1998.GR.000013

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2017 – 2019 und Umsetzungsprogramm 2020 – 2022

1. Worum es geht

Seit dem 1. Januar 2001 ist das von den Stimmberechtigten in der Gemeindeabstimmung vom 13. Juni 1999 erlassene Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) in Kraft. Darauf gestützt unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend die Berichterstattung 2017 – 2019 sowie das Umsetzungsprogramm 2020 – 2022. Die detaillierten Inhalte der Berichterstattung und des Umsetzungsprogramms finden sich im beigelegten Bericht.

Das Umsetzungsprogramm steht ab 2022 unter Vorbehalt allfälliger Sparbeschlüsse von Stadt- oder Gemeinderat im Rahmen der aktuell laufenden strategischen Aufgabenüberprüfung.

2. Allgemeines

Gemäss Artikel 7 RFFV erstattet der Gemeinderat dem Stadtrat alle zwei Jahre Bericht über die Fördertätigkeit für den Fuss- und Veloverkehr und unterbreitet ihm das Umsetzungsprogramm für die darauffolgenden Jahre. Die letzte Berichterstattung datiert von April 2017. In seiner Sitzung vom 31. August 2017 hat der Stadtrat mit SRB 2017-399 zustimmend von der Berichterstattung der Jahre 2015 (2. Halbjahr) – 2017 und dem Umsetzungsprogramm 2018 – 2021 Kenntnis genommen.

Im Zentrum der städtischen Verkehrspolitik – wie auch der Energie- und Klimastrategie – steht die Förderung einer stadtverträglichen Mobilität. Konkret sollen der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr gefördert und der Motorisierte Individualverkehr – unter Wahrung der Interessen des Wirtschaftsverkehrs – reduziert werden. Diese Politik wird von den politischen Gremien der Stadt Bern konstant mitgetragen bzw. gefordert und entspricht den Wünschen einer breiten Bevölkerung. So hat eine repräsentative Bevölkerungsbefragung, die das Meinungsforschungsinstitut gfs 2018 im Auftrag des Städteverbands durchgeführt hat, gezeigt, dass 78 % der Stadtbernerinnen und -berner mit der städtischen Verkehrspolitik zufrieden sind.[1]

2.1 Zur Verfügung stehende Mittel 2017 – 2019

Die Berichterstattung 2015 – 2017 und das Umsetzungsprogramm 2018 – 2021 zeigten den Umfang und die Vielfalt der Aufgaben im Rahmen der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs auf. Es wurde ersichtlich, dass die bis dahin verfügbaren Mittel gemäss RFFV von jährlich 1.25 Mio. Franken nicht ausreichen, um die Aufgaben zu bewältigen. Entsprechend beantragte der Gemeinderat dem Stadtrat im Rahmen einer Teilrevision des RFFV eine Erhöhung der jährlich zur Verfügung stehenden Mittel um 1.20 Mio. auf neu 2.45 Mio. Franken ab dem Jahr 2018. Gleichzeitig beantragte er dem Stadtrat einen Nachkredit von 0.70 Mio. Franken für das Jahr 2017 in Form einer Erhöhung des Globalkredits der Verkehrsplanung. Der Stadtrat stimmte an seiner Sitzung vom 31. August 2017 mit SRB 2017-399 beiden Finanzanträgen zu.

[1] vgl. dazu https://skm-cvm.ch/de/Info/Fakten/Bevolkerungsbefragungen

2.2 Drei Aufgabenfelder der Fachstelle

Zuständig für die Umsetzung der Massnahmen gemäss RFFV ist die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Verkehrsplanung. Die Fachstelle unterscheidet dabei zwischen eigenen und begleitenden Projekten sowie dem täglichen Geschäft. Eigene Projekte oder Massnahmen werden über die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ausgelöst und federführend von ihr geplant. Bei kleineren Projekten werden sowohl die Planung als auch die Umsetzung über das RFFV-Budget abgerechnet. Projekte, die Fr. 50 000.00 übersteigen und aktiviert werden können, werden über Investitionskredite finanziert und sind in der RFFV-Abrechnung nicht ersichtlich. Die Personalressourcen hingegen fallen unter das RFFV-Budget. Die Anzahl in Angriff genommener Massnahmen hat kontinuierlich zugenommen. Bei vielen weiteren Projekten, die der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs dienen, arbeitet die Fachstelle begleitend mit. Die Fachstelle stellt sicher, dass die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs in den Projekten berücksichtigt werden. Dabei kann es sich um Projekte der Verkehrsplanung, anderer Ämter, des Kantons, des Bundes oder weiterer Akteure handeln. Seitens Fachstelle werden bei solchen Projekten vor allem zeitliche Ressourcen benötigt. Das dritte Aufgabenfeld ist das Tagesgeschäft. Die Fachstelle steht bei Fragen zum Fuss- und Veloverkehr der Bevölkerung, Interessensverbänden und anderen Ämtern beratend zur Verfügung. Sie schreibt Stellungnahmen, unterstützt bei der Prüfung von Baugesuchen, liefert Grundlagen und bearbeitet politische Vorstösse. Die Beratungstätigkeit und fachliche Unterstützung, wie auch die Anzahl Anfragen aus der Bevölkerung im Bereich Velo- und Fussverkehr, hat in den vergangenen Jahren deutlich mehr Ressourcen in Anspruch genommen. Dies begründet – nebst der Zunahme der Anzahl in Angriff genommener Massnahmen – die deutliche Zunahme der Personal- und Sachkosten in der vorliegenden Berichtsperiode.

2.3 Aufgaben bei der Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs

Der grössere Teil des RFFV-Budgets wird für Massnahmen für die Veloverkehrsförderung ausgegeben. Dafür sind vor allem drei Gründe verantwortlich:

- Die Förderung des Veloverkehrs hat einen grösseren Nachholbedarf;
- Projekte mit Fusswegen sind häufiger sowohl in der Planung als auch in der Realisierung in grössere Projekte eingebettet, bei denen die Federführung bei anderen Ämtern wie dem Tiefbau- oder dem Stadtplanungsamt liegt[2];
- Da Verbesserungen für den Fussverkehr häufig bauliche Massnahmen erfordern, erfolgt die Finanzierung der Umsetzung von Fussverkehrsmassnahmen meist über Investitionskredite.

2.3.1 Fussverkehr

Der Fussverkehr verfügt über ein feinmaschiges Wegenetz mit einer Infrastruktur, die ihm weitgehend vorbehalten ist. Es gibt Lücken in diesem Wegenetz, die zu beheben sind und die bestehende Infrastruktur genügt vielerorts nicht mehr den heutigen Ansprüchen des Fussverkehrs. So braucht es im ganzen Stadtgebiet attraktive, hindernisfreie und direkte Wege. Zum Beispiel müssen auch Zugänge zu den öV-Haltestellen verbessert werden. Je nach Nutzung und Frequenz der Fussgängerbewegungen entsprechen viele Bereiche für zu Fuss Gehende bezüglich Dimensionierung nicht mehr den heutigen Anforderungen. Zudem werden gewisse Flächen zunehmend von anderen Verkehrsarten in Beschlag genommen. Die starke Beanspruchung von gemeinsamen Verkehrsflächen, z.B. des Fuss- und Veloverkehrs, führt zunehmend zu Konflikten. Fussgängerinnen und Fussgänger fühlen sich bedrängt. Massnahmen in den genannten Bereichen sind wichtig, denn der Fussverkehr ist unsere Grundmobilität und somit zentraler Teil der Mobilitätskette.

[2] Dazu gehören etwa das Grossprojekt Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR), wofür der Stadtrat in den Bereichen Verkehrsraum, Lichtsignalanlagen und Grünanlagen im August 2020 Kredite im Umfang von insgesamt 11.5 Mio. Franken genehmigt hat, oder die Ausstattung des öffentlichen Raums mit Sitzgelegenheiten.

Bei Projekten zur Fussverkehrsförderung arbeitet die Fachstelle oft begleitend mit. Die Mitarbeit erfolgt beispielsweise bei Grossprojekten, bei Massnahmen zur Umsetzung eines hindernisfreien öffentlichen Raums (UHR) und im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) oder bei Vorhaben wie Schulwegsicherheit, Begegnungszonen oder Tempo-30-Zonen. Die Fachstelle ist in diesen Projekten nicht federführend. Gleichzeitig erfordern selbst Kleinmassnahmen aus verschiedenen Gründen wie beispielsweise Anforderungen gemäss BehiG bauliche Massnahmen. Da diese Kosten höher ausfallen als bei Markierungs- und Signalisationsmassnahmen, werden für diese Projekte zumeist Investitionskredite ausgelöst und sie fallen entsprechend nicht unter das RFFV-Budget.

2.3.2 Veloverkehr

Der Veloverkehr teilt sich die Strasse weitgehend mit dem motorisierten Verkehr. In verkehrsberuhigten Quartierstrassen mit wenig motorisiertem Verkehr braucht es einfache Anpassungen wie zum Beispiel die Neu-Anordnung der Parkierung, um die Strasse velofreundlich auszugestalten. Hingegen führen Strassenabschnitte mit mittlerem und hohem Aufkommen des motorisierten Verkehrs zu erheblichen Attraktivitäts- und Sicherheitsdefiziten für den Veloverkehr. Die Erstellung einer durchgehenden, sicheren und attraktiven Veloinfrastruktur mittels breiten und baulich abgetrennten Radwegen oder Radstreifen zählt daher weltweit zu den prioritären Massnahmen einer nachhaltigen Verkehrsplanung. Ohne diese Infrastruktur kommt für viele Leute das Velofahren aus Sicherheitsgründen nicht in Frage. Erst wenn die Sicherheit – d.h. der Schutz vor den Gefahren des motorisierten Verkehrs – gewährleistet werden kann, wird Velofahren für Menschen jeglichen Alters eine Möglichkeit. Hier zeichnet der neue Masterplan Veloinfrastruktur unter anderem mit dem Leitgedanken, die Veloinfrastruktur «für alle von acht bis achtzig» sicher zu machen, eine schweizweit neue Philosophie. Um diese Sicherheit zu erlangen, benötigt der Veloverkehr mehr Platz und eine ihm vorbehaltene Infrastruktur.

Auch im Veloverkehr ist die Fachstelle bei vielen Grossprojekten begleitend dabei. Zusätzlich hat die Fachstelle in den letzten Jahren mehrere Vorstudien initiiert. Einfachere Massnahmen für den Veloverkehr konnten sofort umgesetzt werden. Die grösseren baulichen Massnahmen wurden für die weitere Planung und Realisierung ans Tiefbauamt übergeben und bis zur Umsetzung durch die Fachstelle begleitet. Dies wird auch in Zukunft so sein, weil der Nachholbedarf für eine erhöhte Sicherheit des Veloverkehrs auf der Strasse sehr gross ist.

Die Strategie bei der Erstellung einer Best-Practice Veloinfrastruktur erfolgt in drei Zeitschienen:

- Planung und Umsetzung von Kleinmassnahmen mittels Markierung und Signalisation (z.B. breitere Radstreifen, Roteinfärbungen, neue Abstellplätze etc.).
- Planung und Umsetzung von durchgängigen Velohauptrouten mittels Markierung und kleineren baulichen Eingriffen; Durchführen von Machbarkeitsstudien zur Festlegung der Standards, welche in Strassenerneuerungsprojekte eingearbeitet werden können.
- Mitarbeit in Grossprojekten zur Anwendung der neuen Standards Veloinfrastruktur.

Im Veloverkehr ist es in den letzten Jahren gelungen, nebst der Erstellung von durchgehenden Velohauptrouten, auf dem restlichen Velonetz Sofortmassnahmen, wie neue und breitere Velostreifen umzusetzen und die Veloparkierung stadtweit zu erweitern.

3. Berichterstattung 2017 – 2019

Ein umfassender Beschrieb der in den Berichtsjahren umgesetzten Massnahmen findet sich im beiliegenden Bericht «Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2017 – 2019 und Umsetzungsprogramm 2020 – 2022». An dieser Stelle werden die wichtigsten Vorhaben und Massnahmen der Berichtsperiode aufgeführt.

Auf übergeordneter Ebene sind drei Projekte zu nennen, welche eine Vielzahl von Massnahmen im Bereich der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs auslösten: Das Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK 2016), das Stadtprojekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBBs) sowie das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021 (RGSK 2021) inkl. Agglomerationsprogramm der vierten Generation. Insbesondere im STEK 2016 ist eine Vielzahl von Grundsätzen und Vorgaben festgehalten, welche direkte und konkrete Auswirkungen auf die Projekte der Fachstelle haben.

Diese Zielvorgaben waren eine wichtige Grundlage für die beiden zentralen strategischen Grundlagendokumente der Fachstelle, welche in der Berichtsperiode verfasst wurden. Es sind dies:

1. Der Richtplan Fussverkehr: Aktuell sind rund dreissig Projekte aus dem Richtplan Fussverkehr in Bearbeitung. Die Fachstelle begleitet diese Projekte, welche häufig im Rahmen von laufenden Arealentwicklungen, Platzgestaltungen oder umfangreichen Fuss- und Veloverbindungen umgesetzt werden.
2. Der Masterplan Veloinfrastruktur: Dieser definiert als handlungsanweisendes Leitdokument die Ausgestaltung des Veloroutennetzes sowie die Standards für Strassenquerschnitte. Er bildet so das zentrale Grundlagendokument bei der Umsetzung der Veloinfrastruktur.

