielle Anreize geprüft werden. Im Weiteren sollen Vorschläge zur Ausweitung des Angebotes an Gratis-Veloabstellplätzen erarbeitet werden. Bei der Entwicklung der entsprechenden Lösungen sind dabei stadträumliche Kriterien gleichwertig wie verkehrliche Kriterien zu gewichten (SRB 2018-189).

Zur Erfüllung der beschriebenen Aufträge wurde die **Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld** erstellt. Die Strategie besteht aus drei Teilen:

- 1) **Gesamtkonzept:** Im hier vorliegenden Gesamtkonzept wird der zukünftige Bedarf an Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld hergeleitet. Im Weiteren werden strategische Leitlinien zu den künftigen Velostationen (hinsichtlich Angebot und Nutzung, Lage und Erschliessung, Betrieb, Kosten und Finanzierung) sowie zur künftigen Veloparkierung im öffentlichen Raum formuliert und es werden alle denkbaren Optionen für Velostationen geprüft, mit denen die benötigte Anzahl von Abstellmöglichkeiten erreicht werden könnte.
- 2) **Auslegeordnung:** In der Auslegeordnung werden alle denkbaren Standorte für neue Velostationen im Bahnhofumfeld detailliert beschrieben. Die Auslegeordnung soll zu einem späteren Zeitpunkt zu einem Informationssystem für die Veloparkierung ausgebaut werden, d.h. zu einer Datenbank, in der alle Optionen für künftige Velostationen erfasst, genau beschrieben und regelmässig aktualisiert werden.
- 3) **Umsetzungsprogramm 2030:** Das Umsetzungsprogramm 2030 zeigt schliesslich auf, wie die verfügbaren Optionen für neue Velostationen priorisiert werden sollen, insbesondere für welche Standorte konkrete Umsetzungsschritte auszulösen sind. Während das Gesamtkonzept primär konzeptionelle Aussagen enthält und eine langfristige Sicht einnimmt, beschreibt das Umsetzungsprogramm die kurz- und mittelfristig angestrebten konkreten Ausbauvorhaben. Es soll periodisch aktualisiert werden.

Die übrigen Kapitel enthalten die Grundlagen und Analysen zur Herleitung der zu beschliessenden Inhalte: Kapitel 3 beinhaltet die Analysen zu Angebot und Nachfrage an Abstellplätzen inkl. der zukünftigen Nachfrageentwicklung sowie zum Betrieb und zur Finanzierung der Velostationen. Kapitel 4.2 enthält eine Auslegeordnung der möglichen Standorte für Velostationen und ihres

verkehrlichen Nutzens. In den Kapiteln 4.3 und 4.4 werden diese Standorte hinsichtlich ihrer Eignung als prioritäre Velostation und bezüglich ihrer Machbarkeit aus Sicht von Städtebau, Stadtgrün, Denkmalpflege und technischer Realisierbarkeit beurteilt. Die Analyse erfolgt dabei räumlich differenziert nach den drei Sektoren Nord, Ost und Süd-West. Kapitel 4.5 bietet eine Übersicht über die Eigentümer aller Standorte und ihrer Absichten.

## 2 Ziele und übergeordnete Grundsätze

Velostationen dienen primär dem Ziel, ein nachhaltiges Gesamtverkehrssystem zu entwickeln. So formulieren sowohl das **Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK II)** als auch das **Stadtentwicklungskonzept Bern (STEK 2016)** das Ziel, künftiges Verkehrswachstum durch eine gezielte Siedlungsentwicklung möglichst im Rahmen zu halten und über möglichst platzsparende und umweltfreundliche Verkehrsmittel wie das Velo abzuwickeln. Die Attraktivität des Veloverkehrs soll deshalb durch ein qualitativ hochwertiges und zusammenhängendes Velowegnetz sowie durch ein ausreichendes bzw. nachfragegerechtes Angebot an Veloabstellplätzen gefördert werden.

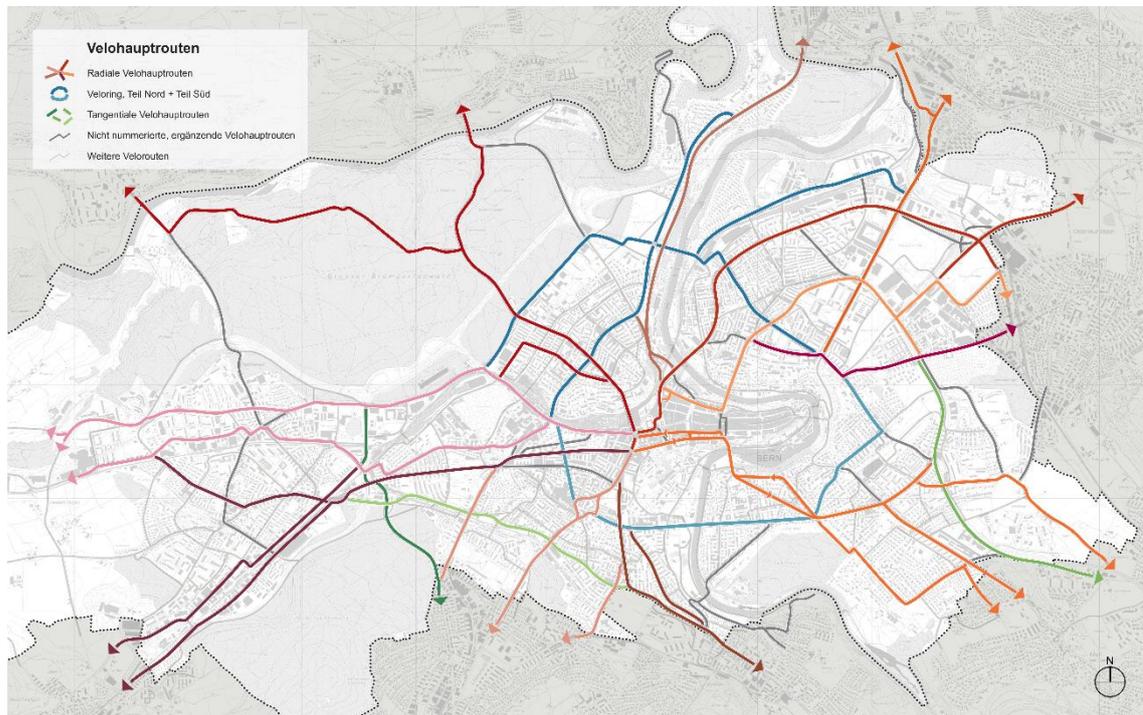
Die Velostationen sollen so konzipiert werden, dass sie zukünftige Entwicklungen und verändertes Mobilitätsverhalten bestmöglich unterstützen können. Sie sollen zu eigentlichen «Drehscheiben der kombinierten Mobilität» weiterentwickelt werden. In erster Linie ist damit die Mobilitätskette Velo-Bahn gemeint, welche durch die ideale Platzierung der Velostationen an den Velohaupttrouten, in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und mit direktem Zugang zu den Gleisanlagen optimiert werden soll. Die Velostationen sollen aber – in sorgfältiger Abwägung zum Platzbedarf für den Kernauftrag der Bereitstellung von Veloabstellplätzen – auch anderen, innovativen Formen der kombinierten Mobilität sowie Sharing-Dienstleistungen (wie beispielsweise Bike-Sharing, E-Trottinette etc.) offenstehen.

Die Stadtberner **Velo-Offensive** legt für die gemäss RGSK II und STEK 2016 angestrebte Veloförderung einen klaren Zielwert fest: Der Veloanteil im Stadtverkehr soll von 11 Prozent im Jahr 2010 auf 20 Prozent im Jahr 2030 erhöht werden. Weil in dieser Periode ein Wachstum des Gesamtverkehrsaufkommens prognostiziert wird, entspricht dieser angestrebte Anstieg von 11 auf 20 Prozent einer Verdoppelung der absoluten Anzahl mit dem Velo zurückgelegter Wege der Stadtbevölkerung. Um das Ziel der Verdoppelung zu erreichen, sieht die Velo-Offensive nebst Infrastrukturmassnahmen auch Massnahmen zur Förderung der Velokultur und des Velofahrens bei Kindern und Jugendlichen vor. Ein zentrales Konzept zur Erreichung der Ziele der Velo-Offensive ist der **Masterplan Veloinfrastruktur** der Stadt Bern, in welchem die im STEP 2016 skizzierten Velo-Infrastrukturmassnahmen konkretisiert werden.

Das RGSK II, das STEK 2016, die Velo-Offensive und der Masterplan Veloinfrastruktur sind als sich ergänzende Konzepte zu verstehen, welche im Grundsatz dieselben Ziele verfolgen. In allen Konzepten wird ein hoher Standard im Veloverkehr als ein zentrales Element für eine stadt- und umweltfreundliche Mobilität erachtet. In Bezug auf die Infrastruktur ist mittelfristig die Errichtung eines lückenlosen Netzes von Velohaupttrouten vorgesehen, also von 2.5 bis 3 Meter breiten Velowegen, welche sichere, komfortable und schnelle Verbindungen für die Velofahrenden bieten. Nebst einer Ringroute sollen vor allem auch radiale Velohaupttrouten realisiert werden, welche von den Stadtquartieren und Agglomerationsgemeinden in die Innenstadt und zum Bahnhof führen (vergleiche Abbildung 2-1). Durch diese Verbindungen in die Nachbargemeinden soll nicht zuletzt auch das Potenzial der E-Bikes für weitere Distanzen ausgeschöpft werden.

Die meisten (geplanten) Velohaupttrouten führen beim Bahnhof vorbei und bilden somit die Grundlage für eine optimale Kombination von Velo- und Bahnverkehr. Die Förderung von Bike and Ride-Anlagen ist denn auch ein zentrales Ziel des RGSK II und des STEK 2016. Dazu zählt explizit auch der Ausbau der Veloabstellanlagen beim Bahnhof Bern. Das STEK 2016 formuliert dazu ein konkretes Ausbauziel: Das Angebot an Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld soll bis 2030 auf 10'000 Plätze erhöht werden. Gemäss Zählungen vom September 2018 gibt es derzeit

im Bahnhofumfeld rund 4'600 Abstellplätze, die jedoch im öffentlichen Raum stark überbelegt sind. Zudem sind viele Velos ausserhalb der Parkfeldmarkierungen abgestellt.



**Abbildung 2-1:** Der Bahnhof Bern stellt das Zentrum des geplanten Netzes von Velohaupttrouen dar. Grafik: Metron.

Auch zwei kürzlich gefällte Volksentscheide auf nationaler Ebene verleihen der Förderung des Veloverkehrs weiter Gewicht. Mit der Annahme des **Bundesbeschluss Velo** im Jahr 2018 wurde der Veloverkehr dem Fussverkehr gleichgestellt und dadurch die Bedeutung des Velos für das Gesamtverkehrssystem betont. Die von Volk und Ständen bereits im Jahr 2017 angenommene **Energiestrategie 2050** strebt unter anderem eine Reduktion des Energieverbrauchs an, wozu die Förderung des Velofahrens einen wichtigen Beitrag leisten kann.

Weil der Veloverkehr und die Kombination von Velo- und Bahnverkehr einen zentralen Pfeiler eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems darstellen und überdies einen wichtigen Beitrag zur Reduktion des Energieverbrauchs leisten, ist die Bereitstellung eines ausreichenden Angebotes an Veloabstellplätzen beim Bahnhof Bern auch für eine nachhaltige Mobilitäts- und Energiepolitik zentral. Und schliesslich erfüllen die bestehenden Velostationen auch eine soziale Funktion: Sie bieten langzeitarbeitslosen Menschen eine sinnvolle Beschäftigung. Auch neue Velostationen sollen entsprechende Beschäftigungsmöglichkeiten bieten.

**Fazit:** Erklärtes Ziel von Stadt und Region Bern ist es, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Hierzu soll die Infrastruktur für den Veloverkehr ausgebaut werden: Mehr Velofahrende sollen schneller, sicherer und direkter an ihr Ziel kommen und einfacher vom Velo auf die Bahn umsteigen können. Eine zentrale Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung dieses Ziels ist die Bereitstellung qualitativ guter und quantitativ ausreichender Veloabstellflächen im Bahnhofumfeld. Davon profitieren nicht zuletzt auch Busse, Trams und Autos, denn mehr Veloverkehr bedeutet weniger Staus auf den Strassen während Spitzenzeiten.

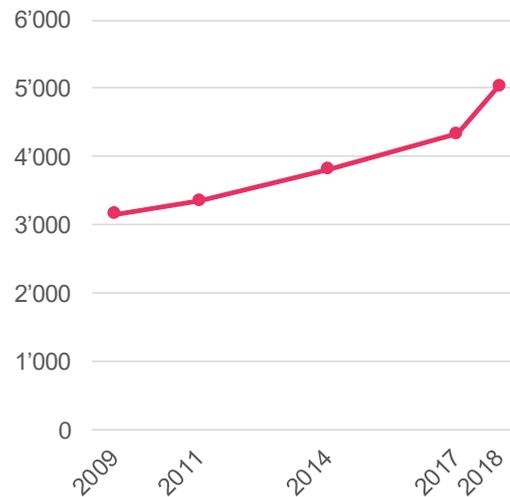
## 3 Analyse

### 3.1 Ist-Zustand Angebot und Nachfrage

#### 3.1.1 Allgemein

Die Zahl der abgestellten Velos beim Bahnhof hat in den letzten zehn Jahren markant zugenommen, von rund 3'000 Velos im Jahr 2009 auf über 5'000 im Jahr 2018 (vergleiche Abbildung 3-1).

Das Angebot an Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld ist heute nicht ausreichend. Im Bahnhofumfeld stehen knapp **2'700 Gratis-Abstellplätze im öffentlichen Raum** zur Verfügung. Bei einer Erhebung im September 2018<sup>6</sup> wurden jedoch im öffentlichen Raum gut 4'200 abgestellte Velos gezählt, was einem Auslastungsgrad von über 150 Prozent entspricht. In absoluten Zahlen sind derzeit etwas über 1'500 mehr Velos im öffentlichen Raum im Bahnhofumfeld parkiert als Abstellplätze zur Verfügung stehen. Rund 60 Prozent dieser Überbelegung ist auf Velos zurückzuführen, die ausserhalb der markierten Flächen abgestellt sind, und rund 40 Prozent rühren daher, dass die Velos auf den markierten Flächen extrem dicht nebeneinanderstehen.<sup>7</sup> Die Nachfrage nach Abstellplätzen im öffentlichen Raum konzentriert sich stark auf die Standorte Hirschengraben, Schanzenbrücke, Bollwerk und Bahnhofplatz. Dort wird zum Teil eine Überbelegung von mehr als 200 Prozent festgestellt



**Abbildung 3-1:** Entwicklung der Anzahl abgestellter Velos beim Bahnhof Bern. Datenquelle: TVS VP.

Die Auslastung der **Abstellplätze in den Velostationen** unterscheidet sich je nach Standort stark. Die Velostation Bollwerk ist häufig voll ausgelastet oder überlastet und Kundinnen und Kunden müssen zum Teil abgewiesen werden. Die Velostation Milchgässli ist gut bis sehr gut ausgelastet, die Velostationen PostParc und Schanzenbrücke haben noch grössere Reserven. Insgesamt waren bei der letzten Erhebung von 1'920 verfügbaren Abstellplätzen in Velostationen rund 800 belegt, was einem Auslastungsgrad der Velostationen von rund 40 Prozent entspricht. Die Anzahl der verkauften Abos von insgesamt 1'510 Stück liegt jedoch deutlich höher und entspricht einer Auslastung von rund 80 Prozent.

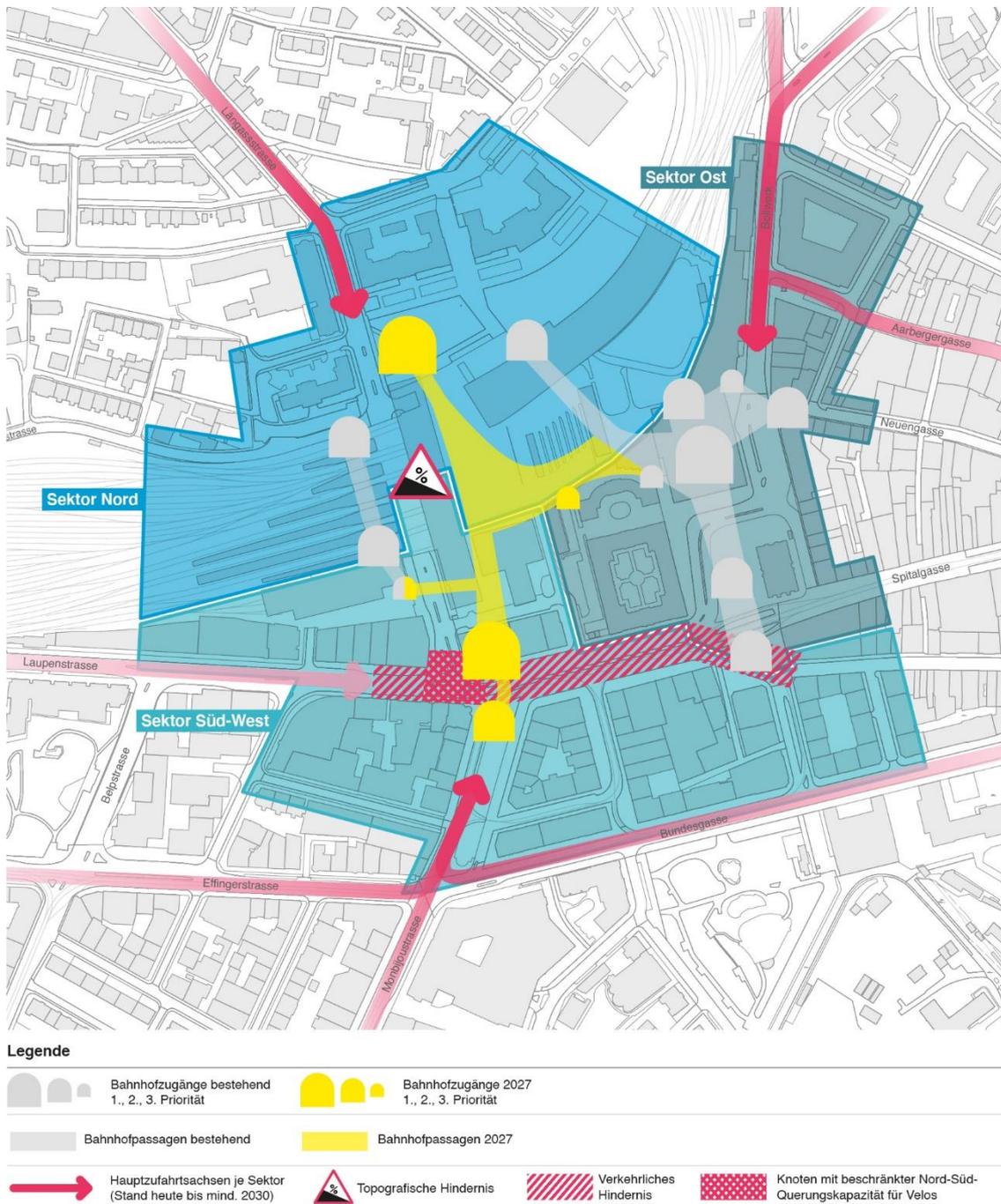
Der Unterschied im Auslastungsgrad gegenüber den Abstellplätzen im öffentlichen Raum dürfte in erster Linie darauf zurückzuführen sein, dass das Parkieren in den Velostationen kostenpflichtig ist. 24 Stunden Parkieren in den Velostationen kostet einen Franken, ein Jahresabo gibt es für 150 Franken. Ein weiterer Grund dürfte darin liegen, dass nicht alle Velostationen über eine direkte und komfortable Zufahrt verfügen und / oder nicht direkt an die Bahnhofunterführung angeschlossen sind. Ein Indiz dafür ist die hohe Belegung der gut gelegenen Velostationen Milchgässli und Bollwerk.

<sup>6</sup> Die Erhebung wurde am Dienstag, 11. September 2018, von 10 bis 11 Uhr durchgeführt. Der Tag war sonnig und warm bei 25 Grad.

<sup>7</sup> In der Planung von Veloabstellplätzen wird von zwei Velos pro Laufmeter ausgegangen, die effektive Belegung ist auf den Abstellflächen im Bahnhofumfeld aber oft deutlich höher.

Insgesamt fehlten am Erhebungstag im öffentlichen Raum 1'500 Abstellplätze, demgegenüber standen in den Velostationen 1'100 Abstellplätze leer. Für die weitere Analyse ist es sinnvoll, die Situation räumlich differenziert zu betrachten.

### 3.1.2 Nach Sektoren



**Abbildung 3-2:** Einteilung des Bahnhofumfeldes in Sektoren aufgrund der Hauptzufahrtsachsen, der bestehenden und neuen Bahnhofzugänge und der topografischen und verkehrlichen Hindernisse. Grafik: CRK.

Eine Befragung im Oktober 2018 bestätigte, dass Velofahrende ungern Umwege in Kauf nehmen und ihr Velo in der Regel in der Nähe des Bahnhofsingangs parkieren, der aus ihrer Fahrtrichtung

am nächsten liegt und ohne Hindernisse (Querung von Hauptverkehrsachsen, lange Wartezeiten bei Lichtsignalanlagen) direkt erreichbar ist.<sup>8</sup>

Abbildung 3-2 zeigt schematisch die bestehenden Bahnhofzugänge (in grau) und die Hauptzufahrtsachsen zum Bahnhof für Velofahrende. Es können drei Hauptzufahrtsachsen unterschieden werden: Der Veloverkehr aus dem Norden wird durch die Länggassestrasse und die Schanzenstrasse gebündelt. Der Veloverkehr aus dem Osten wird durch das Bollwerk und die Aarberggasse kanalisiert. Velofahrende aus dem Süden und grösstenteils auch aus dem Westen erreichen den Bahnhof via Hirschengraben, bei dem der Veloverkehr aus der Effingerstrasse, der Monbijoustrasse und der Bundesgasse gebündelt wird. Ein Teil der Velofahrenden aus dem Westen erreicht den Bahnhof zudem über die Laupenstrasse (vom Inselplatz herkommend bzw. von der Schlösslistrasse oder Belpstrasse). Die Hauptzufahrtsachsen entsprechen dem heutigen Stand und bleiben bis mindestens 2030 unverändert. Durch Netzergänzungen oder infrastrukturelle Anpassungen könnten sich die Hauptzufahrtsachsen über diesen Zeithorizont hinaus jedoch auch verändern.<sup>9</sup>

Momentan verfügt nur die östliche Hauptzufahrtsachse über einen Bahnhofzugang erster Priorität.<sup>10</sup> Durch das Gesamtvorhaben ZBB entstehen jedoch neue Bahnhofzugänge erster Priorität an der nördlichen Hauptzufahrtsachse bei der Länggasse und an der südlichen und westlichen Hauptzufahrtsachse beim Bubenberglplatz (in Abbildung 3-2 gelb dargestellt).

Aufgrund der Hauptzufahrtsachsen und der künftigen Bahnhofzugänge erster Priorität werden im Folgenden bei der Angebots- und Nachfraganalyse **drei Zufahrtssektoren** unterschieden: **Nord**, **Ost** und **Süd-West**. Der Sektor Süd-West fasst die südlichen und westlichen Hauptzufahrtsachsen zusammen (inkl. Veloverkehr von/zur Kirchenfeldbrücke), die sich künftig denselben Bahnhofzugang erster Priorität teilen. Zusätzlich zur Herleitung über die Hauptzufahrtsachsen und die künftigen Bahnhofzugänge basiert die vorgenommene Sektoreneinteilung auf folgenden weiteren Überlegungen:

- Die Steigung der Schanzenbrücke wirkt als **topografisches Hindernis** zwischen dem Sektor Nord und den anderen beiden Sektoren: Velofahrende mit Ziel Bahnhof vermeiden unnötige Steigungen und fahren nicht von Süden her über die Schanzenbrücke in den Sektor Nord, um ihr Velo dort abzustellen – dasselbe gilt auch umgekehrt.
- Der Bubenbergl- und Bahnhofplatz wirken insbesondere für den Veloverkehr aus der Bundes- und Schaubplatzgasse als **verkehrliches Hindernis** zwischen dem Sektor Süd-West und dem Sektor Ost: Eine Querung ist umständlich und mit langen Wartezeiten bei Lichtsignalanlagen verbunden, weshalb Velofahrende mit Ziel Bahnhof in der Regel eine andere Zufahrt wählen. Der Verkehrsknoten Bubenberglplatz weist zudem eine sehr hohe Dichte beim Tram- und Busverkehr und beim Fuss- und Veloverkehr auf. Als Folge ist am Bubenberglplatz die Querungskapazität für Velos im Nord-Süd-Verkehr beschränkt.

Obschon die Sektoreneinteilung gut begründet ist, gilt es festzuhalten, dass das Ziehen von trennscharfen Sektorengrenzen nicht möglich ist und Velos selbstverständlich auch «sektorenübergreifend» abgestellt werden. Dennoch ist die sektorielle Betrachtung zielführend, um Aussagen zur räumlichen Verteilung von Angebot und Nachfrage treffen zu können.

<sup>8</sup> Die Befragung wurde vom 23.-26. Oktober 2018, jeweils von 13 bis 15 Uhr und von 16 bis 19 Uhr, durchgeführt.

<sup>9</sup> Beispielsweise durch den Bau einer *kombinierten Velostation (A+4+14)* mit Zufahrtsrampe in der Schwanengasse.

<sup>10</sup> Die Priorität eines Bahnhofzugangs ergibt sich aus dessen Frequentierung, dessen Lage und dessen Erkennbarkeit als Teil des Bahnhofs.

Eine räumlich differenzierte Analyse der Erhebung vom September 2018 zeigt, dass in allen drei Sektoren eine Angebotslücke bei den **Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum** besteht (vergleiche Tabelle 3-1). Im Osten waren auf 987 vorhandenen Abstellplätzen 1'584 Velos abgestellt (Belegungsgrad 160 Prozent), im Süd-Westen entfielen auf 892 Abstellplätze 1'638 Velos (184 Prozent) und im Norden stehen offiziell 809 Veloabstellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung, die Belegung betrug jedoch 1'001 Velos (124 Prozent).

**Tabelle 3-1:** Angebot und Nachfrage nach Sektoren gemäss der Erhebung vom 11. September 2018.<sup>11</sup>

	Öffentlicher Raum				Velostationen				Total			
	O	S-W	N	Total	O	S-W	N	Total	O	S-W	N	Total
Angebot 2018	987	892	809	2'688	620	1'000	300	1'920	1'607	1'892	1'109	4'608
Nachfrage 2018	1'584	1'638	1'001	4'223	474	265	72	811	2'058	1'903	1'073	5'034
Differenz Angebot zu Nachfrage 2018	-597	-746	-192	-1'535	146	735	228	1'109	-451	-11	36	-426

In den **Velostationen** gab es hingegen in allen drei Sektoren noch freie Plätze. Am grössten war die Gesamtauslastung hier im Sektor Ost, wo die Velostationen Bollwerk und Milchgässli liegen. In der Velostation Bollwerk waren bei der Erhebung 183 von 200 Plätzen belegt, was einem Belegungsgrad von 92 Prozent und somit beinahe einer vollen Auslastung entspricht.<sup>12</sup> Im Milchgässli waren 291 von 420 Plätzen besetzt (69 Prozent). Die Velostation PostParc im Sektor Süd-West wies hingegen nur einen Belegungsgrad von 27 Prozent auf, bei einer Belegung von 265 von 1'000 verfügbaren Plätzen. Noch etwas geringer war die Auslastung in der Velostation Schanzenbrücke im Sektor Nord. Von 300 Plätzen waren bloss 72 besetzt, was einem Belegungsgrad von 24 Prozent entspricht. Die geringeren Auslastungen der beiden letztgenannten Velostationen sind unter anderem auf ihre im Vergleich zu den Stationen Milchgässli und Bollwerk schlechtere Erreichbarkeit und schlechtere Bahnhofanbindung zurückzuführen.

#### Verkaufte Abos von Velostationen

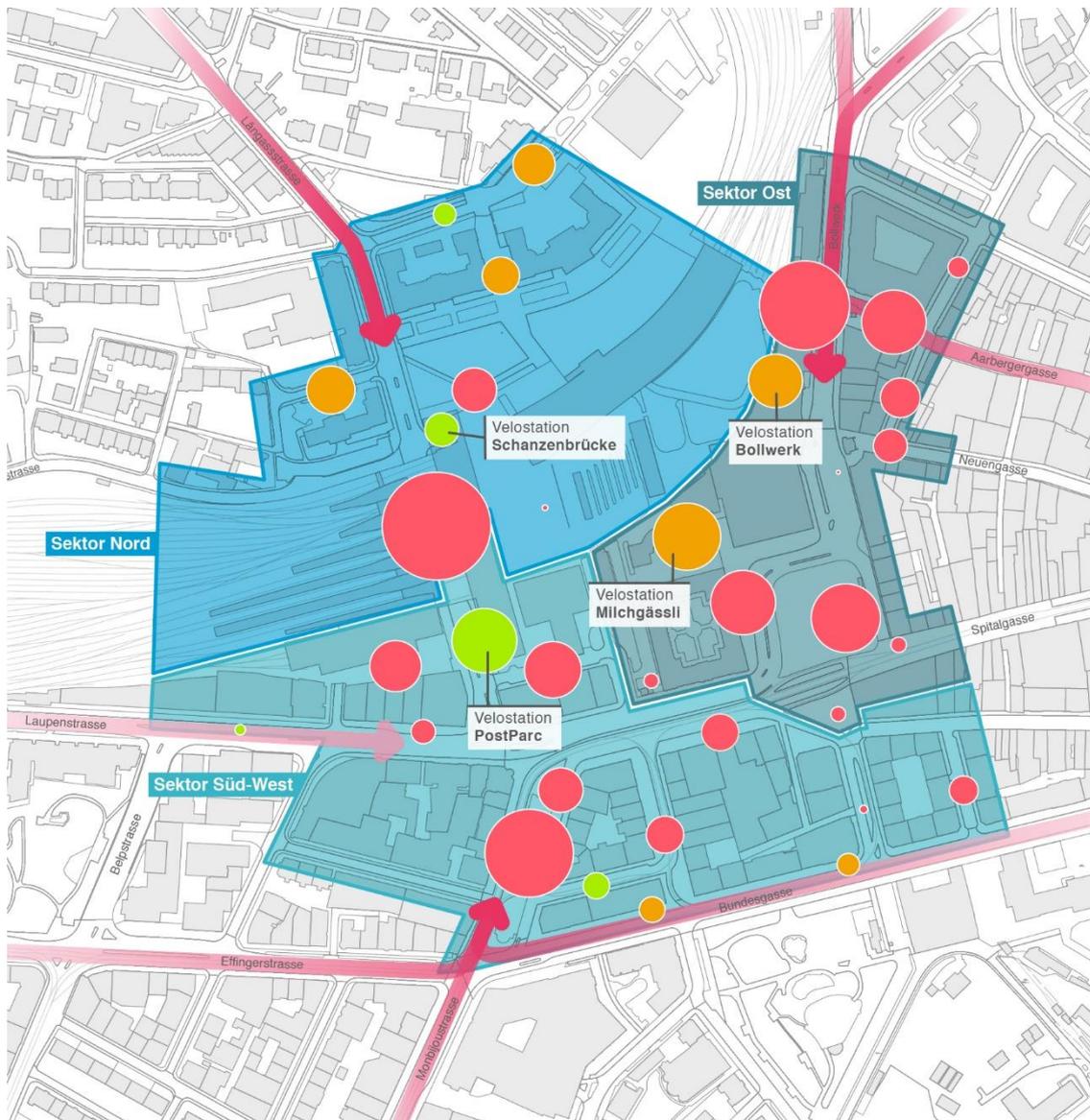
Bei den Diskussionen zum Belegungsgrad der Velostationen ist zwischen der Auslastung bezüglich der effektiven Zahl der abgestellten Velos und der Auslastung in Bezug auf die Zahl der verkauften Abos zu unterscheiden. Diese beiden Belegungsgrade unterscheiden sich zum Teil deutlich. Es gilt zu bedenken, dass gewisse freie Platzreserven in den Velostationen vorhanden sein müssen, damit die Kunden zu Stosszeiten auch einen freien Platz finden. Dennoch können grundsätzlich mehr Abos verkauft werden als Plätze zur Verfügung stehen, da nicht alle Kunden täglich ihr Velo in der Velostation parkieren.

Velostation	Anzahl Plätze 2018	Verkaufte Abos 2018	Auslastung gemäss verkauften Abos	Auslastung gemäss abgest. Velos (11.9.18)
Bollwerk	200	280	140%	92%
Milchgässli	420	580	138%	69%
PostParc	1'000	545	55%	27%
Schanzenbrücke	300	105	35%	24%

<sup>11</sup> Die Erhebung vom 11. September 2018 ist im Bericht «Veloparkierung im öffentlichen Raum (öR) und in den Velostationen (VST)» der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern dokumentiert. Im hier vorliegenden Gesamtkonzept wird jedoch eine von diesem Dokument leicht abweichende Sektoreinteilung vorgenommen: Weil davon ausgegangen werden kann, dass im südlichen Teil der Schanzenbrücke mehrheitlich Velos von Velofahrenden aus den südlichen und westlichen Zufahrtsrichtungen abgestellt werden und nicht von Velofahrenden aus dem Norden, wird dieser Teil der Schanzenbrücke dem Sektor Süd-West angerechnet und nicht wie im erwähnten Dokument dem Sektor Nord. Konkret wird jeweils ein Drittel der Werte des Bereiches «N01» (vergleiche das erwähnte Dokument) im hier vorliegenden Gesamtkonzept dem Sektor Süd-West zugeschlagen. Im Weiteren wird aus Darstellungsgründen die gesamte Strasse südlich des Generationenhauses dem Sektor Süd-West zugeschlagen, dies tangiert die Velerhebung jedoch nicht (auf der Strasse sind keine Velos abgestellt und das Trottoir direkt beim Generationenhaus verbleibt im Sektor Ost).

