



# «Veloabstellplätze»

## Workshop im Rahmen der Velo-Offensive Bern, 14. März 2017

Stephanie Stotz, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr  
Uwe Schlosser, Büro für Mobilität



# Workshop Veloabstellplätze: Ablauf

Was?	Wer?	Dauer (Min.)
Begrüssung	Karl Vogel	5'
Veloabstellplätze: Strategie und Erhebung	Stephanie Stotz	10'
Bewirtschaftungskonzept	Uwe Schlosser	15'
World Café: Input	Stephanie Stotz	5'
World Café: Durchführung	Alle	70'
Fazit	Stephanie Stotz	5'
Abschluss, Überleitung Apéro	Karl Vogel	5'

# Strategische Planung Veloparkierung

## Bahnhof Bern

Ziel: 10'000 Abstellplätze

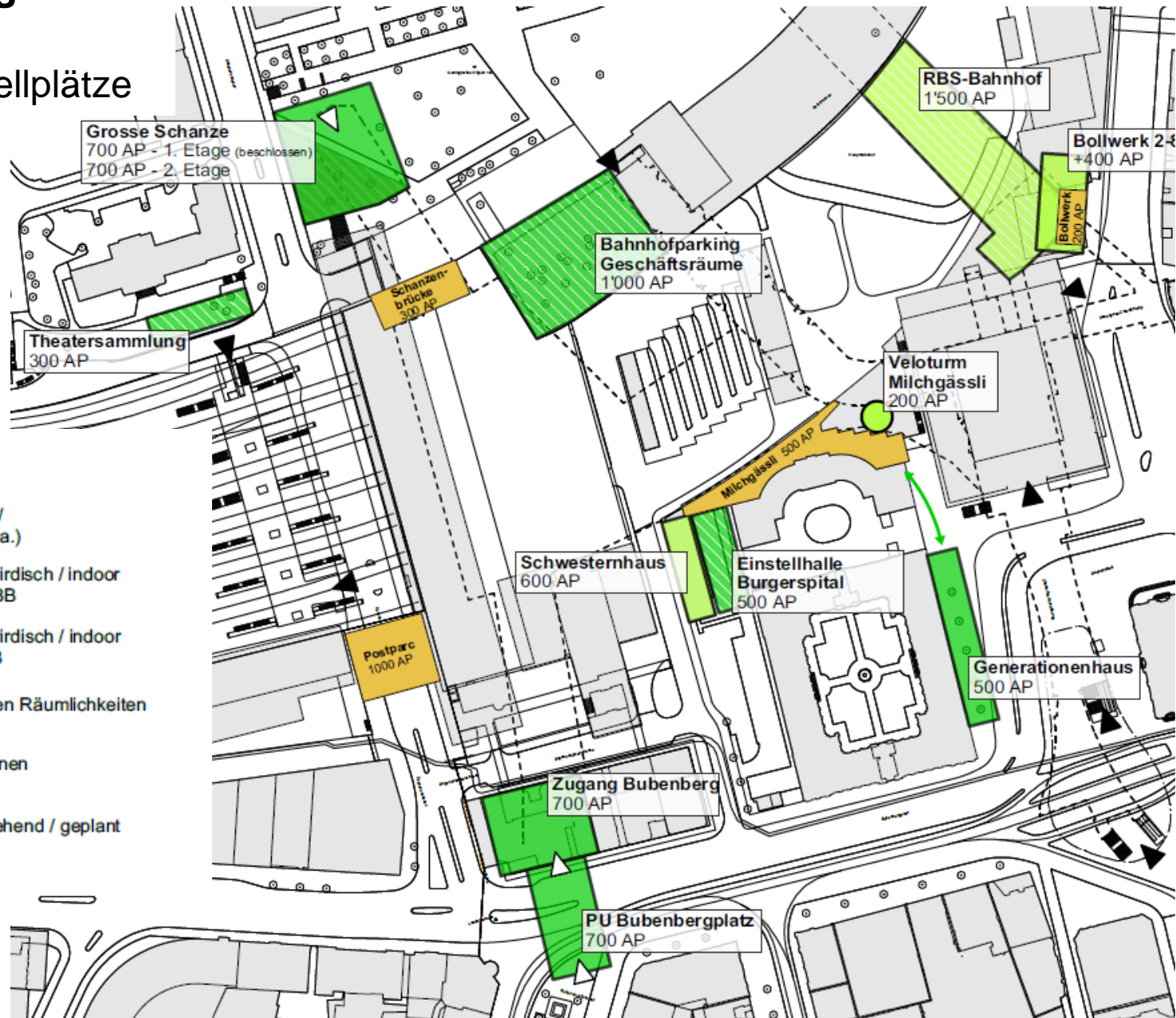
## Unterirdische Anlagen

(noch nicht mit  
Grundeigentümern  
abgesprochen)

Nicht konsolidierter Arbeitsentwurf



Stadt Bern



### Legende

- Bollwerk 500 AP** Standortbezeichnung / Anzahl Abstellplätze (ca.)
- Green box** Standort Neubau unterirdisch / indoor Realisierung vor/mit ZBB
- Light green box** Standort Neubau unterirdisch / indoor Realisierung nach ZBB
- Grey box** Standort in bestehenden Räumlichkeiten
- Yellow box** Bestehende Velostationen
- Black triangle** Bahnhofzugänge bestehend / geplant

