Stadt Bern

Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2020 – 2022 und Umsetzungsprogramm 2023 – 2024

Beilage zum Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

November 2022

Herausgeberin: Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Verkehrsplanung, Predigergasse 12, Postfach, 3011 Bern, Telefon 031 321 70 70, verkehrsplanung@bern.ch, www.bern.ch/verkehrsplanung
● **Bericht:** Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stephanie Stotz, Monika Saxer, Judith Albers ●
Bern, November 2022

Inhalt

Zusammenfassung **4**

1 Einleitung **5**

1.1 Ausgangslage 5

1.2 Auftrag und Zweck der Berichterstattung 7

1.3 Finanzierung der Fördertätigkeit – Auswirkung Sparmassnahmen 8

1.4 Fuss- und Veloverkehrsförderung im grösseren Kontext 10

1.5 Aufgabenfelder der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr 15

2 Berichterstattung 2020 – 2022 **22**

2.1 Übergeordnete Projekte 22

2.2 Themenschwerpunkte und finanzielle Übersicht 2020 – 2021 23

2.3 Massnahmen und Projekte 2020 – 2022 26

3 Umsetzungsprogramm 2023 – 2024 **37**

3.1 Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern 37

3.2 Budgetbedarf 2022 – 2024 38

3.3 Umsetzungsprogramm 2023 – 2024 der Fachstelle 39

3.4 Ausblick Fördermittel über 2024 hinaus 49

Anhang **50**

Abbildungsverzeichnis 50

Tabellenverzeichnis 52

Abkürzungsverzeichnis 53

Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Bericht informiert die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr über den aktuellen Stand ihrer Arbeiten. Auftraggeberin des Berichtes ist die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS). Der Bericht dient als Grundlage für die Berichterstattung des Gemeinderates an den Stadtrat im Jahr 2022 über die Verwendung der Fördermittel für den Fuss- und Veloverkehr. Finanziell abgeschlossen sind die Jahre 2020 und 2021. Bericht erstattet werden kann über den Stand der Massnahmen per Ende September 2022.

Die Fachstelle arbeitet an einem bunten Strauss von Massnahmen, um den Fuss- und Veloverkehr gemäss den Zielen des Reglements RFFV zu fördern. In vielen Projekten arbeitet sie mit den anderen Bereichen der Verkehrsplanung und vor allem mit dem Tiefbauamt. Ein Rückblick zeigt wie die Förderung in der gesamten Stadt wirkt. Mit der 2014 gestarteten Velo-Offensive konnte insbesondere im Veloverkehr ein Standard erreicht werden, der in der Schweiz einen neuen Massstab im Bereich der Veloplanung setzt.

Der Handlungsbedarf bleibt gross: Das Basis-Infrastrukturnetz für Menschen zu Fuss ist zwar mehrheitlich vorhanden. Verbesserungen bezüglich der Sicherheit ist jedoch eine Daueraufgabe. Nun liegt der Hauptfokus auf der Aufwertung der räumlichen Atmosphäre, damit sich die Menschen sicherer und wohler fühlen. Kontinuierlich wächst auch die Aufenthaltsqualität und die Verbesserung von öV-Haltestellen für den Fussverkehr. Beim Veloverkehr steigt die Nutzung schneller als der Infrastrukturausbau.

Die Stadt ist seit 2022 aber auch mit Sparmassnahmen konfrontiert. Dies betrifft auch die Fuss- und Veloplanung. Bei der breiten Palette von Massnahmen müssen Prioritäten gesetzt werden. Aufgrund der geringeren finanziellen Mittel bleiben einige der geplanten Massnahmen pendent. Im Umsetzungsprogramm wird unterschieden, was mit den aktuellen Budgets bearbeitet werden kann, welche Massnahmen pendent bleiben und was der zusätzliche Budgetbedarf wäre, um diese Massnahmen weiter bearbeiten zu können.

Der Bericht greift auch neue Themen auf: Die Stadt Bern hat bereits viel erreicht. Es besteht aber auch ein grosses Potenzial unsere Mobilität noch nachhaltiger zu verändern und weitere Personengruppen für ein gesundes Unterwegssein zu gewinnen. Noch stärker soll in Zukunft die Erhöhung der Sicherheit und mehr Wohlbefinden für den Fuss- und Veloverkehr ins Zentrum gestellt werden. Gerade die sicheren Knoten, Verbesserung der Erkennbarkeit und die aktive Begleitung der Bevölkerung im Kulturwandel zu einem autofreien Leben brauchen unbedingt mehr Ressourcen. Es braucht mehr Personal und Geld, um Infrastrukturprojekte voranzutreiben und um in den Zugang zum Velo und in die Velofahrkompetenz zu investieren. Es sind Lösungen zu entwickeln, die sowohl dem Modal-Split helfen und damit den Klimawandel verlangsamen, sowie die Stadt begrünen und damit stärker der Klimaadaption dienen. Beides ist wichtig und notwendig. Dabei sollen finanziell schwächer stehende Menschen bei der Verkehrswende gezielt unterstützt werden.

Mit einem späteren Controlling – z. B. im Rahmen des STEK – sollen auch die Ziele 2040 definiert werden, die für alle Verkehrsträger gelten. Diese Ziele – oder die bis dahin verfügbaren Grundlagen – werden die Basis bilden für die nächste Berichterstattung in zwei Jahren und die damit verbundene Reglementsüberprüfung.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Fuss- und Veloverkehr wird in der Stadt Bern aktiv gefördert. Der entsprechende Auftrag ist im Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV)[1] formuliert. Für die Umsetzung dieses gesetzlichen Auftrags ist die Fachstelle für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (Fachstelle Fuss- und Veloverkehr) zuständig, die ein Bereich der städtischen Verkehrsplanung ist.

Seit dem Erlass des Reglements sind mehr als 20 Jahre vergangen. Kontinuierlich wächst die Aufenthaltsqualität und die Verbesserung von öV-Haltestellen für den Fussverkehr. Das Basis-Infrastrukturnetz für Menschen zu Fuss ist mehrheitlich vorhanden. Verbesserungen bezüglich der Sicherheit ist jedoch eine Daueraufgabe. Nun liegt der Hauptfokus auf der Aufwertung der räumlichen Atmosphäre, damit sich die Menschen sicherer und wohler fühlen. Nur so wächst die Lebensqualität, nur so lässt sich Bern zu einer attraktiveren Stadt weiterentwickeln und können die aktuellen Anforderungen an eine klimagerechte Stadt umgesetzt werden.

Abbildung 1: Umgestaltung Breitenrainplatz (Visualisierung Hager Partner AG, Zürich)

Aufgewertet werden auch Plätze und Strassenräume. Der Eigerplatz bietet neue Qualitäten, «Dr nöi Breitsch» wird mit einem grossen Baumdach bis im Frühling 23 fertiggestellt. Mehrere Begegnungszonen konnten neu eröffnet werden. Mit temporären Massnahmen wird im Strassenraum experimentiert. Was sich bewährt, wird im Folgejahr fortgesetzt. Wie wichtig die Qualität des Aussenraums und der lebendigen Nachbarschaften ist, hat uns die Corona-Pandemie gezeigt. Auch die Legislaturrichtlinien 2021 – 2024 des Gemeinderates wurden unter das Leitmotiv «Stadt der Nachbarschaften» gestellt. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr arbeitet, als ein Teil der Stadtverwaltung, mit vielen Massnahmen und Projekten am grossen Puzzle mit, die nachbarschaftlichen Netzwerke zu stärken und zu vernetzen und die nachbarschaftlichen Qualitäten der Stadt Bern zu verbessern. Interessante, erlebnisreiche kurze Wege führen zu kurzweiligen Wegen.

[1] siehe Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) vom 13. Juni 1999 (Stand 1. Juli 2018)

Die Förderung zeigt in der gesamten Stadt Wirkung. 2014 wurde die Velo-Offensive gestartet. «Damit hat die Stadt Bern schweizweit einen neuen Massstab im Bereich Veloplanung gesetzt». Dies ist ein erfreuliches Statement von Kathrin Hager, Präsidentin Velokonferenz Schweiz, im Vorwort zum Info Bulletin Sommer 2022, dass vollumfänglich der Velohauptstadt gewidmet ist.

Abbildung 2: Auf Augenhöhe mit den Autos. Das rote Signal gibt dem Veloverkehr eine weitere neue Bedeutung. Nicht nur auf der Lorrainebrücke, sondern auch im Westen der Stadt konnte 2022 die Signalisation entsprechend angepasst werden.

Die Stadt Bern hat eine politische Legislative, die sich stark für die Veloförderung einsetzt. Die zahlreichen Kreditvorlagen zur Verbesserung der Infrastruktur für Menschen auf dem Velo und damit zur Änderung des Modalsplits wurden in den letzten Jahren vom Stadtrat jeweils eindeutig angenommen.

An den gemessenen Standorten ist der Veloanteil seit 2014 um über 60 % gestiegen. Das ist erfreulich. Der Handlungsbedarf ist gross. Die Velonutzung steigt schneller als der Infrastrukturausbau.

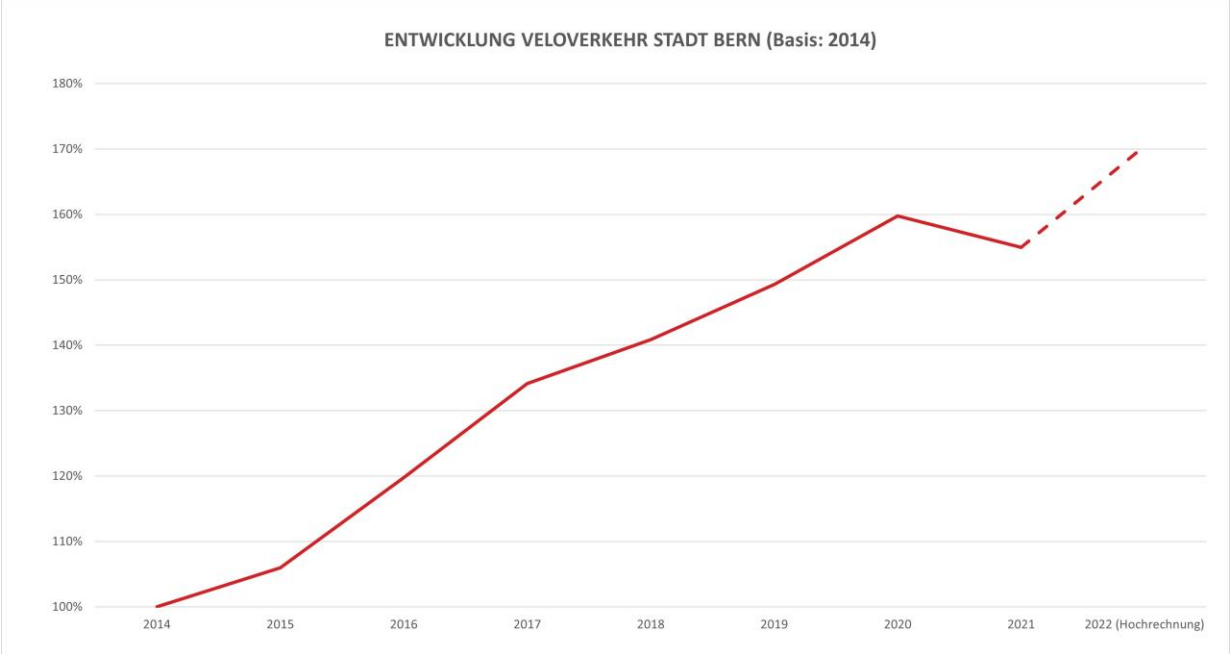

Abbildung 3: Auswertung der 16 Zählstellen für den Veloverkehr in der Stadt (Velodaten Bern 2022).

Die Velonutzung in Bern verbleibt auch 2021 auf konstant hohem Niveau. Gegenüber dem vor-Corona-Jahr 2019 hat der Veloverkehr in der Stadt Bern zwischen 5 – 6 % zugenommen. Das Jahr 2020 war – mit Ausnahme des ersten Lockdowns – ein überdurchschnittlich gutes Jahr für den Veloverkehr; das übliche Sommerloch blieb aus. Im Jahr 2021 waren die Velozahlen im Jahresdurchschnitt leicht tiefer als 2020. Dies ist auf den Lockdown im Feburar 2021, sowie das wieder eingetretene Sommerloch gekoppelt mit einem sehr nassen Sommer zurückzuführen. In den restlichen Monaten 2021 wurde weiterhin eine Steigerung verzeichnet. Zu den Standorten mit dem meisten Veloverkehr zählen der Nordring und die Lorrainebrücke, der Bubenbergplatz und die Monbijoustrasse.

Auf Erfolgskurs ist auch die Nutzung des Bikesharing-Angebots in der Stadt, dank der zahlreichen Stationen in der Stadt und in den Nachbargemeinden. Im Jahr 2021 wurden total 1.238 Mio. Fahrten verbucht, was einer Zunahme von rund 13 % gegenüber 2020 entspricht. Dabei wurden etwa 80 % der Fahrten mit E-Bikes gemacht.

Gemäss aktuellen Velozählungen dürfte das Ziel von 20 % Veloanteil deutlich vor 2030 erreicht werden. Mit der nächsten Berichterstattung oder im Rahmen eines STEK-Controllings wird das Ziel per 2040 definiert.

Die Stadt ist seit 2022 aber auch mit Sparmassnahmen konfrontiert. Dies betrifft auch die Fuss- und Veloplanung. Die Herausforderungen sind gross, finanzielle Mittel und Personalressourcen müssen noch gezielter eingesetzt werden, damit die RFFV-Förderziele weiterhin umgesetzt werden können. Bei der breiten Palette von umzusetzenden Massnahmen müssen Prioritäten gesetzt werden.

1.2 Auftrag und Zweck der Berichterstattung

Die aktuellen Projekte der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr richten sich inhaltlich nach den Kernaufgaben des RFFV und den Legislaturrichtlinien 2021 – 2024 des Gemeinderats, die unter dem Leitmotiv «Stadt der Nachbarschaften» stehen. Die meisten Massnahmen der Fachstelle sind Teil der Themenbereichen Klimaschutz und Klimaanpassung; Öffentliche Räume und Biodiversität.

Die vorliegende Berichterstattung informiert über die Entwicklung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr und die Breite ihres Aufgabenfeldes. Sie informiert über die verwendeten Mittel der Jahre 2020 – 2021, sowie des noch nicht abgeschlossenen laufenden Jahres 2022 und die Schwerpunkte der Umsetzungsplanung für die Jahre 2023 – 2024, mit Ausblick 2025 zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.

Gemäss Artikel 11 des RFFV-Reglements[2] prüft der Gemeinderat alle fünf Jahre, ob Artikel 8 Abs. 1[3] revidiert und damit die finanziellen Mittel zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs angepasst werden sollen. Diese Überprüfung steht mit dieser Berichterstattung an. Aufgrund der Notwendigkeit, die Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf klimafreundliche Fortbewe-

[2] Siehe Art. 11 RFFV.

[3] Art. 8 Abs. 1 RFFV: «Zur Finanzierung der Massnahmen gemäss den Artikeln 4–7 dieses Reglements werden der Erfolgsrechnung der Abteilung Verkehrsplanung bzw. der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr jährlich 2.45 Mio. Franken zur Verfügung gestellt. Damit wird die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alimentiert (Personal- und Sachkosten).

gungsarten voranzutreiben und der dementsprechend vielen Massnahmen, die von der Fachstelle bearbeitet und begleitet werden, wäre eine Erhöhung der finanziellen Mittel notwendig, damit die Massnahmen im gleichen Tempo zielgerichtet umgesetzt werden könnten. Einen Antrag zur Erhöhung der finanziellen Mittel scheint jedoch zu einem Zeitpunkt, wo infolge gesamtstädtischer Sparmassnahmen auch das aktuelle Budget der Fachstelle bis 2024 gekürzt wurde, nicht angebracht. Die Fachstelle budgetiert für die nächsten zwei Jahre mit dem Beitrag von 2.45 Mio. Franken minus Sparmassnahmen.

Der Zweck der Berichterstattung ist neben dem Reporting des aktuellen Standes der Projekte sowie dem Umsetzungsprogramm auch aufzuzeigen, was die aktuellen Strömungen und Erwartungen sind. Dazu gehören die Themen Klima, Gesundheit und Einbettung ins Agglomerationsprogramm. Dies bildet die Grundlage für die Fachstelle, um die Schwerpunkte und Prioritäten im Rahmen der Sparmassnahmen zu setzen und den Fokus der Zielerreichung, wenn auch unter etwas verlangsamtem Tempo, dennoch im Auge zu behalten.

1.3 Finanzierung der Fördertätigkeit – Auswirkung Sparmassnahmen

Gemäss den geltenden Bestimmungen des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) vom 13. Juni 1999 (Stand 1. Juli 2018) werden der laufenden Rechnung der Abteilung Verkehrsplanung bzw. der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr jährlich 2.45 Mio. Franken zur Verfügung gestellt. Damit wird die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben (Personal- und Sachkosten für Beratung und Realisierung von Kleinmassnahmen) alimentiert.[4] Nicht unter die RFFV-Finanzierung fallen aktivierbare Investitionskosten über 50’000 Franken, welche über die Investitionsrechnung verbucht werden. Nicht verwendete Mittel werden der Spezialfinanzierung gutgeschrieben.

Mit den jährlichen Mitteln von 2.45 Mio. Franken, die der Fachstelle seit 2018 zur Verfügung standen und dem Budget aus der Spezialfinanzierung, konnte die Velo-Offensive zielgerichtet entwickelt werden und auch etliche Massnahmen für den Fussverkehr geplant und ausgeführt werden. Grundlagen wurden erstellt und Drittprojekte begleitet. Insbesondere wurde es durch die höheren Personalressourcen vermehrt möglich, eigene Projekte zu führen und den Fuss- und Veloverkehr in der Umsetzungsphase beim Tiefbauamt, sowie Kanton und ASTRA enger zu begleiten.