<sup>12</sup> Laut dem Betreiber der Velostationen, dem Kompetenzzentrum Arbeit (KA), ist die Velostation Bollwerk regelmässig überbelegt.

Betrachtet man die Abstellplätze im **öffentlichen Raum** und die **Velostationen gemeinsam**, so ergibt sich schon heute für den Sektor Ost eine Angebotslücke von rund 450 Plätzen. In den Sektoren Süd-West und Nord entspricht das Angebot derzeit hingegen ungefähr der Nachfrage, da die Angebotslücken im öffentlichen Raum in etwa den freien Kapazitäten in den Velostationen entsprechen.



Legende



**Abbildung 3-3:** Räumliche Verteilung der abgestellten Velos im Bahnhofumfeld. Grafik: CRK.

Ein deutlich schärferes Bild der Veloparksituation ergibt sich bei einer weiteren räumlichen Differenzierung. Abbildung 3-3 zeigt die verschiedenen Bereiche im Bahnhofumfeld, an denen bei der Erhebung vom 11. September 2018 Velos abgestellt waren. Die Bereiche sind durch Kreise gekennzeichnet, wobei die Fläche der Kreise die Anzahl abgestellter Velos widerspiegelt. Rote

Kreise bezeichnen Bereiche mit Überbelegung (Belegungsgrad über 100 Prozent) sowie Ansammlungen von Velos, die ausserhalb der markierten Abstellfelder parkiert waren. Orange Kreise stehen für Bereiche mit einem Belegungsgrad zwischen 60 und 100 Prozent und grüne Kreise kennzeichnen Bereiche mit einem Belegungsgrad unter 60 Prozent.

Es zeigt sich, dass im Sektor Ost alle Bereiche im öffentlichen Raum überbelegt sind. In den Sektoren Nord und Süd-West sind jeweils jene Bereiche überbelegt, welche bezüglich Lage, Zufahrt, Nähe Bahnhofszugang und Perronanlage sowie Sichtbarkeit attraktiv sind. Peripherer gelegene Abstellanlagen im öffentlichen Raum weisen in diesen beiden Sektoren jeweils noch freie Plätze auf. Es zeigt sich, dass Umwegfaktoren wie die Querung von Hauptverkehrsstrassen, lange Wartezeiten bei Lichtsignalanlagen, Höhenunterschiede und Konflikte mit dem Fussverkehr und der Anlieferung als Hindernisse wirken.

Im Sektor Nord wurde zusätzlich zur Zählung vom 11. September 2018 eine weitere Zählung zu Unisemesterbeginn eine Woche später (am 19. September 2018<sup>13</sup>) durchgeführt. Weil sowohl das Hauptgebäude wie auch weitere wichtige Gebäude der Universität im Sektor Nord und dessen Einzugsgebiet liegen, sollte durch die zweite Zählung ermittelt werden, ob die Auslastung der Veloabstellanlagen in diesem Sektor während des Semesters höher liegt. Tatsächlich ist die Zahl der abgestellten Velos nach Uni-Start im Sektor Nord um rund 80 Velos höher. Als Folge des Uni-Betriebs weisen die Veloabstellanlagen direkt nördlich und westlich des Uni-Hauptgebäudes bei der Erhebung vom 19. September neu ebenfalls eine Überbelegung auf (bei der Erhebung vom 11. September wiesen sie noch einen Belegungsgrad von je rund 95 Prozent auf, vergleiche Abbildung 3-3).

In Anbetracht der hohen Auslastung der bahnhofnahen Veloabstellplätze lässt sich festhalten, dass nicht nur ein räumlich spezifischer Bedarf an Abstellanlagen nach den drei Sektoren (Ost, Süd-West und Nord) besteht, sondern dass in jedem der drei Sektoren ein grosser Bedarf nach Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe der Bahnhofzugänge besteht.

### 3.1.3 Abstelldauer

Bei der Befragung vom Oktober 2018 (vergleiche Kapitel 3.1.2) wurde auch die Parkdauer für verschiedene Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld erhoben. Insgesamt wurden 931 Velofahrende an 16 Standorten befragt. Die Resultate der Befragung je Standort sind in Abbildung 3-4 ersichtlich (es ist zu beachten, dass nicht an allen in Abbildung 3-3 abgebildeten Standorten Befragungen durchgeführt wurden).

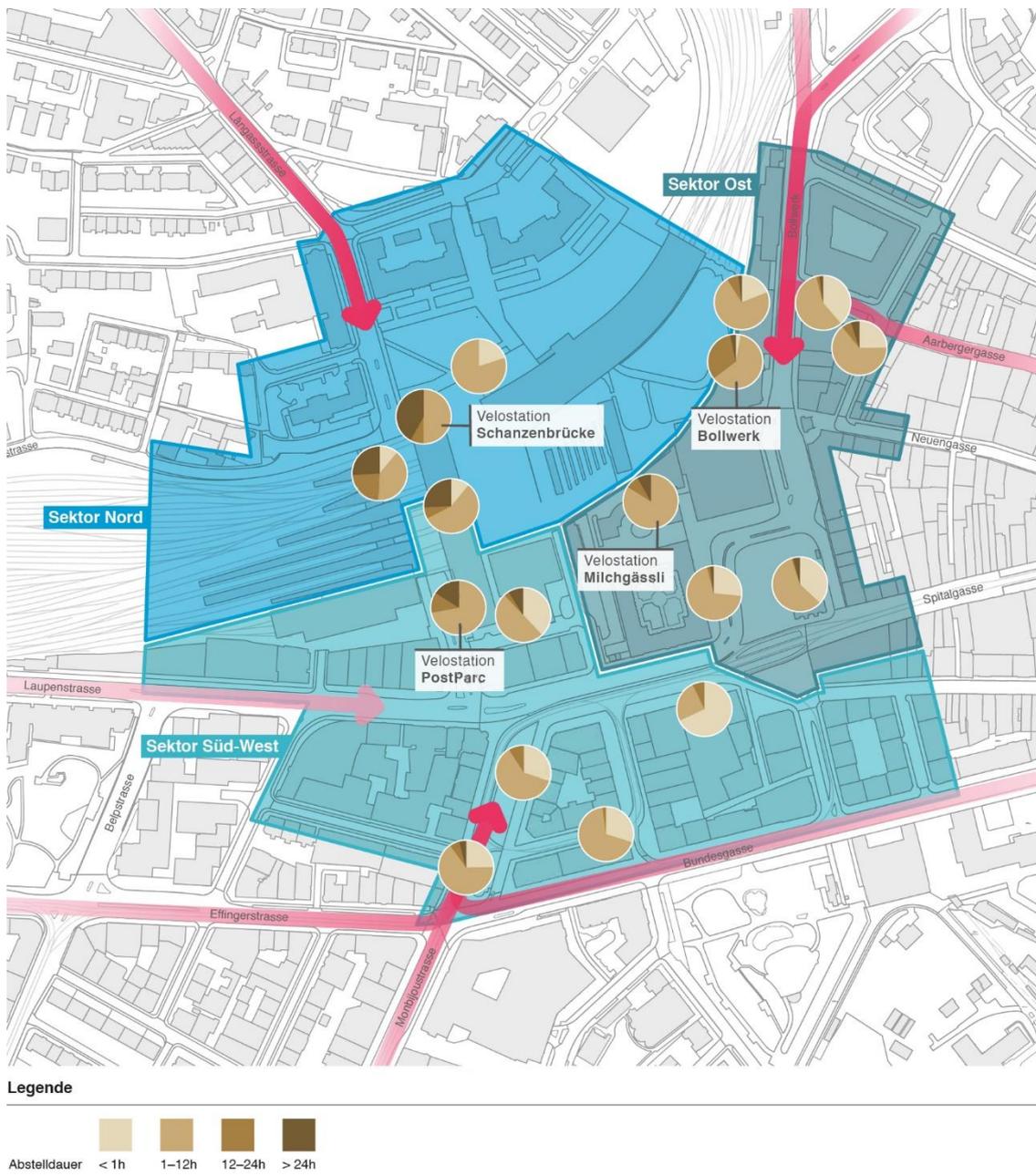
Es zeigt sich, dass die meisten Velos zwischen einer und zwölf Stunden abgestellt werden. Abstellauern von mehr als zwölf Stunden kommen laut der Befragung selten vor, ausser bei den Velostationen und den öffentlichen Abstellflächen bei der Schanzenbrücke. Auf den öffentlichen Abstellanlagen der Sektoren Ost und Süd-West werden die Velos sehr häufig auch für weniger als eine Stunde abgestellt.

Die Befragungsergebnisse unterschätzen den Anteil der Langzeitparkierenden (>24h), weil die Langzeitparkierenden wegen der kurzen Dauer der Befragung eher untervertreten sind. So zeigen etwa Erhebungen aus dem Jahr 2017, dass beim Hirschengraben im Frühling rund ein Viertel der abgestellten Velos zwei Wochen oder länger dort parkiert sind, im Winter ist es gar rund die Hälfte. Vergleichsweise gering ist der Anteil der abgestellten Velos mit Parkauern von über zwei

---

<sup>13</sup> Der 19. September 2018 war ein Mittwoch. Die Erhebung wurde auch von 10 bis 11 Uhr durchgeführt und der Tag war ebenfalls sonnig und warm bei 25 Grad.

Wochen im Frühling beim Bollwerk (rund 5 Prozent), bei der Schanzenbrücke (rund 5 Prozent) und beim Generationenhaus (rund 10 Prozent). Im Winter liegt der Anteil der Velos mit Abstell-dauern von über zwei Wochen an diesen Standorten aber ebenfalls über 20 Prozent.

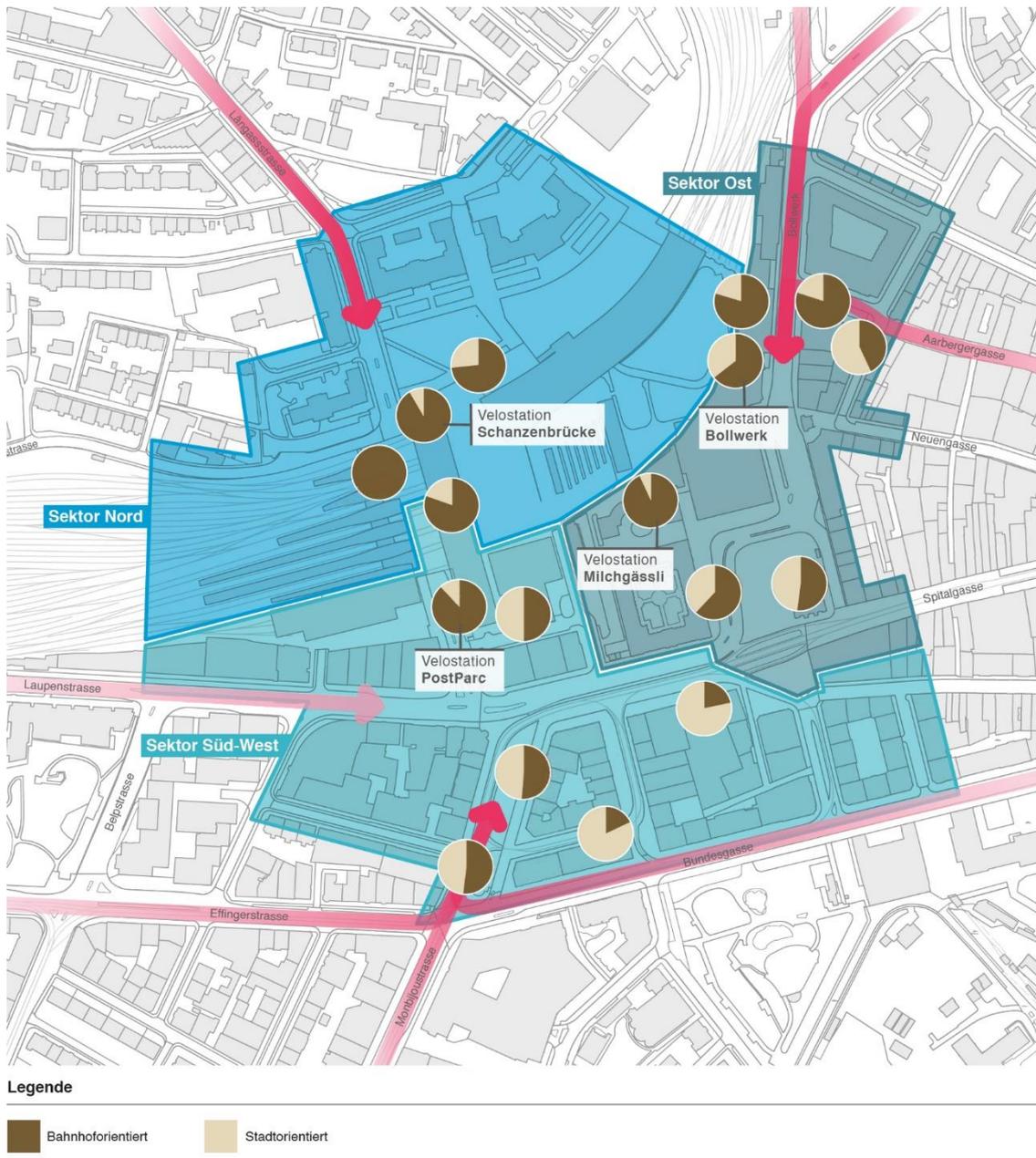


**Abbildung 3-4:** Unterschiede in der Veloabstelldauer nach Abstellplatzstandorten. Grafik: CRK.

### 3.1.4 Bahnhof- und Stadtorientierung

Die Velofahrenden wurden im Rahmen der Befragung vom Oktober 2018 (vergleiche Kapitel 3.1.2 und 3.1.3) auch gefragt, ob sie vom Bahnhof kommen bzw. zum Bahnhof wollen oder nicht. Auf diese Weise konnte der Anteil der bahnhof- bzw. stadtorientierten Velofahrenden räumlich differenziert ermittelt werden (vergleiche Abbildung 3-5).

Insgesamt waren rund 63 Prozent der befragten Velofahrenden bahnhoforientiert und 37 Prozent stadtorientiert. Der Anteil der bahnhoforientierten Velofahrenden ist vor allem in den Velostationen sehr gross: Er beträgt jeweils rund 90 Prozent in den Velostationen Schanzenbrücke, Post-Parc und Milchgässli. Beim Bollwerk liegt er bei rund 65 Prozent. Auch auf den öffentlichen Abstellflächen im Umfeld der Schanzenbrücke und beim Bollwerk ist der Anteil der bahnhoforientierten Nutzenden sehr gross (jeweils über 75 Prozent). Diese Standorte liegen in unmittelbarer Nähe der Bahnhofsingänge und sind deshalb für bahnhoforientierte Velofahrende sehr attraktiv.



**Abbildung 3-5:** Bahnhof- und Stadtorientierung der Velofahrenden nach Abstellplatzstandorten. Grafik: CRK.

Auch der Hirschengraben liegt nahe beim Bahnhof, aber heute nicht direkt bei einem Bahnhofszugang. Bahnhof- und stadtorientierte Nutzende halten sich heute dort die Waage. Im Sektor Süd-West insgesamt (der südliche Teil der Schanzenbrücke ausgenommen) dominieren auf den Abstellplätzen im öffentlichen Raum die Velofahrenden mit Stadtorientierung. Die Gründe hierfür sind unter anderem die grosse Arbeitsplatzdichte und die zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten in

diesem Sektor sowie die relativ weite Entfernung der meisten Abstellanlagen dieses Sektors von den bestehenden Bahnhofzugängen. Die Bahnhoforientierung des Sektors Süd-West dürfte aufgrund der neuen Bahnhofzugänge Bubenberg und Hirschengraben künftig aber zunehmen, insbesondere beim Standort Hirschengraben.

Ein Vergleich von Abbildung 3-5 mit Abbildung 3-4 lässt den Schluss zu, dass bahnhoforientierte Velofahrende ihr Velo tendenziell länger abstellen als stadtorientierte Velofahrende. Bei der Planung künftiger Veloabstellplätze gilt es also zu berücksichtigen, dass sich die Bedürfnisse von bahnhof- und stadtorientierten Velofahrenden unterscheiden, sowohl bezüglich der Standorte von Abstellanlagen als auch bezüglich der Parkdauer. Ziel ist der nachfragegerechte Ausbau des Abstellplatzangebotes für beide Nutzergruppen, unter Berücksichtigung der im Rahmen von ZBB entstehenden neuen Bahnhofzugänge.

### **3.1.5 Kostenloses und kostenpflichtiges Angebot**

Wie bereits in Kapitel 3.1.1 erwähnt, stehen im Bahnhofumfeld rund 2'700 Gratis-Abstellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung und 1'920 kostenpflichtige Abstellplätze in Velostationen. Das kostenlose Abstellen von Velos im öffentlichen Raum ist dabei je nach Standort zeitlich unbefristet gestattet oder auf einen oder fünf Tage beschränkt. Die Benutzung der Abstellplätze in den Velostationen ist die ersten 20 Minuten gratis und kostet anschliessend einen Franken pro Tag. Zudem sind ein Halbjahresabonnement für 90 Franken und ein Jahresabonnement für 150 Franken erhältlich. Mehrere politische Vorstösse verlangen einen Ausbau des Angebotes an Gratis-Abstellplätzen im Bahnhofumfeld.

## **3.2 Nachfrageentwicklung und Handlungsbedarf**

### **3.2.1 Allgemein**

Für das Jahr 2018 konnte im Umfeld des Bahnhofs Bern eine Nachfrage von gut 5'000 Veloabstellplätzen beziffert werden, gemessen an der Anzahl abgestellter Velos bei der Erhebung vom 11. September 2018 (vergleiche Tabelle 3-1).<sup>14</sup> Die Nachfrage liegt über dem derzeitigen Angebot, es besteht heute über alle Sektoren und Abstellanlagen betrachtet eine Angebotslücke von insgesamt gut 400 Plätzen. Der Nachfrageüberhang verteilt sich räumlich jedoch sehr ungleich. Eine Betrachtung auf dieser errechneten Gesamt-Angebotslücke ist somit wenig aussagekräftig und es bedarf deshalb einer räumlichen Differenzierung (siehe das nächste Kapitel 3.2.2).

Im Folgenden soll untersucht werden, wie sich die gesamthafte Nachfrage bis zum Jahr 2030 entwickelt und wie sich dadurch die Angebotslücke, in Bezug auf die derzeit vorhandenen Abstellanlagen, verändert. Daraus kann der Handlungsbedarf bis 2030 hergeleitet werden. Das Jahr 2030 wurde gewählt, weil die Velo-Offensive das Ziel verfolgt, zwischen 2010 und 2030 den Veloverkehr zu verdoppeln und weil der erste Ausbauschritt des Gesamtvorhabens ZBB bis dahin vollständig abgeschlossen sein wird. Die Inbetriebnahme der neuen Unterführung Mitte, der neuen Bahnhofzugänge und des neuen RBS-Bahnhofs erfolgt ab 2027. Die Verkehrsmassnahmen der Stadt im Bahnhofumfeld sollen bereits 2025 umgesetzt sein.

Zur Schätzung der Nachfrage nach Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld für das Jahr 2030 werden nachfolgend verschiedenen Methoden angewandt, verglichen und plausibilisiert:

---

<sup>14</sup> Die Messung der Nachfrage über die Zahl der abgestellten Velos stellt tendenziell eine Unterschätzung der Nachfrage dar, weil die meisten Abstellplätze überbelegt sind und wohl mehr Velos abgestellt würden, wenn mehr Abstellplätze zur Verfügung stehen würden (d.h. die Nachfrage wird durch das fehlende Angebot begrenzt).

- **Ansatz über Wachstum Veloverkehr:** Die Stadt Bern erhebt Daten zur Entwicklung des Veloverkehrs über Zählstationen an insgesamt 14 Standorten. Für die Periode von 2014 bis 2017 konnte ein durchschnittliches jährliches Wachstum des Veloverkehrs von rund 10 Prozent ausgewiesen werden. Unter der Annahme, dass der Veloverkehr auch in den folgenden Jahren um 10 Prozent wächst und dass sich die Nachfrage nach Veloabstellplätzen entsprechend dem Veloverkehrswachstum erhöht, ergibt sich für 2030 eine Nachfrage von **15'700** Abstellplätzen. Es ist allerdings nicht davon auszugehen, dass sich während mehr als einem Jahrzehnt jährlich eine Wachstumsrate dieser Grössenordnung realisieren lässt. Die berechnete Nachfrage dürfte deshalb eher eine Überschätzung darstellen.

**Tabelle 3-2:** Nachfrageberechnung über Wachstumsfaktor des Veloverkehrs.

Jahr		Nachfrage nach Veloabstellplätzen
2018		5'000
2030	Zunahme Veloverkehr um 10% pro Jahr	15'700

- **Ansatz mit Modal Split:** Der Anteil der Velofahrten an den zurückgelegten Wegen im Stadtverkehr betrug in Bern im Jahr 2015 (aktuellstes verfügbares Jahr) rund 15 Prozent. Ziel der Velo-Offensive ist es, diesen Anteil bis 2030 auf 20 Prozent zu erhöhen. Wird dieses Ziel erreicht, und steigt die Nachfrage nach Abstellplätzen proportional zur Anzahl der mit dem Velo zurückgelegten Wege, so ergibt sich im Jahr 2030 eine Nachfrage von **7'500** Abstellplätzen. Dabei wurde ein allgemeines Verkehrswachstum von 12 Prozent (entspricht dem prognostizierten Bevölkerungswachstum<sup>15</sup>) zwischen 2015 und 2030 angenommen. Die starke Zunahme des Veloverkehrs in den letzten Jahren (von 11 auf 15 Prozent von 2010 bis 2015) legt aber nahe, dass der Veloanteil 2030 (deutlich) über 20 Prozent liegen dürfte. Die geschätzte Nachfrage von 7'500 Plätzen stellt also eher eine Unterschätzung dar.

**Tabelle 3-3:** Nachfrageberechnung über Ansatz mit Modal Split.

Jahr	Modal-Split-Anteil	Nachfrage nach Veloabstellplätzen
2018	15% (Wert von 2015)	5'000
2030	20% (inkl. allg. Wachstum)	7'500

- **Ansatz mit Bahnreisenden:** Der Bahnhof Bern zählte im Jahr 2016 rund 270'000 Bahnreisende pro Tag. Die SBB prognostiziert, dass diese Zahl bis ins Jahr 2030 auf 375'000 ansteigt. Unter der Annahme, dass die Nachfrage nach Veloabstellplätzen proportional zur Zahl der Bahnreisenden wächst, ergibt sich für das Jahr 2030 eine prognostizierte Nachfrage von **7'000** Abstellplätzen. Diese Zahl stellt jedoch eine deutliche Unterschätzung der Nachfrage dar, weil bei der Berechnung die Wirkung der Velo-Fördermassnahmen (im Rahmen von RGSK II, STEK 2016 und der Velo-Offensive) auf die Verkehrsmittelwahl für den Weg von und zum Bahnhof nicht berücksichtigt wurde und weil die Nachfrage nach Veloabstellplätzen in Bahnhofumfeld auch bei den Velofahrenden mit Ziel Innenstadt steigt.

**Tabelle 3-4:** Nachfrageberechnung über Ansatz mit Bahnfahrgästen.

Jahr	Bahnfahrgäste	Nachfrage nach Veloabstellplätzen
2018	270'000 (Wert von 2016)	5'000
2030	375'000	7'000

<sup>15</sup> Ausgehend von einem Bevölkerungswachstum von 12 Prozent von 2015 bis 2030 (gemäss STEK 2016) erscheint ein allgemeines Wachstum der Anzahl Wege um mindestens 12 Prozent plausibel.

- Ansatz basierend auf dem Handbuch Veloparkierung des Bundesamts für Strassen (ASTRA):** Gemäss dem Handbuch Veloparkierung des ASTRA sind an Bahnhöfen 1 bis 4 Veloabstellplätze pro 10 wegweisende Bahnfahrergäste zu erstellen. Gemäss Angaben der SBB sind rund 16 Prozent der total 270'000 Bahnfahrergäste am Bahnhof Bern (Wert von 2016) Umsteigende, für die kein Bedarf nach Veloabstellplätzen besteht. Die Zahl der an- und wegweisenden Bahnfahrergäste beträgt folglich rund 227'000 Personen. Die Zahl der wegweisenden Bahnfahrergäste kann nun grob als die Hälfte dieses Wertes geschätzt und somit auf 113'500 Personen beziffert werden. Laut den Empfehlungen des ASTRA müssten also bereits heute mindestens 11'350 Veloabstellplätze beim Bahnhof Bern zur Verfügung stehen. Laut Prognosen wird die Zahl der wegweisenden Bahnfahrergäste bis 2030 auf rund 158'000 steigen. Somit müssten bis 2030 mindestens 15'800 Veloabstellplätze beim Bahnhof Bern zur Verfügung gestellt werden.

**Tabelle 3-5:** Angebotsempfehlung basierend auf dem Handbuch Veloparkierung des ASTRA.

Jahr	Wegreisende Bahnfahrergäste	Angebot gemäss Empfehlung ASTRA
2018	113'500 (Wert von 2016, ohne Umsteiger)	mind. 11'350
2030	158'000 (ohne Umsteiger)	mind. 15'800

Die obigen Ergebnisse zeigen, dass das vom STEK 2016 formulierte Ziel von 10'000 Abstellplätzen bis 2030 (vergleiche Kapitel 2) insgesamt gut begründet und aus heutiger Sicht als eher tief einzuschätzen ist und nach 2030 noch weiter ausgebaut werden muss. In der Schätzung der künftigen Nachfrage nicht berücksichtigt ist die zunehmende Verbreitung von Spezialvelos mit erhöhtem Platzbedarf. Auch aufgrund der zunehmenden Anzahl Spezialvelos ist es sinnvoll, weitere Abstellflächen über die hergeleiteten 10'000 «normalen» Abstellplätze hinaus zu schaffen.

Im Folgenden wird von einem Bedarf von 10'000 Abstellplätzen im Jahr 2030 ausgegangen. Um diesen Bedarf decken zu können, muss das bestehende Angebot mehr als verdoppelt werden. Trotzdem stellt die Zielsetzung von 10'000 Abstellplätzen bis 2030 ein eher konservatives Vorhaben dar, wie ein Vergleich mit anderen Städten zeigt. Beim Bahnhof Bern stehen derzeit pro 100 Fahrgäste 1.7 Veloabstellplätze zur Verfügung, nach dem Angebotsausbau bis 2030 wären es 2.7 (unter Berücksichtigung der Erhöhung des Fahrgastaufkommens). In Basel liegt der Faktor bereits heute bei 2.8.

Selbst nach dem angestrebten grossen Angebotsausbau würde Bern immer noch weit hinter den heutigen Werten von niederländischen Velostädten wie Rotterdam (6.2), Utrecht (10.5) und Groningen (50.0) liegen.

**Fazit:** Die Zielsetzung von 10'000 Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld

ist als Minimalwert zu verstehen, der möglichst rasch erreicht werden sollte, um mit der Nachfrageentwicklung mitzuhalten. Eine höhere Kapazität wäre, im Sinne der Veloförderung, grundsätzlich wünschenswert.

#### Städtevergleich: Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld

Bahnhof	Fahrgäste pro Tag	Abstellplätze im Bahnhofumfeld	Abstellplätze pro 100 Fahrgäste
Zürich	439'000	3'720	0.8
Bern	270'000	4'608	1.7
Bern 2030	375'000	10'000	2.7
Basel	135'000	3'800	2.8
Rotterdam (NL)	110'000	6'800	6.2
Utrecht (NL)	285'000	30'000	10.5
Groningen (NL)	20'000	10'000	50.0

### 3.2.2 Nach Sektoren

Nachdem die Nachfrage nach Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld für das Jahr 2030 auf 10'000 Plätze geschätzt wurde, stellt sich die Frage, wie sich diese Anzahl Plätze auf die verschiedenen Sektoren verteilen wird. Bei der Erhebung vom 11. September 2018 entfielen 41 Prozent der Nachfrage bzw. der abgestellten Velos auf den Sektor Ost, 38 Prozent auf den Sektor Süd-West und 21 Prozent auf den Sektor Nord.

Zur Schätzung der Verteilung der Nachfrage auf die Sektoren im Jahr 2030 werden wiederum verschiedene Methoden angewandt, verglichen und plausibilisiert. Die angewandten Methoden berücksichtigen dabei unterschiedliche Faktoren: die bestehende räumliche Verteilung der Nachfrage, aktuelle und künftige Verkehrsflüsse und die aktuelle und künftige Verteilung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen. Die Methoden sind im Anhang I detailliert beschrieben. Letztlich wird aus den verschiedenen Schätzungen ein Mittelwert gebildet. Die Nachfrage von 2030 wird entsprechend im Sektor Ost auf 3'650 Abstellplätze geschätzt (36.5 Prozent), im Sektor Süd-West auf 4'750 Abstellplätze (47.5 Prozent) und im Sektor Nord auf 1'600 Abstellplätze (16 Prozent, vergleiche Tabelle 3-6). Verglichen mit der heutigen räumlichen Verteilung der Nachfrage steigt somit der Anteil des Sektors Süd-West an der Gesamtnachfrage.

Weil das Potenzial für Abstellplätze im öffentlichen Raum weitgehend ausgeschöpft ist, muss die zunehmende Nachfrage nach Veloabstellplätzen zu wesentlichen Teilen über neue Velostationen gedeckt werden – sei es unterirdisch oder in Gebäuden. Zur Herleitung des Bedarfs an Abstellplätzen in diesen neuen Velostationen im Jahr 2030 müssen nebst dem Angebot von 2018 und der Nachfrage von 2030 noch folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Zur **Aufwertung des öffentlichen Raums** soll ein Teil der bestehenden oberirdischen Veloabstellplätze aufgehoben und in die neuen Velostationen verschoben werden (vergleiche Kapitel 4.1.5). Die angestrebte Reduktion der oberirdischen Abstellplätze beträgt voraussichtlich rund 300 Plätze im Sektor Ost, 300 Plätze im Sektor Süd-West und 150 Plätze im Sektor Nord (vgl. dazu auch Kap. 4.1.5).
- Die **Velostation Bollwerk** mit 270 Plätzen im Jahr 2019<sup>16</sup> und die Veloparkierung vor dem Bollwerk 2-8 wird bis 2030 aufgehoben, weil das bestehende Gebäude einem Ersatzneubau weichen wird. Insgesamt fallen im Sektor Ost rund 570 Abstellplätze weg (270 in der bestehenden Velostation und 300 im öffentlichen Raum).

**Tabelle 3-6:** Prognostizierte Nachfrage und Angebotslücken nach Sektoren für das Jahr 2030.

	O	S-W	N	Total
Angebot 2018/19	1'670	1'900	1'100	<b>4'670</b>
wegfallende Abstellplätze	570	300	150	<b>1'020</b>
Angebot 2018/19 abzüglich wegfallende Abstellplätze	1'100	1'600	950	<b>3'650</b>
Nachfrage 2030	3'650	4'750	1'600	<b>10'000</b>
<b>Angebotslücke bzw. Ausbaubedarf 2030</b>	<b>-2'550</b>	<b>-3'150</b>	<b>-650</b>	<b>-6'350</b>

Der Ausbaubedarf bis ins Jahr 2030 beläuft sich somit insgesamt auf rund 6'350 Abstellplätze (vergleiche Tabelle 3-6). Davon entfallen 2'550 Abstellplätze auf den Sektor Ost, 3'150 Abstellplätze auf den Sektor Süd-West und 650 Abstellplätze auf den Sektor Nord. An dieser Stelle sei

<sup>16</sup> Das Angebot der Velostation Bollwerk wurde 2019 von 200 Plätzen auf 270 Plätze erweitert.

nochmals angemerkt, dass mehrere oberirdische Abstellplätze im Bahnhofumfeld stark überbelegt sind. Bei der Herleitung der Angebotslücke für das Jahr 2030 wurde dies in der Nachfrageprognose berücksichtigt. So würden beispielsweise durch die Aufhebung der Veloabstellanlage beim Hirschengraben rund 250 Abstellplätze im öffentlichen Raum wegfallen. Tatsächlich ist heute diese Fläche mit rund 600 Velos stark überbelegt. Diese Überbelegung (von 350 Velos) ist in der Prognose der Nachfrage 2030 enthalten.

Wie die bisherige Analyse gezeigt hat, konzentriert sich die Nachfrage innerhalb der Sektoren räumlich stark auf die unmittelbare Umgebung der Bahnhofzugänge sowie den Hirschengraben. Der Angebotsausbau sollte also möglichst in der Nähe der Bahnhofzugänge erfolgen. Die Errichtung der neuen Bahnhofzugänge bei der Länggasse, beim Bubenbergplatz und beim Hirschengraben im Rahmen des Gesamtvorhabens ZBB (vergleiche Abbildung 3-2) eröffnet der Planung von Velostationen dabei neue Möglichkeiten. Die vorgesehene direkte Verbindung der Velostation PostParc mit der neuen Passage Mitte wertet zudem diese bestehende Velostation stark auf.