3.1 Massnahmen 2017 – 2019

Im Folgenden findet sich eine Auflistung der wichtigsten Massnahmen, welche 2017 – 2019 von der Fachstelle begleitet, geplant oder umgesetzt wurden. Ausführungen zu den einzelnen Massnahmen finden sich im Bericht.

Optimierung von Fuss- und Veloverkehrsverbindungen:

- Attraktivierung Innenstadt für Fussverkehr;
- Neue Velohauptrouten: Bern-Köniz, Bern-Ostermundigen, Bern-Bethlehem-Brünnen, Bern-Wankdorf Abschnitt Lorrainebrücke;
- Einführung Velogegenverkehr: Schwarzstorstrasse sowie Nägeli-/Speichergasse;
- Begleitung diverser Grossprojekte wie Zukunft Bahnhof Bern, Gesamtsanierung Thunstrasse-Ostring oder Sanierung Monbijoustrasse;
- Personenunterführungen: Wankdorf mit Veloquerung[3], Bümpliz Nord;
- Pilotversuch Velostrassen;
- Optimierungen an Lichtsignalanlagen.

Veloparkierung:

- Mitarbeit Gesamtkonzept Veloparkierung Bahnhof Bern;
- Erstellen von Machbarkeitsstudien für neue Velostationen;
- Stadtweite Planung und Umsetzung von Kleinmassnahmen zur Verbesserung der Veloparkierung.

Verkehrssicherheit:

- Planung und Umsetzung von Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr;
- Sensibilisierungskampagne für ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden;
- Begleitung von Verkehrskonzepten bei Baustellen.

[3] Das Projekt «Weiterentwicklung Bahnhof Wankdorf», welches u.a. eine velogängige Personenunterführung und eine Velostation beinhaltet, wurde im Herbst 2020 von den SBB aufgrund von Kostensteigerungen und der aktuellen Finanzlage der Stadt Bern sistiert

Dienstleistungen und Fördermassnahmen:
- Inbetriebnahme öffentliches Veloverleihsystem «Velo Bern»;
- Bewilligungsverfahren free-floating Veloverleihsysteme mit Start BOND;
- Velo-Kampagne;
- Unterstützungsbeiträge an Events und Angebote im Bereich Fuss- und Veloverkehr.

Weitere Massnahmen:
- Ausbau Velozählstellennetz auf 14 Standorte und 3 Velobarometer;
- Organisation und Teilnahme an Fachtagungen, Studienreisen, Veranstaltungen.

3.2 Ausschöpfung der Mittel 2017 – 2019

Für die Umsetzung der Massnahmen 2017 – 2019 wurde das jeweils zur Verfügung stehende RFFV-Budget weitestgehend ausgeschöpft; nicht ausgeschöpfte Mittel werden jeweils in die Spezialfinanzierung RFFV eingelegt und können in späteren Jahren bei Bedarf zusätzlich eingesetzt werden:

Themenschwerpunkte	2017	2018	2019	TOTAL
0. Organisation	115'600	239'700	58'900	***414'200***
1. Strategische Planungsgrundlagen	410'500	483'200	278'000	***1'171'700***
2. Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen	323'400	268'600	398'800	***990'800***
3. Veloparkierung	77'200	93'900	121'400	***292'500***
4. Verkehrssicherheit	85'300	40'000	75'900	***201'200***
5. Dienstleistungen & Fördermassnahmen	173'700	267'000	286'500	***727'200***
6. Weiteres	89'800	114'400	150'500	***354'700***
Zwischentotal exkl. Personal- und übrige Sachkosten	**1'275'500**	**1'506'800**	**1'370'000**	**4'152'300**
Personal- und übrige Sachkosten	648'416	831'449	811'320	***2'291'185***
Gesamttotal	**1'923'916**	**2'338'249**	**2'181'320**	**6'443'485**
Einlage (+) / Entnahme (-) Spezialfinanzierung	25'984	111'651	268'880	***406'515***
Stand Spezialfinanzierung per 31.12.	***32'368***	***144'019***	***412'899***	

Tabelle 1: Übersicht der Ausgaben 2017-2019 nach Themenschwerpunkten inkl. Einlagen in die Spezialfinanzierung. Die Personal- und Sachkosten (Miete, Informatik etc.) sind separat ausgewiesen. Die Aufwendungen entsprachen den Budgets gemäss RFFV. Alle Werte in Schweizer Franken.

Die Tabelle zeigt auch die Aufteilung der Ausgaben auf die verschiedenen Massnahmenkategorien. Ein Schwerpunkt bestand in der Optimierung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen. Nicht aus der Tabelle ersichtlich werden zahlreiche Projekte und Massnahmen, die über Investitionskredite finanziert werden. So wurden durch die Verkehrsplanung Investitionen von total 3.5 Mio. Franken in Investitionsprojekten ausgelöst, bei denen die Fachstelle federführend oder begleitend involviert war. Im Tiefbaumt wurden in der Berichtsperiode zudem grob geschätzt 81 Mio. Franken an Investitionen für Projekte ausgelöst, bei denen die Fachstelle begleitend mitarbeitete. Nicht speziell ausgewiesen sind zudem die Projekte, bei denen andere Ämter (SGB, SPA etc.) oder Akteure (Kanton, Bund etc.) den Lead hatten, die jedoch von der Fachstelle begleitet wurden. Damit ist auch zu erklären, dass die Personal- und Sachkosten in der RFFV-Abrechnung einen vergleichsweise hohen Anteil ausmachen.

4. Umsetzungsprogramm 2020-2022

Die gezielte Förderung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln – darunter insbesondere auch der Fuss- und der Veloverkehr – ist und bleibt ein zentrales Element der städtischen Verkehrs-, Energie- und Klimapolitik Damit sind für die Fachstelle vielfältige und umfangreiche Herausforderungen verbunden. Die Zusammenarbeit mit anderen Ämtern und Bereichen bleibt zentral für eine erfolgreiche Umsetzung der Vorhaben. Um die Erfüllung ihrer Aufgaben sicherstellen zu können, wird die Fachstelle ihre Arbeit im gleichen Umfang wie in der Berichtsperiode fortsetzen müssen.

4.1 Geplante Massnahmen 2020 – 2022

Im Folgenden sind die wichtigsten Vorhaben für den Zeitraum 2020 – 2022 aufgelistet.

Strategische Planungsgrundlagen:

- Verfassen eines Masterplans Fussverkehr (analog Masterplan Veloinfrastruktur);
- Weiterentwicklung des Masterplans Veloinfrastruktur;
- Weiterführung Partizipationsanlässe Velo-Offensive (Mittagsveranstaltungen);
- Erstellen eines Fusswegkonzepts Aareraum.

Optimierung von Fuss- und Veloverkehrsverbindungen:

- Planung und Umsetzung zahlreicher Massnahmen aus dem Richtplan Fussverkehr;
- Begleitung diverser Grossprojekte wie ZBBs, Gesamtsanierung Thunplatz-Ostring, Sanierung Monbijou- und Seftigenstrasse, Inselplatz, Fuss- und Veloverbindungen im Umfeld des ESP Ausserholligen, Guisanplatz;
- Neue Velohauptrouten: Bern-Bethlehem-Brünnen, Bern-Länggasse, Rosengarten-Ostermundigen, Bümpliz-Niederwangen, Kirchenfeld-Muri;
- Verbesserung bestehende Velohauptrouten: Bahnhof-Bollwerk-Lorrainebrücke;
- Umsetzung neuer Velostrassen;
- LSA-Optimierungen für Fuss- und Veloverkehr;
- Einführung freies Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende;
- Weitere Optimierungen von Strecken und Knoten.

Veloparkierung:

- Erstellen eines Betriebsmodells Velostationen;
- Erstellen eines Bewirtschaftungskonzepts Veloparkierung am Bahnhof Bern;
- Planung und Umsetzung von Kleinmassnahmen Veloparkierung.

Verkehrssicherheit:

- Planung und Umsetzung von Massnahmen auf Mischverkehrsflächen;
- Planung und Umsetzung von Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr.

Dienstleistungen und Fördermassnahmen:

- Weiterentwicklung und Neuausschreibung des Veloverleihsystems;
- Velo-Kampagne (bis 2021);
- Beiträge an Massnahmen und Events im Bereich Fuss- und Veloverkehr.

Weitere Massnahmen:

- Aufbau Fussverkehrszählstellennetz;
- Ausbau Velozählstellennetz.

4.2 Finanzbedarf 2020 – 2022

Die Fachstelle geht für die Jahre 2020 und 2021 und im Ausblick 2022 von gleichbleibenden Mitteln von jährlich 2.45 Mio. Franken aus. Zwar ist der ausgewiesene Mittelbedarf für die prioritären Projekte jeweils etwas höher als der budgetierte Betrag. Dies kann jedoch dadurch aufgefangen werden, dass für einige Massnahmen – wie bisher – aktivierbare Investitionskredite beantragt werden und zum anderen der bestehende Überschuss von Fr. 412 899.00 aus der Spezialfinanzierung für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs abgebaut werden soll. Damit wird es weiterhin möglich sein, die erforderlichen Massnahmen zur Realisierung der Förderziele zeitnah umzusetzen. Geplant ist folgende Mittelverwendung, wobei ein gezielter Schwerpunkt auf die Optimierung der Fuss- und Veloverbindungen gelegt wird:

Themenschwerpunkte	2020	2021	2022	Total
0. Organisation	140'000	100'000	100'000	**340'000**
1. Strategische Planungsgrundlagen	250'000	250'000	250'000	**750'000**
2. Optimierung Fuss- & Veloverkehrsverbindungen	400'000	500'000	500'000	**1'400'000**
3. Veloparkierung	240'000	240'000	240'000	**720'000**
4. Verkehrssicherheit	120'000	225'000	225'000	**570'000**
5. Dienstleistungen & Fördermassnahmen	250'000	270'000	270'000	**790'000**
6. Weiteres	80'000	100'000	100'000	**280'000**
Zwischentotal exkl. Personal- und Sachkosten	**1'480'000**	**1'685'000**	**1'685'000**	**4'850'000**
Personal- und Sachkosten	970'000	970'000	970'000	**2'910'000**
Gesamttotal Ausgaben	**2'450'000**	**2'655'000**	**2'655'000**	**7'760'000**
Abbau Spezialfinanzierung	**-**	***205'000***	***205'000***	***410'000***

Tabelle 2: Budget 2020/2021, Ausblick 2022; Alle Werte in Schweizer Franken

Vorbehalten bleiben allfällige Sparbeschlüsse von Gemeinde- und oder Stadtrat im Rahmen der laufenden strategischen Aufgabenüberprüfung. Dazu werden im Verlauf des Jahres 2021 Entscheide fallen.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der Berichterstattung des Gemeinderats betreffend Reglement vom 13. Juni 1999 über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs; Berichterstattung 2017 – 2019 und Umsetzungsprogramm 2020 – 2022.

2. Er legt den Termin für die nächste Berichterstattung auf die zweite Jahreshälfte 2022 fest.

Bern, 2. Dezember 2020

Der Gemeinderat

Beilage:
- Bericht «Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2017 – 2019 und Umsetzungsprogramm 2020 – 2022»

Stadt Bern

Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2017-2019 und Umsetzungsprogramm 2020-2022

Beilage zum Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

November 2020

Herausgeberin: Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Verkehrsplanung, Effingerstrasse 19, Postfach, 3001 Bern, Telefon 031 321 70 70, verkehrsplanung@bern.ch, www.bern.ch/verkehrsplanung
● **Bericht:** Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Monika Saxer, Judith Albers, Emanuele Fiore ●
Bern, November 2020

Inhalt

Zusammenfassung **4**

1 Einleitung **6**

1.1 Ausgangslage 6

1.2 Fuss- und Veloverkehrsförderung im grösseren Kontext 7

1.3 Auftrag und Zweck der Berichterstattung 7

1.4 Finanzierung der Fördertätigkeit 8

2 Aufgaben der Fachstelle **9**

2.1 Aufgabenfelder der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr 9

2.2 Verteilung der Aufgaben in der Fachstelle 10

3 Berichterstattung 2017-2019 **13**

3.1 Übergeordnete Projekte 13

3.2 Themenschwerpunkte und Projekte 2017-2019 15

3.3 Finanzielle Übersicht 2017-2019 24

4 Umsetzungsprogramm 2020-2022 **28**

4.1 Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern 28

4.2 Umsetzungsprogramm 2020-2022 der Fachstelle 29

4.3 Budgetbedarf 2020-2021, Ausblick 2022 35

4.4 Ausblick Fördermittel über 2021 hinaus 36

Anhang **38**

Abbildungsverzeichnis 38

Tabellenverzeichnis 39

Abkürzungsverzeichnis 40

Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Bericht informiert 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 die Berichterstattung des Gemeinderates an den Stadtrat im Jahre 2020 betreffend die Verwendung der Fördermittel für den Fuss- und Veloverkehr.

Thematisch orientiert sich die Fachstelle nach dem Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) und an den Legislaturrichtlinien des Gemeinderates. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr übernimmt Schnittstellenfunktionen und sichert den Knowhow-Transfer in diversen Projekten in der Stadt Bern. Die Aufgabenfelder sind breit: Neben strategischen Planungsgrundlagen erstellt sie diverse Vorstudien und begleitet zahlreiche Projekte mit Lead in den anderen Bereichen der Verkehrsplanung und im Tiefbauamt, wie auch in der Stadtplanung oder in kantonalen Ämtern. Ein weiteres Aufgabenfeld der Fachstelle sind diverse Beratungen und Stellungnahmen zu Politischen Anliegen und Bürgeranliegen, wie auch Begehungen und Vorträge, insbesondere zum Veloverkehr. Dies zeigt, dass Bern mit ihrer Veloförderung in der Fachwelt wahrgenommen wird.

