2014.TVS.000079 (16/021)

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain - Länggasse: Planungs- und Projektierungskredit

1. Worum es geht

Um den steigenden Mobilitätsbedürfnissen auch in Zukunft stadtverträglich begegnen zu können, hat sich die Stadt Bern zum Ziel gesetzt, den Veloverkehr zu fördern und dessen Anteil am Gesamtverkehr bis 2030 von 11 Prozent auf 20 Prozent zu steigern. Dazu hat der Gemeinderat eine Velo-Offensive ausgelöst, in deren Rahmen er u.a. das Velonetz der Stadt Bern schrittweise ausbauen und optimieren will. Dieser geplante Netzausbau basiert auf den geltenden kantonalen und regionalen Richtplänen und hat seinen Niederschlag auch im aktuellen Entwurf des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts RGSK II sowie in den Grundlagendokumenten des Stadtentwicklungskonzepts STEK 2015 gefunden. Das Grundgerüst dieses künftigen Velonetzes bilden die Velohauptrouten, auf welchen der Hauptfluss des Veloverkehrs abgewickelt werden soll. Das Velonetz soll einerseits aus radialen Routen bestehen, welche die verschiedenen Quartiere optimal mit dem Zentrum verbinden. Andererseits sind tangentiale Routen („Veloring“) geplant, welche die Verbindungen zwischen den Stadtteilen sicherstellen (siehe Beilage 1).

Im Netz der Tangentialrouten gibt es zwischen den Stadtteilen Breitenrain-Lorraine und Länggasse-Felsenau eine Lücke. Dort fehlt eine attraktive und direkte Verbindung auf gleichem Höhenniveau über die Aare. Deshalb wurde im kantonalen Sachplan Veloverkehr bereits im Jahr 2004 die Realisierung einer Velobrücke aufgenommen. Mit ihr soll diese Lücke im städtischen und regionalen Routennetz geschlossen werden (vgl. Beilage 2). Nachdem der Kanton über längere Zeit keine konkrete Planung in Angriff genommen hatte, übernahm die Stadt aufgrund einer vom Stadtrat im Mai 2013 erheblich erklärten Motion die Federführung für die Realisierung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung (vgl. Ziff. 5). Die Netzlücke wird auch im aktuellen kantonalen Sachplan Veloverkehr (2014) aufgeführt. Mit SRB 376 vom 11. September 2014 hat der Stadtrat für die Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain - Länggasse einen Planungskredit von Fr. 560 000.00 bewilligt. Damit konnte im Rahmen einer Variantenbeurteilung die beste Lösung zur Schliessung der Netzlücke gesucht werden.

Zwischen September 2014 und Oktober 2015 hat die Stadt Bern unter Federführung der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Tiefbauamt) mittels einer systematischen Variantenbeurteilung die beste Lösung für die Verbindung der beiden Quartiere evaluiert. Als Bestvariante wurde eine neue, die Aare überspannende Brücke zwischen der Polygonstrasse und der Inneren Enge ermittelt. Das neue Netzelement stellt eine tangential zur Innenstadt verlaufende Direktverbindung zwischen den Quartieren Länggasse und Breitenrain dar. Im Rahmen der Variantenbeurteilungen wurde auch ein vertiefter Partizipationsprozess mit Quartier- und Interessenvertretungen durchgeführt (vgl. Ziff. 2.5).

Mit der Bestvariante aus der Variantenbeurteilung ist die Linienführung der neuen Brücke geklärt. In der nun folgenden ersten Projektierungsphase soll mit einem offenen Projektwettbewerb für Generalplanerteams und darauf basierend einem Teil der Vorprojektierung ein konkretes Brückenbauwerk erarbeitet werden. Für diese Projektierungsphase - Durchführung des Projektwettbewerbs und Teil des Vorprojekts - beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, den mit SRB 376 vom

11. September 2014 gesprochenen Planungskredit von Fr. 560 000.00 um Fr. 1 386 000.00 auf insgesamt Fr. 1 946 000.00 zu erhöhen.

