

# Velo-Freizeitanlagen für die Stadt Bern

Umsetzungskonzept 2018



# Inhalt

<b>Zusammenfassung</b>	<b>1</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>2</b>
1.1 Ausgangslage	2
1.2 Begriff Velo-Freizeitanlagen	2
1.3 Zweck des Konzeptes	3
1.4 Ziele	3
<b>2 Anlagentypen und ihre Zielgruppen</b>	<b>5</b>
2.1 Übersicht Anlagentypen gemäss Altersgruppe	5
2.2 Beschrieb Anlagentypen	5
2.3 Ausgestaltung der Anlagen	13
2.4 Sicherheit und Haftung	14
2.5 Unterhalt von Velo-Freizeitanlagen	15
<b>3 Mitwirkung</b>	<b>17</b>
3.1 Quartiermitwirkung	17
3.2 Mitwirkung während der Umsetzung	17
<b>4 Standorte</b>	<b>18</b>
4.1 Vorgehen Standortevaluation	18
4.2 Standortliste als Planungsinstrument	18
<b>5 Umsetzung</b>	<b>19</b>
5.1 Organisation und Umsetzung	19
5.2 Kommunikation	21
5.3 Betrieb	21
5.4 Termine und Controlling	21
<b>6 Kosten und Finanzierung</b>	<b>22</b>
6.1 Investitionskosten	22
6.2 Instandhaltungskosten	23
6.3 Finanzierung und personelle Ressourcen	23
<b>7 Anhänge</b>	<b>24</b>

# Zusammenfassung

Der Gemeinderat will den Veloanteil am Verkehr bis ins Jahr 2030 auf mindestens 20 Prozent erhöhen und sich zur «Velo-Hauptstadt» der Schweiz entwickeln. Als übergeordnete Massnahme hat die Stadt im Herbst 2014 die Velo-Offensive gestartet. Mit einem Ausbau von Velo-Freizeitanlagen will die Stadt Bern die Freude am Velofahren unterstützen und fördern. In urbanen Gebieten sind nur noch wenige Strassen und Plätze vorhanden, auf denen Kinder gefahrlos Velo fahren können. Anlagen, um die Fahrfertigkeiten spezifisch zu schulen, gibt es kaum. Das Konzept weist den Weg zu einem stadtweiten, ausgewogenen und angemessenen Angebot an Velo-Freizeitanlagen.

Velo-Freizeitanlagen sind künstlich angelegte Freiräume, auf denen auf spielerische Weise die Fähigkeiten des Velofahrens entsprechend den verschiedenen Altersgruppen geübt und entwickelt werden können. Sie sind öffentlich zugänglich und ihre Nutzung ist kostenlos. Kernstück des Konzepts bildet eine Standortliste (vgl. Anhang 1) mit rund 30 über die ganze Stadt verteilten Anlagen, die bis ins Jahr 2028 realisiert sein sollen. Darunter...

- zehn Velo-Spielplätze (Wellen-Mulden-Bahn für Zweiräder);
- sechs Rollparks (asphaltierte Wellenlandschaften) vorwiegend auf Schulanlagen;
- zehn Pumptracks (asphaltierte oder aus Erdmaterial geformte Rundkurse);
- zwei Rollsportanlagen für verschiedenste Geräte wie Velos, Skateboards etc;
- ein mit Banden umrandeter Hartplatz für Bike-Polo, Rollhockey etc;
- ein Jumptrail;
- ein Trial-Park sowie
- ein fest installierter Verkehrspark für den Verkehrskundeunterricht der Polizei, der die Schülerinnen und Schüler auf die Veloprüfung vorbereitet.

Die Velo-Freizeitanlagen sind möglichst multifunktional zu gestalten, so dass sie mit diversen Rollgeräten befahren werden können, aber auch spezifische Herausforderungen bieten. Es sollen Anlagen aus befestigtem Material wie zum Beispiel Asphalt gebaut werden, die wetter- und saisonunabhängig genutzt werden können und wenig Unterhalt benötigen. Je nach Standort können auch Anlagen aus Erdmaterial gebaut werden. Die Umgebung der Anlage kann dem Standort entsprechend gestaltet werden.

Gemäss der Standortliste werden die einzelnen Anlagen im Rahmen der Mittelfristigen Investitionsplanung von unterschiedlichen Ämtern bestellt – auf Schulanlagen vom Schulamt, auf Grün- und Parkanlagen von Stadtgrün Bern und auf Sportanlagen vom Sportamt. Die Umsetzung erfolgt durch Stadtgrün Bern oder durch Hochbau Stadt Bern. Ein Lenkungsausschuss, zusammengesetzt aus Vertretungen der betroffenen Abteilungen, koordiniert und kontrolliert (unter der Leitung des Sportamtes) den Stand der Umsetzung des Konzepts.

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Der Gemeinderat der Stadt Bern will den Veloanteil am Verkehr bis ins Jahr 2030 von rund 11 auf 20 Prozent erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, hat er im Oktober 2014 die Velo-Offensive ins Leben gerufen.

In Anlehnung an die Velo-Offensive und das generelle Ziel der Bewegungsförderung, zielt die Stadt Bern auf einen bedarfsgerechten Ausbau von Velo-Freizeitanlagen im Stadtgebiet ab, nachfolgend "Projekt Velo-Freizeitanlagen" genannt. Als Velo-Freizeitanlage wird unter anderem ein Velo-Spielplatz, ein Pumptrack, aber zum Beispiel auch eine Rollsportanlage bezeichnet (siehe Kapitel 2; ab S. 5). Mit einem auf alle Stadtgebiete gut verteilten Angebot von Velo-Freizeitanlagen kann die Stadt Bern ihre Rolle als «Velo-Hauptstadt» unterstreichen.

Anders als bei Vereinssportarten wie Fussball oder Unihockey wird Freizeit-Velofahren individuell und unabhängig betrieben. Jegliche vorhandenen Strassen, Wege und Plätze werden dafür genutzt. In urbanen Gebieten sind die Strassen und Plätze für das gefahrlose Erlernen des Velofahrens jedoch kaum noch vorhanden und Anlagen um die Fahrfertigkeiten spezifisch zu schulen und zu entwickeln gibt es nur vereinzelt. Für andere Velosportarten wie Trial, Jumptrail oder Bike-Polo (detaillierter Beschrieb der Sportarten siehe Kapitel 2.2) fehlt eine Infrastruktur.

