

Motion Fraktion GFL/EVP (Nadia Omar/Daniel Klauser, GFL): Zweirad-Parkplatz-Konzept der Stadt Bern; Begründungsbericht

Am 9. September 2010 hat der Stadtrat die folgende Motion Fraktion GFL/EVP als Richtlinie erheblich erklärt und am 8. November 2012 einer Fristverlängerung bis am 31. August 2013 für den Begründungsbericht zugestimmt:

Wie aus der Antwort des Gemeinderates auf die Interpellation Fraktion GFL/EVP (Nadia Omar/Daniel Klauser, GFL): Zweirad-Parkplatz-Konzept der Stadt Bern, vom 4. Juni 2009 zu entnehmen ist, existiert in der Stadt Bern weder ein Zweirad-Parkplatz-Konzept, noch sind grundsätzliche Überlegungen zu Standorten und Anzahl Zweirad-Parkplätzen erkennbar. Eine Orientierung nach dem Bedarf, begründet durch Analysen der mit zwei Rädern zurückgelegten Wege oder ein aktiver Einbezug von Arbeitgebern fehlt mehrheitlich.

Da Platz und in besonderem Masse Parkplätze in der Stadt Bern ein knappes Gut sind, können wir uns ein konzeptloses Vorgehen nicht leisten. Gerade was den Berufsverkehr anbelangt bildet der Zweiradverkehr neben dem öffentlichen Verkehr eine wichtige Alternative zum Auto. Allerdings fehlt es in Gebieten mit hoher Arbeitsplatzdichte an der nötigen Zahl von Abstellplätzen. Die bisherige Praxis des Einbezugs der Quartierleiste genügt in dieser Angelegenheit nicht.

Velos sind aus ökologischen Gründen gegenüber Motorfahrrädern klar zu bevorzugen, allerdings verweisen sich mit dem Boom der Elektrovelos die Konturen zwischen Fahrrädern und Motorfahrrädern immer mehr. Zudem belegen Motorfahrräder häufig Veloparkplätze. Es drängt sich daher auf, dass sich ein Konzept nicht nur auf Velos beschränkt, sondern alle Zweiräder mit einbezieht.

Wir fordern den Gemeinderat daher auf, ein gesamtstädtisches Zweirad-Parkplatz-Konzept zu erarbeiten, das insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt:

1. Ermittlung aktueller Bestand nach Quartieren aufgeteilt
2. Ermittlung des heutigen und künftigen Bedarfs unter Einbezug von Wegmodellen und Arbeitsplatzstandorten
3. Vereinfachtes Eingabeprozedere und klar definierte Zuständigkeiten von Seiten Verwaltung
4. Definition der Prozesse zur Lösungs- und Entscheidungsfindung unter Einbezug der Gestellenden, der Bodenbesitzer, der Verkehrsplanung und des Tiefbauamtes
5. In einer ersten Phase ein proaktives Zugehen von Seiten Stadt auf Arbeitgeber, für die Suche von Zweiradparkplätzen bei stark frequentierten Einrichtungen
6. Einbezug der Zweiradparkplatzsituation bei Überbauungsordnungen

Bern, 29. Oktober 2009

Motion Fraktion GFL/EVP (Daniel Klauser/Nadia Omar, GFL): Peter Künzler, Conradin Conzetti, Tania Espinoza, Susanne Elsener, Barbara Streit-Stettler, Daniela Lutz-Beck, Manuel C. Widmer, Rania Bahnan Buechi

Bericht des Gemeinderats

Weil die Motion Fraktion GFL/EVP (Nadia Omar/Daniel Klauser) mit SRB 495 vom 9. September 2010 als Richtlinie überwiesen wurde, geht der Gemeinderat nach wie vor vom Richtliniencharakter des Vorstosses aus und er hat bei der Umsetzung einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung und der einzusetzenden Mittel.