Gleichzeitig soll mit dem vorliegendem Geschäft die Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Monika Hächler, GB/Prisca Lanfranchi, GFL/Michael Köpfli, GLP): Fuss- und Velobrücke Nordquartier-Länggasse: Planung endlich an die Hand nehmen! als erfüllt abgeschrieben werden (vgl. Ziff. 5).

2. Variantenevaluation

Im Rahmen der Studie „Variantenevaluation Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain - Länggasse“ wurde folgende Fragestellung untersucht:

Welches ist die zweckmässigste Variante, um die Verbindungsqualität zwischen den beiden Quartieren Breitenrain und Länggasse für den Fuss- und Veloverkehr zu steigern - unter Berücksichtigung von Kosten, Nutzen, Synergien und Risiken?

2.1. Vorgehen/Methodik

Mit der Methodik einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) wurde die Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen den Stadtteilen Länggasse und Breitenrain für den Fuss- und Veloverkehr untersucht. In die Projektorganisation waren das Tiefbauamt, die Verkehrsplanung, die Denkmalpflege, das Stadtplanungsamt, Stadtgrün und die Abteilung Langsamverkehr des Bundesamts für Strassen (ASTRA) sowie fallweise weitere externe Spezialisten eingebunden.

Als erstes wurde ein Fächer mit allen denkbaren Varianten erarbeitet. Dieser umfasste sowohl neue Brücken über die Aare als auch Varianten mit Optimierungen auf dem bestehenden Netz. Varianten mit ähnlichem Charakter wurden in Variantenfamilien gruppiert. In einem zweiten Arbeitsschritt wurden jene Varianten ausgeschlossen, die sich als nicht machbar erwiesen - zum Beispiel, weil sie zu viel Längsgefälle aufgewiesen hätten. In den folgenden Arbeitsschritten wurden die jeweils verbliebenen Varianten für die Linienführung zunehmend detaillierter untersucht (vgl. Beilage 3). Dabei wurden Aspekte beachtet wie die Einbindung ins bestehende Velonetz, das Potenzial an Velofahrenden, die Investitionskosten, die Verträglichkeit mit dem Stadt- und Landschaftsbild, denkmalpflegerische Auflagen sowie sozioökonomische Vor- und Nachteile.

2.2. Bestvariante

In der Gesamtbewertung hat sich die Variantenfamilie D als klar beste Variantenfamilie herauskristallisiert. Dazu gehören alle Varianten, die von der Polygonstrasse wegführen und ihren westlichen Anschlusspunkt auf der Hangoberkante der Inneren Enge haben. Unter den D-Varianten wurde die Variante D7, eine Hochbrücke von der Polygonbrücke zur Engestrasse nördlich der Inneren Enge, als Bestvariante bestimmt (siehe Beilage 4). Die Variante D6, welche südlich der Inneren Enge anschliesst, weist zwar geringe Vorteile in den Nutzerkriterien auf, kann damit aber das grosse städtebauliche Defizit gegenüber der Bestvariante nicht aufwiegen. Im Gegensatz zur Variante D6 führt die Bestvariante auf kürzest möglichem Weg über die Aare - wie die anderen städtischen Brücken - und beeinträchtigt die historische Aussichtsterrasse der Inneren Enge nicht. Dadurch wird sie auch kostengünstiger als „längere“ Varianten.

Die Bestvariante schliesst eine Lücke im Velonetz und bildet eine neue Tangentialverbindung zwischen den Quartieren Breitenrain und Länggasse. Mit dem Wankdorf und dem Viererfeld wird zudem die Langsamverkehrserschliessung für zwei Orte optimiert, an denen in den nächsten Jahren bedeutende Entwicklungen stattfinden sollen. Auch aus regionaler Perspektive ist die Linienführung wertvoll, indem sie als direkte, sichere und komfortable Tangentialverbindung zwischen Woh-

lensee, Bremgarten und der Länggasse im Westen und dem Worblental, Bern-Ost, Ostermundigen und Gümligen im Osten dient.

2.3. Andere Variantenfamilien

Die Bestvariante sowie allgemein die Variantenfamilie D erwiesen sich aus verschiedenen Gründen als besser im Vergleich zu den Variantenfamilien B (Verbindungen aus der Lorraine in Richtung Bierhübeli) und A (Verbindungen via Lorrainebrücke - Bollwerk - Henkerbrünnli in die Länggasse).

