

### **GGR-Geschäfte**

54 075.26 Liegenschaften; Gemeindeeigene Gebäude + Anlagen; Parkplätze + Einstellhal- S,L+S  
len

### **Postulat SP; "Erstellung von zusätzlichen Veloabstellplätzen in der Bahnhofstrasse"; 2024/10; Beantwortung**

#### **Ausgangslage / Vorgeschichte**

An der GGR-Sitzung vom 03.11.2025 wurde von der SP-Fraktion das Postulat «Erstellung von zusätzlichen Veloabstellplätzen in der Bahnhofstrasse» (Nr. 2024/10) als erheblich erklärt.

Der GR klärte an seiner Sitzung vom 15.12.2025 das Vorgehen und erteilte einen Abklärungsauftrag.

#### **Antrag**

Der GR erhebt den aktuellen Bedarf an zusätzlichen Velo-Abstellplätzen in der Bahnhofstrasse und weist die Zahlen aus. Der GR zeigt auf, wo zusätzliche Abstellmöglichkeiten für den Mehrbedarf erstellt werden können.

#### **Rechtliche Grundlagen**

Gemäss Art. 30 Bst. b der Geschäftsordnung GGR kann mittels Postulat verlangt werden, dass der GR ein bestimmtes Geschäft aus dem Zuständigkeitsbereich der Stimmberechtigten, des GGR oder des GR prüft. Der vorliegende Vorstoss kann rechtlich als Postulat behandelt werden.

#### **Bezug zu Richtlinien+Zielsetzungen 2022-2025**

##### Gesellschaftliche Solidarität

- Wir nehmen neue Entwicklungen auf, schaffen Angebote und handeln mit Verantwortung für die Region

##### Ökologische Verantwortung

- LysserInnen bevorzugen den langsam-/öffentlichen Verkehr für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen und für die Freizeit

#### **Problemstellung**

Die Einwohnerzahl in der Gemeinde Lyss wächst und steht mittlerweile bei rund 16'500 (vgl. Beilage internes Arbeitspapier). Eine grosse Zahl von Bahnbenutzenden verschieben sich von ihrem Zuhause aus mit dem Velo zum Bahnhof. Dies entspricht der Lysser Mobilitätsstrategie, dem Label Energiestadt und der Zielsetzungen gemäss Richtlinien + Zielsetzungen (R+Z). Die Zahl der Velos, welche heute abgestellt werden, hat sich seit der Errichtung des Veloabstellplatzes vervielfacht, der Platz ist gleich gross geblieben (vgl. Beilage Situationsplan Bahnhof 2025). Daraus ergeben sich folgende Probleme für den Veloabstellplatz vor der Bahnhofunterführung:

- Der markierte Veloabstellplatz mit Ständer ist vor allem im Sommer, an warmen und an trockenen Tagen überfüllt.
- Fahrräder werden ungeordnet rund um den markierten Platz abgestellt. Dadurch wird der Durchgang für Fussgänger, Kinderwagen und mobilitätseingeschränkte Personen stark eingeschränkt.
- Die meisten Fahrräder stammen von Pendlern, da in frühen Morgen- und späten Abendstunden der Platz auf der markierten Fläche besteht.
- Wer das Gewerbe in der Bahnhofstrasse nutzt, stellt sein Fahrrad an die bereits unordentlichen Räder ab. «Man ist ja nur kurz im Laden, Restaurant, Café oder der Post».
- Seit etwa drei Jahren besteht ein Problem mit dem Fahrradabstellplatz. Es soll nicht sein, dass die Gemeinde ständig und kontinuierlich Fahrräder umplatziert oder falsch abgestellte



einsammelt. Diese Fahrräder können gegen eine Gebühr im Werkhof wieder abgeholt werden. Fahrradfahrende nutzen die etwas weiter entfernten Abstellplätze nicht, obwohl die Gemeinde wiederholt mit Plakaten darauf hinweist.