Das Aufzeigen der Projektbegleitungen, das Nutzen der Synergien und die Sensibilisierung bilden Schwerpunkte dieser Berichterstattung. Dank der Steigerung der Personalressourcen konnten diese Aufgaben in den letzten Jahren besser wahrgenommen werden. Mit der Breite der Massnahmenpalette wird auch aufgezeigt, wo die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs überall stattfindet und dass der Output der Förderung um einiges höher ist als das übers RFFV bewilligte jährliche Budget von 2.45 Mio. Franken.

Die in der letzten Berichterstattung geplanten Massnahmen wurden nach Themenschwerpunkten gegliedert und auf ihren Umsetzungsstand überprüft. Die allermeisten Massnahmen sind gut auf Kurs. Die Umsetzungsarbeiten des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK 2016) sind in vollem Gange. Für die Fachstelle resultierten daraus diverse Arbeiten. Unter der Velo-Offensive wurden diverse Massnahmen umgesetzt; ein Meilenstein der letzten Jahre ist der Masterplan Veloinfrastruktur, der als Grundlage für die konkrete Umsetzung von Massnahmen zur Veloförderung wegweisend ist. Der Richtplan Fussverkehr wurde dem Kanton im Laufe des Jahres 2020 zur Genehmigung unterbreitet und mehrere Massnahmen des Richtplans sind bereits in Planung und Projektierung. Bei den meisten Massnahmen liegt der Lead in anderen Ämtern und die Fachstelle arbeitet begleitend mit.

Die Fachstelle hat in den Jahren 2017-2019 diverse weitere Massnahmen geplant oder begleitet. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt wird auch in einem grösseren Kontext aufgezeigt. Eine grobe Übersicht der Investitionskredite zeigt, dass neben den RFFV-Budget jährlich rund 1.2 Mio. Franken für Massnahmen in der Verkehrsplanung und rund 27 Mio. Franken für Massnahmen im Tiefbauamt investiert wurden, die den Schwerpunkt im Fuss- und Veloverkehr haben oder der Fuss- oder Veloverkehr Auslöser der Massnahmen war. Die Fachstelle arbeitete in vielen dieser Projekte begleitend mit und stellt die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs in der Umsetzung sicher. In der Verkehrsplanung sind es vor allem Themen wie Schulwegsicherheit, Begegnungszonen und diverse Betriebs- und Gestaltungskonzepte.

Im Tiefbauamt ist die Fachstelle begleitend bei der Projektierung von Velohauptrouten und diverser Fuss- und Veloverbindungen dabei.

Die Fachstelle wird weiterhin strategische Planungsgrundlagen erstellen. Schwerpunkte werden die Weiterentwicklung des Masterplans Veloinfrastruktur sein und in analoger Form wird ein Masterplan Fussverkehr gestartet, indem Standards des Fussverkehrs definiert werden. Das Erstellen von Vorstudien für Massnahmen zur Verbesserung von Fuss- und Veloverbindungen und die Begleitung diverser Projekte bei anderen Ämtern und beim Kanton wird mit starkem Engagement weitergeführt. So wird die schrittweise Realisierung der Velohauptrouten, das Schliessen diverser Netzlücken des Richtplans Fussverkehr und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität kontinuierlich umgesetzt. Bei der Veloparkierung werden im Bereich Bahnhof zukünftige Betriebsmodelle und Zugangsregelungen entwickelt und stadtweit wird mit Kleinmassnahmen die Veloparkierung verbessert. Mit Unterstützungsbeiträgen und diversen Informations- und Kommunikationskampagnen werden die Verkehrsteilnehmenden für die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs sensibilisiert.

Die im STEK 2016 wie auch im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021 (RGSK 2021) prognostizierte Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen verlangt eine nachhaltigere Form der Mobilität, damit die Lebensqualität in der Stadt – sowohl im Stadtzentrum wie auch in den Quartieren – langfristig attraktiv gehalten werden kann. Mit ihren Arbeiten trägt die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr dazu bei, die stadtweit angestrebte Veränderung zu flächeneffizienteren Verkehrsmitteln voranzutreiben.

Die Fachstelle geht für die Jahre 2020 und 2021 und im Ausblick 2022 vom gleichen, jährlich zur Verfügung stehenden Budget von 2.45 Mio. Franken aus wie für die Jahre 2018 und 2019. Der Mittelbedarf für die prioritären Projekte ist höher als der budgetierte Betrag. Dies wird abgefedert, weil wie bisher für einige Massnahmen aktivierbare Investitionskredite beantragt werden und der Überschuss aus der Spezialfinanzierung wieder abgebaut werden soll. Damit wird es weiterhin möglich sein, die erforderlichen Massnahmen zur Realisierung der Förderziele zeitnah umzusetzen.

Das Umsetzungsprogramm steht unter Vorbehalt allfälliger Sparbeschlüsse von Stadt- oder Gemeinderat im Rahmen der aktuell laufenden strategischen Aufgabenüberprüfung.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

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

Seit dem Erlass des Reglements sind rund 20 Jahre vergangen. Seit Inkrafttreten am 1. Januar 2001 hat sich die städtische Verkehrspolitik zu einer nachhaltigeren Verkehrspolitik entwickelt. Die Mobilität in der Stadt wurde umwelt- und stadtverträglicher. Es wohnen wieder mehr Leute in der Stadt, die Lebensqualität ist gewachsen.

Die Stadt Bern will den Anteil des Veloverkehrs bis 2030 mindestens verdoppeln (Basisjahr 2012). Mit dieser absoluten Zunahme um 100 Prozent (= Verdoppelung) wird der Anteil Velo am Modalsplit des Stadtverkehrs auf 20 Prozent erhöht. Den Anteil des Fussverkehrs an den von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen ist auf mindestens 37 Prozent zu erhalten. Im Rahmen des Gesamtverkehrswachstums entspricht dieser Anteil am Modalsplit einer absoluten Zunahme des Fussverkehrs um 8 Prozent.

Der Ende 2017 veröffentlichte Städtevergleich Mobilität 2015[2] zeigte, dass der Anteil der mit dem Velo zurückgelegten Wege in Bern von 2010 bis 2015 von 11 auf 15 Prozent angestiegen ist. Diese Zunahme wurde als Erfolg der städtischen Velopolitik gewertet und zeigte, dass die Stadt Bern mit der Velo-Offensive auf gutem Wege ist, die gesteckten Ziele zu erreichen. Dies bestätigt sich auch in den Erhebungen der permanenten Velozählstellen. Der Veloverkehrsanteil ist von 2014 bis 2019 um rund 40 Prozent gestiegen.

Der Städtevergleich zeigte auch, dass der Anteil der autofreien Haushalte in Bern von 53 Prozent auf 57 Prozent angestiegen ist und damit den höchsten Wert im Städtevergleich erreichte. Weniger erfreulich war die Erkenntnis, dass in allen Städten der Anteil Fusswege zurückgegangen war; in der Stadt Bern von 39 auf 30 Prozent.

Damit wachsen die Herausforderungen für die Stadt Bern und deren Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Dank dem seit 2017 erhöhten RFFV-Budget und der Aufstockung der personellen Ressourcen seit 2018 auf der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr können die diversen Aufgaben mit Blick auf die RFFV-Förderziele breiter verfolgt werden.

[1] Siehe Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) vom 13. Juni 1999 (Stand 1. Juli 2018)
[2] Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur, Zürich im Jahre 2015; veröffentlicht Ende 2017 – der Städtevergleich basiert auf dem alle vier Jahre von Bund/Kanton erhobenen Mikrozensus Verkehr. Der nächste Mikrozensus Verkehr wurde aufgrund der Corona-Pandemie verschoben, weshalb dazu aktuell keine aktualisierten Daten vorliegen.

1.2 Fuss- und Veloverkehrsförderung im grösseren Kontext

Massgebende übergeordnete Strategien und Programme[3] der letzten Jahre haben den Fokus stärker auf eine nachhaltige Mobilität gelenkt. Bereits in früheren Agglomerationsprogrammen hat die Stadt Bern diverse Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs beim Bund zur Mitfinanzierung angemeldet. Im Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Bern der dritten Generation wird die konsequente Strategie des Veloverkehrs in der Stadt Bern gewürdigt.[4] Im aktuell in Erarbeitung stehenden Agglomerationsprogramm Bern der vierten Generation wird die Stadt Bern auch einige Schlüsselmassnahmen des Richtplans Fussverkehr zur Mitfinanzierung anmelden.

Seit der letzten Berichterstattung 2017 sind die Umsetzungsarbeiten des Stadtentwicklungskonzeptes 2016 (STEK 2016) in vollem Gange. Mit dem STEK 2016 hat der Gemeinderat die Ziele für eine stadtverträgliche Mobilität behördenverbindlich festgelegt. Daraus resultiert direkt oder indirekt eine Vielzahl von neuen Aufgaben für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und dies nicht nur für die Fachstelle. Denn die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs findet nicht nur in der Fachstelle selber statt.

Diese Punkte zeigen, dass die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs eine zentrale Stadtaufgabe ist. Darüber hinaus wird dessen Förderung aber auch regional stark an Bedeutung gewinnen, beispielsweise mit regional durchgängigen Velohauptrouten respektive Velobahnen. Dies zeigt auch, dass der Output für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs der Stadt Bern um ein Vielfaches grösser ist als die aktuell jährlich budgetierten 2.45 Mio. Franken für die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Diese Zusammenhänge werden im Folgenden näher dargestellt.

1.3 Auftrag und Zweck der Berichterstattung

Die aktuellen Projekte der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr richten sich inhaltlich nach dem RFFV und den Legislaturrichtlinien 2017-2020 des Gemeinderats, die unter dem Leitmotiv «Stadt der Beteiligung» stehen.

Die vorliegende Berichterstattung informiert über die Entwicklung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr und die Breite ihres Aufgabenfeldes. Sie informiert über die verwendeten Mittel der Jahre 2017-2019 und die Schwerpunkte der Umsetzungsplanung für die Jahre 2020-2021 zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Mit der Berichterstattung wird auch ein Ausblick bis 2022 gemacht sowie eine Einschätzung des weiteren Bedarfs der Förderung.

Gemäss Artikel 11 des RFFV-Reglements[5] prüft der Gemeinderat alle fünf Jahre, ob Artikel 8 Abs. 1[6] revidiert und damit die finanziellen Mittel zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs angepasst werden sollen. Diese Überprüfung steht mit der nächsten Berichterstattung im Jahre

[3] Bsp. Mobilitätsstrategien und Agglomerationsprogramme.

[4] Agglomerationsprogramm Bern, Prüfbericht des Bundes, 14.09.2018. Kapitel 2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag: «Zur Verkehrsverlagerung trägt das Agglomerationsprogramm der 3. Generation mit weiteren Verbesserungen des ÖV in den Kerngebieten, der Forcierung des LV-Ausbaus (insbesondere Velo-Offensive Stadt Bern) sowie der Stärkung der kombinierten Mobilität bei».

[5] Siehe Art. 11 RFFV.

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

2022 an. Allfällige Anpassungen würden ab 2023 gelten. Vorbehalten bleiben allfällige Entscheide von Stadt- und/oder Gemeinderat im Rahmen der aktuellen Sparbemühungen (strategische Aufgabenüberprüfung).

In den ersten 15 Jahren war die Fachstelle eine Stabstelle, die der Verkehrsplanung angegliedert war. Am 1. März 2019 wurde die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr in die Verkehrsplanung integriert und bildet seither einen der vier Bereiche neben der Strategischer Verkehrsplanung, dem Stadtteilmanagement Verkehr und dem Bereich Projekte. Dadurch konnten interne Schnittstellen vereinfacht und der direkte Austausch auf Ebene Geschäftsleitung besser sichergestellt werden. Diese Integration ging einher mit der Aufstockung des Personals auf der Fachstelle und erfolgte aufgrund des wachsenden Aufgabenfeldes.

Die Fachstelle ist einerseits in die Verkehrsplanung eingebettet, anderseits arbeitet sie eng mit anderen Ämtern zusammen und sichert die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs in diversen Projekten der Stadt. Die stärkste Zusammenarbeit erfolgt mit den anderen Bereichen der Verkehrsplanung und dem Tiefbauamt. Es gibt aber auch Schnittstellenfragen und Austausch in Projekten von Stadtgrün Bern, dem Stadtplanungsamt, der Denkmalpflege, Hochbau Stadt Bern, dem Sportamt sowie weiteren Ämtern.

Während der Fokus der letzten Berichterstattung stark auf der Umsetzung der breiten Massnahmenpalette aus der Velo-Offensive und dem Richtplan Fussverkehrs stand, wird in dieser Berichterstattung das Arbeitsfeld der Fachstelle in einem grösseren Kontext aufgezeigt und damit die städtische Vernetzung der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs breiter dargestellt.

1.4 Finanzierung der Fördertätigkeit

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern stützt sich auf das Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) vom 13. Juni 1999 (Stand 1. Juli 2018). Gemäss den geltenden Bestimmungen des Reglements werden der laufenden Rechnung der Abteilung Verkehrsplanung bzw. der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr jährlich 2.45 Mio. Franken zur Verfügung gestellt. Damit wird die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben (Personal- und Sachkosten für Beratung und Realisierung von Kleinmassnahmen) alimentiert.[7] Nicht unter die RFFV-Finanzierung fallen aktivierbare Investitionskosten über Fr. 50 000.00, welche über die Investitionsrechnung verbucht werden. Nicht verwendete Mittel werden der Spezialfinanzierung gutgeschrieben.

