

Signalisation Veloverbindungen; Realisierungskredit

1. Worum es geht

Jedes Jahr wächst das städtische Velonetz. Weitestgehend realisiert sind die Velohaupttrouten vom Bahnhof Bern ins Wankdorf, nach Ostermundigen, Bümpliz-Niederwangen, Bethlehem-Brünnen und Köniz sowie acht Velostrassen und weitere wichtige Veloverbindungen. Zu den Standards für eine sichere, verlässliche und einfach verständliche Veloinfrastruktur gehört auch eine klare Signalisation wichtiger Veloverbindungen, damit diese als solche erkenn- und auffindbar sind. Davon profitieren insbesondere jene Velofahrende, die neu oder nur gelegentlich auf dem Velo oder auch auf längeren Strecken in andere Quartiere und Nachbargemeinden unterwegs sind. Der jüngst vom Gemeinderat genehmigte aktualisierte Masterplan Veloinfrastruktur¹ widmet sich in einem eigenen Kapitel der Markierung und Signalisation und definiert die gezielte Signalisation von Routen als unterstützendes Instrument für die Wegfindung und -weisung.

Die Signalisation der Velorouten in der Stadt Bern ist heute lückenhaft. Zwar sind diverse Alltagsrouten sowie einige Freizeittrouten von SchweizMobil beschildert. Es fehlt jedoch eine einheitliche und systematische Signalisation jener vielgenutzten Veloverbindungen, die lokal, aber insbesondere auch regional von Bedeutung sind. Viele (Alltags-)Wege führen über die Gemeindegrenze der Stadt Bern hinaus. Eine klare Signalisation und Sichtbarkeit dieser Veloverbindungen ist auch eine wichtige Voraussetzung, um Pendler*innen zu einem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den Veloverkehr zu bewegen. Diese Lücke wird nun mit der Umsetzung des Signalisationskonzepts aus dem Jahr 2021 geschlossen. Im Sommer 2024 hat der Gemeinderat einen Projektierungskredit von Fr. 140 000.00 gesprochen, um auf Basis des 2021 erstellten Signalisationskonzepts die Ausschilderung des übergeordneten Velonetzes auf dem gesamten Gemeindegebiet zu planen. Die Planung ist inzwischen abgeschlossen, und der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat einen Kredit von Fr. 420 000.00 für die Umsetzung der Signalisation dieser Veloverbindungen.

2. Signalisationskonzept Velohaupttrouten und Velorouten

Seit dem Start der Velo-Offensive im Jahr 2014 nimmt der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr in der Stadt Bern kontinuierlich zu. Mittlerweile werden in Bern rund 20% aller Wege mit dem Velo zurückgelegt. Aufgrund dieser erfreulichen Entwicklung hat der Gemeinderat im Herbst 2025 ein neues Ziel für den Veloanteil in Aussicht genommen und festgelegt, dass der Anteil der mit dem Velo zurückgelegten Wege in der Stadt Bern bis 2035 auf 30% ansteigen soll.² Eine gut ausgebaute Veloinfrastruktur ist deshalb von grosser Bedeutung. Sichere, attraktive und durchgängige Velorouten als Rückgrat dieser Veloinfrastruktur gehören zum Kern der Veloförderung und helfen, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr kontinuierlich zu vergrössern. Die Erhöhung des Veloanteils wiederum trägt zur Reduktion des motorisierten Verkehrs bei und entlastet zudem den öffentlichen Verkehr. Nicht nur ausgewiesene internationale Velostädte wie Kopenhagen, Amsterdam oder Utrecht verfügen über eine durchgehende Velosignalisation, sondern auch Städte wie Basel und Winterthur schildern ihre Alltags- und Freizeittrouten umfassend aus. Auch in Zürich

¹ <https://www.bern.ch/velohauptstadt/infrastruktur/masterplan-veloinfrastruktur>

² https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/ambitionierte-ziele-fuer-den-fuss-und-veloverkehr

werden die Velovorzugsrouten in den nächsten Jahren etappenweise mit einem farbigen Band zur besseren Orientierung signalisiert.