In der letzten Berichterstattung wurde aufgrund der zahlreichen Massnahmen, die in Bearbeitung waren, für die Jahre 2020 und 2021 je ein Budgetbedarf von 2.65 Mio. Franken ermittelt. In diesem Budget eingerechnet waren je rund 0.2 Mio. Franken aus der Spezialfinanzierung, die per Ende 2019 einen Überschuss von 0.43 Mio. Franken betrug. Der Output der Fachstelle war jedoch bereits im Jahr 2020 wesentlich höher, so dass die Spezialfinanzierung bereits 2020 abgebaut war (Ende 2020: 2'735 Franken). Somit waren die Ausgaben der Fachstelle im Jahre 2020 mit 2.85 Mio. Franken bisher am höchsten – rund 0.4 Mio. Franken konnten durch Abbau der Spezialfinanzierung abgerechnet werden.

[4] siehe Art. 8 Abs. 1 RFFV.

Um die folgende Erläuterung der Massnahmen deutlicher nachvollziehen zu können, zeigt die Tabelle 1 die Entwicklung der finanziellen Mittel, die mit den 2021 beschlossenen Sparmassnahmen der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung standen und stehen werden:

Budget aufgrund Sparmassnahmen (Zahlen in Mio. Franken)

Jahre (2020 und 2021 abgerechnet)	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
RFFV-Budget gemäss Reglement	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45
finanziert aus Abbau Spezialfinanzierung und Prix Velo Infrastruktur 2020	+ 0.42				
2021: beschlossene Sparmassnahmen			-0.14	- 0.14	- 0.09
Bedarf effektiv (2020) / aktuelle Budget für 2021 und Folgejahre	**2.87**	**2.45**	**2.31**	**2.31**	**2.36**

Tabelle 1: Effektive Budget aufgrund der Sparmassnahmen.

Damit liegen die zur Verfügung stehenden Mittel in den kommenden Jahren jährlich rund 400’000 – 500'000 Franken tiefer als 2020. Dies weil die Spezialfinanzierung ausgeschöpft ist und Sparmassnahmen zum Tragen kommen.

Das Niveau und das Tempo der Umsetzung von Massnahmen zu einer klimaneutralen Mobilität können zurzeit nicht mit der gleichen Intensität wie in den vergangenen Jahren aufrechterhalten bleiben. Dies zeigt sich in der Berichterstattung zu den einzelnen Massnahmen.

Massgebend für die zielgerichtete Umsetzung von Massnahmen sind unter anderem die Personalressourcen. Ein steigender Bedarf hat sich insbesondere für die Projektbegleitungen bei anderen Ämtern (v.a. TAB, SPA und HSB) abgezeichnet. In der letzten Berichterstattung wurde dargestellt, dass im TAB Investitionen von rund 27 Mio. Franken jährlich eingesetzt werden in Projekte, die einen Anteil Fuss- und Veloverkehr beinhalten und damit zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs beitragen (vgl. letzter Bericht, S. 23). Viele dieser Projekte werden von Personen aus der Fachstelle begleitet. In der letzten Berichterstattung ist die Fachstelle davon ausgegangen, dass die 2 befristeten Stellen per Ende 2021 weitergeführt werden können.

In den vergangenen Jahren hat sich bei der Abteilung Projektierung und Realisierung vom TAB auch ein Projektüberhang ergeben. Gründe sind viele Grossprojekte wie ZBBS, Ausserholligen, Viererfeld, Gleissanierung Effingerstrasse und Hochwasserschutz. Bei weiteren Projekten gab es Verzögerungen bei der Umsetzung durch Einsprachen, fehlende Personalressourcen und umfangreiche Mitwirkungs- und Projektierungsarbeiten. Eine Priorisierung der Projekte wurde unumgänglich. Deshalb wurden ämterübergreifend in der Direktion TVS die bekannten Massnahmen und Projekte beurteilt. Die Auswirkungen auf die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr werden wie folgt eingeschätzt:

Fuss- und Veloverkehr

- Bisher sind 23% des Velohauptroutennetzes umgesetzt oder bearbeitet. Bei den Massnahmen des Richtplans Fussverkehr sind 1/3 der Massnahmen gut auf Kurs.

Strassenraumgestaltung / Verkehrsberuhigung

- Im Rahmen des Ausbau Fernwärmenetz wird der Strassenraum mit Massnahmen im Bereich Begrünung und mehr Platz und Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr mit u. A. durchgehenden Trottoirs, breiteren Velostreifen, Verbesserung der Sichtweiten aufgewertet
- Es können wenig neue Projekte gestartet werden. Der Fokus liegt auf Temporeduktionen (T30 auf Hauptstrassen, Begegnungszonen im Quartier) mittels Markierung und Signalisation. Unter anderem verzögern sich folgende Projekte: Aufwertung Knoten Spitalacker-/Beundenfeldstrasse, Zeughausgasse Neugestaltung, BGK Eigerstrasse-/ Monbijoubrücke.

Auch die Auswirkungen der finanziellen Sparmassnahmen sind bereits spürbar. Einzelne Projekte haben sich in der Fachstelle und im TAB verzögert. Geplante Massnahmen in der Fachstelle wurden 2021/22 nicht gestartet, 2022 musste bei den Honoraren und bei Dienstleistung und Fördermassnahmen eingespart werden. Die detaillierten Auswirkungen auf das Portfolio sind in Kap. 2 und 3 beschrieben.

Trotzdem ist vieles auf Kurs; es dauert einfach etwas länger bis zur Umsetzung. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ist mit vollem Engagement dran, die wichtigen Projekte weiterzutreiben.

1.4 Fuss- und Veloverkehrsförderung im grösseren Kontext

Agglomerationsprogramme – ein wichtiger Treiber

In der Gesamtwürdigung des 3. Agglomerationsprogramms bekommt die Stadt Bern gute Noten zur Velo-Offensive: «Zur Verkehrsverlagerung trägt das Agglomerationsprogramm der 3. Generation mit weiteren Verbesserungen des ÖV in den Kerngebieten, der Forcierung des LV-Ausbaus (insbesondere Velo-Offensive Stadt Bern) sowie der Stärkung der kombinierten Mobilität bei».

Aktuell liegt der Prüfbericht des Bundes der vierten Generation der Agglomerationsprogramme vor (Stand 05.07.22 Entwurf[5]). An vielen, der vom Bund gewürdigten Massnahmen und Projekte, ist die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr massgebend beteiligt:

Das Agglomerationsprogramm Bern entfalte eine starke gesamtverkehrliche Wirkung. Zur Förderung der Intermodalität nutze das Agglomerationsprogramm die Potenziale, an neuralgischen Punkten eine verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel zu erreichen. So verbessern multimodale Massnahmen am Bahnhof Bern und am Europaplatz die Zugänglichkeit und optimieren die Verkehrsmittel. Ebenfalls positiv wirke sich die Ausbauten des Veloverleihsystems aus. Gewürdigt wird auch die Verschiebung des Bahnhofs Stöckacker und damit verbunden die bessere Erschliessung des ESP Ausserholligen und die direktere Umsteigemöglichkeit zur Haltestelle Europaplatz. Beim Fuss- und Veloverkehr wird die Strategie der Agglomeration positiv beurteilt, auf dem gesamten Netz eine grosse Qualitätsverbesserung zu erreichen. Auf Fusswegen und Velorouten würden Netzlücken behoben und die Attraktivität erhöht. Insbesondere entfalte die schrittweise Realisierung der Velohauptrouten und Velostationen eine starke Wirkung. Im Bereich Verkehrssicherheit erziele das Programm eine sehr starke Wirkung, insbesondere

[5] Ein aktualisierter Prüfbericht folgt im Februar 2023 im Rahmen der Bundesvorlage.

dank der grossen Zahl an FVV-Massnahmen. Speziell erwähnt wird hierbei die Aufwertung und Verbreiterung der Bahnunterführung in Bümpliz Nord, als eine der grossen Massnahmen.

Der Bund stellt erstmals für das Agglomerationsprogramm Bern 4. Generation einen Beitrag von 40 % an Massnahmen ab 2024 in Aussicht. Für die Massnahmen der ersten drei Agglomerationsprogramme übernimmt der Bund 35 % der Kosten. Damit wird die gute Wirkung der Massnahmen auch finanziell gewürdigt. Eine Vielzahl der Massnahmen, insbesondere auch Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen sind in der Stadt Bern verortet.

Die Fachstelle sieht sich durch den Prüfbericht auch in ihrer Arbeit bestärkt, indem der Bund auch eine Kritik anbringt bezüglich Modal-Split-Verschiebung: Abgesehen vom Verkehrsmanagement – hier wird der Inselplatz hervorgehoben – sind wirkungsvolle Push-Massnahmen für deutliche Modal-Split-Verschiebungen weg vom MIV aber noch zu wenig vorhanden.

Mit der Erstellung von diversen Veloabstellplätzen oder Velostreifen über die ganze Stadt – teils zu Lasten von einzelnen MIV-Parkplätzen, mit Velostationen an Bahnhöfen und der erfolgreichen Nutzung des Veloverleihsystems, etc. werden Massnahmen geplant und umgesetzt, die eine Modal-Split-Veränderung bewirken.

Die Stadt Bern hat folgende Massnahmen der ersten drei Agglomerationsprogramme (2011-2022), die einen hohen Nutzen für den Fuss- oder Veloverkehr brachten, bereits baulich umgesetzt:

Beiträge aus dem Agglomerationsprogrammen 1 - 3 an folgende Massnahmen:	
Agglo programm	**Massnahme**
AP1	Velostation Bahnhof, Teil 1: Schanzenpost (= PostParc)
AP1	Velostation Bahnhof, Teil 2: Schanzenbrücke
AP1	Velostation Bahnhof, Teil 3: Ausbau Bollwerk
AP1	Velostation Welle 7 (Gesuch eingereicht)
AP1	Veloroute Wankdorf bis Lorrainebrücke
AP1	Thunstrasse, Teil Ostring
AP1	Velokorridor Bern - Köniz; Haltestelle Dubystrasse und Markierung auf restlicher Route
	(Monbijou - Schwarzenburgstrasse)
AP1	Verbesserung B+R-Anlagen Bhf Bern; Ersatz durch Veloparkierung Wendeschlaufe; durch RBS umgesetzt
AP1	Verbesserung B+R-Anlagen Bhf Bern;Anbindepfosten Obere Altstadt
AP1	Veloparkierung in den Quartieren: Bahnhof Wankdorf Stauffacherstrasse
AP2	Eigerplatz
AP2	Viktoriaplatz
AP2	Breitenrainplatz
AP3	Velokorridor Breitenrain - Ostermundigen: Zufahrtsroute Knoten Bolligenstrasse - Schwermenweg
AP3	Velokorridor Bern - Bethlehem - Brünnen: Murtenstrasse 20 - 32, strassenbegleitender Radweg
AP3	Sofortmassnahmen SOMA, Teil 4
AP3	Velokorridor Bern - Bethlehem - Brünnen: Sofortmassnahmen 1. Etappe Signalisation und Markierung
AP3	Velostrassen VHR Bümpliz - Niederwangen und VHR Bethlehem - Brünnen 2. Teil

Tabelle 2: Massnahmen umgesetzt oder im Bau, die Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen erhalten.

Rückblick 10 Jahre. Was wurde erreicht?

Mit der Berichterstattung von 2015 wurde über die Jahre 2013 – 2015 informiert. Zu diesem Zeitpunkt wurde das Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) gestartet und die verwaltungsinternen Vorbereitungsarbeiten zur Velo-Offensive durchgeführt – «zwei strategische Planungsgrundlagen mit hohen Ambitionen, grosser Breitenwirkung und langfristigem Wirkungshorizont. Damit wurde die Basis gelegt für einen Quantensprung im Veloverkehr, aber auch für eine zeitgemässe und nachhaltige Mobilität sowie eine hohe Lebensqualität in Bern» (Auszug Bericht 2015). Die folgenden Bilder zeigen, wie sich die Stadt in diese Richtung verändert hat.

Abbildung 4: Velohauptroute Wankdorf, umgesetzt 2018 (vorher - nachher).

Abbildung 5: Velostreifen Könizstrasse (2015) und Viktoriastrasse (2016).

Abbildung 6: Haltestellenumfahrung Dübystrasse: Velohauptroute Köniz (2019) (vorher - nachher).

Abbildung 7: Eigerplatz (vorher - nachher), realisiert 2017.

Abbildung 8: Sofortmassnahmen Fussverkehr: Platz freispielen Tierpark (2021) und Durchgehendes Trottoir Muristalden/Kollerweg (2022).

Abbildung 9: Veloverleihsystem, Inbetriebnahme 2018 und laufende Umsetzung Veloparkierung in den Quartieren.

Abbildung 10: Veloparkierung Bahnhof, Bau von Velostation PostParc und Erweiterung Schanzenbrücke und Bollwerk und Anbindepfosten Obere Altstadt.

Das Velo ist zum Bestandteil der nachhaltigen Stadtentwicklung Berns geworden und trägt zur Qualität des öffentlichen Raums bei. Diese Zielsetzung wird auf allen Planungsebenen bis hin zu einzelnen Bauprojekten berücksichtigt.

Menschen zu Fuss erfreuen sich an immer mehr Aufenthaltsqualität. Die Wohnbevölkerung ist wieder stark am Wachsen. Es lässt sich besser leben in der Stadt. Die Stadt der kurzen Wege soll immer mehr auch zur Stadt der kurzweiligen Wege werden.

Einige **Highlights** der letzten 10 Jahre:

- Eine grosse **Velo-Offensive** in breit abgestützten, partizipativen Prozessen
- Ein **Masterplan Veloinfrastruktur** als Instrument zur Umsetzung von Massnahmen und dessen Verankerung in den verschiedenen Ämtern
- Ein **Richtplan Fussverkehr**: Basis für die Umsetzung von mehr als 130 Massnahmen
- Analog zum Masterplan Veloinfrastruktur ist ein **Masterplan Fussverkehr** in Bearbeitung
- Diverse **Velohauptrouten,** umgesetzt als Gesamtstrecke oder bereits in Teilbereichen und diverse **Velostrassen** in Wohnquartieren umgesetzt
- Velogegenverkehr in Einbahnstrassen; ständige Verbesserung an Lichtsignalanlagen (Wartebereiche, Velostreifen in der Zufahrt, Vorstart, Rechtsabbiegen bei rot);
- Neue **Velostationen** am Bahnhof, wie Schanzenbrücke (2000), Bollwerk (2001) und deren Erweiterung (2018), Milchgässli (2007), PostParc (2016) und Welle 7 (2023)
- Die **Begegnungszone** etabliert sich als Standard im Quartier, ein menschenfreundliches Temporegime gewinnt auf Hauptverkehrsstrassen an Bedeutung
- Plätze und Pop-Up Aufenthaltsbereiche für mehr Qualität im Strassenraum
- Mehr Sicherheit für den Fussverkehr dank **Mittelinseln**; und fussgängerfreundlichen **Lichtsignalanlagen**; bessere Orientierung mit **Wegweisern** und Informationstafeln
- Erfolgreiches Sofortmassnahmenprogramm (**SOMA)**, welches schnell Verbesserungen auf die Strasse bringt
- **UHR-Massnahmen** zur Erreichung eines hindernisfreien Raumes in der gesamten Stadt

- Ein umfassendes **Veloverleihsystem** mit Stationen in einem Umkreis von ca. 300 m, vergleichbar mit der Dichte von ÖV-Haltestellen, was für die Schweiz einmalig ist
- und eine Vielzahl von **Grossprojekten**, die durch die Fachstelle im Rahmen der Umsetzung **begleitet** werden

Mit all diesen Massnahmen ist die Stadt Bern auf Erfolgskurs. Dies ist erfreulich, zeigt aber auch seine Schwächen. Der Infrastrukturausbau mag der Velonutzung nicht nach. Ein Beispiel: Ein Engpass wird die Veloparkierung am Bahnhof. Es können nicht ausreichend Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Die grossen Veloabstellanlagen Länggasse, Bubenbergplatz 4b und Bollwerk werden erst in den Jahren 2031, 2032 und 2033 realisiert. Bis dahin wird eine wachsende Angebotslücke entstehen, resp. ein noch länger andauernder Zustand mit enger Parkierung.

Der Trend der steigenden Velozahlen in Bern hält auch im ersten Halbjahr 2022 an – so waren in einzelnen Monaten bis zu 30 % mehr Velofahrer:innen unterwegs als im jeweiligen Durchschnitt der Vorjahre. Diese Entwicklung ist erfreulich. Sie bestätigt, dass die zahlreichen Massnahmen, welche im Rahmen der Velo-Offensive bereits umgesetzt wurden, Wirkung zeigen.

Trotz aktuellen Sparmassnahmen – die das Umsetzungstempo in den nächsten Jahren etwas drosseln werden – soll darauf aufgebaut werden, was bisher erreicht wurde.