Wurden bis 2014 die zur Verfügung gestellten Mittel noch nicht ausgeschöpft und mittels der Spezialfinanzierung rückgestellt (Berichterstattung 2017), konnte die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs auch dank Personalaufstockung ab 2016 und der breit angelegten Velo-Offensive stark ausgebaut werden, so dass die rückgestellten Mittel per Ende 2016 abgebaut werden konnten. Angesichts des hohen Förderungsbedarfs beschloss der Stadtrat 2017 eine Erhöhung der jährlichen RFFV-Mittel um 1.20 Mio. Franken auf neu 2.45 Mio. Franken; darunter auch eine Personalaufstockung[8]. Das Budget wurde weitestgehend ausgeschöpft. Die nicht verwendeten Mittel wurden jeweils – wie reglementarisch vorgesehen[9] – per Ende Rechnungsjahr in

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

[8] SRB 2017-399 vom 31. August 2017

[9] Siehe Art. 8 Abs. 5 RFFV.

die Spezialfinanzierung für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs eingelegt. Der Stand betrug per Ende 2019 Fr. 412 899.00. Aufgaben der Fachstelle

1.5 Aufgabenfelder der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr

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

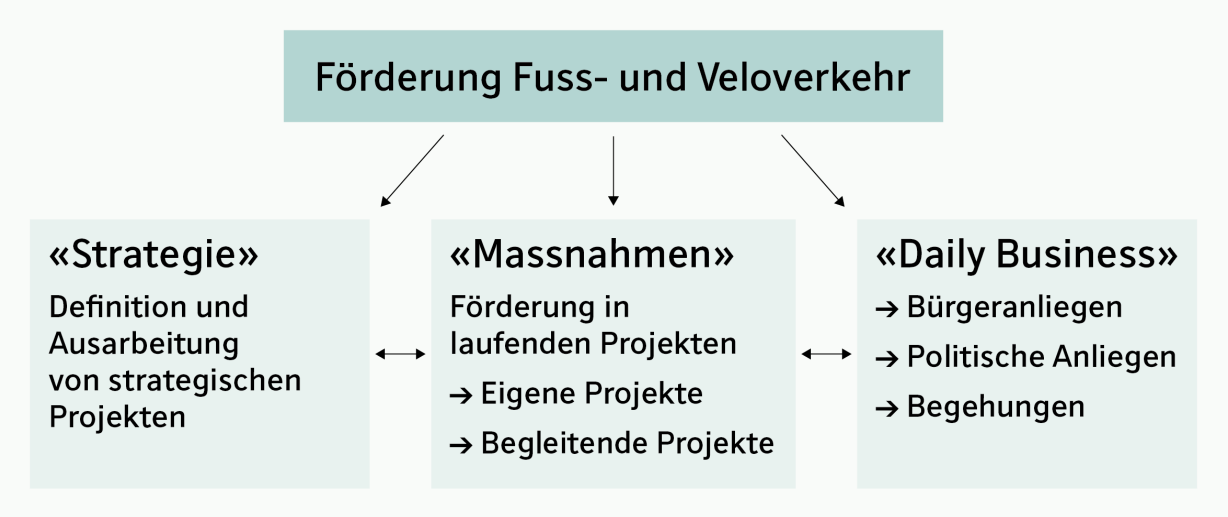

Abbildung 1: Aufgabenfelder der Fachstelle

Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr arbeitet auf verschiedenen Ebenen. Einerseits werden strategische Projekte erarbeitet, die später auf der Massnahmenebene konkretisiert werden, anderseits werden Massnahmen geplant und projektiert. Hier wird unterschieden in «eigene» Projekte und «begleitende» Projekte. «Eigene» Projekte oder Massnahmen werden über die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ausgelöst und federführend von dieser geplant. Bei kleineren Projekten werden sowohl die Planung als auch die Umsetzung über das RFFV-Budget abgerechnet. Die Fachstelle erstellt auch diverse Vorstudien, die über Investitionskredite finanziert werden. Hier fallen im RFFV-Budget die Personalressourcen an, jedoch keine Projektkosten. Bei vielen weiteren Projekten, die der Förderung des Fuss- und Veloverkehr dienen, ist die Fachstelle «begleitend» dabei. Sie stellt sicher, dass die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs in den Projekten berücksichtigt sind, sei es in der Verkehrsplanung z.B. beim Thema Schulwegsicherheit oder Begegnungszonen oder in Zusammenarbeit mit anderen Ämtern der Stadt, dem Kanton oder dem Bund. Auch hier werden vor allem zeitliche Ressourcen benötigt. Das dritte Aufgabenfeld ist das Tagesgeschäft. Die Fachstelle steht bei Fragen zum Fuss- und Veloverkehr der Bevölkerung, Interessensverbänden und anderen Ämtern beratend zur Verfügung. Sie schreibt Stellungnahmen, unterstützt bei der Prüfung von Baugesuchen, liefert Grundlagen und bearbeitet politische Vorstösse. Die Beratungstätigkeit und fachliche Unterstützung, wie auch die Anzahl Bürgeranfragen im Bereich Velo- und Fussverkehr hat in den vergangenen Jahren deutlich mehr Ressourcen in Anspruch genommen.

In den letzten Jahren fanden zunehmend von der Fachstelle organisierte Begehungen und Führungen in der Stadt Bern statt oder es konnten Vorträge über die Veloförderung gehalten werden. Dieses Interesse von Schweizer Städten, aber auch von Delegationen aus ganz Europa zeigt, dass die Stadtberner Veloförderung in der Fachwelt wahrgenommen wird.

1.6 Verteilung der Aufgaben in der Fachstelle

Werden die Aufgaben der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr nach Verkehrsarten dargestellt, resultiert ein unterschiedliches Bild für den Fuss- und Veloverkehr. Kurzfristig setzt die Fachstelle mit eigenen finanziellen Mitteln mehr Massnahmen für den Veloverkehr um. Der Fussverkehr ist stärker in andere Planungsinstrumente eingebunden.

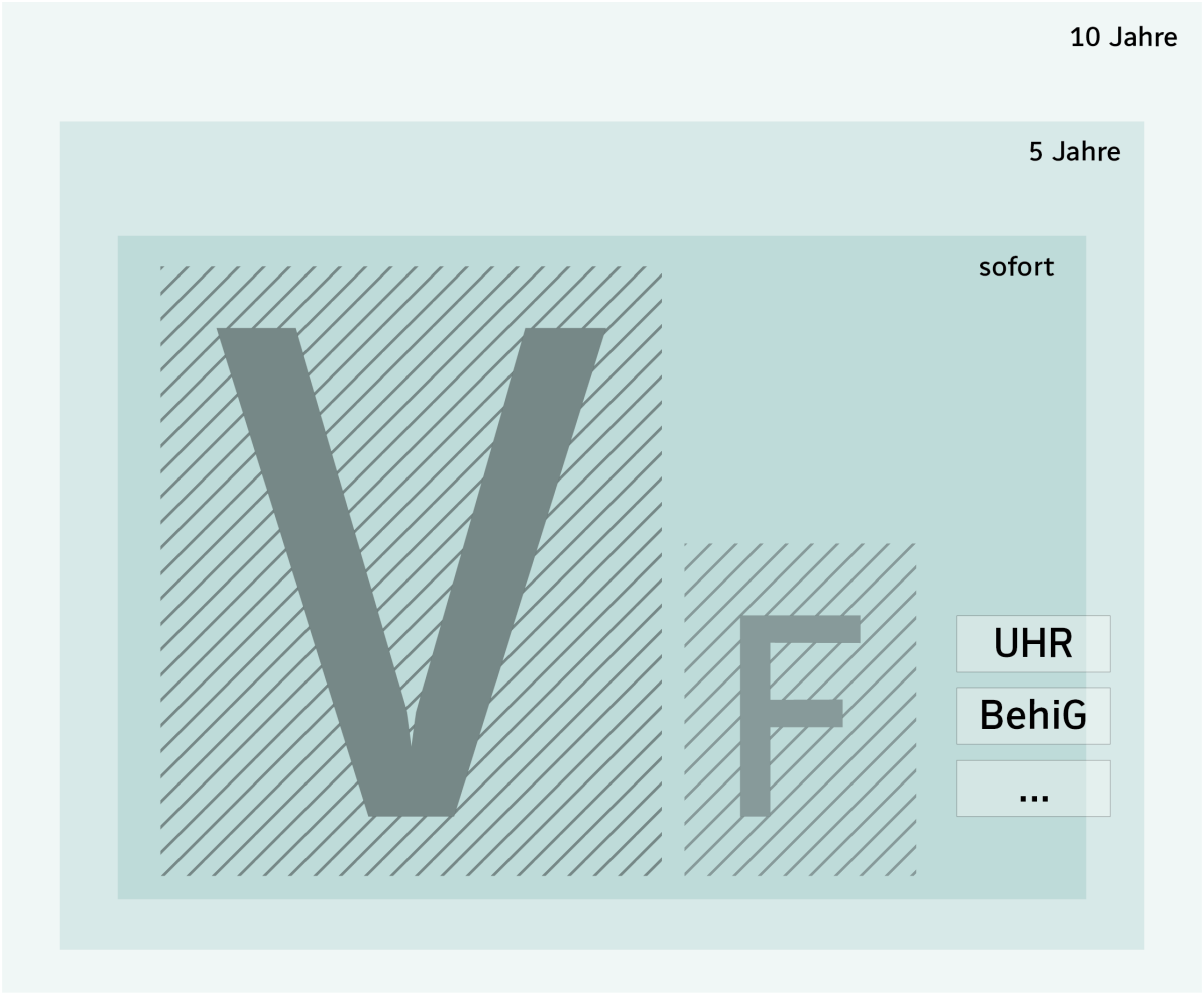

Abbildung 2: Verteilung der Aufgaben in der Fachstelle

Die Aufgabenfelder und damit auch die Verteilung der investierten Mittel ist unterschiedlich auf den Fuss- und Veloverkehr aufgeteilt. Die konkrete Umsetzung der Fussverkehrsmassnahmen belastet das Budget der Fachstelle weniger. Im Bereich Fussverkehr leistet die Fachstelle vor allem eine fachliche Begleitung in den Projekten anderer Bereiche und Ämter. Dies wird kurz erläutert.

Fussverkehr

Der Fussverkehr verfügt über ein feinmaschiges Fusswegenetz mit einer Infrastruktur, die ihm weitgehend vorbehalten ist. Es gibt Lücken in diesen Wegnetzen, die zu beheben sind, und die bestehende Infrastruktur genügt vielerorts nicht mehr den heutigen Ansprüchen des Fussverkehrs. Die Flächen werden zunehmend stärker von anderen Verkehrsarten in Beschlag genommen (z.B. Parkierung auf Trottoir) und die starke Beanspruchung von gemeinsamen Verkehrsflächen (z.B. durch den Fuss- und Veloverkehr) führt zunehmend zu Konflikten. Fussgängerinnen und Fussgänger fühlen sich bedrängt. Je nach Nutzung und nach Frequenz der Fussgängerbewegungen entsprechen viele Fussgängerbereiche nicht mehr den heutigen Anforderungen bezüglich Breite und Qualität. Der Fussverkehr ist unsere Grundmobilität und somit ein zentraler Teil der Mobilitätskette. Für den Fussverkehr braucht es im ganzen Stadtgebiet hindernisfreie und direkte Wege, Zugänge zu den öV-Haltestellen müssen verbessert werden. Im innerstädtischen Umfeld sollen die Menschen nebeneinander gehen können, ohne ständig ausweichen zu müssen. Angenehme, interessante und besonnte Strecken werden stärker begangen. Die Aufenthalts- und die Erlebnisqualität sind wichtige Indizien für die Mobilität zu Fuss.

Massnahmen für den Fussverkehr zu entwickeln, verlangt rasch eine Sicht auf grössere Zusammenhänge. Fussverkehrsprojekte sind deshalb oft Bestandteil von grösseren Gesamtplanungen und werden dann nicht federführend von der Fachstelle geleitet und finanziert. Die Förderung des Fussverkehrs wird beispielsweise im Rahmen der Schulwegsicherheit, im Rahmen von Begegnungszonen, in Tempo-30-Projekten, bei der Aufwertung des öffentlichen Raums generell und auch in umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten auf diversen Strassenabschnitten sichergestellt. Hier leistet die Fachstelle vor allem fachliche Begleitung im Bereich Projekte der Verkehrsplanung. Platzgestaltungen werden beispielsweise im Rahmen von amtsübergreifenden Grossprojekten erarbeitet. Im Rahmen von Arealüberbauungen gibt es Fragen zu Fusswegen oder die Fachstelle wird beigezogen bei der Erschliessung von Freiräumen. Wichtig aus Optik Fussverkehr ist auch der zurzeit laufende Ausbau der Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum. Bei Massnahmen zur Umsetzung eines hindernisfreien öffentlichen Raums (UHR) arbeitet die Fachstelle selten federführend, aber sie ist in mehrere interdisziplinäre Projektteams eingebunden.

Selbst bei der Umsetzung von Kleinstmassnahmen, einem grossen Aufgabenfeld der Fachstelle, können Konfliktpunkte – im Gegensatz zum Veloverkehr – nicht einfach nur mit Markierungen behoben werden. Aus verschiedenen Gründen sind bauliche Massnahmen notwendig, was schnell grössere Investitionen erfordert; die Umsetzung der Massnahme muss in einer Gesamtabwägung beurteilt werden.

