

REGIONALGRUPPE BIEL-BIENNE

Weniger Parkkarten, mehr Raum

Die Massnahmen der Stadt Biel gegen unerwünschtes Parkieren im Quartier zeigen erstaunlich grosse Wirkung.

Wie anderswo gilt auch im Kanton Bern eine Parkplatzerstellungspflicht: Bei neuen Wohnungen muss eine gewisse Anzahl privater Autoabstellplätze gebaut werden, damit in den Quartieren nicht auf öffentlichen Plätzen parkiert wird. Gleichzeitig hat die Quartierbevölkerung meist die Möglichkeit, Parkkarten zu beziehen, die das Parkieren auf öffentlichem Grund in Wohnungsnähe erlauben. Diese Karten sind deutlich billiger als die Miete für einen privaten Ab-

stellplatz. Die Folge: Private Abstellplätze bleiben leer, und trotz Parkplatzerstellungspflicht wird in den Quartieren «öffentlich» parkiert.

Um diesem Missstand zu begegnen, änderte die Stadt Biel ab 2014 ihre Abgabepaxis. Erhielten zuvor die Bezügerinnen und Bezüger auf Ende Jahr automatisch eine neue Parkkarte, wird seither zuerst die Rechnung dafür zugesandt. Die Zustellung der Karte erfolgt erst, wenn bezahlt wurde. Seit 2015 verlangt die

Stadt zudem, dass das Fahrzeug, für welches eine Parkkarte gewünscht wird, auf die gesuchstellende Person eingelöst sein muss. Es kam nämlich häufig vor, dass Verwandte oder Bekannte von in Biel wohnhaften Personen abgegeben hatten, deren Fahrzeuge zu nutzen, um eine Anwohnerparkkarte zu ergattern.

Von 6000 auf unter 2000 Ebenfalls seit 2015 muss, wer ein Gesuch stellt, belegen, dass kein privater Parkraum zur Verfügung steht. Die Bestätigung stellt die Immobilienverwaltung aus, die ja kein Interesse an unvermieteten privaten Parkplätzen hat. Und wer in einer autofreien Siedlung wohnt, hat keinen Anspruch mehr auf eine Anwohnerparkkarte (wobei es leider noch

kaum solche Siedlungen gibt). Hinzu kam noch eine leichte Verteuerung der Karten.

Die Wirkung dieser einfachen Massnahmen ist verblüffend: Die Anzahl der ausgestellten Parkkarten ist seit 2014 von rund 6000 auf weniger als 2000 gesunken! Damit sinkt auch die Nachfrage nach öffentlichen Abstellplätzen, was Raum frei macht für Nutzungen, die die Quartiere beleben.

Urs Scheuss, RG Biel

Nächste Vorstandssitzungen – für alle Mitglieder öffentlich zugänglich: Mittwoch, 19. Juni, und Mittwoch, 28. August, 18 Uhr an der Aarbergstrasse 91 in Biel.



Solothurn

In Solothurn gibt es ihn seit 2016, in Olten seit 2018: Collectors, den Velo-Hauslieferdienst. Beide mit weiteren, auf die unterschiedliche Situation zugeschnittenen Angeboten.



Tobias Vega, Co-Geschäftsführer von Collectors Olten: «Wir planen, in Olten eine Citylogistik aufzubauen»

Auf dem Weg zur nationalen Marke

Einkäufe aus Läden bringen beide nach Hause. Die Solothurner holen aber beispielsweise auch Velos ab, bringen sie zur Reparatur und wieder zurück. Oder helfen beim Verteilen von Flyern und Aufhängen von Plakaten. Die Oltner liefern zusätzlich Mittagsmenüs an Private aus, dafür holen sie nicht regelmässig Recyclinggut bei Privaten ab, weil dies – anders als in Solothurn – ein Partnerdienst bereits besorgt.

Vieles haben die Collectors gemeinsam: Sie nutzen Synergien, wo immer möglich. Etwa indem sie Recycling-Taschen gemeinsam produzieren lassen, durch gemeinsame Einkäufe Rabatte aushandeln oder beim Sponsoring zusammenarbeiten. Beide beschäftigen Sozialhilfe-Empfänger mit dem Ziel, sie in den Arbeitsmarkt zu integrieren. Und sie haben gemeinsam vor, zu einer nationalen Marke im Hauslieferdienst-Geschäft zu werden. Philipp Keel, der Solothurner

Geschäftsführer, erklärt es so: «Wir möchten beispielsweise im Migros-Magazin auftreten können. Bisher bekommen wir da jeweils die Antwort, Solothurn sei zu klein, um gesamtschweizerisch interessant zu sein.» Pläne für weitere Collectors-Projekte neben den drei bestehenden (Thun ist das dritte) gibt es bereits mehrere.

Das VCS-Magazin hat in Olten und Solothurn nachgefragt, wie sich die Lage präsentiert.

Tobias Vega, wie läuft das Geschäft?

Die Lieferzahlen steigen um rund 5 bis 10 Prozent pro Monat, und fast wöchentlich kommen neue Partnergeschäfte hinzu. Wir spüren eine gute Unterstützung.

Haben Sie auch Probleme?