### 3.3 Betrieb und Finanzierung der Velostationen

#### 3.3.1 Betreiber

Die Velostationen werden im Auftrag der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) durch das Kompetenzzentrum Arbeit (KA) als Beschäftigungsprojekt für langzeitarbeitslose Menschen betrieben und stellen ein sehr wichtiges, vom Kanton gefördertes Sozialprojekt der Stadt Bern dar. Alle Velostationen sind derzeit mit Personal besetzt, wodurch die soziale Sicherheit gewährleistet wird, die Ordnung in den Velostationen sichergestellt und auf Kundenanliegen eingegangen werden kann. Zudem verfügt (mit Ausnahme der Velostation Bollwerk) jede Velostation über eine Werkstatt, in der Dienstleistungen rund um das Velo angeboten werden. Das Dienstleistungsangebot ist dabei je nach Standort mehr oder weniger umfangreich.

Beim Bau neuer Velostationen stellt sich die Frage, wie stark die Stationen künftig personell besetzt sein sollen und ob jede Station mit einer Werkstatt ausgestattet sein soll, oder ob künftig diesbezüglich eine Fokussierung auf die grössten Standorte sinnvoll wäre.

Nebst dem Betrieb der Velostationen ist das KA auch für den Veloordnungsdienst zuständig (vergleiche Kapitel 3.3.3). Mittelfristig ist zu prüfen, ob das KA bei einer Vergrößerung des Veloparkangebotes den Betrieb neuer Velostationen und den Veloordnungsdienst weiterhin alleine leisten kann oder ob ein Einbezug weiterer Akteure sinnvoll wäre.

#### 3.3.2 Kosten und Finanzierung

Der Bau von Velostationen ist kostspielig und kann nur in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Grundeigentümern realisiert werden. Die bestehenden Velostationen wurden in Zusammenarbeit mit der SBB, der Burgergemeinde, der Post und der Grossen Schanze AG realisiert und teilweise von Bund und Kanton über die Agglomerationsprogramme mitfinanziert.

Bezüglich der durch die Stadt Bern getragenen **Investitionskosten** weisen die bisher realisierten Velostationen **grosse Unterschiede** auf. Diese sind sowohl auf die bauliche Situation als auch auf die Aufteilung der Kosten zwischen der Stadt Bern und den anderen beteiligten Akteuren zurückzuführen. Bei der Errichtung der ersten Velostation Bollwerk beispielsweise musste die Stadt Bern nur für den Innenausbau im Rahmen von 80'000 Franken aufkommen, wodurch die

städtischen Investitionskosten bei diesem Standort nur **400 Franken pro Platz** betragen. Im Gegensatz dazu schlug der Bau der unterirdischen Velostation Milchgässli bei der Stadt mit 4.7 Millionen Franken zu Buche, was über **11'000 Franken pro Abstellplatz** entspricht. Die Investitionskosten beim PostParc beliefen sich durch die Synergie mit dem Neubau PostParc für die Stadt auf nur 2'000 Franken pro Abstellplatz und der Ausbau der Velostation Schanzenbrücke konnte für 6'500 Franken pro Abstellplatz realisiert werden.

Bei den künftigen Velostationen dürften die Investitionskosten pro Abstellplatz eher im oberen Bereich der bisherigen Bandbreite liegen, wenn nicht bestehende Gebäude für neue Velostationen genutzt werden können und deshalb neue Räume im Untergrund erstellt und erschlossen werden müssen. Im Vergleich mit den Investitionskosten von anderen unterirdischen Velostationen in der Schweiz konnte die Velostation beim PostParc ausgesprochen kostengünstig realisiert werden (vergleiche untenstehende Box). Die unterirdische Velostation Milchgässli liegt bezüglich der Investitionskosten hingegen an der oberen Grenze, doch auch die geplanten Velostationen in Zürich Stadelhofen und bei der Luzerner Bahnhofstrasse kommen in diesem Kostenbereich zu liegen. Die grossen Unterschiede in den Investitionskosten pro Platz sind unter anderem dadurch bedingt, dass darin sowohl Neubauten als auch Umbauten enthalten sind.

Investitionskosten unterirdischer Velostationen im Vergleich				
Velostation	Plätze	Kosten total	Kosten pro Platz	Eröffnungsjahr
Zürich, Stadelhofen	1'000	12 Mio.	12'000	geplant 2022
<b>Bern, Milchgässli</b>	<b>420</b>	<b>4.5 Mio.</b>	<b>11'000</b>	<b>2007</b>
Luzern, Bahnhofstrasse	1'100	11.5 Mio	10'500	geplant 2023
Basel, Centralbahnplatz*	1'100	11 Mio.	10'000	2002
Winterthur, Rampe 21	750	7 Mio.	9'500	geplant 2021
Liestal, Bahnhof	550	5 Mio.	9'000	geplant 2024
Zürich, Europaplatz	1'600	13.5 Mio.	8'500	2017
Basel, St. Johann	300	1.5 Mio.	5'000	2009
Basel, Bahnhof Nord	545	1.5 Mio.	3'000	2017
<b>Bern, PostParc</b>	<b>1'000</b>	<b>2 Mio.</b>	<b>2'000</b>	<b>2016</b>

\* Bei der Erstellung 1'100, heute 1'620 Abstellplätze.

Quelle: Beatrice Vogel, *Unterirdische Veloparkings sind auch anderswo teuer - nicht nur in Luzern*, Luzerner Zeitung, 22.11.2018  
(Werte gerundet, Velostation Milchgässli ergänzt.)

Die **Betriebskosten** für alle Velostationen betragen im Jahr 2017 rund 1.7 Millionen Franken. Das entspricht **rund 880 Franken pro Abstellplatz**. Davon entfiel rund die Hälfte auf Personalaufwand und je ein Viertel auf Miet- und Sachaufwand. Rund 70 Prozent der Betriebskosten können durch Erträge gedeckt werden und rund 30 Prozent werden durch Subventionen der Stadt Bern finanziert. Das Kerngeschäft der Velostationen – die Vermietung von Veloabstellplätzen – macht dabei nur einen verhältnismässig kleinen Teil der Erträge aus (13 Prozent der Betriebskosten). Höhere Erträge können durch die angebotenen Dienstleistungen in den Velowerkstätten erwirtschaftet werden (16 Prozent der Betriebskosten). Weitere Erträge werden durch den Veloordnungsdienst (10 Prozent der Betriebskosten, bezahlt durch die SBB und die Stadt Bern) und die Leistungen im Bereich der Arbeitsintegration (28 Prozent der Betriebskosten, in Form von BIAS<sup>17</sup>-Beiträgen) generiert.

<sup>17</sup> Beschäftigungs- und Integrationsangebote in der Sozialhilfe

Die Betriebskosten pro Abstellplatz nehmen mit zunehmender Grösse der Velostationen markant ab. Dies bestätigt die folgende Analyse: Im Jahr 2015 betrug die Betriebskosten für alle Velostationen 1.15 Millionen Franken oder 1'510 Franken pro Abstellplatz. Zu dieser Zeit gab es die Velostation PostParc sowie die Erweiterung der Velostation Schanzenbrücke noch nicht und die durchschnittliche Grösse der Velostationen betrug rund 250 Abstellplätze. Im Jahr 2017 – nach der Realisierung der entsprechenden Ausbauten – betrug die durchschnittliche Grösse der Velostationen 480 Plätze und die Betriebskosten pro Platz konnten um über 40 Prozent auf die bereits erwähnten 880 Franken gesenkt werden. Es zeigt sich somit, dass aus betriebswirtschaftlicher Sicht in Zukunft eher wenige, dafür grosse Velostationen gebaut werden sollten. Ebenso denkbar wäre es, mehrere mittelgrosse Velostationen miteinander zu verbinden und als eine Einheit zu betreiben.

### **3.3.3 Veloordnungsdienst**

Durch die Überbelegung der Veloabstellanlagen im öffentlichen Raum ergibt sich bei der Veloparkierung oft ein chaotisches Bild. Ungeordnet abgestellte Velos behindern teilweise den Fussverkehr, blockieren die Anfahrtswege von Lieferanten und wirken sich generell negativ auf das Stadtbild aus. Um die Situation der Veloparkierung zu verbessern, wurde 2013 der Veloordnungsdienst geschaffen, der wie die Velostationen durch das KA betrieben wird.

Der Veloordnungsdienst besteht heute aus einem Fachleiter und fünf bis acht Langzeitarbeitslosen. Die Aufgabe des Veloordnungsdienstes besteht in der Umplatzierung von ungeordnet abgestellten Velos im öffentlichen Raum und in den Velostationen. Der Veloordnungsdienst absolviert von Montag bis Freitag täglich vier Touren rund um den Bahnhof und durch Teile der Innenstadt.

Die Entfernung von Velos, welche die geltende Maximalparkdauer überschritten haben oder an gesetzeswidrigen Standorten abgestellt wurden, fällt jedoch aktuell in die Kompetenz der Kantonspolizei. Seit der Einführung des Veloordnungsdienstes hat sich die Veloordnung spürbar verbessert und es gab entsprechend positive Rückmeldungen aus der Bevölkerung.

Es ist nicht a priori klar, ob der geplante Ausbau des Veloparkangebotes zu einem Mehraufwand beim Veloordnungsdienst führen wird oder nicht. Einerseits dürfte sich die Veloordnung bei mehr Abstellmöglichkeiten verbessern. Andererseits könnte die Aufhebung von Abstellflächen im öffentlichen Raum den Veloordnungsdienst vor neue Herausforderungen stellen. Es wird zudem im Sinne einer effizienteren Bewirtschaftung der Veloabstellplätze geprüft, wie die Kantonspolizei ihre Kompetenz zur Einsammlung von dauerhaft abgestellten Velos an den Veloordnungsdienst übertragen kann, wie dies bereits in anderen Schweizer Städten der Fall ist.

## 4 Konzept

### 4.1 Strategische Leitlinien

Die Analyse hat gezeigt, dass die Veloabstellplätze im öffentlichen Raum stark überbelegt sind. Gleichzeitig ist das Potenzial für eine Vergrößerung des Angebotes an Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum weitgehend ausgeschöpft. Zur Deckung der künftigen Nachfrage nach Veloabstellplätzen bedarf es also neuer Velostationen. Doch wo sollen diese gebaut werden? Wie gross sollen die Velostationen sein und wie sind sie zu betreiben?

Zur Beantwortung solcher Fragen werden im Folgenden strategische Leitlinien definiert, welche für die Errichtung künftiger Velostationen gelten sollen. Die Leitlinien stehen in Übereinstimmung zu den verkehrspolitischen Zielsetzungen von Velo-Offensive, RGSK II und STEK 2016. Sie umfassen die Bereiche Angebot und Nutzung, Lage und Veloerschliessung, Betrieb, Kosten und Finanzierung sowie öffentlicher Raum.

#### 4.1.1 Leitlinien zum Angebot und zur Nutzung

Das Abstellen von Velos im öffentlichen Raum ist derzeit kostenlos, die Nutzung der Velostationen jedoch ab 20 Minuten kostenpflichtig. Die angestrebte Reduktion der Abstellplätze im öffentlichen Raum (vergleiche Kapitel 3.2.2 und 4.1.5) kann nur umgesetzt werden, wenn von diesem Grundsatz in Zukunft abgewichen wird. Nur so kann die politische Forderung nach mehr Gratis-Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld erfüllt werden, und nur so können die Abstellflächen im öffentlichen Raum reduziert und die Nachfrage nach Abstellplätzen gezielt auf die Velostationen geleitet werden.

Grundsätzlich gibt es drei Möglichkeiten, wie Gratis-Abstellplätze in Velostationen angeboten werden können: Durch eine bauliche Trennung können in einer Velostation Gratis-Abstellplätze von kostenpflichtigen Abstellplätzen separiert werden. Ein solches System wird derzeit zum Beispiel beim Veloparking unter dem Centralbahnplatz in Basel angewandt. Die Herausforderung eines solchen Systems liegt darin, dass nicht a priori klar ist, welche Abstellplätze den bezahlenden Kunden vorbehalten sein sollen. Eine bauliche Trennung würde zudem die internen Wege verlängern und eignet sich weniger gut für kleine Velostationen.

Als zweite Option könnte eine Unterscheidung zwischen kostenlosen und kostenpflichtigen Velostationen gemacht werden. Eine plausible Unterscheidung zwischen kostenlosen und kostenpflichtigen Stationen ist jedoch schwierig, ausser wenn grosse Qualitätsunterschiede bei den Angeboten bestehen (zum Beispiel hinsichtlich der Lage einer Velostation). Die an allen Standorten angestrebte Qualität und Kundenfreundlichkeit neuer Velostationen und die angestrebte Verträglichkeit der Preise stehen im Widerspruch zu einem solchen Ansatz.

Eine dritte Möglichkeit stellt eine zeitliche Ausdehnung der bestehenden Gratis-Parkdauer von 20 Minuten dar. Ein solches System wird mit einer Gratis-Abstelldauer von 24 Stunden in vielen Velostationen in den Niederlanden angewandt. Es hat den Vorteil, dass die Velostation effizient betrieben werden kann und dass das Abstellen der Velos in der Velostation attraktiv wird, da die gesamte Kapazität der Anlage in den ersten 24 Stunden als Gratis-Abstellfläche verfügbar ist.

Bei den Velostationen beim Bahnhof Bern soll künftig die Variante der zeitlichen Ausdehnung der Gratis-Parkierung verfolgt werden. Diese Variante ist einfach, verständlich und kundenfreundlich.

Zudem benötigt sie weniger Infrastruktur als eine bauliche Trennung und die Belegung der Velostationen dürfte insgesamt höher ausfallen, wenn die gesamten Kapazitäten als Gratis-Abstellplätze zur Verfügung stehen. Eine ausgedehnte Gratis-Parkdauer macht die Velostationen vor allem auch für die stadtorientierten Nutzenden attraktiv, welche tendenziell kürzere Abstellauern aufweisen und in den Velostationen bisher untervertreten sind (vergleiche Kapitel 3.1.3 und 3.1.4). Wie die Analyse in Kapitel 3.1.3 zudem weiter zeigt, wird der Grossteil der Velos im Bahnhofumfeld kürzer als 24 Stunden abgestellt. In Anbetracht dessen sowie der bewährten Praxis in niederländischen Velostationen (24 Stunden gratis), soll für die Velostationen in Bern ebenfalls ein Modell mit einer Gratis-Parkdauer von 24 Stunden geprüft werden.

Was die Festlegung der Tarife nach Überschreitung der Gratis-Parkdauer (und die Festsetzung der Preise von Abonnementen) betrifft, so gilt der Grundsatz, dass eine gute Auslastung der Velostationen wichtiger ist als hohe Einnahmen. Im Sinne der Förderung des Veloverkehrs gemäss Velo-Offensive, RGSK II und STEK 2016 sollen die Tarife somit die Attraktivität der Nutzung von Velostationen nicht spürbar reduzieren. Dies umso mehr als die Einnahmen aus den Parktarifen ohnehin nur einen geringen Anteil der Betriebskosten der Velostationen decken können (derzeit 13 Prozent, vergleiche Kapitel 3.3.2). Insgesamt soll dem Aspekt der Veloförderung mehr Gewicht beigemessen werden als einer kostendeckenden Tarifierung.

Bei der Anwendung eines Systems mit befristeter Gratis-Parkierung müssen voraussichtlich alle Velos beim Ein- und Austritt erfasst werden. Es ist wichtig, dass dieser Prozess schnell und effizient abgewickelt werden kann. Die Stadt Bern beteiligt sich deshalb an einem Projekt zur schweizweiten Vereinheitlichung der Zutritts- und Bezahlsysteme, welches unter anderem die Automatisierung der Registrierung, der Bezahlung und des Zugangs zu Velostationen vorsieht.

Generell sind grössere Velostationen kleineren vorzuziehen, weil sie nutzerfreundlicher gestaltet werden können (bessere personelle Betreuung, Angebot zusätzlicher Dienstleistungen).

#### Best Practice: Velostation in Utrecht



Der einfache Registrierungsprozess, ...



... die fahrbare Erreichbarkeit der Veloabstellplätze und die helle und einladende Gestaltung zeichnen diese Velostation aus. Quelle: TVS VP.

## 4.1.2 Leitlinien zur Lage und zur Veloerschliessung

Die bisherige Analyse hat gezeigt, dass Velofahrende mit Ziel Bahnhof Abstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe der Bahnhofzugänge benötigen, und dass es aufgrund der räumlich spezifischen Nachfrage einer Ausweitung des Angebotes an Veloabstellplätzen in jedem Sektor (Ost, Süd-West, Nord) bedarf. Es sollen deshalb in jedem Sektor eine oder mehrere neue Velostationen in unmittelbarer Nähe der Bahnhofzugänge gebaut werden. Bei der Optimierung der kombinierten Mobilität von Velo und Bahn, einem zentralen Anliegen des RGSK II und des STEK 2016, kommt den Velostationen eine Schlüsselrolle zu: Sie sollen einen möglichst komfortablen und schnellen Wechsel vom Velo auf die Bahn und umgekehrt ermöglichen. Für die Velofahrenden bedeutet das konkret, dass sie aus ihrer jeweiligen Zufahrtsrichtung von der breiten Velospur auf der Velohauptroute direkt in die Velostation einbiegen und bis zu ihrem Abstellplatz fahren können, von wo aus sie nach einem kurzen Fussweg zur Bahnhofunterführung und zu den Gleisen gelangen.

Die Velostationen sollen also direkt an den Velohaupttrouten und in unmittelbarer Nähe der Bahnhofzugänge zu liegen kommen. Die Abstellplätze sollen fahrend erreichbar sein. Weil die meisten Velostationen aufgrund der Platzverfügbarkeit wohl unterirdisch errichtet werden müssen, wird dadurch der Bau von Zufahrtsrampen nötig. Da der verfügbare Strassenraum zum Bau solcher Rampen knapp und ihre Erstellung städtebaulich heikel ist und den Zirkulationsraum der Fussgängerinnen und Fussgänger zerschneidet, bedarf es einer Fokussierung auf eine Rampe pro Velostation, die auf die Hauptzufahrtsrichtung des jeweiligen Sektors ausgerichtet ist. Auch aufgrund des Raumbedarfs der Rampen und deren städtebaulichen Problematik sollten deshalb eher wenige grosse Velostationen realisiert werden als viele kleine. Um einen möglichst schnellen und komfortablen Umstieg vom Velo auf den Zug zu ermöglichen, sollen die Velostationen möglichst direkt an die Personenunterführung des Bahnhofs angebunden sein.

Die Velostationen sollen zudem so gelegen sein, dass die Velofahrenden mit Ziel Bahnhof den Bahnhof- und den Bubenbergplatz in der Regel nicht überqueren müssen. Dies gilt insbesondere auch für den Nord-Süd-Verkehr im Verkehrsknoten Bubenbergplatz, da dieser für Velos nur beschränkte Kapazitäten aufweist. Dies erhöht den Komfort für die Velofahrenden und reduziert Konflikte zwischen dem Veloverkehr und den anderen Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Fussverkehr).

Zur optimalen Verteilung der abgestellten Velos und zur ausgeglichenen Auslastung der Velostationen ist die Inbetriebnahme eines Veloleitsystems zu prüfen, das bereits auf den Zufahrtsachsen zum Bahnhof die Belegung der Velostationen anzeigt und bei einer kritischen Auslastung einzelner Standorte ein gezieltes Ausweichen ermöglicht. In den Velostationen selbst zeigt das Leitsystem die Zahl der verfügbaren Plätze pro Reihe an, sodass die Velofahrenden rasch einen Platz finden können. Ein solches Veloleitsystem besteht beispielsweise in Utrecht (siehe Box). Auch die mögliche Einführung eines Veloleitsystems spricht für den Bau von wenigen grossen anstelle von mehreren kleinen Velostationen (oder für miteinander verbundene mittelgrosse Stationen, die eine betriebliche Einheit bilden). Je weniger Velostationen, desto übersichtlicher sind die Tafeln des Leitsystems und je grösser die betrieblichen Einheiten, desto einfacher lässt sich das System innerhalb der Velostationen umsetzen.

Bei der Planung der neuen Velostationen beim Bahnhof geniessen die Bedürfnisse der bahnnorientierten Nutzenden Priorität, da die Optimierung der Mobilitätskette Velo-Bahn im Vordergrund steht. Die Bedürfnisse der stadtorientierten Nutzenden sollen aber mitberücksichtigt werden, etwa durch die Planung weiterer Ein- und Ausgänge der Velostationen in Richtung Stadt.

## Best Practice: Veloleitsystem in Utrecht



Das Veloleitsystem lotst die Velofahrenden zur nächsten freien Velostation und ...



... garantiert ihnen das rasche Auffinden eines Platzes. Quelle: Gemeente Utrecht, TVS VP.

### 4.1.3 Leitlinien zum Betrieb

Die Einsatzplätze für Langzeitarbeitslose in den Velostationen haben aus Sicht der Direktion für Bildung, Soziales und Sport (BSS) der Stadt Bern weiterhin einen grossen Stellenwert. Die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) als Leistungsbestellerin und der Direktion BSS als Leistungserbringerin (über das Kompetenzzentrum Arbeit, KA) soll deshalb auch künftig fortgeführt werden. Angesichts der Zunahme der Anzahl Velostationen ist die Prüfung der Einbindung von weiteren Akteuren in den Betrieb sinnvoll.

Regelmässige personelle Präsenz ist in allen Velostationen zu gewährleisten. Die Intensität der Betreuung soll dabei von der Grösse der Velostation abhängen. Zumindest die grossen Velostationen sollen auch in Zukunft mit einer Werkstatt ausgestattet sein. Die Velo-Werkstätten stellen mit ihren Dienstleistungsangeboten einen Mehrwert für die Kunden dar und die daraus resultierenden Einnahmen ermöglichen es, einen Teil der Betriebskosten zu decken (vergleiche Kapitel 3.3.2). Ausserdem resultiert durch die Beschäftigung von Arbeitslosen auch ein gesellschaftlicher Mehrwert. Durch die Anwesenheit von Personal in den Velostationen wird zudem die soziale Sicherheit verbessert und die Einhaltung der Parkordnung kann gezielt kontrolliert werden.

Die Velostationen der Zukunft sollen nicht einfach nur Abstellflächen für Zweiräder sein, sondern eigentliche «Drehscheiben der kombinierten Mobilität» darstellen. Im Zentrum steht dabei die Mobilitätskette Velo-Bahn. Der Umstieg vom Velo auf die Bahn und umgekehrt soll in den Velostationen so effizient und komfortabel wie nur möglich erfolgen. Dazu gehören Elemente wie Schliessfächer zur Verstauung von Gepäck, Regenschutz oder Helm sowie Ladestationen für E-Bikes, die eine Heimfahrt mit vollem Akku ermöglichen. Die Velostationen sollen zukunfts offen sein und auch neuen Arten der kombinierten Mobilität sowie Sharing-Angeboten (wie z.B. Velo-verleihsysteme) eine Plattform bieten. Damit neue Mobilitätsformen in die Velostationen integriert werden können, sollen diese in flexibel nutzbaren Räumlichkeiten zu liegen kommen.

In den Velostationen sollen das Velo und der Sharing-Gedanke auch als Lifestyle-Elemente ausgespielt werden, etwa über eine Gestaltung der Stationen jenseits von grauen Betonwänden. Die Stationen könnten sogar mit einem Velo-Café oder einem Velozubehör-Shop kombiniert werden und die Übergänge von Velostationen in die Bahnhofsunterführungen können fließend sein.

### **Automatisierte Lagersysteme statt klassische Velostationen?**

Die Stadt Bern verfolgt die technischen Entwicklungen im Bereich der Veloparkierung mit Interesse. Deshalb wurden bei der Planung neuer Velostationen auch verschiedene Varianten von automatisierten Velolagersystemen geprüft. Diese Systeme schneiden bezüglich dem Flächenbedarf pro Velo, aber nicht zwingend auch beim Volumenbedarf pro Velo besser ab als klassische Velostationen. Sie bedingen aber gleichwohl Infrastrukturanlagen im öffentlichen Raum. Im Gegensatz zu einer klassischen Velostation ist bei einem automatisierten Lagersystem keine Zufahrtsrampe nötig, dafür werden aber mehrere Auf- und Rückgabeterminals benötigt. Solche Terminals zerschneiden den Raum zwar weniger stark als Zufahrtsrampen, ihre Errichtung ist aber gerade im städtebaulich und denkmalpflegerisch sensiblen Raum des UNESCO-Perimeters ebenfalls problematisch.

Automatisierte Lagersysteme schneiden bezüglich ihrer Nutzerfreundlichkeit schlechter ab als klassische Velostationen: Sie sind komplexer in der Bedienung und es fallen Wartezeiten bei der Veloaufgabe und -rückgabe an. Zudem lassen sich automatisierte Lagersysteme weniger gut mit Zusatzdienstleistungen wie einer Velowerkstatt kombinieren und die Kunden können sich bei Fragen oder Problemen nicht auf eine personelle Betreuung verlassen. Längerfristig sind automatisierte Lagersysteme zudem unflexibel, da diese in der Regel auf Boxen basieren, deren Grösse nicht auf die Abmessungen neuartiger Fahrzeuge angepasst werden kann.

Aufgrund dieser Überlegungen sieht die Stadt Bern beim Ausbau der Veloabstellmöglichkeiten im Bahnhofumfeld primär neue klassische Velostationen vor und keine automatisierten Lagersysteme (die einzige Ausnahme bildet die Option eines automatisierten Veloparkturms als Ersatzneubau für das bestehende Zackengebäude, vergleiche Kapitel 4.3.2). Sollten sich gewisse Einschätzungen durch technische Neuerungen verändern, zeigt sich die Stadt aber auch offen für die Planung automatisierter Systeme.

## **4.1.4 Leitlinien zu den Kosten und zur Finanzierung**

Der Betrieb der Velostationen kann und muss auch in Zukunft nicht kostendeckend sein. Durch Parkeinnahmen und Dienstleistungserlöse soll aber auch künftig ein angemessener Betriebskostenbeitrag erwirtschaftet werden.

Für die Planung und den Betrieb neuer Velostationen sollen Trägerschaften bestehend aus wichtigen Akteuren im Bahnhofumfeld ins Leben gerufen werden, um optimale Standorte zu sichern und Synergien im Betrieb nutzen zu können und um die Finanzierung breiter abzustützen. Idealerweise beteiligen sich gemäss dem Verursacherprinzip künftig die Betreiber von publikumsintensiven Einrichtungen im Bahnhofumfeld an der Finanzierung. Dazu zählen vor allen auch die Bahnen (SBB, RBS), welche einen wesentlichen Teil des Ziel- und Quellverkehrs generieren, aber per Gesetz bisher nicht verpflichtet sind, für ihre Kunden Abstellplätze bereitzustellen.

Die Investitionskosten für neue Velostationen können teilweise über Beiträge des Bundes aus den Agglomerationsprogrammen und durch Kantonsbeiträge gedeckt werden.

### 4.1.5 Leitlinien zum öffentlichen Raum

Der öffentliche Raum hat im Bahnhofumfeld eine grosse Bedeutung als Ankunfts-, Durchgangs- und Aufenthaltsraum. Zu seiner Aufwertung soll das Angebot an oberirdischen Veloabstellflächen im Bahnhofumfeld verkleinert werden. Zudem soll das in Teilen der Zufahrtssektoren Ost und Süd-West bereits heute bestehende Velo-Parkverbot<sup>18</sup> ausserhalb der markierten Abstellflächen (vergleiche Karte in Box auf übernächster Seite) weiter ausgedehnt werden. Durch die Verkleinerung der oberirdischen Abstellanlagen und die Unterbindung des Wildparkierens sollen verschiedene Ziele erreicht werden:

- **Aufwertung des Stadtbildes:** Grosse Ansammlungen von ungeordnet abgestellten Velos wirken sich negativ auf das Stadtbild aus. Durch die Reduktion der abgestellten Velos im öffentlichen Raum kommen die öffentlichen Räume und die Bausubstanz besser zur Geltung. Die Aufwertung des Stadtbildes ist vor allem innerhalb des UNESCO-Perimeters (vergleiche Karte in Box auf übernächster Seite) ein zentrales Anliegen des neuen Velo-Parkregimes.
- **Wiederherstellung von Aufenthalts- und Begegnungsräumen:** Durch die Reduktion der oberirdischen Veloabstellplätze können die frei gewordenen Flächen wieder ihrer ursprünglichen Funktion als Aufenthalts- und Begegnungsräume zugeführt und aufgewertet werden. Dadurch erhöht sich tendenziell auch die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Menschen im Bahnhofumfeld, was im Interesse des dort ansässigen Gewerbes liegt.
- **Ermöglichung neuer Gewerbenutzungen:** Das Gewerbe im Bahnhofumfeld kann dadurch gefördert werden, dass punktuell Veloabstellplätze zu Gunsten von Aussennutzungen, etwa der Aussenbestuhlung von Gastronomiebetrieben, aufgehoben oder reduziert werden.
- **Verbesserung der Zirkulationsräume:** Veloabstellanlagen stellen für Fussgängerinnen und Fussgänger oft ein Hindernis dar, etwa wenn sie entlang von Trottoirs zu liegen kommen und die Fussgängerwege verschmälern. Durch die Aufhebung und Verkleinerung der Abstellanlagen erhalten die Fussgängerinnen und Fussgänger mehr Raum und der Fussverkehr im Bahnhofumfeld wird flüssiger.

Die Stadt hat noch nicht abschliessend beschlossen, an welchen Standorten im öffentlichen Raum Veloabstellflächen in Zukunft aufgehoben oder reduziert werden sollen. Festgehalten hat der Gemeinderat, dass die Abstellprovisorien am Hirschengraben mit der Inbetriebnahme einer Velostation Hirschengraben aufgehoben werden sollen. Voraussetzung hierfür ist, dass Abstellflächen in der näheren Umgebung erstellt werden.

#### Grosse Potenziale zur Aufwertung des öffentlichen Raumes

Zur Ermittlung des Ausbaubedarfs in Velostationen wird in diesem Konzept von der Reduktion oberirdischer Veloabstellplätze an vier Standorten ausgegangen, die ein besonders grosses Potenzial zur Aufwertung des öffentlichen Raumes aufweisen (vergleiche Karte am Ende der Box):

##### Sektoren Nord und Süd-West:

##### Schanzenbrücke

In den Sektoren Nord und Süd-West könnte die Schanzenbrücke von den abgestellten Velos befreit und der Komfort für die Fussgängerinnen und Fussgänger dadurch massgeblich erhöht werden (vergleiche Abbildung rechts). Auf der Schanzenbrücke würden dadurch rund 200



<sup>18</sup> Eigentlich handelt es sich sogar um ein Halteverbot.

Abstellplätze wegfallen (gemäss Planungswert von zwei Velos pro Laufmeter). Da diese mehrheitlich im Norden der Schanzenbrücke liegen, werden 150 Plätze dem Sektor Nord und 50 Plätze dem Sektor Süd-West angerechnet. Die effektive Belegung der Schanzenbrücke beträgt jedoch rund 500 Velos. Die Differenz ergibt sich durch die Überbelegung der Abstellplätze und die ausserhalb der Abstellplätze parkierten Velos.

