



Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2022 - 2024 und Umset- zungsprogramm 2025 - 2027

Beilage zum Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

November 2025

Herausgeberin: Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Verkehrsplanung, Predigergasse 12, Postfach, 3011 Bern, Telefon 031 321 70 70, verkehrsplanung@bern.ch, www.bern.ch/verkehrsplanung ● **Bericht:** Eva Krattiger und Team der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ● **Bern, November 2025**

Inhalt

Zusammenfassung	4
1 Einleitung	6
2 Rückblick – 25 Jahre RFFV	8
3 Berichterstattung 2022 – 2024	9
3.1 Finanzielle Übersicht	9
3.2 Projektrückblick 2022 – 2024	10
Strategische Planungsgrundlagen	11
Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindung	12
Veloparkierung	13
Verkehrssicherheit	15
Dienstleistungen und Fördermassnahmen	16
4 Umsetzungsprogramm 2025 – 2027	18
4.1 Kinderfreundliche Schulumgebung und Schulstrassen	21
4.2 Roter Belag für Veloinfrastruktur	23
4.3 Vielfalt im Fuss- und Veloverkehr	24
4.4 Planung und Betrieb von Velostationen	26
4.5 Budget 2025 – 2027	27
Anhang	30
Abbildungsverzeichnis	30
Tabellenverzeichnis	30
Abkürzungsverzeichnis	30

Zusammenfassung

Der Gemeinderat berichtet dem Stadtrat alle zwei Jahre über die Umsetzung des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) und legt ihm ein Umsetzungsprogramm für die folgenden zwei Jahre vor. Dieser Bericht umfasst die Berichterstattung der Jahre 2022 – 2024 und das Umsetzungsprogramm für die Jahre 2025 – 2027.

Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr (Fachstelle) wirkte in den Berichtsjahren in zahlreichen grösseren Projekten mit (z.B. Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen, Gleisersatz Effinger- und Monbijoustrasse, Umgestaltung Inselplatz etc.) und verfolgte eigene Projekte zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (z.B. Erarbeitung und Weiterentwicklung der Masterpläne Fussverkehr und Veloinfrastruktur, Sofortmassnahmen, Einführung Pilotversuch 24h-Gratisparkierung in ausgewählten Velostationen, Pilote für Schulstrassen, Projekte im Rahmen der Arbeitsgruppe Velo und Kinder etc.). Bei kleineren Projekten lief die Finanzierung über den RFFV-Kredit, bei grösseren Vorhaben beschränkte sich der Beitrag der Fachstelle auf die Mitarbeit (Projektfinanzierung über Investitionskredite).

Herausfordernd waren jedoch die städtischen Sparmassnahmen in den Jahren 2022 - 2023. Diese hatten eine Reduktion des Budgets der Fachstelle, eine Reduktion der personellen Ressourcen sowie eine allgemeine Zurückhaltung zum Anstossen neuer Projekte zur Folge. Zudem gab es mehrere personelle Wechsel auf Ebene der Projektleitenden und 2024 in der Fachstellenleitung.

Die für 2030 gesteckten Ziele gemäss Absatz 2 des RFFV wurden bereits erreicht: Die Verdoppelung des Anteils Veloverkehr und der Erhalt des Anteils Fussverkehr auf bestehendem Niveau. Deshalb setzt der Gemeinderat neue Ziele: Bis 2035 soll sich der Anteil der zurückgelegten Wege in der Stadt Bern¹ des Veloverkehrs auf 30% erhöhen und jener für den Fussverkehr auf 35% erhalten.

Für die Jahre 2025 – 2027 leitet und begleitet die Fachstelle zahlreiche Projekte² und setzt zusätzlich vier neue Schwerpunkte:

- Kinderfreundliche Schulumgebung und Schulstrassen: Damit sich Kinder bereits von klein auf eigenständig fortbewegen können und zur Verbesserung der Schulwegsicherheit werden Schulumgebungen partizipativ kinderfreundlich ausgestaltet und jährlich an zwei Standorten Schulstrassen umgesetzt.
- Roter Belag für Veloinfrastruktur: Ein möglichst durchgängiger roter Belag auf den wichtigsten Veloinfrastrukturen rollt dem Velo den Teppich aus und reduziert Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden. In einer Pilotphase von vier Jahren wird auf verschiedenen Strassentypen der Einsatz von rotem Belag getestet.
- Vielfalt im Fuss- und Veloverkehr: Die Standards der Masterpläne Fussverkehr und Veloinfrastruktur sind die Grundlage dafür, dass die Infrastruktur allen Menschen von jung bis

¹ Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr (<https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/mzmv.html>)

² Auch hier beschränkt sich der Beitrag der Fachstelle bei diversen Projekten, die über Investitionskredite finanziert werden, auf die Mitarbeit

alt ein eigenständiges Fortbewegen zu Fuss und mit dem Velo ermöglicht. Die Fachstelle setzt sich deshalb in allen Projekten für die Realisierung dieser Standards ein.

- Projektierung und Betrieb von Velostationen: Quantitativ genügend und qualitativ hochstehende Veloabstellplätze rund um den Bahnhof vereinfachen die Kombination von Bahn und Velo. Die Fachstelle setzt sich in der Projektierung der Velostationen Länggasse, Bubenbergplatz 4b und Bollwerk für gute Standards ein und verbessert den Betrieb der bestehenden Stationen.

Da für diese zusätzlichen Schwerpunkte entsprechende finanzielle Mittel nötig sind, und weil die im RFFV verankerten Ziele zum Modalsplit bereits erreicht sind und deshalb aktualisiert werden sollen, legt der Gemeinderat dem Stadtrat zusammen mit dieser Berichterstattung eine Revision des RFFV vor.

1 Einleitung

Seit 25 Jahren ist die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs mit dem Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) in der Stadt Bern verankert. In diesem Vierteljahrhundert hat sich das Velo als Verkehrsmittel (erneut) aus der Nische entwickelt und als wichtiges städtisches Verkehrsmittel etabliert. Dies zeigt sich an der stetig steigenden Anzahl Velofahrer*innen, der breiten Unterstützung in Bevölkerung und Politik für Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs, der grossen Beliebtheit des Veloverleihsystems sowie auch an der Vielfalt von Velos und der heterogenen Gruppe von Menschen, die täglich mit dem Velo auf den Strassen Berns unterwegs sind. Zudem konnte das im RFFV verankerte Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Stadtverkehr auf den zurückgelegten Wegen von 11% auf 20% zu erhöhen, bereits fünf Jahre früher als angestrebt erreicht werden³.

Auch das Zufussgehen erfreut sich grosser Beliebtheit, ob als erste oder letzte Etappe bei der Benutzung des ÖV, ob als Spaziergang oder als kurzer Alltagsweg. Der Fussverkehr wird in jedem Planungsprojekt mitgedacht, doch der Fokus hat sich über die letzten 25 Jahre verschoben und liegt immer mehr auf der Qualität und Attraktivität von Fussverbindungen: Attraktive Wege sind sicher, hindernisfrei und durchgehend, bieten Schatten, Gelegenheit für Pausen und eine Umgebung, welche den Weg kurzweilig und interessant macht.

Trotz den erfreulichen Entwicklungen in den letzten Jahren bleibt viel zu tun, damit Bern dem Titel «Velohauptstadt» und dem Anspruch der Stadt der kurzen Wege mit attraktiven Fuss- und Veloverbindungen flächendeckend gerecht wird. Deshalb setzt sich der Gemeinderat ein neues Ziel: In der Stadt Bern soll der Veloanteil am Stadtverkehr auf den zurückgelegten Wegen auf 30% erhöht werden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, muss die Infrastruktur auch Kindern, älteren Menschen und Personen mit wenig Veloerfahrung sowie den Spezialvelos und Cargo-Velos genügend Sicherheit und Platz bieten. Auch beim Fussverkehr bleibt viel zu tun, damit die Wege für die zunehmend älter werdende Bevölkerung, Menschen mit Behinderungen und Menschen mit Kinder- oder Einkaufswagen hindernisfrei begehbar sind und auch während den heisser werdenden Sommern nutzbar und attraktiv bleiben. Nebst einer sicheren und attraktiven Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr bedingt eine ganzjährige Verlagerung weg vom MIV auch einen starken ÖV, der insbesondere auch an heissen, regnerischen oder eisigen Tagen eine gute Alternative für das eigene Auto bietet.

Während in den letzten Jahren mit einfachen Markierungs- und Signalisationsmassnahmen grosse Fortschritte erzielt werden konnten, zeigt sich, dass das Potenzial dieser Massnahmen zunehmend ausgeschöpft ist. Um Netzlücken zu schliessen, Mischverkehrsflächen aufzuheben und insbesondere Knoten attraktiver und sicherer zu gestalten, sind immer häufiger Baupro-