1.5 Aufgabenfelder der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr

Aufgabenfelder

Die Fachstelle übernimmt Schnittstellenfunktionen und sichert den Knowhow-Transfer in diversen Projekten und Aufgaben innerhalb der Stadt Bern. Dabei findet die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in folgenden Aufgabenfeldern statt:

- **«Strategie»:** Definition und Ausarbeitung von strategischen Projekten als Grundlagen
- **«Massnahmen»**: Förderung in laufenden Projekten
  - Planung von eigenen Projekten in der Fachstelle
  - Begleitung von Projekten, insb. in der Verkehrsplanung, im Tiefbauamt und auch SPA, Stadtgrün, Kanton, ASTRA und auch Private, etc.
- **«Tagesgeschäfte»**: wie Bearbeitung von Bürgeranliegen, politische Anliegen, Begehungen, etc.
- **«Unterstützungsbeiträge»**: Beiträge an Dritte vor allem zur Förderung der Mobilitätskultur und Zugänglichkeit zur nachhaltigen Mobilität

Damit arbeitet die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr auf verschiedenen Ebenen. Neben strategischen Planungen werden aus dem RFFV-Budget kleinere eigene Massnahmen geplant und teils auch mit diesen Mitteln umgesetzt. Grössere Projekte werden über Investitionskredite finanziert, hierbei fallen Personalressourcen, jedoch keine Projektkosten an. Eine Kernaufgabe der Fachstelle ist die Begleitung von Projekten in der Verkehrsplanung, in anderen Ämtern, insbesondere im TAB und auch im Austausch mit Kanton und Bund. Dafür werden vor allem zeitliche Ressourcen benötigt. Im Tagesgeschäft steht die Fachstelle bei Fragen zum Fuss- und Ve-

loverkehr der Bevölkerung, Interessensverbänden und anderen Ämtern beratend zur Verfügung. Sie schreibt Stellungnahmen, unterstützt bei der Prüfung von Baugesuchen, liefert Grundlagen und bearbeitet politische Vorstösse. Die Beratungstätigkeit und fachliche Unterstützung, wie auch die Anzahl Bürgeranfragen im Bereich Velo- und Fussverkehr hat in den vergangenen Jahren deutlich mehr Ressourcen in Anspruch genommen.

Die Publizität, die die Stadt Bern mit der Velooffensive schweizweit und auch international in den letzten Jahren erreicht hat, verlangt auch immer wieder Ressourcen für Vorträge, Berichte und Begehungen. Einerseits orientiert sich die Fachstelle an Best Practice Beispielen aus den nördlichen Veloländern, anderseits gibt es bereits in der Stadt Best Practice, die von der Fachwelt wahrgenommen werden. Dies zeigt, dass die Fachstelle und damit die Stadt Bern mit den Förderzielen auf Kurs ist.

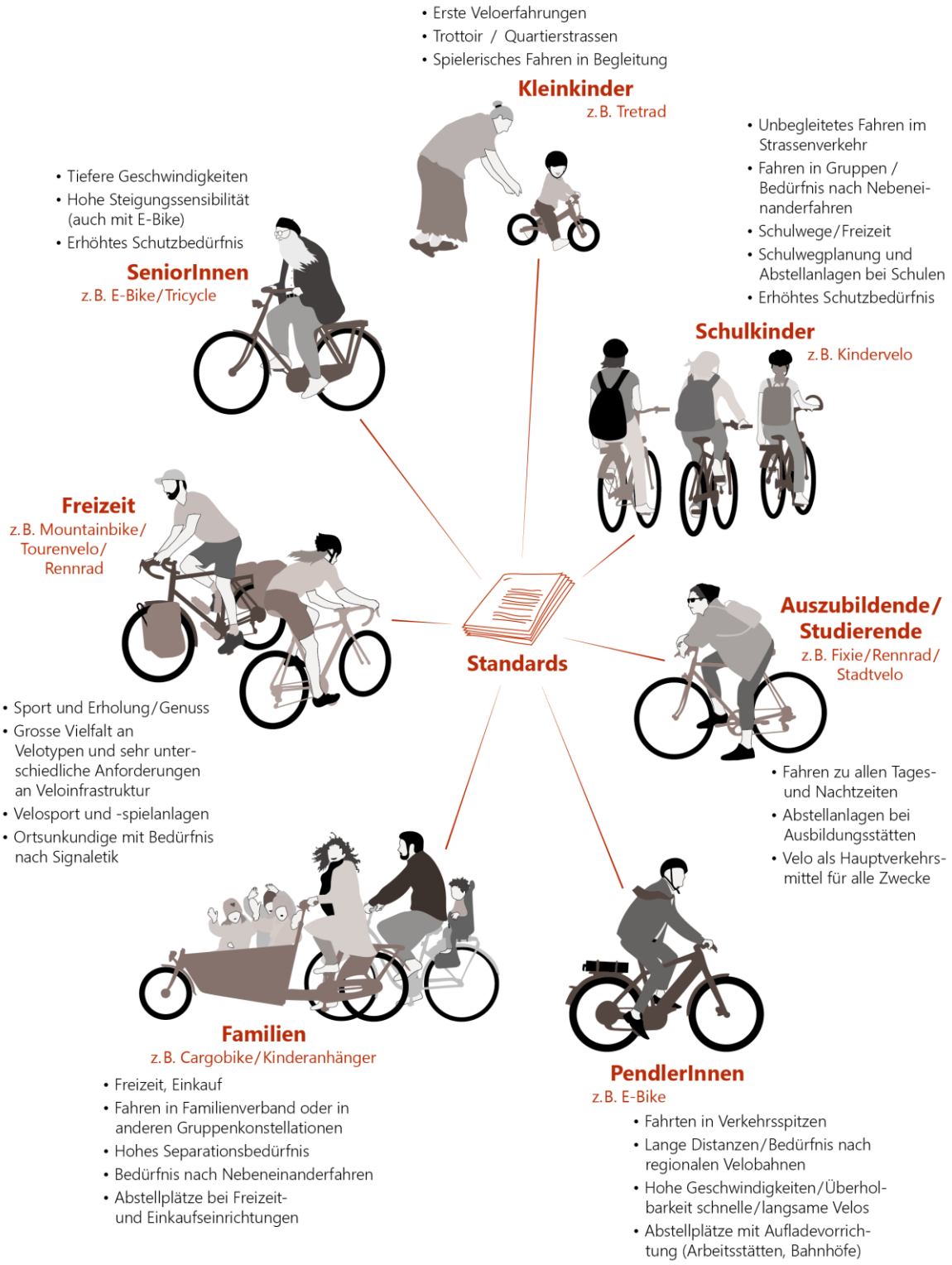

**Abbildung 11: Sicher mit dem Velo von 8 bis 80:
Verschiedenste Ansprüche werden an die Infrastruktur und das Umfeld gestellt.**

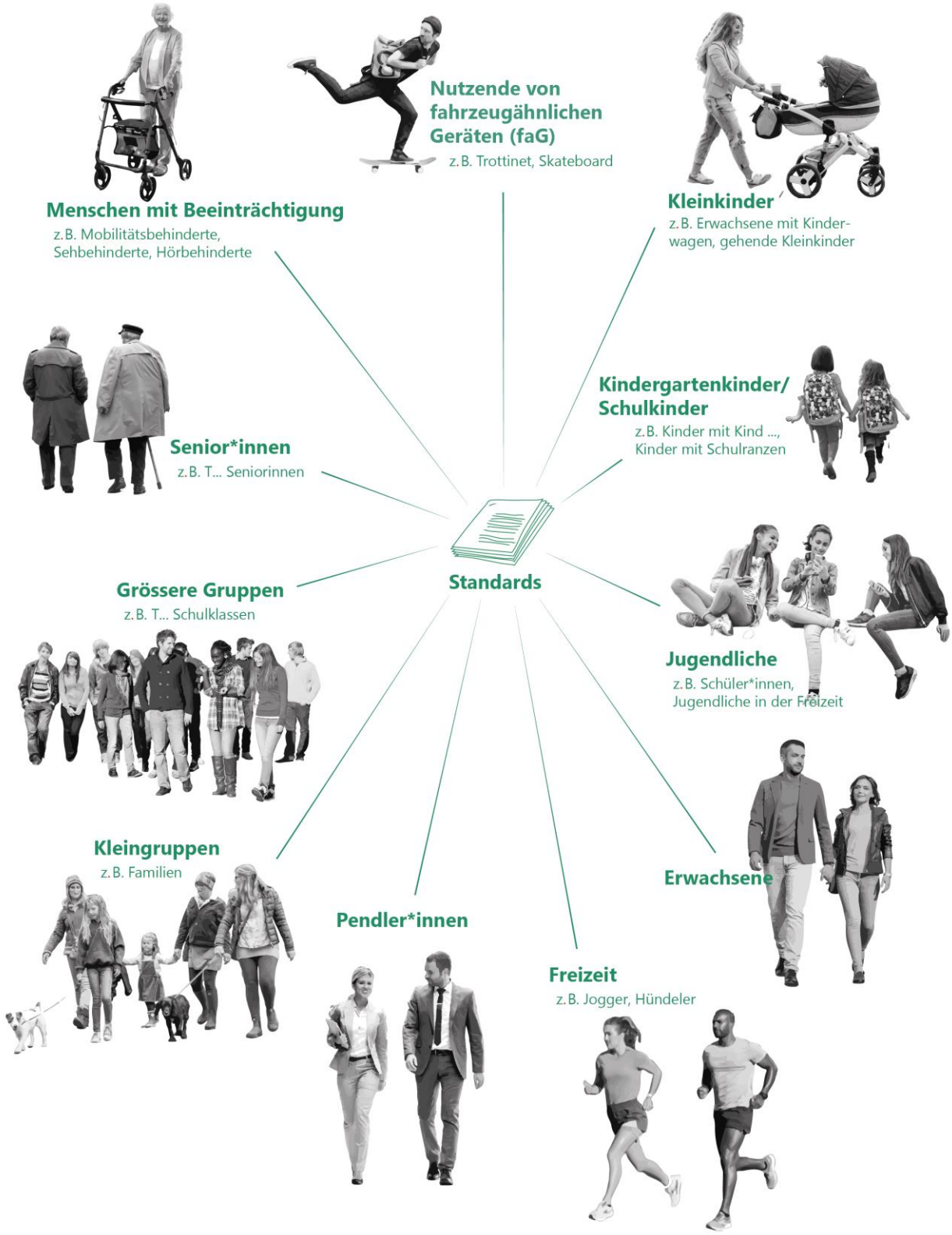

Abbildung 12: Zu Fuss unterwegs von 4 bis 100:
Die Standards berücksichtigen die unterschiedlichen Bedürfnisse.

Mit dem Masterplan Veloinfrastruktur wurden neue Standards definiert. Bern setzt sich hohe Ziele und hat auch schon einiges erreicht. Velofahren ist eine Tätigkeit für alle: Vom Schulkind bis zu lebenserfahrenen Senior:innen. **Sicher mit dem Velo von 8 bis 80.** Hierfür braucht es eine entsprechende Infrastruktur und ein Umdenken in der Bevölkerung für wie viele Menschen die Fahrt mit dem Velo eine Möglichkeit darstellt.

In Zukunft soll auf die Zugänglichkeit zum Velo für alle, die dies möchten, ein grösseres Gewicht gelegt werden. Die Infrastruktur wird nicht nur für bisherige Nutzergruppen verbessert, sondern auch für potenzielle, neue Velofahrende, die sich bisher nicht aufs Velo wagten. Dazu gehört neben mehr Sicherheit auf Velowegen auch die Förderung der Velofahrkompetenz und die kulturelle Einbettung des Velofahrens.

Abbildung 13: Bsp. Kopenhagen 2022: Die Kinder haben wöchentlich eine Stunde Velospiel: Veloförderung von klein auf und Bsp. Kinderveloverleih Tscharnergut.

Neben einer guten Infrastruktur kann / soll / muss der Fuss- und Veloverkehr stärker in den Kontext der Gesundheitsförderung gestellt werden.

Analog zum Masterplan Veloinfrastruktur werden Standards für den Fussverkehr erarbeitet. Sicher sein und sich sicher fühlen, wie auch eine gute Atmosphäre im öffentlichen Raum schaffen. So wird die Stadt der kurzen Wege zur Stadt der kurzweiligen Wege.

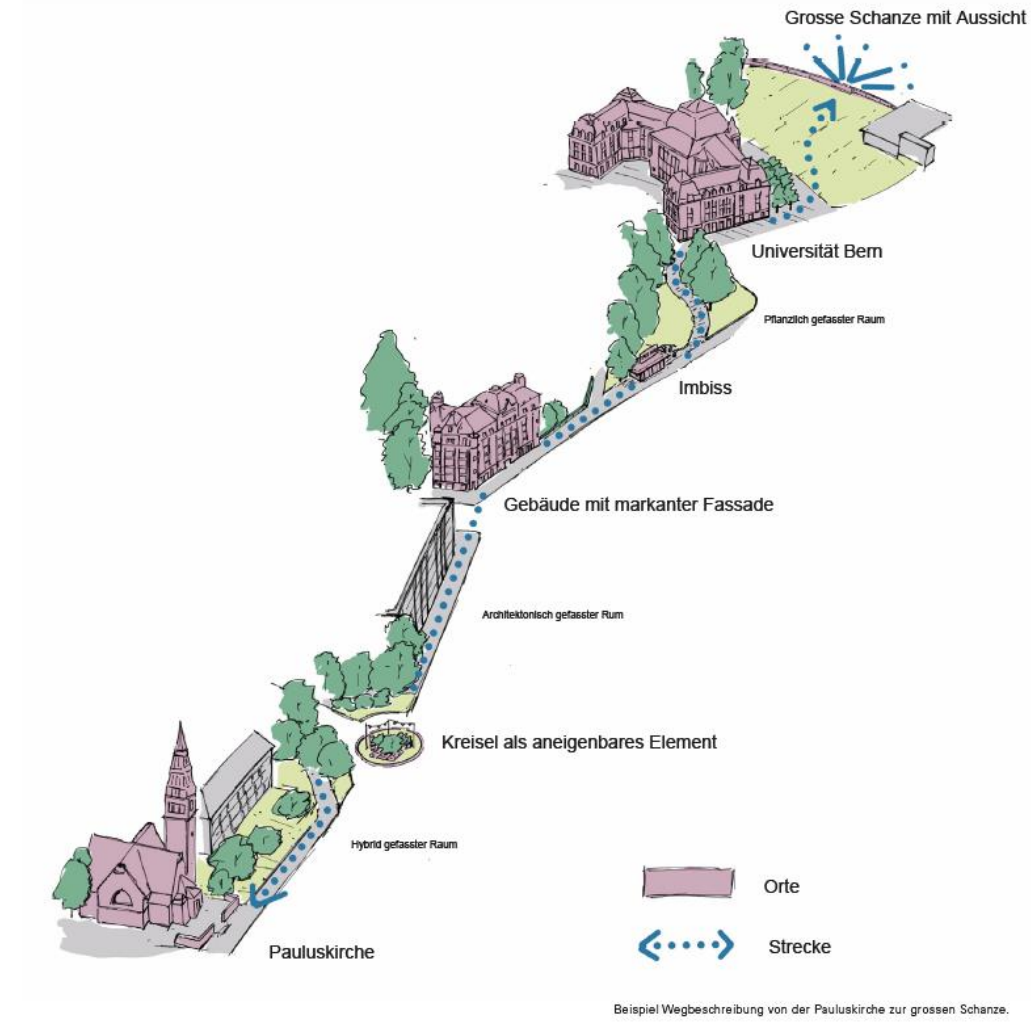

Abbildung 14: Öffentlicher Raum mit Atmosphäre.
Der Weg ist nicht nur eine Strecke von A nach B.

Abbildung 15: Es ist eine Abfolge von Momenten der Wahrnehmung der gehenden Person, die sich zur Strecke zusammenfügen.

Bereits 2018 startete die Stadt mit «Pop-up Bern» gemeinsam mit der Bevölkerung temporäre Massnahmen im Strassenraum, wo die Fachstelle federführend oder begleitend mitgearbeitet hat. Daraus entwickelte sich das Kompetenzzentrum öffentlicher Raum KORA als Anlaufstelle. Partizipation, Teilhabe und Mitgestaltung sind Teil der Planungskultur in der Stadt Bern. Als ständiger Lernprozess werden die Erkenntnisse aus temporären und kurzfristigen Nutzungen gesammelt und in die langfristigen Projekte eingebracht. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ist in engem Austausch mit KORA. Gemeinsam wird eine sozial nachhaltige Gestaltung des öffentlichen Raumes angestrebt.

Abbildung 16: Parklet Zeughausgasse und temporäre Massnahmen am Dammweg, bewirtschaftet durch die Menschen aus dem Quartier (Fotos TAB).

Es geht dabei auch um pragmatische Massnahmen, die schnell und günstig zu erstellen sind, um den öffentlichen Raum zu verändern. Gerade in der Coronazeit und der damit verbundenen Unsicherheiten im Alltag, wuchs die Notwendigkeit, ein Nahumfeld zu schaffen, dass auf verschiedenste Art genutzt werden kann. Die nähere Umgebung gewann an Bedeutung. Ein pragmatischeres Vorgehen mit Ausprobieren und Versuchen peilt auch die Fachstelle an, um Menschen zu gewinnen, die sich mehr zu Fuss und mit dem Velo gerne bewegen.

Damit initiiert, unterstützt und koordiniert die Fachstelle eine breite Palette von Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, wie es im Reglement unter Art. 6 definiert ist. Neben der Aufgabe der Sicherheit gilt es geeignete Projekte und Massnahmen zu definieren. Die Beispiele und Stimmungsbilder zeigen diese Breite des Aufgabenfelds der Fachstelle auf.

2 Berichterstattung 2020 – 2022

2.1 Übergeordnete Projekte

Mit den bereits in der letzten Berichterstattung hervorgehobenen übergeordneten Projekten sind auch im Zeitraum 2020 – 2022 zahlreiche Aufgaben verbunden, die die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr betreffen und beschäftigen. Dies sind:

- das Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2021 inkl. Agglomerationsprogramm der vierten Generation
- das Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK 2016)
- das Stadtprojekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBBs)

Auf das **RGSK 2021, bzw. Agglomerationsprogramm** wurde bereits eingegangen. Es bildet die wichtigsten Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der Stadt ab.