Die besten Varianten aus der Variantenfamilie B wiesen zwar ein mit den D-Varianten vergleichbares Nutzerpotential auf. Die Reisezeiteinsparung gegenüber der bestehenden Route sowie gegenüber den D-Varianten ist jedoch gering, da diese Brücken sehr nahe bei der Lorrainebrücke liegen. Im Gegensatz zur Bestvariante könnten sie viel weniger die Funktion eines neuen Netzelements übernehmen. Es wäre deshalb nicht sinnvoll, eine neue Brücke zu bauen, die im Wesentlichen die gleichen Orte verbindet wie die bereits bestehende Lorrainebrücke. Insbesondere die südlichsten B-Varianten (z. B. Variante B8) hätten zwar die Verbindung zum Bahnhof und ins Stadtzentrum verbessert, jedoch nicht die Netzlücke zwischen Länggasse und Breitenrain schliessen können.

Ausserdem liesse sich keine B-Variante ohne den Abbruch von einer oder mehreren Liegenschaften realisieren. Dazu kamen bedeutende städtebauliche und denkmalpflegerische Kritikpunkte, z. B. durch die Tangierung des Lorraineparks oder des alten Tierparks, einer gartendenkmalpflegerisch wertvollen Anlage, sowie die Beeinträchtigung von wichtigem Freiraum nahe dem Stadtzentrum. Auch die Kosten wären höher ausgefallen. In der Gesamtbetrachtung schnitten die B-Varianten damit deutlich schlechter ab als die Bestvariante.

Bei den A-Varianten zeigte sich, dass im Bereich Bollwerk-Henkerbrünnli die angestrebte Verbindungsqualität für den Veloverkehr nur mit unverhältnismässigen Eingriffen in die Kapazität des motorisierten Individualverkehrs möglich gewesen wäre. Dies wiederum hätte mit aufwändigen flankierenden Massnahmen abgefangen werden müssen. Gleichzeitig wäre der Nutzen geringer ausgefallen als bei der Bestvariante. Die Kostenwirksamkeit der A-Varianten erwies sich deshalb als schlecht.

2.4. Verbesserungen auf der Lorrainebrücke für den Veloverkehr

Für Fahrten aus der Lorraine und dem südlichen Breitenrainquartier zum Gebiet Bahnhof/Innenstadt und umgekehrt wird die Lorrainebrücke auch künftig die Hauptverbindung darstellen. Deshalb soll die Veloverkehrsführung über die Lorrainebrücke verbessert werden. Dies wird im Rahmen der Aufwertung und des Ausbaus der Velohauptrouten angestrebt. Im Sommer 2015 wurden auf der Lorrainebrücke bereits verschiedene Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Veloverkehrsführung umgesetzt. Weitergehende Verbesserungen für den Veloverkehr zwischen Lorraine und Zentrum sind in Vorbereitung, benötigen jedoch eine längerfristige Planung. So hat der Stadtrat am 29. Oktober 2015 für die erste Velohauptroute Wankdorf einen Projektierungs- und Ausführungskredit bewilligt (SRB 2015-409); die Route soll 2016 umgesetzt werden. In diesem Rahmen hat der Stadtrat den Gemeinderat zusätzlich beauftragt, ihm bis Ende 2016 eine Vorlage für eine sicherere Veloführung auf der Teilstrecke Bollwerk - Schützenmatte - Lorrainebrücke zu unterbreiten, wobei insbesondere Varianten mit einem MIV-Spurabbau geprüft werden sollen. Diese Arbeiten laufen.

2.5. Partizipation

Im Rahmen der Variantenbeurteilungen zur Fuss- und Veloverbindung Länggasse - Breitenrain wurden Quartier- und Interessenvertretungen am 17. November 2014 und am 27. Januar 2015 zu zwei Partizipationsveranstaltungen eingeladen. In deren Nachgang konnten sie sich zu den jeweiligen Planungsständen äussern. Ihre Eingaben wurden in der Folge vertieft geprüft. Am 18. Mai 2015 fand ein öffentlicher Informationsabend zur Bestvariante statt. Von Anfang Juni bis Ende Au-

gust 2015 hatten die Partizipationsteilnehmenden sodann die Gelegenheit, schriftlich zum Bericht „Fuss- und Veloverkehrsverbindung (FVV) Breitenrain - Länggasse: Synthesebericht Variantenbeurteilung“ Stellung zu nehmen.