# Strategische Planung Veloparkierung Bahnhof Bern Ziel: 10'000 Abstellplätze








Nicht konsolidierter Arbeitsentwurf

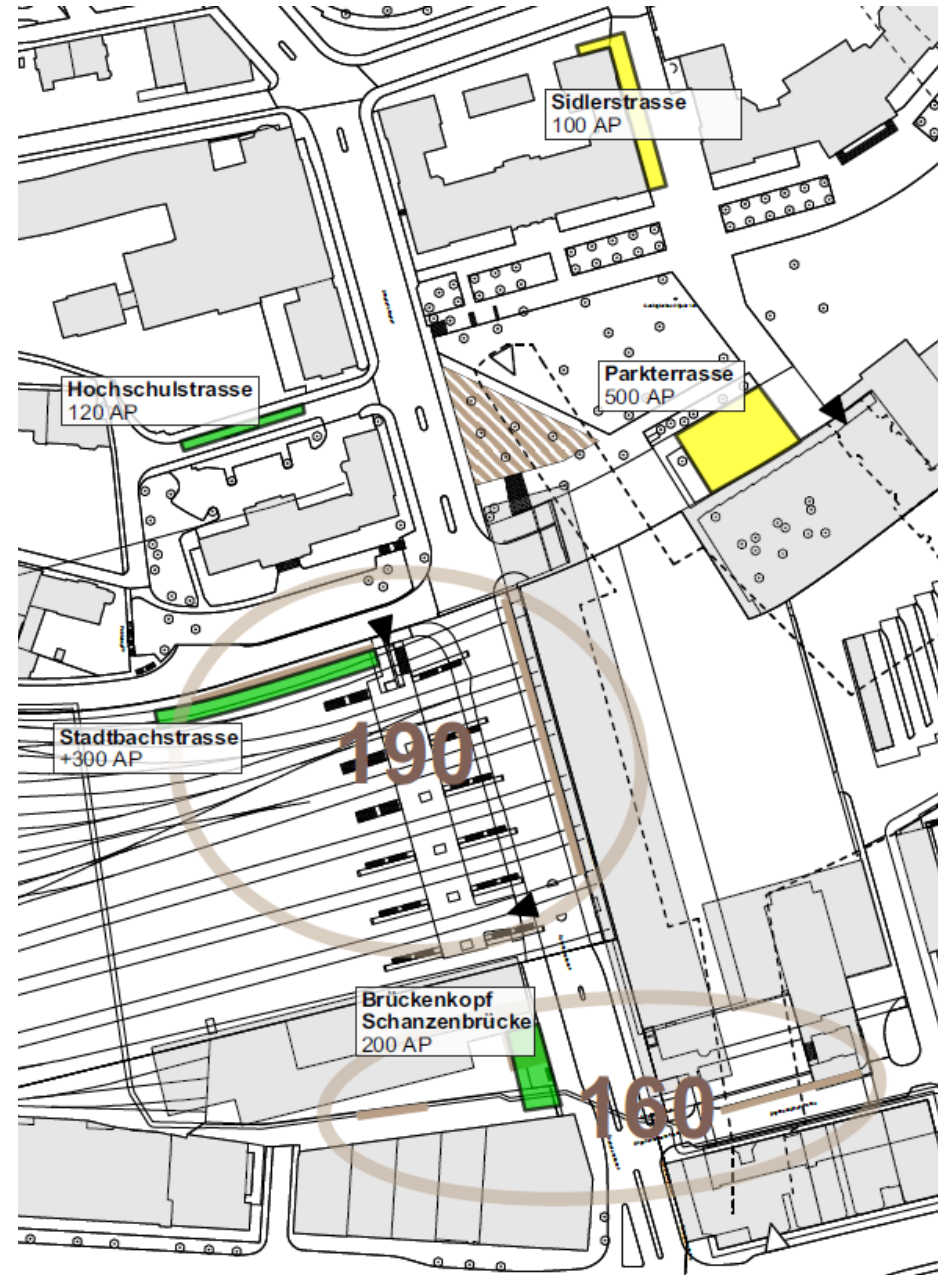


Stadt Bern

## Oberirdische Anlagen

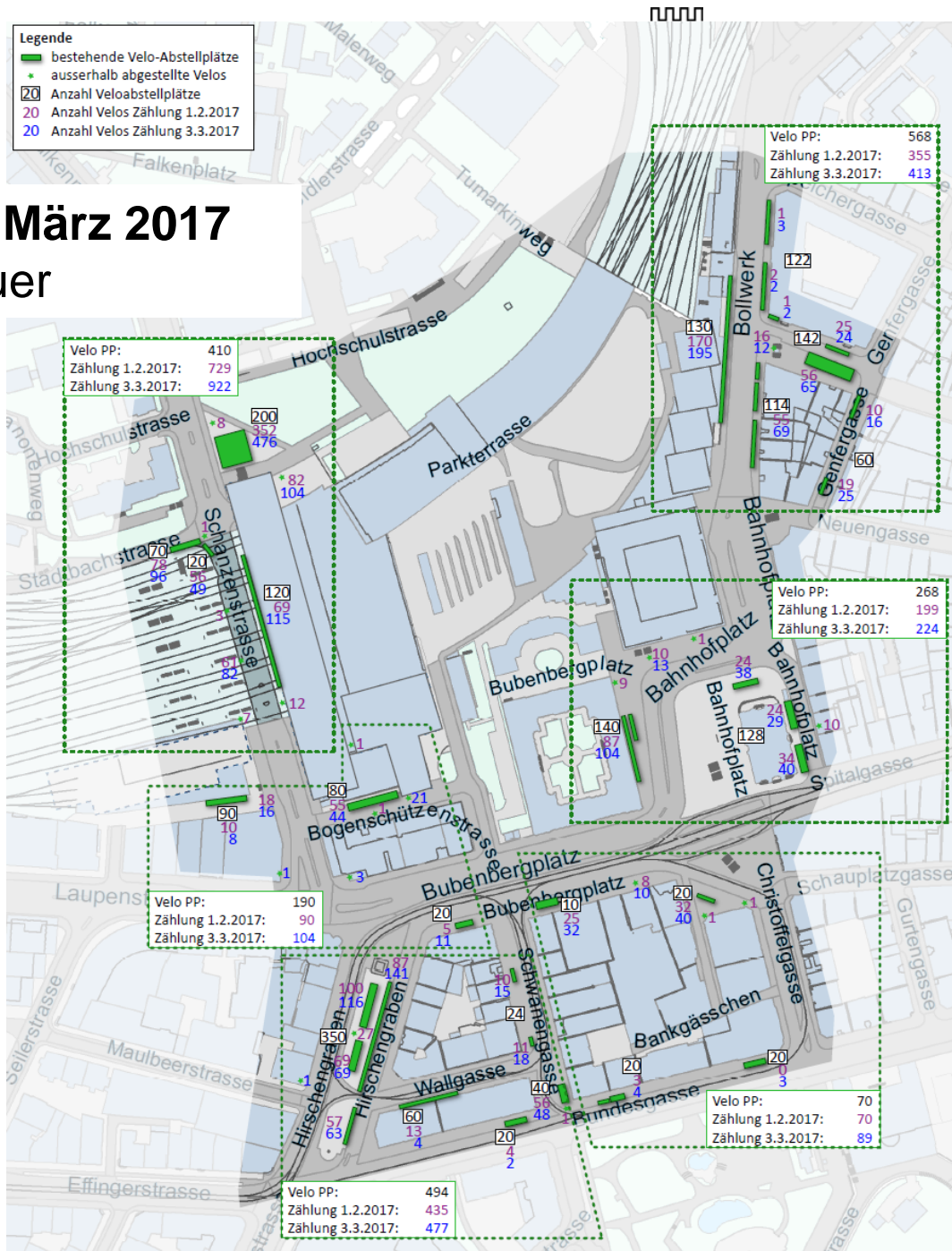
### Legende

-  Standortbezeichnung / Anzahl Abstellplätze (ca.)
-  Neue (permanente) Standorte 1. Priorität
-  Neue (permanente) Standorte 2. Priorität
-  Bestehende Abstellplätze
-  Bestehende provisorische Abstellplätze
-  Bereiche, Anzahl bestehender Abstellplätze (ca.) inkl. provisorischer Abstellplätze
-  Wegfallende Abstellplätze (Grosse Schanze) Ersatz in geplanter Velostation
-  Bahnhofzugänge bestehend / geplant



# Workshop Veloabstellplätze

## Erhebung Februar – März 2017 Anzahl und Abstelldauer



Ohne  
