



Velo-Offensive

Schlussbericht der Arbeitsgruppe
Veloabstellplätze

Herausgeberin: : Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Verkehrsplanung, Zieglerstrasse 62,
Postfach, 3001 Bern, Telefon 031 321 70 10, Fax 031 321 70 30, verkehrsplanung@bern.ch,
www.bern.ch/verkehrsplanung

Teilnehmende der Arbeitsgruppe: Karl Vogel, Verkehrsplanung, Leiter ● Dagmar Boss, ISB,
Abteilungsstab / Geschäftsführung Fonds ● Hans-Martin Baumann, TAB, Verkehrsmanagement /
Verkehrstechnik, Leiter ● Beat Graf, TAB, Verkehrsmanagement / Verkehrstechnik ● Markus Wegmüller,
BERNMOBIL, Netzmanagement ● Peter Hirter, Kantonspolizei, Dienstchef Verkehrsdienst ● Roland
Pfeiffer, VP, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ● Sabine Gresch, SPA, Bereichsleiterin Freiraumplanung
● Stephan Hirschi, KA, Leiter Velostationen Bern ● Sina Wild, TBF + Partner AG ● **Bern, August 2015**

Inhalt

1	Zusammenfassung	5
2	Untersuchungsperimeter / Themenbereiche	6
	Themenbereiche	6
	Teilnehmende der Arbeitsgruppe	7
3	Situationsanalyse	8
	Angetroffener Stand per Herbst 2014	8
	Abstellplätze im Perimeter Bahnhof	8
	Standards	11
	Bewirtschaftung der Abstellplätze	11
	Umnutzung von PW-Parkplätzen / Anlieferungsflächen zu Veloabstellplätzen	11
4	Grobkonzept	12
	Abstellplätze im Perimeter Bahnhof	12
	Standards	14
	Bewirtschaftung der Abstellplätze	15
	Umnutzung von PW-Parkplätzen / Anlieferungsflächen zu Veloabstellplätzen	15
5	Umsetzungsplanung	16
	Abstellplätze um den Bahnhof	16
	Standards	17
	Bewirtschaftung der Abstellplätze	18
	Umnutzung von PW-Parkplätzen / Anlieferungsflächen zu Veloabstellplätzen	18
6	Ausblick und verwaltungsexterne Phase	19
	Weiterführung des Themas verwaltungsintern	19
	Weiterführung des Themas verwaltungsextern	20
7	Antragsvorschläge an den Gemeinderat	21
8	Fazit	22
9	Abbildungsverzeichnis	23
10	Anhang	24

Anhang I Massnahmentabelle der Arbeitsgruppe Abstellplätze	24
Anhang II Rundgang Abstellplätze im Perimeter Bahnhof Bern, 30.04.2015	26
Anhang III Nutzungskonzept Bahnhofplatz	27
Anhang IV Übersicht / Auslegeordnung möglicher unterirdischer Abstellplätze	32
Anhang V Verschiedene Parkiersysteme (Astra, 2008)	33

1 Zusammenfassung

Die Stadt Bern möchte den Velo-Verkehr nicht nur weiterhin fördern, sondern seinen Anteil am Gesamtverkehr massiv steigern. Wächst und entwickelt sich Bern wie prognostiziert weiter, scheint ein wichtiger Ansatz, dem Verkehrsdruck nachzukommen, den Velo-Verkehr stark zu fördern.

Daher wurde die Velo-Offensive einberufen, welche in einer ersten Phase verwaltungsintern die Mitarbeitenden für das Thema sensibilisiert und in einer zweiten Phase die Öffentlichkeit mit einbeziehen wird. Im verwaltungsinternen Prozess wurde in verschiedenen Arbeitsgruppen directionsübergreifend an unterschiedlichen Facetten der Veloförderung eine Situationsanalyse erstellt und weiterführende Massnahmen entwickelt. Eine dieser Arbeitsgruppen setzte sich mit dem Thema Veloabstellplätze auseinander, deren Arbeitsvorgehen und Resultate in diesem Bericht dargestellt werden.

Die Arbeitsgruppe analysierte in einem ersten Schritt die Schwerpunkte / Themenbereiche, auf welchen sie aufbauen wollte und welche sie als besonders wichtig empfand. So sind dies die Themen Situation um den Bahnhof (ober- und unterirdische Abstellplätze), Standards, Bewirtschaftung der Abstellplätze und Aufhebung von Parkplätzen zugunsten von Abstellplätzen.

Diese vier Themenbereiche wurden genauer diskutiert und von verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet. Daraus wurden Massnahmen zur Verbesserung der heutigen Situation formuliert. Dabei fokussierte sich die Gruppe hauptsächlich auf den Perimeter um den Bahnhof, da dort der Bedarf einer Verbesserung der Abstellplatzsituation durch den hohen Nutzungsdruck sehr gross ist. Im Perimeter Bahnhof müssen sowohl neue oberirdische (hohe Attraktivität und sehr gute Akzeptanz bei den Velofahrenden) als auch unterirdische (aufgrund des beschränkten Platzangebots) Abstellplätze angeboten werden. Da der oberirdische Platz im Perimeter Bahnhof sehr stark genutzt wird, sind die Möglichkeiten gering, dort neue Abstellplätze zu erstellen. Durch eine verbesserte Bewirtschaftung der Abstellplätze (Entfernen von nicht korrekt abgestellten Velos, kurze Abstelldauer etc.) können jedoch mehr Abstellmöglichkeiten angeboten werden. Für die Erstellung von neuen Abstellplätzen muss jedoch auf unterirdische und gebäudeintegrierte Abstellplätze fokussiert werden. Hier gilt es in einem ersten Schritt für verschiedene Standorte eine Machbarkeitsstudie durchzuführen sowie die Vorstudie der automatischen unterirdischen Veloabstellanlage beim Burgerspital Ost zu prüfen. Als Standard wird vorgesehen, einen einheitlichen, UNESCO-verträglichen Anbindepfosten zu entwickeln, damit künftig auch Abstellplätze in der Innenstadt mindestens über Anbindepfosten verfügen.

Zudem ist es wichtig, dass die Arbeitsgruppe ihre Massnahmen und Erkenntnisse mit den Arbeiten des Projekts ZBB koordiniert.

2 Untersuchungsperimeter / Themenbereiche

Themenbereiche

Um den prognostizierten Mehrverkehr in Bern aufzunehmen, ist es wichtig den Velo-Verkehr zu fördern. Unter anderem wird dies durch die politischen Grundlagen wie dem Richtplan Veloverkehr 09, der Legislaturrichtlinie, dem Entwurf STEK 2015 sowie dem politischen Vorstoss zur Velo-Offensive gefordert. Die Velo-Offensive hat zum Ziel, basierend auf dem Entwurf des STEK 2015, den Veloverkehr von heute 11 % auf 20 % im Jahr 2030 zu erhöhen. Die Veloförderung kann auf den unterschiedlichsten Ebenen erfolgen. Daher wurde innerhalb der Velo-Offensive in der verwaltungsinternen Phase in fünf verschiedenen Arbeitsgruppen gearbeitet, welche alle die Förderung des Veloverkehrs in der Stadt Bern mittels unterschiedlicher Themenbereiche/Ansätze zum Ziel haben. Dieser Bericht ist das Resultat der Arbeitsgruppe Veloabstellplätze.

In einer ersten Sitzung der Arbeitsgruppe wurden die folgenden Themenbereiche diskutiert und priorisiert. Die schwarzen Themenbereiche erhielten 1. Priorität, die grauen wurden entweder zurückgestellt oder sie tauchten im Rahmen der vertieften Diskussion wieder auf (z. B. wurde die automatisierte unterirdische Veloparkierung bei der Situation um den Bahnhof wieder vertieft):

- Neue oberirdische Veloabstellplätze im Bahnhofperimeter auf Basis des bestehenden Nutzungsvermanagement
- Neue unterirdische Veloabstellplätze im Bahnhofperimeter
- Standortsuche für gedeckte Veloabstellplätze im Bahnhofperimeter
- Ausstattungsstandards von Veloabstellplätzen
- PW-Parkplätze zugunsten von Veloabstellplätzen aufheben
- Neue oberirdische Veloabstellplätze in der oberen Altstadt
- Untere Altstadt: Kriterien zur Lage und Ausstattung der Veloabstellplätze in der unteren Altstadt
- Quartierzentren: Kriterien zur Lage und Ausstattung der Veloabstellplätze in Quartierzentren
- Wichtige ÖV-Haltestellen und S-Bahnstationen: Kriterien zur Lage und Ausstattung der Veloabstellplätze
- Automatisierte unterirdische Veloparkierung: Wo sind diese möglich?
- Betrieb der Veloabstellplätze
- Veloverleihsystem¹

¹ Das Thema Veloverleihsystem wird im Synthesebericht der Velo-Offensive verwaltungsinterner Prozess behandelt.

Aufgrund dieser Priorisierung wurden die vier Unterbereiche formuliert, welche die Arbeitsgruppe bearbeitete:

- Abstellplätze im Perimeter Bahnhof
- Standards
- Bewirtschaftung der Abstellplätze
- Umnutzung von PW-Parkplätzen / Anlieferungsflächen zu Veloabstellplätzen

In verschiedenen Sitzungen wurden diese Unterthemen diskutiert und in einer Begehung um den Bahnhof auch vor Ort angeschaut und diskutiert. Aus Zeitgründen wurde der Fokus hauptsächlich auf den Perimeter Bahnhof gelegt. Auch wenn die Unterkapitel Standards, Bewirtschaftung der Abstellplätze und Umnutzung von PW-Parkplätzen für die ganze Stadt gelten sollen, konnte dies in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht ausreichend bearbeitet werden. In weiterführenden Arbeiten sollen diese Themen jedoch noch vertieft werden und auf die ganze Stadt angewendet werden.

In den nachfolgenden Kapiteln wird genauer auf die bearbeiteten Themen eingegangen.

