



# Vorbereitung der Velo-Offensive

Synthesebericht verwaltungsinterner Prozess

Vom Gemeinderat zur Kenntnis genommen am 2. Dezember 2015

---

**Herausgeberin:** Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Verkehrsplanung, Zieglerstrasse 62, Postfach, 3001 Bern, Telefon 031 321 70 10, Fax 031 321 70 30, [verkehrsplanung@bern.ch](mailto:verkehrsplanung@bern.ch), [www.bern.ch/verkehrsplanung](http://www.bern.ch/verkehrsplanung) ● **Bericht:** Spurgruppe der Velo-Offensive ● **Bern, September 2015**

---

# Inhalt

<b>1 Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>2 Ausgangslage und Ziele</b>	<b>7</b>
Wo steht Bern bei der Veloförderung?	7
Velofahren - Gesundheitsförderung als positiver Nebeneffekt	8
Velo-Offensive: Vorgehen, Auftrag und Ziele	9
<b>3 Arbeitsgruppen und Projektorganisation</b>	<b>11</b>
Arbeitsgruppe Velo- und Mobilitätskultur	12
Arbeitsgruppe Dienstleistungen und Fördermassnahmen	17
Arbeitsgruppe Veloabstellplätze	20
Arbeitsgruppe Technische, planerische und juristische Aspekte	23
Arbeitsgruppe Miteinander Velo und ÖV	25
Projektorganisation	27
<b>4 Laufende Massnahmen</b>	<b>29</b>
Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (Verkehrsplanung)	29
Fachstelle Mobilitätsberatung (Amt für Umweltschutz)	32
<b>5 Grössere Velo-Infrastrukturprojekte</b>	<b>33</b>
Velohaupttrouten	33
Netzlücke: Fuss- und Veloverkehrsbrücke Breitenrain-Länggasse	36
Winterdienst auf Velohaupttrouten	36
Veloverleihsystem	37
Weitere Infrastrukturprojekte	37
<b>6 Kommunikation</b>	<b>39</b>
<b>7 Weiteres Vorgehen: Start der Velo-Offensive gegen aussen</b>	<b>42</b>
Fördermassnahmen und Projektorganisation	42
Externe Partizipation	43
Kommunikation	44
Einbezug Gemeinderat	44
Einbezug Stadtrat	45
<b>8 Kosten und Finanzierung</b>	<b>46</b>
<b>9 Empfehlungen für die Anträge an den Gemeinderat und den Stadtrat</b>	<b>47</b>

# 1 Zusammenfassung

Soll der in der Stadt Bern prognostizierte Mehrverkehr auf nachhaltige und stadtverträgliche Weise abgewickelt werden, ist es unerlässlich, dass ein signifikanter Teil davon mit dem Velo aufgefangen wird. Der Gemeinderat hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, den Veloanteil am Verkehr der Stadtbevölkerung bis 2030 von 11% auf 20% zu steigern. Diese angestrebte Steigerung ist durchaus ambitioniert. Andere Städte wie München zeigen aber, dass das Ziel erreicht werden kann. Um die Voraussetzungen dafür zu schaffen, hat der Gemeinderat im Oktober 2014 die Erarbeitung einer Velo-Offensive in Auftrag gegeben.

Innerhalb der Stadtverwaltung wurden dazu fünf direktionsübergreifende Arbeitsgruppen gebildet, welche die Veloförderung – über die bereits laufenden Projekte hinaus - aus unterschiedlichen Perspektiven betrachteten und verschiedene Fokusthemen bearbeiteten. Die Arbeitsgruppen wurden in folgende Themenfelder unterteilt: „Velo- und Mobilitätskultur“, „Dienstleistungen und Fördermassnahmen“, „Veloabstellplätze“, „Technische, planerische und juristische Aspekte“ sowie „Miteinander Velo und ÖV“. Zu den Arbeiten in den Arbeitsgruppen kamen regelmässige und rege besuchte Mittagsveranstaltungen (sogenannte „Echoräume“), an welchen die Arbeitsgruppen ihre Ideen präsentierten und zur Diskussion stellten.

Die Vorarbeiten zur Velo-Offensive haben gezeigt, dass ein fokussiertes Vorgehen der Stadtverwaltung unerlässlich ist, um den Veloverkehr mit der gewünschten Wirkung fördern zu können: Die zuständigen Stellen sollen sich an der gleichen Strategie und den gleichen Zielen orientieren sowie eine Kultur etablieren, die dem Velo eine zentrale Bedeutung in der städtischen Verkehrspolitik einräumt. Dies jedoch nicht nur mit Fokus auf eine Verkehrspolitik im engeren Sinne, sondern mit einem interdisziplinären Ansatz: Velofahren ist darüber hinaus gesund, ökologisch, ökonomisch, leise, platzsparend, stadtverträglich und sportlich. Gelingt eine dergestalt fokussierte und über die verschiedenen Disziplinen hinweg etablierte Förderung des Velos, können Synergien geschaffen und gegenüber dem heutigen „Flickwerk an Einzelmassnahmen“ ein deutlicher Mehrwert erzielt werden. Dazu konnte im Rahmen der Vorarbeiten für die Velo-Offensive eine gute verwaltungsinterne Grundlage geschaffen werden; es wurde eine Dynamik spürbar, deren Fortsetzung sich nach Auffassung der Beteiligten lohnt: Der Aufbau einer eigentlichen Velo-Kultur ist sowohl gegen innen (Stadtverwaltung) wie auch gegen aussen (Bevölkerung, Politik, Wirtschaft, Interessenverbände) zentral für den avisierten Ausbau des Veloanteils.

Weiter haben die Vorarbeiten für die Velo-Offensive bestätigt, dass ein gezielter Ausbau der Veloinfrastruktur für die Steigerung des Veloanteils unerlässlich ist. Deshalb sind bereits verschiedene Infrastrukturprojekte ausgelöst bzw. in Planung:

- Optimierung der Veloverbindungen: radiale und tangentielle Velohaupttrouten; Schliessen der Netzlücke mit der neuen Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse;
- Einführung eines Veloverleihsystems;
- weitere kleinere und mittlere Infrastrukturvorhaben (Velogegenverkehr Speichergasse und Schwarztorstrasse, Ausbau Velostation Schanzenbrücke, Velohauslieferdienst etc.).

Aus den verschiedenen Arbeitsgruppen sind konkrete Massnahmenvorschläge entstanden. Diese ergänzen die laufenden Infrastrukturprojekte sowie die über die Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs abgewickelten „ordentlichen“ Velofördermassnahmen. Die Ergebnisse der Arbeiten sowie die vorgeschlagenen Massnahmen sind jeweils in einem Bericht der Arbeitsgruppen dokumentiert. Der vorliegende Synthesebericht fasst diese Einzelberichte zusammen.

Die insgesamt vorgeschlagenen Massnahmen haben unterschiedliche Zeithorizonte: Im Zentrum des vorliegenden Berichts stehen die Massnahmen für die Jahre 2015-2017 (Phase 2 der Velo-Offensive), unterteilt in Sofortmassnahmen (Umsetzung oder Auslösung bis Ende 2015; teilweise bereits erfolgt) und Massnahmen für die Jahre 2016 und 2017. Diese Massnahmen erfordern teilweise Kreditbeschlüsse von Gemeinde- oder Stadtrat, teilweise können sie auf Ebene der zuständigen Direktionen ausgelöst werden. Soweit es sich nicht um grössere Infrastrukturprojekte handelt, werden sie praktisch ausnahmslos über die Spezialfinanzierung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) finanziert. Im Anhang findet sich eine Übersicht über alle geplanten Veloförderungsmassnahmen.

Wie der Mikrozensus 2005 zeigt, hat die Velonutzung bei Kindern und Jugendlichen zwischen 1994 und 2005 besonders stark abgenommen. Damit der Veloanteil – auch längerfristig – markant erhöht werden kann, müssen Kinder und Jugendliche schon früh mit dem Velo vertraut gemacht werden. Investitionen in die Infrastruktur (z.B. in Form von sichereren Velorouten) werden sich auch positiv auf die jüngsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auswirken.

Aus kommunikativer Sicht wird für das weitere Vorgehen wichtig sein, künftig die Gesamtheit der Veloförderungsmassnahmen unter dem Titel „Velo-Offensive“ laufen zu lassen. Eine künstliche Unterteilung in Massnahmen, die direkt im Rahmen der Vorarbeiten zur Velo-Offensive entstanden sind und solchen, die losgelöst davon laufen, ist für Aussenstehende nicht nachvollziehbar. Dem Gemeinderat wird im Rahmen des vorliegenden Berichts aber aufgezeigt, welchen Ursprung die geplanten Massnahmen jeweils haben. Ein zentrales kommunikatives Mittel wird zudem eine eigentliche Kampagne sein, welche für die Jahre 2017/2018 geplant ist. Erfolgreiche Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass damit ein entscheidender Beitrag zur Etablierung einer breit getragenen Velo-Kultur geleistet werden kann.

Die an den Vorarbeiten zur Velo-Offensive Beteiligten sind überzeugt, dass für die Veloförderung der kommenden Jahre ein gebündeltes und interdisziplinäres Vorgehen Sinn macht, welches sowohl den Aufbau einer Velo-Kultur wie auch den gezielten Ausbau der Velo-Infrastruktur im Auge hat. Damit kann der Veloförderung der benötigte zusätzliche Schub gegeben werden, um den seit 2005 bei 11% stagnierenden Veloanteil bis 2030 auf 20% anzuheben. Dazu wird dem Gemeinderat folgendes weiteres Vorgehen empfohlen:

Mit der Kenntnisnahme des vorliegenden Berichts soll der Gemeinderat den Start der Velo-Offensive „gegen aussen“ auslösen (Phase 2; vgl. dazu im Detail Kapitel 7). Diese Phase beinhaltet einerseits die Umsetzung von konkreten Einzelmassnahmen, andererseits die Durchführung eines externen Partizipationsprozesses mit Interessenvertretungen, Quartierorganisationen, politischen Parteien, veloaffinen Kreisen, Wirtschaftskreisen und weiteren Interessierten; damit soll der Velo-Offensive ein breiter Boden gegeben werden. Die Phase 2 dauert bis Ende 2017. Für die Auslösung der Phase 2 sind Kreditbeschlüsse des Gemeinderats sowie die Verabschiedung einer Kreditvorlage zuhanden des Stadtrats erforderlich (vgl. Kapitel 9).

In der zweiten Jahreshälfte 2017 wird sodann unter Berücksichtigung der gemachten Erfahrungen das weitere Vorgehen für die Velo-Offensive ab 2018 (Phase 3) ausgearbeitet und dem Gemeinderat zur Genehmigung unterbreitet.

Parallel zur Velo-Offensive werden dem Gemeinderat zuhanden des Stadtrats zwei auf die Velo-Offensive abgestimmte Vorlagen zum Reglement RFFV unterbreitet: Einerseits die Berichterstattung RFFV für die Jahre 2013-2015 mitsamt dem Programm für die Jahre 2016-2017, andererseits eine Vorlage für die im Reglement alle 5 Jahre vorgesehene Überprüfung der Spezialfinanzierung RFFV verbunden mit punktuellen Anpassungsvorschlägen für das Reglement (Teilrevision).

## 2 Ausgangslage und Ziele

### Wo steht Bern bei der Veloförderung?

Im Jahr 1999 haben sich die Stimmberechtigten der Stadt Bern mit der Annahme des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) für eine Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern ausgesprochen. Das Reglement verlangt, dass die Gemeinde den „Fuss- und Veloverkehr sowie die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer“ fördert. Konkret sollen Massnahmen zum Aufbau und zur Vervollständigung eines Netzes von attraktiven Fuss- und Veloverbindungen im gesamten Stadtgebiet und zur Bereitstellung von genügend attraktiven öffentlichen Veloabstellplätzen umgesetzt und die Quartiere durch Fuss- und Veloverbindungen intern erschlossen und untereinander verbunden werden (vgl. Art 1-3 RFFV). Das RFFV war auch die Grundlage für die Schaffung einer Fachstelle Fuss- und Veloverkehr und einer entsprechenden Spezialfinanzierung. Die Fachstelle ist integriert in die städtische Verkehrsplanung und seit 2001 aktiv. Die Spezialfinanzierung, mit welcher spezifische Massnahmen zur Förderung des Fuss und Veloverkehrs sowie die Sach- und Personalkosten der Fachstelle finanziert werden, wird mit jährlichen 1.25 Mio. Franken gespeisen. Über die Tätigkeiten der Fachstelle wird dem Stadtrat periodisch Bericht erstattet; letztmals mit GRB 2012-1845 vom 12. Dezember 2012.

Bern ist trotz der herrschenden Höhenunterschiede eine geeignete Stadt zum Velofahren: Die Grösse ist überschaubar, das Stadtbild attraktiv, die Wege sind in der Regel kurz, und man ist schnell im Grünen. Dennoch fahren zurzeit noch verhältnismässig wenig Bernerinnen und Berner mit dem Velo zur Arbeit, an die Uni, zum Einkaufen oder ins Restaurant. Im Vergleich zu anderen Städten im In- und Ausland ist der – seit 2005 stagnierende - Veloanteil trotz der in den vergangenen Jahren gestützt auf das RFFV umgesetzten Massnahmen mit 11% relativ bescheiden (Basel 16%, München 17%).

Was vielfach fehlt, ist eine durchgängige, sichere und komfortable Infrastruktur für den Veloverkehr sowie eine Selbstverständlichkeit der Bernerinnen und Berner zur regelmässigen Velonutzung. In vielen Köpfen ist das Velo noch kein gleichwertiges Verkehrsmittel und keine echte Alternative zum motorisierten Individual- und öffentlichen Verkehr. Insbesondere die gefühlte Sicherheit, welche bei einigen Zielgruppen sehr tief liegt, hindern viele Menschen am Umstieg auf den Velosattel.