Ausgangslage

In den Legislaturrichtlinien 2013 - 2016 setzt sich der Gemeinderat zum Ziel, den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr weiter zu erhöhen und gleichzeitig den CO₂-Ausstoss weiter zu senken. Heute macht der Veloverkehr 11 Prozent des Gesamtverkehrs aus. Langfristiges Ziel ist es, diesen Anteil zu verdoppeln. Dies soll mit weiteren Verbesserungen der Rahmenbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr geschehen. Als Massnahmen will der Gemeinderat bis Ende 2016 die Fuss- und Velowegverbindungen weiter optimieren und zusätzliche Veloabstellplätze, insbesondere rund um den Bahnhof, zur Verfügung stellen.

Diese Zielsetzung deckt sich mit der bereits im Richtplan Veloverkehr aus dem Jahr 2009 bekundeten Absicht des Gemeinderats, die Verhältnisse für den Veloverkehr und somit auch für die Veloparkierung zu verbessern. Im Richtplan sind dazu folgende Grundsätze formuliert:

- Das Abstellangebot für Velos ist nachfragegerecht bereitzustellen. Das Angebot ist quantitativ auf die durchschnittliche Benutzung in den Sommermonaten auszurichten.
- Veloabstellplätze sind sicher, übersichtlich und benutzerfreundlich zu gestalten. Sie sind zielnah und am Weg liegend anzuordnen. Die Zu- und Wegfahrt ist möglichst in alle Richtungen zu gewährleisten.
- Bei Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden auf öffentlichem Grund gebührenfreie Veloabstellplätze angeboten. Beim Hauptbahnhof wird dieses Angebot durch gebührenpflichtige Abstellplätze in überwachten Velostationen ergänzt.

Die Veloparkierung ist somit seit längerem ein ständiger und wichtiger Bestandteil der laufenden Planungen der Stadt Bern. Sie wurde bisher jeweils in einzelnen Projekten, jedoch nicht in einem stadtweiten Gesamtkonzept thematisiert. Trotz fehlendem Konzept konnte das Veloparkplatzangebot auf diese Weise in den vergangenen Jahren merklich ausgebaut werden (Realisierung Velostationen; Erstellung zusätzlicher Abstellplätze rund um den Bahnhof, in der Innenstadt und bei den S-Bahnstationen).

Hinsichtlich der Motorrad-Parkierung hat der Gemeinderat in seiner Antwort vom 3. April 2013 auf die Motion Fraktion GB/JA! (Aline Trede, GB/Lea Bill, JA!): Kostenpflichtige Parkplätze für Motorräder einerseits bekräftigt, dass er das Parkplatzangebot nicht ausbauen will. Andererseits ist er - trotz Sympathie für das Anliegen - zum Schluss gekommen, auf eine aktive Bewirtschaftung der Motorradabstellplätze mittels Gebühren zu verzichten. Dabei liess er sich u.a. von der Überlegung leiten, dass die Einführung einer Kostenpflicht gemessen an den Nachteilen mit unverhältnismässigem Aufwand verbunden wäre.

Unterdessen liegen dazu neue Erkenntnisse vor: Wie an der Städtekonferenz Mobilität vom 2. Dezember 2013 präsentiert wurde, beabsichtigt der Regierungsrat von Basel Stadt, in der Innenstadt und im Umfeld des Hauptbahnhofs für das Parkieren von Motorrädern auf insgesamt 350 Abstellplätzen eine Gebühr von einem Franken pro Stunde einzuführen. Dabei gehen die zuständigen Behörden davon aus, dass die für die Einführung notwendige Investition bei einer geschätzten Auslastung der Parkplätze von 80 Prozent innert rund einem halben Jahr amortisiert wäre. Unsicherheiten bestehen allerdings noch, ob eine Kostenpflicht gemäss den aktuellen Bestimmungen der Signalisationsverordnung des Bundes überhaupt zulässig ist, denn Artikel 48, Absatz 6 sieht Gebühren explizit nur für

Motorwagen vor. Der Gemeinderat wird genau verfolgen, wie sich die Situation in Basel weiter entwickelt und gestützt darauf die Einführung solcher Parkgebühren in der Stadt Bern nochmals prüfen. Bei der Erarbeitung des geforderten Zweiradabstellkonzepts soll deshalb auch die Thematik der Gebührenerhebung für Motorräder mit behandelt werden.

