

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen; Ausführungskredit

1. Worum es geht

Der Gemeinderat will den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Bern bis ins Jahr 2030 auf 20 Prozent erhöhen. Er hat deshalb 2014 die Velo-Offensive lanciert. Zentrale Voraussetzung für die Steigerung des Veloanteils ist der gezielte Ausbau der Veloinfrastruktur. Aus diesem Grund soll in der Stadt Bern ein Velohauptroutennetz aufgebaut werden. Bisher wurden die Velohauptrouten Wankdorf – Hauptbahnhof, Bern – Eigerplatz – Köniz sowie ein Grossteil der Velohauptroute Bern – Ostermundigen umgesetzt. Zudem wurden im Jahr 2019 Velomassnahmen auf der Lorrainebrücke sowie auf dem angrenzenden Knoten Lorrainestrasse/Nordring/Viktoriarain realisiert.

Im Dezember 2017 hat der Gemeinderat einen Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 120 000.00 für die Erarbeitung einer Vorstudie zur Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen genehmigt. Sie führt vom Stadtzentrum über den Inselplatz nach Bethlehem und Brünnen. Im Mai 2020 erhöhte er den Kredit auf Fr. 290 000.00. Damit wurde einerseits die Projektierung bis und mit Phase Bauprojekt erarbeitet, zugleich wurde mit einem Teil des Kredits die erste Etappe der Velohauptroute bereits realisiert, indem punktuelle Signalisations- und Markierungsmassnahmen umgesetzt wurden. Nun sollen im Rahmen der 2. Etappe die baulichen Massnahmen realisiert werden, für deren Umsetzung in den meisten Fällen eine Bewilligung notwendig ist. Die Umsetzung ist ab 2023 vorgesehen.

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat deshalb vorliegend einen Ausführungskredit von Fr. 3 100 000.00 für die Umsetzung der Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen. Die vom Gemeinderat bewilligten Kredite sind darin enthalten. Der Bund hat bereits einen Beitrag aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) an die Realisierungskosten zugesichert, zudem ist auch ein ergänzender Beitrag des Kantons zu erwarten. Die Nettokosten der Stadt Bern für die Realisierung der Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen dürften nach Abzug der Bundes- und Kantonsbeiträge insgesamt noch rund 1,2 Mio. Franken betragen (siehe dazu Kapitel 6).

2. Netz und Standards der Velohauptrouten

Das Velohauptroutennetz der Stadt Bern (siehe Beilage) soll schrittweise ausgebaut und optimiert werden. Velohauptrouten weisen folgende Merkmale auf:

- Durchgängigkeit: kohärente und unterbruchsfreie 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: Grundvoraussetzung aller Routen.

Ziel ist es, dass die Velohauptrouten alle wichtigen Zielorte von stadtweiter und regionaler Bedeutung verknüpfen. Differenziert nach räumlicher Ausgangslage sowie nach heutiger und zukünftig zu erwartender Nachfrage werden die Hauptrouten über die jeweils am besten geeignete Strecke geführt, je nach örtlicher Situation entlang oder abseits von Hauptverkehrsstrassen.

Um neue Zielgruppen für das Velofahren zu gewinnen, soll entlang der Velohaupttrouten ein hoher Standard angeboten werden. Beispielsweise wird bei Radwegen und Radstreifen entlang von Hauptverkehrsstrassen eine Standardbreite von 2,50 m angestrebt. Bei einer solchen Dimensionierung können zwei Velofahrende nebeneinander fahren bzw. sich überholen. Zwischenmasse von 1,80 bis 2,20 m Breite werden – wo nicht anders möglich – pragmatisch angewendet, denn auch damit lässt sich der Komfort verbessern. Zusätzlich werden Optimierungen an Lichtsignalanlagen und bei Vortrittsregelungen realisiert, damit die Anzahl Stopps für die Velofahrenden reduziert werden kann.