Teilnehmende der Arbeitsgruppe

Die Arbeitsgruppe Veloabstellplätze wurde von Karl Vogel, Leiter Verkehrsplanung, geleitet. Die weiteren Mitglieder setzten sich aus unterschiedlichen Ämtern und externen Firmen zusammen, um das Thema aus verschiedenen Perspektiven zu beleuchten.

Karl Vogel (Vorsitz)	VP, Leiter
Dagmar Boss	ISB, Abteilungsstab / Geschäftsführung Fonds
Hans-Martin Baumann	TAB, Stv. Leiter Verkehrsmanagement / Verkehrstechnik
Hugo Staub	TAB, Gesamtkoordinator Stadt im Projekt ZBB (erst ab 4. Sitzung anwesend)
Beat Graf	TAB, Verkehrsmanagement / Verkehrstechnik
Markus Wegmüller	BERNMOBIL, Netzmanagement
Peter Hirter	Kantonspolizei, Dienstchef Verkehrsdienst
Roland Pfeiffer	VP, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
Sabine Gresch	SPA, Bereichsleiterin Freiraumplanung
Stephan Hirschi	KA, Leiter Velostationen Bern
Sina Wild	TBF + Partner AG

3 Situationsanalyse

Angetroffener Stand per Herbst 2014

Die von der Stadt Bern angestrebte Veloförderung zieht sofort auch die Frage nach mehr Veloabstellplätzen mit sich. Im Jahr 2012 nahm die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr eine gesamtstädtische Erhebung aller öffentlichen sowie öffentlich zugänglichen Abstellanlagen vor. Diese Erhebung zeigte den grössten Handlungsbedarf im Raum des Bahnhofs, in den daran angrenzenden Gebieten sowie der gesamten Oberen Altstadt. Die Situationsanalyse basiert hauptsächlich auf dem Bericht „Veloparkierung in der Stadt Bern“, welcher von der Verkehrsplanung im Entwurf (Stand 23. Februar 2015) vorliegt sowie auf den Diskussionen aus den Arbeitsgruppensitzungen und den mit Hugo Staub (Koordinator ZBB) geführten Interviews.

Abstellplätze im Perimeter Bahnhof

Der Perimeter Bahnhof ist heute stark von oftmals chaotisch parkierten Velos überbelegt. Aktuell stehen ca. 2500 Abstellplätze den Velofahrenden im Perimeter Bahnhof (gem. Perimeter aus Abbildung 1) zur Verfügung. Die aktuellen Zählungen der Verkehrsplanung zeigen jedoch, dass im selben Perimeter ca. 3500 Velos² abgestellt sind. Das bedeutet, dass die Anzahl Veloabstellplätze nur schon knapp verdoppelt werden muss, um der heutigen Zahl an Velofahrenden ein genügend grosses Angebot bereitzustellen. Durch die Bestrebungen der Velo-Offensive und dem Ziel des Entwurfs STEK 2015, den Velo-Anteil bis im Jahr 2030 von 11 % auf 20 % zu erhöhen, müssen daher ca. 10'000 Abstellplätze bereitstehen, um die gewachsene Nachfrage zu decken.

Nutzungskonzept

Das Nutzungskonzept Bahnhof (siehe Anhang 3) wurde im Jahr 2008 vom Gemeinderat genehmigt. Es regelt alle Nutzungen im Perimeter Bahnhofsplatz. Dieser Perimeter ist wesentlich kleiner als derjenige, in welchem zukünftig Veloabstellplätze erforderlich sind. Zudem wird die Veloparkierung im Nutzungskonzept nur wenig behandelt. Sie ist eine von mehreren Nutzungen, die das Nutzungskonzept zu regeln hat.

Oberirdische Abstellplätze

Die Karte auf der folgenden Seite zeigt die bestehenden und geplanten Abstellplätze um den Bahnhof Bern. Derzeit gibt es viele kleinere Abstellplätze. Die Abstellplätze im Hirschengraben werden entfernt, sobald die Velostation Schanzenpost eröffnet wird (voraussichtlich Ende 2015). In der Tabelle im Anhang 2 ist eine Übersicht aus der Begehung der oberirdischen Abstellplätze zu finden.

² Velozählung durch die Mitarbeiter der Velostationen vom Herbst 2014. Gezählt wurden dabei alle Velos in den Stationen sowie auf und um den Abstellplätzen.

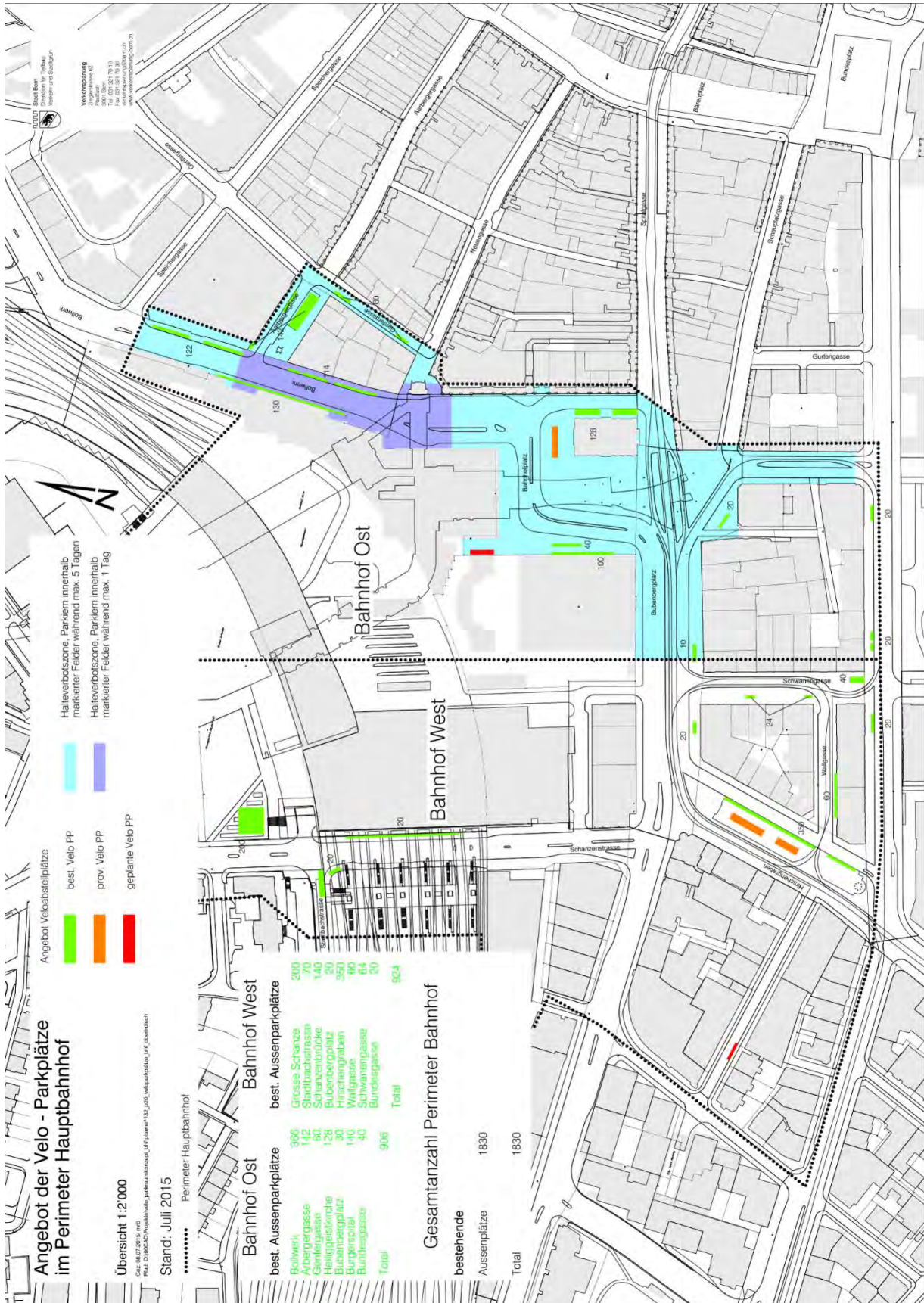


Abbildung 1 Oberirdische Abstellplätze

Unterirdische Abstellplätze

Der oberirdische Platz um den Bahnhof ist sehr begrenzt. Daher ist es nötig, dass der Hauptfokus auf unterirdische Standorte gelegt wird. Auf dem folgenden Planausschnitt sind die vorhandenen, geplanten und möglichen unterirdischen Abstellplätze dargestellt. Die möglichen Abstellplätze werden zudem in einer Tabelle im Anhang 4 genauer beschrieben.