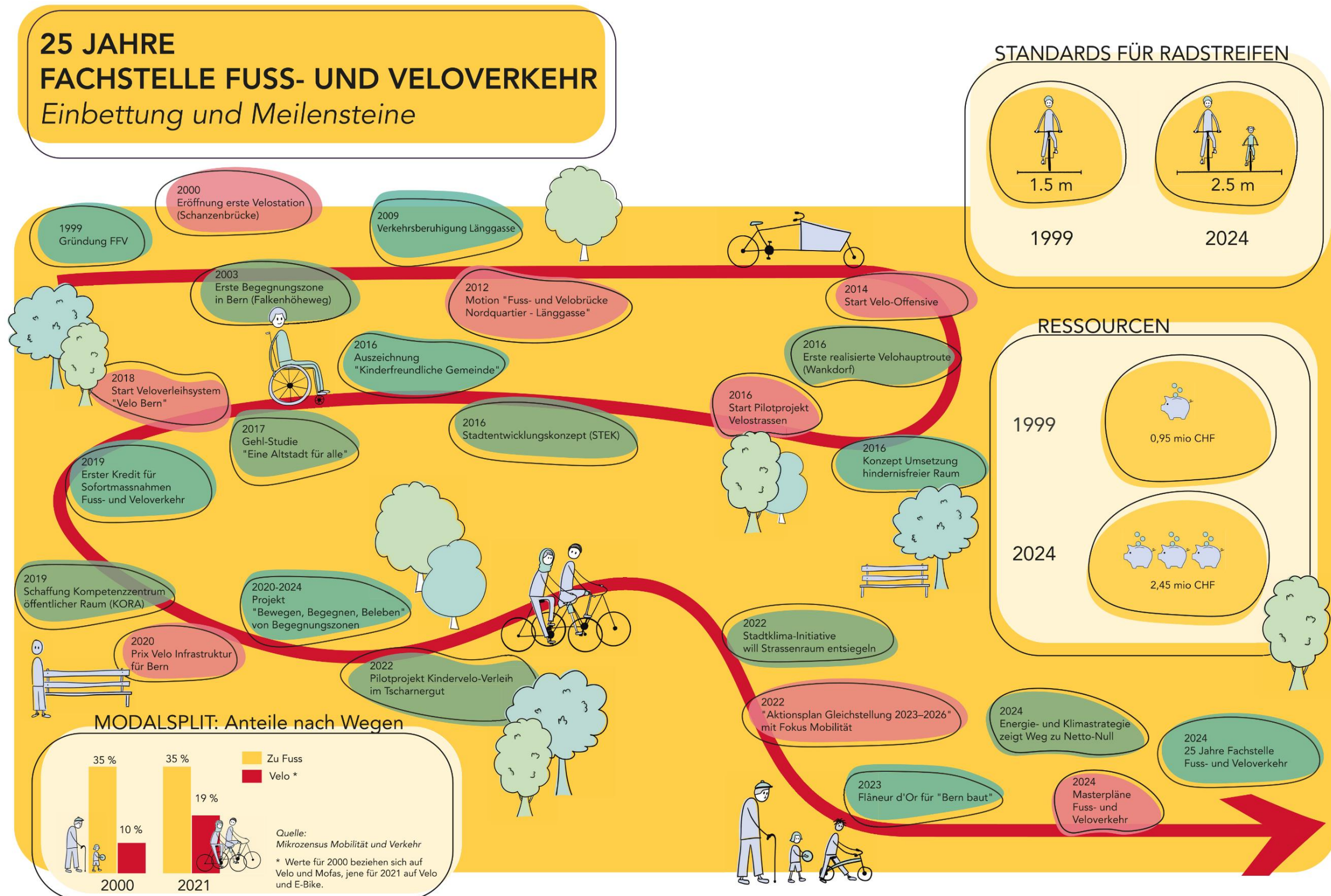
³ Der dafür Mikrozensus Mobilität und Verkehr (s. Zusammenfassung vorne) wies für die Stadt Bern 2021 zwar erst einen Modalsplitanteil von 19.2% für Velo und E-Bikes aus. Der nächste Mikrozensus wird voraussichtlich erst 2028 veröffentlicht und sich auf das Jahr 2026 beziehen. Da die Velozahlen an den städtischen Zählstellen seit 2021 jedoch nochmals deutlich gestiegen sind, ist davon auszugehen, dass der Modalsplitanteil in der Zwischenzeit über 20% liegt.

jekte nötig. Diese Projekte verursachen sowohl bei der Fachstelle als auch bei dem mit der Umsetzung betrauten Tiefbau Stadt Bern (TSB) einen erhöhten Ressourcenbedarf sowohl für die Projektierung als auch für die Umsetzung.

Der Gemeinderat berichtet im Kapitel 2 gemäss Art. 7 RFFV über die Tätigkeiten der Fachstelle in den Jahren 2022 – 2024 und im Kapitel 3 über die gesetzten Schwerpunkte für die Jahre 2025 – 2027. Im Vergleich zu früheren Berichterstattungen fokussiert er auf die wichtigsten Projekte und künftigen Schwerpunkte und verzichtet auf eine abschliessende Auflistung aller Tätigkeiten. Die Karte im Kapitel «Umsetzungsprogramm 2025 – 2027» gibt jedoch einen Überblick über die zum Zeitpunkt der Berichterstattung laufenden Projekte.

Weil die Ziele gemäss Art. 2 RFFV aktualisiert werden müssen und die vermehrt baulichen Projekte und neuen Schwerpunkte einen zusätzlichen Ressourcenbedarf mit sich bringen, legt der Gemeinderat dem Stadtrat zusammen mit dieser Berichterstattung eine Revision des RFFV vor. Eine Anpassung der Finanzierung (Art. 8 RFFV) wurde bereits in den letzten Berichterstattungen als nötig erachtet und angestrebt, aufgrund der Sparmassnahmen jedoch nicht umgesetzt.

2 Rückblick – 25 Jahre RFFV



3 Berichterstattung 2022 – 2024

Die Berichterstattung umfasst die Jahre 2022 – 2024.⁴ Das Jahr 2025 wird der Einfachheit halber nicht pro rata temporis aufgeteilt in Berichterstattung und Umsetzungsprogramm, sondern gänzlich beim Umsetzungsprogramm behandelt.

Gemäss Mikrozensus Verkehrsverhalten 2021⁵ hat die Stadt Bern das in Art. 2 RFFV für 2030 gesetzte Ziel von 20% Veloanteil an den in der Stadt zurückgelegten Wegen bereits erreicht⁶. Dies ist sehr erfreulich und zeigt die Wirkung der Anstrengungen in der Veloförderung seit Beginn der Velo-Offensive. Das am häufigsten gewählte «Verkehrsmittel» bleibt mit knapp 35% der Wege der Fussverkehr. Damit ist klar, dass eine durchgängige und sichere Infrastruktur für den Fussverkehr für die städtische Mobilität weiterhin eine hohe Priorität hat.

Die Berichterstattung ist unterteilt in einen finanziellen Rückblick und den Projektrückblick. Der finanzielle Rückblick beschränkt sich auf die Spezialfinanzierung gemäss Art. 8 RFFV. Sie umfasst die Personalkosten der Fachstelle sowie Massnahmen (gemäss Art. 4-7 RFFV) zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Der Rückblick unterscheidet dagegen nicht nach Finanzierungsart, sondern umfasst die wichtigsten Projekte unter der Leitung oder mit starker Beteiligung der FFV.

3.1 Finanzielle Übersicht

Die folgende Tabelle zeigt die Ausgaben verteilt auf die verschiedenen Themenschwerpunkte sowie auf die Personal- und Sachkosten für die Jahre 2022 – 2024 sowie die Einlagen in und Entnahmen aus der Spezialfinanzierung. Bei kleineren Projekten werden sowohl die Planung als auch die Umsetzung über das RFFV-Budget abgerechnet. Projekte, die 50'000 Franken übersteigen und aktiviert werden können, werden über Investitionskredite finanziert und sind in der RFFV-Abrechnung nicht ersichtlich.

Die Jahre 2022 – 2023 waren geprägt von den städtischen Sparmassnahmen. Diese wirkten sich auch auf die Spezialfinanzierung gemäss RFFV aus, die über die Jahre 2022 und 2023 gekürzt wurde. Zudem konnten zwei befristete Stellen Ende 2021 nicht weitergeführt werden. Insgesamt führten die Sparmassnahmen dazu, dass nur zurückhaltend neue Projekte initiiert wurden.

2022 gab es zudem mehrere personelle Wechsel auf der Fachstelle. Aufgrund der reduzierten Personalressourcen, der durch die Sparmassnahmen bedingten Zurückhaltung und der benötigten Einarbeitungszeit der neuen Projektleitenden wurden in dieser Periode die Mittel nicht voll ausgeschöpft und erfolgten 2022 und 2023 Einlagen in die Spezialfinanzierung von 292'000

⁴ Das Jahr 2022 wurde teilweise bereits in der letzten Berichterstattung vom November 2022 behandelt, allerdings lag damals der finanzielle Jahresabschluss noch nicht vor.

⁵ Veröffentlicht 2023.

⁶ S. vorne

respektive 324'000 Franken. 2024 konnten Projekte im gewohnten Umfang bearbeitet werden und es erfolgte eine Entnahme aus der Spezialfinanzierung von 48'000 Franken.

Tabelle 1 Übersicht Ausgaben RFFV 2022 - 2024⁷

	2022	2023	2024
Themenschwerpunkte	1'193'100	1'272'400	1'670'300
Organisation	76'300	52'400	183'900
Strategische Planungsgrundlagen	436'900	272'600	245'500
Optimierung Fuss- und Veloverbindungen	100'500	229'900	373'700
Veloparkierung	131'200	226'800	192'900
Verkehrssicherheit	18'200	92'800	103'600
Dienstleistungen und Fördermassnahmen	198'300	169'200	455'600
Weiteres zu Fuss- und Veloverkehr	231'700	228'800	115'100
Personalkosten	825'300	713'500	827'800
Gesamttotal Ausgaben	2'018'500	1'985'900	2'498'000
Einlage (+) / Entnahme (-) Spezialfinanzierung	291'500	324'100	-48'000
Stand Spezialfinanzierung per 31.12	297'900	622'000	574'000

«Organisation» wird in dieser Berichterstattung erstmals aufgeführt und beinhaltet Unterstützungsmandate in den Bereichen Kommunikation und Bauherrenunterstützung. Infolge des Wechsels bzw. der temporären Vakanz bei der Fachstellenleitung fiel dieser Betrag 2024 höher aus als in den beiden vorangegangenen Jahren.

Unter «Weiteres zu Fuss- und Veloverkehr» finden sich Ausgaben, die nicht den übrigen Kategorien zugeordnet werden können. Dies sind beispielsweise die Kosten für Publikationen, Mitglieder- und Unterstützungsbeiträge beispielsweise an die Berner Wanderwege sowie die Anschaffung und der Unterhalt von Velopumpen.

Die Ausgabenhöhe in den einzelnen Themenschwerpunkten unterliegt grossen Schwankungen. Dies ist darin begründet, dass die Projekte oft mehr als einem Bereich zugeordnet werden könnten und dass einzelne grössere Projekte schnell ins Gewicht fallen.

3.2 Projektrückblick 2022 – 2024

In den Jahren 2022 – 2024 hat die FFV über 100 Projekte gleitet und begleitet. Im Unterschied zu früheren Berichterstattungen wird aufgrund der grossen und steigenden Anzahl an Projekten

⁷ Sämtliche Angaben sind gerundet, was zu (kleinen) Differenzen zwischen den Ausgabensummen der Themenschwerpunkte und Personalkosten und den gerundeten gesamttotalen Ausgaben führt.

auf eine abschliessende Aufführung verzichtet. Stattdessen werden pro Themenschwerpunkt die wichtigsten Projekte hervorgehoben, welche die Arbeit der FFV besonders geprägt oder ausserordentliche Verbesserungen für den Fuss- oder Veloverkehr ergeben haben.