Die Umsetzung des **Stadtentwicklungskonzeptes 2016 (STEK 2016),** das auf einer nachhaltigen, urbanen Mobilität aufbaut, ist unter Mitarbeit der Fachstelle in vollem Gange:

- In der Entwicklung der Chantiergebiete erfolgt eine starke Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt und Stadtgrün (Areale Vierer-/Mittelfeld und Gaswerk, den Chantiers Ausserholligen, Bethlehem West, Korridor Freiburgstrasse, ESP Wankdorf und Korridor A6-Süd)
- Strassenraumprägende Strassen und öffentlicher Raum. Massgebende Arbeiten laufen u.a. im Projekt Umsetzung hindernisfreier Raum (UHR), Inselplatz, dr nöi Breitsch und Tram Bern Ostermundigen.
- Entwicklung von Stadtteilzentren, Quartierzentren, Pop-Ups und Nachbarschaften.

Die Fachstelle stellt in diesen Projekten sicher, dass ein attraktives, öffentliches Fusswegnetz erstellt wird, die arealinterne Erschliessung direkt und zweckmässig erfolgt, die Gelegenheit zur Umsetzung des Veloroutennetzes genützt wird und genügend und gut gelegene Veloabstellplätze gebaut werden.

Ein attraktives, ausreichendes und niederschwelliges Angebot an Veloabstellplätzen beim Bahnhof Bern zu erstellen, ist eine der Zielsetzungen aus dem STEK 2016, um das nachhaltige Verkehrssystem in der Stadt Bern zu stärken. Diese Aufgabe wird die Stadt in den nächsten Jahren vor grosse Herausforderungen stellen.

Im stadtseitigen Projekt **Zukunft Bahnhof Bern (ZBBs)** sind erste Baustellen im öffentlichen Raum installiert und der Fuss- und Veloverkehr ist von ersten Engstellen betroffen. Flächen werden für Baustelleninstallationen benötigt. Aus diesem Grund wird es notwendig weitere Veloabstellplätze zu suchen, verkehrslenkende Massnahmen zu den Velostationen zu erstellen, sowie die 24-h-Gratisparkierung in den Velostationen und neue Regeln für die Bewirtschaftung im Bahnhofumfeld zeitnah einzuführen.

Abbildung 17: Enge Parkierung, starke Überbelegung rund um den Bahnhof – der angestrebte Standard soll Menschen nicht daran hindern, das Velo als Zugang zur Bahn zu nutzen.

2.2 Themenschwerpunkte und finanzielle Übersicht 2020 – 2021

Die bereits in der früheren Berichterstattung definierten Themenschwerpunkte haben sich bewährt und werden beibehalten. Die Jahre 2020 und 2021 sind abgeschlossen und abgerechnet. Über diese Zeitperiode kann aus finanzieller Sicht Rechenschaft abgegeben werden:

Ausgaben Berichterstattung 2020 - 2021 (gerundet)		
Themenschwerpunkte	**2020**	**2021**
1. Strategische Planungsgrundlagen	336'900	277'200
2. Optimierung Fuss- & Veloverkehrsverbindungen	595'400	253'100
3. Veloparkierung	156'000	109'000
4. Verkehrssicherheit	280'300	188'100
5. Dienstleistungen & Fördermassnahmen	312'100	367'100
6. Weiteres zu Fuss- und Veloverkehr	156'500	128'100
Zwischentotal exkl. Personal- und Sachkosten	1'837'200	1'322'600
Personal- und Sachkosten, Umlagen	1'032'800	1'127'400
Gesamttotal Ausgaben	2'870'000	2'450'000
Einlage (+) / Entnahme (-) Spezialfinanzierung	-410'000	3'647
Stand Spezialfinanzierung per 31.12.	2'735	6'382

Tabelle 3: Übersicht Ausgaben 2020 und 2021 (in CHF) nach Themenschwerpunkten mit Personal- und Sachkosten. Unter übrige Sachkosten fallen Anteile für Miete, Informatik etc.

In der Tabelle werden die Ausgaben der Fachstelle verteilt auf die verschiedenen Themenschwerpunkte sowie auf die Personal- und Sachkosten für die Jahre 2020 und 2021 dargestellt sowie die Einlagen in die Spezialfinanzierung ausgewiesen. 2020 konnten rund 400'000 Franken der Spezialfinanzierung entnommen werden. Diese Rückstellung ist per Ende 2021 quasi aufgebraucht.

Die Tätigkeiten der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, die über das RFFV-Budget abgerechnet wurden, verteilen sich prozentual wie folgt auf die Themenschwerpunkte:

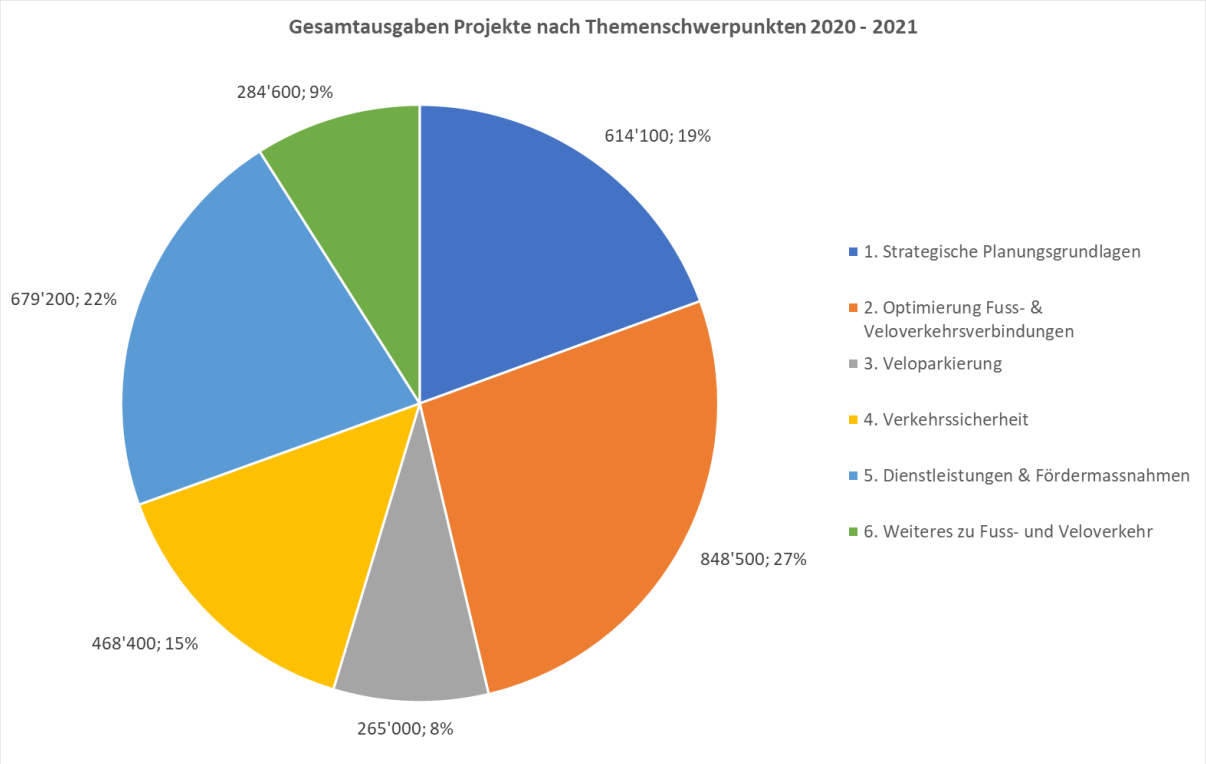

Abbildung 18: Prozentuale Verteilung (exkl. Personal- und Sachkosten) in den Jahren 2020 – 2021 auf die Themenschwerpunkte der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr.

Ein Schwerpunkt der Fachstelle ist, wie in früheren Jahren, das Aufbereiten von strategischen Planungsgrundlagen und das Erstellen von Vorstudien zur Optimierung von Fuss- und Veloverkehrsverbindungen. Der zunehmende Bedarf an Begleitung von diversen Projekten schlägt sich in den wachsenden Personal- und Sachkosten nieder.

Die finanzielle Übersicht bildet nur die Ausgaben der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ab, die über den RFFV-Fonds abgerechnet werden. Zusätzliche Investitionskredite in der Fachstelle, in der Verkehrsplanung betreffen am meisten den Themenschwerpunkt 2 Optimierung Fuss- und Veloverkehr, gefolgt von 4 Verkehrssicherheit und 3 Veloparkierung. Auch die Begleitung beim TAB betreffen vor allem Projekte, die zur Optimierung des Fuss- und Veloverkehrs beitragen.

Der Output der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist um ein wesentliches grösser als die für die Fachstelle gesprochenen jährlichen Mittel:

RFFV-Budget	CHF 2.45 Mio. Projekte und Personal
Investitionskredite Verkehrsplanung:	ca. CHF 1.0 Mio. Projekte
Investitionskredite Tiefbauamt:	ca. CHF 15.0 Mio. Projekte

Darunter fallen folgende Projekte:

Investitionskredite Fachstelle und Verkehrsplanung (Auswahl): Sofortmassnahmen Fuss- und Veloverkehr (SOMA), Fuss- und Veloverkehrsverbindung Steigerhubel – Forsthaus, Schulwegsicherheit konkret, Mischverkehrsflächen, Trottoir Matzenriedstrasse Bereich Chäs und Brot, Fusswegverbindung Rossfeld – Areal Tiefenau, Velomassnahmen Lorrainebrücke, Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen, freies Rechtsabbiegen bei Rot, Umsetzung Velostrassen, Veloabstellplätze in den Quartieren, Veloanbindepfosten, Begegnungszonen, Velohauptroute Bümpliz – Niederwangen.

Investitionskredite TAB (Auswahl): Fuss- und Radweg Ausserholligen, Verbreiterung Uferweg Dählhölzli, Sicherheit Fussgängerstreifen Laubegg-/ Bürglenstrasse, Aufwertung Aareraum Löchligut, Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen, Korrektur Velostreifen Bolligenstrasse Nord, Velomassnahmen Lorrainebrücke, Hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR), Erschliessung Velostation Welle 7, Anschluss Velostation PostParc, Velostation Zugang Länggasse, Neuer Bahnhofzugang Bubenberg, kurzfristige Massnahmen Bären-/ Waisenhausplatz, Umgestaltung Sanierung Helvetiaplatz, Optimierung ÖV-Haltestelle Inselplatz.

2015 hatte die Fachstelle eine Kapazität von 170 Stellenprozenten. Per Ende 2019 standen ihr 590 Stellenprozente zur Verfügung. 2021 waren es 525 Stellenprozente. Ab 2022 wurden mit den städtischen Sparmassnahmen auch in der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr das Budget um 0.14 Mio. Franken gekürzt und unter anderem temporär bewilligte Stellen nicht verlängert. So stehen 2022 der Fachstelle noch 485 Stellenprozente zur Verfügung, was sich auf die Anzahl der Projekte auswirkt.

2.3 Massnahmen und Projekte 2020 – 2022

Die finanzielle Übersicht wurde für die Jahre 2020 und 2021 gemacht. Das Kapitel 2.3 Massnahmen und Projekte 2020 – 2022 zeigt auf, welche Massnahmen in diesen Jahren seit der letzten Berichterstattung bearbeitet wurden und wo sie bezüglich Zielerreichung im Herbst 2022 stehen.

2022 kam erstmals ein tieferes Budget zur Anwendung. Die Ausgaben dürfen sich nur noch auf 2.31 Mio. Franken belaufen (vgl. Entwicklung Budget in Grafik Tabelle 1).

Budget aufgrund Sparmassnahmen (Zahlen in Mio. Franken)

Jahre (2020 und 2021 abgerechnet)	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
RFFV-Budget gemäss Reglement	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45
finanziert aus Abbau Spezialfinanzierung und Prix Velo Infrastruktur 2020	+ 0.42				
2021: beschlossene Sparmassnahmen			-0.14	- 0.14	- 0.09
Bedarf effektiv (2020) / aktuelle Budget für 2021 und Folgejahre	**2.87**	**2.45**	**2.31**	**2.31**	**2.36**

Prioritäre Massnahmen und Projekte 2020 – 2022

Die Massnahmen, die zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs geplant werden, orientieren sich an folgenden Zielen:

Ziele

[1] Ziel der Förderungsmassnahmen ist die Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt auf den Fuss- und Veloverkehr in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr.
Die Stadt Bern ergreift die erforderlichen Massnahmen, um den Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Bern bis 2030 zu verdoppeln und den Anteil des Fussverkehrs an den von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen auf mindestens 37 Prozent zu erhalten.

[2] Insbesondere investiert die Gemeinde in Massnahmen zum Aufbau und zur Vervollständigung eines Netzes von attraktiven, durchgehenden, sicheren sowie direkten Fuss- und Veloverbindungen im gesamten Stadtgebiet und zur Bereitstellung von genügend und attraktiven öffentlichen Veloabstellplätzen.

[3] Die Quartiere sind durch Fusswege und Veloverbindungen intern zu erschliessen und untereinander zu verbinden.

Abbildung 19: Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV), Art. 2, Abs. 1 – 3.

In der Berichterstattung 2017 – 2019 wurden für den Zeitraum 2020 – 2022 prioritäre Massnahmen definiert, die umgesetzt werden müssen, damit die RFFV-Förderziele erreicht werden können.

Die folgenden Tabellen, gegliedert nach den bekannte Themenschwerpunkten, geben einen Überblick über diese prioritären Massnahmen der letzten Berichterstattung (*violette, kursive Schrift*) und auch über die weiteren grösseren Massnahmen, die in der laufenden Periode von der Fachstelle federführend bearbeitet wurden. Hierzu wurde eine Zielüberprüfung vorgenommen.

Dargestellt sind Massnahmen und Projekte, die über das RFFV-Budget oder über Investitionskredite finanziert wurden. Ebenfalls aufgeführt sind die wichtigsten Projekte, die von der Fachstelle begleitet wurden und somit vor allem Personalressourcen benötigten.

Themenschwerpunkt 1: Strategische Planungsgrundlagen			
F/V[6]	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2022 Bemerkungen**
F	***Richtplan Fussverkehr***	• Genehmigung durch Kanton	Ziel erreicht Der Richtplan Fussverkehr wurde am 18. November 2020 vom Amt für Gemeinden und Raumordnung genehmigt.
		• Planungsgrundlage aus Richtplan Fussverkehrs: ***Massnahme 00.3 Fusswegkonzept Aareraum***	Ziel erreicht Bericht wurde 2021 fertiggestellt.
		• ***Masterplan Fussverkehr***	Auf Zielkurs Gesamtentwurf liegt vor, der Masterplan wird per Anfang 2023 zuhanden Mitwirkung verabschiedet. Ursprünglicher Terminplan konnte wegen knappen finanziellen Ressourcen nicht eingehalten werden.
V	***Partizipation Velo-Offensive***	• *Partizipationsprozess Velo-Offensive*	Ziel erreicht 2021/22: Durchführung von Mittagstischen und Workshops (analog und online) zu ausgewählten Themen zur Velo- und Fussverkehrsförderung. wie Erkennbarkeit, Knoten, E-Trottinett und Helm-Tragen.
V	**Masterplan Veloinfrastruktur**	• ***Weiterentwicklung Masterplan Veloinfrastruktur*** Weitere Themen wie Parkierung, LSA, Kunstbauten, Baustellen etc. werden in einer 2. Phase im Masterplan Veloverkehr entwickelt.	Auf Zielkurs Entwurf neue Inhalte liegt vor. 2022 werden die bestehenden Inhalte aktualisiert. Die Vernehmlassung ist 2023 geplant. Ursprünglicher Terminplan konnte wegen knappen finanziellen Ressourcen nicht eingehalten werden.
V	**Weitere Projekte**	• Prix Velostädte 2021/2022	Schlussberichte liegen vor.
F/V		• Monitoring Fuss- und Veloverkehr	Daueraufgabe. Ausbau[7] geplant (siehe auch 5)

Tabelle 4: Themenschwerpunkt 1 – Strategische Planungsgrundlagen mit prioritären Projekten 2020 – 2022.

Mit dem **Fusswegkonzept Aareraum,** eine Folgearbeit aus dem Richtplan Fussverkehr, wurden gut 20 Massnahmen festgelegt, die die Aare in Bern besser erreichbar machen. Die Wege wurden in drei Themenbereiche eingeteilt: Aarezugänge, Uferwege und Aarequerungen. Das Konzept beurteilt jede einzelne Massnahme. Grob geprüfte Umsetzungsmöglichkeiten zeigen den Umfang des Eingriffs; dem gegenüber steht das Potenzial der Massnahme. Eine anschauliche Grafik visualisiert das Kosten-Nutzen-Verhältnis und erleichtert die Priorisierung. Die Grundlage für die Weiterbearbeitung liegt somit vor. Im nächsten Schritt sind Machbarkeitsprüfungen einzelner Massnahmen notwendig. Aus finanziellen und personellen Gründen werden diese jedoch aktuell nicht weiterbearbeitet (vgl. Kap 3.3).

Für den Veloverkehr wurden mit dem **Masterplan Veloinfrastruktur** städtische Standards erstellt. Vom definierten Routennetz (100 km Velohauptrouten; 90 km Velorouten) sind seit 2016, dem Start der Velo-Offensive, per Ende 2022 rund 23 % umgesetzt. Dies entspricht rund 6 km

[6] Massnahme kommt der Förderung des Fussverkehrs (F), des Fuss- und Veloverkehrs (F/V) oder des Veloverkehrs (V) zugute (analog bei allen Themenschwerpunkten); Wenn zusätzlich eine Zahl steht, wurden die Massnahmen auf den entsprechenden Themenschwerpunkten aufgeteilt.