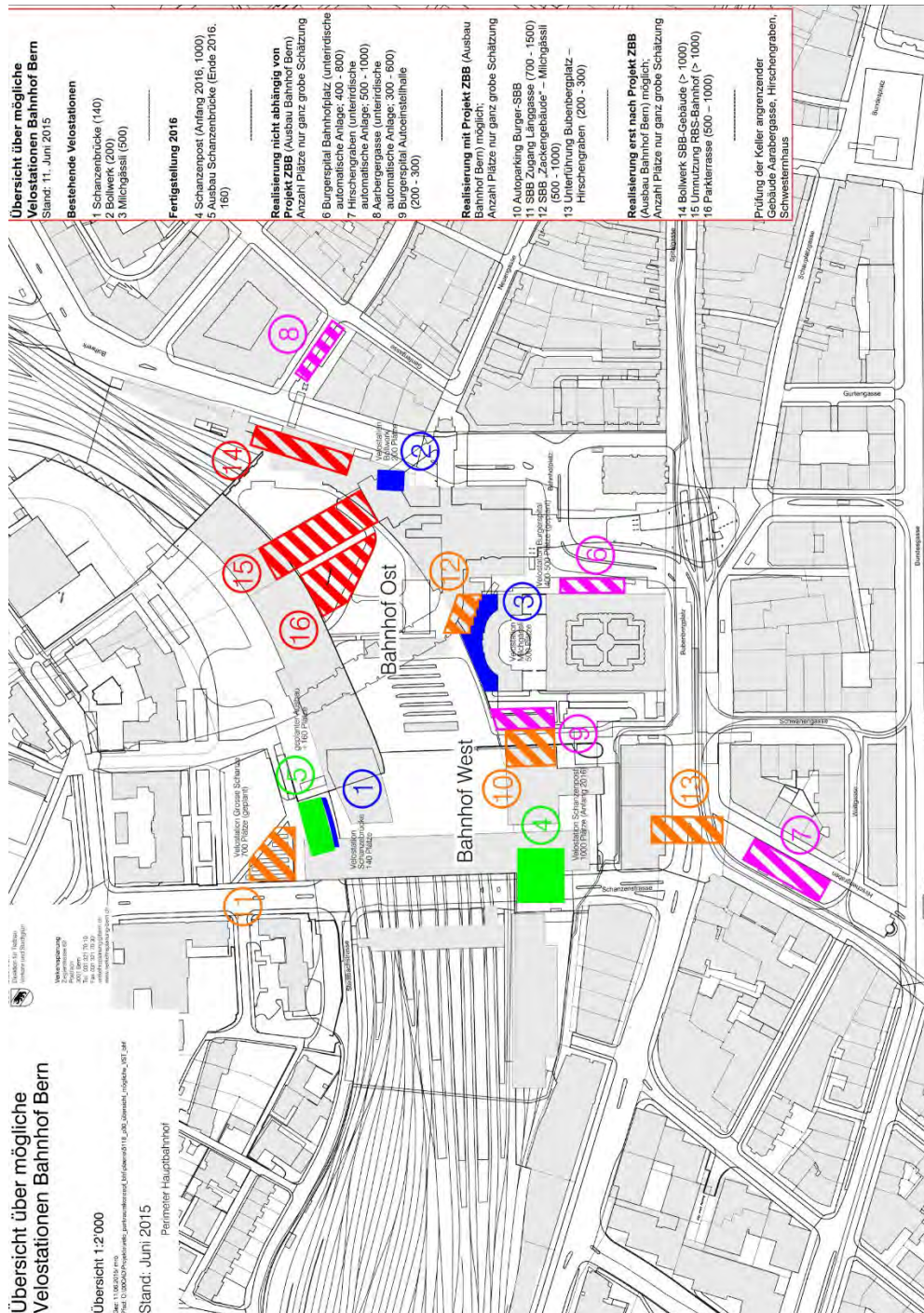


Abbildung 2 Unterirdische Abstellplätze

Standards

Anbindepfosten

Anbindepfosten sind derzeit in der Oberen Altstadt verbreitet, in der Unteren Altstadt jedoch nicht erlaubt (siehe Handbuch Planen und Bauen). Die Abstellplätze mit Anbindepfosten verfügen oft über zu wenige davon, bzw. die Anbindepfosten weisen grosse Abstände zueinander auf. Dies führt dazu, dass die Velos chaotisch abgestellt werden und mehr Platz als nötig brauchen.

Überdachung

Bisher sind in Bern fast keine oberirdischen Abstellplätze überdacht. Dies würde jedoch die Attraktivität der Abstellplätze für die Velofahrenden stark erhöhen. Die räumliche Verträglichkeit muss jedoch auf jeden Fall berücksichtigt werden.

Orientierung / Information

Die Abstellplätze werden derzeit am Boden markiert. Nicht überall halten sich jedoch die Velofahrenden an diese Markierungen, sondern stellen ihr Velo auch neben den Markierungen ab. Die Abstellplätze um den Bahnhof sind teilweise mit einer maximalen Abstelldauer gekennzeichnet. Die Signaletik zu den Abstellplätzen oder Velostationen könnte verbessert werden, wie die Diskussion in der Arbeitsgruppe hervorgebracht hat (mit Vorbehalt der Stadtplanung).

Bewirtschaftung der Abstellplätze

Die Bewirtschaftung der Abstellplätze um den Bahnhof (Velostationen ausgenommen) ist derzeit schwierig zu regeln. Die in den Abbildungen 1 dargestellten hellblauen resp. violetten Flächen definieren die Perimeter, in welchen Velos auf den vorgesehenen Abstellflächen fünf resp. einen Tag abgestellt werden dürfen. In einer Vereinbarung zwischen der Direktion Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün und der Kantonspolizei sind drei sog. Hotspots definiert worden, wo Velos im signalisierten Halteverbot ausserhalb der markierten Parkfelder von der Polizei weggeräumt werden. Es handelt sich dabei um die Strassenräume Stadtbachstrasse beim Zugang zur Welle, den Ausgang aus dem Bahnhof in die Neuen- und Genfergasse sowie den Hauptzugang zum Bahnhof. Aufgrund des Mangels an Abstellplätzen wurde auf Verlangen der Direktion Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün beim letztgenannten Hotspot vereinbart, nur die wirklich behindernd abgestellten Velos abzutransportieren. Sobald die Stelen (rot) vor dem Hauptzugang entfernt worden sind, werden auch dort alle abgestellten Velos durch die Polizei entfernt werden.

Das Entfernen von Velos in den oben genannten Hotspots wird von der Bevölkerung positiv angenommen. Flächendeckende Kontrollen werden jedoch erst vorgesehen, wenn ein ausreichendes Angebot an Abstellplätzen besteht.

Umnutzung von PW-Parkplätzen / Anlieferungsflächen zu Veloabstellplätzen

Die Arbeitsgruppe diskutierte die Umnutzung von Anlieferungsflächen oder PW-Parkplätzen zu Veloabstellplätzen. In der Altstadt gibt es generell wenige Parkplätze, die umgenutzt werden könnten. Dort wären dies wohl eher Lieferflächen, die nicht mehr genutzt werden. Über die ganze Stadt Bern gesehen, könnten jedoch viele PW-Parkplätze aufgehoben werden und Veloabstellplätze dafür errichtet werden.

4 Grobkonzept

Die vier Handlungsfelder (Abstellplätze im Perimeter Bahnhof, Standards, Bewirtschaftung der Abstellplätze, Betrieb und Umnutzung von PW-Parkplätzen / Anlieferungsflächen zu Veloabstellplätzen) wurden in mehreren Sitzungen intensiv diskutiert und in der Echoraumveranstaltung präsentiert. Zudem wurde eine Begehung durchgeführt, um die Situation der Abstellplätze und mögliche Massnahmen um den Bahnhof vor Ort zu betrachten. Im folgenden Kapitel werden die Erkenntnisse sowie konzeptionellen Ideen der Arbeitsgruppe genauer erläutert.

Abstellplätze im Perimeter Bahnhof

Der Perimeter Bahnhof ist ein städtischer Raum mit sehr hohen Ansprüchen, da viele verschiedene Nutzungen und Bedürfnisse berücksichtigt werden müssen. Wie in der Situationsanalyse dargestellt, stehen heute etwa doppelt so viele Velos im Perimeter Bahnhof, wie es verfügbare Abstellplätze gibt. Wird sich der Anteil Veloverkehr am Gesamtverkehr von 11 % auf 20 % erhöhen, braucht es mindestens 7'000 Abstellplätze. Unter Berücksichtigung eines gewissen Wachstums sowie einer Reserve sind 10'000 Abstellplätze im Bahnhofsperimeter anzustreben. Dies entspricht der Vorgabe gemäss dem Entwurf STEK 15 (10'000 Abstellplätze in 15 Jahren). Im Bereich des Bahnhofs Bern ist daher der Fokus auf unterirdische Abstellplätze für die Erreichung des Ziels von einer Vervierfachung der heute bestehenden Abstellplätze in den nächsten 15 Jahren unabdingbar. Denn oberirdisch ist der Platz sehr beschränkt und die Abstellplätze können daher hauptsächlich optimiert, nicht aber in ihrer Anzahl stark vergrössert werden.

In der Tabelle auf der folgenden Seite wurden die aktuell bestehende Anzahl Abstellplätze im Perimeter Bahnhof gezählt sowie versucht, eine Abschätzung der maximal künftigen Anzahl zu geben. Teils sind die Zahlen genauer, da bereits Projekte geplant sind (in schwarz), teils sind sie noch sehr ungenau, da zuerst eine Machbarkeitsstudie durchgeführt werden muss (grau). Die Nummern verweisen auf die entsprechenden unterirdischen Parkanlagen in Abbildung 2.

Bilanzierung der Veloabstellplätze

Bahnhof Ost	Nr Plan Abb. 2	Ist-Zustand	Künftig (Abschätzung) ³	
			konservativ	offensiv
Aarbergergasse		142	42	42
Aarbergergasse, unterirdisch	8	0	300	600
Bollwerk		346	366	366
Bollwerk, unterirdisch	2	200	200	200
Bollwerk SBB-Gebäude, unterirdisch	14	0	1000	1000
Bubenbergplatz		30	30	30
Bundesgasse		10	40	40
Burgerspital		140	140	140
Burgerspital unterirdisch	6	0	400	800
Genfergasse		60	80	80
Heiliggeistkirche		128	200	200
Milchgässli, unterirdisch	3, 12	500	1000	1500
Parkterrasse, unterirdisch	16	0	500	1000
RBS-Bahnhof (Umnutzung), unterirdisch	15	0	1000	1000

Bahnhof West		Ist-Zustand	Künftig (Abschätzung)	
			konservativ	offensiv
Bubenbergplatz		20	20	20
Bubenbergplatz, unterirdisch	13	0	200	300
Bundesgasse		10	20	20
Burgerspital, Schwesternhaus	9, 10	0	200	300
Grosse Schanze		200	0	0
Grosse Schanze, unterirdisch	11	0	700	1500
Hirschengraben		350	0	0
Hirschengraben, unterirdisch	7	0	500	1000
Maulbeerstrasse		0	40	40
Schanzenbrücke		140	140	140
Schanzenbrücke, unterirdisch	1, 5	140	300	300
Schanzenpost, unterirdisch	4	0	1000	1000
Schwanengasse		64	64	64
Wallgasse		20	120	120
Total		2500	8602	11802

³ Die Abschätzung beruht auf Annahmen und dem Stand der Planung im Frühjahr 2015 (siehe Planausschnitt S. 10). Die tatsächliche Anzahl der künftigen Abstellplätze variiert auch in Abhängigkeit zu den Risiken der Realisierungen etc.

