

2026.TVS.0054

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Velostation Bahnhofzugang Länggasse; Ausführungskredit (Investitionskredit) 2. UG und Kredit für wiederkehrende Ausgaben (Betrieb der Velostation) 2. UG (Vortrag sowie Abstimmungsbotschaft)

1. Worum es geht

Die Stadt Bern betreibt aktuell fünf Velostationen: Bollwerk, Milchgässli, PostParc, Schanzenbrücke und die Welle 7.¹ Mit dem Betrieb der Velostationen verfolgt der Gemeinderat zwei wichtige strategische Ziele: zum einen bieten die Velostationen sichere und geschützte Veloabstellplätze und tragen so zur Entlastung des öffentlichen Raumes rund um den Bahnhof Bern bei. Ein ausreichendes und qualitativ hochwertiges Angebot an Veloabstellplätzen ist ein wichtiger Bestandteil der Förderung des Veloverkehrs, die im Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 und in den Legislatorschwerpunkten des Gemeinderats 2025-2028 als Ziel verankert ist und vom Stadtrat unterstützt wird. Zum anderen bieten die Velostationen Sozialhilfebeziehenden die Möglichkeit begleiteter Arbeitseinsätze im Rahmen von Integrationsprogrammen. Die Stadt hat darum ein hohes Interesse daran, dass genügend attraktive Velostationen zur Verfügung stehen.

Das Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) umfasst den Bau eines neuen Bahnhofs durch den Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS), den Ausbau der Publikumsanlagen mit neuen Zugängen beim Bubenbergzentrum und in der Länggasse durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sowie umfangreiche Anpassungen am Verkehrssystem im Bahnhofumfeld durch die Stadt Bern. Der Gemeinderat beabsichtigt im Sinne der strategischen Vorgaben, parallel zum Ausbau der Bahn- und Publikumsanlagen und mit Unterstützung durch den Bund und den Kanton Bern auch das Angebot an Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld zu verbessern und auszubauen. Aufgrund der gegebenen räumlichen Situation im Bahnhofumfeld und der hohen Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum kann ein solcher Angebotsausbau nur mit neuen unterirdischen Velostationen erreicht werden.

Beim Bahnhofzugang Länggasse planen die SBB eine eingeschossige Velostation mit 675 Abstellplätzen im 1. Untergeschoss (UG). Die Velostation dient zum einen als Ersatz für die rund 500 Abstellplätze, die im Umfeld der neuen Bahnhofzugänge Länggasse und Bubenberg aufgrund des SBB-Projekts wegfallen werden – diese haben die SBB zu kompensieren. Zum anderen bringt sie – auf Wunsch der Stadt Bern – einen Angebotsausbau im Umfang von 175 Abstellplätzen. Der Angebotsausbau ist von der Stadt Bern zu finanzieren, der Stadtrat hat die erforderlichen Kredite bereits im April 2024 genehmigt (siehe unten).

Im Auftrag der Stadt hat die SBB zudem die Machbarkeit einer weiteren Velostation im 2. UG geprüft. Diese Abklärungen haben ergeben, dass ein zweites Geschoss machbar ist: Bei einer zweigeschossigen Velostation könnten im 1. UG 530 Plätze und im 2. UG 520 Plätze angeboten werden (die Kapazität der Anlage im 1. UG ist bei einer zweigeschossigen Anlage aufgrund des Zugangs zum 2. UG um 145 Plätze kleiner als bei einer eingeschossigen Anlage). Insgesamt stehen bei einer zweigeschossigen Anlage beim Bahnhofzugang Länggasse also 1'050 Veloabstellplätze zur Verfügung, 550 Plätze mehr als heute. 500 dieser 1'050 Plätze werden von der SBB finanziert, 550 sollen von der Stadt Bern getragen werden. Mit einer Gesamtkapazität von 1'050 Veloabstellplätzen beim Bahnhofzugang Länggasse könnte der für 2030 prognostizierte Bedarf an Veloabstellplätzen

¹ Die Velostation vonRoll wird von der Universität Bern betrieben.

im Bahnhofsektor Nord annähernd gedeckt werden (Details dazu in der Zusammenstellung in Kap. 2.1).

Im Rahmen des Geschäfts «Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Rahmen des ersten Ausbaus schritts ZBB» hat der Stadtrat am 26. April 2018 für die Projektierung der Velostation Zugang Länggasse einen Kredit von Fr. 1 150 000.00 bewilligt (SRB Nr. 2018-190). Mit SRB Nr. 2024-162 hat er am 25. April 2024 einen Ausführungskredit (Investitionskredit) in der Höhe von Fr. 4 300 000.00 für den städtischen Kostenanteil an den Bau des 1. UG der Velostation Zugang Länggasse sowie einen jährlichen Betrag von Fr. 107 000.00 für die Betriebskosten beschlossen. Gleichzeitig hat er mit SRB Nr. 2024-162 für die Ausarbeitung des Bauprojekts für eine Velostation im 2. UG den bestehenden Projektierungskredit von Fr. 1 150 000.00 auf Fr. 1 450 000.00 erhöht. Da der Kredit für das 1. UG bereits rechtskräftig bewilligt ist und dieses unabhängig vom 2. UG betrieben werden kann, müssen die beiden Kredite finanzrechtlich nicht zusammengerechnet werden.

