

Vortrag des Gemeinderates an den Stadtrat

Velo-Offensive: Umsetzung und partizipativer Prozess; Verpflichtungskredit (RFFV)

1. Worum es geht

Die Stadt Bern sieht sich in den nächsten Jahren mit einem anhaltenden Mobilitätswachstum konfrontiert. Regionale Prognosen gehen von einem Verkehrswachstum von bis zu 20 % aus. Für die Stadt Bern liegen die Prognosen in der Grössenordnung von ca. 13 % bis 14 %¹. Angesichts der bereits heute schwierigen räumlichen Verhältnisse soll dieses Verkehrswachstum nach den Willen des Gemeinderats zu einem grossen Teil über eine Zunahme des Veloverkehrs aufgefangen werden. Zusammen mit dem öffentlichen Verkehr soll der Veloverkehr dafür sorgen, dass die steigenden Mobilitätsbedürfnisse weiterhin nachhaltig und stadtverträglich befriedigt werden können. Konkret strebt der Gemeinderat eine Erhöhung des Veloanteils von 11 % auf 20 % bis ins Jahr 2030 an². Der Vergleich mit anderen Städten zeigt, dass dies ein zwar ambitioniertes, aber durchaus realistisches Ziel ist.

Damit das Potenzial des Veloverkehrs auch tatsächlich ausgeschöpft werden kann, hat der Gemeinderat im Herbst 2014 die Erarbeitung einer Velo-Offensive ausgelöst. Eine erste Etappe diente der verwaltungsinternen Vorbereitung. In der zweiten Etappe soll nun die Velo-Offensive „nach aussen“ und „nach innen“ zum Tragen kommen. Sie verbindet bewährte Ansätze der Veloförderung mit neuen Ansätzen, die sich auch auf positive Erfahrungen aus anderen Velostädten stützen. Dazu gehören insbesondere eine verstärkte interdisziplinäre Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung und der gezielte Einbezug der Bevölkerung und der veloaffinen Kreise. Beide Elemente haben sich als wichtige Erfolgsfaktoren für eine wirkungsvolle Velo-Förderung erwiesen. Damit sie zum Tragen kommen, sind bis Ende 2017 verstärkte Anstrengungen erforderlich.

Mit dem vorliegenden Antrag informiert der Gemeinderat den Stadtrat über die Grundlagen, die Ziele und die geplanten Massnahmen der Velo-Offensive³. Gleichzeitig unterbreitet er ihm einen Kreditantrag über Fr. 750 000.00 (Verpflichtungskredit). Diese Mittel sollen dazu dienen, in den kommenden zwei Jahren einen partizipativen Prozess mit der Bevölkerung und mitbetroffenen Kreisen durchzuführen, eine interdisziplinäre städtische Veloförderung zu implementieren und zu einem wirksamen, breit getragenen Programm zu bündeln. Nur mit einer solchen Gesamtpolitik wird es möglich sein, das angepeilte Umlagerungsziel, einen Veloanteil von 20 %, zu erreichen. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) vom 13. Juni 1999 und ist Bestandteil des Umsetzungsprogramms für die Jahre 2015 - 2017⁴.

¹ Der Entwurf für das STEK 2015 geht für die Stadt Bern von einer Bevölkerungszunahme von 13.6% aus (gestützt auf den noch nicht genehmigten Richtplan des Kantons Bern). Es wird davon ausgegangen, dass sich die Anzahl zurückgelegter Wege im Gleichschritt mit dem Bevölkerungswachstum entwickeln. Für den Gesamtverkehr geht das Regionale Siedlungs- und Gesamtverkehrskonzept II von einem Wachstum von 19.6% aus (inkl. Pendlerverkehr).

² Die Prozentangaben beziehen sich auf den Modal Split der durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Wege (in Abgrenzung zum Modal Split der Wege bezogen auf den Gesamtverkehr).

³ Detaillierte Ausführungen zu den Hintergründen, Zielen und Inhalten der Velo-Offensive finden sich im Grundlagendokument „Die Velo-Offensive“. Der Grundlagenbericht ist diesem Vortrag separat beigelegt.

⁴ Vgl. dazu die parallel vorgelegte Vorlage „Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV);Berichterstattung 2013-2015 und Umsetzungsprogramm 2015-2017“.

2. Die Velo-Offensive

Die Velo-Offensive ist Strategie und Programm für die Veloförderung der nächsten Jahre: Sie skizziert eine Vision („Velohauptstadt Bern“), formuliert ein konkretes Ziel (20 % Veloanteil bis 2030) und zeigt auf, wie das Ziel mit koordinierten Massnahmen erreicht werden kann. Dabei setzt die Velo-Offensive weiterhin auf das bewährte Instrument der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gemäss RFFV sowie eine gezielte Verbesserung der Veloverkehrs-Infrastruktur. In diesem Sinn sind auch die grossen Infrastrukturprojekte wie die Velo-Haupttrouten, die Fuss- und Veloverkehrs-Verbindung Breitenrain-Länggasse, der Ausbau der Veloparkierung oder das geplante Veloverleihsystem integrale Bestandteile der Velo-Offensive.

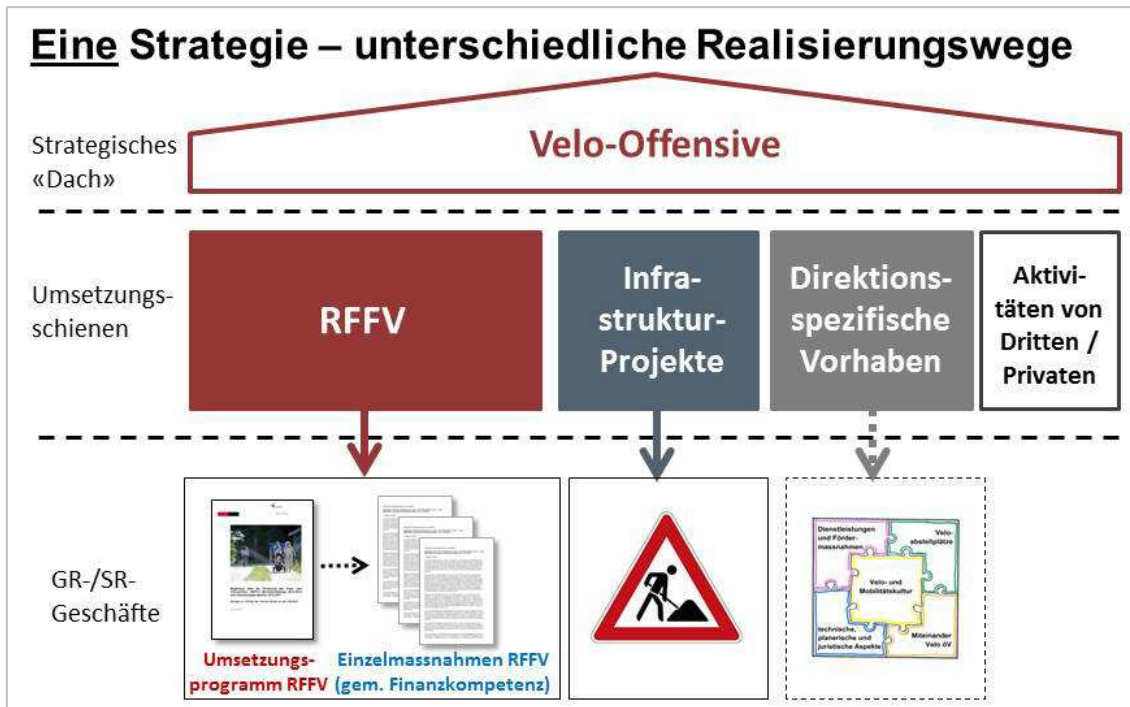


Abb. 1: Die Velo-Offensive kann als strategisches „Dach“ bezeichnet werden. Unter diesem Dach werden die Massnahmen der verschiedenen Umsetzungsschienen koordiniert und auf das übergeordnete Ziel (Veloanteil 20 % bis 2030) abgestimmt. Auf der Ebene der politischen Beschlussfassung werden Einzelgeschäfte gemäss ordentlicher Finanzkompetenz behandelt.

Die mit der Velo-Offensive angepeilte Steigerung des Veloanteils auf 20 % ist ein Quantensprung, der die Nutzung sämtlicher Synergien erfordert. Wichtige Voraussetzung dafür ist, dass in der Stadtverwaltung eine interdisziplinäre, directionsübergreifende Velo-Förderung etabliert und diese „gegen aussen“ mit beteiligten und betroffenen Kreisen abgestimmt wird. Weder das eine noch das andere kann „verordnet“ oder „herbeigeschrieben“ werden. Vielmehr sind dazu in den kommenden zwei Jahren verschiedenste Massnahmen erforderlich, welche von verwaltungsinternen Grundlagenarbeiten über externe Fachabklärungen bis hin zu themenspezifischen Workshops mit betroffenen Kreisen reichen. Daneben werden im Rahmen der bestehenden Instrumente und Kompetenzen weiterhin laufend vielfältige Fördermassnahmen umgesetzt.

Detaillierte Informationen zur Velo-Offensive finden sich im Dokument „Die Velo-Offensive“, welches diesem Stadtratsvortrag beiliegt. Dort findet sich auch eine Berichterstattung zu den bereits erfolgten Arbeiten zusammen mit einer Übersicht über die im Rahmen der Velo-Offensive laufenden oder geplanten Fördermassnahmen.

In der vorliegenden Kreditvorlage geht es - neben der Information über die Velo-Offensive - um die Umsetzung und Finanzierung einer ihrer Kernmassnahmen: die Vorbereitung und Durchführung des partizipativen Prozesses inklusive Koordination, Aufbereitung und fachliche Unterstützung der

dafür nötigen verwaltungsinternen Arbeiten. Damit soll in den kommenden zwei Jahren der Boden geschaffen werden für eine interdisziplinäre, direktionsübergreifende und breit abgestützte Veloförderung im Sinne einer Gesamtpolitik.

3. Phase 2 der Velo-Offensive: Partizipativer Prozess

Die Velo-Offensive findet in drei Phasen statt. Eine erste Phase - die verwaltungsinterne Vorbereitung der Velo-Offensive - wurde vom Gemeinderat im Oktober 2014 ausgelöst⁵. Die Ergebnisse dieser ersten Phase sind in einem zusammenfassenden Synthesebericht sowie in fünf Einzelberichten der verwaltungsinternen Arbeitsgruppen dokumentiert⁶. Die zweite Phase, die bis Ende 2017 dauert, umfasst - neben der Umsetzung von laufenden und geplanten Vorhaben - namentlich die Durchführung eines breit angelegten partizipativen Prozesses. Im Rahmen dieses Prozesses sollen die Ausrichtung und der Mix der künftigen Velo-Förderungsmassnahmen zusammen mit beteiligten und betroffenen Kreisen weiter präzisiert und priorisiert werden.



Abb. 2: Die Velo-Offensive findet in drei Phasen statt. Die erste Phase ist abgeschlossen. In der zweiten Phase ist neben der öffentlichen Partizipation auch die Umsetzung einer Kampagne vorgesehen (2017). Nach Abschluss von Phase 2 wird Bilanz gezogen und über das weitere Vorgehen entschieden.

Die Erfahrungen aus Velostädten wie Kopenhagen oder München haben gezeigt, dass eine wirkungsvolle Förderung des Veloverkehrs nur im engen Zusammenspiel mit der Bevölkerung und den beteiligten und betroffenen Kreisen gelingen kann. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass die von Politik und Verwaltung geplanten Massnahmen zweckmässig priorisiert, auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden abgestimmt und effizient umgesetzt werden können. Der Einbezug breiter Kreise trägt auch zur Entstehung einer lebendigen, auf gegenseitiger Rücksichtnahme basierenden Velokultur bei, die eine wichtige Voraussetzung für die nachhaltige Erhöhung des Veloanteils ist. Zur Partizipation eingeladen werden sollen Vertretungen aus Fachverbänden, Politik, Wirtschaft, öffentlichem Verkehr, Nachbargemeinden, Tourismus, Verwaltung, Kantonspolizei und veloaffinen Kreisen.

Ebenso zeigen die Erfahrungen dieser Velostädte, dass auf Seiten der Verwaltung eine koordinierte, direktionsübergreifende und interdisziplinäre Vorgehensweise unabdingbar ist für eine wirkungsvolle Veloförderung. Dies war in der Stadtverwaltung bisher nur ansatzweise erfüllt, indem die Veloförderung - überspitzt ausgedrückt - weitgehend an die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr „delegiert“ wurde. Während der verwaltungsinternen Vorbereitung der Velo-Offensive wurden deshalb verschiedene direktionsübergreifende Arbeitsgruppen aus einem übergeordneten Blickwinkel mit zentralen Aspekten der Veloförderung beauftragt⁷. In diese Arbeiten war - und wird auch in Zukunft

⁵ Vgl. dazu die Medienmitteilung des Gemeinderats „Gemeinderat bereitet Velo-Offensive vor“ vom 16. Oktober 2014.

⁶ Der Synthesebericht und die Arbeitsgruppenberichte stehen auf www.bern.ch/velo-offensive zum Download zur Verfügung.

⁷ Es handelt sich um die Arbeitsgruppen „Velo- und Mobilitätskultur“, „Dienstleistungen und Fördermassnahmen“, „Veloabstellplätze“, „Technische, planerische und juristische Aspekte“ sowie „Miteinander Velo und ÖV“. Die Ergebnisse aus diesen Arbeitsgruppen sind in einem zusammenfassenden Synthesebericht und den zugehörigen Arbeitsgruppenberichten dokumentiert (s. Fussnote 7). Bereits

- insbesondere auch BERNMOBIL eng einbezogen. Die Arbeitsgruppen sollen ihre Arbeit auch in der Phase 2 weiterführen. Dazu gehört es, interdisziplinäre Lösungsansätze in Themenbereichen zu entwickeln, die mit verwaltungsinternen oder -externen Zielkonflikten behaftet sind. Mit diesem Vorgehen wird die Voraussetzung dafür geschaffen, dass die Veloförderung zunehmend in die tägliche Arbeit verschiedenster Dienststellen einfließen und die heute zuweilen als „Flickwerk“ bezeichnete Veloförderung künftig interdisziplinäre, direktionsübergreifende und breit abgestützte Kraft im Sinne einer Gesamtpolitik entwickeln kann. Diese Kraft ist unabdingbar, um das gesteckte Umlagerungsziel erreichen zu können.

Der Partizipationsprozess wird im zeitlichen Verlauf durch drei öffentliche Veranstaltungen strukturiert: es gibt einen Startanlass (Frühling 2016; nach Genehmigung des vorliegend beantragten Kredits), eine Zwischennavigation (Herbst/Winter 2016) sowie eine Abschlussveranstaltung (Sommer/Herbst 2017). An diesen Veranstaltungen sollen in erster Linie Grundlange und Ergebnisse der zwischengelagerten Arbeitsschritte präsentiert werden. Die Veranstaltungen dienen aber auch dazu, ein Feedback zu empfangen, welches für die nachgelagerten Arbeiten mitgenommen werden kann. Letzteres soll auf einer zwischengeschalteten Austauschebene geschehen: Workshops im kleineren Kreis dienen als Gefässe, in denen die Direktbeteiligten mit den Vertreterinnen und Vertretern der verwaltungsinternen Arbeitsgruppen themenspezifische Fragestellungen und konkrete Massnahmen eingehender behandeln können. Die allen Interessierten offen stehenden, thematisch fokussierten Mittagstische wiederum dienen als „Sounding Boards“ für Vorschläge und Lösungen, die in den Workshops und in den Arbeitsgruppen entwickelt worden sind.

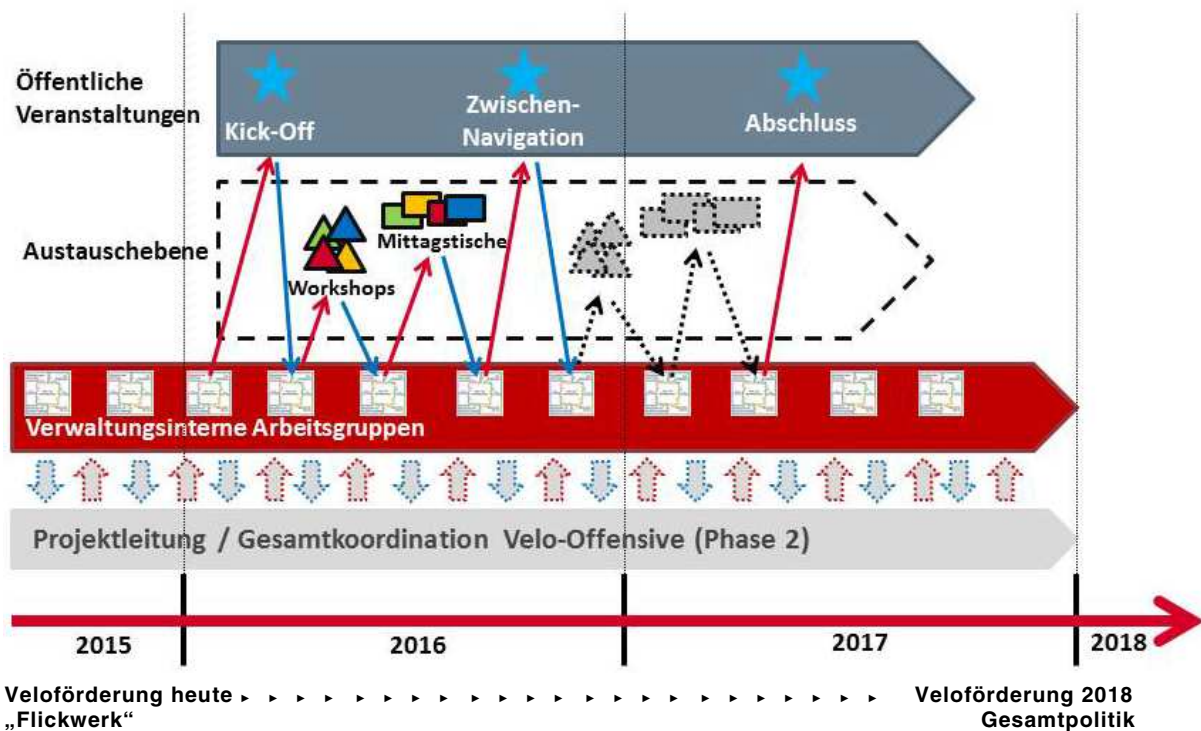


Abb. 3: Groblayout des partizipativen Prozesses. Die Auswahl und Aufarbeitung der Themen und Fragestellungen, die unter Einbezug der beteiligten und betroffenen Kreise diskutiert werden sollen, erfolgt in den direktionsübergreifenden, verwaltungsinternen Arbeitsgruppen. Der vertiefte Austausch mit den Beteiligten erfolgt im Rahmen von Workshops. Dazu finden Mittagveranstaltungen statt, die als „Sounding Boards“ dienen. Flankiert wird der Prozess durch drei öffentliche Veranstaltungen.

