

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4): Teilrevision; Nachkredit zum Globalkredit 2017 der Abteilung Verkehrsplanung; vorgezogene Berichterstattung und Umsetzungsprogramm****1. Worum es geht**

In seiner Sitzung vom 1. September 2016 hat der Stadtrat eine Teilrevision des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV)¹ beschlossen (51 Ja, 14 Nein, 1 Enthaltung). Von der Teilrevision betroffen waren die Artikel 2, 4, 6, 7, 8 und 9. Mit Ausnahme des Artikels 2 wurde die Teilrevision gemäss den Anträgen des Gemeinderats beschlossen. Bei Artikel 2 wurde ein Antrag der Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) gutgeheissen, wonach „die Stadt Bern [...] die erforderlichen Massnahmen“ ergreifen soll, um „den Anteil des Veloverkehrs [...] bis 2030 zu verdoppeln“ und „den Anteil des Fussverkehrs [...] auf mindestens 37 Prozent zu erhalten“².

Zu Artikel 8 (Finanzierung) wurde ein Antrag der Kommission PVS eingereicht, der eine Erhöhung der jährlichen Finanzierungsbeiträge von 1,25 Mio. Franken auf 2,25 Mio. Franken verlangte. Zwar wurde dem Grundanliegen - einer verstärkten Förderung des Fuss- und Veloverkehrs - mehrheitlich Sympathie beschieden. Für die erforderliche Erhöhung der RFFV-Mittel wurde aber auf den „ordentlich zu begehenden Weg“ verwiesen, also einen formellen und begründeten Antrag durch den Gemeinderat. In der Abstimmung obsiegte deshalb der ursprüngliche Antrag des Gemeinderats, der zum damaligen Zeitpunkt keine Erhöhung der Finanzierung vorsah (34 Ja, 29 Nein, 2 Enthaltungen).

Die zuständige Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün hat in der Folge die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr (FFV) beauftragt, ihre Massnahmenplanung zu aktualisieren und den Mittelbedarf für das Jahr 2017 und die darauffolgende Periode 2018 - 2021 neu abzuschätzen. Dabei sollten namentlich die Ergebnisse aus der im Jahr 2016 durchgeführten Mitwirkung zum Richtplan Fussverkehr und die im Partizipationsprozess zur Velo-Offensive gewonnenen Erkenntnisse berücksichtigt werden. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr hat zu diesem Zweck einen Bericht erstellt, welcher dem vorliegenden Antrag beiliegt³.

Dem Bericht zufolge reichen die gemäss RFFV vorgesehenen Mittel von 1,25 Mio. Franken pro Jahr nicht aus, um den Fuss- und Veloverkehr weiterhin so zu fördern, wie dies in den letzten Jahren dank den zusätzlichen Entnahmen aus der Spezialfinanzierung möglich war. Akzentuierte Förderanstrengungen sind nach Ansicht des Gemeinderats aber weiterhin nötig, um die Förderziele gemäss Artikel 2 RFFV zu erreichen. Weil der Saldo der Spezialfinanzierung per Ende 2016 nur knapp Fr. 6 400.00 beträgt, sind auf die Dauer keine weiteren Entnahmen aus der Spezialfinanzierung mehr möglich.

¹ Revidierte Fassung gemäss Stadtratsbeschluss vom 01.09.2016 (siehe SSSB 761.4)

² Der Antrag des Gemeinderates war zurückhaltender formuliert: „Der Anteil des Veloverkehrs [...] soll bis 2030 bei 20 Prozent und der Anteil des Fussverkehrs bei 37 Prozent liegen“.

³ Zwischenbericht „Förderung Fuss- und Veloverkehr“ von April 2017.

Der Gemeinderat beantragt deshalb dem Stadtrat eine Anpassung von Artikel 8 RFFV (Finanzierung) und damit verbunden eine Erhöhung der jährlichen Finanzierungsbeiträge von heute 1,25 Mio. Franken um 1,20 Mio. Franken auf neu 2,45 Mio. Franken, eine entsprechende Erhöhung des Globalkredits 2018 der Verkehrsplanung sowie einen Nachkredit von Fr. 700 000.00 für das Jahr 2017 zu Lasten der Laufenden Rechnung der Verkehrsplanung.

2. Ausgangslage

Gemäss Artikel 7 RFFV erstattet der Gemeinderat dem Stadtrat alle zwei Jahre Bericht über die Fördertätigkeit und unterbreitet ihm das Umsetzungsprogramm für die darauffolgenden Jahre. Die letzte Berichterstattung datiert vom 2. Dezember 2015⁴. In seiner Sitzung vom 12. Mai 2016 hat der Stadtrat zustimmend von der Berichterstattung der Jahre 2013 - 2015 (1. Halbjahr) und dem Umsetzungsprogramm für die Periode 2015 (2. Halbjahr) bis 2017 Kenntnis genommen. Gleichzeitig hat er für die Budgetjahre 2015 und 2016 eine Erhöhung der Ausgaben und eine entsprechende Erhöhung der Entnahmen aus der Spezialfinanzierung bewilligt⁵.

Diesem Beschluss zufolge wurden für das Jahr 2015 2,48 Mio. Franken und für das Jahr 2016 1,88 Mio. Franken für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs bewilligt. Im ursprünglichen Umsetzungsprogramm von Dezember 2015 waren für das Jahr 2015 2,39 Mio. Franken veranschlagt worden. Mit seinem Beschluss genehmigte der Stadtrat für das Jahr 2015 demnach einen um rund Fr. 90 000.00 höheren Aufwand, der über entsprechend höhere Entnahmen aus der Spezialfinanzierung gedeckt wurde. Dies hatte zu Folge, dass die Einlagen in die Spezialfinanzierung anders als ursprünglich prognostiziert bereits per Ende 2016 praktisch auf null abgebaut wurden (siehe Tabelle 1). Damit reduziert sich der für 2017 verfügbare Betrag für die Fördertätigkeit von ursprünglich 1,33 Mio. Franken auf noch 1,26 Mio. Franken.

2.1 Entwicklung der Spezialfinanzierung 2013 - 2016

Jahr	2013 (Abschluss)	2014 (Abschluss)	2015 (Abschluss)	2016 (Abschluss)	2017 (Budget)
Total Aufwand (inkl. Personalkosten)	Fr. 1.01 Mio.	Fr. 1.66 Mio.	Fr. 2.48 Mio.	Fr. 1.88 Mio.	Fr. 1.33 Mio.** ** gemäss Bericht RFFV von 2015
Jährlicher Beitrag	Fr. 1.25 Mio.	Fr. 1.25 Mio.	Fr. 1.25 Mio.	Fr. 1.25 Mio.	Fr. 1.25 Mio.
Einlage (+) / Entnahme (-) Spezialfinanzierung	Fr. 0.24 Mio. (+)	Fr. 0.41 Mio. (-)	Fr. 1.23 Mio. (-)	Fr. 0.63 Mio. (-)	Fr. 0.08 Mio. (-)
Stand Spezialfinanzierung per 31.12.	Fr. 2.27 Mio.	Fr. 1.86 Mio.	Fr. 0.63 Mio.	Fr. 0.01 Mio.* *Rundungsdifferenz	< Fr. 0.00

Tabelle 1: Entwicklung der Spezialfinanzierung 2013 - 2017. Per Ende 2016 beträgt der Stand der Spezialfinanzierung noch Fr. 6 382.96.

⁴ Bericht „Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2013-2015 und Umsetzungsprogramm 2015-2017“ vom 2. Dezember 2015 (Beilage zum Vortrag des Gemeinderates an den Stadtrat). Siehe: <https://ris.bern.ch/Dokument.ashx?dId=9a92cd585679417bbd9cddf2bdfd82e-332&dVersion=1&dView=Dokument>

⁵ SRB Nr. 2016-278 vom 12. Mai 2016

Die Übersicht über die Entwicklung der Spezialfinanzierung (siehe Tabelle 1) zeigt, dass die in den letzten drei Jahren für die Fuss- und Veloverkehrsförderung eingesetzten Mittel den reglementarisch festgelegten jährlichen Beitrag von 1,25 Mio. Franken jeweils deutlich überstiegen. Dies ermöglichte eine gegenüber früheren Jahren deutlich intensiverte Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Nach Ansicht des Gemeinderats ist dies auch in Zukunft nötig, um die Förderziele gemäss Artikel 2 RFFV zu erreichen.

Die Differenz zwischen dem jährlichen Finanzierungsbeitrag und den tatsächlichen Ausgaben konnte in den vergangenen Jahren durch Entnahmen aus der Spezialfinanzierung gedeckt werden. Die Einlagen in die Spezialfinanzierung hatten im Jahr 2013 einen Höchststand von 2,27 Mio. Franken erreicht, was im Stadtrat wiederholt kritisiert wurde. Die Forderung nach einem Abbau der Einlagen ist dank der intensivierten Fördertätigkeit inzwischen erfüllt. Der Stand der Einlagen per Ende 2016 beträgt noch rund Fr. 6 383.00.

2.2 *Situation ab 2017*

Weil die Einlagen in die Spezialfinanzierung inzwischen abgebaut sind (vgl. Abschnitt 2.1), stehen ab 2017 nur noch die reglementarisch vorgesehenen 1,25 Mio. Franken pro Jahr für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zur Verfügung. Wenn der in den letzten Jahren erfolgreich eingeschlagene Weg konsequent weiterverfolgt werden soll, braucht es eine Erhöhung der jährlichen Beiträge. Andernfalls muss die Intensität der Förderanstrengungen in den kommenden Jahren wieder deutlich reduziert werden.

Der Gemeinderat hat stets betont, dass die intensiverte Förderung des Fuss- und Veloverkehrs keine kurzfristige Angelegenheit sein darf. Sie muss über das Jahr 2017 Bestand haben, damit die Ziele für eine stadtverträgliche Mobilität innert nützlicher Frist erreicht werden können. Schon im Jahr 2015 hat der Gemeinderat deshalb angekündigt, dass er im zweiten Halbjahr 2017 über das weitere Vorgehen betreffend die Finanzierung befinden will⁶. Weil nun aber bereits für das Jahr 2017 zu wenig Mittel zur Verfügung stehen und gleichzeitig früher als ursprünglich vorgesehen eine Massnahmenplanung für die Jahre danach vorliegt, hat der Gemeinderat die Diskussion vorgezogen und beantragt dem Stadtrat eine entsprechende Anpassung der Finanzierung.

Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr hat in ihrem eingangs erwähnten Bericht (vgl. Kapitel 1) aufgezeigt, dass der Mittelbedarf für das Jahr 2017 und die Jahre danach rund 2,8 Mio. Franken pro Jahr betrage, wenn alle grundsätzlich ausführungsfähigen und aus fachlicher Sicht sinnvollen Massnahmen möglichst ohne Verzug realisiert würden. Es handelt sich dabei um eine noch nicht weiter priorisierte Aufstellung. In einem zweiten Schritt wurden die Massnahmen unter Abwägung verschiedener Aspekte - dem Stellenwert der Massnahmen für die Zielerreichung, ihrer Dringlichkeit oder ihrer relativen Bedeutung im Zusammenspiel aller Fördermassnahmen - einer Priorisierung unterzogen. Daraus resultiert schliesslich ein definitives Umsetzungsprogramm, welches die Basis für den Antrag des Gemeinderats zur Erhöhung der Fördermittel bildet.

Gestützt darauf beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat eine Erhöhung der jährlichen Beiträge für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs von heute 1,25 Mio. Franken um 1,20 Mio. Franken auf neu 2,45 Mio. Franken. Diese Erhöhung soll in ihrem vollen Umfang ab 2018 wirksam werden. In der Erhöhung der Beiträge berücksichtigt ist eine Aufstockung der personellen Ressourcen der Fachstelle um zwei befristete Stellen (2018 - 2021), damit die Massnahmen und Projekte professionell geführt und begleitet werden können. Ein we-

⁶ Siehe Bericht „Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2013-2015 und Umsetzungsprogramm 2015-2017“ vom 2. Dezember 2015, Seite 25.

sentlicher Teil der zusätzlichen Mittel ab 2018 soll dem Fussverkehr zu Gute kommen und für Massnahmen eingesetzt werden, die aus dem Richtplan Fussverkehr hervorgehen (vgl. Kapitel 5). Für das Jahr 2017 beantragt der Gemeinderat einen Nachkredit von Fr. 700 000.00. Mit dem Nachkredit wird sichergestellt, dass die wichtigsten der ursprünglich für 2017 geplanten, aber aufgrund der fehlenden Mittel bislang teilweise zurückgestellten Massnahmen, ohne weitere Verzögerungen in Angriff genommen werden können.

Mit dieser Erhöhung der Fördermittel ist es während der kommenden Jahre weiterhin möglich, eine akzentuierte Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu betreiben, auch wenn dabei auf die eine oder andere weniger prioritäre Massnahme der Planung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr verzichtet werden muss.

2.3 Berichterstattung 2015 (2. HJ.) - 2017 und Umsetzungsprogramm 2018 - 2021

Gemäss Artikel 7 und 9 RFFV erstattet der Gemeinderat alle zwei Jahre Bericht über den Stand der Umsetzung und legt dem Stadtrat ein Umsetzungsprogramm für die kommenden Jahre vor. Die nächste ordentliche Berichterstattung wäre für Ende 2017 vorgesehen.

Für die Ermittlung des Nachkredits für 2017 und den Mittelbedarf der folgenden Jahre mussten die abgeschlossenen Jahre der laufenden Periode bereits abgerechnet und die Planung für 2017 und die Periode von 2018 - 2021 aktualisiert werden. Die für die Berichterstattung und das Umsetzungsprogramm erforderlichen Grundlagen liegen deshalb bereits vor und werden in den nachfolgenden Kapiteln dieses Antrags präsentiert.

Für das Jahr 2017 liegt noch keine abschliessende Berichterstattung, sondern ein aktualisiertes Umsetzungsprogramm vor. Der Gemeinderat erachtet es indessen nicht als sinnvoll, bereits in wenigen Monaten noch einmal eine Berichterstattung - nur gerade für das Jahr 2017 - zu vorzulegen.

Der Gemeinderat beantragt deshalb, zusammen mit den Kreditanträgen und gestützt auf die begleitenden Unterlagen⁷ die anstehende Berichterstattungspflicht als erfüllt zu betrachten und den Termin für die nächste Berichterstattung auf die erste Jahreshälfte 2020 festzulegen. Diese Berichterstattung wird dann die Periode 2017 - 2019 umfassen. Danach erfolgt wieder die Rückkehr zur ordentlichen Berichterstattung im Zweijahresrhythmus.

3. Berichterstattung 2015 (2. HJ.) - 2016; Stand der Umsetzung

Die Jahre 2015 und 2016 sind abgeschlossen und abgerechnet. Somit kann für diesen Teil der laufenden Periode bereits Rechenschaft abgelegt werden.

3.1 Schwerpunkte der Tätigkeit

Die nachstehenden Tabellen geben einen Überblick über die wichtigsten Massnahmen und Projekte der laufenden Periode. Tabelle 2 bezieht sich auf Massnahmen, die dem Fussverkehr oder dem Fuss- und Veloverkehr allgemein zu Gute kommen. Tabelle 3 bezieht sich auf Massnahmen, die in erster Linie dem Veloverkehr zu Gute kommen (Velo-Offensive).

⁷ Zwischenbericht „Förderung Fuss- und Veloverkehr“ von April 2017; Massnahmenliste

Schwerpunkte Fussverkehr/Fuss- und Veloverkehr gemischt

Thema	Projekte / Aktivitäten	Bemerkungen
Richtplan Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Durchführung/Auswertung Mitwirkung; Identifizierung der resultierenden Folgearbeiten 	Die Detail-Auswertung ist noch im Gang; ab 2017 ergibt sich ein zusätzlicher Mittelbedarf für die Planung/Umsetzung von Massnahmen aus dem Richtplan und/oder aufgrund von Anliegen aus der Bevölkerung
Attraktivierung Innenstadt für Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> “Public Space Public Life“-Studie 	Die Studie zeigt die Aufwertungspotenziale. Im nächsten Schritt gilt es daraus Massnahmen und Folgeprojekte abzuleiten.
Optimierung von Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, Verkehrssicherheit, Sensibilisierung	<ul style="list-style-type: none"> Laufende Planung/Umsetzung von Optimierungsmassnahmen 	Hohe Priorisierung, Umsetzung laufend
Hindernisfreier Raum	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes im Rahmen des Projekts „Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum“ (UHR) 	Umsetzung laufend, wichtige Verbesserungen für Fussverkehr generell

Tabelle 2: Schwerpunkte 2015 (2. HJ.) - 2016 bei der Förderung des Fussverkehrs (inklusive Massnahmen, die sowohl dem Fussverkehr, als auch dem Veloverkehr zu Gute kommen).

Schwerpunkte Veloverkehr/Velooffensive

Thema	Projekte / Aktivitäten	Bemerkungen
Velohaupttrouten	<ul style="list-style-type: none"> Velohaupttroute Wankdorf umgesetzt, weitere in Vorbereitung 	Nächste Routen: Bern-Köniz; Ostermundigen; Mehrjahresplanung Netzentwicklung
Velostationen	<ul style="list-style-type: none"> Bollwerk, Milchgässli, Schanzenpost, Schanzenbrücke 	Schaffung von weiteren Veloabstellplätzen im Raum Bahnhof
Veloverleihsystem	<ul style="list-style-type: none"> Ausschreibung Anbieter 	Inbetriebnahme voraussichtlich Mai 2018
Partizipation/Velooffensive	<ul style="list-style-type: none"> Partizipationsprozess im Juni 2016 gestartet Verwaltungsinterne Arbeitsgruppen begleiten 	Zwischennavigation Herbst 2017, Abschluss 2018, Diverse Folgearbeiten aus dem Prozess
Veloparkierung	<ul style="list-style-type: none"> Massnahmen bei Hotspots Veloordnungsdienst Neue Abstellplätze an div. Standorten 	Hohe Priorisierung, Umsetzung laufend
Kleinere Infrastrukturverbesserungen (div. Standorte)	<ul style="list-style-type: none"> Diverse Massnahmen umgesetzt 	Laufende Umsetzung
Velokultur / Dienstleistungen	<ul style="list-style-type: none"> Unterstützung Velofashion, Velocity-Guide, Konzeptarbeiten Velohauslieferdienst 	2017 und folgende Jahre in Abhängigkeit der Finanzierung

Tabelle 3: Schwerpunkte 2015 (2. HJ.) - 2016 bei der Förderung des Veloverkehrs (exklusive Massnahmen, die sowohl dem Fussverkehr, als auch dem Veloverkehr zu Gute kommen).

Auf die einzelnen Themenbereiche der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr bezogen, verteilen sich die Tätigkeiten in den Jahren 2015 (2. HJ.) - 2016 wie in Abbildung 1 gezeigt:

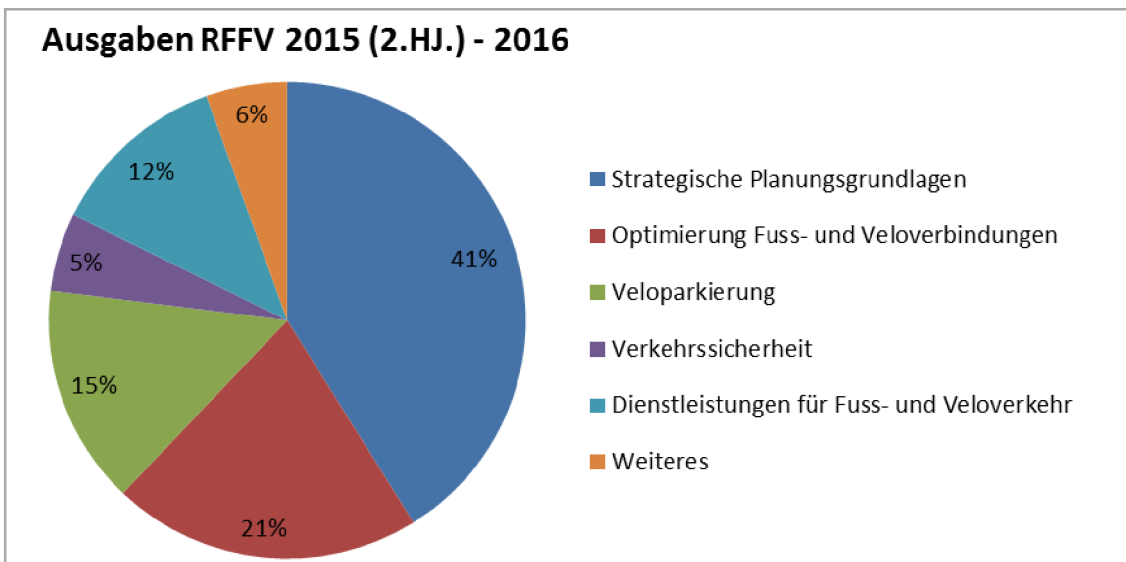


Abbildung 1: Aufteilung der Tätigkeiten in den Jahren 2015 (2. HJ.) - 2016 auf die Themenschwerpunkt der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Eine detaillierte Zusammenstellung der Massnahmen geordnet nach Themenbereichen findet sich in der Massnahmentabelle zum Bericht der Fachstelle.

Im Vergleich zum Umsetzungsprogramm von 2015 gibt es nur leichte Verschiebungen. Der Anteil der strategischen Planungsgrundlagen liegt mit 41 Prozent (statt 36 Prozent) etwas höher, als im Umsetzungsprogramm angegeben. Dies ist auf die intensivierten Planungsarbeiten im Rahmen der Velo-Offensive, beispielsweise im Zusammenhang mit den Velohaupttrouten zurückzuführen. Bei der Verkehrssicherheit (5 Prozent statt 9 Prozent) fällt ins Gewicht, dass mit den Massnahme *Phase II der Überprüfung der Fussgängerstreifen in der Stadt Bern* sowie *Kampagnen im Umfeld von Schulhäusern und Kindergärten (SLOW Drive)* bei zwei relativ hoch budgetierten Massnahmen bislang noch keine Kosten angefallen sind. Teilweise gibt es auch innerhalb der Bereiche Verschiebungen zwischen Massnahmen und Projekten, die sich nicht auf den prozentualen Anteil des jeweiligen Themenbereichs auswirken. So wurde beispielsweise bei den *Kleinmassnahmen zur Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, der Verbesserung der Veloparkierung und der Verkehrssicherheit* mehr ausgegeben, als ursprünglich vorgesehen⁸. Diese Mehrkosten wurden bei anderen Massnahmen innerhalb der Themenbereiche kompensiert.

3.2 Finanzen

In Zahlen ausgedrückt verteilen sich die Ausgaben für die Jahre 2015 (2. Halbjahr) und 2016 wie folgt auf die einzelnen Themenbereiche:

Themenschwerpunkte	2015 (2. HJ.)	2016	Total
Strategische Planungsgrundlagen	Fr. 573'623.71	Fr. 532'369.60	Fr. 1'105'993.31
Optimierung Fuss- und Veloverbindungen	Fr. 181'323.43	Fr. 382'953.19	Fr. 564'276.62
Veloparkierung	Fr. 243'935.35	Fr. 156'698.10	Fr. 400'633.45
Verkehrssicherheit	Fr. 103'080.95	Fr. 39'827.10	Fr. 142'908.05
Dienstleistungen für Fuss- und Veloverkehr	Fr. 164'861.00	Fr. 163'478.75	Fr. 328'339.75
Weiteres	Fr. 56'115.45	Fr. 91'782.41	Fr. 147'897.86
Total	Fr. 1'322'939.89	Fr. 1'367'109.15	Fr. 2'690'049.04
Personal- und Sachkosten	Fr. 260'194.47	Fr. 509'639.05	Fr. 769'833.52
Gesamttotal	Fr. 1'583'134.36	Fr. 1'876'748.20	Fr. 3'459'882.56

Tabelle 4: Übersicht Ausgaben 2015 (2. HJ.) und 2016 nach Themenbereichen.

⁸ Total plus ca. Fr. 130 000.00 über die drei Massnahmenbereiche hinweg.