Velostationen

## Erhebung Februar – März 2017: Anzahl und Abstelldauer

Bereich	Anzahl abgestellte Velos	
	01.02.2017	03.03.2017
Schanzenstrasse	729	922
Bubenbergplatz Ost	90	105
Hirschengraben	435	478
West	1'254	1'505
Bollwerk	355	413
Bahnhofplatz	199	224
Bubenbergplatz West	70	89
Ost	624	726
<b>Total</b>	<b>1'878</b>	<b>2'231</b>

Zusätzlich VPP belegt in Velostationen:

Bollwerk: 200  
 Milchgässli: 500  
 PostParc: 500  
 Schanzenbrücke: 150

Total belegt oberirdisch + Velostationen  
**3'581 Velos**

# Erhebung Abstelldauer

Temperaturanstieg



Erhebungsdatum 2017	01.02. Start	02.02. 1 Tag		06.02. 5 Tage		15.02. 14 Tage		03.03. 30 Tage	
Bereiche	Anzahl abgestellte Velos	Anzahl nicht bewegt	% (min. 1 Tag/24 Stu)	Anzahl nicht bewegt	% (min. 5 Tage)	Anzahl nicht bewegt	% (min. 14 Tage)	Anzahl nicht bewegt	% (min. 30 Tage)
<b>West</b>									
Schanzenstrasse	287	130	<b>45%</b>	78	<b>27%</b>	61	<b>21%</b>	37	<b>13%</b>
Hirschengraben	340	202	<b>59%</b>	180	<b>53%</b>	166	<b>49%</b>	145	<b>43%</b>
<b>Ost</b>									
Bereich Bollwerk	171	84	<b>49%</b>	53	<b>31%</b>	41	<b>24%</b>	26	<b>15%</b>
Bahnhofplatz, Burgerspital	106	54	<b>51%</b>	24	<b>23%</b>	23	<b>22%</b>	18	<b>17%</b>
<b>Total gezählt</b>	<b>904</b>	<b>470</b>	<b>52%</b>	<b>335</b>	<b>37%</b>	<b>291</b>	<b>32%</b>	<b>226</b>	<b>25%</b>



Grösste relative Veränderung 1 > 5 Tage

Deutliche Abnahme 14 Tage > 1 Mt.