Im Partizipationsprozess übernehmen die verwaltungsinternen Arbeitsgruppen eine wichtige Funktion: Sie bereiten die Themen und Fragestellungen vor, die danach mit den beteiligten und betroffenen (externen) Kreisen weiter bearbeitet werden. Damit die Arbeitsgruppen und die Projektleitung diese Funktion - neben dem Alltagsgeschäft - erfüllen können, sind sie in Phase 2 der Velo-

zuvor gebildet wurde die Arbeitsgruppe „Velohaupttrouten“, die künftig ebenfalls unter dem Dach der Velo-Offensive weitergeführt wird.

Offensive auf externe Fachunterstützung angewiesen. Der Aufwand dafür ist Teil des beantragten Kredits.

Neben dem Partizipationsprozess werden im Rahmen der bestehenden Instrumente und Kompetenzen in Phase 2 fortlaufend Fördermassnahmen umgesetzt (vgl. dazu die dem Bericht „Die Velo-Offensive“ beigelegte Massnahmenliste⁸). In Phase 2 ist insbesondere auch eine Velo-Kampagne vorgesehen (Frühling 2017); der entsprechende Kreditantrag wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit als separate Vorlage unterbreitet. Zuvor sollen Ziele und Stossrichtung dieser Kampagne im Rahmen des partizipativen Prozesses diskutiert und präzisiert werden.

Nach Abschluss der Phase 2 wird eine Zwischenbilanz gezogen, bevor über die längerfristige Umsetzung der Velo-Offensive in Phase 3 entschieden wird.

4. Finanzierung der Velo-Offensive

4.1 Grundsätze

Die Velo-Förderung unter dem Dach der Velo-Offensive wird je nach Art und Herkunft der Massnahmen auf unterschiedlichem Weg finanziert; dabei gilt der Grundsatz, dass die Massnahmen vom jeweils finanzkompetenten Organ bewilligt werden:

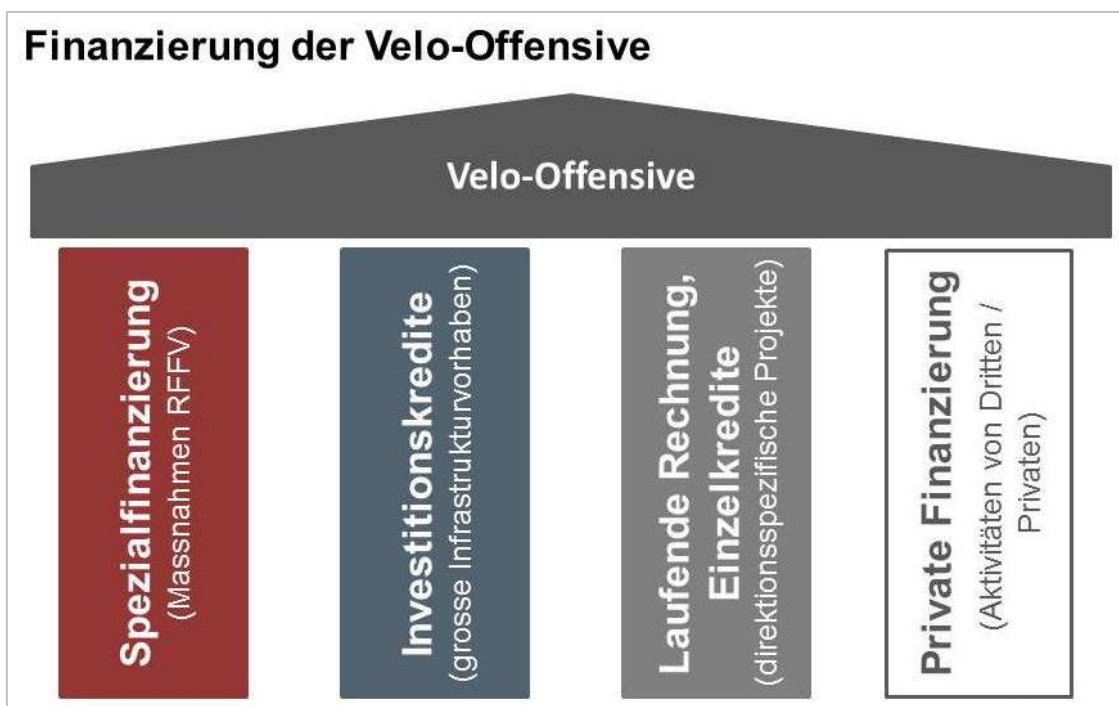


Abb. 4: Übersicht Finanzierung Velo-Offensive

Eine detaillierte Übersicht über die Massnahmen der Velo-Offensive und deren Finanzierung ist dem Grundlagenbericht „Die Velo-Offensive“ beigelegt. Dieser Gesamtüberblick umfasst neben den RFFV-Massnahmen - die von ihrem Umfang her in der Regel mehrheitlich kleinere Infrastrukturverbesserungen oder Dienstleistungs- und Fördermassnahmen beinhalten - auch Massnahmen aus dem Infrastrukturbereich sowie Massnahmen einzelner Direktionen oder Dritter (z.B. BERNMOBIL).

⁸ Die Liste enthält einerseits Massnahmen, die fortlaufend auf ordentlichem Weg bearbeitet, zum Entscheid gebracht und umgesetzt werden. Andererseits handelt es sich um Massnahmen, die im Rahmen des geplanten Partizipationsprozesses diskutiert, priorisiert und zum Entscheid gebracht werden sollen. Allen Massnahmen ist eigen, dass sie zu gegebener Zeit dem jeweils finanzkompetenten Organ zum Beschluss vorgelegt werden. Sie gelten in diesem Sinne noch nicht als beschlossen.

4.2 Spezialfinanzierung RFFV (Erfolgsrechnung Verkehrsplanung)

Die Mehrheit der geplanten Massnahmen der Velo-Offensive wird über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gemäss RFFV getragen. Die Höhe der jährlichen Ausgaben für diese Veloförderung ist reglementarisch geregelt (1.25 Mio. Franken pro Jahr). Da diese Mittel in den vergangenen Jahren jeweils nicht ausgeschöpft wurden, erfolgten Einlagen in die Spezialfinanzierung, was zu teilweise heftiger Kritik im Stadtrat geführt hat. Per Ende 2014 betrug der Überschuss 1.86 Millionen Franken; er soll nun kontinuierlich abgebaut werden. Dieser vermehrte Mitteleinsatz ermöglicht es, in den kommenden Jahren einen gezielten Schwerpunkt für die Veloförderung zu setzen und den Fussverkehr auf bisherigem Niveau zu fördern; bis Ende 2017 sind über die Spezialfinanzierung RFFV velospezifische Massnahmen im Gesamtumfang von rund 3.2 Mio. Franken geplant (vgl. dazu im Detail die dem Bericht „Die Velo-Offensive“ beigelegte Massnahmenliste sowie das parallel eingereichte Geschäft „Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2013 - 2015 sowie Umsetzungsprogramm 2015 - 2017“).

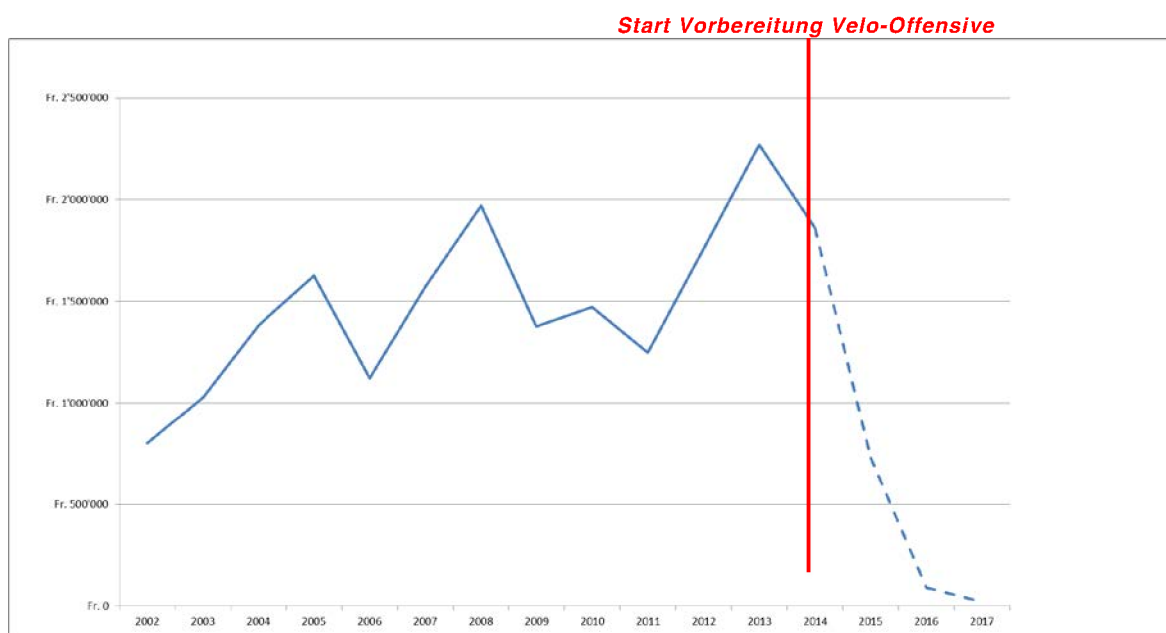


Abb. 5: Entwicklung Überschuss Spezialfinanzierung RFFV 2001 bis 2014 und Prognose bis 2017 (gestrichelte Linien)

Für die Bewilligung der einzelnen Massnahmen aus dem RFFV kommen die ordentlichen Finanzkompetenzen zur Anwendung; dies gilt auch für den vorliegend beantragten Kredit (vgl. dazu im Detail Ziff. 5). Zu beachten ist zudem, dass im Globalbudget der Verkehrsplanung für die Jahre 2015 und 2016 Ausgaben für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie entsprechende Entnahmen aus der Spezialfinanzierung RFFV vorgesehen sind, die deutlich unter dem liegen, was nun aufgrund der in den vergangenen Monaten erarbeiteten Planung zur Velo-Offensive effektiv absehbar ist. Diese Mehrausgaben können und sollen - wie ausgeführt - durch zusätzliche Entnahmen aus der Spezialfinanzierung RFFV beglichen werden, womit die Bruttokosten und die Erlöse des Globalbudgets der Verkehrsplanung je entsprechend höher ausfallen werden. Obwohl damit der Globalkredit der Verkehrsplanung (Nettokosten) unverändert bleibt, sind dafür aus formalen Gründen zusätzliche Beschlüsse des Stadtrats erforderlich. Diese werden dem Stadtrat im parallel eingereichten Geschäft „Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2013 - 2015 sowie Umsetzungsprogramm 2015 - 2017“ unterbreitet.

4.3 Investitionsrechnung

Die Velo-Offensive umfasst ebenfalls zentrale Massnahmen im Infrastrukturbereich, die wie bis anhin über Investitionskredite finanziert werden (Velo-Haupttrouten, Fuss- und Veloverbindung Länggasse-Breitenrain, Velostationen, diverse Einzelprojekte sowie Massnahmen im Rahmen geplanter Strassenbauprojekte). Auch hier kommen die üblichen Kompetenzen und Regelungen

der Investitionsplanung zur Anwendung. Über die grösseren Investitionsprojekte wird der Stadtrat somit jeweils Einzelbeschlüsse fällen können.

Die grösseren Investitionsprojekte sind Bestandteil der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (I+II) und damit für die Agglomerationsprogramme des Bundes vorgesehen. Bei ihrer Realisierung kann deshalb mit namhaften Bundes- und Kantonsbeiträgen gerechnet werden. Sollten die Bundes- und Kantonsbeiträge im Einzelfall wider Erwarten nicht fliessen, wäre die Realisierung des betreffenden Vorhabens grundsätzlich in Frage gestellt. Eine grobe Schätzung der von der Stadt Bern im Zusammenhang mit der Velo-Offensive zu tragenden Investitionskosten (Nettokosten⁹) ergibt für den Zeitraum 2016 - 2030 folgendes Bild:

Infrastrukturprojekte	Gesamtinvestition 2016-2030 Nettokosten Stadt Kostenschätzung (+/- 50%)
Velo-Haupttrouten ¹⁰	8.1 Mio. Fr.
Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse	7.0 Mio. Fr.
Velostationen	17.0 Mio. Fr.
Fuss- und Veloverbindung Ausserholligen	1.8 Mio. Fr.
Veloverleihsystem ¹¹	0.2 Mio. Fr.
Weitere Veloprojekte ¹²	6.5 Mio. Fr.
Velomassnahmen im Rahmen von Strassenbauprojekten ¹³	30.0 Mio. Fr.
Total	70.6 Mio. Fr.

Dieser Mittelbedarf - im Durchschnitt rund 4.5 Mio. Franken pro Jahr - ist im Rahmen der Investitionsplanung des Gemeinderats wie folgt finanzbar:

Investitionsplanung	Summe
Zeitraum 2016 - 2024 (aktuelle MIP-Planung)¹⁴ Eingestellte Mittel für Velomassnahmen	46.9 Mio. Fr.
Zeitraum 2025 - 2030 (noch keine MIP-Planung) Velomassnahmen im Rahmen von Strassenbauprojekten ¹⁵ noch einzustellende spezifische Veloprojekte ¹⁶	12.0 Mio. Fr. 11.7 Mio. Fr.
Total	70.6 Mio. Fr.

⁹ Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Bundes- und Kantonsbeihilfen

¹⁰ Annahme: rund die Hälfte der geplanten Velo-Haupttrouten wird im Rahmen von geplanten Sanierungsprojekten realisiert („Ohnehin-Kosten“); die hier aufgeführten Kosten betreffen die übrigen Velo-Haupttrouten

¹¹ Für das geplante Veloverleihsystem wird die Stadt in erster Linie Betriebszuschüsse leisten müssen, die über die Erfolgsrechnung finanziert werden (die Höhe ist abhängig von dem zurzeit laufenden Ausschreibungsverfahren); vgl. dazu auch Ziff. 2.5 der parallel eingereichten Vorlage „Reglement des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4); Überprüfung der Finanzierung und Teilrevision. Gemäss SRB 2015-296 vom 2. Juli 2015 ist für die Investitionsrechnung einzig ein Betrag von 0.15 Mio. Franken vorgesehen (aktivierungsfähiger Anteil der Planungskosten)

¹² Annahme: 0.5 Mio. pro Jahr (Durchschnitt; ab 2018)

¹³ Annahme: 2.0 Mio. pro Jahr (Durchschnitt; ab 2016); dies entspricht den langjährig in der Mittelfristigen Investitionsplanung (MIP) eingestellten Summe

¹⁴ die aktuelle MIP enthält nur Projekte für den Zeithorizont bis 2024

¹⁵ Annahme: weiterhin 2.0 Mio. pro Jahr (Durchschnitt)

¹⁶ rund 2.0 Mio. Fr. pro Jahr (Durchschnitt); die entsprechenden Projekte werden zu gegebener Zeit in der MIP angemeldet

4.4 Erfolgsrechnung diverse Dienststellen

Zur Velo-Offensive gehören - im Umfang von insgesamt rund 0.5 Mio. Franken bis Ende 2017 - auch direktionsspezifische Vorhaben zu Gunsten der Veloförderung, die nicht über die Spezialfinanzierung RFFV, sondern über die Laufende Rechnung der jeweiligen Dienststellen finanziert werden (vgl. dazu die Massnahmenliste im beigelegten Bericht). Hier gilt - vorbehältlich expliziter anderslautender politischer Beschlüsse - der Grundsatz der Kostenneutralität. Das heisst: Die Kosten müssen im Rahmen der gesprochenen Budgets getragen werden.

5. Kosten und Finanzierung des partizipativen Prozesses

Der partizipative Prozess - welcher neben öffentlichen Veranstaltungen auch die damit zusammenhängenden Vorbereitungs- und Unterstützungsleistungen umfasst - ist zwar „technisch gesehen“ bloss eine von vielen Massnahmen im Umsetzungsprogramm RFFV für die Jahre 2015 - 2017¹⁷. Von der inhaltlichen Bedeutung und dem finanziellen Umfang her betrachtet, handelt es sich allerdings um eine der Kernmassnahmen der Velo-Offensive¹⁸. Sie soll ermöglichen, dass in der Stadtverwaltung bis Ende 2017 eine interdisziplinäre, direktionsübergreifende Velo-Förderung im Sinne einer Gesamtpolitik etabliert und diese „gegen aussen“ mit beteiligten und betroffenen Kreisen abgestimmt ist. Dazu sind verschiedenste Massnahmen sowie ein Verpflichtungskredit von Fr. 750 000.00 erforderlich. Damit der partizipative Prozess rasch nach dem Kreditbeschluss des Stadtrats gestartet werden kann, hat der Gemeinderat für die Vorbereitung in eigener Kompetenz bereits einen Kredit von Fr. 150 000.00 bewilligt. Die Finanzierung erfolgt über die Spezialfinanzierung RFFV.