Vor diesem Hintergrund muss festgehalten werden, dass von einer fokussierten Velo- und Mobilitätskultur zurzeit noch nicht gesprochen werden kann. Es gibt zwar viele verschiedene Aktivitäten, wie beispielsweise ein punktueller Infrastrukturausbau bzw. -verbesserungen, Anlässe wie der jährlich stattfindende "Autofreie Sonntag" mit Aktionen rund um und für das Velo oder auch die jährliche Teilnahme der Stadtverwaltung Bern an der Aktion "bike to work". Diese Aktivitäten sind jedoch oft nicht eng aufeinander abgestimmt, was die Veloförderung teilweise zum Flickwerk macht. Es fehlt eine Gesamtsicht auf die Veloförderung und eine gemeinsame directionsübergreifende Strategie. Bern wird dadurch von einem beträchtlichen Teil der Bevölkerung noch nicht als konsequent agierende Velostadt wahrgenommen. Dies beweist z.B. die durchschnittliche Rangierung bei der Velostädte-Umfrage 2014 von Pro Velo: Obwohl Bern unter den sechs Schweizer Grossstädten auf Rang 3 liegt, ist die Stadt nur gerade auf Rang 18 von allen 28 bewerteten Städten eingestuft worden.

Ebenso steht aber fest, dass in Bern ein grosses, schlummerndes Potenzial zur vermehrten Velonutzung besteht: Über 50% der Berner Haushalte sind autofrei und viele der täglich zurückgelegten Wege sind lediglich bis zu fünf Kilometer lang und daher ideale Velodistanzen. Mit der zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrrädern vergrössert sich der "Veloradius" nochmals beträchtlich.

Mit einer umfassenden, interdisziplinären und directionsübergreifenden Strategie soll deshalb in den kommenden Jahren ein Fokus auf die Veloförderung gelegt werden, dazu dient die Velo-Offensive. Dabei gilt es im Auge zu behalten, dass die Veloförderung nicht in Konkurrenz zu den übrigen nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilitätsformen, insbesondere dem öffentlichen Verkehr und dem Fussverkehr, stehen darf. Vielmehr sind die Koexistenz im Verkehr und der gegenseitige Respekt unter den Verkehrsteilnehmenden das Ziel.

Ein besonderes Augenmerk verdient die Kategorie der Jugendlichen und der Kinder: Denn erstens hat bei Ihnen die Fahrradnutzung in den letzten Jahren am stärksten abgenommen. Laut Mikrozensus 2005 hat sich zwischen 1994 und 2005 der Anteil der mit dem Velo zurückgelegten Wege bei Kindern und Jugendlichen um mehr als 40 Prozent reduziert. Zweitens stehen die Jugendlichen für die Zukunft: Soll der Veloanteil längerfristig erhöht werden, müssen künftige Generationen früh an das Velo herangeführt und langfristig an dieses „gebunden“ werden. Die Velo-Offensive soll deshalb auch Massnahmen formulieren, die speziell auf Kinder und Jugendliche ausgerichtet sind.

Bei Kindern und Jugendlichen fehlt es nicht am Grundinteresse fürs Velofahren. Es wird vermutet, dass der Rückgang der Velonutzung mit negativen Erlebnissen mit dem Fahrrad (Fahrraddiebstahl, Gefahrensituationen) und mit dem gut ausgebauten öffentlichen Verkehr zusammenhängt. Eine fundierte Untersuchung, weshalb die Fahrrad-Nutzung bei Kindern und Jugendlichen derart stark zurückgegangen ist, liegt aber nicht vor. Im Rahmen der Velo-Offensive wird deshalb eine Studie in Auftrag gegeben, welche die Gründe für den Rückgang der Velonutzung bei Kindern und Jugendlichen untersucht (vgl. Kapitel 3, Arbeitsgruppe Dienstleistungen und Fördermassnahmen).

## **Velofahren - Gesundheitsförderung als positiver Nebeneffekt**

Velofahren ist gesundheitsfördernd: Regelmässiges Velofahren fördert das Wohlbefinden, die Leistungsfähigkeit sowie den Stressabbau. Die Benützung des Velos lässt sich in den Alltag integrieren und das empfohlene Mindestmass an Bewegung pro Tag von 30 Minuten kann z.B. auf dem Arbeitsweg absolviert werden, ohne dass dafür wertvolle Freizeit geopfert werden muss.

So kann mit 30 Minuten täglicher Aktivität das Risiko für eine Vielzahl verbreiteter Gesundheitsprobleme wesentlich reduziert werden. Zu nennen sind: Herz-Kreislaufkrankungen, Diabetes, Übergewicht, muskuloskelettale Erkrankungen, Depression und Angstsymptome oder Brust- und Darmkrebs. Neuere Forschungsarbeiten zeigen auch eine präventive Wirkung gegenüber der Entwicklung einer Alzheimer Erkrankung. Besonders Menschen, die täglich im Büro arbeiten, bewegen sich oft zu wenig. Dabei reichen 30 Minuten täglich, um die individuelle Gesundheit zu fördern.

Nebst dem direkten Effekt auf die Gesundheit übt das Velofahren auch einen indirekten Effekt über eine verminderte Umweltbelastung aus. Durch die Abnahme der Schadstoffemissionen

verringert sich die Luftbelastung und schont dadurch die Atemwege und führt insgesamt zu einer Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt Bern.

Obwohl gemäss einer europäischen Studie die Unfallwahrscheinlichkeit pro Km für die Arbeitswege, welche auch mit dem Velo gemacht werden können (keine Autobahnen) für die Altersgruppe der 18 bis 50-jährigen mit dem Velo tiefer als mit dem Auto ist, gilt es den Sicherheitsbedenken Rechnung zu tragen. Dies kann mit der Förderung von sicheren Infrastrukturen, Velofahrkursen, der Verbesserung der Sichtbarkeit von Velofahrenden oder dem Tragen von Velohelmen geschehen. Schliesslich haben fittere Personen, die sich regelmässig bewegen, weniger andere Unfälle (nicht im Verkehr) wie z.B. Sturz- und Stolperunfälle an der Arbeit und/oder zuhause!

Die Veloförderung ist für Arbeitgeber eine kostengünstige Massnahme, um das Wohlbefinden und die Gesundheit ihrer Mitarbeitenden effektiv zu fördern und dabei teilweise hohe Kosteneinsparungen zu erzielen. Gemäss einer Studie von Mauch und Balthasar (2007) werden pro erwerbstätige Person, die sich neu regelmässig bewegt direkte Behandlungskosten von Fr. 647.00 pro Jahr sowie Nettoproduktionsausfallkosten von Fr. 97.00 eingespart.<sup>1</sup>

## **Velo-Offensive: Vorgehen, Auftrag und Ziele**

Zukünftig werden die Mobilitätsbedürfnisse mit den wachsenden Bevölkerungszahlen und unseren Lebensstilen steigen. Um insbesondere den prognostizierten Mehrverkehr<sup>2</sup> in Bern aufzunehmen, ist es wichtig, den Veloverkehr verstärkt zu fördern. Aus diesem Grund hat der Gemeinderat im Oktober 2014 beschlossen, eine Velo-Offensive zu erarbeiten. Gestützt darauf wurde der verwaltungsinterne Prozess zur Vorbereitung der Velo-Offensive in Angriff genommen (Phase 1). Die Überlegungen aus der Velo-Offensive sind in den parallel laufenden Prozess STEK 2015 eingeflossen. Das Ziel ist hier wie dort, den Veloanteil am Verkehr der Stadtbevölkerung von 11% auf 20% im Jahr 2030 zu erhöhen.

Dieses Ziel soll mit der Velo-Offensive erreicht werden. Damit soll der gestützt auf das Reglement und die Spezialfinanzierung RFFV laufenden Veloförderung in den kommenden Jahren der erforderliche Zusatz-Schub verliehen werden, damit die ambitionierten Ziele auch tatsächlich erreicht werden können. Dabei kommt der Stadtverwaltung eine wichtige Vorreiterrolle zu. Alle betroffenen Stellen wurden deshalb in der verwaltungsinternen Vorbereitungsphase der Velo-Offensive für das Thema Velo sensibilisiert und bestehende Interessenskonflikte wurden diskutiert. Dazu wurden fünf verschiedene Arbeitsgruppen definiert, welche Massnahmen in unterschiedlichen Themenbereichen und mit unterschiedlichen Ansätzen erarbeiteten. Um einen regelmässigen Austausch zwischen den Arbeitsgruppen gewährleisten zu können, wurden sogenannte Echoraum-Veranstaltungen durchgeführt, die sehr gut besucht waren. Die Organisation wurde in Anlehnung an die in Bern üblichen Projektorganisationen aufgebaut. So werden die Arbeitsgruppen von einem Gesamtprojektteam (GPT) geleitet, welches aus der Gesamtprojektleitung sowie den Arbeitsgruppenleitern besteht. Das GPT wiederum untersteht der Spurguppe, welche die Aufträge erteilt und die Arbeiten steuert. Die direktionsübergreifende Zu-

---

<sup>1</sup> Quelle: Mauch, Corine und Andreas Balthasar (2007): Volkswirtschaftlicher Nutzen von Präventionsprogrammen im Bereich Gesundheit. Bericht zuhanden der Sektion Gesundheit des BAG, Luzern

<sup>2</sup> Erwartete Zunahme der Verkehrsleistung (Region Bern-Mittelland) bis 2030: rund 20 % (in Mio. Personen- bzw. Fahrzeugkilometer). Quelle: RGSK I, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2012.

sammenarbeit war eine durchwegs positive Erfahrung und es konnte ein gemeinsames Verständnis für die Chancen und die Möglichkeiten einer gezielten Veloförderung geschaffen werden.

Der vorliegende Synthesebericht informiert über die Resultate des verwaltungsinternen Vorbereitungsprozesses und empfiehlt dem Gemeinderat das weitere Vorgehen für den Start der Velo-Offensive „gegen aussen“ (Phase 2; vgl. Kapitel 7). Diese beinhaltet neben der Auslösung und Umsetzung von Massnahmen insbesondere auch einen externen Partizipationsprozess, um der Velo-Offensive einen breiten Boden zu geben. Die Phase 2 dauert bis Ende 2017. In der zweiten Jahreshälfte 2017 wird das weitere Vorgehen für die Velo-Offensive ab 2018 (Phase 3) ausgearbeitet und dem Gemeinderat zur Genehmigung unterbreitet.



**Abbildung 1 Vorgehen Velo-Offensive**

### 3 Arbeitsgruppen und Projektorganisation

Im Rahmen der Vorbereitung der Velo-Offensive wurden in fünf verschiedenen Arbeitsgruppen nach einem interdisziplinären Ansatz mögliche Veloförderungsmassnahmen diskutiert (Abbildung 2). Aus den Arbeitsgruppen sind je Berichte entstanden, die nachfolgend zusammengefasst werden. Im Anhang findet sich zudem eine Übersichtstabelle mit den vorgeschlagenen Massnahmen; soweit dazu keine Kreditbeschlüsse übergeordneter Organe erforderlich sind, wurde die Umsetzung teilweise bereits eingeleitet.

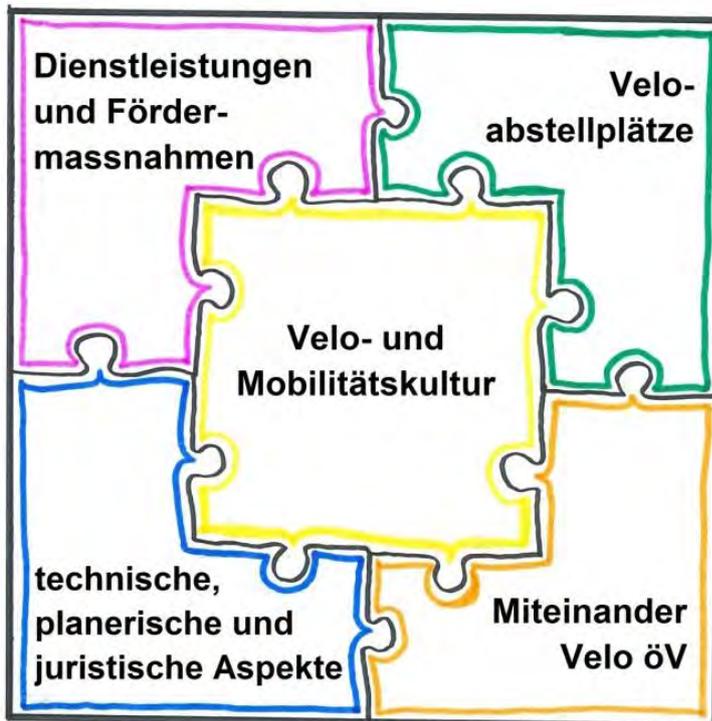


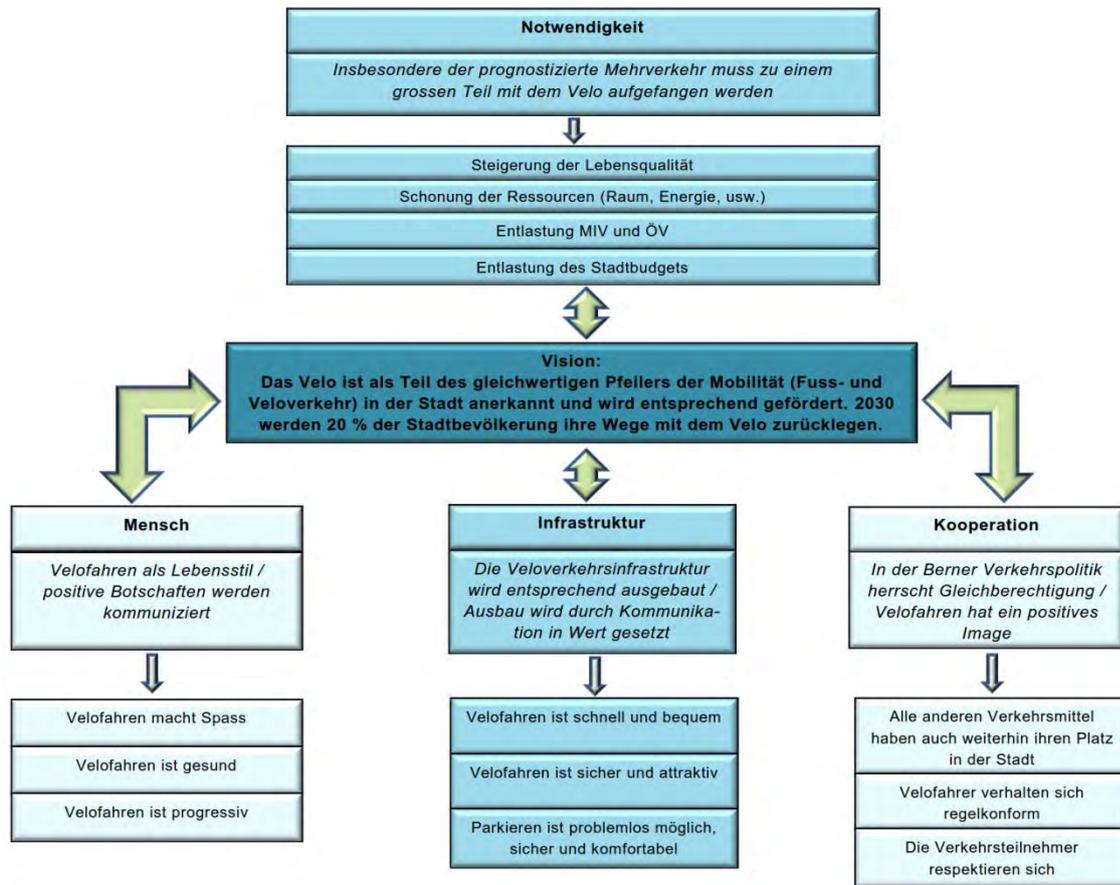
Abbildung 2 Die Arbeitsgruppen der Velo-Offensive