Veloverkehr

Die Situation beim Veloverkehr sieht anders aus. Der Veloverkehr teilt sich die Strasse weitgehend mit dem motorisierten Verkehr. In verkehrsberuhigten Quartierstrassen mit wenig motorisiertem Verkehr sind lediglich einfache Anpassungen wie zum Beispiel die Neu-Anordnung der Parkierung nötig, um Strassen velofreundlicher auszugestalten. Hingegen führen Strassenabschnitte mit mittlerem und hohem Aufkommen des motorisierten Verkehrs zu erheblichen Attraktivitäts- und Sicherheitsdefiziten des Veloverkehrs. Die Erstellung einer durchgehenden, sicheren und attraktiven Veloinfrastruktur mittels breiten, baulich abgetrennten Radwegen oder Radstreifen zählt daher weltweit zu den prioritären Massnahmen einer nachhaltigen Verkehrs-

planung. Fehlt diese Infrastruktur, ist es für viele Personen zu unsicher, sich mit dieser Verkehrsart fortzubewegen. Erst wenn die Sicherheit, d.h. der Schutz vor den Gefahren des motorisierten Verkehrs, gewährleistet werden kann, wird Velofahren für Menschen jeglichen Alters eine Möglichkeit. Hier zeichnet der neue Masterplan Veloinfrastruktur unter anderem mit dem Leitgedanken, die Veloinfrastruktur «für alle von acht bis achtzig» sicher zu machen, eine schweizweit neue Philosophie, die sich auch entsprechend im Strassenraum auswirken muss. Um diese Sicherheit zu erlangen, benötigt der Veloverkehr mehr Platz mit einer ihm vorbehaltenen Infrastruktur.

Auch im Veloverkehr ist die Fachstelle bei vielen Grossprojekten begleitend dabei. Zusätzlich hat die Fachstelle in den letzten Jahren mehrere Vorstudien initiiert. Einfachere Massnahmen für den Veloverkehr konnten sofort umgesetzt werden. Die grösseren baulichen Massnahmen wurden für die weitere Planung und Realisierung ans Tiefbauamt übergeben und bis zur Umsetzung durch die Fachstelle begleitet. Dies wird auch in Zukunft so sein, weil der Nachholbedarf für eine sichere Veloinfrastruktur nach wie vor sehr gross ist.

Die Strategie bei der Erstellung einer Best-Practice Veloinfrastruktur erfolgt in drei Zeitschienen:

- Planung und Umsetzung von Kleinmassnahmen mittels Markierung und Signalisation (z.B. breitere Radstreifen, Roteinfärbungen, neue Abstellplätze etc.).
- Planung und Umsetzung von durchgängigen Velohauptrouten mittels Markierung und kleineren baulichen Eingriffen; Durchführen von Machbarkeitsstudien zur Festlegung der Standards, die in Strassenerneuerungsprojekte eingearbeitet werden können.
- Mitarbeit in Grossprojekten zur Anwendung der neuen Standards Veloinfrastruktur.

Beim Veloverkehr ist es in den letzten Jahren gelungen, nebst der Erstellung von durchgehenden Velohauptrouten, auch auf dem restlichen Velonetz Sofortmassnahmen wie neue und breitere Velostreifen umzusetzen sowie die Veloparkierung stadtweit zu erweitern. Solche Kleinmassnahmen können – im Gegensatz zu Massnahmen für den Fussverkehr – für Velofahrende einfacher umgesetzt werden.

2 Berichterstattung 2017-2019

2.1 Übergeordnete Projekte

Im Zeitraum 2017-2019 sind übergeordnete Projekte in die Umsetzungsphase gekommen, die neben der Velo-Offensive und dem Richtplan Fussverkehr, den zwei wichtigsten Themenfeldern der letzten Berichterstattung, eine Vielzahl von neuen Aufgaben auslösten, die in der Fachstelle zu bewältigen sind. Die drei wichtigsten sind:

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

Die Umsetzung des **Stadtentwicklungskonzeptes 2016 (STEK 2016),** das auf einer nachhaltigen, urbanen Mobilität aufbaut, ist in vollem Gange. Eine Auswahl von Themenfeldern aus dem STEK 2016 zeigt die Breite des Bearbeitungsspektrums der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr:

- STEK-Thema **«Stadtraumprägende Strassen und öffentlicher Raum»**. *Um attraktive öffentliche Räume zu erhalten, werden die Zusammenhänge zwischen Funktionalität und Nutzung, Gestaltung, Betrieb und Unterhalt integral betrachtet. Der Stadtraum wird durch historische Strassenzüge strukturiert, die teilweise Boulevard-Charakter mit grosszügigen Fussgängerbereichen aufweisen. Plätze in der Innenstadt und in den Quartieren bilden wichtige Bezugspunkte.*[10]
  Die Fachstelle arbeitet hierzu in diversen Projekten mit dem Tiefbauamt, Stadtgrün Bern, der Denkmalpflege und dem Stadtplanungsamt zusammen.

- STEK-Thema **«Fussverkehr»**. *Die Stadt der kurzen Wege ist primär die Stadt der Fussgängerinnen und Fussgänger. Mit zunehmender Dichte nehmen die Flächenansprüche des Fussverkehrs zu, die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen steigen. Schwerpunkte sind Innenstadt, Bahnhofumfeld, ESP-Gebiete, Chantiersgebiete, Arealentwicklungen, Stadtteilzentren, Quartierzentren*.
  Die Fachstelle arbeitet hierzu in diversen Projekten, insbesondere mit dem Stadtplanungs- und dem Tiefbauamt zusammen.

- STEK Thema **«Veloverkehr»**. *Die Förderung des Veloverkehrs ist ein zentraler Baustein, um das Ziel einer stadtverträglichen Mobilität zu erreichen. Sowohl im regionalen wie im städtischen Massstab kann ein bedeutender Teil des MIV im Pendler- und Alltagsverkehr durch Veloverkehr ersetzt werden. Themenschwerpunkte sind Velohauptrouten vom Zentrum in die Region und Veloring, Tangentialverbindungen innerhalb der Stadt.*
  Hierzu konnte die Fachstelle mehrere eigenständige Vorstudien erstellen. Neben der Mitarbeit in verschiedenen Projekten anderer Ämter begleitet die Fachstelle auch Projekte des Kantons und des ASTRA.

[10] Kursive Texte aus Kernbotschaften STEK 2016.

- STEK-Thema **«Quartiernachbarschaften»** *Es handelt sich um ein klar identifizierbares Gebiet, das sich insbesondere durch stadtstrukturelle, identitätsprägende Merkmale abgrenzen lässt und den Bewohnerinnen und Bewohnern aber auch Berufstätigen aller Altersstufen als fassbarer Bezugsraum des alltäglichen Lebens dient*.
  Die Fachstelle unterstützt und begleitet den Bereich Projekte der Verkehrsplanung und andere Ämter bei Themenschwerpunkten wie Schulwegsicherheit, Begegnungszonen, Gestaltungsfragen bei Pop-up-Projekten oder erstellt Kleinstprojekte wie Veloparkierung in Quartieren, Kleinmassnahmen bei Strassensanierungen und Diverses mehr.

Im stadtseitigen Projekt **Zukunft Bahnhof Bern (ZBBs)** wurden in den letzten Jahren die Verkehrsmassnahmen für die Strassenräume rund um den Bahnhof Bern geplant. Die Federführung lag beim Tiefbauamt. Die Fachstelle war in den einzelnen ZBB-Bausteinen vertreten. Sie nahm auch in der Task Force Verkehr teil und sicherte die Raumansprüche für den Fuss- und Veloverkehr während der ersten Bauphase an verschiedenen Orten.

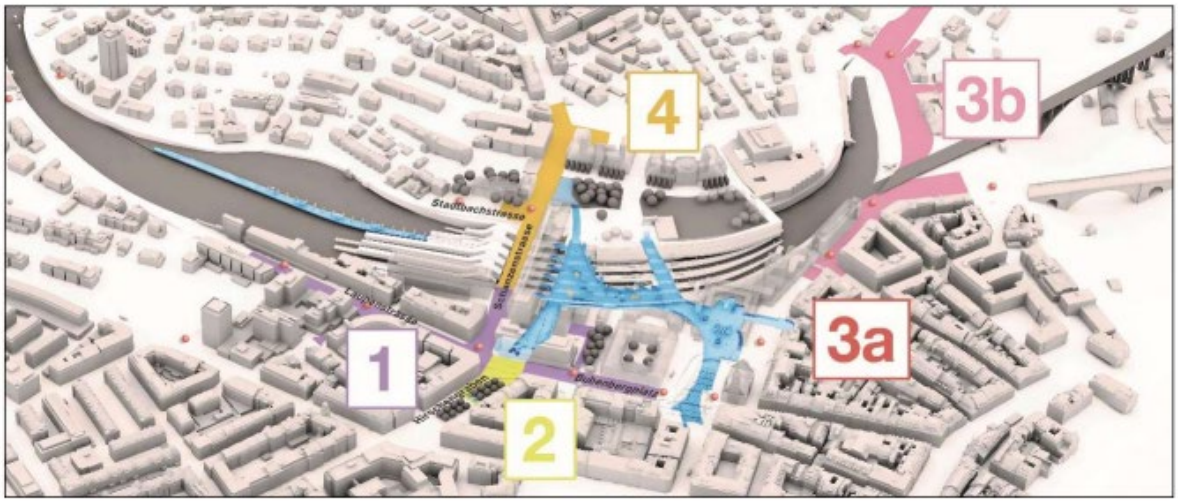

Abbildung 3: Übersicht über die Bausteine[11] der Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern. Blau dargestellt sind die Publikumsanlagen SBB (bestehend und neu); Mitwirkungsbericht ZBB Stadt, April 2020.

2019 hat die Region das **RGSK 2021 / Agglomerationsprogramm der vierten Generation** gestartet. Die Verkehrsplanung und insbesondere die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr wurde stark in den Erarbeitungsprozess eingebunden und konnte eine Vielzahl von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen zur finanziellen Unterstützung durch Bund und Kanton einreichen. Mit der Einreichung ist auch eine Verpflichtung verbunden, die Massnahmen zu projektieren und termingerecht umzusetzen. Dies betrifft die aktuellen wie auch die bereits eingereichten Massnahmen aus den früheren Agglomerationsprogrammen.

[11] Baustein 1: Massnahmen Zugang Bubenbergplatz; Baustein 2: Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben; Baustein 3a: Betriebskonzept Bahnhofumfeld; Baustein 3b: Massnahmen Bollwerk/Henkerbrünnli; Baustein 4: Massnahmen Zugang Länggasse.

2.2 Themenschwerpunkte und Projekte 2017-2019

Themenschwerpunkte

Die bereits in den früheren Berichterstattungen definierten Themenschwerpunkte wurden beibehalten und um den Punkt Organisation erweitert:

0. Organisation
1. Strategische Planungsgrundlagen
2. Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen
3. Veloparkierung
4. Verkehrssicherheit
5. Dienstleistungen & Fördermassnahmen
6. Weiteres

Prioritäre Massnahmen und Projekte 2017-2019

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

Ziele
[1] Ziel der Förderungsmassnahmen ist die Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt auf den Fuss- und Veloverkehr in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Stadt Bern ergreift die erforderlichen Massnahmen, um den Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Bern bis 2030 zu verdoppeln und den Anteil des Fussverkehrs an den von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen auf mindestens 37 Prozent zu erhalten. [2] Insbesondere investiert die Gemeinde in Massnahmen zum Aufbau und zur Vervollständigung eines Netzes von attraktiven, durchgehenden, sicheren sowie direkten Fuss- und Veloverbindungen im gesamten Stadtgebiet und zur Bereitstellung von genügend und attraktiven öffentlichen Veloabstellplätzen. [3] Die Quartiere sind durch Fusswege und Veloverbindungen intern zu erschliessen und untereinander zu verbinden.

Abbildung 4: Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV), Art. 2, Abs. 1-3

In der Berichterstattung 2017 wurden für den Zeitraum 2017-2019 prioritäre Massnahmen definiert[12], die umgesetzt werden müssen, damit die RFFV-Förderziele erreicht werden können. Diese Schwerpunktsetzung bildete damals die Grundlage für die Ermittlung des effektiven Mittelbedarfs für die Jahre 2017-2021.

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

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

[12] Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat (1998.GR.000013).

Themenschwerpunkt 0: Organisation

Unter Organisation fallen Aufgaben von externen Büros, die die Fachstelle organisatorisch im Rahmen von allgemeinen Projektmanagementaufgaben unterstützten, die sich im Bereich Fuss- und Veloverkehr stellten, oder die aufgrund von Personalengpässen oder Vakanzen (z.B. infolge Beurlaubung oder Mutterschaft) notwendig wurden. Bisher wurden Aufgaben dieser Art den strategischen Planungsgrundlagen zugeordnet. Projektmanagementaufgaben, die sich klar auf ein Fachgebiet beziehen, werden weiterhin den bisherigen Themenschwerpunkten zugeordnet. Beispielsweise wird die Unterstützung zur Velo-Offensive weiterhin den Strategischen Planungsgrundlagen und die Velo-Kampagne den Fördermassnahmen zugeordnet.