Mit zunehmender Einwohnerzahl und tendenzieller Priorisierung des Langsamverkehrs (vgl. Mobilitätsstrategie), wird die Anzahl von abgestellten Fahrrädern und eBikes vor und um den Bahnhof weiter zunehmen.

### Analyse aktuelle Situation



Vor allem im gelben und grünen Bereich (vgl. Abbildung), sowie beim Bangerter Park gibt es oft freie Abstellplätze. Auf dem Bahnhofareal in Lyss steht die Velostation (gelbe Markierung) und verfügt teilweise über freie Plätze, vor allem während dem kalten / nassen Halbjahr. Sie wird, wie die Abstellflächen im UG (grüne Markierung) mit oft freien Plätzen im kalten / nassen Halbjahr, von der EQUIPE VOLO betrieben. Der Unterhalt des Gebäudes vollzieht die Gemeinde. In der Velostation sind 141 bewachte und 158 unbewachte Plätze vorhanden. Die Jahresgebühr von Fr. 150.00 für einen bewachten Parkplatz ist moderat. Die Velostation wird nur begrenzt genutzt, da sie als zu weit entfernt empfunden wird. Um die Attraktivität der Velostation zu steigern, trägt eine bessere Beschilderung und Wegweisung nur minim zur Mehrnutzung bei. Die Distanz zwischen der Velostation und dem Perron 3 in Richtung Bern stellt für viele Nutzenden ein zu langer Weg eine Hürde dar.

Die überdachten Abstellplätze beim Bangerter Park werden zu wenig genutzt. Freie Abstellkapazitäten sind vorhanden.

Die Abstellplätze auf der nördlichen Seite der Geleise (vor Aldi, orange) sind von Montag bis Freitag eher ausgelastet. Die oft chaotisch abgestellten Fahrräder vor den Taxistandplätzen behindern den Fussverkehr (Kinderwagen, Rollstuhl, Kreuzen), sowie den Taxibetrieb (Taxifläche nicht verfügbar, Beschädigungen an Taxi-Fahrzeugen und Einschränkungen beim Ein-/Aussteigen). Die blaue Markierung in der Abbildung zeigt das Eigentum der Gemeinde.

Der aktuell vorhandene Fahrradständer bietet mit seiner Haltevorrichtung theoretisch für 28 Fahrräder Platz. Die markierte Abstellplatz-Zone (vgl. Abbildung rot) wird mit Fahrrädern vollparkiert, so dass es teilweise herausfordernd ist, zu seinem eigenen zu gelangen. An solchen Tagen stehen dann rund 45 Fahrräder oder sogar mehr auf dem Abstellplatz.

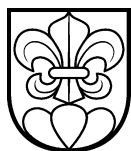
Die SBB haben in ihrer Präsentation vom Jahre 2023 «Erste letzte Meile», 837 Zweiradparkplätze an sieben Abstellanlagen am und um den Bahnhof Lyss erhoben. Rund die Hälfte davon waren Fahrräder. Die durchschnittliche Auslastung betrug 70%.

### Städtebauliche Entwicklung

In Lyss sind in den Bereichen Hauptstrasse und westlich des Bahnhofs, Überbauungen mit einer grossen Zahl an zusätzlichen Wohn- und Gewerberäumen geplant. Die SBB plant, westlich der Bahnhofgebäude eine zweite Unterführung und ein Gebäude auf dem aktuellen Park+Ride Parkplatz zu realisieren.

Im Rahmen der anstehenden Bahnhofarealplanung Lyss mit Verbreiterung der Perrons, Neubau 2. Personenunterführung, Umgestaltung Monopoliplatz (Bangerter Park / P+R) zusammen mit der SBB (Umsetzung 2035+) wird die Thematik «Veloparkierung» auch behandelt. Es kann davon ausgegangen werden, dass spätestens dann nachhaltige Lösungen in dieser Thematik umgesetzt werden können.