Nutzungskonzept

Soll die Situation um den Bahnhof angepasst werden, muss das bestehende Nutzungskonzept (siehe Anhang 3) berücksichtigt werden. Die Arbeitsgruppe hat das aktuell gültige Nutzungskonzept ausgiebig diskutiert. Wichtig scheint, dass dieses bezüglich der Veloparkierung überarbeitet und allenfalls der Perimeter auf die umliegenden Veloparkieranlagen ausgeweitet wird.



Oberirdische Abstellplätze

Der Bereich um den Bahnhof ist sehr intensiv genutzt und es muss auf die verschiedenen Bedürfnisse Rücksicht genommen werden. Daher wird es schwierig sein, in diesem Perimeter neue oberirdische Veloabstellanlagen zu errichten. Heute sind die Abstellplätze oft chaotisch organisiert und mit Velos überstellt. Mit einfachen Parkiersystemen könnte jedoch mehr Ordnung (und somit Platz für mehr Velos) und ein besserer Schutz vor Diebstahl erreicht werden. Mit doppelstöckigen Parkiersystemen könnte zudem die Anzahl Abstellplätze theoretisch einfach verdoppelt werden. Die räumliche Verträglichkeit muss jedoch auch hier berücksichtigt werden.

Abbildung 3 Abstellplätze am Hirschengraben

Unterirdische Abstellplätze

Wegen dem knappen und intensiv genutzten Raum an der Oberfläche bietet sich ergänzend das Ausweichen in den Untergrund an. Die Nutzung von unterirdischem Raum ist zwar teurer, bietet aber für das Abstellen von Velos einige Vorteile. So stören sie das Stadtbild nicht, sind besser vor Diebstählen und dem Wetter geschützt und u. U. besteht ein direkter Zugang von den Velostationen zu den Bahnanlagen. Für die Arbeitsgruppe ist klar, dass die Errichtung von unterirdischen Abstellplätzen im Vordergrund steht.

Standards

Im Bericht „Veloparkierung in der Stadt Bern“ wurden bereits Standards für Veloabstellplätze definiert. Diese wurden in der Arbeitsgruppe nochmals intensiv diskutiert. Folgende Punkte wurden dabei als besonders wichtig festgehalten:

Anbindepfosten / Parkiersysteme

Gesamtstädtisch sollten die Abstellplätze mindestens mit einem Anbindepfosten, besser noch mit einem anderen Parkiersystem (siehe Übersicht im Anhang 5), ausgestattet sein. So können die Velos sicherer abgeschlossen werden. Zudem werden sie ordentlicher abgestellt, was wiederum mehr Platz für weitere Velos schafft. Im Unesco-Perimeter ist dies jedoch aus städtebaulicher und räumlicher Sicht heikel.

Auch bei temporären Abstellplätzen sollten mobile Parkiersysteme zur Verfügung gestellt werden.

Überdachung

Eine Überdachung könnte die Attraktivität von Abstellplätzen steigern. Da eine Überdachung oftmals das Stadtbild mehr stört, als lediglich ein Abstellplatz, wird es aus städtebaulicher Sicht als schwierig angesehen, Überdachungen aufzustellen. Trotzdem soll geprüft werden, ob eine Überdachung an einzelnen Standorten möglich ist. Insbesondere könnten Überdachungen an weiter entfernten Standorten zum Beispiel vom Bahnhof – da hier meist stadtvträglicher – die Attraktivität dieser Standorte verbessern. Es bleibt zu erörtern, wie sich die Nutzer zu den beiden Parameter "Entfernung zum / Erreichbarkeit des Zielorts" und "Überdachung" verhalten.



Abbildung 4 Beispiel Überdachung in Biel

Orientierung / Information

Die Signalisation von Abstellplätzen (Bodenmarkierungen) unterstützt, dass die Velos nicht ungeordnet, sondern an den vorgesehenen Abstellplätzen abgestellt werden. Sie soll weiterhin zur Anwendung kommen und periodisch überprüft werden.

Zudem soll durch geeignete Massnahmen ersichtlich werden, wo überall Abstellmöglichkeiten bestehen (durch geeignete Signaletik und andere Kommunikationsmittel wie Prospekte, gezielte Aktionen mit Information über leerstehende oder neue Abstellplätze etc.).

Bewirtschaftung der Abstellplätze

Die Situationsanalyse des Entwurfs „Veloparkierung in der Stadt Bern“ und die Diskussionen in den Arbeitsgruppen haben gezeigt, dass der Betrieb der Veloabstellplätze heute nicht wünschenswert verläuft. Durch die zu geringe Anzahl an Veloabstellplätzen sind diese oftmals überstellt und sehr chaotisch parkiert. Man ist sich jedoch in der Arbeitsgruppe einig, dass Velos nicht überall entfernen werden sollen (auch wenn sie rechtlich nicht korrekt abgestellt sind) solange ein derartiger Mangel an offiziellen Abstellplätzen besteht. Würden die vorhandenen Abstellplätze mit Parkiersystemen ausgestattet und zusätzliche Abstellplätze geschaffen, könnte eine bessere Ordnung hergestellt und der Betrieb im Allgemeinen erleichtert werden.

Umnutzung von PW-Parkplätzen / Anlieferungsflächen zu Veloabstellplätzen

PW-Parkplätze und Anlieferungsflächen, die wenig oder gar nicht gebraucht werden, sollten als Veloabstellplätze umgenutzt werden.

5 Umsetzungsplanung

Die Arbeitsgruppe ist zum Schluss gekommen, die Umsetzung der im Folgenden beschriebenen Massnahmen anzustreben. Eine detaillierte Auflistung der Massnahmen mit Zeithorizont, zuständiges Amt etc. befindet sich im Anhang 1.

Abstellplätze um den Bahnhof

Nutzungskonzept

Aus den Diskussionen in der Arbeitsgruppe ist hervorgegangen, dass das bestehende Nutzungskonzept überarbeitet sowie der Perimeter bis zum Bubenbergplatz und der Seilerstrasse (Abbildung 1) erweitert werden soll. Dieses ist wiederum durch den Gemeinderat zu genehmigen.

Für die Überarbeitung des Nutzungskonzepts ist unter anderem die Errichtung provisorischer Veloabstellplätze von Bedeutung. Für dieses Belangen werden im Nutzungskonzept zwei Perimeter definiert. Einen engeren Perimeter, welcher die hochfrequentierten, zentralen Räume umfasst und sich am bestehenden Nutzungskonzept orientiert sowie einen weiter gefassten Perimeter, welcher eine gewisse Flexibilität für die Anordnung neuer Nutzungen zulässt. Des Weiteren werden Diskussionen um Velostationen im Bahnhofperimeter in der etablierten Projektorganisationen ZBB geführt.

Oberirdische Abstellplätze

Die Begehung der Abstellplätze um den Bahnhof zeigte, dass zwei grosse Abstellplätze von Velos vielen kleinen Abstellplätzen vorgezogen werden. Die grösste oberirdische Veloabstellanlage ist aus Sicht der Mehrheit der Arbeitsgruppe im Bereich der Heiliggeistkirche (Nord- und Ost-seitig) vorzusehen, der zweite Ort ist beim Burgerspital. Die Tabelle im Anhang 2 zeigt zudem die weiteren Erkenntnisse der Begehung.

Die Massnahmen der einzelnen Abstellplätze werden hier kurz beschrieben. Eine detaillierte Zusammenstellung befindet sich im Anhang 1.

Heiliggeistkirche Nord: Abklären, was es hier für Möglichkeiten für ein Parkiersystem (siehe Anhang 5) gibt (städtebauliche Verträglichkeit und Realisierbarkeit von Anbindepfosten prüfen).

Bollwerk SBB-seitig: Situation falls Spurabbau gemacht wird, wieder neu beurteilen und allenfalls Doppelstocksystem erstellen. Derzeit gibt es jedoch zu wenig Platz für Ausbaumöglichkeiten.

Bollwerk altstadtseitig: Das bestehende Parkiersystem ersetzen und die Möglichkeit einer besseren Auslastung durch Überdachung prüfen. Die Tiefe der bestehenden Kanäle am Bollwerk, welche die Fundationsmöglichkeiten einschränken, muss jedoch berücksichtigt werden.

Zufahrt Velostation Milchgässli: Massnahmen (Markierungen, zwei Behindertenparkfelder) ergreifen, dass Zufahrt deutlicher markiert wird und damit nicht mehr von Autos verstellt wird.

Milchgässli: Überprüfen, ob die Möglichkeit für neue Abstellplätze, allenfalls mit Überdachung, besteht.

Maulbeerstrasse: Auto-Parkplätze aufheben und versuchsweise überdachte Veloabstellplätze anbieten; anschliessend soll überprüft werden, wie diese attraktiv ausgestalteten Parkplätze (überdacht) an dezentraler Lage akzeptiert werden. Die Erkenntnisse dienen der künftigen Planung.

Genfergasse: Mehr Anbindepfosten bei den bestehenden Abstellplätzen installieren. Bei der Anlieferungsfläche prüfen, ob der Abstellplatz vergrössert werden kann.

Burgerspital Ost: Anbindepfosten und signalisierte Abstellplätze auf Verträglichkeit mit Nutzungskonzept (überarbeitet Version) abstimmen.

Schanzenbrücke Ost: Ab Mitte Mai 2015 ist der Umbau des Gebäudes fertig. Dann soll abgeklärt werden, ob auch hier die Abstellsituation verbessert werden kann.

Wallgasse: Den Abstellplatz bis zur Schwanengasse verlängern und Anbindepfosten prüfen.

Unterirdische Abstellplätze

Aarberggasse: Machbarkeitsstudie für Silosystem. Allenfalls könnten auch die Keller der umliegenden Gebäude als Abstellplätze genutzt werden. Falls so etwas möglich ist, könnte auch ein Teil der oberirdischen Abstellplätze entfernt werden.

Burgerspital Ost: Machbarkeitsstudie für ein Silosystem ausarbeiten und Bewilligungsverfahren vorbereiten sowie Finanzierung prüfen.