Themenschwerpunkt 1: Strategische Planungsgrundlagen			
F/V[13]	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2019 Bemerkungen**
F	***Richtplan Fussverkehr***	• Überarbeitung nach Mitwirkung • Vorprüfung durch Kanton • Überarbeitung nach Vorprüfung und Verabschiedung GR • Umsetzungsprogramm	Auf Zielkurs Fertigstellen und Beschluss GR (Juni 2020) anschliessend Genehmigung durch den Kanton. Als Planungsinstrument seit Vorprüfung (September 2018) auf dem Netz verfügbar.
F	**Attraktivierung Innenstadt für Fussverkehr**	• Abschluss der '*Public Space Public Life'*-Studie	Ziel erreicht Die Studie zeigt die Aufwertungspotenziale. Definition diverser Massnahmen zur Attraktivierung der Innenstadt.
V	***Partizipation Velo-Offensive***	• *Partizipationsprozess Velo-Offensive; Phase II und III*	Ziel erreicht Durchführung von Mittagstischen, Workshops und Zwischennavigation. Diverse Folgearbeiten (Massnahmen) aus dem Prozess.
		• *Verwaltungsinterne Arbeitsgruppen*	Ziel erreicht Aus diversen Arbeitsgruppen sind wesentliche Grundlagendokumente und Konzepte erarbeitet worden, so zum Beispiel der Masterplan Veloinfrastruktur oder das Gesamtkonzept Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld.
V	**Masterplan Veloinfrastruktur**	• *Masterplan Veloinfrastruktur* mit Standards und Netzplan	Ziel erreicht Von Gemeinderat im November 2020 genehmigt.

Tabelle 1: Themenschwerpunkt 1 - Strategische Planungsgrundlagen mit prioritären Projekten 2017-2019

Der **Richtplan Fussverkehr** wurde im Juni 2020 vom Gemeinderat zuhanden der Genehmigung durch den Kanton verabschiedet. Die Umsetzung ist seit Längerem im Gange. Aktuell sind rund dreissig Massnahmen bei anderen Ämtern federführend in Bearbeitung. Es werden entweder Vorstudien oder Vorprojekte erstellt oder die Massnahmen sind Bestandteil von laufenden Arealentwicklungen. Dank der personellen Aufstockung kann die Fachstelle unterstützend mitarbeiten. Die grösseren Massnahmen sind:
Fuss- und Veloverbindung Breitenrain – Länggasse; Unterführung Ausserholligen; Umgestaltung Helvetiaplatz; Personenunterführung Wankdorf; Warmbächliareal; Wege durchs Viererfeld; Gaswerkareal; Projekte zur fussgängerfreundlichen Innenstadt; Fusswegerschliessung Sport-

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

anlagen Länggasse; Passerelle Steigerhubel; Fuss- und Veloverbindungen Knoten Bolligenstrasse-Schermenweg; Fuss- und Veloverbindung Oberbottigen-Bümpliz. Erste Massnahmen unter Federführung der Fachstelle wurden 2019 mit der Oberen Zollgasse und dem Melchenbühlweg gestartet.

Ein Schlüsselprojekt der letzten Periode war die Ausarbeitung des **Masterplans Veloinfrastruktur** mit der Definition des Routennetzes und der Standards für Strassenquerschnitte. Damit wurden die Ziele und Stossrichtungen des STEK 2016 konkretisiert. Ein Schwergewicht lag auf der Adaption von Best-Practice-Infrastrukturen aus erfolgreichen europäischen Velostädten. Mit der Genehmigung des Masterplans Veloinfrastruktur durch den Gemeinderat im November 2020 liegt ein wichtiges Grundlagendokument vor für eine verwaltungsintern und -extern breit abgestützte Veloförderung.

Themenschwerpunkt 2: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2019 Bemerkungen**
F	***Umsetzung Richtplan Fussverkehr***	• Folgearbeiten aus dem Richtplan Fussverkehr.	Auf Zielkurs Begleitung von diversen Massnahmen des Richtplans Fussverkehrs in verschiedenen Planungen und Projektierungen innerhalb VP, im TAB, SPA etc. Finanzierung nicht über RFFV-Kredit. Die Richtplanmassnahmen sind im Koordinationstool der Stadt aufgenommen, so dass eine Projektbegleitung jeweils gestartet werden kann.
		• Massnahme 4.3: Bau fehlender Trottoirs obere Zollgasse[14]; • Massnahme 4.8: Verbesserung der Fussverkehrssicherheit Melchenbühlweg.[15]	Vorstudien in Umsetzung.
F	**Attraktivierung Innenstadt für Fussverkehr**	• Fussgängerfreundliche Innenstadt (Schlüsselmassnahme 1.1 RP FV): Gestaltung Amtshausgasse / Kochergasse; Gestaltung Postgasse, Gestaltung Schützenmatte; Gestaltung Zeughausgasse; Gestaltung Hodlerstrasse.	Fachliche Begleitung Vorstudien Innenstadt (Federführung VP).
F	**Realisierung Trottoirs**	• Trottoir Messerliweg.	Finanzierung der Realisierung.
F/V	**Zukunft Bahnhof Bern**	• Begleitung Umfeld Bubenberg (Baustein 1, 2 +, 4); • Begleitung Umfeld Henkerbrünnli (Baustein 3 b); • Nutzungsplan.	Fachliche Begleitung in Vorprojekten und in Task Force Verkehr (Bauprozess); Federführung TAB.
F/V	**Strassenraum Bahnhofplatz-Bollwerk**	• Kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen für den Strassenraum Bahnhofplatz-Bollwerk.[16]	Für den Strassenraum zwischen den Projekten ZBB wurde unter Federführung der Fachstelle eine Vorstudie erstellt. Auslöser war der Neubau Bollwerk 2-8 (SBB), Definition der Rahmenbedingungen für den

[14] Finanzierung über Investitionskredit.

[15] Finanzierung über Investitionskredit.

[16] Finanzierung über Investitionskredit.

Themenschwerpunkt 2: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2019 Bemerkungen**
			Strassenraum. Verbreiterung Trottoir entlang Bollwerk Seite Bahnhof, Verbreiterung Mittelinsel Richtung Schützenmatte und Velomassnahmen. Stadtratsantrag für mittelfristige Massnahmen Bollwerk und Bahnhofplatz erfolgt 2020.
F/V	**Begleitung von weiteren grösseren Projekten**	• Gleissanierung Monbijoustrasse; • Gesamtsanierung Thunstrasse-Ostring (GTO); • Personenunterführung Wankdorf mit Veloabstellanlage[17]; • Knoten Bolligenstrasse-Schermenweg; • Weitere.	Fachliche Begleitung Fuss-Veloanliegen in Projektierung; Federführung TAB ausser PU Wankdorf (SBB) und Knoten Bolligenstrasse-Schermenweg (ASTRA).
F	**Unterführung Bümpliz Nord**	• Verbreiterung der Unterführung Bümpliz Nord im Rahmen der Überbauung Bahnhof Bern Bümpliz Nord.	Begleitung Vorprojekt nach Wettbewerb Bahnhof Bern Bümpliz Nord Definition der Anforderungen von Fachstelle, TAB, SPA; Federführung BLS
F/V 2,4,5[18]	***Optimierung von Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, Verkehrssicherheit, Sensibilisierung***	• Laufende Planung und Umsetzung von Kleinmassnahmen.	Ziel erreicht Hohe Priorisierung, Umsetzung laufend: Öffnen von Einbahnstrassen für den Velogegenverkehr; Aufheben von Fahrverboten; Verbesserung von Fuss- und Veloverbindungen; rote Markierung von Velostreifen; Sicherungsmassnahmen bei Zebrastreifen, etc.
V	***Velohauptrouten***	• *Velohauptroute Bern-Köniz*[19]*;* • *Velohauptroute Bern-Ostermundigen*[20]*;* • *Velohauptroute Bern-Bethlehem-Brünnen*[21]*;* • *Gesamtsanierung Thunstrasse-Ostring (GTO);* • *Veloführung Jungfrau-Marienstrasse;* • *Einführung Velogegenverkehr Schwarztorstrasse;* • *Velostreifen Viktoriastrasse;*	Ziel erreicht Vorstudien und Begleitung der Realisierung; inkl. Einführung Velogegegenverkehr Nägeli-/Speichergasse Auf Zielkurs Auf Zielkurs Vorstudien für diverse Abschnitte auf dem Veloroutennetz Ziel erreicht
		• Velohauptroute Bern-Wankdorf Abschnitt Lorrainebrücke (Zustand vor ZBB); • Vorstudie BGK Murtenstrasse; • Begleitung Inselplatz.	Planung und Begleitung Realisierung von einzelnen Teilstrecken.

[17] Das Projekt «Weiterentwicklung Bahnhof Wankdorf», welches u.a. eine velogängige Personenunterführung und eine Velostation beinhaltet, wurde im Herbst 2020 von den SBB aufgrund von Kostensteigerungen und der aktuellen Finanzlage der Stadt Bern sistiert

[18] Die Kleinmassnahmen sind verschiedenen Themenschwerpunkten zugeordnet.

[19] Finanzierung über Investitionskredit.

[20] Finanzierung über Investitionskredit.

[21] Finanzierung über Investitionskredit.

Themenschwerpunkt 2: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2019 Bemerkungen**
		• *Mehrjahresplanung Netzentwicklung*	Ziel erreicht Der Lenkungsausschuss Veloinfrastrukturprojekte (Lead VP mit BERN-MOBIL,TAB, SGB, SPA, Denkmalpflege) nutzt die Mehrjahresplanung als rollendes Instrument für Koordination und Entscheide.
V **2,5**	**Velostrassen**	• Einführung von *Velostrassen;* Teilnahme am Pilotprojekt des ASTRA • Umsetzung Velostrassen 2020[22]	Ziel erreicht Planung, Realisierung, Monitoring: Abschnitt Militär-/Beundenfeldstrasse und Freie-/Erlachstrasse. Ab 2019 Start der Planung für das erste Paket von Velostrassen 2020.
	LSA-Optimierung	• *Überprüfung Berechnung Grünzeiten*	Ziel erreicht Umsetzung laufend.

Tabelle 2: Themenschwerpunkt 2 - Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen mit prioritären Projekten 2017-2019

Neben der strategischen Planung des Masterplans Veloinfrastruktur konnten in den letzten drei Jahren auch mehrere Vorstudien zu **Velohauptrouten** erarbeitet und verschiedene Projekte beim Tiefbauamt bis zur Realisierung begleitet werden. Die Veloinfrastruktur ist dadurch in den letzten Jahren sichtbarer und auf diversen Strecken bereits breiter geworden. Eine Voraussetzung für das stetige Wachstum des Veloverkehrs.

Um eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu erhalten, sind insbesondere auch die **Velohauptrouten in die Region** von hoher Bedeutung. Hier setzt sich die Stadt in Zusammenarbeit mit der Region und den Nachbargemeinden dafür ein, durchgängige Velohauptrouten zu erhalten.

Themenschwerpunkt 3: Veloparkierung			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2019 Bemerkungen**
V	***Velostationen***	• Machbarkeitsstudien für die prioritären Standorte aus strategischer Planung *Veloparkierung Bahnhof* Bern.	Auf Zielkurs Machbarkeitsstudie Erweiterung Velostation Zugang Länggasse und Begleitung der laufenden Planungen zu Velostationen (Neubau Bollwerk, Hirschengraben, Welle 7, Alhambra, Studien zu Zugängen; Federführung TAB).
		• *Prüfen neuer Standorte für Velostationen im Umfeld Bahnhof*	Auf Zielkurs Intensive Mitarbeit Gesamtkonzept Veloparkierung Bahnhof Bern. Gesamtkonzept wurde im Dezember 2019 dem GR vorgelegt. Folgearbeiten werden 2020 gestartet.
		• Velostation Bahnhof Wankdorf	Begleitung Projekt PU mit Velostation Bahnhof Wankdorf[23]

[22] Finanzierung über Investitionskredit.

[23] Das Projekt «Weiterentwicklung Bahnhof Wankdorf», welches u.a. eine velogängige Personenunterführung und eine Velostation beinhaltet, wurde im Herbst 2020 von den SBB aufgrund von Kostensteigerungen und der aktuellen Finanzlage der Stadt Bern sistiert.

Themenschwerpunkt 3: Veloparkierung			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2019 Bemerkungen**
		• *Betriebsmodell Velostationen.* Betriebskonzept über die diversen Standorte hinweg erstellen	Auf Zielkurs Projektskizze; Auftrag GR im Dezember 2019, Schwerpunkt ab 2020.
V	**Veloparkierung**	• *Veloordnungsdienst* • Bewirtschaftungskonzept Veloparkierung Bahnhof	Ziel teilweise erfüllt Konzept zur Intensivierung des Veloordnungsdienstes; Aufgabe wird 2020 fortgesetzt (Teil von Bewirtschaftungskonzept Veloparkierung Bahnhof).
		• *Kleinmassnahmen für Veloparkierung stadtweit verbessern*	Ziel erreicht Aufrüstung Veloabstellplätze Obere Altstadt mit Anbindepfostensystem. Begleitung von Ausbau Veloparkierung bei Arealentwicklungen, Schulhausneu- und -umbauten, Freibädern Umsetzung laufend, punktuelle Massnahmen; z.B. auf Anfrage von Bevölkerung

Tabelle 3: Themenschwerpunkt 3 - Veloparkierung mit prioritären Projekten 2017-2019

Die Klärung der Standorte für Velostationen rund um den Bahnhof Bern wurde vom Tiefbauamt durchgeführt. Damit konnten die Schnittstellen mit ZBB besser geklärt werden.