Der Ansatz einer statistischen Erhebung von abgestellten Fahrrädern ist nicht sinnvoll, da die sehr ungenaue Zahlen liefern wird. Das bauliche Wachstum der Gemeinde erfolgt hauptsächlich im Zentrum und es darf daher davon ausgegangen werden, dass der Langsamverkehr



(Fussgänger, Fahrräder) zum Bahnhof weiter ansteigt. Der erhöhte Bedarf für sehr zentrale Abstellplätze beim Bahnhof ist bereits heute, mit der aktuellen Situation, sichtbar. Wie sich Fahrströme und Pendlerverhalten in Zukunft entwickeln, kann anhand der städtebaulichen Entwicklung und dem Mobilitätsstrategie abgeleitet werden. Der Platz für weitere Abstellplätze bei der Unterführung am Bahnhof ist begrenzt. Die Nutzung der vorhandenen Fläche ist in Betracht zu ziehen und ohne bauliche Massnahmen wie doppelstöckige Fahrradparker oder unterirdische Parksyste me können die Herausforderungen wohl nicht ohne weiteres gelöst werden.

In Lyss stehen mittel- bis langfristig grosse Entwicklungsprojekte (SBB-Bahnhofareal, Ortsplanungsrevision, Verkehrsrichtplan) an. Die Finanzstrategie 2030 enthält geplante Investitionen von über Fr. 110 Mio. Aus diesem Grund werden für die Beantwortung dieses Vorstosses keine Abklärungen für grosse bauliche Massnahmen, wie ein «Fahrrad-Silo-Parkhaus», eine Überdachung /-führung oder für unterirdische Abstellflächen gemacht. Ebenfalls ausgegrenzt wird in der Beantwortung, dass die Bahnhofstrasse kurzfristig autofrei wird oder weitere Parkplätze in Abstellflächen umgewandelt werden.

### **Weiteres Vorgehen:**

#### Langfristig (ab ca. 10 Jahre)

Die Bedarfserhebung für Abstellplätze steht in Zusammenhang mit der Mobilitätsstrategie und der raumplanerischen Gestaltung des Bahnhofareals von Lyss. Die Entwicklung und die Steuerung des Langsamverkehrs liegt in der Zuständigkeit der Abteilung Bau + Planung respektive im Bereich Planung beim Gemeindepräsidium. Es soll sinnvollerweise auf den Start der SBB (zweite Unterführung und Betriebsgebäude) für die Bahnhofarealplanung gewartet werden. Diese erfolgt voraussichtlich 2035 und somit nach der Revision Ortsplanung, sowie der Überarbeitung des Richtplan Verkehr. Spätestens dann werden nachhaltige Lösungen in dieser Thematik umgesetzt werden können.

#### Kurz-/Mittelfristig

Um die aktuelle Situation zu verändern, sind grundsätzlich drei Lösungsstrategien umsetzbar: 1) verstärktes Kontrollieren und Wegräumen von falsch abgestellten Fahrrädern; 2) mehr Abstellplätze zur Verfügung stellen; 3) Abstellplatz annullieren, damit keine Fahrräder abgestellt werden dürfen. Konkrete kurz-/mittelfristige Massnahmen sind nachfolgend aufgeführt:

#### Variante a)

Der Fahrradständer vor dem Bahnhof (vor Burkhard Bäckerei) wird ersatzlos gestrichen und es wird auf die SBB-Planung gewartet.

#### Variante b)

Zwei oder mehr Autoparkplätze werden zu Gunsten von Fahrradabstellplätzen umfunktioniert. Das bedeutet, dass in der Bahnhofstrasse mindestens zwei Autoparkplätze weniger zur Verfügung stehen.

#### Variante c)

Der Taxi-Halteplatz wird umplatziert, um darauf Fahrradabstellplätze zur Verfügung zu stellen. Die Taxis könnten an die Bushaltestelle respektive auf dem Monopliplatz angesiedelt werden. Die Taxiführenden sind gegen eine Umplatzierung.