Bereits realisierte Anlagen, wie beispielsweise der Pumptrack Weissenstein, werden rege genutzt. Anfragen von verschiedensten Interessensgruppen zeugen von einer derzeit starken Nachfrage aus der Bevölkerung.

Das vorliegende Konzept basiert auf dem Gemeinderatsbeschluss vom 08. November 2017 (GRB Nr. 2017-1502, «Velo-Freizeitanlagen für die Stadt Bern; Umsetzungskonzept»).

## 1.2 Begriff Velo-Freizeitanlagen

Velo-Freizeitanlagen sind künstlich angelegte Freiräume, auf denen auf spielerische Weise die Fähigkeiten und Fertigkeiten des Velofahrens in allen Altersgruppen erlernt und weiterentwickelt werden können. Sie stehen nicht in Konkurrenz mit anderen Anlagen wie beispielsweise Spielplätze oder Sportanlagen, sondern ergänzen diese mit spezifischen Velo-Elementen.

Die Erweiterung des Rad- und Mountainbike-Wegnetzes ist nicht Bestandteil des Konzepts. Die Weiterentwicklung der Radwege ist Aufgabe der Verkehrs- und Regionalplanung und wird in den entsprechenden Konzepten und Sachplänen behandelt.

## 1.3 Zweck des Konzeptes

Das Umsetzungskonzept bezweckt die Sicherstellung eines stadtweiten, ausgewogenen und angemessenen Angebots an Velo-Freizeitanlagen bis ins Jahr 2028. Es beschreibt das Vorgehen und die Massnahmen, um in den kommenden zehn Jahren den Grundbedarf an Velo-Freizeitanlagen in der Stadt Bern zu decken. Das Konzept zeigt auf, wo und wie Velo-Freizeitanlagen realisiert werden können.

Kernstück des Konzepts bildet die Standortliste mit den rund dreissig über die ganze Stadt verteilten Anlagen (siehe Anhänge 1 und 2).

## 1.4 Ziele

### *Begeisterung fürs Velofahren*

Mit den Anlagen wird mehr Raum für Spiel, Spass und Bewegung mit dem Velo geschaffen und damit das Velofahren als Freizeitaktivität gefördert. Die einfach zugänglichen, attraktiven Anlagen sollen zusätzliche Personen und Bevölkerungsgruppen für das Fahrradfahren begeistern. Die Anlagen eignen sich für alle Altersgruppen, wobei Kinder und Jugendliche im Fokus stehen. Ihnen wird ein einfacher, motivierender Einstieg ins Velofahren ermöglicht. Bei Personen, die sich in ihrer Freizeit fürs Velofahren interessieren, ist die Chance deutlich höher, dass sie das Velo auch als Transportmittel im Alltag nutzen.

### *Bewegung*

Velo-Freizeitanlagen sind wie herkömmliche Sportanlagen und Spielplätze geeignete Orte, an denen Bewegungsförderung stattfinden kann. Neben den koordinativen Fertigkeiten werden spielerisch auch Ausdauer und Konzentration gefördert.

### *Begegnungsorte*

Velo-Freizeitanlagen sollen Begegnungsorte sein. Sie laden zum Verweilen und Bewegen ein und sollen entsprechend den Bedürfnissen der Nutzenden und der Situation vor Ort ausgestaltet sein.

### *Unfallprävention*

Mit den Velo-Freizeitanlagen werden Räume kreiert, auf denen das Radfahren abseits des Strassenverkehrs gelernt und geübt werden kann. Auf spielerische Art und Weise können die Nutzerinnen und Nutzer ihre Fertigkeiten auf dem Fahrrad entwickeln und erhalten somit mehr Sicherheit im Strassenverkehr.

### *Partizipation*

Die Anlagen werden nach den Bedürfnissen der Nutzenden erstellt, zusammen mit ihnen entwickelt und soweit möglich mit ihnen realisiert. Die Ergebnisse aus den verschiedenen Mitwirkungen werden berücksichtigt.

### *Konkrete Infrastrukturziele*

Die Velo-Freizeitanlagen sind öffentlich zugänglich und ihre Nutzung ist kostenlos. Sie sind sinnvoll über die Stadt verteilt und von der jeweiligen Zielgruppe sicher und unkompliziert zu erreichen. Die konkreten Infrastrukturziele leiten sich aus der Bedarfsanalyse der CIVIC GmbH vom Mai 2017 ab. Für die Stadt Bern wurden aufgrund dieser Bedarfsanalyse folgende Infrastrukturziele definiert:

- diverse Velo-Spielplätze in den Quartieren (ca. 20 Anlagen)
- sieben Pumptracks (Erdmaterial oder teilweise Asphalt) in den Stadtteilen
- zwei kombinierte Rollsportanlagen (je eine im Osten und Westen der Stadt)
- ein neuer Jumptrail (in einer Linie angelegte, unterschiedlich hohe Wellen, die eine Abfolge von Sprüngen und Landungen ermöglichen)
- ein neuer Trial-Park (Geschicklichkeitsparcours mit Hindernissen)
- ein Bike-Polo Platz
- Festinstallation eines Verkehrsparks

Im Laufe der Arbeiten am Konzept wurde klar, dass die Abgrenzung zwischen Pumptrack und Velo-Spielplatz zu wenig scharf ist. Um befestigte Anlagen mit durchgehender Asphaltfläche abzugrenzen, wurde der Typ «Rollpark» eingeführt, welcher in den Zielen von 2017 noch nicht aufgeführt ist.

Der Bike-Polo Platz wird neu als Rollplatz bezeichnet, da er nicht fürs Bike-Polo, sondern möglicherweise für weitere Rollsportarten (Skaten, Rollhockey, etc.) genutzt werden könnte.

Für einen detaillierten Beschrieb der Anlagentypen sei auf das nachfolgende Kapitel verwiesen (vgl. 2.2).