[7] Ausbau über Investitionskredit. Unterhalt über RFFV.

in einem Jahr. Umgesetzt werden konnten 2020 – 2022 Verbesserungen auf der Strecke Bollwerk – Lorrainebrücke, Velostrassen, Sofortmassnahmen und Velohauptroutenabschnitte im Rahmen von Drittprojekten (Bsp. Radweg Murtenstrasse, Anschluss Forsthaus).

Analog zum Masterplan Veloinfrastruktur werden die breiten Facetten des Zu-Fuss-Gehens in einem **Masterplan Fussverkehr** ausgeleuchtet und konkrete Standards für die Umsetzung von qualitativ hochwertigen Fussverkehrsinfrastrukturen festgelegt. Indem strategische Ziele auf die Projektebene gebracht werden, wird die Fussverkehrsförderung konkret.

Themenschwerpunkt 2: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2022 Bemerkungen**
F	***Umsetzung Richtplan Fussverkehr; Konzepte und Vorstudien***	• *Folgearbeiten aus dem Richtplan Fussverkehr: Erstellen von erforderlichen Konzepten und Vorstudien*	Ziel teilweise erfüllt Mehrere Massnahmen haben sich verzögert aufgrund fehlender Ressourcen in der VP und beim TAB.
		• *2.10 Verbesserung der Fussweg-verbindung hintere Länggasse-Bremgartenwald*	Auf Zielkurs Baueingabe ist erfolgt. Bewilligung noch ausstehend.
		• *4.3 Bau fehlendes Trottoir Zollgasse*[8]	Ziel noch nicht erfüllt Vorstudie gestartet. Weiterbearbeitung *on hold.*
		• *4.8 Verbesserung der Fussverkehrssicherheit Melchenbühlweg*[9]	Ziel teilweise erfüllt Vorstudie abgeschlossen. Weiterbearbeitung *on hold.*
		• *4.12: Neue Fusswegverbindung Schönbergrain-Bitziusstrasse*	Ziel noch nicht erfüllt Die Bearbeitung konnte nicht wie geplant gestartet werden.
		• *6.2 Attraktivierung der Fussweg-verbindung Fellergut-Station Bümpliz Nord-Fellerstrasse-Tscharnergut*	Ziel teilweise erfüllt Projekt Erweiterung und Attraktivierung PU Bümpliz Nord gut auf Kurs. Das Bauprojekt wird bis Ende 2022 erstellt. Projekt für die weitere Strecke Weidmannstrasse bis Heim & Hobby wurde aus Spargründen noch nicht gestartet.
		• *6.6, 6.7, 6.8.: Wanderwege Stadtteil VI (Konzept für diverse Massnahmen);*	Ziel nicht erfüllt Projekt wurde aus Spargründen nicht gestartet.
		• *6.16 Neue Fuss-/Veloverbindung ab Bahnhöheweg-Bethlehemstrasse-S-Bahnstation Europaplatz SBB (zur Verbesserung der Schulwegsicherheit)*	Ziel teilweise erfüllt Vorstudie wurde gestartet und ist noch in Bearbeitung.
		• *6.30 Neue Fuss-/Veloverbindung Freiburgstrasse-Lagerhausweg/Wangenstrasse (Vorstudie in Zusammenhang mit Bern Bümpliz Süd – Abstellanlagen).*	Ziel teilweise erfüllt Vorstudie wurde erstellt. Aufgrund des Bauentscheids für die Abstellanlagen der SBB, können nun keine Synergien genutzt werden. Das Projekt ist deshalb sistiert.
F	***Umsetzung Richtplan Fussverkehr; Begleitung diverser Projekte***	***Begleitung** von diversen Projekten nach Übergabe ans TAB; Begleitung innerhalb der VP*	Ziel teilweise erfüllt Projekte zum Teil verzögert.
		• *00.1 Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse*	Ziel nicht erfüllt Projekt ist aktuell sistiert.

[8] Finanzierung über Investitionskredit.

[9] Finanzierung über Investitionskredit.

Themenschwerpunkt 2: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2022 Bemerkungen**
F	***Umsetzung Richtplan Fussverkehr; Begleitung diverser Projekte***	• *1.1 Attraktivierung Innenstadt; Fussgängerfreundliche Innenstadt (Schlüsselmassnahme 1.1 RP FV):* *Gestaltung Amtshausgasse / Kochergasse;* *Gestaltung Postgasse,* *Gestaltung Schützenmatte;* *Gestaltung Zeughausgasse;* *Gestaltung Hodlerstrasse.*	Ziel teilweise erfüllt Aus Ressourcengründen wurden mehrere Projekte nicht zielführend weiterbearbeitet (Lead VP). Im Rahmen des 5. Agglomerationsprogramms droht eine Verschiebung in den C-Horizont.
		• *2.4 Fusswegerschliessung Sportanlagen Länggasse;*	Auf Zielkurs Für das Projekt liegt seit Mitte 2022 die Baubewilligung vor. Die Ausführungsplanung wird nun gestartet.
		• *3.1 Durchwegung Gaswerkareal*	Auf Zielkurs Die Anforderungen sind in den städtebaulichen Ideenwettbewerb eingeflossen. Auf Basis des Siegerprojektes «Downtown Gastown» wird ein Rahmenplan und ein Mobilitätskonzept erstellt.
		• *4.1 Umgestaltung Helvetiaplatz*	Ziel teilweise erfüllt Die Umgestaltung des Helvetiaplatz ist sistiert. Die temporäre Teilaufwertung ist für 2023 vorgesehen.
		• *4.11 Uferwegverbreiterung im Bereich der russischen Botschaft (im Rahmen des Wasserbauplans Aare Elfenau; Federführung Kanton)*	Ziel teilweise erfüllt Vorprüfung Wasserbauplan vom Kanton durchgeführt. Im Bereich der russischen Botschaft ist keine Verbreiterung vorgesehen.
		• *5.4 Verbesserung der Fussverkehrssicherheit am Viktoriarain*	Ziel erreicht Massnahmen umgesetzt
		• *6.1 Fuss- und Velounterführung Ausserholligen und Verbindung bis Murtenstrasse*	Ziel teilweise erfüllt Machbarkeitsprüfung läuft. Aktuelle Suche nach Ersatzstandorten für Naturräume und Prüfung Machbarkeit Wegführung.
		• *Fuss- und Veloverbindungen im **Umfeld des ESP Ausserholligen;** im Zusammenhang mit Erschliessung Campus und Passerelle Steigerhubel (2020 - 2023) und Entwicklung diverser Areale (Massnahmen 3.2; 3.3, 3.4, 6.14, 6.15).*	Auf Zielkurs Projektbegleitung erfolgt Massnahmen in Bearbeitung
F/V	***Zukunft Bahnhof Bern***	• *Begleitung ZBB*	Auf Zielkurs Projektbegleitung
F/V	***GTO***	• *Begleitung GTO*	Ziel nicht erfüllt Der Gesamtumbau Thunplatz – Burgernziel wurde zurückgestellt. Der nächste Schritt ist eine verkehrliche Gesamtbetrachtung und die Projektierung von dringlichen Massnahmen im Umfeld der neuen Überbauung Burgernziel.
F/V	***Passerelle Steigerhubel***	• *Wettbewerbsbegleitung bei Passerelle Steigerhubel.*	Ziel erreicht Projektbegleitung sichergestellt.

Themenschwerpunkt 2: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2022 Bemerkungen**
F/V	***LSA-Optimierung***	• *Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr*	Auf Zielkurs Taskforce und Optimierung Bedarfsanlagen. Bedarfsanlagen werden innerhalb der Projekte umgesetzt.
F/V	***Einführung freies Rechtsabbiegen für Velos bei Rot***[10]	• *Etappenweise Umsetzung*	Auf Zielkurs 1. Etappe Sommer 2022 abgeschlossen, weitere Umsetzung in Rahmen von Sanierung LSA.
F/V	***Kleinmassnahmen***	• **Kleinmassnahmen** zur Optimierung des Fuss- und Veloverkehrs.	Auf Zielkurs Laufende Planung und Umsetzung von Kleinstmassnahmen
F/V	**Fuss- und Radweg Bottigenstrasse**[11]	• 6.10 Fuss- und Radweg Bottigenstrasse	Neu Konzeptionelle Studie erstellt. Etappenweise werden konkrete Vorstudien ausgelöst und weiterprojektiert. 1. Etappe Vorstudie Trottoir Matzenriedstrasse; 2. Etappe Riedbach Umgesetzt SOMAs Temporeduktionen Bern-West
V	**Velohauptrouten:** ***Velostrassen***[12]	• **Velostrassen** in allen Stadtteilen	Auf Zielkurs 4 von 7 geplanten Velostrassen wurden realisiert. Die 3 restlichen werden voraussichtlich ebenfalls noch 2022 umgesetzt.
V	**Velohauptrouten:** ***Strecken und Knoten***[13]	Optimierung diverser **Strecken und Knoten** auf dem Veloroutennetz:	Auf Zielkurs, wenn auch etwas verlangsamt
		• *VHR Bümpliz-Niederwangen (Schlossstrasse, Veloverbindungen im Bereich Anschluss Bümpliz)*	Ziel teilweise erfüllt Vorstudie über ganzen Perimeter liegt vor. SOMA Morgenstrasse Ausführung 2023 vorgesehen. Im Bereich Schlossstrasse, Bahnhöheweg und Knoten Bümpliz Unterführung stehen Vertiefungsarbeiten an.
		• *VHR Kirchenfeld-Muri (Jungfrau-Marien-/Muristrasse)* [14]	Ziel teilweise erfüllt Velostreifen Muristrasse auf Zielkurs Jungfrau-/Marienstrasse T30 umgesetzt. Velostreifen inkl. Parkplatzabbau erst ca 2024.
		• *Engestrasse*	Ziel noch nicht erfüllt Die Prüfung der Integration Velohauptroutenstandards auf der Engestrasse im Projekt Viererfeld noch nicht abgeschlossen.
		• *Murtenstrasse inkl. Forsthaus*	Auf Zielkurs Sofortmassnahmen am Forsthaus mit Belagssanierung ASTRA umgesetzt. Murtenstrasse: Verbreiterung Velostreifen erfolgt mit Projekt Inselplatz 2023/24
		• Signalisation Velohauptrouten	Auf Zielkurs Planung ist abgeschlossen. Projektierungskredit und Umsetzung per 2023.

[10] Finanzierung über Investitionskredit.
[11] Finanzierung über Investitionskredit.
[12] Finanzierung über Investitionskredit.
[13] Finanzierung über Investitionskredit.
[14] Finanzierung über Investitionskredit.

Themenschwerpunkt 2: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2022 Bemerkungen**
V	**Velohauptrouten:** ***Verbesserung bestehender VHR***	• *Verbesserung bestehende VHR Bahnhof-Bollwerk-Lorrainebrücke*	Auf Zielkurs und teilweise verzögert Bollwerk-Bahnhof Gesamtkonzept 2020 - 2030 1) Strassenraum für Projektwettbewerb SBB definiert 2) SOMA Bollwerk. Ausführung Frühling 2023 geplant 3) SOMA Schauplatzgasse. Publikation Herbst 2022 geplant 4) Veloführung Bahnhof; konzeptionell: in Erarbeitung
		• *inkl. Lorrainebrücke 3. Etappe.*	Auf Zielkurs und teilweise verzögert SOMA Bollwerk – Lorrainebrücke erfolgreich umgesetzt 2021 SOMA Lorrainebrücke stadteinwärts in Projektierung Radweg Brücke und Umbau Knoten Du Nord on hold
V	**Velohauptrouten:** ***Begleitung diverser Projekte***	Begleitung von Grossprojekten, die Strecken und Knoten des Masterplans Veloinfrastruktur beinhalten.	Auf Zielkurs, wenn auch etwas verlangsamt
		• *VHR Bern-Bethlehem-Brünnen*	Auf Zielkurs Im Sommer 2022 wurde der Ausführungskredit im SR bewilligt
		• *VHR Rosengarten-Ostermundigen (Rosengarten-Viktoriaplatz)*	Auf Zielkurs
		• *Inselplatz*	Auf Zielkurs
		• *Guisanplatz*	Auf Zielkurs
		• *BGK Seftigenstrasse*	Auf Zielkurs
		• *Freiburgstrasse*	Ziel teilweise erfüllt Projektbegleitung sichergestellt. Kanton überarbeitet Projekt mit T30.
		• *BGK Kirchenfeld-/Eigerstrasse*	Ziel noch nicht erfüllt SOMA Kirchenfeldstrasse umgesetzt. BGK on hold
		• *BGK Länggassstrasse*	Ziel teilweise erfüllt Umsetzung Velostreifen bis 2023 Tempo 30 noch im Verfahren. BGK sistiert.
		• Neue Langsamverbindung Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg	Fachliche Begleitung von Projekt ASTRA ist auf Kurs

Tabelle 5: Themenschwerpunkt 2 – Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen mit prioritären Projekten 2020 – 2022.

Unter dem Themenschwerpunkt Optimierung Fuss- und Veloverbindungen wurden zahlreiche Massnahmen in der Fachstelle bearbeitet und auch beim TAB begleitet.

Abbildung 20: Siegerprojekt «Scursun» von Fürst Laffranchi Bauingenieure, Quelle competitions.espazium.

Mehrere Massnahmen betreffen den **Raum ESP Ausserholligen,** der sich in den kommenden Jahren zu einem pulsierenden neuen Quartier entwickeln wird. Mit der neuen Unterführung zum Campus wird das Quartier geöffnet und neue Wegverbindungen machen es durchlässiger. Veloabstellplätze in der neuen Haltestelle Stöckacker und im gesamten nördlichen Umfeld wurden geplant. Im Rahmen eines Studienauftrags wurde das EWB-Areal entwickelt und die Fachstelle hatte Einsitz im Beurteilungsgremium der neuen Fuss- und Velopasserelle Steigerhubel, die die Stadtquartiere Weyermannshaus Ost und Steigerhubel verbinden wird.

Beim Veloroutennetz konnte der Radweg Murtenstrasse gebaut, die Verkehrssicherheit für Velos auf dem Abschnitt Bollwerk-/ Lorrainebrücke stark verbessert werden und mehrere Sofortmassnahmen umgesetzt werden. 2022 konnten drei weitere **Velostrassen** umgesetzt werden. Auf der Waldmannstrasse (Tscharnergut), der Fabrikstrasse (Länggasse) und der Seminarstrasse (Kirchenfeld) geniessen die Velofahrer:innen Vortritt gegenüber den einmündenden Strassen.

Abbildung 21: Radweg Murtenstrasse, Haltestellenumfahrung Kursaal, Velostreifen Papiermühlestrasse.

Für die Attraktivierung und Erweiterung der PU Bümpliz Nord konnte bis Ende 2022 das Bauprojekt erstellt werden. Die Unterführung wird stark verbreitert, erhält mehr lichte Höhe und sieht unter anderem einen Veloraum für Cargobikes und Veloanhänger vor. Die Realisierung ist ab Sommer 2024 geplant.

Themenschwerpunkt 3: Veloparkierung			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2022 Bemerkungen**
V	***Veloparkierung Bahnhof***	• ***Bewirtschaftung und Zutrittsregelungen***	Auf Zielkurs Bewirtschaftungskonzept Bahnhof erstellt: Pilot Tarif und Parkzeitbegrenzung festgelegt. Prüfung Zutrittsysteme gemacht.
		• ***Betriebsmodell Velostationen***	Auf Zielkurs Prüfung Betriebsmodelle läuft.
		• Organisation Veloparkierung Bahnhof Bern 2022 – 2035: Information SR über den Stand der Veloparkierung	Information an SR im Rahmen der nächsten Kreditanträge.
		• Umsetzung Velostation Welle 7 (660 Veloabstellplätze)	Bevölkerung hat im November 2022 dem Projekt zugestimmt; Umsetzung Frühling 2023.
		• Velostation im Ersatzneubau Bollwerk 2 - 8 Velo	Projektbegleitung erfolgt.
		• Velostation Länggasse	Projektbegleitung erfolgt.
		• Machbarkeitsstudie zu Velostation Bubenbergplatz 4b	Projektbegleitung erfolgt.
		• Aufwertung Velostation PostParc	Projektbegleitung erfolgt.
		• Prüfung Velostation Gleisfeld	Studie abgeschlossen. Gleisfeld eignet sich nicht. Wird nicht weiterverfolgt.
V	***Veloparkierung allgemein***	• ***Kleinmassnahmen Veloparkierung*** Veloparkierung in den Quartieren[15]	Ziel erreicht Daueraufgabe
		• *Fachliche Begleitung von Ausbau Veloparkierung bei* ***Arealentwicklungen, Schulhausneu- und -umbauten und Sanierung Freibäder***	Auf Zielkurs Leitfaden für Veloparkierung in Arealen für Wohnen in Erarbeitung Richtwerte Veloparkierung bei Schulhäusern erstellt.
		• Untere Altstadt: UNESCO-verträgliche Anbindepfosten[16]	Auf Zielkurs Pilot erfolgreich. Umsetzung 1. Paket kurz vor Realisierung.

Tabelle 6: Themenschwerpunkt 3 – Veloparkierung mit prioritären Projekten 2020 – 2022.

