

Bern

Oben ein neues Parkregime, unten Gratisplätze in der Velostation

Abstellplätze beim Bahnhof Bei der Welle des Berner Hauptbahnhofs sind zu viele Velos parkiert. Die Stadt plant nun eine weitere Velostation – und sie will ein neues Parkregime testen.

Simon Thönen

Auf der Schanzenbrücke, bei der Welle des Berner Hauptbahnhofs, sind längs der Geländer Velos dicht an dicht parkiert. Sie engen jene ein, die zu Fuss gehen. «Die Lage ist unzumutbar geworden, insbesondere für jene, die mit Gepäck, dem Rollator oder dem Kinderwagen unterwegs sind», kritisiert auf Anfrage FDP-Stadträtin Ursula Stöckli.

Doch auch für Velofahrende hat das wilde Parkieren möglichst nahe bei den Zügen, so praktisch es ist, seine Tücken. Das Hineinquetschen des eigenen Rads in die parkierte Velomasse ist mühsam, und man riskiert Schäden am Gefährt. Die Situation wird sich in den kommenden Jahren noch verschärfen: Mit dem laufenden Umbau des Hauptbahnhofs werden sich die Passagierströme Richtung Westeingang verlagern. Und mit dem Bau der neuen Fussgängerpassage beim Hirschengraben werden die Veloparkplätze dort verschwinden.

Dazu kommt: Der ursprüngliche Plan, die Veloparknot mit einer riesigen unterirdischen Velostation unter dem Hirschengraben in einem grossen Wurf zu lösen, ist an Einwänden der Denkmalpflege gescheitert. Das konstatiert die Stadtregierung nun offiziell – und beantragt stattdessen ein Vorgehen in kleinen Schritten. Über ein erstes Paket entscheidet das Stadtparlament am kommenden Donnerstag.

Neue Station in der Welle 7

Es umfasst eine weitere Velostation und damit verknüpft einen Pilotversuch für ein neues Regime für die oberirdischen Veloparkplätze beim Westzugang zum Bahnhof. Die Velostation mit bis zu 660 Plätzen will der Gemeinderat im Erdgeschoss des Gebäudes Welle 7 im Merkurgässli installieren. Die Stadt will sich dabei bei der Migros einmieten, welche die Welle 7 betreibt.

Vorerst bis 2025, aber mit der Hoffnung auf Verlängerung. Mit Kosten für Installation, Miete und Betrieb von rund 2,4 Millionen Franken (einen Teil davon übernehmen Bund und Kanton) sei das Projekt «zwar kein Schnäppchen, aber insgesamt doch eher kostengünstig», sagt der Berichterstatter der vorbereitenden Stadtratskommission, Maurice Lindgren (GLP).

Die neue Velostation schliesst eine Lücke für die Velofahrenden, die von Südwesten her zum

Gefährdung durch Einsprache?

Die Velostation Merkurgässli könnte schnell eingerichtet werden. Bereits Anfang Februar 2022 soll sie in Betrieb gehen. Allerdings hat laut dem Vortrag der Stadtregierung eine nicht näher genannte «benachbarte Liegenschaftsverwaltung» bereits eine Einsprache gegen das nötige Baugesuch angekündigt. Dies könnte die Inbetriebnahme verzögern. Falls alle Rechtsmittel durch alle Instanzen ausgeschöpft würden, wäre der Mietvertrag wohl obsolet, da er bis 2025 befristet ist. Die Stadt hat sich insofern abgesichert, als der Mietvertrag mit der Migros erst mit einer rechtskräftigen Baubewilligung zu laufen beginnt. (st)



Beim Post-Parc gilt bereits eine Zeitlimite, ebenso für die Parkplätze am Bollwerk.



Auch jetzt im Winter engen oft wild parkierte Velos den Bahnhofzugang für andere Verkehrsteilnehmende ein. Fotos: Franziska Rothenbühler

Bahnhof fahren, konkret von der Laupenstrasse oder der Seilerstrasse. Es wäre bereits die fünfte Velostation im Raum Hauptbahnhof. Allerdings sind bei weitem nicht alle Velostationen ausgelastet, insbesondere in der benachbarten Velostation Post-Parc bleiben häufig Plätze leer.

Zusammen mit der neuen Velostation soll deshalb ein «Pilotversuch für die Bewirtschaftung der Veloparkierung im Bahnhofumfeld» gestartet werden. Bewirtschaftung der Veloparkplätze – das klingt nach einer alten bürgerlichen Forderung. «Nötig wäre dafür eine Parkvignette für Velos», fordert FDP-Stadträtin Stöckli, «doch es fehlt der politi-

sche Wille.» Dies müsse nicht zwangsläufig mit Parkgebühren einhergehen, fügt sie an.

Sanfte Bewirtschaftung

Dennoch kommt dies für die rotgrüne Mehrheit in Gemeinde- und Stadtrat nicht infrage. «Velofahren soll ja im Interesse der Umwelt attraktiver werden, wir sind klar gegen Massnahmen, die abschreckend wirken», sagt der Präsident von Pro Velo Bern, SP-Stadtrat Michael Sutter.

Was also versteht die Stadtregierung unter Bewirtschaftung? Zum einen soll das Parkieren in den Velostationen künftig für 24 Stunden gratis sein, erst danach würde es wie bisher kosten-

pflichtig. Davon erhofft man sich eine bessere Auslastung der Velostationen und zugleich einen Anreiz, das Velo nicht tagelang am Bahnhof stehen zu lassen.

Zugleich soll mit dem Pilotversuch für die oberirdischen Abstellplätze im Hirschengraben und auf der Schanzenbrücke ein neues Parkregime getestet werden: Die maximale Parkdauer soll begrenzt werden, das Zeitlimit ist aber noch nicht festgelegt.

Wirklich neu ist das Testregime für Bern allerdings nicht. Es gilt bereits auf der östlichen Seite des Hauptbahnhofs: Am Bollwerk verkünden Verkehrsschilder, dass Velos hier maximal einen Tag lang parkiert werden

dürfen. Danach kann die Polizei sie einsammeln, und der Besitzer oder die Besitzerin muss sie kostenpflichtig bei der Polizei wieder auslösen.

Die Kontrolle ist banal: Die Polizei markiert Velos mit einem Kreidestrich auf den Pneus und kontrolliert dann nach Ablauf der Parkfrist, welche Velos zu lange herumstehen. Laut dem städtischen Verkehrsplaner Karl Vogel gibt es momentan kein anderes Verfahren zur Kontrolle. Der Pilotversuch soll nun zeigen, wie ein solches Parkregime sich kombiniert mit dem neuen Element auswirkt, der 24-Stunden-Gratisparkierung in den Velostationen.