Basierend auf dem Velohaupttroutenkonzept aus dem Masterplan Veloinfrastruktur haben die Stadt Bern, die Gemeinde Köniz, der Kanton Bern und Pro Velo gemeinsam das Signalisationskonzept erstellt und die zu signalisierenden Strecken definiert. Als Kriterien für die Signalisation der Routen wurden festgelegt:

- einheitliche und klare Struktur;
- Signalisation nur dort, wo nötig und sinnvoll;
- Gestaltung anhand der VSS-Normen und geltenden Empfehlungen;
- Koordination mit den bestehenden SchweizMobil-Routen;
- Bodenmarkierung als Ergänzung zu Signalen wo nötig und sinnvoll;
- Verständlichkeit für 8- bis 80-Jährige;
- Koordination mit Nachbargemeinden.

Zur Zielgruppe gehören insbesondere Gelegenheitsvelofahrende, welche sich dank der Signalisation einfach und schnell orientieren können und so potenziell auch vermehrt mit dem Velo in unbekannte Stadtteile oder in Nachbargemeinden fahren. Lückenlos signalisierte Velorouten sollen zunehmend als attraktive und zeitsparende Alternativen zu motorisierten Fahrten erlebt werden. Auch Neuzuzüger*innen, Pendler*innen oder Tourist*innen profitieren von einer guten Veloinfrastruktur – gehört es doch heute zum Standard jeder grösseren Stadt, dass die Menschen dank flächendeckender Veloverleihsysteme auf zwei Rädern die Stadt erkunden und sicher von A nach B gelangen können. Anfang 2026 startet das regional erweiterte öffentliche Veloverleihsystem «Velo Region Bern»; die Signalisation über die Stadtgrenze hinweg geht damit Hand in Hand.

3. Projektbeschreibung

Der Projektperimeter umfasst das Gemeindegebiet der Stadt Bern. Die Signalisation erfolgt entlang von neun Radiallinien, einer Ringlinie, drei Tangentialverbindungen sowie einzelnen Ergänzungslinien (siehe Karte unten). Damit die Signalisation nicht an der Gemeindegrenze aufhört und die Umsetzung einheitlich und zeitlich abgestimmt ist, findet diese koordiniert mit den Nachbargemeinden statt, wodurch das Projekt einen regionalen Charakter hat und die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit stärkt (siehe Kapitel 4).

Gemäss Konzept sollen nicht alle geplanten Velohaupttrouten signalisiert werden, da dies bei kreuz und quer liegenden Routen kaum verständlich umzusetzen wäre. Grundsätzlich orientiert sich das Signalisationsnetz an der Empfehlung «Velowegweisung ja oder nein?» der Velokonferenz und SchweizMobil.³ Somit werden die Veloverbindungen in beide Richtungen zwischen Zentrum und den Quartieren signalisiert und mit einer Ringlinie sowie drei Tangentialverbindungen ergänzt. Die Ring- und Tangentiallinien zeigen die direkten Verbindungen zwischen den Aussenquartieren auf und ersparen den Velofahrer*innen so den Umweg übers Zentrum.

³ Velokonferenz Schweiz (Hg): [Velowegweisung ja oder nein?](#) Empfehlungen zur Wegweisung von Alltagsverbindungen und Freizeitrouten für den Veloverkehr, 2017.