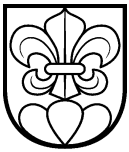
#### Variante d)

Die Variante d) hält am «Status quo» fest. Es werden weder Parkplätze zu Gunsten von zusätzlichen Fahrradabstellflächen aufgehoben noch eine Verschiebung der Taxistandplätze auf die andere Strassenseite oder auf den Monopliplatz in Betracht gezogen. Es soll auf die Bahnhofarealplanung 2035 gewartet werden.

*Diese Variante beantragt die SILIKO, bedingt durch die langfristige städtebauliche Entwicklung des Bahnhofareals.*

### **Grobprüfung möglicher baulichen Massnahmen**

Um den Abstellplatzvolumen zu erhöhen, könnten zum Beispiel doppelstöckige Fahrradständer erstellt werden. Ist ein Bau auf der bestehenden Fahrradabstellfläche, oder auf zwei Parkfeldern



oder auf der Taxiabstellfläche inklusive Fahrradabstellfläche möglich? Um das mögliche Potential an baulichen Massnahmen zu eruieren, sind Abklärungen zum Baurecht, sowie im Hoch-/Tiefbau nötig. Welche Höhen und Abstände müssen zwingend eingehalten werden? Wäre es möglich, den Zugang des Fahrradständers strassenseitig zu ermöglichen, da wir uns in einer Begegnungszone befinden?

#### Platzverhältnisse am Standort

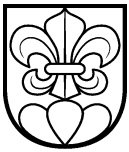
Im Bereich der Bahnhofstrasse steht zwischen Gebäude und Fahrbahn eine Gesamtbreite von rund 8.30 m zur Verfügung. Diese setzt sich aus folgenden Funktionsbereichen zusammen:

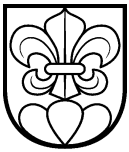
- ca. 0.60 m Rand- bzw. Sicherheitsbereich entlang der Strasse,
- ca. 2.00 m bestehender Taxiabstellbereich,
- ca. 5.80 m Bewegungs- und Aufenthaltsfläche, in welcher Velos heute bereits abgestellt werden.

Die vorhandene Fläche ist räumlich begrenzt und nicht die gesamte Fläche gehört der Gemeinde Lyss. Eine Erweiterung der Fahrradabstellkapazität kann daher nicht durch zusätzliche Fläche von Privaten / Dritten erfolgen, sondern primär durch eine effizientere Nutzung des bestehenden Raums.

Gemäss Art. 213 Abs. 6 Bst. b Gemeindebaureglement (GBR) gilt bei Detailerschliessungsstrassen für An- und Kleinbauten sowie unterirdische Bauten ein minimaler Strassenabstand von 2.00 m, sofern die Verkehrssicherheit sowie die erforderlichen Sichtweiten gewährleistet, bleiben.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die vorhandenen Platzverhältnisse sowie die massgebenden Breiten im Projektbereich.





### Baurechtliche Rahmenbedingungen

Für mögliche bauliche Massnahmen im Bereich der Fahrradabstellplätze sind die Vorgaben der Überbauungsordnung (ÜO) Nr. 37 «Bahnhofstrasse–Güterstrasse» sowie die Bestimmungen des kommunalen Baureglements massgebend. Diese definieren die zulässige Nutzung des Strassenraums sowie die einzuhaltenden Abstände für bauliche Anlagen.

Der Projektbereich befindet sich entlang einer Detailerschliessungsstrasse. Entsprechend sind insbesondere die Anforderungen an Strassenabstände, Durchgänge und Baukörperdimensionen zu berücksichtigen.

#### Strassenabstände und Durchgänge

Der ordentliche Strassenabstand beträgt 3.60 m. Innerhalb dieses Bereichs ist sicherzustellen, dass:

- die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibt
- ausreichende Sichtweiten bestehen
- ein hindernisfreier Durchgang für Fussgänger jederzeit möglich ist

Aufgrund der hohen Frequenz im Bahnhofumfeld stellt die Fussgängerführung eine zentrale Rahmenbedingung dar. Die Planung der Fahrradständer muss daher gewährleisten, dass Bewegungsflächen für Fussgänger, Kinderwagen sowie mobilitätseingeschränkte Personen nicht eingeschränkt werden.