Strategische Planungsgrundlagen

Aufgrund der positiven Erfahrungen mit dem Masterplan Veloinfrastruktur und für eine stärkere Gewichtung wurde für den Fussverkehr ein analoges Planungsinstrument geschaffen. Dies entspricht zudem einer Forderung aus dem Stadtrat (SRB 2023-403). Der vom Gemeinderat verabschiedete **Masterplan Fussverkehr** legt Ziele und Grundsätze zum Fussverkehr in der Stadt Bern fest mit der Vision, dass Menschen von ganz jung bis ins hohe Alter zu Fuss unterwegs sein können, sowohl objektive als auch subjektive Sicherheit gewährleistet sind, der öffentliche Raum eine hohe Aufenthaltsqualität aufweist und die Dimensionierung der Infrastruktur ein gemeinsames Unterwegssein ermöglicht. Zudem definiert der Masterplan Standards für Strecken und Querungen. Er definiert beispielsweise eine minimale Breite für Trottoirs von zwei Meter, was bei der Planung von Treppen oder Rampen zu berücksichtigen ist oder bei welchen Strassentypen welche Querungen geeignet sind. Die Genehmigung des Masterplans Fussverkehr, welcher 2024 die öffentliche Vernehmlassung durchlief, ist durch den Gemeinderat 2025 vorgesehen

Der **Masterplan Veloinfrastruktur** hat sich als wichtiges und zielführendes Planungsinstrument für die Umsetzung der «Velo-Offensive» erwiesen. Damit der Masterplan diese Rolle auch weiterhin einnehmen kann, ist eine regelmässige Aktualisierung und Weiterentwicklung notwendig. Per Anfang 2024 wurde deshalb eine umfangreiche Aktualisierung des Masterplans erstellt und in der Zwischenzeit vom Gemeinderat verabschiedet, welche sowohl Anliegen aus der ersten Vernehmlassung als auch neue fachliche Entwicklungen insbesondere zu Velovielfalt, Knoten und Veloparkierung berücksichtigt.

Bern geht als Velohauptstadt immer wieder voran und testet innovative Ansätze. In den Jahren 2020 – 2024 erprobte die Stadt **mit Pilotprojekten** durchmarkierte Radstreifen trotz Unterschreitung der geforderten Normbreiten bei Engstellen. Die Monitorings zeigen, dass diese Infrastruktur unter Berücksichtigung der im Prozess definierten Kriterien (z.B. Schwerverkehrsan teil, Höchstgeschwindigkeit oder Verkehrsmenge) gut funktioniert. Ein weiteres Pilotprojekt war die Einführung von Tempo 30 auf der Murtenstrasse mit beidseitig 2.10 m breiten Velostreifen und einer Kernfahrbahn von 3.50 m. Wenn sich zwei motorisierte Fahrzeuge kreuzen, müssen



Abbildung 1 Murtenstrasse vor und nach der Umsetzung der schmalen Kernfahrbahn.

sie auf den Velostreifen ausweichen, ohne den Veloverkehr zu behindern. Das Monitoring zeigt, dass die schmale Kernfahrbahn grundsätzlich gut funktioniert und die Qualität für Velofahrende verbessert werden konnte. Die Ergebnisse beider Pilotversuche sind in die überarbeiteten Standards des Masterplans Veloinfrastruktur eingeflossen.

Jede Velofahrt beginnt und endet auf einem Abstellplatz. Die Errichtung von ausreichenden Veloabstellplätzen in hoher Qualität ist unabdingbar für die Zielerreichung im Veloverkehr. Insbesondere in grösseren, neu zu planenden Wohnarealen (wie z.B. Viererfeld, Gaswerkareal, WIFAG), mit stark reduziertem Angebot an Autoabstellplätzen, müssen entsprechende Flächen in hoher Qualität für den Veloverkehr angeboten werden. Der neue **Leitfaden «Veloparkierung für neue Wohnareale»** legt entsprechende Ziele und Qualitätsstandards für die Veloparkierung fest.

Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindung

Im **Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Ausserholligen** begleitet die Fachstelle mehrere Teilprojekte von der Stadt und von Dritten von der Planung bis zur Realisierung. Dabei werden mehrere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen neu erstellt, was die Chance für attraktive und sichere Infrastrukturen bietet. Beispiele dafür sind die Passerelle Steigerhubel, der Freiraum unter dem Viadukt und das Campusareal der Berner Fachhochschule. Die Begleitung des ESP Ausserholligen wird die FFV auch in den kommenden Jahren stark beschäftigen.

Die **Seftigenstrasse** weist Sicherheitsdefizite für den Veloverkehr auf und ist aufgrund der hohen MIV-Zahlen und des Temporegimes nicht attraktiv zu befahren. Das Projekt Sanierung Seftigenstrasse läuft unter Federführung des Kantons. Die Fachstelle hat sich in der Erarbeitung des Projekts zusammen mit TSB für eine Verbesserung der Veloinfrastruktur und eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit eingesetzt.

Die Umgestaltung des **Inselplatzes** brachte eine starke Verbesserung der Sicherheit für die Velofahrenden mit sich. Ziel war es, die Velos so weit als möglich auf abgetrennten Velowegen zu führen. Eine komplette Umgestaltung zu einem Hollandknoten (umlaufende Velowege) hätte einen weiteren Spurabbau des MIV bedeutet und wurde nicht realisiert. Doch die neue Veloführung bietet eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit und das Monitoring bestätigt die rege Nutzung trotz punktuell längeren Wartezeiten und Gewöhnungsbedarf von einigen Verkehrsteilnehmenden.



Abbildung 2: Inselplatz vor und nach der Umgestaltung.

Die Fachstelle begleitet das **Projekt Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum** im Zusammenhang mit dem Ausbau der Fernwärme. Dadurch können die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs in die Planung einfließen. Die ersten Massnahmen sollen ab Frühjahr 2026 umgesetzt werden.

Weitere Grossprojekte, welche die Fachstelle in den letzten Jahren begleitet hat, sind der Gleisersatz Monbijoustrasse Süd, der Knoten Egghölzli, der Autobahnanschluss Bümpliz, das Tram Bern Ostermundigen, das Gesamtprojekt Thunstrasse – Ostring, der Gleisersatz Effingerstrasse inklusive der Haltestellenumfahrung Kocherpark sowie die städtischen Verkehrsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Grossprojekt Zukunft Bahnhof Bern. Die Herausforderung für die Fachstelle besteht darin, dass die Bearbeitungsdauer mehrere Jahre dauert und der Zeitplan nur beschränkt beeinflusst werden kann. Zudem ist die Fachstelle oft nur eine von zahlreichen Akteur*innen, die ihre Anliegen in die Projekte einbringen, weshalb immer eine städtische Gesamtabwägung gemacht wird. Andererseits sind diese Projekte insbesondere für die Verbesserung der Veloinfrastruktur eine grosse Chance, um grössere Knoten und längere Strecken mit baulichen Massnahmen angehen zu können.

Sofortmassnahmen (SOMA) bezeichnen kleinere Massnahmen, die meist aus Markierungs- und Signalisationsarbeiten bestehen und relativ rasch umgesetzt werden können. Sie werden von der Verkehrsplanung projektiert und von Tiefbau Stadt Bern umgesetzt. Seit 2020 wurden rund 150 SOMA geplant und umgesetzt. Der Fokus für die Auswahl der einzelnen Massnahmen liegt auf den beiden Kriterien «schnelle und kostengünstige Realisierung» sowie «grosses Verbesserungspotential». Beispiele dafür sind die Stauffacherstrasse, bei der eine Kernfahrbahn eingerichtet und gleichzeitig das Trottoir von der Parkierung befreit wurde, um die Situation für den Fussverkehr zu verbessern. Oder die neue Querung über die Zieglerstrasse, welche eine Lücke im Fusswegnetz geschlossen hat. Verbesserungen für den Veloverkehr erfolgten beispielsweise durch die Verbreiterung der Velostreifen entlang der Papiermühle-, Kirchenfeld- und Laubeggstrasse.

Ein Fokus der letzten Jahre lag auf der Erstellung von **Trottoirüberfahrten**. Für Menschen, die auf Hilfsmittel wie einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, bieten Trottoirüberfahrten den Vorteil, dass bei Einmündungen keine Niveauunterschiede mehr vorhanden sind. Zudem schaffen Trottoirüberfahrten einen klaren Vortritt für Fussgänger*innen und damit Sicherheit gerade auch für kleinere Kinder. Um den Bedürfnissen von Menschen mit Sehbehinderung gerecht zu werden, werden taktil-visuelle Markierungen angebracht. Errichtet wurde eine Trottoirüberfahrt zum Beispiel bei der Einmündung Grosser Muristalden in den Kollerweg.

Veloparkierung

Mit der Eröffnung der Velostation Welle 7 wurde das **Pilotprojekt zur 24h-Gratisparkierung**⁸ lanciert. Dessen Ziel ist es, die Verfügbarkeit von Veloparkplätzen im Bahnhofsumfeld zu verbessern und Dauerparkierungen im öffentlichen Raum zu reduzieren. Die Nutzung der Velostationen, insbesondere Welle7 und PostParc, stieg in diesem Zeitraum merklich an – unterstützt durch die Einführung der 24h-Gratisparkierung, welche neue Nutzer*innengruppen anzog. Die

⁸ Finanzierung über Investitionskredit.

Auswertung des Pilots zeigt, dass die Mehrheit der Nutzer*innen ihr Velo weniger als 24 Stunden abstellte, was zeigt, dass das Gratisangebot zielgerichtet wirkt. Die Räumungen im öffentlichen Raum führten zu einer spürbaren Verbesserung der Verfügbarkeit der Abstellplätze und erhöhten die Ordnung. Insgesamt leistete das Projekt einen wirksamen Beitrag zur Entlastung des öffentlichen Raums und zur Förderung einer effizienten Veloparkierung. Aufgrund der positiven Resultate soll die 24h-Gratisparkierung auf alle Velostationen beim Bahnhof ausgeweitet werden.

