

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Optimierung Velostation PostParc: Anschluss an die Bahngleisanlagen und Ausbau Veloabstellplätze; Ausführungskredit

1. Worum es geht

Der vorliegende Antrag steht im Zusammenhang mit einer Reihe von Massnahmen, mit denen die Veloparkierung rund um den Bahnhof Bern verbessert werden soll. Konkret geht es um die im März 2016 eröffnete Velostation PostParc, welche aktuell Platz für 1 000 Fahrräder bietet. Die Station verfügt unter anderem über einen Werkstattbetrieb, einen Empfang und einen Velowaschplatz. Die Velostation kann sowohl von der Bogenschützenstrasse als auch vom Merkgässli her per Velo und zu Fuss erreicht werden. Zudem ist sie auch mit einem Lift von der Welle aus zugänglich (Velotransport möglich). Trotz ihrer guten Erreichbarkeit ist sie – im Unterschied zu anderen Velostationen im Raum Bahnhof – nur teilweise ausgelastet. Der Hauptgrund dafür liegt in der fehlenden direkten Anbindung an die Bahngleisanlagen. Im Zusammenhang mit dem laufenden Bahnhofausbauprojekt (Zukunft Bahnhof Bern/ZBB) bietet sich nun die Möglichkeit, die direkte Anbindung der Velostation an die Perronanlagen der SBB und an den neuen RBS-Tiefbahnhof sicherzustellen und damit die Attraktivität der Velostation markant zu erhöhen. Gleichzeitig mit dem Bau des Gleiszugangs soll die Anordnung der Veloparkplätze in der Velostation dahingehend optimiert werden; dass 60 zusätzliche Veloparkplätze erstellt werden können.

Für die Projektierung des Bahngleisanschlusses der Velostation PostParc hat der Stadtrat im Rahmen des Geschäfts «Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Ausbau des Veloabstellplatzangebots» am 26. April 2018 bereits einen Kredit von Fr. 200 000.00 bewilligt (SRB Nr. 2018-190). Das Bauprojekt (inkl. Kostenvoranschlag) liegt nun vor. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat vorliegend einen Ausführungskredit in der Höhe von Fr. 1 360 000.00. Da gestützt auf das Agglomerationsprogramm mit Beiträgen von Bund und Kanton gerechnet werden kann, werden der Stadt unter dem Strich letztlich Kosten von rund 0,5 bis 0,6 Mio. Franken verbleiben. Der vom Stadtrat bewilligte Projektierungskredit ist im vorliegend beantragten Bruttokredit enthalten.

2. Veloparkierung Bahnhof Bern: Ausgangslage und Lösungsstrategie

Der Gemeinderat verfolgt das Ziel, ein ökologisch nachhaltiges Gesamtverkehrssystem zu realisieren. Dabei spielt der flächeneffiziente und ressourcenschonende Veloverkehr eine zentrale Rolle und soll entsprechend gefördert werden. Ein wichtiger Bestandteil der Veloförderung ist ein ausreichendes und qualitativ hochwertiges Angebot an Veloabstellplätzen. Dies gilt insbesondere für den Bahnhof Bern, der wichtigsten Verkehrsdrehscheibe der Stadt. Derzeit stehen im Raum Bahnhof Bern rund 4 700 Veloabstellplätze zur Verfügung, davon rund 2 000 in Velostationen. Der aktuelle Bedarf beträgt indessen rund 5 500 Plätze. Bis ins Jahr 2030 wird mit einem Bedarf von rund 10 000 Abstellplätzen gerechnet. Die Stadt Bern steht somit vor der Herausforderung, dass sie in den nächsten Jahren eine grosse Zahl zusätzlicher Abstellplätze in Bahnhofsnähe schaffen muss.

Erschwerend kommt hinzu, dass im Zusammenhang mit den ab 2025 geplanten Bauarbeiten zur Umsetzung der städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern (ZBBS) bestehende Veloabstellplätze wegfallen werden (z.B. Hirschengraben) und während der Bauzeit mit zusätzlichen Einschränkungen zu rechnen ist (z.B. Zufahrt). Mit der Eröffnung der neuen Velostation

Welle 7 kann die Situation zwar kurzfristig leicht entschärft werden (660 zusätzliche Plätze ab Herbst 2023). Dies reicht aber bei Weitem nicht aus, um den mittel- und langfristigen Bedarf, insbesondere auch während der ZBBS-Bauphase, zu decken.