### Vorgaben für An- und Kleinbauten

Fahrradunterstände oder vergleichbare bauliche Anlagen gelten planungsrechtlich als An- und Kleinbauten. Für solche Bauten gelten folgende maximal zulässige Parameter:

- minimaler Grenzabstand: 2.00 m
- maximal anrechenbare Gebäudefläche: 60 m<sup>2</sup>
- maximale Fassadenhöhe traufseitig: 4.00 m

Grössere bauliche Anlagen haben den ordentlichen Grenzabstand einzuhalten.

Die baurechtlichen Vorgaben bilden eine wesentliche Grundlage für die Ausarbeitung der nachfolgend dargestellten Lösungsvarianten.

#### Prüfung baulicher Massnahmen

Gestützt auf den Beschluss des Gemeinderates wurde die Abteilung Bau + Planung mit der Prüfung möglicher baulicher Massnahmen zur Erweiterung der Abstellkapazitäten im Bereich Bahnhof-strasse beauftragt.

Im Rahmen der Abklärungen wurden die bestehenden Platzverhältnisse (Gesamtbreite rund 8.30m) sowie die geltenden baurechtlichen Rahmenbedingungen analysiert. Dabei wurde insbesondere untersucht, inwiefern zusätzliche Abstellplätze innerhalb des bestehenden Strassenraums realisiert werden können.

Die Prüfung umfasste insbesondere:

- die heutige Fahrradabstellfläche,
- die angrenzende Taxiabstellfläche,
- mögliche Anpassungen einzelner Parkierungsflächen entlang der Bahnhofstrasse,
- die Anforderungen der Begegnungszone sowie die Fussgängerführung,
- die bauliche Machbarkeit und technische Umsetzbarkeit.

Die Abteilung Bau + Planung stand zudem im Austausch mit der SBB hinsichtlich der aktuellen Fahrradsituation sowie der langfristigen Entwicklung des Bahnhofareals. Dabei wurde sichergestellt, dass mögliche Massnahmen die zukünftige Entwicklung des Bahnhofumfelds nicht beeinträchtigen.

Die Abklärungen zeigen, dass unter Berücksichtigung der bestehenden Rahmenbedingungen grundsätzlich umsetzbare Lösungen zur Erweiterung der Abstellkapazitäten erarbeitet werden konnten.

#### **Lösungsmöglichkeiten**

Der GR sieht Handlungsbedarf, zum jetzigen Zeitpunkt sind jedoch weder verhältnismässige, noch nachhaltige Lösungen vorhanden. Es stehen mit dem Fahrradständer beim Bangerter Park und den vorhandenen Abstellplätzen ausreichend Möglichkeiten zur Verfügung. Die Fahrräder werden aber nicht nach verfügbaren Plätzen abgestellt, sondern nach dem kürzesten Weg zum Perron.

Die Abklärungen für die baulichen Massnahmen wurden in Zusammenarbeit mit Abteilung Bau + Planung erarbeitet.

Als Arbeitshypothese wurde angenommen, die Anzahl der Fahrradabstellplätze vor dem Bahnhof auf 56 Plätze zu verdoppeln. Dabei standen insbesondere die heutige Fahrradabstellfläche, die angrenzende Taxifläche sowie einzelne Parkierungsflächen entlang der Bahnhofstrasse im Fokus. Gleichzeitig wurden die Anforderungen der Begegnungszone, die Fussgängerführung sowie die geltenden baurechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt. Dabei wurden zwei verschiedene Arten von Fahrradständern untersucht: Doppelstockparker (mit/ohne Dach) und herkömmliche Fahrradhalterung. Ausführliche Angaben sind in der Beilage zu entnehmen.