## 2 Anlagentypen und ihre Zielgruppen

### 2.1 Übersicht Anlagentypen gemäss Altersgruppe

Velo-Freizeitanlagen sollen die Bedürfnisse aller Zielgruppen abdecken. Je nach Alter und entsprechendem Leistungsniveau gibt es verschiedene Typen von Anlagen. Massgeblich für die Anzahl und die Verteilung der einzelnen Anlagen auf dem Stadtgebiet ist der Bewegungsradius der entsprechenden Zielgruppen. Beispielsweise sind Velo-Spielplätze für Kinder im Alter von drei bis zehn Jahren angedacht. Ihr Aktionsraum ist kleiner, so dass Velo-Spielplätze möglichst im nahen Umfeld ihres Wohnstandortes liegen sollen. Dies bedingt eine höhere Dichte dieses Anlagentyps verteilt über das ganze Stadtgebiet. Im Vergleich dazu werden Rollsportanlagen von Jugendlichen und Erwachsenen genutzt, die eine deutlich höhere Mobilität aufweisen und somit einen weiteren Anfahrtsweg zur Anlage bewältigen können.

Anlagentyp	Alter der Zielgruppe in Jahren
Velo-Spielplatz	3 - 10
Rollpark	3 - 15
Pumptrack	ab 8
Rollsportanlage	ab 10
Jumptrail	ab 14
Trial-Park	ab 14
Rollplatz	ab 12 (Vereinssport)
Verkehrspark	ab 7

**Tabelle 1: Anlagentypen gemäss Altersgruppen**

### 2.2 Beschrieb Anlagentypen

Gemäss den Infrastrukturzielen sind acht verschiedene Anlagentypen geplant. Die nachfolgenden Beschriebe und die Übersichtstabelle auf Seite 12 definieren die verschiedenen Typen. Die Übersichtstabelle enthält unter anderem Informationen zum Raumbedarf und zur Materialisierung.

#### *Velo-Spielplatz*

Spielplätze sollen mit einfachen Elementen ergänzt werden, die von Kindern mit einem Zweirad befahren werden können. Dabei kann eine naturbelassene oder asphaltierte Wegführung mit eingebauten Wellen in den bestehenden Spielplatz integriert werden.



**Abbildung 1: Velo-Spielplatz Halenstrasse / Bremgartenwald in Bern (Bild: S. Hubschmid)**

### *Rollpark*

Ein Rollpark ist eine asphaltierte Landschaft aus Wellen und Mulden, die mit verschiedenen Rollsportgeräten befahren werden kann. Es gibt nicht nur eine Fahrspur, sondern die Kinder und Jugendlichen können ihren Weg selber wählen.



**Abbildung 2: Rollpark Lorraine in Bern (Bild: Hochbau Stadt Bern)**



### ***Pumptrack***

Der Pumptrack ist eine Rundkurs-Anlage, die ohne Pedalantrieb gefahren werden kann. Durch be- und entlasten der Räder durch Strecken und Beugen der Arme und Beine wird auf der Wellenbahn die Vortriebsenergie generiert. Beim Befahren eines Pumptracks wirken nur so hohe Kräfte auf die Fahrenden ein, wie diese selber aufbauen und somit handhaben können.

Pumptracks können sowohl aus Asphalt (befestigt) als auch aus Erdmaterialien (unbefestigt) gebaut werden. Aufgrund der vielen Vorteile von befestigten Anlagen, was den Unterhalt und die Nutzung im Winter oder bei Schlechtwetter anbelangt, sind im vorliegenden Konzept vor allem befestigte Anlagen geplant.



**Abbildung 3: Pumptrack in Chur (GR) (befestigt) (Bild: M. Bommeli)**



**Abbildung 4: Pumptrack Weissenstein in Bern (unbefestigt) (Bild: M. Böller)**

### *Permanenter Verkehrspark*

In der Stadt Bern soll es einen fest installierten Verkehrspark für den Verkehrskundeunterricht der Polizei geben, auf dem die Schülerinnen und Schüler auf die Veloprüfung vorbereitet werden können. Ausserhalb der Unterrichtszeiten kann der Verkehrspark durch die Öffentlichkeit genutzt werden, so dass beispielsweise Eltern mit ihren Kindern das Velofahren üben können.



**Abbildung 5: Permanenter Verkehrspark in Sempach (LU) (Bild: Schule Sempach)**

### *Rollsportanlage*

Rollsportanlagen sollen mit allen Rollsportgeräten befahren werden können. Damit die Anlagen mit jeglichen Rollgeräten benutzt werden können sind sie asphaltiert. Sie sind als flächendeckende Wellenlandschaften ausgestaltet, die auch in Form eines Rundkurses (im Sinne eines Pumptracks) befahren werden können. Bowls können die Anlage ergänzen. Im Vergleich zum Rollpark sind die Wellen und Kurven höher und anspruchsvoller ausgestaltet, so dass sie sich an fortgeschrittene Fahrerinnen und Fahrer richten.



Abbildung 6: Rollsportanlage Sils (GR) (Bild: Frontline Magazine)

### *Rollplatz*

Der fein asphaltierte Platz dient sowohl den Sportarten Roll- und Strassenhockey als auch dem Bike-Polo. Der bestehende Platz auf dem Schulareal Statthalter kann mittelfristig nicht mehr weiterbetrieben werden, weshalb ein neuer Standort gefunden werden muss.



Abbildung 7: Rollplatz für Bike-Polo in Bern (Bild: Verein Bike Polo Bern)

### *Trial-Park*

Ein Trial-Park ist ein asphaltierter Platz mit mobilen oder festen Elementen, die es mit dem Fahrrad zu überwinden gilt. Idealerweise befinden sich der Trial-Park an einem gedeckten Standort, z.B. unter einer Brücke, da die Elemente bei Nässe rutschig werden. Die Elemente können ebenfalls fürs Skateboardfahren genutzt werden. Da die Anlage auch mit Scootern und Skateboards befahren wird, muss mit Lärmemissionen gerechnet werden.

Beim Street-Trial werden mit speziellen Fahrrädern auf dem Parcours insgesamt nur geringe Distanzen zurückgelegt. Es wird vor allem eine Art Geschicklichkeitsparcours absolviert. Im Vordergrund stehen «Balance und Tricks».



**Abbildung 8: Temporärer Trial-Park in München (Bild: Red Bull)**

### *Jumptrail*

Ein Jumptrail besteht aus aufeinanderfolgenden Absprüngen und Landungen auf einer horizontalen Ebene oder im leichten Gefälle. Das Springen steht im Vordergrund. Die Dimension eines Jumptrails orientiert sich an der Zielgruppe. Jumptrails werden entweder aus Erdmaterial gebaut, asphaltiert oder mit vergleichbarem stabilisiertem Material gefertigt. Ein Jumptrail ist eine spezifische Anlage und wird von geübten Fahrerinnen und -Fahrern genutzt.