Hirschengraben: Prüfen, ob die Keller der an den Hirschengraben angrenzenden Gebäude für Veloabstellplätze genutzt werden können. Machbarkeitsstudie für Silosystem.

Velostation Milchgässli: Machbarkeitsstudie zur Vergrösserung der bestehenden Station in Koordination mit dem Schwesternhaus und des möglichen Silosystems bei der Heiliggeistkirche durchführen.

Schwesternhaus: Zwischennutzung eines Geschossteils für Abstellplätze. Umsetzung starten.

Standards

Anbindepfosten

Massnahme: Die Fachstelle Gestaltung im öffentlichen Raum (GÖR) wird mit der Entwicklung von Unesco-verträglichen Anbindepfosten beauftragt.

Überdachung

Attraktivitätssteigerung von Abstellplätzen durch eine Überdachung an der Maulbeerstrasse testen (siehe oben, oberirdische Abstellplätze).

Überprüfung einer möglichen Überdachung beim Bollwerk altstadtseitig.

Orientierung / Information

Zu markieren sind die Parkfelder für Velos, die Abstelldauer (falls zeitlich beschränkt). Die Wegweisung zu den Abstellplätzen wird signalisiert.

Zudem sollen Karten/ Flyer am Bahnhof verteilt werden, worauf ersichtlich ist, an welchen Stellen Parkiermöglichkeiten bestehen und wie lange parkiert werden darf.

Bewirtschaftung der Abstellplätze

Es soll ein Betriebskonzept, welches ebenfalls die Vereinbarung der Kantonspolizei mit der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün beinhaltet, für die Regelung der Abstellplätze um den Bahnhof mit mindestens folgenden Inhalten erstellt werden:

Regelung der Abstelldauer: Es soll klar definiert werden, welche Abstellplätze sich für Kurzzeit- und welche sich für Langzeitparkplätze eignen (mittels Signalen und Tafeln).

Abführen von Velos: Sobald genügend Plätze vorhanden sind und die Abstelldauer klar signalisiert wurde, sollen die Velos, welche nicht ordnungsgemäss (am falschen Ort oder zu lange) abgestellt wurden auch abgeführt werden, gegen eine Busse und Gebühr und in einer bestimmten Frist wieder bezogen werden können. Insbesondere soll dies auch an den Orten Schanzenbrücke West und vor dem Bahnhofhaupteingang gelten.

Die Einhaltung des Betriebskonzepts soll durch die Polizei überprüft werden, um den knappen Platz den Nutzenden bestmöglich zur Verfügung zu stellen.

Das Betriebskonzept soll auch die rechtlichen Grundlagen aufführen, welche der Polizei das Räumen der Velos ermöglicht.

Umnutzung von PW-Parkplätzen / Anlieferungsflächen zu Veloabstellplätzen

Generell ist in der ganzen Stadt Bern zu prüfen, welche Parkplätze oder Anlieferungsflächen nicht / wenig genutzt werden und ob an diesen Stelle Veloabstellplätze erstellt werden können. In der Altstadt liegt der Fokus wohl eher auf den Anlieferungsflächen. Ausserhalb dieses Perimeters sollten jedoch insbesondere auch die Blauen Zonen Parkplätze betrachtet werden. Zu prüfen ist zudem die Umnutzung des Parkplatzes Schützenmatte.

Um den Bahnhofperimeter sieht die Arbeitsgruppe auf dem SBB Parking (draussen) und an der Maulbeerstrasse das Potenzial, Parkplätze aufzuheben und mit Veloabstellplätzen zu ersetzen.

SBB Kurzzeitparking: Hier muss in einem ersten Schritt die Zufahrt für Velofahrer geregelt werden. In einem zweiten Schritt könnte es als ein idealer Standort für einen mehrstöckigen Veloabstellplatz in Betracht gezogen werden.

Maulbeerstrasse: Anstelle von zwei bis drei PW-Parkplätzen werden Veloabstellplätze erstellt. Die Abstellplätze sollten zudem überdacht sein (auch im Hinblick einer potenziellen Überdachung der Abstellplätze am Bollwerk). Dieser Standort eignet sich gut, da die Abstellplätze am Hirschengraben nur vorübergehend sind und mit dem ZBB auch ein neuer Zugang zum Bahnhof beim Hirschengraben geplant ist; der Standort würde bezüglich Fussgängerzugänglichkeit attraktiver werden (siehe oben).

6 Ausblick und verwaltungsexterne Phase

Weiterführung des Themas verwaltungsintern

Die Arbeitsgruppe schlägt vor, dass sie sich weiterhin alle drei Monate zu einer Sitzung treffen, in welcher sie:

- den Stand der laufenden Massnahmen für alle Themen überprüfen und allenfalls Kommunikationsmassnahmen formulieren,
- die weiteren Schritte der Massnahmen festlegen und
- neue Massnahmen über das ganze Stadtgebiet formulieren.

Die Arbeiten rund um den Bahnhof sind mit dem Projekt ZBB zu koordinieren. Durch die Mitarbeit des Leiters der Verkehrsplanung im Projekt ZBB sowie der Leitung einer entsprechenden Arbeitsgruppe wird dies sichergestellt.

In der folgenden Grafik wird das mögliche weitere Vorgehen (auch unter Einbezug weiterer Themenfelder) dargestellt:

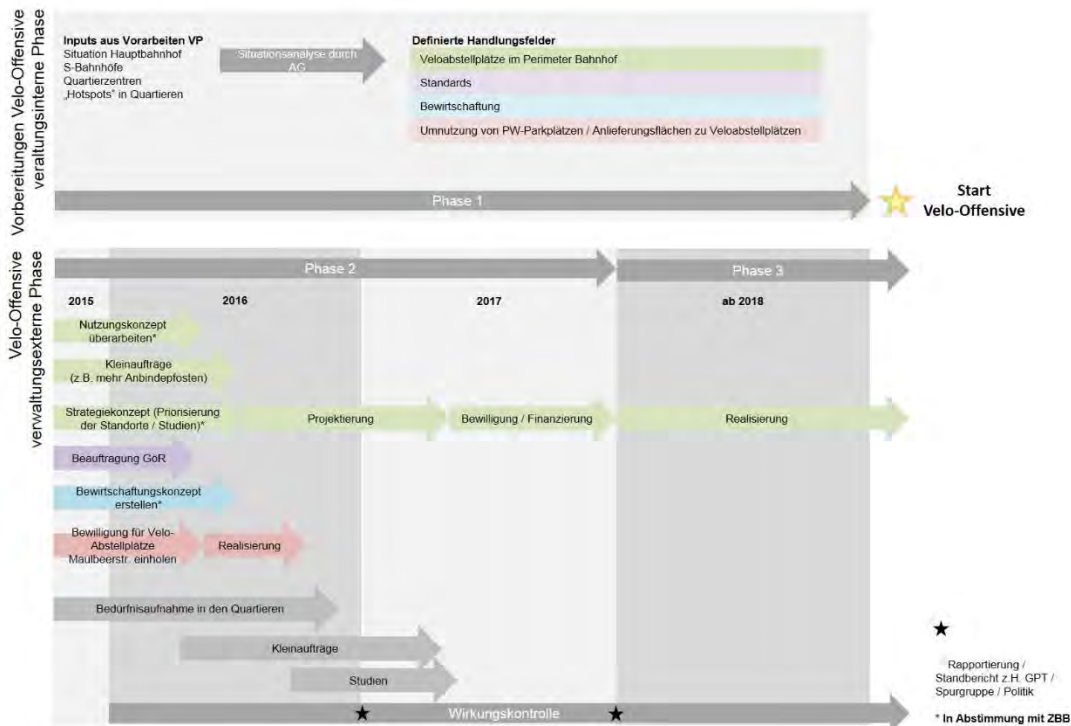


Abbildung 5 Mögliches weiteres Vorgehen

Weiterführung des Themas verwaltungsextern

Es besteht bisher kein Bedarf, das Thema auch im externen Prozess weiterzuführen. Wichtig ist, dass die Massnahmen verwaltungsintern vorangetrieben werden und die Arbeitsgruppe weiterhin tagt. Bei der Umsetzung der Massnahmen (Erreichen von Meilensteinen wie erteilte Bewilligungen, geregelte Finanzierungen, Inbetriebnahmen) wird die Kommunikation eine bedeutende Rolle spielen. Wichtig scheint für den Perimeter Bahnhof, dass die Arbeiten dieser Gruppe koordiniert mit den Arbeiten des ZBB erfolgen. Die Kontakte zu den Grundeigentümern der Liegenschaften im Bereich des Bahnhofs, wie die SBB, die RBS und die Burgergemeinde sollen hergestellt resp. gepflegt werden und in die Planung mit einbezogen werden. Des Weiteren soll laufend überprüft werden, ob Nutzervertreter einbezogen werden sollen.

7 Antragsvorschläge an den Gemeinderat

- Antrag inhaltliche Genehmigung von Grobkonzept und Umsetzungsplanung

8 Fazit

Die direktionsübergreifende Zusammenarbeit für diese Arbeitsgruppe stellte sich als sehr wichtig und hilfreich heraus. Das Wissen von unterschiedlichen Betrachtungsweisen und Hintergründe konnte so genutzt werden. Vor allem die Lösungsfindung der schwierigen Situation um den Bahnhof konnte durch die Diskussionen vorangetrieben werden. Viele Massnahmen wurden formuliert, um dem Ziel einer Verbesserung der Situation der Abstellplätze in Bern rasch näher zu kommen.

Im Perimeter Bahnhof wird es schwierig sein, die Anzahl der oberirdischen Abstellplätze stark zu erhöhen. Dies muss hauptsächlich in Form von unterirdischen (automatischen) Abstellanlagen erfolgen. Die Standards der Veloabstellplätze werden zur Attraktivitätssteigerung ausgebaut und die Bewirtschaftung dieser Abstellplätze wird, wenn mehr Plätze zur Verfügung stehen, besser geregelt werden können. Wichtig ist auch die Koordination der Arbeiten der Arbeitsgruppe mit dem Projekt ZBB, so dass gemeinsam geplant und neue Lösungen gefunden werden können.