Die Fachstelle begleitet die Projekte für die neue **Velostationen** rund um den Bahnhof Bern: Welle 7, Zugang Länggasse, Bollwerk und Bubenbergplatz 4b. Mit der Velostation in der Welle 7 werden im Frühling 2023 660 neue Veloabstellplätze erstellt. Mit den drei weiteren Velostationen kann ab ca. 2031 bis 2033 das Angebot in Velostationen um rund 4'100 - 5'600 Veloabstellplätze erhöht werden.

Für die **Veloparkierung** in **Stadterweiterungsgebieten** und **Arealentwicklungen** wurde von der Fachstelle ein **Leitfaden** entwickelt, der Grundeigentümer:innen in der frühen Projektierungsphasen unterstützen soll, ausreichend und qualitativ gut situierte Veloabstellplätze in ihren Anlagen zu planen. Der Leitfaden befindet sich aktuell in der stadtinternen Vernehmlassung.

[15] Finanzierung über Investitionskredit.

[16] Finanzierung über Investitionskredit.

Themenschwerpunkt 4: Verkehrssicherheit			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2022 Bemerkungen**
F	***Mischverkehrsflächen***[17]	• Umsetzung Massnahmen **Mischverkehrsflächen** Vorstudien und Projektbegleitungen TAB	Ziel teilweise erfüllt Studie Mischverkehrsflächen ist abgeschlossen; gewisse Massnahmen zur Separierung von Fuss- und Veloverkehr umgesetzt.
F/V	***SOMA** Sofortmassnahmen Fuss- und Veloverkehr*[18]	• Sofortmassnahmen[19] zur Erhöhung der Sicherheit erstellen (mittels Markierung, Signalisation, Pfosten).	Ziel erreicht Daueraufgabe Mit den SOMA konnten eine Vielzahl von kleinen Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs umgesetzt werden.
F/V	Weitere Massnahmen	• Kleinaufträge Verkehrssicherheit • Kampagnen Verkehrssicherheit (BfU-Kampagnen) • Bahnhofplatz: Countdown-Timer Lichtsignalanlage[20]	Daueraufgabe Daueraufgabe Projekt erfolgreich abgeschlossen-
F/V	**Tramdepot Burgernziel**	• Verkehrsmassnahmen[21]	Vorstudie abgeschlossen, nächster Schritt Projektierungskredit SR 2023.

Tabelle 7: Themenschwerpunkt 4 – Verkehrssicherheit mit prioritären Projekten 2020 – 2022.

Unter Kleinaufträge zur Verkehrssicherheit wurden jeweils kleinere Massnahmen insbesondere für den Veloverkehr umgesetzt. Mit dem Investitionskredit **SOMA** (Sofortmassnahmen für den Fuss- und Verkehr) steht der Fachstelle ein höheres Budget zur Verfügung, um schnell und pragmatisch kleine Massnahmen im Strassenraum umzusetzen. Seit 2020 umgesetzt werden konnten die sichere Querung Tierpark Dählhölzli vom Streichelzoo zum Restaurant, Fussgängerstreifen Aegerten- und Amietstrasse, Verbreiterung Velostreifen Muristrasse, sichere Velozufahrt LSA Schosshaldenstrasse und Fussgängersicherheit Wohlenstrasse.

Dank der Verteilung über das gesamte Gebiet in der Stadt profitieren alle davon. Das SOMA-Programm hat sich zu einer Daueraufgabe entwickelt.

[17] Finanzierung über Investitionskredit.
[18] Finanzierung über Investitionskredit.
[19] Finanzierung über Investitionskredit.
[20] Finanzierung über Investitionskredit.
[21] Finanzierung über Investitionskredit.

Themenschwerpunkt 5: Dienstleistungen & Fördermassnahmen			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2022 Bemerkungen**
V	***Weiterentwicklung Veloverleihsystem***[22]	• Netzlücken schliessen und Weiterentwicklung des Systems nach 2023.	Ziel erreicht Betrieb wird unter den gleichen Bedingungen um 2 Jahre verlängert werden. Neuausschreibung folgt per 2026. Bewilligungsverfahren E-Trottinett durchgeführt.
F/V	*Velo- und Flanierkultur*	• *Unterstützungsbeitrag Netzwerk Quartierzeit 2020.2022* • Veloförderung Kinder und Jugendliche	Ziel erreicht Mandat in dieser Form endet 2022 Ziel erreicht Verschiedene Projekte in Erarbeitung. Veloverleih, Befahrungen, Einbezug Schulleitungen.
V	*Velo-Kampagne*	• *Umsetzung Velo-Kampagne bis 2021*	Ziel erreicht
V	*Sportförderung*	• *Workshops, Velo Skills Tour*	Ziel erreicht
F	*Aufbau **Fussverkehrszählstellen***[23]	• Konzept und Inbetriebnahme Fussverkehrszählstellennetz	Ziel teilweise erfüllt Die Arbeiten zum Ausbau der Zählstellen läuft. Terminlicher Verzug.
V	*Ausbau **Velozählsystem***[24]	• *Konzept und Umsetzung Ausbau Velozählsystem*	Ziel teilweise erfüllt Die Arbeiten zum Ausbau der Zählstellen läuft. Terminlicher Verzug.
V	Weiteres	• Unterhalt Velozählstellen	Daueraufgabe

Tabelle 8: Themenschwerpunkt 5 Dienstleistung & Fördermassnahmen mit prioritären Projekten 2020 – 2022.

Das **Veloverleihsystem** «Velo Bern» ist in der Stadt und in den umliegenden Gemeinden präsent. Per Ende 2021 standen insgesamt 211 Ausleihstationen und 1'600 Velos zur Verfügung. Das Netz besteht aktuell aus der Stadt und Köniz, Ostermundigen, Gümligen und Zollikofen. Stark gefragt sind die E-Bikes. In der Stadt Bern wurden 2021 rund 80 % der Fahrten mit E-Bikes gemacht. 2020 wurde ein Bewilligungsverfahren für ein **E-Trottinett-Verleihsystem** durchgeführt. Das E-Trottinett-Verleihsystem ist kein städtisches Angebot. Die Stadt hat aber in Anbetracht der knappen Platzverhältnisse im öffentlichen Raum grosses Interesse, dass jegliche Sharing-Angebote funktionstüchtig sind und hat deshalb Auflagen in Bezug auf diese Anliegen gestellt.

[22] Finanzierung über Investitionskredit und Honorar VP.

[23] Finanzierung über Investitionskredit.

[24] Finanzierung über Investitionskredit.

Themenschwerpunkt 6: Weitere Investitionen zur Förderung Fuss-/ Veloverkehr			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2022 Bemerkungen**
F/V	*Unterstützungsbeiträge*	• Unterstützungsbeiträge für Berner Wanderwege, Fussverkehr Bern, Pro Velo Bern	Ziel erreicht Daueraufgabe
V	*Unterhalt Velozählstellen*	• Beiträge Unterhalt Velozählsystem	Ziel erreicht Daueraufgabe

Tabelle 9: Themenschwerpunkt 6 Weitere Investitionen zur Förderung Fuss-/ Veloverkehr mit prioritären Projekten 2020 – 2022.

Unter Weiteres fällt der jährliche Unterhalt diverser Massnahmen und verschiedene Unterstützungsbeiträge.

3 Umsetzungsprogramm 2023 – 2024

3.1 Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern

Neue Herausforderungen stellen sich mit den sich häufenden Klimaveränderungen. Wie finden klimatische Aspekte noch stärker Eingang in die Planungsprozesse? Welche Abwägungen müssen in der Erarbeitung der Massnahmen getroffen werden? Wie lässt sich der Modal-Split noch schneller auf ein besseres Verhältnis zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs verteilen? Wie wird der Zugang zum öffentlichen Raum und zur Bereitschaft, Velo zu fahren, für weitere Bevölkerungsgruppen geschaffen? Ist die Stadt ausreichend ausgerüstet für die Bedürfnisse der zunehmend älteren Bevölkerung? Die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs soll auch zunehmend stärker unter gesundheitlichen Aspekten betrachtet werden. Zugänglichkeit, Kurzweiligkeit, Wohlbefinden, Musse sind Themen, die sich langfristig auszahlen in den Gesundheitskosten. Hierfür arbeitet die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr an zahlreichen Massnahmen, um den öffentlichen Raum in diese Richtung zu gestalten.

Abbildung 22: Zugänglichkeit, Kurzweiligkeit, Wohlbefinden und Musse.

Auch unter dem Druck der Sparmassnahmen bleibt die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ein erklärtes Ziel, um den Modalsplit in der Stadt nachhaltig zu ändern.

Durch die Rückmeldung des Bundes im Prüfbericht zu den Agglomerationsprogrammen, den Push-Effekt noch gezielter zu stärken, sieht sich die Fachstelle in ihrem Engagement gestützt, die Arbeit zielgerichtet weiterzuführen.

Mit den geplanten Massnahmen verfolgt die Fachstelle weiterhin die Strategie, wonach eine wirksame Fördertätigkeit eine Kombination von «harten» (Infrastruktur) und «weichen» (Dienstleistungen, Mobilitätskultur) Massnahmen ist. In Zukunft soll noch stärker versucht werden, Leute, die bisher keinen oder kaum Zugang hatten, aufs Velo zu bringen. Neben einer guten Infrastruktur soll der Fuss- und Veloverkehr in den Kontext der Gesundheit gestellt werden.

3.2 Budgetbedarf 2022 – 2024

Die Ausgaben im Jahre 2020 hatten mit 2.85 Mio. Franken den bisherigen Höchststand der finanziellen Mittel in der Fachstelle zur Unterstützung des Fuss- und Veloverkehrs erreicht. Damit verbunden waren zahlreiche Massnahmen, die in Bearbeitung waren oder geplant wurden für die kommenden Jahre. Mit dem tieferen Budget hat sich die Umsetzung bereits etwas verzögert. Dies zeigt die Berichterstattung in den vorherigen Kapiteln. Insbesondere im Themenschwerpunkt 2, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, sind zahlreiche Massnahmen in Planung und Projektierung, die mehr Zeit beanspruchen oder die aufgrund der Sparmassnahmen oder Ressourcenknappheit gestoppt wurden.

Ab 2022 bis 2023 liegt das Budget aufgrund der 2021 beschlossenen Sparmassnahmen bei 2.31 Mio. Franken pro Jahr, 2024 bei 2.36 Mio. Franken. Ab 2025 wird das RFFV-Budget im Finanzprozess Budget/IAFP beschlossen. Um die Fuss- und Veloförderung auf hohem Niveau laufen zu lassen ist eine Beendung der Sparmassnahmen anzustreben.

Das zur Verfügung stehende Budget wird aufgrund der Priorisierung der Projekte wie folgt auf die verschiedenen Themenschwerpunkte verteilt:

Budget Umsetzungsprogramm 2022 - 2024			
Themenschwerpunkte	**2022**	**2023**	**2024**
1. Strategische Planungsgrundlagen	220'000	220'000	219'000
2. Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindung	220'000	220'000	224'000
3. Veloparkierung	165'000	165'000	175'000
4. Verkehrssicherheit	165'000	165'000	175'000
5. Dienstleistungen & Fördermassnahmen	165'000	165'000	175'000
6. Weiteres zu Fuss- und Veloverkehr	175'000	175'000	192'000
Zwischentotal exkl. Personal- und übrige Sachkost	1'110'000	1'110'000	1'160'000
Personal- und übrige Sachkosten, Umlagen	1'200'000	1'200'000	1'200'000
Gesamttotal (inkl. FIT)	2'310'000	2'310'000	2'360'000
FIT-Sparmassnahmen	-140'000	-140'000	-90'000

Tabelle 10: Budget 2022 – 2024 (in CHF).

Mit der nächsten Berichterstattung werden die Auswirkungen des zu 2020 rund 0.5 Mio. Franken kleineren Budget klarer, um zu beurteilen, in welcher Höhe das RFFV-Budget erhöht werden müsste, um die erforderlichen Massnahmen zur Realisierung der Förderziele des RFFV zeitnah umsetzen zu können.

Viele Massnahmen sind in Planung und müssen weiterhin vorangetrieben werden. Es ist klar, dass nicht mehr so viele Projekte gleichzeitig bearbeitet werden können. Entgegen der letzten Berichterstattung werden kaum neue prioritäre Massnahmen festgelegt. Die Fachstelle wird für

aktivierbare Investitionskosten über 50’000.00 Franken wie bisher, wenn zeitlich möglich, Investitionskredite beantragen.

3.3 Umsetzungsprogramm 2023 – 2024 der Fachstelle

In den folgenden Jahren geht es vor allem darum, die vielen laufenden Projekte zielgerichtet weiterzubearbeiten, so gut wie möglich die diversen Projekte bei den anderen Ämtern zu begleiten und mit einer guten Öffentlichkeitsarbeit mehr Menschen für das Velo zu gewinnen und die Qualität des Zufussgehens mit diversen, teils auch kleinsten Verbesserungen, zu steigern.

Aufgrund der geringeren finanziellen Mittel wird im Folgenden unterschieden, welche Massnahmen mit dem aktuellen Budget bearbeitet werden können, und welche Massnahmen aktuell pendent bleiben. Wenn es möglich wird, einzelne pendente Massnahmen aufgrund genügender Ressourcen bearbeiten zu können, wird dies erfolgen. Für pendente Massnahmen, die aus Sicht der Fachstelle zweckmässig wären, schneller entwickeln zu können, wurde ein Budgetbedarf grob abgeschätzt.

Die Sparmassnahmen betreffen die gesamte Stadt. Viele Massnahmen wurden ämterübergreifend überprüft und aufgrund zeitlicher Dringlichkeit und Abhängigkeit, sowie finanzieller und ressourcenmässiger Möglichkeiten priorisiert.

Aus fachlicher Sicht stehen in den Themenschwerpunkten folgende Projekte im Vordergrund, um die Förderziele gemäss Artikel 2 RFFV trotz dem tieferen Budget verfolgen zu können:

Themenschwerpunkt 1: Strategische Planungsgrundlagen im Rahmen des Budgets			
F/V[25]	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
F	**Fussverkehr**	• **Fertigstellung Masterplan Fussverkehr**	Standards für den Fussverkehr werden analog zum Masterplan Veloverkehr fertiggestellt.
V	**Veloverkehr**	• **Partizipation Velo-Offensive** • **Weiterentwicklung Masterplan Veloverkehr**	Newsletter und Mittagstische zu aktuellen Themen weiterführen. Vernehmlassung und Fertigstellung zuhanden Verabschiedung GR.

Tabelle 11: Themenschwerpunkt 1 – Strategische Planungsgrundlagen mit prioritären Projekten 2023 – 2024.

Für den **Masterplan Fussverkehr** ist 2023 eine umfassende Mitwirkung geplant. Der Masterplan wird künftig direkten Einfluss auf alle geplanten Infrastrukturen haben. Damit ist Bern sowohl auf Gemeinde- als auch auf Kantonsebene Vorreiterin in Sachen Fussverkehrsförderung: Nur wenige andere Schweizer Städte gehen über die nationalen Grundlagen hinaus und definieren eigene, höhere Standards. Dabei werden individuelle Schwerpunkte gesetzt, zugeschnitten auf die Stadt und die Menschen, die darin unterwegs sind.

[25] Massnahme kommt der Förderung des Fussverkehrs (F), des Fuss- und Veloverkehrs (F/V) oder des Veloverkehrs (V) zugute (analog bei allen Themenschwerpunkten); Wenn zusätzlich eine Zahl steht, wurden die Massnahmen auf die entsprechenden Themenschwerpunkte aufgeteilt.

In die Überarbeitung des **Masterplans Veloinfrastruktur** wurde das zentrale Thema der Veloparkierung und sichere Knotenformen, sowie weitere Themen wie Erkennbarkeit, Freizeitrouten und Brücken- und Unterführungen aufgenommen. 2023 ist eine breite Vernehmlassung geplant und nach erfolgter Überarbeitung die Verabschiedung durch den Gemeinderat. Das Planungswerk wird bereits im Entwurf durch Planende angewendet.

Themenschwerpunkt 1: Strategische Planungsgrundlagen pendent			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten / Budgetbedarf**
F	**Fussverkehr**	• **Grundlagen für klimaneutrale Beläge**	Recherche von Best-Practice-Beispielen und ihren Erfahrungen. Fr. 30'000
V	**Veloverkehr**	• **Überführung Masterplan Veloverkehr in einen vom Kanton genehmigten Richtplan Veloverkehr**	Damit der Masterplan im Sinne eines Richtplans rechtskräftig ist, muss er das kantonale Genehmigungsverfahren mit entsprechenden Auflagen durchlaufen. Fr. 150'000
		• **Erstellung Reglement für Veloabstellplatzersatzabgabe**	In der Altstadt und in dichten Gründerquartieren können auf privatem Grund kaum neue Veloabstellplätze gebaut werden. Eine Ersatzabgabe soll helfen, diese im öffentlichen Raum, resp. Velostationen zur Verfügung zu stellen. Fr. 80'000
		• Studie zur Velonutzung in verschiedenen sozialen Schichten/Altersgruppen etc.	Grundlagenerhebung Fr. 30'000

Tabelle 12: Themenschwerpunkt 1 – Strategische Planungsgrundlagen, die pendent bleiben und auf später verschoben werden.

Weitere strategische Planungen werden, wenn möglich, ab 2025 gestartet.