Insgesamt entsprechen die Ausgaben dem für die betreffenden Jahre budgetierten Aufwand⁹. Innerhalb der Bereiche gibt es zwischen den Massnahmen, wie in Abschnitt 3.1 bereits ausgeführt, einzelne Verschiebungen. Dazu kommen Verschiebungen innerhalb der einzelnen Jahre. So wurde für die Optimierung der Fuss- und Veloverbindungen im 2. Halbjahr 2015 weniger ausgegeben als budgetiert, während im Jahr 2016 mehr investiert wurde. Solche Verschiebungen sind üblich, weil die Umsetzung einzelner Massnahmen von äusseren Umständen und der übergeordneten Prioritätensetzung abhängig ist.

Neben den erwähnten Verlagerungen zugunsten der diversen Kleinmassnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr betreffen die Mehrausgaben (im Vergleich zum Umsetzungsprogramm) folgende weiteren Massnahmen: Konzept- und Vorbereitungsarbeiten im Zusammenhang mit dem Veloverleihsystem, Durchführung der «Public Life Public Space»-Studie für die Innenstadt, Arbeiten im Zusammenhang mit der Velostation Bollwerk, Unterhalt und Ausbau des Velozählstellennetzes, nebst diversen weiteren Massnahmen und Mandatskosten für die Unterstützung der Fachstelle infolge personeller Engpässe. Teilweise wurden auch für nach 2016 vorgesehene Massnahmen zur Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen bereits in der Berichtsperiode realisiert¹⁰.

Umgekehrt gibt es in der Periode 2015 (2. HJ.) - 2016 bei verschiedenen Projekten und Massnahmen Minderaufwände, so dass die Ausgaben insgesamt im Rahmen des Umsetzungsprogramms von 2015 liegen. Namentlich zu erwähnen sind die mit Fr. 180 000.00 veranschlagte Massnahme *Verbesserung der Veloparkierung bei Schulen und Verwaltung* und diverse Massnahmen aus dem Bereich *Dienstleistungen und Fördermassnahmen* im Umfang von rund Fr. 240 000.00, die vorerst nicht realisiert wurden. Ein Spezialfall ist die *Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse*. Dafür waren im Umsetzungsprogramm 2015 Ausgaben von knapp Fr. 200 000.00 eingeplant, die aber grösstenteils wegfallen, weil das Projekt inzwischen vollumfänglich über die Investitionsrechnung abgewickelt wird. Diese Mittel wurden in der Berichtsperiode anderweitig verwendet. Ein weiterer Spezialfall ist der *Partizipationsprozess der Velo-Offensive*, für den aufgrund des späteren Starts in der Berichtsperiode rund Fr. 150 000.00 weniger ausgegeben wurden als vorgesehen. Die Mittel verlagern sich aber lediglich auf 2017 und später.

Weitere Einzelheiten zu den Aktivitäten der Fuss- und Veloverkehrsförderung in den Jahren 2015 (2. Halbjahr) und 2016 können dem Bericht der Fachstelle und der dort beiliegenden Massnahmenplanung entnommen werden.

4. Aktualisiertes Umsetzungsprogramm 2017; Nachkredit 2017

4.1 Überprüfung der bestehenden Massnahmenliste

Für das Jahr 2017 besteht bereits ein Umsetzungsprogramm aus dem Jahr 2015. Dieses wurde nun per Ende 2016 aktualisiert und mit dem aktuellen Stand der Planung abgeglichen. Dafür wurden alle bereits 2015 aufgeführten und alle seither neu hinzugekommenen Massnahmen überprüft und die Kosten neu geschätzt. Gemäss dem Auftrag der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün hat die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr den Fokus darauf gerichtet, welche Massnahmen aus fachlicher Sicht im Vordergrund stehen, um die

⁹ 2015 (2.HJ.) Fr. 1 583 134.36 gem. SRB Nr. 2016-278 vom 12.05.2016; 2016: Fr. 1 876 900.00 gemäss Umsetzungsprogramm vom 02.12.2015 (vom Stadtrat zur Kenntnis genommen mit SRB Nr. 2016-278 vom 12.05.2016).

¹⁰ Bspw. Viktoriastrasse (Verbesserung der Fussgängerquerungen und Einführung von beidseitigen Velostreifen), Egghölzliplätzli (Pilot zur Aufwertung für den Fussverkehr), Bogenschützenstrasse (Einführung Velogegegenverkehr), Bernstrasse (Vorstudie für eine Velofurt bei der Kreuzung Bernstrasse / Bethlehemstrasse), Freiburgstrasse (Machbarkeitsstudie für eine Veloquerung) und diverse weitere; Total plus ca. Fr. 120 000.00.

Förderziele gemäss Artikel 2 RFFV so rasch als möglich zu erreichen, ohne aber die Massnahmen mit Blick auf die verfügbaren Mittel bereits zu priorisieren.

Von insgesamt 245 Massnahmen und Projekten, welche die Fachstelle derzeit in ihrer Massnahmenliste führt, wurde bei 142 Massnahmen weder im Jahr 2017 noch in der darauffolgenden Periode 2018 - 2021 ein Aufwand budgetiert. Es handelt sich dabei entweder um abgeschlossene Massnahmen und Projekte, oder um solche, die nur personelle Begleitung durch die Mitarbeitenden der Fachstelle erfordern (ohne zusätzlichen externen Aufwand), die von untergeordneter Priorität für die Zielerreichung sind oder die zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht sinnvoll budgetiert werden können.

Die verbleibenden 103 Massnahmen und Projekte wurden überprüft und in Bezug auf ihre Kosten und den möglichen Realisierungszeitraum neu eingeschätzt. Bei rund einem Drittel dieser Massnahmen fallen sowohl im Jahr 2017 als auch in den darauffolgenden Jahren Kosten an (Projekte mit kurz- und mittelfristigem Realisierungshorizont oder wiederkehrendem Aufwand). Bei einem weiteren Drittel fällt nur im Jahr 2017 ein Aufwand an (Projekte mit kurzfristigem Realisierungshorizont). Die restlichen Massnahmen und Projekte werden erst ab 2018 oder später kostenwirksam (Massnahmen ohne kurzfristige Priorität).

Auf diese Weise ergeben sich für das Jahr 2017 provisorische - noch nicht im Detail priorisierte - Plankosten, die mit rund 2,8 Mio. Franken (inkl. Sach- und Personalkosten) rund doppelt so hoch liegen, als im Umsetzungsprogramm von 2015 (s. Tabelle 5):

Themenschwerpunkte	Planung 2017 (bisher) gem Bericht RFFV 2015	Zusatzbedarf Schätzung FFV	Bedarf 2017 (prov.) vor Priorisierung
Strategische Planungsgrundlagen	Fr. 285'000.00	Fr. 275'000.00	Fr. 560'000.00
Optimierung Fuss- und Veloverbindungen	Fr. 171'000.00	Fr. 360'000.00	Fr. 531'000.00
Veloparkierung	Fr. 145'000.00	Fr. 265'000.00	Fr. 410'000.00
Verkehrssicherheit	Fr. 170'000.00	Fr. 40'000.00	Fr. 210'000.00
Dienstleistungen für Fuss- und Veloverkehr	Fr. 203'000.00	Fr. 323'000.00	Fr. 526'000.00
Weiteres	Fr. 54'500.00	Fr. 11'000.00	Fr. 65'500.00
Total	Fr. 1'028'500.00	Fr. 1'274'000.00	Fr. 2'302'500.00
Personal- und Sachkosten	Fr. 300'000.00	Fr. 200'000.00	Fr. 500'000.00
Gesamttotal	Fr. 1'328'500.00	Fr. 1'474'000.00	Fr. 2'802'500.00

Tabelle 5: Aktualisierte, provisorische Plankosten für das Jahr 2017. Für die Zusammenstellung wurden alle ausführungsbereiten Massnahmen berücksichtigt, die aus fachlicher Sicht geeignet sind, einen wesentlichen Beitrag an die Erreichung der Förderziele gemäss RFFV zu leisten: Quelle: Bericht FFV (April 2016)

Diese provisorische Planung zeigt auf, wie hoch der Mittelbedarf im Jahr 2017 wäre, wenn alle umsetzungsreifen Massnahmen und Projekte, die aus fachlicher Sicht einen relevanten Beitrag an die Erreichung der Förderziele leisten, unverzüglich in Angriff genommen würden. Vor dem Hintergrund der verfügbaren Mittel und Personalressourcen wird allerdings tatsächlich nur ein Teil dieser Massnahmen im Jahr 2017 umgesetzt werden können. Die im Rahmen des Budgets nicht realisierbaren Massnahmen müssen auf spätere Jahre oder Perioden verlagert oder in Abhängigkeit ihrer Priorität vorerst ganz zurückgestellt werden.

4.2 Prioritäre Projekte 2017 (Akzentuierte Massnahmen)

Um Klarheit darüber zu erlangen, welche Mittel im Jahr 2017 im Minimum benötigt werden, damit die Förderziele für den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden können, hat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün die Themen festgelegt, die in erster Priorität zu bearbeiten sind. Tabelle 6 liefert einen Überblick über diese prioritären Projekte (Akzentuierte Massnahmen) für das Jahr 2017.

Thema	Projekte / Themenbereiche	Aktivitäten
Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Richtplan Fussverkehr 	Abschliessen der Auswertung der Mitwirkung; Prüfen der zusätzlich eingebrachten Anliegen; Planung der Folgearbeiten
Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätskultur 	Sensibilisierungskampagne für das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden
Velohaupttrouten	<ul style="list-style-type: none"> • Velohaupttrouten Bern-Köniz, Ostermundigen und Brünnen (prov.) • Mehrjahresplanung Netzentwicklung 	Erstellen von erforderlichen Konzepten und Vorstudien; Übergabe an Tiefbauamt für Projektierung und Realisierung; Begleitung der Projektierung Ermittlung der Planungssperimeter; Potenzialanalysen; Definition Planungsprozesse; Erstellung Mehrjahresplanung
Velo-Offensive	<ul style="list-style-type: none"> • Partizipation • Velokampagne 	Durchführung der geplanten Mittagstische und Workshops; Zwischenavigation Vorbereitung und Durchführung einer gezielten Velo-Kampagne ab 2018
Velo-Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> • Veloparkierung Bahnhof • Betriebsmodell Velostationen 	Machbarkeitsstudien für die prioritären Standorte aus der strategischen Planung Veloparkierung Bahnhof Bern (Zugang Länggasse, Burgerspital, Schwesternhaus, Betriebsgebäude SBB); Begleitung der laufenden Planungen zu Velostationen (Bubenbergzentrum, UF Bubenbergplatz) Betriebskonzept über die div. Standorte hinweg

Tabelle 6: Prioritäre Projekte 2017 (Akzentuierte Massnahmen)

Nach Ansicht des Gemeinderats handelt es sich bei diesen prioritären Projekten um Vorhaben, die zwingend mit der bisherigen Intensität weitergeführt werden müssen, um die Erreichung der Ziele der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs nicht unmittelbar zu gefährden. Bei den übrigen von der Fachstelle in ihrer provisorischen Planung als prioritär eingestufteten Projekten besteht aus Sicht des Gemeinderats demgegenüber ein gewisser Spielraum, was die zeitliche Umsetzung anbelangt. Bei der Abschätzung des für 2017 benötigten Nachkredits hat sich der Gemeinderat deshalb auf die Kosten für die prioritären Projekte (Akzentuierte Massnahmen) abgestützt.

4.3 Finanzen; Nachkredit für 2017

Beschränkt man sich auf die prioritären Projekte, so verringert sich der Mittelbedarf im Jahr 2017 auf 1,96 Mio. Franken (vgl. Tabelle 7):

Themenschwerpunkte	Bedarf 2017 (prov.) vor Priorisierung	Planung 2017 (neu) nur Prioritäre Projekte	Differenz Bedarf / Planung
Strategische Planungsgrundlagen	Fr. 560'000.00	Fr. 530'000.00	Fr. -30'000.00
Optimierung Fuss- und Veloverbindungen	Fr. 531'000.00	Fr. 365'000.00	Fr. -166'000.00
Veloparkierung	Fr. 410'000.00	Fr. 245'000.00	Fr. -165'000.00
Verkehrssicherheit	Fr. 210'000.00	Fr. 30'000.00	Fr. -180'000.00
Dienstleistungen für Fuss- und Veloverkehr	Fr. 526'000.00	Fr. 300'000.00	Fr. -226'000.00
Weiteres	Fr. 65'500.00	Fr. 60'500.00	Fr. -5'000.00
Total	Fr. 2'302'500.00	Fr. 1'530'500.00	Fr. -772'000.00
Personal- und Sachkosten* * inkl. Beitrag an BSS (Fr. 150'000.00)	Fr. 500'000.00	Fr. 425'500.00	Fr. -74'500.00
Gesamttotal	Fr. 2'802'500.00	Fr. 1'956'000.00	Fr. -846'500.00

Tabelle 7: Bereinigtes Umsetzungsprogramm 2017 (Beschränkung auf Prioritäre Projekte)

Gegenüber der noch nicht priorisierten, provisorischen Planung der Fachstelle ergibt sich ein deutlicher Minderbedarf. Der Bedarf liegt aber immer noch deutlich über dem im Umsetzungsprogramm von 2015 (und entsprechend im Budget) berücksichtigten Bedarf. Von den Projektkosten (exkl. Sach- und Personalaufwand) im Umfang von 1,53 Mio. Franken gehen rund zwei Drittel auf die prioritären Projekte zurück. Der Rest verteilt sich Kleinstmassnahmen in verschiedenen Bereichen (Optimierung von Fuss- und Veloverbindungen,

Veloparkierung und Verkehrssicherheit; insgesamt rund Fr. 150 000.00) sowie weitere Projekte und Massnahmen (ca. Fr. 300 000.00; inkl. diverse Ausgaben wie Mitgliederbeiträge). Weitere Details können der Massnahmenliste entnommen werden, welche diesem Antrag beiliegt. Zu den Projektkosten kommen Sach- und Personalkosten im Umfang von Fr. 425 000.00, die mehrheitlich gebunden sind (Personal Fachstelle, Bürokosten, interne Verrechnungen).

Vergleicht man den Aufwand für 2017 gemäss bereinigter Planung mit den effektiv verfügbaren Mitteln, ergibt sich ein zusätzlicher Mittelbedarf von Fr. 700 000.00, wofür der Gemeinderat vorliegend einen Nachkredit beantragt:

Verfügbare Mittel 2017	
Stand Spezialfinanzierung 31.12.2016	Fr. 6'000.00
Jährlicher Beitrag gem. RFFV	Fr. 1'250'000.00
Total	Fr. 1'256'000.00
Total benötigte Mittel 2017 nur Prioritäre Projekte	
	Fr. 1'956'000.00
Differenz (Nachkredit)	Fr. 700'000.00

Tabelle 8: Differenz verfügbare Mittel / benötigte Mittel für das Jahr 2017 (gemäss bereinigtem Budget 2017 mit Fokus auf Prioritären Projekten).

Nach Ansicht des Gemeinderats müssen die als prioritär eingestufteten Massnahmen im Jahr 2017 zwingend und ohne Verzug umgesetzt werden, wenn die Ziele der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs nicht in Frage gestellt werden sollen.

Die Berechnung für den beantragten Nachkredit für das Jahr 2017 sieht im Einzelnen wie folgt aus (s. Tabelle 9):

Jahr 2017 (Nachkredit)			
Bruttokosten gemäss Budget (=Ausgaben)	Fr.	1'328'500.00	
Erlöse gemäss Budget (= Entnahme Spezialfinanzierung)	Fr.	78'500.00	
<i>Nettokosten gemäss Budget (=Vorgabe RFFV)</i>	<i>Fr.</i>	<i>1'250'000.00</i>	
Effektive Bruttokosten (= aktualisiertes Budget für 2017)	Fr.	1'956'000.00	Differenz zu Budget Fr. 627'500.00
Effektive Erlöse (= Abbau Spezialfinanzierung auf Fr. 264.27)	Fr.	6'000.00	Differenz zu Budget Fr. -72'500.00
<i>Effektive Nettokosten (= zusätzlicher Bedarf 2017)</i>	<i>Fr.</i>	<i>1'950'000.00</i>	Differenz zu Budget Fr. 700'000.00
Nachkredit			Fr. 700'000.00

Tabelle 9: Berechnung des erforderlichen Nachkredits für das Budgetjahr 2017.

5. Umsetzungsprogramm 2018-2021; Überprüfung der Finanzierung

Bei der Erstellung des Umsetzungsprogramms für die Jahre 2018 - 2021 ist das Vorgehen analog, wie bei der Aktualisierung der Planung für das Jahr 2017. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr hat in einem ersten Schritt den Aufwand für alle Massnahmen und Projekte abgeschätzt, die in der betreffenden Periode realisierbar wären und aus fachlicher Sicht im Vordergrund stehen. Dabei resultiert im Durchschnitt pro Jahr ein vergleichbarer Aufwand, wie für das Jahr 2017 (vgl. Tabelle 10). Im Aufwand eingerechnet sind zwei zusätzliche, befristete Stellen ab 2018, welche unabdingbar sind, um die verschiedenen Vorhaben adäquat begleiten zu können.

Themenschwerpunkte	2018	2019	2020	2021	Total
Strategische Planungsgrundlagen	Fr. 800'000.00	Fr. 580'000.00	Fr. 685'000.00	Fr. 510'000.00	Fr. 2'575'000.00
Optimierung Fuss- und Veloverbindungen	Fr. 265'000.00	Fr. 340'000.00	Fr. 145'000.00	Fr. 140'000.00	Fr. 890'000.00
Veloparkierung	Fr. 350'000.00	Fr. 365'000.00	Fr. 365'000.00	Fr. 200'000.00	Fr. 1'280'000.00
Verkehrssicherheit	Fr. 105'000.00	Fr. 125'000.00	Fr. 75'000.00	Fr. 55'000.00	Fr. 360'000.00
Dienstleistungen für Fuss- und Veloverkehr	Fr. 583'000.00	Fr. 673'000.00	Fr. 683'000.00	Fr. 633'000.00	Fr. 2'572'000.00
Weiteres	Fr. 60'000.00	Fr. 75'000.00	Fr. 75'000.00	Fr. 75'000.00	Fr. 285'000.00
Total	Fr. 2'163'000.00	Fr. 2'158'000.00	Fr. 2'028'000.00	Fr. 1'613'000.00	Fr. 7'962'000.00
Personal- und Sachkosten*	Fr. 800'000.00	Fr. 800'000.00	Fr. 800'000.00	Fr. 800'000.00	Fr. 3'200'000.00
Gesamttotal	Fr. 2'963'000.00	Fr. 2'958'000.00	Fr. 2'828'000.00	Fr. 2'413'000.00	Fr. 11'162'000.00

* inkl. zw ei zusätzliche, befristete Stellen (2018-21)

Tabelle 10: Provisorische Planung 2018-2021 (ohne Priorisierungen). Quelle: FFV (Ende 2016).

In einem zweiten Schritt wurden analog zum Jahr 2017 Schwerpunkte definiert und die Massnahmenplanung entsprechend bereinigt (siehe Abschnitt 5.1). Soweit es sich um Schwerpunktmassnahmen handelt, wurden zunächst die im Jahr 2017 zurückgestellten Massnahmen auf die nächste Periode übertragen und danach die Kosten für die Schwerpunktmassnahmen der Periode 2018 - 2021 hinzugefügt. Massnahmen, denen aufgrund der Schwerpunktsetzung eine nachgelagerte inhaltliche oder zeitliche Priorität zukommt, wurden zwar in der Massnahmenliste belassen, aber für die Periode 2018 - 2021 nicht budgetiert (Verschiebung auf die Periode 2022 - 2025 oder später).

Auf diese Weise ergibt sich der effektive Mittelbedarf für die Periode 2018 - 2021, wenn auch zunächst noch mit einer unregelmässigen Verteilung auf die einzelnen Jahre (mit einem überproportionalen Kostenanteil im Jahr 2018 aufgrund der Verschiebung der zurückgestellten Massnahmen aus dem Jahr 2017). In einem letzten Schritt wurde deshalb die zeitliche Staffelung der Massnahmen noch einmal überprüft, so dass sich der für die gesamte Periode ermittelte Bedarf ungefähr gleichmässig über die einzelnen Jahre verteilt. Dies ist vor allem für die Ressourcenplanung der Fachstelle von Bedeutung, da sich mit den gegebenen bzw. beantragten personellen Ressourcen nur ein begrenztes Projektvolumen ausreichend führen und begleiten lässt.

Die so resultierende Planung für die Jahre 2018 - 2021 (siehe Abschnitt 5.2) bleibt aufgrund des langfristigen zeitlichen Horizonts im Einzelnen mit Unsicherheiten behaftet. Sowohl inhaltlich als auch zeitlich können sich im Zuge der Umsetzung Verschiebungen ergeben, solange sich diese insgesamt nicht auf das Budget für die gesamte Periode auswirken. Dazu kommt, dass die Fachstelle auch Projekte begleitet, bei denen nur personeller Aufwand, aber keine für das RFFV-Budget relevanten Kosten anfallen¹¹. Je nach Verlauf dieser Projekte kann es zeitliche Verschiebungen bei den kostenwirksamen Projekten geben.

5.1 Schwerpunkte der Tätigkeit für die Periode 2018 - 2021

In der Periode 2018 - 2021 werden zum einen die prioritären Projekte (Akzentuierte Massnahmen) aus dem Jahr 2017 weiterbearbeitet und abgeschlossen (s. Abschnitt 4.2). Dazu kommen zusätzliche Schwerpunkte:

- **Massnahmen im Bereich Fussverkehr:** In der Periode 2018 - 2021 liegt ein besonderer Schwerpunkt auf dem Bereich Fussverkehr. Mit den Folgearbeiten aus dem 2016 in die Mitwirkung gegebenen Richtplan Fussverkehr und weiteren Projekten sind alleine für den Fussverkehr (exklusive Massnahmen, die dem Fuss- und Veloverkehr gleichermassen zu Gute kommen) in der betreffenden Periode Massnahmen im Umfang von

¹¹ So werden etwa grössere Infrastrukturprojekte über die Investitionsrechnung finanziert. Für das RFFV-Budget nur Kosten in den frühen Phasen (für Konzepte, Vorstudien, etc.), solange noch keine konkreten Projekte definiert sind.

1,87 Mio. Franken oder rund einem Drittel des RFFV-Budgets vorgesehen. In absoluten Zahlen ist dies gemäss früheren Jahren mehr als das fünffache Volumen (vgl. Abbildung 2 und Abbildung 3).

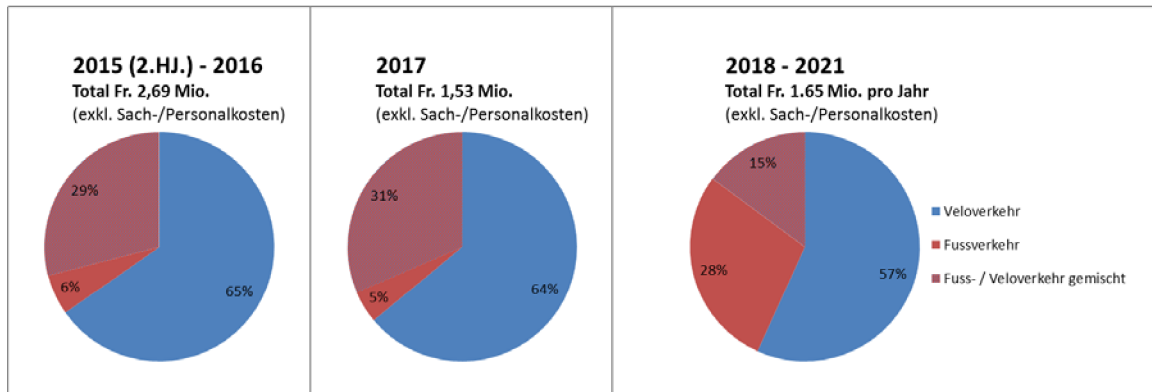


Abbildung 2: Der Fussverkehr wird in der Periode 2018-21 deutlich stärker gefördert als bis anhin. Der Anteil der Fördergelder, der ausschliesslich dem Fussverkehr zu Gute kommt, wird mehr als verfünffacht. Mehrheitlich betrifft dies Folgearbeiten aus dem Richtplan Fussverkehr.