Themenschwerpunkt 4: Verkehrssicherheit			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2019 Bemerkungen**
F/V	**Sofortmassnahmen Fuss- und Veloverkehr (diverse Standorte)**	• Mit SOMA[24] (Sofortmassnahmen) Fuss- und Veloverkehr werden nicht bauliche Massnahmen geplant und umgesetzt (nur Markierung, Signalisation, Pfosten)	Umsetzung SOMA Fussverkehr ab 2019; u.a. wurden vom Projekt Zebrastreifen (2015) div. Zebrastreifen nach neuer Norm nochmals untersucht und Massnahmen entwickelt und projektiert
F/V	**Fuss- und Veloverkehr**	• *Mobilitätskultur* • Mischverkehrsflächen[25]	Auf Zielkurs Sensibilisierungskampagnen für das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (siehe 5); BfU-Kampagnen. Studie mit Priorisierung und Entwurf Massnahmen.
V	***Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Infrastruktur (inkl. Kleinmassnahmen)***	• 2018: SOMA (Sofortmassnahmen) für den Veloverkehr.	Ziel erreicht Laufende Umsetzung von Massnahmen, die nur Markierung und Signalisation beinhalten, z.B. Bundesgasse, Eigerstrasse, Muristrasse, Laubeggstrasse etc. Fachliche Begleitung von Verkehrskonzepten bei Baustellen.

Tabelle 4: Themenschwerpunkt 4 - Verkehrssicherheit mit prioritären Projekten 2017-2019

[24] Finanzierung über Investitionskredit.

[25] Finanzierung über Investitionskredit.

Im Projekt **Mischverkehrsflächen** wurden 72 signalisierte Mischverkehrsflächen in der Stadt Bern erfasst. Diese wurden auf Konflikte zwischen zu Fuss Gehenden und Velofahrenden untersucht. Rund die Hälfte der untersuchten Flächen wiesen Massnahmenbedarf auf, wobei bei 13 Mischverkehrsflächen aus Sicht der Verkehrssicherheit konkrete Mängel vorlagen. Bei den restlichen 23 Mischverkehrsflächen handelt es sich um ein Komfortdefizit (Einschränkung der wahrgenommenen Bewegungsfreiheit). Die Zunahme der Konflikte auf Mischverkehrsflächen hat mit der Entwicklung des Veloverkehrs zu tun. Mischverkehrsflächen mit Konfliktpotential befinden sich eher in der Innenstadt und werden von zu Fuss Gehenden stärker genutzt und durch die Steigerung des Veloverkehrs von Velofahrenden häufiger gequert. Heikle Situationen haben sich auch durch den wachsenden Anteil der E-Bikes verschärft. Lösungen zu suchen, die eine Separierung der Verkehrsmittel ermöglichen, ist der eine Weg, der im Rahmen dieses Projektes verfolgt wird. Im Wesentlichen geht es aber auch um eine neue Mobilitätskultur, die entwickelt werden muss. Es soll nicht zu einem Verdrängungseffekt kommen; schliesslich sollen sowohl die Anteile des Fuss- wie des Veloverkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden.

Themenschwerpunkt 5: Dienstleistungen & Fördermassnahmen			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2019 Bemerkungen**
F/V	**Dienstleistungsangebote und Fördermassnahmen**	• *Ausbau Dienstleistungsangebote* zur Förderung einer stadtverträglichen Mobilität.	Ziel erreicht Fachliche Begleitung des Bereichs Stadtteilmanagement zur Beantwortung von Anfragen zum Fuss- und Veloverkehr; kleinere Verbesserungen werden, wenn möglich, umgehend in Angriff genommen.
V	***Veloverleihsystem***	• Vorbereitung Inbetriebnahme und Begleitung Betrieb.[26]	Ziel erreicht Inbetriebnahme öffentliches Veloverleihsystem «Velo Bern». Start im Juni 2018. Bewilligungsverfahren free-floating Veloverleihsystem mit BOND (ehemals smide). Start im Oktober 2018. Im Juli 2020 hat BOND sein Angebot in der Stadt Bern wieder eingestellt.
V	***Velo-Kampagne***	• Förderung der Velokultur • Die Velo-Kampagne[27] «Bern mit em Velo» umfasst u.a. Plakatkampagnen, Auftritte auf Facebook und Instagram sowie Velo-Testangebote im Rahmen von Anlässen.	Ziel teilweise erfüllt Die Velo-Kampagne ist im Herbst 2018 gestartet. Der Abschluss ist 2021 geplant. Die Erhöhung Kredits mit Fokus auf Massnahmen für Jugendliche und Kinder ist im Stadtrat noch pendent.
V	***Velohauslieferdienst***	• Aufbau und Anschubfinanzierung für einen Velohauslieferdienst	Ziel nicht erfüllt Projekt wurde 2017 vom Gemeinderat sistiert, da kein Betreiber für den Velohauslieferdienst gefunden werden konnte.
V	**Dienstleistungsangebote und Fördermassnahmen**	• *Ausbau Dienstleistungsangebote* zur Förderung einer stadtverträglichen Mobilität:	Ziel erreicht Sensibilisierungskampagne öV –Velo «FAIR ufem CHEHR»; Unterstützungsbeiträge an Sportförderung Velo Skills (Outdoor Skillspark Weyermannshaus); Events im Rahmen der Velo-Offensive (Velo-Fashion-Show, Hallo Velo!, Welt-Velo Tag,

[26] Finanzierung über Investitions- und Verpflichtungskredit (Budget VP).

[27] Finanzierung über Verpflichtungskredit (Budget RFFV).

Themenschwerpunkt 5: Dienstleistungen & Fördermassnahmen			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2019 Bemerkungen**
			Carfree Day); Unterstützungsbeiträge Velo- und Flanierkultur; Unterstützungsbeitrag Pro Velo Bern für Défi-Velo; Velofahrkurse.

Tabelle 5: Themenschwerpunkt 5 - Dienstleistung & Fördermassnahmen mit prioritären Projekten 2017-2019

Das **Veloverleihsystem** «Velo Bern» von PubliBike hat sich in Bern fest etabliert und ist heute ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätsangebots der Stadt. Das Netz Bern umfasst aktuell 181 Ausleihstationen (davon 165 Stationen auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern) und 2000 Velos (davon die Hälfte E-Bikes).

Spätestens seit dem letzten Sommer ist das Angebot von PubliBike bei den Bernerinnen und Bernern angekommen. Die anfänglichen technischen Probleme sind behoben und die Velos werden von Jung und Alt rege genutzt. Gesamthaft wurden bis Ende 201 knapp über 1 Million Fahrten verzeichnet. Als «oneway»-Velo eröffnet es vielen die Möglichkeit, spontan mehr Bewegung in den Alltag zu bringen. Pendlerinnen und Pendler nutzen die Leihräder beispielsweise, um rasch vom Bahnhof zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen.

Themenschwerpunkt 6: Weiteres			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2019 Bemerkungen**
F/V	**Weiteres**	• Öffentlichkeitsarbeit und Unterstützung.	Ausgaben für Studienreisen, Fachtagungen, Veranstaltungen (z.B. mit Jan Gehl); Unterstützungsbeiträge für Aktivitäten des Sportamts; Unterstützungsbeiträge für Berner Wanderwege, Fussverkehr Bern und Pro Velo Bern.
V 5,6	**Velozählstellen**	• Aufbau Velozählstellennetz mit jährlicher Auswertung	Ausbau auf 14 Standorte mit Velozählstellen und jährlichem Unterhalt. Zunahme des Veloverkehrs von 2014 bis 2019 um durchschnittlich rund 40 Prozent an den Velozählstellen.
		• Velobarometer	Installation von drei Velobarometern in der Innenstadt im April 2018.

Tabelle 6: Themenschwerpunkt 6 - Weiteres mit prioritären Projekten 2017-2019

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

Verteilung der Tätigkeiten auf eigene Projekte und Projektbegleitungen in der Verkehrsplanung und im Tiefbauamt

Wie in Kapitel 1.5 beschrieben, erarbeitet die Fachstelle eigene Projekte, die über das RFFV-Budget und über Investitionskredite finanziert werden und sie begleitet eine Vielzahl von Projekten in der Verkehrsplanung und bei anderen Ämtern. Vom Arbeitsvolumen her sind Begleitungen von Projekten des Tiefbauamts, des Kantons sowie bei Arealentwicklungen am zeitintensivsten. Die folgende Darstellung zeigt eine Auswahl von Projekten, bei denen die Fachstelle in den letzten Jahren federführend war oder in der Verkehrsplanung und im Tiefbauamt

mitarbeitete und auch in Zukunft mitarbeiten wird. Nicht dargestellt sind Projekte, die federführend im Stadtplanungsamt oder bei Stadtgrün Bern etc. bearbeitet werden.

Abbildung 5: Eigene Projekte, finanziert über RFFV-Budget oder Investitionskredite der Fachstelle und Projektbegleitungen in VP und TAB (nicht abschliessend).

2.3 Finanzielle Übersicht 2017-2019

Die Jahre 2017-2019 sind abgeschlossen und abgerechnet. Über diese Zeitperiode kann Rechenschaft abgegeben werden. In der folgenden Tabelle werden die Ausgaben der Fachstelle verteilt auf die verschiedenen Themenschwerpunkte sowie auf die Personal- und Sachkosten für die Jahre 2017-2019 dargestellt sowie die Einlagen in die Spezialfinanzierung ausgewiesen.

Themenschwerpunkte	2017	2018	2019	TOTAL
0. Organisation	115'600	239'700	58'900	***414'200***
1. Strategische Planungsgrundlagen	410'500	483'200	278'000	***1'171'700***
2. Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen	323'400	268'600	398'800	***990'800***
3. Veloparkierung	77'200	93'900	121'400	***292'500***
4. Verkehrssicherheit	85'300	40'000	75'900	***201'200***
5. Dienstleistungen & Fördermassnahmen	173'700	267'000	286'500	***727'200***
6. Weiteres	89'800	114'400	150'500	***354'700***
Zwischentotal exkl. Personal- und übrige Sachkosten	**1'275'500**	**1'506'800**	**1'370'000**	**4'152'300**
Personal- und übrige Sachkosten	648'416	831'449	811'320	***2'291'185***
Gesamttotal	**1'923'916**	**2'338'249**	**2'181'320**	**6'443'485**
Einlage (+) / Entnahme (-) Spezialfinanzierung	25'984	111'651	268'880	***406'515***
Stand Spezialfinanzierung per 31.12.	***32'368***	***144'019***	***412'899***	***412'899***

Alle Werte in Schweizer Franken

Tabelle 7: Übersicht Ausgaben 2017-2019 nach Themenschwerpunkten mit Personal- und Sachkosten. Unter übrige Sachkosten fallen Anteile für Miete, Informatik etc.

Das Kerngeschäft der Fachstelle ist, wie in früheren Jahren, das Aufbereiten von strategischen Planungsgrundlagen und das Erstellen von Vorstudien zur Optimierung von Fuss- und Veloverkehrsverbindungen. Der zunehmende Bedarf an Begleitung von diversen Projekten, welche als solche nicht direkt in der RFFV-Abrechnung erscheinen, schlägt sich in den wachsenden Personal- und Sachkosten nieder. Die Tätigkeiten der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, die über das RFFV-Budget abgerechnet wurden, verteilen sich wie folgt auf die Themenschwerpunkte:

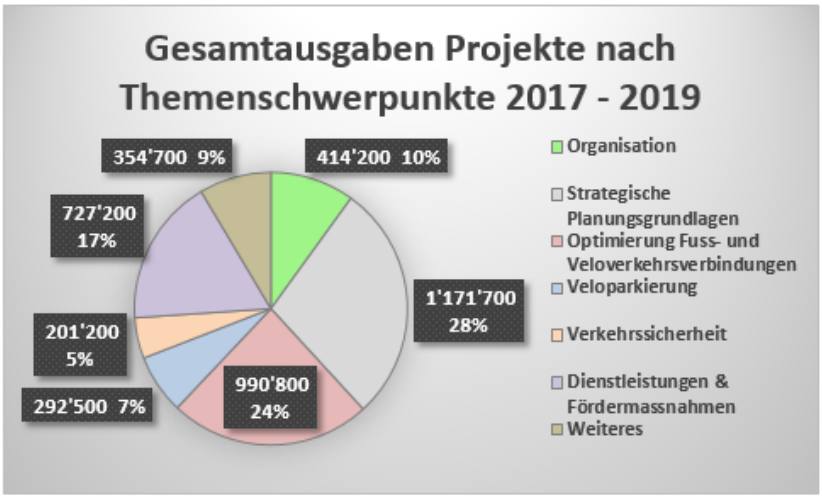

Abbildung 6: Personal- und Sachkosten) in den Jahren 2017-2019 auf die Themenschwerpunkte der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr.

Fast zwei Drittel der über die Fachstelle finanzierten Tätigkeiten betreffen die organisatorische Unterstützung, die strategischen Planungsgrundlagen und die Konzepterarbeitung zur Optimierung von Fuss- und Veloverkehrsverbindungen.

Vergleich Ausgaben 2017-2019 mit Budget 2017-2019

Der Vergleich der Ausgaben 2017-2019 mit dem Budget der Jahre 2017-2019 zeigt einige Verschiebungen innerhalb der Themenschwerpunkte. Solche Verschiebungen, wie auch Verschiebungen innerhalb der einzelnen Jahre, sind üblich, weil die Umsetzung einzelner Massnahmen von äusseren Umständen und der übergeordneten Prioritätensetzung abhängig ist.