Die Kostenschätzung für den Verpflichtungskredit für die Massnahmen bis Ende 2017 setzt sich wie folgt zusammen:

Partizipationsprozess Herbst 2015 - Ende 2017	Kostenschätzung
Vorphase Vorbereitung; Kredit Gemeinderat	Fr. 150 000.00
Vertiefungsphase Fachspezifische Vertiefungen, Bearbeitung von Schwerpunktthemen, Begleitung der Arbeitsgruppen	Fr. 160 000.00
Partizipationsphase Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der öffentlichen Veranstaltungen (3 Stk.), der Workshops (8 Stk.) und der Mittagsveranstaltungen (8 Stk.)	Fr. 120 000.00
Synthese, Konsolidierung, Genehmigung Auswertung Partizipation, Überarbeitung und Konsolidierung des Massnahmenprogramms, Aufbereitung der Grundlagendokumente, Aktualisierung Internet	Fr. 125 000.00
Projektunterstützung Projektunterstützung, Projektmanagement, Kommunikation, Nebenkosten	Fr. 120 000.00
Reserve (10%)	Fr. 75 000.00
Total (inkl. MwSt)	Fr. 750 000.00

¹⁷ Siehe dazu die separate Stadtratsvorlage „Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2013-2015 und Umsetzungsprogramm 2015-2017“.

¹⁸ Eine zweite gewichtige Einzelmassnahme im RFFV-Umsetzungsprogramm ist die Velo-Kampagne, die dem Stadtrat zu gegebener ebenfalls einzeln unterbreitet wird. Zuvor sollen Ziele und Stossrichtung der Kampagne im Rahmen des partizipativen Prozesses diskutiert und präzisiert werden.

6. Termine

anfangs 2016	Kreditbeschluss Stadtrat (Partizipationsprozess)
Frühjahr 2016	Startveranstaltung Partizipationsprozess
Herbst/Winter 2016	Zweite Veranstaltung Partizipationsprozess („Zwischennavigation“) Stadtratsvorlage: Berichterstattung Zwischenstand Velo-Offensive und Kreditantrag Velo-Kampagne
anfangs 2017	Kreditbeschluss Stadtrat (Velo-Kampagne)
Frühling 2017	Start Velo-Kampagne
Sommer/Herbst 2017	Abschlussveranstaltung Partizipationsprozess
Herbst/Winter 2017	Beschluss Gemeinderat zum weiteren Vorgehen Information Stadtrat

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Velo-Offensive: Umsetzung und partizipativer Prozess; Verpflichtungskredit (RFFV).
2. Für die Vorbereitung und Durchführung des partizipativen Prozesses im Rahmen der Velo-Offensive genehmigt er einen Verpflichtungskredit von Fr. 750 000.00. Die Finanzierung erfolgt über die Spezialfinanzierung für die Förderung des Fuss-und Veloverkehrs (RFFV).
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 2. Dezember 2015

Der Gemeinderat

Beilage:

Grundlagenbericht „Die Velo-Offensive“



Die Velo-Offensive



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Bern – Velohauptstadt der Schweiz	3
1 Zusammenfassung	4
2 Einleitung	5
3 Auf dem Weg zur «Velohauptstadt»	6
4 Verwaltungsinterne Vorarbeiten	12
5 Weiteres Vorgehen / Partizipation	19
6 Massnahmen	21
7 Finanzierung	22
Anhang (Massnahmenliste)	24

Impressum:

Konzept und Gestaltung: Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS); Bildnachweis: M. Liebi / www.velostadtbern.ch (Titelseite Mitte, Seite 20), Béatrice Devènes (Seite 3), Hansueli Trachsel (Seite 9), übrige Bilder: zvg; © 2015 TVS.

Bern – Velohauptstadt der Schweiz

Liebe Bernerinnen und Berner,

Wir haben das Glück, in einer Stadt zu leben, die weltweit zu den Städten mit der höchsten Lebensqualität zählt. Angesichts des Wachstums von Bevölkerung und Verkehr hat eine stadtverträgliche Mobilitätspolitik höchste Priorität. Der vorliegende Bericht zeigt auf, wie der Gemeinderat nebst dem öffentlichen und dem Fussverkehr auch das Velo aktiv fördern will.

Bern ist Hauptstadt der Schweiz – da ist es nur konsequent, wenn unsere Stadt auch bei der Verkehrspolitik die Richtung weist. Die Zukunft gehört den Städten mit attraktiven öffentlichen Räumen – und das werden die Fussgänger- und Velostädte sein. Das Velo ist für die Stadt das ideale Verkehrsmittel. Es ist schnell, günstig, gut für die Umwelt, hält gesund und steht für einen urbanen Lebensstil. Unsere Vision ist eine Stadt, in der das Velo das selbstverständliche Verkehrsmittel für Kinder und Jugendliche ebenso wie für ältere Menschen ist.

Bis 2030 will der Gemeinderat den Veloanteil am Stadtverkehr auf 20 Prozent erhöhen. Das ist für Bern ein Quantensprung und erfordert einen grossen gemeinsamen Effort. Dafür steht die Velo-Offensive. Der Gewinn an Lebensqualität lohnt diese Anstrengung.

Bern, 2. Dezember 2015



Ursula Wyss

Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün



1 Zusammenfassung

Der Gemeinderat der Stadt Bern will den Anteil des Veloverkehrs¹ von 11 auf 20 Prozent im Jahr 2030 erhöhen. Damit dies gelingt, hat er die «Velo-Offensive» gestartet. Bern soll zur «Velohauptstadt» der Schweiz werden. Die Massnahmen zur Veloförderung sollen gegenüber heute besser koordiniert und unter Einbezug der Bevölkerung zu einem wirksamen Programm gebündelt werden. Die Steigerung des Veloanteils auf 20 Prozent ist ein Quantensprung, der die Nutzung sämtlicher Synergien erfordert.

Die Strategie und die Massnahmen der Velo-Offensive wurden zunächst in einem directionsübergreifenden verwaltungsinternen Prozess erarbeitet. In einer zweiten Phase werden sie in einem breiten Partizipationsprozess weiterentwickelt und schrittweise umgesetzt.

Der vorliegende Bericht zeigt auf, was die Velo-Offensive ist, welche verwaltungsinternen Vorarbeiten bereits geleistet wurden und wie sich der Gemeinderat das weitere Vorgehen vorstellt. Der Bericht dient als Grundlage für die politische Debatte im Stadtrat² und den geplanten verwaltungsexternen Partizipationsprozess.



¹ Die Prozentangaben beziehen sich auf den Modal-Split-Anteil am *Stadtverkehr* (d.h. der von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Anzahl Wege aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern; der Ausdruck ist abzugrenzen vom Ausdruck «Gesamtverkehr», der sich auf alle auf Stadtgebiet – also auch von Pendlerinnen und Pendlern – zurückgelegten Wege bezieht).

² Der Stadtrat behandelt das Umsetzungsprogramm der Fuss- und Veloverkehrsförderung (RFFV) und entscheidet über grössere Einzelmassnahmen (Massnahmen > 150 000.00 Fr.).

2 Einleitung

Die Stadt Bern verfügt über ein ausgezeichnetes und gut nachgefragtes öV-Angebot. Demgegenüber hält sich der Veloanteil seit Jahren hartnäckig bei rund 11 Prozent³. Weil der öffentliche Verkehr in den Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen stösst, kann er das steigende Mobilitätsbedürfnis⁴ alleine nicht nachhaltig und stadtverträglich befriedigen. Aus diesem Grund soll ein Grossteil des erwarteten Mehrverkehrs durch das Velo aufgefangen werden. Im Jahr 2030 soll der Veloanteil in der Stadt Bern bei 20 Prozent liegen.

Das ist ein ambitioniertes Ziel. Aber es ist machbar, wie Beispiele aus anderen Städten zeigen. Kopenhagen hat es trotz widriger Umstände (Wind, Wetter, steigende Zahl von Autobesitzern, Eröffnung einer neuen Metro) geschafft, den Veloanteil in sechs Jahren von 30 Prozent auf 36 Prozent zu erhöhen. München hat den Veloanteil innert 10 Jahren beinahe verdoppelt. Selbst in amerikanischen Grossstädten wie New York City, wo dies vor kurzem kaum jemand für möglich gehalten hätte, ist das Velo heute fester Bestandteil des Stadtbilds.

Die Städte weisen eine Gemeinsamkeit auf: sie verfügen alle über einen starken politischen Willen zu mehr Lebensqualität, mehr Sicherheit im städtischen Lebensumfeld und einen gesundheitsorientierten Lebensstil. Und überall ging die Erhöhung des Veloanteils Hand in Hand mit dem Aufblühen einer eigentlichen «Velo-kultur». Gestützt auf die Erfahrungen dieser und weiterer Städte will der Gemeinderat deshalb über die «klassische» Infrastruktur-

förderung (Velorouten, Veloabstellplätze, Veloverleihsystem etc.) hinaus neue Wege beschreiten. Neben der Verbesserung der verwaltungsübergreifenden Zusammenarbeit stehen dabei der stärkere Einbezug der Bevölkerung, ein stärkerer Fokus auf Dienstleistungen und Fördermassnahmen rund um das Velofahren sowie die Velo-Förderung bei Kindern und Jugendlichen im Zentrum. Letztere ist von besonderer Bedeutung, da in dieser wichtigen Zielgruppe die Velonutzung seit geraumer Zeit rückläufig ist.

Mit der Velo-Offensive werden nicht nur verkehrspolitische Herausforderungen gelöst: Velofahren ist auch gesundheitsfördernd und trägt so einem gesellschaftlichen Trend Rechnung. Bereits 30 Minuten täglicher Aktivität reduzieren das Risiko für eine Vielzahl verbreiteter Gesundheitsprobleme. Wer im Alltag regelmässig das Velo verwendet muss also für die Gesundheit nicht einmal wertvolle Freizeit opfern.

In Kapitel 3 des vorliegenden Berichts wird die Strategie skizziert, die Bern bis in 15 Jahren zur «Velohauptstadt» der Schweiz machen soll. Kapitel 4 fasst die bereits erfolgten verwaltungsinternen Vorarbeiten zusammen. Kapitel 5 umreisst das weitere Vorgehen, namentlich den Einbezug der Bevölkerung im Rahmen eines Partizipationsprozesses. Kapitel 6 erläutert die Massnahmenplanung der Velo-Offensive. Kapitel 7 befasst sich mit der Finanzierung. Im Anhang zu diesem Bericht findet sich als ergänzende Grundlage eine vollständige Zusammenstellung der aktuell im Rahmen der Velo-Offensive laufenden und geplanten Massnahmen.

³ Vgl. Fussnote 1

⁴ Der Entwurf für das 2. Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland (Bericht vom 9. April 2015) rechnet mit einer Gesamtverkehrszunahme von fast 20 Prozent im Zeitraum 2012 bis 2030.

3 Auf dem Weg zur «Velohauptstadt»

3.1 Ausgangslage

Noch ist Bern weit davon entfernt, eine «richtige» Velostadt zu sein – geschweige denn die «Velohauptstadt» der Schweiz. Dies obwohl sich die Bernerinnen und Berner im Jahr 1999 mit der Annahme des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) für eine Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs ausgesprochen haben und inzwischen zahlreiche Einzelmassnahmen umgesetzt worden sind. Und obwohl der Stadtrat seither zahlreiche Vorstösse überwiesen hat, die eine velofreundlichere Politik fordern und sich auch der Gemeinderat in seinen Legislativrichtlinien wiederholt dafür ausgesprochen hat.

Die Ausgangslage ist paradox: Bern ist eigentlich eine ideale Stadt zum Velofahren. Die Wege sind kurz. Im innerstädtischen Verkehr ist das Velo oft das schnellste und effizienteste Ver-



kehrsmittel. Das Stadtbild ist attraktiv und animiert zum Velofahren. Die Höhenunterschiede sind bewältigbar. Jedenfalls sind sie kein grösseres Hindernis für das Velofahren, als die starken Winde in den klassischen Velohochburgen Kopenhagen oder Amsterdam. Selbst das Wetter ist mit durchschnittlich 126 Regentagen pro Jahr eher besser, als in vielen Velo-Städten.

Dennoch fehlt es in Bern an der Selbstverständlichkeit des Velofahrens. Nur wenige Bernerinnen und Berner benutzen regelmässig das Velo für den Weg zur Arbeit, zur Schule, zur Uni, zum Einkaufen oder in den Ausgang. Ganze 52 Prozent der Bevölkerung bewegen sich gemäss einer Befragung gar nie mit dem Velo in der Stadt. Insgesamt werden lediglich rund 11 Prozent aller Wege mit dem Velo zurückgelegt – obwohl ein Drittel aller zurückgelegten Wege unter 3 Kilometer liegt, also in bester Velodistanz.

Die selbstgewählte Abstinenz vieler potenzieller Velofahrerinnen und Velofahrer hat mannigfaltige Gründe. Es gibt subjektive und objektive Gründe, einfache und weniger einfache, stichhaltige und weniger stichhaltige. An Analysen und Untersuchungen, die erklären, warum das Velo *nicht* benutzt wird, mangelt es nicht. Was fehlt, ist eine wirksame Gesamtpolitik, die dazu führt, dass *mehr* Menschen das Velo benutzen.

Zugespielt lässt sich die heutige Situation wie folgt umreissen: Ein Teil der Velofahrenden – die geübten Velofahrer, inklusive die «wilden», das heisst jene, die sich kaum an Verkehrsregeln halten – hat sich seinen Platz im Stadtverkehr «erkämpft», wenn auch zum Teil auf Kosten eines geordneten, respektvollen und entspannten Miteinanders. Andere potenzielle Velofahrende – die

vorsichtigen bis hin zu den «ängstlichen» Velofahrenden, darunter viele Familien mit Kindern oder Seniorinnen und Senioren – fühlen sich dagegen im heutigen Stadtverkehr zu oft noch unwohl und unsicher⁵: Das aus Sicht der Befragten hohe Unfallrisiko ist einer der meistgenannten Gründe für den Velo-Verzicht.

Die Veloverkehrs-Infrastruktur hat mit den Anforderungen an eine velo-orientierte Mobilitätskultur nicht Schritt halten können. Es fehlen durchgängige, sichere und attraktive innerstädtische Veloverbindungen, es mangelt an Abstellmöglichkeiten, namentlich im Bereich rund um den Bahnhof. Die tägliche «Kampfsituation» hat das Image der Velofahrenden bei den übrigen Verkehrsteilnehmenden (zu Fuss Gehende, Autofahrende, ÖV-Personal) teilweise beschädigt. Das schlechte Image behindert wiederum die Entstehung einer Velokultur, die das Velo als selbstverständliches Verkehrsmittel für Jung und Alt in allen Lebenssituationen umfasst.

Massnahmen zur Verbesserung der Situation der Velofahrenden werden als punktuell und unkoordiniert wahrgenommen – die Rede ist mitunter von «Flickwerk». Die Veloförderung, so der häufig gehörte Vorwurf, sei im Verwaltungsalltag lediglich ein Thema am Rande und werde als nachgelagertes «technisches» Problem behandelt. Fakt ist: Eine directions- und ämterübergreifende Ausrichtung auf ein gemeinsames Ziel fehlt und das Zusammenspiel von behördlichen Massnahmen und privatem Engagement existiert nur in Ansätzen.

Mit der Velo-Offensive soll diese Ausgangslage, die trotz gut gemeinter Ansätze Elemente einer Negativspirale aufweist, durchbrochen und eine Trendumkehr bewerkstelligt werden. Dazu werden neue Wege beschritten. Zusätzlich zum bisherigen Fokus auf

Infrastruktur- und Fördermassnahmen – die vor dem Hintergrund der angestrebten Verlagerung noch an Bedeutung gewinnen – richtet sich der Fokus auf die interdisziplinäre Zusammenarbeit der Verwaltung, den Einbezug der Bevölkerung und die Förderung einer Bernischen Velokultur. Dies sind Aspekte, die sich in erfolgreichen Velostädten als Schlüsselfaktoren für die Erhöhung des Veloanteils erwiesen haben. Im Speziellen gilt es, Kinder und Jugendlichen für eine vermehrte Velonutzung zu gewinnen. Die Velonutzung ist in dieser Zielgruppe seit geraumer Zeit rückläufig – ein Trend, den es zu durchbrechen gilt.

Ein erster Schritt wurde mit der Lancierung des verwaltungsinternen Prozesses im Herbst 2014 gemacht. Nun soll die Velo-Offensive nach aussen getragen werden. Zusammen mit Politik und Bevölkerung soll ein breit abgestütztes Programm für die Veloförderung der nächsten 15 Jahre formuliert werden.



⁵ Die Einteilung der Velofahrenden in «geübte», «wilde», «vorsichtige» und «ängstliche» Velofahrende geht auf eine Studie des Londoner Department for Transport aus dem Jahr 2010 zurück, in welcher das Verhalten von Velofahrenden sowohl im städtischen als auch im ländlichen Umfeld untersucht wurde.

3.2 Stossrichtungen der Velo-Offensive

Bern soll zum Velofahren einladen. Über jene Kreise hinaus, die bereits heute regelmässig Velo fahren, sollen neu auch Zielgruppen verstärkt zum Velofahren ermuntert werden, die das Velo bislang nicht als tägliches Verkehrsmittel nutzen. Die heute schon regelmässigen Velofahrenden sollen dabei nicht vernachlässigt werden, sondern ebenso vom Ausbau der Infrastruktur und neuen Dienstleistungen und Fördermassnahmen profitieren können.