Wünschenswert ist es, wenn das gesammelte Wissen mit der eingesetzten Energie auch künftig genutzt werden kann und die Arbeitsgruppe in diesem Stil weiterarbeitet.

9 **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1 Oberirdische Abstellplätze	9
Abbildung 2 Unterirdische Abstellplätze	10
Abbildung 3 Abstellplätze am Hirschengraben	14
Abbildung 4 Beispiel Überdachung in Biel	15
Abbildung 5 Mögliches weiteres Vorgehen	19

10Anhang

Anhang I Massnahmentabelle der Arbeitsgruppe Abstellplätze

Velo-Offensive: Massnahmentabelle Arbeitsgruppe Abstellplätze

	Thema	Massnahme	Zuständigkeit	Termin	Nächster Schritt			Antrag
					Nächster Schritt	Zuständigkeit	Termin	
Sofortmassnahmen bis Ende 2015	Situation um Bahnhof (oberirdisch)	Prüfauftrag zur Erweiterung von Veloabstellplätzen: Schaffung zusätzlicher Abstellplätze im Perimeter Bahnhof (Bürgerspital Ost, Heiliggeistkirche Nord/Ost)	VP	31.12.2015	Prüfauftrag starten	VP	Herbst 2015	
	Situation um Bahnhof (oberirdisch)	Parkierungssysteme an Abstellplätzen neu erstellen oder ersetzen (Bollwerk Altstadt-seitig, Heiliggeistkirche Nord, Schanzenbrücke)	VP	31.12.2015	Projekte starten (Details abklären, Zeitraum, Kostenschätzung, Finanzierung, Bewilligungsverfahren, etc.)	VP	Herbst 2015	
	Situation um Bahnhof (oberirdisch)	Mehr Anbindepfosten installieren (Genfergasse, Burgerspital Ost)	VP	31.12.2015	Projekte starten (Details abklären, Zeitraum, Kostenschätzung, Finanzierung, Bewilligungsverfahren, etc.)	VP	Herbst 2015	
	Situation um Bahnhof (oberirdisch)	Vergrösserung bestehender Abstellplätze (Wallgasse und Genfergasse)	VP	31.12.2015	Projekte starten (Details abklären, Zeitraum, Kostenschätzung, Finanzierung, Bewilligungsverfahren, etc.)	VP	Herbst 2015	
	Situation um Bahnhof (unterirdisch)	Velostation Milchgässli: Zufahrt verbessern	VP	31.12.2015	Projekte starten (Details abklären, Zeitraum, Kostenschätzung, Finanzierung, Bewilligungsverfahren, etc.)	VP	Herbst 2015	
	Situation um Bahnhof (unterirdisch)	Prüfung Nutzung umliegender Kellergeschosse: Aarberggasse, Hirschengraben, Schwesternhaus) oder Einführung Silosysteme (Heiliggeistkirche Ost, Burgerspital)	VP	31.12.2015	Abklärungen starten	VP	Herbst 2015	
	Situation um Bahnhof (oberirdisch)	Überprüfung von Abstellmöglichkeiten im Milchgässli inkl. Überprüfung einer möglichen Überdachung	VP	31.12.2015	Projekte starten inkl. Überdachung (Details abklären, Zeitraum, Kostenschätzung, Finanzierung, Bewilligungsverfahren, etc.)	VP	Herbst 2015	
	Aufhebung von PP	Ersatz der PW-PP durch Veloabstellplätze an Maulbeerstrasse	VP	31.12.2015	Projekte starten inkl. Überdachung (Details abklären, Zeitraum, Kostenschätzung, Finanzierung, Bewilligungsverfahren, etc.)	VP	Herbst 2015	

Massnahmen 2016/2017	Betrieb	Überarbeitung Parkierungsregime Bahnhof, Entwicklung einheitliches Parkregime(Unterscheidung zwischen Kurzparkierungsmöglichkeiten und Parkierung mit längerer Dauer), inkl. Erweiterung Perimeter bis Bubenbergplatz und Hirschengraben resp. Seilerstrasse	VP/KA/ Kantonspolizei	Winter 2016	Betriebskonzept erstellen (Anpassungen Nutzungskonzept berücksichtigen)	VP	Sommer 2016	Kommt am xxx in den GR zur Genehmigung
	Situation um Bahnhof (unterirdisch)	Strategische Planung von Velostationen als Teilprojekt im Rahmen der ZBB-Planung	VP		Machbarkeitsstudie für Aarberggasse und Hirschengraben starten; Projekt Burgerspital Ost starten	VP	31.12.2015	
	Standards (Orientierung / Information)	Karten / Flyer am Bhf verteilen mit Abstellplätzen und nötigen Informationen darauf	VP	Winter 2016	Erstellung einer Karte / Flyer und anschliessend Umsetzung und jährliche Kontrolle	VP	Sommer 2016	
	Standards (Anbindepfosten)	Unesco-verträgliche Anbindepfosten	VP	Sommer 2016	Auftrag an GÖR für Anbindepfosten	VP	31.12.2015	Abstimmung Handbuch Planen und Bauen
	Standards (Orientierung / Information)	Markierung von Parkfelder, Abstelldauer und Wegweisung zu den Abstellplätzen	VP	Winter 2016	Erstellung eines Konzepts für die Orientierung / Information und anschliessend Umsetzung und jährliche Kontrolle	VP	Sommer 2016	
	Aufhebung von PW-PP	Prüfung diverser Blaue Zone Parkplätze und Anlieferungsflächen über die ganze Stadt	VP	Winter 2016	Studie zur Nutzung der Parkplätze / Anlieferungsfläche starten	VP	Sommer 2016	
	Aufhebung von PW-PP	Prüfung, Umnutzung des Parkplatzes Schützenmatte	VP		Machbarkeitsstudie (Rücksichtnahme auf aktuelle Planung)			
Massnahmen ab 2018	Situation um Bahnhof (oberirdisch)	Parkierungssystem durch doppelstöckiges ersetzen und allenfalls überdachen (Bollwerk SBB-seitig)			Zuerst muss eine Spur Rückgebaut werden. Dann kann hier mit der Planung gestartet werden.			
	Aufhebung von PW-PP	SBB-Parking			1. Schritt Zufahrt für Velos klären/planen, 2. Schritt mehrstöckiges Abstellsystem planen.			

Anhang II Rundgang Abstellplätze im Perimeter Bahnhof Bern, 30.04.2015

	Heiliggeist- kirche	Bollwerk SBB-seitig	Bollwerk Altstadt-seitig	Aarbergg- asse	Genfer- gasse	Burgerspital Ost	Schwestern- haus	SBB- Parking ausser	Stadtbach- strasse	Schanzen- brücke	Grosse Schanze	Hirschen- graben	Maulbeer- strasse	ev. Wall- gasse	ev. Schwanen- gasse	ev. Bundes- gasse
Aktuelle Situation	Ost: Bestehende Abstellplätze; Nord: Provisorische		je ferner vom Bhf, desto weniger genutzt	Überlegung Platz neu zu gestalten	wenige Anbinde- pfosten	GRB 1.2015 zus. 100 Abstellplätze	Wunsch SPA zur Erstellung zusätzlicher Velostationen ab 2020			stark überstellt, hoher Druck		provi- sorisch bis Schanzen- post eröffnet	PW-PP gehören der Stadt	PP sind markiert		
Städtebauliche Bedeutung des Orts	Ost: wichtiger Durchgang für Fussgänger; allg. Denkmal- pflege	kein Problem für Städtebau hier	kritisch, nicht vorstellbar hier Doppelstöckig zu gehen			Funktionier- ende Anlagen / Flächen; Vorbehalt SPA				zu prüfen, wenn das neue Gebäude fertig ist (Mitte Mai)						
Nutzungskonflikte (Fussgänger, ÖV, Drittnutzungen)	Hinterhof- situation, wenn zu hohe "Velomauer"			Platz- gestaltung		Nutzungs- konzept Bhf				Fussgänger						
Attraktivität (Distanz zu Bhf, Zugänglichkeit Abstellplätze, Zufahrt, soziale Sicherheit)	hoch		Zufahrt schwierig; Möglichkeit prüfen, einen neuen Strassenüber- gang bei der Kreuzung Bollwerk, Aarberger-gasse zu erstellen	hoch						sehr hoch			gering (allenfalls durch Überdach- ung besser)			
Abstelldauer? (Planungswert)	1d?	1d?	7d?	5d?	7d?	1d?	7d?	1d?	1d?	1d?	1d?	5d?	5d?	7d?	7d?	7d?
Mögliches Parkiersystem (Anbindepfosten, ...)	allenfalls prüfen, ob Silo möglich		ersetzen		mehr Anbinde- pfosten	Anbinde- pfosten möglich				sehr wenig Platz		Velosilo oder beim neuen Zugang Bhf				
Doppelstock möglich?	strassen-seitig zu knapp	nur mit Spurabbau der Strasse	Foundation kann nicht zu tief gebohrt werden / Untergrund	Problem der Einsehbar- keit, daher eher nicht geeignet	nein					nein				nein		
Überdachung möglich?	nein	nein, (mit aktuellem Gebäude nicht erforderlich)	könnte Attraktivität steigern	vorstellbar	nein	nein	bereits überdacht	vorstellbar	nein	zu prüfen, wenn das neue Gebäude fertig ist (Mitte Mai)	bestehend	nein	ja	nein	nein	nein
Zusätzliche Plätze					bei Anlieferung könnte der Veloabstell- platz vergrössert werden							allenfalls Keller bei TVS für Abstell- plätze nutzbar		ev. verlängern bis Schwanen- gasse		
Umsetzung (Zeithorizont, Realisierungschancen, ...) und mögliche Knackpunkte	ev. die provi- sorischen Abstellplätze in dauerhafte Abstellplätze wandeln		Systemersatz	allenfalls Silo oder Keller von umgeben- den Gebäuden nutzen	zusätzliche Anbinde- pfosten, all. Abstellpl. bei Genfer- gasse 8	Zusätzlich Anbinde- pfosten entlang BS-Fassade möglich; Velosilo erstellen										

Weitere Orte: Untere Altstadt, gute bestehende Beispiele

Vor Eingang Bhf: keine Velos bei Bhf Eingang

Burgerspital Velosilo: ISB soll Velosilo prüfen

Velostation Milchgässli: Zufahrt besser markieren und neue Abstellplätze bei Eingang der Velostation erstellen

Anhang III Nutzungskonzept Bahnhofplatz



Stadt Bern
Gemeinderat

Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 00
Fax 031 321 60 10
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Nutzungskonzept Bahnhofplatz

1. Ausgangslage: Der Bahnhofplatz als Mobilitätsdrehscheibe

Dem Bahnhof- und Bubenbergrplatz kommt eine Sonderstellung unter den Plätzen in Bern zu: Er bildet für Reisende das Tor zu Bern und übernimmt damit eine repräsentative Aufgabe für die Stadt. Dem öffentlichen Verkehr dient er als herausragende Drehscheibe zwischen Tram, Bus, BLS, RBS, Postauto und SBB und für den Velo- und Fussgängerverkehr spielt er eine wichtige Rolle. Auf dem angrenzenden Platz und in der Umgebung bietet er Umsteigemöglichkeiten auf die verschiedensten öffentlichen und privaten Verkehrsmittel. Schliesslich hat er auch für den motorisierten Individualverkehr eine grosse Bedeutung.