Seit dem Ende der COVID19-Pandemie hat sich die **betriebliche Situation in den Velostationen** bezüglich Sicherheit verschlechtert. Der nationale Trend zu mehr Velodiebstählen macht auch vor Bern nicht Halt. Eine verschlechterte Situation bezüglich Obdachlosigkeit wirkt sich auch auf die Velostationen aus; diese werden vermehrt für Übernachtungen aufgesucht. Zudem entsprach die Videoaufzeichnung in den städtischen Velostationen nicht mehr den gesetzlichen Anforderungen, namentlich dem städtischen Videoreglement; in der Folge entschied der Gemeinderat im Februar 2023, die Videoaufzeichnungen auszusetzen und gleichzeitig das Bewilligungsverfahren zu starten; diese Arbeiten laufen. Insgesamt ergibt sich ein erhöhter Betriebsaufwand und eine belastende Situation für das Personal vor Ort. Die zusätzlichen Kosten für Reinigung und Unterhalt wurden über das RFFV-Budget finanziert. Auch aufgrund dieser Ausgangslage setzt die Fachstelle in den kommenden Jahren einen Schwerpunkt auf die Velostationen.

Die **geplanten grossen Velostationen**⁹ in den Neubauten Bollwerk 2-8 sowie Bubenbergrplatz 4b und die Velostation Zugang Länggasse, welche unmittelbar beim neuen Bahnhofszugang in der Länggasse entsteht, stellen wesentliche Elemente der Veloparkierungsstrategie im Bahnhofsumfeld dar. Die Fachstelle setzt sich bei den Planungspartnern (SBB und Burgergemeinde) für ausreichende Flächen und entsprechende Qualitätsstandards ein. Aufgrund der Bedeutung der Veloparkierung und der anstehenden Arbeiten sind die Planung und der Betrieb der Velostationen einer der vier Schwerpunkte der FFV für die Jahre 2025 – 2027.

Eine weitere Daueraufgabe der Fachstelle ist die Erstellung von **Veloabstellplätzen in den Quartieren**¹⁰. Heute werden die Velos oft auf Trottoirs abgestellt, weil Abstellplätze fehlen oder



⁹ Finanzierung über Investitionskredit.

¹⁰ Finanzierung über Investitionskredit.

Abbildung 3 Neue Abstellplätze für Cargo-Velos beim Wylerbad.

nicht ausreichend vorhanden sind. Dies schränkt den Platz für Fussgänger*innen ein und erschwert die Mobilität von Menschen mit einer Seh- oder Gehbeeinträchtigung. Deshalb wird das Angebot im Zuge laufender Projekte (Umsetzung von Begegnungszonen, Verbesserung von Sichtweiten oder Umnutzung von Parkplätzen) stetig erweitert. Zudem erhält die Fachstelle regelmässig Anfragen von Bürger*innen für die Verbesserung der Veloparkierung in ihrem Wohnumfeld. Ein Bedürfnis, welches in den letzten Jahren zugenommen hat, sind Abstellplätze für Cargobikes oder Velos mit Anhängern. Mit der revidierten Signalisationsverordnung können ab Sommer 2025 Flächen für Spezialvelos mit einem Cargobike-Piktogramm markiert werden. Dies ist in den überarbeiteten Standards des Masterplans Veloinfrastruktur bereits aufgeführt.

Verkehrssicherheit

Im Rahmen von **Sofortmassnahmen** (SOMA) wurden an zahlreichen Standorten in der Stadt Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr erzielt, indem Parkplätze aufgehoben und damit die Sichtbeziehungen verbessert wurden. Zudem wurden mittels Horizontal- und Vertikalversätzen Massnahmen zur Temporeduktion umgesetzt, beispielsweise an der Landoltstrasse, der Stauffacherstrasse und der Bümplizstrasse.

Durch das Projekt **Schulwegsicherheit konkret**¹¹ konnten bestehende Defizite im Strassenraum (Bsp. Verbesserungen von Sichtweiten bei Fussverkehrsquerungen, Nachrüstung Markierungen und Signalisationen, Anpassungen von Grünzeiten bei Lichtsignalanlagen) zu Gunsten der Schulkinder behoben werden.

2024 wurden in der Keltenstrasse und in der Hochfeldstrasse zwei **Pilote Schulstrassen** durchgeführt: In Zusammenarbeit mit den Schulen und weiteren schulnahen Akteur*innen (Elternrat, Quartier) wurden Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit erarbeitet. Gemeinsam mit den Projektverantwortlichen haben Schulkinder die Strassen unmittelbar vor der Schule mit Lehmfarbe (temporär) bemalt und die Schulstrassen so sichtbar und für die Fussgänger*innen einladend gestaltet. Aufgrund der positiven Erfahrungen ist die Weiterentwicklung und Umsetzung der Schulstrassen ein Schwerpunkt der Fachstelle für die Jahre 2024 – 2027.

In den Jahren 2022 – 2024 konnten zugunsten der Verkehrssicherheit und der Reduktion von Lärmemissionen auf 17 Strassenabschnitten **Tempo 30**¹² eingeführt werden. Darunter sind beispielsweise Strecken der Jungfrau-/Marienstrasse, Viktoriastrasse oder der Monbijoustrasse. Wo das neue Temporegime gemäss Monitoring nicht eingehalten wird, kommen Nachrüstungen zum Zug. Gemäss zahlreichen Studien lässt sich der positive Effekt der Einführung von Tempo 30 auf die Verbesserung der Lebensqualität in Städten nachweisen.

Zugunsten der Verkehrssicherheit und zur Sicherstellung einer besseren Koexistenz von Zufussgehenden und anderen Verkehrsteilnehmenden konnten in den Jahren 2022 – 2024 fünf **grossflächige Begegnungszonen** (GBGZ)¹³ eingeführt und damit die geltende Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h reduziert werden: Beaumont, Weissenstein, Marzili, Hochfeld sowie

¹¹ Finanzierung über Investitionskredit.

¹² Finanzierung über Investitionskredit.

¹³ Finanzierung über Investitionskredit.

Muesmatt. Auch für Zeitraum 2024 – 2027 ist die Einführung weiterer GBGZ in Planung. Dabei ist hervorzuheben, dass für die Aneignung und aktive Nutzung des Strassenraumes durch die Quartierbevölkerung eine umfassende, ortsspezifische Partizipation von grosser Bedeutung ist.



Abbildung 4 Testmassnahme Muesmatt: Begegnungszone und Velostrasse

Seit 2018 wird die Mittelstrasse während der Sommermonate an bestimmten Tagen für den motorisierten **Verkehr temporär gesperrt** und verwandelt sich in einen lebendigen Begegnungsort. Sitzbänke, Tische und Spielmöglichkeiten schaffen einen einladenden Raum für Fussgänger*innen und fördern den sozialen Austausch. Das Projekt ist besonders wichtig für das Quartierzentrum, da es den öffentlichen Raum aufwertet und das Zusammensein im Zentrum fördert. Indem eine verkehrsfreie Zone entsteht, wird der Fussverkehr gestärkt und die Lebensqualität im Quartier nachhaltig verbessert.

Dienstleistungen und Fördermassnahmen

Das **öffentliche Veloverleihsystem**¹⁴ in der Stadt Bern hat sich als fester Bestandteil der städtischen Mobilität etabliert. Die Zahl der Fahrten stieg von rund 1 Million im Jahr 2019 auf 1,7 Millionen in den Jahren 2023 und 2024. Im Jahr 2024 nutzten rund 43'023 Personen das Netz von «Velo Bern» und unternahmen dabei mindestens eine Fahrt – im Vorjahr waren es noch gut 40'000 Menschen. Ende 2024 umfasste das Gesamtnetz 246 Ausleihstationen, davon 200 auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern. Da der bestehende Leistungsvertrag mit PubliBike Ende 2025 ausläuft, wurde eine Neuausschreibung durchgeführt. Im Rahmen dieser gemeinsam mit 14 Partnergemeinden durchgeführten Ausschreibung erhielt PubliBike den Zuschlag für den Betrieb des künftig regional ausgerichteten Veloverleihs ab 2026. Die Stimmberechtigten der Stadt Bern haben dem Kredit für den Betrieb von «Velo Region Bern» während acht

¹⁴ Finanzierung über Investitionskredit.

Jahren zugestimmt; der Stadtrat genehmigte zusätzlich den Verpflichtungskredit für die Weiterführung der geschäftlichen Nutzung des regionalen Veloverleihsystems durch die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung sowie weitere Berechtigte.

Im Rahmen der seit 2021 bestehenden ämterübergreifenden **Arbeitsgruppe Velo und Kinder** werden für die Zielgruppen Kinder, Jugendliche und Familien Velofördermassnahmen entwickelt und umgesetzt. Damit Velofahren zum Alltag wird und das Ziel «Velofahren von 8-80 Jahren» erreicht werden kann, muss die Veloförderung früh ansetzen. Die daraus entstandenen Teilprojekte sind u.a.: Pilotprojekt Kinderveloverleih, Velofahrkurse für Kinder wie auch Migrant*innen (Eltern als wichtige Vorbilder), Velospiel- und Veloflicknachmittage, Cargobikes für Schulen, Befahrungen mit Kindern, und weitere.

Nebst den zurzeit über 120 Projekten, in welche die Fachstelle involviert ist, läuft auch das **Tagesgeschäft**. So hat die Fachstelle (mit administrativer Unterstützung der Verkehrsplanung) zahlreiche Vorstösse aus dem Parlament und Anfragen aus der Bevölkerung bearbeitet. Dabei wird jede Anfrage systematisch geprüft und deren Anliegen nach Möglichkeiten umgesetzt. Zudem vertritt die Fachstelle die Anliegen der Fussgänger*innen und Velofahrer*innen sowohl in innerstädtischen als auch städteübergreifenden Gremien und steht beratend zur Verfügung. Das Interesse an den Projekten in Bern weckt nationales Interesse, weshalb die Fachstelle regelmässig angefragt wird für Begehungen bzw. Befahrungen für andere Städte und Weiterbildungsangebote von verschiedenen Hochschulen.