Die Doppelstockanlagen ermöglichen eine deutliche Erhöhung der Abstellkapazität auf bestehender Fläche. Durch die Nutzung von zwei Parkebenen kann die Anzahl Abstellplätze erhöht werden, ohne zusätzliche Fläche zu beanspruchen. Eine sehr platzsparende Lösung mit hoher Kapazitätssteigerung innerhalb der bestehenden Fläche. Besonders geeignet für stark frequentierte Standorte mit begrenztem Raumangebot. Die Nutzung der oberen Ebene erfordert jedoch eine gewisse Bedienung durch die Nutzenden.

Fahrradhalterungen stellen eine klassische Lösung für die Fahrradparkierung dar und ermöglichen ein einfaches Abstellen der Fahrräder auf einer Ebene. Die Halterungen können je nach Ausführung auf den bestehenden Belag aufgeschraubt oder einbetoniert werden und lassen



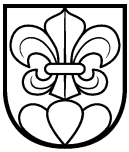
sich flexibel im vorhandenen Raum anordnen. Eine einfache und robuste Lösung mit hoher Benutzerfreundlichkeit. Die Umsetzung ist mit geringem baulichem Aufwand möglich und erlaubt eine flexible Anordnung innerhalb der bestehenden Fläche. Aufgrund des höheren Platzbedarfs pro Fahrrad fällt die Kapazitätssteigerung geringer aus als bei Doppelstockparkern. Diese Variante zeichnet sich durch eine einfache Umsetzung und eine hohe Benutzerfreundlichkeit aus. Allerdings unterstützen sie nicht ein ordentliches Abstellen, da in der Regel Fahrräder zwischen die Halterungsabstände hineingestellt werden.

Der ordentliche Strassenabstand beträgt 3.6 m. Dabei müssen die Verkehrssicherheit gewährleistet bleiben, die Sichtweiten ausreichend bestehen bleiben und ein hindernisfreier Durchgang für Fussgänger jederzeit möglich sein. Die Vorgaben für An- und Kleinbauten, dazu zählt der Doppelstockparker, können den ordentlichen Strassenabstand unterschreiten. Für solche Bauten gelten folgende maximal zulässige Parameter:

- minimaler Grenzabstand: 2.00 m
- maximal anrechenbare Gebäudefläche: 60 m<sup>2</sup>
- maximale Fassadenhöhe traufseitig: 4.00 m

#### Fazit

Bauliche Massnahmen für Kleinbauten könnten im Perimeter der Bahnhofstrasse umgesetzt werden. Allerdings erhöhen diese die Abstellkapazitäten nur, wenn zusätzliche Veloabstellflächen geschaffen werden, beispielsweise durch Umnutzung der Taxifläche oder von Parkplätzen.



#### **Haltung Gemeinderat**

Mit dem Wachstum der Gemeinde werden sich Konflikte in der Mobilität mehrerespektive verstärken. Die anstehenden SBB Grossprojekte und die Revision der Ortsplanung, welche auch die Verkehrserschliessung beinhaltet, soll abgewartet werden. In diesen Projekten werden Erhebungszahlen erarbeitet und Statistiken genutzt. In der Erarbeitung der beiden Vorhaben könnten neue Nutzungsarten oder Mobilitätslösungen entstehen. Diesen Planungen will der GR abwarten und nicht mit dem Bau von Veloständern in der Bahnhofstrasse Tatsachen schaffen. Der GR sieht Handlungsbedarf, zum jetzigen Zeitpunkt sind aber keine verhältnismässigen nachhaltigen Lösungen vorhanden. Zusätzliche Abstellmöglichkeiten wurden in der Beantwortung geprüft.

Es stehen mit dem Veloständer beim Bangerter Park und den vorhandenen Abstellplätzen ausreichend Abstellmöglichkeiten zur Verfügung. Die Fahrräder werden aber nicht nach verfügbaren Plätzen abgestellt, sondern nach dem kürzesten Weg zu den Zügen.

Der GR startet eine Sensibilisierungskampagne bei den Fahrradabstellflächen. Falsch abgestellte Fahrräder werden weggeräumt.