Der Bahnhof Bern ist nach Zürich der zweitwichtigste Umsteigebahnhof der Schweiz. Entsprechend bewegen sich Tag für Tag mehr als 150 000 Fussgängerinnen und Fussgänger über den Platz. Die Passagierzahlen der Transportunternehmen nehmen jährlich zu, eine Trendwende ist nicht abzusehen. Viele Reisende verlassen oder betreten den Bahnhof über den Bahnhofplatz, durch die Christoffel- und Neuengass-Unterführung oder über den Ausgang Seite Bollwerk. Zu den Hauptreisezeiten sind der Bahnhofplatz und die unmittelbar angrenzenden Räume (Bubenbergrplatz, Bahnhofplatz und Bollwerk zwischen Schwanengasse und Neuengasse, im Folgenden Bahnhofplatz genannt) sehr stark belastet.

Mit der Umgestaltung des Platzes (2007-2008) wurde in dieser ganzheitlichen städtebaulichen Lösung ein Optimum aller Ansprüche an Verkehr, Stadtgestaltung, Funktionalität und Erlebbarkeit erzielt. Der Bahnhof und der Bahnhofplatz sind für die Stadt Bern eine Visitenkarte. Wer Bern besucht und mit dem Zug anreist, erhält einen ersten Eindruck der Stadt beim Verlassen des Bahnhofs. Den in Bern Ankommenden soll mit dem Bahnhofplatz ein qualitativ gutes Erscheinungsbild vermittelt werden und der Zugang zum öffentlichen Verkehr soll zudem optimal gewährleistet sein. Dies erfordert eine prioritäre Ausrichtung des

Platzes auf die Mobilitätsbedürfnisse (hauptsächlich für den Fussgängerverkehr und den öffentlichen Nahverkehr).

Die für diese Zwecke erforderliche Infrastruktur wie Informationsstelen für Fahrpläne, Stadtplan und Fussgängerleitsystem wurden in die bauliche Gestaltung des Platzes und der Haltestellen integriert. Briefkasten und öffentliche Telefone, Zeitungsboxen für Gratiszeitungen im Haltestellenbereich, Plakatstellen für kommerzielle Plakate und für eine geregelte Kulturplakatierung sind ebenfalls als Grundinfrastruktur vorgesehen und mit dem Bauprojekt bewilligt. Die aus Wettbewerb und Detailprojektierung hervorgegangene gestalterische Lösung ist mit dem Nutzungskonzept Bahnhofplatz zu respektieren. Zusätzliche Nutzungen ausserhalb dieses Zwecks sind daher nur eingeschränkt möglich und sollen (wenn überhaupt) mit äusserster Zurückhaltung bewilligt werden.

2. Geltungsbereich und Zweck

Das *Nutzungskonzept Bahnhofplatz*

- gilt für den stadt eigenen Bereich (ohne Lauben) des Perimeters Bubenbergrplatz ab Schwanengasse bis Bahnhofplatz – Bahnhofplatz inklusive Strassenraum östlich der Heiliggeistkirche – Bollwerk bis Neugasse. Der genaue Perimeter ist im Situationsplan im Anhang dargestellt.

Das *Bahnhofreglement* gilt im Bahnhof selber und oberirdisch beim Eintrittsbereich der Zugänge im Umkreis von zehn Metern. Das *Nutzungskonzept Bahnhofplatz* gilt im Perimeter gemäss Plan im Anhang auch innerhalb dieser Umkreise von zehn Metern, soweit das Bahnhofreglement dies nicht ausschliesst.

- legt fest, welche Nutzungen wo und in welchem Rahmen im genannten Perimeter möglich sind. Die einzelnen ortsgebundenen Nutzungsmöglichkeiten sind soweit erforderlich im Detail im Situationsplan im Anhang dargestellt.

Der betriebliche Unterhalt des Platzes sowie der technischen Anlagen wie Lift und Elektranten und insbesondere der Unterhalt des Baldachins werden in separaten technischen Richtlinien geregelt.

3. Grundsatz

Die Primärnutzungen des Platzes sind hauptsächlich der Fussgängerverkehr, der Öffentliche Verkehr, der Veloverkehr und der Motorisierte Individualverkehr (MIV). Die zukünftigen Sekundärnutzungen dürfen deshalb die Primärnutzungen, allen voran die Zirkulationsmöglichkeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger nicht beeinträchtigen.

Im genannten Perimeter gemäss Ziffer 2 sind deshalb nur diejenigen Nutzungen zulässig, welche gemäss nachstehender Ziffer 4 ausdrücklich als zulässig

aufgeführt sind. Die ortsgebundenen zulässigen Nutzungen sind überdies nur an denjenigen Orten erlaubt, welche im Plan im Anhang dafür vorgesehen sind.

4. Zulässige Sekundärnutzungen (abschliessender Katalog)

- a. Bauliche Infrastruktur gemäss den baubewilligten Möblierungsplänen;
- b. Strassenverkehrsrechtliche Nutzung gemäss Signalisation und Markierung soweit sie nicht ohnehin unter die Primärnutzung fällt;
- c. Zwei Marronihüsli, je eines auf der Westseite der Heiliggeistkirche und eines vor dem Burgerspital, Nähe Velostation (vgl. Plan);
- d. Drei Infostände im Ausmass von je 3x3m (Fläche für einen Stand inkl. Personal; die Stände sind gemäss Plan anzuordnen) auf der Westseite der Heiliggeistkirche (vgl. Plan); den gleichen Personen oder Organisationen wird höchstens 12 Mal pro Jahr und pro Mal längstens für einen Tag (nur während den städtischen Ladenöffnungszeiten, d.h. nicht während den Öffnungszeiten von rail city) ein Stand bewilligt. Es werden keine aufeinander folgenden Tage bewilligt
- e. Wahlplakate und Plakate für stadt-eigene Aktionen auf den beiden Flächen nördlich der Heiliggeistkirche zu beiden Seiten der Fahnenstangen (Ausmass je Fläche 3m x 10m; vgl. Plan);
- f. Aussenbestuhlung Tibits beim Hauptauegang des Bahnhofs im bisher bewilligten Ausmass, inkl. Blumentöpfe (vgl. Plan);
- g. Nicht bewilligungspflichtige kulturelle Strassenaktivitäten gemäss der Verordnung vom 22. August 2001 über die kulturellen Strassenaktivitäten in der Gemeinde Bern (Strassenaktivitätenverordnung; SAV; SSSB 732.211.1);
- h. Beflaggung an den drei Fahnenstangen nördlich der Heiliggeistkirche nur für offizielle Anlässe (z.B. 1. August, Euro 08 etc.) gemäss Beflaggungskonzept.
- i. Zeitungsboxen für Gratiszeitungen im Haltestellenbereich (gemäss Konzept Gratiszeitungen);
- j. Nutzungen, die gemäss übergeordnetem Recht zulässig sind, wie beispielsweise das Sammeln von Unterschriften oder das Verteilen von Flugblättern durch Einzelpersonen ohne jede Infrastruktur (z.B. Stände etc.).

Vorbehalten bleibt das Einholen der für die jeweiligen Nutzungen allenfalls erforderlichen Bewilligungen.

5. Periodische Überprüfung

Der Gemeinderat überprüft das Nutzungskonzept Bahnhofplatz periodisch, erstmals 1 Jahr nach dem Inkraftsetzen.

6. Anhang

Der Plan (Mengenplan) mit dem Perimeter des Geltungsbereichs und mit den ortsgebundenen zulässigen Nutzungen gilt als integrierender Bestandteil des Nutzungskonzepts Bahnhofplatz.

7. Inkraftsetzen

Der Gemeinderat setzt das Nutzungskonzept Bahnhofplatz per sofort in Kraft.