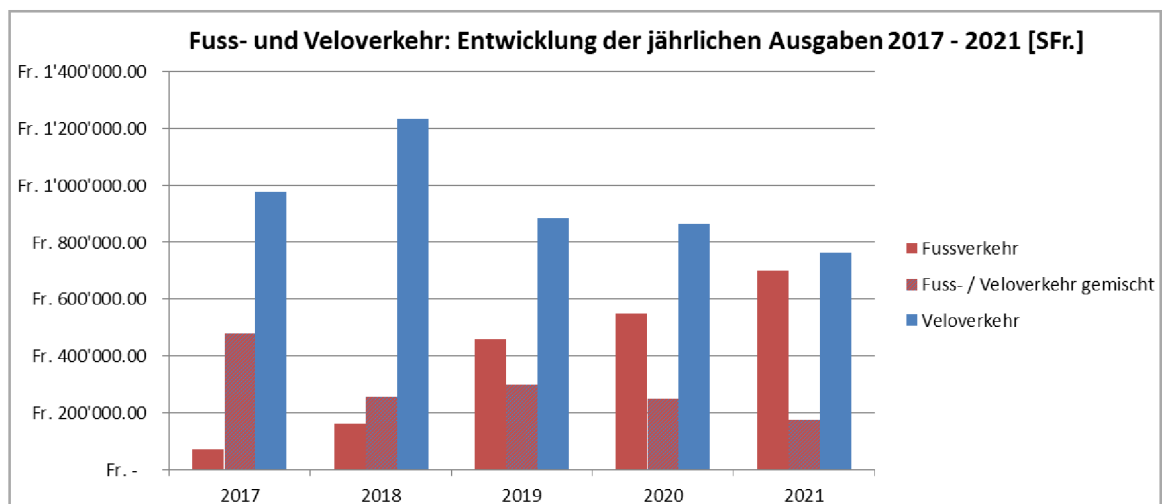


Abbildung 3: Der Anteil der Ausgaben für den Fussverkehr wird in den Jahren 2017 bis 2021 kontinuierlich erhöht. Im Gegenzug gehen in diesem Zeitraum die Ausgaben für die Veloförderung und für Massnahmen, die dem Fuss- und Veloverkehr gleichermassen zu Gute kommen, zwar etwas zurück, bleiben aber auf höherem Niveau stabil, als vor Beginn der Velo-Offensive.

- **Veloverleihsystem:** Ab Mai 2018 soll das neue Veloverleihsystem seinen Betrieb aufnehmen. Das System wird von einem privaten Anbieter betrieben. Stadtseitig sind für den Betrieb Fr. 300 000.00 pro Jahr budgetiert (inkl. einem Verzicht auf Parkgebühren), die als Betriebskosten aber nicht über die RFFV-Spezialfinanzierung, sondern über den Globalkredit der Verkehrsplanung getragen werden¹².
- **Velokampagne:** Die Infrastruktur für die Velofahrenden konnte in den letzten Jahren bereits spürbar verbessert werden. Damit ist eine der Voraussetzungen für die im Rahmen der Velo-Offensive geplante Velokampagne gegeben. Die Velo-Offensive hat zum Ziel, den Veloanteil am städtischen Gesamtverkehr bis im Jahr 2030 auf 20 Prozent zu erhöhen. Die Velo-Kampagne trägt - neben den Infrastrukturmassnahmen - massgeblich zu diesem Ziel bei, indem sie der Bevölkerung die Möglichkeiten der verbesserten oder neu erstellten Infrastrukturen aufzeigt und sie zu deren Nutzung animiert. Die in-

¹² Dem Stadtrat wird in diesem Zusammenhang ein separater Vortrag mit einem Antrag für einen entsprechenden Verpflichtungskredit unterbreitet.

haltlichen Eckpunkte (Ziele, Zielgruppen, Strategie) der Kampagne wurden im Rahmen des Partizipationsprozesses zur Velo-Offensive entwickelt und konkretisiert. Die Kosten für die Kampagne sind im Umsetzungsprogramm 2018 - 2021 enthalten. Aufgrund der Höhe der Kosten wird dem Stadtrat dafür zu gegebener Zeit ein separater Antrag für einen Verpflichtungskredit vorgelegt.

- **Velohauslieferdienst:** Der Gemeinderat will die Einführung eines Velo-Hauslieferdienstes unterstützen. Damit kann auf kurze Fahrdistanzen ein erheblicher Verlagerungseffekt erzielt werden. Für die ersten Betriebsjahre des Hauslieferdienstes sieht das Umsetzungsprogramm eine Anschubfinanzierung vor. Ein entsprechender Verpflichtungskredit wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit separat unterbreitet.
- **Sonstiges:** Für diverse Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Infrastruktur und der Verkehrsverbindungen (inkl. Kleinmassnahmen), für die Intensivierung des Veloordnungsdienstes oder die Prüfung neuer Standorte für Velostationen sind auch im Umsetzungsprogramm 2018 - 2021 entsprechende Mittel eingesetzt. Noch stärker als bisher liegt ein Schwerpunkt auf dem Ausbau des Dienstleistungsangebots für den Fuss- und Veloverkehr, welches zur Förderung einer stadtverträglichen Mobilitätskultur beiträgt.

Diese Schwerpunktsetzungen bilden - analog zum Jahr 2017 - die Grundlage für die Ermittlung des effektiven Mittelbedarfs für die Periode 2018 - 2021 und die Erstellung des definitiven Umsetzungsprogramms.

5.2 Finanzen; Erhöhung der Finanzierung ab 2018

Nach Eliminierung aller Massnahmen, die aufgrund der Schwerpunktsetzung für die Jahre 2018 - 2021 weniger prioritär oder dringlich erscheinen, ergibt sich für die entsprechende Periode ein durchschnittlicher Mittelbedarf von 2,45 Mio. Franken pro Jahr (s. Tabelle 11):

Themenschwerpunkte	2018	2019	2020	2021	Total
Strategische Planungsgrundlagen	Fr. 430'000.00	Fr. 565'000.00	Fr. 635'000.00	Fr. 610'000.00	Fr. 2'240'000.00
Optimierung Fuss- und Veloverbindungen	Fr. 321'000.00	Fr. 165'000.00	Fr. 80'000.00	Fr. 305'000.00	Fr. 871'000.00
Veloparkierung	Fr. 320'000.00	Fr. 285'000.00	Fr. 265'000.00	Fr. 190'000.00	Fr. 1'060'000.00
Verkehrssicherheit	Fr. 45'000.00	Fr. 45'000.00	Fr. 85'000.00	Fr. 205'000.00	Fr. 380'000.00
Dienstleistungen für Fuss- und Veloverkehr	Fr. 468'000.00	Fr. 508'000.00	Fr. 523'000.00	Fr. 253'000.00	Fr. 1'752'000.00
Weiteres	Fr. 65'000.00	Fr. 75'000.00	Fr. 75'000.00	Fr. 75'000.00	Fr. 290'000.00
Total	Fr. 1'649'000.00	Fr. 1'643'000.00	Fr. 1'663'000.00	Fr. 1'638'000.00	Fr. 6'593'000.00
Personal- und Sachkosten*	Fr. 800'000.00	Fr. 800'000.00	Fr. 800'000.00	Fr. 800'000.00	Fr. 3'200'000.00
Gesamttotal	Fr. 2'449'000.00	Fr. 2'443'000.00	Fr. 2'463'000.00	Fr. 2'438'000.00	Fr. 9'793'000.00

* inkl. zw. ei zusätzliche, befristete Stellen (2018-21)

Tabelle 11: Bereinigtes Budget für die Periode 2018-21 (unter Ausklammerung von Massnahmen und Projekten von untergeordneter Priorität oder Dringlichkeit).

Gegenüber heute entspricht dies einer Erhöhung der Fördermittel für den Fuss- und Veloverkehr um 1,20 Mio. Franken pro Jahr. Diese soll mittels einer Anpassung von Artikel 8 RFFV erfolgen (siehe Abschnitt 5.3). Im Integrierten Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) für 2018 - 21 sind diese Zusatzmittel bereits als neue Aufgabe RFFV wie folgt deklariert (jährlicher Bedarf):

- *Mittelerhöhung für akzentuierte Massnahmen* + Fr. 940 000.00
 - *2 befristete Stellen 2018 - 2021* + Fr. 260 000.00
- Total* + Fr. 1 200 000.00

Ebenfalls bereits abgebildet sind die Mittel im Budget (auf P580140): Fr. 2 450 000.00 (= bisheriger jährlicher Beitrag von 1,25 Mio. Franken plus die beantragten Zusatzmittel von 1,2 Mio. Franken pro Jahr).

Details zu den in der Periode 2018 - 2021 geplanten Massnahmen finden sich in der Massnahmenliste im Anhang zu diesem Vortrag. Der Grossteil der zusätzlichen Mittel geht wie bereits ausgeführt auf das Konto der intensivierten Fussverkehrs-Förderung (Folgearbeiten aus dem Richtplan Fussverkehr). Für die Veloförderung sind ab 2019 dagegen weniger Mittel vorgesehen, als noch in den Jahren 2015 bis 2017. Im Jahr 2018 erreichen die Ausgaben für die Veloförderung noch einmal einen Höchststand (vgl. Abbildung 3 in Abschnitt 5.1). Dies liegt daran, dass einerseits der Partizipationsprozess der Velo-Offensive noch im Gang ist, während gleichzeitig bereits die Velo-Kampagne startet (vorbehältlich Kreditgenehmigung durch den Stadtrat). In den Jahren danach benötigt die Veloförderung weniger Mittel aus der RFFV-Spezialfinanzierung, da viele Massnahmen, die sich aktuell noch im Konzeptstadium (= Finanzierung via RFFV) befinden, dannzumal in der Phase Projektierung/Realisierung sein werden (Finanzierung über die Investitionsrechnung).

Betrachtet man die Verteilung der Kosten der Periode 2018 - 2021 auf die Themenschwerpunkte der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, so fällt im Vergleich zur Periode 2015 (2.HJ.) - 2016 (vgl. Abbildung 1 in Abschnitt 3.1) in erster Linie der erhöhte Anteil im Bereich der *Dienstleistungen* auf (siehe Abbildung 4, unten; 27 % gegenüber 11 %):

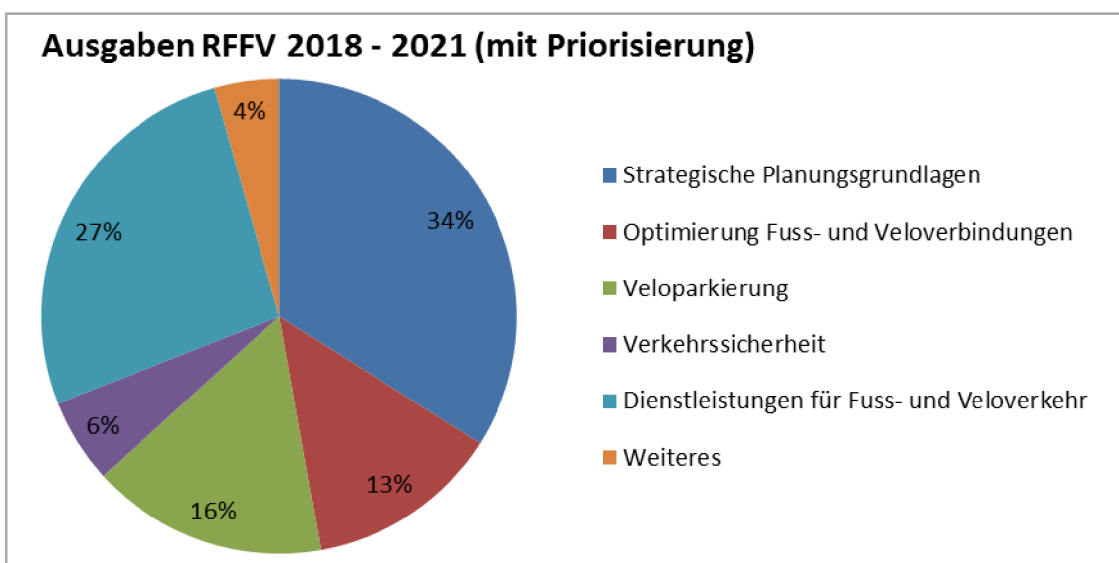


Abbildung 4: Mit den zusätzlichen Fördermitteln wird vermehrt in Dienstleistungen für den Fuss- und Veloverkehr investiert, nachdem in den letzten Jahren die Infrastruktur laufend verbessert wurde. Im Vordergrund stehen dabei die Durchführung der Velokampagne und die Anschubfinanzierung für einen Velo-Hauslieferdienst. Der Bereich strategische Planung umfasst vor allem Folgemassnahmen aus dem Richtplan Fussverkehr.

In diesem Bereich fallen neben der Velokampagne (Fr. 750 000.00, verteilt auf drei Jahre) vor allem die Kosten für die Anschubfinanzierung des Velo-Hauslieferdienstes ins Gewicht (aufgrund einer ersten groben Schätzung rund Fr. 650 000.00 während der ersten drei Jahre; Kosten zu verifizieren; Start noch offen). Im Bereich *strategische Planungsgrundlagen* bewegen sich die Kosten in absoluten Zahlen ungefähr auf demselben Niveau, wie in früheren Jahren. Aufgrund der Erhöhung der Mittel insgesamt resultiert aber ein geringerer relativer Anteil (34 % gegenüber 41 %). Der Grossteil der Ausgaben in diesem Bereich umfasst Folgearbeiten aus dem Richtplan Fussverkehr (Konzepte/Vorstudien für die Projektierung und Umsetzung von Massnahmen). Analog weisen auch die Bereiche *Optimie-*

ung Fuss- und Veloverbindungen und Weiteres einen geringeren relativen Anteil bei ungefähr gleich grossen absoluten Ausgaben aus (13 % statt 21 %, bzw. 4 % statt 6 %). Bei den Bereichen *Veloparkierung* und *Verkehrssicherheit* bleibt der relative Anteil im Wesentlichen gleich (= höhere effektive Ausgaben). Was den Bereich *Verkehrssicherheit* anbelangt, ist dies in erster Linie durch die (in der laufenden Periode zurückgestellte) SLOW Drive-Kampagne im Umfeld von Schulhäusern und Kindergärten begründet.

5.3 Auswirkungen bei einem Verzicht auf eine Beitragserhöhung

Ohne eine Erhöhung der jährlichen Beiträge für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs stehen für die künftige Fördertätigkeit weiterhin 1,25 Mio. Franken pro Jahr zur Verfügung. Weil die Einlagen in die Spezialfinanzierung per Ende 2016 abgebaut sind, könnten - anders als in den vergangenen Jahren - auf Dauer jedoch nur noch Massnahmen und Projekte in diesem Umfang realisiert werden. Die intensive Förderung des Fuss- und Veloverkehrs würde auf den „courant normal“ der früheren Jahre zurückgeworfen. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr müsste sich auf die Begleitung der wichtigsten Planungs- und Infrastrukturprojekte beschränken, ohne dabei spürbare Akzente setzen zu können. Insbesondere würde sich die Umsetzung der Massnahmen aus dem Richtplan Fussverkehr, namentlich auch der von der Bevölkerung eingebrachte Anliegen, um Jahre verzögern. Die Veloförderung würde, mit reduzierter Intensität, weitergeführt und sich auf die notdürftige Verbesserung der Velo-Infrastruktur beschränken.

Die Förderziele gemäss Artikel 2 RFFV (vgl. Kapitel 1) wären aus Sicht des Gemeinderats unter diesen Umständen nicht erreichbar. In Anbetracht der prognostizierten Zunahme von Bevölkerung und Mobilität ist davon auszugehen, dass die Lebensqualität sowohl im Stadtzentrum, als auch in den Quartieren, mittelfristig stark beeinträchtigt würde. Das Ziel einer langfristig nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilitätskultur wäre nicht zu erreichen.

6. Übersicht zusätzlicher Finanzbedarf

Aufgrund des dargelegten Bedarfs nach akzentuierten Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ergibt sich zusammengefasst folgender zusätzlicher Finanzierungsbedarf:

2017	Nachkredit von Fr. 700 000.00
2018 - 2021	Erhöhung jährliche RFFV-Beiträge um Fr. 1 200 000.00

7. Anpassung des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

Damit diese für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs benötigten Mittel zur Verfügung gestellt werden können, braucht es eine entsprechende Anpassung von Artikel 8 RFFV. Der Gemeinderat beantragt deshalb dem Stadtrat, den entsprechenden Artikel wie folgt zu ändern (Änderungen kursiv):

Art. 8 Finanzierung

¹ 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 ~~1.25 Mio. Franken~~ **2.45 Mio. Franken** zur Verfügung gestellt. Damit wird die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alimentiert (Personal- und Sachkosten).

Die Inkraftsetzung der neuen Bestimmung wird an den Gemeinderat delegiert.

8. Erfüllung der Berichterstattungspflicht

Gemäss Artikel 7 und 9 RFFV erstattet der Gemeinderat alle zwei Jahre Bericht über den Stand der Umsetzung und legt dem Stadtrat ein Umsetzungsprogramm für die kommenden Jahre vor. Die nächste reguläre Berichterstattung wäre für Ende 2017 vorgesehen.

Für die Ermittlung des Nachkredits für 2017 und den Mittelbedarf der folgenden Jahre mussten die abgeschlossenen Jahre der laufenden Periode abgerechnet und die Planung für 2017 und die Periode von 2018 - 2021 aktualisiert werden. Damit liegen die Grundlagen für die nächste Berichterstattung und das Umsetzungsprogramm der folgenden Periode bereits vor. Einzig für das laufende Jahr 2017 würde - beim ordentlichen Berichterstattungs-termin - anstatt eines Umsetzungsprogramms eine Abrechnung vorgelegt.

Da die Planung für das Jahr 2017 nun erst gerade von Grund auf aktualisiert wurde, wird es bis Ende Jahr - anders als bei einem längeren Planungshorizont - kaum grössere Abweichungen vom Umsetzungsprogramm geben und eine Berichterstattung in einigen Monaten würde sich von der hier vorgelegten Berichterstattung kaum unterscheiden. Eine nochmalige Berichterstattung innerhalb eines halben Jahrs wäre daher wenig verwaltungswirtschaftlich.

Der Gemeinderat beantragt deshalb, die anstehende Berichterstattungspflicht zusammen mit den Kreditanträgen und gestützt auf die begleitenden Unterlagen¹³ als erfüllt zu betrachten und den Termin für die nächste Berichterstattung auf die erste Jahreshälfte 2020 festzulegen. In diesem Rahmen wird auch zu prüfen sein, ob die akzentuierte Förderung über das Jahr 2021 hinaus weitergeführt werden soll.

9. Fakultatives Referendum

Die vorliegend beantragte Anpassung des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV; SSSB 761.4) unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 37 der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO, SSSB 101.1) und Artikel 70 des Reglements über die politischen Rechte (RPR; SSSB 141.1).

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4): Überprüfung der Finanzierung und Anpassung des Reglements; Nachkredit 2017 zulasten der Erfolgsrechnung der Verkehrsplanung; vorgezogene Berichterstattung und Umsetzungsprogramm.
2. Er beschliesst Artikel 8, Absatz 1 des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV; SSSB 761.4) wie folgt zu ändern (Änderungen kursiv):

¹³ Zwischenbericht „Förderung Fuss- und Veloverkehr“ von April 2017; Massnahmenliste

Art. 8 Finanzierung

¹ 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 ~~1.25 Mio. Franken~~ **2.45 Mio. Franken** zur Verfügung gestellt. Damit wird die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alimentiert (Personal- und Sachkosten).

² (unverändert)

³ (unverändert)

⁴ (unverändert)

⁵ (unverändert)

⁶ (unverändert)

3. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Teilrevision des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV).
4. Der Stadtrat erhöht den Globalkredit der Verkehrsplanung für das Jahr 2017 mittels Nachkredit von Fr. 5 298 720.85 um Fr. 700 000.00 auf Fr. 5 998 720.85 (PG580100, P580140 Förderung Fuss- und Veloverkehr).
5. Er beschliesst, im Rahmen der Budgetbehandlung 2018 den Globalkredit der Dienststelle Verkehrsplanung um Fr. 1 200 000.00 zu erhöhen (PG580100, P580140 Förderung Fuss- und Veloverkehr).
6. Er nimmt Kenntnis von der vorgezogenen Berichterstattung für die Periode 2015 (2. Halbjahr) - 2017 und dem Umsetzungsprogramm für die Periode 2018 - 2021 und legt den Termin für die nächste Berichterstattung auf die erste Jahreshälfte 2020 fest.

Bern, 14. Juni 2017

Der Gemeinderat

Beilagen:

- Zwischenbericht „Förderung Fuss- und Veloverkehr“ von April 2017 der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
- Massnahmenliste Förderung Fuss- und Veloverkehr (Ausgaben 2015 [2.HJ] - 2016 und Umsetzungsprogramme für 2017 bzw. 2018 - 2021)



Förderung Fuss- und Veloverkehr

Zwischenbericht April 2017, z.H. Direktion TVS

Herausgeberin: Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Verkehrsplanung, Zieglerstrasse 62, Postfach, 3001 Bern, Telefon 031 321 70 10, Fax 031 321 70 30, verkehrsplanung@bern.ch, www.bern.ch/verkehrsplanung ● **Bericht:** Christof Bähler, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ●
Bern, April 2017

Inhalt

1	Einleitung	4
2	Planung und Finanzierung; Überblick	5
2.1	Schwerpunkte der laufenden Periode	5
2.2	Finanzierung der Fördertätigkeit	5
2.3	Aktualisierung der Planung für den vorliegenden Bericht	6
3	Fussverkehr: Stand der Arbeiten; Ausblick	7
3.1	Richtplan Fussverkehr; Erste Ergebnisse der Mitwirkung	7
3.2	Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR)	8
3.3	Stand Massnahmen Fussverkehr	9
3.4	Aktualisierte Massnahmenplanung und Kostenschätzungen	9
3.5	Zwischenfazit Fussverkehr	10
4	Veloförderung: Stand der Arbeiten; Ausblick	12
4.1	Velooffensive; Partizipativer Prozess und Arbeitsgruppen	12
4.2	Stand Massnahmen Veloförderung	13
4.3	Aktualisierte Massnahmenplanung und Kostenschätzungen	13
4.4	Zwischenfazit Veloförderung	16
5	Fazit	18
6	Weiteres Vorgehen	20
ANHANG		21
	Massnahmenliste RFFV	22

1 Einleitung

Mit dem vorliegenden Bericht rapportiert die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr über den aktuellen Stand der Arbeiten und der Planung bei der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Auftraggeberin des Berichts ist die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS). Der Bericht dient als Grundlage für einen Antrag an den Stadtrat betreffend eine Erhöhung der Fördermittel für den Fuss- und Veloverkehr ab dem Jahr 2017.

Der Stadtrat hat bereits in seiner Sitzung vom 1. September 2016 ein erstes Mal über eine Erhöhung des RFFV-Kredits diskutiert. Anlass für die Diskussion war ein kurzfristig eingereichter Antrag der Kommission PVS. Der Antrag wurde damals mit Verweis auf den „ordentlich zu begehenden“ Weg, d.h. gestützt auf einen formellen Antrag des Gemeinderats, mit 34:29 Stimmen abgelehnt¹. Inhaltlich signalisierten selbst Votantinnen und Votanten aus dem ablehnenden Lager Sympathien für das Grundanliegen – eine akzentuierte Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und damit eine Erhöhung der RFFV-Mittel.

Um gegenüber dem Gemeinderat und dem Stadtrat den Bedarf und die Verwendung der Mittel aufzuzeigen, hat die Direktion TVS die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr beauftragt, eine ausserordentliche Berichterstattung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vorzulegen. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass erst vor kurzem die Mitwirkung zum Richtplan Fussverkehr abgeschlossen² wurde und seit gut einem Jahr die externe Phase der Velo-Offensive³ läuft, in deren Rahmen auch ein partizipativer Prozess⁴ durchgeführt wird.

Beides hat einen direkten Einfluss auf die Planung im Bereich Fuss- und Veloverkehr: Es gilt Anliegen und Erwartungen aus Bevölkerung und Politik in geeigneter Weise zu berücksichtigen und in die Planung zu integrieren. Im Weiteren arbeitet die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr seit September 2016 wieder in Vollbesetzung, so dass mehr personelle Ressourcen zur Verfügung stehen, um Projekte und Massnahmen umzusetzen. Auch dies hat einen Einfluss auf die Planung im Bereich Fuss- und Veloverkehr.