3. Das Projekt

3.1 Perimeter und Ziele

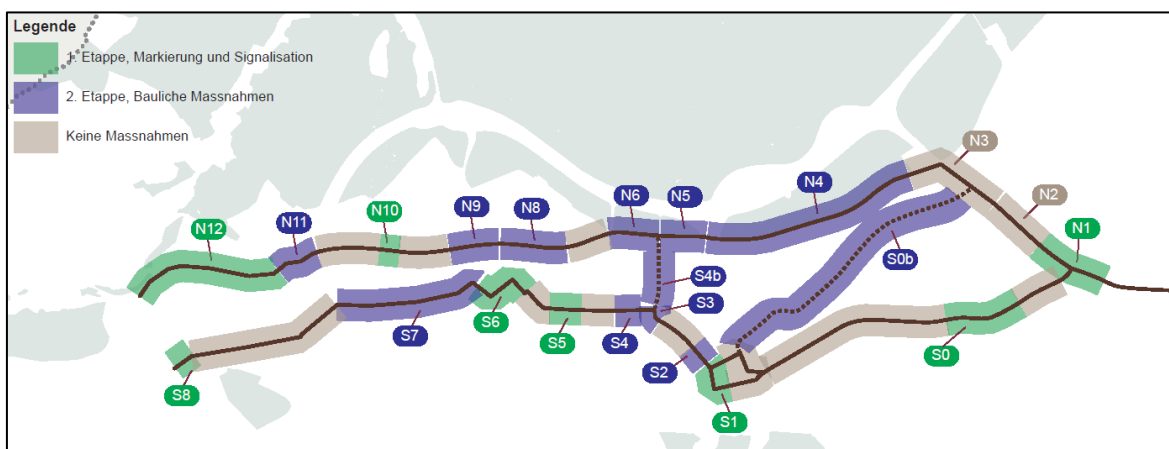
Mit der Realisierung der Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen werden entlang der Route zwischen dem Inselplatz und Bethlehem/Brünnen folgende Ziele angestrebt:

- Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit für den Veloverkehr
- klare und gut ersichtliche Führung des Veloverkehrs
- Umsetzung der baulichen und betrieblichen Standards für Velohaupttrouten gemäss den Zielen des STEK 2016 und des Masterplans Veloinfrastruktur.

Die Velohauptroute ab Inselplatz in Richtung Westen ist zweigeteilt bzw. verläuft auf zwei Routen:

- Die *nördliche Route* führt entlang von Hauptstrassen; die Linienführung ist sehr direkt. Konkret verläuft die Route vom Inselplatz via Forsthaus auf die Murten- und die Waldmannstrasse bis zum Gäbelbach. Ergänzend werden in der Eymattstrasse (Bereich Haltestelle Bethlehem-Kirche) ebenfalls Verbesserungen für Velofahrer*innen vorgenommen.
- Die Linienführung der *südlichen Route* ist weniger direkt, dafür verläuft sie abseits der Hauptstrassen auf verkehrsarmen Verbindungen: vom Inselplatz entweder via Freiburgstrasse oder via Bahnstrasse – Steigerhubel bis zum Europaplatz, anschliessend via Ladenwandweg – Untermattweg – Bümplizstrasse – Waldmannstrasse – Fellerstrasse und Riedbachstrasse bis zum Westside. Ergänzend sind Verbesserungen in der Stöckackerstrasse (Weyermannshausbad) als Verbindungsstrecke zwischen der nördlichen und südlichen Route vorgesehen.

3.2 Massnahmen und Etappierung



Der obige Übersichtsplan zeigt, auf welchen Streckenabschnitten Massnahmen im Rahmen der 1. Etappe bereits umgesetzt worden (grün markiert) und wo Massnahmen im Rahmen der 2. Etappe geplant sind (violett markiert). Einzelne Abschnitte erfüllen schon heute die Anforderungen an eine

Velohauptroute und erfordern keine Massnahmen (grau markiert, ohne Nummer), bei anderen werden die Verbesserungen im Zusammenhang mit einem Drittprojekt realisiert (grau markiert mit Nummer).