### **Sektor Süd-West: Hirschengraben**

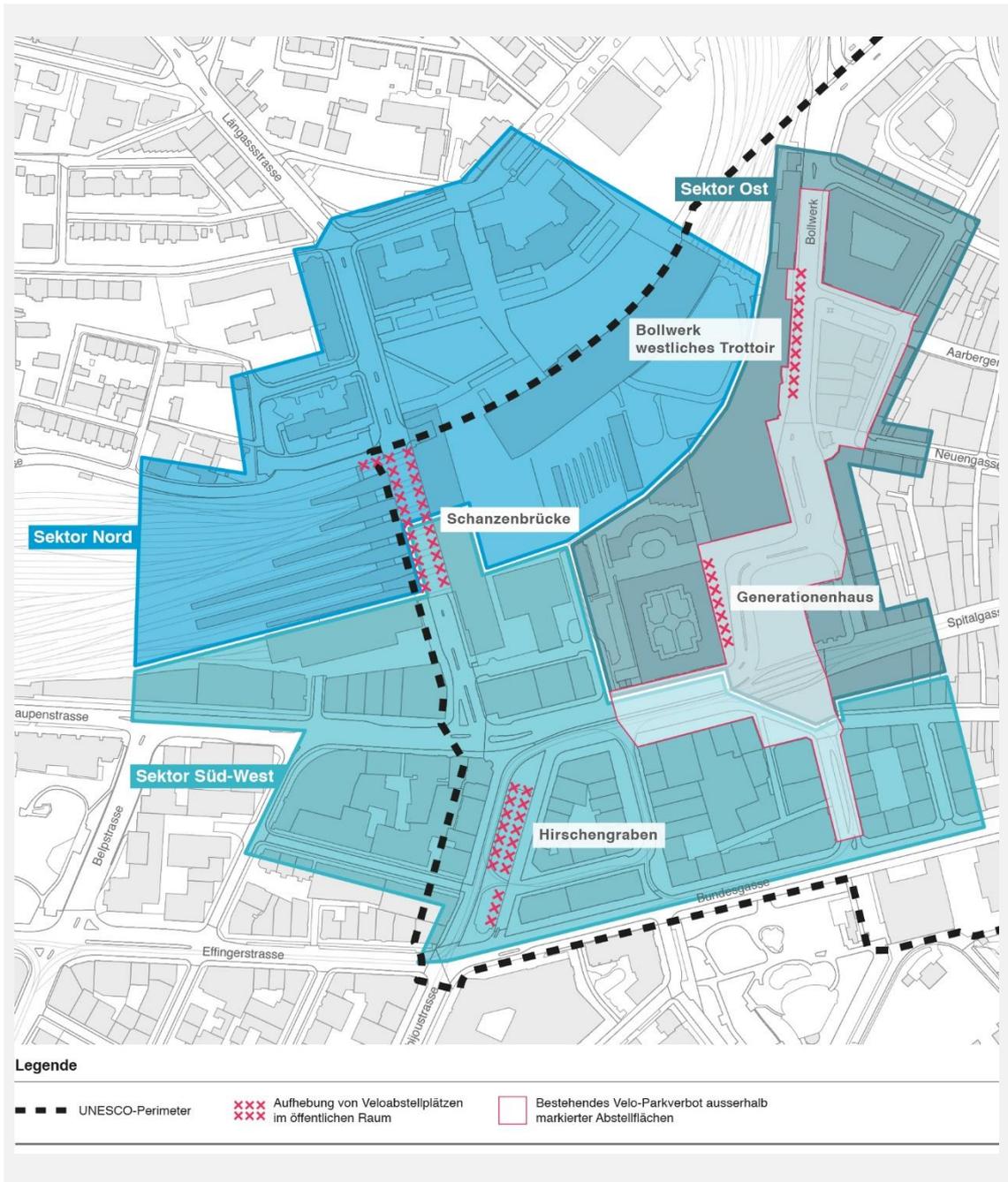
Im Sektor Süd-West könnte der Hirschengraben durch eine Aufhebung der provisorischen Veloabstellanlage wieder als Parkanlage genutzt werden (vergleiche Abbildung 1-1). Dadurch würde ein Teil des Stadtbildes im UNESCO-Perimeter stark aufgewertet und die Aufenthaltsqualität wesentlich gesteigert. Das Abstellplatz-Provisorium Hirschengraben verfügt über eine Kapazität von rund 250 Veloabstellplätzen, ist aber mit rund 600 abgestellten Velos heute stark überbelegt. Voraussetzung für die Aufhebung des Provisoriums ist der Bau einer Velostation unter dem Hirschengraben oder die Realisierung einer anderen Velostation im Sektor Süd-West, welche sowohl für bahnhof- als auch für stadtorientierte Nutzende eine hinsichtlich ihrer Lagequalität vergleichbare Alternative darstellt.

### **Sektor Ost: Generationenhaus und Bollwerk**

Im Sektor Ost könnten die Velo-Parkflächen entlang des Generationenhauses entfernt werden, wodurch dieses historische Gebäude wieder besser zur Geltung käme und der im UNESCO-Perimeter gelegene Bahnhofplatz im Allgemeinen optisch aufgewertet würde (vergleiche Abbildung rechts oben). Zudem würde mit der Aufhebung der Veloabstellanlagen auch mehr Platz für die Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen. Im Weiteren könnten beim Bollwerk im Zusammenhang mit dem Neubau des Gebäudes Bollwerk 2-8 die Veloabstellplätze auf dem westlichen Trottoir aufgehoben werden, welche die Fussgängerinnen und Fussgänger ebenfalls stark behindern (vergleiche Abbildung rechts unten). Durch die Aufhebung der beiden Standorte würden rund 300 Abstellplätze entfallen, die derzeit effektiv mit über 500 Velos belegt sind.

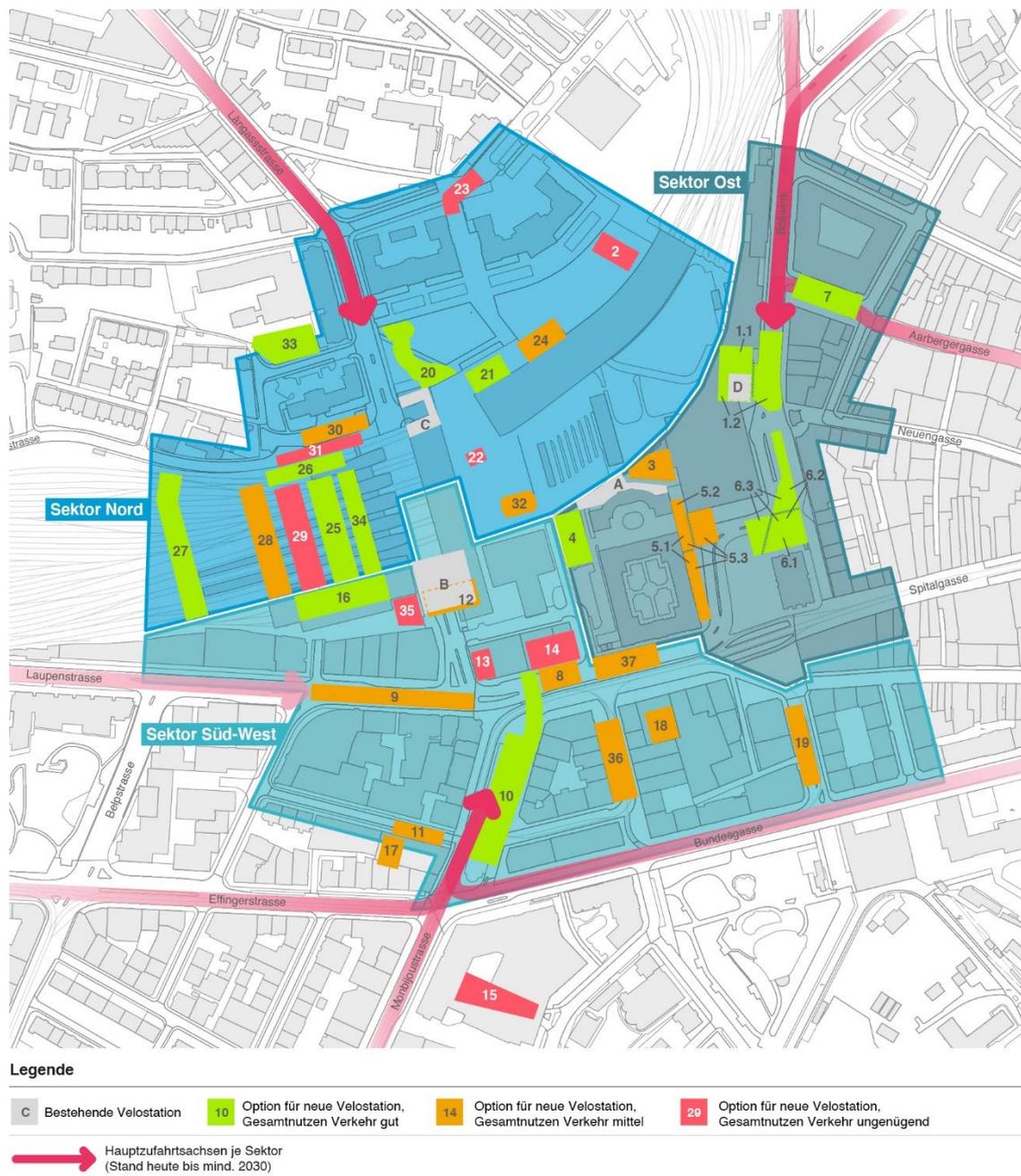


Die Angebotsreduktion im skizzierten Umfang entspricht einem Abbau von rund 150 Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum im Sektor Nord, 300 Plätzen im Sektor Süd-West und 300 Plätzen im Sektor Ost. Diese im öffentlichen Raum wegfallenden Plätze wurden im Kapitel 3.2.2 bei der Berechnung der Angebotslücke von 2030 berücksichtigt (vergleiche Tabelle 3-6).



## 4.2 Mögliche Standorte für Velostationen und ihr verkehrlicher Nutzen

Zur Bestimmung möglicher Standorte für neue Velostationen wurden in einem ersten Schritt **alle denkbaren Optionen** im Bahnhofumfeld systematisch zusammengetragen. Abbildung 4-1 bietet einen Überblick über die insgesamt 37 ermittelten Standorte, die für den Bau von Velostationen in Frage kommen könnten. Die einzelnen Optionen sind in Tabelle 4-1 genauer beschrieben. Die angegebenen Werte zu den Kapazitäten stellen erste Schätzungen dar. An gewissen Standorten sind je nach Ausbauvariante verschiedene Kapazitäten denkbar (vergleiche Tabellen im Anhang II), in diesen Fällen wurde der Mittelwert der möglichen Bandbreite angegeben. Bei den neuen Velostationen wurden alle Werte auf 50 gerundet.



**Abbildung 4-1:** Mögliche Standorte für neue Velostationen im Bahnhofumfeld. Grafik: CRK.

In einem zweiten Schritt wurden die Optionen systematisch und detailliert auf ihren **verkehrlichen Nutzen** hin überprüft. Dazu wurden die Standorte nach folgenden Kriterien bewertet:

- Gute Lage:
  - Erreichbarkeit für den Veloverkehr
  - Erschliessung der Abstellanlage
  - Verkehrliche Konflikte
- Anbindung an den Bahnhof
- Grösse und Qualität

Die verkehrliche Bewertung der Standorte ist durch die Farbe ihrer Grundrisse in Abbildung 4-1 erkennbar. Standorte mit einer guten verkehrlichen Bewertung sind grün eingefärbt, Standorte mit einer mittleren verkehrlichen Bewertung orange und Standorte mit einer ungenügenden verkehrlichen Bewertung rot. Die detaillierten verkehrlichen Bewertungen sind den Tabellen Anhang II zu entnehmen. Die bestehenden Velostationen sind grau dargestellt. Für die Standorte mit einem guten oder mittleren verkehrlichen Nutzen wurde die Machbarkeit vertieft abgeklärt (siehe Kapitel 4.4). Die Standorte mit ungenügendem verkehrlichen Nutzen wurden nicht weiterverfolgt – es sind dies (vergleiche Abbildung 4-1 und Tabelle 4-1):

- *Bubenbergzentrum I (13) und II (14)*: nicht erschliessbar
- *Gepäckttunnel West (29)*: für Velofahrer nur schwer erreichbar
- *Mobilier (15), Parking Sidlerstrasse (23)*: schlechte Anbindung an den Bahnhof
- *RBS-Bahnhof (2)*: Konflikt mit geplanter Nutzung als Logistikplattform
- *Plattform Merkurgässchen (35)*: Konflikt mit Nutzung durch Fussgänger
- *Turm Parkterrasse (22), Stadtbachstrasse (31)*: zu geringe Kapazität

**Tabelle 4-1:** Die verschiedenen Ausbauoptionen und ihre verkehrliche Bewertung.

Sektor	Nr.	Bezeichnung	Kapazität*	Beschrieb	Bewertung Verkehr	Weiterverfolgen?
Sektor Nord	C	Schanzenbrücke	300	bestehende Velostation		
	20	Zugang Länggasse**	1'350	unterirdisch, integriert im neuen Bahnhofzugang Länggasse	●	ja
	21	Grosse Schanze (OG Parkterrasse)	550	oberirdisch, in bestehenden Räumen der grossen Schanze AG	●	ja
	22	Turm Parkterrasse	200	oberirdisch	●	nein
	23	Parking Sidlerstrasse	250	unterirdisch, im Parking Sidlerstrasse	●	nein
	24	Bahnhofparking	300	unterirdisch, im Bahnhofparking	●	ja
	25	Plattform Welle	1'100	oberirdisch, mit Welle verbundene Plattform über den Gleisen	●	ja
	26	Plattform Stadtbachstrasse	700	oberirdisch, mit Stadtbachstrasse verbundene Plattform	●	ja
	27	Plattform Passage West	1'500	oberirdisch, Plattform über den Gleisen	●	ja
	28	Plattform Gleisfeld	1'100	oberirdisch, Plattform über den Gleisen	●	ja
	29	Gepäckttunnel West	500	unterirdisch, im Gepäckttunnel unter den Gleisen	●	nein
	30	Theatersammlung	350	oberirdisch, in den Räumlichkeiten der Theatersammlung	●	ja
	31	Stadtbachstrasse	250	unterirdisch, im Dienstgebäude der SBB unter der Stadtbachstrasse	●	nein
	32	Perronplatte	750	oberirdisch	●	ja
	33	UniS	1'250	unterirdisch, im Garten der UniS	●	ja
	34	Verbreiterung Welle	950	oberirdisch, Verbreiterung der Welle	●	ja

Sektor Ost	A	Milchgässli	420	bestehende Velostation		
	D	Bollwerk	270	bestehende Velostation		
	1.1	Ersatzneubau Bollwerk	1'750	Erdgeschoss und unterirdisch		ja
	1.2	Ersatzneubau Bollwerk inkl. Strassenraum	2'750	Erdgeschoss und unterirdisch		ja
	2	RBS-Bahnhof	600	unterirdisch, im derzeitigen RBS-Bahnhof		nein
	3	Turm Zackengebäude	700	oberirdisch		ja
	4	Ersatzneubau 4B	600	unterirdisch		ja
	5.1	Generationenhaus, Variante «lang»	550	unterirdisch		ja
	5.2	Generationenhaus, Variante «kurz»	350	unterirdisch		ja
	5.3	Generationenhaus, Variante «kurz» inkl. Ladenflächen Christoffel-Unterführung	700	unterirdisch		ja
	6.1	Bahnhofplatz Ost, Variante «kurz»	450	unterirdisch		ja
	6.2	Bahnhofplatz Ost, Variante «lang»	800	unterirdisch		ja
	6.3	Bahnhofplatz Ost, Variante «lang» inkl. Ladeflächen Christoffel-Unterführung	1'300	unterirdisch		ja
	7	Aarberggasse	500	unterirdisch		ja
Sektor Süd-West	B	PostParc	1'000	bestehende Velostation		
	8	Bubenbergplatz West	1'000	unterirdisch		ja
	9	Laupenstrasse	750	unterirdisch		ja
	10	Hirschengraben	2'350	unterirdisch		ja
	11	Maulbeerstrasse	500	unterirdisch		ja
	12	Erweiterung PostParc	750	unterirdisch		ja
	13	Bubenbergzentrum I	250	unterirdisch, unter Ersatzneubau		nein
	14	Bubenbergzentrum II	400	unterirdisch		nein
	15	Mobilier	500	unterirdisch, im Parking der Mobilier		nein
	16	Welle 7	650	auf Deck 1 oder 2 der Welle 7 (Umnutzung)		ja
	17	Kino Alhambra	500	im Kino Alhambra (Umnutzung)		ja
	18	Kino Gotthard	550	im Kino Gotthard (Umnutzung)		ja
	19	Christoffelgasse	750	unterirdisch		ja
35	Plattform Merkgässchen	200	oberirdisch, von Schanzenbrücke erreichbare Plattform		nein	
36	Schwanengasse	850	unterirdisch		ja	
37	Bubenbergplatz Ost	800	unterirdisch		ja	



Gesamtnutzen Verkehr gut



Gesamtnutzen Verkehr mittel



Gesamtnutzen Verkehr ungenügend

\* Schätzung für künftige Velostationen. Wo in den zugrundeliegenden Daten Bandbreiten angegeben waren, wurden Mittelwerte verwendet. Alle Werte (ausser jene von bestehenden Stationen) wurden auf 50 gerundet. Für bestehende Velostationen wurden die effektiv vorhandenen Veloabstellplätze angegeben.

\*\* Die Velostation Zugang Länggasse würde mit der Velostation Schanzenbrücke kombiniert werden, wodurch eine Velostation mit insgesamt 1'650 Plätzen entstehen würde.

### 4.3 Prioritäre und ergänzende Velostationen

In den strategischen Leitlinien (Kapitel 4.1) wurden verschiedene Vorgaben für künftige Velostationen formuliert. Die wichtigsten Kriterien, welche eine Velostation erfüllen sollte, sind demnach:

- **Gute Lage:** Die Velostation soll an einer Hauptzufahrtsachse und möglichst nahe bei einem Bahnhofsingang gelegen sein. Sie soll für Velofahrende möglichst ohne eine Überquerung des Bahnhof- und Bubenbergplatzes erreichbar sein. Die Zufahrt soll von guter Qualität sein.
- **Direkte Bahnhofanbindung:** Die Velostation soll möglichst einen direkten Zugang zur Personenunterführung des Bahnhofs aufweisen.

- **Grosse Kapazität:** Die Velostation soll möglichst gross sein.<sup>19</sup> Einerseits ermöglicht dies einen wirtschaftlichen Betrieb. Andererseits kann dadurch die Zahl der Velostationen insgesamt klein gehalten werden. Dadurch können die Eingriffe in den sensiblen Stadtraum begrenzt (Zufahrtsrampen etc.) und die Einführung eines Velo-Leitsystems vereinfacht werden.

Velostationen, die die Kriterien zur Lage und Bahnhofanbindung besonders gut erfüllen und zugleich Platz für mindestens 1'500 Velos bieten, werden im Folgenden als **prioritäre Velostationen** bezeichnet. Sie sind unerlässlich, um die in den Leitlinien formulierten qualitativen und quantitativen Ziele zu erreichen. Ohne prioritäre Velostationen in allen drei Sektoren können die angestrebten Ausbauziele je Sektor nicht in der angestrebten Qualität erreicht werden. Entsprechend müssen die Standorte für prioritäre Velostationen möglichst bald für die Veloparkierung gesichert werden.

Velostationen, welche die oben genannten drei Kriterien nicht vollständig erfüllen, aber dennoch einen guten oder mittleren verkehrlichen Gesamtnutzen (gemäss Tabelle 4-1) aufweisen, werden als **ergänzende Velostationen** bezeichnet. Sie werden benötigt, um die sektorspezifischen Ausbauziele zu erreichen. Für die Umsetzung der Vorgaben der Leitlinien ist es nicht entscheidend, welche ergänzenden Velostationen realisiert werden, solange dabei die Ausbauziele je Sektor erreicht werden können. Bei der Wahl der Standorte von ergänzenden Velostationen besteht somit ein gewisser Spielraum. Im Folgenden werden die prioritären und ergänzenden Velostationen für jeden Sektor hergeleitet.

### 4.3.1 Sektor Nord

Der Veloverkehr aus dem Norden wird auf der Länggass- und Schanzenstrasse gebündelt, welche durch das Gesamtvorhaben ZBB einen eigenen Bahnhofzugang erster Priorität erhält. Die Velostation *Zugang Länggasse (20)* stellt die Ausbauoption dar, welche am nächsten bei diesem Bahnhofsingang zu liegen käme. Von der Länggassstrasse herkommend, könnten die Velofahrenden unmittelbar beim neuen Bahnhofsingang in die zweigeschossige Velostation fahren. Von dort aus hätten sie direkten Zugang zu allen Gleisen. Die Station würde rund 1'350 Velos Platz bieten und könnte mit der bestehenden Velostation Schanzenbrücke verbunden werden, welche derzeit 300 Veloabstellplätze umfasst. Dadurch könnte eine grosse Velostation mit rund 1'650 Abstellplätzen realisiert werden.

Eine weitere Ausbauoption, jedoch in deutlich kleinerer Grössenordnung, stellt eine Velostation auf der *Grossen Schanze (21)* dar, die im Obergeschoss der bestehenden Räumlichkeiten der Grossen Schanze AG realisiert werden könnte. Hier wären rund 550 Abstellplätze denkbar. Die Velostation wäre entweder über einen kleinen Anstieg südlich des künftigen Bahnhofzugangs Länggasse zu erreichen oder via Länggassstrasse, Sidlerstrasse und Hochschulstrasse. Die Personenunterführung wäre von der Velostation aus über den Schanzenlift direkt erreichbar.

Auch im unter der Grossen Schanze gelegenen *Bahnhofparking (24)* ist eine Velostation denkbar, die über eine Rampe von der Grossen Schanze aus erreichbar wäre. Durch eine teilweise Umnutzung der Autoparkplätze könnten dort nach ersten Schätzungen rund 300 Veloabstellplätze realisiert werden. Die Velostation wäre zudem ebenfalls über den Schanzenlift an die Personenunterführung angebunden.

---

<sup>19</sup> Bei Velostationen, die mit anderen neuen oder bestehenden Velostationen verbunden werden können, ist nebst der Kapazität der einzelnen Stationen auch die gesamte Kapazität der miteinander verbundenen Stationen zu betrachten.

Eine weitere, etwas unkonventionelle Option bestünde darin, eine Rampe vom «Zwischenpodest» zwischen PostParc und Parkterrasse hinunter zur Parkfläche neben der Postautostation zu ziehen und einen Teil der heutigen Autoparkplätze künftig für die Veloparkierung vorzusehen. Durch diese Option *Perronplatte (32)* könnten rund 750 Abstellplätze erstellt werden. Eine Anbindung an die Personenunterführung besteht über Lifte zur heutigen Hauptpassage des Bahnhofs. Im ersten Ausbauschnitt ZBB soll am Südrand der Perronplatte ein weiterer Lift zur Unterführung Mitte entstehen. Zu Fuss sind die Perrons zudem via Fussgängerstreifen über die Schanzenbrücke und die Welle erreichbar.

Auch westlich der Schanzenstrasse gibt es diverse Optionen für Velostationen. So könnten Velofahrende von der Länggasse herkommend rechts in die Hochschulstrasse abbiegen und über eine Rampe unter den Garten der *UniS (33)* abtauchen, in dem eine Velostation mit Platz für rund 1'250 Velos zu liegen käme. Diese Velostation würde jedoch in grosser Distanz zum Bahnhof liegen und entsprechend auch über keine Anbindung zur Personenunterführung verfügen.

In unmittelbarer Bahnhofsnähe gelegen sind hingegen die Räumlichkeiten der *Theatersammlung (30)*, die zur Velostation umgenutzt werden könnten. Hier könnten rund 350 Velos Platz finden. Die Welle und der neue Bahnhofzugang Länggasse wären von diesem Standort aus jeweils in einer Minute zu Fuss erreichbar, ein direkter Anschluss an die Personenunterführung bestünde jedoch auch hier nicht.

Im Weiteren gäbe es die Möglichkeit, durch den Bau von Plattformen über dem westlichen Gleisfeld Veloabstellplätze zu schaffen. Hier sind verschiedene Optionen denkbar. Auf einer *Plattform* über den Gleisen entlang der *Stadtbachstrasse (26)* könnten rund 700 Velos Platz finden. Durch eine *Verbreiterung der Welle (34)* könnten auf der bestehenden Passerelle rund 950 Abstellplätze geschaffen werden. Eine *Plattform* westlich der *Welle (25)*, die über Fussgängerzugänge mit dieser verbunden wäre, könnte rund 1'100 Velos Platz bieten. Auch noch weiter westlich wären Veloplattformen denkbar, so etwa die Option *Plattform Gleisfeld (28)* mit rund 1'100 Plätzen oder die Option *Plattform Passage West (27)* mit 1'500 Plätzen. Die Option *Plattform Gleisfeld (28)* liesse sich mit der Welle über die neue begehbare Überdachung verbinden, welche bis Ende 2019 über dem Perron 5 zwischen den Gleisen 9 und 10 entsteht. Eine *Plattform Passage West (27)* könnte erst in Verbindung mit dem zweiten ZBB-Ausbauschnitt (ab 2040) direkt mit den Perrons verbunden werden.

Alle Plattformoptionen über den Geleisen sind für Velofahrende aus dem Norden gut erreichbar. Zudem könnten diese Velostationen durch ihre oberirdische Lage (Tageslicht) attraktiv sein. Die Bahnhofanbindung der Optionen über dem Gleisfeld ist jedoch nicht optimal, weil kein direkter Anschluss an die Personenunterführung besteht und somit die Gleise der RBS nicht direkt erreicht werden können. Die weiter westlich gelegenen Optionen liegen zudem nicht an der Hauptzufahrtsachse und sind für Velofahrende deshalb mit einem Umweg verbunden.

Die Analyse der Ausbauoptionen im Sektor Nord zeigt, dass die anfangs erwähnte Velostation beim **Zugang Länggasse (20)** als einzige alle Anforderungen an eine **prioritäre Velostation** erfüllen kann. Sie ist die einzige Velostation, welche für Velofahrende ohne Umweg direkt von der Hauptzufahrtsachse zu erreichen ist und gleichzeitig direkten Zugang zu allen Gleisen (inkl. dem RBS-Bahnhof) bietet. Durch ihre grosse Kapazität von 1'650 Plätzen (inkl. der schon bestehenden 300 Plätze der Velostation Schanzenbrücke) kann sie wirtschaftlich betrieben werden. Die Realisierung der prioritären Velostation *Zugang Länggasse (20)* ist deshalb von entscheidender

der Bedeutung, ohne sie können die in den Leitlinien definierten Ziele im Sektor Nord nicht erreicht werden. Alle anderen in diesem Kapitel diskutierten Optionen sind als mögliche **ergänzende Velostationen** einzustufen.

### 4.3.2 Sektor Ost

Der Veloverkehr aus dem Osten wird durch das Bollwerk kanalisiert. Direkt beim Bollwerk besteht bereits eine Velostation mit 200 Abstellplätzen, welche im Jahr 2019 um 70 Plätze erweitert wurde, ab etwa 2027 aber einem Ersatzneubau weichen muss. Es bietet sich an, im entstehenden *Ersatzneubau Bollwerk (1)* eine grosse Velostation mit direkter Verbindung zur Personenunterführung zu errichten. Diese Velostation könnte entweder ausschliesslich im Ersatzneubau zu liegen kommen (*Variante 1.1*) oder auch Teile des benachbarten unterirdischen Strassenraums umfassen (*Variante 1.2*). Die erste Variante könnte Schätzungen zufolge rund 1'750 Velos Platz bieten, die zweite rund 2'750 Velos. Bei beiden Varianten würde die Erschliessung über eine Rampe im Ersatzneubau erfolgen.

Eine weitere Option im Sektor Ost stellt eine unterirdische Velostation in der *Aarberggasse (7)* dar, in der rund 500 Abstellplätze realisiert werden könnten. Diese Velostation könnte aufgrund ihrer Lage vor allem für die Obere Altstadt interessant sein.

Unter dem östlichen Bahnhofplatz könnte ebenfalls eine Velostation entstehen. Diese Velostation *Bahnhofplatz Ost (6)* wäre über eine Zufahrtsrampe nördlich oder östlich der Heiliggeistkirche erreichbar. Sie könnte an die Christoffel-Unterführung und allenfalls auch an die Passage beim Ausgang Neugasse angebunden werden. Auch bei dieser Velostation bieten sich mehrere Ausführungsvarianten an. Die kurze *Variante 6.1* könnte Platz für rund 450 Velos bieten, in der langen *Variante 6.2* liesse sich Raum für rund 800 Velos schaffen. Die lange Variante liesse sich durch eine Umnutzung der Ladenflächen in der Christoffel-Unterführung sogar noch weiter vergrössern (*Variante 6.3*) und könnte so rund 1'300 Abstellplätze unterbringen. Auch die verschiedenen Varianten der Option *Bahnhofplatz Ost (6)* wären durch ihre Lage am Rande der Altstadt für stadtorientierte Nutzende attraktiv.

Im Westen des Bahnhofplatzes könnte eine unterirdische Velostation entlang der Fassade des *Generationenhauses (5)* gebaut werden. Auch dieser Standort ist in mehreren Ausführungen denkbar und könnte abhängig davon Platz für rund 550 Velos (*Variante 5.1* «lang»), 350 Velos (*Variante 5.2* «kurz») oder 700 Velos (*Variante 5.3* «kurz» inkl. Umnutzung von Ladenflächen in der Christoffel-Unterführung) bieten. Die Velostation *Generationenhaus (5)* liesse sich entweder über eine Verbindung mit der Velostation Milchgässli an die Personenführung anbinden oder durch einen direkten Zugang zur Christoffel-Unterführung bei einer Realisierung der *Variante 5.3*.

Ein ganz anderer Ansatz zur Erstellung von Veloabstellplätzen wäre ein vollautomatischer Veloparkturm am Standort des sogenannten Zackengebäudes zwischen Burgerspittel und Wand zu Perronhalle des Bahnhofs. Diese Option *Turm Zackengebäude (3)* könnte rund 700 Velos Platz bieten. Der Zugang zum Bahnhof könnte über die in unmittelbarer Nähe gelegene Rampentreppe der Velostation Milchgässli erfolgen.

Die letzte Ausbauoption, welche für den Sektor Ost in Betracht gezogen wird, ist eine Velostation im Untergeschoss des *Ersatzneubaus 4B (4)* des ehemaligen Schwesternhauses. Dort ist eine Station mit rund 600 Abstellplätzen denkbar, welche mit der neuen Personenunterführung verbunden werden könnte. Die Velostation könnte eventuell auch mit der direkt angrenzenden Velostation Milchgässli baulich verbunden werden. Noch im Gang sind vertiefende Abklärungen im

laufenden Verfahren zum *Ersatzneubau 4B (4)* zur Frage, ob darin allenfalls eine Velostation mit einer Kapazität von deutlich mehr als 600 Abstellplätzen geschaffen werden könnte.

Der Überblick über die Optionen in Sektor Ost zeigt, dass die Velostation ***Ersatzneubau Bollwerk (1)*** als einzige alle Anforderungen an eine **prioritäre Velostation** erfüllen kann: Mit je nach Ausführung rund 1'750 Plätzen (*Variante 1.1*) oder 2'750 Plätzen (*Variante 1.2*) weist sie als einzige Station im Sektor Ost die erforderliche Kapazität von mindestens 1'500 Abstellmöglichkeiten auf und kann dadurch wirtschaftlich betrieben werden. Sie liegt direkt an der Hauptzufahrtsachse und ist somit ohne Umwege erreichbar, gleichzeitig liegt sie vor dem Bahnhofplatz und reduziert so die Konflikte zwischen dem Veloverkehr und anderen Verkehrsarten (Fussverkehr, ÖV, motorisierter Individualverkehr) in diesem Bereich. Die Personenunterführung ist von der Velostation aus direkt zugänglich. Die Velostation *Ersatzneubau Bollwerk (1)* ist also zwingend nötig, um die Anforderungen aus den Leitlinien im Sektor Ost erfüllen zu können. Alle weiteren in diesem Kapitel behandelten Optionen sind als mögliche **ergänzende Velostationen** zu betrachten.

### 4.3.3 Sektor Süd-West

Die folgenden Ausführungen zum Sektor Süd-West sind deutlich umfangreicher als jene zu den Sektoren Nord und Ost. Der Grund dafür liegt einerseits darin, dass im Sektor Süd-West das angestrebte Angebot nicht ohne die Umsetzung von Velostationen erreicht werden kann, die von verschiedenen Stellen fachlich umstritten sind. Andererseits wurde der Gemeinderat vom Stadtrat explizit beauftragt, Alternativen zu einer Velostation Hirschengraben vertieft zu prüfen, wobei solche Alternativen zwingend ebenfalls im Sektor Süd-West liegen müssen.

#### a) Mögliche Standorte im Überblick

Aus dem Süden ist der Bahnhof für Velofahrende über den Hirschengraben erreichbar, bei dem der Veloverkehr aus den Hauptzufahrtsrichtungen Effingerstrasse, Monbijoustrasse und Bundesgasse kanalisiert wird. Aus dem Westen erfolgt die Zufahrt via Laupenstrasse. Bei den Optionen im Sektor Süd-West ist zu unterscheiden zwischen Standorten, die aus den südlichen Hauptzufahrtsrichtungen (Monbijoustrasse, Bundesgasse und Effingerstrasse via Hirschengraben) auf direktem Weg mit oder ohne Nord-Süd-Querung des Bubenbergplatzes erreichbar sind.

Diese Unterscheidung ist deshalb wichtig, weil auch nach der Umsetzung der ZBB-Verkehrsmassnahmen der Knoten Bubenbergplatz stark belastet sein wird. Die Bewältigung der neuen Passantenströme, des öffentlichen Verkehrs und des querenden Veloverkehrs stellt dort auch in Zukunft – und selbst mit reduziertem MIV-Aufkommen – eine grosse Herausforderung dar. Velostationen im Sektor Süd-West müssen deshalb so gelegen sein, dass der Veloverkehr bei der Zufahrt von der Bundesgasse, der Monbijou- und der Effingerstrasse den Knoten Bubenbergplatz nicht überqueren muss, weil am Knoten die Kapazitäten für den Nord-Süd-Veloverkehr stark limitiert sind und weil mit einer solchen Entflechtung die Konflikte zwischen Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr beim Hirschengraben Nord reduziert werden können. Diese Anforderung müssen insbesondere prioritäre und grössere ergänzende Velostationen erfüllen.

#### Standorte ohne Nord-Süd-Querung Bubenbergplatz

Beim Bubenbergzentrum wird es künftig einen Bahnhofzugang erster Priorität geben (vergleiche Abbildung 3-2). Im Rahmen der Bauarbeiten zur Erstellung des Zugangs beim Hirschengraben wäre es möglich, eine direkt an die Unterführung anschliessende Velostation unter dem Hirschengraben zu errichten. Die Velostation *Hirschengraben (10)* könnte ein- oder zweigeschossig gebaut werden und Platz für rund 1'650 oder 3'000 Velos bieten (nachfolgend wird als Kapazität der

gerundete Mittelwert von 2'350 Velos verwendet). Die Zufahrt zur Station würde über eine am südlichen Ende des Hirschengrabens gelegene Rampe erfolgen und käme somit direkt dort zu liegen, wo der Veloverkehr aus der Effingerstrasse, der Monbijoustrasse und der Bundesgasse zusammentrifft. Die Station wäre dadurch für Velofahrende von Süden und mehrheitlich auch vom Westen her bestens erreichbar und würde Konflikte zwischen Velofahrenden und anderen Verkehrsteilnehmenden auf dem Bubenbergplatz reduzieren.