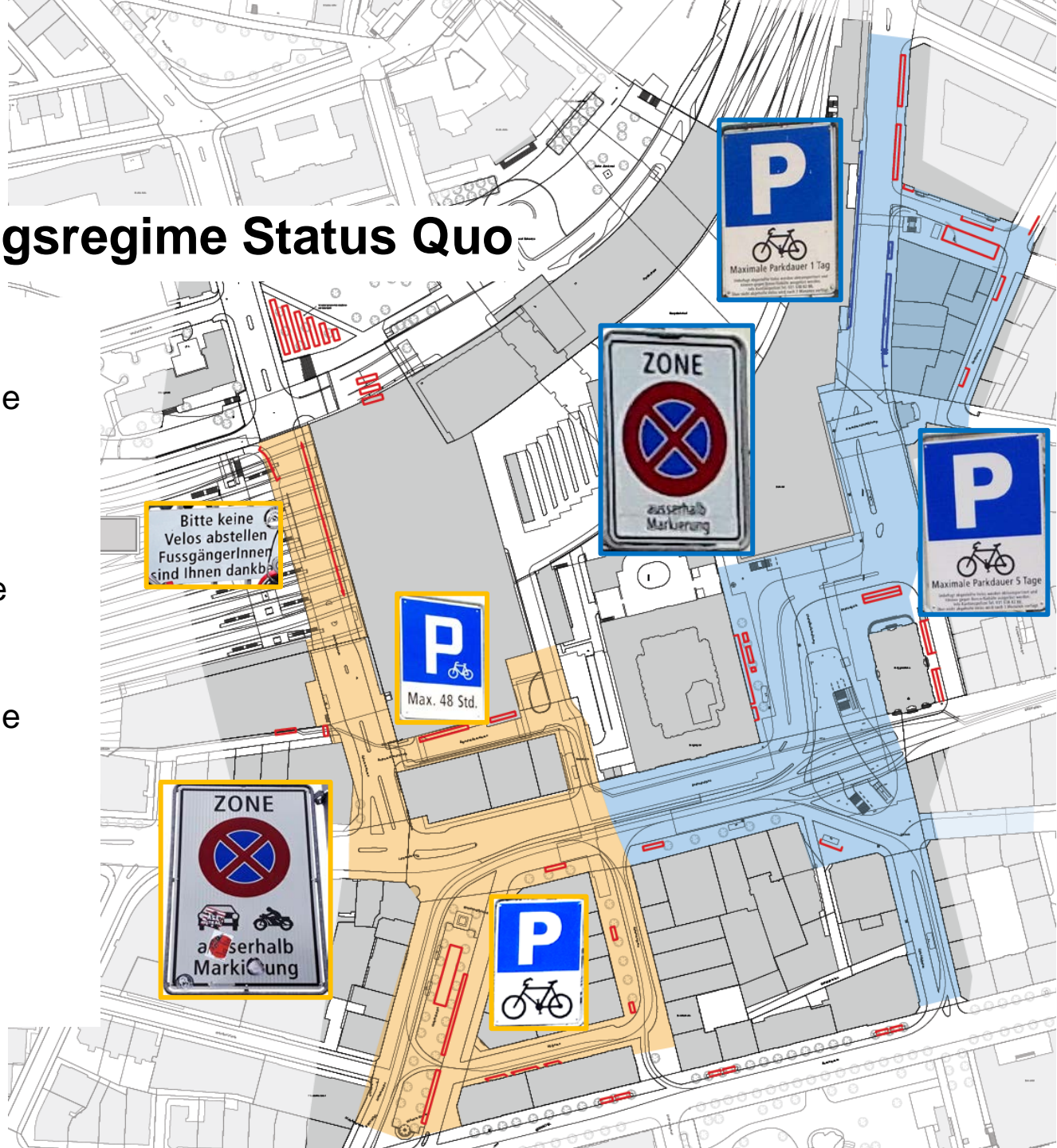
# Bewirtschaftungsregime Status Quo

## • Perimeter Ost:

- Halteverbotszone (inkl. Velos)
- Parkfelder Velo max. 1 o. 5 Tage

## • Perimeter West:

- Halteverbotszone (nur für MIV)
- Parkfelder Velo unbeschränkt (PostParc 48h)