Im Rahmen der 1. Etappe wurden nur Massnahmen umgesetzt, die ohne Baubewilligung realisiert werden konnten. Dabei handelte es sich in erster Linie um Signalisations- und Markierungsmassnahmen. Die Realisierung erfolgte im Jahr 2020, finanziert mit dem vom Gemeinderat genehmigten Projektierungs- und Ausführungskredit. Im Rahmen der 2. Etappe werden nun bauliche Massnahmen realisiert, für deren Umsetzung in den meisten Fällen eine Bewilligung notwendig ist. Die Finanzierung erfolgt mit dem vorliegend beantragten Kredit, die Umsetzung ist ab 2023 vorgesehen.

In der folgenden Tabelle sind die einzelnen Massnahmen beschrieben. Die mit N bezeichneten Streckenabschnitte betreffen die (direkt verlaufende) nördliche Route, mit S bezeichnete Strecken liegen auf der (verkehrsärmeren) südlichen Route:

Nr.	Ort	Massnahmenbeschrieb
Massnahmen 1. Etappe (ausgeführt im Jahr 2020)		
N1	Inselplatz	- Ergänzung Signalisation
N6	Murtenstrasse/ Stöckackerstrasse	- Signalisations- und Markierungsarbeiten in der 1. Etappe. Ergänzende bauliche Anpassungen folgen in der 2. Etappe
N10	Waldmannstrasse	- Kleinmassnahmen bei Lichtsignalanlage (Austausch Masken/Pfeile)
N12	Murtenstrasse/ Gäbelbach	- Ergänzung Signalisation - Verlängerung Velostreifen und Anpassung Markierung → wurde nicht realisiert, infolge ungenügender Fahrbahnbreiten. Auswirkung gering. Der Velostreifen endet dadurch weiterhin ca. 20 m vor der Mittelinsel bei der Fussgängerquerung.
S0	Freiburgstrasse/ Inselareal	- Markierung Velosymbole in der Steigung → wurde nicht realisiert, keine Bewilligung von Seiten Inselspital. Verantwortliche Inselareal befürchten, dass die Velosymbole trotz fehlender Übersichtlichkeit zum grosszügigen Überholen animieren. Aktuell sind zahlreiche Bodenmarkierungen «30» zur Visualisierung des Temporegimes vorhanden. Das Gefahrenpotenzial für Velofahrende ist somit trotz fehlender Velosymbole nicht sehr hoch.
S1	Europaplatz/ Ladenwandweg	- Ergänzung Signalisation - Anpassung Markierung (Unterführung, Aufstellbereiche Freiburgstrasse) - Markierung Velosymbole
S5	Untermattweg	- Aufhebung von zwei Parkplätzen
S6	Bethlehem Säge	- Ergänzung Signalisation
S8	Riedbachstrasse	- Ergänzung Signalisation