Wir haben nur rund ein Drittel der finanziellen Unterstützung bekommen, die wir bräuchten, um alle Kosten zu decken. Als

Reaktion haben wir die beiden Geschäftsführerlöhne von je 50 Prozent auf 30 Prozent reduziert.

Ihre nächsten Schritte?

In Olten gibt es keinen Velokurierdienst. Wir planen, nebst dem Velo-Hauslieferdienst eine vielfältige Citylogistik aufzubauen, die für Lieferungen aller Art eingesetzt werden kann. Zudem wollen wir den Bereich des Essens-Kurierdienstes ausbauen. Wenn nicht wir das tun, kommen andere, internationale Player, und die achten dann überhaupt nicht auf die sozialen Aspekte.

Haben Sie weitere Pläne?

Wir planen, eine bestehende App für die gesamte Abwicklung einzusetzen – anwendbar auch durch andere Kurierdienste und Kunden. Wir möchten die Möglichkeiten der Digitalisierung lokal pushen und mit dem lokalen Gewerbe näher zusammenrücken.



© Ulrich Wieren

Philipp Keel, Geschäftsführer von Collectors Solothurn: «Die Leute sollen unseren Dienst ausprobieren»

Franken, wovon etwa 12 Prozent öffentliche Gelder sind. Auch die anderen Zahlen lassen sich sehen: Wir hatten bisher 18000 Lieferungen, sind rund 70000 Kilometer gefahren – und haben so gegenüber Fahrten mit Autos 10 Tonnen CO₂ eingespart.

Philipp Keel, wie läuft es bei Ihnen?

Finanziell läuft es erfreulich. Wir haben 2018 erstmals schwarze Zahlen geschrieben, dies bei einem Budget von rund 100000

Was wünschen Sie sich von den Solothurnerinnen und Solothurnern?

Vor allem dies: Die Leute sollen es ausprobieren und die erste, vielleicht noch etwas schwie-

rige Hürde überspringen. Wer es getan hat, stellt fest, dass der Dienst funktioniert. Zur Motivation bieten wir deshalb ein

unverbindliches Gratis-Testabonnement für drei Monate an.

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

Testfahrt mit dem VCS-Cargovelo

Anlässlich der Velobörse von Pro Velo Region Olten organisierte der VCS am 4. Mai mit Hilfe aktiver Mitglieder eine Werbeaktion für sein Cargovelo.

Die Börsenbesucherinnen und -besucher wurden animiert, das Lastenvelo auf dem weiträumigen Gelände probefahren. Und siehe da, die anfängliche Skepsis wich rasch aus den Gesichtern. Bald wollten einige das Gefährt auch mit einer Last testen – ganz zur Freude der Kinder.

Das Cargovelo sieht gross und schwer aus, was zur Fehleinschätzung führt, es sei schwierig zu fahren. Überzeugen auch Sie sich vom Gegenteil, mieten Sie es für einen Transport oder eine Ausfahrt mit der Familie – telefonisch unter 062 296 46 00 oder persönlich an der Feldstrasse 30 in Olten. Ein halber Tag kostet 10, ein ganzer Tag 18 Franken. VCS-Mitglieder bezahlen die Hälfte.



Die VCS-Mitglieder Olivier Conca und Urs Huber (rechts) im Einsatz.



Helena Bigler, VCS-Mitglied, mietete das Cargovelo sofort fürs restliche Wochenende.

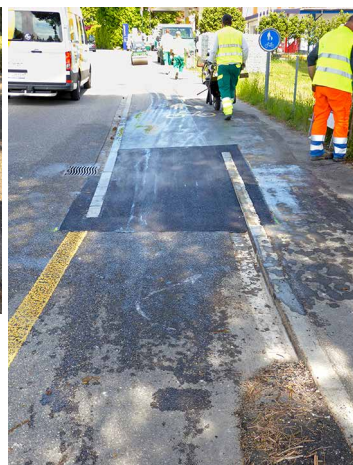
Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin

Der Rückbau hat begonnen

Dreimal informierten wir 2018 an dieser Stelle über die «Killerkanten». Mit diesem Artikel können wir nun hoffentlich den Schlusspunkt setzen. Denn das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) hält sein Versprechen: Die gefährlichen Velorampen werden im Kanton Solothurn sukzessive – von West nach Ost – zurückgebaut. Nach jener in Lohn-Ammannsegg wurde im Mai nun die «Unfallkante» in Biberist eliminiert.

Auf diese hatte uns im Herbst 2018 ein VCS-Mitglied aufmerksam gemacht, inklusive aussagekräftiger Fotodokumentation. Also sprachen wir beim AVT ein weiteres Mal vor. Beim Queren dieser viel zu steilen, schräg angelegten und im Licht-Schatten-Wechsel kaum erkennbaren Kante war dem Begleiter unseres Informanten der Lenker aus den Händen geschlagen worden, worauf er stürzte. Nun gehört diese Problemstelle zum Glück der Vergangenheit an.

Anita Wüthrich



© Benno Barbisch

Achtung Sturzgefahr! So (Bild rechts) wurde die tückische, schlecht erkennbare Kante nun entschärft.



© Cargovelo: Anita Wüthrich

Cargovelo fahren ist kinderleicht und macht doppelt Spass.