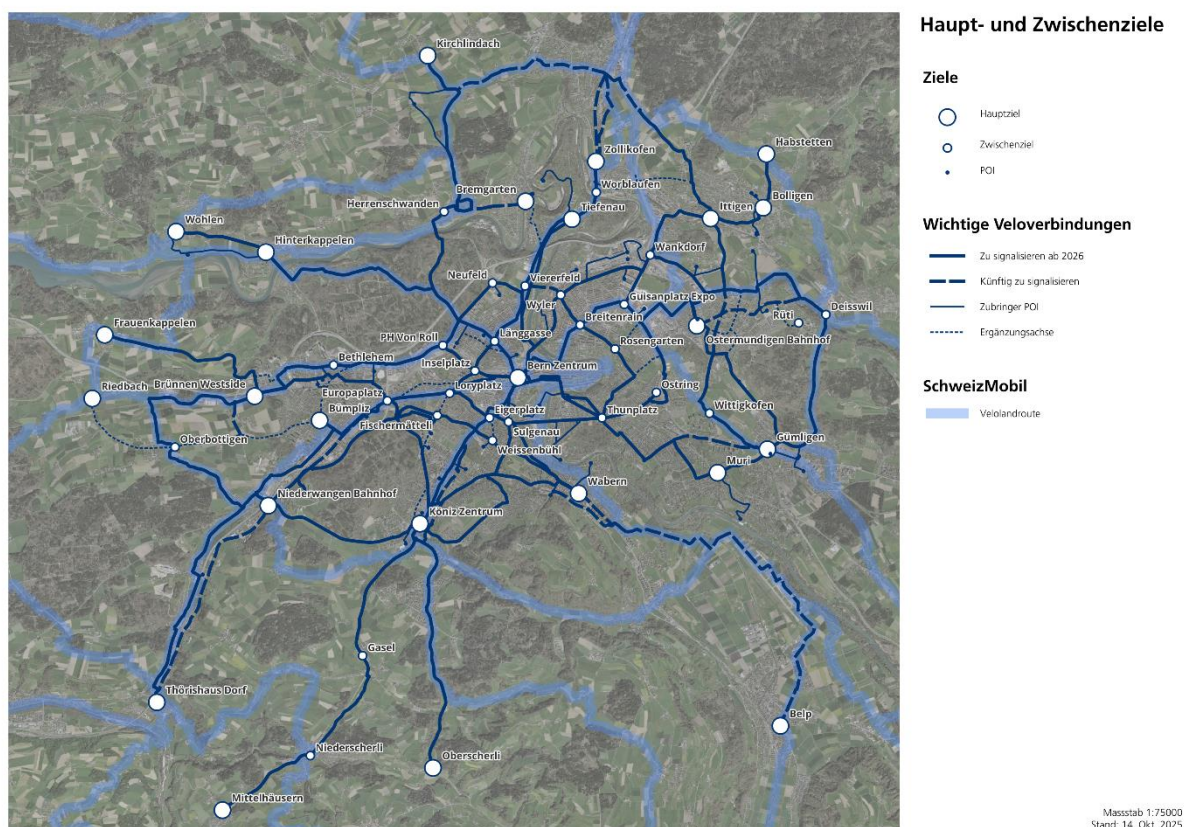


Abb. 1: Signalisation Veloverbindungen Stadt Bern und Nachbargemeinden

Start bzw. Ende der Radialverbindungen ist auf dem Bubenbergrplatz (Start der SchweizMobil-Routen). Die Hauptziele (Quartier- bzw. Ortsnamen) geben den einzelnen Verbindungen die Identifikation (Bsp. Brünnen, Bümpliz, Köniz, Ostermundigen etc.). Zudem wird jeweils das nächste Zwischenziel angegeben. Zwischenziele sind Kreuzungspunkte zwischen der Radiallinie und der Ring- bzw. den Tangentiallinien. Als Beispiel: Für die Verbindung nach Bümpliz ist der «Loryplatz» das erste Zwischenziel. Auf dem Ausgangspunkt Bubenbergrplatz wird deshalb zusammen mit dem Hauptziel «Bümpliz» der Loryplatz angegeben. Beim Loryplatz ist als nächstes Zwischenziel «Europaplatz» vermerkt. Stadteinwärts wird entsprechend zusammen mit dem Hauptziel «Bern Zentrum» jeweils das nächste Zwischenziel angegeben. Weiter werden entlang der Verbindungen zurückhaltend gewählte «Points of interest» (POIs) signalisiert, welche nicht bereits durch Schilder für den Autoverkehr signalisiert sind (beispielsweise Bäder, S-Bahnhöfe, Sportplätze).