Weiterhin verzichten wird der Gemeinderat jedoch auf den Ausbau des Motorradabstellplatzangebots in der Innenstadt (siehe dazu auch Antworten zur Motion Fraktion SVPplus (Werner Pauli, AP): Fehlende Parkplätze für motorisierte Zweiräder oder zur dringlichen Motion Fraktion FDP (Christian Wasserfallen, JF): Mehr legale Abstellplätze für Motorräder in der Innenstadt von Bern! 200 reichen nicht!).

Zur Ermittlung des Handlungsbedarfs hat die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr im Sommer und Herbst 2012 in der gesamten Stadt die Zweirad-Abstellplätze erhoben. Die Erhebung bildet die Grundlage für das - in Zusammenarbeit mit einem externen Verkehrsplanungsbüro - nun zu erarbeitende städtische Zweiradparkplatzkonzept (Arbeitstitel). Das Konzept soll die geltende Planungspraxis darlegen, d.h. die allgemeinen Grundsätze des Velorichtplans präzisieren, Schwachstellen und Lücken aufzeigen, die Erkenntnisse hinsichtlich der Parkplatzbewirtschaftung für Motorräder aufnehmen sowie konkrete Massnahmen und Umsetzungsprioritäten festlegen. Geplant ist, das Konzept in der zweiten Jahreshälfte 2014 vorzulegen.

Vor diesem Hintergrund nimmt der Gemeinderat zu den in der Richtlinienmotion vorgebrachten Punkten wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

In der im Sommer und Herbst 2012 durchgeführten Erhebung zur Ermittlung des aktuellen Bestands in den Quartieren wurde unterschieden zwischen öffentlichen und öffentlich zugänglichen Veloabstellplätzen sowie den öffentlichen Motorradabstellplätzen:

- Öffentliche Veloabstellplätze sind weiss markiert mit Velosymbol, nicht überdacht, teilweise mit Signalisationstafel, Pfosten und Blenden ausgerüstet und befinden sich auf öffentlichem Grund.
- Öffentlich zugängliche Veloabstellplätze sind von der Strasse her leicht ersichtlich und ohne Hindernis (z.B. geschlossenes Tor, Verbotsschilder) zugänglich. Sie wurden nicht durch die Stadt erstellt und befinden sich auf privatem Grund. Dazu zählen beispielsweise Veloabstellplätze vor der Post, Migros, Sportanlagen, etc. Es wurden nur Standorte mit mind. 5 Veloabstellplätzen erfasst.
- Die öffentlichen Motorradabstellplätze sind als Einzelplätze weiss markiert, teilweise mit Signalisationstafel.

Die Erhebung hat ergeben, dass auf Stadtgebiet an ca. 840 Standorten rund 20 000 Veloabstellplätze und an ca. 170 Standorten rund 1 160 Motorradabstellplätze vorhanden sind:

Stadtteil / Gebiet	Veloabstell- plätze (Total)	Öffentliche Veloabstell- plätze*	Öffentlich zugängliche Velo- abstellplätze**	Öffentliche Motorrad-ab- stellplätze***
Gesamtes Stadtgebiet	20 000	10 500	9 500	1 160
Bahnhof	2 350	1 500	850	100
Stadtteil / Altstadt	2 300	2 050	250	250
Stadtteil II Länggasse - Felsenau	2 500	1 250	1 250	140
Stadtteil III Mattenhof - Weissenbühl	3 250	1 900	1 350	270
Stadtteil IV Kirchenfeld - Schlosshalde	3 750	900	2 850	180
Stadtteil V Breitenrain - Lorraine	3 850	1 550	2 300	150
Stadtteil VI Bümpliz - Oberbottigen	2 000	1 350	650	70

* Es handelt sich um eine grobe Auswertung, deshalb sind bei der kommenden Detailauswertung noch Abweichungen möglich.