Eine weitere Option, die sich ebenfalls im Rahmen der Bauarbeiten zum neuen Bahnhofzugang beim Hirschengraben realisieren liesse, wäre eine Velostation unter dem westlichen Bubenbergplatz. Diese Option *Bubenbergplatz West (8)* könnte bei einer doppelstöckigen Ausführung rund 1'000 Plätze fassen und würde direkt bei der neuen Bahnhofspassage zu liegen kommen und dadurch über eine ideale Bahnhofanbindung verfügen. Sie wäre für Velofahrende sowohl über die Hauptzufahrtsachse via Hirschengraben als auch via Laupenstrasse erreichbar.

Südlich des Generationenhauses liesse sich eine Velostation *Bubenbergplatz Ost (37)* mit rund 800 Abstellplätzen errichten, die über eine Rampe in der Schwanengasse und die alte Personenunterführung unter dem Bubenbergplatz erschlossen werden könnte. Allenfalls könnte die Velostation auch mit der Christoffel-Unterführung verbunden werden.

In etwas grösserer Distanz zum Bahnhof gelegen, liessen sich in der *Maulbeerstrasse (11)*, der *Christoffelgasse (19)* und der *Schwanengasse (36)* unterirdische Velostationen mit einer Kapazität von rund 500, 750 und 850 Abstellplätzen realisieren. Während die Velostation bei der *Christoffelgasse (19)* allenfalls mit der Christoffel-Unterführung verbunden werden könnte, würden die Velostationen in der *Maulbeerstrasse (11)* und der *Schwanengasse (36)* über keine direkte Bahnhofanbindung verfügen.<sup>20</sup>

Neue Velostationen liessen sich auch in den Sälen von ehemaligen Kinos realisieren. So könnten im *Kino Alhambra (17)* rund 500 Velos und im *Kino Gotthard (18)* rund 550 Velos Platz finden. Beide Standorte verfügen jedoch über keine direkte Bahnhofanbindung. Die Lage des *Kino Alhambra (17)* ist zudem nicht optimal, weil dieser Standort nicht direkt an einer Hauptzufahrtsachse liegt und somit für die Velofahrenden mit einem Umweg verbunden ist. Das *Kino Gotthard (18)* liegt direkt am Bubenbergplatz Süd. Der Standort dürfte aufgrund seiner Lage in erster Linie für stadtorientierte Nutzende interessant sein.

### **Standorte mit Nord-Süd-Querung Bubenbergplatz**

Die bisher betrachteten Standorte im Sektor Süd-West sind primär auf Velofahrende ausgerichtet, die von der Monbijoustrasse, der Effingerstrasse und der Bundesgasse kommen. Im Weiteren stehen noch drei Optionen zur Diskussion, die aus diesen Fahrrichtungen zwar auch erreichbar sind, aber nur über den Verkehrsknotenpunkt Bubenbergplatz bzw. mit erheblichen Umwegen, weshalb sie primär auf die Benutzung durch Velofahrende aus der Laupenstrasse und zum Teil aus der Effingerstrasse ausgerichtet sind.

So könnte die Velostation PostParc, welche von der Laupenstrasse via Merkurgässchen erreichbar ist, durch ein neues Stockwerk um 750 Plätze erweitert werden. Das ist insbesondere deshalb eine interessante Option, weil die Velostation PostParc voraussichtlich künftig über eine direkte Anbindung an die neue Personenunterführung verfügt. Im Weiteren könnten Räumlichkeiten der *Welle 7 (16)* als Velostation umgenutzt werden, die ebenfalls via Merkurgässchen erreichbar wä-

---

<sup>20</sup> Durch eine Verbindung der Velostation *Schwanengasse (36)* mit einer *kombinierten Velostation (A+4+14)* liesse sich jedoch eine Bahnhofanbindung der *Schwanengasse (36)* realisieren, wenn auch eine sehr unattraktive.

ren. Hier könnten bis zu 650 Velos Platz finden und die Station wäre über die Welle an den Bahnhof angeschlossen (wenn auch ohne direkte Verbindung an den RBS-Bahnhof). Schliesslich könnte eine neue Velostation *Laupenstrasse (9)* realisiert werden. Diese Velostation käme zwischen Seilerstrasse und Bubenbergplatz/Hirschengraben zu liegen und hätte einen direkten Zugang in die neue Bahnhofspassage am Hirschengraben. Sie könnte ein- oder zweigeschossig erstellt werden und würde Platz für rund 600 oder 900 Velos bieten (Mittelwert 750 Velos). Die Erschliessung erfolgt mittels einer Rampe in der Seilerstrasse. Aus der Monbijoustrasse und der Bundesgasse ist der Standort *Laupenstrasse (9)* allerdings nur mit einem spürbaren Umweg erreichbar.

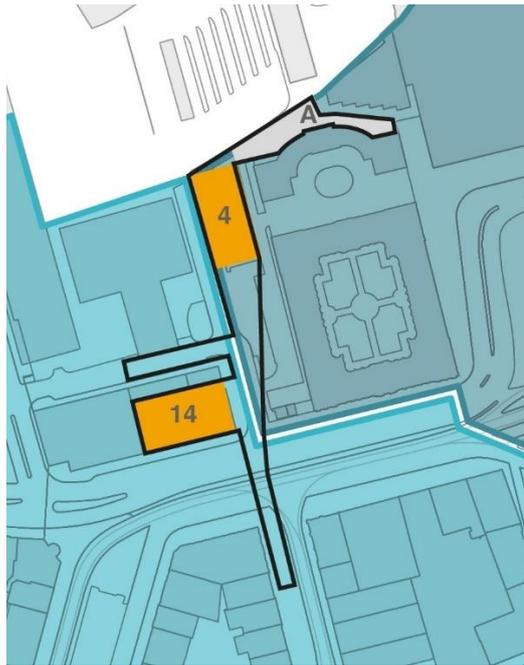
## b) Eignung der möglichen Standorte als prioritäre Velostation

**Hirschengraben (10):** Im Sektor Süd-West stellt die Velostation *Hirschengraben (10)* aus verkehrlicher und betrieblicher Sicht die mit Abstand beste Ausbauoption dar. Sie kann als einzige Option alle verkehrlichen Anforderungen an eine prioritäre Velostation erfüllen. Die Zufahrtsrampe im Süden des Hirschengrabens käme unmittelbar dort zu liegen, wo der Veloverkehr aus der Effingerstrasse, der Monbijoustrasse und der Bundesgasse gebündelt wird. Durch die ideale Lage der Rampe müssen die Velofahrenden mit Ziel Bahnhof nicht über den Verkehrsknotenpunkt beim Bubenbergplatz fahren. Von der Velostation Hirschengraben aus haben die Velofahrenden direkten Zugang zur Personenunterführung und somit zu allen Gleisen. Der Abstellplatz beim Hirschengraben wird bereits heute – ohne direkte Bahnhofanbindung – rege genutzt, was dafürspricht, dass eine Velostation an diesem Standort eine hohe Auslastung realisieren könnte. Der *Hirschengraben (10)* wäre für bahnhof- und stadtorientierte Nutzende gleichermaßen attraktiv (vergleiche Abbildung 3-5) und die sehr hohe Kapazität der Anlage (eingeschossig 1'650 Plätze, zweigeschossig 3'000 Plätze) garantiert einen wirtschaftlichen Betrieb.

**PostParc (12):** Nebst der Velostation *Hirschengraben (10)* kann nur eine *Erweiterung der Velostation PostParc (12)* um rund 750 Plätze auf total rund 1'750 Plätze als einzelne Lösung die erforderliche Kapazität von 1'500 Plätzen für eine prioritäre Velostation bieten. Die Velostation PostParc ist jedoch nur von der Laupenstrasse her relativ gut zu erreichen, nicht jedoch von den Hauptzufahrtsachsen via Hirschengraben. Von denen aus ist sie nur mit einer Überquerung des Bubenbergplatzes erreichbar. Die Velostation PostParc erfüllt deshalb die Anforderungen an eine prioritäre Velostation nicht.

**Kombinierte Velostation (A+4+14):** Als Alternative zum prioritären Standort *Hirschengraben (10)* wurde auch die Möglichkeit geprüft, eine prioritäre Velostation für den Sektor Süd-West durch die Verbindung von Einzeloptionen zu schaffen. Eine solche *kombinierte Velostation (A+4+14)* würde von einer Zufahrtsrampe in der Schwanengasse aus über die bestehende alte Unterführung unter dem Bubenbergplatz die Optionen *Bubenbergzentrum II (14)*, *Ersatzneubau 4B (4)* und die Velostation *Milchgässli (A)* miteinander verbinden (siehe Abbildung 4-2). Die Option *Bubenbergzentrum II (14)*, die im Raum Bogenschützenstrasse nicht zweckmässig erschliessbar ist (deshalb rot in der Abbildung 4-1), könnte über dieses Erschliessungssystem in eine kombinierte Velostation eingebunden werden (deshalb nicht mehr rot in Abb. 4-2 und 4-6).

Die *kombinierte Velostation (A+4+14)* käme in den Sektoren Ost und Süd-West zu liegen, ihre Kapazität ist deshalb anteilsweise beiden Sektoren anzurechnen. Werden die 420 Abstellplätze im *Milchgässli (A)* wie bis anhin dem Sektor Ost angerechnet, die 400 Plätze im *Bubenberzentrum II (14)* wie bisher dem Sektor Süd-West und die 600 Abstellplätze im *Ersatzneubau 4B (4)* neu



**Abbildung 4-2:** Möglicher Grundriss einer kombinierten Velostation (A+4+14)<sup>21</sup>. Grafik: CRK.

ebenfalls dem Sektor Süd-West (im Gegensatz zu Kapitel 4.3.2), so bietet die *kombinierte Velostation (A+4+14)* im Sektor Süd-West eine Kapazität von 1'000 Plätzen. Dies reicht jedoch noch nicht für eine prioritäre Velostation. Es ist aber denkbar, im *Ersatzneubau 4B (4)* mehr als 600 Plätze zu realisieren. Abklärungen dazu sind im Gange. Damit eine kombinierte Velostation die Kapazität eines prioritären Standortes (1'500 Plätze) im Sektor Süd-West erreichen kann, müssten im *Ersatzneubau 4B (4)* mindestens 1'100 Plätze realisiert werden, welche allesamt für die Benützung durch den Sektor Süd-West vorgesehen sind.

Die Nutzung des *Ersatzneubaus 4B (4)* durch die Velofahrenden im Sektor Süd-West führt jedoch zu Problemen im Sektor Ost. Die für den Sektor Ost vorgesehene Kapazität von 600 Plätzen im *Ersatzneubau 4B (4)* wird zur Deckung der grossen Angebotslücke im Sektor Ost dringend benötigt. Soll die Velostation *Ersatzneubau 4B (4)* also wie vorgesehen auch eine Kapazität von 600 Plätzen für den Sektor Ost bereitstellen, so müsste die Velostation im *Ersatzneubau 4B (4)* ganze 1'700 Plätze fassen (siehe auch «Exkurs zur Grösse der Velostation *Ersatzneubau 4B (4)*» im Umsetzungsprogramm 2030)

In den folgenden Ausführungen zum Sektor Süd-West wird davon ausgegangen, dass die Velostation *Ersatzneubau 4B (4)* über eine dem Sektor Süd-West anrechenbare Kapazität von 1'100 Plätzen verfügt, unabhängig davon, wie gross die Station insgesamt ausfällt. Dadurch resultiert in der *kombinierten Station (A+4+14)* eine Kapazität von 1'500 Plätzen im Sektor Süd-West, womit die Anforderungen an einen prioritären Standort hinsichtlich der Anzahl Abstellplätze erfüllt sind.

Eine *kombinierte Velostation (A+4+14)* könnte bis zu drei Zugänge zur Bahnhofunterführung aufweisen: Im Milchgässli besteht bereits ein Zugang zur Unterführung, im *Ersatzneubau 4B (4)* ist ein solcher geplant und vom Velotunnel zwischen dem *Bubenbergzentrum II (14)* und dem *Ersatzneubau 4B (4)* aus liesse sich allenfalls ein weiterer Zugang zur neuen Unterführung Mitte realisieren. Trotzdem wäre die Bahnhofanbindung einer solchen *kombinierten Station (A+4+14)* aus Sicht des Sektors Süd-West nicht optimal. Die 1'100 Plätze im *Ersatzneubau 4B (4)* würden zwar über eine sehr gute Bahnhofanbindung verfügen. Die Bahnhofanbindung der Velostation *Bubenbergzentrum II (14)* zur Unterführung Mitte ist aber unattraktiv, weil sie mit einem Umweg verbunden ist.

Für die Zufahrt zur *kombinierten Velostation (A+4+14)* aus dem Sektor Süd-West müsste eine Rampe in der Schwanengasse errichtet werden. Diese würde somit etwas abseits der Hauptzufahrtsachsen Monbijou- und Effingerstrasse zu liegen kommen. Eine breite, befahrbare Rampe in der Schwanengasse führt unweigerlich zu Konflikten mit bestehenden Nutzungen (Tramgleise, Aussenbestuhlung, Anlieferung, Bäume). Bei der Zufahrt zur Rampe würden sich verschiedene Verkehrsströme kreuzen (Velofahrende, Fussgänger und Tram), was als kritisch zu beurteilen ist.

<sup>21</sup> Der verkehrliche Nutzen der Velostation *Ersatzneubau 4B (4)* ist bei einer Erschliessung aus dem Sektor Süd-West (über eine Rampe in der Schwanengasse) geringer als bei einer Erschliessung aus dem Sektor Ost. Deshalb ändert auch die Farbe der verkehrlichen Bewertung von grün auf orange (Grundriss der Velostation *Ersatzneubau 4B (4)*).

Ausserdem stellt die Gleissituation vor der Rampe für die Velofahrenden ein Sicherheitsrisiko dar. Eine *kombinierte Velostation (A+4+14)* kann deshalb insgesamt die Anforderungen an die Erreichbarkeit und Erschliessung einer prioritären Velostation klar nicht erfüllen.

Bei der Abwägung zwischen dem *Hirschengraben (10)* und einer *kombinierten Velostation (A+4+14)* gilt es im Weiteren zu beachten, dass eine Velostation *Hirschengraben (10)* per 2025 realisiert werden könnte (mit den Verkehrsmassnahmen der Stadt Bern im Rahmen des ersten Ausbauschnittes des Gesamtvorhabens ZBB). Mit dem Bau einer *kombinierten Velostation (A+4+14)* könnte hingegen erst begonnen werden, wenn ein Ersatz für die Anlieferung der Geschäfte in der Christoffel-Unterführung verfügbar ist, die heute über die ehemalige Personenunterführung zwischen der Schwanengasse und dem Bubenbergzentrum führt. Für die grossräumige Anlieferung zum Bahnhof könnte dies frühestens ab 2034 der Fall sein, wenn die SBB ihre neue Bahnhoflogistik im alten RBS-Bahnhof in Betrieb nimmt. Die Kapazitäten dieser zentralen Bahnhof-Anlieferung würden im Prinzip auch für die Ver- und Entsorgung der Christoffelunterführung ausreichen, wobei die Machbarkeit einer solchen Lösung mit den SBB vertieft geklärt werden müsste. Für den Warentransport zwischen dem Logistikzentrum und den grossen Ladengeschäften auf der Westseite der Christoffelunterführung (Migros und Coop) gäbe es aus heutiger Sicht aber einzig die Möglichkeit, in den Randzeiten die sonst stark frequentierte Christoffelunterführung mitzubeneden. Ob eine solche zeitlich konzentrierte Anlieferung für die Geschäfte möglich ist und ob bei der zentralen Anlieferung in den massgebenden Randzeiten ausreichend freie Kapazitäten verfügbar wären, müsste mit den betroffenen Geschäften und den SBB geprüft werden. Die alte Personenunterführung unter dem Bubenbergplatz muss folglich bis auf unbestimmte Zeit weiterhin für die Anlieferung der Christoffelunterführung zur Verfügung stehen.

### c) Fazit zur Eignung möglicher Standorte als prioritäre Velostation

Bezüglich einer *kombinierten Velostation (A+4+14)* zeigt sich ein klares Bild: Zwar würde sie im Sektor Süd-West eine zusätzliche Kapazität von rund 1'500 Plätzen schaffen und somit die Kapazitätsanforderungen an eine prioritäre Velostation erfüllen. Sie würde jedoch die verkehrlichen Anforderungen an eine prioritäre Velostation klar nicht erfüllen. Zudem ist ungewiss, ob und wann allenfalls eine funktionierende Ersatzlösung für die Anlieferung der Christoffelunterführung umsetzbar ist und damit eine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung der *kombinierten Velostation (A+4+14)* erfüllt werden kann. Es ist aber sicher, dass sie selbst im besten Fall deutlich später verfügbar wäre (Baubeginn ab 2034, Inbetriebnahme nicht vor 2036) als eine Velostation *Hirschengraben (10)*.

Es gibt somit nur eine Option im Sektor Süd-West, die die Anforderungen an eine **prioritäre Velostation** erfüllt: die Velostation ***Hirschengraben (10)***. Sie muss deshalb zwingend und so gross wie möglich realisiert werden, damit die Anforderungen aus den Leitlinien im Sektor Süd-West erfüllt werden können. Alle anderen in diesem Kapitel erwähnten Optionen sind grundsätzlich als **ergänzende Velostationen** denkbar.

### d) Exkurse zum Sektor Süd-West

Bei der Analyse der möglichen Standorte im Sektor Süd-West wurden zwei weitere spezifische Aspekte vertieft untersucht, nämlich der Umgang mit der Zufahrtsrichtung Laupenstrasse und die Frage einer gemeinsamen Velo-Plattform für die Sektoren Süd-West und Nord. Die entsprechenden Ergebnisse werden in den beiden folgenden Exkursen zusammengefasst.

### Sektor Süd-West: Zufahrtsrichtung Laupenstrasse

Wie bereits in Kapitel 3.1.2 erläutert, hat der Sektor Süd-West die Hauptzufahrtsrichtung von Süden und Westen her via Hirschengraben und von Westen her die Zufahrtsrichtung via Laupenstrasse (siehe Abbildung 3-2). Es stellt sich die Frage, wie ein ausreichendes Angebot an Abstellplätzen für Velofahrende aus dieser Zufahrtsrichtung geschaffen werden kann. Denn eine prioritäre Velostation *Hirschengraben (10)* ist auf die Zufahrt von der Bundesgasse, der Monbijou- und der Effingerstrasse her ausgerichtet. Die Zufahrt zu einer Station Hirschengraben wäre von der Laupenstrasse her mühsam, da einerseits eine Überquerung des Bubenbergrplatzes mit seinen beschränkten verkehrlichen Kapazitäten nötig wäre und andererseits ein Umweg in Kauf genommen werden müsste. Es ist deshalb wichtig, über die ergänzenden Stationen im Sektor Süd-West ein ausreichendes Angebot an Abstellplätzen für Velofahrende aus der Zufahrtsrichtung Laupenstrasse zu schaffen.

Im Sektor Süd-West wird für das Jahr 2030 eine Nachfrage von insgesamt 4'750 Abstellplätzen prognostiziert (vergleiche Kapitel 3.2.2). Eine weitere räumliche Aufschlüsselung dieser prognostizierten Nachfrage zeigt, dass rund 3'750 Abstellplätze auf die Zufahrt von der Bundesgasse, der Monbijou- und der Effingerstrasse und rund 1'000 Abstellplätze auf die Zufahrtsrichtung Laupenstrasse entfallen.

Rein rechnerisch könnte die Nachfrage der Zufahrtsrichtung Laupenstrasse im Jahr 2030 durch die bereits bestehende Velostation PostParc mit ihrer Kapazität von 1'000 Plätzen gedeckt werden. Dieser Standort ist via Merkurgässchen gut zu erreichen und wird künftig voraussichtlich über einen direkten Anschluss an die Unterführung Mitte verfügen, wodurch er stark aufgewertet wird und eine sehr hochwertige ergänzende Velostation für die Zufahrtsrichtung Laupenstrasse darstellt. Weil die Velostation PostParc aber weiterhin auch aus anderen Zufahrtsrichtungen mitbenutzt wird, braucht es von der Laupenstrasse her eine gut erreichbare zusätzliche ergänzende Velostation.

Es bestehen drei Möglichkeiten, ein ausreichendes Angebot für die Zufahrtsrichtung Laupenstrasse zu schaffen: Erstens, eine *Erweiterung der Velostation PostParc (12)* um rund 750 Plätze. Diese Option scheidet jedoch an der ablehnenden Haltung der Eigentümerin. Zweitens, eine Velostation *Laupenstrasse (9)* mit rund 750 Plätzen. Diese ist jedoch aufgrund der erforderlichen Notausgänge städtebaulich-technisch kaum realisierbar. Drittens, die Realisierung der Option *Welle 7 (16)* mit rund 650 Plätzen. Diese Option ist fachlich akzeptiert und wäre aus Sicht der Eigentümerin denkbar. Ihre Umsetzung ist somit zentral, um im Sektor Süd-West ein ausreichendes Angebot für die Zufahrtsrichtung Laupenstrasse zu schaffen.

Bei der Umsetzung des Standortes *Welle 7 (16)* ist es sinnvoll, die Zufahrt zu dieser Velostation auch via Seilerstrasse zu ermöglichen. Dazu sind Anpassungen bei den Knoten Effingerstrasse/Seilerstrasse und Seilerstrasse/Laupenstrasse notwendig. Die Ermöglichung der Zufahrt via Seilerstrasse würde die Attraktivität des Standortes *Welle 7 (16)* markant steigern.

### Eine gemeinsame Velo-Plattform für die Sektoren Süd-West und Nord?

Der Stadtrat hat mit Stadtratsbeschluss SRB 2018-190 vom 26. April 2018 den Auftrag erteilt, die Machbarkeit einer Velostation über dem Gleisfeld neben der «Welle» mit Zugang aus dem Sektor Nord (Stadtbachstrasse) und dem Sektor Süd-West zu prüfen. Dies entspricht einer Mitbenutzung der Plattformoptionen 25, 27, 28 oder 34 im Sektor Nord (vergleiche Abbildung 4-3) durch Velofahrende aus dem Sektor Süd-West. Zwar wären alle diese Optionen aus dem Sektor Süd-West grundsätzlich via Schanzenbrücke und Stadtbachstrasse erreichbar. Dieser Anfahrtsweg wäre aber äusserst unattraktiv, weil er mit einem grossen Umweg verbunden ist, über den Verkehrsknotenpunkt Bubenbergrplatz führt und ein grosser Höhenunterschied überwunden werden muss. Eine Anfahrt via Schanzenbrücke und Stadtbachstrasse ist deshalb nicht zielführend.

Eine Alternative stellt eine direkte Erschliessung der Plattformoptionen von Süden her dar. Aufgrund der Lage des Gebäudes der Welle 7 wäre eine solche bei den Optionen *Plattform Welle (25)* und *Verbreiterung Welle (34)* nur via Schanzenstrasse durch die bestehenden Passantenströme möglich, was ein klares No-Go darstellt. Die Optionen *Plattform Passage West (27)* und *Plattform Gleisfeld (28)* könnten vom

Merkurgässchen her über eine Schneckenrampe (zur Überwindung des Höhenunterschieds) oder eine ähnliche Konstruktion erreicht werden. Für die meisten Velofahrenden aus dem Sektor Süd-West wäre der Anfahrtsweg dennoch unattraktiv: Zuerst müsste der Bubenbergrplatz mit seinen beschränkten Kapazitäten für den Veloverkehr überquert werden und dann müsste über die Rampe noch ein beachtlicher Höhenunterschied überwunden werden. Zudem sind die Optionen *Plattform Passage West* (27) und *Plattform Gleisfeld* (28) schlecht an den Bahnhof angebunden (kein direkter Anschluss an Personenunterführung und damit auch kein direkter Anschluss an RBS-Bahnhof).

Eine Mitbenutzung der Plattform-Optionen 25, 27, 28 oder 34 im Sektor Nord aus dem Sektor Süd-West ist daher keine valable Option. Sie stellt aufgrund der schlechten Lagequalität (25, 27, 28, 34) und der schlechten Bahnhofanbindung (27, 28) insbesondere keine Alternative zur prioritären Velostation *Hirschengraben* (10) dar.

#### 4.4 Einschätzungen zur Machbarkeit möglicher Standorte

Die nach der Beurteilung des verkehrlichen Nutzens verbliebenen möglichen Standorte wurden sektorenweise vertieft auf ihre Machbarkeit überprüft. Die jeweils fachverantwortlichen Verwaltungsstellen haben die Machbarkeit der Standorte aus Sicht von **Städtebau**, **Stadtgrün** und **Denkmalpflege** eingeschätzt<sup>22</sup> und die **technische Machbarkeit** der verschiedenen Standorte wurde abgeschätzt (vergleiche Kapitel 4.4.1, 4.4.2 und 4.4.3):

- Die **städtebauliche Einschätzung** umfasst Aspekte wie die Veränderung der Raumwirkung durch Velostationen, Möglichkeiten zur städtebaulichen Aufwertung durch Velostationen oder mögliche Konflikte zwischen geplanten Velostationen und bestehenden Raumnutzungen.
- Die **Einschätzung bezüglich Stadtgrün** beschränkt sich darauf, ob durch den Bau der Velostationen Grünstruktur gefährdet ist oder nicht. Ein Erhalt der Grünstruktur ist in der Regel dadurch machbar, dass die Velostationen tiefer im Untergrund gebaut werden und dadurch genügend Substratstärke erhalten bleibt. Für Bäume ist jeweils eine Substratstärke von rund zwei Metern erforderlich.
- Die **Einschätzung aus Sicht der Denkmalpflege** befasst sich mit den Auswirkungen der Velostationen auf geschützte Bauwerke. Für die Denkmalpflege sind unterirdische Velostationen innerhalb des UNESCO-Perimeters generell problematisch, weil dazu Infrastrukturbauten wie Rampen, Notausgänge, Lifte und Lüftungsschächte nötig sind, die das Stadtbild beeinträchtigen. Zudem ist bei der Erstellung von unterirdischen Bauten innerhalb des UNESCO-Perimeters verbreitet mit archäologischen Funden zu rechnen.
- Die **Einschätzung der technischen Machbarkeit** beruht einerseits auf Analysen zur erforderlichen Bauweise der einzelnen Velostationen. Andererseits wurde untersucht, welche Leitungen und Schächte im Untergrund vorliegen und ob diese verlegt werden können.

Die Einschätzungen werden im Folgenden erläutert und grafisch als Ampeln dargestellt. Bei den Einschätzungen bezüglich Städtebau, Stadtgrün und Denkmalpflege wird dabei unterschieden zwischen *fachlich akzeptierten Standorten* (grün), *fachlich unter Auflagen akzeptierten Standorten* (orange) und *fachlich abgelehnten Standorten* (rot). Die Auflagen müssen geeignet sein, um

<sup>22</sup> Die Einschätzungen erfolgten im Rahmen einer Standortbegehung vom 8. Januar 2019 sowie den im Anschluss schriftlichen Rückmeldungen. An der Standortbegehung teilgenommen haben Vertreter vom Stadtplanungsamt, von Stadtgrün Bern, von der Fachstelle für Denkmalpflege und vom Tiefbauamt. Gewisse Optionen wurden erst zu einem späteren Zeitpunkt (nach der Standortbegehung) untersucht, deren Bewertung erfolgte über einen direkten Austausch mit den jeweils fachverantwortlichen Verwaltungsstellen. Bei den Standorten Hirschengraben und Laupenstrasse und bei der kombinierten Velostation wurden zudem externe Experten aus den Bereichen Städtebau und Landschafts-/Freiraumplanung beigezogen.

unter den gegebenen Umständen ein fachlich akzeptierbares Ergebnis zu sichern. Bei der Einschätzung zur technischen Machbarkeit wird bei der Ampel lediglich unterschieden, ob ein Standort als *technisch machbar* (grün) oder als *technisch kritisch* (orange) einzustufen ist.

### 4.4.1 Sektor Nord

#### a) Prioritäre Velostation

Gegenüber der prioritären Velostation *Zugang Länggasse (20)* gibt es keine Vorbehalte hinsichtlich Städtebau, Stadtgrün oder Denkmalpflege und die Optionen werden als technisch realisierbar betrachtet (vergleiche Abbildung 4-3).

#### b) Ergänzende Velostationen

Gegenüber den Optionen *Grosse Schanze (21)* und *Theatersammlung (30)* gibt es weder aus Sicht von Städtebau, noch Stadtgrün oder Denkmalpflege Vorbehalte und die Optionen werden als technisch realisierbar betrachtet.

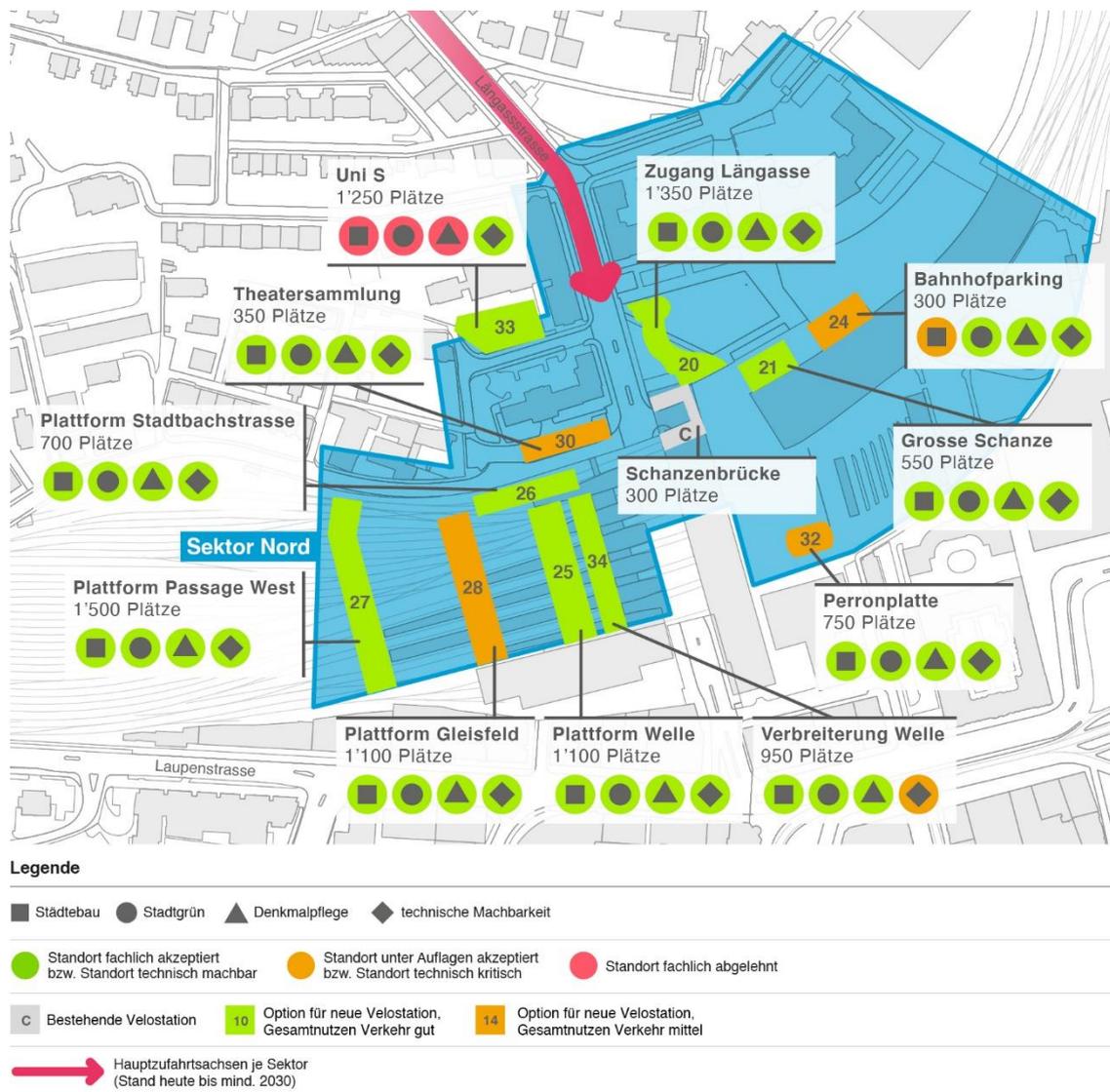


Abbildung 4-3: Einschätzung geprüfter Standorte für Velostationen im Sektor Nord. Grafik: CRK.

Bei der Option *Bahnhofparking (24)* steht aus städtebaulicher Sicht die Forderung im Raum, dass die Rampe mit dem bestehenden Erschliessungskern des Parkgebäudes eine Einheit bilden muss. Von Stadtgrün und Denkmalpflege wird der Standort fachlich akzeptiert und seine technische Machbarkeit ist ebenfalls gegeben. Bei der *Option Perronplatte (32)* gibt es keine Vorbehalte bezüglich Städtebau, Stadtgrün oder Denkmalpflege. Da die Rampe jedoch einen sehr grossen Höhenunterschied überwinden müsste, wäre ihre Errichtung technisch nicht ganz einfach zu bewerkstelligen, aber dennoch machbar.