Unter Berücksichtigung dieser veränderten Ausgangslage soll der vorliegenden Bericht aufzeigen, wie hoch der kurzfristige (2017) und der mittelfristige (2018-2021) RFFV-Mittelbedarf ist, wenn die aus den erwähnten Entwicklungen resultierenden Massnahmen gemäss den erkannten Bedürfnissen geplant und umgesetzt werden.

Im Sinne eines Fazits soll der Bericht die Frage beantworten, ob die Ziele zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs mit den heute zur Verfügung stehenden Mitteln erreicht werden können, beziehungsweise welche Folgen ein Verzicht auf eine Erhöhung der Mittel hätte.

¹ siehe Protokoll Stadtratssitzung vom 1. September 2016

² siehe <http://www.bern.ch/themen/mobilitat-und-verkehr/gesamtverkehr/strategien-und-konzepte/richtplane-fuss-und-veloverkehr>

³ siehe bern.ch/velo-offensive

⁴ Siehe Stadtratsbeschluss vom 28. April 2016

2 Planung und Finanzierung; Überblick

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)⁵ formuliert. Für die Umsetzung dieses gesetzlichen Auftrags ist die Fachstelle für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zuständig, welche der städtischen Verkehrsplanung angegliedert ist.

2.1 Schwerpunkte der laufenden Periode

Der Planungszeitraum von Mitte 2015 bis 2017 steht im Zeichen von zwei Vorhaben, die einen direkten Einfluss auf die laufende Massnahmenplanung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr haben. Im Bereich Fussverkehr ist dies der neue Richtplan Fussverkehr, zu dem kürzlich die öffentliche Mitwirkung stattgefunden hat. Beim Veloverkehr ist es die Velooffensive und namentlich der seit Juni 2016 laufende partizipative Prozess. Beide Vorhaben sind bis zu einem gewissen Grad ergebnisoffen. Auf Anliegen und Erwartungen, die in der Mitwirkung zum Richtplan Fussverkehr bzw. im partizipativen Prozess der Velooffensive zum Ausdruck gebracht werden, soll in geeigneter Weise reagiert werden können.

Es wurde deshalb stets betont, dass die RFFV-Umsetzungsplanung für die Periode 2015 (2. Halbjahr) bis 2017, die dem Stadtrat im Dezember 2015 unterbreitet wurde, unter Vorbehalten zu interpretieren sei. Zu jenem Zeitpunkt waren die Ergebnisse der – damals noch gar nicht gestarteten – Mitwirkung zum Richtplan Fussverkehr ebenso wenig bekannt, wie die Ergebnisse des – ebenfalls noch nicht gestarteten – partizipativen Prozesses der Velooffensive.

Inzwischen zeichnen sich in beiden Bereichen Ergebnisse ab, die sich teilweise bereits auf die Umsetzungsplanung der laufenden Periode, schwergewichtig aber auf die Umsetzungsplanung für die Periode 2018 bis 2021 auswirken.

2.2 Finanzierung der Fördertätigkeit

Das RFFV regelt die Finanzierung der Fördertätigkeit. Gemäss den geltenden Bestimmungen des Reglements werden der laufenden Rechnung der Abteilung Verkehrsplanung bzw. der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr jährlich 1,25 Millionen 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) alimentiert⁶. Nicht unter die RFFV-Finanzierung fallen aktivierbare Investitionskosten über Fr. 50 000.00, die über die Investitionsrechnung verbucht werden. Nicht verwendete Mittel werden der Spezialfinanzierung gutgeschrieben.

In den Jahren 1999 bis 2013 wurden die Fördermittel aus verschiedenen Gründen jeweils nicht ausgeschöpft, so dass die Einlagen in die Spezialfinanzierung im Dezember 2013 mit 2,27 Mil-

⁵ Siehe Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) vom 13. Juni 1999

⁶ siehe Art. 8 RFFV

lionen Franken einen Höchststand erreichten. Die fehlende Ausschöpfung der Mittel wurde im Stadtrat teils heftig kritisiert. Seit 2014 konnten die Einlagen in die Spezialfinanzierung dank verstärkter Förderanstrengungen, darunter die Lancierung der Velo-Offensive, deutlich abgebaut werden. Mit der Velo-Offensive soll bis 2030 der Anteil des Veloverkehrs auf 20 Prozent gesteigert werden, um dem prognostizierten Verkehrswachstum stadtverträglich zu begegnen.

Gemäss der RFFV-Berichterstattung von Dezember 2015⁷ sollten die Einlagen in die Spezialfinanzierung per Ende 2017 bis auf einen Restbetrag von rund Fr. 20 000.00 praktisch abgebaut sein. De facto ist dieser Abbau bereits per Ende 2016 praktisch vollständig erfolgt (Restbetrag rund Fr. 6 400.00).

Ab dem Jahr 2017 steht somit nur noch die reguläre Finanzierung von jährlich 1,25 Millionen Franken für die Umsetzung von Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zur Verfügung. Dies ist deutlich weniger, als in den Jahren 2014 bis 2016 dank der Spezialfinanzierung zur Verfügung stand. Es ist auch leicht weniger, als in der Umsetzungsplanung von Dezember 2015 für das Jahr 2017 budgetiert wurde (1,33 Millionen Franken inklusive Personalaufwand). Dies notabene noch bevor die Ergebnisse aus der Mitwirkung zum Richtplan Fussverkehr und aus der Partizipation der Velo-Offensive in die Planung einfließen konnten.

2.3 Aktualisierung der Planung für den vorliegenden Bericht

Der vorliegende Bericht soll aufzeigen, welche Mittel aus fachlicher Sicht erforderlich sind, um die Ziele im Bereich der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu erreichen.

Zu diesem Zweck wurde die Massnahmenplanung von 2015 unter Berücksichtigung aller neuen Erkenntnisse umfassend aktualisiert. Dafür wurden sowohl bestehende Kostenschätzungen aktualisiert, als auch neue Massnahmen in die Liste aufgenommen. Der Betrachtungszeitraum wurde über das Jahr 2017 hinaus auf die Periode 2018-21 ausgedehnt.

Die Grundlage für die Planung bildet eine Massnahmenliste, die im Anhang zu diesem Bericht beiliegt. Die Liste orientiert sich in der Form an den bisherigen RFFV-Berichterstattungen. Die aktualisierte Massnahmenliste hat provisorischen Charakter und ist weder mit Blick auf die zur Verfügung stehenden Mittel noch mit Blick auf weitergehende Priorisierungen oder zeitliche Staffelungen der Massnahmen bereinigt. Die Liste zeigt lediglich auf, welche – bisherigen und neuen – Massnahmen und vor dem Hintergrund des Richtplans Fussverkehr sowie der Velo-Offensive aus der aktuellen fachlichen Perspektive zur Umsetzung vorgeschlagen werden und welche Kostenfolgen sich ergäben, wenn alle diese Massnahmen rasch als möglich umgesetzt würden – inklusive der Personalkosten, die bei der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr für die fachliche Begleitung der Umsetzung anfallen.

⁷ siehe Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat vom 7. Dezember 2015: Berichterstattung RFFV 2013 - 2015 und Umsetzungsprogramm 2015 - 2017

3 Fussverkehr: Stand der Arbeiten; Ausblick

Dieses Kapitel behandelt die Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs sowie die Massnahmen, die sowohl dem Fuss- als auch dem Veloverkehr zu Gute kommen. Die Massnahmen, die ausschliesslich der Veloförderung dienen, werden in Kapitel 4 behandelt.

Die RFFV-Umsetzungsplanung sah für die Periode von Mitte 2015 bis Ende 2017 bereits in ihrer ursprünglichen Fassung vom Dezember 2015 vielfältige Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs vor. Insgesamt wurden für die Förderung des Fussverkehrs (inklusive der Massnahmen, die sowohl dem Fuss- als auch dem Veloverkehr zu Gute kommen) rund 1,17 Millionen Franken von total 3,94 Millionen eingeplant (rund 30 Prozent).

Dennoch wurde schon damals, bei der Vorstellung der Umsetzungsplanung im Dezember 2015, in der öffentlichen und politischen Diskussion kritisch vermerkt, dass das Potenzial für eine nachhaltige Förderung des Fussverkehrs damit noch längst nicht ausgeschöpft sei. Die Kritik wurde damals mit Verweis auf die noch laufenden Arbeiten am Richtplan Fussverkehr zur Kenntnis genommen.

In der für den vorliegenden Zwischenbericht aktualisierten Planung (siehe Massnahmenliste im Anhang) wurden die für den Bereich Fussverkehr (inklusive der Massnahmen, die sowohl dem Fuss- als auch dem Veloverkehr zu Gute kommen) eingeplanten Mittel für das Jahr 2017 von ursprünglich rund Fr. 325 000.00 auf neu rund Fr. 608 000.00. aufgestockt. Darin enthalten sind unter anderem zusätzliche Fr. 70 000.00, um die Auswertung der Mitwirkung zum Richtplan Fussverkehr so rasch als möglich abzuschliessen und die daraus resultierenden Folge-massnahmen zu planen. In der Planung enthalten sind auch Aufstockungen bei den Kleinmassnahmen zur Optimierung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Umfang von Fr. 60 000.00 sowie ein Betrag von Fr. 75 000.00 im für die Sensibilisierungskampagne ÖV / Velo / Fussverkehr („FAIR ufem CHEHR“).

Gemäss dieser Planung wäre die heutige Finanzierung von 1,25 Millionen Franken pro Jahr, wenn man die Sach- und Personalkosten der Fachstelle mitberücksichtigt, praktisch ausgeschöpft noch bevor nur eine „reine“ Veloförderungsmassnahme berücksichtigt ist.

Einschränkend ist allerdings anzufügen, dass nicht alle in der aktualisierten Massnahmenplanung aufgeführten Vorhaben zwingend im vorgesehenen Zeitraum ausgeführt werden müssen. Die Planung zeigt lediglich auf, welche der Massnahmen unter Berücksichtigung des Projektstands und der Kapazitäten der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr aus fachlicher Sicht vorrangig umgesetzt werden sollten. Wie diese Massnahmen schliesslich priorisiert werden und auf welche Massnahmen allenfalls verzichtet werden muss, muss in einem weiteren Schritt und vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel geprüft werden.

3.1 Richtplan Fussverkehr; Erste Ergebnisse der Mitwirkung

Im April 2016 wurde der revidierte Richtplan in die öffentliche Mitwirkung gegeben. Der Gemeinderat betonte damals ausdrücklich die Bedeutung einer hohen Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Stadt Bern. Um diesem Ziel Geltung zu verschaffen,

sah der Entwurf für den Richtplan 86 konkreten Einzelmassnahmen vor, die auf eine gezielte Verbesserung des Fusswegnetzes in der Stadt Bern abzielen. Zu diesem Zweck war auch vorgesehen, im Rahmen einer Studie aufzuzeigen, wie die Berner Innenstadt für Fussgängerinnen und Fussgänger noch attraktiver und sicherer gestaltet werden kann.

Seit Mitte September 2016 ist die Mitwirkung zum Richtplan abgeschlossen. Insgesamt wurden 39 Mitwirkungsantworten mit rund 400 Eingaben eingereicht. Die Eingaben sind noch nicht vollständig ausgewertet. Erste Stossrichtungen zeichnen sich aber bereits ab:

- Die Mehrzahl der Rückmeldungen ist grundsätzlich positiv, insbesondere was die Grundsätze und Ziele des Richtplans anbelangt
- Aus allen Quartieren wurden zusätzliche Massnahmen vorgeschlagen. Insgesamt wurden aus der Bevölkerung zu den 86 im Richtplan bereits vorgeschlagenen Massnahmen noch einmal über 70 weitere Fussverkehrsprojekte eingebracht. Diese müssen nun überprüft, priorisiert und gegebenenfalls in die RFFV-Umsetzungsplanung integriert werden.
- Ein wiederkehrendes Thema waren Konflikte zwischen Fussverkehr und weiteren Verkehrsteilnehmenden, insbesondere dem Veloverkehr.
- Weitere Anliegen betreffen die Weiterführung von Wanderwegen auf Stadtgebiet („Stadt-Wanderwege“), die Definition von Standards für den Fussverkehr (z.B. Aussagen zur Beleuchtung) und klärenden Zusatzinformationen zu Strassenquerungen, Schulwegen, Begegnungszonen und Mischverkehrszonen.
- Die Quartierorganisationen wünschen bei der Konkretisierung und Umsetzung der Massnahmen einbezogen zu werden.

So weit als möglich wurden diese ersten Ergebnisse bereits in die aktualisierte Massnahmenplanung (s. Anhang) integriert. Gegenüber der Fassung von 2015 enthält die aktualisierte Massnahmenliste alleine im Bereich Fussverkehr neun zusätzliche Massnahmenbündel, die auf die Mitwirkung zum Richtplan Fussverkehr zurückgehen.

3.2 Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR)

Im September 2016 hat der Gemeinderat der Stadt Bern den Bericht «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» verabschiedet. Der Bericht schafft die Grundlage, damit in der Stadt Bern künftig jedes Bauprojekt im öffentlichen Raum konsequent unter dem Aspekt der Hindernisfreiheit geplant und umgesetzt wird – damit auch Menschen mit Behinderungen, Seniorinnen und Senioren, Eltern mit Kinderwagen und Reisende mit Gepäck selbstständig und bequem unterwegs sein können.

Die Umsetzung eines hindernisfreien öffentlichen Raums wird die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr künftig vermehrt beschäftigen. In der aktualisierten Massnahmenliste sind allerdings bis auf die Abstimmung der Standards (Massnahme 1.26) keine konkreten Projekte aufgeführt. Dementsprechend fehlen auch entsprechende Kostenschätzungen. Es ist davon auszugehen, dass Massnahmen in diesem Bereich mehrheitlich im Zusammenhang mit städtischen Bauprojekten und nicht als eigenständige RFFV-Massnahmen umgesetzt werden.

3.3 Stand Massnahmen Fussverkehr

Im Bereich Fussverkehr (inklusive der Massnahmen, die sowohl dem Fuss- als auch dem Veloverkehr zu Gute kommen) sah die Umsetzungsplanung von 2015 für den Zeitraum von 2015 (2. Halbjahr) bis Ende 2016 einen Aufwand von rund Fr. 845 000.00 vor. Die effektiv in den Jahren 2015 (2. HJ.) bis 2016 angefallenen Kosten liegen mit rund Fr. 975 000.00 leicht höher, wobei es teilweise zwischen einzelnen Massnahmen Verschiebungen gibt. So wurde beispielsweise die Phase II der Überprüfung der Fussgängerstreifen in der Stadt Bern (Massnahme 4.01) noch nicht in Angriff genommen, während umgekehrt eine in der ursprünglichen Planung nicht aufgeführte Massnahme („Public Space Public Life“-Studie zur Attraktivierung der Innenstadt für den Fussverkehr, Massnahme 2.41) durchgeführt wurde.

Weitere Details zum Stand der Umsetzung im Bereich Fussverkehr können der Massnahmenliste im Anhang entnommen werden. Im Folgenden wird auf die wichtigsten Aktualisierungen bei der Planung für 2017 und die nachfolgenden Jahre 2018-2021 eingegangen.

3.4 Aktualisierte Massnahmenplanung und Kostenschätzungen

Wie in Kapitel 2.3 bereits erwähnt wurde, ist für die vorliegende Berichterstattung die komplette Massnahmenliste aktualisiert und mit neuen Kostenschätzungen versehen worden. Die Massnahmenliste inklusive der Kostenschätzungen findet sich im Anhang zu diesem Bericht.

Die folgenden Abschnitte gehen summarisch auf die wichtigsten Massnahmen im Bereich Fussverkehr ein, bei denen im Jahr 2017 und in der Folgeperiode 2018-2021 Aktivitäten eingeplant sind. Alle Kostenschätzungen in diesem Bericht sind unbereinigt, das heisst ohne Berücksichtigung der effektiv zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel oder einer allfälligen Priorisierung und zeitlichen Staffelung der Massnahmen.

- Grössere Investitionsvorhaben: Zu den drei bereits 2015 aufgeführten grösseren Investitionsprojekten (Massnahmen 2.06, 2.08 und 2.25) sind weitere Grossvorhaben hinzugekommen, die in den nächsten Jahren anstehen (Massnahmen 2.47, 2.48, 2.49 und 2.50). Für die RFFV-Budgetplanung sind diese allerdings ohne direkte Auswirkung, da es sich um Projekte handelt, die über die Investitionsrechnung abgewickelt werden. Allerdings werden die Projekte für ihre Begleitung personelle Ressourcen der Fachstelle beanspruchen. Dies gilt auch für weitere Projekte. In der aktualisierten Budgetplanung für das Jahr 2017 und die Folgejahre ist deshalb ein höherer Sach- und Personalaufwand eingeplant, als bisher.
- Richtplan Fussverkehr: Die ersten Ergebnisse aus der Mitwirkung zum Richtplan Fussverkehr zeigen konkrete Begehren, mit denen der Fussverkehr gefördert werden soll. Zu diesem Zweck sind diverse standortübergreifende und standortbezogene Massnahmen neu in die Massnahmenliste aufgenommen worden. Insgesamt sind für Folgearbeiten aus dem Richtplan Fussverkehr von für das Jahr 2017 und die Folgeperiode 2018-21 in der noch nicht priorisierten Umsetzungsplanung Planung fast 1,5 Millionen Franken eingesetzt. Damit stellt die Umsetzung des Richtplans Fussverkehr den Hauptschwerpunkt bei der Fussverkehrsförderung der nächsten Jahre dar.
- Verkehrssicherheit, Optimierung Verkehrsverbindungen: Im Vergleich zum Budget von 2015 sind höhere Beträge für Kleinmassnahmen zur Optimierung von Fuss- und Veloverkehrsverbindungen (Massnahme 2.12) und für die Verbesserung der Verkehrssicherheit (Mass-

nahme 4.02) eingesetzt. Es handelt sich dabei um Bereiche, wo mit verhältnismässig wenig Aufwand auf pragmatische Weise rasch Verbesserungen erzielt werden können.

- **Sensibilisierungskampagne ÖV / Velo / Fussverkehr:** Im Umsetzungsprogramm 2017 waren für eine damals noch als Sensibilisierungskampagne ÖV/Velo konzipierte Massnahme Fr. 45 000.00 eingesetzt. Inzwischen wurde die Kampagne – auch aufgrund der Rückmeldungen aus dem Partizipationsprozesses zur Velo-Offensive – stärker gewichtet und auf alle Verkehrsteilnehmenden – insbesondere auch den Fussverkehr – ausgedehnt. In der aktualisierten Planung sind für das Jahr 2017 entsprechend höhere Ausgaben berücksichtigt. Die Sensibilisierungskampagne ÖV / Velo / Fussverkehr ist im Übrigen nicht identisch mit der ab 2018 eingeplanten Velo-Kampagne. Letztere soll die Bevölkerung zur vermehrten Nutzung des Velos im Alltag animieren und dient schwergewichtig der Velo-Förderung.
- **Fussgängerzählungen:** Als Grundlage für die Planung von Fördermassnahmen sind zusätzliche Investitionen in die Fussgängerzählung vorgesehen. Für ein entsprechendes Pilotprojekt und die Ausarbeitung eines Konzepts sind im Jahr 2017 Fr. 15 000.00 und in den Folgejahren insgesamt Fr. 130 000.00 eingeplant (Massnahmen 1.10 und 1.10a).

Weitere Massnahmen: Die ursprünglich bereits für 2016/2017 eingeplante Überprüfung der Fussgängerstreifen in der Stadt Bern, Phase II (Massnahme 4.01) ist in der aktualisierten Planung nun für 2018-21 vorgesehen. Die schon bisher dafür eingeplanten Fr. 100 000.00 wurden entsprechend auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Weitere Mittel sind budgetiert für die Verbesserung der Fuss- und Veloführung im Bereich Ostring – Thunplatz (abhängig von der Gesamtsanierung, Massnahme 2.25), für eine Vorstudie zur Planung einer neuen Fuss- und Velowegverbindung bei der Freiburgstrasse (Massnahme 2.15) und diverse weitere Massnahmen.

3.5 Zwischenfazit Fussverkehr

Insgesamt sieht die aktualisierte Massnahmenplanung im Bereich Fussverkehr (inklusive der Massnahmen, die sowohl dem Fuss- als auch dem Veloverkehr zu Gute kommen) für das Jahr 2017 Projektausgaben im Umfang von rund Fr. 608 000.00, was gegenüber dem Umsetzungsprogramm von 2015 fast einer Verdoppelung entspricht. Für die Periode 2018-21 werden insgesamt rund 3.24 Millionen (ca. Fr. 800 000.00 pro Jahr) veranschlagt. Im Einzelnen teilen sich diese Kosten wie folgt auf die Themenschwerpunkte auf:

Themenschwerpunkte (nur Fussverkehr*)	2017	2018	2019	2020	2021
Strategische Planungsgrundlagen	280'000.00	580'000.00	435'000.00	555'000.00	455'000.00
Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen	126'000.00	135'000.00	240'000.00	75'000.00	75'000.00
Veloparkierung	-	-	-	-	-
Verkehrssicherheit	40'000.00	95'000.00	95'000.00	45'000.00	45'000.00
Dienstleistungen & Fördermassnahmen	127'000.00	10'000.00	10'000.00	10'000.00	240'000.00
Weiteres	35'000.00	35'000.00	35'000.00	35'000.00	35'000.00
Total	608'000.00	855'000.00	815'000.00	720'000.00	850'000.00

* inkl. Massnahmen, die dem Fuss- und Veloverkehr gleichermaßen zu Gute kommen

Tabelle 1: Mittelbedarf im Jahr 2017 und in der Folgeperiode 2018-2021 für die Umsetzung von Massnahmen im Bereich Fussverkehrsförderung (aus fachlicher Sicht im Vordergrund stehende Massnahmen, ohne Priorisierung oder zeitliche Zurückstellung weniger prioritärer Massnahmen).

Diese provisorische Umsetzungsplanung orientiert sich daran, welche Massnahmen und Projekte aus fachlicher Sicht mit Blick auf die RFFV-Förderziele und insbesondere auch unter Be-

rücksichtigung der Ergebnisse aus der Mitwirkung zum Richtplan Fussverkehr im Vordergrund stehen. Dabei ist bereits eingeplant, welche bzw. wie viele Massnahmen im betrachteten Zeitraum vor dem Hintergrund der verfügbaren personellen Ressourcen realistischerweise umsetzbar sind (unter Annahme einer Aufstockung der personellen Ressourcen um zwei Stellen).

Ob alle in dieser provisorischen Umsetzungsplanung vorgesehenen Massnahmen aus dem Bereich Fussverkehr im anvisierten Zeitraum umgesetzt werden können, beziehungsweise inwiefern sie in das noch zu erstellende definitive Umsetzungsprogramm überhaupt einfließen, hängt davon ab, wie stark die Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs gegenüber Massnahmen, die „nur“ der Veloförderung dienen, priorisiert werden sollen und wie stark den Anliegen aus der Mitwirkung zum Richtplan Fussverkehr Rechnung getragen werden soll. Aus fachlicher Sicht wäre es wünschenswert, wenn im Rahmen dieses Zwischenberichts geltend gemachten Mittel zur Verfügung stehen würden, damit die Umsetzung des Richtplans Fussverkehr möglichst ohne Verzug an die Hand genommen werden kann.

Für die Ausgestaltung des definitiven Umsetzungsprogramms für 2017 und die Periode von 2018-2012 ist aber auch entscheidend, welche Mittel im Rahmen des politischen Entscheidungsprozess letztlich für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zur Verfügung gestellt werden. Allein mit dem hier ausgewiesenen Mittelbedarf für den Fussverkehr (noch ohne reine Veloförderungsmassnahmen) und unter Berücksichtigung der Sach- und Personalkosten der Fachstelle werden die zurzeit verfügbaren jährlichen Fördermittel (1,25 Millionen Franken) pro Jahr schon fast ausgeschöpft. Alleine schon für eine adäquate Förderung des Fussverkehrs ist deshalb aus Sicht der Fachstelle eine Erhöhung der jährlichen Mittel angezeigt. Andernfalls müssten entweder die Anstrengungen im Bereich der Veloförderung praktisch auf null reduziert werden, oder die vorgesehenen Massnahmen im Zusammenhang mit der Umsetzung des Richtplans Fussverkehr müssten stark reduziert oder auf lange Zeit hinaus verteilt werden.