**Abbildung 9: Jumptrail in Solothurn (Bild: White Stone Bike Crew)**

Anlagentyp	Velo-Spielplatz	Rollpark	Pumptrack	Verkehrspark	Rollsportanlage	Rollplatz	Trial-Park	Jumptrail
<b>Kurzbeschreibung</b>	moduliertes Gelände. Gefälle werden durch Gegensteigungen neutralisiert	kleinere asphaltierte Wellenlandschaft	Wellen-/ Muldenbahn	Verkehrsgarten für Schulunterricht und Freizeit	Grössere, asphaltierte Wellenlandschaft ausgeprägter als Rollpark	Spielfeld für Roll- und Strassenhockey (z.B. Bike-Polo)	Geschicklichkeitsparcours	Parcours mit mehreren Absprüngen und Landungen
<b>Zielgruppe</b>	wer ein Laufradfahren kann (ab ca. 3 Jahren)	Kinder ab, 3 Jahren bis 15 Jahre, Schulen	ab ca. 8 Jahren, sowohl für Einsteigerinnen und Einsteiger als auch für Fortgeschrittene	Kinder, Schulklassen und Familien	Kinder ab 10 Jahren, Jugendliche und Erwachsene	Jugendliche und Erwachsene, Roll- sowie Strassenhockey Vereine	Kinder ab 14 Jahren Jugendliche und Erwachsene	Kinder ab 14 Jahren, Jugendliche und Erwachsene
<b>Anzahl Anlagen Verbreitung</b>	Anlagen in der Nähe des Wohnorts	6 Anlagen als Ergänzung zu den Velo-Spielplätzen	Pro Stadtteil mindestens ein Pumptrack	eine Anlage	zwei Anlagen (im Osten und Westen je eine Anlage)	eine Anlage	eine Anlage	eine Anlage
<b>Raumbedarf</b>	min. 200 m <sup>2</sup>	300-800 m <sup>2</sup>	400-800 m <sup>2</sup>	ca. 50 x 50 m <sup>2</sup> = 2'500m <sup>2</sup>	1'500-3'000 m <sup>2</sup>	Feld 20 x 40 m = 800m <sup>2</sup>	min. 150 m <sup>2</sup> , gedeckter Standort	min. 250 m <sup>2</sup>
<b>Materialisierung</b>	Asphalt oder Erde (Lehm)	Asphalt	Asphalt oder Erde (Lehm)	Asphalt mit Signalisation	Asphalt, Beton	Asphalt, Beton, Banden aus Hartplastik, Tore, Ballfang, Licht	Boden aus Asphalt, Elemente aus Holz, Stahl, Beton etc.	Asphalt oder Erde (Lehm)
<b>Vergleichbar</b>	Spielplatz Halenstrasse; Längmuur Spili	Lorraine Schulhaus	Pumptrack Weissenstein; Pumptrack Chur	Primarschulhaus Pestalozzi Thun	Pumptrack / Skatepark Balzers, Lichtenstein	Rollplatz auf Areal des Statthalter Schulhauses	Anlage beim Europaplatz unter Viadukt (2006-2016)	Bikepark Büren bei Biel / Whitestone Bikepark Solothurn

**Tabelle 2: Übersicht Anlagentypen**

## 2.3 Ausgestaltung der Anlagen

Die Ausgestaltung der Anlagen richtet sich an den in Unterkapitel 1.4 definierten Zielen. Dabei sind insbesondere die nachfolgenden Punkte zu beachten:

### *Multifunktionalität*

Die Velo-Freizeitanlagen sind möglichst multifunktional zu gestalten, so dass sie mit diversen Rollgeräten befahren werden können. Dabei ist in der Projektierung darauf zu achten, dass in jeder Anlage die entsprechenden Schwierigkeiten eingebaut werden.

### *Aufenthaltsqualität*

Die Anlagen sollen nebst ihrem eigentlichen Zweck auch eine ausreichende Aufenthaltsqualität für die Nutzenden und Begleitpersonen bieten. Dabei ist auf geeignete Sitzmöglichkeiten und gute Beschattung zu achten.

### *Zugänglichkeit / Hindernisfreiheit*

Velo-Freizeitanlagen sind so anzulegen, dass sie gut und sicher erschlossen und hindernisfrei erreichbar sind. Begleitmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind stets in Absprache mit der Verkehrsplanung und dem Tiefbauamt zu prüfen.

### *Materialien*

Es wird empfohlen, die Fahrbahn der Anlagen aus befestigtem Material wie zum Beispiel Asphalt zu bauen. So kann die Anlage wetter- und saisonunabhängig genutzt werden. Weiter ist der Aufwand zur Instandhaltung einer Anlage mit asphaltierter Fahrbahn deutlich geringer im Vergleich zu unbefestigten Fahrbahnen (siehe Abschnitt 2.5). Dabei ist jedoch auch auf die Umgebung und die Funktion der Gesamtanlage zu achten (z.B. Weissenstein Naturpark mit Naturmaterialien).

### *Umgebung*

Die Umgebung der Anlage soll dem Standort entsprechend gestaltet werden. Zwischen den Fahrbahnen von Pumptracks eignen sich z.B. Ruderalfluren, Mager- und Trockenwiesen, oder Wechselfeuchte Vegetationen (Entwässerung über Retentionsflächen) mit einheimischen und standortgerechten Saaten, welche auch zur Förderung der Biodiversität beitragen.

### *Entwässerung*

Bei der Planung der Anlagen ist auf eine ausreichende Entwässerung zu achten. Wo immer möglich ist eine oberflächliche Versickerung (Oberbodenpassage) vorzusehen und Ableitungen in die Kanalisationen sind zu vermeiden. Details sind mit der Abteilung Grundstücksentwässerung des Tiefbauamts zu definieren. Entwässerungen / Kanalisationen bedingen eine Gewässerschutzbewilligung.

## *Sprayereien*

Erfahrungen aus Anlagen in der ganzen Schweiz zeigen, dass bei Pumptracks, Jumptrails etc. selten bis nie gesprayed wird. Bei Rollsportanlagen sind Graffiti hingegen häufig, da Spraysen zur Skate-Kultur gehört. Wo keine Aktivität von Sprayern erwünscht ist, muss ein entsprechender Schutz aufgetragen werden.