## **Arbeitsgruppe Velo- und Mobilitätskultur**

Federführung Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie (Amt für Umweltschutz)

Aus der Situationsanalyse der Arbeitsgruppe geht hervor, dass die Velo- und Mobilitätskultur in Bern zurzeit noch nicht ausreichend koordiniert ist. Viele bereits bestehende Velofördermassnahmen sind oft nicht eng aufeinander abgestimmt und es fehlt eine klar erkennbare gemeinsame Strategie. Die Arbeitsgruppe definierte daher als ersten Schritt einen gemeinsamen Konsens mit der Frage der Notwendigkeit der Veloförderung im Zentrum: Soll der zu erwartende Mehrverkehr auf nachhaltige und stadtverträgliche Weise abgewickelt werden, ist es unerlässlich, dass ein Teil davon mit dem Velo aufgefangen wird. Denn das Velo ist im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln platzsparend, leise, emissionsfrei im Betrieb, kostengünstig und gesundheitsfördernd. Um eine koordinierte Velo- und Mobilitätskultur zu etablieren, müssen sich die zuständigen Stellen an der gleichen Strategie und den gleichen Zielen orientieren und selbst aktiv mit gutem Beispiel vorangehen. Zudem ist es unerlässlich, dass parallel dazu auch Infrastrukturausbauten und Kommunikationsaktivitäten laufen. Das Velo wird von der Bevölkerung heute oft noch nicht als echte Alternative zu den anderen Verkehrsmitteln gesehen. Das Ziel ist es, die bestehende Mobilitätskultur zu einer Velo-affinen Kultur zu verändern, was aber nicht heissen soll, dass die anderen Verkehrsmittel keinen Platz mehr in der Stadt haben. Kultur bedeutet vielmehr Koexistenz im Verkehr und gegenseitiger Respekt unter den Verkehrsteilnehmenden. Um eine solche Kultur zu etablieren, muss einerseits ein gemeinsamer Konsens gefunden, andererseits eine positive Grundstimmung erzeugt werden. Das Velo muss ins Zentrum rücken. Velofahren soll als positiv, sicher und selbstverständlich wahrgenommen werden und dementsprechend einen hohen Stellenwert erhalten. Die Bevölkerung und Wirtschaft soll von Anfang an aktiv in den Prozess miteinbezogen werden. Ausserdem braucht die Veloförderung über Jahre hinweg einen festen und prominenten Platz in den Legislaturzielen des Berner Gemeinderates.

Ein vermehrter Veloverkehr führt zu einer Steigerung der Lebensqualität, schont die Ressourcen und entlastet durch die beispielsweise geringere Belastung der Infrastrukturanlagen auch das Stadtbudget (Abbildung 3).



**Abbildung 3 gemeinsamer Konsens: Die Abbildung zeigt die Notwendigkeit der Veloförderung für eine nachhaltige Mobilitätskultur auf.**

Eine Velo- und Mobilitätskultur ist geprägt von verschiedenen Elementen, wie dem städtischen Raum, der Politik, Planung und der zur Verfügung stehenden Infrastruktur, der Kommunikation aber auch der Lebensstile etc. Eine Velo- und Mobilitätskultur entsteht, verändert sich und lebt erst aus dem Zusammenspiel dieser Elemente.

## Elemente einer Berner Velo-/Mobilitätskultur

<p><b>Politik und Planung/Infrastruktur</b></p> <p><i>Stand:</i> ÖV priorisiert, sehr gut ausgebaut und sehr beliebt</p> <p><i>Ziele:</i> Klares Bekenntnis (auch finanziell) zur Veloförderung und zu einer stadtverträglichen Mobilität Velo in der Planung prioritär behandeln (Nachholbedarf) Alle Verkehrsmittel haben ihre Berechtigung (aber nicht alle überall) Vom „Flickwerk“ zur Einheit (Infrastrukturausbau, Anpassungen beim Verkehrsregime, Verkehrssicherheit, usw.)</p>	<p><b>Städtischer Raum / gebaute Stadt</b></p> <p><i>Stand:</i> Bern ist ein guter Ort zum Velofahren (Topografie, Grösse, Orientierung, attraktives Stadtbild); begrenzter Platz erzeugt Nutzungskonflikte -&gt; Priorisierungen nötig</p> <p><i>Ziele:</i> Platz fürs Velo muss geschaffen werden -&gt; Neuaufteilung der Verkehrsfläche (Konflikte minimieren) Zugänglichkeiten neu denken</p>
<p><b>Ansätze zur Veränderung von Mobilitätskultur</b></p> <p>Langer Atem Glaubwürdige Vorbilder Bernbezug Nach Worten auch Taten -&gt; Resultate erzeugen und sichtbar machen Kooperationen schaffen Sich mit den Besten messen -&gt; Bern wird zu einer echten Velostadt Mut zum Unkonventionellen</p>	
<p><b>Kommunikation</b></p> <p><i>Stand:</i> Zu wenig Werbung; zurückhaltende, rationale Kommunikation; keine übergreifende Kommunikation; Begriff Langsamverkehr vs. Velo als schnellstes Verkehrsmittel in der Stadt</p> <p><i>Ziele:</i> Notwendigkeit resp. gemeinsamer Konsens zur Veloförderung kommunizieren Mobilitätskultur kommunikativ schaffen (keine Verteufelung MIV, sondern Vorzüge Velo; Respekt unter den Verkehrsteilnehmenden; positive Botschaften) Zielgruppengerechte Kommunikation</p>	<p><b>Lebensstile und Orientierungen</b></p> <p><i>Stand:</i> Nutzenorientiert (ÖV-affine Bevölkerung); grosses Potential (über 50 % autofreie Haushalte); Berner Mentalität/Charme und Velo – ein ideales Paar</p> <p><i>Ziele:</i> Velo als Selbstverständlichkeit, immer und überall verfügbar, gehört zum Stadtbild Veranstaltungen mit dem Thema Velo gehören zur Freizeitbeschäftigung Velo – die Freiheit nehm' ich mir Pragmatismus in der Verkehrsmittelnutzung Teilen statt besitzen</p>

### Abbildung 4 Elemente einer Berner Velo- und Mobilitätskultur

Eine Kultur kann man nicht verordnen oder rasch herbeiführen. Diese muss sich entwickeln. Es braucht Massnahmen aus allen Bereichen und insbesondere einen langen Atem. Gefragt sind zum Beispiel eine Raumbedarfsaktion, eine Logo mit Bernbezug, der Einsatz von Cargo-Bikes anstelle von Autos in der Verwaltung, verschiedene Anlässe im Rahmen des Velos und so weiter, damit es dereinst gelingt, dass Bern mit dem Velo so selbstverständlich assoziiert wird, wie mit dem Marzili, BSC Young Boys oder den Bären. Die Berner Mentalität und der Berner Charme sind nahezu ideale Voraussetzungen für die Etablierung einer Velokultur. Der Stadt selber kommt dabei eine wichtige Vorreiterrolle zu.



**Abbildung 5 Umsetzung einer Sofortmassnahme der Arbeitsgruppe Velo- und Mobilitätskultur: Der Gemeinderat nimmt am Bike-to-work Wettbewerb im Sommer 2015 teil. Bild: Copyright Stadt Bern**

Um die Velokultur in Bern zu verstärken, wurden verschiedene Aktionen und Handlungsweisen ausgearbeitet:

### Sofortmassnahmen

- Durch die jährliche Teilnahme des Gemeinderats an der "Bike to work"-Aktion agiert die Stadtverwaltung als Vorbild für die Bernerinnen und Berner.

### Massnahmen 2016 / 2017

- Über eine "Raumbedarfsaktion" soll der Berner Bevölkerung die Notwendigkeit einer Förderung des Velos aufgezeigt werden.
- Durch die Schaffung eines Anreizsystems für Mitarbeitende, die mit dem Velo zur Arbeit kommen, fördert die Stadt intern zusätzlich die Velonutzung.
- Durch eine Preisvergabe für die beste Veloförderungsmassnahme bei neuen Planungsgeschäften sensibilisiert die Stadtverwaltung ihre Mitarbeitenden intern für die Bedeutung von velofreundlichen Projekten und erzielt eine positive Aussenwirkung.
- Die Stadt Bern zeigt sich durch die Fortführung von Anlässen und Botschaften weiter in der Bevölkerung sichtbar und belohnt vorbildliches Verhalten (z. B. Velo-Öl, Schokolade). Des Weiteren wird mittels eines Barometers – der die Anzahl vorbeifahrender Velos erfasst – der Veloverkehr im öffentlichen Raum sichtbar gemacht.
- Regelmässige, öffentliche Anlässe und Botschaften mit dem Velo im Zentrum (z. B. autofreier Sonntag) beeinflussen das Velo-Image positiv.

- Um einen Bezug zur Stadt Bern herzustellen, werden Bilder von velofahrenden Bernerinnen und Berner (evtl. Fotowettbewerb) aufgehängt. Auch eigene Plakatentwürfe von Studenten und Studentinnen und Kindern stärken den Bernbezug.
- Neue Velofahrende erhalten Unterstützung durch Velo-Gotte / Velo-Götti. Diese begleiten sie ins Zentrum um dadurch den Einstieg in die Velomobilität zu erleichtern.
- Zur Sensibilisierung der Berner Bevölkerung werden Herzkleber, welche auf die gegenseitige Rücksichtnahme von Velofahrenden, zu Fuss Gehenden und ÖV-Nutzenden hinweisen, auf den Boden, an Bussen und an Trams geklebt<sup>3</sup>

### **Massnahmen ab 2018**

- Im Zuge des städtischen Flottenmanagements soll ein Pilotprojekt durchgeführt werden, der in der Stadtverwaltung die sukzessive Umstellung kleinerer Nutzfahrzeuge auf Cargo-Bikes zum Ziel hat.

---

Weitere Informationen zu den Arbeiten und Massnahmen finden sich im Bericht der Arbeitsgruppe.

---

<sup>3</sup> Diese Massnahme stammt von der GPL, wird jedoch aufgrund des Themas unter den Massnahmen Arbeitsgruppe Velo- und Mobilitätskultur aufgeführt.

## Arbeitsgruppe Dienstleistungen und Fördermassnahmen

Federführung Direktion für Bildung, Soziales und Sport (Sportamt)

Diese Arbeitsgruppe strebt an, dass das Velo für jegliche Art von Aktivität, sei es für die Freizeit oder die Arbeit, als selbstverständliches Fortbewegungsmittel genutzt wird – verwaltungsintern wie auch -extern. Ein besonderes Augenmerk gilt der Veloförderung bei Kindern und Jugendlichen.

Eine Ist-Analyse der an der Arbeitsgruppe beteiligten Ämter wurde zur Ermittlung der aktuellen Situation bezüglich der bestehenden Dienstleistungen im Velobereich durchgeführt. Bereits bestehende oder in Umsetzung befindliche Velo-Dienstleistungen in der Stadt Bern sind zum Beispiel verschiedene Veloverleihsysteme, die Aktion "Bike to work" oder Veloabstellplätze auf öffentlichen Anlagen.

Handlungsbedarf sieht die Arbeitsgruppe im Bereich der Veloinfrastruktur. Es sollen z.B. stadintern mehr Abstellplätze, sowie Dusch- und Umziehmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden, damit das Velo vermehrt als Fortbewegungsmittel genutzt wird. Ein weiterer Mangel ist die Sicherheit für Velofahrende im Strassenverkehr, insbesondere für ungeübte Velofahrende wie Kinder und Jugendliche. Diesem Defizit soll mit einem umfangreicheren Velonetz Abhilfe geschaffen werden.

Der Fokus der Velo-Fördermassnahmen richtet sich auf Velo-Neunutzenden, Velo-Einsteigende, auf Noch-Nicht-Velofahrende und junge Velofahrende, welche das Velo vermehrt für ihren Arbeits- und Schulweg und im Alltag nutzen sollen.

Erste Schritte zur Umsetzung dieser Massnahmen finden verwaltungsintern statt, beispielsweise durch ein Bike-Sharing Angebot für Mitarbeitende der Stadtverwaltung. Allgemein ist die Kommunikation über die Vorteile des Velofahrens von Bedeutung, wofür die Arbeitsgruppe eine Kampagne für Verwaltungsmitarbeitende vorsieht.