Infolge der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung entschied die federführende Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, auf die Untervariante D7a zu verzichten. Innerhalb des D7-Perimeters hatte es bis dahin zwei mögliche Linienführungen mit zwei verschiedenen Startpunkten im Breitenrain gegeben (vgl. Beilage 3). Weil die Variante D7a den Abbruch einer Liegenschaft bedingt hätte, wurde sie nicht mehr weiterverfolgt. Der Synthesebericht inklusive Mitwirkungsbericht der Vernehmlassung liegt seit Anfang November 2015 in der Schlussfassung vor.

Aufgrund verschiedener Eingaben und Forderungen im Mitwirkungsverfahren wurden deutlich mehr Varianten untersucht als ursprünglich geplant. Dieser intensive partizipative Prozess verzögerte zwar die Fertigstellung der Variantenbeurteilung um rund ein halbes Jahr, war jedoch für die Lösungsfindung sehr wertvoll.

3. Nächste Phase: Projektwettbewerb und Teil Vorprojekt

3.1. Vorbereitung und Durchführung Projektwettbewerb

Mit Abschluss der Variantenbeurteilung ist die Linienführung geklärt. In der nächsten Phase soll mittels eines Projektwettbewerbs auf der gegebenen Linienführung ein architektonisch ausgestaltetes Brückenprojekt ermittelt werden (vgl. Beilage 5). Im Hinblick auf die hohen qualitativen Ansprüche an das Bauwerk im Aareraum wird ein offener Projektwettbewerb für Generalplanerteams durchgeführt. Dieses bewährte und qualifizierte Verfahren wird gewählt, um bei der komplexen Fragestellung in den Bereichen Brückenbau, Architektur, Städtebau und Landschaftsarchitektur die bestmögliche Lösung zu finden. Im Wettbewerbsprogramm wird dargelegt, dass die Stadt eine wirtschaftliche Lösung sucht und die Jury die Wirtschaftlichkeit mit den Kostenschätzungen der Experten und Expertinnen in die Beurteilung der Projekte miteinbezieht.

Der Wettbewerb wird in Zusammenarbeit mit dem Bereich Vorstudien und Wettbewerbe von Hochbau Stadt Bern durchgeführt, mit eingebunden ist zudem die Fachstelle Beschaffung. In der Jury werden u. a. die Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Vertretungen des Tiefbauamts, der Verkehrsplanung, der Denkmalpflege, des Stadtplanungsamts und von Hochbau Stadt Bern sowie externe Fachleute aus den Bereichen Brückenbau, Architektur, Verkehrsplanung (Velo) und Landschaftsarchitektur Einsitz nehmen. Auch Vertretungen der Quartiere werden der Jury angehören. Nach Abschluss des Wettbewerbs werden das Tragwerkkonzept und die architektonische Ausgestaltung der Brücke geklärt sein. Mit der Klärung der Brückenarchitektur können zudem die Kosten erstmals anhand eines konkreten Brückenbauwerks geschätzt werden. Im Rahmen der Jurierung erfolgt für die Projekte der engeren Wahl eine vertiefte Kostenschätzung durch unabhängige Experten.

3.2. Kommunikation während des Wettbewerbs

Die Interessen der Quartiere werden über deren Vertretungen in der Jury eingebracht. Das von der Jury zur Weiterbearbeitung empfohlene Projekt (Siegerprojekt) sowie die weiteren Projekte werden im Anschluss an die Jurierung öffentlich ausgestellt. Generelles Ziel ist es, den Einbezug der Öffentlichkeit bestmöglich zu gewährleisten und grösstmögliche Transparenz im Projektfortschritt zu erzielen. Auch ist in der weiteren Projektierungsarbeit nach dem Wettbewerb (z. B. Erarbeitung Vorprojekt und Bauverfahren) wiederum ein Partizipationsverfahren geplant.