## **2.4 Sicherheit und Haftung**

Auch für die Velo-Freizeitanlagen gilt (wie für Spielplätze) die Werkeigentümerhaftung (Art. 58 OR). Dies bedeutet, dass die Stadt für Schäden haftet, welche durch Mängel an ihren Werken (hier Velo-Freizeitanlagen) verursacht werden.

Die Sicherheit ist bereits in der Planung ein wichtiger Aspekt, den es zu beachten gilt. Zum Beispiel ist die Linienführung so zu wählen, dass keine Engpässe und Kreuzungen entstehen, an denen es zu Kollisionen kommen kann. Im Rahmen der regelmässigen Unterhaltsarbeiten (vgl. 2.5) werden die Anlagen geprüft und gewartet, so dass sie mängelfrei bleiben und sicher genutzt werden können.

Je nach Anlagentyp können allenfalls Hinweistafeln aufgestellt werden, welche Empfehlungen zum Verhalten und zum Tragen von Schutzausrüstungen beinhalten.

Für weitere Ausführungen zum Thema Sicherheit wird auf die nachfolgenden Grundlagen, Fachbroschüren und Normen hingewiesen.

Fachbroschüren Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu):

- bfu (2016) 2.011 Skate- und Bikeparks
- bfu (2015) 2.010 Freianlagen für den Schul- und Vereinssport
- bfu (2013) 2.025 Spielräume - Tipps zur Planung und Gestaltung von sicheren, attraktiven Lebens- und Spielräumen

Grundlagen Bundesamt für Sport (BASPO):

- BASPO (2017) 001 Sportanlagen Grundlagen zur Planung
- BASPO (2012) 512d Fachbroschüre Pumptracks
- BASPO (2009) 101 Freianlagen Planungsgrundlagen
- BASPO (1991) 104 Freianlagen Ausführung
- mobilesport.ch; Pumptracks, 04/2012 ([www.mobilesport.ch](http://www.mobilesport.ch) > Monatsthemen)

Normen:

- SN EN 14974: 2016-11 (Norm-Entwurf) Skateparks - Sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfverfahren
- SN EN 14974: 2010-12 (Vorgängerversion) Anlagen für Benutzer von Rollsportgeräten - Sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfverfahren

Anlagen im öffentlichen Strassenraum sollten grundsätzlich als entwidmete Strassenbereiche behandelt werden, um betreffend Verkehrssicherheit klare und sichere Massnahmen umsetzen zu können. Ansonsten könnte die Anlage, die ohne Entwidmung noch immer als «Strasse» im Sinne des Verkehrsrechts gilt, als mangelhafte Verkehrsanlage beurteilt werden, was haftungsrechtlich problematisch sein könnte.



Bei Anlagen im öffentlichen Strassenraum müssen grundsätzlich die verschiedenen Zuständigkeiten im Vorfeld jeweils genau abgeklärt und festgelegt werden. Dies insbesondere bezüglich verkehrs- und sicherheitsrechtliche Aspekte (Stürze und Verletzungen auf der Anlage), aber auch bezüglich Reinigung und Unterhalt.

## 2.5 Unterhalt von Velo-Freizeitanlagen

### *Instandhaltung und Pflege befestigter Velo-Freizeitanlagen*

Velo-Freizeitanlagen benötigen eine regelmässige Kontrolle. Dabei wird geprüft, ob die Fahrbahn in einwandfreiem Zustand ist, allfällige starke Verschmutzungen werden gereinigt. Weiter sind je nach Situation die Entwässerungsanlagen zu reinigen (Schlammsammler, Schächte).

Die Fahrbahn ist regelmässig zu wischen. Die regelmässige Kontrolle beinhaltet zusätzlich das Reinigen von Wegen, Plätzen, Sitzbänken und weiteren Infrastrukturen. Kleinere Reparaturarbeiten sind bei Bedarf auszuführen. Je nach Jahreszeit und Witterung muss Windbruchholz eingesammelt werden. Angefragte Gemeinden haben darauf hingewiesen, dass die Nutzenden Verunreinigungen beispielsweise durch Kies selber entfernen, sofern Besen zur Verfügung gestellt werden.

Bei naturnahen, extensiv genutzten Umgebungsgestaltungen sind Pflegearbeiten nur ein- bis dreimal jährlich nötig. Sie beinhalten:

- Gehölzpflege
- Schnitt von Saatflächen (Wiesen etc.)
- Entfernung von invasiven Neophyten

Im Herbst kann zusätzlicher Arbeitsaufwand anfallen, falls die Fahrbahnen von Laub befreit werden müssen.

Für die Anlagen ist kein Winterdienst vorgesehen. Es soll weder Schnee geräumt noch gesalzen werden. Erfahrungen von Gemeinden mit Pumptracks zeigen, dass jene, die bei diesen Temperaturen fahren möchten, selbst Hand anlegen und die Velo-Freizeitanlage von Schnee befreien.

### *Instandhaltung unbefestigter Velo-Freizeitanlagen*

Im Gegensatz zu befestigten Anlagen ist der Aufwand für den Unterhalt für Pumptracks aus Erdmaterial um einiges höher. Nebst den oben erwähnten Punkten wie Reinigung, Kontrolle und Umgebungspflege fällt zusätzlich die Instandhaltung der Fahrbahnoberfläche und -geometrie an. Durch das Befahren und durch Witterungseinflüsse verformen und erodieren die Wellen und Kurven. Ein- bis zweimal jährlich ist deshalb aufwendiges Schaufeln der Fahrbahn durch geübtes Personal notwendig. Man spricht dabei im Fachjargon auch von «Re-Shapen». Der Unterhaltsaufwand ist je nach Anlagentyp unterschiedlich.