Inzwischen liegt das Bauprojekt für das 2. UG der Velostation beim Bahnhofzugang Länggasse vor. Die Realisierungskosten betragen insgesamt Fr. 12 460 000.00 (inkl. Projektierungskredit von Fr. 1 450 000.00). Für dieses Projekt sind in dem von den Eidgenössischen Räten bewilligten Agglomerationsprogramm des Bundes (4. Generation) Beiträge in der Höhe von Fr. 5 700 000.00 eingestellt, somit werden die Nettokosten der Stadt voraussichtlich bloss rund Fr. 6 760 000.00 betragen.

Weiter fallen für den Betrieb der Velostation im 2. UG jährliche Kosten Fr. 41 000.00 an. Entsprechend beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten der Stadt Bern für den Bau einer Velostation im 2. UG beim Bahnhofzugang Länggasse einen Brutto-Ausführungskredit (Investitionskredit) in der Höhe von Fr. 12 460 000.00. Für die Betriebskosten der Velostation im 2. UG beantragt er zudem einen Betrag von Fr. 41 000.00 pro Jahr. Hierbei handelt es sich um einen Kredit für wiederkehrende Ausgaben gemäss Artikel 138 der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO; SSSB 101.1). Bei einer Ablehnung des Ausführungskredits zum 2. UG würde nur die Velostation im 1. UG realisiert.

2. Ausgangslage

2.1. Veloparkierung Bahnhof Bern: Allgemeine Situation / Lösungsstrategie

Der Gemeinderat verfolgt das Ziel, ein ökologisch nachhaltiges Gesamtverkehrssystem zu realisieren. Dabei spielt der flächeneffiziente und ressourcenschonende Veloverkehr eine zentrale Rolle. Entsprechend soll er gefördert werden. Ein wichtiger Bestandteil der Veloförderung ist ein ausreichendes und qualitativ hochwertiges Angebot an Veloabstellplätzen. Dies gilt insbesondere für das Gebiet rund um den Bahnhof Bern, der wichtigsten Verkehrsdrehscheibe der Stadt. Derzeit stehen in diesem Raum rund 5'000 Veloabstellplätze zur Verfügung, davon rund 2'660 in Velostationen. Das ist deutlich zu wenig; die Nachfrage übersteigt bereits heute das Angebot. Bis 2030 wird mit einem Bedarf von rund 10'000 Abstellplätzen gerechnet. Es besteht damit ein grosser Bedarf an zusätzlichen Veloabstellflächen.

Die Eröffnung der Velostation Welle 7 mit bis zu 660 zusätzlichen Veloabstellplätzen am 18. August 2023 bedeutete einen ersten wichtigen Schritt hin zum angestrebten Ausbauziel. Mit ihrer Eröffnung startete zugleich der Pilotversuch zur kostenlosen Tagesparkierung: Die Parkierung ist in den beiden Velostationen Welle7 und PostParc während der ersten 24 Stunden gratis. Gleichzeitig wurde die maximale oberirdische Parkierdauer im Perimeter Schanzenstrasse/Hirschengraben auf drei Tage beschränkt. Im November 2025 beschloss der Gemeinderat, die 24h-Gratisparkierung ab 2026 auf alle städtischen Velostationen auszudehnen und genehmigte die dafür notwendige Anpassung

der Entgeltverordnung (EV; SSSB 154.12). Parallel dazu wird die maximale oberirdische Parkierdauer auf den gesamten Bahnhof-Perimeter ausgedehnt. Ziel ist es, grosse Teile der Veloparkierung schrittweise von der Oberfläche in die Velostationen zu verlegen, um an der Oberfläche Raum für andere Nutzungen zu erhalten.

2.2. Ausgangslage Velostation Zugang Länggasse

Gemäss dem Gesamtkonzept «Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld» vom Dezember 2019 ([Link](#)) und unter Berücksichtigung der aktuellen Angebotsentwicklung der Veloinfrastruktur ist im Sektor Nord (Länggasse) bis 2030 ein Gesamtangebot von 1'800 Veloabstellplätzen nötig. Dies erfordert in diesem Perimeter einen Ausbau des Angebots um mindestens 850 Plätze, wie die nachfolgende Tabelle zeigt:

Angebot heute*	1'100
Wegfallende Abstellplätze**	-150
<i>Angebot bereinigt (Zwischentotal)</i>	<i>950</i>
Nachfrage 2030	-1'800
Angebotslücke bzw. Ausbaubedarf 2030	-850

* 800 Plätze oberirdisch, 300 Plätze in der Velostation Schanzenbrücke.