**Bei den öffentlich zugänglichen Abstellplätzen sind die Velostationen miteinberechnet.

***Bei den Motorradabstellplätzen wurden nur die öffentlichen erfasst. Öffentlich zugängliche Abstellplätze für Motorräder gibt es nur wenige; auf ihre Erfassung wurde deshalb verzichtet.

Zu Punkt 2:

Die Stadt Bern kann im Regelfall nur Abstellanlagen auf öffentlichem Boden erstellen. Der Bedarf nach Veloparkplätzen auf öffentlichem Grund wird jeweils anhand der Anzahl bestehender Abstellplätze und des Belegungsgrads ermittelt, und nicht wie im Vorstoss gefordert unter Einbezug von Wegmodellen und Arbeitsplatzstandorten. Die heutige Erhebungsmethode hat sich in der Praxis bewährt, da mit ihr auf einfache Art und Weise eine nachfragegerechte Veloparkierung im öffentlichen Raum gesichert werden kann. Dies selbstredend unter der Voraussetzung, dass im öffentlichen Raum überhaupt Flächen für zusätzliche Abstellplätze verfügbar gemacht werden können, was insbesondere in der Innenstadt und rund um den Bahnhof nicht ohne weiteres der Fall ist. Zusätzlich zum Belegungsgrad der Abstellplätze wurde bei der Erhebung im Jahr 2012 pro Standort die Anzahl Velos, die ausserhalb der markierten Veloabstellplätze stehen, erfasst. Dies gibt Hinweise darauf, ob eine Erweiterung der Abstellplätze notwendig ist. Weiter wurden auch „Veloansammlungen“ erfasst. Dabei handelt es sich um Standorte, an denen es viele Velos, jedoch keine Abstellplätze gibt. Bei den Motorrädern ist die Situation anders, weil sie nur auf den dafür vorgesehenen Plätzen und nicht auf Trottoirs abgestellt werden dürfen. Zudem hat der Gemeinderat bekräftigt, dass er das Angebot an Parkplätzen für Motorräder nicht ausbauen will.

Mit diesen Ansätzen kann der Abstellplatzbedarf für Fahrräder sehr gut ermittelt und anhand der Resultate aus der oben erwähnten stadtweiten Erhebung der Handlungsbedarf quantifiziert werden. An welchen Standorten und in welchem Umfang das Angebot öffentlicher Veloabstellplätze konkret ausgebaut werden soll, wird im zu erarbeitenden Konzept aufzuzeigen sein. Ebenfalls aufzuzeigen sein wird, in welchen Fällen - mangels öffentlicher Velo-Abstellplätze -ergänzende Lösungen auf Privatgrund angestrebt werden sollen. Die privaten Grundeigentümer sind mit der kantonalen Gesetzgebung verpflichtet, abhängig von der Art und vom Mass der Nutzung ausreichend Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen. Der Bedarf an Abstellplätzen wird dabei anhand der Bestimmungen des Baugesetzes (Art. 16) und der Bauverordnung (Art. 54a) ermittelt:

Nutzung	Anzahl Abstellplätze für Fahrräder und Motorräder	Vorgaben
Wohnen	2 3	je Wohnung bis 70m ² Grundfläche (GF) je Wohnung mit mehr als 70m ² GF
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung, Hotel	2	je 100m ² GF
Einkaufen, Freizeit, Kultur und Restaurant	3	je 100m ² GF
Spital	1	je 100m ² GF
Heim	10	je 100m ² GF

Sollen die Privateigentümer über diese Vorgaben hinaus öffentlich zugängliche Abstellplätze erstellen, können sie dazu nicht verpflichtet werden; es sind in solchen Fällen vielmehr Verhandlungslösungen zu suchen.