### *Instandsetzung*

Befestigte Pumptracks und Velo-Spielplätze gibt es noch nicht sehr lange. Es sind daher nur wenige Beispiele von Instandsetzungen bzw. Angaben zum Instandsetzungsaufwand bekannt. Instandsetzungsarbeiten werden frühestens nach

fünf, eher jedoch nach zehn, Betriebsjahren erwartet. Allenfalls können folgende Aufwände anfallen:

- Anpassungen und Ausbesserungen der Fahrbahn
- Ersatz und Reparatur von Elementen
- ev. Neugestaltung / Ergänzung der Anlage

#### *Erfahrungen aus Zürich zu Betrieb und Unterhalt*

Im Rahmen der «Tagung Sportanlagen» des Bundesamts für Sport vom 18. April 2018 stellte die Stadt Zürich ihren Bike- und Freestylepark vor. Gemäss dem Leiter der Fachstelle Sportanlagen Zürich ist die Anlage bei der «Sihlcity» im Verhältnis zu den Nutzungsstunden eine der günstigsten Sportanlagen der Stadt. Es handle sich um eine äusserst beliebte Anlage mit Ausstrahlung in die Region. Auf dem Bike- und Skatepark hat sich schnell eine vielfältige Szene entwickelt. Neben Eltern mit Kindern und Teenagern trainieren auch Profis. Aufgrund der Durchmischung findet eine gute soziale Kontrolle statt und es treten gemäss den Aussagen des Verantwortlichen beim Sportamt praktisch keine Probleme mit den Nutzenden auf.



**Abbildung 10: Bikepark Sihlcity in Zürich (Bild: Velosolutions)**

## 3 Mitwirkung

### 3.1 Quartiermitwirkung

Im Rahmen der Erarbeitung des Umsetzungskonzepts hat bei sämtlichen Quartierkommissionen eine Vorstellung des Projekts Velo-Freizeitanlagen stattgefunden. Präsentiert wurden jeweils die Grundideen des Projekts, die Projektorganisation sowie die vorgesehenen Anlagentypen. Weiter wurden die im Quartier geplanten Standorte vorgestellt und Rückmeldungen zu bestehenden Anlagen abgeholt. Die Quartierkommissionen wurden dazu angehalten, Rückmeldung zu den vorgeschlagenen Standorten und zum Projekt Velo-Freizeitanlagen im Allgemeinen zukommen zu lassen.

Das Projekt Velo-Freizeitanlagen wurde von den Quartierkommissionen im Grundsatz positiv aufgenommen. Rückmeldungen betrafen mehrheitlich weitere mögliche Standorte und solche, bei denen bereits Mitwirkungsverfahren oder andere Vorhaben bestehen.

Einzig bei Anlagen, die vor allem Jugendliche als Zielgruppe haben, äusserten einige Kommissionsmitglieder Ängste betreffend Lärm, Vandalismus und Littering. Diese Bedenken gelten jedoch grundsätzlich für Treffpunkte von Jugendlichen und sind nicht velospezifisch.

Die frühe Information zum Projekt wurde sehr geschätzt. Die Quartierkommissionen wünschen bezüglich einer definitiven Ausgestaltung der Anlagen frühzeitig informiert zu werden, um allenfalls auch aktiv mitwirken zu können.

### 3.2 Mitwirkung während der Umsetzung

Vor der Realisierung entscheidet die für die Umsetzung verantwortliche Abteilung (Hochbau Stadt Bern oder Stadtgrün Bern), mit welchen Beteiligten die Mitwirkung stattfinden soll. Dabei wird es um das Definieren des genauen Standorts und die Gestaltung der Anlage gehen. Hochbau Stadt Bern oder Stadtgrün Bern sorgen in Verbindung mit der bestellenden Abteilung dafür, dass die relevanten Personen und Institutionen in der Begleitgruppe vertreten sind. In jedem Fall soll die Projektleitung sicherstellen, dass die Begleitgruppe vor Eingabe des Baugesuchs Stellung nehmen kann. Die folgende nicht abschliessende Liste enthält mögliche Vertreter der Begleitgruppen:

- Verwaltung (Hochbau Stadt Bern, Immobilien Stadt Bern, Jugendamt, Sportamt, Schulamt, Stadtgrün Bern, Stadtplanungsamt, Verkehrsplanung, Tiefbauamt, evtl. Denkmalpflege)
- Schulleitung / Sportverantwortliche Person der Schule / Schülerräte
- Hauswirtschaft
- Quartierbewohner / Anwohner/ Eltern
- Leist / Quartierkommission
- Vereinigung Berner Gemeinwesenarbeit (VBG)
- Nutzende (Biker, Skater etc.)
- Je nach Bedarf eine auf Mitwirkung spezialisierte Fachperson als Begleitung

## 4 Standorte

### 4.1 Vorgehen Standortevaluation

Grundlage für die Standortevaluation bildet die Standortliste aus dem Konzeptentwurf der CIVIC GmbH vom Mai 2017.

In einem ersten Schritt wurde diese Liste mit den dem Sportamt bekannten Anlagen ergänzt. Es handelte sich dabei vor allem um Standorte, welche von Nutzenden oder Anwohnenden gewünscht wurden. Zudem wurden mögliche Standorte in jenen Stadtgebieten gesucht, welche in der Liste untervertreten waren. Mittels eines Abgleiches mit der Mittelfristigen Investitionsplanung (MIP) wurde die Liste mit Standorten von geplanten Sportanlagen und Schulbauprojekten ergänzt. Zudem fand eine Ergänzung mittels der Liste «Spielplatzumbauten und Spielplatzplanung» statt. Rückmeldungen aus den Quartierorganisationen und dem Gesamtprojektteam sind ebenfalls in die Standortliste eingeflossen.

Vorübergehend wuchs die Liste auf rund 80 potentielle Standorte an. Diese wurden aufgrund der Einschätzung des Gesamtprojektteams anhand verschiedener Kriterien triagiert. Dabei wurde besonders auf die Machbarkeit geachtet und darauf, dass die Anlagen möglichst dem Bewegungsradius der Nutzergruppen entsprechend über die Stadt verteilt sind.

Zudem wurde definiert, dass die Velo-Freizeitanlagen möglichst im Rahmen von Sanierungen und Umbauprojekten realisiert werden sollten, weil sich dadurch Synergien ergeben und der Raumbedarf optimal abgestimmt werden kann. Damit ist die Realisierung bei mehr als der Hälfte der rund 30 Standorte im Zuge von geplanten Spielplatz- oder Schulhaussanierungen / -Umbauten vorgesehen.

Die verworfenen Standorte dienen als mögliche Backups, falls vorgesehene Standorte nicht umgesetzt werden können.

### 4.2 Standortliste als Planungsinstrument

Die Standortliste zum «Projekt Velo-Freizeitanlagen» ist dem Anhang 1 zu entnehmen. In der Standortliste wird festgehalten, welche Stelle für die Bestellung und wer für den Bau, die Finanzierung und den Unterhalt zuständig ist. In der Liste sind zudem die geplanten Inbetriebnahmen terminiert.