#### Erwägungen

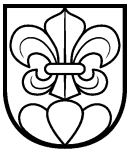
**Häni Patrick, Gemeinderat, SVP:** Bei den Veloabstellplätzen sind auf kleinstem Raum viele verschiedene Interessen, die berücksichtigt werden müssen. Aus diesem Grund hat der GR ausführliche Abklärungen gemacht. Es wurde alles geprüft, dass keine baulichen Massnahmen voraussetzen. Die Abteilung Bau + Planung hat auch bauliche Massnahmen geprüft. Schlussendlich kann der GR keine Lösung anbieten, die für alle zufriedenstellend ist. Sicherlich wird dies ein grosses Thema sein, sobald die SBB den Standort um- oder ausbaut. Der GR hat das Thema wie im Geschäft ersichtlich ernstgenommen. Er weiss, dass dort ein Problem besteht. Er wird vor allem mit der Sensibilisierungskampagne wieder starten. Es wurden auch Prozesse definiert wie dort vorgegangen werden kann. Schlussendlich ist es auch immer ein Problem der Ressourcen. In der Abteilung Sicherheit, Liegenschaften + Sport besteht die Möglichkeit nicht, jeden Tag Velos wegräumen zu gehen (fahrzeugtechnisch sowie personaltechnisch). Das Wegräumen eines Velos ist eine grosse Arbeit. Es muss erst mit einem Zettel darüber informiert werden, dann drei Wochen abgewartet werden, danach kann weggeräumt werden, wobei dieses noch drei Monate aufbewahrt werden muss, bevor tatsächlich etwas mit dem Velo gemacht werden kann. Betreffend die Plakate, die kommen sollten, diese wurden in Auftrag gegeben. Sobald diese eintreffen, wird damit am Bahnhof gestartet. Danke.

**Steffe Cathrine, SP:** Die Rednerin fängt bei ihrem Votum ganz vorne an, also ganz, ganz vorne, in der Steinzeit. Wer beim Anlass Sportnetz war, hat sicher noch das eindrückliche Bild

vor Augen, das uns Sportpsychologe Finger Christian auf der Leinwand präsentiert hat. Das menschliche Hirn ist auf Effizienz aus und möchte uns vor unnötigem Energieverbrauch schützen. Unnötiger Energieverbrauch war lebensgefährlich – die Menschen kennen das noch heute von den Wildtieren. Dass die PendlerInnen den effizientesten Weg wählen, wird sich aufgrund der hirnpfysiologischen Voraussetzungen in den nächsten 10 Jahren nicht ändern.

Was die Gemeinde Lyss aber in den nächsten 10 Jahren realisieren werden, sind drei grosse Wohnprojekte entlang der Bernstrasse, die in der letzten Legislatur durch die Vernehmlassung gingen. Plus eventuell ein weiteres Wohnbauprojekt bei der Seelandhalle. Sie sind in idealer Velo-Distanz zum Bahnhof. Die Situation an der Bahnhofstrasse wird sich zunehmend verschärfen. Der GR erkennt den Handlungsbedarf. Auch eine Entflechtung der Taxi- und Velo-Situation würde zu einer Entspannung führen. Aber obwohl wir im LaTour eine Einstellhalle haben, will der GR keinen einzigen Auto-Parkplatz aufgeben, um seine Haltung gemäss Richtplan in die Tat umzusetzen.

Im Verkehrsrichtplan wird explizit gewünscht, dass die BürgerInnen den Langsamverkehr bevorzugen. Mit der vorliegenden Antwort des GR werden genau diejenigen schikaniert, die sich entsprechend verhalten. Die nicht faul sind, sondern das Velo nehmen. Da war die Situation vorher noch besser, als alle paar Schaltjahre mal die Velos rüber zum Bangerterpark versetzt wurden. Nun sollen sie in den Werkhof versetzt werden. In der Antwort fehlen uns ausserdem weitere Massnahmen, wie eine Velo-Razzia. Es gibt immer wieder Velos, die aufgrund eines Umzugs oder Stellenwechsels am Bahnhof vergessen werden und so die Abstellflächen verstopfen. Darum, in Voraussicht, auf das, was an Bauprojekten noch kommt, bittet die Rednerin den GGR das Postulat nicht abzuschreiben und weiter, um eine Lösung zu ringen.