** Die Stadt Bern verfolgt das Ziel, die Veloparkierung vermehrt in die Velostationen zu verlagern und dadurch den öffentlichen Raum für andere Nutzungen freizuhalten. Auf der Schanzenbrücke sollen deshalb 200 oberirdische Veloabstellplätze aufgehoben werden. Davon werden 150 Abstellplätze dem Sektor Nord zugerechnet.

Die Analyse der Ausbauoptionen im Sektor Nord im Rahmen des Gesamtkonzepts hat gezeigt, dass die Velostation beim Zugang Länggasse die einzige ist, welche für Velofahrende ohne Umweg direkt von der Hauptzufahrtsachse zu erreichen ist, eine grosse Kapazität aufweist und gleichzeitig via Lift und Treppe direkten Zugang zu allen SBB-Gleisen und zum neuen RBS-Bahnhof bietet. Die Velostation befindet sich «auf dem Weg zum Ziel» und ist für Nutzer*innen entsprechend attraktiv.

Im Zusammenhang mit dem laufenden Bahnhofum- und -ausbau der SBB fallen im Umfeld des Zugangs Länggasse 330 Veloabstellplätze und im Bereich des Zugangs Bubenberg (Postparc) 170 Abstellplätze weg. Es gehen also insgesamt 500 Veloabstellplätze verloren. Mit dem von der SBB finanzierten Bau der neuen Velostation Zugang Länggasse unter der neu zu erstellenden Freitreppe (1. UG) können diese 500 Veloabstellplätze ersetzt werden. Zusätzlich sollen hier im Auftrag der Stadt 175 weitere Plätze erstellt werden: Sie sind Teil des von der Stadt angestrebten Angebotsausbaus im Sektor Nord und werden entsprechend durch die Stadt finanziert. Der Stadtrat hat am 25. April 2024 den entsprechenden Brutto-Kredit von Fr. 4 300 000.00 mit SRB Nr. 2024-162 genehmigt. Trotz der Erweiterung kann mit einer Velostation im 1. UG nur ein Teil des im Sektor Nord notwendigen Angebotsausbaus realisiert werden: Um die erwähnte Angebotslücke von 850 Veloabstellplätzen zu decken, müssen weitere 675 Plätze zur Verfügung gestellt werden, wie folgende Tabelle zeigt:

Neue Velostation im 1. UG

Angebotslücke bzw. Ausbaubedarf 2030		-850
Angebotsausbau 1. UG		175
<i>Anzahl neue Abstellplätze 1. UG</i>	<i>675</i>	
<i>Kompensation SBB aufgehobene Abstellplätze</i>	<i>-500</i>	
Angebotsbilanz mit Velostation im 1. UG		-675

Um das Angebot im Sektor Nord noch stärker auszubauen, hat die Stadt die SBB beauftragt, ein Projekt für den Bau weiterer Veloabstellplätze im 2. UG der Velostation Zugang Länggasse auszu- arbeiten. Die Abklärungen haben gezeigt, dass mit einer zweigeschossigen Anlage insgesamt 1'050

Plätze² angeboten werden könnten: 530 Plätze im 1. UG und 520 Plätze im 2. UG (die Kapazität der Anlage im 1. UG ist bei einer zweigeschossigen Anlage aufgrund des Zugangs zum 2. UG um 145 Plätze kleiner als bei einer eingeschossigen Anlage).

Der Bau einer zweigeschossigen Velostation beim Bahnhofzugang Länggasse hätte folgende Auswirkungen auf die Angebotsbilanz:

Neue Velostation im 1. und 2. UG

Angebotslücke bzw. Ausbaubedarf 2030		-850
Aufgehobene Abstellplätze aufgrund Bauarbeiten SBB		-500
Abstellplätze in der neuen Velostation Länggasse (1.+2. UG)		+1050
Angebotsbilanz mit Velostation im 1. und 2. UG		-300

Mit dem Bau einer weiteren Velostation im 2. UG kann der für 2030 prognostizierte Bedarf an Veloabstellplätzen im Bahnhofsektor Nord also annähernd gedeckt werden. Der Gemeinderat ist daher der Auffassung, dass ein 2. UG zwingend notwendig ist, zumal im Sektor Nord keine Alternative realisierbar ist (siehe auch nachstehendes Kap. 2.3).

2.3. Ergebnisse Machbarkeitsstudie Gleisfeld SBB

Mit SRB Nr. 2018-190 vom 26. April 2018 hat der Stadtrat den Gemeinderat beauftragt, die Machbarkeit einer Velostation über dem Gleisfeld neben der «Welle» zu prüfen. Im November 2021 wurde eine entsprechende Machbarkeitsstudie durchgeführt. In mehreren Varianten wurde eine Veloparkierung westlich der «Welle» geprüft, mit möglichen Zufahrten von der Stadtbachstrasse, der Laupenstrasse und/oder vom Merkurgässli. Die Machbarkeitsstudie ergab, dass die Option mit einer Veloparkierung über den Gleisen deutlich schlechter abschneidet als die Velostation Zugang Länggasse, und zwar aus folgenden Gründen: hohe Kosten, Risiken bei den Terminen und bei der Bewilligung, schlechte Erschliessungsmöglichkeiten von Süden, fehlende direkte Verbindung zum nördlichen Perron 6 (Gleis 12/13) und zum neuen RBS-Bahnhof. Aus diesen Gründen wurde diese Option nicht weiterverfolgt.