Weitere Abklärungen sind im Verlauf der Umsetzung nötig (z.B. wurden noch nicht alle Grundeigentümer kontaktiert) und die Bedürfnisse werden sich in den nächsten 10 Jahren ändern, deshalb ist die Standortliste dynamisch. Neue Standorte werden, falls sie der Prüfung standhalten, geplante Standorte ersetzen, bei denen sich die Umsetzung als schwierig oder unmöglich erweist.

Eine räumliche Übersicht der Standorte gibt die Plandarstellung in Anhang 2. Im Plan sind zusätzlich die bestehenden Anlagen (Stand Oktober 2018) dargestellt.

# 5 Umsetzung

## 5.1 Organisation und Umsetzung

Gemäss der Standortliste werden die einzelnen Anlagen im Rahmen der Mittelfristigen Investitionsplanung von unterschiedlichen Ämtern bestellt – bei Schulanlagen vom Schulamt, auf Grün- und Parkanlagen von Stadtgrün Bern und auf Sportanlagen vom Sportamt.

Ebenfalls gemäss der Standortliste und gestützt auf die üblichen städtischen Abläufe werden die Velo-Freizeitanlagen durch die Abteilungen Stadtgrün Bern und Hochbau Stadt Bern umgesetzt. Das nötige Know-how für die Erstellung der Anlagen soll gezielt aufgebaut werden. Entsprechend der bereits realisierten und geplanten Standorte, respektive der Zuständigkeiten sowie der bereits vorhandenen Erfahrungen ist folgende Aufteilung sinnvoll: Stadtgrün Bern wird mit der Umsetzung von **Velo-Spielplätzen** und **Pumptracks** beauftragt und Hochbau Stadt Bern mit der Umsetzung von **Rollparks**, **Rollsportanlagen**, **Rollplatz** und **Trial-Park**. Die beiden Amtsstellen sind für den gegenseitigen Wissenstransfer besorgt, damit beide auf künftige Entwicklungen hinsichtlich Anlagentypen und Standorte reagieren und sich gegenseitig unterstützen können.

Die für die Realisierung verantwortliche Abteilung definiert das Projektteam, in welchem je nach Thematik, Standort und Drittprojekten im Perimeter die entsprechenden städtischen Fachstellen und Interessengruppen vertreten sind (zur Organisation vgl. Abbildung 11, S. 20). Die Gesamtkoordination erfolgt durch die Projektorganisation «Velo-Freizeitanlagen». Die Kommunikation wird jeweils mit dieser abgestimmt.

Das Sportamt soll als federführende Abteilung bei allen übergeordneten Fragen der Projektteams einbezogen werden. Der Lenkungsausschuss (LA) kontrolliert die Konzeptumsetzungen hinsichtlich Termine und Konzeptvorgaben. Das Gesamtprojektteam (GPT) oder auch einzelne Mitglieder des GPT können als fachliche Unterstützung von den Projektteams einbezogen werden.

Hauptaufgaben des Sportamtes:

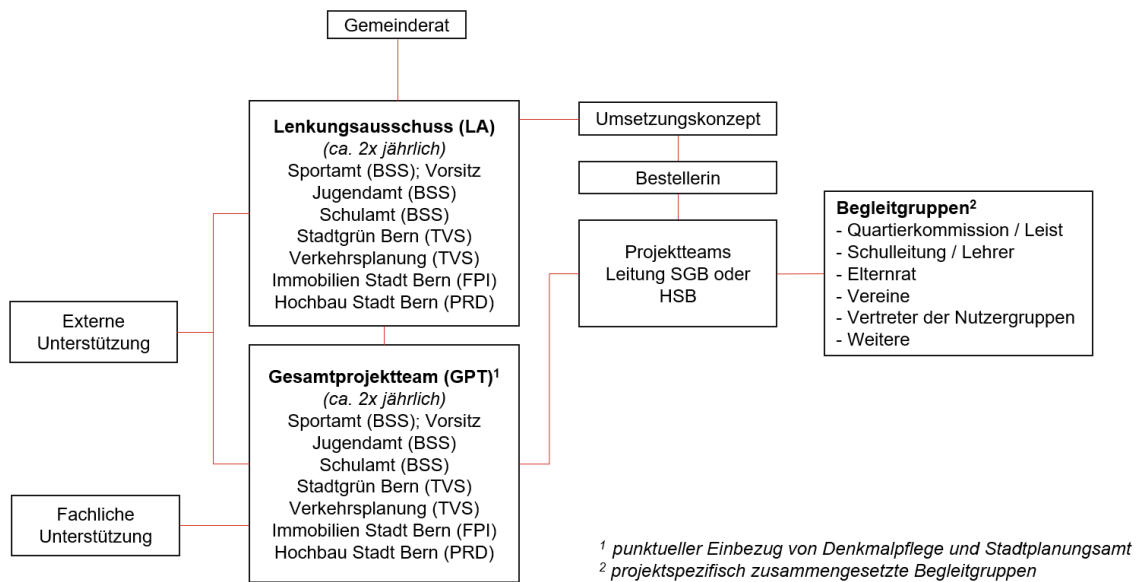
- Führt den Lenkungsausschuss, welcher mindestens einmal im Jahr in der Funktion des kontrollierenden Organs zusammenkommt.
- Dokumentiert den Stand der Umsetzung
- Ist für die übergeordnete Kommunikation zuständig (allenfalls in Absprache mit dem Lenkungsausschuss)
- Ist Ansprechstelle bei übergeordneten Fragen
- Koordiniert sämtliche Gremien
- Entscheidet, wann und wie oft Sitzungen im Gesamtprojektteam und / oder im Lenkungsausschuss einberufen werden

Hauptaufgaben des Lenkungsausschusses:

- Kontrolliert den Stand der Umsetzung
- Genehmigt Änderungen in der Standortliste
- Entscheidet bei Uneinigkeiten innerhalb des Gesamtprojektteams oder falls die Umsetzungsziele des Konzepts nicht erreicht werden

Hauptaufgaben des Gesamtprojektteams:

- Nimmt neue Bedürfnisse aus der Bevölkerung entgegen und prüft diese
- Erarbeitet Lösungen, falls sich Anpassungen in der Umsetzung des Konzepts ergeben oder Standorte ersetzt/ ergänzt werden müssen
- Stellt Koordination mit Drittprojekten sicher
- Stellt Anbindung ans Veloroutennetz sicher
- Berät die Projektteams
- Sichert die Qualität



**Abbildung 11: Projektorganisation Velo-Freizeitanlagen**

## **5.2 Kommunikation**

Wie in Kapitel 5.1 «Organisation Umsetzung» beschrieben, ist das Sportamt für die übergeordnete Kommunikation zuständig. Das Sportamt soll sich um die Information der Öffentlichkeit kümmern. Es ist Ansprechstelle für die Bevölkerung, Quartierkommissionen, Politik und Medien.