Im Weiteren sind Angebote für verschiedene Bevölkerungsgruppen und Altersstufen geplant.

Die geplanten Massnahmen sind nachfolgend aufgelistet.

### Sofortmassnahmen

- Durch Schaffung eines Gemeinschaftsgefühls sollen die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung zum Thema Velo sensibilisiert werden. Dies soll durch den Aufbau einer Velo-Community, deren Mitglieder von diversen Velo-Angeboten und Give-Aways (z. B. Kuriertaschen) profitieren, erzielt werden.
- Eine gezielte Kommunikation (App „Bern bewegt“, Mobilitätskonzepte) durch das Sportamt trägt dazu bei, dass der neu lancierte Online-Veloroutenplaner möglichst viele Velofahrende in der Stadt Bern erreicht.
- Die Berner Bevölkerung wird mit Hilfe diverser Events für das Thema Velo sensibilisiert. Anlässen wie Tour de Suisse oder MoveCity sind geeignet um das Thema Velofahren hervorzuheben und positiv zu verankern. Des Weiteren werden spezifische Zielgruppen wie Eltern zum Thema Velo, Sicherheit, Fahren im Strassenverkehr, etc. informiert.

## Massnahmen 2016 / 2017

- Durch den Bau eines Pumptracks in der Länggasse wird ein ideales Element zur Bewegungsförderung geschaffen. Gleichzeitig dient der Pumptrack als sozialer Treffpunkt für Bernerinnen und Berner und fördert bei Jugendlichen das Interesse für das Mountainbiking
- Der Pumptrack, der auf Schulhaus-Tour ist, kann als Jugendtreff eingesetzt werden. Weiter könnte ein Reparaturservice betrieben oder Veloflickkurse angeboten werden.
- Damit Kinder und Jugendliche die Gelegenheit erhalten, in einem geschützten Rahmen durch den sportlich-spielerischen Umgang das Fahrrad besser zu beherrschen und den Spass am Velofahren auszuleben, wird mit einem mobilen Pumptrack eine Schultour gemacht.
- Im Bremgartenwald gibt es einen rund 6 km langen Rundkurs fürs Mountainbike. Dieser soll nun „officialisiert“ und ausgeschildert werden. Der BikeLoop kann als Freizeit- und Familienangebot genutzt werden.
- Um umfassende Massnahmen in der Velo-Offensive zu planen, braucht es das dazu notwendige Grundlagenmaterial. Deshalb soll eine Untersuchung in Auftrag gegeben werden, in der die Velonutzung bei Kindern und Jugendlichen analysiert wird.
- Quartierplätze und Treffpunkte von Jugendlichen sollen mit dem Velo gut zugänglich sein (Velowege, Velorouten), damit die Jugendlichen das Velo in ihrer Freizeit als Fortbewegungsmittel nutzen. An den jeweiligen Orten braucht es ebenfalls genügend und gesicherte Veloabstellplätze mit Anbindemöglichkeiten.
- In den polysportiven Kidscamps sowie im Fieschlager Herbst sollen die Kinder die Möglichkeit erhalten, das Velofahren auf eine spielerische Art und Weise kennenzulernen und Freude daran zu entwickeln.
- Neben den jährlich angebotenen 2-5 Lektionen Verkehrsunterricht durch Mitarbeitende von Police Bern in den Schulklassen soll das Velofahren bei Kindern und Jugendlichen mit weiteren Angeboten gefördert werden. In den KIDS Kursen (ehemals freiwilliger Schulsport) des Sportamtes wird es ab Frühling 2016 einen Bike-Kurs für Schülerinnen und Schüler der 4. bis 6. Klasse geben
- Es wird darauf geachtet, dass sich Veloabstellplätze in unmittelbarer Nähe zum Eingang von Sportanlagen befinden. Durch markierte Felder und Veloparkplätze mit Abschliessmöglichkeiten soll die Infrastruktur für Velofahrende auf Anlagen wie den Freibädern Wyler und Marzili verbessert werden.
- Um verschiedenste Zielgruppen (z. B. Schüler und Schülerinnen, ungeübte Velofahrerinnen und Velofahrer, Seniorinnen und Senioren) erreichen zu können, sollen Velokurse angeboten werden. Kurse zum Thema "Velofahren in der Stadt", die in Kooperation mit BERNMOBIL durchgeführt werden können, tragen dazu bei, dass die Bevölkerung sicheres Velofahren erlernt und

für das Fahren mit ÖV sensibilisiert wird.

- Verwaltungsintern tragen fortlaufende Analysen der Infrastruktur in den Dienstleistungsgebäuden der Stadtverwaltung zu einer Bedarfsermittlung und beschleunigten Realisierung von Dusch- und Umziehmöglichkeiten am Arbeitsort bei.

### **Massnahmen ab 2018**

- Der Stadtverwaltung bzw. deren Mitarbeitenden sollen vermehrt Dienstvelos (allenfalls Elektro-Bikes) zur Verfügung stehen. Dazu soll im Rahmen des städtischen Flottenmanagements geprüft werden, ob dieses Ziel mittels Anschaffungen von Dienstvelos und/oder mittels Sonderkonditionen im Rahmen des ab 2017 geplanten öffentlichen Veloverleihsystems erreicht werden soll.

---

Weitere Informationen zu den Arbeiten und Massnahmen finden sich im Bericht der Arbeitsgruppe.

## Arbeitsgruppe Veloabstellplätze

Federführung Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Verkehrsplanung)

Die Situationsanalyse der Arbeitsgruppe basiert hauptsächlich auf dem Bericht "Veloparkierung in der Stadt Bern", welcher von der Verkehrsplanung im Entwurf (Stand 23. Februar 2015, Massnahmen daraus werden laufend umgesetzt) vorliegt sowie auf den Diskussionen aus den Arbeitsgruppensitzungen.

Die Arbeitsgruppe legte vier Themenbereiche zur Diskussion und Ausarbeitung fest:

- Abstellplätze im Perimeter Bahnhof (ober- und unterirdisch)
- Standards
- Bewirtschaftung der Abstellplätze
- Umnutzung von PW-Parkplätzen / Anlieferungsflächen zu Veloabstellplätzen

Der Fokus wurde aufgrund des vorherrschenden Nutzungsdruckes auf den Perimeter um den Bahnhof gelegt. Durch direktionsübergreifende Zusammenarbeit konnte eine Lösungsfindung für die schwierige Situation rund um den Bahnhof vorangetrieben werden. Die Abstellverhältnisse für Velos sind zum Teil chaotisch; es sind heute viel mehr Velos rund um den Bahnhof parkiert, als der vorgesehene Platz theoretisch bieten würde. Die Velo-Offensive fördert ein Mehraufkommen von Velos, welches durch den Ausbau auf 10'000 Abstellplätzen (Berechnungsbasis ist STEK 2015) begleitet werden soll.

Die Schaffung neuer oberirdischer Abstellplätze ist aufgrund der hohen Nutzung des oberirdischen Bahnhofareals eine grosse Herausforderung. Zu prüfen ist die Konzentration der Velos auf zwei grössere Flächen/Ansammlungen beim Bahnhof, um die restlichen Flächen frei zu behalten. Des Weiteren wird das Parkierungsregime im Umfeld des Bahnhofs überarbeitet sowie ein Betriebskonzept für die Bewirtschaftung der Abstellplätze erstellt. Ziel ist ein einheitliches Regime, welches zwischen Kurz- und Langzeitparkierung unterscheidet.

Entscheidend wird aber die Neuschaffung von unterirdischen Abstellplätzen sein. Dazu gibt es einerseits bereits laufende Projekte (Velostation Schanzenpost; Ausbau Velostation Schanzenbrücke). Andererseits werden im Rahmen der Projektorganisation Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) zusammen mit den Projektpartnern (SBB, RBS) Lösungen gesucht, um das Angebot signifikant ausbauen zu können. Dazu laufen auch konstruktive Gespräche mit der Burgergemeinde.

Im Rahmen der Arbeiten der Arbeitsgruppe haben sich betreffend Umfeld Bahnhof teilweise noch nicht definitiv geklärte Differenzen gezeigt: Das Stadtplanungsamt vertritt die Haltung, dass die Veloabstellplätze nicht losgelöst von anderen Raumnutzungen betrachtet werden können und dass diese Grundhaltung nicht konsequent aufgenommen wurde. Einigkeit besteht bezüglich des weiteren Vorgehens:

- Die Verhandlung der oberirdischen Veloabstellplätze sowie der Zugänge zu unterirdischen Parkiermöglichkeiten im Perimeter Stadtraum Bahnhof erfolgt im Rahmen einer unter Federführung der Verkehrsplanung vorgesehenen Revision des Nutzungskonzepts Bahnhofplatz und des erweiterten Perimeters im Umfeld des Bahnhofs (vgl. entsprechende Massnahme nachstehend).
- Die strategische Planung der Velostationen im Bahnhofperimeter soll in den etablierten Projektorganisationen ZBB erfolgen.



**Abbildung 6 Veloabstellplätze am Hirschengraben, symbolhaft für den Nutzungsdruck im Perimeter Bahnhof Bern**

Für die Altstadt Bern als UNESCO-Weltkulturgut soll die Entwicklung eines verträglichen, einheitlichen Anbindepfostens angegangen werden.

Um den Ausbau der Veloabstellplätze sicherstellen zu können, wurden verschiedene Massnahmen ausgearbeitet.

#### **Sofortmassnahmen**

- Verbesserte Zufahrt zur Velostation Milchgässli
- In der Wallgasse und der Genfergasse werden bestehende Abstellplätze vergrössert.
- Am Milchgässli wird überprüft ob gegebenenfalls zusätzlich Abstellmöglichkeiten geschaffen werden können. Im Zuge dessen wird auch eine mögliche Überdachung überprüft.

#### **Massnahmen 2016 / 2017**

- Das Nutzungskonzept Bahnhofplatz wird überarbeitet. Dabei wird zum einen das Betrachtungsgebiet bis Bubenbergplatz und Seilerstrasse erweitert, zum anderen werden zwei Perimeter definiert; ein engerer Perimeter, welcher die hochfrequentierten, zentralen Räume umfasst und sich am bestehenden Nutzungskonzept orientiert, sowie einen weiter gefassten Perimeter, welcher eine gewisse Flexibilität für die Anordnung neuer Nutzungen zulässt.
- Das Parkierungsregime für den Bahnhof wird überarbeitet. Dabei wird der Perimeter bis zum Bubenbergplatz und Seilerstrasse erweitert. Ziel ist ein möglichst einheitliches und gut verständliches Regime, welches zudem zwischen Kurzparkierungsmöglichkeiten und solchen für eine längere Dauer unterscheidet. Für die Umsetzung wird zusammen mit dem KA und der Kantonspolizei ein Bewirtschaftungskonzept erstellt.

- Prüfauftrag zur Erweiterung von Veloabstellplätzen: Schaffung zusätzlicher Veloabstellplätze im Perimeter Bahnhof

- Am Bahnhof werden Karten oder Flyer verteilt, auf denen die Abstellmöglichkeiten (inkl. entsprechender Informationen) ersichtlich sind.

- Bei den Abstellplätzen am Bollwerk Altstadt-seitig sowie an der Schanzenbrücke werden neue Parkierungssysteme erstellt resp. zur Nutzungsverbesserung bestehende ersetzt.

- Die Fachstelle Gestaltung im öffentlichen Raum (GÖR) wird beauftragt, einen Standard für UNESCO-verträgliche Anbindepfosten zu entwickeln.

- In der Genfergasse und am Burgerspital Ost werden mehr Anbindepfosten installiert.

- An der Maulbeerstrasse werden durch die Aufhebung von PW-Parkplätzen zusätzliche überdachte Veloabstellplätze geschaffen.

- Überprüfung der Nutzung umliegender Kellergeschosse (Aarberggasse, Hirschengraben, Schwesternhaus) oder Einführung von Silosystemen (Heiliggeistkirche Ost, Burgerspital Ost).

### Massnahmen ab 2018

- Um mehr Veloabstellplätze schaffen zu können wird in der ganzen Stadt Bern geprüft, welche Parkplätze (Blaue Zone) und Anlieferungsflächen aufgehoben werden können.

- Eine einheitliche Markierung von Parkfeldern sowie eine Wegweisung zu den Abstellplätzen unterstützt Velofahrende in ihrem Alltag.

- Um die Situation der Veloabstellplätze um den Bahnhof auch langfristig sicherstellen zu können, wird das bestehende Parkierungssystem am Bollwerk SBB-seitig durch ein Doppelstocksystem (allenfalls überdacht) ersetzt.

- Es wird in Betracht gezogen, das SBB-Kurzzeitparking aufzuheben und in einen mehrstöckigen Veloabstellplatz umzuwandeln.

Weitere Informationen zu den Arbeiten und Massnahmen finden sich im Bericht der Arbeitsgruppe.

## Arbeitsgruppe Technische, planerische und juristische Aspekte

Federführung Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Tiefbauamt)

Es ist wichtig für das Ziel der Velo-Offensive, dass die entsprechenden rechtlichen und planerischen Grundlagen sowie technische Lösungen vorhanden sind. Mit diesen Fragen befasst sich die Arbeitsgruppe technische, planerische und juristische Aspekte. Alle von dieser Gruppe erarbeiteten Massnahmen sollen die Veloinfrastruktur verbessern und das Velofahren in Bern sicherer und einfacher machen.

In einem ersten Schritt wurde der Handlungsbedarf erfasst. Dafür wurden verschiedene Expertinnen und Experten befragt (verwaltungsintern und -extern). Aus dieser Befragung wurden sieben Themenfelder bestimmt. Die Arbeitsgruppe wird für alle Themenfelder Massnahmen ausarbeiten, die Aufgaben für die Umsetzung der Massnahmen priorisieren und ein Vorgehenskonzept für die Umsetzung erarbeiten.