Themenschwerpunkt 2: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen im Rahmen des Budgets			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
F	**Massnahmen des Richtplan Fussverkehrs**	Umsetzung **Massnahmen des Richtplan Fussverkehrs,** u.a.	Erstellen von erforderlichen Konzepten und Vorstudien; Projektbegleitung nach Übergabe an TAB.
		• 1.1 Attraktivierung Innenstadt; - Gestaltung Postgasse, - Gestaltung Schützenmatte	Begleitung Projekte
		• 2.10 Verbesserung der Fusswegverbindung hintere Länggasse-Bremgartenwald	Umsetzung 2023
		• 4.8 Verbesserung der Fussverkehrssicherheit Melchenbühlweg;	Start Vorprojekt 2024
		• 6.2 Attraktivierung der Fusswegverbindung Fellergut-Station Bümpliz Nord-Fellerstrasse-Tscharnergut	Start Studie 2024; braucht v.a. Personalressourcen Projektbegleitung PU Bümpliz Nord ist sichergestellt.
F	**Massnahmen des Richtplans Fussverkehr**	**Begleitung** von diversen Projekten, u.a.	Begleitung von Massnahmen des Richtplans Fussverkehr in Grossprojekten / in anderen Planungen / Projektierungen
		• 1.1 Attraktivierung Innenstadt - Gesamtsanierung Postgasse - Schützenmatte, Neugestaltung	SOMA Schauplatzgasse 2023 Postgasse Sanierung BGK Hodlerstrasse Weiterbearbeitung

Themenschwerpunkt 2: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen im Rahmen des Budgets			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
		- BGK Hodlerstrasse (Wettbewerb)	
		• 2.4 Fusswegerschliessung Sportanlagen Länggasse	Begleitung Ausführungsplanung
F	**Massnahmen des Richtplans Fussverkehr**	• 3.1 Durchwegung Gaswerkareal	Begleitung Entwicklung
		• 4.11 Uferwegverbreiterung im Bereich der russischen Botschaft (im Rahmen des Wasserbauplans Aare Elfenau; Federführung Kanton)	Begleitung Bauprojekt
		• 6.1 Fuss- und Velounterführung Ausserholligen und Verbindung bis Murtenstrasse	Begleitung Bauprojekt
		• Fuss- und Veloverbindungen im **Umfeld des ESP Ausserholligen**; im Zusammenhang mit Erschliessung Campus und Passerelle Steigerhubel (2020 – 2023) und Entwicklung diverser Areale (Massnahmen 3.2; 3.3, 3.4, 6.14, 6.15).	Projektbegleitung oder eigene Vorstudien erstellen.
		• Umfeldgestaltung Hochfeldstrasse	Umsetzung zusammen mit Fernwärme
F/V	**Fuss- und Veloverkehr**	• Begleitung von **Grossprojekten - ZBBs - Passerelle Steigerhubel**	Begleitung umfangreicher Projekte
		• **Verkehrsmassnahmen Thunstrasse Höhe Überbauung Burgernziel**	Begleitung Vorprojekt bis Umsetzung
		• **LSA-Optimierungen** für den Fuss- und Veloverkehr	Daueraufgabe
		• **Einführung freies Rechtsabbiegen für Velos bei Rot**	Umsetzung weitere Etappen im Rahmen von LSA-Sanierungen
F/V	**Fuss- und Veloverkehr**	• 6.10 **Fuss- und Radweg Bottigenstrasse**, Teil **Trottoir Matzenriedstrasse** und SOMAs Temporeduktion Bern West	Abschluss Vorstudie und Begleitung Vorprojekt
		• Projekt Ausbau Fernwärme	Entwickeln von Massnahmen Fuss-/Veloverkehr, Aufwertung, Begrünung
		• **Kleinmassnahmen** zur Optimierung des Fuss- und Veloverkehrs	Laufende Planung und Umsetzung von Kleinmassnahmen (inkl. bauliche Massnahmen)
V	**Velohauptrouten**	FFV-Projekte **Strecken und Knoten** auf dem Veloroutennetz	Planen und Umsetzen von Strecken und Knoten auf dem Veloroutennetz gemäss Standards Masterplan Veloinfrastruktur. Projektbegleitung nach Übergabe an TAB.
		• VHR Bümpliz-Niederwangen (Schlossstrasse, Bereich Anschluss Bümpliz)	Abschluss Vorstudie & Umsetzen von Sofortmassnahmen
		• VHR Kirchenfeld-Muri (Jungfrau-Marien-/Muristrasse)	Abschluss Vorprojekt
		• Murtenstrasse inkl. Forsthaus	Umsetzung SOMA 2023 BGK: Weiterbearbeitung ab 2025

Themenschwerpunkt 2: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen im Rahmen des Budgets			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
		• SOMA Länggassstrasse	Velostreifen und T30: Umsetzung 2022/23
		• Verbesserung bestehende VHR Bahnhof-Bollwerk-Lorrainebrücke	Umsetzung SOMA Bahnhofplatz – Bollwerk 2023
V	**Velohauptrouten**	**Begleitung** von Projekten:	
		• z. B. VHR Bern-Bethlehem-Brünnen	Begleitung Ausführung
		• VHR Rosengarten-Ostermundigen (Rosengarten-Viktoriaplatz)	Begleitung Ausführungsprojekt im Rahmen TBO
		• Inselplatz	Begleitung Ausführung 2023
		• Guisanplatz	Begleitung Bauprojekt
		• BGK Seftigenstrasse	Begleitung Vorprojekt
		• Freiburgstrasse	Begleitung Bauprojekt mit reduzierten Personalressourcen
		Velostrassen in allen Stadtteilen	Weitere Velostrassen ab 2024

Tabelle 13: Themenschwerpunkt 2 – Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen mit prioritären Projekten 2023 – 2024.

Weiterhin wird eine Vielzahl von Massnahmen zur Optimierung von Fuss- und Veloverkehrsverbindungen bearbeitet und begleitet. Da sowohl bei der Fachstelle wie auch beim TAB weniger Ressourcen und finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, dauert die Bearbeitung länger als bisher.

Voraussichtlich im Frühling 2023 soll der Bau der **Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen** starten. Ein Ausführungskredit in der Höhe von 3.1 Mio. Franken wurde im Sommer 2022 bewilligt. Die vierte Velohauptroute führt vom Zentrum über zwei Routen nach Brünnen: Entlang von Hauptstrassen oder über eine verkehrsarme Route.

Vom **Bahnhofplatz – Bollwerk – Lorrainebrücke** werden 2023 stadtauswärts die Velostreifen verbreitert. Dieses Leuchtturmprojekt schafft eine deutliche Verbesserung in der Verkehrssicherheit für das Velo dank breiterer Velostreifen. Dies ist ein weiterer Schritt in Richtung autoarmer Bahnhofplatz.

Auf dem **Inselplatz** wird es mehr Platz für den Veloverkehr geben: z. T. geschützte, breite Aufstellbereiche am rechten Rand, keine Verflechtung mit Autoverkehr mehr nötig. Auf der **Murtenstrasse** wird stadtauswärts der Velostreifen verbreitert und mit Pfosten geschützt.

Themenschwerpunkt 2: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen pendent			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
F	**Massnahmen des Richtplan Fussverkehrs**	Umsetzung **Massnahmen des Richtplan Fussverkehrs,** u.a.	
		• 1.1 Attraktivierung Innenstadt; - Gestaltung Amtshausgasse / Kochergasse; - Gestaltung Zeughausgasse	Projekte sistiert. Weiterbearbeitung ab 2024 möglich.
		• Umsetzung der rund 20 Massnahmen Fusswegkonzept Aare-	Aus Ressourcengründen Massnahmenplanung aktuell sistiert.

Themenschwerpunkt 2: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen pendent			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
		raum + zusätzliche Aarequerungen und Lifte	Budgetbedarf Fr. 100'000 für die Weiterentwicklung von 2 – 3 Massnahmen.
		• 4.3 Bau fehlendes Trottoir Zollgasse	Weiterbearbeitung ab 2025; braucht v.a. Personalressourcen.
F	**Massnahmen des Richtplan Fussverkehrs**	• 4.12: Neue Fusswegverbindung Schönbergrain-Bitziusstrasse	Weiterbearbeitung ab 2025.
		• 6.6, 6.7, 6.8.: Wanderwege Stadtteil VI (Konzept für diverse Massnahmen)	Pendent Budgetbedarf: Fr. 50'000 – 80'000 inkl. Umsetzung von Sofortmassnahmen.
		• 6.16 Neue Fuss-/Veloverbindung ab Bahnhöheweg-Bethlehemstrasse-S-Bahnstation Europaplatz SBB (zur Verbesserung der Schulwegsicherheit)	Weiterbearbeitung erst nach 2025, da teure Massnahme.
		• 6.30 Neue Fuss-/Veloverbindung Freiburgstrasse-Lagerhausweg/Wangenstrasse (Vorstudie in Zusammenhang mit Bümpliz Süd – Abstellanlagen).	Langfristig verschoben.
		Begleitung von diversen Projekten, u.a.	Begleitung von Massnahmen des Richtplans Fussverkehr in Grossprojekten /in anderen Planungen / Projektierungen.
		• 00.1 Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse;	Projekt ist aktuell sistiert.
		• 1.1 Attraktivierung Innenstadt	
		- Neugestaltung Schauplatz-/Gurtengasse	On hold
		- Zeughausgasse; Neugestaltung	Projektstart frühstens ab 2024 mit Einbezug von Betroffenen
		• 4.1 Umgestaltung Helvetiaplatz	Kredit für Aufwertung Teilflächen vorhanden; Grossprojekt on hold.
		• Spitalacker-/ Beundenfeld-/ Gotthelfstrasse	Vorstudie abgeschlossen, Vorprojekt Weiterbearbeitung ab 2024.
		• BGK Morrilonstrasse	Vorstudie on hold, Weiterbearbeitung ab 2025.
		• Bollwerk Strassenraum (Trottoirverbreiterung und BGK)	Weiterbearbeitung Trottoirverbreiterung Bollwerk und bauliche Massnahmen Lorrainebrücke ab 2024.
F/V	**Fuss- und Veloverkehr**	• Begleitung Grossprojekt **GTO**	Weiterbearbeitung erst nach verkehrlicher Gesamtbetrachtung.
V	**Velohauptrouten**	Optimierung diverser **Strecken und Knoten** auf dem Veloroutennetz	
		• **Engestrasse**	Die Entwicklung der Velohauptroute entlang der Engestrasse ist verzögert.
		• Verbesserung bestehende VHR Bollwerk-Lorrainebrücke; 3. Etappe.	Radweg Lorrainebrücke und Knoten Du-Nord: Weiterbearbeitung erst ab 2025.
		• Geschützte Knoten und Erkennbarkeit	Finanzbedarf: Fr. 200'000
		Begleitung von diversen Projekten • BGK Kirchenfeld-/Eigerstrasse	BGK sistiert
		• BGK Länggassstrasse	BGK sistiert

Tabelle 14: Themenschwerpunkt 2 – Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen; Projekte, die pendent bleiben und auf später verschoben werden.

Einige Massnahmen der Stadt Bern sind im Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm in spätere Umsetzungshorizonte verschoben worden (von A in C, resp. von A in B). Der Planungsstand ist noch ungenügend, der Handlungsbedarf wird jedoch durch den Bund anerkannt. Die gesamtverkehrliche Wirkung kann auf Basis der Planung noch nicht ausreichend nachvollzogen werden.

Bei einigen dieser Massnahmen muss geklärt werden, in welcher Intensität die Projekte weiterbearbeitet werden können/sollen, damit sie allenfalls im 5. Agglomerationsprogramm erneut als A- oder B-Projekt eingereicht werden können und nicht im langfristigen Umsetzungshorizont bleiben. Bei zwei der Projekte hat sich die Regionalkonferenz bereits für einen früheren Zeitpunkt der Umsetzung beim Bund eingesetzt. Ein definitiver Entscheid liegt erst mit aktualisiertem Prüfbericht im Rahmen der Bundesvorlage im Februar 2023 vor.

Dies betrifft insbesondere einige Massnahmen zur Aufwertung der Innenstadt:

- BM LV-F.2 Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schützenmatte (CHF 10,00 Mio.). Verschoben von A-Horizont (Realisierung ab 2024) in C-Horizont, ab 2032.
- BM LV-F.3 Fussgängerfreundliche Innenstadt, Bären- und Waisenhausplatz (CHF 20.7 Mio.). Verschoben von A-Horizont (Realisierung ab 2024) in C-Horizont, ab 2032[26].
- BM LV-F.1 Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Hodlergasse (CHF 20.00 Mio.). Verschoben von B-Horizont (Realisierung ab 2028) in C-Horizont, ab 2032[27].

Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ist grundsätzlich interessiert, dass die Massnahmen zielgerichtet aufgearbeitet werden, da sie Teile der Schlüsselmassnahme «Fussgängerfreundliche Innenstadt» des Richtplans Fussverkehr sind.

Erstmals macht der Bund auch einen Umsetzungsabzug von 5 % für Agglomerationsprogramme, die in der Umsetzung hinterherhinken. Das Agglomerationsprogramm Bern ist davon nicht betroffen. Damit verbunden ist neu eine Frist zur Umsetzung der Massnahmen, damit die Massnahmen in den kommenden Jahren schneller als bisher umgesetzt werden. Dies bedingt, dass die Trägerschaften sich auf die Eingabe von baureifen und politisch breit abgestützten Projekten fokussieren werden. Die Stadt Bern ist mit ihren Agglomerationsmassnahmen gut auf Kurs, sie muss aber ein Auge darauf haben, dass diese innerhalb der Fristen umgesetzt werden.

[26] Im Rahmen des Fachgespräches mit dem Bund hat sich die Regionalkonferenz für den Verbleib im A-Horizont eingesetzt.

[27] Im Rahmen des Fachgespräches mit dem Bund hat sich die Regionalkonferenz für den Verbleib im A-Horizont eingesetzt, da die aktuelle Zeitplanung Gesamtprojekt Ersatzneubau Kunstmuseum inkl. Holderstrasse einen Baubeginn vor 28 vorsieht.

Themenschwerpunkt 3: Veloparkierung im Rahmen des Budgets			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
V	**Veloparkierung**	• Veloparkierung Bahnhof **Bewirtschaftung und Zutrittsregelungen**	Pilot 24h-Gratisparkierung und Bewirtschaftung. Ausschreibung automatisches Zutritts- und Bezahlsystem.
		• Veloparkierung Bahnhof **Betriebsmodell Velostationen**	Entscheid Betriebsmodell ab 2025 und längerfristig ab Ausbau Velostationen 2032.
V	**Veloparkierung**	• Veloparkierung Bahnhof **Temporäre Massnahmen während ZBBs**	Machbarkeit temporäre Pop-Up-Velostation Postautoplattform prüfen. Weitere temporäre Veloabstellplätze projektieren. Die organisatorischen Themen zur Veloparkierung Bahnhof werden prioritär weiterbearbeitet.
		• **Veloparkierung in den Quartieren**	Veloparkierung stadtweit verbessern; Daueraufgabe.
		• Fachliche Begleitung von Ausbau Veloparkierung bei **Arealentwicklungen, Schulhausneu- und -umbauten und Sanierung Freibäder**	Veloparkierung stadtweit verbessern; Daueraufgabe wird mit eingeschränkten Ressourcen bearbeitet.
		• Veloabstellplätze ESP Ausserholligen[28]	Vorstudie zur langfristigen Verteilung der 3'000 Veloabstellplätze und zur stärkeren Nutzung des Sharing-Angebotes im ESP Ausserholligen (Pilotquartier); VAP Europaplatz.
		• Unesco-Anbindepfosten Untere Altstadt	Planung und Begleitung Umsetzung.
		• Ausbau Veloparkierung Wankdorf	Begleitung

Tabelle 15: Themenschwerpunkt 3 – Veloparkierung mit prioritären Projekten 2023 – 2024.

Mit der Eröffnung der **Velostation in der Welle 7** wird ein **Pilot für eine 24h-Gratisparkierung** in der Welle 7 und im PostParc und Bewirtschaftungsmassnahmen im Raum Hirschengraben und Schanzenbrücke gestartet. Dies reiht sich in Entwicklungen in anderen Schweizer Städten ein. In Luzern z. B. ist die Velostation am Bahnhof gratis und in Zürich wird das Jahres-Abo auf 50 Franken reduziert. Weiter wird mit Kommunikationsmassnahmen auf die Baustellensituation ZBBs hingewiesen. Die Umsetzung eines neuen Bezahl- und Zutrittsystems ist angegangen und die Planung zur Einrichtung eines Veloleitsystems wird weiterverfolgt.

Für die Veloparkierung während der Bauphase ZBBs werden einzelne, wenn auch wenige weitere Veloabstellplätze im öffentlichen Raum erstellt werden können. Diese sind zu projektieren. Ein grosses Potenzial für die Übergangszeit, bis die grossen Velostationen gebaut sind, bietet eine Pop-Up-Velostation auf der Postautoplattform, für die zeitnah eine Machbarkeitstudie erstellt werden muss.

[28] Finanzierung über Investitionskredit.

Im ESP Ausserholligen wird in einer Studie der Fokus stärker auf das Sharing der Velos gesetzt. Dieser neue Stadtteil wird zu einem bewegten Gebiet, wo das Sharing von Velos ein hohes Potenzial haben wird. Die Verteilung der im Richtplan Ausserholligen festgelegten 3'000 Veloabstellplätze auf das Entwicklungsgebiet wird gemäss den neuen Nutzungen überprüft.

Themenschwerpunkt 3: Veloparkierung **Pendent**			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
V	**Veloparkierung**	• **Neue Velostationen in der Innenstadt**	Motion liegt vor. Budgetbedarf Machbarkeitsstudie(n) Fr. 100'000. Massnahme kann erst bearbeitet werden, wenn beim Bahnhof ein Fortschritt vorliegt. Bearbeitung erst ab 2025.
		• Fachliche Begleitung von Ausbau Veloparkierung bei **Arealentwicklungen, Schulhausneu- und -umbauten und Sanierung Freibäder**	Aus Ressourcengründen eingeschränkte Kapazität für Begleitung.
		• **Gedeckte Veloparkierung in Quartieren**	Thema, das vermehrt kommen wird. Bsp. Lausanne: Veloboxen. Aktuell werden keine Massnahmen geprüft.