Tabelle 2 Anzahl bearbeitete Anfragen und neue Vorstösse

	2022	2023	2024
Vorstösse und kleine Anfragen	9	16	19
Anfragen aus der Bevölkerung	115	145	110

4 Umsetzungsprogramm 2025 – 2027

Bis 2035 soll der Veloanteil an den in der Stadt Bern zurückgelegten Wegen auf 30% steigen und jener des Fussverkehrs auf 35% erhalten bleiben. Um diese Ziele zu erreichen, ist ein grosser Effort nötig. Der Veloanteil kann nur gesteigert werden, wenn die Infrastruktur so attraktiv und sicher ist, dass es für mehr Menschen möglich wird, aufs Velo zu steigen. Auch beim Fussverkehr kann der hohe Anteil nur erhalten werden, wenn die älter werdende Bevölkerung auch in Zukunft eigenständig unterwegs sein kann und Zufussgehen in der Stadt Bern attraktiv bleibt. Um diese Ziele zu erreichen, werden vier neue Schwerpunkte gesetzt: Kinderfreundliche Schulumgebung und Schulstrassen, roter Belag für Veloinfrastruktur, Projektierung und Betrieb von Velostationen sowie die Umsetzung der Masterpläne Fussverkehr und Veloinfrastruktur zur Erhöhung der Vielfalt.

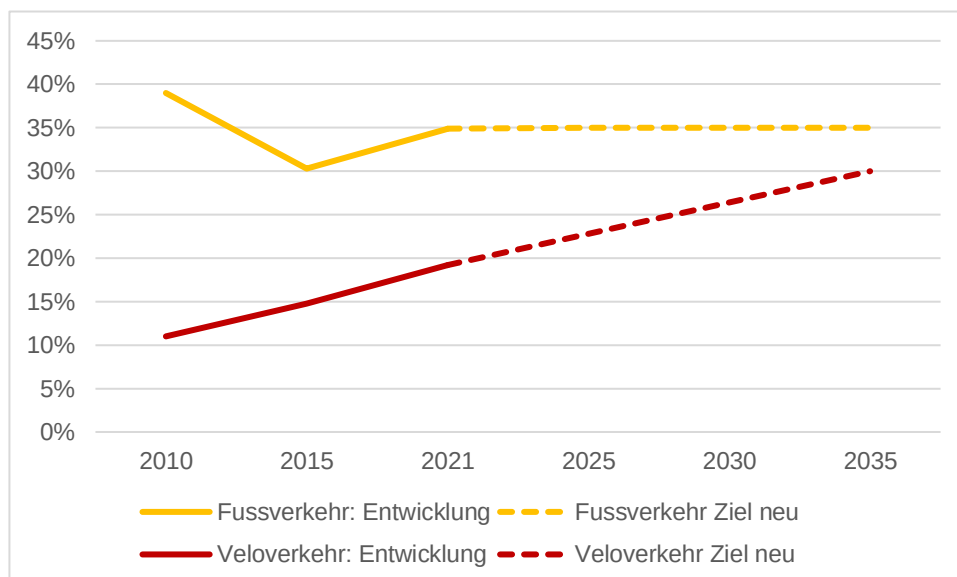


Abbildung 5 Entwicklung und neue Zielsetzungen zum Anteil der Wege in der Stadt Bern durch den Fuss- und Veloverkehr (Quelle: MZMV)

Die Fachstelle ist zum Zeitpunkt der Berichterstattung in über 100 Projekten federführend oder begleitend involviert. Im Unterschied zu früheren Berichterstattungen wird aufgrund der grossen und über die letzten Jahre zunehmenden Anzahl an Projekten auf eine detaillierte Beschreibung zu jedem einzelnen Projekt verzichtet. Stattdessen werden die vier neuen Schwerpunkte ausführlicher präsentiert und für jeden Bereich die wichtigsten Projekte aufgeführt. Die FFV wird sich auch in den kommenden Jahren mit vielen der im Kapitel «Projektrückblick 2022 – 2024» erwähnten Projekten befassen. Eine Übersicht der aktuell laufenden Projekte findet sich auf der Karte auf der nächsten Seite.

1. Strategische Planungsgrundlagen - Masterplan Veloverkehr - Masterplan Fussverkehr - Konzept begleitsafe Stadt - Partizipation Velo-Offensive - ...	2. Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen - freies Rechtsabbiegen bei Rot 2. Etappe - Signalisierten Veloabzugaruten Bern und Region - make space for girls' Strassenbemalungen WE-EURO - Hindernisfreie ÖV-Haltestellen - kinderfreundliche Schulumgebung und Schulstrassen - Velostrassen - ...
3. Veloparkierung - Organisation Veloparkierung Bahnhof - Tarifmodel - Zutrittsystem - Bewirtschaftung oberirdisch - Velolettsystem - Trägerschaft - Betriebsbegleitung - Veloabstellplätze in den Quartieren - ...	4. Verkehrssicherheit - Roteifürbren Veloinfrastruktur - Hollandknoten: Pilotprojekt sichere Kreuzung fürs Velo - Programm Sofortmassnahmen Fuss- und Veloverkehr - Programm Mischverkehrsmassnahmen - Projekte Tempo 30 (20 Strassenabschnitte) - "kleine" Begegnungszonen (rund 10/Jahr) - Schulwegsicherheit konkret - ...
5. Dienstleistungen und Fördermassnahmen - Regionales Veloverleihsystem ab 2026 - Entwicklung und Begleitung im Betrieb - Programm Veloförderung Kinder und Jugendliche - Aktionsplan Gleichstellung: Sicherheit im öffentlichen Raum - Sportförderung - Velo- und Fianerkultur - ...	6. Weiteres zu Fuss- und Veloverkehr - Monitoring Veloverkehr: Auswertung Entwicklung - Unterhalt Velozählstellen - Beschaffung Fuss- und Velozählstellen - Unterstützungsbeiträge - ...

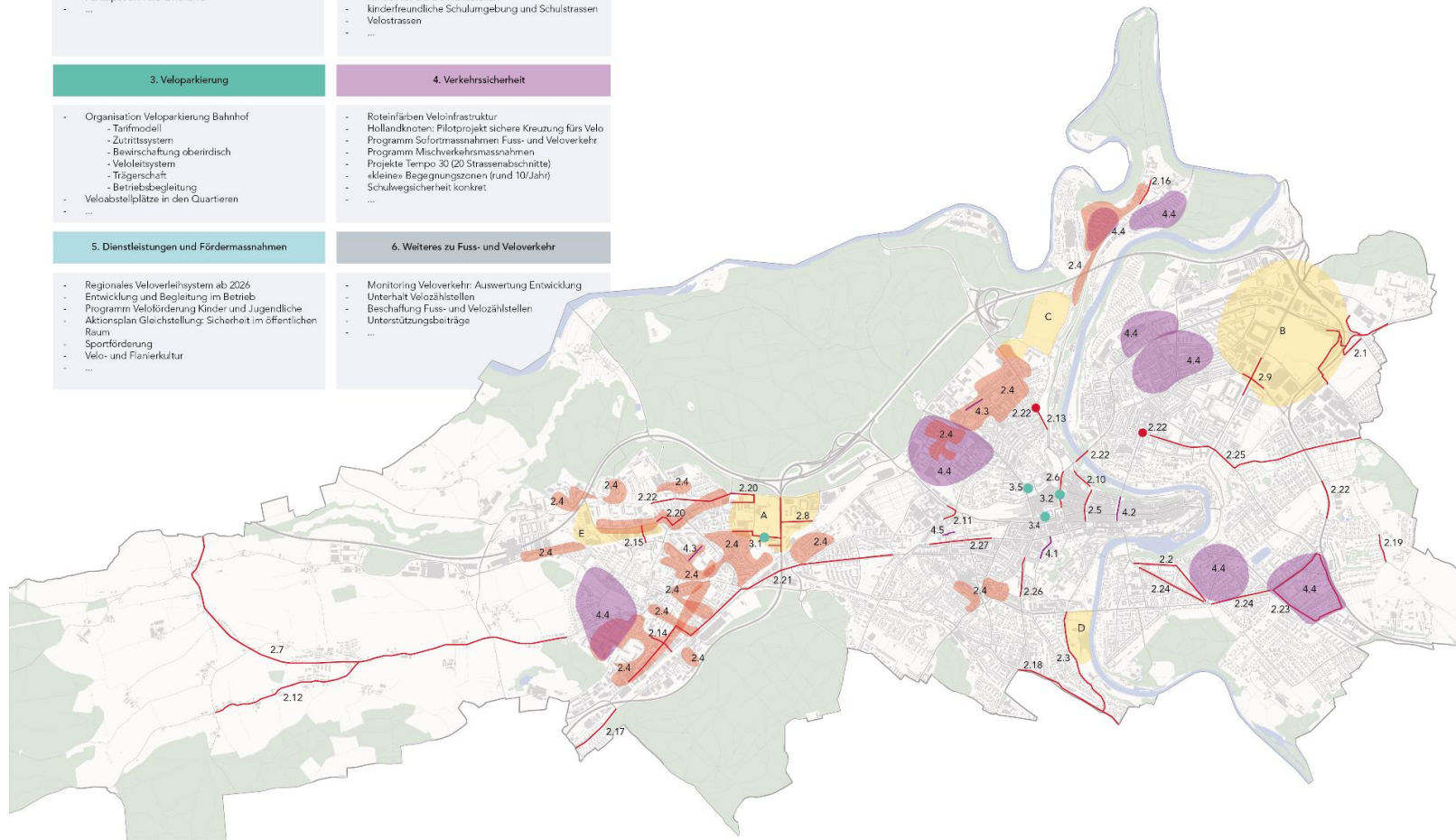


Abbildung 6 Übersicht der Projekte, in welche die FFV 2024-2025 involviert ist. Die Nummern beziehen sich auf die Tabelle auf der folgenden Seite und orientieren sich an den Schwerpunkten.