Eine weitere Herausforderung besteht darin, dass der oberirdische öffentliche Raum durch die Verdichtung innerhalb der Stadt mehr und mehr zu einem kostbaren Gut wird. Der Nutzungsdruck und die Nutzungskonflikte sind bereits heute gross. Die Schaffung zusätzlicher oberirdischer Veloabstellplätze in Bahnhofsnähe ist deshalb mittel- und langfristig keine Option. Eine nachhaltige Lösung für die Veloparkierung erfordert deshalb einen Kulturwandel: Die Bernerinnen und Berner müssen sich daran gewöhnen, ihre Fahrräder in Velostationen zu parkieren – so wie dies etwa in den Niederlanden der Fall ist.

Voraussetzung für einen solchen Kulturwandel ist zum einen, dass es überhaupt ein ausreichendes Angebot von Abstellplätzen in Velostationen gibt. Zum anderen muss das Angebot attraktiv sein, damit es prioritär genutzt wird. Die mittel- und langfristige Strategie des Gemeinderats sieht deshalb Massnahmen in beiden Bereichen vor: Investitionen in die Infrastruktur sowie Massnahmen, welche dazu beitragen, dass die Parkierung in Velostationen, wo immer möglich, zur ersten Wahl wird. Zu den letztgenannten Massnahmen gehören etwa der im Zusammenhang mit der Eröffnung der Velostation Welle 7 geplante Pilotversuch für eine 24-Stunden-Gratisparkierung in den Velostationen PostParc und Welle 7 und die verbesserte Bewirtschaftung der Veloparkierung im umgebenden öffentlichen Raum¹.

Zentral für die Attraktivität einer Bahnhof-Velostation ist ein direkter Zugang zu den Gleis- und Perronanlagen. Dies zeigt sich deutlich anhand der durchschnittlichen Auslastungszahlen der Velostationen rund um den Bahnhof: Während die Velostationen Bollwerk und Milchgässli mit direktem Bahnhofszugang hohe Auslastungszahlen aufweisen (70 – 90 %), bestehen in den Velostationen Schanzenbrücke und PostParc noch Reserven (Auslastung 30 – 50 %). Wissenschaftliche Analysen² bestätigen denn auch, dass die Benutzung von Veloabstellplätzen mit einer Distanz von mehr als 100 m zum Eingang um mehr als 20 Prozent abnimmt. Der fehlende direkte Zugang zu den Gleisanlagen ist denn auch einer der Hauptgründe für die unterdurchschnittliche Auslastung der Velostation PostParc. Der Gemeinderat will daher die sich nun bietende Gelegenheit nutzen und zusammen mit den SBB den direkten Zugang der Velostation PostParc zu den im Entstehen begriffenen Perronanlagen ermöglichen. Er ist überzeugt, dass damit ein wichtiger Schritt für die notwendige Verlagerung der Veloparkierung in die Velostationen getan werden kann.

3. Das Projekt

3.1 Ausgangslage

Die Velostation PostParc bietet aktuell Platz für 1 000 Fahrräder. Sie verfügt unter anderem über einen Werkstattbetrieb, einen Empfang und einen Velowaschplatz. Die Velostation kann sowohl von der Bogenschützenstrasse als auch vom Merkurgässli aus per Velo und zu Fuss erreicht werden. Zudem ist sie auch mit einem Lift von der Welle aus zugänglich (Velotransport möglich). Mit dem ZBB-Gesamtprojekt, das unter anderem zwei neue Bahnhofzugänge (Länggasse und Bubenbergplatz), eine neue Verbindung zwischen den neuen Zugängen («SBB-Unterführung Mitte») sowie den Bau eines neuen RBS-Tiefbahnhofs vorsieht, werden die Personenströme im westlichen Bereich

¹ vgl. dazu Kap. 5 der Stadtratsvorlage zur Velostation Welle 7 (file:///Y:/Downloads/20210922_def_Vortrag_neu_Veloparkierung_Umfeld_Ba.pdf)

² Vgl. Heinen, E und Buehler, R (2019) Bicycle parking: a systematic review of scientific literature on parking behaviour, parking preferences, and their influence on cycling and travel behaviour. *Transport Reviews*, 39 (5). pp. 630-656.

des Bahnhofs stark zunehmen. Die Velostation PostParc, die schräg oberhalb der künftigen Unterführung Mitte und damit in unmittelbarer Nähe zum Abgang zum neuen RBS-Bahnhof liegt, soll mit der neuen SBB-Unterführung verbunden werden.