Nachhaltige Mobilitätskultur fördern

Die übergeordnete Stossrichtung der Velo-Offensive ist die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätskultur. Dafür braucht es neben handfesten Verbesserungen im Bereich der Infrastruktur und einem attraktiven Dienstleistungsangebot rund um das Velofahren auch Massnahmen, die auf den Einbezug von Bevölkerung und Verkehrsteilnehmenden abzielen.

Viele Massnahmenvorschläge aus den verwaltungsinternen Arbeitsgruppen – etwa der AG «Velo- und Mobilitätskultur» unter Leitung des städtischen Umweltamtes oder der AG «Miteinander Velo und ÖV» in Zusammenarbeit mit Bernmobil – gehen in diese Richtung. Sie reichen von Schulungen, Sensibilisierungsaktionen für das Miteinander von Velo und ÖV, über die Förderung von Image und Attraktivität des Velofahrens, bis hin zu einer «Velo-Kampagne» nach dem Vorbild erfolgreicher Velo-Städte⁶.

Attraktive und sichere Veloverkehrs-Infrastruktur

Bei aller Bedeutung von kommunikativen Massnahmen: Eine nachhaltige Veränderung der Mobilitätskultur ist damit *alleine* nicht zu erzielen. Ohne attraktive und sichere Velorouten, ausrei-

chende Parkierungsmöglichkeiten, unterstützende Dienstleistungen und weitere Angebote rund um das Velofahren, zielen kommunikative Anstrengungen ins Leere.

Die Verbesserung der Infrastruktur bleibt das zentrale Anliegen der städtischen Veloförderungspolitik. Die Vision der Velo-Offensive sieht in Bern ein grosszügig ausgebautes, durchgängiges, sicheres und attraktives Netz von Veloverbindungen vor, von und ins Zentrum und zwischen den Quartieren. Bilder aus anderen Velostädten wie Kopenhagen, München oder Amsterdam wecken Assoziationen zu breiten Velo-Boulevards in attraktivster Lage, durchgehenden Velobahnen für den schnellen Berufsverkehr mit konsequentem Velo-Vortritt und grosszügig dimensionierten Velospuren von drei Metern Breite und mehr.



⁶ In München gaben in einer Befragung 13 Prozent der befragten Personen an, das Velo aufgrund der Kampagne häufiger als früher zu benutzen. In Heidelberg beurteilten 80% der Befragten die dortige Kampagne als «gut» bis «sehr gut».

Damit solche Visionen auch in Bern Realität werden, braucht es koordinierte Anstrengungen. Veränderungen bei der Verkehrsinfrastruktur erfordern erfahrungsgemäss einen langen Atem. Umso wichtiger ist es, dass sich die Velo-Offensive nicht nur am «grossen Wurf» orientiert, sondern gleichzeitig rasch und pragmatisch für kontinuierliche Verbesserungen sorgt.

In der verwaltungsinternen Arbeit wurde deshalb das Augenmerk nicht nur auf die langfristige Planung, sondern auch auf rasch umsetzbare Massnahmen gelegt. Damit das anvisierte Verlagerungsziel erreicht wird, reichen punktuelle Massnahmen indessen nicht aus. Es braucht ein breit abgestütztes langfristiges Programm. Die Eckpunkte dieses Programms sind im vorliegenden Bericht umrissen und sollen nun in der nächsten Phase unter Einbezug von Politik und Bevölkerung präzisiert und zu einer eigentlichen Gesamtpolitik verdichtet werden.



Die Vision: Bern als «Velohauptstadt» für alle

Die Vision für die Velo-Offensive sieht Bern als «Velohauptstadt» der Schweiz. Das Velo ist als gleichwertiger Pfeiler der Mobilität in der Stadt anerkannt und wird entsprechend gefördert. Im Jahr 2030 beträgt der Veloanteil am Stadtverkehr 20 Prozent. Die Vision lässt sich an folgenden Bildern festmachen:

- Das Velo ist omnipräsent auf der Strasse. Velofahrende Menschen prägen das Stadtbild während des ganzen Jahres. Sowohl Bernerinnen und Berner als auch Besucherinnen und Besucher nehmen Bern als ausgeprägte Velostadt wahr. Bern animiert die Menschen zum Velofahren.
- Velofahren in der Stadt Bern ist schnell, bequem und sowohl für geübte als auch für weniger geübte Velofahrende gleichermaßen sicher und attraktiv. Parkieren ist problemlos möglich. Die Veloinfrastruktur ist entsprechend ausgebaut (attraktive, sichere und durchgängige Velorouten, ausreichend Parkierungsmöglichkeiten).
- Es herrscht ein respektvolles, entspanntes Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden. Velofahrende geniessen ein positives Image, sind willkommen, nicht nur geduldet. Auch schwächere Verkehrsteilnehmende – zu Fuss Gehende und ungeübte Velofahrende – fühlen sich auf Berns Strassen sicher und wohl.
- Das Velo ist das selbstverständliche Verkehrsmittel für Jung und Alt, in allen Lebenslagen. Die Bernerinnen und Berner fahren mit dem Velo zur Arbeit, an die Uni, zum Einkaufen, ans Konzert, in den Ausgang, zur Kinderkrippe. Das Velo ist Teil des Berner Lifestyles. Velofahren macht Spass, ist gesund, «cool» und schont das Portemonnaie.

3.3 Handlungsschwerpunkte der Velo-Offensive

Die Velo-Offensive ist zugleich Strategie und Programm für die Veloförderung der nächsten Jahre: Sie skizziert eine Vision («Velohauptstadt Bern»), formuliert ein konkretes Ziel (20 Prozent Veloanteil bis 2030) und zeigt auf, wie das Ziel mit koordinierten Massnahmen erreicht werden kann.

Die Velo-Offensive stützt sich auf die Veloförderung gemäss Reglement für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) ab, versteht diese aber als Teil eines übergeordneten Programms. Das Programm orientiert sich an den Erfahrungen aus anderen Velostädten und umfasst folgende Schwerpunkte:

1. **Infrastruktur:** die richtige «Hardware» – eine sichere und attraktive Veloverkehrs-Infrastruktur – ist die zwingende Voraussetzung dafür, dass mehr Menschen auf das Velo umsteigen. Die Qualität der Infrastruktur wirkt sich auf Einstellung und Verhalten der Menschen aus und fördert – wenn sie bewusst darauf ausgerichtet wird – das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden. Eine velofreundliche Verkehrsinfrastruktur ist die bauliche Verkörperung einer gelebten Velokultur.
2. **Dienstleistungen und Fördermassnahmen:** Sie machen das Velofahren bequemer und attraktiver. Potenziellen Velofahrenden erleichtern sie den Umstieg, für die regelmässigen Velonutzerinnen und -nutzer sind sie auch eine Wertschätzung. Insgesamt tragen sie mit dazu bei, dass in Bern eine lebendige Velokultur entsteht.
3. **Kinder und Jugendliche:** Bei Kindern und Jugendlichen hat die Velonutzung in den letzten Jahren stark abgenommen. Dabei steht diese Gruppe eigentlich für die Velo-Zukunft: Soll der Veloanteil längerfristig erhöht werden, müssen künftige Generationen früh an das Velo herangeführt und langfristig

an dieses «gebunden» werden. Im Rahmen der Velo-Offensive bildet deshalb die Veloförderung bei Kindern und Jugendlichen einen eigenen Handlungsschwerpunkt.

4. **Velokultur:** Investitionen in die Infrastruktur alleine reichen nicht aus. Erst eine lebendige Velokultur macht aus einer velofreundlichen Stadt eine richtige «Velostadt». Zusammen mit einer guten Infrastruktur steht die Velokultur am Anfang des Wandels hin zu einer insgesamt nachhaltigen Mobilitätskultur.

Ein wichtiger Teil der Velokultur ist das respektvolle, entspannte Miteinander der Verkehrsteilnehmenden. Die Förderung der Velokultur ist ein eigenständiger Handlungsschwerpunkt der Velo-Offensive und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Verlagerungsziels.

5. **Rolle der Verwaltung:** Die interdisziplinäre, directionsübergreifende Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Veloförderung und die Wahrnehmung einer Führungs- und Vorbildfunktion sind Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Veloförderung. Sie garantieren Qualität, Effizienz und Wirksamkeit der Massnahmen gleichermassen und strahlen auch auf Einstellung und Verhalten der Bevölkerung aus.
6. **Einbezug der Bevölkerung:** Der Einbezug von Bevölkerung und Beteiligten ist das A und O einer wirksamen Veloförderung. Er verbessert nicht nur die Qualität und Wirkung von Massnahmen, sondern fördert auch deren Akzeptanz und trägt zum Aufbau einer lebendigen Velokultur bei.

Damit die Velo-Offensive ihre Ziele erreicht, braucht es aufeinander abgestimmte Massnahmen in allen Schwerpunktbereichen, wobei dem Einbezug der Bevölkerung gemäss den Erfahrungen anderer Städte eine wichtige Rolle zukommt.

3.4 Umsetzung der Velo-Offensive

Die Umsetzung der Velo-Offensive erfolgt in drei Phasen:

- **Phase 1** wurde vom Gemeinderat im Oktober 2014 ausgelöst und ist inzwischen abgeschlossen. Sie umfasste neben verwaltungsinternen Vorarbeiten namentlich die Verbesserung der verwaltungsinternen Zusammenarbeit. Diese Zusammenarbeit in Form von directionsübergreifenden Arbeitsgruppen soll auch in der zweiten Phase weitergeführt werden.
- **Phase 2**, die von Herbst 2015 bis Ende 2017 dauert, beinhaltet einerseits die Umsetzung der in Phase 1 verwaltungsintern definierten Sofortmassnahmen. Andererseits findet in dieser Phase der externe Partizipationsprozess statt, mit dem die Bevölkerung in die Ausgestaltung der Velo-Offensive einbezogen wird. Es handelt sich um eine Intensivphase, in deren Verlauf das erst in groben Zügen vorliegende langfristige Programm der künftigen Velo-Förderung präzisiert und konsolidiert wird. Das Resultat ist ein fachlich und politisch breit abgestütztes Massnahmenprogramm für die Periode bis 2030 – eine eigentliche Gesamtpolitik. Parallel dazu sollen auch schon Massnahmen umgesetzt werden. Es handelt sich dabei um Projekte, die heute bereits in Planung sind, wie beispielsweise die ersten Velohaupttrouten, die neuen Velostationen, das Veloverleihsystem oder punktuelle Verbesserungen im Rahmen der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gemäss RFFV. Dazu sind jeweils Beschlüsse des finanzkompetenten Organs erforderlich.
- **Phase 3** beginnt ab 2018. Sie markiert das Ende der Intensivphase und den Beginn des «courant normal» – die Umsetzung des langfristigen, auf die Erreichung des Verlagerungsziels von 20 Prozent Veloanteil im Jahr 2030 ausgerichteten Programms. Über die Auslösung der langfristigen Massnahmen beschliesst der Gemeinderat am Ende von Phase 2.



4 Verwaltunginterne Vorarbeiten

4.1 Analyse der Ausgangslage

In der ersten Jahreshälfte 2014 hat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün eine Analyse der heutigen Situation in Bezug auf den Veloverkehr in der Stadt Bern durchgeführt und darin die Vision und die Ziele für die Ausrichtung der Veloförderungs politik der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre skizziert⁷. Als Ziel wird eine Erhöhung des Veloanteils am Stadtverkehr auf 20 Prozent bis ins Jahr 2030 formuliert.

Der Zielwert leitet sich einerseits aus der verkehrspolitischen Notwendigkeit ab, um den prognostizierten Mehrverkehr infolge des erwarteten Bevölkerungswachstums aufzufangen. Andererseits beruht die Vorgabe auf einer Abschätzung des brachliegenden Potenzials, wenn es gelingt, heute noch weitgehend «velo-abstinente» Zielgruppen zur vermehrten Nutzung des Velos als tägliches Verkehrsmittel zu ermuntern.

Die Veloförderung soll nicht mehr – wie dies heute teilweise der Fall ist – als «Flickwerk» wahrgenommen werden, sondern ins Zentrum des verwaltungsinternen Denkens rücken und direktionsübergreifend, unter Einbezug von Politik und Bevölkerung, zu einer Gesamtpolitik weiterentwickelt und umgesetzt werden.

4.2 Verwaltungsinterner Auftakt

Ende 2014 hat der Gemeinderat der Stadt Bern Kenntnis von der strategischen Planung der Velo-Offensive genommen. In diesem Zusammenhang hat er das vorgeschlagene Vorgehen gutgeheis-

⁷ «Velo-Offensive. Erster Schritt: Verwaltungsinterner Prozess; Diskussionsgrundlage» (erhältlich auf www.bern.ch/velo-offensive)

sen, wonach die Velo-Offensive zuerst in einem verwaltungsinter- nen, direktionsübergreifenden Prozess konsolidiert werden soll (Phase 1), bevor der verwaltungsexterne Prozess unter Einbezug breiter Teile der Bevölkerung gestartet wird (Phase 2).

4.3 Arbeitsgruppen

Im Winterhalbjahr 2014/2015 wurden unter Federführung der Di- rektion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Verkehrsplanung) ver- schiedene direktionsübergreifende Arbeitsgruppen ins Leben ge- rufen, die sich unter verschiedenen Gesichtspunkten mit der För- derung des Veloverkehrs befassten. Die Arbeitsgruppen werden auch in der verwaltungsexternen Phase der Velo-Offensive wei-



ter bestehen. Ihnen kommt die Aufgabe zu, die Themen und Massnahmen vorzubereiten, die in die öffentliche Partizipation gelangen, sowie die Rückmeldungen aus der Partizipation in die künftige Verwaltungsarbeit zu integrieren.

Die Bezeichnung und Zusammensetzung der Arbeitsgruppen bildet die – zu Beginn des Prozesses noch nicht abschliessend definierten – Themenschwerpunkte der Velo-Offensive ab. Teilweise sind die Arbeitsgruppen aus bereits laufenden Zusammenarbeiten und Planungen hervorgegangen. So wurde das Thema Velo und ÖV bereits zuvor in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe von BERN-MOBIL und der Stadt Bern bearbeitet und nun im neuen Rahmen weitergeführt. Gleiches gilt für die Arbeitsgruppe «Velorouten».

Im Folgenden werden die Arbeitsgruppen und ihre Tätigkeit kurz vorgestellt. Die von den Arbeitsgruppen erarbeiteten neuen Massnahmen sind in die Massnahmenliste der Velo-Offensive (s. Anhang) eingeflossen. Ausführlichere Zusammenfassungen der Arbeiten und Ergebnisse der einzelnen Arbeitsgruppen finden sich in einem Synthesebericht zum verwaltungsinternen Prozess⁸ sowie in den Abschlussberichten der einzelnen Arbeitsgruppen⁹.

Die Zwischenergebnisse der Arbeitsgruppen wurden an regelmässigen verwaltungsinternen Mittagsveranstaltungen präsentiert und diskutiert. Dadurch konnten der Austausch und das gegenseitige Verständnis für die Ziele der Velo-Offensive gefördert werden.

Arbeitsgruppe «Velo- und Mobilitätskultur»

Die Arbeitsgruppe «Velo- und Mobilitätskultur» steht unter der Leitung des Amtes für Umwelt (Direktion für Sicherheit, Energie

⁸ «Vorbereitung der Velo-Offensive. Synthesebericht verwaltungsinterner Prozess» (Bericht der Spurguppe Velo-Offensive von Juli 2015, erhältlich auf www.bern.ch/velo-offensive)

⁹ Schlussberichte der Arbeitsgruppen (erhältlich auf www.bern.ch/velo-offensive)

und Umwelt) und umfasst unter anderem Vertreterinnen und Vertreter der Verkehrsplanung, der Präsidialdirektion, des Sportamts und von Bernmobil. Die Arbeitsgruppe hat sich mit der Frage befasst, welche Faktoren eine nachhaltige, velofreundliche Mobilitätskultur begünstigen und darauf aufbauend konkrete Massnahmenvorschläge entwickelt.

Die Arbeitsgruppe nennt drei «Säulen», auf denen Erfolg eine erfolgreiche Veloförderung beruht:

- Der Mensch, mit seinen Einstellungen und seinem Verhalten: Das Velofahren soll als Bestandteil eines modernen, progressiven Lebensstils erfahren werden. Die Kommunikation vermittelt entsprechende positive Botschaften.
- Die Infrastruktur: Es braucht einen Ausbau der Infrastruktur. Velofahren muss schnell und bequem, sicher und attraktiv sein, Parkieren muss problemlos möglich sein. Der Ausbau der Infrastruktur soll kommunikativ in Wert gesetzt werden.



- Kooperation: ein entspanntes, respektvolles Miteinander ist die Grundlage einer nachhaltigen Mobilitätskultur, Velofahren muss ein positives Image erlangen.

Gestützt auf ihre Analyse erarbeitete die Arbeitsgruppe eine Vielzahl von Massnahmenvorschlägen, welche die Entfaltung einer Berner Velo- und Mobilitätskultur befördern sollen. Eine grosse Bedeutung kommt dabei der Vorbildrolle der Verwaltung zu. In dieser Richtung zielen Vorschläge, wie der Aufbau eines verwaltungsinternen Cargo-Bike-Systems, das Engagement des Gemeinderates mittels «Bike-to-work» oder die Sensibilisierung der eigenen Mitarbeitenden. Darüber hinaus wurden auch Massnahmen angedacht, welche die breite Öffentlichkeit erreichen und auf eine langfristige Veränderung der Mobilitätskultur abzielen.

In ihrem Fazit weist die Arbeitsgruppe darauf hin, dass sich eine Kultur weder verordnen noch rasch herbeiführen lässt. Bern bietet aber gemäss der Arbeitsgruppe ideale Voraussetzungen für die Entstehung einer echt bernischen Velokultur. Gefragt sind aber ein langer Atem und ein gutes Zusammenspiel von Massnahmen im Bereich Infrastruktur und Kommunikation.