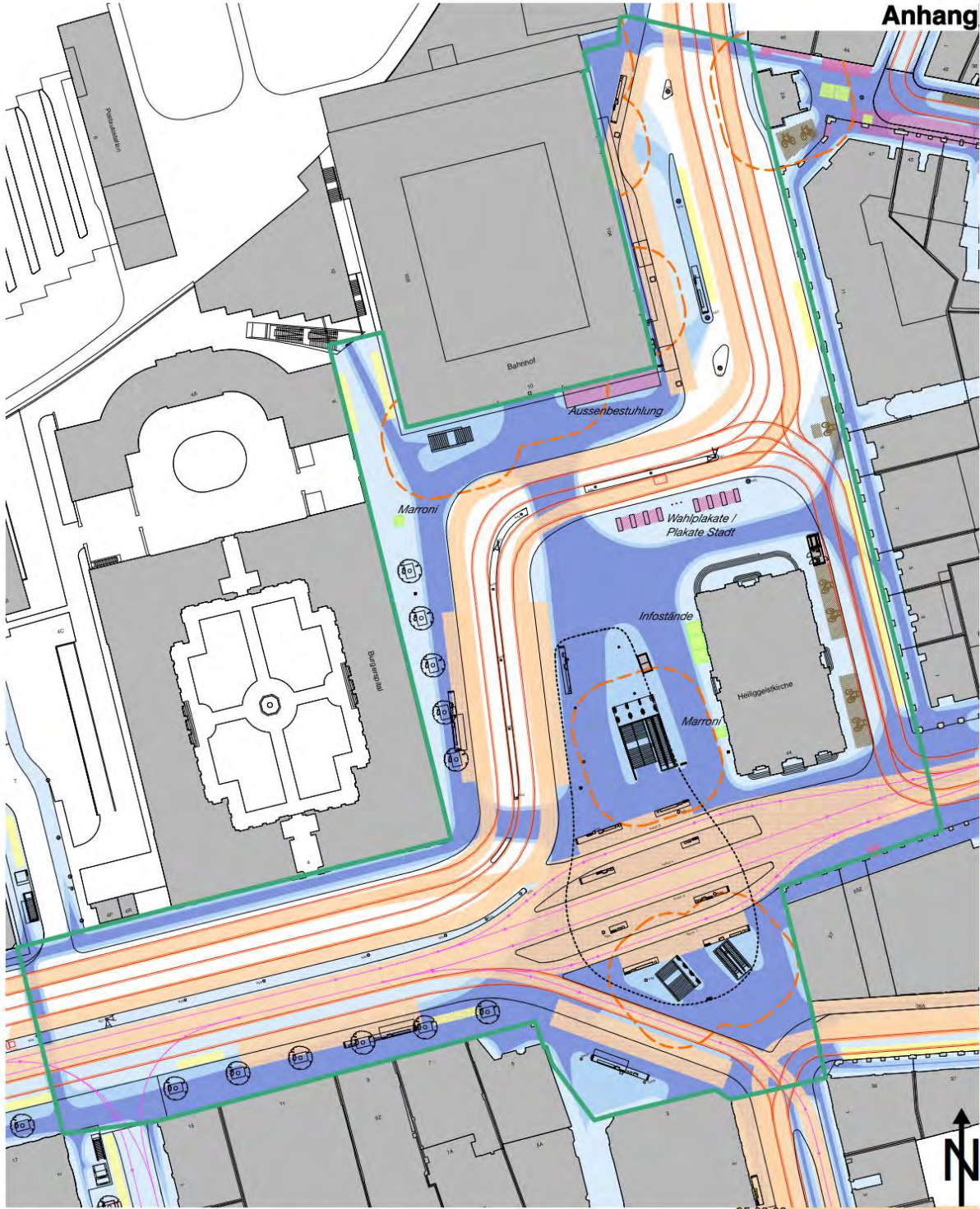
Er weist die Verwaltung an, das Nutzungskonzept Bahnhofplatz per sofort anzuwenden, soweit im Einzelfall nicht geltendes Recht entgegen steht.

Bern, 12. März 2008

NAMENS DES GEMEINDERATS

Alexander Tschäppät
Stadtpräsident

Jürg Wichtermann
Stadtschreiber



LEGENDE

-  ERSCHLIESSUNG
AUTO / ZULIEFERUNG
-  PN - PRIMÄRNUTZUNGEN
ÖV | FUSSGÄNGER | VELO
-  SN - SEKUNDÄRNUTZUNGEN
MOBILIAR | STANDPLÄTZE | TAXI+GÜTERUMSCHLAG
-  TRAMSCIENEN
-  PERIMETER
NUTZUNGSKONZEPT
-  PERIMETER
BAHNHOFREGLEMENT





05.03.08
architektur@ehrenboldschudel.ch

Mengenplan Bahnhof- platz





Anhang IV Übersicht / Auslegeordnung möglicher unterirdischer Abstellplätze

Standort / Velostation	Bürger- spital 7	Burgerspital Schwestern- haus 8	Milch- gässli 9 SBB / RBS	Boll- werk 10 SBB	Hirschen- graben 11	SBB Bahnhof- parking neu
Ausführung / Konstruktion	Unterirdisch (1 UG), Stahlbeton, Doppelstock- parking	Nutzung Untergeschoss Doppelstock- parking	Unterir- disch (1 UG), Stahlbeton, Doppelstock -parking, Erweiterung der VST Milchgässli		Unterirdisch (1 UG), Stahlbeton, Doppelstock- parking Ersatz für oberirdische Stellplätze	Velo-Stell- plätze in Tiefgarage
Anzahl	Ca. 400	Ca. 500 bis 600	Ca. 200 bis 300	?	Ca. 800 bis 1'000	?
Abmasse (ungefähr)	70x10 m	70x20 m	20x40 m	100x25 m	120x20 m	?
Umsetzung	Schwierig, viele Werkleitungen	Einfach umzusetzen, 1. UG kann jedoch nur Zwischengenutzt werden	Realisation relativ einfach möglich – Erweiterung sbau, keine nennens- werten Werk- leitungen		Realisation relativ einfach möglich, keine nennens- werten Werkleitungen	Velo- Stellplätze in Tiefgarage (Umnutzung)
Attraktivität	Sehr hoch	hoch	hoch		hoch	hoch
Kosten (grobe Schätzung)	Ca. 12'000 CHF/Platz	Ca. 5'000 CHF/Platz	Ca. 10'000 CHF/Platz		Ca. 10'000 CHF/Platz	
Raum / städtebaul. Verträglich- keit	zu Prüfen	gut	gut	gut	zu prüfen	
Fazit / Priorität						
Bemerkungen	Eventuell Ausführung von 2 Unter- geschossen	Unterirdische Erweiterung / Neubau möglich				

Anhang V Verschiedene Parkiersysteme (Astra, 2008)

Parkiersystem	Skizze	Beschreibung	Schutz vor Diebstahl	Kurzzeitparkierung	Langzeitparkierung	ungefähre Kosten in CHF pro Velo (ohne Belagsarbeiten, inkl. Fundamente)	Vorteile / Nachteile
Freifläche		<ul style="list-style-type: none"> - signalisierte oder markierte Fläche ohne weitere Ausrüstung; höchstens als Provisorium geeignet 	gering	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	50.–	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - billig - rasch realisierbar - einfacher Unterhalt - für alle Zweiradkategorien mit eigenem Ständer <p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - nicht anschliessbar - benötigt Ständer am Velo - kein Kippschutz - unordentlich - Gefahr von falschparkierten Motorfahrzeugen - hoher Flächenverbrauch
Anlehnbügel Veloposten (definitiv)		<ul style="list-style-type: none"> - Anlehn- und Anschliessmöglichkeit des Rahmens - ideale Veloparkierung für fast jede Nutzung im öffentlichen Raum 	hoch	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	400.– (d.h. pro Bügel 800.–)	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - gute Einordnung - leicht zu reinigen - für Spezialvelos / Anhänger geeignet - kann für Feste, Umzüge usw. entfernt werden (falls aufgeschraubt oder in Hülsen versetzt) <p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fundament nötig
Anlehnbügel (mobil)		<ul style="list-style-type: none"> - Anlehn- und Anschliessmöglichkeit des Rahmens - ideale Veloparkierung für mobile oder saisonale Nutzung 	hoch	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	100.–	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - kein Fundament nötig - gute Einordnung - für Spezialvelos / Anhänger geeignet <p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - erhöhter Reinigungsaufwand
Schieberinne (in der Höhe versetzte Anordnung)		<ul style="list-style-type: none"> - Schieberinne, evtl. mit Pedalhalter, Velorahmen anschliessbar - zu empfehlen für Langzeitparkierung in Gebieten mit geringen ästhetischen Anforderungen 	hoch	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	300.–	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - platzsparend - teilweise ohne Fundament <p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - hoher Unterhalts- und je nach System auch Reinigungsaufwand - Probleme mit Kindersitzen / Velokörben - für Spezialvelos / Anhänger ungeeignet - wirkt als Barriere, deshalb gestalterisch ein Problem auf Plätzen und Strassen

● = geeignet ◐ = bedingt geeignet ○ = nicht geeignet

Parkiersystem	Skizze	Beschreibung	Schutz vor Diebstahl	Kurzzeitparkierung	Langzeitparkierung	ungefähre Kosten in CHF pro Velo (ohne Belegarbeiten, inkl. Fundamente)	Vorteile / Nachteile
Vorderradhalter (in der Höhe versetzte Anordnung möglich)		- Halterung für das Vorderrad; nur in abschliessbaren Räumen geeignet	gering	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	75.–	Vorteile - billig Nachteile - Rahmen nicht anschliessbar - Kippgefahr - Felgen können verbiegen, Scheibenbremsen beschädigt werden - erhöhter Reinigungsaufwand
Lenkerhalter		- Bügel zum Einhängen des Lenkers	gering	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	200.–	Vorteile - leicht zu reinigen Nachteile - wenig benutzerfreundlich - Brems-, Schalt- und Lichtkabel können beschädigt werden - Rahmen kann nicht oder nur mit Zusatzkabel angeschlossen werden - passt nicht für alle Velos - die Praxis zeigt, dass Lenkerhalter kaum benützt werden
Doppelparker		- zweigeschossige Parkierung bei knappen Platzverhältnissen (z.B. an Bahnhöfen)	hoch	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	500.–	Vorteile - platzsparend Nachteile - nur für Langzeitparkierung - für Kinder ungeeignet - für Spezialvelos / Anhänger ungeeignet - Lärm bei Parkiermanöver auf der oberen Etage - hoher Unterhaltsaufwand
Wandhalter / Aufhänger		- nur für Dauerparkierung (z.B. Sporträder) in Kellerräumen	gering	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	25.– 250.– (mit Gasfeder)	Vorteile - platzsparend Nachteile - wenig benutzerfreundlich, ausser mit Aufzugshilfe (z.B. Gasfeder) - nicht geeignet für Spezial- und Kindervelos

● = geeignet ◐ = bedingt geeignet ○ = nicht geeignet