2.4. Projektierung Velostation 2. UG / Zusicherung der Stadt Bern zum Angebotsausbau

Für die Velostation im 1. UG liegt das Bauprojekt vor. Die gesamten Projektierungskosten wurden von der SBB übernommen (inkl. Projektierung der von der Stadt zusätzlich bestellten Plätze). Zudem hat die SBB im Rahmen der laufenden Arbeiten am neuen Zugang Länggasse aus Synergiegründen bereits bauliche Vorleistungen für die Velostation im 1. UG erbracht. Nach dem Beschluss des Stadtrats zum Ausführungskredit und zu den Betriebskosten (SRB Nr. 2024-162 vom 25. April 2024) wurde zwischen Stadt und SBB eine Finanzierungsvereinbarung zum 1. UG abgeschlossen. Realisiert werden soll die Velostation (1. und 2. UG) je nach Baufortschritt des Projekts ZBB, voraussichtlich ab 2031. Die Federführung hat die SBB, die Arbeiten werden von der Stadt eng begleitet.

2.5. Projektierung Velostation 2. UG

Für die Erarbeitung des Bauprojekts für die Velostation im 2. UG (inkl. Ermittlung des Kostenvoranschlags und Erarbeitung des Plangenehmigungsdossiers) hat der Stadtrat mit SRB Nr. 2024-162 vom 25. April 2024 eine Erhöhung des Projektierungskredits um Fr. 300 000.00 auf Fr. 1 450 000.00

² Im Stadtratsvortrag zum Geschäft «Velostation Bahnhofzugang Länggasse; Ausführungskredit (Investitionskredit) und Kredit für wiederkehrende Ausgaben (Betrieb der Velostation) 1. UG, Erhöhung Projektierungskredit (Nachkredit) 2. UG» (SRB Nr. 2024-162 vom 25. April 2024) war die Anzahl Veloplätze einer zweigeschossigen Velostation Länggasse noch auf 1'200 geschätzt worden. Bei der Erarbeitung des Bauprojekts für das 2. UG wurde entschieden, den Abstand zwischen zwei Veloständern von 45 cm auf 50 cm zu vergrössern, was dem heutigen Standard entspricht. Diese Anpassung hat zur Folge, dass 150 Veloabstellplätze weniger erstellt werden können, als im Vorprojekt geplant.

beschlossen. Das Bauprojekt (inkl. Kostenvorschlag) liegt nun vor. Der Kredit für den Bau der Velostation im 2. UG wird dem Stadtrat vorliegend zuhanden der Stimmberechtigten unterbreitet, der erwähnte Projektierungskredit ist darin enthalten.

3. Das Projekt

3.1 Lage und Zugänge

Die neue Velostation kommt unter der Treppenanlage südlich des neuen Bahnhofzugangs Länggasse zu liegen. Sie grenzt direkt an die bestehende Velostation Schanzenbrücke und soll mit dieser verbunden werden. Der Zugang zur neuen Velostation erfolgt über die Schanzenstrasse (siehe Visualisierung) und wird mit Schiebetüren und einem betreuten Empfang ausgerüstet. Weiter wird die Beschaffung eines automatischen Zutrittskontroll- und Bezahlsystems sowie eines Informations- und Leitsystems für alle Velostationen geprüft, diese ist aber nicht Bestandteil des vorliegenden Ausführungskredits. Die Zufahrtssituation von der Schanzenstrasse her wird mit der Umsetzung der städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB wesentlich verbessert.



Abb. 1: Visualisierung des neuen Bahnhofzugangs Länggasse. Die Velostation wird unter der Treppenanlage gebaut, der Zugang erfolgt im Bereich der Velofahrenden unten rechts im Bild (ikonaut, im Auftrag der SBB).

3.2 Velostation Zugang Länggasse, 1. UG (Ausführungskredit vom Stadtrat bereits genehmigt)

Die Velostation im 1. UG ist ca. 13 Meter breit und 45 Meter lang, die Raumhöhe beträgt 2.7 m bis 3.0 m. Die Veloabstellplätze werden mit einem Doppelparksystem ausgerüstet, damit können bei einer eingeschossigen Anlage bis zu 675 Veloplätze, bei einer zweigeschossigen Anlage bis zu 530 Abstellplätze erstellt werden. Als zusätzliche Ausstattung sind Schliessfächer und Ladestationen für E-Bikes geplant. Die Velostation ist grundsätzlich nicht beheizt, einzig der Empfang wird mit einem Heizkörper ausgerüstet. Die Velostation im 1. UG wird direkt an die Lifte und die Treppenanlage angeschlossen, welche zu den Publikumsanlagen und zu den Gleisen von SBB und RBS führen. Damit wird die Attraktivität der Station signifikant erhöht. Um die Sicherheit in der Velostation zu gewährleisten, werden zusätzlich zur Präsenz von Personal (während der betreuten Öffnungszeiten) auch gestalterische Massnahmen umgesetzt. Konkret werden eine helle, angenehme Raumatmo-

sphäre sowie Sichtbeziehungen zur bereits bestehenden Velostation Schanzenbrücke geschaffen, zudem wird eine gute Beleuchtung installiert.