Arbeitsgruppe «Dienstleistungen und Fördermassnahmen»

Die Arbeitsgruppe unter der Leitung des Sportamts umfasst Mitglieder aus verschiedenen Verwaltungsbereichen, darunter Schulamt, Jugendamt, Gesundheitsdienst, Verkehrsplanung, Kompetenzzentrum Integration und Bernmobil.

Noch bevor das Thema «Dienstleistungen und Fördermassnahmen» vertieft wird, hält die Arbeitsgruppe fest, dass als Grundvoraussetzung für alle weiteren Massnahmen die Veloinfrastruktur verbessert und mehr Sicherheit im Strassenverkehr geschaffen werden muss. Erst darauf aufbauend können Dienstleistungen und Fördermassnahmen ihre volle Wirkung erzielen.

Kurzfristig sieht die Arbeitsgruppe ein grosses Potenzial bei Massnahmen, die auf die Mitarbeitenden der Stadt abzielen. Dort lässt sich mit Massnahmen, die der Wertschätzung der Velofahrenden dienen, mit Kommunikationsmassnahmen, mit der Verbesserung der «hauseigenen» Infrastruktur (Abstellplätze, Duschen, Umziehkabinen) und gezielten Dienstleistungen mit verhältnismässig wenig Aufwand viel erreichen.

Ausserdem können gewisse Dienstleistungen leicht auch für weitere Kreise zugänglich gemacht werden, darunter Schulkinder, Jugendliche, die Migrationsbevölkerung, Seniorinnen und Senioren, bis hin zur gesamten Stadtbevölkerung. Die vorgeschlagenen Massnahmen zielen vorwiegend darauf ab, Noch-Nicht-Velofahrende und Einsteigende zu ermuntern. Eine vorrangige Zielgruppe sind dabei Kinder und Jugendliche, da bei diesen in den letzten Jahre die Velo-Nutzung rückläufig war. Damit bis ins Jahr 2030 ein Veloanteil von 20 Prozent erreicht werden kann, braucht es namentlich in dieser Zielgruppe eine Trendumkehr.



Eine Dienstleistung, die künftig eine wichtige Rolle spielen wird, ist das geplante Veloverleihsystem. Der Stadtrat hat im Juli 2015 einen Planungskredit gesprochen und im Anschluss konnte der Auftrag für den Betrieb eines Veloverleihsystems öffentlich ausgeschrieben werden. Läuft alles nach Plan, kann das Verleihsystem 2017 den Betrieb aufnehmen.

Arbeitsgruppe «Velorouten»

Das Velonetz der Stadt Bern soll schrittweise ausgebaut und optimiert werden. Dazu wurde in einer Arbeitsgruppe unter Federführung des Tiefbauamts eine Machbarkeitsuntersuchung «Velo-haupttrouten mit erhöhtem Standard»¹⁰ erarbeitet. Das künftige Netz soll neben den in der Studie untersuchten radialen Routen (Verbindungen zwischen dem Zentrum und allen Quartieren) auch Tangentialverbindungen sowie Routen abseits der Hauptverkehrsachsen enthalten und so ideale Voraussetzungen für eine sichere und attraktive Veloführung schaffen.

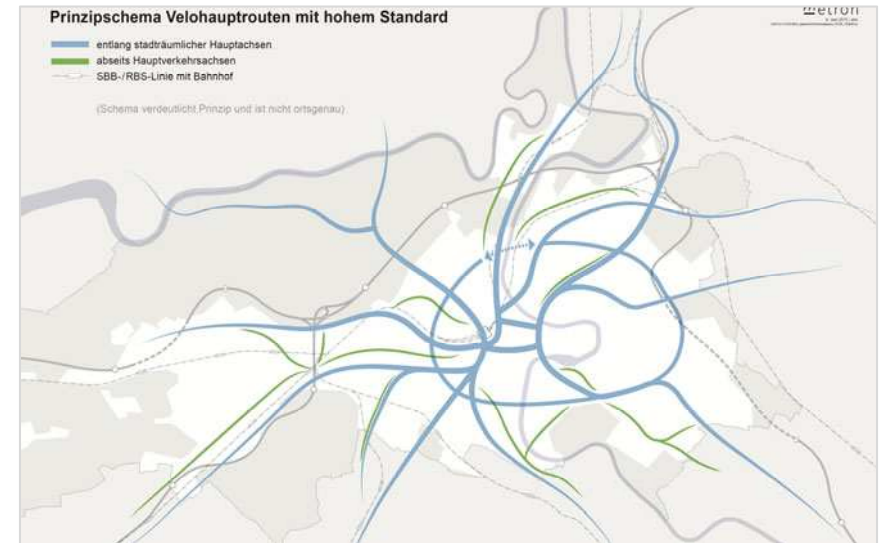
Der geplante Netzausbau basiert auf den geltenden kantonalen und regionalen Richtplänen und ist auch in den aktuellen Entwurf des Regionalen Siedlungs- und Gesamtverkehrskonzepts RGSK II sowie in die Grundlagendokumente des Stadtentwicklungskonzepts STEK 2015 eingeflossen. Die Velo-Haupttrouten sollen folgende Merkmale aufweisen:

- Durchgängigkeit: kohärente und unterbruchfreie Infrastruktur
- Direktheit: direkte Verknüpfung von Zielgebieten
- Attraktivität: Fokus auf einprägsame und attraktive Stadträume (keine «Schleichwege»)
- Nachfrage: bekannte und viel benutzte Routen
- Objektive und subjektive Sicherheit: als Grundvoraussetzung aller Routen.

¹⁰ erhältlich unter www.bern.ch/velo-offensive

Als erstes Schlüsselprojekt ist die «Velo-Haupttroute Wankdorf» geplant. Sie soll Mitte 2016 in Betrieb gehen. Der Stadtrat hat im Oktober 2015 eine entsprechende Kreditvorlage verabschiedet. Unter Federführung der Verkehrsplanung werden nun weitere Velo-Haupttrouten geplant und priorisiert. Dazu laufen Gespräche mit den Nachbargemeinden, um einen optimalen Anschluss an deren Velonetz sicher zu stellen. Aus den laufenden Arbeiten werden zu gegebener Zeit weitere Kreditanträge folgen.

Eine zentrale Funktion übernimmt die geplante Fuss- und Velo-Verbindung Breitenrain-Länggasse, mit welcher eine wichtige Lücke im regionalen und städtischen Velonetz geschlossen wird. Dazu läuft ein Projekt unter Federführung des Tiefbauamts. Die wichtigen Veloverbindungen über den Bahnhofplatz, insbesondere die Netzlücke zwischen Schauplatzgasse und Bubenbergplatz, sowie der Raum Bubenbergplatz-Hirschengraben, werden im Rahmen des Projekts Zukunft Bahnhof Bern ZBB bearbeitet. Ziel des Gemeinderats ist es, den Grossteil des künftigen Velonetzes bis ins Jahr 2030 zu realisieren.



Arbeitsgruppe «Veloabstellplätze»

Die Situation rund um die Veloabstellplätze ist eine Herausforderung im Hinblick auf die Erhöhung des Veloanteils in der Stadt Bern. Bereits heute fehlen im Raum Bahnhof rund 1'000 Abstellplätze: 3'500 abgestellten Velos¹¹ stehen rund 2'500 Abstellplätze gegenüber. Nach den Prognosen des Stadtentwicklungskonzepts STEK 2015 wird sich der Bedarf bis 2030 signifikant erhöhen. Damit ist auch das laufende Ausbauprojekt des Bahnhofs (Zukunft Bahnhof Bern ZBB) gefordert. Im Raum Bahnhof ist die Situation besonders prekär, aber auch andernorts, in der Altstadt oder in den Quartieren, ist die Situation nicht optimal. Die – möglichst auch kurzfristige – Schaffung von zusätzlichen Veloabstellplätzen geniesst deshalb hohe Priorität.

Zu diesem Zweck wurde das Thema im Rahmen einer eigenen, direktionsübergreifenden Arbeitsgruppe behandelt. Unter Leitung der Verkehrsplanung waren in der Arbeitsgruppe das Stadtplanungsamt, das Tiefbauamt (inkl. Gesamtkoordinator der Stadt im Projekt ZBB), die Kantonspolizei, Bernmobil sowie die Leitung der Velostationen Bern vertreten. Die Arbeitsgruppe hatte sich mit vielschichtigen Rahmenbedingungen und Zielkonflikten in Bezug auf die Raumnutzung auseinanderzusetzen. Es geht dabei unter anderem um die Frage, welchen Stellenwert Nutzungen, die dem Velo zu Gute kommen, im Kontext der gesamten Raumnutzung haben sollen.

Bei der Behandlung der Abstellssituation hat sich die Arbeitsgruppe schwer gewichtig mit dem Raum rund um den Bahnhofplatz befasst, weil sie dort den dringendsten Handlungsbedarf, aber auch die grössten Herausforderungen sieht. Weitere Handlungsfelder wurden bei den Umsetzungsstandards für Abstellplätze, der Um-

nutzung von PW-Parkplätzen zugunsten von Veloabstellflächen sowie der Bewirtschaftung der Abstellflächen identifiziert.

Es besteht Einigkeit, dass Lösungen im Bahnhofperimeter stark an das Nutzungskonzept Bahnhof und an die laufende ZBB-Planung gekoppelt sind. Das Nutzungskonzept Bahnhof von 2008 regelt alle Nutzungen im Perimeter Bahnhofplatz. Aus Sicht der Veloförderung ist der Perimeter des Nutzungskonzepts heute aber zu eng gefasst. Ausserdem wird die Veloparkierung (zu) wenig behandelt. Eine rasche Revision dieses Nutzungsreglements scheint deshalb angezeigt und soll im Rahmen der Velo-Offensive zügig angegangen werden. In der Zwischenzeit besteht Bedarf für pragmatische, rasch wirksame Lösungen, die von den betroffenen Verwaltungsstellen gemeinsam erarbeitet und umgesetzt werden.

Die ZBB-Planung ist von Bedeutung, weil die Schaffung einer ausreichenden Zahl von unterirdischen Abstellmöglichkeiten praktisch nur in diesem Kontext – in enger Zusammenarbeit mit der SBB,



¹¹ Gemäss Velozählung durch die Mitarbeitenden der Velostationen im Herbst 2014. Gezählt wurden alle Velos in den Stationen sowie auf und um die Abstellplätze.

dem RBS und dem Kanton – möglich ist. Die Behandlung dieses Themas auf rein städtischer Ebene greift deshalb zu kurz.

Die Arbeitsgruppe sieht in verschiedenen Bereichen konkrete Handlungsmöglichkeiten und schlägt dementsprechend auch eine Reihe von Massnahmen für die weitere Bearbeitung vor. Teils handelt es sich um Prüfaufträge, teils auch um pragmatische Massnahmen zur kurzfristigen Verbesserung der Abstellungssituation. Die Massnahmen sind im Rahmen des verwaltungsexternen Prozesses weiter zu konkretisieren und gegebenenfalls zu ergänzen.

Arbeitsgruppe «Technische, planerische und juristische Aspekte»

Die unter der Leitung des Tiefbauamtes stehende Arbeitsgruppe befasst sich mit Infrastrukturfragen auf unterschiedlichen Flughöhen. In der Arbeitsgruppe vertreten sind neben dem Tiefbauamt auch das Stadtplanungsamt, die Verkehrsplanung und Bernmobil. Ausserdem wurden aussenstehende Expertinnen und Experten zu spezifischen Themen und Problemstellungen befragt.



Die Tätigkeit der Arbeitsgruppe orientierte sich an einer der zentralen Fragestellungen der Velo-Offensive: Wie kann in Bern eine sichere, schnelle, bequeme und attraktive Velo-Infrastruktur geschaffen werden – gleichermassen für die geübten und erfahrenen Velofahrenden, wie auch für die vorsichtigen, erst noch zu einem Umstieg zu bewegenden Zielgruppen? Zu diesem Zweck hat sie eine umfassende Auslegeordnung vorgenommen und eine thematische Strukturierung vorgenommen, welche als Grundlage für die Ausarbeitung konkreter Massnahmen dient. Die verschiedenen Themen wurden zu sieben Themenfeldern zusammengefasst:

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

Insbesondere das Themenfeld «Veloführung / Velorouten» umfasst Aspekte, die im Kontext der Velo-Offensive von grosser Bedeutung sind. Ein Thema ist die Erkennbarkeit der Velohaupttrouten. Velofahrende und Fahrzeuglenkende MIV sollen diese Routen gleichermassen gut erkennen können. Ein weiteres Thema sind sogenannte «Fahrradstrassen». Es handelt sich dabei um qualitativ hochwertige Routen abseits der Haupttrouten, auf Quartierstrassen mit Tempo 30 und eingeschränktem Rechtsvortritt.

Solche Routen sind insbesondere für ungeübte Velofahrende wichtig. In diesem Zusammenhang ist die Durchführung eines Pilotversuchs in Zusammenarbeit mit dem Bund vorgesehen. Weitere, auch sicherheitsrelevante Themen, sind die Veloführung bei Baustellen, die Veloführung bei Abbiegern oder die Ausgestaltung des Winterdienstes (Schneeräumung).

Ein besonderes Themenfeld sind die Rechtsgrundlagen. Die Planung und Ausgestaltung der Verkehrs-Infrastruktur unterliegt einer Vielzahl von Reglementierungen und Normen. Vor dem Hintergrund der Velo-Offensive gilt es zu prüfen, bei welchen Grundlagen Anpassungsbedarf besteht, beziehungsweise wo Anpassungen überhaupt möglich sind. In jenen Bereichen, wo die Rahmenbedingungen bis auf weiteres unveränderbar sind, stellt sich die Frage, welche Spielräume für pragmatische Lösungen bestehen.

Das Thema «Pragmatismus in der Verkehrsplanung» ist mitunter ein zentraler Aspekt im Themenfeld «Rechtsgrundlagen». Nach Einschätzung der Arbeitsgruppe wird heute zu oft versucht, Planungen möglichst «perfekt» auszuführen. Dies kann paradoxerweise dazu führen, dass am Schluss Lösungen herauskommen, die für alle lediglich mittelmässig sind, während für das Gros der Verkehrsteilnehmenden potenziell sehr gute Lösungen verunmöglicht werden. Aus Sicht der Arbeitsgruppe gilt es, vermehrt innovative und kreative Lösungen auszuprobieren, bevor der Fokus auf eine umfassende Standardisierung und Perfektionierung gerichtet wird. Dies gilt vor allem in einem frühen Stadium, wie es in Bern gemessen an den Zielen der Velo-Offensive der Fall ist. Es gilt Möglichkeiten zu schaffen, um Lösungsansätze aus anderen Ländern und Städten etwa in Form von Pilotprojekten in Bern auszutesten und an die hiesigen Verhältnisse zu adaptieren.

Zusammenfassend hat die Arbeitsgruppe «Technische, planerische und juristische Aspekte» einen wichtigen Querschnittsbereich für die gesamte Velo-Offensive bearbeitet. Sie hat eine Übersicht über die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für die Velo-Offensive erarbeitet, den Handlungsbedarf abgesteckt und ein Programm für die weitere Bearbeitung ausgearbeitet.

Arbeitsgruppe «Miteinander Velo und ÖV»

Die Bemühungen zur Verbesserung des Miteinanders von Velo und ÖV reichen in die Zeit vor die Velo-Offensive zurück. Entsprechend sind die Vorarbeiten relativ weit gediehen. Die Arbeitsgruppe kann sich auf eine umfassende Situationsanalyse stützen, die Handlungsbedarf im baulichen Bereich und beim Verhalten der Verkehrsteilnehmer (ÖV-Personal und Velofahrende) aufzeigt.

Die Arbeitsgruppe schlägt verschiedene auf die Sensibilisierung und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden abzielende Massnahmen vor, darunter eine Sensibilisierungskampagne. Diese soll



ein «defensives» Verkehrsverhalten und das Verständnis der jeweils anderen Perspektive fördern. Für die Planung der Sensibilisierungskampagne erachtet die AG eine Partizipation zur Situationsanalyse als sinnvoll.

Die Arbeitsgruppe hat sich auf das Miteinander von Velo und ÖV konzentriert. Dafür gibt es drei Gründe: erstens die bereits weit fortgeschrittenen Vorarbeiten, zweitens der ausgewiesene Handlungsbedarf und drittens die Aussicht, in diesem Bereich relativ rasch wirksame Verbesserungen erzielen zu können.

Im Kontext der gesamten Velo-Offensive betrifft das «Miteinander» aber ebenso das Miteinander von Velo und MIV, Velo und Fussverkehr und das Miteinander von Velo und Velo (geübte und «wilde» Velofahrer:innen vs. «vorsichtige» und «ängstliche» Velofahrer:innen, Umgang mit E-Bikes). Diese Aspekte wurden durch die Arbeitsgruppe «Velo- und Mobilitätskultur» ebenfalls aufgegriffen und bieten sich an für eine weitere Vertiefung im Rahmen des verwaltungsexternen Partizipationsprozesses.

5 Weiteres Vorgehen / Partizipation

Nach der verwaltungsinternen Phase soll die Velo-Offensive nun unter Einbezug verwaltungsexterner Kreise Schritt für Schritt weiter umgesetzt werden. Das Vorgehen umfasst folgende Etappen:

- Umsetzung von ausführungsfähigen Sofortmassnahmen, prioritäre Umsetzung von Massnahmen aus der bereits laufenden Planung der Fuss- und Veloverkehrsförderung.
- Weiterführen der interdisziplinären und directionsübergreifenden verwaltungsinternen Zusammenarbeit, Weiterarbeit der Arbeitsgruppen in angepasster Form.
- Vorbereitung und Durchführung des verwaltungsexternen Partizipationsprozesses (vgl. Kap. 5.3), Weiterentwicklung und Präzisierung von Massnahmen in den Handlungsschwerpunkten der Velo-Offensive, Umsetzung von Begleitmassnahmen im Bereich Sensibilisierung und Velokultur (u.a. Entwicklung einer Velokampagne).