Massnahmen der 2. Etappe (Realisierung ab dem Jahr 2023)		
N4	Murtenstrasse (Kantonsstrasse)	<ul style="list-style-type: none"> - umfangreiche Anpassungen an den Markierungen - Belagererneuerung Veloumfahrung - Anpassungen Veloführung beim Knoten Murtenstrasse/alte Murtenstrasse (neue «Veloweiche»)
N5	Fuss- und Veloweg Weyermannshaus	<ul style="list-style-type: none"> - Anpassung Rand Veloweg - Ergänzung Beleuchtung Fussweg
N6	Murtenstrasse/ Stöckackerstrasse, Knoten (Alte) Murtenstrasse	<ul style="list-style-type: none"> - Veloaufstellbereich im Knoten - Erweiterung Tempo 30 (bestehend), Ergänzung Signalisation und Markierung (Einführung Kernfahrbahn)
N8	Murtenstrasse Neuhaus	<ul style="list-style-type: none"> - Signalisation und Markierung Tempo 30 - Strassenverbreiterung für beidseitige Radstreifen - Trottoirabsenkungen, südseitig Erstellung neues Trottoir - Verschiebung Kandelaber - Ergänzung Signalisation
N9	Eymattstrasse	<ul style="list-style-type: none"> - Signalisation und Markierung Tempo 30 - Verschmälerung Fahrbahn und Einmündung Kornweg in Eymattstrasse mit Anpassung Trottoirrand - Neue urbanisierte Aufenthaltsbereiche mit Baumpflanzungen - Anpassungen Mittelinseln
N11	Holenackerplatz	<ul style="list-style-type: none"> - Verbindung vom Kreisel Gäbelbachstrasse zu Holenackerplatz - Verschiebung Veloabstellplätze - Verdeutlichung Radverbindung mittels roter Einfärbungen und Velopiktogrammen
S0b	Bahnstrasse	<ul style="list-style-type: none"> - Signalisation und Markierung Tempo 30 - Anpassungen Strassenränder und Vertikalversätze - Aufhebung Parkplätze - Neugestaltung Knoten Bahnstrasse/Steigerhubelstrasse (Änderung Vortrittsregime)
S2	Werkgasse/ Ladenwandweg	<ul style="list-style-type: none"> - Sichtweiten verbessern, Hecken und Zaun versetzen - Markierung anpassen (Rüttelstreifen, Warnsignal)
S3, S4b	Stöckackerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> - Trottoirabsenkung und neue Beschilderung im Bereich Fuss- und Radweg Richtung Bahnhof Stöckacker - Vertikal- und Horizontalversätze auf der Stöckackerstrasse, Tempohemmschwelle vor Kurve bei Unterführung Bahn - Einseitige Markierung eines Radstreifens auf der Stöckackerstrasse
S6	Bethlehem Säge	<ul style="list-style-type: none"> - neue Fussgängerschutzinseln - Anpassung Strassenrand und Verbreiterung Trottoir - Anpassungen Signalisation und Markierung - Erweiterung der Tempo-30-Zone auf der Waldmannstrasse - Rückbau Lichtsignalanlage Kreuzung Bümpliz-/Waldmannstrasse mit Vortrittsberechtigung von der Bümplizstrasse

S7a,b	Fellerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> - Aufhebung der Parkplatz-Viererpakete - Redimensionierung Verkehrsknoten Feller-/ Waldmannstrasse - Neue urbanisierte Aufenthaltsbereiche
Verbesserungen für Velofahrende im Projektperimeter, ausgeführt in Drittprojekten (nicht relevant für vorliegenden Kreditantrag)		
N2	Murtenstrasse: Inselplatz – Bremgartenfriedhof	<ul style="list-style-type: none"> - Umfassende Massnahmen auf der ganzen Strecke in Planung. Stand: teils Betriebs- und Gestaltungskonzept und teils Bauprojekt vorhanden. Oder bereits realisiert.
N3	Bereich Autobahnanchluss Forsthaus	<ul style="list-style-type: none"> - Kurzfristige Verbesserungen mittels Markierungen realisiert. - Mittelfristig ist ein strassenbegleitender Veloweg vorgesehen.

Die Planung der Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen wurde den Quartierorganisationen der Stadtteile III (QM3) und VI (QBB) mehrmals vorgestellt. Das Projekt wurde grundsätzlich gut aufgenommen und die eingebrachten Anregungen konnten grösstenteils berücksichtigt werden. Beide Quartierorganisationen haben die Bedeutung der Bahnstrasse als Veloroute betont, deshalb wurde auch die südliche Route in die Planung aufgenommen. Der aktuelle Projektstand wurde Anfang 2022 auch Vertreter*innen der Berner Wirtschaftsverbände sowie Pro Velo Bern vorgestellt. Ihre Rückmeldungen werden in den weiteren Projektierungsphasen berücksichtigt. Die Massnahmen sind grundsätzlich nicht bestritten.

3.3 Tempo 30

Auf den folgenden Strecken soll im Rahmen des Projekts Tempo 30 eingeführt werden:

- **Massnahmen S3, S4b (Stöckackerstrasse) und N6 (Murtenstrasse):**
Die bestehende Tempo-30-Zone Stöckackerstrasse (Bethlehemstrasse bis Bahnunterführung, Länge rund 400 m) wird entlang dem Weyermannshausbad und durch die Murtenstrasse bis zum Knoten an der Murtenstrasse (Bereich Messerliweg) um rund 600 m verlängert.
- **Massnahmen N8 (Murtenstrasse, Neuhaus) und N9 (Eymattstrasse):**
Einführung Tempo-30-Zone ab Knoten Bümplizstrasse-Murtenstrasse durch die Murtenstrasse und Eymattstrasse bis Knoten Eymattstrasse-Kornweg. Länge rund 500 m.
- **Massnahme S0b (Bahnstrasse):**
Einführung Tempo-30-Zone in der Bahnstrasse, von der Steigerhubelstrasse bis zur Güterstrasse. Länge rund 400 m.
- **Massnahme S6 (Bethlehem Säge):** Verlängerung der bestehenden Tempo-30-Zone in der Fellerstrasse um um rund 150 m durch die Waldmannstrasse bis zum Knoten Waldmannstrasse-Bümplizstrasse.

Im Laufe der weiteren Projektierung werden die nötigen Zustimmungsverfügungen beim Kanton eingeholt und die Vorhaben publiziert (mit der Möglichkeit zur Beschwerdeführung). Nach dem Vorliegen der Bewilligungen werden diese Temporeduktionen im Zuge der Realisierung der entsprechenden Massnahmen signalisiert.

3.4 Parkplatzbilanz

1.269 Velohauptroute Bern - Bethlehem - Brünnen									
Etappe	Nr.	Massnahme	Aufhebung PP		Neuerstellung PP		jährlicher Verlust durch Aufhebung weisser PP (Stand 2019)		
			blau	weiss	blau	weiss			
2. Etappe	N11	Holenackerplatz	-	-2	-	-	CHF		100
2. Etappe	N8	Murtenstrasse, Neuhaus	-5	-7	-	5	CHF		1'200
2. Etappe	S0b Teil 1-3	Bahnstrasse	-5	-2			CHF		1'800
1. Etappe	S5	Untermattweg	-2	-	-	-	CHF		-
2. Etappe	S6	Bethlehem Säge	-2	-	-	-	CHF		-
2. Etappe	S7a,b	Fellerstrasse	-18	-10	-	6	CHF		2'000
Total			-32	-21	0	11	CHF		5'100

Für die Umsetzung der Massnahmen der Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen werden insgesamt 32 blaue und 21 weisse (gebührenpflichtige) Parkplätze aufgehoben. 11 blaue Parkfelder werden in 11 weisse (gebührenpflichtige) Parkfelder umgewandelt. Netto beträgt die Zahl der aufgehobenen Parkplätze also 42, davon sind 10 weisse gebührenpflichtige Parkplätze.

Die jährlichen Verluste, welche durch die 10 aufgehobenen gebührenpflichtigen weissen Parkplätze entstehen, belaufen sich auf ca. Fr. 5 100.00 (Stand Nutzung 2019; vgl. obenstehende Tabelle). Die aufgehobenen weissen (gebührenpflichtige) Parkplätze haben generell eine tiefe Auslastung. Durch die Aufhebung von blauen wie auch weissen Parkplätzen kann deshalb voraussichtlich die Auslastung der vorhandenen weissen (gebührenpflichtigen) Parkplätze erhöht und der Verlust entsprechend reduziert werden.

Die Aufhebung von Parkplätzen im öffentlichen Raum gehört seit Langem zu den Zielsetzungen der Stadt Bern. Sowohl in der Energie- und Klimastrategie Stadt Bern 2025 als auch im Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 wird die Aufhebung von Parkplätzen im öffentlichen Raum als Ziel formuliert. Das kantonale Verwaltungsgericht hat in seinem jüngsten Urteil zur Aufhebung von Parkplätzen in der Länggasse das Vorgehen der Stadt gestützt und die Aufhebung von Parkplätzen als verhältnismässige Massnahme erachtet, mit der die Sicherheit für den Veloverkehr verbessert werden kann. Aus Sicht des Verwaltungsgerichts ist es zulässig, dass die Stadt das öffentliche Interesse an sicheren Velowegen in ihrer Verkehrsplanung hoch gewichtet.