**Tabelle 1: Themenfelder der AG technische, planerische und juristische Aspekte**

### Themenfelder

- A) Veloführung / Velorouten
- B) Veloverkehr und Lichtsignalanlagen
- C) Veloführung an Haltestellen
- D) Veloverträgliche Tramschienen
- E) Veloverträgliche Randabschlüsse
- F) Spezialregelung Velo-Parkierung untere Altstadt
- G) Rechtsgrundlagen

Für die Förderung des Veloverkehrs in der Stadt Bern ist die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr (FFV) zuständig. Zusätzlich spielt das Handbuch Planen und Bauen für alle Infrastrukturbauten eine wichtige Richtlinie. Ziel ist es, auch im Rahmen der zu erarbeitenden Massnahmen dieser Arbeitsgruppe das Handbuch Planen und Bauen (Normalien) anzupassen. Die Koordination zwischen dem TAB und der Arbeitsgruppe wird durch dieselbe Leitung sichergestellt.

### Massnahmen 2016 / 2017

- Im Bereich der Veloführung / Velorouten liegt der Hauptfokus auf den Themen: Überprüfung der Erkennbarkeit der Velohaupttrouten, der Richtlinien für rote Markierungen, für Velos an Baustellen, der Veloführung bei Abbiegern, der Qualität der Radstreifen und der Hindernisse für Velofahrende im Strassenraum sowie Fahrradstrassen.
- Im Bereich Veloverkehr und LSA liegt der Hauptfokus auf den Themen: Überprüfung der Berechnung der Grünzeiten (unter Berücksichtigung der

Lichtsignalsteuerung des ÖV), Möglichkeiten der Priorisierung des Veloverkehrs und Lage der Anmeldeschleifen.

- Im Bereich Veloführung an Haltestellen liegt der Hauptfokus auf den Themen: Überprüfung der Möglichkeiten der Veloumfahrung an Kap-Haltestellen, gute Entwässerung des Streifens zwischen Kante und Schiene, generelle Überprüfung nach Velotauglichkeit der Tramhaltestellen.

- Im Bereich veloverträgliche Tramschienen werden die Tramschienen selbst sowie deren Gleisbauhöhen geprüft.

- Veloverträgliche Randabschlüsse werden geprüft.

- Im Bereich der Rechtsgrundlagen liegt der Hauptfokus auf der Abstimmung von Velo und BehiG, der Standardisierung Planungs- und Projektierungsprozesse und der Optimierung der Planungsprozesse in der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr sowie in der Verkehrsplanung.

### **Massnahmen ab 2018**

- Für Anbindepfosten in der unteren Altstadt sollen neue Regelungen geprüft werden.

---

Weitere Informationen zu den Arbeiten und Massnahmen finden sich im Bericht der Arbeitsgruppe.

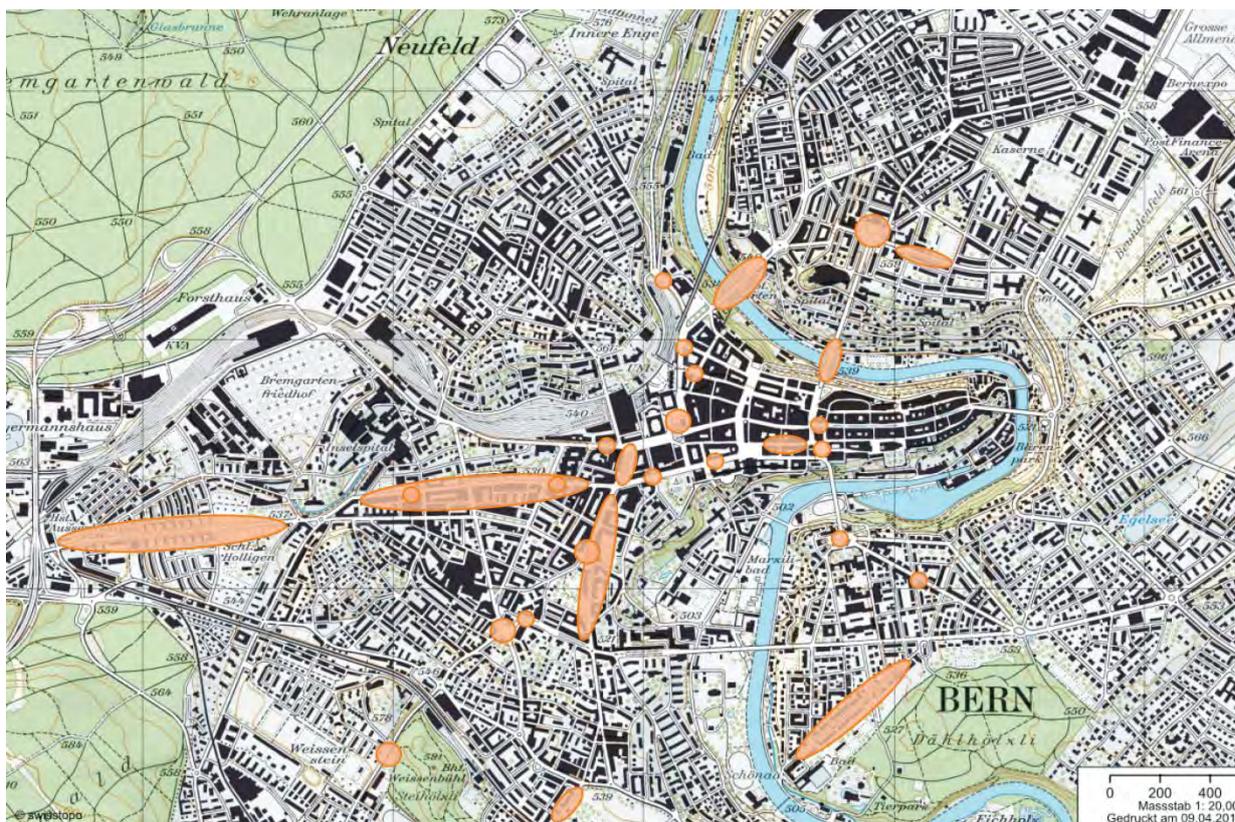
## Arbeitsgruppe Miteinander Velo und ÖV

Federführung Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Fachstelle öffentlicher Verkehr)

Nachdem bereits in anderen Arbeitsgruppen Infrastrukturthermen behandelt werden, konzentriert sich die Arbeitsgruppe Miteinander Velo und ÖV insbesondere auf folgende Handlungsfelder: Verhalten, Information und Kommunikation. Bauliche Massnahmen werden in anderen Arbeitsgruppen behandelt (insbesondere Technische, planerische und juristische Aspekte).

Die beiden Verkehrsträger Velo und ÖV sind ergänzende Partner, welche wichtig sind für die Bewältigung des Mehrverkehrs in Zukunft. Diese Koexistenz soll gefördert werden indem auftretende Konflikte reduziert und entschärft werden.

Um die Situationsanalyse einfach zugänglich zu machen, wurde eine Übersichtskarte der Konfliktorte erstellt. Diese Konfliktorte wurden aus der Ereignisstatistik von BERNMOBIL und dem Praxiswissen der Mitglieder erarbeitet. Aus der Analyse der Konfliktorte zeigt sich, dass insbesondere zwei Situationen als typischen Konflikt wahrgenommen werden: Haltestellen und Veloampeln. Bei Bushaltestellen am Strassenrand können verschiedene Konflikte auftreten, denn das Velo und der Bus kreuzen ihre Spuren. Bei den Veloampeln handelt es sich primär um Rotlichtmissachtungen (Fehlverhalten von Velofahrenden).



**Abbildung 7 Übersicht Konfliktorte**

Der Fokus der Massnahmenvorschläge liegt bei der Sensibilisierung der beiden Zielgruppen (Velofahrende und ÖV-Chauffeure) für die jeweils andere Perspektive. Damit soll ein konflikt-

milderndes Verhalten erreicht werden. Eine reine Wissensvermittlung ist nicht ausreichend. Wichtig ist das Verständnis und Anerkennen der Perspektive des Gegenübers.

Nachstehend sind die geplanten Aktionen und Handlungsweisen aufgeführt, die zu einer Sensibilisierung von Velofahrenden und ÖV-Personal beitragen.

### **Sofortmassnahmen**

- Verschiedene Massnahmen fliessen in bestehende Angebote zur Sensibilisierung von Velofahrenden und ÖV (z.B. David und Goliath) ein und werden vertieft (z. B. gezielte Wahl der Themenschwerpunkte, Aktionen um Teilnahme Velofahrende zu erhöhen). Eine Pilot-Schulung für das ÖV-Personal startet noch im laufenden Jahr.

### **Massnahmen 2016 / 2017**

- Velofahrende und ÖV-Personal werden mit originellen, vorzugsweise an den "Hotspots" stattfindenden Aktionen für einander sensibilisiert.
- Um die Informationsvermittlung zum Thema Velo / ÖV sicherzustellen, werden Webinhalte erstellt (inkl. Kurzfilme) und auf verschiedenen Kanälen der Berner Bevölkerung bereitgestellt.
- Um die Bewusstseinsbildung für das Miteinander von Velo und ÖV zu gewährleisten, wird die Situationsanalyse über Konfliktort und -arten laufend in Zusammenarbeit mit den Interessensgruppen aktualisiert.
- Entwicklung eines einstündigen Schulungsmoduls für Kinder und Jugendliche und Einbau in bestehende und / oder neu angebotene Velokurse

Weitere Informationen zu den Arbeiten und Massnahmen finden sich im Bericht der Arbeitsgruppe.

# Projektorganisation

Die Vorarbeiten für die Velo-Offensive wurden in der folgenden Projektorganisation abgewickelt:

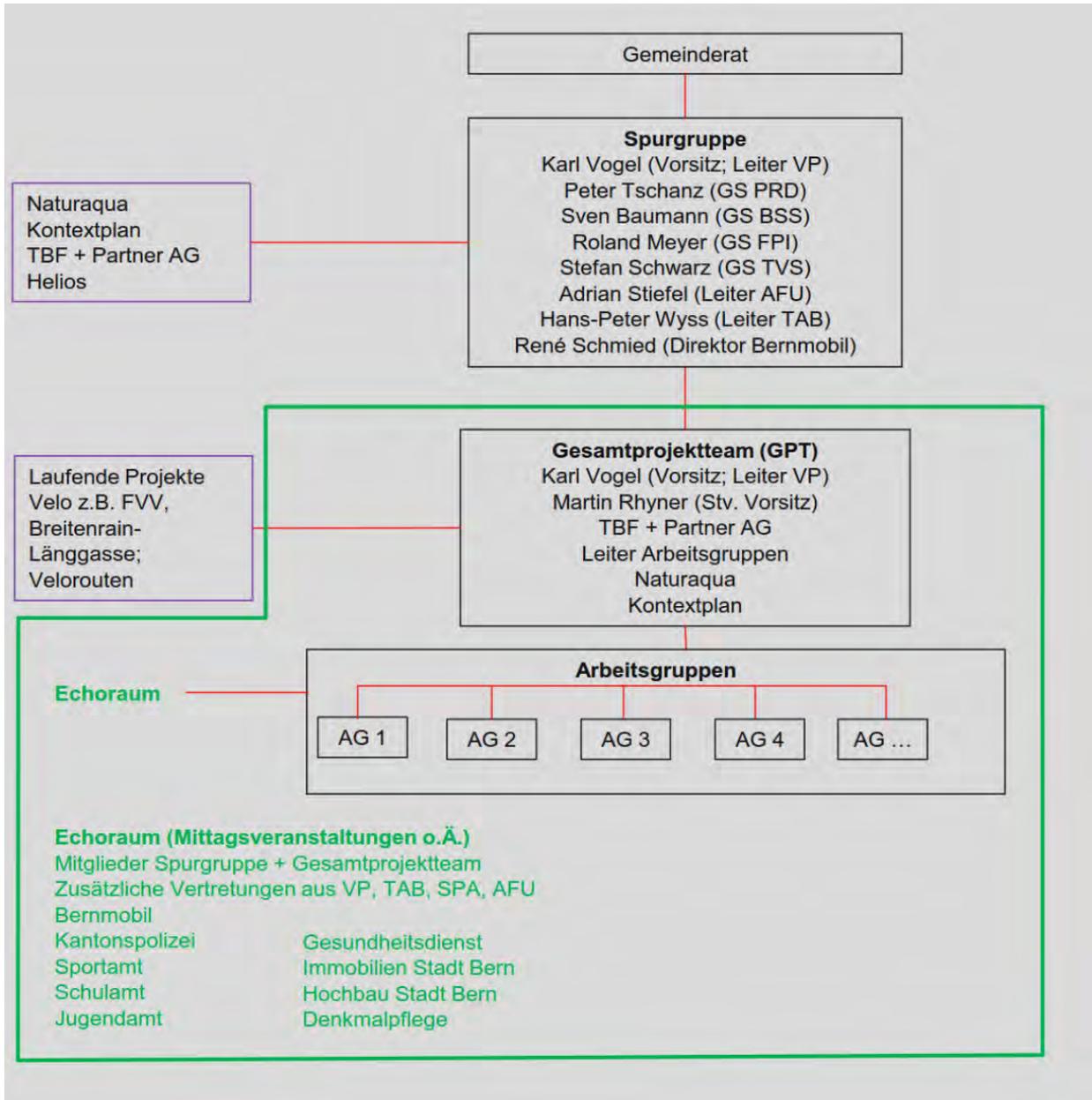


Abbildung 8 Organigramm Phase 1 Velo-Offensive

<p><b><u>Spurgruppe</u></b>  <b>Hauptaufgabe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verantwortlich für Zielerreichung interner (und externer Prozess)</li> <li>• Kommunikation zwischen Gesamtprojektteam und Politik</li> </ul> <p><b>Arbeitsschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definition Vorgehen / Prozess (inkl. Teilnehmerschaft Arbeitsgruppen)</li> <li>• Definition Schwerpunktthemen für Arbeitsgruppen inkl. konkreter Auftrag / Fragestellung</li> <li>• Vorschlag für weiteres Vorgehen nach Abschluss des verwaltungsinternen Prozesses / Antrag an den Gemeinderat für weiteres Vorgehen (Vorschlag zuhanden der Direktorin TVS)</li> </ul>
<p><b><u>Gesamtprojektteam (GPT)</u></b>  <b>Hauptaufgabe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koordination operative Arbeiten / Arbeitsgruppen</li> <li>• Synthese Resultate Arbeitsgruppen / Echoräume z.H. Spurgruppe</li> </ul> <p><b>Arbeitsschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Laufende Arbeitskoordination operative Arbeiten</li> <li>• Detailplanungen von Abläufen / Veranstaltungen</li> <li>• Auswerten / Synthese von Ergebnissen der Arbeitsgruppen / der Echoräume (inkl. Folgerungen für das weitere Vorgehen) und Priorisierung der Arbeiten</li> <li>• Koordination zu laufenden Veloprojekten / Schnittstellenbewirtschaftung</li> <li>• Vorschlagen von weiteren AG z.H. Spurgruppe nach Bedarf</li> <li>• Erkennen und Definieren von Quick-wins im laufenden Prozess</li> <li>• Vorbereitung Kommunikation</li> </ul>
<p><b><u>Arbeitsgruppen</u></b>  <b>Hauptaufgabe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bearbeiten jeweilige Themenschwerpunkte der Arbeitsgruppe</li> </ul> <p><b>Arbeitsschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Operative Bearbeitung der Themen Arbeitsgruppe</li> <li>• Definition Programm Echoraum zum Thema der Arbeitsgruppe</li> <li>• Nachbereitung der einzelnen Echoräume / Verarbeiten von Rückmeldungen</li> <li>• Vorschlag für weiteres Vorgehen nach Abschluss des verwaltungsinternen Prozesses / Antrag an den Gemeinderat für weiteres Vorgehen (Vorschlag zuhanden der Direktorin TVS)</li> </ul>
<p><b><u>Echoraum</u></b>  <b>Hauptaufgaben:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Feedback zu laufenden Arbeiten Arbeitsgruppen (Inputs in laufenden Arbeitsprozess)</li> <li>• Anreichern der Arbeiten Arbeitsgruppen mit Ideen aus eigenem Wissensbereich / Ergebnissen der anderen Arbeitsgruppen (Durchlässigkeit der Erkenntnisse einzelner Arbeitsgruppe fördern / Vernetzung der Ideen fördern)</li> </ul>
<p><b><u>Gesamtprojektleitung (GPL)</u></b> (bestehend aus Karl Vogel (Vorsitz), Martin Rhyner (Stv. Vorsitz), TBF + Partner AG, Kontextplan und Naturaqua)  <b>Hauptaufgaben:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektführung, Koordination, Organisation</li> </ul>

**Abbildung 9 Aufgaben und Arbeitsschwerpunkte der Mitglieder der Velo-Offensive**

Eine wichtige gemeinsame Erkenntnis aus der Vorbereitung der Velo-Offensive ist, dass die Arbeiten in den Arbeitsgruppen und in der Gesamtprojektorganisation weitergeführt werden sollen, damit das gemeinsame Verständnis weiter wachsen, die Dynamik beibehalten und Synergien besser erkannt werden können.

## 4 Laufende Massnahmen

### Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (Verkehrsplanung)

Neben den in den Arbeitsgruppen der Velo-Offensive erarbeiteten Massnahmen, gibt es eine Reihe von Veloförderungsmassnahmen, die von der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr im Rahmen ihrer „ordentlichen Tätigkeit“ geplant sind<sup>4</sup>. Den Arbeitsgruppen standen diese Massnahmen zur Verfügung und die in den Gruppen erarbeiteten Vorschläge sind als Ergänzung zur ordentlichen Fördertätigkeit gedacht.

#### Sofortmassnahmen

Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr hat folgende Sofortmassnahmen bis Ende 2015 geplant:

- Abschlussarbeiten zu den Grundlagenarbeiten bezüglich Velohaupttrouten
- Erarbeitung von Konzepten und Vorstudien für diverse Einzelrouten (inkl. Lösungen im Zentrum)
- Neue Veloabstellplätze für erhobene Standorte mit Veloansammlungen (ganzes Stadtgebiet)
- Durchführung von verschiedenen Kleinmassnahmen hinsichtlich Verbesserung der stadtweiten Veloparkierung, Bearbeitung punktueller Massnahmen (z.B. auf Anfragen aus Bevölkerung), etc.
- Verbesserung der Veloparkiermöglichkeiten bei Schulen und Verwaltung
- Erarbeitung eines Konzepts zur Veloparkierung für die ganze Stadt Bern
- Veloparkierung bei Überbauungen
- Markierung von 100 neuen Veloabstellplätzen vor dem Burgerspital
- Aufrüstung bestehender Abstellplätze mit Anbindepfosten in der oberen Altstadt
- Vorstudie zur Planung von Velostreifen in beide Richtungen bei der Unterführung in der Bernstrasse (Autobahn)
- Einführung des beidseitigen Velostreifens in der Könizstrasse
- Abschluss der Machbarkeitsstudie zur Einführung einer Grünen Welle auf Hauptverkehrsachsen
- Fachliche Begleitung durch die Fachstelle bezüglich Einführung Velogegeverkehr und Vorstudie zur Einführung einer Grünen Welle in der

<sup>4</sup> All diese Massnahmen werden rein verwaltungsintern durchgeführt.

## Schwarztorstrasse

- Durchführung von Machbarkeitsstudie zur Optimierung der LSA für den Fuss- und Veloverkehr bei Kreuzung Monbijou- / Schwarztorstrasse
- Planung einer neuen Fuss- und Velobrücke zwischen Breitenrain und Länggasse
- Fachliche Begleitung bei der Planung einer neuen Fuss- und Veloverkehrspasserelle Ausserholligen durch die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
- Errichtung von Velopumpen im öffentlichen Raum in der Stadt Bern
- Planung einer Velofurt bei der Kreuzung Bernstrasse und Bethlehemstrasse mit Lichtsignal gesichert (Vorstudie).
- Konzept zur Veloerschliessung Raum Wankdorf
- Abklärungen zur Verbesserung der Veloführung bei Bollwerk-Schützenmatte-Lorrainebrücke und Umsetzung Sofortmassnahme
- Zählung des Veloverkehrs: Ersatz von alten Zählstellen und Ausbau des Velozählstellennetzes (14 Standorte), inkl. Support und Controlling des Velozählstellennetzes
- Durchführung verschiedener Kleinmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr: rote Markierung von Velostreifen, Sicherungsmassnahmen bei Zebrastreifen, etc.
- Durchführung verschiedener Kleinmassnahmen zur Optimierung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen: Öffnen von kleineren Einbahnstrassen für den Velogegenverkehr, Aufhebung von Fahrverboten, Verbesserung von Fuss- und Velowegverbindungen
- Vorstudie zur Einführung des Velogegenverkehrs in der Sulgeneckstrasse in Richtung Marzili
- Vorstudie zur Einführung eines Velohauslieferdienstes in der Stadt Bern (unter Einbezug von Dritt-Partnern).
- Kommunikation und Internetauftritt der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
- Durchführung von Vorstudien bezüglich Einrichtung Grüne Welle für Velofahrende für Einzelabschnitte
- Erarbeitung von Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs
- Entwicklung eines Verkehrskonzepts für die Fuss- und Veloverkehrsführung während der Bauphase zur Gleiserweiterung im Raum Wankdorf zwischen 2016 und 2022
- Ausschreibungsverfahren für die Einführung eines Veloverleihsystems für die Stadt Bern
- Einführung eines Velophons (= Meldesystem für Velofahrende)
- Velocity-Guide: Booklet mit Infos rund ums Velo für das Jahr 2016

- Unterstützungsbeitrag für die Velofashion-Show am autofreien Sonntag. Das Velo gewinnt dadurch einen besonderen Stellenwert.

### **Massnahmen 2016 / 2017**

Für die Jahre 2016 und 2017 sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Einführung des Velogegegenverkehrs in der Speichergasse
- Jahresbericht zur Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern
- Intensivierung des Veloordnungsdienstes und -service (z.B. Reifenpumpen, Herrenlose Velos wegräumen, etc.)
- Vorstudie zur Planung einer neuen Fuss- und Velowegverbindung an der Freiburgstrasse
- Einführung von beidseitigen Velostreifen in der Viktoriastrasse

### **Massnahmen ab 2018**

- Vorstudie zur Verbesserung der Veloparkiermöglichkeiten in den Quartierzentren
- Im Rahmen der Gesamtsanierung wird die Veloführung an Ostring bis Thunplatz verbessert
- Im Rahmen der Gesamtsanierung wird die Veloführung in der Monbijoustrasse verbessert
- Durchführung einer Vorstudie in Zusammenhang mit der Gleissanierung in der Thunstrasse (West)
- Der Richtplan Veloverkehr von 2009 wird überarbeitet.

## Fachstelle Mobilitätsberatung (Amt für Umweltschutz)

Auch in der Fachstelle Mobilitätsberatung der Sektion Umwelt und Energie laufen bereits Massnahmen zur Veloförderung. Diese sollen in Zukunft ebenfalls über die Velo-Offensive koordiniert werden.

### Sofortmassnahmen

- Mit der Aktion „Bike4car“ können kostenlos Autos gegen E-Velo für zwei Wochen eingetauscht werden. Zusätzlich erhalten die Teilnehmer für vier Wochen ein Mobility-Testabo
- Mit dem Pilotprojekt „carvelo2go“ wird ein Lastenvelo-Sharing in den Berner Quartieren eingeführt. Zusätzlich wird durch die Beteiligung von Quartierbetrieben (Bars, Buchhandlung, Cafés) das betriebliche Mobilitätsmanagement gefördert.
- Analog zur bike-to-work-Aktion wird auch die Velofähigkeit von Schülerinnen und Schülern durch die bike2school-Aktion verbessert.
- Durch die Information und Beratung bezüglich betriebliches Mobilitätsmanagement (Velo hat hohen Stellenwert) können Unternehmen zum Thema Velo sensibilisiert werden.
- Bevölkerung und Bauherren werden bezüglich Mobilitätsmanagement bei städtischen Wohnbauprojekten beraten und informiert. Das Velo hat dabei einen hohen Stellenwert.

## 5 Grössere Velo-Infrastrukturprojekte

Neben den umschriebenen Massnahmenvorschlägen der Arbeitsgruppe und der geplanten ordentlichen Fördertätigkeit laufen verschiedene grössere Infrastrukturprojekte, welche für die Erhöhung des Veloanteils in der Stadt Bern ebenfalls zentral sind. Diese Projekte wurden teilweise in den Echoräumen präsentiert.

### **Velohauptrouten**

Das Velonetz der Stadt Bern soll in Zukunft schrittweise ausgebaut und optimiert werden. Der von der Arbeitsgruppe Velorouten vorgeschlagene Netzausbau basiert auf den geltenden kantonalen und regionalen Richtplänen (Sachplan Velo bzw. Alltags- und Freizeitrouthenetz Velo) und hat seinen Niederschlag auch im aktuellen Entwurf des Regionalen Siedlungs- und Gesamtverkehrskonzepts RGSK II sowie in den Grundlagendokumenten von STEK 2015 gefunden. Das Grundgerüst dieses künftigen Velonetzes bilden die Velohauptrouten, auf welchem der Hauptfluss des Veloverkehrs abgewickelt werden soll. Diese Hauptrouten sollen folgende Merkmale aufweisen:

Durchgängigkeit: kohärente und unterbruchfreie Infrastruktur

Direktheit: direkte Verknüpfung von Zielgebieten

Attraktivität: Fokus auf einprägsame und attraktive Stadträume (keine „Schleichwege“)

Nachfrage: bekannte und viel benutzte Routen

Objektive und subjektive Sicherheit: als Grundvoraussetzung aller Routen.

Viele dieser Velohauptrouten liegen auf den stadträumlichen Hauptachsen, die gleichzeitig als Hauptverkehrsachsen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und für den öffentlichen Verkehr (ÖV) dienen. Die Hauptachsen sind stadtweit und regional durchgängig verbunden, liegen meist zentral in den Stadtteilen und haben somit eine ideale Erschliessungswirkung. Die Strassenräume dieser „obersten Raumhierarchie“ stellen für die meisten Menschen das Hauptorientierungssystem dar und werden natürlicherweise auch von Velofahrenden benutzt. Die räumliche Struktur von Bern, insbesondere die Anbindung der Innenstadt über die Aare-Hochbrücken und deren Zufahrtsstrecken, führt zudem in den meisten radialen Wegen zwangsläufig zur Nutzung dieser Hauptachsen. Auf diesen Abschnitten soll der Fahrradverkehr künftig insbesondere mit genügend breiten Velospuren, einer optimierten Lichtsignalsteuerung und weiteren Massnahmen besonderes Gewicht erhalten.

Für andere Velohauptrouten ist hingegen die Führung abseits von Hauptverkehrsachsen zielführender. Dies kann der Fall sein, wenn die Routenführung durch das Quartier ohnehin direkter ist, wie auf vielen tangentialen Routen. Zusätzlich macht die Routenführung abseits von Hauptverkehrsstrassen auch dort Sinn, wo eine hochwertige Alternative angeboten werden kann für jene Benutzenden, welche die Sicherheit und Ruhe und den Komfort auf einer verkehrsarmen Strasse höher gewichten als die Schnelligkeit und Direktheit einer Hauptachse.

Damit werden insbesondere neue Velofahrende angesprochen, welche heute noch nicht abgeholt werden können. Bedingung für dieses Zusatzangebot ist, dass trotz der Führung durchs Quartier eine ablesbare und zusammenhängende Route mit einer gewissen Bündelung der Veloverkehrsströme und einem hohem Ausbaustandard angeboten werden kann. Hier stehen insbesondere Koexistenzlösungen (z.B. im Rahmen von Tempo 30) oder eigene Fahrradwege im Vordergrund; als Zielzustand könnte ein Teil dieser Routen - in Abstimmung mit der Weiterentwicklung der nationalen Verkehrsnormen – allenfalls als „Fahrradstrassen“ ausgestaltet werden. Damit sind verkehrsberuhigte Strassen mit gleichzeitig hohem Velostandard und konsequenter Aufhebung des Rechtsvortritts gemeint.