5.1 Sofortmassnahmen

Die Velo-Offensive ist auf eine mittel- bis langfristige Wirkung ausgerichtet. Nichtsdestotrotz ist es wichtig, dass rasch und kontinuierlich Massnahmen zur Verbesserung der Velosituation umgesetzt werden. Die Massnahmenliste im Anhang zeigt auf, welche Massnahmen mit welchem Zeithorizont umgesetzt werden.

5.2 Verwaltungsinterne Zusammenarbeit

Die im Rahmen der Vorbereitung der Velo-Offensive angewendete verwaltungsinterne Zusammenarbeits- und Organisationsform hat sich bewährt. Die directionsübergreifende Zusammenarbeit hat

viel gegenseitiges Verständnis und eine positive Dynamik ausgelöst. Damit werden Erfahrungen aus anderen Velo-Städten bestätigt, wo es auf diese Weise gelungen ist, die Synergien und den nötigen Schub zu erzielen, um die ambitionierten Förderziele zu erreichen. Diese Zusammenarbeit soll deshalb als zentraler Pfeiler der Velo-Offensive weitergeführt und zu einer eigentlichen Gesamtpolitik entwickelt werden.

Bewährt hat sich in diesem Zusammenhang auch die Projektorganisation mit der personellen Besetzung der Projektgremien, den jeweiligen Leitungen und der externen Unterstützung der Arbeiten. Dank der Weiterführung dieser Projektorganisation können Zeit und finanzielle Ressourcen gespart und das aufgebaute Wissen erhalten werden.

5.3 Partizipationsprozess

Der Einbezug von Bevölkerung und Beteiligten ist das Herzstück der «Intensivphase» der Velo-Offensive, an deren Ende ein breit abgestütztes Massnahmenprogramm und eine Gesamtpolitik für den Zeitraum bis 2030 stehen. Die Erfahrungen aus Velostädten wie Kopenhagen oder München zeigen, dass eine wirksame Velo-Förderung im engen Zusammenspiel mit der Bevölkerung und den beteiligten und betroffenen Kreisen stattfinden muss. So ist sichergestellt, dass die von Politik und Verwaltung geplanten Massnahmen richtig priorisiert, auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden abgestimmt und effizient umgesetzt werden.

Der Einbezug breiter Kreise trägt auch zur Entstehung einer lebendigen, auf gegenseitiger Rücksichtnahme basierenden Velokultur bei, die eine wichtige Voraussetzung für die nachhaltige Erhöhung des Veloanteils ist. Einbezogen werden sollen insbesondere folgende Kreise:

- Interessenvertretungen aus dem Bereich Verkehr (Pro Velo, VCS, TCS, ACS, SBB, Bernmobil, etc.)
- Politische Parteien
- Quartierkommissionen und -vertretungen
- Wirtschaftsvertretungen (HIV, Entente Bernoise, etc.), evtl. grössere Arbeitgeber, Branchenvertretungen aus dem Bereich «Velo»
- Angrenzende Gemeinden, Region, Kanton, Bund (Ebene Fachstellen), Hauptstadtregion Bern
- Weitere betroffene oder beteiligte Kreise, z.B. auch Elternräte, Jugend- und Kinderorganisationen, Rat für Seniorinnen und Senioren, etc.

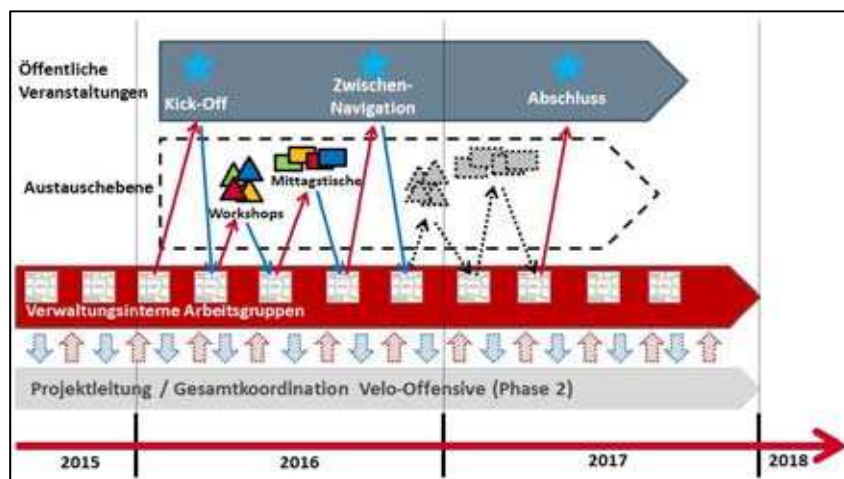
Während der verwaltungsinternen Vorbereitung der Velo-Offensive haben sich die direktionsübergreifenden Arbeitsgruppen aus einem übergeordneten Blickwinkel mit zentralen Aspekten der Veloförderung beschäftigt. Im Rahmen des partizipativen Prozesses werden diese Arbeitsgruppen zusammen mit der Projektleitung der Velo-Offensive die Themen und Fragestellungen auf-



bereiten, die mit den am Prozess beteiligten externen Partnerinnen und Partnern bearbeitet werden sollen.

Es braucht eine gute verwaltungsinterne Vorarbeit, damit der partizipative Prozess effizient und resultatorientiert verläuft. Im Rahmen der Partizipation sollen Massnahmen zur Veloförderung optimiert, wo nötig ergänzt und konsolidiert werden. Nur so ist sichergestellt, dass das Programm der künftigen Veloförderung greift, breit akzeptiert und effizient umsetzbar ist.

Der Partizipationsprozess ist wie folgt strukturiert:



Die Partizipation im Rahmen der Velo-Offensive dauert von Anfang 2016 bis Mitte 2017. Neben drei öffentlichen Veranstaltungen umfasst sie Workshops und Mittagstisch-Veranstaltungen an denen thematische Fragestellungen vertieft bearbeitet werden können.

Es gibt einen Startanlass (Frühling 2016), eine Zwischennavigation (Herbst / Winter 2016) sowie eine Abschlussveranstaltung (Sommer / Herbst 2017). An diesen Veranstaltungen sollen in erster Linie Grundlagen und Ergebnisse der zwischengelagerten Arbeitsschritte präsentiert werden. Die Veranstaltungen dienen

aber auch dazu, allgemeine Rückmeldungen einzuholen, die für die nachgelagerten Arbeiten mitgenommen werden können.

Eine vertiefte Beschäftigung mit einzelnen Fragestellungen und Massnahmen ist im Rahmen der öffentlichen Veranstaltungen nur bedingt möglich. Damit dies dennoch geschehen kann, finden themenspezifische Workshops im kleineren Kreis statt, in denen die Direktbeteiligten mit den Vertreterinnen und Vertretern der verwaltungsinternen Arbeitsgruppen konkrete Fragestellungen und Massnahmen eingehender behandeln können. Dazu kommen Mittagstisch-Veranstaltungen zu ausgewählten Themen. Sie stehen allen Interessierten offen und dienen als «Sounding Boards» für Vorschläge und Lösungen aus den Workshops und Arbeitsgruppen.

6 Massnahmen

Während der Vorbereitung der Velo-Offensive wurden über hundert verschiedene Massnahmen diskutiert und zusammengetragen, welche in den nächsten Jahren zur Förderung des Veloverkehrs und der Velokultur in Bern umgesetzt werden sollen. Diese Liste ist nicht abschliessend, weil im geplanten Partizipationsprozess weitere Massnahmen hinzukommen können. Im Gegenzug ist denkbar, dass auf gewisse Aktivitäten verzichtet wird.

Im Anhang zu diesem Bericht findet sich eine Massnahmenliste, welche in vier übergeordnete Blöcke unterteilt ist:

A) Grössere Investitionsvorhaben: Dabei geht es um Grossprojekte wie die Velohaupttrouten, die Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse, das Veloverleihsystem oder den Ausbau der Velostationen. Es handelt sich um Massnahmen, die aufgrund ihres Mittelbedarfs dem Stadtrat oder sogar dem Volk zur Genehmigung vorgelegt werden müssen.

- B) Veloverkehrs-Infrastruktur allgemein:** In diesem Abschnitt finden sich mittlere und kleinere Infrastrukturmassnahmen, die dem Veloverkehr (und teilweise auch dem Fussverkehr) zu Gute kommen. Es handelt sich zu einem grossen Teil um Einzelmassnahmen, die im Rahmen der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) umgesetzt werden können und keine gesonderten Kreditbeschlüsse erfordern. Ebenfalls in diesem Abschnitt findet sich eine Reihe von Prüf-Massnahmen, die von der Arbeitsgruppe «Technische, planerische und juristische Voraussetzungen» zusammengestellt worden sind und im kommenden Prozess vertieft bearbeitet werden sollen.
- C) Veloparkierung:** Dieser Abschnitt enthält Massnahmen im Zusammenhang mit der Verbesserung der Situation bei den Velo-Abstellplätzen. Es handelt sich dabei um einen Aspekt der Infrastruktur, bei dem besonderer Handlungsbedarf besteht – namentlich im Raum Bahnhof. Mit der Verlagerung des Verkehrs hin zum Velo entsteht dort in den nächsten Jahren ein signifikanter Mehrbedarf an Veloabstellplätzen. Ein Grossteil davon muss über den Ausbau und Neubau von Velostationen gedeckt werden. Darüber hinaus braucht es aber auch pragmatische Lösungen bei den oberirdischen Parkierungsmöglichkeiten. Die Lösungen sind eng mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern ZBB abzustimmen.
- D) Veloförderung allgemein:** Der letzte Abschnitt enthält Massnahmen, die über die klassische Infrastruktur-Verbesserung hinausgehen. Hier finden sich neben übergeordneten Massnahmen wie der geplanten Partizipation oder der Velokampagne auch Massnahmen, welche auf die Velonutzung bei Kindern und Jugendlichen abzielen sowie weitere Dienstleistungen und Fördermassnahmen, Sensibilisierungsmassnahmen oder verwaltungsinterne Massnahmen.

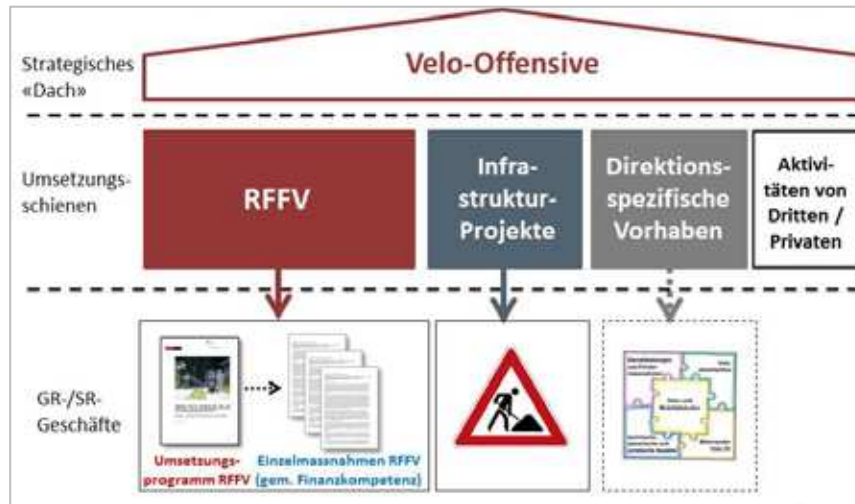
Die Liste enthält einerseits Massnahmen, die fortlaufend auf ordentlichem Weg bearbeitet, zum Entscheid gebracht und umgesetzt werden. Andererseits handelt es sich um Massnahmen, die im Rahmen des geplanten Partizipationsprozesses diskutiert, priorisiert und zur Umsetzung gebracht werden sollen. Allen Massnahmen ist eigen, dass sie zu gegebener Zeit dem jeweils finanzkompetenten Organ zum Beschluss vorgelegt werden. Sie gelten in diesem Sinne noch nicht als beschlossen.

7 Finanzierung

Unter das strategische Dach der Velo-Offensive fallen Massnahmen, die dem Velofahren dienen und so die Stadt Bern einem Veloanteil von 20 Prozent näherbringen. Dazu können sogar private Aktivitäten zählen, die in diese Richtung wirken. Diese würden in der Massnahmenliste der Velo-Offensive aber nur aufgeführt, wenn ein ausgewiesener, von allen Seiten anerkannter Koordinationsbedarf mit der behördlichen Tätigkeit besteht. Private Aktivitäten sind aber eine wichtige und hoch willkommene Säule der Velo-Offensive. Man denke beispielsweise an Unternehmen, die ihren Mitarbeitenden Dienstvelos zur Verfügung stellen.

Soweit es um die öffentliche Finanzierung geht, stützt sich die Velo-Offensive auf drei Säulen. Die Mehrzahl der Massnahmen wird gemäss Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) finanziert. Aus diesem Grund sind in der Massnahmenliste der Velo-Offensive Querverweise auf das Umsetzungsprogramm der Fuss- und Veloverkehrsförderung (Spalte «Querverweis auf MN RFFV») angegeben. Für die RFFV-Massnahmen stehen der Verkehrsplanung jährlich rund 1,25 Mio. Franken zur Verfügung (inklusive Personal- und Sachkosten für die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr). Werden diese nicht ausgeschöpft, kommt es Ende Jahr zu einer Einlage in die Spezialfinanzierung. Im umgekehrten Fall findet eine Entnahme aus der Spe-

zialfinanzierung statt. Per Ende 2014 betrug das Vermögen der Spezialfinanzierung rund 1.86 Millionen Franken. Im Zuge der Velo-Offensive soll der Stand der Einlagen kontinuierlich wieder auf ein tieferes Niveau zurückgeführt werden. Auf diese Weise können für die Veloförderung in den nächsten zwei Jahren mehr Mittel bereitgestellt werden, ohne dass das städtische Budget zusätzlich belastet wird und ohne dass Abstriche bei der Förderung des Fussverkehrs in Kauf genommen werden müssen. Konkret sollen bis Ende 2017 rund 3.2 Millionen Franken aus der Spezialfinanzierung RFFV eingesetzt werden.



Finanzierung der Velo-Offensive: Die Mehrzahl der Massnahmen wird gemäss Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) finanziert. Die Finanzierung von Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Veloverkehrs erfolgt über Planungs- und Investitionskredite (Investitionsrechnung).

Für Massnahmen, die via RFFV finanziert werden, gelten die ordentlichen Finanzkompetenzen. Für Massnahmen, deren Kosten einen gewissen Betrag übersteigen, muss dem Gemeinderat oder dem Stadtrat ein Kreditantrag unterbreitet werden. Bei den Massnahmen der Velo-Offensive gilt dies beispielsweise für den geplanten Partizipationsprozess oder die Velo-Kampagne.

Die Finanzierung von Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Veloverkehrs erfolgt über Planungs- und Investitionskredite (Investitionsrechnung). Hier können gestützt auf die Agglomerationsprogramme auch namhafte Beiträge von Bund und Kanton erwartet werden. Für die bis 2030 geplanten velospezifischen Vorhaben wird mit einem Kostenanteil der Stadt von rund 70 Millionen Franken gerechnet. Auch dadurch wird das städtische Budget nicht zusätzlich belastet - die Finanzierung ist in der langjährigen Investitionsplanung des Gemeinderats gesichert.

Die Finanzierung von kleineren directionspezifischen Vorhaben erfolgt über die laufende Rechnung der jeweiligen Direktionen im Rahmen der gesprochenen Budgets. Bis Ende 2017 sind dafür insgesamt rund 0.5 Millionen Franken geplant.

Anhang: Übersicht über laufende und geplante Massnahmen der Velo-Offensive

Bei den aufgeführten Massnahmen handelt es sich einerseits um solche, die fortlaufend auf ordentlichem Weg bearbeitet, zum Entscheid gebracht und umgesetzt werden. Andererseits um Massnahmen, die im Rahmen des geplanten Partizipationsprozesses diskutiert, priorisiert und zur Umsetzung gebracht werden sollen. Allen Massnahmen ist eigen, dass sie zu gegebener Zeit dem jeweils finanzkompetenten Organ zum Beschluss vorgelegt werden. Der Gemeinderat hat die Massnahmen in diesem Sinne nicht beschlossen, sondern als Grundlage für die weiteren Schritte zur Kenntnis genommen.

A - Grössere Investitionsvorhaben

In der Stadt Bern sind derzeit diverse Grossprojekte in Planung, die sich direkt oder indirekt zugunsten des Veloverkehrs auswirken. Die Federführung liegt je nach Art und Stand der Vorhaben bei den jeweils zuständigen Stellen. Die Finanzierung erfolgt über die entsprechenden Investitionskredite (je nach Vorhaben mit unterschiedlichen Kostenteilern zwischen Stadt, Bund, Kanton und/oder Dritten). Die für die Umsetzung erforderlichen Mittel sind in der Investitionsplanung der Stadt Bern eingestellt.