2: Optimierung Fuss- und Veloverbindungen

- 2.1 Anschluss Wankdorf, Umgestaltung (ASTRA)
- 2.2 Aufwertung Jungfraustrasse Marienstrasse
- 2.3 Verkehrsberuhigung Sandrainstrasse
- 2.4 Ausbau Fernwärme
- 2.5 Bären- / Waisenhausplatz; Gesamtsanierung
- 2.6 Bollwerk Strassenraum und SOMA Velo
- 2.7 Bottigenstrasse, Fuss- und Radweg
- 2.8 Ausserholligen: Durchwegung (Strassen, Fuss- und Velowege, Freiraum Viadukt)
- 2.9 Guisanplatz Neubau Haltestelle (Kanton)
- 2.10 Hodlerstrasse, Gestaltung
- 2.11 Inselplatz ÖV-Haltestellen
- 2.12 Matzenriedstrasse Trottoir und Kreuzung
- 2.13 Neubrückstrasse, Gesamtsanierung
- 2.14 Neugestaltung Statthalterstrasse
- 2.15 PU Bümpliz Nord (Arealplanung Müheldorfstrasse)
- 2.16 Rossfeld: Massnahmen Fusswegverbindung
- 2.17 Sanierung Freiburgstrasse Abschnitt Hohliebi-Niederwangen (Kanton)
- 2.18 Seftigenstr. Morillon-Sandrain (SEFT 3) (Kanton)
- 2.19 Trottoir Melchenbühlweg
- 2.20 Velohauptroute Bern-Bethlehem-Brünen: Etappe 2
- 2.21 Velohauptrouuten Bümpliz-Niederwangen: Loryplatz bis Gemeindegrenze
- 2.22 Street Murals WEURO 2025
- 2.23 Superblock Murifeld
- 2.24 Gesamtprojekt Thunstrasse - Ostring
- 2.25 Tram Bern Ostermundigen
- 2.26 Gleisersatz Monbijoustrasse Nord
- 2.27 Gleisersatz Effingerstrasse

3. Veloparkierung

- 3.1 Ausserholligen, Velostation und Veloparkierung Areal
- 3.2 Bollwerk 2-8, Velostation
- 3.3 Veloparkierung Umfeld Bahnhof
- 3.4 Velostation Burgerspital (4b)
- 3.5 ZBB Velostation Zugang Länggasse

4. Verkehrssicherheit

- 4.1 Verkehrssicherheit Sulgeneckstrasse
- 4.2 Kornhausplatz: Veloverkehrssicherheit
- 4.3 Pilote Schulstrassen 2024: Keltenstrasse und Hochfeld
- 4.4 Grossflächige Begegnungszonen
- 4.5 Schlössli-Brunnmattstrasse

Entwicklungsschwerpunkte und grössere Arealentwicklungen

- | | |
|---|-------------------------|
| A | ESP Ausserholligen |
| B | ESP Wankdorf |
| C | Vierer- und Mittelfeld |
| D | Gaswerk |
| E | Chantier Bethlehem West |

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs hat weiterhin hohe Priorität in der städtischen Verkehrspolitik. Die langen Planungsphasen sowie die knappe Ressourcensituation beim umsetzenden Tiefbau Stadt Bern stellen dabei eine Herausforderung dar. Die Fachstelle setzt deshalb auf Synergien mit Drittprojekten, kleinere Markierungs- und Signalisationsmassnahmen sowie Projekte und Massnahmen im Bereich Dienstleistungen und Förderung. Auch die neuen Schwerpunkte lassen sich teilweise unabhängig der grossen Infrastrukturprojekte umsetzen und bringen kurz- und mittelfristig deutliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Um diese Schwerpunkte und die damit einhergehenden neuen Massnahmen vollumfänglich umzusetzen, benötigt die Fachstelle zusätzliche finanzielle Mittel. Dies ist zusammen mit den neuen Zielen der Grund, weshalb der Gemeinderat dem Stadtrat zusammen mit dieser Berichtserstattung eine Revision des RFFV vorlegt.

4.1 Kinderfreundliche Schulumgebung und Schulstrassen

Die Strassen rund um Schulhäuser sollen für Kinder attraktive und sichere Räume darstellen, in denen sie sich eigenständig bewegen und Zeit verbringen können. Dafür reicht der bisherige, defizitorientierte Fokus der Schulwegsicherheit nicht aus. Die Daueraufgabe der Verbesserungen der Schulwegsicherheit wird selbstverständlich weitergeführt. Daneben will die Fachstelle aber mit proaktivem und präventivem Vorgehen einen Schwerpunkt auf die Gestaltung attraktiver Schulwege und Schulumgebungen legen.

Mit diesem Schwerpunkt werden drei Hauptziele verfolgt:

- Schulumgebungen und Strassen um Schulhäuser sind nicht nur sicher, sondern auch erlebnisreich und beispielbar und weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf
- die Gestaltung der Schulumgebung fördert die selbständige, aktive Mobilität von Kindern und Jugendlichen – zu Fuss, mit dem Velo oder Trottinett
- Innerhalb der Stadtverwaltung existiert eine gemeinsame Definition, was eine Schulstrasse ist und wie diese gestaltet werden kann.

Vorgesehene Massnahmen

Anhand von konkreten Umsetzungsbeispielen wird die «Toolbox Schulstrasse», in Zusammenarbeit mit verschiedenen Stellen der Stadtverwaltung entwickelt. Sie beinhaltet mögliche Massnahmen und Lösungsansätze aus verschiedenen Bereichen (Verkehrstechnik, Kommunikation, Belebung und Bespielung, Partizipation, etc.). Als Basis für die Toolbox dienen bisherige Erfahrungen aus den Projekten Schulwegsicherheit konkret, den Schulstrassen-Piloten Keltenstrasse und Neufeldstrasse, aus Teilprojekten der AG Velo & Kinder sowie Elementen der bespielbaren Stadt. Neben gemeinsamen Elementen zur Wiedererkennbarkeit von Strassen als

«Schulstrasse» werden die Massnahmen je nach Ort und Kontext definiert, in enger Zusammenarbeit mit den Akteur*innen der Schule (Schulleitung, Lehrpersonen, Schüler*innen, Eltern etc.). Jährlich sollen zwei Schulstrassen umgesetzt werden.

Zusätzlich zu den Schulstrassen sollen die Erkenntnisse aus der Erarbeitung der Toolbox auch in die laufenden Projekte rund um Schulhäuser (Ausbau Fernwärme, BGZ-Planungen, etc.) einfließen. Zur Förderung der selbständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen werden ausserdem die Teilprojekte der AG Velo & Kinder weitergeführt bzw. weiterentwickelt. Dazu gehören auch der Pilot der Kampagne «Ich kann das. Ich gehe zu Fuss» in der Stadt Bern und Massnahmen gegen Elterntaxis.

Zur Gestaltung von kinderfreundlichen Schulumgebungen und Schulwegen gehören auch Elemente, die den Raum beispielbar machen: Elemente, die ein vielseitig nutzbares Angebot zum Spielen, Bewegen, Verweilen, Entdecken, usw. bieten – für die Kinder auf dem Schulweg, aber auch für alle anderen Fussgänger*innen. In laufenden Projekten sollen weiterhin verschiedene Elemente getestet und bei Eignung mittelfristig in «Bern baut»¹⁵ aufgenommen werden, wo die beispielbare Stadt als Planungsgrundsatz bereits explizit aufgeführt ist.

Der Schwerpunkt kinderfreundliche Schulumgebung und Schulstrassen wird gestützt durch die Massnahmen des UNICEF-Aktionsplans für eine kinderfreundliche Gemeinde 2025-2028 im Themenfeld «Strassen und Wegnetze innerhalb von Quartieren und Siedlungen sowie Partizipation von Kindern und Jugendlichen im öffentlichen Raum».



Abbildung 7 Pilot Schulstrasse in der Keltenstrasse: temporäre Bemalung mit den Schulklassen

¹⁵ <https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut>

4.2 Roter Belag für Veloinfrastruktur

Die heutige Veloinfrastruktur in Bern ist oft schlecht erkennbar und eine visuelle Führung des Veloverkehrs wird meist nur lokal bzw. punktuell zur besseren Erkennbarkeit von Gefahrenstellen angebracht.

Die Best-Practice kommt hier aus den Niederlanden: Die Veloinfrastruktur ist in einer einheitlichen Farbe eingefärbt und zeigt damit sowohl für die Velofahrenden als auch für die übrigen Verkehrsteilnehmenden klar auf, welche Fläche für die Velos vorgesehen ist. Dies führt zu mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen, denn die Infrastruktur wird einfacher lesbar und Missverständnisse und Konflikte können vermieden werden. Dies ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Velohauptstadt für Velofahrende von 8-80, denn der eingefärbte Belag ermöglicht eine intuitive Veloführung und ist deshalb besonders attraktiv für Menschen, die sich auf dem Velo im Verkehr bisher unsicher fühlten oder nur wenig Veloerfahrung haben.

Mit diesem Schwerpunkt werden drei Hauptziele verfolgt:

- Durch den roten Belag ist die vorhandene Veloinfrastruktur besser sichtbar und auch für weniger geübte Velofahrende verständlich.
- Die farbliche Zuweisung verdeutlicht den vorgesehenen Platz für Velos und vermindert dadurch Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.
- Der rote Belag ist ein Paradigmenwechsel in der Kommunikation, indem er Sicherheit und Attraktivität vermittelt.

Als Zielbild wird ein durchgängiges Netz an roteingefärbter Veloinfrastruktur angestrebt, welches die einzelnen Stadtquartiere und das Zentrum miteinander verbindet. Dieses Netz soll sich an den bestehenden Velohaupttrouten und Velorouten der Stadt Bern orientieren.



**Abbildung 8 Roteinfärbung eines Teils der Veloroute Wülflingen in der Stadt Winterthur (2024).
Bild: Stadt Winterthur**

Vorgesehene Massnahmen

Die Fachstelle erarbeitet eine in der Verwaltung abgestützte Strategie und definiert die Kriterien zum Einsatz und Unterhalt von rotem Belag. In einer Pilotphase von fünf Jahren sammelt sie in Zusammenarbeit mit Tiefbau Stadt Bern Erfahrungen zur Roteinfärbung verschiedener Streckentypen, wie beispielsweise abgetrennte Velowege, Haltestellenumfahrungen oder Velostreifen. Die Unterhaltskosten von Flächen mit rotem Belag sind überdurchschnittlich. Für die während der Pilotphase umgesetzten Abschnitte wird im RFFV deshalb ein entsprechender Betrag zurückgestellt.

4.3 Vielfalt im Fuss- und Veloverkehr

Die Erfahrungen zeigen: Nur mit einem Verkehrssystem, das die vielfältigen Bedürfnisse von Zufussgehenden und Velofahrenden berücksichtigt, können hohe Anteile dieser beiden Verkehrsmittel erreicht werden. Mit der Verabschiedung des Masterplans Fussverkehr und der Aktualisierung des Masterplans Veloinfrastruktur hat der Gemeinderat einmal mehr bekräftigt, dass die Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr für alle sein soll: Für das junge, mittlere und hohe Alter, für Einzelpersonen und Gruppen, für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und für solche mit Hilfsmitteln wie dem Einkaufswagen, dem Rollator, dem Anhänger oder dem Kinderwagen.