Tabelle 16: Themenschwerpunkt 3 – Veloparkierung;
Projekte, die pendent bleiben und auf später verschoben werden.

Themenschwerpunkt 4: Verkehrssicherheit **im Rahmen des Budgets**			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
F	**Verkehrssicherheit**	• Massnahmen **Mischverkehrsflächen**	Einbringen und Umsetzung im Rahmen von Drittprojekten (z. B. Aufheben Mischverkehrsfläche Henkerbrünnli – Neubrückstrasse).
F/V		• **SOMA** Sofortmassnahmen Fuss- und Veloverkehr	Daueraufgabe: Sofortmassnahmen zur Erhöhung der Sicherheit erstellen (mittels Markierung, Signalisation, Pfosten).
		• Massnahmen Schulwegsicherheit	Begleitung VP
		• Programm Tempo 30	Begleitung VP
V	**Veloverkehr**	• **Haltestelle Kornhausplatz stadteinwärts:** Entschärfung Unfallschwerpunkt Velo	Erstellen RSI und Definition von Massnahmen.
		• **Tramhaltestelle Monbijou:** Entschärfung Unfallschwerpunkt Velo	Erstellen RSI und Definition von Massnahmen.

Tabelle 17: Themenschwerpunkt 4 – Verkehrssicherheit mit prioritären Projekten 2023 – 2024.

Hierzu werden vor allem im Bereich Projekte der Verkehrsplanung Massnahmen geplant. Grössere Projekte sind die Schulwegsicherheit und das Planen von grossflächigen Begegnungszonen, sowie die diversen Planungen von kleineren Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen oder -Strecken. Die Fachstelle übernimmt einen Teil dieser Aufgaben und wird regelmässig zur Klärung von Detailfragen miteinbezogen.

Seit 2019 ist die Fachstelle intensiv daran, im **Projekt SOMA** auch Sofortmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr zu entwickeln. Das laufende Projekt SOMA wird über die Investitionsrechnung abgerechnet. Dazu gehören Massnahmen wie die Verbreiterung und durchgängige

Markierung von Velostreifen auf der Papiermühle- und der Kirchenfeldstrasse, die Verkehrssicherheit Halenstrasse, der Velogegenverkehr Spitalackerstrasse und die neue Fussgängerquerung Bremgartenstrasse.

Themenschwerpunkt 4: Verkehrssicherheit **pendent**			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
F	**Verkehrssicherheit**	• Umsetzung Massnahmen **Mischverkehrsflächen**	Zur Weiterbearbeitung von Strecken/Knoten (z. B. Muristalden) sind pro Massnahme 20'000 – 50'000.- Fr. nötig.
		• **Verkehrssicherheit Schloss Wittigkofen**	Umfassende Massnahmen erst ab 2025.
		• **Anhebung Knoten Schlössli-/Brunnmattstrasse**	Wenn Koordination mit Belagsanierung nicht möglich ist, Umsetzung erst ab 2025.
		• **Systematische bauliche Umsetzung von markierten Fussgängerflächen gemäss UHR**	Gemäss UHR ist die Erweiterung von Trottoirflächen mittels Markierung nicht zulässig. Ein systematischer Umbau von markierten zu baulich ausgestalteten Trottoirflächen ist aus finanziellen Gründen erst ab 2025 zu erwarten. Das Mögliche wird im Rahmen von Sanierungsprojekten gemacht.

Tabelle 18: Themenschwerpunkt 4 – Verkehrssicherheit;
Projekte, die pendent bleiben und auf später verschoben werden.

Themenschwerpunkt 5: Dienstleistungen & Fördermassnahmen **im Rahmen des Budgets**			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
V	**Veloverleihsystem**	• **Weiterentwicklung** Veloverleihsystem	Netzlücken schliessen und Weiterführung des Systems nach 2023.
		• Neuausschreibung regionales Veloverleihsystem	Vorbereitung für die Neuausschreibung des regionalen Veloverleihsystems mit den Nachbargemeinden per 2026.
F/V	**Dienstleistungs- und Fördermassnahmen**	• Velo- und Flanierkultur	Gekürzter Unterstützungsbeitrag Netzwerk Quartierzeit 2023 – 2024
V		• Sportförderung	Workshops, Velo Skills Tour.
V		• Veloförderung bei Kindern und Jugendlichen (im Rahmen der Gelder Velo-Kampagne	Ausweitung Kinderveloverleih Velotouren für Schulklassen Velo-Kurse Unterstützung biketoschool
F/V	**Zählstellen**	• Aufbau **Fussverkehrszählstellen**	Konzept und Inbetriebnahme Fussverkehrszählstellennetz
		• Ausbau **Velozählsystem**	Konzept und Umsetzung Ausbau Velozählsystem

Tabelle 19: Themenschwerpunkt 5 Dienstleistung & Fördermassnahmen
mit prioritären Projekten 2023 – 2024.

Mit Dienstleistungen und Fördermassnahmen sollen weitere Menschen fürs Velo gewonnen werden und mehr Menschen auch zu Fuss die Zugänglichkeit des öffentlichen Raumes erleichtern.

Es ist erfreulich, dass mehr Menschen in Bern Velo fahren, die Velonutzung jedoch ist noch ziemlich unterschiedlich verteilt. Nicht alle finden Zugang zum Velo. Damit sich das ändert, braucht es viel Engagement und Ideen, die die Menschen auch abholen: lokale Velofeste wie bei der Eröffnung des Kinderveloverleih im Tscharnergut; Beratung von Schulen zum Einbau des Velos in den Unterricht etc.. Hier besteht noch ein grosses Potenzial, was auch Best Practice aus den nördlichen Ländern zeigen.

Themenschwerpunkt 5: Dienstleistungen & Fördermassnahmen pendent			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
F/V	**Dienstleistungs- und Fördermassnahmen**	• Velo- und Flanierkultur	Adäquater Unterstützungsbeitrag Netzwerk Quartierzeit Budgetmehrbedarf Fr. +30'000.
V		• Sportförderung	Mehr Workshops, Velo Skills Tour, Beitrag an Velofeste Budgetmehrbedarf Fr. +50'000
V		• Veloförderung bei Kindern und Jugendlichen	Pro Jahr eine Spezialveloroute temporär zu einem Thema ausschildern (Bsp. Emanzipation & Velo, Kunst & Velo) Budgetbedarf Fr. +50'000
V		• Förderbeiträge Velokauf	Beitrag zum Kauf von Kinder- und Spezialvelos Budgetbedarf Fr. 100'000 / Jahr
F/V		• Lokale Initiativen verstärkt unterstützen	Stärkere Unterstützung lokale Initiativen für Quartiervelofeste, temporäre Strassensperren, etc. Budgetmehrbedarf Fr +50'000

Tabelle 20: Themenschwerpunkt 5 Dienstleistung & Fördermassnahmen; Projekte, die pendent bleiben und auf später verschoben werden.

Sogar in Veloländern wie Holland, ist ein zusätzlicher Effort nötig ist, damit z. B. finanziell schwache Familien und Migrant:innen den Zugang zum Velo finden. Infrastruktur allein reicht bei weitem nicht. Es ist bekannt, dass im Berner Westen weniger Kinder überhaupt ein passendes, funktionstüchtiges Velo besitzen. Ältere Menschen hören auf mit Velofahren, weil das Gleichgewicht nachlässt, und kennen die Möglichkeiten von Spezialvelos nicht, die ihnen erlauben würden, noch viel länger sicher mit dem Velo unterwegs zu sein.

Themenschwerpunkt 6: Weitere Investitionen zur Förderung Fuss-/ Veloverkehr im Rahmen des Budgets			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
F/V	**Weitere Investitionen**	• Unterstützungsbeiträge	Unterstützungsbeiträge für Berner Wanderwege, Fussverkehr Bern, Pro Velo Bern
F/V		• Unterhalt Fuss-[29] und Velozählstellen	Beiträge Unterhalt Velo- und Fussverkehrszählsystem

Tabelle 21: Themenschwerpunkt 6 Weitere Investitionen zur Förderung Fuss-/ Veloverkehr mit prioritären Projekten 2023 – 2024.

[29] Voraussichtlich im 1. Halbjahr 2023 werden Messstellen für den Fussverkehr realisiert. Ab 2023 wird der Unterhalt deshalb die Velo- und die Fussverkehrszählstellen betreffen.

Die meisten Projekte in den verschiedenen Themenbereichen sind mehrjährig und werden über 2024 hinaus umgesetzt. Für die Überprüfung der Zielerreichung massgebend ist die gute Fortschreitung der Projekte.

3.4 Ausblick Fördermittel über 2024 hinaus

Die Berichterstattung zeigt, dass die Fachstelle zusammen mit der Verkehrsplanung und vor allem dem Tiefbauamt an einem bunten Strauss von Massnahmen arbeitet, um den Fuss- und Veloverkehr gemäss den Zielen des Reglements RFFV zu fördern. Die Stadt Bern hat bereits viel erreicht. Es besteht aber auch ein grosses Potenzial, unsere Mobilität noch nachhaltiger zu verändern und weitere Personengruppen für ein gesundes Unterwegssein zu gewinnen. Noch stärker soll in Zukunft die Erhöhung der Sicherheit und mehr Wohlbefinden für den Fuss- und Veloverkehr ins Zentrum gestellt werden. Gerade die sicheren Knoten, Verbesserung der Erkennbarkeit und die aktive Begleitung der Bevölkerung im Kulturwandel zu einem autofreien Leben brauchen unbedingt mehr Ressourcen. Es braucht mehr Personal und Geld, um Infrastrukturprojekte voranzutreiben und um in den Zugang zum Velo und in die Velofahrkompetenz zu investieren. Die Verbreitung von Know-How zu den neuen Standards im Veloverkehr und auch im Fussverkehr muss auch intensiviert werden. Es sind Lösungen zu entwickeln, die sowohl dem Modal-Split helfen und damit den Klimawandel verlangsamen, sowie die Stadt begrünen und damit stärker der Klimaadaption dienen. Beides ist wichtig und notwendig. Dabei sollen finanziell schwächer stehende Menschen bei der Verkehrswende gezielt unterstützt werden.

Gemäss aktuellen Velozählungen dürfte das Ziel von 20 % Veloanteil am Stadtverkehr deutlich vor 2030 erreicht werden. Mit einem Controlling – z. B. im Rahmen des STEK – sollen die Ziele 2040 definiert werden, die für alle Verkehrsträger gelten. Diese Ziele – oder die bis dahin verfügbaren Grundlagen dazu – werden die Basis bilden für die nächste Berichterstattung in zwei Jahren und die damit verbundene Reglementsüberprüfung.

Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Umgestaltung Breitenrainplatz (Visualisierung Hager Partner AG, Zürich) 5
Abbildung 2: Auf Augenhöhe mit den Autos. Das rote Signal gibt dem Veloverkehr eine weitere neue Bedeutung. Nicht nur auf der Lorrainebrücke sondern auch im Westen der Stadt konnte 2022 die Signalisation entsprechend angepasst werden. 6
Abbildung 3: Auswertung der 16 Zählstellen für den Veloverkehr in der Stadt (Velodaten Bern 2021). 6
Abbildung 4: Velohauptroute Wankdorf, umgesetzt 2018 (vorher - nachher). 12
Abbildung 5: Velostreifen Könizstrasse (2015) und Viktoriastrasse (2016). 12
Abbildung 6: Haltestellenumfahrung Dübystrasse: Velohauptroute Köniz (2019) (vorher - nachher). 12
Abbildung 7: Eigerplatz (vorher - nachher), realisiert 2017. 13
Abbildung 8: Sofortmassnahmen Fussverkehr: Platz freispielen Tierpark (2021) und Durchgehendes Trottoir Muristalden/Kollerweg (2022). 13
Abbildung 9: Veloverleihsystem, Inbetriebnahme 2018 und laufende Umsetzung Veloparkierung in den Quartieren. 13
Abbildung 10: Veloparkierung Bahnhof, Bau von Velostation PostParc und Erweiterung Schanzenbrücke und Bollwerk und Anbindepfosten Obere Altstadt. 14
Abbildung 11: Sicher mit dem Velo von 8 bis 80: Verschiedenste Ansprüche werden an die Infrastruktur und das Umfeld gestellt. 17
Abbildung 12: Zu Fuss unterwegs von 4 bis 100: Die Standards berücksichtigen die unterschiedlichen Bedürfnisse. 18
Abbildung 13: Bsp. Kopenhagen 2022: Die Kinder haben wöchentlich eine Stunde Velospiel: Veloförderung von klein auf und Bsp. Kinderveloverleih Tscharnergut. 19
Abbildung 14: Öffentlicher Raum mit Atmosphäre. Der Weg ist nicht nur eine Strecke von A nach B. 20
Abbildung 15: Es ist eine Abfolge von Momenten der Wahrnehmung der gehenden Person, die sich zur Strecke zusammenfügen. 20
Abbildung 16: Parklet Zeughausgasse und temporäre Massnahmen am Dammweg, bewirtschaftet durch die Menschen aus dem Quartier (Fotos TAB). 21
Abbildung 17: Enge Parkierung, starke Überbelegung rund um den Bahnhof – der angestrebte Standard soll Menschen nicht daran hindern, das Velo als Zugang zur Bahn zu nutzen. 23
Abbildung 18: Prozentuale Verteilung (exkl. Personal- und Sachkosten) in den Jahren 2020 – 2021 auf die Themenschwerpunkte der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. 24
Abbildung 19: Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV), Art. 2, Abs. 1 – 3. 26

Abbildung 20: Siegerprojekt «Scursun» von Fürst Laffranchi Bauingenieure, Quelle competitions.espazium. 32
Abbildung 21: Radweg Murtenstrasse, Haltestellenumfahrung Kursaal, Velostreifen Papiermühlestrasse. 32
Abbildung 22: Zugänglichkeit, Kurzweiligkeit, Wohlbefinden und Musse. 37

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Effektive Budget aufgrund der Sparmassnahmen. 9
Tabelle 2: Massnahmen umgesetzt oder im Bau, die Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen erhalten. 11
Tabelle 3: Übersicht Ausgaben 2020 und 2021 (in CHF) nach Themenschwerpunkten mit Personal- und Sachkosten. Unter übrige Sachkosten fallen Anteile für Miete, Informatik etc.. 23
Tabelle 4: Themenschwerpunkt 1 – Strategische Planungsgrundlagen mit prioritären Projekten 2020 – 2022. 27
Tabelle 5: Themenschwerpunkt 2 – Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen mit prioritären Projekten 2020 – 2022. 31
Tabelle 6: Themenschwerpunkt 3 – Veloparkierung mit prioritären Projekten 2020 – 2022. 33
Tabelle 7: Themenschwerpunkt 4 – Verkehrssicherheit mit prioritären Projekten 2020 – 2022. 34
Tabelle 8: Themenschwerpunkt 5 Dienstleistung & Fördermassnahmen mit prioritären Projekten 2020 – 2022. 35
Tabelle 9: Themenschwerpunkt 6 Weitere Investitionen zur Förderung Fuss-/ Veloverkehr mit prioritären Projekten 2020 – 2022. 36
Tabelle 10: Budget 2022 – 2024 (in CHF). 38
Tabelle 11: Themenschwerpunkt 1 – Strategische Planungsgrundlagen mit prioritären Projekten 2023 – 2024. 39
Tabelle 12: Themenschwerpunkt 1 – Strategische Planungsgrundlagen, die pendent bleiben und auf später verschoben werden. 40
Tabelle 13: Themenschwerpunkt 2 – Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen mit prioritären Projekten 2023 – 2024. 42
Tabelle 14: Themenschwerpunkt 2 – Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen; Projekte, die pendent bleiben und auf später verschoben werden. 44
Tabelle 15: Themenschwerpunkt 3 – Veloparkierung mit prioritären Projekten 2023 – 2024. 45
Tabelle 16: Themenschwerpunkt 3 – Veloparkierung; Projekte, die pendent bleiben und auf später verschoben werden. 46
Tabelle 17: Themenschwerpunkt 4 – Verkehrssicherheit mit prioritären Projekten 2023 – 2024. 46
Tabelle 18: Themenschwerpunkt 4 – Verkehrssicherheit; Projekte, die pendent bleiben und auf später verschoben werden. 47
Tabelle 19: Themenschwerpunkt 5 Dienstleistung & Fördermassnahmen mit prioritären Projekten 2023 – 2024. 47
Tabelle 20: Themenschwerpunkt 5 Dienstleistung & Fördermassnahmen; Projekte, die pendent bleiben und auf später verschoben werden. 48
Tabelle 21: Themenschwerpunkt 6 Weitere Investitionen zur Förderung Fuss-/ Veloverkehr mit prioritären Projekten 2023 – 2024. 48

Abkürzungsverzeichnis

ASTRA	Bundesamt für Strassen
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
GR	Gemeinderat
GTO	Gesamtsanierung Thunstrasse Ost
F	Fussverkehr
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr
MIP	Mittelfristige Investitionsplanung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PU	Personenunterführung
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RFFV	Förderung des Fuss- Und Veloverkehrs
RP FV	Richtplan Fussverkehr
SGB	Stadtgrün Bern
SOMA	Sofortmassnahmen
SPA	Stadtplanungsamt
STEK	Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
TAB	Tiefbauamt
TVS	Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün
UHR	Umsetzung Hindernisfreier Raum
V	Veloverkehr
VHR	Velohauptroute
VP	Verkehrsplanung
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZBBs	Stadtprojekt ZBB