Nr. MN	Massnahme	geplante Realisierung	Federführung	Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Investitionskosten Total bis 2030 (Anteil Stadt)	Finanzierung	Querverweis auf MN RFFV
A1	Umsetzung Velohauptrouten Planung und Inbetriebnahme von mehreren Velohauptrouten bis 2030	ab 2016 (Planung läuft)	TAB	-	8.1 Mio.	Finanzierung durch Bund, Kanton, Stadt; Kostenanteil Stadt rund 1.1 Mio. Franken pro Route (Schätzung). Rund die Hälfte der Routen wird im Rahmen von ordentlichen Strassensanierungen realisiert, also ohne Zusatzinvestitionen ("Ohnehin-Kosten"). Kredit für die erste Velohauptroute Wankdorf wurde im Oktober 2015 vom Stadtrat bewilligt. Finanzierung Grundlagenarbeiten über RFFV.	2.5
A2	Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse Schliessung der Netzlücke im Velonetz, Planung und Umsetzung	nach 2017 (Planung läuft)	TAB	193'500	7.0 Mio.	Finanzierung durch Bund, Kanton, Stadt; Kostenanteil Stadt rund 7.0 Mio. Franken (Schätzung). Finanzierung Kostenanteil Stadt für die Planungsarbeiten über RFFV (gemäss Stadtratsbeschluss vom September 2014).	2.6
A3	Realisierung Velostationen Schanzenpost (+1000 Plätze), Schanzenbrücke (+140 Plätze), weitere Stationen im Umfeld Bahnhof, Wankdorf, Ausserholligen, Uni, Insel, Innenstadt	ab 2016 (Planung läuft)	ISB	-	17.0 Mio.	Finanzierung durch Bund, Kanton, Stadt; Kostenanteil Stadt rund 17.0 Mio. Franken (Schätzung).	3.1, 3.2, 3.10
A4	Fuss- und Veloverkehrspasserelle Ausserholligen Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung beim Europaplatz	nach 2017 (Planung läuft)	SPA, TAB	-	1.8 Mio.	Finanzierung durch Bund, Kanton, Stadt; Kostenanteil Stadt rund 1.8 Mio. Franken (Schätzung).	2.8
A 5	Umsetzung Veloverleihsystem Realisierung durch privaten Anbieter (Ausschreibung 2015, Ergebnis offen)	2017 (Planung läuft)	VP	-	0.2 Mio.	Finanzieller Beitrag Stadt hauptsächlich über Betriebszuschüsse (Erfolgsrechnung); Höhe offen bzw. abhängig vom Ausschreibungsverfahren. Finanzierung Planung teilweise über RFFV.	5.2

Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	
Aufwand RFFV / Erfolgsrechnung (grössere Investitionsvorhaben)	193'500.00

Für die oben aufgeführten Investitionsvorhaben beträgt der geschätzte städtische Anteil rund 34 Millionen Franken. Dazu kommen bis 2030 jährlich rund 2 Millionen Franken für Velomassnahmen im Rahmen von Strassenbauprojekten sowie rund 6.5 Millionen Franken für weitere Veloprojekte. Gesamthaft sind in der Investitionsplanung der Stadt Bern deshalb bis 2030 rund 70 Millionen Franken für den Ausbau der Veloverkehrsinfrastruktur eingeplant.

B - Veloverkehrs-Infrastruktur allgemein (exkl. grössere Investitionsvorhaben / Veloparkierung)

Neben den Grossprojekten werden laufend kleinere und mittlere Massnahmen zur Verbesserung der Veloverkehrsinfrastruktur geplant und umgesetzt. Die Finanzierung dieser Massnahmen läuft mehrheitlich über das Budget der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) oder - soweit es sich um Investitionen handelt - über die Investitionsrechnung (Diverse Veloprojekte, Velomassnahmen im Rahmen von Strassenprojekten). In der folgenden Übersicht sind die Massnahmen in standortübergreifende, standortbezogene sowie Grundlagenarbeiten zu unterschiedlichen verkehrsplanerischen Themen unterteilt. Massnahmen zur Veloparkierung sind separat in Abschnitt C aufgelistet.

B.1 - Standortübergreifende Massnahmen

Nr. MN	Massnahme	geplante Realisierung	Federführung	Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Finanzierung	Querverweis auf MN RFFV
B 1.1	Velohauptrouten: Abschluss Grundlagenarbeiten (inkl. Lösungen im Zentrum)	läuft	VP	53'200	RFFV; Kreditbeschluss Gemeinderat (November 2015); Gesamtkosten 2013 - 2016 in Höhe von Fr. 146'000.-	2.7
B 1.2	Velohauptrouten: Konzepte und Vorstudien für div. Einzelrouten (inkl. Lösungen im Zentrum)	ab 2017 (Planung läuft)	VP	100'000	RFFV; Summe aus Einzelprojekten	2.20
B 1.3	Winterdienst Velohauptrouten: Pilotbetrieb (5 Jahre auf 2 Routen)	2016 / 2017 (Planung läuft)	TAB	310'000	Finanzierung über Erfolgsrechnung TAB (Verpflichtungskredit für Betriebskosten; 1.55 Mio. für 5 Jahre, Start voraussichtlich ab Winter 2016/2017), 290'000.- auf Investitionsrechnung (Fahrzeuge)	2.19
B 1.4	Veloverleihsystem Konzeptarbeiten, Durchführung Ausschreibungsverfahren für privaten Anbieter	2017 (Planung läuft)	TAB	39'800	Rest Planungskredit Fr. 150'000.- für öffentliche Ausschreibung gem. Stadtratsbeschluss vom Juli 2015 (Total 300'000.-, hälftig zu Lasten RFFV/Investitionsrechnung)	5.2
B 1.5	Monitoring Veloverkehr: Zählung des Veloverkehrs; Ersatz von alten Velozählstellen und Ausbau des Velozählstellennetzes (14 Standorte), inkl. Support und Controlling des Velozählstellennetzes	läuft	FFV	29'700	RFFV; Summe aus Einzelprojekten	1.17

B - Veloverkehrs-Infrastruktur allgemein (Fortsetzung)

B.1 - Standortübergreifende Massnahmen (Fortsetzung)

Nr. MN	Massnahme	geplante Realisierung	Federführung	Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Finanzierung	Querverweis auf MN RFFV
B 1.6	Grüne Welle für Velofahrende: Abschluss Machbarkeitsstudie für Einführung Grüne Welle auf Hauptverkehrsachsen	läuft	FFV	2'500	RFFV	2.10
B 1.7	Grüne Welle für Velofahrende: Vorstudien für Einzelabschnitte	läuft	FFV	94'200	RFFV; Summe aus Einzelprojekten	2.11
B 1.8	Kleinmassnahmen Verkehrssicherheit: Diverse Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr: rote Markierung von Velostreifen, Sicherungsmassnahmen bei Zebrastreifen, etc.	läuft	FFV	30'000	RFFV	4.2
B 1.9	Kleinmassnahmen zur Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen: Öffnen von kleineren Einbahnstrassen für den Velogegebenverkehr, Aufhebung von Fahrverboten, Verbesserung von Fuss- und Velowegverbindungen	läuft	FFV	30'000	RFFV	2.12
B 1.10	Kampagnen für Verkehrssicherheit: Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs (vorwiegen BfU-Kampagnen)	läuft	FFV	33'500	RFFV; Summe aus Einzelprojekten	4.3
B 1.11	Einführung von Fahrradstrassen: Teilnahme am Pilotprojekt des Astra	2016 / 2017	FFV	40'000	RFFV	2.21
B 1.12	Überarbeitung des Richtplan Veloverkehr von 2009	nach 2017	VP	-	RFFV	1.29

B.2 Standortbezogene Massnahmen

Nr. MN	Massnahme	geplante Realisierung	Federführung	Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Finanzierung	Querverweis auf MN RFFV
B 2.1	Bollwerk-Schützenmatte-Lorrainebrücke: Abklärungen zur Verbesserung der Veloführung (gemäss Auftrag Stadtrat vom Oktober 2015) und Umsetzung Sofortmassnahme	läuft	FFV, TAB	23'900	RFFV	4.4
B 2.2	Könizstrasse: Einführung von beidseitigen Velostreifen	läuft	VP, TAB	30'000	RFFV	2.22
B 2.3	Veloerschliessung Raum Wankdorf (Vorstudie)	läuft	FFV	23'500	RFFV	1.18
B 2.4	Monbijou- / Schwarztorstrasse: Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Lichtsignalanlage für den Fuss- und Veloverkehr bei der Kreuzung Monbijoustrasse / Schwarztorstrasse (Vorstudie)	läuft	FFV	5'400	RFFV	4.5
B 2.5	Bernstrasse: Vorstudie zur Planung einer Velofurt bei Kreuzung Bernstrasse / Bethlehemstrasse (mit Lichtsignal gesichert)	läuft	FFV	4'700	RFFV	2.13
B 2.6	Sulgeneckstrasse: Vorstudie zur Einführung des Velogegebenverkehrs in Richtung Marzili	läuft	FFV	49'000	RFFV	2.14
B 2.7	Unterführung Bernstrasse: Fachliche Begleitung der Planung von Velostreifen in beide Richtungen durch die Unterführung unter der Autobahn (Federführung bei ASTRA)	läuft	Astra	-	Astra	4.6
B 2.8	ZEB Wylersfeld, Entflechtung: Fachliche Begleitung der Gleiserweiterung im Raum Wankdorf zwischen 2016 - 2022; Fuss- und Veloverkehrsführung während Bauphase (Verkehrskonzept)	läuft	SBB	-	SBB	4.7
B 2.9	Speichergasse: Einführung des Velogegebenverkehrs	2016	FFV	30'000	RFFV	2.23
B 2.10	Freiburgstrasse: Vorstudie zur Planung einer neuen Fuss- und Velowegverbindung	2016 / 2017	FFV	32'000	RFFV	2.15
B 2.11	Viktoriastrasse: Einführung von beidseitigen Velostreifen	2016	FFV	-	RFFV; in Zusammenhang mit Belagsanierung	2.24
B 2.12	Ostring - Thunplatz: Verbesserung der Veloführung (im Rahmen Gesamtsanierung)	nach 2017 (Planung läuft)	TAB/VP	-	offen	2.25

B - Veloverkehrs-Infrastruktur allgemein (Fortsetzung)

B.2 Standortbezogene Massnahmen (Fortsetzung)

Nr. MN	Massnahme	geplante Realisierung	Federführung	Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Finanzierung	Querverweis auf MN RFFV
B 2.13	Thunstrasse West: Verbesserung der Veloführung (Vorstudie in Zusammenhang mit Gleissanierung)	nach 2017 (Planung läuft)	VP		- offen	2.26
B 2.14	Monbijoustrasse: Verbesserung der Veloführung (im Rahmen der Gesamtsanierung)	nach 2017 (Planung läuft)	VP		- offen	2.27
B 2.15	Schwarztorstrasse: Einführung Velogegeverkehr (fachliche Begleitung durch die Fachstelle FFV)	nach 2017 (Planung läuft)	TAB		- offen	2.9

B.3 Überprüfung der technischen, planerischen und juristischen Voraussetzungen*

Nr. MN	Massnahme	geplante Realisierung	Federführung	Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Finanzierung	Querverweis auf MN RFFV
B 3.1	Erkenntlichkeit Velohaupttrouten	2016 / 2017	TAB		- RFFV	2.28
B 3.2	Überprüfung Richtlinien für rote Markierungen	2016 / 2017	TAB		- RFFV	4.9
B 3.3	Überprüfung Richtlinien Velos an Baustellen	2016 / 2017	TAB		- RFFV	4.10
B 3.4	Überprüfung der Veloführung beim Abbiegen (Vorstudie)	2016 / 2017	FFV		- RFFV	4.11
B 3.5	Überprüfung der Qualität der Radstreifen (Vorstudie)	2016 / 2017	FFV		- RFFV	4.12
B 3.6	Überprüfung Hindernisse für Velofahrende im Strassenraum (Vorstudie)	2016 / 2017	FFV		- RFFV	4.13
B 3.7	Überprüfung Berechnung Grünzeiten	2016 / 2017	TAB		- RFFV	2.29
B 3.8	Möglichkeiten der Priorisierung des Veloverkehrs	2016 / 2017	TAB		- RFFV	2.30
B 3.9	Lage Anmeldeschleifen	2016 / 2017	TAB		- RFFV	2.31
B 3.10	Veloverkehr und Tramhaltestellen (Vorstudie)	2016 / 2017	FFV		- RFFV	4.14
B 3.11	Entwässerung an Tramhaltestellen	2016 / 2017	TAB		- RFFV	4.15
B 3.12	Überprüfung Gleiseinbauhöhe Tramschienen	2016 / 2017	TAB		- RFFV	4.16
B 3.13	Veloverträgliche Tramschienen	2016 / 2017	TAB		- RFFV	4.17
B 3.14	Veloverträgliche Randabschlüsse	2016 / 2017	TAB		- RFFV	4.18
B 3.15	Abstimmung Velo und Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)	2016 / 2017	TAB		- RFFV	1.26
B 3.16	Standardisierung Planungs- und Projektierungsprozess	2016 / 2017	TAB		- RFFV	1.24
B 3.17	Optimierung der Planungsprozesse in der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr sowie in der Verkehrsplanung	2016 / 2017	FFV		- RFFV	1.25

* Die finanziellen Mittel für die Bearbeitung sind in Massnahme D 1.2 eingeplant (Kreditantrag über 750.000.- für die Durchführung des Partizipationsprozesses).

Aufwand RFFV / Erfolgsrechnung (Infrastruktur ohne grössere Investitionsvorhaben / Veloparkierung)

Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	961'400.00
--	------------

C - Veloparkierung

Die Verbesserung der Situation bei der Veloparkierung ist eine der vorrangigen Herausforderungen. Bereits heute besteht vor allem im Raum Bahnhof ein Defizit an Parkierungsmöglichkeiten. Mit der Umsetzung der Velo-Offensive steigt der Bedarf bis 2030 um bis zu 10'000 zusätzliche Abstellplätze. Ein Teil davon wird im Rahmen von Infrastrukturprojekten erstellt (MN A3; Velostationen). Weitere Massnahmen sind nachfolgend aufgelistet (unterteilt in standortunabhängige und standortbezogene Massnahmen).

C.1 Standortübergreifende Massnahmen

Nr. MN	Massnahme	geplante Realisierung	Federführung	Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.H.J.) - 2017	Finanzierung	Querverweis auf MN RFFV
C 1.1	Verbesserung der Veloparkierung bei Schulen und Verwaltung	läuft	HSB	250'000	RFFV; GRB (Nr. 2015-109) vom 28.01.15; Summe aus Einzelprojekten	3.11
C 1.2	Kleinmassnahmen für Veloparkierung: Veloparkierung stadtweit verbessern; punktuelle Massnahmen (z.B. auf Anfrage aus Bevölkerung)	läuft	FFV	35'000	RFFV	3.3
C 1.3	Konzept öffentliche Veloparkierung: Erarbeitung eines Konzepts zur Veloparkierung für die ganze Stadt Bern	läuft	FFV	3'300	RFFV	3.4
C 1.4	Hotspots mit Veloansammlungen: Neue Veloabstellplätze für erhobene Standorte mit Veloansammlungen (ganzes Stadtgebiet)	läuft	FFV	45'000	RFFV; Summe aus Einzelprojekten	3.5
C 1.5	Veloparkierung bei Überbauungen	läuft	FFV	-	RFFV	3.6
C 1.6	Nutzungsprüfung umliegender Kellergeschosse: Aarberggasse, Hirschengraben, Schwesternhaus) oder Einführung Silosysteme (Heiliggeistkirche Ost, Burgerspital)	2016	VP	5'000	RFFV	3.13
C 1.7	Veლოordnungsdienst: Intensivierung des Veლოordnungsdienstes und -service (z.B. Reifenpumpen, Herrenlose Velos wegräumen, etc.)	2016 / 2017	Velostationen	80'000	RFFV	3.14
C 1.8	Anbindepfosten: Beauftragung der Gruppe öffentliche Gestaltung mit der Entwicklung eines Standards für UNESCO-verträgliche Anbindepfosten	2017	VP	10'000	RFFV	3.12
C 1.9	Veranschaulichung Abstellplätze: Signalisation / Markierung zu Abstellplätzen, Verteilen von Karten / Flyer mit Abstellmöglichkeiten am Bhf allenfalls App mit Info bzgl. freien Abstellplätzen	2017	VP	10'000	RFFV	3.15
C 1.10	Veloparkierung in den Quartierzentren: Veloparkierung in den Quartierzentren verbessern (Vorstudie)	nach 2017	VP	-	RFFV	3.16
C 1.11	Standards für Abstellplätze: Markierung von Parkfelder, Abstelldauer und Wegweisung zu den Abstellplätzen	nach 2017	VP	-	RFFV	3.17
C 1.12	Möglichkeit zusätzlicher Abstellplätze: Prüfung diverser Blaue Zone Parkplätze und Anlieferungsflächen über die ganze Stadt auf ihre Auslastung	nach 2017	VP	-	RFFV	3.18

C.2 Standortbezogene Massnahmen

Nr. MN	Massnahme	geplante Realisierung	Federführung	Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.H.J.) - 2017	Finanzierung	Querverweis auf MN RFFV
C 2.1	Obere Altstadt: Aufrüstung bestehender Abstellplätze mit Anbindepfosten	läuft	FFV	30'000	RFFV	3.7
C 2.2	Milchgässli: Überprüfung zusätzliche Abstellmöglichkeiten, inkl. Überprüfung Überdachung	läuft	VP	5'000	RFFV	3.19
C 2.3	Wallgasse, Genfergasse: Vergrösserung bestehender Abstellplätze	läuft	VP	4'000	RFFV	3.20
C 2.4	Veloparkplätze vor Burgerspital: Markierung von 100 neuen Veloabstellplätzen (umgesetzt)	läuft	FFV	1'900	RFFV	3.8
C 2.5	Velostation Milchgässli: Verbesserung Zufahrt	läuft	VP	5'000	RFFV	3.21

C - Veloparkierung (Fortsetzung)

C.2 Standortbezogene Massnahmen (Fortsetzung)