4 Veloförderung: Stand der Arbeiten; Ausblick

Im Bereich der Veloförderung war die Planungssicherheit zum Zeitpunkt der letzten RFFV-Berichterstattung (Dezember 2015) vergleichsweise grösser, als im Bereich Fussverkehr, wo die Mitwirkung zum Richtplan noch ausstehend war. Es wurde aber wiederholt darauf hingewiesen, dass im Zuge des partizipativen Prozesses und der Tätigkeit der verwaltungsübergreifenden Arbeitsgruppen Anpassungen in der Massnahmenplanung zu erwarten sind.

4.1 Velooffensive; Partizipativer Prozess und Arbeitsgruppen

Im Juni 2016 wurde der Partizipationsprozess zur Velooffensive mit einem Startanlass initiiert, an dem rund 130 Personen teilnahmen. Am ersten Workshop (zum Thema Velohaupttrouten) und dem ersten Mittagstisch (zum Thema Velo und ÖV) beteiligten sich je rund 40 Personen. Bis im Februar 2017 sind 6 weitere Workshops und Mittagstische zu den einzelnen Themenbereichen der Velo-Offensive vorgesehen.

Aufgrund der Behandlung des Themas Velohaupttrouten ist schon jetzt erkennbar, dass die Partizipation einen starken Einfluss auf die Ausgestaltung der Velo-Offensive und die konkrete Planung haben wird. Im Fall der Velohaupttrouten hat sich beispielsweise ergeben, dass das Routennetz noch weiter detailliert und bereinigt werden muss. Dies soll in Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen geschehen. In den aktualisierten Kostenschätzungen (siehe Massnahmentabelle im Anhang) sind diese Ergebnisse bereits berücksichtigt.

Neben den im Partizipationsprozess engagierten Organisationen und Personen sind auch die direktionsübergreifenden verwaltungsinternen Arbeitsgruppen weiterhin an der Arbeit:

- Die **AG Veloinfrastruktur** hat sich schwergewichtig auf die Arbeit für den Masterplan Velo konzentriert (Ziele, Grundsätze, Netz, Standards, Prozesse und Prioritäten) Aktuell steht die Definition von Standards für das Veloroutennetz im Vordergrund. Kurz vor dem Abschluss steht die Projektstudie für die Veloroute Bern-Köniz und das übergeordnete Konzept für die Route Bern-Ostermundigen. Weitere Routenplanungen befinden sich in Vorbereitungen. Da diese Arbeiten zügiger als erwartet vorangeschritten sind, wurden einzelne ursprünglich erst später geplante Arbeiten für 2017 als neue Massnahmen aufgenommen und die Kostenschätzungen entsprechend angepasst.
- Die **AG ÖV & Velo** hat die Analyse der Konfliktstellen (Hotspots) abgeschlossen und in die Vernehmlassung gegeben. Da auch diese Arbeiten zügig vorangeschritten sind, sollen bereits 2017 erste Sensibilisierungsmassnahmen eingeplant werden (ebenfalls mit entsprechender Anpassung der Kostenschätzung für das Jahr 2017). In eine ähnliche Richtung zielende Aktionen unterschiedlicher Ämter (Sportamt, AfU).
- Die **AG Veloparkierung** hat sich schwergewichtig mit der Veloparkierung im Umfeld des Bahnhofs Bern befasst. Da das Thema in Abhängigkeit zum Nutzungsplan für den Perimeter Bahnhof steht, liegen noch keine konsolidierten Ergebnisse vor.
- Die **AG Velo- und Mobilitätskultur** plant auch für 2017 Aktionen, etwa mit der Installation des mobilen Pumptracks und Präsenz an Velo-Events. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf

Massnahmen für Kinder und Jugendliche. So soll bspw. die Velo-Skills-Tour des städtischen Sportamts diverse Schulen während jeweils 2-3 Wochen besuchen.

- Die **AG Technische, planerische und juristische Voraussetzungen** hat diverse der Themen in ihrem Bearbeitungsbereich in Angriff genommen. Inzwischen liegen auch bereits erste Berichte vor. Damit lässt sich im Vergleich zu 2015 nun auch genauer abschätzen, mit welchem Aufwand für die weitere Bearbeitung der Themen gerechnet werden muss. Der aktuelle Schwerpunkt der Arbeiten liegt bei der Kenntlichmachung der Velohaupttrouten. Konkrete Ergebnisse diesbezüglich werden bis Mitte 2017 erwartet.

4.2 Stand Massnahmen Veloförderung

Der detaillierte Stand der Arbeiten bei der Veloförderung kann – soweit sich dazu nicht im Hauptteil dieses Berichts ergänzende Ausführungen finden – der Massnahmenliste im Anhang entnommen werden. Die gemäss dem Umsetzungsprogramm von 2015 geplanten Massnahmen laufen mehrheitlich oder sind bereits umgesetzt.

Dies gilt namentlich für die Velohaupttroute Wankdorf, den Partizipationsprozess, diverse standortbezogene Verbesserungen bei der Veloinfrastruktur, Verbesserungen bei der Veloparkierung, Studien und Konzepte für Infrastrukturmassnahmen, Grundlagenberichte betreffend technische, planerische und juristische Voraussetzungen sowie diverse Massnahmen zugunsten von Kindern und Jugendlichen, darunter die 2016 grossem Erfolg durchgeführte „Velo Skills Tour“ des städtischen Sportamts und sonstige Fördermassnahmen, wie die Aktion carvelo2go des städtischen Amts für Umwelt.

Minderausgaben gegenüber dem ursprünglichen Umsetzungsprogramm für den Zeitraum 2015 (2.HJ.) bis 2016 gibt es bei der Verbesserung der Veloparkierung bei Schulen und Verwaltung (Massnahmen 3.11, Verschiebung auf 2018ff.), beim Partizipationsprozess (MN 1.27, Grund: späterer Beginn als ursprünglich geplant), bei den Verkehrssicherheits-Kampagnen im Umfeld von Schulhäusern und Kindergärten (Massnahme 4.08 „SLOWdrive“, Verschiebung auf 2017) sowie bei einigen weiteren Massnahmen primär aus dem Bereich Dienstleistungen, die noch nicht in Angriff genommen wurden. Kompensiert wurden diese Minderausgaben durch Mehraufwendungen bei anderen Massnahmen, etwa dem Ersatz des Veloabstellsystems Bollwerk (Massnahme 3.00) und im Bereich der Kleinmassnahmen für die Veloparkierung (Massnahme 3.03), beim Monitoring des Veloverkehrs (Massnahme 1.17) oder diversen Massnahmen, die erst im Verlauf der Umsetzungsperiode neu hinzugekommen sind. Insgesamt halten sich Mehr- und Minderaufwände die Waage. Die Projektausgaben liegen insgesamt etwas tiefer, als im Umsetzungsprogramm von 2015 veranschlagt. Im Gegenzug liegen der Sach- und Personalaufwand etwas höher, unter anderem wegen der im betreffenden Zeitraum erfolgten Besetzung von in der Planung noch nicht berücksichtigten Stellen.

4.3 Aktualisierte Massnahmenplanung und Kostenschätzungen

Die Massnahmenplanung im Bereich Veloförderung wurde im Anhang des Berichts „Die Velo-Offensive“ vom 2. Dezember 2015 publiziert. Dieselben Massnahmen sind auch in der RFFV-Umsetzungsplanung (Bericht Reglement RFFV, Berichterstattung 2013 – 2015 und Umsetzungsprogramm 2015 – 2017) aufgeführt, allerdings in anderem Format und zusammen mit den

Massnahmen aus dem Bereich Fussverkehr. Dem vorliegenden Zwischenbericht (siehe Anhang) liegt die Massnahmenliste der Fachstelle zugrunde, die nach Themenfeldern geordnet ist. Es ist daraus nicht direkt ersichtlich, welche Massnahmen ausschliesslich der Veloförderung dienen. Die Massnahmenliste zur Velo-Offensive enthält aber Querverweise auf die Massnahmennummern der RFFV-Massnahmenliste, so dass auch ein direkter Vergleich möglich ist.

Es ist geplant, die seinerzeit im Zusammenhang mit der Velo-Offensive publizierte Massnahmenliste ebenfalls zu aktualisieren und die in der Zwischenzeit neu hinzugekommenen Massnahmen und die Kostenschätzungen für die Periode 2018-2021 zu ergänzen. Dabei ist auch vorgesehen, in analoger Form die Massnahmen im Bereich Fussverkehr einzubeziehen. Für den vorliegenden Zwischenbericht liegt aber erst die aktualisierte Massnahmenplanung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr vor (siehe Anhang).

Um das Umsetzungsprogramm für die Jahre 2017 bzw. 2018-2021 zu erstellen, wurden sämtliche Massnahmen (sowohl die im Umsetzungsprogramm 2015 bereits aufgeführten, als auch die seither neu hinzugefügten) überprüft und deren Kosten mit Blick auf den aktuellen Erkenntnisstand neu eingeschätzt. Dabei wurden längst nicht für alle in der Massnahmenliste aufgeführten Massnahmen Kosten eingesetzt, sondern lediglich für jene, die aus fachlicher Sicht in den nächsten Jahren vorrangig in Angriff zu nehmen sind.

Von insgesamt 245 Massnahmen in der Massnahmenliste, wurde bei 142 Massnahmen weder im Jahr 2017 noch in der darauffolgenden Periode 2018-2021 ein Aufwand budgetiert. Es handelt sich dabei entweder um abgeschlossene Massnahmen und Projekte, oder um solche, die nur personelle Begleitung durch die Mitarbeitenden der Fachstelle erfordern (ohne zusätzliche Kosten für das RFFV-Budget), die von untergeordneter Priorität für die Zielerreichung sind oder die zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht sinnvoll budgetiert werden können.

Der Vollständigkeit halber wurden alle Massnahmen – auch solche, die im Moment nicht bearbeitet werden – in der Liste behalten, damit sie zu einem späteren Zeitpunkt in die konkrete Planung aufgenommen werden können. Teilweise handelt es dabei um Massnahmen, die aus den Arbeitsgruppen der Velo-Offensive oder dem Partizipationsprozess hervorgegangen sind. Die Spalte „Kategorie“ in der Massnahmenliste gibt Auskunft darüber, ob es sich bei den Massnahmen ohne Budget um solche handelt, die lediglich personellen Aufwand verursachen, oder um solche, die sich aktuell nicht in Bearbeitung befinden (pendente Projekte). Bei den Massnahmen mit Kostenschätzung betrifft circa ein Drittel Massnahmen, für die nur 2017 ein Aufwand vorgesehen ist (Projekte mit kurzfristigem Realisierungshorizont). Bei einem weiteren Drittel fallen sowohl 2017 als auch in der darauffolgenden Periode Kosten an. Beim Rest handelt es sich um Massnahmen, die erst ab 2018 vorgesehen sind.

Betrachtet man nur die Massnahmen zur Veloförderung (ohne Fussverkehr und Massnahmen, die sowohl dem Fuss- und Veloverkehr zu Gute kommen), handelt es sich um 162 Massnahmen, davon 64 mit einem Budget im Jahr 2017 oder später (26 MN nur 2017, 21 MN sowohl 2017 und 2018ff., 17 MN erst ab 2018ff.).

Die wichtigsten Massnahmen im RFFV-Umsetzungsprogramm für das Jahr 2017 und die nachfolgende Periode 2018-2021, namentlich auch jene, die mit dem grössten finanziellen Aufwand verbunden sind, werden im Folgenden kurz beschrieben.

- Grössere Infrastrukturprojekte: Die grösseren Infrastrukturprojekte erscheinen in der Massnahmenplanung ohne Aufwand, da sie nicht über das RFFV-Budget sondern über die Investitionsrechnung abgewickelt werden. Kosten erscheinen lediglich dort, wo erst noch vor-

gängige Konzepte und Vorstudien erforderlich sind. Diese Projekte sind für die Umsetzungsplanung aber dennoch relevant, da sie die personellen Ressourcen der Fachstelle in hohem Mass beanspruchen. Zu den grösseren Infrastrukturprojekten, die in den nächsten Jahren bearbeitet werden, gehören unter anderen die nachfolgend aufgelisteten Massnahmen, die bereits im Umsetzungsprogramm von 2015 enthalten sind:

- Velohaupttrouten: Nach der Umsetzung der Velohaupttroute Wankdorf stehen als nächstes die Routen Bern-Köniz und Ostermundigen an (Massnahmen 2.20ff.)
 - Einführung eines Veloverleihsystems (dazu ist eine separate Kreditvorlage an den Stadtrat in Erarbeitung, die Finanzierung erfolgt nicht via RFFV, da es sich um Betriebskosten handelt, Massnahme 5.02/5.02a)
 - Veloparkierung (Velostationen), namentlich im Raum Bahnhof; Standortevaluationen und Erarbeitung eines übergeordneten Betriebsmodells (Massnahmen 3.00ff.)
 - Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse (personelle Begleitung, Massnahme 2.05), Fuss- und Veloverkehrspassarelle Ausserholligen (Massnahme 5.08).
- Velo-App (MN 5.46a): Für die Einführung eines Velo-Apps für die Stadt Bern sind provisorisch Fr. 750 000.00 eingerechnet. Vorerst sind allerdings noch konzeptionelle und technische Abklärungen erforderlich. Sollte ein entsprechendes App eingeführt werden, müsste dem Stadtrat aufgrund der Höhe der Kosten noch eine entsprechende Kreditvorlage unterbreitete werden. Dies gilt im Rahmen der ordentlichen Finanzkompetenzen generell für alle Massnahmen mit entsprechendem Budget, auch wenn sie bereits im Umsetzungsprogramm ausgewiesen werden. Solche Massnahmen stehen immer unter dem Vorbehalt einer separaten Kreditgenehmigung durch den Stadtrat.
 - Velo-Kampagne (MN 5.09): Im Umsetzungsprogramm von 2015 wurde die Velo-Kampagne bereits ausgewiesen. Die Kampagne wurde in der Zwischenzeit im Rahmen des partizipativen Prozesses der Velo-Offensive konkretisiert. Der Start ist nun für 2018 vorgesehen. Dafür sind Mittel von insgesamt Fr. 750 000.00 eingeplant. Eine entsprechende Kreditvorlage zuhanden des Stadtrats ist in Vorbereitung. Die Kampagne soll die Bevölkerung dazu animieren, im Alltag vermehrt das Velo zu nutzen.
 - Velohauslieferdienst (MN 5.03/5.03a): Der Gemeinderat unterstützt die Einführung eines Velo-Hauslieferdienstes in der Stadt Bern. Im Umsetzungsprogramm 2018-2021 ist eine Anschubfinanzierung von insgesamt Fr. 650 000.00 vorgesehen. Auch hierzu wird ein separater Kreditbeschluss erforderlich sein.
 - Veloordnungsdienst (MN 3.14): Bei Bedarf soll der Veloordnungsdienst, vor allem auch im Raum Bahnhof, gezielt unterstützt und intensiviert werden können. Dafür sind für Einzelmassnahmen unterschiedlichster Art für die Jahre 2017 bis 2021 Mittel von insgesamt Fr. 440 000.00 eingerechnet. Es handelt sich dabei um eine Sammelmassnahme, die sich aus unterstützenden Einzelmassnahmen zusammensetzt. Der reguläre Betrieb des Veloordnungsdienstes liegt bei der Direktion für Bildung, Soziales und Sport.
 - Partizipationsprozess Velo-Offensive (MN 1.27): Der Partizipationsprozess ist seit Juni 2016 erfolgreich im Gang. Der Stadtrat hat für diesen Prozess einen Verpflichtungskredit von insgesamt Fr. 750 000.00 genehmigt. Für die Jahre 2017 und 2018 sind noch Fr. 375 000.00 eingeplant, was ungefähr dem verbleibenden Kredit entspricht.
 - Kleinmassnahmen Veloparkierung (MN 3.03): Hier handelt sich ebenfalls um eine Sammelmassnahme, die Einzelmassnahmen unterschiedlichster Art an verschiedenen Standorten umfasst. Für die Jahre 2017-2021 sind dafür insgesamt Fr. 250 000.00 eingeplant.

- Diverse Machbarkeitsstudien für neue Velostationen (MN 3.36): Insgesamt sind für verschiedene Studien im Zusammenhang mit den Velostationen, bzw. den Zugängen zu den Stationen, u.a. im Raum Burgerspital, Theatermuseum, Bahnhof RBS, Bubenbergzentrum, Unterführung Hirschengraben, Fr. 250 000.00 eingerechnet.
- Verbesserung der Veloparkierung bei Schulen und Verwaltung (MN 3.11): Es handelt sich wie bei den Kleinmassnahmen ebenfalls um eine Sammelmassnahme, die punktuelle Verbesserungen an diversen Standorten einschliesst. Dafür sind über die fünf Jahre von 2017 bis 2021 hinweg ebenfalls insgesamt Fr. 250 000.00 einkalkuliert.
- Weitere Massnahmen: Das Umsetzungsprogramm für das Jahr 2017 und die Periode 2018-2021 umfasst noch rund ein Dutzend weitere Sammelmassnahmen und Einzelmassnahmen mit einem jeweiligen Aufwand von über Fr. 50 000.00 und rund 40 Massnahmen unter Fr. 50 000.00 aus verschiedenen Themenbereichen. Details zu diesen Massnahmen finden sich in der Massnahmenliste im Anhang.

4.4 Zwischenfazit Veloförderung

Insgesamt sieht die aktualisierte Massnahmenplanung in den Bereich Veloverkehr für das Jahr 2017 Projektausgaben im Umfang von **rund 1,69 Millionen Franken** vor. Dies ist für sich alleine genommen (ohne Berücksichtigung von Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs und exklusive Sach- und Personalaufwand) bereits mehr, als gemäss heutiger Finanzierung zur Verfügung steht. Für die Periode 2018-2021 ergibt sich im Mittel ein Bedarf von rund 1,2 Millionen Franken pro Jahr (exklusive Fussverkehr sowie Sach- und Personalkosten):

Themenschwerpunkte (nur Veloförderung)	2017	2018	2019	2020	2021
Strategische Planungsgrundlagen	280'000.00	220'000.00	145'000.00	130'000.00	55'000.00
Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen	405'000.00	130'000.00	100'000.00	70'000.00	65'000.00
Veloparkierung	410'000.00	350'000.00	365'000.00	365'000.00	200'000.00
Verkehrssicherheit	170'000.00	10'000.00	30'000.00	30'000.00	10'000.00
Dienstleistungen & Fördermassnahmen	399'000.00	573'000.00	663'000.00	673'000.00	393'000.00
Weiteres	30'500.00	25'000.00	40'000.00	40'000.00	40'000.00
Total	1'694'500.00	1'308'000.00	1'343'000.00	1'308'000.00	763'000.00

Tabelle 2: Mittelbedarf im Jahr 2017 und in der Folgeperiode 2018-2021 für die Umsetzung von Massnahmen im Bereich Veloförderung (aus fachlicher Sicht im Vordergrund stehende Massnahmen, ohne Priorisierung oder zeitliche Zurückstellung weniger prioritärer Massnahmen).

Allerdings liegt dieser Planung – vor allem was das Jahr 2017 anbelangt – noch keine strategische Schwerpunktsetzung zugrunde. Berechnet wurde der Mittelbedarf für alle Massnahmen, die kurzfristig umsetzbar sind und aus fachlicher Perspektive möglichst rasch umgesetzt werden sollten, um die Verlagerungsziele gemäss Art 2. RFFV zu erreichen. Im Rahmen einer weitergehenden Priorisierung können einzelne Massnahmen durchaus noch etwas zurückgestellt oder vorerst noch gar nicht in die Planung aufgenommen werden, ohne dass die Förderziele deswegen grundsätzlich in Gefahr geraten. Allerdings steigt damit das Risiko, dass die Ziele nicht termingerech (bis 2030) erreicht werden können.

Allerdings handelt es sich bei einer solchen Priorisierung teilweise auch um einen politischen Entscheid. Einerseits muss abgewogen werden, in welchem Verhältnis die Förderung des Fussverkehrs und des Veloverkehrs untereinander stehen sollen. Andererseits müssen gegebenenfalls auch bei der Veloförderung selber Prioritäten gesetzt werden – eher zugunsten von

infrastrukturorientierten Massnahmen, oder zugunsten von Massnahmen aus den Bereichen Dienstleistung, Velokultur oder Massnahmen zugunsten von Kindern und Jugendlichen.

Zusammenfassen ist festzuhalten, dass nur schon bei den reinen Veloförderungsmassnahmen – unter Ausklammerung aller Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs und jener, die dem Fuss- und Veloverkehr gleichermaßen zu Gute kommen – deutlich mehr umsetzungsreife Vorhaben bestehen, als mit der heutigen Finanzierung realisiert werden können. Dabei ist der Personal- und Sachaufwand für die Fachstelle noch nicht einmal eingerechnet, der für das Jahr 2017 mit Fr. 500 000.00 (entspricht ungefähr dem Vorjahreswert) und für 2018-21 mit Fr. 800 000.00 pro Jahr (mit personeller Aufstockung der Fachstelle) veranschlagt wird.

Während es für die Periode 2018-2021 bisher noch kein Umsetzungsprogramm gab und bei einer allfälligen Priorisierung deshalb grössere Freiheiten bestehen, enthält die Planung für das Jahr 2017 auch Massnahmen, die bereits 2015 im Umsetzungsprogramm waren. Dabei handelt es sich teilweise um bereits laufende Projekte, wie den Partizipationsprozess, die nicht einfach so gestoppt werden können. Eine Verzichtsplanung müsste deshalb schwergewichtig bei jenen Massnahmen ansetzen, die noch nicht in Angriff genommen wurden und solchen, die erst im Verlauf der aktuellen Umsetzungsperiode neu hinzugefügt wurden.

Da im Bereich Fussverkehr ein kurzfristiges Sparpotenzial von maximal ca. Fr. 200 000.00 (Kleinmassnahmen, Auswertung Mitwirkung Richtplan Fussverkehr, Monitoring Fussverkehr, evtl. Herauszögern von weiteren Massnahmen) besteht, müsste der grösste Teil im Bereich der Veloförderung eingespart werden. Möglich wäre dies in primär bei den Dienstleistungen und Fördermassnahmen, der Veloparkierung, bei der Verkehrssicherheit und bei den Kleinmassnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur. Von den in Kapitel 4.3 genannten grösseren Vorhaben besteht kurzfristig lediglich beim Velo-App und in geringerem Mass beim Hauslieferdienst ein gewisser Spielraum. Für die Velo-Kampagne sind im Jahr 2017 noch keine Ausgaben budgetiert, weshalb dort zumindest im Jahr 2017 auch keine Einsparungen möglich sind.

5 Fazit

Betrachtet man die Bereich Fussverkehr und Veloverkehr insgesamt, so besteht aus Sicht der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr sowohl im Jahr 2017 also auch in der Periode 2018-2021 ein deutlich grösserer Mittelbedarf, als die gegenwärtige Finanzierung gemäss RFFV erlaubt:

Themenschwerpunkte (gesamte Ausgaben)	2017	2018	2019	2020	2021
Strategische Planungsgrundlagen	560'000.00	800'000.00	580'000.00	685'000.00	510'000.00
Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen	531'000.00	265'000.00	340'000.00	145'000.00	140'000.00
Veloparkierung	410'000.00	350'000.00	365'000.00	365'000.00	200'000.00
Verkehrssicherheit	210'000.00	105'000.00	125'000.00	75'000.00	55'000.00
Dienstleistungen & Fördermassnahmen	526'000.00	583'000.00	673'000.00	683'000.00	633'000.00
Weiteres	65'500.00	60'000.00	75'000.00	75'000.00	75'000.00
Total (exkl. Sach- und Personalkosten)	2'302'500.00	2'163'000.00	2'158'000.00	2'028'000.00	1'613'000.00
<i>Sach- und Personalkosten</i>	<i>500'000.00</i>	<i>800'000.00</i>	<i>800'000.00</i>	<i>800'000.00</i>	<i>800'000.00</i>
Gesamttotal (Bedarf RFFV)	2'802'500.00	2'963'000.00	2'958'000.00	2'828'000.00	2'413'000.00

Tabelle 3: Mittelbedarf insgesamt im Jahr 2017 und in der Folgeperiode 2018-2021 (Fussverkehr und Veloverkehr, vor strategischer Priorisierung).