Der Bau einer Velostation unter dem Garten der *UniS (33)* wird aus städtebaulicher und denkmalpflegerischer Sicht sowie aus der Sicht von Stadtgrün fachlich abgelehnt, weil die geschützte Gartenanlage durch den Bau gefährdet wäre. Eine technische Umsetzung wäre jedoch möglich. Die möglichen Standorte über dem westlichen Gleisfeld (*25, 26, 27, 28, 34*) werden bezüglich Städtebau, Stadtgrün und Denkmalpflege fachlich akzeptiert. Aus städtebaulicher Sicht ist deren architektonische Gestaltung entscheidend, die Baukörper sollen sich gut in die bestehenden Strukturen einfügen. Technisch sind die Optionen über dem Gleisfeld grundsätzlich machbar. Bei der Option *Verbreiterung Welle (34)* wäre der technische Aufwand allerdings sehr gross, weil für dieses Vorhaben die gesamte Passerelle angepasst werden müsste (inkl. Dach, Treppen und Rolltreppen). Die technische Machbarkeit dieses Standortes wird deshalb als kritisch beurteilt. Würde das Vorhaben dennoch realisiert, so müsste wahrscheinlich aus Platz- und Sicherheitsgründen auf die westlichen Rolltreppen verzichtet werden, was den Komfort der Bahnkunden einschränken würde. Auch die Vermischung von Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern auf der Welle wäre bei dieser Option problematisch.

## 4.4.2 Sektor Ost

### a) Prioritäre Velostation

Im Sektor Ost ist die *Variante 1.1* der prioritären Velostation *Ersatzneubau Bollwerk (1)* aus fachlicher und technischer Sicht unproblematisch (vergleiche Abbildung 4-4). Bei der *Variante 1.2*, welche nebst dem Gebäude des Ersatzneubaus auch Teile des danebenliegenden Strassenraums einbezieht, gibt es dagegen Vorbehalte durch die Denkmalpflege. Es gilt aufzuzeigen, mit welchen archäologischen Bodenfunden zu rechnen ist und wie diese durch den Bau tangiert werden. Ausserdem ist die *Variante 1.2* aus technischer Sicht kritisch, da bei diesem Standort Konflikte mit der Siedlungsentwässerung bestehen.

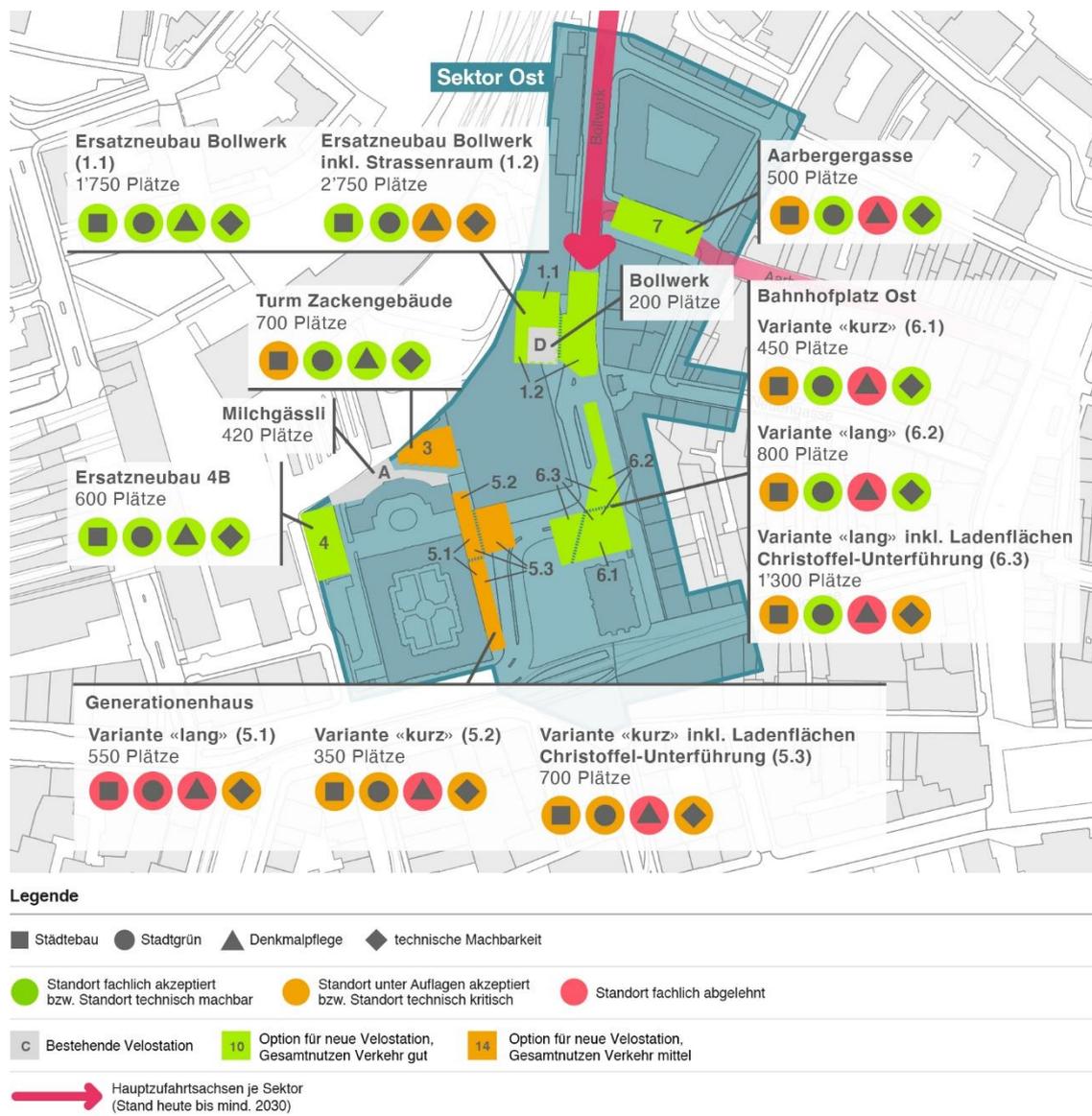
### b) Ergänzende Velostationen

Bei den ergänzenden Velostationen im Sektor Ost ist nur die Option *Ersatzneubau 4B (4)* aus fachlicher und technischer Sicht unproblematisch.

Ein Neubau beim Zackengebäude als vollautomatische Velostation *Turm Zackengebäude (3)* ist mit relativ wenig fachlichen und technischen Problemen verbunden. Da aber im Rahmen des Gesamtvorhabens ZBB die Perronwand beim Milchgässli geöffnet werden soll, um die Perronhalle heller und freundlicher zu gestalten, ist ein solcher Veloparkturm aus städtebaulicher Sicht nur mit einer architektonisch lichtdurchlässigen Gestaltung denkbar.

Der Bau einer Velostation in der *Aarberggasse (7)* ist zwar grundsätzlich technisch machbar, würde sich aber als schwierig gestalten, weil hier nebst vielen Werkleitungen auch ein begehrter Abwasserkanal besteht. Eine Umlegung des Kanals wäre äusserst kostspielig. Die Velostation

müsste darum in geringerer Tiefe gebaut oder ihre Ausdehnung reduziert werden. Von der Denkmalpflege wird eine Velostation unter der Aarberggasse fachlich abgelehnt, weil der geschützte Stadtraum durch dafür notwendige Infrastrukturbauten wie Lifte oder Lüftungsschächte beeinträchtigt würde. Aus denkmalpflegerischer Sicht ist jedoch allenfalls der Bau einer Rampe (ohne Velostation) denkbar, mit welcher die Velostation *Ersatzneubau Bollwerk (1)* aus der Aarberggasse erschlossen werden könnte. Eine solche Rampe schafft aber einen begrenzten Mehrwert, da die Anforderung besteht, dass die Velostation *Ersatzneubau Bollwerk (1)* aus dem Raum Aarberggasse auch ohne Rampe, über das Bollwerk, erreichbar ist. Aus städtebaulicher Sicht wäre es entscheidend, dass der allfällige Bau einer solchen Rampe (mit oder ohne Velostation) mit einer Gesamtaufwertung des Platzes einhergeht, inklusive der Aufhebung der bestehenden oberirdischen Veloabstellplätze. Dadurch gingen rund 170 Plätze verloren, was den Nutzen der Velostation aus verkehrlicher Sicht reduziert.



**Abbildung 4-4:** Einschätzung geprüfter Standorte für Velostationen im Sektor Ost.<sup>23</sup> Grafik: CRK.

<sup>23</sup> Während die *Variante 6.1* einen mittleren verkehrlichen Gesamtnutzen aufweist, weisen die *Varianten 6.2* und *6.3* durch die grössere Nutzfläche der Velostation einen guten verkehrlichen Gesamtnutzen auf. Dies ist durch die orange-grüne Schraffur der Fläche der *Variante 6.1* angedeutet.

Gegenüber einer Velostation *Bahnhofplatz Ost (6)* gibt es Vorbehalte aus Sicht des Städtebaus. Der Bahnhofplatz würde durch die Installation von Rampen im Umfeld der Heiliggeistkirche zerschnitten, was seine Gesamtwirkung schmälert und den Fussverkehr beeinträchtigt. Eine städtebauliche Chance ergäbe sich jedoch durch die Kombination einer Rampe östlich der Heiliggeistkirche mit einer neuen architektonischen Gestaltung der dort bestehenden WC-Anlage. Der Bau einer solchen Rampe würde jedoch die Verlegung von Teilen der Haustechnikinstallation der Unterführung bedingen und wäre deshalb mit einem erhöhten technischen Aufwand verbunden, aber grundsätzlich machbar. Die Haustechnikinstallation würde jedoch grosse Probleme bei der Realisierung der *Variante 6.3* verursachen, welche eine Nutzung von Ladenflächen in der Christoffel-Unterführung miteinschliesst. Die technische Machbarkeit der *Variante 6.3* ist deshalb als kritisch einzustufen.

Eine Velostation beim *Generationenhaus (5)* würde bei einer «langen» Ausführung (*Variante 5.1*) teilweise unter bestehenden Bäumen zu liegen kommen. Der Erhalt der Baumstandorte ist für Städtebau und Stadtgrün von zentraler Bedeutung und bedingt eine Substratstärke von zwei Metern. Die Velostation müsste entsprechend sehr tief gebaut werden, was auch den Bau von langen Rampen mit sich zieht. Diese sind aus städtebaulicher Sicht wiederum problematisch, weil dadurch wertvolle Aufenthaltsflächen verloren gehen und die Sichtbarkeit des Generationenhauses beeinträchtigt wird.

Als Alternativen sind die weniger problematischen, verkürzten *Varianten 5.2* oder *5.3* (letztere mit Umnutzung von Ladenflächen in der Christoffel-Unterführung) der Velostation *Generationenhaus (5)* denkbar, welche die Bäume nicht tangieren. Alle drei Varianten sind jedoch mit einem sehr grossen technischen Aufwand verbunden, weil Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe der Fundation des historischen Generationenhauses nötig wären und deshalb eine aufwendige Gebäudesicherung erstellt werden muss. Bezüglich der technischen Umsetzung sind diese Optionen deshalb kritisch zu beurteilen. Die Realisierung einer an sich wünschenswerten Verbindung zur Velostation Milchgässli würde zudem den Umbau der Haustechnikinstallation der Unterführung bedingen, was ebenfalls sehr aufwendig wäre.

Die Denkmalpflege lehnt alle Varianten der Velostationen *Bahnhofplatz Ost (6)* und *Generationenhaus (5)* ab. Standorte auf dem Bahnhofplatz sind aus ihrer Sicht generell nicht denkbar, weil dieser gemeinsam mit den ihn umgebenden Bauwerken (Generationenhaus, Heiliggeistkirche und ostseitiges Geschäftsgebäude) einen hohen denkmalpflegerischen Wert aufweist, der durch die Erstellung von Infrastrukturbauten für Velostationen gemindert würde. Zudem ist im Untergrund des Bahnhofplatzes mit wichtigen archäologischen Funden zu rechnen.

#### **4.4.3 Sektor Süd-West**

##### **a) Prioritäre Velostation**

Der Standort *Hirschengraben (10)* wäre aus verkehrlicher Sicht zwar ideal, ist jedoch bezüglich Denkmalpflege und Städtebau problematisch (vergleiche Abbildung 4-5) und seine Realisierung wäre mit einem grossen technischen Aufwand verbunden. Die Denkmalpflege spricht sich fachlich gegen den Standort *Hirschengraben (10)* aus ebenso wie die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege EKD in ihrem Gutachten vom 27. September 2018. Gemäss diesen Fachleuten würde durch die Rampe und weitere nötige Infrastrukturbauten (Treppen, Lifte, Belüftung etc.) der geschützte Stadtraum beeinträchtigt. Zudem wäre für den Bau eine Verschiebung des Widmann-Brunnens nötig und es wäre mit dem Auffinden und allenfalls der teilweisen Zerstörung von bedeutenden archäologischen Artefakten zu rechnen. Auch aus städtebaulicher Sicht wird die

Integration einer Velostation mit Erschliessungsanlagen in eine historisch wertvolle innerstädtische Freiraumanlage als kritisch erachtet. Voraussetzung für eine Realisierung ist aus städtebaulicher Sicht, dass eine gute Gesamtkonzeption entwickelt wird. Der öffentliche Raum muss zusammen mit der Velostation, den zugehörigen Erschliessungsanlagen sowie der Personenunterführung Hirschengraben einen gut funktionierenden städtischen Raum von hoher Qualität ergeben. Eine weitere Voraussetzung aus Sicht Städtebau und Stadtgrün ist, dass die Bäume nach den Bauarbeiten wieder ersetzt werden. Dafür ist eine Substratstärke von zwei Metern erforderlich, wodurch die Velostation *Hirschengraben* (10) tiefer errichtet werden muss. Die nötige tiefe Bauweise führt, zusammen mit der nötigen Verlegung von Werkleitungen, zu einem grossen technischen Aufwand bei der Realisierung dieser Velostation. Die technische Machbarkeit ist aber gegeben.

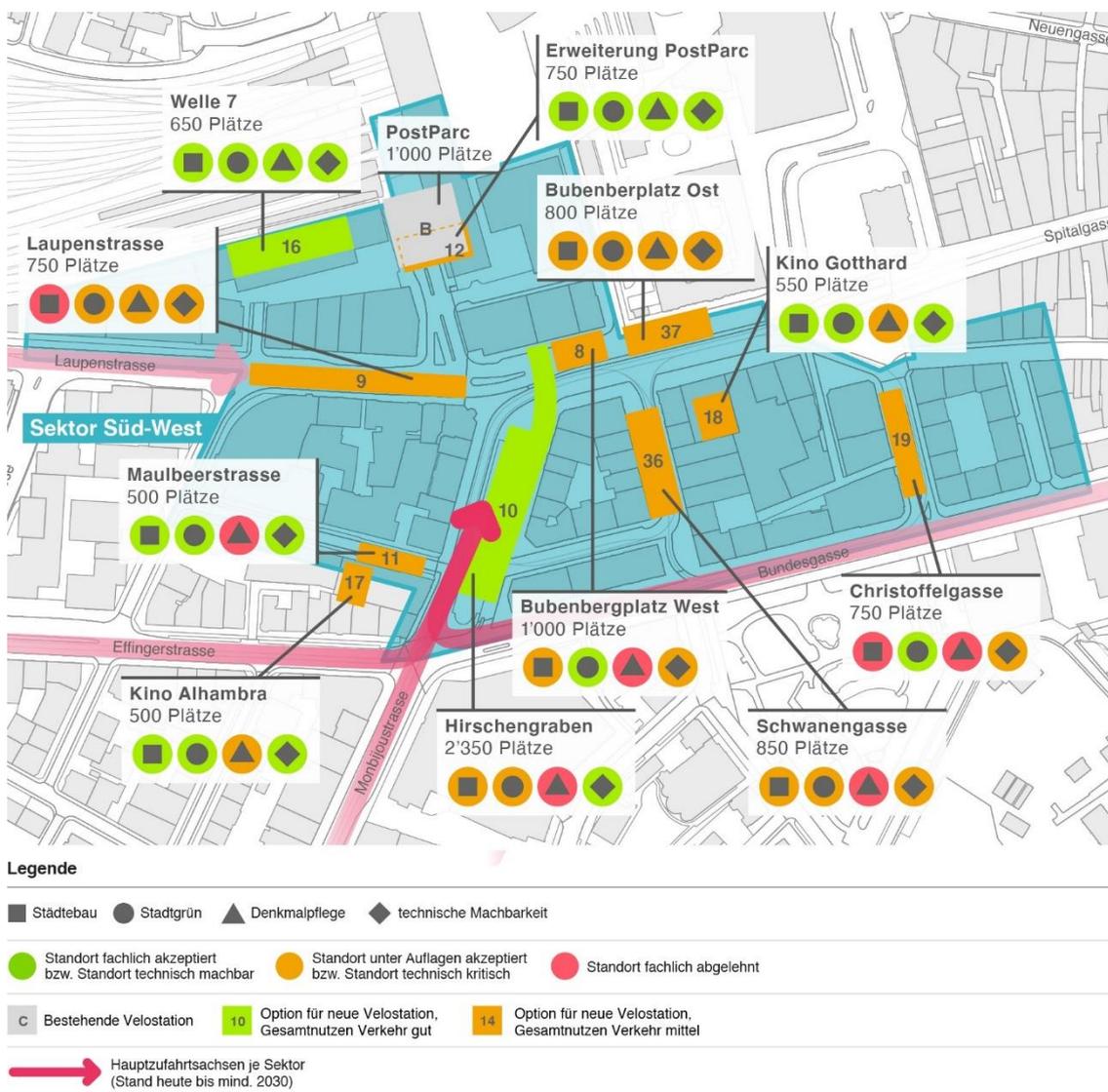
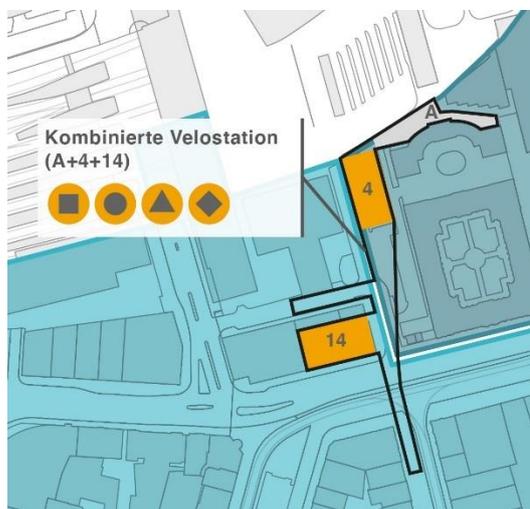


Abbildung 4-5: Einschätzung geprüfter Standorte für Velostationen im Sektor Süd-West. Grafik: CRK.

## b) Ergänzende Velostationen

Weil die beiden Einzeloptionen *Ersatzneubau 4B* (4) und *Bubenberzentrum II* (14) fachlich akzeptiert sind und die Velostation *Michgässli* (A) bereits besteht, sind die fachlichen Vorbehalte gegenüber der *kombinierten Velostation* (A+4+14) auf die Zufahrtsrampe in der Schwanengasse zurückzuführen (siehe Abbildung 4-6). Aus städtebaulicher und denkmalpflegerischer Sicht ist

diese Rampe bei sensibler Einpassung in den Bestand denkbar. Sie hätte aber auf jeden Fall negative städtebauliche Auswirkungen. Der Raum in der Schwanengasse wird durch sie verengt und es entstehen problematische kreuzende Verkehrsströme von Fussgängern, Velofahrenden und Trams auf engstem Raum. Die Gleissituation vor der Zufahrtsrampe stellt für die Velofahrenden ein Sicherheitsrisiko dar. Durch die neue Veloinfrastruktur und das gesteigerte Verkehrsaufkommen müssten auch die Aussenbestuhlungen in der Schwanengasse reduziert oder ganz aufgehoben werden, was die Aufenthaltsqualität klar reduziert. Ausserdem müssten die bestehenden rund 60 oberirdischen Veloabstellplätze in der Schwanengasse aufgehoben werden. Durch die Errichtung der Rampe würden auch drei Baumstandorte wegfallen, wodurch die Allee in der Schwanengasse in Frage gestellt würden. Für Stadtgrün wäre der Wegfall dieser Bäume hinnehmbar, wenn sie an einem anderen Standort im Bahnhofumfeld kompensiert werden können. Die technische Machbarkeit einer *kombinierten Velostation (A+4+14)* ist kritisch, da unklar ist, ob der bestehende Logistik-Tunnel wirklich dereinst für den Veloverkehr umgenutzt werden kann (vgl. Kapitel 4.3.3).



**Abbildung 4-6:** Einschätzung einer *kombinierten Velostation (A+4+14)*.<sup>24</sup>

Die Einschätzung der Rampe in der Schwanengasse ist auch Teil der Einschätzung des Standortes *Bubenberplatz Ost (37)*, der ebenfalls über sie erschlossen würde. Neben den Vorbehalten zur Rampe bestehen bei diesem Standort allenfalls weitere Probleme bezüglich der Denkmalpflege, da archäologische Funde zu Tage treten könnten. Insebesondere ist aber die technische Machbarkeit der Velostation als kritisch einzustufen (auch abgesehen von der Machbarkeit einer Zufahrt über den bestehenden Logistik-Tunnel). Um die Velostation in der skizzierten Grösse zu errichten, müsste der Stadtbach verschoben werden. Ausserdem werden aufgrund der Distanzen zu den Ausgängen zusätzliche Notausgänge nötig. Diese bedingen oberirdische

Bauten im öffentlichen Raum, für die kaum Platz vorhanden ist. Die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Raum sind denn auch ein weiterer Aspekt davon, dass die Velostation *Bubenberplatz Ost (37)* aus städtebaulicher Sicht kritisch ist.

Beim Bau einer Velostation in der *Schwanengasse (36)* wäre eine Substratstärke von zwei Metern erforderlich, um die Baumstandorte zu erhalten. Die dafür notwendige tiefe Lage der Velostation bedingt eine lange Rampe. Es bestehen folglich ähnliche Probleme wie bei der Zufahrtsrampe einer *kombinierten Station (A+4+14)* bzw. einer Velostation *Bubenberplatz Ost (37)*, die Rampe würde aber innerhalb der Schwanengasse an einem anderen Ort zu liegen kommen. Während die Denkmalpflege einer Zufahrtsrampe in der Schwanengasse zu den Standorten *A+4+14* bzw. *37* offen gegenübersteht, lehnt sie eine Velostation in der *Schwanengasse (36)* aufgrund der Beeinträchtigung des geschützten Stadtraumes durch nötige Infrastrukturbauten ab. Aus städtebaulicher Sicht ist eine Velostation an diesem Standort nur bei sorgfältiger Anordnung der Rampe und einer gleichzeitigen generellen Aufwertung der Schwanengasse denkbar, welche auch die Aufhebung der rund 60 oberirdischen Veloabstellplätze bedingt. Aus technischer Sicht ist die Realisierung der Velostation *Schwanengasse (36)* kritisch, weil dafür unter anderem der

<sup>24</sup> Der verkehrliche Nutzen der Velostation *Ersatzneubau 4B (4)* ist bei einer Erschliessung aus dem Sektor Süd-West (über eine Rampe in der Schwanengasse) geringer als bei einer Erschliessung aus dem Sektor Ost. Deshalb ändert auch die Farbe der verkehrlichen Bewertung von grün auf orange (Grundriss der Velostation *Ersatzneubau 4B (4)*).

Vorschacht einer Transformatorenstation, eine Hauptleitung von Gas und Wasser sowie ein begehrbarer Kanal mit einer Fernwärmeleitung verlegt werden müssten.

Eine Velostation in der *Christoffelgasse (19)* wird aus denkmalpflegerischer und städtebaulicher Sicht abgelehnt und muss ohnehin aufgrund grosser technischer Hindernisse verworfen werden: Unter der Gasse führt ein begehrbarer Kanal mit einer 132 kV-Mittelspannungsleitung hindurch, dessen Verlegung nicht möglich ist oder sehr teuer zu stehen käme (mehrere Millionen Franken).

Der Bau einer Velostation in der *Maulbeerstrasse (11)* wäre ebenfalls mit einem grossen technischen Aufwand verbunden, weil eine Fernwärmeleitung und eine Transformatorenstation versetzt werden müssten, ist aber grundsätzlich machbar. Die Denkmalpflege lehnt jedoch auch diesen Standort fachlich ab, da aufgrund des schmalen Strassenquerschnitts die Rampen für die Velostation sehr nahe an den Fassaden von inventarisierten Bauten zu liegen kämen.

Aus denkmalpflegerischer Sicht ebenfalls problematisch wäre eine Velostation *Bubenbergrplatz West (8)*, weil diese beim ehemaligen Murtentor und der Grabenbrücke zu liegen käme, weshalb mit bedeutenden archäologischen Artefakten zu rechnen ist. Eine Zufahrtsrampe im Norden des Hirschengrabens würde aus städtebaulicher Sicht die Raumwirkung des Bubenbergrplatzes schmälern und Konflikte zwischen dem Velo- und dem Fussverkehr verursachen. Deshalb steht seitens Städtebau die Auflage im Raum, die Station über einen neu geschaffenen Mittelbereich beim Bubenbergrplatz zu erschliessen (im Rahmen einer späteren kompletten Umgestaltung von Bahnhofplatz und Bubenbergrplatz) oder unterirdisch über eine allfällige Velostation *Hirschengraben (10)* oder eine Rampe in der Schwanengasse. Der Stadtrat hat sich allerdings bereits entschieden, die Option *Bubenbergrplatz West (8)* nicht weiter zu verfolgen. Ausschlaggebend waren die sehr hohen Kosten für die Verlegung der dort vorhandenen Werkleitungen und die Konflikte mit der Archäologie.

Velostationen in schützenswerten Gebäuden wie dem *Kino Alhambra (17)* oder im ehemaligen *Kino Gotthard (18)*, in dem Teile des Interieurs geschützt sind, sind aus denkmalpflegerischer Sicht grundsätzlich möglich, wenn die schützenswerten Objekte nicht beeinträchtigt werden. Fachlich ohne Auflagen akzeptiert und nur mit geringem technischem Aufwand verbunden sind die Optionen *Welle 7 (16)* und *Erweiterung PostParc (12)*.

Anders sieht es bei einer Velostation *Laupenstrasse (9)* aus, die technisch kaum realisierbar ist. Bautechnisch als kritisch zu beurteilen ist insbesondere die Verlegung des an diesem Ort kaum Gefälle aufweisenden Inselkanals. Sehr kostenintensiv wäre die Verlegung des Fernwärmekanal, der sich im südlichen Strassenabschnitt befindet. Aufgrund der zahlreichen Werkleitungen ist die mögliche Grösse einer Velostation *Laupenstrasse (9)* nach oben begrenzt. Schliesslich müsste in genügender Tiefe gebaut werden, um eine zukünftige Tramführung via Laupenstrasse mit einem entsprechenden Gleistrog nicht zu verunmöglichen. Das technisch und städtebaulich grösste Problem stellen jedoch die beiden Notausgänge dar, welche aufgrund der Länge der Velostation errichtet werden müssen. Eine Realisierung von Notausgängen im öffentlichen Raum ist an diesem Standort aus technischer und städtebaulicher Sicht ausgeschlossen, da der öffentliche Raum ausschliesslich aus stark ausgelasteten Verkehrsflächen besteht (Laupenstrasse und Bubenbergrplatz). Im Weiteren ist die Seilerstrasse aus städtebaulicher Sicht zu eng für den Bau einer Rampe. Aus Sicht der Denkmalpflege gilt es, die Volumetrie der Rampe auf die schützenswerte Baugruppe (Laupenstrasse 9, 11 und Seilerstrasse 3) abzustimmen. Auch seitens Stadtgrün gibt es Auflagen an den Standort – die Velostation müsste so gebaut werden, dass die Errichtung einer Allee in der Laupenstrasse nicht verunmöglicht wird.

## 4.5 Eigentümer und Eigentümerabsichten

Die bisherige Auslegeordnung sollte ein möglichst vollständiges Bild aller denkbaren Optionen für neue Veloabstellanlagen im Bahnhofumfeld zeichnen. Deshalb wurde darauf verzichtet, auf die Eigentümer der diskutierten Standorte und ihre Haltungen zu den entsprechenden Optionen einzugehen. Bei einem Einbezug der Eigentümerabsichten wären gewisse Optionen von Anfang an ausgeschlossen, die vielleicht dennoch langfristig realisiert werden könnten (durch Wechsel der Eigentümer oder durch veränderte Haltungen der Eigentümer). Das hier vorliegende Gesamtkonzept nimmt also bewusst eine langfristige Betrachtung ein, die von den Eigentümerabsichten abstrahiert.

Für die Umsetzung des Gesamtkonzepts sind die Haltungen der Eigentümer aber natürlich dennoch von entscheidender Bedeutung. Dies gilt insbesondere für die unmittelbar bevorstehenden Ausbauschritte, die im Rahmen des **Umsetzungsprogramms 2030** konkretisiert werden. Dieses Kapitel bietet deshalb für alle Standorte, die aufgrund ihres verkehrlichen Nutzens weiterverfolgt werden, eine Übersicht über ihre Eigentümer und deren Absichten.

### 4.5.1 Sektor Nord

Die Standorte *Grosse Schanze (21)*, *Theatersammlung (30)* und *Bahnhofparking (24)* befinden sich im Eigentum der Grossen Schanze AG. Die beiden erstgenannten Standorte sind in den nächsten Jahren nicht verfügbar, da dort Mehrjahresverträge für anderweitige Nutzungen abgeschlossen wurden. Beim Standort *Bahnhofparking (24)* wiederum hat die Eigentümerin kein Interesse für eine Umnutzung der Flächen zur Veloparkierung.

Die Standorte der Plattform-Optionen befinden sich im Eigentum der SBB. Eine Nutzung der Flächen zur Veloparkierung ist aus Sicht der Eigentümerin denkbar. Die einzige Ausnahme bildet die Option einer *Verbreiterung der Welle (34)*, welche die Passagierströme empfindlich stören würde und somit nicht im Interesse der SBB ist.

Die *Perronplatte (32)* ist Eigentum der Post. Eine Umnutzung des Standortes für die Veloparkierung kommt für sie nicht in Frage. Der Garten der UniS gehört dem Kanton Bern. Angesichts der kritischen fachlichen Einschätzungen zu Stadtraum, Stadtgrün und Städtebau ist davon auszugehen, dass er dem Bau einer Velostation nicht zustimmen würde.

Der Standort der prioritären Velostation *Zugang Länggasse (20)* entfällt sowohl auf Grundeigentum des Kantons Bern als auch der SBB. Diese Velostation ist bereits durch die SBB in Projektierung. Das erste Geschoss ist schon baubewilligt, und auf Wunsch der Stadt Bern wurde eine Erweiterung mit einem zweiten Geschoss in die Planung aufgenommen.

### 4.5.2 Sektor Ost

Die Standorte der Velostationen *Generationenhaus (5)*, *Bahnhofplatz Ost (6)*, *Aarberggasse (7)* und der Strassenraum der Option *Ersatzneubau Bollwerk (Variante 1.2)* befinden sich im Eigentum der Stadt Bern. Die Nutzung der Standorte für Velostationen ist somit denkbar. Für Immobilien Stadt Bern (ISB) ist eine teilweise Umnutzung der teuren Geschäftsflächen in der Christoffel-Unterführung für die Veloparkierung (Optionen 5.3 und 6.3) jedoch nicht denkbar.

Der eigentliche Ersatzneubau für das Bollwerk, sprich das Gebäude, befindet sich im Eigentum der SBB. Die SBB hat im Ersatzneubau ohnehin Flächen zur Veloparkierung vorgesehen, es ist jedoch noch unklar, ob sie einer Velostation im hier skizzierten Umfang zustimmt. Ebenfalls im

Eigentum der SBB befindet sich der Standort der Option *Turm Zackengebäude (3)*. Der Standort liegt direkt vor der Perronwand, welche geöffnet werden soll, um mehr Licht in den Bahnhof zu lassen. Der Bau eines Turmes direkt vor der geöffneten Perronwand würde dem Ziel der besseren Lichtdurchflutung zuwiderlaufen und kommt deshalb für die SBB nicht in Frage. Über eine temporäre Nutzung des Standortes zur Veloparkierung während der Realisierung des Ersatzneubaus beim Bollwerk liesse sich jedoch diskutieren.

Die Velostation *Ersatzneubau 4B (4)* schliesslich käme auf dem Grundeigentum der Burgergemeinde zu liegen. Die Integration einer Velostation in den Ersatzneubau ist von der Burgergemeinde bereits vorgesehen.

### 4.5.3 Sektor Süd-West

Auch im Sektor Süd-West befinden sich mit dem *Bubenberplatz West (8)*, der *Laupenstrasse (9)*, dem *Hirschengraben (10)*, der *Maulbeerstrasse (11)*, der *Christoffelgasse (19)*, der *Schwannengasse (36)* und dem *Bubenberplatz Ost (37)* mehrere Standorte im Eigentum der Stadt Bern. Entsprechend wären Velostationen an diesen Standorten denkbar. Die einzige Ausnahme bildet der *Bubenberplatz West (8)*. Der Stadtrat hat sich 2018 gegen die Projektierung einer Velostation an diesem Standort ausgesprochen, dies wegen hohen erwarteten Kosten und vermuteten archäologischen Artefakten (Murtentor und Grabenbrücke).

Die bestehende Velostation PostParc sowie die Option einer Velostation bei der *Welle (7)* kommen beide auf Grundeigentum der Post zu liegen. Diese spricht sich gegen eine *Erweiterung der Velostation PostParc (12)* aus, weil dafür das unter der bestehenden Velostation liegende Auto-parking umgenutzt werden müsste. Eine Velostation in der *Welle 7 (16)* wäre für die Post hingegen denkbar.