Um den Velofahrer*innen eine Übersicht über die optimale Routenwahl zu geben, wird im Rahmen der Projektierung geprüft, ob die von der Stadt signalisierten Veloverbindungen bei der nächsten Aktualisierung des Netzplans von SchweizMobil auf den entsprechenden, bereits bestehenden Info-tafeln ergänzt werden können. Ebenfalls in Abklärung ist, ob in Zukunft die signalisierten Veloverbindungen auch auf den digitalen Karten erscheinen (OpenStreetMap, Karten von SchweizMobil und Swisstopo). Zudem wird zurzeit geprüft, ob der Netzplan zukünftig in die Publibike-App integriert werden könnte, um die ausgeschilderten Veloverbindungen für die Nutzer*innen des Veloverleihsystems noch zugänglicher zu machen. Eine allfällige Umsetzung ist jedoch nicht Teil des vorliegenden Projekts.

Die direkten und schnellen Velorouten ergänzen die Freizeitroutes von SchweizMobil, welche eher auf das Velowandern ausgerichtet sind. Um Synergien zu nutzen und eine einheitliche Signalisation zu erreichen, wird das System der Schilder der Velofreizeitroutes von SchweizMobil (Kanton)

übernommen. Bei komplexen Situationen können als zusätzliche Orientierung punktuell Bodenmarkierungen angebracht werden.



Abb. 2: Wegweiser für die Signalisation der Veloverbindungen

4. Projektkoordination

Bei der Erarbeitung des Signalisationskonzepts wurden Pro Velo Bern, SchweizMobil, Bern Welcome und auch das Tiefbauamt des Kantons Bern sowie die Gemeinde Köniz einbezogen. Für die Umsetzung haben sich zudem die Gemeinden Ittigen, Kirchlindach, Bolligen, Muri-Gümligen, Wohlen und Ostermundigen dem Projekt angeschlossen. Dank der koordinierten Umsetzung können die Durchgängigkeit der Verbindungen und die Einheitlichkeit der Signalisation für die Region Bern gewährleistet sowie der Zeitpunkt der Umsetzung abgestimmt werden. Die Kommunikation über die Umsetzung der neuen Signalisation soll gemeinsam und koordiniert mit den Nachbargemeinden erfolgen (siehe Kapitel 7).

Gemäss Sachplan Velowegnetz des Kantons münden die kantonalen Veloverbindungen in die städtischen Velohaupttrouten. Dadurch werden zukünftig auch Velofahrer*innen aus einem grösseren Umkreis mithilfe der klaren und einheitlichen Signalisation geleitet.

5. Projektorganisation

Die Projektleitung liegt bei der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Verkehrsplanung). Das Projektteam besteht aus Vertreter*innen der Verkehrsplanung, Tiefbau Stadt Bern, dem kantonalen Tiefbauamt, der Gemeinde Köniz sowie einer externen Unterstützung. Im erweiterten Projektteam sind alle beteiligten Nachbargemeinden vertreten. Für einzelne Signalstandorte werden bei Bedarf weitere betroffene Fachbereiche miteinbezogen (beispielsweise Denkmalpflege etc.). Für die Umsetzung der Signalisation ist Tiefbau Stadt Bern im Lead.