Abb. 2: Visualisierung Eingang Velostation 1. UG, rechts der Abgang zum 2. UG (ikonaut, im Auftrag von Tiefbau Stadt Bern)

3.3 Velostation Zugang Länggasse, 2. UG

Die Velostation im 2. UG bietet Platz für 520 Veloabstellplätze. Sie soll vom 1. UG her über eine Schieberampe erschlossen werden. Durch die Erschliessung können im 1. UG nicht 675, sondern nur 530 Veloabstellplätze angeboten werden. Auch die Velostation im 2. UG ist an die Lift- und die Treppenanlage zu den Publikumsanlagen und zu den Gleisen von SBB und RBS angeschlossen.



Abb. 3: Visualisierung 2. UG Velostation Zugang Länggasse (ikonaut im Auftrag Tiefbau Stadt Bern).

Für die Belüftung der beiden Velostationen (1. und 2. UG) ist eine mechanische Zu- und Abluftanlage vorgesehen. Die Anlage wird mit einer Sicherheitsbeleuchtung und einer Sprinkleranlage ausgestattet. Die Brandmeldeanlage wird an die Brandmeldezentrale des Bahnhofparkings angeschlossen. Um die Sicherheit zu erhöhen, soll eine Sicherheitsfirma mit regelmässigen Rundgängen beauftragt werden, zudem werden die Räumlichkeiten mit einer Videoaufzeichnungsanlage ausgestat-

tet. Beide Massnahmen sind in den Kostenvoranschlägen für das 1. und das 2. UG berücksichtigt. Für die Bewilligung von Videoaufzeichnungen in Velostationen ist gemäss Reglement über die Videoüberwachung auf öffentlichem Grund sowie zum Schutz öffentlicher Gebäude (Videoreglement; VR; SSSB 551.2) der Stadtrat zuständig. Der Gemeinderat hat dem Stadtrat dazu einen separaten Antrag unterbreitet, der die Videoüberwachung in den Velostationen grundsätzlich regelt.

3.4 Eigentumsverhältnisse

Die Velostation Bahnhofzugang Länggasse wird auf Grund und Boden des Kantons Bern erstellt, unabhängig davon, ob sie ein Geschoss oder zwei Geschosse umfasst. Die Stadt Bern soll mittels Einräumung einer Personaldienstbarkeit Eigentümerin der Velostation Länggasse und gleichzeitig berechtigt werden, diese zu betreiben. Integraler Bestandteil dieser Dienstbarkeit sind ein detailliertes Schnittstellenpapier, das die Zuständigkeiten und die Kostentragung für die Erneuerungs-, Instandsetzungs- und Unterhaltsarbeiten regelt, sowie die definitiven Situations- und Schnittpläne der Anlage. Für die Einräumung und Ausübung dieser Dienstbarkeit schuldet die Stadt Bern dem Kanton Bern keine Entschädigung. Dies ist zwischen der SBB und dem Kanton im Rahmen der Landerwerbsvereinbarung so geregelt. Eine entsprechende schriftliche Absichtserklärung zwischen Stadt und Kanton liegt vor. Spätestens bei Vollendung der Velostation wird die Dienstbarkeit zwischen Kanton Bern und Stadt Bern aufbereitet und dann mit allen Beilagen beurkundet.

3.5 Anpassungen Velostation Schanzenbrücke

Die Velostation Schanzenbrücke wurde im Jahr 2000 eröffnet und ist damit die älteste Velostation der Stadt Bern. 2017 wurde sie saniert und ausgebaut, seither stellt sie gegen 300 Abstellplätze zur Verfügung. Die neue Velostation Zugang Länggasse wird im 1. UG mit der Velostation Schanzenbrücke verbunden, sodass die beiden Velostationen betrieblich zusammengebracht werden können (siehe Kap. 3.6). Durch die Verbindung mit der neuen Velostation Zugang Länggasse ergibt sich für die Nutzenden der Velostation Schanzenbrücke ein komfortablerer Zugang (mit Empfangsbereich).