Gemäss dieser Zusammenstellung beträgt der Mittelbedarf im Durchschnitt rund 2,8 Millionen Franken pro Jahr – oder rund 1,25 Millionen mehr, als zurzeit pro Jahr tatsächlich zur Verfügung steht. Dabei ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass es sich bei diesen Zahlen um einen provisorisch ermittelten Bedarf handelt, der lediglich eine fachliche Priorisierung zugrunde liegt:

- Massnahmen, die aus fachlicher Sicht eine weniger hohe Dringlichkeit aufweisen oder nur einen geringen oder schwer einzuschätzenden Beitrag zur Erreichung der Förderziele leisten, wurden gar nicht budgetiert.
- Bei den aufgrund dieser Triage berücksichtigten Massnahmen wurde davon ausgegangen, dass sie so rasch als möglich umgesetzt werden sollen (Verzicht auf eine zeitliche Staffelung mit Blick auf die Finanzierung). Es wurde aber berücksichtigt, ob die Massnahmen im Rahmen der verfügbaren personellen Ressourcen im vorgesehenen Zeitraum realisierbar sind.
- Hingegen wurde keine strategische (politische) Schwerpunktsetzung oder Priorisierung vorausgesetzt. Diese ist ggf. in einem weiteren Schritt vorzunehmen.

Aus Sicht der Fachstelle entsprechen die Zahlen gemäss Tabelle 3 einem realistischen, fachlich gut begründbaren Mittelbedarf. Mit einer weiter gehenden Aufstockung der personellen Ressourcen (über die ab 2018 vorgesehenen zwei zusätzlichen Stellen hinaus) wären vor allem im Bereich Dienstleistungen und Fördermassnahmen zusätzliche Aktivitäten möglich. In den übrigen Bereichen – vor allem bei der Verbesserung der Infrastruktur – ist das bearbeitbare Volumen hingegen auch aus planerischen und technischen Gründen nicht beliebig ausbaubar.

Aus Sicht der Fachstelle reicht der hier ausgewiesene Mittelbedarf aus, um die Voraussetzungen zu schaffen, damit Förderziele gemäss Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im anvisierten Zeitraum erreicht werden können. Damit kann – als wichtigste Voraussetzung – die Verbesserung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr mit der erforderlichen Intensität weiterverfolgt werden. Zusätzlich kann mit geeigneten Massnahmen (Dienstleistungen, Fördermassnahmen) darauf hingewirkt werden, dass diese Infrastruktur künftig auch opti-

mal genutzt wird. Insbesondere bei der Veloförderung zeigen die Erfahrungen aus anderen „Velo-Städten“, dass die Verbesserung der Infrastruktur zwar eine notwendige, aber noch nicht hinreichende Voraussetzung für eine nachhaltige Veränderung des städtischen Mobilitätsverhaltens ist. Die Entstehung einer stadtverträglichen Mobilitätskultur hängt stark von zusätzlichen Fördermassnahmen ab, um die Attraktivität, die Sicherheit und den „Komfort“ der Nutzung alternativer Verkehrsmittel unterstützen.

Je weniger Mittel für die Fördertätigkeit zur Verfügung stehen, desto stärker müssen Prioritäten gesetzt und Kompromisse – etwa zwischen Fuss- und Veloverkehr – gefunden werden. Mit den heute zur Verfügung stehenden Mitteln von 1,25 Millionen Franken pro Jahr würde die Fördertätigkeit allerdings nicht nur zeitlich gebremst – rein rechnerisch würde sich die Umsetzung der bis 2021 geplanten Massnahmen bis mindestens 2027 hinziehen –, sondern ihre Qualität wäre grundsätzlich in Frage gestellt. Die Strategie, wonach eine wirksame Fördertätigkeit eine Kombination von „harten“ (Infrastruktur) und „weichen“ (Dienstleistungen, Mobilitätskultur) Massnahmen umfassen sollte, könnte nicht mehr konsequent weiter verfolgt werden.

Ausserdem wäre die anvisierte ausgewogene Förderung von Fuss- und Veloverkehr in Frage gestellt. Aus verkehrsplanerischer Sicht müsste der Schwerpunkt der Fördertätigkeit – zumindest vorläufig – eigentlich weiterhin auf der Veloförderung liegen, da eine Erhöhung des Veloanteils am städtischen Verkehr angesichts des prognostizierten Mobilitätswachstums alternativlos ist. Gleichzeitig wäre aber eine Vernachlässigung des Fussverkehrs der Veloförderung abträglich: Fuss- und Veloverkehr funktionieren am besten, wenn sie sich ergänzen und (zusammen mit dem öffentlichen Verkehr) eine kombinierte Mobilität ermöglichen, die attraktiv und gegenüber dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähig ist.

Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr kommt deshalb zum Schluss, dass eine Aufstockung der jährlichen Mittel für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs auf mind. 2,5 Millionen bis max. 3 Millionen pro Jahr nötig ist, um die Ziele der städtischen Verkehrspolitik zu erreichen. Mit der heutigen Finanzierung von 1,25 Millionen Franken pro Jahr lassen sich die Ziele nach Einschätzung der Fachstelle nicht erreichen. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs würde sich auf ein Flickwerk von grösseren und kleineren Infrastrukturverbesserungen reduzieren, während die viel beschworene und gemäss allen bisherigen Erkenntnisse nicht minder wichtige Entstehung einer nachhaltigen und lebendigen städtischen Mobilitätskultur Makulatur bliebe. Im schlechtesten Fall käme es zu einem kontraproduktiven und für die Entwicklung der Lebensqualität in der Stadt Bern fatalen „Verteilkampf“ zwischen Fuss- und Veloverkehr.

Dies gilt für den gesamten städtischen Mobilitätsmix aus ÖV, MIV, Velo und Fussverkehr: es gibt nicht *den einen* Verkehrsträger. Eine zeitgemässe städtische Mobilitätspolitik setzt auf die optimale Ergänzung der unterschiedlichen Verkehrsträger. Nur so besteht eine Chance, dem prognostizierten Mobilitätswachstum auf eine nachhaltige, stadtverträgliche Weise zu begegnen. Beim Fuss- und Veloverkehr besteht indessen – zumindest aus Sicht der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr – noch erheblicher Nachholbedarf.

In diesem Sinne stellt die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Antrag an die Direktion TVS, sich im Gemeinderat und Stadtrat für eine Erhöhung der jährlichen RFFV-Beiträge im oben genannten Umfang und eine entsprechende Anpassung des RFFV-Reglements einzusetzen.

6 Weiteres Vorgehen

Zunächst muss der Grundsatzentscheid gefällt werden, ob – im Sinne des Antrags der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr – eine Erhöhung der RFFV-Finanzierung beantragt werden soll. Dafür braucht es (unabhängig vom Umfang der Erhöhung) eine Anpassung des Reglements, die durch den Stadtrat beschlossen werden muss.

Da die Erhöhung der jährlichen Beiträge frühestens ab dem Jahr 2018 wirksam wird, müsste für das Jahr 2017 zusätzlich ein Nachkredit beantragt werden, damit nicht vorübergehend ein Finanzierungsengpass entsteht. Wenn alle Massnahmen gemäss der vorliegenden provisorischen Planung unverzüglich in Angriff genommen werden sollen, besteht für das Jahr 2017 ein zusätzlicher Mittelbedarf von rund 1,55 Millionen Franken.

Wenn sich die Direktion TVS, bzw. der Gemeinderat dem Antrag der Fachstelle anschliesst, kann die vorliegende provisorische Umsetzungsplanung als Umsetzungsprogramm für die nachfolgenden Jahre verwendet werden. Da in gut einem halben Jahr ohnehin die reguläre Berichterstattung gemäss Art. 7 und 9 RFFV ansteht, beantragt die Fachstelle, dem Stadtrat die die vorliegende Zwischenberichterstattung anstelle der regulären Berichterstattung vorzulegen und die nächste reguläre Berichterstattung auf das Jahr 2020 festzulegen. Es ist nicht sehr ökonomisch, dem Stadtrat nun eine ausführliche Berichterstattung für die Jahre 2015 (2.HJ.)-2017 samt aktualisierter Umsetzungsplanung für 2017 und einer detaillierten Planung für 2018-2021 vorzulegen, nur um dann in einem halben Jahr noch einmal mit einer praktisch unveränderten Vorlage ins Parlament zu gelangen.

Falls die Direktion TVS, bzw. der Gemeinderat zum jetzigen Zeitpunkt auf eine Erhöhung der RFFV-Finanzierung verzichten wollen, müsste unverzüglich eine umfassende Verzichtsplanung in die Wege geleitet werden. So oder so wäre für das Jahr 2017 möglicherweise noch ein Nachkredit erforderlich. Diverse Massnahmen und Projekte wurden gemäss aktuellem Umsetzungsprogramm dieses Jahr bereits in Angriff genommen (Auswertung Richtplan Fussverkehr, Partizipationsprozess Velooffensive, Sensibilisierungskampagne ÖV/Velo/Fussverkehr und diverse weitere). Mit diesen Massnahmen alleine werden die aktuell für 2017 verfügbaren Mittel mehr oder weniger ausgeschöpft. Damit nicht alle übrigen geplanten Projekte sistiert werden müssen und wenigstens die dringlichsten Vorhaben ohne Verzug in Angriff genommen werden können, wäre nach einer ersten, noch zu verifizierenden Abschätzung ein Nachkredit in der Höhe von ca. Fr. 750 000.00 erforderlich. Ohne Nachkredit müssten allfällige Mehrausgaben der Spezialfinanzierung belastet und innerhalb von 8 Jahren wieder zurückerstattet werden.

Falls die Direktion TVS, bzw. der Gemeinderat dem Stadtrat eine Mittelerhöhung beantragen, die vom Antrag der Fachstelle abweicht, muss die vorliegende Umsetzungsplanung für das Jahr 2017 und die Periode 2018-2021 noch einmal bearbeitet werden. Falls mehr Mittel beantragt werden, ist zu prüfen, welche bisher ausgeschlossenen Massnahmen noch in die Planung aufgenommen werden sollen. Wenn weniger Mittel beantragt werden sollen, braucht es zunächst eine politische Schwerpunktsetzung, damit die Massnahmenplanung entsprechend priorisiert und zeitlich gestaffelt werden kann. Vor dem Hintergrund einer solchen Priorisierung müsste auch der Bedarf für das Jahr 2017 (Nachkredit) noch einmal überprüft werden. Das weitere Vorgehen ist zeitkritisch, damit im Jahr 2017 keine unnötigen Unterbrüche bei der laufenden Fördertätigkeit entstehen.

Anhang

RFFV-Massnahmenliste mit:

- Übersicht Ausgaben 2015 (2.HJ.)-2016 (Berichterstattung)
- Aktualisierte Planung 2017 (aktualisiertes Umsetzungsprogramm)
- Umsetzungsprogramm 2018-2021

Übersicht

Themenfelder	Ausgaben 2015 (2. HJ.) - 2016*	Ausgaben 2017**	Ausgaben 2018**	Ausgaben 2019**	Ausgaben 2020**	Ausgaben 2021**
Strategische Planungsgrundlagen	Fr. 1'105'993	Fr. 560'000	Fr. 800'000	Fr. 580'000	Fr. 685'000	Fr. 510'000
Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen	Fr. 564'277	Fr. 531'000	Fr. 265'000	Fr. 340'000	Fr. 145'000	Fr. 140'000
Veloparkierung	Fr. 400'633	Fr. 410'000	Fr. 350'000	Fr. 365'000	Fr. 365'000	Fr. 200'000
Verkehrssicherheit	Fr. 142'908	Fr. 210'000	Fr. 105'000	Fr. 125'000	Fr. 75'000	Fr. 55'000
Dienstleistungen & Fördermassnahmen	Fr. 328'340	Fr. 526'000	Fr. 583'000	Fr. 673'000	Fr. 683'000	Fr. 633'000
Weiteres	Fr. 147'898	Fr. 65'500	Fr. 60'000	Fr. 75'000	Fr. 75'000	Fr. 75'000
Total exkl. Sach- und Personalkosten	Fr. 2'690'049	Fr. 2'302'500	Fr. 2'163'000	Fr. 2'158'000	Fr. 2'028'000	Fr. 1'613'000
<i>Sach- und Personalkosten</i>	<i>Fr. 769'834</i>	<i>Fr. 500'000</i>	<i>Fr. 800'000</i>	<i>Fr. 800'000</i>	<i>Fr. 800'000</i>	<i>Fr. 800'000</i>
Total	Fr. 3'459'883	Fr. 2'802'500	Fr. 2'963'000	Fr. 2'958'000	Fr. 2'828'000	Fr. 2'413'000

* Abgeschlossen / abgerechnet
 ** Planung RFFV vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)

Legende zur Projektliste

- Themenfelder siehe Übersicht
 RFFV-Projektnummer Laufende Projektnummern in der RFFV-Projektcontrollingliste
 Massnahmennummer extern Massnahmennummern in der externen Liste (Liste Velo-Offensive, Liste SRV Beitragserhöhung RFFV)
 Projekt abgeschlossen X = Projekt in der Periode 2015 (2.HJ.) - 2016 abgeschlossen
 Kategorie A = Projekte und Massnahmen mit Projektaufwand
 B = Projekte und Massnahmen ohne Projektaufwand (lediglich personelle Begleitung durch Personal FFV (=Sach- und Personalaufwand)
 C = Pendente Projekte / Massnahmen (Umsetzung noch nicht terminiert oder noch nicht bezifferbar)
- Farblegenden
- Projekte / Massnahmen, die in der Periode 2015 (2.HJ.) - 2016 abgeschlossen wurden
 - Laufende Projekte, die bereits in der Umsetzungsplanung 2015 enthalten waren
 - Laufende Projekte, die im Verlauf der Umsetzungsperiode 2015 (2. HJ.) - 2016 neu in die Liste aufgenommen wurden

LISTE FFV OHNE PRIORISIERUNG

Themenfelder	RFFV-Projektnr.	Massnahmen-Nr. Extern	Projekt abgeschlossen	Kategorie	Projekt	Ausgaben 2015 (2. HJ.) - 2016* * Abgeschlossen / abgerechnet	Ausgaben 2017** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2018** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2019** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2020** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2021** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)
Strategische Planungsgrundlagen	1.01	V-D1.02-01	X	A	Arbeitsgruppe Dienstleistungs- und Fördermassnahmen (Vorbereitung Velooffensive): Auslegeordnung für Dienstleistungen und Fördermassnahmen	Fr. 50'000	-	-	-	-	-
	1.02	V-D1.02-02		B	Arbeitsgruppe technische, planerische und juristische Aspekte (Vorbereitung Velooffensive): Erarbeitung von Grundlagen für Richtlinien zu roten Markierungen, Baustellenführungen, Tramhaltestellen, etc.	-	-	-	-	-	-
	1.03	V-D1.02-03	X	A	Arbeitsgruppe Velo - Öffentlicher Verkehr (Vorbereitung Velooffensive): Auslegeordnung zu Synergien zwischen Veloverkehr und Öffentlichem Verkehr	Fr. 10'500	-	-	-	-	-
	1.04	V-D1.02-04	X	A	Arbeitsgruppe Velo- und Mobilitätskultur (Vorbereitung Velooffensive): Auslegeordnung für die Förderung einer Velo- und Mobilitätskultur	Fr. 24'100	-	-	-	-	-
	1.05	V-D1.02-05	X	A	Arbeitsgruppe Veloabstellplätze (Vorbereitung Velooffensive): Auslegeordnung zur Veloparkierung wie Orte mit Handlungsbedarf und Standard	Fr. 5'400	-	-	-	-	-
	1.06	FV-D1.07	X	A	Berichterstattung 2013 - 15 und Umsetzungsprogramm 2015 - 17 der Fachstelle Fuss und Veloverkehr: Erarbeitung einer neuen Berichterstattung und eines neuen Umsetzungsprogramm für die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr zu Händen des Stadtrates (alle zwei Jahre)	Fr. 14'940	-	-	-	-	-
	1.07	F-B1.01	X	A	Broschüre Fussverkehr in der Stadt Bern: Informationsbroschüre zum Thema Fussverkehr (begleitend zur öffentlichen Mitwirkung des Richtplan Fussverkehr)	Fr. 8'044	-	-	-	-	-
	1.08	FV-D1.08	X	A	Fachtechnische Unterstützung Fachstelle Fuss- und Veloverkehr (Vorbereitung Velooffensive): Erarbeitung der Grundlagen für die Velooffensive (Phase I)	Fr. 41'747	-	-	-	-	-
	1.09	FV-D1.09	X	A	Führungsunterstützung Fachstelle Fuss- und Veloverkehr: Vorbereitung Velooffensive, Phase I	Fr. 24'098	-	-	-	-	-
	1.10	F-B1.02		A	Monitoring Fussverkehr (Pilotprojekt): In einem Pilotprojekt wird die automatische Zählung des Fussverkehrs für die Stadt Bern getestet.	Fr. 14'806	Fr. 15'000	Fr. 20'000	Fr. 20'000	Fr. 20'000	Fr. 20'000
	1.10a	F-B1.02-01		A	Konzept Fussgängerzählungen	-	-	-	-	Fr. 25'000	Fr. 25'000
	1.11	FV-D1.06	X	A	Organisationsentwicklung Fachstelle Fuss- und Veloverkehr	Fr. 44'377	-	-	-	-	-
	1.12	F-B1.03		A	Revision Richtplan Fussverkehr: Überarbeitung des Richtplan Fuss- und Wanderwege der Stadt Bern von 1999	Fr. 15'929	Fr. 70'000	-	-	-	-
	1.12a	F-B1.03-01		A	Folgearbeiten Richtplan Fussverkehr: Erstellen Quartierriechtpläne Fussverkehr in Zusammenarbeit mit Quartierorganisationen	-	-	-	-	Fr. 50'000	Fr. 50'000
	1.12b	F-B1.03-02		A	Folgearbeiten Richtplan Fussverkehr: Prüfen neue/verbesserte Aarezugänge (8 Projekte)	-	-	Fr. 50'000	Fr. 50'000	Fr. 50'000	Fr. 50'000
	1.12c	F-B1.03-03		A	Folgearbeiten Richtplan Fussverkehr: Prüfen neue Fusswegverbindungen in den Quartieren (35 Projekte)	-	-	Fr. 75'000	Fr. 75'000	Fr. 75'000	Fr. 75'000
	1.12d	F-B1.03-04		A	Folgearbeiten Richtplan Fussverkehr: Prüfen Sanierung qualitative Netzlücken (21 Projekte)	-	-	Fr. 75'000	Fr. 75'000	Fr. 75'000	Fr. 75'000
	1.12e	F-B1.03-05		A	Folgearbeiten Richtplan Fussverkehr: Prüfen neue Wanderwege (8 Projekte)	-	-	Fr. 50'000	Fr. 50'000	Fr. 50'000	Fr. 50'000
	1.12f	F-B1.03-06		A	Folgearbeiten Richtplan Fussverkehr: Prüfen neue Aarequerungen (5 Stege)	-	-	-	-	Fr. 75'000	Fr. 75'000
	1.12g	F-B1.03-07		A	Folgearbeiten Richtplan Fussverkehr: Prüfen Anpassung Grünzeiten LSA	-	-	Fr. 50'000	-	-	-
	1.12h	F-B1.03-08		A	Folgearbeiten Richtplan Fussverkehr: Prüfen Neugestaltung Sidlerstrasse	-	-	-	Fr. 30'000	-	-
	1.12i	F-B1.03-09		A	Folgearbeiten Richtplan Fussverkehr: Prüfen 70 weitere Eingaben zu Massnahmen Netzlücken, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität	-	-	Fr. 50'000	-	-	-
	1.13	FV-D1.05	X	A	STEK 15 - Teilkonzept 5 Mobilität: Kommunikation, Planungsgrundlagen und fachliche Begleitung des Fuss- und Veloverkehrs	-	-	-	-	-	-
	1.14	FV-D1.03		A	Überprüfung des Reglements RFFV: Die Finanzierung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehr muss gemäss Artikel 11 alle 5 Jahre überprüft werden; fachliche Unterstützung durch externer Berater	Fr. 8'100	-	-	Fr. 25'000	Fr. 25'000	-
	1.15	FV-D1.10	X	A	Unterstützung Kommunikation Fachstelle Fuss- und Veloverkehr: Vorbereitung Velooffensive, Phase I, Jahr 2015, Unterstützung 2016	Fr. 48'200	-	-	-	-	-
1.16	FV-B2.01		B	Zukunft Bahnhof Bern: Fachliche Begleitung zu den Themen Fuss- und Veloverkehrs (Federführung TAB)	-	-	-	-	-	-	
1.17	V-B1.05		A	Monitoring Veloverkehr: Zählung des Veloverkehrs; Ersatz von alten Velozählstellen und Ausbau des Velozählstellennetzes (14 Standorte), inkl. Support und Controlling des Velozählstellennetzes	Fr. 65'835	-	-	Fr. 50'000	Fr. 50'000	-	
1.17a	V-B1.05-02		A	Manuelle Zählungen in Zusammenarbeit mit pro Velo, jährlich	-	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000	
1.18	V-B2.03	X	A	Veloerschliessung Raum Wankdorf (Vorstudie)	Fr. 46'550	-	-	-	-	-	
1.19	FV-D1.01		A	Internetauftritt Fachstelle Fuss- und Veloverkehr: Überarbeitung anlässlich Relaunch Internet Stadt Bern	Fr. 14'894	-	Fr. 25'000	-	-	-	
1.20	V-C2.10-01	X	A	Perimeter Bahnhof: Projektunterstützung Arbeitsgruppe Bewirtschaftungskonzept Bahnhof Bern (Vorbereitung Velooffensive, Phase I)	Fr. 43'896	-	-	-	-	-	
1.21	V-C2.09-01	X	A	Projektunterstützung Arbeitsgruppe Nutzungskonzept Bahnhof Bern (Vorbereitung Velooffensive)	Fr. 42'992	-	-	-	-	-	
1.22	FV-D1.11	X	A	Unterstützung Internetauftritt, Medienanlässe, etc. der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr	Fr. 44'343	-	-	-	-	-	
1.23	FV-D1.12	X	A	Unterstützung und Bearbeitung von politischen Geschäften	Fr. 49'137	-	-	-	-	-	
1.24	FV-B3.02		B	Standardisierung Planungs- und Projektierungsprozess	-	-	-	-	-	-	
1.25	FV-B3.03		A	Optimierung der Planungsprozesse in der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr sowie in der Verkehrsplanung	-	Fr. 10'000	-	-	-	-	