Dafür braucht es eine durchgängige Infrastruktur gemäss Netzplan des Masterplans Veloinfrastruktur und gemäss Richtplan Fussverkehr. Diese muss fehlerverzeihend, einladend, hindernisfrei, attraktiv und sicher sein, damit sich Menschen sicher fühlen, eigenständig unterwegs sein und soziale Interaktion stattfinden können.

Mit diesem Schwerpunkt werden drei Hauptziele verfolgt:

- Die Projektierung von Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr richtet sich an alle von jung bis alt und damit auch an Menschen mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis.
- Die attraktive und sichere Infrastruktur lädt auch Menschen zum Velofahren ein, die sich das Velofahren bisher nicht zugetraut haben.
- Attraktive Wege für den Fussverkehr fördern die Fortbewegung zu Fuss und laden zum Verweilen und Interagieren ein.

Vorgesehene Massnahmen

Die Fachstelle initiiert eigene Projekte wie Velostrassen, Massnahmen zur Temporeduktion oder Markierungs- und Signalisationsmassnahmen zur Umsetzung der Masterpläne. Zudem arbeitet sie in grösseren Projekten anderer Ämter mit, damit die Standards der Masterpläne umgesetzt werden. Zu den wichtigen Projekten für Querschnitte und Strecken zählen die Seftigenstrasse und die Arbeiten im Rahmen des Ausbaus des Fernwärmenetzes. Auch bei der Umsetzung der hindernisfreien ÖV-Haltestellen in den nächsten Jahren gilt es, die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs möglichst konfliktfrei zu kombinieren.

Knoten sind heute sowohl für Fussgänger*innen als auch Velofahrer*innen eine Herausforderung. Für Velofahrende hört die sichere Infrastruktur oft vor grösseren Knoten auf. Die Fachstelle prüft deshalb bereits in frühen Projektphasen die Umsetzung von geschützten Knoten (Hollandknoten), um solche Netzlücken zu schliessen. In den kommenden Jahren wird dies insbesondere in den Projektarbeiten zum Burgernziel und dem Gleisersatz im Haltestellenbereich

Sulgenau der Fall sein. Auch beim Ersatz von Lichtsignalanlagen bringt sich die Fachstelle mit Verbesserungen ein.

Mit der Signalisation der wichtigsten Veloverbindungen in der Stadt Bern und bis in die Nachbargemeinden soll zudem die Orientierung erleichtert werden, was insbesondere Gelegenheitsvelofahrer*innen und Neuzuzüger*innen eine grosse Hilfestellung bietet. Nebst der objektiven Sicherheit ist auch die subjektive Sicherheit entscheidend, sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr. Mehrere Projekte fokussieren deshalb auf die subjektive Sicherheit von Fussgänger*innen (z.B. Projekte Mattetreppen, subjektive Sicherheit aus einer Geschlechterperspektive und Sensibilisierung bei Mischverkehrsflächen).

Der Bau einer guten Infrastruktur ist jedoch nur ein Aspekt der Fuss- und Veloförderung. Weitere wichtige Aspekte der Veloförderung sind der Zugang zu Velos und die Stärkung der Kompetenzen und Fähigkeit, Velo fahren zu können. Die Fachstelle unterstützt deshalb verschiedene Massnahmen wie zum Beispiel Velofahrkurse für Kinder oder Migrant*innen oder auch Veloflick- und Spielnachmittage. Mit dem Veloverleih «Velo für alle» im Quartzierzentrum im Tscharnergut besteht seit 2025 zudem ein niederschwelliges Angebot, um Velos für die ganze Familie über mehrere Monate günstig auszuleihen. Zur Veloförderung bei Menschen mit kleinerem Budget oder mit Bedarf für ein Spezialvelo soll zudem eine Subventionierung für den Kauf von Fahrrädern erarbeitet werden. Dabei wird darauf geachtet, dass durch die Subventionierung keine Doppelfinanzierung mit anderen Akteuren entstehen oder Ersatzkäufe finanziert werden. Um den Fokus Vielfalt über die verschiedenen Verwaltungsstellen hinweg zu stärken, wird analog zur Arbeitsgruppe Velo und Kinder eine Arbeitsgruppe Vielfalt aufgebaut.

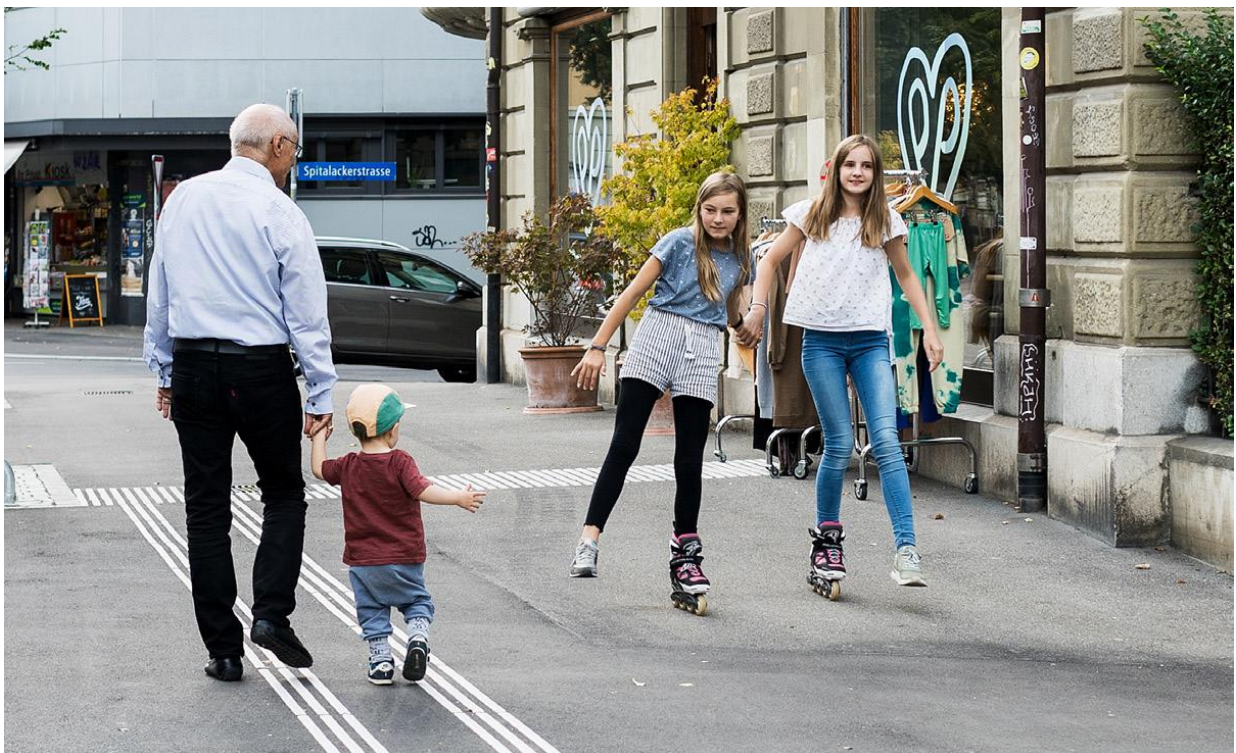


Abbildung 9 Genügend breite Trottoirs ermöglichen unterschiedliche Nutzungen und konfliktfreie Begegnungen

4.4 Planung und Betrieb von Velostationen

Die Planung, Projektierung und der Betrieb von Velostationen sind und bleiben eine zentrale und ressourcenintensive Aufgabe. Jede Velofahrt beginnt und endet bei einem Abstellplatz. Es ist deshalb offensichtlich, dass nur mit einem guten Angebot an Abstellanlagen die gesamte Wegkette des Veloverkehrs abgedeckt werden kann. Entsprechende Defizite – sowohl bezüglich Anzahl Plätze, aber auch hinsichtlich der Qualität und Sicherheit – führen zu verminderter Nutzung oder zum Verzicht aufs Velo.

Insbesondere im Umfeld des Hauptbahnhofs kann der angestrebte, grosse Ausbau des Angebots auf rund 10'000 Veloabstellplätze nur mittels Velostationen erreicht werden. Im öffentlichen Raum rund um den Bahnhof herrscht zudem eine starke Nutzungskonkurrenz. Einzelne Veloparkieranlagen an der Oberfläche sollen künftig aufgehoben werden (z.B. vor dem Burgerspittel), sofern in unmittelbarer Nähe neue Plätze in Velostationen entstehen.

Ein Blick in die führenden Velostädte zeigt, dass die Qualität der Velostationen ein wichtiger Erfolgsfaktor ist. Eine attraktive architektonische Gestaltung, gute Sichtbeziehungen und direkte Wegverbindungen sind entscheidend dafür, dass Velostationen gut genutzt werden und zum Abstellen der Velos einladen. Nur so gelingt die geplante Verlagerung eines Teils der oberirdischen Abstellplätze in Velostationen.

Mit diesem Schwerpunkt werden zwei Hauptziele verfolgt:

- Der Betrieb in den bestehenden Velostationen ermöglicht ein sicheres Abstellen der Velos und verbesserte Arbeitsbedingungen für das Personal.
- Die neuen Velostationen laden mit einer attraktiven Gestaltung und kurzen Wegen dazu ein, das Velo abzustellen.



Abbildung 10 Vorbild Niederlande am Beispiel Velostation Bahnhof Utrecht.

Vorgesehene Massnahmen

Für den Betrieb der bestehenden Velostationen ist ein zweijährigen Pilotversuch vorgesehen, mit dem ein neues automatisiertes Zutritts- und Bezahlungssystem getestet wird. Dieses ermöglicht

den automatischen und kontrollierten Zugang zur Velostation auch ausserhalb der Öffnungszeiten. Zur Verbesserung der Sicherheit und der Aufklärung von allfälligen Delikten sollen erneut Videokameras eingesetzt werden; dazu wird eine Bewilligung des Stadtrats erforderlich sein. Weiter wird die 24h-Gratisparkierung auf alle Velostationen ausgeweitet, womit die Velostationen zusätzlich an Attraktivität gewinnen.