3.5 Stadtklima

1.269 Velohauptroute Bern - Bethlehem - Brünnen									
Etappe	Nr.	Massnahme	Fläche		Bäume				
			versiegelte Fläche [m2]	entsiegelte Fläche [m2]	Rodung [Stk]	Neu [Stk]			
2. Etappe	N11	Holenackerplatz	5	-	-	-			
2. Etappe	N4	Murtenstrasse	10						
2. Etappe	N5	Fuss- und Veloweg Weyermannshaus	5	-	-	-			
2. Etappe	N8	Murtenstrasse, Neuhaus	465	45	-	-			
2. Etappe	N9	Eymattstrasse	10	235					8
2. Etappe	S2	Werkgasse/ Ladenwandweg	-	3	-	-			
2. Etappe	S7a,b	Fellerstrasse	-	127	-	-			1
Total			495	410	0	9			

Für die Umsetzung der Massnahmen der Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen werden ca. 495 m2 Fläche zusätzlich versiegelt und ca. 410 m2 entsiegelt. Die grösste Fläche, welche versiegelt werden muss, ist auf die Verbreiterung der Murtenstrasse (Massnahme N8) zurückzuführen. Diese neue Fahrbahnfläche ist nötig, um einen beidseitigen Radstreifen zu erstellen. An der Murtenstrasse

wird der teilweise über 10 m breite Grünstreifen um ca. 2 m verschmälert. Somit wird an der Murtenstrasse in Zukunft weiterhin ein ca. 8 m breiter Grünstreifen vorhanden sein.

Im Gegenzug werden bei der Massnahme N9 grössere Flächen entsiegelt; zudem ist die Pflanzung von 8 zusätzlichen Bäumen vorgesehen. Hier sind die genauen Standorte und die definitive Zahl auf ein künftiges Drittprojekt abzustimmen.

Durch die Erstellung von attraktiven Fuss- und Radinfrastrukturen wird der Fuss- und Radverkehr gefördert. Dies hat einen positiven Effekt auf das Stadtklima und entspricht den Zielsetzungen der Stadt Bern.

3.6 Auswirkungen/Bilanz der Massnahmen

Das nun ausgearbeitete Bauprojekt zeigt,

- dass die Situation für den Veloverkehr dank des vorliegenden Projekts markant verbessert werden kann,
- dass damit dem Anspruch nachgekommen werden kann, Velorouten für Velofahrer*innen jeden Alters anzubieten,
- dass mit dem Projekt auch Verbesserungen für den Fussverkehr erreicht werden können,
- dass dank der Anpassung des Temporegimes für den motorisierten Verkehr (Tempo 30 statt Tempo 50) auf einzelnen Abschnitten eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und gleichzeitig eine Reduktion der Lärmemissionen erreicht wird.

4. Investitionskosten

Das Bauprojekt für die Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen sieht Kosten in der Höhe von insgesamt Fr. 3 100 000.00 vor. Die nachfolgende Zusammenstellung basiert auf dem Kostenvorschlag vom September 2021. Die Kostengenauigkeit liegt bei +/- 10 %; die Mehrwertsteuer (7,7%) ist darin enthalten.

Bauarbeiten* (inkl. Signalisation, Markierung)	Fr.	2 010 000.00
Projektierung, Bauleitung*	Fr.	520 000.00
Bewilligungen und Kommunikation	Fr.	50 000.00
Verschiedenes/Unvorhergesehenes**	Fr.	250 000.00
Kosten für Zusatzaufwendungen (nicht vorhersehbare Herausforderungen oder Probleme im weiteren Projektverlauf)	Fr.	270 000.00
Total Kosten (inkl. MwSt.)	Fr.	3 100 000.00

* inkl. Projektierungs- und Ausführungskredit 1. Etappe von Fr. 290 000.00.

** Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement; KiöRR; SSSB 423.1) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün ein Prozent der über den allgemeinen Haushalt finanzierten Bausumme exkl. MwSt. für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall. Unter der Position Verschiedenes und Unvorhergesehenes ist ein Betrag von Fr. 28 500.00 für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR) enthalten.