Ohne direkte Verbindung werden Nutzer*innen der Velostation PostParc nach Inbetriebnahme des aus- und umgebauten Bahnhofs nur mittels eines über einen beträchtlichen Umwegs zu der zur Unterführung Mitte und von dort zu den Perrons von SBB und RBS gelangen: Statt den direkten Weg via neue Verbindung gehen zu können, müssen sie zuerst die Velostation via Treppe in Richtung Bubenbergplatz verlassen, dann die Bogenschützenstrasse überqueren und beim (im Bau befindlichen) neuen Zugang Bubenberg wenden, um schliesslich von dort via Treppe/Rolltreppe zur Unterführung Mitte bzw. zu den Perrons zurück zu gelangen. Aufgrund dieses beträchtlichen umständlichen Umwegs hat die Stadt zusammen mit der SBB bereits 2016 geprüft, ob eine direkte Verbindung von der Velostation PostParc zu den neuen Personenanlagen technisch möglich ist. Die Abklärungen ergaben, dass die Verbindung machbar ist. In der Folge bewilligte der Stadtrat am 26. April 2018 im Zusammenhang mit den Beratungen über den Ausbau des Veloabstellplatzangebots am Bahnhof für die Projektierung des Anschlusses der Velostation PostParc an die Passage Mitte der SBB einen Kredit von Fr. 200 000.00 (SRB Nr. 2018-190). Nun liegt das entsprechende Bauprojekt vor.

Mit einer solchen Verbindung bzw. dank der damit dadurch stark verkürzten Wege zu den Perrons von SBB und zum neuen RBS-Tiefbahnhof gewinnt die Velostation PostParc für Velopendler*innen markant an Attraktivität. Zugleich ergeben sich Indirekt auch positive Effekte für die Velostation Welle 7, stellt doch der Weg durch die Velostation PostParc via den neuen Zugang auch für Kund*innen der Velostation Welle 7 die direkteste Verbindung zum neuen RBS-Tiefbahnhof dar.

3.2 Zugang zu den Bahngleisanlagen (SBB-Unterführung Mitte)

Der Anschluss von der Velostation PostParc in die ca. 4.50 Meter tiefer gelegene neue SBB-Unterführung Mitte erfolgt mit einer 2 Meter breiten und rund 9 Meter langen Treppe. Diese kommt in jenem Bereich der Velostation zu liegen, wo heute die Werkstatt eingerichtet ist. Für den Bau der Treppenverbindung, die mit einem Handlauf versehen wird, muss die Werkstatt abgebrochen und umplatziert (s. Kap. 3.3) sowie ein Durchbruch mit Türzugang erstellt werden. Der Bau der Verbindung erfordert auch eine Anpassung der Haustechnik (Elektro, Heizung/Lüftung, Wasser/Sprinkleranlage); zudem muss unter der neuen SBB-Unterführung wegen des neuen Zugangs aus statischen Gründen eine zusätzliche Stütze erstellt werden.

Dank des neuen Zugangs zu den Gleisanlagen können die Wegverbindungen für die Nutzer*innen deutlich verkürzt werden; dadurch gewinnt die Velostation markant an Attraktivität (s. Kap. 3.1).

Lage und Breite der neuen Verbindung zu den Bahngleisanlagen wurden gemeinsam mit der SBB entwickelt und der bestehenden Gebäudestruktur angepasst. Die vorliegende Variante wurde als Bestvariante erkoren, weil sie die kürzesten und direktesten Verbindungswege zur Verfügung stellt und auch bezüglich ihrer Auffindbarkeit überzeugt. Die neue Verbindung soll mit einer Dienstbarkeit zwischen Stadt und SBB/Post gesichert werden.

Wegen der Lage des neuen Zugangs müssen die Velozufahrt und der Fussgänger*innenzugang von der Bogenschützenstrasse angepasst werden. Die vier Meter breite Velozufahrt wird im Bereich der heutigen Werkstatt (vgl. beigelegten Übersichtplan) um den neuen Treppenabgang geführt, Fussgänger*innen erhalten einen separaten Ein-/Ausgang. Heute nutzen Fussgänger*innen und Velofahrer*innen denselben Zugang. Der Zugang von der neuen Verbindung zur Unterführung Mitte (und umgekehrt) erfolgt ebenfalls über eine Türe.