Die Velowerkstatt in der Velostation Schanzenbrücke, die vom städtischen Kompetenzzentrum Arbeit betrieben wird, wird nach dem Zusammenschluss mit der Velostation Länggasse nicht mehr weitergeführt. Sie befindet sich heute im hinteren Bereich der Velostation Schanzenbrücke, wo die Arbeitsbedingungen aufgrund der baulichen Gegebenheiten suboptimal sind: Tageslicht und eine ausreichende Belüftung fehlen, im Sommer wird es hier sehr heiss. Der freiwerdende Raum wird künftig für rund 30 zusätzliche Abstellplätze genutzt, insbesondere für Lasten- und Spezialvelos. Die Nachfrage nach solchen Spezialplätzen ist klar steigend. Mit der Aufhebung der Velowerkstatt besteht zugleich die Möglichkeit, die Betriebsräumlichkeiten des Veloordnungsdiensts aufzuwerten, die hier untergebrachte Recyclingwerkstatt zu vergrössern und besser zu platzieren. In der Recyclingwerkstatt werden nicht mehr genutzte Velos fachgerecht demontiert und für die Wiederverwendung aufbereitet; der Ordnungsdienst sorgt auf täglichen Rundgängen im Bahnhofsumfeld für Ordnung bei den Veloabstellplätzen. Diese Kombination aus Innen- und Aussenarbeit führt zu einer abwechslungsreicheren und ausgewogeneren Belastung als die Arbeit in der Velowerkstatt, deshalb sollen diese beiden Angebote in der Velostation Schanzenbrücke verbleiben. Im Zuge der baulichen Anpassungen werden zudem die Garderobe und der Aufenthaltsraum modernisiert sowie zwei Toiletten fürs Personal eingebaut.

Die Kosten für die genannten Anpassungen in der Velostation Schanzenbrücke sind im genehmigten Ausführungskredit für den Bau des 1. UG der Velostation Zugang Länggasse (SRB Nr. 2024-162 vom 25. April 2024) bereits enthalten.

3.6 Betrieb Velostation

Die Velostationen Zugang Länggasse und Schanzenbrücke sollen betrieblich vereint werden. Der neue Empfang beim Eingang zur Velostation Zugang Länggasse wird für beide Velostationen zuständig sein. Der Empfang wird aktuell vom Kompetenzzentrum Arbeit betrieben. Der Kanton wird die Aufträge für die Arbeitsintegration im Bereich der Sozialhilfe im Frühling 2026 neu ausschreiben. Ob sich die Stadt Bern an der kantonalen Ausschreibung beteiligen wird, hat der Gemeinderat noch nicht entschieden. Falls die Stadt nicht an der Ausschreibung teilnehmen oder im Rahmen der Vergabe unterliegen sollte, müsste für den Betrieb der Velostationen eine neue Lösung gesucht werden. Die Präsenz von Personal ist für attraktive und sichere Velostationen unabdingbar. Die betreuten Öffnungszeiten werden den Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs und den Passant*innenströmen im Umfeld des Bahnhofs angepasst: Montag bis Samstag, 6.00-23.00 Uhr, Sonntag von 8.00-20.00 Uhr. Das Kompetenzzentrum Arbeit kann mit seinen Arbeitsintegrationsplätzen den Betrieb von Montag bis Freitag von 7.00-20.00 Uhr sicherstellen. Für die restlichen Öffnungszeiten wird eine weitere Partnerschaft gesucht.

4. Kosten und Finanzierung

Der Stadtrat hat den Ausführungskredit für den Bau der Velostation im 1. UG von Fr. 4 300 000.00 am 25. April 2024 mit SRB Nr. 2024-162 genehmigt³. Darin eingeschlossen sind auch Mittel für Gestaltungsmassnahmen, welche zu einer sicheren und attraktiven Raumatmosphäre beitragen, sowie Kosten für die Anpassung der Velostation Schanzenbrücke, Baunebenkosten (Kommunikation, Signalistik, Ausrüstung von technischen Systemen, rechtliche Unterstützung), die übliche Reserve für Unvorhergesehenes und ein Beitrag für Kunst im öffentlichen Raum. Weil die (vom Stadtrat bereits bewilligte) Velostation im 1. UG unabhängig vom Entscheid zugunsten einer Velostation im 2. UG betrieben werden kann, muss dem Stadtrat bzw. der Stimmbevölkerung lediglich der Ausführungskredit für den Bau der Anlage im 2. UG beantragt werden.

Der Bau der Velostation im 2. UG ist mit Kosten von Fr. 12 460 000.00 verbunden. Die Aufteilung der Kosten ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen; hier sind übersichtshalber auch die Kosten für den Bau des 1. UG aufgeführt. Bei einer Ablehnung des Ausführungskredits für den Bau des 2. UG würde nur das bereits bewilligte 1. UG umgesetzt.