Die projektspezifische Kommunikation erfolgt durch die beauftragte Amtsstelle (SGB oder HSB) in Rücksprache mit der Gesamtprojektleitung (SA).

## **5.3 Betrieb**

Verantwortlich für die Instandhaltung der Velo-Freizeitanlagen zeichnen jene Abteilungen, welche sich bereits heute um die Instandhaltung auf den entsprechenden Grundstücken/ Anlagen kümmern. Sie stellen die Betriebstüchtigkeit der Velo-Freizeitanlage sicher. Sie tragen die Verantwortung dafür, dass die Anlage langfristig nutzbar bleibt. Die konkrete Zuteilung pro Standort kann der Standortliste entnommen werden.

## **5.4 Termine und Controlling**

Es ist eine gestaffelte Umsetzung der Velo-Freizeitanlagen bis ins Jahr 2028 vorgesehen; gemäss den in der Standortliste definierten Zielen für die Inbetriebnahmen. Der Lenkungsausschuss kontrolliert unter der Führung des Sportamtes die Umsetzung des Konzepts (siehe auch 5.1).

Für das erste Projekt je Anlagentyp soll eine Evaluation des Umsetzungsprozesses sowie des Betriebs der ersten Monate durchgeführt werden. Daraus können Lehren für die nachfolgenden Projekte gezogen werden (beispielsweise verbesserte Abläufe in der Umsetzung, Anpassungen der Ausstattung, Design). Für diese Evaluation wird ein Raster definiert.

# 6 Kosten und Finanzierung

## 6.1 Investitionskosten

Die Baukosten für das «Projekt Velo-Freizeitanlagen» ergeben sich aus den geschätzten Quadratmeterpreisen multipliziert mit den vorgesehenen Flächen. In den Quadratmeterpreisen inbegriffen ist die Projektierung der Fahrbahn durch Spezialisten. Die Baukosten für die einzelnen Anlagen sind in der Standortliste aufgeführt.

Mögliche Zusatzkosten, welche in den Quadratmeterpreisen nicht inbegriffen sind:

- Entwässerung
- Erschliessungsmassnahmen
- sanitäre Anlagen
- Mietkosten
- Umgebungsgestaltung (z.B. Terrainbegradigung)
- Landerwerb

Diese Punkte sind in der ersten Grobschätzung mit einem Zuschlag von 30 Prozent eingerechnet. Sie können je nach Projekt deutlich höher aber auch tiefer ausfallen. Diese Kosten werden in den entsprechenden Projektierungs- und Realisierungskrediten detaillierter geschätzt und in die Kredite aufgenommen.

Weiter wird die übergeordnete Planung/Führung (Landschaftsarchitektur) mit einem Baukostenzuschlag von 20 Prozent einberechnet. Darin enthalten sind auch die Begleitung des Bewilligungsprozesses, sowie Mitwirkungskosten. In den Gesamtkosten nicht enthalten sind Marketing- und Kommunikationskosten (z.B. Eröffnungsevents) und Kosten für eine allfällige rechtliche Unterstützung.

Werden die Anlagen gemäss der aktuellen Kostenschätzung umgesetzt, beträgt die gesamte Investitionssumme rund 5.0 Millionen Franken. Dies bezieht sich auf ein Total von 27 Anlagen. Weitere sechs Anlagen der Standortliste sind bereits in Umsetzung oder werden unabhängig vom Konzept finanziert, so dass deren Kosten hier nicht einberechnet sind.



## 6.2 Instandhaltungskosten

Die Instandhaltungskosten beinhalten die Kosten für den funktionellen Unterhalt und die Pflegekosten. Diese Kosten können nicht abschliessend beziffert werden und sind von vielen Faktoren abhängig. Erfahrungen anderer Städte zeigen jährliche Kosten in der Grössenordnung von 5 bis 10 Franken / m<sup>2</sup>. Hier sei auf Faktoren verwiesen, welche die wiederkehrenden Kosten beeinflussen:

- Grösse der Anlage
- Zugänglichkeit, Lage, Betriebszeiten. Die Betriebszeiten sind mitbestimmend für die Anzahl der Nutzenden. Mehr Nutzerinnen und Nutzer bringen mehr Abfall und Abnutzung. Daraus resultiert ein grösserer Aufwand für die Reinigung und für Reparaturen.
- Soziale Kontrolle: Wo die soziale Kontrolle funktioniert, entstehen erfahrungsgemäss weniger Littering und Lärmemissionen. Soziale Kontrolle ist in erster Linie durch soziale Durchmischung zu erreichen (z.B. alt / jung).
- Umgebungsgestaltung
- Nutzungsintensität
- Sanitäre Anlagen vorhanden: generiert deutlich mehr Reinigungsaufwand

## 6.3 Finanzierung und personelle Ressourcen

Die Velo-Freizeitanlagen werden gemäss den städtischen Prozessen bestellt und in der Mittelfristigen Investitionsplanung in den beiden Töpfen Hochbau und Grünanlagen aufgenommen. Die Kostenfreigabe erfolgt gemäss den üblichen städtischen Prozessen. Für diverse Anlagen wird die Bestellung im Rahmen von laufenden Projekten erfolgen (z. B. Schulhaussanierung, Spielplatzumbau). In diesen Fällen wird durch den Besteller eine Bestelländerung beantragt.

Wiederkehrende Kosten werden von der bestellenden Abteilung im Integrierten Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) bzw. im entsprechenden Budget eingestellt.

Die Velo-Freizeitanlagen sollen möglichst für die Abschreibungsdauer von zehn Jahren betrieben werden. Bei einer kürzeren Betriebsdauer soll immer geprüft werden, ob mobile Anlagen beschafft werden können, welche später an andere Standorte verschoben werden können.

## 7 Anhänge

Anhang 1: Standortliste

Anhang 2: Standortplan