# Juristische Abklärungen zur Veloparkierung

- Grundsätze Veloparkierung
  - SVG: keine spezifische Norm/Regelung für Veloparkierung
  - VRV: Velo auf Trottoir >1.50m abstellen erlaubt; Halte-Vorschrift v.a. für MIV
  - PolG/Reglement: Parkdauer allg. 30 Tage oder örtlich kürzer ist möglich
- Signalisation und Markierung
  - SSV 2016: Markierung reicht, bei zeitl. Beschränkung ist Signalisation nötig
  - SSV: markierte Parkfelder implizieren ein Verbot ausserhalb (Distanz 30m?)
  - SSV: Gültigkeit des Halteverbots ist für Velo unklar (es geht VRV Trottoir vor)
- Kontrolle und Intervention
  - Kontrollen können delegiert werden, sofern hinreichende Sachkompetenz
  - Abtransport und „Schlossknacken“ nur in Abstimmung mit Polizei möglich
  - Bussen bedürfen einer polizeilichen Unterschrift

# Beurteilung des Bewirtschaftungsregimes

## • Ziele der Bewirtschaftung:

- Ordnung schaffen und Behinderungen vermeiden
- Langzeitparkierung eindämmen (-25%), Verfügbarkeit verbessern
- Veloparkfelder im Bahnhofsumfeld signalisieren (Info)
- VAP mit Anbinde-/Parkiersystemen ausrüsten

## • Beurteilungskriterien:

- Wirksamkeit (Verfügbarkeit, Ordnung)
- Nutzerfreundlichkeit (Zweck, Verständlichkeit, Akzeptanz)
- Rechtliche Machbarkeit (Handhabe, Zuständigkeit, Haftung)
- Finanzielle Machbarkeit (Infrastruktur, Personal, Logistik)
- Kommunikation Machbarkeit (Umfang, Politik/Strategie)

## Variante A: Ausweitung Halteverbotszone

### Regime (Perimeter Bahnhof)

- Halteverbotszone für alle (inkl. Velo)
- max. Parkdauer: 1 o. 5 Tage auf markierten Parkfeldern
- Markierung und Signalisation mit Zusatztafeln
- regelmässige Kontrolle und Intervention durch KaPo



### Vorteile

- einheitliches Regime im Perimeter
- rechtliche Voraussetzung für KaPo

### Nachteile

- Halteverbot für Velos unsinnig
- Markierung & Signalisation nötig
- aufwendige Kontrollen (inkl. Lager)
- Kommunikativ schwierig
- Kurzzeitparkieren nicht verbessert

# Variante B: Stadtverordnung zur Veloparkierung

## Regime (Perimeter Bahnhof oder Stadtgebiet)

- Verordnung regelt Regime, Kontrolle, Intervention etc.
- max. Parkdauer: 30 Tage
- Markierung (und ggf. Signalisation) der VAP
- periodische Kontrolle und Intervention durch KaPo
- Halteverbotszone für MIV



## Vorteile

- klare Regelung aller Aspekte möglich
- Langzeitparkieren wird eingedämmt
- hohe Akzeptanz zu erwarten
- wenig zusätzliche Signalisation nötig
- weniger aufwendige Kontrollen und Lagerung

## Nachteile

- geringe Wirksamkeit
- entspricht nicht Bedürfnis am Bahnhof
- aufwendige Bekanntmachung (Stadtbevölkerung + Auswärtige)  
→ Signalisation ist wohl doch nötig

# Alternative Variante C: Mischform

- **Stadtverordnung zur Veloparkierung**
  - mit Parkdauer von max. 30 Tagen
  - für gesamtes Stadtgebiet
  - mit Regelung von Regimes, Ausgestaltung, Zuständigkeit, Kontrolle, Intervention, Gebühren etc.
- **Signalisation und Markierung von Parkfeldern**
  - mit Parkdauer von max. 5 Tagen
  - im Bahnhofsperimeter (auch an weiteren Orten möglich)
- **Kurzzeit-VAP an ausgewählten Standorten**
  - mit Parkdauer von max. 1 Stunde
  - Parkfelder mit spezifischer Signalisation und Markierung