Velostation Bahnhofzugang Länggasse		Velostation im 1.UG bewilligter Kredit	Velostation im 2.UG beantragter Kredit	Velostation im 1. und 2. UG Total Kredit
Kostenanteil Stadt 1. UG	Fr.	3 250 000.00		3 250 000.00
Kosten 2. UG (Bau und Honorare)*			10 975 000.00	10 975 000.00
Gestaltungsmassnahmen 1. UG	Fr.	250 000.00		250 000.00
Anpassungen in der Velostation Schanzenbrücke	Fr.	125 000.00		125 000.00
Baunebenkosten	Fr.	250 000.00	250 000.00	500 000.00
Unvorhergesehenes (10%)**	Fr.	425 000.00	1 235 000.00	1 660 000.00
	Fr.			
Total Kosten (inkl. 8.1%MwSt.)	Fr.	4 300 000.00	12 460 000.00	16 760 000.00

* Der vom Stadtrat mit SRB Nr. 2024-162 genehmigte Projektierungskredit (Fr. 1 450 000.00) ist hier eingerechnet.

** Für Unvorhergesehenes werden wie üblich rund 10% des Gesamtbetrags reserviert. Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement; KiöRR; SSSB 423.1) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün zudem ein Prozent der über den allgemeinen Haushalt finanzierten Bausumme (exkl. MWST) für Kunst im öffentlichen Raum vor-

³ Unter Berücksichtigung der Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm (1. Generation) werden der Stadt dafür Nettokosten von bloss rund 1,9 Millionen Franken verbleiben.

zusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall. Im vorliegenden Geschäft wurden im Zusammenhang mit dem Bau der Velostation im 2. UG Fr. 115 300.00 eingerechnet.

Da mit beträchtlichen Beiträgen von Bund und Kanton gerechnet werden kann, fallen die von der Stadt zu tragenden Kosten voraussichtlich deutlich tiefer aus (rund 6,8 Mio. Franken; siehe Kap. 6).

5. Folgekosten

5.1 Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	12 460 000.00	12 148 500.00	11 837 000.00	311 500.00
Abschreibung 2.5%	311 500.00	311 500.00	311 500.00	311 500.00
Zins 1%	124 600.00	121 485.00	118 370.00	3 115.00
Kapitalfolgekosten	436 100.00	432 985.00	429 870.00	314 615.00

5.2 Betriebsfolgekosten

5.2.1 Betriebskosten

Für den Betrieb des 2. UG der Velostation Länggasse fallen Kosten für die Betreuung des Empfangs, für die Grundreinigung der Anlage (erfolgt durch das Kompetenzzentrum Arbeit) sowie für Sicherheitsrundgänge ausserhalb der betreuten Öffnungszeiten an. Zudem werden Kosten für die Videoaufzeichnung veranschlagt – vor der Inbetriebnahme bedarf es hierzu allerdings noch eines zustimmenden Grundsatzentscheids des Stadtrats (siehe dazu Kap. 3.3).

- Betreuung Empfang und Grundreinigung 2. UG durch das Kompetenzzentrum Arbeit (Montag-Freitag, 7-20 Uhr). Kosten: Fr. 25 000.00 / Jahr
- Diverses: Sicherheitsrundgänge während der nicht betreuten Öffnungszeiten (Fr. 11 000.00 / Jahr), Aufwände für die Videoaufzeichnung (Fr. 5 000.00 / Jahr). Gesamtkosten: Fr. 16 000.00 / Jahr.

Für den vorliegend beantragten Kredit (inkl. MwSt.) sind die *jährlichen* Betriebskosten massgebend. Diese sind in Form eines Kredits für wiederkehrende Ausgaben gemäss Artikel 138 der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO; SSSB 101.1) zu beschliessen. Für die Bestimmung der Zuständigkeit zum Kreditbeschuss sind die in einem Jahr anfallenden Kosten mit fünf zu multiplizieren (Art. 138 Abs. 2 GO). Entsprechend ergibt sich folgende Zusammenstellung:

Übersicht Betriebskosten 2.UG	pro Jahr (Fr.)	5 Jahre (Fr.)
Betreuung und Grundreinigung der Velostation Länggasse durch Kompetenzzentrum Arbeit (KA)	25 000.00	125 000.00
Diverses	16 000.00	80 000.00
Betriebskosten Velostation Länggasse 2. UG	41 000.00	205 000.00

5.2.2 Raumkosten

Anlässlich der Kreditbewilligung für den Bau des 1. UG (SRB Nr. 2024-162 vom 25. April 2024) konnten die Raumkosten noch nicht beziffert werden; aus diesem Grund werden nachfolgend die Raumkosten für das 1. und 2. UG ausgewiesen: Die jährlichen Mietkosten für die Velostation Zugang Länggasse 1. und 2. UG belaufen sich auf Fr. 141 100.00 zuzüglich Fr. 32 000.00 für die Nebenkosten. Somit fällt eine jährliche Bruttomiete von Fr. 173 100.00 an. Diese Flächenkostenberechnung ist gemäss der «Richtlinien Raumkosten- und Standards» und der voraussichtlichen Quadratmeterangaben erfolgt (Stand: September 2025). Der Gemeinderat geht davon aus, dass keine Dienstbarkeits-

entschädigung an den Kanton Bern (siehe Kap. 3.4) bezahlt werden muss. Die anfallenden Raumkosten wird Immobilien Stadt Bern (ISB) als künftige Eigentümerin der Velostation gemäss den städtischen Vorgaben der Verkehrsplanung weiterverrechnen; diese internen Kosten sind wie üblich nicht Gegenstand des vorliegend beantragten Kredits.