Nr. MN	Massnahme	geplante Realisierung	Federführung	Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Finanzierung	Querverweis auf MN RFFV
C 2.6	Bollwerk altstadseitig, Schanzenbrücke: Installation / Erneuerung von Parkierungssysteme an Abstellplätzen	2016	VP	25'000	RFFV	3.22
C 2.7	Maulbeerstrasse: Zusätzliche überdachte Abstellplätze durch Ersatz der PW-PP mit Veloabstellplätzen	2016	VP	15'000	RFFV	3.23
C 2.8	Genfergasse, Burgerspital Ost: Installation zusätzlicher Anbindepfosten	2016	VP	10'000	RFFV	3.24
C.2.9	Perimeter Bahnhof: Revision Nutzungskonzept inkl. Erweiterung bis Bubenbergplatz und Seilerstrasse sowie Einführung zweier Perimeter (eng und weit gefasst)	2016	VP	20'000	RFFV	3.32
C 2.10	Perimeter Bahnhof: Überarbeitung des Parkierungsregimes namentlich im Bereich Bahnhof, um ein möglichst einheitliches und gut verständliches Regime zu entwickeln (Unterscheidung zwischen Kurzparkierungsmöglichkeiten und Parkierung mit längerer Dauer); inkl. Erweiterung Perimeter bis Bubenbergplatz und Seilerstrasse	2016 / 2017	VP/KA/KaPo	10'000	RFFV	3.25
C 2.11	Perimeter Bahnhof: Prüfauftrag zur Schaffung zusätzlicher Abstellplätze	2016 / 2017	VP	20'000	RFFV	3.26
C 2.12	Sport- und Freizeitanlagen: Zusätzliche Veloabstellplätze / Ausbau Infrastruktur in unmittelbarer Nähe zu Gebäudeeingängen von Sportanlagen, auf Anlagen wie Freibäder Wyler und Marzili	2016 / 2017	Sportamt mit ISB	10'000	RFFV	3.27
C 2.13	Untere Altstadt: Überprüfung Regelung Anbindepfosten	nach 2017	AG Veloabstellplätze		- RFFV	3.28
C 2.14	Bollwerk SBB-seitig: Installation / Ausbau Parkierungssystem: doppelstöckiges Systeme allenfalls mit Überdachung	nach 2017	VP		- RFFV	3.29
C 2.15	SBB-Parking: Prüfung mögliche Standorte Parking Dachterrasse zugunsten von Veloabstellplätzen	nach 2017	VP		- RFFV	3.30

Aufwand RFFV / Erfolgsrechnung (Veloparkierung)

Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017
594'200.00

D - Veloförderung allgemein (ohne Infrastruktur)

Neben der Verbesserung der Verkehrs-Infrastruktur kommt im Rahmen der Velo-Offensive den begleitenden Massnahmen zur Velo-Förderung eine zentrale Bedeutung zu. Erfahrungen aus anderen erfolgreichen Velo-Städten zeigen, dass die Verbesserung der Infrastruktur zwar eine unabdingbare Voraussetzung für eine spürbare Erhöhung des Veloanteils ist, dass sie für sich alleine aber noch nicht ausreicht. In diesem "nicht-technischen" Kontext spielt in der Bernischen Velo-Offensive insbesondere der vorgesehene partizipative Prozess (vgl. MN D 1.2) eine zentrale Rolle.

D.1 Übergeordnete Massnahmen

Nr. MN	Massnahme	geplante Realisierung	Federführung	Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Finanzierung	Querverweis auf MN RFFV
D 1.1	Internetauftritt Fachstelle Fuss- und Veloverkehr (FFV): Überarbeitung anlässlich Relaunch Internet Stadt Bern	läuft	FFV	14'900	RFFV	1.19
D 1.2	Partizipationsprozess Velo-Offensive: Vorbereitung / Durchführung verwaltungsinterner Prozess und Partizipation	Partizipation ab 2016	GPL	750'000	RFFV; Kreditbeschluss Gemeinderat November 2015 (Fr. 150'000 für Vorbereitung); Kreditbeschluss Stadtrat für Gesamtkredit erforderlich (Umsetzung Partizipationsprozess)	1.27
D 1.3	Submarke Velo-Offensive: Erarbeitung einer Submarke zur Velo-Offensive gemäss CD der Stadt Bern	2016	GPL	15'000	RFFV	5.8
D 1.4	Velo-Kampagne: Inhaltliche Planung / Submission (Vorbereitung Stadtratsvorlage)	2016	GPL	30'000	RFFV; Beschluss Gemeinderat	5.9
D 1.5	Jahresbericht zum Fuss- und Veloverkehr: Jahresbericht zur Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern	2016 / 2017	FFV	30'000	RFFV	1.28
D 1.6	Velo-Kampagne: Umsetzung (Kampagnenstart 2017)	2017	GPL	500'000	RFFV; Kreditantrag an SR Herbst 2016 (Gesamtkredit)	5.9

D.2 Massnahmen zugunsten von Kindern und Jugendlichen; Gesundheitsförderung

Nr. MN	Massnahme	geplante Realisierung	Federführung	Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Finanzierung	Querverweis auf MN RFFV
D 2.1	bike2school: "bike to work" für Schülerinnen und Schüler	läuft	Pro Velo Schweiz (AfJ)	4'500	AfJ (100%)	5.10
D 2.2	Studie zur Nutzung des Velos durch Schülerinnen und Schüler der Stadt Bern: Analyse bezüglich der Velonutzung bei Kindern und Jugendlichen.	2016	Sportamt in Zusammenarbeit mit internen Stellen der Stadtverwaltung und externen Organisationen	30'000	RFFV	1.3
D 2.3	Angebot BikeLoop im Bremgartenwald: Offizialisierung und Ausschilderung des 6 km langen Rundkurses für Mountainbikes	2016	Sportamt	10'000	RFFV	5.11
D 2.4	Velokurse: im Rahmen freiwilligen Schulsportes, in Tagesschulen, für ungeübte Velofahrerinnen und Velofahrer, Seniorinnen und Senioren, Mitarbeitende von grösseren Firmen, Bevölkerung... Sicheres Velofahren auch in der Stadt	2016 / 2017	Sportamt, BSS, externe Partner wie BERNMOBIL	25'000	RFFV / Sportamt (Fr. 10'000.-)	5.12
D 2.5	Pumptrack: ideales Element zur Bewegungsförderung, gleichzeitig sozialer Treffpunkt	2016 / 2017	Sportamt, Stadtgrün, Jugendamt	45'000	RFFV / Sportamt (Fr. 5'000.-)	5.13
D 2.6	Verbesserung der Zugänglichkeit und der Infrastruktur von Quartierplätzen und Treffpunkten von Jugendlichen: Sicherstellung guter Zugänglichkeit (Velowege, Velorouten) und Parkiermöglichkeiten an Quartierplätzen und Treffpunkten von Jugendlichen	2016 / 2017	Verkehrsplanung		- RFFV (Kosten noch nicht bestimmt)	5.14
D 2.7	Veloangebote für Kinder und Jugendliche: Im Rahmen der durch das Sportamt durchgeführten KIDS-Kurse wird es zusätzliche Velokurse für Schülerinnen und Schüler geben.	2016 / 2017	Sportamt in Zusammenarbeit mit Schulamt		- Sportamt (Kosten noch nicht bestimmt)	5.15
D 2.8	Veloangebote für Kinder und Jugendliche während den Ferien: Ausbau Veloangebot in bestehenden Ferienlagern	2016 / 2017	Sportamt evtl. in Zusammenarbeit mit Jugendamt		- Sportamt (Kosten noch nicht bestimmt)	5.16

D - Veloförderung allgemein (Fortsetzung)

D.2 Massnahmen zugunsten von Kindern und Jugendlichen; Gesundheitsförderung (Fortsetzung)

Nr. MN	Massnahme	geplante Realisierung	Federführung	Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Finanzierung	Querverweis auf MN RFFV
D 2.9	Schaffen von Schonräumen zum Ausprobieren und Üben des Velofahrens: Durch periodischen Einsatz eines mobilen Pumpracks sowie eines Verkehrsteppichs und gekoppelter Bereitstellung von Fahrrädern und Velohelmen an Schulhäusern sollen Kinder und Jugendliche lernen das Velo besser zu beherrschen und Spass am Velofahren entwickeln.	2016 / 2017	Sportamt	52'500	RFFV / Sportamt (Fr. 7'500.-)	5.17
D 2.10	Schulungsmodul Sensibilisierung Velo / ÖV: Erstellung eines einstündiges Schulungsmodul für Kinder und Jugendliche	2017	Fachstelle ÖV	7'000	RFFV	5.18
D 2.11	Veloverleih / Reparaturservice an Treffpunkten für Jugendliche: Angebot eines Reparaturservices und /oder von Veloflickkursen für Jugendliche sowie Üben des Velofahrens während des Einsatz des mobilen Pumpracks an Schulen.	2017	Jugendamt	5'000	RFFV	5.19

D.3 Dienstleistungen und Fördermassnahmen

Nr. MN	Massnahme	geplante Realisierung	Federführung	Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Finanzierung	Querverweis auf MN RFFV
D 3.1	Vorstudie Velohauslieferdienst: Unter Einbezug von Dritt-Partnern oder alternativer Finanzierung ist eine Vorstudie zur Einführung eines Velohauslieferdienstes in der Stadt Bern geplant.	läuft	FFV	7'000	RFFV	5.3
D 3.2	carvelo2go: Lastenvelo-Sharing in Berner Quartieren, Standorte bei Quartierbetrieben (Bars, Buchhandlung, Cafés), Velos sowohl für betriebliche als auch private Zwecke	läuft	Mobilitätsakademie (AfU)	10'000	AfU (100%)	5.20
D 3.3	Velocity-Guide: Booklet mit Infos rund ums Velo für das Jahr 2016 und weitere Jahre (2014 und 2015 bereits erschienen)	läuft	FFV	24'000	RFFV	5.4
D 3.4	Online-Routenplaner: Kommunikation des neu lancierten Online-Routenplaners durch Einbau in die App "Bern bewegt!" sowie durch entsprechende Hinweise in den geplanten Mobilitätskonzepten für Sportanlagen	läuft	VP (FVV), Sportamt	15'000	Sportamt (100%)	5.22
D 3.5	Velopumpen: Errichtung von Velopumpen im öffentlichen Raum in der Stadt Bern	läuft	FFV	31'500	RFFV	5.5
D 3.6	Velophone: Meldesystem für Velofahrende (in Zusammenarbeit mit Astra und anderen Gemeinden)	läuft	Andere	-	Astra	5.6
D 3.7	Mobilitätsmanagement in Unternehmen: Betriebliche Mobilitätsoptimierung durch Information und Beratung, Veloverkehr hat dabei einen hohen Stellenwert	läuft	AfU, VP, SPA, Bauherren	80'000	AfU (100%)	5.23
D 3.8	Mobilitätsmanagement bei Wohnsiedlungen: Beratungsleistungen bei städtischen Wohnbauprojekten, Veloverkehr hat dabei einen hohen Stellenwert	läuft	AfU, VP, SPA, Bauherren	-	AfU (Kosten noch offen)	5.24
D 3.9	Unterstützung für "Neu-Velofahrende": Begleitung ins Zentrum durch erfahrene Velofahrer/Velofahrerinnen; erleichtert Einstieg in die Velomobilität	2016	TVS / SUE (LA21, Mobilitätsberatung) / Quartierkommissionen	5'000	AfU (100%)	5.25

D - Veloförderung allgemein (Fortsetzung)

D.4 Sensibilisierungsmassnahmen, Velo- und Mobilitätskultur

Nr. MN	Massnahme	geplante Realisierung	Federführung	Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Finanzierung	Querverweis auf MN RFFV
D 4.1	Bike-to-work-Anlass: GR bilden Bike-to-work-Teams	läuft	SUE	gering	AfU (100%)	5.26
D 4.2	Bike4car: Eintauschaktion Auto gegen E-Velo kostenlos für zwei Wochen (zusätzlicher Erhalt eines Mobility-Testabos für vier Wochen)	läuft	Energie Schweiz / myblueplanet (AfU)	2'000	AfU (100%)	5.27
D 4.3	Weiterführung bestehende Massnahmen ÖV / Velo: Weiterführen / vertiefen bestehender Weiterbildungsangebote (z.B. David und Goliath) mit verschiedenen Massnahmen wie z.B. gezielte Themenauswahl	läuft	Leiter Betrieb BERNMOBIL	12'500	RFFV	5.28
D 4.4	Unterstützungsbeitrag Velofashion-Show	läuft	VP	25'000	RFFV	5.29
D 4.5	Präsenz anlässlich von Velo-Events: Sensibilisierung der Bevölkerung zum Thema Velo an Events; z.B. Tour de Suisse 2015, Move City (Themenschwerpunkte: Freude am Velofahren, Kennenlernen verschiedener Velo-"Fortbewegungsmöglichkeiten", Sicherheit und fahren im Strassenverkehr, v.a. für Eltern)	läuft	BSS	30'000	Sportamt (100%)	5.30
D 4.6	Installation Velobarometer: Zählt sichtbar die Anzahl der Velofahrenden	2016	VP	30'000	RFFV	5.31
D 4.7	"Raumbedarfsaktion": Stellt die platzsparenden Vorteile des Velos dar	2016	VP und Mobilitätsberatung	10'000	RFFV	5.32
D 4.8	Verbesserung Velo-Image: An regelmässigen Anlässen das Velo prominenter machen. Anlässe, die bereits durchgeführt werden ausbauen (z.B. autofreier Sonntag)	2016	AfU und andere	20'000	RFFV / AfU (Fr. 5000.-)	5.33
D 4.9	Charme-Offensive: Bern zeigt, dass es ernst gemeint ist mit der Velo-Offensive und belohnt vorbildliches Verhalten z.B. mit Velo-Öl, Schokolade, Blumen etc.)	2016	VP & AfU	10'000	RFFV	5.34
D 4.10	Velohauptstadt Bern: Bilder von Velofahrenden in Bern aufhängen (Fotowettbewerb), StudentInnen / Kinder erstellen Plakate mit Bernbezug	2016	AfU	5'000	RFFV	5.35
D 4.11	Respektvolles Miteinander: Herz-Kleber auf Boden oder an Busse / Trams zur Sensibilisierung gegenseitiger Rücksichtnahme (Fussgänger, ÖV & Velo)	2016	VP	10'000	RFFV	5.36
D 4.12	Situationsanalyse ÖV-Velo: Bewusstseinsbildung, kontinuierliche Aktualisierung der Situationsanalyse über Konfliktorte / Konfliktkarten (zwischen ÖV und Velofahrende) zusammen mit Interessensgruppen	2016 / 2017	VP / Velo-Offensive	20'000	RFFV	5.37
D 4.13	Sensibilisierungskampagne ÖV / Velo: Durchführung originelle Aktionen zur Sensibilisierung, vorzugsweise an "Hotspots"	2017	TVS	45'000	RFFV / BERNMOBIL (Fr. 40'000.-)	5.38
D 4.14	Internetauftritt ÖV / Velo: Erstellen von Webinhalten zum Thema Velo / ÖV (inkl. Kurzfilmen)	2017	TVS / BERNMOBIL	10'000	RFFV	5.39

D - Veloförderung allgemein (Fortsetzung)

D.5 Verwaltungsinterne Massnahmen

Nr. MN	Massnahme	geplante Realisierung	Federführung	Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Finanzierung	Querverweis auf MN RFFV
D 5.1	Motivation zum Velofahren: Give-aways (z.B. Kuriertasche) für Mitglieder der Velo-Community der Stadt Bern	läuft	Sportamt mit BSS	10'000	RFFV / Sportamt (je 50%)	5.40
D 5.2	Analyse der Verwaltungsinfrastruktur (Duschen, Garderoben, etc. am Arbeitsort) und Priorisierung hinsichtlich Umsetzung	2016 / 2017	ISB in Zusammenarbeit mit Sportamt und FFV	10'000	RFFV	3.31
D 5.3	Preisvergabe: Die beste Veloförderungsmassnahmen bei neuen Planungsgeschäften erhält einen Preis	2016 / 2017	TVS	2'000	RFFV	5.41
D 5.4	Schaffung eines Anreizsystems für Velofahrende in der Stadtverwaltung	2017	FPI / VP	10'000	RFFV	5.42
D 5.5	Dienstvelos in der Stadtverwaltung: Nutzung geplantes Veloverleihsystem zu speziellen Konditionen für städtische Mitarbeitende (Umsetzung ab 2017); Alternative: im Rahmen der Erarbeitung eines städtischen Flottenmanagement wird die Einführung einer E-Bike-Flotte für die Stadtverwaltung angestrebt (Umsetzung ab 2018)	ab 2017	VP	-	RFFV (Kosten noch offen)	5.43
D 5.6	Pilotversuch Cargo-Bikes: Im Rahmen des städtischen Flottenmanagements werden in einzelnen Direktionen kleine Nutzfahrzeuge schrittweise durch Cargo-Bikes ersetzt.	nach 2017	FPI in Zusammenarbeit mit VP und AFU	-	RFFV (Kosten noch offen)	5.44

Aufwand Stadt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017
Aufwand RFFV / Erfolgsrechnung (Veloförderung allgemein) 1'952'900.00

Aufwand alle Kategorien (ohne Investitionen)

- A. Grössere Investitionsvorhaben
- B. Infrastruktur allgemein
- C. Veloparkierung
- D. Veloförderung allgemein
- TOTAL**

Aufwand RFFV (Erfolgsrechnung VP inkl. Spezialfinanzierung)			Aufwand AFU Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Aufwand Sportamt Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Aufwand TAB Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017	Stadt Total Erfolgsrechnung 2015 (2.HJ) - 2017
2015 (2. HJ)	2016	2017				
193'500.00	-	-	-	-	-	193'500.00
320'400.00	229'032.00	110'034.00	-	-	310'000.00	961'400.00
184'200.00	272'016.00	142'017.00	-	-	-	594'200.00
167'400.00	717'516.00	893'017.00	106'500.00	72'500.00	-	1'952'900.00
865'500.00	1'218'564.00	1'145'068.00	106'500.00	72'500.00	310'000.00	3'702'000.00

nur RFFV (2015 2. HJ bis 2017)

3'229'132.00