LISTE FFV OHNE PRIORISIERUNG

Themenfelder	RFVV-Projektnr.	Massnahmen-Nr. Extern	Projekt abgeschlossen	Kategorie	Projekt	Ausgaben 2015 (2. HJ.) - 2016* * Abgeschlossen / abgerechnet	Ausgaben 2017** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2018** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2019** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2020** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2021** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)
	1.26	FV-B3.01		B	Abstimmung Velo und Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)	-	-	-	-	-	-
	1.27	V-D1.02		A	Partizipationsprozess Velo-Offensive: Vorbereitung / Durchführung verwaltungsinterner Prozess und Partizipation (2.Phase)	Fr. 323'419	Fr. 225'000	Fr. 150'000	-	-	-
	1.28	FV-D1.02		A	Jahresbericht zum Fuss- und Veloverkehr: Jahresbericht zur Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern	-	Fr. 10'000	Fr. 10'000	Fr. 10'000	Fr. 10'000	Fr. 10'000
	1.29	V-B1.12		A	Überarbeitung Richtplan Veloverkehr von 2009	-	-	-	Fr. 25'000	Fr. 25'000	-
	1.30	V-D2.02		A	Studie zur Nutzung des Velos durch Schülerinnen und Schüler der Stadt Bern: Analyse bezüglich der Velonutzung bei Kindern und Jugendlichen.	-	-	Fr. 15'000	Fr. 15'000	-	-
	1.31	V-D1.07	X	A	Fachliche Unterstützung Kommunikation Velonetz	Fr. 22'460	-	-	-	-	-
	1.32	F-B2.01		B	Objektstudie S-Bahnhaltestelle Wankdorf: Unterführung beim Bahnhof Wankdorf (Projektbegleitung)	-	-	-	-	-	-
	1.33	V-D1.02-07	X	A	AG Velohauptrouten und Veloabstellplätze: Mandat für Projektleitung aufgrund personeller Vakanz	-	-	-	-	-	-
	1.34	V-B1.13		C	Stadtteil VI: Verbesserungen für den Veloverkehr (gemäss Brief von SP Bümpliz/Bethlehem); diverse Massnahmen	-	-	-	-	-	-
	1.35	FV-D1.04		A	Kommunikationsmandat FFV: Unterstützung Kommunikation Fuss- und Veloverkehr / Velooffensive (ab 2017)	-	Fr. 75'000	Fr. 100'000	-	-	-
	1.35a	FV-D1.17		A	Unterstützung FFV bei organisatorischen und administrativen Arbeiten	Fr. 83'285	Fr. 50'000	-	-	-	-
	1.36	V-B2.03-01		B	Kurzbericht "Velo-Offensive Raum Wankdorf": Strategiepapier zur Veloschliessung im Raum Wankdorf in Bezug zur Velo-Offensive	-	-	-	-	-	-
	1.37	FV-D1.15		A	Folgearbeiten Fuss- und Veloverkehr aus RGSK 2	Fr. 5'088	-	Fr. 25'000	Fr. 25'000	-	-
	1.38	V-D1.10		A	Begleitgruppe Infrastruktur Veloverkehr 8 Kernteamsitzung und 1 weiteres Expertensitzung jährlich	Fr. 4'855	Fr. 50'000	Fr. 50'000	Fr. 50'000	Fr. 50'000	Fr. 50'000
	1.39	V-D1.09		A	Umfragen: Konzipierung und Durchführung von Bevölkerungsumfragen zu den Themen Velo, FG, Strassenraum, Nutzungen usw.	-	-	-	Fr. 75'000	Fr. 75'000	-
	1.40	FV-D1.16		A	Fachunterstützung bei Projekten: Entwicklung, Konsolidierung, Dokumentation, Organisation und Administration	Fr. 49'000	Fr. 50'000	Fr. 50'000	-	-	-
	1.41	F-B1.06		A	Masterplan Fussverkehr: Grundsätze, Standards, usw., analog Masterplan Velo	-	-	-	-	Fr. 25'000	Fr. 25'000
	1.42	F-B1.07		C	"Flanier-Konzept": Ausarbeitung Plan Flanierwege, Sitzgelegenheiten inkl. Umsetzung	-	-	-	-	-	-
	1.43	F-B1.08		C	"Beleuchtungs-Konzept": Ausarbeitung Plan Beleuchtung für unterschiedliche Standards inkl. Umsetzung	-	-	-	-	-	-
						Fr. 1'105'993	Fr. 560'000	Fr. 800'000	Fr. 580'000	Fr. 685'000	Fr. 510'000

LISTE FFV OHNE PRIORISIERUNG

Themenfelder	FFV-Projektnr.	Massnahmen-Nr. Extern	Projekt abgeschlossen	Kategorie	Projekt	Ausgaben 2015 (2. HJ.) - 2016* * Abgeschlossen / abgerechnet	Ausgaben 2017** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2018** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2019** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2020** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2021** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)
Optimierung Fuss- und Veloverbindungen	2.01	FV-B2.02	X	B	Eigerplatz: Neuplanung nach Ablehnung Tram Region Bern	-	-	-	-	-	-
	2.02	F-B2.02		B	Fusswegverbindung Bärenpark - Schwellenmätteli: Es ist der hindernisfreie Ausbau der Fusswegverbindung zwischen Bärenpark und Schwellenmätteli vorgesehen (Federführung Tiefbauamt)	-	-	-	-	-	-
	2.03	F-B2.03		B	Fusswegverbindung Loryplatz - Loryspital: Machbarkeitsstudie für neue Fusswegverbindung zwischen Loryplatz und Loryspital (Federführung Stadtplanungsamt)	-	-	-	-	-	-
	2.04	F-B2.04		B	Masterplanung ARA-Neubrück: Masterplanung für die Erweiterung der ARA-Neubrück; Bestandteil ist die Erweiterung eines Uferwegs (Federführung Stadtplanungsamt)	-	-	-	-	-	-
	2.05	V-A.01	X	A	Umsetzung Velohaupttrouten: Planung und Inbetriebnahme von 15 Velohaupttrouten bis 2030	Fr. 8'333	-	-	-	-	-
	2.05a	V-B1.14		A	Monitoring Velorouten: Monitoring der umgesetzten Routen / Routenabschnitte mit Vorher/Nachher Zählungen und Beobachtungen	-	-	Fr. 25'000	Fr. 25'000	Fr. 25'000	Fr. 25'000
	2.06	FV-A.01		B	Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain - Länggasse: Schliessung der Netzlücke im Velonet, Planung und Umsetzung	Fr. 51'874	-	-	-	-	-
	2.07	V-B1.01	X	A	Velohaupttrouten: Grundlagenarbeiten (inkl. Lösungen im Zentrum, Masterplan)	Fr. 7'819	-	-	-	-	-
	2.07a	V-B1.01-01		A	Masterplan Velo: Standards, Verbindlichkeit Routenkonzepte, Umwandlung in Investitionskredit	-	Fr. 100'000	-	Fr. 50'000	-	-
	2.07b	V-B1.01-02		A	Netz Veloverkehr: Veloroutennetz ist informeller Bestandteil STEK. Das Netz muss in Zusammenarbeit mit Quartierorganisationen detailliert und bereinigt werden	-	Fr. 10'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000	-
	2.08	FV-A.02		B	Fuss- und Veloverkehrspasserelle Ausserholligen: Planung neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung beim Europaplatz (fachliche Begleitung durch Fachstelle Fuss- und Veloverkehr)	-	-	-	-	-	-
	2.09	V-B2.15		B	Schwarztorstrasse: Einführung des Velogegebenverkehrs (fachliche Begleitung durch die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr)	-	-	-	-	-	-
	2.10	V-B1.06		C	Grüne Welle für Velofahrende auf Hauptverkehrsachsen: Machbarkeitsstudie; Einrichtung einer Grünen Welle bei den Lichtsignalanlagen für Velofahrende und verschiedene Verbesserungsmaßnahmen zu Gunsten des Velos bei LSA	-	-	-	-	-	-
	2.11	V-B1.07		A	Grüne Welle für Velofahrende: Vorstudien für Einzelabschnitte (Pilotversuch Lichtsignalanlage K012)	Fr. 62'964	Fr. 50'000	-	-	-	-
	2.12	FV-B1.02		A	Kleinmassnahmen zur Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen: Öffnen von kleineren Einbahnstrassen für den Velogegebenverkehr, Aufhebung von Fahrverboten, Verbesserung von Fuss- und Velowegverbindungen	Fr. 59'771	Fr. 50'000	Fr. 75'000	Fr. 75'000	Fr. 75'000	Fr. 75'000
	2.13	V-B2.05	X	A	Bernstrasse: Vorstudie für eine Velofurt bei Kreuzung Bernstrasse / Bethlehemstrasse (mit Lichtsignal gesichert)	Fr. 28'358	-	-	-	-	-
	2.14	V-B2.06	X	A	Sulgeneckstrasse: Vorstudie zur Einführung des Velogegebenverkehrs in Richtung Marzili	Fr. 24'547	-	-	-	-	-
	2.15	FV-B2.03		A	Anschluss Freiburgstrasse: Vorstudie zur Planung einer neuen Fuss- und Velowegverbindung	-	Fr. 16'000	-	-	-	-
	2.16	F-B2.05		B	Messerliweg: Trottoir	-	-	-	-	-	-
	2.17	F-B2.06		A	Obere Zollgasse: Planung des fehlenden Trottoirs im Abschnitt Robinsonweg - Merzenacker (Vorstudie; Massnahme RP Fuss- und Wanderwege)	-	-	-	Fr. 45'000	-	-
	2.18	F-B2.07		A	Winterholz - Winterfeldweg (-bis Schreinerei Reist): Neue Fusswegverbindung (Massnahme RP Fuss- und Wanderwege)	-	-	-	Fr. 40'000	-	-
	2.19	V-B1.03		B	Winterdienst Velohaupttrouten: Pilotbetrieb (5 Jahre auf 2 Routen)	-	-	-	-	-	-
	2.20	V-B1.02		A	Velohaupttrouten: Konzepte und Vorstudien für div. Einzelrouten (inkl. Lösungen im Zentrum), ext. Projektleitungen	Fr. 66'689	Fr. 20'000	-	-	-	-
	2.20a	V-B1.02-01		A	Route(n) Ostermundigen (Ost-2)	-	Fr. 30'000	-	-	-	-
	2.20b	V-B1.02-02		A	Route Köniz (Süd-1: via Eigerplatz)	-	Fr. 10'000	-	-	-	-
	2.20c	V-B1.02-03a		C	Route Innerer Veloring, Teil Nord	-	-	-	-	-	-
	2.20d	V-B1.02-03b		C	Route Innerer Veloring, Teil Süd	-	-	-	-	-	-
	2.20e	V-B1.02-04		C	Route Bethlehem	-	-	-	-	-	-
	2.20f	V-B1.02-05		C	Route Wankdorf (Ost-1 : Worblental)	-	-	-	-	-	-
	2.20g	V-B1.02-06		C	Route Wabern (Südost-1: Gürbetal)	-	-	-	-	-	-
	2.20h	V-B1.02-07		C	Route Eggölzli - Muri (Südost-2: Aaretal)	-	-	-	-	-	-
	2.20i	V-B1.02-08		C	Route Liebefeld (Süd-2: via Loryplatz)	-	-	-	-	-	-
	2.20j	V-B1.02-09		C	Route Bümpliz Nord (Südwest: Wangental)	-	-	-	-	-	-
	2.20k	V-B1.02-10		C	Route Brünnen (West)	-	-	-	-	-	-
	2.20l	V-B1.02-11		C	Route Eymatt (Nordwest: Hinterkappeleen Wohlen)	-	-	-	-	-	-
2.20m	V-B1.02-12		C	Route Tiefenau (Nord-1: Worblaufen - Zollikofen)	-	-	-	-	-	-	
2.20n	V-B1.02-13		C	Route Eyfeld (Nord-2: Ittigen - Worblental)	-	-	-	-	-	-	
2.20o	V-B1.02-14		C	Route äusserer Veloring	-	-	-	-	-	-	
2.20p	V-B1.02-15		C	Route Innenstadt	-	-	-	-	-	-	

LISTE FFV OHNE PRIORISIERUNG

Themenfelder	RFFV-Projektnr.	Massnahmen-Nr. Extern	Projekt abgeschlossen	Kategorie	Projekt	Ausgaben 2015 (2. HJ.) - 2016* * Abgeschlossen / abgerechnet	Ausgaben 2017** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2018** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2019** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2020** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2021** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)
	2.21	V-B1.11		A	Einführung von Fahrradstrassen: Teilnahme am Pilotprojekt des Astra	Fr. 22'739	Fr. 20'000	-	-	-	-
	2.22	V-B2.02	X	A	Könizstrasse: Einführung von beidseitigen Velostreifen	Fr. 14'496	-	-	-	-	-
	2.23	V-B2.09		A	Speichergasse: Einführung des Velogegeverkehrs	Fr. 1'164	Fr. 15'000	-	-	-	-
	2.24	V-B2.11	X	A	Viktoriastrasse: Einführung von beidseitigen Velostreifen und Verbesserung der Fussgängerquerung	Fr. 15'108	-	-	-	-	-
	2.25	FV-A.03		A	Ostring - Thunplatz: Verbesserung der Fuss- und Veloführung (im Rahmen Gesamtsanierung) inkl. Anliegen aus Mitwirkung Richtplan Fussverkehr (Schlüsselprojekt Fussverkehr)	-	Fr. 60'000	-	-	-	-
	2.26	V-B2.13		B	Thunstrasse West: Verbesserung der Veloführung (Vorstudie in Zusammenhang mit Gleissanierung)	-	-	-	-	-	-
	2.27	V-B2.14		B	Monbijoustrasse: Verbesserung der Veloführung (im Rahmen der Gesamtsanierung)	-	-	-	-	-	-
	2.28	V-B3.01		A	Erkennlichkeit Velohaupttrouten	-	Fr. 20'000	-	-	-	-
	2.28a	V-B3.01a		A	Kennzeichnung Velohaupttrouten, ins. Abschnitte ohne bauliche Massnahmen: Konzept und Umsetzung kommunaler Verkehrsversuch	-	Fr. 20'000	Fr. 75'000	-	-	-
	2.29	V-B3.07		A	Überprüfung Berechnung Grünzeiten	Fr. 24'540	-	Fr. 60'000	-	-	-
	2.30	V-B3.08		B	Möglichkeiten der Priorisierung des Veloverkehrs	-	-	-	-	-	-
	2.31	V-B3.09		B	Lage Anmeldeschleifen	-	-	-	-	-	-
	2.32	FV-B2.04		C	Fussgängerüberführung Nationalstrasse N06 Bern PUN Wankdorf - Muri, Objekt T09a "UEF Fussgänger", Projektstudie Optimierung Langsamverkehr	-	-	-	-	-	-
	2.33	V-B2.16	X	A	Freiburgstrasse / Bahnhof Bümpliz Süd: Machbarkeitsstudie für eine Veloquerung	Fr. 7'631	-	-	-	-	-
	2.34	F-B2.08		A	Fussweg Biengut-Areal: Aufwertung Fusswegverbindung durch Biengutareal (in Zusammenhang mit Projekt Generationenweg Biengutareal von Stadtgrün Bern)	-	-	-	Fr. 80'000	-	-
	2.35	V-B3.18		C	Einbahnstrassen: Kriterien für den Velogegeverkehr in Einbahnstrassen festlegen und die restlichen Einbahnstrassen für die Öffnung des Velogegeverkehrs prüfen (basierend auf der Machbarkeitsstudie „Öffnung von Einbahnstrassen“ von 2006).	-	-	-	-	-	-
	2.36	FV-B2.05		B	Aarstrasse: Verbesserung für Fuss- und Veloverkehr (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	-	-	-	-	-	-
	2.37	F-B2.09	X	A	Egghölzliplätzli: Pilot zur Aufwertung Egghölzliplätzli für Fussverkehr	Fr. 14'648	-	-	-	-	-
	2.38	V-B2.17		A	Bogenschützenstrasse: Velogegeverkehr	Fr. 20'596	Fr. 10'000	-	-	-	-
	2.39	FV-B2.06	X	A	Bärenplatz / Waisenhausplatz: Public space public life Studie zur Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr im Rahmen Sanierung der Plätze	Fr. 33'000	-	-	-	-	-
	2.40	V-B1.15		C	Studie Velohaupttroute für Tramprojekt Ostermundigen	-	-	-	-	-	-
	2.41	F-B2.11	X	A	Fussgängerzone Innenstadt: Public life public space - Studie	Fr. 100'000	-	-	-	-	-
	2.41a	F-B2.11-01		C	Folgearbeiten aus PSPL-Studien: Fussverkehr Innenstadt	-	-	-	-	-	-
	2.42	V-B1.16		A	Pilotversuch Fahrradstrassen: Erhebungen Abschnitt Freiestrasse - Erlachstrasse	-	Fr. 50'000	-	-	-	-
	2.43	V-B1.17		A	Pilotversuch Fahrradstrassen: Erhebungen Abschnitt Militärstrasse - Beundenfeldstrasse	-	Fr. 50'000	-	-	-	-
	2.43a	V-B1.18		A	Einführung weiterer Velostrassen nach Abschluss Pilotversuch: Planung, Ausführung und Monitoring	-	-	-	Fr. 20'000	Fr. 40'000	Fr. 40'000
	2.46	V-B1.19		A	Signalisation attraktiver Verbindungen(„Geheimtipps“): Konzept und Umsetzung	-	-	Fr. 25'000	-	-	-
	2.47	FV-A.04		B	Neue Langsamverbindungen Knoten Bolligenstrasse - Schermenweg: Erstellen separat geführter und vernetzter Langsamverkehrsverbindungen, die mit Überführungen die Verkehrsanlage des motorisierten Verkehrs überspannen	-	-	-	-	-	-
	2.48	FV-A.05		B	Verbesserung des Bahnübergangs Morillonstrasse für den Langsamverkehr: Erhöhung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr, gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept	-	-	-	-	-	-
	2.49	FV-A.06		B	Neue Langsamverkehrsverbindung Bahnhof Wankdorf - Stauffacherbrücke (ab Neuenschwanderstrasse)	-	-	-	-	-	-
	2.50	FV-A.07		B	Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung Bahnhof Europaplatz - Bahnhöheweg: Erstellung Fuss- und Radweg und eine neue Brückenverbindung über die Bernstrasse	-	-	-	-	-	-
	2.51	F-B1.09		C	Fussgängerleitsystem: Signalisation der wichtigen quertierverbindenden Fusswegverbindungen	-	-	-	-	-	-
						Fr. 564'277	Fr. 531'000	Fr. 265'000	Fr. 340'000	Fr. 145'000	Fr. 140'000

LISTE FFV OHNE PRIORISIERUNG

Themenfelder	RFVV-Projektnr.	Massnahmen-Nr. Extern	Projekt abgeschlossen	Kategorie	Projekt	Ausgaben 2015 (2. HJ.) - 2016* * Abgeschlossen / abgerechnet	Ausgaben 2017** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2018** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2019** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2020** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2021** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)
Veloparkierung	3.00	V-A.06	X	A	Velobstellsystem Velostation Bollwerk: Ersatz des Velobstellsystems in der Velostation Bollwerk (Federführung BSS)	Fr. 83'000	-	-	-	-	-
	3.01	V-A.03-01	X	A	Velostation Schanzenpost: Eröffnung der Velostation Schanzenpost mit 1000 neuen Veloabstellplätzen	-	-	-	-	-	-
	3.02	V-A.03-02	X	A	Velostation Schanzenbrücke: Ausbau der Velostation Schanzenbrücke von 140 auf 300 Veloabstellplätze, Fachliche Begleitung durch Fachstelle Fuss- und Veloverkehr	-	-	-	-	-	-
	3.03	V-C1.02		A	Kleinmassnahmen für Veloparkierung: Veloparkierung stadtwweit verbessern; punktuelle Massnahmen (z.B. auf Anfrage aus Bevölkerung)	Fr. 70'767	Fr. 50'000	Fr. 50'000	Fr. 50'000	Fr. 50'000	Fr. 50'000
	3.04	V-C1.03		C	Konzept öffentliche Veloparkierung: Erarbeitung eines Konzepts zur Veloparkierung für die ganze Stadt Bern, inkl. Themen Veloparkierung bei Überbauungen, Sportanlagen, Schulanlagen, Quartierzentren usw.	-	-	-	-	-	-
	3.05	V-C1.04	X	A	Hotspots mit Veloansammlungen: Neue Veloabstellplätze für erhobene Standorte mit Veloansammlungen (ganzes Stadtgebiet)	Fr. 56'343	-	-	-	-	-
	3.06	V-C1.05		B	Veloparkierung bei neuen Überbauungen und autoarmes Wohnen	-	-	-	-	-	-
	3.07	V-C2.01	X	A	Obere Altstadt: Aufrüstung bestehender Abstellplätze mit Anbindepfosten	Fr. 31'121	-	-	-	-	-
	3.08	V-C2.04	X	A	Velobstellsysteme vor Burgerspital: Markierung von 100 neuen Veloabstellplätzen (umgesetzt)	Fr. 1'889	-	-	-	-	-
	3.09	V-D1.02-06	X	A	Arbeitsgruppe provisorische Veloabstellplätze Umfeld Bahnhof: Projektunterstützung	Fr. 43'079	-	-	-	-	-
	3.10	V-A.03-03		B	Realisierung Velostationen: Weitere Stationen im Umfeld Bahnhof, Wankdorf, Ausserholligen, Uni, Insel, Innenstadt	-	-	-	-	-	-
	3.11	V-C1.01		A	Verbesserung der Veloparkierung bei Schulen und Verwaltung	Fr. 20'545	Fr. 50'000	Fr. 50'000	Fr. 50'000	Fr. 50'000	Fr. 50'000
	3.12	V-C1.08		A	Anbindepfosten: Beauftragung der Gruppe öffentliche Gestaltung mit der Entwicklung eines Standards für UNESCO-verträgliche Anbindepfosten	-	Fr. 10'000	-	-	-	-
	3.13	V-C1.06		B	Nutzungsprüfung umliegender Kellergeschosse: Aarberggasse, Hirschengraben, Schwesternhaus) oder Einführung Silosysteme (Heiliggeistkirche Ost, Burgerspital)	-	-	-	-	-	-
	3.14	V-C1.07		A	Veloordnungsdienst: Intensivierung des Veloordnungsdienstes und -service (z.B. Reifenpumpen, Herrenlose Velos wegräumen, etc.)	Fr. 41'920	Fr. 40'000	Fr. 100'000	Fr. 100'000	Fr. 100'000	Fr. 100'000
	3.15	V-C1.09		A	Veranschaulichung Abstellplätze: Signalisation / Markierung zu Abstellplätzen, Verteilen von Karten / Flyer mit Abstellmöglichkeiten am Bhf allenfalls App mit Info bzgl. freien Abstellplätzen	Fr. 820	Fr. 10'000	-	-	-	-
	3.16	V-C1.10		C	Veloparkierung in den Quartierzentren: Veloparkierung in den Quartierzentren verbessern (Vorstudie)	-	-	-	-	-	-
	3.17	V-C1.11		C	Standards für Abstellplätze: Markierung von Parkfeldern, Abstelldauer und Wegweisung zu den Abstellplätzen	-	-	-	-	-	-
	3.18	V-C1.12		C	Möglichkeit zusätzlicher Abstellplätze: Prüfung diverser Blaue Zone Parkplätze und Anlieferungsflächen über die ganze Stadt auf ihre Auslastung	-	-	-	-	-	-
	3.19	V-C2.02	X	B	Milchgässli: Überprüfung zusätzliche Abstellmöglichkeiten, inkl. Überprüfung Überdachung	-	-	-	-	-	-
	3.20	V-C2.03		C	Wallgasse, Genfergasse: Vergrößerung bestehender Abstellplätze	-	-	-	-	-	-
	3.21	V-C2.05	X	B	Velostation Milchgässli: Verbesserung Zufahrt	Fr. 1'643	-	-	-	-	-
	3.22	V-C2.06		C	Bollwerk altstadtseitig, Schanzenbrücke: Installation / Erneuerung von Parkierungssysteme an Abstellplätzen	-	-	-	-	-	-
	3.23	V-C2.07		C	Maulbeerstrasse: Zusätzliche überdachte Abstellplätze durch Ersatz der PW-PP mit Veloabstellplätzen	-	-	-	-	-	-
	3.24	V-C2.08		C	Genfergasse, Burgerspital Ost: Installation zusätzlicher Anbindepfosten	-	-	-	-	-	-
	3.25	V-C2.10		A	Perimeter Bahnhof: Überarbeitung des Parkierungsregimes / Bewirtschaftungskonzepts namentlich im Bereich Bahnhof, um ein möglichst einheitliches und gut verständliches Regime zu entwickeln (Unterscheidung zwischen Kurzparkierungsmöglichkeiten und Parkierung mit längerer Dauer); inkl. Erweiterung Perimeter bis Bubenbergplatz und Seilerstrasse	-	Fr. 25'000	-	-	-	-
	3.25a	V-C2.10-02		A	Perimeter Bahnhof: Bewirtschaftungskonzept Veloabstellplätze Teil1 (Velozählung)	-	Fr. 15'000	-	-	-	-
	3.26	V-C2.11		A	Perimeter Bahnhof: Prüfauftrag zur Schaffung zusätzlicher Abstellplätze	-	Fr. 10'000	-	-	-	-
	3.27	V-C2.12		A	Sport- und Freizeitanlagen: Zusätzliche Veloabstellplätze / Ausbau Infrastruktur in unmittelbarer Nähe zu Gebäudeeingängen von Sportanlagen, auf Anlagen wie Freibäder Wyler und Marzili	Fr. 368	Fr. 5'000	-	-	-	-
	3.28	V-C2.13		A	Untere Altstadt: Überprüfung Regelung Anbindepfosten	-	-	-	Fr. 50'000	Fr. 50'000	-
	3.29	V-C2.14		A	Bollwerk SBB-seitig: Installation / Ausbau Parkierungssystem: doppelstöckiges Systeme allenfalls mit Überdachung	-	-	-	Fr. 50'000	Fr. 50'000	-
	3.30	V-C2.15		A	SBB-Parking: Prüfung mögliche Standorte Parking Dachterrasse zugunsten von Veloabstellplätzen	-	-	-	Fr. 50'000	Fr. 50'000	-
	3.31	V-D5.02		A	Analyse der Verwaltungsinfrastruktur (Duschen, Garderoben, etc. am Arbeitsort) und Priorisierung hinsichtlich Umsetzung	-	Fr. 5'000	Fr. 10'000	-	-	-
3.32	V-C2.09	X	A	Perimeter Bahnhof: Überprüfung Veloparkierung, inkl. Erweiterung bis Bubenbergplatz und Seilerstrasse sowie Einführung zweier Perimeter (eng und weit gefasst)	Fr. 49'140	-	-	-	-	-	
3.33	V-C2.16		A	Stauffacherstrasse, Bahnhof Wankdorf: Planung von Veloabstellplätze an Stauffacherstrasse, Bahnhof Wankdorf Ostseite	-	Fr. 10'000	Fr. 40'000	-	-	-	