3.3. Teil des Vorprojekts

Im Anschluss an den Projektwettbewerb erfolgen die Vorbereitungen für die weitere Projektierungsphase, das Vorprojekt, und die Ausarbeitung des ersten Teils des Vorprojekts. Ziel des Vorprojekts ist es, das Siegerprojekt weiter zu konkretisieren und dadurch präzisere Aussagen zum Tragwerkkonzept, zur architektonischen Ausgestaltung der Brücke sowie auch zu den Anschlüssen an die bestehende Infrastruktur zu ermöglichen. Durch diese Projektierung wird die Genauigkeit der Kostenschätzung entsprechend erhöht.

4. Weiteres Vorgehen

Der Projektzeitplan sieht vor, dass das Projekt in der zweiten Jahreshälfte 2016 im Agglomerationsprogramm der dritten Generation als A-Massnahme angemeldet wird und damit entsprechende Bundesbeiträge an Planung, Projektierung und Realisierung gesichert werden können. Nach Vorliegen des Siegerprojekts aus dem Wettbewerb und Erarbeitung des ersten Teils des Vorprojekts werden in den nachfolgenden Phasen das Vorprojekt abgeschlossen und das Bauprojekt erarbeitet sowie die notwendigen planungsrechtlichen Genehmigungs- und Bewilligungsverfahren eingeleitet (Aaretalschutz, Änderungen Grundordnung, Strassenplanverfahren, Rodungen etc.). Die dazu notwendigen Kredite für den Abschluss des Vorprojekts und das Bauprojekt werden dem Stadtrat voraussichtlich im Verlauf des Jahrs 2017 beantragt. Mit dem Bauprojekt werden ein detailliert ausgearbeitetes Projekt und eine entsprechend genaue Kostenschätzung vorliegen. Auf dieser Basis wird der Realisierungskredit beantragt werden, wofür eine Volksabstimmung notwendig sein wird.

5. Abschreibung Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP, GLP

Im Rahmen des vorliegenden Geschäfts beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, die Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Monika Hächler, GB/Prisca Lanfranchi, GFL/Michael Köpfli, GLP): Fuss- und Velobrücke Nordquartier-Länggasse: Planung endlich an die Hand nehmen! abzuschreiben. Mit SRB 202 vom 16. Mai 2013 hat der Stadtrat diese Motion erheblich erklärt (48 Ja, 16 Nein, 3 Enthaltungen). Damit wurde der Gemeinderat unter anderem aufgefordert, in Absprache mit dem Kanton Bern die Federführung für die Planung des vorliegenden Projekts zu übernehmen. Mitte 2013 hat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Tiefbauamt) das Projekt übernommen. Mit SRB 376 vom 11. September 2014 hat der Stadtrat den ersten Planungskredit bewilligt, damit konnte die Planung für die Fuss- und Veloverkehrsverbindung begonnen werden. Die Anliegen der Motion sind damit erfüllt.

6. Termine

2016	Ausschreibung Projektwettbewerb nach SIA 142
	Eingabe Projekt in das Agglomerationsprogramm der dritten Generation
	Resultat Projektwettbewerb
	Vorbereitung und erster Teil Vorprojekt
2017	Kreditvorlage Vorprojekt
2017/2018	Abschliessende Erarbeitung Vorprojekt
ca. 2018/2019	Erarbeitung Bauprojekt
ab ca. 2020	Bewilligungsverfahren und Volksabstimmung Realisierungskredit
ab ca. 2023	Baubeginn

7. Kostenzusammenstellung

Für die anstehende Projektierungsphase (Durchführung Projektwettbewerb, Teil Vorprojekt) beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, den mit SRB 376 vom 11. September 2014 gesprochenen Planungskredit von Fr. 560 000.00 um Fr. 1 386 000.00 auf insgesamt Fr. 1 946 000.00 zu erhöhen, gemäss folgender Zusammenstellung:

Kosten Projektwettbewerb und Teil Vorprojekt	Fr.	1 350 000.00
Diverses / Unvorhergesehenes (~10 %)	Fr.	140 000.00
Total Projektierungskosten exkl. MwSt.	Fr.	1 490 000.00
Total Projektierungskosten inkl. 8 % MwSt.	Fr.	1 610 000.00
1. Planungskredit gemäss SRB 2014-376 (inkl. MwSt.)	Fr.	560 000.00
Total (inkl. MwSt.)	Fr.	2 170 000.00
abzüglich Beitrag Kanton 1. Planungskredit (40 %)	Fr.	224 000.00
Vorliegend beantragter Projektierungskredit	**Fr.**	**1 946 000.00**

8. Beiträge Dritter

Für die Planungsphase wurde mit dem Kanton Bern im Juli 2014 eine Planungsvereinbarung unterzeichnet. Er beteiligt sich zu 40 Prozent am Kredit von Fr. 560 000.00 (Fr. 224 000.00). Der entsprechende Betrag wurde dem Kanton bereits in Rechnung gestellt. Der Kreditanteil der Stadt Bern am Planungskredit sind entsprechend Fr. 336 000.00 (60 Prozent von Fr. 560 000.00) Für Beträge des Kantons an die Kosten der Projektierungs- und Realisierungsphase gilt das Strassengesetz Artikel 62 SG. Demzufolge leistet der Kanton Bern Beiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeindestrassen im Umfang von bis zu 40 Prozent der Projektierungs-, Realisierungs- und Landerwerbskosten. Das entsprechende Beitragsgesuch kann dem Kanton eingereicht werden, sobald eine rechtsgültige Baubewilligung vorliegt.

Durch die Anmeldung des Projekts im Agglomerationsprogramm der 3. Generation wird zusätzlich zu den Kantonsbeiträgen eine Beteiligung des Bundes in der Höhe von rund einem Drittel der Gesamtkosten erwartet.

Sollten sich Bund und Kanton wider Erwarten nicht an der Finanzierung der Fuss- und Veloverbindung beteiligen, würde der Gemeinderat auf die Realisierung verzichten.

9. Kapitalfolgekosten

Investition	**1. Jahr**	**2. Jahr**	**3. Jahr**	**10.Jahr**
Anschaffungswert	1 946 000.00	1 751 400.00	1 556 800.00	194 600.00
Abschreibung 10 %	194 600.00	194 600.00	194 600.00	194 600.00
Zins 2.31 %	44 955.00	40 455.00	35 960.00	4 495.00
Kapitalfolgekosten	239 555.00	235 055.00	230 560.00	199 095.00

Anlagen im Bau werden nach HRM2 nicht abgeschrieben, die Abschreibung erfolgt erst nach Inbetriebnahme zum entsprechenden Abschreibungssatz der Anlagekategorie. Die oben aufgezeigten Abschreibungen über 10 Jahre fallen bei Nichtrealisierung an.

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain - Länggasse; Planungs- und Projektierungskredit.

2. Der mit SRB 376 vom 11. September 2014 bewilligte Kredit von Fr. 560 000.00 wird um Fr. 1 386 000.00 auf insgesamt Fr. 1 946 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100333 (KST 510100), erhöht.

3. Beiträge Dritter werden dem Investitionsprojekt angerechnet, der Nettoinvestitionsbetrag wird aktiviert.

4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

5. Der Stadtrat schreibt die Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Monika Hächler, GB/Prisca Lanfranchi, GFL/Michael Köpfli, GLP): Fuss- und Velobrücke Nordquartier-Länggasse: Planung endlich an die Hand nehmen!, die mit SRB 2013-202 vom 16. Mai 2013 durch den Stadtrat erheblich erklärt wurde (48 Ja, 16 Nein, 3 Enthaltungen), als erfüllt ab.

Bern, 27. Januar 2016

Der Gemeinderat

Beilagen:
- Beilage 1:Prinzipschema Velohauptrouten
- Beilage 2: Lücke Veloverkehrsnetz
- Beilage 3: Übersicht vertieft geprüfte Linienführungen
- Beilage 4: Linienführung der Bestvariante D7
- Beilage 5: Bearbeitungsperimeter für den Wettbewerb