Ergänzend zum Einsatz von Videokameras sind weitere Massnahmen geplant, um die Velostationen sicher und attraktiv zu gestalten: Modernes Zutritts- und Bezahlssystem, Verlängerung der betreuten Öffnungszeiten, sozialräumliche Gestaltung, Belebung und Drittnutzungen als Stichworte. Dazu ist vorgesehen mit RFFV-Mitteln Massnahmenvorschläge zu erarbeiten. Für die Umsetzung werden Einzelkredite erforderlich sein.

Nebst dem Betrieb der bestehenden Velostationen werden drei neue Velostationen projektiert. Anhand dieser Projekte soll eine für die Stadt Bern neue gestalterische Qualität der Velostationen entwickelt werden. Die Fachstelle lässt sich dabei einmal mehr von den Best-Practices aus den Niederlanden inspirieren.

Die Projektierung der Velostation Länggasse ist bereits fortgeschritten. Zusätzlich zum geplanten ersten Untergeschoss wird in Zusammenarbeit mit dem Planungsteam ein Projekt für die Realisierung eines zweiten Untergeschosses ausgearbeitet. Die Sicherung der Finanzierung für die Realisierung des zweiten Untergeschosses steht noch aus. Die Planung der Velostationen 4b und Bollwerk 2-8 wird im Zeitraum 2025-2027 geprägt sein von der Durchführung der Projektwettbewerbe der beiden Neubauten. Die Fachstelle erarbeitet zuhanden der Gesamtbauten Machbarkeitsstudien und Pflichtenhefte der Velostationen und begleitet alle Prozessschritte.

Projektierung und Ausbau der Velostationen werden über die jeweiligen Investitionskredite finanziert, die von der Fachstelle für die Projekte benötigten Personalressourcen über den RFFV-Kredit.

4.5 Budget 2025 – 2027

Mit 30% Velo- und 35% Fussverkehrsanteil bis 2035 setzt der Gemeinderat ambitionierte Ziele. Um diese zu erreichen, braucht es unter anderem neue Schwerpunkte. Diese Schwerpunkte zusätzlich zu den bereits laufenden oder vorgesehenen kleineren bis grossen Infrastrukturprojekten führen dazu, dass mehr Kleinprojekte über den RFFV finanziert werden. Deshalb beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat gemeinsam mit der Berichterstattung eine Revision des RFFV. Das Budget soll gemäss Artikel 9 neu als Bandbreite von mindestens 1.45 Mio. bis maximal 3.15 Mio. Franken definiert werden. Das tatsächlich zur Verfügung stehende Budget legt der Gemeinderat jährlich über den ordentlichen Budgetprozess fest.

Für das Jahr 2026 muss die Verkehrsplanung aufgrund des neuen regionalen öffentlichen Velo-verleihsystems Fr. 550 000.00 kompensieren, weshalb das Budget des RFFV um diesen Betrag gekürzt wird. Deshalb ist für 2026 die Entnahme der gesamten bestehenden Reserve der Spezialfinanzierung vorgesehen. Ab dem Jahr 2027 ist im Aufgaben- und Finanzplan 2026-2029 eine Erhöhung des Budgets um Fr. 700 000.00 Franken berücksichtigt. Die definitive Höhe des jeweiligen Budgets wird der Gemeinderat jedoch – wie in der neuen Bestimmung von Artikel 9 RFFV vorgesehen – im Rahmen des ordentlichen Budgetprozesses festlegen.

	Ist 2024	2025	2026	2027
Themenschwerpunkte	1'670'300	1'517'000	1'541'000	2'017'000
Organisation	183'900	150'000	150'000	150'000
Strategische Planungsgrundlagen	245'500	200'000	150'000	200'000
Optimierung Fuss- und Veloverbindungen	373'700	367'000	365'000	600'000
Veloparkierung	192'900	250'000	300'000	250'000
Verkehrssicherheit	103'600	100'000	126'000	300'000
Dienstleistungen und Fördermassnahmen	455'600	350'000	350'000	400'000
Weiteres zu Fuss- und Veloverkehr	115'100	100'000	100'000	117'000
Personalkosten	827'800	933'000	933'000	1'133'000
Gesamttotal Ausgaben	2'498'100	2'450'000	2'474'000	3'150'000

	Ist 2024	2025	2026	2027
Zur Verfügung stehendes Budget	2'450'000	2'450'000	1'900'000	3'150'000
Einlage (+) / Entnahme (-) Spezialfinanzierung	-48'000	0	-574'000	0
Stand Spezialfinanzierung per 31.12	574'000	574'000	0	0

Tabelle 3 Budget/Finanzplanung 2025 - 2027 in CHF

Im Folgenden werden für jeden Themenschwerpunkt die wichtigsten Projekte aufgeführt, jedoch ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Eine Übersicht aller zum Zeitpunkt der Berichterstattung laufenden Projekte findet sich im Kapitel «Umsetzungsprogramm 2025 – 2027».

Unter «Organisation» fallen mehrere Mandate zur Unterstützung und Beratung der Fachstelle. Als wichtigste Aufgaben im Bereich der «strategischen Planungsgrundlagen» sollen der Netzplan des Masterplans Veloinfrastruktur in den Richtplan Veloverkehr überführt, sowie Grundlagen zur subjektiven Sicherheit erarbeitet werden. Daneben werden die bestehenden Projekte fortgeführt, insbesondere die Partizipation und Kommunikation zur Velooffensive und die Auswertung der Velomessstellen.

Auch im Bereich der «Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindung» werden primär die bereits laufenden grösseren und kleineren Projekte weitergeführt und über zusätzliche kleinere Projekte Verbesserungen angestrebt. Als wichtigste neue Projekte kommen jedoch der Einsatz und Unterhalt von rotem Belag für Veloinfrastrukturprojekte, die Signalisation der wichtigsten Veloverbindungen, die Begleitung der hindernisfreien Ausgestaltung von ÖV-Haltestellen, je ein Projekt zum Gleisersatz beim Knoten Sulgenau und bei der Haltestelle Monbijou sowie die Verbesserung der Veloverbindung stadteinwärts beim Kornhausplatz hinzu. Mit genügend Ressourcen soll zudem ein stärkerer Fokus auf die Umsetzung des Richtplans Fussverkehr gelegt werden.

Der Fokus bei der «Veloparkierung» liegt gemäss Schwerpunkt auf den Velostationen rund um den Bahnhof. Nebst der Projektierung von neuen Velostationen wird in einem Pilotprojekt ein neues Zutritts- und Bezahlssystem getestet. Daneben wird jedoch auch die Veloparkierung in den Quartieren erweitert und insbesondere Parkfelder für Spezialvelos eingerichtet, da diese ab Sommer 2025 markiert werden dürfen.

Bei der «Verkehrssicherheit» liegt der Fokus nebst kinderfreundlicher Schulumgebung und Schulstrassen weiterhin auf der Einführung von Tempo 30 und Begegnungszonen. Zudem wird mit der Anpassung der Signalisationsverordnung des Bundes möglich, dass schnelle E-Bikes auf konfliktreichen Mischverkehrsflächen verboten werden. Diese Änderung wird gemeinsam mit Sensibilisierungsmassnahmen umgesetzt.

Im Bereich «Dienstleistungen und Fördermassnahmen» werden die bestehenden Massnahmen insbesondere im Bereich der Veloförderung bei Kindern- und Jugendlichen fortgeführt. Neu kommt hier der Veloverleih «Velo für alle» im Tscharnergut hinzu. Mit einer neuen AG Vielfalt soll zudem in Zusammenarbeit mit den Fachstellen für Gleichstellung in Geschlechterfragen, für Migrations- und Rassismusfragen, für Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen sowie Alter Stadt Bern ein Fokus auf jene Bevölkerungsgruppen gelegt werden, die besondere Sicherheitsbedürfnisse haben oder bisher noch wenig mit dem Velo unterwegs sind. Zudem erfolgt ab 2026 mit «Velo Region Bern» ein Ausbau des Veloverleihsystems.

Unter «Weiteres Fuss- und Veloverkehr» werden die bestehenden Projekte und Unterstützungsbeiträge fortgeführt. Darunter fallen etwa die Beiträge an Organisationen wie Berner Wanderwege, Fussverkehr Kanton Bern und Pro Velo Bern.

Um den durch die Schwerpunkte zusätzlichen Arbeitsaufwand zu stemmen, wird die FFV entsprechende zusätzliche Stellenprozente beantragen. Die dafür nötigen finanziellen Ressourcen sind im ausgewiesenen Mittelbedarf ab 2027 berücksichtigt.

Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Murtenstrasse vor und nach der Umsetzung der schmalen Kernfahrbahn.	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 2: Inselplatz vor und nach der Umgestaltung.	12
Abbildung 3 Neue Abstellplätze für Cargo-Velos beim Wylerbad.	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 4 Testmassnahme Muesmatt: Begegnungszone und Velostrasse	16
Abbildung 5 Entwicklung und neue Zielsetzungen zum Anteil der Wege in der Stadt Bern durch den Fuss- und Veloverkehr (Quelle: MZMV)	18
Abbildung 6 Übersicht der Projekte, in welche die FFV 2024-2025 involviert ist. Die Nummern beziehen sich auf die Tabelle auf der folgenden Seite und orientieren sich an den Schwerpunkten.	19
Abbildung 7 Pilot Schulstrasse in der Keltenstrasse: temporäre Bemalung mit den Schulklassen.	22
Abbildung 8 Roteinfärbung eines Teils der Veloroute Wülflingen in der Stadt Winterthur (2024). Bild: Stadt Winterthur	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 9 Genügend breite Trottoirs ermöglichen unterschiedliche Nutzungen und konfliktfreie Begegnungen	25
Abbildung 10 Vorbild Niederlande am Beispiel Velostation Bahnhof Utrecht.	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Übersicht Ausgaben RFFV 2022 - 2024	10
Tabelle 2 Anzahl bearbeitete Anfragen und neue Vorstösse	17
Tabelle 3 Budget 2025 - 2027 in CHF	Fehler! Textmarke nicht definiert.

Abkürzungsverzeichnis

AFW	Ausbau Fernwärme
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen

BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BGZ	Begegnungszone
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FFV	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
GBGZ	Grosse Begegnungszone
GRB	Gemeinderatsbeschluss
PU	Personenunterführung
RFFV	Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
SOMA	Sofortmassnahme
TSB	Tiefbau Stadt Bern
VP	Verkehrsplanung