# Bewirtschaftungsregime NEU

- **Stadtgebiet:**


- max. 30 Tage
- gemäss Verordnung

- **Perimeter Bhf:**

- Halteverbotszone  
(nur für MIV)
- Parkfelder Velo  
max. 5 Tage
- Kurzzeitparkieren  
max. 1 Stunde  
(spezif. Gestaltung)



# Variantenvergleich

Hauptkriterien	Unterkriterien	Variante A	Variante B	Variante C
<b>Wirksamkeit</b>	bzgl. Verfügbarkeit bzgl. Ordnung			
<b>Nutzer- freundlichkeit</b>	bzgl. Bedürfnis/Zweck bzgl. Verständlichkeit bzgl. Akzeptanz			
<b>Rechtl. Machbarkeit</b>	bzgl. Handhabe bzgl. Zuständigkeit bzgl. Haftung/Klagen			
<b>Finanz. Machbarkeit</b>	bzgl. Investitionen bzgl. Personalkosten bzgl. Logistik/Lagerung			
<b>Komm. Machbarkeit</b>	bzgl. Umfang Komm. bzgl. Politik/Strategie			
<b>Gesamturteil</b>	(nicht gewichtet)			



# Fazit und Empfehlung: Mischform

- **Optimierung und Vereinheitlichung im Gesamtperimeter**
  - einheitliche max. Parkdauer (inkl. PostParc)
  - sinnvoller Bahnhofsperimeter für zeitl. Beschränkung
  - geeignetes Halteverbots- & Temporegime in Zone (v.a. für MIV)
- **Aufgleisen der Stadtverordnung für Veloparkierung**
  - Städtische Regelung aller relevanten Punkte
- **Pilotversuch für Kurzzeit-Veloparkierung**
  - z.B. Standort Bahnhofplatz und/oder Welle 7

# Pilot für Kurzzeit-Veloparkierung

- max. Parkdauer von 1 Stunde
- spezifische Signalisation und Markierung der Parkfelder
- ggf. Parkiersystem mit Selbstkontrollvorrichtung («Parkuhr»)
- Pilotbetrieb: Testen, Beobachten, Evaluieren, Beschliessen
- Innovations- und Kommunikationspotenzial («Leuchtturm»)



## World Café: Themen

### Teil A: Bewirtschaftung

- **Gruppe 1) Feedback Bewirtschaftungskonzept**  
Moderation: Uwe Schlosser
- **Gruppe 2) Kurzzeit-Veloparkierung**  
Moderation: David Häggi

### Teil B: Strategie

- **Gruppe 3) Oberirdisch vs. Velostation**  
Moderation: Stephanie Stotz
- **Gruppe 4) Hot Spots: Nutzung & Gestaltung**  
Moderation: Judith Albers

## World Café: Ablauf

- 1. Einteilung** gemäss Farbe auf Namensschild  
**Rot: zuerst Teil A (Besammlung bei Uwe Schlosser)**  
**Grün: zuerst Teil B (Besammlung bei Stephanie Stotz)**
  - 2. Aufteilung** in Gruppen (ungefähr gleich gross)  
**Rot: Gruppen 1 und 2**  
**Grün: Gruppen 3 und 4**
  - 3. Arbeit in Gruppe (20')**, danach Wechsel innerhalb «Farbe» (15')
  - 4. Wechsel der «Farben», Arbeit in Gruppen gemäss 2./3. (2x 15')**
- alle Teilnehmenden können sich zu allen Themen äussern