**Schwab Daniel, SVP:** Vielen Dank allen Beteiligten für die Unterlagen. Die Fraktionen SVP und EDU sieht die prekäre Lage mit den Velos am Bahnhof. Sie ist mit der Variante d aus der Kommission Sicherheit, Liegenschaft + Sport einverstanden – eine zusammenhängende Lösung mit Sanierung zu finden. Aus folgenden Gründen unterstützen sie den GR, um das Geschäft abzuschreiben: unabhängige Augenscheine zeigen, dass es immer zu jeder Tages- und Nachtzeit frei Plätze gibt an den umliegenden Abstellplätzen. Im Weiteren ist es grundsätzlich nicht nachhaltig die Investitionen vorzugreifen – nicht nur monetär, sondern auch der Platz und Boden der zusätzlich verstellt werden muss.

Zum Schluss ein Appell an alle: Der GGR sollte an dieser Stelle seine Vorbildfunktion wahrnehmen und entsprechend vorleben, die Plätze zu nutzen die eben frei sind. Im Weiteren soll der GGR die BürgerInnen motivieren, die leeren Plätze zu nutzen.

**Guggisberg Sandro, GLP:** Das Anliegen aus dem Postulat ist nachvollziehbar und real. Wer den Bahnhofsbereich regelmässig nutzt, sieht die Nutzungssituation der Veloabstellplätze. Mehr Veloverkehr und mehr Velo ist aber eine erfreuliche Entwicklung. Es zeigt, dass die nachhaltige Mobilität in Lyss gelebt wird. Gleichzeitig entstehen dadurch Nutzungskonflikte im begrenzten Raum rund um den Bahnhof. Der GR zeigt nachvollziehbar auf, dass kurzfristig keine einfache und verhältnismässige sowie nachhaltige bauliche Lösung gibt. Zusätzliche Flächen sind knapp und grössere Eingriffe stehen im Spannungsfeld mit den anstehenden Planungen rund ums Bahnhofareal. Vorschnelle Einzelmassnahmen könnten später bereits wieder überholt sein. Korrekt findet die Fraktion GLP, dass die bestehenden Kapazitäten besser zu nutzen – mit klaren Signalisationen, Sensibilisierung und konsequente Vollzug (soweit dies möglich bei den Ressourcen) bei falsch abgestellten Velos. Wer mit dem Velo an den Bahnhof fährt, muss und kann nicht erwarten, dass immer der allererste Platz am Perron frei ist. Da muss sich jeder an der eigenen Nase nehmen. Der Redner wählt als Lösung ein Umzug an die andere Seite der Bahnlinie. Diese liegt in Gehdistanz und er braucht folglich kein Velo mehr. Dies ist aber ein anderes Thema (schmunzelnd).

Langfristig wird es in der Gesamtplanung des Bahnhofareal eine überzeugende Lösung für den Veloverkehr. Dies könnten beispielsweise Velosilos wie in Münchenbuchsee sein, wo die Velos in einem Liftsystem verstaut werden. Die Fraktion GLP anerkennt den Handlungsbedarf, hält aber die Abschreibung des vorliegenden Geschäfts für vertretbar. Dieser wird mehrheitlich zugestimmt.

**Beschluss** 23 : 9 Stimmen

**Der GGR nimmt von der Beantwortung des Postulats SP "Erstellung von zusätzlichen Veloabstellplätzen in der Bahnhofstrasse"; 2024/10 Kenntnis und schreibt dieses als erfüllt ab.**

Beilagen

Bauliche Möglichkeiten und Rahmenbedingungen