3.3 Verschiebung Werkstatt bei Fensterfront Merkurgässli

Die Realisierung des neuen Zugangs zu den Bahngleisanlagen erfordert innerhalb der Velostation PostParc die Verschiebung der Werkstatt. Sie wird neu im Bereich der Fensterfront auf der Seite Merkurgässli angesiedelt; dadurch verbessert sich auch die Arbeitssituation der Mitarbeitenden (Tageslicht). Durch die Verschiebung der Werkstatt müssen dort ca. 30 Veloplätze aufgehoben werden; dank optimierter Anordnung der Plätze in den übrigen Bereichen kann dieser Verlust aber unter dem Strich mehr als nur kompensiert werden (s. Kap. 3.4).

3.4 Optimierung Anordnung der Veloparkplätze

Durch die Verschiebung der Werkstatt wird der aktuell bestehende Lagerraum beim Eingang an der Bogenschützenstrasse nicht mehr benötigt. Dieser Platz kann für zusätzliche Veloplätze genutzt werden. Hierfür müssen eine Mauer abgebrochen und der Bodenbelag erweitert werden. Zudem hat die Überprüfung ergeben, dass weitere Veloparkplätze entlang des Gangs eingerichtet werden können. Mit diesen Optimierungen kann das Angebot im PostParc insgesamt um 60 Veloparkplätze erhöht werden.

4. Kosten

4.1 Kostenzusammenstellung

Die Kosten für die Projektierung und Realisierung des Zugangs von der Velostation PostParc zur SBB-Unterführung Mitte setzen sich wie folgt zusammen:

Projektierung Bahngleiszugang und Verschiebung Werkstatt	Fr.	380 000.00
Realisierung Bahngleiszugang	Fr.	415 000.00
Realisierung Verschiebung Werkstatt	Fr.	205 000.00
Optimierung Veloabstellplätze	Fr.	40 000.00
Baunebenkosten	Fr.	195 000.00
Unvorhergesehenes/KiöR	Fr.	125 000.00
TOTAL Kosten (inkl. MwSt 7.7%)	Fr.	1 360 000.00

Erläuterungen

- *Projektierung Bahngleiszugang und Werkstattverschiebung:* Enthält den vom Stadtrat genehmigte Projektierungskredit (Fr. 200 000.00) und die Honorare für die Ausschreibung, das Ausführungsprojekt und die Inbetriebnahme
- *Realisierung Bahngleiszugang:* Enthält die Bau- und Gebäudekosten für den Bau des Bahngleiszugangs.
- *Werkstattverschiebung:* Enthält die Bau- und Gebäudekosten für den neuen Standort der Werkstatt.
- *Optimierung Veloplätze:* Enthält die Baukosten (Mauerabbruch/Ergänzung Bodenbelag im Eingangsbereich) und die Anschaffungskosten für die zusätzlichen Veloabstellsysteme.
- *Baunebenkosten:* Enthält die rechtliche Unterstützung für die Dienstbarkeiten (inkl. Grundbucheintrag) und die Entschädigungen an SBB und Post. Auch die Kosten für die erforderlichen Kommunikationsmassnahmen und die Anpassungen der Signaletik sind hier enthalten.
- *Unvorhergesehenes/Kunst im öffentlichen Raum (KiöR):* 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 vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall. Im vorliegenden Geschäft wurden Fr. 12 500.00 eingerechnet.

4.2 Begründung Mehrkosten

Bei der Beratung des Geschäfts im Stadtrat (April 2018) war noch mit Kosten von Fr. 530 000.00 (+/- 30 %) gerechnet worden. Dass der Kostenvoranschlag nun weit höher liegt, hat folgende Gründe: Zum einen waren seinerzeit die Kosten für die Optimierung der Veloplätze nicht enthalten – diese Möglichkeit hat sich erst im Verlauf der Projektierung herauskristallisiert. Zudem waren irrtümlich keine Baunebenkosten (inkl. Entschädigungen an SBB und Post) und auch kein Betrag für Unvorhergesehenes enthalten. Hinzu kommt, dass sich die Ermöglichung des Bahngleiszugangs im Lauf der Projektierung als hochkomplexes Projekt herausgestellt hat, welches bautechnisch von etwelchen Zwängen und Rahmenbedingungen geprägt und mit mehreren involvierten Projektbeteiligten (Stadt, SBB, Post) abgewickelt werden muss. Dies hatte und hat einen hohen Koordinationsaufwand zur Folge. Zudem mussten nicht erwartete statische Nachberechnungen in einem bestehenden Gebäude unternommen werden, womit sich insbesondere die Honorarkosten entsprechend erhöhten.