Das *Kino Alhambra (17)* befindet sich im Eigentum der Hotel National AG und wurde kürzlich für mehrere Jahre an die Universität Bern vermietet, die dort einen Hörsaal einrichtet. Der Bau einer Velostation an diesem Standort ist also vorerst nicht möglich. Gerade umgekehrt sieht es beim *Kino Gotthard aus (18)*. Dort wäre eine Nutzung als Velostation als Übergangslösung möglich. Eine langfristige Nutzung des Standortes zur Veloparkierung kommt für die Eigentümerin jedoch nicht in Frage.

Eine *kombinierte Station (A+4+14)* wäre bezüglich der Eigentümerverhältnisse voraussichtlich realisierbar. Der Standort des *Ersatzneubaus 4B (4)* befindet sich im Eigentum der Burgergemeinde und der Standort *Bubenberzentrum II (14)* im Privateigentum. Wie bereits erwähnt ist der Bau einer Velostation im *Ersatzneubau 4B (4)* bereits vorgesehen (vergleiche Kapitel 4.5.2).

Beim Standort *Laupenstrasse (9)* gilt es zu beachten, dass die Velostation zwar auf Grundeigentum der Stadt Bern errichtet würde, dass die Notausgänge jedoch in angrenzenden Bauten in Privateigentum realisiert werden müssten. Weil dadurch rentable Geschäftsflächen im Erdgeschoss wegfallen würden, ist kaum von einer Zustimmung der Eigentümer auszugehen.

## 5 Schlussfolgerungen

In diesem Kapitel werden die wichtigsten Schlussfolgerungen zum Gesamtkonzept Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld der Stadt Bern gezogen. Dies betrifft den Bedarf nach Abstellplätzen, die sektorspezifischen Standorte prioritärer Velostationen sowie die Erkenntnisse und Vorgaben zum Betrieb, zur Finanzierung und zur Preisgestaltung von Velostationen. Das Kapitel schliesst mit einem Ausblick auf das Umsetzungsprogramm.

### 5.1 Nachfrage und Bedarf nach Abstellplätzen

Im Umfeld des Bahnhofs Bern hat es schon heute zu wenig Veloabstellplätze und infolge des starken Wachstums des Veloverkehrs nimmt die Nachfrage nach Abstellanlagen in den kommenden Jahren weiter zu. Im Jahr 2030 ist mit einem Bedarf von rund 10'000 Abstellplätzen im Bahnhofumfeld zu rechnen. Dabei handelt es sich um eine vorsichtige Schätzung. Denn das durch das Bevölkerungswachstum ausgelöste generelle Verkehrswachstum, die nicht zuletzt durch die städtische Velooffensive verstärkten Umsteigeeffekte auf das Velo und auch die weiter steigende Attraktivität von E-Bikes werden dazu führen, dass das Angebot an Abstellplätzen im Bahnhofumfeld nach 2030 weiter ausgebaut werden müssen.

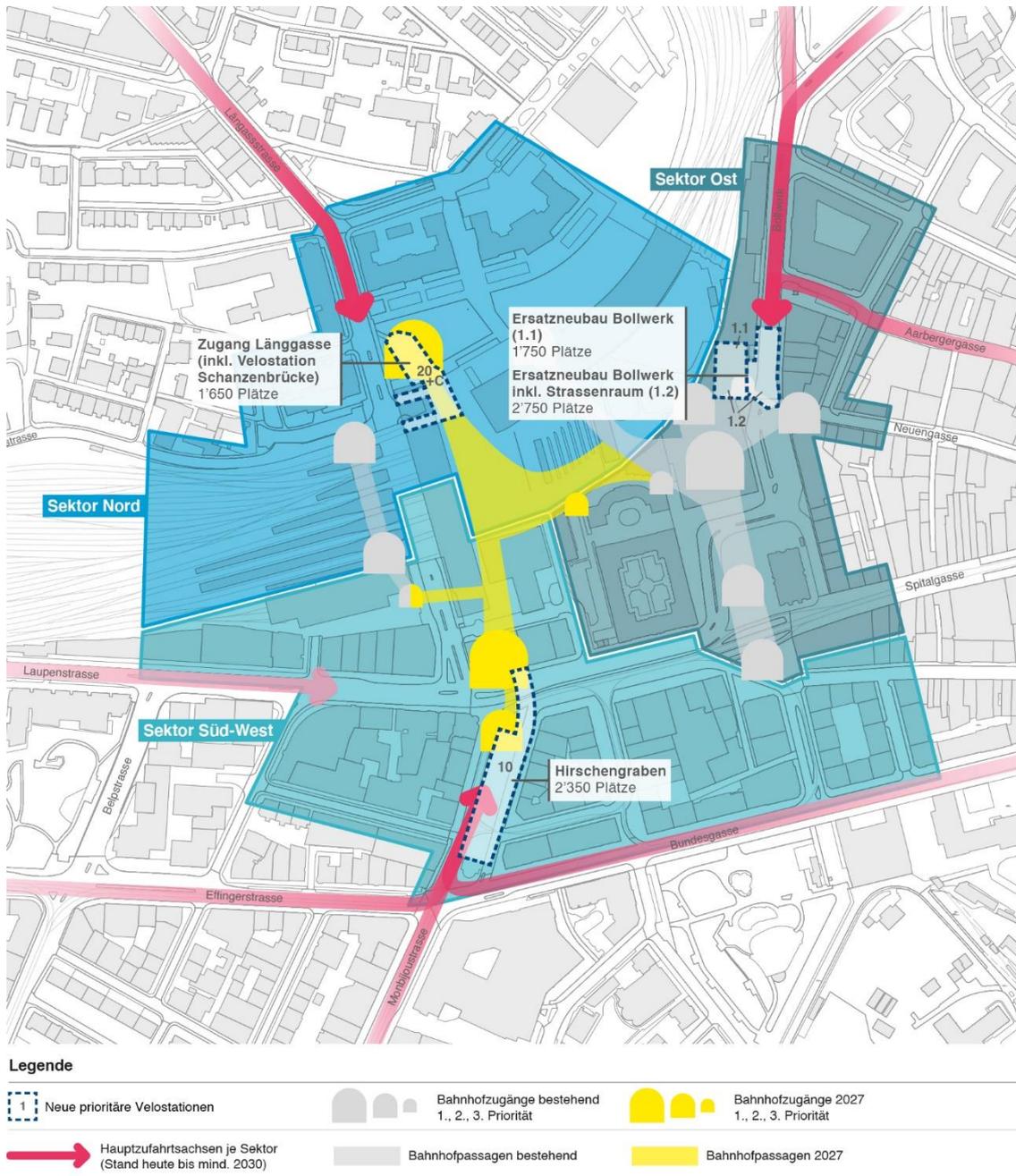
Von der im Jahr 2030 erwarteten Nachfrage von 10'000 Abstellplätzen fallen 1'600 Abstellplätze auf den Sektor Nord, 3'650 Abstellplätze auf den Sektor Ost und 4'750 Abstellplätze auf den Sektor Süd-West. Das bestehende Angebot muss bis 2030 um 6'350 Abstellplätze ausgebaut werden, um die erwartete Nachfrage befriedigen zu können. Davon entfallen 650 Abstellplätze auf den Sektor Nord, 2'550 Abstellplätze auf den Sektor Ost und 3'150 Abstellplätze auf den Sektor Süd-West. Diese benötigten zusätzlichen Veloabstellanlagen können nur durch die Realisierung von neuen Velostationen angeboten werden. Die neuen Velostationen tragen zudem zur Aufwertung des öffentlichen Raums im Umfeld des Bahnhofs Bern bei. Sie schaffen die Voraussetzung, dass rund 750 oberirdische Veloabstellplätze (z.B. beim Hirschengraben, auf der Schanzenbrücke und vor dem Generationenhaus) aufgehoben werden können.

### 5.2 Standorte für prioritäre Velostationen

Die vier heute bestehenden Velostationen bieten zwischen 270 und 1'000 Plätze an, im Durchschnitt knapp 500. Bei dieser Durchschnittsgrösse müssten im Bahnhofumfeld 13 neue Velostationen gebaut werden, was für die Nutzerinnen und Nutzer sehr unübersichtlich und für die Stadt mit einem grossen Betriebsaufwand verbunden wäre. Für die Erschliessung wären im Bahnhofumfeld zahlreiche Rampen- und Treppenanlagen erforderlich, was in Konflikt steht zum steigenden Flächenbedarf für den Fussverkehr und zum Ziel, bauliche Eingriffe im öffentlichen Raum möglichst zu minimieren und diesen qualitativ aufzuwerten. Deshalb soll ein grosser Teil des Zusatzangebots in einer kleinen Anzahl von besonders grossen sogenannten prioritären Velostationen bereitgestellt werden. Prioritäre Velostationen müssen auch hinsichtlich Erschliessung für den Veloverkehr und Anbindung an den Bahnhof überdurchschnittliche Qualitäten aufweisen.

Die umfassende Prüfung der verschiedenen denkbaren Standorte zeigt, dass sich in jedem der drei Sektoren nur ein Standort für die Realisierung einer prioritären Velostation anbietet (vergleiche Abbildung 5-1). Es sind dies der *Zugang Länggasse (20)* in Kombination mit der bestehenden Velostation *Schanzenbrücke (C)* im Sektor Nord, der *Ersatzneubau Bollwerk (1)* im Sektor Ost und der *Hirschengraben (10)* im Sektor Süd-West. Nur diese drei Standorte verfügen gleichzeitig über eine ausreichende Kapazität (mindestens 1'500 Abstellplätze), eine direkte und attraktive

Anbindung an die Personenunterführung, eine direkte Lage an der Hauptzufahrtsachse des jeweiligen Sektors und eine qualitativ gute Zufahrt. Diese Standorte müssen deshalb für die Umsetzung des Konzepts gesichert werden.



**Abbildung 5-1:** Standorte der prioritären Velostationen.

Mit Blick auf die einzelnen Sektoren zeigt sich folgendes Bild:

#### a) Sektor Nord

Die prioritäre Velostation im Sektor Nord, die Velostation *Zugang Länggasse (20)* inklusive der bestehenden Velostation *Schanzenbrücke (C)*, verfügt nicht nur über eine direkte Bahnhofanbindung, sondern ist auch ideal gelegen für Besucher der Universität. Durch den Bau dieser fachlich unbestrittenen prioritären Velostation entstünden 1'350 zusätzliche Plätze (total 1'650 Plätze),

das Ausbauziel von 650 Plätzen im Sektor Nord bis 2030 würde somit übertroffen. Die entstehenden Kapazitätsreserven stehen für das erwartete Veloverkehrswachstum in den Jahren danach zur Verfügung. Sie könnten aber auch gezielt für Abstellflächen für Spezialvelos (z.B. Cargo-Bikes) genutzt werden. Der Platzbedarf von Spezialvelos ist deutlich höher. Zudem sind Spezialvelos meistens elektrifiziert, womit auch eine Zufahrt via Schanzenbrücke und nicht nur von der Länggasse attraktiv wäre. Aufgrund dieser Kapazitätsreserven bedarf es im Sektor Nord keiner ergänzenden Velostationen, obschon die Machbarkeit diverser ergänzender Standorte gegeben wäre.

#### **b) Sektor Ost**

Die prioritäre Velostation im Sektor Ost, der *Ersatzneubau Bollwerk (1)*, ist in zwei Ausführungen denkbar: einer kleineren mit 1'750 Plätzen (*Variante 1.1*, nur Gebäude) oder einer grösseren mit 2'750 Plätzen (*Variante 1.2*, mit Erweiterung unterhalb der benachbarten Strasse beim Bollwerk). Bei einer Realisierung der letzteren Variante würde das Ausbauziel von 2'550 Plätzen im Sektor Ost bereits erreicht. Die Realisierung einer Velostation in dieser Grössenordnung ist aber mit Hindernissen verbunden. Einerseits ist es noch unklar, ob die SBB als Eigentümerin einer so grossen Velostation im Ersatzneubau zustimmt, andererseits ist die Machbarkeit einer Velostation unter der Strasse beim Bollwerk aus technischer Sicht kritisch. Kann die Velostation *Ersatzneubau Bollwerk (1)* nur in kleinerer Dimensionierung gebaut werden, braucht es im Sektor Ost zusätzlich ergänzende Velostationen. Dafür gibt es zwar einige potenzielle Standorte, aber lediglich der *Ersatzneubau 4B (4)* mit 600 Plätzen wird sowohl aus fachlicher Sicht von Städtebau, Stadtgrün und Denkmalpflege als auch aus Sicht der Eigentümerin akzeptiert. Das Ausbauziel im Sektor Ost ist deshalb nur zu erreichen, wenn der *Ersatzneubau Bollwerk (1)* mit möglichst grosser Kapazität realisiert wird. Von den fachlich nur teilweise akzeptierten Standorten ist insbesondere eine Velostation in der *Aarberggasse (7)* weiter zu prüfen. Zusätzlich soll im Rahmen des laufenden Verfahrens zum Ersatzneubau 4B geprüft werden, ob die bisher angenommene Kapazität von 600 Abstellplätzen im Untergeschoss des Ersatzneubaus 4B (ehemaliges Schwesternhaus) vergrössert werden könnte und so der Druck auf eine möglichst grosse Kapazität beim *Ersatzneubau Bollwerk (1)* etwas gemindert werden könnte. Die Umsetzung einer *kombinierten Velostation (A+4+14)* im Sektor Süd-West wäre für den Angebotsausbau im Sektor Ost dagegen kontraproduktiv.

#### **c) Sektor Süd-West**

Zur Erfüllung der Anforderungen aus den Leitlinien bedarf es im Sektor Süd-West der prioritären Velostation *Hirschengraben (10)*. Es gibt keine gleichwertige Alternative zu diesem Standort. Insbesondere stellt eine *kombinierte Velostation (A+4+14)* keine adäquate Alternative zum *Hirschengraben (10)* als prioritärem Standort dar, weil sie sowohl bei der Zufahrt als auch bei der Bahnhofanbindung die entsprechenden Anforderungen nicht erfüllt. Der *Hirschengraben (10)* erfüllt die Anforderungen an einen prioritären Standort optimal, eine Problematik bei dieser Velostation besteht jedoch in der Beeinträchtigung der denkmalgeschützten Umgebung sowie der städtebaulichen Einbindung und Integration in einen bestehenden Freiraum. So hat sich die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege ablehnend zu einer Velostation am Standort Hirschengraben geäussert (während sie den Eingriff durch die geplante Passage Hirschengraben als leichte Beeinträchtigung qualifiziert, wenn bestimmte Auflagen eingehalten werden). Zu anderen, mit vergleichbaren kritischen Argumenten zu beurteilenden Ausbaup Optionen, liegen keine Einschätzungen der EKD vor. Es wird zu prüfen sein, ob den Anliegen der Fachbehörden bezüglich des Standorts Hirschengraben mit entsprechender Projektgestaltung Rechnung getragen werden kann. Anpassungen des Projektes zu Gunsten denkmalpflegerischer und städtebaulicher Kriterien könnten dazu führen, dass die Kapazität der Velostation *Hirschengraben (10)* letztendlich

kleiner ausfällt als im vorliegenden Bericht skizziert. Laut aktuellem Planungsstand würde der *Hirschengraben (10)* bei zweigeschossiger Ausführung rund 3'000 Plätze bieten und bei eingeschossiger Ausführung rund 1'650 Plätze. Selbst wenn der *Hirschengraben (10)* zweigeschossig und mit der vollen Kapazität von 3'000 Plätzen realisiert werden kann, verbleibt im Sektor Süd-West noch eine Angebotslücke, die durch ergänzende Velostationen zu decken ist.

Gesamthaft betrachtet bestehen im Sektor Süd-West zwar zahlreiche Optionen für ergänzende Velostationen, aber aufgrund der fachlichen Einschätzungen, der Eigentümerabsichten und der technischen Realisierbarkeit aus heutiger Sicht nur wenig Spielräume. So stellt die Velostation *Welle 7 (16)* die einzige Option dar, die gleichzeitig fachlich akzeptiert, für den Eigentümer denkbar und technisch realisierbar ist. Aufgrund der beschränkten Möglichkeiten bei den ergänzenden Standorten sollte die prioritäre Velostation *Hirschengraben (10)* deshalb mit möglichst grosser Kapazität realisiert werden.

### **5.3 Betrieb der Velostationen**

Die Analyse zeigt, dass es für einen wirtschaftlichen Betrieb grosse Velostationen braucht (oder miteinander verbundene mittelgrosse Stationen, die als Einheit betrieben werden können), weil die Betriebskosten pro Platz mit der Grösse einer Velostation abnehmen. Grosse Stationen sind zudem nutzerfreundlich, da sie personell besser betreut werden können als kleine Stationen und in ihnen auch zusätzliche Dienstleistungen angeboten werden können. Es ist zu prüfen, wie die Velostationen künftig ausgestattet sein sollen (wie viel Personal, mit oder ohne Werkstatt). Zudem ist die Weiterentwicklung eines nutzerfreundlichen Zutritts- und Bezahlsystems voranzutreiben. Die erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum Arbeit (KA) soll fortgeführt werden und die Beschäftigungsmöglichkeiten für Langzeitarbeitslose sollen dadurch erhalten bleiben. Das KA soll auch künftig den Betrieb der Velostationen und den Veloordnungsdienst übernehmen, es soll jedoch geprüft werden, ob aufgrund des bevorstehenden Angebotsausbaus noch weitere Akteure miteinbezogen werden sollen.

Schliesslich ist zu prüfen, ob im Sinne einer effizienten Bewirtschaftung der Veloabstellplätze die Kompetenzen des Veloordnungsdienstes ausgeweitet werden können.

### **5.4 Finanzierung**

Mit dem vorliegenden Gesamtkonzept und dem darauf aufbauenden Umsetzungsprogramm sollen überzeugende Projekte für neue Velostationen entwickelt und umgesetzt werden. Dies ist Voraussetzung für deren Mitfinanzierbarkeit durch Bund und Kanton über das Agglomerationsprogramm. Dabei wird eine möglichst breit abgestützte Trägerschaft für die Velostationen angestrebt, bestehend aus relevanten Akteuren im Bahnhofumfeld, welche sich an den Investitions- und Betriebskosten beteiligen.

### **5.5 Preisgestaltung und Nachfragelenkung**

Ein Teil der Betriebskosten von Velostationen soll durch Einnahmen aus der Veloparkierung gedeckt werden. Die Förderung des Veloverkehrs hat jedoch Priorität gegenüber einer kostendeckenden Tarifgestaltung. Die Nachfrage nach Veloabstellplätzen soll weg vom öffentlichen Raum in die Velostationen gelenkt werden. Dies bedingt ein attraktives Angebot in den Velostationen, die gezielte Aufhebung von Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum sowie die räumliche Ausdehnung und konsequente Umsetzung der Parkverbote ausserhalb der markierten Flächen. In

den Velostationen soll die Parkierung in einer ersten Zeitspanne gratis sein. Hierzu sind mögliche Varianten zur Gratis-Parkierung während den ersten 24 Stunden vertieft zu prüfen. Durch ein Voleitsystem könnte die Nachfrage von überlasteten Velostationen zu Standorten mit freien Kapazitäten gelenkt werden. Eine Nachfragelenkung über höhere Preise stellt hingegen keine Alternative zu einem Ausbau des Abstellplatzangebotes dar, sie würde vielmehr dem mehrfach begründeten Ziel der Veloförderung zuwiderlaufen.

## 5.6 Ausblick auf das Umsetzungsprogramm

Die im vorliegenden Gesamtkonzept erfolgte Analyse ist auf einen längerfristigen Horizont ausgerichtet. Der aus der Analyse hergeleitete Handlungsbedarf in den kommenden Jahren wird im **Umsetzungsprogramm** konkreter thematisiert. Das erste Umsetzungsprogramm bezieht sich auf die Zeit bis 2030 und umfasst somit den ersten Ausbauschnitt des Gesamtvorhabens ZBB. Für spätere Zeithorizonte soll das Umsetzungsprogramm periodisch aktualisiert werden.

Das **Umsetzungsprogramm** zeigt auf, wie die gemäss Gesamtkonzept verfügbaren Optionen für Velostationen priorisiert werden sollen, insbesondere für welche Standorte konkrete Umsetzungsschritte auszulösen sind. Dabei werden für jeden Sektor verschiedene Umsetzungsvarianten diskutiert. Gegenstand der Diskussion ist dabei in erster Linie ein Vergleich der Varianten bezüglich des geschaffenen Angebotes insgesamt sowie im Zeitverlauf und ein Vergleich der Varianten bezüglich der Investitions- und Betriebskosten. Die im Umsetzungsprogramm diskutierten Varianten werden im Folgenden kurz erläutert:

- Im **Sektor Nord** besteht nur eine Variante. Hier gilt es lediglich den prioritären Standort *Zugang Länggasse (20)* zu sichern, weitere Ausbauten sind nicht nötig. Der Standort könnte schätzungsweise im Jahr 2029 in Betrieb genommen werden.
- Im **Sektor Ost** gilt es den prioritären Standort *Ersatzneubau Bollwerk (1)* zu sichern und dort eine Velostation mit möglichst grosser Kapazität zu realisieren. Die diskutierten Varianten im Sektor Ost unterscheiden sich bezüglich der Kapazität der prioritären Velostation *Ersatzneubau Bollwerk (1)* und dem daraus resultierenden Bedarf an ergänzenden Standorten. Der *Ersatzneubau Bollwerk (1)* könnte frühestens 2034 in Betrieb genommen werden. Bis dahin wird sich die schon heute grosse Angebotslücke im Sektor Ost weiter vergrössern. Im Umsetzungsprogramm wird deshalb auch der Bedarf an provisorischen Lösungen im Zeitverlauf diskutiert. Von sehr grossem Nutzen für den Sektor Ost wäre auch, wenn die bisher angenommene Kapazität von 600 Abstellplätzen im Ersatzneubau 4B deutlich vergrössert werden könnte. Dadurch könnte die Angebotslücke im Sektor Ost schon ab 2030 spürbar entschärft werden.
- Im **Sektor Süd-West** muss der Standort *Hirschengraben (10)* als einzige valable Option für eine prioritäre Velostation gesichert werden, die denkmalplegerische und archäologische Problematik ist zusammen mit den Fachbehörden anzugehen. Im Umsetzungsprogramm werden verschiedene Umsetzungsvarianten aufgezeigt, die sich bezüglich der Kapazität dieser Velostation (ein- oder zweigeschossig) und bezüglich der zu realisierenden ergänzenden Standorte unterscheiden. Eine rasche Realisierung der ergänzenden *Velostation Welle 7 (16)* könnte dazu beitragen, Engpässe beim Veloabstellplatzangebot in der Umsetzungsphase der Verkehrsmassnahmen ZBB zu reduzieren. Im Weiteren wird im Umsetzungsprogramm 2030 auch aufgezeigt, was ein Verzicht auf die Velostation *Hirschengraben (10)* für den Sektor Süd-West bedeuten würde. Das Ausbauziel für 2030 könnte dann nicht erreicht werden.

Das Umsetzungsprogramm bildet zusammen mit dem hier vorliegenden Gesamtkonzept und der Auslegeordnung aller Ausbauoptionen die Grundlage für solid begründete Anträge an die finanzkompetenten Organe der Stadt (Stadtrat, Stimmbevölkerung) für die Projektierung und Umsetzung weiterer Velostationen und für deren Aufnahme in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (bzw. das Agglomerationsprogramm) zwecks Mitfinanzierung durch Bund und Kanton.

## Anhang I: Nachfrageschätzung nach Sektoren

Nachdem in Kapitel 3.2.1 die Nachfrage nach Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld für das Jahr 2030 auf 10'000 Plätze geschätzt wurde, stellt sich die Frage, wie sich diese 10'000 Plätze auf die verschiedenen Sektoren verteilen werden. Bei der Erhebung vom 11. September 2018 entfielen 41 Prozent der Nachfrage bzw. der abgestellten Velos auf den Sektor Ost, 38 Prozent auf den Sektor Süd-West und 21 Prozent auf den Sektor Nord. Zur Schätzung der Verteilung der Nachfrage auf die Sektoren im Jahr 2030 werden verschiedene Methoden angewandt, verglichen und plausibilisiert. Diese werden im Folgenden detailliert vorgestellt:

- **Ansatz 1: Lineare Hochrechnung.** Der einfachste Ansatz zur Schätzung der räumlichen Verteilung der Nachfrage 2030 liegt darin, von derselben Verteilung wie heute auszugehen. Eine solche lineare Hochrechnung prognostiziert eine Nachfrage im Jahr 2030 von 4'090 Plätzen im Sektor Ost, 3'780 Plätzen im Sektor Süd-West und 2'130 Plätzen im Sektor Nord:

**Tabelle AI-1:** Schätzung der Nachfrage 2030 nach Sektoren über lineare Hochrechnung.

<b>Ansatz 1: Lineare Hochrechnung</b>		<b>Ost</b>	<b>Süd-West</b>	<b>Nord</b>	<b>Total</b>
Nachfrage 2018	absolut	2'058	1'903	1'073	5'034
	in %	40.9%	37.8%	21.3%	100.0%
Schätzung Nachfrage 2030	absolut	4'090	3'780	2'130	10'000
	in %	40.9%	37.8%	21.3%	100.0%

Bei dieser Methode wird davon ausgegangen, dass die Nachfrage von 2018 bis 2030 in allen Sektoren mit demselben Faktor wächst. Dies dürfte jedoch kaum der Fall sein, weil nicht auf allen Zufahrtsachsen ein gleich grosses Potenzial zur Förderung des Veloverkehrs besteht und weil sich die Einzugsgebiete der Sektoren bezüglich ihres prognostizierten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums unterscheiden. Zudem werden die neuen Bahnhofzüge und die Verschiebung des RBS-Bahnhofs zu einer gewissen Veränderung der Pendlerströme führen, was sich ebenfalls auf die räumliche Verteilung der Nachfrage nach Veloabstellplätzen auswirken könnte. Diese Aspekte werden bei der linearen Hochrechnung nicht berücksichtigt, sind aber Gegenstand der folgenden Ansätze.

Im Weiteren gilt es zu beachten, dass die Zahl der abgestellten Velos je Sektor nur ein grobes Mass für die Nachfrage je Sektor ist, da die Zahl der abgestellten Velos auch vom verfügbaren Abstellplatzangebot im Sektor (hinsichtlich Quantität und Qualität) abhängt. In den Ansätzen 2a und 2b wird deshalb das Veloaufkommen auf den Zufahrtsachsen verwendet, um die Verteilung der Nachfrage auf die Sektoren zu schätzen. Dieses Vorgehen erlaubt eine Nachfrageschätzung, die vom sektorspezifischen Angebot unabhängiger ist.

- **Ansatz 2a: Velos auf Zufahrtsachsen 2017.** Die Stadt Bern unterhält mehrere Velozählstellen. Diese werden abhängig von ihrer Lage einem Zufahrtssektor zum Bahnhof zugeordnet. Bei den Zählstellen, die dem Sektor Ost zugerechnet werden, wurden im Jahr 2017 täglich im Durchschnitt 10'641 Velos gezählt (durchschnittlicher Werktagverkehr). Für den Sektor Süd-West ist der Wert mit 10'632 Velos nahezu identisch. Im Sektor Nord liegt er deutlich tiefer bei 3'281 gezählten Velos. Somit entfallen je rund 43 Prozent der gezählten Velos auf die Sektoren Ost und Süd-West und nicht ganz 14 Prozent auf den Sektor Nord. Für die Herleitung der Nachfrage nach Sektoren von 2030 wird nun davon ausgegangen, dass die räumliche Verteilung der Nachfrage diesen Prozentzahlen entspricht. Dadurch ergibt sich

eine prognostizierte Nachfrage von je 4'330 Plätzen in den Sektoren Ost und Süd-West und von 1'340 Plätzen im Sektor Nord:

**Tabelle AI-2:** Schätzung der Nachfrage 2030 nach Sektoren über Velos auf Zufahrtsachsen 2017.

<b>Ansatz 2a: Velos auf Zufahrtsachsen 2017</b>		<b>Ost</b>	<b>Süd-West</b>	<b>Nord</b>	<b>Total</b>
Velos auf Zufahrtsachsen 2017 (Zählstellen)	absolut	10'641	10'632	3'281	24'554
	in %	43.3%	43.3%	13.4%	100.0%
Schätzung Nachfrage 2030	absolut	4'330	4'330	1'340	10'000
	in %	43.3%	43.3%	13.4%	100.0%

Weil dieser Ansatz auf den Daten der Zählstellen basiert, hat er den Nachteil, dass nicht alle Verkehrsachsen erhoben werden. Ebenso wird bei der Schätzung der Nachfrage von 2030 davon ausgegangen, dass das Veloaufkommen von 2017 bis 2030 auf allen Zufahrtsachsen mit demselben Faktor wächst. Laut dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern dürfte dies jedoch nicht der Fall sein. Im folgenden Ansatz 2b werden deshalb anstelle der Velozählungen von 2017 die vom GVM prognostizierten Verkehrsflüsse von 2030 zur Schätzung der Nachfrage nach Sektoren verwendet.

- **Ansatz 2b: Velos auf Zufahrtsachsen 2030.** Das GVM erlaubt eine Prognose für das Jahr 2030 über die Zahl der Velofahrten an einem durchschnittlichen Werktag zwischen der inneren Stadt (Bahnhof und Altstadt) und den anderen Stadtteilen. Je nach betrachtetem Stadtteil werden diese Fahrten mit einer unterschiedlichen Gewichtung auf die drei Sektoren verteilt. Es zeigt sich, dass rund 34 Prozent der Fahrten zwischen der inneren Stadt und den anderen Stadtteilen auf die Zufahrtsachsen des Sektors Ost entfallen und rund 52 bzw. 14 Prozent auf die Zufahrtsachsen der Sektoren Süd-West und Nord.<sup>25</sup> Unter der Annahme, dass die räumliche Verteilung der Nachfrage nach Veloabstellplätzen im Jahre 2030 denselben Prozentzahlen entspricht, ergibt sich eine Nachfrageprognose von 3'370 Plätzen in Sektor Ost, 5'180 Plätzen im Sektor Süd-West und 1'450 Plätzen im Sektor Nord:

**Tabelle AI-3:** Schätzung der Nachfrage 2030 nach Sektoren über Velos auf Zufahrtsachsen 2030.

<b>Ansatz 2b: Velos auf Zufahrtsachsen 2030</b>		<b>Ost</b>	<b>Süd-West</b>	<b>Nord</b>	<b>Total</b>
Velos auf Zufahrtsachsen 2030 (GVM)	absolut	6'365	9'768	2'742	18'875
	in %	33.7%	51.8%	14.5%	100.0%
Schätzung Nachfrage 2030	absolut	3'370	5'180	1'450	10'000
	in %	33.7%	51.8%	14.5%	100.0%

Bei diesem Ansatz ist festzuhalten, dass sich die simulierten Veloverkehrsströme nicht eindeutig den drei Sektoren zuordnen lassen. Die Ansätze 2a und 2b haben zudem den Nachteil, dass jeweils der gesamte Veloverkehr mit Ziel oder Quelle in der inneren Stadt in die Analyse einfließt und nicht nur jene Velofahrten isoliert betrachtet werden können, die den Bahnhof als Ziel oder Ausgangspunkt haben.

- **Ansatz 3a: Bevölkerung und Arbeitsplätze 2016.** Ein weiterer Ansatz zur Schätzung der räumlichen Verteilung der Nachfrage von 2030 besteht darin, die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl entlang der Zufahrtsachsen zwischen den Sektoren zu vergleichen. Im Jahr 2016

<sup>25</sup> Die absoluten Zahlen zu den Velos auf den Zufahrtsachsen sind zwischen den Ansätzen 2a und 2b nicht vergleichbar. Beim Ansatz 2a handelt es sich um eine Zählung an gewissen Punkten, wodurch einerseits gewisse Verkehrsachsen nicht erfasst werden und andererseits auch Fahrten doppelt gezählt werden, wenn sie an zwei oder mehreren Zählstellen vorbeiführen. Beim Ansatz 2b handelt es sich um die Prognose von Ziel-Quell-Beziehungen.

entfielen laut GVM<sup>26</sup> rund 83'000 der 258'500 Einwohner und Arbeitsplätze (gemessen in Vollzeitäquivalenten VZÄ) der Stadt Bern auf das Einzugsgebiet des Sektors Ost (entspricht 32 Prozent), 138'000 auf das Einzugsgebiet des Sektor Süd-West (53 Prozent) und 37'500 auf das Einzugsgebiet des Sektors Nord (15 Prozent). Geht man davon aus, dass die räumliche Verteilung der Nachfrage von 2030 denselben Prozentzahlen entspricht, so beträgt die Nachfrage 2030 im Sektor Ost 3'210 Plätze, im Sektor Süd-West 5'340 Plätze und im Sektor Nord 1'450 Plätze:

**Tabelle AI-4:** Schätzung der Nachfrage 2030 nach Sektoren über Bevölkerung und Arbeitsplätze 2016.

<b>Ansatz 3a: Bevölkerung &amp; Arbeitsplätze 2016</b>		<b>Ost</b>	<b>Süd-West</b>	<b>Nord</b>	<b>Total</b>
Bev.+VZÄ im Einzugsgebiet 2016 (GVM)	absolut	83'025	137'856	37'545	258'426
	in %	32.1%	53.4%	14.5%	100.0%
Schätzung Nachfrage 2030	absolut	3'210	5'340	1'450	10'000
	in %	32.1%	53.4%	14.5%	100.0%

Dieser Ansatz hat den Nachteil, dass er auf der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung von 2016 basiert und ausser Acht lässt, dass diese Verteilung 2030 anders aussehen könnte.