5. Folgekosten

5.1 Kapitalfolgekosten Tiefbau

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	3 100 000.00	3 022 500.00	2 945 000.00	77 500.00
Abschreibung 2.5 %	77 500.00	77 500.00	77 500.00	77 500.00
Zins 1.22 %	37 820.00	36 875.00	35 930.00	945.00
Kapitalfolgekosten	115 320.00	114 375.00	113 430.00	78 445.00

5.2 Betriebsfolgekosten

Die geplanten Massnahmen haben keinen nennenswerten Einfluss auf die Betriebs- und Unterhaltskosten. Der Winterdienst in erster Priorität erfolgt gemäss demselben Betriebskonzept, das seit der Wintersaison 2016/2017 auf den Velorouten angewandt wird. Die Betriebsfolgekosten werden über die Erfolgsrechnung des Tiefbauamts finanziert.

6. Beiträge Dritter

Die Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen gehört gemäss Agglomerationsprogramm des Bundes (3. Generation) zum Paket der «Velohauptrouten A-Massnahmen». Für ihre Mitfinanzierung hat der Bund bereits Beiträge aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zugesichert (Massnahmenpaket 351.3.105). Der Kanton leistet an Massnahmen aus Agglomerationsprogrammen einen Beitrag gemäss Artikel 62 Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11) und bei Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen einen ergänzenden Beitrag gemäss Artikel 59 SG. Die Nettokosten der Stadt Bern für die Realisierung der Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen dürften nach Abzug der Bundes- und Kantonsbeiträge noch rund 1,2 Mio. Franken betragen. Rechtzeitig vor Baubeginn wird ein Gesuch für die Erstellung einer Finanzierungsvereinbarung einzureichen sein.

7. Werterhalt und Mehrwert

	Werterhalt	Mehrwert
Strassenbau	60 %	40 %

8. Koordination mit weiteren Projekten

Im August 2019 hat eine Vernehmlassung durch die Koordinationsstelle für den öffentlichen Raum stattgefunden. Keine weiteren Werkeigentümer haben ein Mitbaubedürfnis angemeldet.

9. Termine

Um eine möglichst rasche Umsetzung der Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen zu ermöglichen, hat der Gemeinderat die Direktion TVS beauftragt, die Baugesuche für die einzelnen bewilligungspflichtigen Massnahmen bereits bei den zuständigen Stellen einzureichen. Zudem hat er der Durchführung eines Submissionsverfahrens für einen Gesamtleiter für die weiteren Planungsphasen und die Begleitung der Realisierung unter Vorbehalt der Kreditbewilligung durch den Stadtrat zugestimmt.

Unter diesen Voraussetzungen ergeben sich die nachfolgend geschätzten Ecktermine im weiteren Projektverlauf:

Auflage Baugesuch/Baubewilligung	bis Herbst 2022
Submission Baumeisterarbeiten und Ausführungsprojektierung	bis März 2023
Baubeginn	ab April 2023
Bauende	Ende 2024

10. Weitere Velohaupttrouten

Die Planung und Priorisierung der weiteren Velohaupttrouten werden basierend auf den vorhandenen Ressourcen sowie im Rahmen der Velo-Offensive geprüft und vorangetrieben. Daraus werden – abgestimmt auf das regionale Siedlungs- und Gesamtverkehrskonzept RGSK, auf bereits geplante Strassenbauprojekte sowie auf allfällige Vorhaben der Nachbargemeinden – zu gegebener Zeit weitere Kreditanträge folgen. Ziel des Gemeinderats ist es, den Grossteil des Velonetzes bis ins Jahr 2030 realisieren zu können.

11. Fakultatives Referendum

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 51 Absatz 3 der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO; SSSB 101.1) und Artikel 70 des Reglements über die politischen Rechte (RPR; SSSB 141.1).

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Velohaupttroute Bern – Bethlehem – Brünnen; Ausführungskredit.
2. Für die Umsetzung des Projekts Velohaupttroute Bern – Bethlehem – Brünnen; Ausführungskredit wird ein Ausführungskredit von Fr. 3 100 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100387 (Kostenstelle 510110), bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 8. Juni 2022

Der Gemeinderat

Beilagen:

- Übersichtsplan 1 : 5000 Velohaupttroute Bern – Bethlehem – Brünnen
- Mehrjahresplanung Velohaupttrouten (Stand: Januar 2022)