5. Folgekosten

5.1 Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	1 360 000.00	1 326 000.00	1 292 000.00	34 000.00
Abschreibung 2.5 %	34 000.00	34 000.00	34 000.00	34 000.00
Zins 1.3 %	17 680.00	17 240.00	16 795.00	440.00
Kapitalfolgekosten	51 680.00	51 240.00	50 795.00	34 440.00

5.2 Betriebsfolgekosten

Die Reinigung des neuen Bahngleiszugangs führt zu Betriebsfolgekosten im Umfang von Fr. 6 000.00 pro Jahr. Die Reinigung erfolgt durch die Mitarbeiter*innen des Kompetenzzentrums Arbeit (KA).

6. Beiträger Dritter

Die Verbindung von der Velostation PostParc zur SBB-Unterführung Mitte ist mit 1,2 Mio. Franken (exkl. MwSt.) im Agglomerationsprogramm des Bundes (4. Generation; A-Horizont) angemeldet (2024 – 2027). Nach der Genehmigung des vorliegenden Ausführungskredits durch den Stadtrat und der Bewilligung des Bauprojekts durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) wird das Finanzierungsgesuch beim Kanton eingereicht. Bei einer Genehmigung durch Kanton und Bund ist eine Kostenbeteiligung von 40 % (Bund) bzw. 35 % (Kanton) möglich. Es darf also mit einer Kostenbeteiligung von max. Fr. 730 000.00 (exkl. MwSt.) gerechnet werden. In diesem Fall verblieben der Stadt Bern Kosten von rund Fr. 535 000.00 (exkl. MwSt.). Da die Beiträge von Bund und Kanton noch nicht verbindlich zugesichert sind und zudem keine direkten Beiträge an die Projektierungskosten geleistet werden, beantragt der Gemeinderat vorliegend – wie üblich – den Bruttokredit.

7. Weiteres Vorgehen

Das Projekt wird mit den laufenden ZBB-Bauarbeiten für den Ausbau der SBB-Unterführung Mitte abgestimmt und koordiniert ausgeführt. Aufgrund der Abhängigkeiten mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern (Statik, Bauabläufe) ist der Start für den Bau des Zugangs zur SBB-Unterführung bereits im Frühling 2024 notwendig. Vorgängig muss die Werkstatt am neuen Standort erstellt werden. Nach Ausführung des Zugangs wird dieser bis zur Eröffnung der Publikumsanlage (2028) verschlossen. Ein späterer Baustart wurde mit der SBB geprüft, ist aber aufgrund der Bauabläufe der SBB nicht möglich.

Daraus ergibt sich gemäss heutigem Stand folgendes Terminprogramm:

- 1. Hälfte 2023: Bewilligungsverfahren Einreichung Projektänderung PGV
- Mitte 2023: Ausarbeitung Ausführungsprojekt/Beschaffung Bauleistungen
- November 2023 bis März 2024: Verschiebung Werkstatt
- April 2024 bis Dezember 2024: Erstellung Bahngleiszugang
- 2028: Inbetriebnahme mit Publikumsanlage SBB

8. Klimaverträglichkeit

Der Gemeinderat hat das vorliegende Geschäft hinsichtlich der Auswirkungen auf das Klima und die Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimareglements überprüft. Es lässt sich festhalten, dass die Steigerung der Attraktivität der Velostation PostParc die Verlagerung der Mobilität auf die nachhaltigen Verkehrsmittel Velo und öffentlicher Verkehr fördert und damit zur Verlagerung auf die CO₂-arme Mobilität beiträgt. Somit wird ein positiver Beitrag an die Zielerreichung des Absenkpfeils des Klimareglements geleistet. Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Veloverkehr und den öV, auf welche die Massnahmen des vorliegenden Kreditantrags indirekt abzielen, ist ein Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Mobilität gemäss Artikel 4 Abs. 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

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Optimierung Velostation PostParc: Anschluss an die Bahngleisanlagen und Ausbau Veloplätze; Ausführungskredit.
2. Er bewilligt für die Ausführung der Optimierung Velostation PostParc an die SBB-Unterführung Mitte und den Ausbau der Veloplätze einen Ausführungskredit von Fr. 1 360 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100520 (KST 510110).
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 15. Februar 2023

Der Gemeinderat

- Beilage:
- Übersichtsplan