- **Ansatz 3b: Bevölkerung und Arbeitsplätze 2040.** Um die künftigen Veränderungen der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung zu berücksichtigen, werden im Ansatz 3b Prognosewerte für die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl verwendet (im Gegensatz zum Ansatz 3a, der auf Ist-Daten von 2016 basiert). Weil für das Jahr 2030 keine aktuelle Prognose zur Anzahl Arbeitsplätze vorliegt, werden Prognosen für das Jahr 2040 verwendet. Gemäss GVM<sup>27</sup> werden im Jahr 2040 rund 99'500 Einwohner und Arbeitsplätze (gemessen in VZÄ) auf das Einzugsgebiet des Sektors Ost entfallen. In den Sektoren Süd-West und Nord beträgt der Wert 157'500 respektive 46'000. Das entspricht einem Anteil von 33 Prozent im Sektor Ost, 52 Prozent im Sektor Süd-West und 15 Prozent im Sektor Nord. Unter der Annahme, dass die Nachfrage von 2030 dieselbe räumliche Verteilung nach Sektoren aufweist, liegt die Nachfrageprognose im Sektor Ost bei 3'290, im Sektor Süd-West bei 5'200 und im Sektor Nord bei 1'510 Plätzen:

**Tabelle AI-5:** Schätzung der Nachfrage 2030 nach Sektoren über Bevölkerung und Arbeitsplätze 2040.

<b>Ansatz 3b: Bevölkerung &amp; Arbeitsplätze 2040</b>		<b>Ost</b>	<b>Süd-West</b>	<b>Nord</b>	<b>Total</b>
Bev.+VZÄ im Einzugsgebiet 2040 (GVM)	absolut	99'676	157'466	45'854	302'996
	in %	32.9%	52.0%	15.1%	100.0%
Schätzung Nachfrage 2030	absolut	3'290	5'200	1'510	10'000
	in %	32.9%	52.0%	15.1%	100.0%

Die Ansätze 3a und 3b haben den Nachteil, dass sie nicht berücksichtigen, welcher Teil der Bevölkerung und der Erwerbstätigen je Sektor den Bahnhof auch wirklich nutzt bzw. mit dem Velo zum Bahnhof fährt.

**Ansatz 4: Personenflüsse im Bahnhof 2030.** Der letzte verwendete Ansatz beruht auf einer Schätzung der Personenflüsse im Bahnhof Bern für das Jahr 2030. Durch die Inbetriebnahme

<sup>26</sup> Die Daten basieren auf Auswertungen der Strukturdaten im GVM des Kantons Bern unter Berücksichtigung von Anpassungen, die im Rahmen des laufenden Projekts zur Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern vorgenommen wurden.

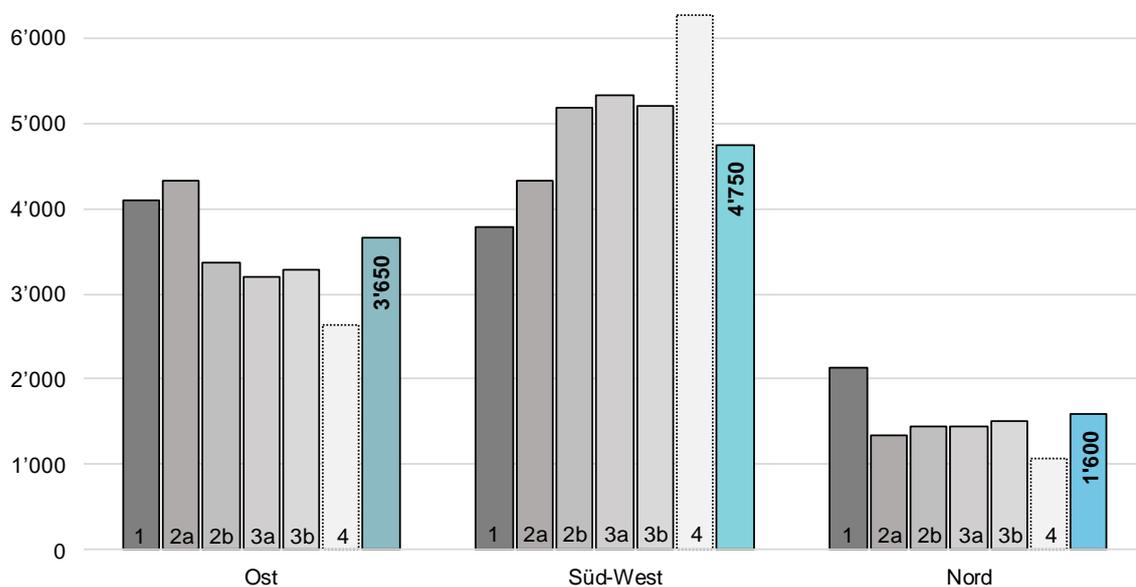
<sup>27</sup> Die Prognose basiert auf Auswertungen des GVM des Kantons Bern unter Berücksichtigung von Anpassungen, die im Rahmen des laufenden Projekts zur Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern vorgenommen wurden.

der Passage Mitte und der dazugehörigen neuen Bahnhofzugänge in den Sektoren Nord und Süd-West sowie durch die Verschiebung des RBS-Bahnhofs werden sich die Personenflüsse verändern. Dies könnte wiederum die räumliche Verteilung der Nachfrage nach Veloabstellplätzen beim Bahnhof beeinflussen. Gemäss der Schätzung der Personenflüsse werden 2030 rund 63 Prozent der Personen einen Bahnhofzugang im Sektor Süd-West benutzen, 26 Prozent einen Zugang im Sektor Ost und nur 11 Prozent einen Zugang im Sektor Nord. Werden für die räumliche Verteilung der Nachfrage nach Veloabstellplätzen im Jahr 2030 diese Prozentwerte unterstellt, so beträgt die geschätzte Nachfrage im Sektor Ost 2'640, im Sektor Süd-West 6'280 und im Sektor Nord 1'080 Plätze:

**Tabelle AI-6:** Schätzung der Nachfrage 2030 nach Sektoren über die Personenflüsse im Bahnhof 2030.

<b>Ansatz 4: Personenflüsse im Bahnhof 2030</b>		<b>Ost</b>	<b>Süd-West</b>	<b>Nord</b>	<b>Total</b>
Ein-/ausgehende Personen pro Min. 2030	absolut	441	1'049	180	1'670
	in %	26.4%	62.8%	10.8%	100.0%
Schätzung Nachfrage 2030	absolut	2'640	6'280	1'080	10'000
	in %	26.4%	62.8%	10.8%	100.0%

In Abbildung AI-0-1 werden die Nachfrageschätzungen der diskutierten Ansätze miteinander verglichen. Es zeigt sich, dass eine simple lineare Hochrechnung der Nachfrage je Sektor vom Jahr 2018 auf das Jahr 2030 (Ansatz 1) in den Sektoren Ost und Nord zu einem höheren Wert führt als bei den anderen Ansätzen.<sup>28</sup> Im Sektor Süd-West führt die lineare Hochrechnung hingegen zu einem geringeren Wert als die anderen Methoden.



**Abbildung AI-0-1:** Schätzung der Nachfrage 2030 nach Sektoren über die verschiedenen Ansätze (in Grautönen) und verwendeter Mittelwert (in Blautönen, entspricht dem gerundeten Mittelwert der Ansätze 1, 2a, 2b, 3a und 3b, ohne 4).

Die verschiedenen Ansätze haben ihre Vor- und Nachteile und berücksichtigen jeweils andere Faktoren. Es lässt sich kein grundsätzlich zu favorisierender Ansatz ausmachen. Der Ansatz 4 über die künftigen Personenflüsse im Bahnhof führt zu einer besonders hohen Schätzung des künftigen Nachfrageanteils des Sektors Süd-West und zu einer besonders niedrigen Schätzung des Anteils der beiden anderen Sektoren. Die Veränderung der Personenflüsse im Bahnhof dürfte auf den Veloverkehr jedoch in Wirklichkeit einen weit weniger starken Einfluss haben, da sich

<sup>28</sup> Ausnahme: Ansatz 2a im Sektor Ost.

Velofahrende primär den nächstgelegenen Abstellplatz entlang der Zufahrtsachse zum Bahnhof suchen. Einzig die Verlagerung des RBS-Bahnhofs dürfte eine geringfügige Verlagerung der Nachfrage vom Sektor Ost in den Sektor Süd-West zur Folge haben. Weil der Ansatz 4 zu einer Schätzung führt, die von der effektiven räumlichen Verteilung der Nachfrage von 2030 stark abweichen dürfte, wird er nicht weiter berücksichtigt.

Im vorliegenden Gesamtkonzept wird als Schätzwert für die Nachfrage nach Sektoren von 2030 der gerundete Mittelwert der Ansätze 1, 2a, 2b, 3a und 3b verwendet (vergleiche Herleitung in Tabelle AI-7 und Balken in Blautönen in Abbildung AI-0-1). Die Nachfrage von 2030 im Sektor Ost wird somit auf 3'650 Abstellplätze geschätzt (36.5 Prozent), im Sektor Süd-West auf 4'750 Abstellplätze (47.5 Prozent) und im Sektor Nord auf 1'600 Abstellplätze (16 Prozent). Verglichen mit der heutigen räumlichen Verteilung der Nachfrage (vergleiche Tabelle AI-1) gewinnt der Sektor Süd-West künftig also an Bedeutung, während der Anteil der anderen beiden Sektoren sinkt.

**Tabelle AI-7:** Schätzung der Nachfrage nach Sektoren von 2030 als der Mittelwert der Nachfrageschätzungen gemäss den Ansätzen 1, 2a, 2b, 3a und 3b (ohne 4).

	O	S-W	N	Total
Ansatz 1: Lineare Hochrechnung	4'090	3'780	2'130	10'000
Ansatz 2a: Velos auf Zufahrtsachsen 2017	4'330	4'330	1'340	10'000
Ansatz 2b: Velos auf Zufahrtsachsen 2030	3'370	5'180	1'450	10'000
Ansatz 3a: Bevölkerung & Arbeitsplätze 2016	3'210	5'340	1'450	10'000
Ansatz 3b: Bevölkerung & Arbeitsplätze 2040	3'290	5'200	1'510	10'000
<b>Mittelwert (gerundet): Schätzung Nachfrage 2030</b>	<b>3'650</b>	<b>4'750</b>	<b>1'600</b>	<b>10'000</b>
	<b>36.5%</b>	<b>47.5%</b>	<b>16.0%</b>	<b>100.0%</b>

# Anhang II: Auslegeordnung möglicher Standorte

Sektor Nord		20 + C Zugang Längsasse (inkl. best. VST)	21 Grosse Schanze (OG Parkterasse)	22 Turm Parkterasse	23 Parking Südlerstrasse	24 Bahnhof- parking	25 Plattform Welle	26 Plattform Staubachstr.	27 Plattform Passage West	28 Plattform Gleisfeld	29 Gepäckunnel West	30 Theater- sammlung	31 Staubachstr.	32 Perronplatte	33 Uni S	34 Verbreiterung Welle
<b>Kennwerte und allgemeine Angaben</b>																
Geschoss Beschrieb	1 und 2. UG	EG	EG	EG	1. UG	1. UG	EG	EG	EG	1. UG	1. UG	EG	1. UG	EG	EG	EG
	integriert in neuen Zugang Längsasse (2 Geschosse)	in best. Baumen Gross Schanzen AG	Aussenstehendes VST auf Bahnhofplatz form, von Gr. Schanze aus bedienbar	Teilumrüstung Bahnhof-Parking Südlerstr.	auf einer mit der Welle verbundenen Velo-Plattform (Breite 14 m)	auf einer mit der Staubachstr. verbundene Velo- Plattform (Breite 14 m)	auf einer mit einer Passage West verbundene Velo- Plattform (Breite 14 m)	VST auf einer Welle unabhängige Velo-Plattform (Breite 14 m)	Gepäckunnel Gleisfeld West	in Baum- lichkeiten der Theater- sammlung	im Dienstgebäude der SBA Staubachstr.	Umgestaltung Perronplatte (Prüfstandsstation, Kurzzeitparking, etc.)	in Garten der Uni S von hochschulstr. erreichbar (Zufahrt ebeneerde)	in Garten der Uni S von hochschulstr. erreichbar (Zufahrt ebeneerde)	in Garten der Uni S von hochschulstr. erreichbar (Zufahrt ebeneerde)	Verbreiterung der heutigen Perron- platte "Welle" (20m statt 23m)
Velo-AP (approx.)	1630	500-600	ca. 200	> 250	200-400	1'000-1'200	600-800	ca. 1'500	< 500	350-370	< 250	500-1'000	1'000-1'500	500-1'000	900-1'000	
Anlagegrösse (Typ)	1	3	5	4	4	2	3	2	4	4	2	4	3	3	2	3
Status	Machbar- keitsstudie	Idee	Idee	Idee	Idee	Idee	Idee	Idee	Idee	Idee	Idee	Idee	Idee	Idee	Idee	Idee
<b>Grundfunktion / Nutzen Verkehr*</b>																
1. Erreichbarkeit für Veloverkehr	88	63	63	75	75	88	88	63	0	75	63	63	63	63	63	88
2. Erschliessung Abstellanlage	88	100	75	63	63	100	100	100	7	100	50	100	75	100	100	100
3. Anbindung Bahnhof	100	75	67	33	75	100	100	67	75	67	92	67	67	42	92	92
4. Grösse und Qualität	100	63	0	38	38	88	75	100	38	38	0	75	75	100	100	88
5. Verkehrliche Konflikte	100	100	50	50	50	75	75	75	7	50	50	25	25	100	75	75
Gesamtnutzen Verkehr	95	80	51	52	60	90	88	81	23	66	51	61	81	81	88	
Kriterien für Velostation erfüllt?	ja	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja
Abstellplätze >250, Nutzwert >60	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Kriterien für <b>prioritäre</b> VST erfüllt?	ja	ja	NEIN	NEIN	NEIN	JA	JA	JA	NEIN	NEIN	NEIN	JA	JA	JA	JA	JA
Vertiefung Machbarkeit?	JA	JA	NEIN	NEIN	NEIN	JA	JA	JA	NEIN	NEIN	NEIN	JA	NEIN	JA	JA	JA
Begründung		max. 2 Türme à je 100 Velos möglich -> zu klein	sehr grosse Distanz zum BHF, schlechte Qualität, Konflikte mit PW- Verkehr im Parking						Erschliessung sehr schwierig, eng und lang, soziale Sicherheit problematisch			zu klein, Erschliessung via Tunnel Kl. Westtangenten problematisch				

\*Die Einschätzung des verkehrlichen Nutzens basiert auf einer Detailbewertung von gesamthaft 10 Unterkriterien, welche hier in zusammenfassender Form dargestellt ist.

**Anlagegrösse (Typ)**

1	> 1500
2	1000 - 1500
3	500 - 999
4	250 - 499
5	< 250

**Bewertung Gesamtnutzen Verkehr**

100-80	gut
79-60	mittel
59-0	ungenügend

**Sektor Nord**

20+C Zugang Längsasse (inkl. best. VST)	21 Grosse Schanze (OG Parkterrasse)	22 Turm Parkterrasse	23 Parking Silderstrasse	24 Bahnhof- parking	25 Plattform Weile	26 Plattform Stadtbachstr.	27 Plattform Passage West	28 Plattform Gleisfeld	29 Gepäckkunnel West	30 Theater- sammlung	31 Stadtbachstr.	32 Perronplatte	33 Uni S	34 Verbreiterung Weile
--	--	----------------------------	--------------------------------	---------------------------	-----------------------	-------------------------------	---------------------------------	------------------------------	----------------------------	----------------------------	---------------------	--------------------	-------------	------------------------------

**Hinweise zur Machbarkeit**

Einschätzung zum <b>Städtebau</b>	Standort akzeptiert	Standort akzeptiert	Standort akzeptiert	Standort unter Auflagen akzeptiert	Standort akzeptiert (sofern best. Qualitäten erhalten bleiben)	Standort akzeptiert	Standort akzeptiert	Standort akzeptiert	Standort akzeptiert	Standort wird fachlich abgelehnt	Standort akzeptiert (sofern best. Qualitäten erhalten bleiben)			
Einschätzung zu <b>Stadtgrün</b>	Standort akzeptiert	Standort akzeptiert	Standort akzeptiert	Standort akzeptiert (Grünstruktur nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Grünstruktur nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Grünstruktur nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Grünstruktur nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Grünstruktur nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Grünstruktur nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Grünstruktur nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Grünstruktur nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Grünstruktur nicht betroffen)	Standort wird fachlich abgelehnt	Standort* akzeptiert (Grünstruktur nicht betroffen)
Einschätzung zur <b>Denkmalpflege</b>	Standort akzeptiert	Standort akzeptiert	Standort akzeptiert	Standort akzeptiert (Denkmalpflege nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Denkmalpflege nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Denkmalpflege nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Denkmalpflege nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Denkmalpflege nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Denkmalpflege nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Denkmalpflege nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Denkmalpflege nicht betroffen)	Standort* akzeptiert (Denkmalpflege nicht betroffen)	Standort wird fachlich abgelehnt	Standort* akzeptiert (Denkmalpflege nicht betroffen)
Einschätzung zur <b>technischen Machbarkeit</b>	machbar	machbar	machbar	machbar	machbar	machbar	machbar	machbar	machbar	machbar	machbar	machbar	machbar	kritisch
<b>Bemerkung</b>	Umnutzung, Werkleitungen, -> tech. machbar	Umnutzung, -> tech. machbar	Umnutzung, -> tech. machbar	Umnutzung, -> tech. machbar	Anpassen Fahrliegen, Bauen unter Bahnbetrieb, -> tech. machbar	Anpassen Fahrliegen, Bauen unter Bahnbetrieb, -> tech. machbar	Anpassen Fahrliegen, Bauen unter Bahnbetrieb, -> tech. machbar	Anpassen Fahrliegen, Bauen unter Bahnbetrieb, -> tech. machbar	Anpassen Fahrliegen, Bauen unter Bahnbetrieb, -> tech. machbar	Umnutzung, -> tech. machbar	Umnutzung, -> tech. machbar	Umnutzung, -> tech. machbar	verlegen Vektorleitungen, Werkleitungen, -> tech. machbar	Verschleiben / Ersatz Rollreihen, Treppen, Verbleiterung/Dächer etc. -> kritisch

**Hinweise zu den Kosten (pro Abstellplatz)**

Einstufung <b>Anlagekosten</b>	12	3	13	13	13	13	13	13	13	3	3	3	9	13
Einstufung <b>Aufwand tech. Machbarkeit</b> (vgl. auch Bemerkung Einschätzung tech. Machbarkeit.)	1	0	3	3	3	3	3	3	3	0	0	1	1	6
Einstufung <b>Synergienutzen infolge Anlagegrösse</b>	-1	0	-0.5	0	-0.5	0	-0.5	0	-0.5	0.5	0	0	-0.5	0
<b>Gesamteinschätzung Investitionskosten</b>	12	3	15.5	16	15.5	15.5	15.5	15.5	15.5	3.5	3.5	4	9.5	19
Einstufung <b>Mietkosten</b>	3	2	3	4	3	3	3	3	3	2	2	2	2	4
Einstufung <b>Personal- und Sachaufwand</b> in Abhängigkeit zur Anlagegrösse	4	4	6	4	4	6	4	6	4	2	2	4	5	4
<b>Gesamteinschätzung Betriebskosten*</b> *ohne Nebenkosten -> nicht ausschlaggebend	7	6	9	8	8	9	7	9	8	4	4	6	7	8
<b>Hinweise für das Umsetzungsprogramm</b>	Kanton / SBB	Gr. Schanze AG	SBB Infra	SBB Infra	SBB Infra	SBB Infra	SBB Infra	SBB Infra	SBB Infra	Gr. Schanze AG	Gr. Schanze AG	Post Immo	Kanton Bern	SBB Infra
<b>Einstufung</b>	ja	nein	denkbar	denkbar	denkbar	denkbar	denkbar	denkbar	denkbar	nein	nein	nein	unklar	nein
<b>Abhängigkeiten/Synergien</b> Drittprojekte	APBB mit VST Schanzensbrücke verbinden	keine	Perronverläng. Anbindung an Sektor Volo und Autoverkehr müssten aus Sicherheitsgründen strikt getrennt werden.	Perronverläng. ab 2025 mit selbst. Erwart. umfängere Anpassungen notwendig. Abstützung auf neuem Perron 6 erforderlich (2025-2027 im Bau)	Perronverläng. ab 2045 mit selbst. Erwart. umfängere Anpassungen notwendig. Abstützung auf neuem Perron 6 erforderlich (2045)	Perronverläng. ab 2045 mit selbst. Erwart. umfängere Anpassungen notwendig. Abstützung auf neuem Perron 6 erforderlich (2045)	Perronverläng. ab 2045 mit selbst. Erwart. umfängere Anpassungen notwendig. Abstützung auf neuem Perron 6 erforderlich (2045)	Perronverläng. ab 2045 mit selbst. Erwart. umfängere Anpassungen notwendig. Abstützung auf neuem Perron 6 erforderlich (2045)	Perronverläng. ab 2045 mit selbst. Erwart. umfängere Anpassungen notwendig. Abstützung auf neuem Perron 6 erforderlich (2045)	APBB kurzzeit belegt (neu abgeschlossen Vertrag mit Option um weitere 5 Jahre)	APBB kurzzeit belegt (neu abgeschlossen Vertrag mit Option um weitere 5 Jahre)	keine	keine	Perronverläng. Anbindung an Sektor Südwest nicht möglich (Konflikte mit Passanten)
<b>Realisierungshorizont ca. 2025</b>	2025	2025	2025	2025	2025	2025	2025	2025	2025	2035	2035	2025	2025	2035
<b>Realisierungshorizont ca. 2035</b>	2035	2035	2035	2035	2035	2035	2035	2035	2035	2035	2035	2025	2025	2035

**Bewertung Städtebau/Stadtgrün/Denkmalpflege**

Standort akzeptiert	machbar	kritisch
Standort unter Auflagen akzeptiert	machbar	kritisch
Standort wird fachlich abgelehnt	machbar	kritisch

\*Alle Plattform-Optionen über dem SBB-Gleisfeld (Nr. 25, 26, 27, 28 und 34) beeinträchtigen die Aspekte von Stadtgrün und Denkmalpflege nicht. Bezüglich Machbarkeit ist die architektonische Gestaltung entscheidend und wie sich der Baukörper in die bestehenden Strukturen (insbesondere in Bezug zur Weile) einfügt.

**Bewertung Investitionskosten (Einstufung nach Punkten)**

Anlagegrösse	3	8	13
Machbarkeit	0	1	3
Synergienutzen	-0.5	0	0.5
<b>Total</b>	2-5	6-9	10-13
	klein	mittel	hoch

**Bewertung Betriebskosten (Einstufung nach Punkten)**

Mietkosten	1	2-3	4
Personal- und Sachaufwand	1-2	3-4	5-6
Synergienutzen	klein	mittel	hoch
<b>Total</b>	2-4	5-7	8-10
	klein	mittel	hoch

**Bewertung Konformität mit Absichten Eigentümer**

ja	denkbar / unklar	nein
----	------------------	------

**Sektor Ost**

A Milchgässli best.	1/D Ersatzneubau Bollwerk 1.1		3 Turm-Zacken- gebäude	4 Ersatzneubau 4B	5 Generationenhaus		6 Bahnhofplatz Ost		7 Aarberggasse			
	EG/UG	VST im Bollwerk 2-8 (2 Geschosse)			EG/OG	VST an Stelle des «Zacken- gebäudes» automatisch (2 Geschosse)	UG	unterrirdische VST im heutigen RBS- Bahnhof		5.1 lang	5.2 kurz	5.3 kurz+UF
Geschoss Beschrieb	UG best. VST	EG/UG VST im Ersatzneubau Bollwerk 2-8 (2 Geschosse)	UG Kombination einer VST im Gebäude (Bollwerk 2-8) und unter der Strasse	UG VST im Ersatzneubau 4B (Schwe- ternhaus)	UG verkürzte Variante ohne Beeinträchti- gung Bäume	UG unterrirdische VST Ossiete Generatio- nenhaus	UG "kurz" inkl. Beanspruchung Ladenflächen Christofel- Unterführung	UG Verlängerung der Variante 6.1 bis zur Neugass- Unterführung	UG unterrirdische VST bei Heilig- geistkirche	UG Var. 6.1 + 6.2 inkl. Be- anspruchung Ladenflächen Christofel- Unterführung	UG unterrirdische VST bei der alten Bollwerkpost	UG befahrbare Rampe
Rampe	Schieberampe Milchgässli	direkter ebenerdiger Zugang in Gebäude	Zugang via Ersatzneubau Bollwerk 2-8	befahrbare Rampe auf dem Areal	Schieberampe und Lift vor Generationen-haus	Schieberampe neben Heiliggeistkirche	Schieberampe neben Heiliggeistkirche	Schieberampe neben Heiliggeistkirche	Schieberampe neben Heiliggeistkirche	Schieberampe neben Heiliggeistkirche	Schieberampe neben Heiliggeistkirche	befahrbare Rampe
Velo-AP (approx.)	420	1'500 - 2'000	2'500 - 3'000	600	500-600	ca. 700	ca. 800	ca. 1'300	400-550			
Anlagegrösse (Typ)	4	3	2	3	3	3	3	2	3	2	3	3
Status	bestehend	Machbarkeits- studie SBB	Idee	Idee	Machbarkeits- studie Stadt	Idee	Machbarkeits- studie Stadt	Machbarkeits- studie Stadt	Machbarkeits- studie Stadt	Machbarkeits- studie Stadt	Machbarkeits- studie Stadt	Idee
<b>Grundfunktion / Nutzen Verkehr*</b>												
1. Erreichbarkeit für Veloverkehr	75	88	88	75	75	75	75	63	63	63	63	75
2. Erschliessung Abstellanlage	63	100	100	75	63	63	75	75	75	75	75	100
3. Anbindung Bahnhof	100	100	100	67	100	100	100	100	100	100	100	50
4. Grösse und Qualität	75	100	88	63	63	63	63	75	88	88	75	75
5. Verkehrliche Konflikte	100	100	100	100	50	50	50	100	100	100	100	100
Gesamtnutzen Verkehr	83	98	95	76	68	70	80	83	85	85	80	80
Kriterien für Velostation erfüllt? Abstellplätze 250, Mehrwert 50	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Kriterien für <b>prioritäre</b> VST erfüllt? Abstellplätze > 1500, direkter Zugang, Bahnhof/ direkt über Hauptstrasse erschlossen, Mehrwert > 95	--	ja	nur in Kombination mit 1.1	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Vertiefung Machbarkeit?	nicht notwendig	JA	JA	JA	JA	JA	JA	JA	JA	JA	JA	JA
Begründung						grosse Friction mit geplanter Bibli-Capital, sehr lange Distanzen, soziale Sicherheit problematisch						

**Anlagegrösse (Typ)**

1	> 1500
2	1000 - 1500
3	500 - 999
4	250 - 499
5	< 250

**Bewertung Gesamtnutzen Verkehr**

100-80	gut
79-60	mittel
59-0	ungenügend

\*Die Einschätzung des verkehrlichen Nutzens basiert auf einer  
Detailbewertung von gesamt 10 Unterkriterien, welche hier in  
zusammenfassender Form dargestellt ist.



**Sektor Südwest**

Kennwerte und allgemeine Angaben																			
Geschoss	B	4	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	35	36	37	4, 14	
Beschreibung	PostParc (best.)	Ersatzneubau 4B (nur Sektor S-W)	Bubenbergrplatz West	Laupenstrasse	Hirschengraben	Maubeerstrasse	Erweiterung PostParc	Bubenbergrzentrum I	Bubenbergrzentrum II	Möbiliar	Welle 7	Kino Alhambra	Kino Gotthard	Christoffelgasse	Plattform Merkurgässchen	Schwamengasse	Bubenbergrplatz Ost	Kombinierte Velostation	
UG	UG	UG	UG	UG	UG	UG	UG	UG	UG	UG	EG	EG	EG	UG	EG	UG	UG	UG	
best. VST	VST im Ersatzneubau 4B (Schwemternhaus)	Unterirdische VST östlich der Passage Hirschengraben (2 Geschosse)	Unterirdische VST westlich der Passage Hirschengraben (2 Geschosse)	Unterirdische VST unter dem Hirschengrabenpark (2 Geschosse)	Unterirdische VST im östlichen Bereich der Maubeerstrasse	Erweiterung der bestehenden unterirdischen VST PostParc (Ersatzneubau)	VST im Bubenbergrplatz 10/12	VST im Bubenbergrplatz 8	VST im Kino Gotthard (Umnutzung)	VST im Kino Alhambra (Umnutzung)	VST auf Deck 1 oder 2 der Welle (Umnutzung)	VST im Kino Gotthard (Umnutzung)	VST unter der Christoffelgasse	Plattform über Merkurgässchen	Unterirdische VST unter der Schwamengasse	Unterirdische VST unter dem BBP vor dem Generationshaus	UG	Kombination von Milchgässli (A), 4B (4) und BBZ II (14)	
1'000	600   1'100 mittel   gross	1'000	600-900	1'650   3'000 1 UG   2 UG	420-600	600-900	<250	ca. 400	>500	500-800	480-530	400-700	500-1'000	200	800-900	ca 800	BRZ II = 600 4B = 600   1'100 Total SW** = 1'000   1'500 mittel   gross		
2	3   2	2	3	1	3	3	5	4	3	3	3	3	3	5	3	3	2   1		
bestehend	Idee	Machbarkeitsstudie	Idee	Werkshop-Verfahren Vorprojekt	Idee	Idee	Idee	Machbarkeitsstudie	Idee	Machbarkeitsstudie	Machbarkeitsstudie	Machbarkeitsstudie	Idee	Idee	Idee	Machbarkeitsstudie	Machbarkeitsstudie		
<b>Grundfunktion / Nutzen Verkehr*</b>																			
1. Erreichbarkeit für Veloverkehr	63	63	63	75	50	63	63	63	63	38	63	50	50	50	50	63	63	63	
2. Erschliessung Abstellanlage	100	75	63	88	63	88	0	0	63	100	100	100	100	100	100	100	75	75	
3. Anbindung Bahnhof	100	92	100	100	50	100	92	67	33	33	92	50	67	83	67	67	67	75	
4. Grösse und Qualität	88	50   63	88	63	100	75	75	25	50	50	75	63	75	50	75	63	63	63   75	
5. Verkehrliche Konflikte	50	25	50	50	75	75	50	50	50	50	75	75	75	25	25	25	25	25	
<b>Gesamtnutzen Verkehr</b>	<b>80</b>	<b>61   63</b>	<b>73</b>	<b>88</b>	<b>63</b>	<b>75</b>	<b>46</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>81</b>	<b>68</b>	<b>73</b>	<b>61</b>	<b>0</b>	<b>63</b>	<b>60</b>	<b>60   63</b>	
Kriterien für Velostation erfüllt?	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	
Kriterien für <b>prioritäre VST</b> erfüllt?	--	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	
Vertiefung Machbarkeit?	JA	JA	JA	JA	JA	JA	NEIN	JA	NEIN	NEIN	JA	JA	JA	JA	NEIN	JA	JA	JA	
Begründung							Platz wird für Passage West resp. Hirschengraben beansprucht, Kombination ist klein, keine Platz für Rampe	Standort hat in Kombination mit umliegenden Standorten potential (vgl. Kombinierte Velostation).	Zu weit entfernt, schlecht erreichbar (Umweg)						zu klein, Konflikte mit Passanten / Warenbereich DV	Standort hat in Kombination mit umliegenden Standorten potential (vgl. Kombinierte Velostation).			

\* Die Einschätzung des **verkehrlichen Nutzens** basiert auf einer Detailbewertung von gesamthaft 10 Unterkriterien, welche hier in zusammenfassender Form dargestellt ist.

\*\* Die **kombinierte Velostation** umfasst grundsätzlich die Velostationen Milchgässli (A), 4B (4) und BBZ II (14). Die Kapazität der Velostation Milchgässli (A) wird dabei immer dem Sektor Ost zugerechnet (420 Plätze), jene des BBZ II (14) immer dem Sektor Süd-West (400 Plätze). Die Velostation 4B kann hingegen aus beiden Sektoren (Ost und Süd-West) benutzt werden. Sie weist mindestens eine Kapazität von 600 Plätzen auf. Bei der Bewertung aus Sicht des Sektors Süd-West wird davon ausgegangen, dass die 600 Plätze der Velostation 4B (4) vollumfänglich dem Sektor Süd-West zugerechnet werden. Ausserdem wird von einem zweiten Fall ausgegangen, in dem die Velostation 4B (4) 1'100 Plätze aufweist, die ebenfalls vollumfänglich dem Sektor Süd-West zugerechnet werden. Dadurch resultiert in der kombinierten Velostation eine dem Sektor Süd-West anrechenbare Kapazität je nach Fall von 1'000, respektive 1'500 Plätzen.

**Anlagengrösse (Typ)**

3	> 1500
2	1000 - 1500
3	500 - 999
4	250 - 499
5	< 250

**Bewertung Gesamtnutzen Verkehr**

100-80	gut
79-60	mittel
59-0	ungenügend