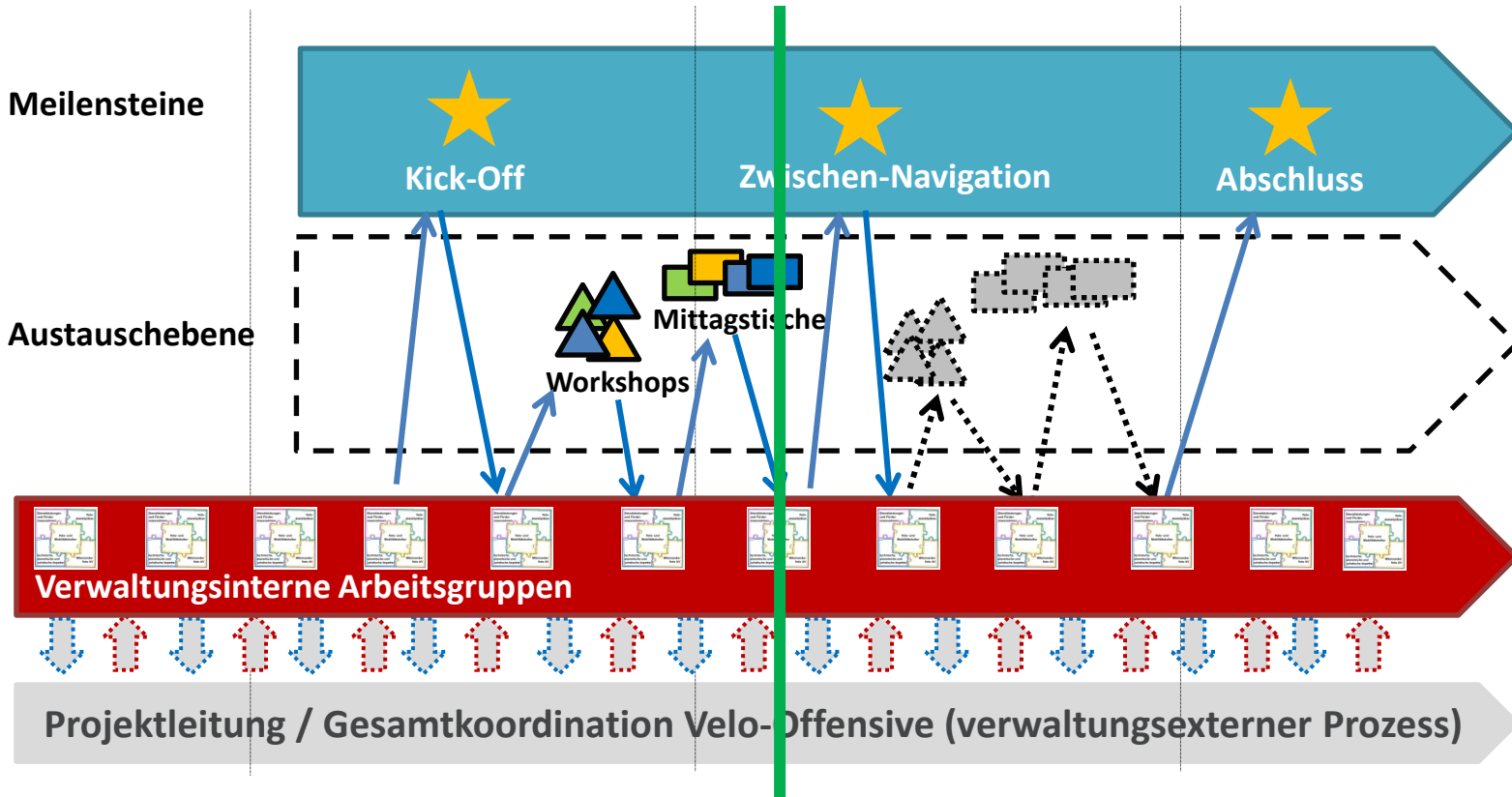
## Gruppe 1: Feedback Bewirtschaftungskonzept

- Verständnisfragen zur Präsentation «Bewirtschaftungskonzept»
- Offene Feedbackrunde (Fragen, Hinweise und Diskussion)
- Abstimmung zu 9-10 Fragen (JA / NEIN / Enthaltung)

# Partizipation Velo-Offensive: weiteres Vorgehen

Wann?	Was?
Vor Sommerferien	Weitere Mittagstische (z.B. E-Bike)
Nach Sommerferien	Zwischen-Navigation der Partizipation Velo-Offensive

# Partizipation Velo-Offensive: Überblick



# Vielen Dank!