6. Terminplan

Zum heutigen Zeitpunkt ergibt sich folgender Terminplan:

Kreditbeschluss durch den Stadtrat
Vorbereitungsarbeiten, Bestellung Material
Start Umsetzung gemeinsam mit Nachbargemeinden

1. Quartal 2026
2./3. Quartal 2026
ab 4. Quartal 2026

7. Kommunikation

Nach den Kreditentscheiden durch die zuständigen Organe informieren die beteiligten Gemeinden mit inhaltlich abgestimmten Medienmitteilungen über das Projekt. Der Start der Umsetzung wird den Quartierorganisationen vorangekündigt und eine weitere gemeinsame Medienmitteilung mit allen beteiligten Gemeinden soll zum Start der Signalisationsarbeiten informieren.

8. Kosten

Der vorliegende Kredit setzt sich aus dem bereits durch den Gemeinderat genehmigten Projektierungskredit sowie den Realisierungskosten zusammen:

8.1 Projektierungs- und Realisierungskosten

Projektierungskosten*	Fr.	140 000.00
Honorare	Fr.	55 000.00
Material, (De-)Montage	Fr.	200 000.00
Reserve**	Fr.	25 000.00
Total Kosten Projektierung und Realisierung	Fr.	420 000.00

* Der Projektierungskredit von Fr. 140 000.00 wurde im Sommer 2024 vom Gemeinderat in eigener Kompetenz genehmigt.

** Da es sich nicht um ein klassisches Bauprojekt handelt, wird kein Beitrag in die Spezialfinanzierung Kunst im öffentlichen Raum (SF KiöR) eingelegt.

Die Schätzung der Materialkosten beruht auf der Berechnung der Anzahl Schilder pro Schildtyp sowie weiterem Montagematerial aufgrund einer provisorischen Offerte. Die Montage- und Demontearbeiten werden von Tiefbau Stadt Bern ausgeführt. Die Kostenschätzung betrifft nur die Kosten für die Stadt Bern, die Nachbargemeinden beantragen zeitgleich ihre eigenen Kredite für die Realisierung.

8.2 Folgekosten

8.2.1 Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	420 000.00	378 000.00	336 000.00	42 000.00
Abschreibung 10%	42 000.00	42 000.00	42 000.00	42 000.00
Zins 1.3%	5 460.00	4 915.00	4 370.00	545.00
Kapitalfolgekosten	47 460.00	46 915.00	46 370.00	42 545.00

Signalisationen werden nach gängiger Praxis mit 10% abgeschrieben.

8.2.2 Betriebsfolgekosten

Der Unterhalt wird über das laufende Unterhaltsbudget finanziert.

9. Beiträge Dritter

Ein finanzieller Beitrag im Umfang von 50% über das Agglomerationsprogramm 1. Generation Massnahmenpaket «Schliessen von Netzlücken» wird aktuell geprüft. Allfällige Beiträge Dritter werden direkt über die Investitionsrechnung verbucht und reduzieren die Investitionssumme.

10. Klimaverträglichkeitsbeurteilung

Die geplanten Massnahmen zielen auf eine Verbesserung der Infrastruktur für den Veloverkehr ab. Diese tragen dazu bei, den Veloverkehr zu fördern und die Verlagerung auf die CO₂-arme Mobilität zu erreichen. Somit wird ein positiver Beitrag an die Zielerreichung des Absenkpfeils des Klimareglements geleistet. Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Fuss- und Veloverkehr, auf welche die Massnahmen des vorliegenden Kredit-antrags abzielen, ist ein Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Mobilität gemäss Artikel 4 Abs. 2 Bst. b des Klimareglements und zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe gemäss Artikel 4 Abs. 2 Bst. d. Insgesamt ist die Vorlage daher mit den Zielen des Klimareglements vereinbar.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Signalisation Veloverbindungen; Realisierungskredit.
2. Er bewilligt für die Umsetzung des Projekts Signalisation Veloverbindungen einen Realisierungskredit von Fr. 420 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto IN580-001130 (Gemeinkostensammler GS580-IK-000002). Der vom Gemeinderat bewilligte Projektierungskredit ist darin enthalten.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 17. Dezember 2025

Der Gemeinderat