Der Stadtrat hat im Oktober 2015 einen Kredit für die Umsetzung einer ersten solchen Velohauptroute bewilligt. Ziel ist es, die Velohauptroute Wankdorf (Bollwerk – Nordring – Wankdorfplatz) im Sommer 2016 in Betrieb nehmen zu können.

Die Planung und Priorisierung der weiteren Velohauptrouten (Radial- und Tangentialrouten) wird im Rahmen der Velo-Offensive von der Arbeitsgruppe Velorouten vertieft und unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Projektierung der ersten Route zu überprüfen sein. Daraus werden – abgestimmt auf das RGSK II, auf bereits geplante Strassenbauprojekte sowie auf allfällige Vorhaben der Nachbargemeinden – zu gegebener Zeit Kreditanträge folgen. Ziel ist es, den Grossteil des künftigen Velonetzes bis ins Jahr 2030 realisieren zu können.



**Abbildung 10 Breitere und lückenlose Velostreifen sind dringend notwendig. Abendspitzenstunde am Bollwerk. Bild: Michael Liebi**



## **Netzlücke: Fuss- und Veloverkehrsbrücke Breitenrain-Länggasse**

Im lokalen und regionalen Fuss- und Velowegnetz fehlt eine attraktive Verbindung zwischen den Stadtteilen Breitenrain und Länggasse. Diese wichtige Netzlücke wurde bereits 2004 im kantonalen Richtplan Veloverkehr aufgenommen. Der Gemeinderat wurde 2013 mit der Übernahme der Federführung beauftragt (Interfraktionelle Motion 2012.SR.000211). Im September 2014 hat der Stadtrat einen Planungskredit verabschiedet.

Mit der neuen Brücke würde eine komfortable, sichere und deutlich schnellere Verbindung zwischen den grossen Wohn- und Arbeitsquartieren Breitenrain- und Länggasse geschaffen. Die für Velos unkomfortable und unfallträchtige Route über das Henkerbrännli könnte umfahren werden. Das Nutzerpotential wird auf rund 5'000 Velofahrten und 500 zu Fuss Gehende pro Tag geschätzt. Der bestehende ESP Wankdorf sowie möglicherweise das Viererfeld können von der Brücke direkt profitieren. Die Brücke würde zusätzlich direktere Tangentialverbindung zwischen Wohlensee, Bremgarten und Stadtteil VI im Westen und dem Worblental, Bern-Ost, Ostermundigen und Gümligen im Osten ermöglichen. Die Brücke ist in das geplante Netz der städtischen Velohaupttrouten sowie in die übergeordneten kantonalen und regionalen Routenplanungen eingebettet.

In einer umfassenden Variantenstudie wurde nachgewiesen, dass eine neue aareuernde Brücke, bestenfalls zwischen Polygonbrücke und innerer Enge, die zweckmässigste Lösung darstellt. Dazu wurde ein Partizipationsprozess durchgeführt. Als nächstes wird es im Rahmen des kommenden Projektwettbewerbs darum gehen, die Brücke konkret auszugestalten. Hierfür soll dem Stadtrat anfangs 2016 ein Kredit beantragt werden. Ziel ist die Aufnahme des Projekts im Agglomerations-Programm des Bundes als prioritäre Massnahme. Die Eingabe muss bis Ende 2016 erfolgen. Mit einem Baubeginn kann frühestens Anfang der 2020-er Jahre gerechnet werden.

Die Federführung liegt beim Tiefbauamt, wobei auch die Verkehrsplanung, Stadtplanung und Denkmalpflege im Lenkungsausschuss vertreten sind. Weitere Fachstellen wie Stadtgrün sind ebenfalls an der Planung beteiligt.

## **Winterdienst auf Velohaupttrouten**

In der Stadt Bern werden die Velostreifen gleichzeitig und zusammen mit den Strassen vom Schnee geräumt. Bezüglich der Dringlichkeit und Standard gelten dabei die gleichen Vorgaben wie bei den Strassen. Velostreifen werden demnach mit derselben Dringlichkeit behandelt wie der entsprechende Strassenabschnitt. Allerdings kommt es bei starkem Schneefall vor, dass Velostreifen vorübergehend als Schneedepot benutzt werden müssen. In diesen Fällen wird der Schnee an den Strassenrand und somit abhängig von der Strassenbreite teilweise auf die Velospur geschoben.

Der Gemeinderat ist durch verschiedene parlamentarische Vorstösse aufgefordert, die Vorgehensweise der Schneeräumung zu überdenken und für die Velofahrenden markant zu verbessern. Dabei ist darauf zu achten, dass sich die Situation für den ÖV nicht verschlechtert.

Dazu sind unter Federführung des Tiefbauamts Vorschläge erarbeitet worden: Vorgesehen ist in einem ersten Schritt die Einführung eines Pilotbetriebs auf zwei Velo-Haupttrouten. Dazu wird dem Gemeinderat Ende 2015 / Anfang 2016 ein Antrag unterbreitet.

## **Veloverleihsystem**

Aufgrund einer vom Stadtrat überwiesenen Motion beabsichtigt der Gemeinderat, in der Stadt Bern ein flächendeckendes Veloverleihsystem (VVS) einzuführen. Konkret geplant ist, ein VVS mit rund 180 Standorten und 2'000 Velos von einem Gesamtdienstleister (GDL) umsetzen und betreiben zu lassen. Mit dem VVS werden Verkehrsziele angestrebt, welche die Erweiterung des Mobilitätsangebots, die Ergänzung des ÖVs und den Ausbau des Mobilitätsmanagements für Unternehmen betreffen. Je besser es gelingt, diese projektbezogenen Ziele zu erreichen, umso mehr trägt das VVS auch zum übergeordneten Ziel bei, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr signifikant zu steigern.

Die Einführung eines VVS unterstützt zudem auch sozialpolitische Ziele. Es ist eine zwingende Vorgabe für den GDL, das Veloverleihsystem in Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum Arbeit (KA) anzubieten.

Gestützt auf ein unter Federführung der Verkehrsplanung erarbeitetes Konzept, welches auf Erfahrungen anderer Städte aufbaut (z.B. Zürich), wurde im Sommer 2015 eine öffentliche Beschaffung für den GDL durchgeführt; dazu hat der Stadtrat am 2. Juli 2015 den erforderlichen Kredit gesprochen.

Zeitplan Vorgehen bis zur Einführung des VVS:

- Bestimmung GDL über eine WTO-Ausschreibung (unter Vorbehalt Bewilligung Ausführungskredit); Ausschreibung: Sommer 2015
- Einreichung der Kreditvorlage für die Realisierung beim Stadtrat: erste Jahreshälfte 2016
- Produktion des technischen Systems, Vorbereitung der Betriebsphase und die Realisierung der Standorte (rund 1 Jahr)
- Inbetriebnahme: Sommer 2017

## **Weitere Infrastrukturprojekte**

Neben diesen grösseren Vorhaben sind zahlreiche weitere Infrastrukturprojekte in Arbeit, welche die Situation für den Veloverkehr gezielt verbessern: Ausbau Velostationen, Velospuren Viktoriastrasse, Velogegenverkehr Speichergasse (Zufahrt PROGR) und Schwarztorstrasse, Veloparkierung Schul- und Verwaltungsgebäude, etc.

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die geplanten Infrastrukturprojekte, die über den RFFV (mit)finanziert werden und den Veloverkehr fokussieren.

#### **Massnahmen 2016 / 2017**

- Ab 2016 bis 2030: Planung und Inbetriebnahme von 15 Velohaupttrouten
- Aufnahme Pilotbetrieb Winterdienst auf Velohaupttrouten
- Realisierung Velostationen (Eröffnung der Velostation Schanzenpost mit 1000 neuen Veloabstellplätzen, Ausbau der Velostationen Schanzenbrücke von 140 auf 300 Veloabstellplätze, Planung und Realisierung weiterer Stationen im Umfeld Bahnhof, Wankdorf, Ausserholligen, Universität, Insel, Innenstadt)
- Umsetzung eines Veloverleihsystems (Realisierung durch privaten Anbieter, Ausschreibung läuft)

#### **Massnahmen ab 2018**

Ab 2018 sind folgende Massnahmen vorgesehen (Infrastrukturprojekte):

- Realisierung der neuen Fuss- und Veloverkehrspasserelle Ausserholligen
  - Realisierung der Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse
-

## 6 Kommunikation

Aus kommunikativer Sicht hat sich gezeigt, dass für das weitere Vorgehen wichtig sein wird, künftig die Gesamtheit der Veloförderungsmaßnahmen unter dem Titel „Velo-Offensive“ laufen zu lassen. Eine künstliche Unterteilung in Massnahmen, die direkt im Rahmen der Vorarbeiten zur Velo-Offensive entstanden sind und solchen, die losgelöst davon laufen, ist für Aussenstehende nicht nachvollziehbar.

Dazu wurde im Rahmen der Vorbereitung der Velo-Offensive ein Dachkonzept Kommunikation erarbeitet. Dieses schlägt drei Massnahmentypen vor, welche durch die Projektleitung der Velo-Offensive zeitlich und inhaltlich koordiniert werden sollen:

1. **Kommunikation von Massnahmen:** Umgesetzte Massnahmen sollen auf geeignete Weise kommuniziert werden (Ziel 1, Sichtbarmachung). Sie werden – einzeln oder zu Bündeln geschnürt – in Form von Medienmitteilungen, Points de Presse oder Medienkonferenzen kommuniziert. Beispiele:
  - Medienkonferenz Veloverleihsystem und Veloabstellplätze (bereits durchgeführt)
  - Medienmitteilung zur ersten Velohauptroute (bereits durchgeführt)
  - Einweihungsanlass Velostation Schanzenpost
  - Weitere Themen wie: Velogegenverkehr, Schneeräumung Velostreifen, weitere Abstellplätze, Meilensteine Veloverleihsystem, rote Markierung Velostreifen etc.

**Kommunikation Velo-Offensive:** In Ergänzung zur Kommunikation der einzelnen Massnahmen sind Kommunikationsmassnahmen vorgesehen, welche die Velo-Offensive in der Öffentlichkeit sichtbar machen und zum Ziel haben, die positive Wahrnehmung des Velos zu fördern. Eine wichtige Massnahme ist dabei die Erarbeitung einer Submarke zur Velo-Offensive gemäss CD der Stadt Bern. Dies wird es erlauben, der Velo-Offensive ein eigenständiges und klar erkennbares Gesicht nach aussen zu geben. Gleichzeitig stellt es sicher, dass die Stadt Bern als Absender jederzeit erkennbar ist.

Die Submarke soll bis im Frühjahr 2016 umgesetzt sein, um den Massnahmen im Rahmen der Velo-Offensive möglichst rasch ein Gesicht nach aussen zu geben. Die Submarke wird bei sämtlichen Massnahmen der Velo-Offensive eingesetzt. Beispiele anderer Städte:



*Visueller Auftritt anderer Kampagnen zur Veloförderung.*

Weitere Elemente, die der positiven Wahrnehmung des Velos dienen, sind kleinere in den Arbeitsgruppen vorgeschlagenen Sensibilisierungsaktionen. Dazu zählen beispielsweise: die «Charme-Offensive» oder die Sensibilisierungskampagne Velo-ÖV.

2. **Velo-Kampagne.** Die Velo-Kampagne soll das Herzstück der Kommunikationsmassnahmen zur Veloförderung sein. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass Kampagnen zur Veloförderung ein zentrales Element bilden, um die Ziele bei der Zunahme des Veloverkehrs zu erreichen. Um eine wie in Bern angestrebte Verdoppelung des Anteils Veloverkehr zu erreichen, muss ein Wandel bezüglich der Mobilitätskultur angestossen werden. Das Velo muss „als selbstverständliches Transportmittel“ in der Stadt etabliert werden. Die Kampagne trägt entscheidend dazu bei, dieses Ziel zu erreichen.

Um Einstellungen und Verhalten zu verändern, ist eine kontinuierliche resp. periodische Sichtbarkeit der Kampagne über eine längere Zeit hinweg notwendig. Dies zeigen auch die Beispiele aus anderen Städten (z. B. RadKULTUR Baden-Württemberg, RADL-Hauptstadt München). In verschiedenen Städten (z.B. München, Städte in Baden-Württemberg) wurden dazu im Nachgang Bürger- und Expertenbefragungen durchgeführt die zeigen, dass die Kampagnen sehr positiv wahrgenommen wurden (z.B. Heidelberg: Kampagne wurde von über 80% als gut oder sehr gut wahrgenommen) und gemäss Aussagen der Betroffenen zu einer häufigeren Velonutzung führte (z.B. München: 13 % geben an, das Velo häufiger zu benutzen aufgrund der Kampagne).

Bei der Umsetzung ist wichtig, dass die Kampagne und der kontinuierliche Ausbau der Infrastruktur gut aufeinander abgestimmt sind und einander gegenseitig stützen. Damit die Kampagne nicht „ins Leere stösst“ bevor Verbesserungen der Infrastruktur ersichtlich sind, macht ein Start im 2017 Sinn. Die Inhalte der Kampagne können dabei im Rahmen der vorgesehenen Partizipation (verwaltungsexterne Phase der Velo-Offensive) abgestimmt werden. Als zentraler Inhalt in der Kommunikation soll die gesundheitsfördernde Wirkung des Velofahrens hervorgehoben werden.