LISTE FFV OHNE PRIORISIERUNG

Themenfelder	RFFV-Projektnr.	Massnahmen-Nr. Extern	Projekt abgeschlossen	Kategorie	Projekt	Ausgaben 2015 (2. HJ.) - 2016* * Abgeschlossen / abgerechnet	Ausgaben 2017** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2018** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2019** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2020** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2021** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)
	3.34	V-C1.15		A	Planungsstudie Betriebskonzept Velostation: Varianten Betrieb, Ermittlung Betriebskosten, Gebühren	-	Fr. 30'000	-	-	-	-
	3.35	V-C1.13		C	Machbarkeitsstudien Velostation Zugang Länggasse: 2. Etage der Velostation, inkl. Erschliessung über den den Standort Theatersammlung	-	-	-	-	-	-
	3.36	V-C1.13a		A	weitere Machbarkeitsstudien Velostationen: Burgerspital, Theatermuseum, Bahnhof RBS, Bubenbergzentrum, Unterführung Hirschengraben	-	Fr. 150'000	Fr. 100'000	-	-	-
	3.38	V-C1.16		A	Aktualisierung der Erhebungen Veloabstellplätze	-	-	-	Fr. 15'000	Fr. 15'000	-
						Fr. 400'633	Fr. 410'000	Fr. 350'000	Fr. 365'000	Fr. 365'000	Fr. 200'000

LISTE FFV OHNE PRIORISIERUNG

Themenfelder	RFVV-Projektnr.	Massnahmen-Nr. Extern	Projekt abgeschlossen	Kategorie	Projekt	Ausgaben 2015 (2. HJ.) - 2016* * Abgeschlossen / abgerechnet	Ausgaben 2017** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2018** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2019** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2020** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2021** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)
Verkehrssicherheit	4.01	F-B1.04		A	Überprüfung der Fussgängerstreifen Stadt Bern (Phase II): Überprüfung restlichen ca. 500 Zebrastreifen in der Stadt Bern (analog Phase I - Verkehrssicherheit im Schul- und Kindergartenumfeld; Federführung bei Verkehrsplanung)	-	-	Fr. 50'000	Fr. 50'000	-	-
	4.01a	F-B1.04-01		C	Folgearbeiten Richtplan Fussverkehr: Überprüfung diverser Fussgängerquerungen gefordert	-	-	-	-	-	-
	4.02	FV-B1.01		A	Kleinmassnahmen Verkehrssicherheit: Diverse Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr: rote Markierung von Velostreifen, Sicherungsmassnahmen bei Zebrastreifen, etc.	Fr. 61'392	Fr. 30'000	Fr. 45'000	Fr. 45'000	Fr. 45'000	Fr. 45'000
	4.03	FV-B1.03		A	Kampagnen für Verkehrssicherheit: Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs (vorwiegend BfU-Kampagnen)	Fr. 34'611	Fr. 10'000	-	-	-	-
	4.04	V-B2.01	X	A	Bollwerk - Lorrainebrücke: Vorstudie zur Verbesserung der Veloführung (Auftrag gemäss PVS vom Oktober 2015, 1. Velohaupttroute) und Umsetzung Sofortmassnahme	Fr. 37'913	-	-	-	-	-
	4.05	V-B2.04	X	A	Monbijou- / Schwarztorstrasse: Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Lichtsignalanlage für den Fuss- und Veloverkehr bei der Kreuzung Monbijoustrasse / Schwarztorstrasse (Vorstudie)	Fr. 2'700	-	-	-	-	-
	4.06	V-B2.07		B	Unterführung Bernstrasse: Planung von Velostreifen in beide Richtungen durch die Unterführung unter der Autobahn (Federführung bei ASTRA)	-	-	-	-	-	-
	4.07	FV-B2.07		B	ZEB Wylerfeld, Entflechtung: Gleiserweiterung im Raum Wankdorf zwischen 2016 - 2022; Fuss- und Veloverkehrsführung während Bauphase (Verkehrskonzept)	-	-	-	-	-	-
	4.08	FV-D2.01		A	Kampagnen im Umfeld von Schulhäusern und Kindergärten (SLOW Drive)	-	Fr. 170'000	Fr. 10'000	Fr. 10'000	Fr. 10'000	Fr. 10'000
	4.09	V-B3.02		B	Überprüfung Richtlinien für rote Markierungen	-	-	-	-	-	-
	4.10	V-B3.03		B	Überprüfung Richtlinien Velos an Baustellen	-	-	-	-	-	-
	4.11	V-B3.04		A	Überprüfung der Veloführung beim Abbiegen (Vorstudie)	-	-	-	Fr. 20'000	-	-
	4.12	V-B3.05		B	Überprüfung der Qualität der Radstreifen (Vorstudie)	-	-	-	-	-	-
	4.13	V-B3.06		A	Überprüfung Hindernisse für Velofahrende im Strassenraum (Vorstudie)	-	-	-	-	Fr. 20'000	-
	4.14	V-B3.10		B	Veloverkehr und Tramhaltestellen (Pilothaltekannten)	-	-	-	-	-	-
	4.15	V-B3.11		B	Entwässerung an Tramhaltestellen	-	-	-	-	-	-
	4.16	V-B3.12		B	Überprüfung Gleiseinbauhöhe Tramschienen	-	-	-	-	-	-
	4.17	V-B3.13		B	Veloverträgliche Tramschienen	-	-	-	-	-	-
	4.18	V-B3.14		B	Veloverträgliche Randabschlüsse	-	-	-	-	-	-
	4.19	F-B2.12	X	A	Könizstrasse: taktil-visuelle Leitlinien vom Loryplatz zur Könizstrasse 23	Fr. 370	-	-	-	-	-
	4.20	F-B2.13		C	Bundesplatz: Verkehrsgutachten zur Auswirkungen eines Fussgängervortritts auf den Gesamtverkehr	-	-	-	-	-	-
	4.21	FV-B2.08	X	B	Nydegasse: Situations- und Nutzungsanalyse für Eingangsbereich der Begegnungszone	-	-	-	-	-	-
	4.22	V-B2.18	X	A	Schwellenmattstrasse: Gutachten für Verbesserung Verkehrssicherheit der Velofahrenden	Fr. 5'922	-	-	-	-	-
4.23	F-B1.10		C	(Standard-)Lösungen für Konflikte Fuss- und Veloverkehr: Innenstadt, Brücken, ÖV-Haltestellen, etc.	-	-	-	-	-	-	
						Fr. 142'908	Fr. 210'000	Fr. 105'000	Fr. 125'000	Fr. 75'000	Fr. 55'000

LISTE FFV OHNE PRIORISIERUNG

Themenfelder	FFV-Projektnr.	Massnahmen-Nr. Extern	Projekt abgeschlossen	Kategorie	Projekt	Ausgaben 2015 (2. HJ.) - 2016* * Abgeschlossen / abgerechnet	Ausgaben 2017** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2018** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2019** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2020** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2021** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)
Dienstleistungen & Fördermassnahmen	5.01	FV-B1.04		A	Kleinmassnahmen Dienstleistungen: Diverse Plakate, Flyer, etc. (z.B. Plakat miteinander statt gegeneinander)	Fr. 6'196	Fr. 2'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000
	5.02	V-B1.04	X	A	Veloverleihsystem für Bern (nicht aktivierbare Kosten): Konzept- und Aufbauarbeiten nicht aktivierbar: Fr. 150 000.00 von Total Fr. 300 000.00 (gem. SRB) ausgeschöpft	Fr. 49'874	-	-	-	-	-
	5.02a	V-B1.04a		A	Veloverleihsystem für Bern (aktivierbare Kosten): Vorbereitungs- und Umsetzungsarbeiten aktivierbar; Fr. 150 000.00 von Total Fr. 300 000.00 (gem. SRB), *prov. über RFFV gebucht, Restkredit F5. 50 000.00; Abgrenzung nach Projektabschluss	Fr. 92'995 *	Fr. 50'000 *	-	-	-	-
	5.03	V-D3.01		A	Velohauslieferdienst: Unter Einbezug von Dritt-Partnern oder alternativer Finanzierung ist ein Detailkonzept zur Einführung eines Velohauslieferdienstes in der Stadt Bern zu erarbeiten	Fr. 16'861	Fr. 50'000	-	-	-	-
	5.03a	V-D3.01-01		A	Betrieb Velohauslieferdienst: Anschubfinanzierung Betrieb	-	-	-	Fr. 250'000	Fr. 250'000	Fr. 150'000
	5.04	V-D3.03		A	Velocity-Guide: Booklet mit Infos rund ums Velo (2014 - 2016 bereits erschienen)	Fr. 16'000	Fr. 8'000	Fr. 8'000	Fr. 8'000	Fr. 8'000	Fr. 8'000
	5.05	V-D3.05		A	Velopumpen: Errichtung von Velopumpen im öffentlichen Raum in der Stadt Bern	Fr. 29'319	-	-	Fr. 15'000	Fr. 15'000	Fr. 15'000
	5.06	V-D3.06		C	Velophone: Meldesystem für Velofahrende (in Zusammenarbeit mit Astra und anderen Gemeinden)	-	-	-	-	-	-
	5.07	F-B1.05		A	Fussgängerrouutenplaner: Einführung eines Fussgängerplaners (analog Veloroutenplaner)	-	-	-	-	-	Fr. 30'000
	5.08	V-D1.03	X	A	Submarke Velo-Offensive: Erarbeitung einer Submarke zur Velo-Offensive gemäss CD der Stadt Bern	Fr. 16'190	-	-	-	-	-
	5.09	V-D1.06		A	Velo-Kampagne: Umsetzung (Kampagnenstart 2018)	-	-	Fr. 350'000	Fr. 200'000	Fr. 200'000	-
	5.10	V-D2.01		B	bike2school: "bike to work" für Schülerinnen und Schüler	-	-	-	-	-	-
	5.11	V-D2.03		B	Angebot BikeLoop im Bremgartenwald: Offizialisierung und Ausschilderung des 6 km langen Rundkurses für Mountainbikes	-	-	-	-	-	-
	5.12	V-D2.04		A	Velokurse: im Rahmen freiwilligen Schulsportes, in Tagesschulen, für ungeübte Velofahrerinnen und Velofahrer, Seniorinnen und Senioren, Mitarbeitende von grösseren Firmen, Bevölkerung... Sicherer Velofahren auch in der Stadt	-	Fr. 10'000	-	-	-	Fr. 30'000
	5.13	V-D2.05		B	Pumptrack: ideales Element zur Bewegungsförderung, gleichzeitig sozialer Treffpunkt	-	-	-	-	-	-
	5.14	FV-D2.02		B	Verbesserung der Zugänglichkeit und der Infrastruktur von Quartierplätzen und Treffpunkten von Jugendlichen: Sicherstellung guter Zugänglichkeit (Velowege, Velorouten) und Parkiermöglichkeiten an Quartierplätzen und Treffpunkten von Jugendlichen	-	-	-	-	-	-
	5.15	V-D2.07		B	Veloangebote für Kinder und Jugendliche: Im Rahmen der durch das Sportamt durchgeführten KIDS-Kurse wird es zusätzliche Velokurse für Schülerinnen und Schüler geben.	-	-	-	-	-	-
	5.16	V-D2.08		B	Veloangebote für Kinder und Jugendliche während den Ferien: Ausbau Veloangebot in bestehenden Ferienlagern	-	-	-	-	-	-
	5.17	V-D2.09		A	Schaffen von Schonräumen zum Ausprobieren und Üben des Velofahrens: Durch periodischen Einsatz eines mobilen Pumptracks sowie eines Verkehrsteppichs und gekoppelter Bereitstellung von Fahrrädern und Velohelmen an Schulhäusern sollen Kinder und Jugendliche lernen das Velo besser zu beherrschen und Spass am Velofahren entwickeln.	-	Fr. 25'000	-	-	-	-
	5.18	V-D2.10		A	Schulungsmodul Sensibilisierung ÖV / Velo: Erstellung eines einstündigen Schulungsmoduls für Kinder und Jugendliche	-	-	-	-	Fr. 10'000	-
	5.19	V-D2.11		A	Veloverleih / Reparaturservice an Treffpunkten für Jugendliche: Angebot eines Reparaturservices und /oder von Veloflickkursen für Jugendliche sowie Üben des Velofahrens während des Einsatzes des mobilen Pumptracks an Schulen.	-	Fr. 5'000	-	-	-	-
	5.20	V-D3.02		B	carvelo2go: Lastenvelo-Sharing in Berner Quartieren, Standorte bei Quartierbetrieben (Bars, Buchhandlung, Cafés), Velos sowohl für betriebliche als auch private Zwecke	-	-	-	-	-	-
	5.22	FV-D3.01		B	Online-Routenplaner: Kommunikation des neu lancierten Online-Routenplaners durch Einbau in die App "Bern bewegt!" sowie durch entsprechende Hinweise in den geplanten Mobilitätskonzepten für Sportanlagen	-	-	-	-	-	-
	5.23	FV-D3.02		B	Mobilitätsmanagement in Unternehmen: Betriebliche Mobilitätsoptimierung durch Information und Beratung, Veloverkehr hat dabei einen hohen Stellenwert	-	-	-	-	-	-
	5.24	FV-D3.03		B	Mobilitätsmanagement bei Wohnsiedlungen: Beratungsleistungen bei städtischen Wohnbauprojekten, Veloverkehr hat dabei einen hohen Stellenwert	-	-	-	-	-	-
	5.25	V-D3.09		B	Unterstützung für "Neu-Velofahrende": Begleitung ins Zentrum durch erfahrene Velofahrer/Velofahrerinnen; erleichtert Einstieg in die Velomobilität	-	-	-	-	-	-
	5.26	V-D4.01		B	Bike-to-work-Anlass: GR bilden Bike-to-work-teams	-	-	-	-	-	-
	5.27	V-D4.02		B	Bike4car: Eintauschkaktion Auto gegen E-Velo kostenlos für zwei Wochen (zusätzlicher Erhalt eines Mobility-Testabos für vier Wochen)	-	-	-	-	-	-
	5.28	V-D4.03		A	Weiterführung bestehende Massnahmen ÖV / Velo: Weiterführen / vertiefen bestehender Weiterbildungsangebote (z.B. David und Goliath) mit verschiedenen Massnahmen (z.B. gezielte Themenauswahl)	-	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000
	5.29	V-D4.04		A	Unterstützungsbeitrag Velofashion-Show	Fr. 60'000	Fr. 20'000	Fr. 20'000	Fr. 20'000	Fr. 20'000	Fr. 20'000
5.30	V-D4.05		A	Präsenz anlässlich von Velo-Events: Sensibilisierung der Bevölkerung zum Thema Velo an Events; z.B. Tour de Suisse 2015, Move City (Themenschwerpunkte: Freude am Velofahren, Kennenlernen verschiedener Velo-"Fortbewegungsmöglichkeiten", Sicherheit und fahren im Strassenverkehr, v.a. für Eltern)	Fr. 23'504	Fr. 20'000	Fr. 20'000	Fr. 20'000	Fr. 20'000	Fr. 20'000	

LISTE FFV OHNE PRIORISIERUNG

Themenfelder	RFFV-Projektnr.	Massnahmen-Nr. Extern	Projekt abgeschlossen	Kategorie	Projekt	Ausgaben 2015 (2. HJ.) - 2016* * Abgeschlossen / abgerechnet	Ausgaben 2017** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2018** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2019** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2020** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2021** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)
	5.31	V-D4.06	X	A	Installation Velobarometer: Zählt sichtbar die Anzahl der Velofahrenden	Fr. 6'676	-	-	-	-	-
	5.32	V-D4.07	X	B	"Raumbedarfsaktion": Stellt die platzsparenden Vorteile des Velos dar	-	-	-	-	-	-
	5.33	V-D4.08		B	Verbesserung Velo-Image: An regelmässigen Anlässen das Velo prominenter machen. Anlässe, die bereits durchgeführt werden, ausbauen (z.B. autofreier Sonntag)	-	-	-	-	-	-
	5.34	V-D4.09	X	B	Charme-Offensive: Bern zeigt, dass es ernst gemeint ist mit der Velo-Offensive und belohnt vorbildliches Verhalten z.B. mit Velo-Öl, Schokolade, Blumen etc.)	-	-	-	-	-	-
	5.35	V-D4.10	X	B	Velohauptstadt Bern: Bilder von Velofahrenden in Bern aufhängen (Fotowettbewerb), StudentInnen / Kinder erstellen Plakate mit Bernbezug	-	-	-	-	-	-
	5.36	FV-D4.01	X	B	Respektvolles Miteinander: Herz-Kleber auf Boden oder an Busse / Trams zur Sensibilisierung gegenseitiger Rücksichtnahme (Fussgänger, ÖV & Velo)	-	-	-	-	-	-
	5.37	V-D4.12		A	Situationsanalyse ÖV / Velo: Bewusstseinsbildung, kontinuierliche Aktualisierung der Situationsanalyse über Konfliktorte / Konfliktarten (zwischen ÖV und Velofahrenden) zusammen mit Interessensgruppen	-	Fr. 10'000	-	-	-	-
	5.38	V-D4.13		A	Sensibilisierungskampagne ÖV / Velo / Fussverkehr: Durchführung originelle Aktionen zur Sensibilisierung, vorzugsweise an "Hotspots", auch z.B. Herz-Kleber für gegenseitige Rücksichtnahme	-	Fr. 120'000	-	-	-	-
	5.39	V-D4.14		A	Internetauftritt ÖV / Velo: Erstellen von Webinhalten zum Thema Velo / ÖV (inkl. Kurzfilmen)	-	Fr. 10'000	-	-	-	-
	5.40	V-D5.01	X	B	Motivation zum Velofahren: Give-aways (z.B. Kuriertasche) für Mitglieder der Velo-Community der Stadt Bern	-	-	-	-	-	-
	5.41	V-D5.03		A	Preisvergabe: Die beste Veloförderungsmassnahmen bei neuen Planungsgeschäften erhält einen Preis	-	Fr. 1'000	-	-	-	-
	5.42	V-D5.04		A	Schaffung eines Anreizsystems für Velofahrende in der Stadtverwaltung	-	Fr. 10'000	-	-	-	-
	5.43	V-D5.05		B	Dienstvelos in der Stadtverwaltung: Nutzung geplantes Veloverleihsystem zu speziellen Konditionen für städtische Mitarbeitende (Umsetzung ab 2018); Alternative: im Rahmen der Erarbeitung eines städtischen Flottenmanagement wird die Einführung einer E-Bike-Flotte für die Stadtverwaltung angestrebt (Umsetzung ab 2018)	-	-	-	-	-	-
	5.44	V-D5.06		B	Pilotversuch Cargo-Bikes: Im Rahmen des städtischen Flottenmanagements werden in einzelnen Direktionen kleine Nutzfahrzeuge schrittweise durch Cargo-Bikes ersetzt.	-	-	-	-	-	-
	5.45	V-D1.04		A	Velo-Kampagne: Inhaltliche Planung / Submission (Vorbereitung Stadtratsvorlage)	-	Fr. 30'000	-	-	-	-
	5.46	V-D3.10		A	Veloroutenplaner: Einführung eines Veloroutenplaners (in Zusammenarbeit mit Pro Velo) als Ersatz für den Velostadtplan von 2008	Fr. 97	-	Fr. 25'000	-	-	-
	5.46a	V-D1.08		A	Velo-App: Konzeptionelle und technische Abklärungen; Entwicklungskosten für Bern-gerechte Anwendung, jährlicher Kosten Betrieb	-	Fr. 150'000	Fr. 150'000	Fr. 150'000	Fr. 150'000	Fr. 150'000
	5.47	V-D4.15	X	A	Prix Veloinfrastruktur 2016: Teilnahme am Prix Veloinfrastruktur mit der Velohauptroute Wankdorf	Fr. 7'785	-	-	-	-	-
	5.48	V-D4.16	X	A	Berner Velosommer	Fr. 2'842	-	-	-	-	-
	5.49	F-B1.11		A	Kampagne Fussverkehr: Stärkung des Bewusstseins Fussverkehr	-	-	-	-	-	Fr. 200'000
						Fr. 328'340	Fr. 526'000	Fr. 583'000	Fr. 673'000	Fr. 683'000	Fr. 633'000

LISTE FFV OHNE PRIORISIERUNG

Themenfelder	RFFV-Projektnr.	Massnahmen-Nr. Extern	Projekt abgeschlossen	Kategorie	Projekt	Ausgaben 2015 (2. HJ.) - 2016* * Abgeschlossen / abgerechnet	Ausgaben 2017** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2018** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2019** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2020** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)	Ausgaben 2021** ** vor Priorisierung (Annahme: raschest mögliche Realisierung)
Weiteres	6.01	FV-D1.13		A	Diverses: Verschiedene Ausgaben der Fachstelle (Teilnahme und Veranstaltung von Fachtagungen, z.B. Fachaustausch mit Holland 2013 in der Stadt Bern, Jan Gehl, Veloreise Holland etc.)	Fr. 37'660	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000
	6.02	V-D3.11		A	Jährlicher Unterhalt Veloroutenplaner	Fr. 7'114	Fr. 3'500	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000
	6.03	V-B1.05-01		A	Jährlicher Unterhalt Velozählstellen	Fr. 58'833	Fr. 22'000	Fr. 15'000	Fr. 30'000	Fr. 30'000	Fr. 30'000
	6.04	FV-D1.14		A	Mitglieder- und Unterstützungsbeiträge: Berner Wanderewege, Pro Velo Bern, Fussverkehr Bern	Fr. 44'291	Fr. 30'000	Fr. 30'000	Fr. 30'000	Fr. 30'000	Fr. 30'000
	6.05	V-D3.12		A	Unterhalt der Velopumpen: Jährlicher Unterhalt der Velopumpen	-	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000	Fr. 5'000
						Fr. 147'898	Fr. 65'500	Fr. 60'000	Fr. 75'000	Fr. 75'000	Fr. 75'000

Total alle Themenbereiche (exkl Sach- und Personalkosten)	Fr. 2'690'049	Fr. 2'302'500	Fr. 2'163'000	Fr. 2'158'000	Fr. 2'028'000	Fr. 1'613'000
Sach- und Personalkosten	Fr. 769'834	Fr. 500'000	Fr. 800'000	Fr. 800'000	Fr. 800'000	Fr. 800'000
TOTAL alle Themenbereiche	Fr. 3'459'883	Fr. 2'802'500	Fr. 2'963'000	Fr. 2'958'000	Fr. 2'828'000	Fr. 2'413'000