6. Beiträge Dritter

Für die Velostation im 2. UG sind in dem von den Eidgenössischen Räten genehmigten Agglomerationsprogramm (4. Generation) Beiträge von rund 5,7 Mio. Franken von Bund und Kanton eingestellt. Die Beitragsgelder werden nach dem zustimmenden Entscheid der Stimmberechtigten zum vorliegend beantragten Ausführungskredit bei Kanton und Bund formell beantragt. Da die Beiträge von Bund und Kanton noch nicht verbindlich zugesichert sind, beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat wie üblich den Bruttokredit. Beiträge Dritter werden direkt über die Investitionsrechnung verbucht und reduzieren die Investitionssumme. Falls Bund und Kanton die maximale Kostenbeteiligung von 5,7 Mio. Franken genehmigen, verbleiben bei der Stadt Nettokosten von rund 6,8 Mio. Franken für den Bau der Velostation 2. UG.

7. Bewilligungsverfahren

Die Bewilligung für den Bau der Velostation Länggasse im 1. UG wurde bereits im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens der SBB mit dem Projekt Ausbau Publikumsanlage Bahnhof Bern erteilt. Für den Bau der Velostation Länggasse im 2. UG müssen die Plangrundlagen dem Bundesamt für Verkehr neu eingereicht werden. Die Einreichung erfolgt unmittelbar nach dem Beschluss der Stimmberechtigten zum vorliegend beantragten Ausführungskredit, sodass die Plangenehmigung 2027 vorliegen sollte.

8. Zeitplan / Weiteres Vorgehen

Die Arbeiten für den Bau der Velostation Zugang Länggasse (1. und 2. UG) werden mit jenen für den Ausbau der Publikumsanlagen Bahnhof Bern im Rahmen des Projekts ZBB abgestimmt und koordiniert. Daraus ergibt sich, vorbehältlich der Zustimmung der Stimmberechtigten der Stadt Bern zum vorliegend beantragten Kredit, folgendes Terminprogramm:

27.9.2026	Volksabstimmung Ausführungskredit 2. UG
2026 / 2027	Plangenehmigungsverfahren 2. UG
2027	Finanzierungsvereinbarung Agglomerationsprogramm mit Bund und Kanton
2027 / 2028	Erarbeitung Ausführungsprojekt
2031	Ausführungsstart
2034	Inbetriebnahme und Abschluss

Falls der Stadtrat oder die Stimmbewölkerung den Ausführungskredit für den Bau des 2. UG ablehnen, würde nur die Velostation im 1. UG realisiert. Der Terminplan würde beibehalten.

9. Klimaverträglichkeitsbeurteilung

Die zusätzlichen Veloplätze mit direktem Anschluss zur Bahn fördern die Verlagerung der Mobilität auf die nachhaltigen Verkehrsmittel Velo und öffentlicher Verkehr und tragen damit zur Verlagerung auf die CO₂-arme Mobilität bei. Somit wird ein positiver Beitrag an die Zielerreichung des Absen-

pfads des Klimareglements geleistet. Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Veloverkehr, auf welche die Massnahmen des vorliegenden Kreditantrags indirekt abzielen, ist ein Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Mobilität gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b des Klimareglements und zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d. Insgesamt ist die Vorlage daher mit den Zielen des Klimareglements vereinbar.

Antrag

- I. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Velostation Bahnhofzugang Länggasse; Ausführungskredit (Investitionskredit) 2. UG und Kredit für wiederkehrende Ausgaben (Betrieb der Velostation) 2. UG (Vortrag und Abstimmungs-botschaft).
- II. Er genehmigt die Abstimmungsvorlage und beantragt den Stimmberechtigten folgende Kredite:
 1. Für die Ausführung des Projekts Velostation Bahnhofzugang Länggasse 2. UG wird ein Kredit von Fr. 12 460 000.00 (inkl. MwSt.) zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto IN510-001710 (Gemeinkostensammler GS510-IK-000035) bewilligt.
 2. Für die Betriebskosten der Velostation Zugang Länggasse 2. UG wird ein Kredit für wiederkehrende Ausgaben in der Höhe von Fr. 41 000.00 pro Jahr zulasten der Erfolgsrechnung der Dienststelle Verkehrsplanung (580, Gemeinkostensammler GS580-IK-000002) bewilligt. Die jährlichen Kosten für den Betrieb sind im Aufgaben- und Finanzplan als neue Aufgabe einzuplanen.
 3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.
- III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

Bern, 4. März 2026

Der Gemeinderat

Beilagen:

- Übersichtsplan
- Entwurf Abstimmungsbotschaft