## 7 Weiteres Vorgehen: Start der Velo-Offensive gegen aussen

Damit die Velo-Offensive ihre volle Wirkung erzielen kann ist wichtig, dass sie nun offiziell auch gegen aussen gestartet wird. Damit beginnt die Phase 2 der Velo-Offensive (2015-2017). Diese Phase beinhaltet im Wesentlichen folgende Elemente

- Weiterführen der interdisziplinären Arbeitsweise; aufgleisen, fortführen umsetzen der vorgeschlagenen Massnahmen (laufend).
- Durchführen des externen Partizipationsprozesses (ab Frühjahr 2016).
- Kommunikation: Medienkonferenz zum Start; Einführen Submarke „Velo-Offensive“ (Frühling 2016); Vorbereitung Velo-Kampagne (Start Frühling 2017)

### Fördermassnahmen und Projektorganisation

Wichtig ist, dass rasch und kontinuierlich Massnahmen zur Verbesserung der Velosituation umgesetzt werden. Die Massnahmen und Projekte sind in den vorangehenden Kapiteln und in der beigelegten Übersichtstabelle dargelegt.

Die Massnahmen haben unterschiedliche Zeithorizonte: Im Zentrum des vorliegenden Berichts stehen die Massnahmen für die Jahre 2015-2017, unterteilt in Sofortmassnahmen (Umsetzung oder Auslösung bis Ende 2015) und Massnahmen für die Jahre 2016 und 2017. Diese Massnahmen sind – im Rahmen der jeweiligen Finanzkompetenz – teilweise bereits am Laufen, teilweise erfordern sie noch Kreditbeschlüsse von Gemeinde- oder Stadtrat.

Aufgrund der positiven Erfahrungen soll die Projektorganisation analog zur Phase 1 auch für die Phase 2 bis Ende 2017 beibehalten werden. Die interdisziplinäre Arbeitsweise hat viel gegenseitiges Verständnis und eine positive Dynamik ausgelöst. Nur so werden letztlich Synergien genutzt und der notwendige Schub entstehen, um die ambitionierten Förderziele erreichen zu können.

Die personelle Besetzung der Projektorganisation, die Leitung und die punktuelle, externe Unterstützung haben sich in der Phase 1 bewährt. Daher wird vorgeschlagen, die Arbeiten im Wesentlichen mit den bisherigen internen wie externen Personen, Organisationen und Auftragnehmern weiterzuführen. So können Zeit und finanzielle Ressourcen gespart werden. Zudem bleibt das vorhandene Wissen erhalten. Um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen, wird die weitere Beauftragung der externen Unternehmungen für die Jahre 2016 und 2017 öffentlich publiziert (freihändige Vergabe).

## Externe Partizipation

Wichtig ist, dass für die Velo-Offensive und deren Massnahmen in der nächsten Phase eine bereit getragene Basis geschaffen werden kann. Dazu ist ein partizipativer Prozess geplant.

### Art und Inhalt der Partizipation

Im verwaltungsinternen Prozess wurden eine Kickoff-Veranstaltung sowie anschliessend mehrere Echoraumveranstaltungen durchgeführt. Diese fanden in lockerer Form jeweils über den Mittag statt. Dort wurden die aktuell bearbeiteten Themen jeweils vorgestellt („Blick in die Werkstatt“) und in einem breiteren Rahmen diskutiert. Diese Vorgehensweise hat sich sehr bewährt und soll grundsätzlich auch für den externen Partizipationsprozess übernommen werden. Es ist also nicht eine formelle Mitwirkung geplant. Vorgesehen sind vielmehr regelmässige Veranstaltungen (rund 6 pro Jahr), an welchen konkrete Themen präsentiert und zusammen mit den Beteiligten diskutiert werden (z. B. Velohaupttrouten, Veloabstellplätze um den Bahnhof, geplante Velo-Kampagne).



Im Rahmen dieser Veranstaltungen sollen grundsätzlich auch das Gesamtvorgehen und die vorgesehenen Massnahmen diskutiert werden können. Aufgrund der unterschiedlichen Handlungsebenen und Ziele macht eine externe Partizipation jedoch nicht überall in der gleichen Tiefe Sinn. Insbesondere werden die Sofortmassnahmen (bis Ende 2015) ohne breite Partizipation umgesetzt. Die Massnahmen für 2016 / 2017 sollen hingegen grundsätzlich im Partizipationsprozess konsolidiert werden. Die in den Partizipationsveranstaltungen eingebrachten Anregungen, Bedürfnisse und Anliegen werden dabei von den entsprechenden Arbeitsgruppen in der weiteren Planung aufgenommen. Bei Bedarf sind bei gewissen Themen auch vertiefende Workshops mit den externen Akteuren denkbar.

Für die Vorbereitung und Durchführung des partizipativen Prozesses ist ein Kredit des Stadtrats erforderlich.

## Grundlage der Partizipation

Eine der Grundlagen für die Partizipation bildet der Bericht „Die Velo-Offensive“<sup>5</sup>, welcher unter Berücksichtigung der Erkenntnisse des vorliegenden Berichts für Aussenstehende nachvollziehbar und gut lesbar darstellt, worum es bei der Velo-Offensive geht und auf welchem Weg die Ziele der Velo-Offensive erreicht werden sollen.

## Teilnehmende Partizipation

Die Diskussion soll bewusst breit geführt werden. Das heisst, sämtliche relevanten Akteure werden zu den Veranstaltungen eingeladen. Dazu gehören:

- Interessenvertretungen Verkehr (Pro Velo, VCS, TCS, ACS, SBB, BERNMOBIL etc.)
- Politische Parteien
- Quartierkommissionen und –vertretungen, Bern City, Vereinigte Altstadtleute
- Wirtschaftsvertretungen (HIV, Entente Bernoise, Hauptstadtregion Bern etc.)
- Espace Mobilité
- Evtl. grosse Arbeitgeber
- Angrenzende Gemeinden, Region, Kanton und Bund (Ebene Fachstellen), Hauptstadtregion
- weitere veloaffine Kreise

## Kommunikation

Zum Start der Velo-Offensive gegen aussen soll erkennbar werden, dass die Anliegen der Velo-Förderung auch vom Gemeinderat breit getragen werden. Dies entspricht auch dem Ansatz der interdisziplinären Arbeitsweise und dem Umstand, dass faktisch alle Direktionen beteiligt sind. Es soll deshalb eine Medienkonferenz mit allen Mitgliedern des Gemeinderats durchgeführt werden. Als weitere Meilensteine sind die Erarbeitung einer Submarke „Velo-Offensive“ (Frühling 2016) und die Vorbereitung einer Velo-Kampagne (Frühling 2017 vorgesehen); die Details dazu finden sich in Kapitel 6.

## Einbezug Gemeinderat

Der Gemeinderat ist durch die Beschlussfassung zum vorliegenden Bericht eng in die Arbeiten einbezogen. Der weitere Einbezug ist einerseits durch die Vertretung der Direktionen in der Spurgruppe und die direkte Mitarbeit in den einzelnen Arbeitsgruppen sichergestellt. Andererseits wird dem Gemeinderat im Herbst 2016 ein Zwischenbericht erstattet (zusammen mit der geplanten Kreditvorlage für eine Velo-Kampagne) und in der zweiten Jahreshälfte 2017 unter Berücksichtigung der bisher gemachten Erfahrungen das weitere Vorgehen für die Velo-Offensive ab 2018 zur Genehmigung unterbreitet (Phase 3). Weitere Informationen des Gemeinderats erfolgen situativ bei Bedarf.

---

<sup>5</sup> Der Bericht liegt dem Stadtratsvortrag zum Geschäft „Velo-Offensive: Umsetzung und partizipativer Prozess; Verpflichtungskredit (RFFV)“ bei

## **Einbezug Stadtrat**

Der Stadtrat wird sich im Rahmen der geplanten Kreditvorlage für den Partizipationsprozess mit der Velo-Offensive auseinandersetzen können; dabei wird ihm auch der für die externe Partizipation vorgesehene Bericht unterbreitet. Zusätzlich wird dem Stadtrat im Herbst 2016 eine Kreditvorlage für die geplante Velo-Kampagne unterbreitet. Bei Bedarf wird zudem die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün periodisch über die Arbeit informiert werden können.

## 8 Kosten und Finanzierung

Im Anhang findet sich eine Übersicht über alle im Rahmen der Velo-Offensive geplanten Massnahmen. Darunter finden sich auch jene Massnahmen, die basierend auf ihrer Qualität und Wirkung hinsichtlich der Zielerreichung der Velo-Offensive von den einzelnen Arbeitsgruppen diskutiert und priorisiert worden sind.

Die Finanzierung der einzelnen Massnahmen soll konsequent nach den finanzrechtlichen Vorgaben erfolgen: Ausgaben, die sich gegenseitig *bedingen*, werden für die Bestimmung des zuständigen Organs zusammengerechnet (Zusammenrechnungsgebot). Bedingen sich die Ausgaben nicht, werden sie auch nicht zusammengerechnet. Ein Grossteil der Finanzierung kann damit in der Zuständigkeit der jeweiligen Direktion erfolgen, teilweise sind jedoch Kreditbeschlüsse des Gemeinderats bzw. des Stadtrats erforderlich (vgl. dazu die Empfehlungen für die Beschlüsse und Anträge des Gemeinderats; Kapitel 9).

Als zweiter Grundsatz soll ein Grossteil derjenigen Ausgaben, die nicht über die Investitionsrechnung finanziert werden, über die Spezialfinanzierung für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs RFFV bestritten werden. Der dazugehörige Fonds enthält aktuell Mittel von rund Fr. 1.86 Mio. und wird aus der Erfolgsrechnung jährlich mit Fr. 1.25 Mio. gespiesen. Davon stehen rund Fr. 0.8 Mio. für konkrete Fördermassnahmen zur Verfügung (Fr. 0.45 Mio. sind für Sach- und Personalausgaben eingestellt). Für die Umsetzung der Velo-Offensive kann und soll auch auf die bestehende Reserve von rund Fr. 1.9 Mio. zurückgegriffen werden.

Als dritter Grundsatz gilt, dass die Ausgaben für die Velo-Offensive im Rahmen der geltenden Finanzplanung und der gesprochenen Budgets erfolgen soll (beim RFFV unter Zurückgreifen auf den Fonds). Dies gilt sowohl für die grösseren Investitionsvorhaben als auch für die Einzelfördermassnahmen und ist gewährleistet.

Neben den eigentlichen Fördermassnahmen sind Mittel für die Durchführung des externen Partizipationsprozesses und die weitere Begleitung der Velo-Offensive (Grundlagenerarbeitung, Projekt- und Arbeitsgruppenunterstützung) nötig. Nur mit einem fokussierten und übergreifenden Vorgehen kann letztlich der gewünschte Effekt erzielt und der Schwung der Velo-Offensive genutzt werden; dies ist ohne externe Unterstützung nicht leistbar. Für die Jahre 2015- 2017 werden dafür insgesamt Fr. 750'000.- veranschlagt, welche vom Stadtrat gesprochen werden sollen.

Damit im Frühjahr 2016 der externe Partizipationsprozess gestartet und die Arbeiten in den Arbeitsgruppen fortgeführt werden können, soll der Gemeinderat bereits vorgängig in eigener Kompetenz einen Projektierungskredit von Fr. 150'000.- sprechen; dieser Projektierungskredit ist Bestandteil des beim Stadtrat zu beantragenden Kredits von Fr. 750'000.-. Dieses Vorgehen ist kreditrechtlich mit der Stadtkanzlei abgesprochen.

Bis Ende 2017 ist für die Umsetzung der in der Vorbereitungsphase entwickelten Massnahmen sowie für die geplanten ordentlichen Fördertätigkeiten mit Kosten in Höhe von rund Fr. 3 Mio. zu rechnen (exkl. Infrastrukturprojekte). Dabei wird der Grossteil über den RFFV finanziert. Vgl. dazu im Detail den Vortrag an den Stadtrat sowie die parallel eingereichte Berichterstattung und Umsetzungsplanung RFFV 2013-2017.

## 9 Empfehlungen für die Anträge an den Gemeinderat und den Stadtrat

Der Gemeinderat soll gestützt auf den vorliegenden Bericht folgende Beschlüsse fällen:

1. Der Gemeinderat nimmt Kenntnis vom Bericht der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün vom xx.xx 2015 betreffend Velo-Offensive: Umsetzung und partizipativer Prozess; Verpflichtungskredit (RFFV).
2. Er genehmigt den Vortrag an den Stadtrat.
3. Die Stadtkanzlei wird beauftragt, die Vorlage an das Ratssekretariat zuhanden der vorbereitenden Kommission des Stadtrats weiterzuleiten.
4. Der Gemeinderat beschliesst die Auslösung der Phase 2 der Velo-Offensive und beauftragt die zuständigen Direktionen, die in ihrem Kompetenzbereich liegenden Massnahmen im Rahmen der vorhandenen Budgets und der Finanzplanung auszulösen.
5. Er genehmigt einen Verpflichtungskredit in Höhe von Fr. 146 000.00 für Grundlagenarbeiten im Zusammenhang mit der Planung der städtischen Velohaupttrouten. Die Finanzierung erfolgt über die Spezialfinanzierung RFFV.
6. Er beauftragt die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün in Verbindung mit den übrigen Verwaltungsdirektionen, den externen Partizipationsprozess vorzubereiten und nach der Kreditgenehmigung durch den Stadtrat auszulösen. Dazu und zur Begleitung der Velo-Offensive bis zum Entscheid des Stadtrats über den Kreditantrag gemäss Ziffer 2 genehmigt er einen Verpflichtungskredit in Höhe von Fr. 150 000.00. Die Finanzierung erfolgt über die Spezialfinanzierung RFFV.
7. Er beauftragt die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün in Verbindung mit den übrigen Verwaltungsdirektionen, im Rahmen des externen Partizipationsprozesses ein Konzept für eine Velo-Kampagne ab Frühling 2017 auszuarbeiten und ihm zusammen mit einer Kreditvorlage vorzulegen (Kosten in der Grössenordnung von insgesamt rund 0.5 Millionen Franken).

### **Parallel dazu:**

2 Stadtratsvorlagen zu RFFV (Berichterstattung 2013-2015 & Programm 2016-2017 / Überprüfung Reglement/Finanzierungsmodus)

## **Anhänge**

**Schlussberichte Arbeitsgruppen (5 Exemplare)**