Zu Punkt 3 und 4:

Die Prozesse und Zuständigkeiten sind an sich klar definiert. Im Konzept sollen sie jedoch detailliert und anschaulich dargestellt werden. Dabei ist zu unterscheiden zwischen Abstellplätzen auf öffentlichem Grund und solchen auf Privatboden:

- *Abstellplätze auf öffentlichem Grund:* Die Stadt Bern kann wie erwähnt im Regelfall nur Abstellanlagen auf öffentlichem Boden erstellen. Dabei schätzt die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr den Bedarf nach zusätzlichen Veloparkplätzen unter Berücksichtigung der entsprechenden Vorschriften und Empfehlungen vor Ort ab. Sofern zusätzliche Abstellplätze möglich und finanzierbar sind, werden sie von der Verkehrsplanung geplant (Fachstelle) und durch das Tiefbauamt realisiert.
- *Abstellplätze auf privatem Grund:* Die Grundeigentümer sind durch die kantonale Bauverordnung bzw. das Baugesetz verpflichtet, für ihre Nutzungen ausreichend Abstellplätze zur Verfügung zu stellen. Das Bauinspektorat der Stadt Bern prüft bei jedem Baugesuch, ob die gesetzlichen Erfordernisse bezüglich Zweiradparkierung erfüllt sind. Die Verkehrsplanung und damit auch die Fachstelle sind in die Baugesuchverfahren miteingebunden und können Empfehlungen und Einwände abgeben. In Ausnahmefällen kann zudem versucht werden, auf dem Verhandlungsweg zusätzliche öffentlich zugängliche Veloabstellplätze zu erwirken.

Zu Punkt 5:

Für die Einführung und Umsetzung eines Mobilitätsmanagements in der Stadt Bern wurde 2006 die Fachstelle Mobilitätsberatung geschaffen, welche im städtischen Amt für Umweltschutz angesiedelt ist. Als Auskunft- und Kontaktstelle für Fragen zu Mobilitätsmanagement berät sie Privatpersonen, Firmen und Verwaltungen, Schulen und Institutionen, sie kommuniziert und setzt städtische Mobilitätsmanagement-Massnahmen um und ist für die Koordination, Planung und Unterstützung mobilitätsbezogener Aktivitäten verantwortlich. Ein wichtiges Themengebiet ist dabei der Fuss- und Veloverkehr, insbesondere auch die Förderung des Veloverkehrs durch die Einrichtung von Veloabstellplätzen bei Unternehmen.

Wie der Gemeinderat in seiner Antwort vom 26. Juni 2013 auf das Postulat Widmer (GFL): Genügend und gedeckte Veloparkplätze bei städtischen Verwaltungsgebäuden ausgeführt hat, bildet dazu die Publikation „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ eine wichtige Grundlage. Zudem steht die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr bei Bedarf beratend zur Verfügung.

Zu Punkt 6:

Die Anzahl der im Zusammenhang mit privaten Bauvorhaben zu erstellenden Abstellplätze wird, wie erwähnt, durch die kantonale Gesetzgebung geregelt. In den Überbauungsordnungen könnten jedoch bei Bedarf zusätzliche Vorgaben festgehalten werden, wobei dazu ein nachvollziehbares öffentliches Interesse und die Verhältnismässigkeit solcher Bestimmungen nachgewiesen werden müssen. Das nun zu erarbeitende Konzept kann in solchen Fällen eine entscheidende Argumentationsgrundlage bilden. Die heute geltenden Abläufe bei der Erarbeitung von Überbauungsordnungen stellen sicher, dass die Verkehrsplanung und damit auch die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ihre Anliegen rechtzeitig einfließen lassen können.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Erarbeitung des vom Vorstoss geforderten Konzepts wird zu Kosten in der Grössenordnung von rund Fr. 50 000.00 führen.

Bern, 18. Dezember 2013

Der Gemeinderat