Themenschwerpunkte	Planung Kosten 2017 - 2019	IST Kosten 2017 - 2019	Differenz Planung <-> IST 2017 - 2019
0. Organisation	1'525'000	414'200	*60'900*
1. Strategische Planungsgrundlagen		1'171'700	
2. Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen	851'000	990'800	*139'800*
3. Veloparkierung	850'000	292'500	*-557'500*
4. Verkehrssicherheit	120'000	201'200	*81'200*
5. Dienstleistungen & Fördermassnahmen	1'278'000	727'200	*-550'800*
6. Weiteres	200'500	354'700	*154'200*
Zwischentotal exkl. Personal- und übrige Sachkosten	**4'824'500**	**4'152'300**	***-672'200***
Personal- und übrige Sachkosten	2'025'500	2'291'185	*265'685*
Gesamtotal 2017 - 2019	**6'850'000**	**6'443'485**	***-406'515***
Einlage (+) / Entnahme (-) Spezialfinanzierung	-	*406'515*	***406'515***

Alle Werte in Schweizer Franken

Tabelle 8: Vergleich Umsetzungsprogramm für die Jahre 2017-2019 und Ist 2017-2019

Insgesamt entsprechen die Ausgaben dem für die drei Jahre budgetierten Aufwand. Die Organisation war in der Planung 2017-2019 noch nicht speziell ausgewiesen, sie war im Themenschwerpunkt 1 Strategische Planung integriert.

Ein starker Handlungsdruck und Massnahmenbedarf bestand bei der Optimierung der Fuss- und Veloverbindungen. In den letzten drei Jahren konnten wesentlich mehr Massnahmen geplant und umgesetzt werden als budgetiert. Im Vergleich fällt dies nicht stark ins Gewicht, weil mehrere Massnahmen über Investitionskredite finanziert werden konnten. Bei der Veloparkierung sind wesentlich weniger Aufgaben angefallen als geplant, weil die Klärung der Standorte für Velostationen rund um den Bahnhof federführend ans Tiefbauamt übergeben worden ist. Die Fachstelle hat diese Projekte weiterhin begleitet.

Der Anteil Dienstleistungen und Fördermassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr liegt wegen der Sistierung des Velohauslieferdienstes tiefer als im Umsetzungsprogramm geplant. Rund ein Drittel der Dienstleistungs- und Fördermassnahmen sind Unterstützungsbeiträge innerhalb der Stadt und an Dritte.

Wesentlich höher ausgefallen sind demgegenüber die Personalkosten. Der Fachstelle wurden im Rahmen der vom Stadtrat gewährten Mittelerhöhung ab 2018 auch zusätzliche Personalressourcen zugeteilt, um die zahlreichen Aufgaben bewältigen zu können.[28]

Aussagen zu einzelnen Massnahmen

Für rund zwanzig Massnahmen wurde die Hälfte der Mittel verwendet (vgl. Massnahmen in Tabellen zu den Themenschwerpunkten). Die andere Hälfte teilte sich auf eine Vielzahl von kleinen Massnahmen auf. Wie bereits in der letzten Berichterstattung gibt es auch in den vergangenen drei Jahren aufgrund verschiedener Abhängigkeiten Verschiebungen geplanter Massnahmen in spätere Jahre oder die in der Umsetzungsplanung definierte Massnahme wurde Teil eines Massnahmenpakets. Mehrere Massnahmen konnten über einen Investitionskredit abgerechnet werden. Bei einzelnen Massnahmen änderte die Federführung (z.B. die erwähnten Velostationen am Bahnhof Bern). Zunehmend wurde es schwieriger, die hohe Anzahl von Massnahmen, die insbesondere im Rahmen der Velo-Offensive und des Richtplans Fussverkehr definiert wurden, zu bewirtschaften. Da sämtliche Massnahmen – auch solche für welche über Jahre hinaus noch keine sinnvolle Budgetierung möglich war – auch nach 2017 in der Massnahmenliste der Fachstelle weitergeführt wurden, drängte sich eine Bereinigung der Massnahmenliste auf. Die Fachstelle hat auf Ende 2018 Synergien gebündelt und noch nicht gestartete Massnahmen, die in der Zwischenzeit nicht mehr den aktuellen Prioritäten entsprachen, in andere Massnahmen integriert. Dadurch wurde eine bessere Bewirtschaftung der bisherigen und neuen Massnahmen möglich. Die bisherige Berichterstattung mit einer Umsetzungsplanung über finanzielle Prognosen aller Massnahmen wird in dieser Form nicht mehr weitergeführt. Es werden nur noch Aussagen über die Themenschwerpunkte gemacht mit Hinweisen auf einzelne Massnahmen.

Verteilung der Tätigkeiten auf eigene Projekte und Projektbegleitungen in der Verkehrsplanung und im Tiefbauamt

Die tatsächliche Förderung des Fuss- und Veloverkehrs soll in einem grösseren Kontext betrachtet werden. Allein in der Fachstelle wurde neben dem RFFV-Budget in den letzten drei Jahren für rund 2.3 Mio. Franken Investitionskredite ausgelöst.[29] In der gesamten Verkehrsplanung wurden für rund 3.5 Mio. Franken (pro Jahr rund 1.2 Mio. Franken) Investitionskredite für Projekte, bei denen die Fachstelle federführend oder begleitend involviert war, ausgelöst. Bei einer Vielzahl von Projekten, die massgebend zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs beitragen, liegt die Federführung beim Tiefbauamt (TAB) (siehe Abbildung 6). Die Investitionskredite der TAB-Projekte, die massgebend den Fuss- und Veloverkehr fördern, werden für den Zeitraum 2017-2019 auf rund 81 Mio. Franken geschätzt (grobe Schätzung). Auch hier arbeitete die Fachstelle bei vielen Projekten eng mit.

Die folgende Darstellung zeigt, dass der Output der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs um ein Wesentliches höher ist, als die für die Fachstelle gesprochenen Mittel.

[28] SRB 2017-399 vom 31. August 2017

[29] Einige Massnahmen, die über Investitionskredite finanziert wurden, sind vorne in den Tabellen erwähnt.

Abbildung 6: Investitionen in die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in der Verkehrsplanung und beim Tiefbauamt (TAB) pro Jahr, 2017-2019; (Budget RFFV 2017 = CHF 1.95 Mio.).

Exemplarisch aufsummiert sind Projekte mit starkem Bezug zu Fuss- und Veloverkehr in den anderen Bereichen der Verkehrsplanung und im Tiefbauamt. In den Summen sind sämtliche Massnahmen enthalten, die in diesen Projekten geplant sind, also nicht nur z.B. Belagsarbeiten für Velostreifen. Auslöser der Projekte war meistens der Handlungsbedarf beim Fuss- oder Veloverkehr. Die Darstellung ist nicht abschliessend. Nicht dargestellt sind Zusammenarbeiten mit Stadtgrün Bern (z.B. Erschliessungswege bei Freiraumplanungen), mit dem Stadtplanungsamt (z.B. ESP Ausserholligen, diverse Arealentwicklungen) und mit vielen mehr. Auch nicht dargestellt sind Projektbegleitungen bei Gleissanierungen mit Federführung beim Kanton, wie z.B. Gleissanierung Seftigenstrasse, Gleissanierung Guisanplatz oder die Gleissanierung Monbijoustrasse mit Federführung TAB.

Personalentwicklung und Aufgabenspektrum

Die Fachstelle ist in den letzten Jahren stark gewachsen. War sie 2015 noch mit 170 Stellenprozenten ausgestattet, so standen ihr per Ende 2019 insgesamt 590 Stellenprozente zur Verfügung. Dieser Ausbau erfolgte im Zusammenhang mit der Erhöhung vom Stadtrat beschlossenen Mittelerhöhungen für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs[30]. Dank diesen Zusatzressourcen konnte die Fachstelle den Aufgaben und Erwartungen aus Bevölkerung und Politik besser gegenübertreten und ihr Wissen breiter einsetzen. Insbesondere für die fachliche Begleitung wurden zunehmend mehr personelle Ressourcen benötigt, um die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs in diversen Projekten besser sicherstellen und die damit verbundenen Förderziele erreichen zu können.

[30] Darunter zwei bis Ende 2021 befristete Stellen; vgl. SRB 2017-399 vom 31. August 2017

3 Umsetzungsprogramm 2020-2022

3.1 Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern

Der Gemeinderat hat im Mai 2020 die Direktion TVS und weitere Direktionen mit der Einarbeitung der sogenannten «Planungsgrundsätze für den Strassenraum» und der Überarbeitung des Handbuchs «Planen und Bauen im öffentlichen Raum» (neu «Bern baut») beauftragt. Die Überarbeitung von «Bern baut» erfolgte in einem interdirektional zusammengesetzten Projektteam, bestehend aus Tiefbauamt (Projektleitung), Verkehrsplanung, Stadtgrün Bern, Familie und Quartier Stadt Bern, Amt für Umweltschutz, Polizeiinspektorat, Alters- und Versicherungsamt und Denkmalpflege.

Das Projektteam erarbeitete dabei auch «Planungsgrundsätzen für den Strassenraum». Darin finden sich die vom Gemeinderat verfolgten Mobilitätsziele aus dem STEK 2016, der Energie- und Klimastrategie und dem Massnahmenpapier «Erweiterter Handlungsplan Klima» wieder und sollen gewährleisten, dass die seit langem geltenden verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen der Stadt in jedem Projekt von Beginn an berücksichtigt werden; also Förderung der stadtverträglichen Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr, Fussverkehr und Veloverkehr) und Reduktion des Motorisieren Individualverkehrs (unter Wahrung der Interessen des Wirtschaftsverkehrs).

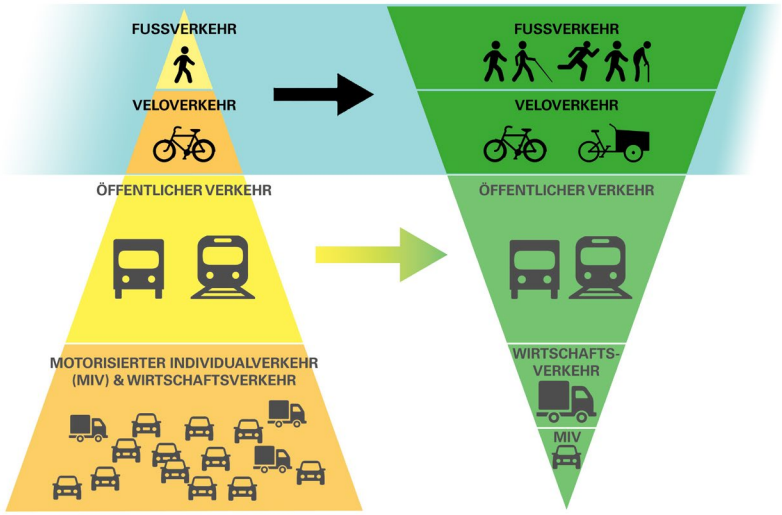

Abbildung 7: Stadt Bern, Angestrebte Entwicklung gemäss Planungsgrundsätzen für den Strassenraum. Die Schwerpunkte der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr sind blau hervorgehoben.

Die Planungsgrundsätze geben als «guide-lines» die Zielrichtung vor, die in allen Projekten angestrebt werden soll. Alle internen und externen Projektleiterinnen und Projektleiter sind angehalten, sie von Beginn an zu beachten. Die Planungsgrundsätze ersetzen jedoch nicht die Projektarbeit, sind doch immer wieder situativ die besten Lösungen zu finden. Falls einzelne Grundsätze oder dazugehörige Massnahmen aufgrund der spezifischen Verhältnisse im Einzelfalls nicht oder nur teilweise umgesetzt werden können, ist dies jedoch in der Projektdokumentation zuhanden der Entscheidbehörden aufzuzeigen und zu begründen.

3.2 Umsetzungsprogramm 2020-2022 der Fachstelle

Die angestrebte Priorisierung der flächeneffizienten Verkehrsmittel zeigt, dass die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr weiterhin mindestens im gleichen Stil ihre Arbeit fortsetzen muss, um die Planungen und Projekte vorwärtszutreiben, begleiten zu können und auch sicherzustellen, dass die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs in den verschiedenen Projekten berücksichtigt werden.

Ein grosser Bedarf besteht weiterhin bei den strategischen Planungsgrundlagen. Aus dem Richtplan Fussverkehr werden im Umsetzungsprogramm 2020-2022 einige Massnahmen gestartet; viele Projekte werden weiterhin fachlich begleitet. Die Schwerpunkte für den Veloverkehr werden in den Folgejahren nicht auf einzelnen Velohauptrouten liegen, sondern in der Begleitung der Grossprojekte und beim Erstellen von Vorstudien für Teilstrecken auf dem Routennetz.

Aus fachlicher Sicht stehen in den Themenschwerpunkten folgende Projekte im Vordergrund, um die Förderziele gemäss Artikel 2 RFFV so rasch als möglich erreichen zu können:

Themenschwerpunkt 0: Organisation

Auch in Zukunft wird die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ein Budget für organisatorische Unterstützung planen, um allfällige Vakanzen zu ersetzen oder um die Fachstelle im Projektmanagement zu begleiten, damit es zu keinen Verzögerungen in laufenden Projekten kommt.

Themenschwerpunkt 1: Strategische Planungsgrundlagen			
F/V[31]	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
F	**Fussverkehr**	• **Richtplan Fussverkehr**	Genehmigung durch Kanton.
		• Planungsgrundlage aus Richtplan Fussverkehrs: **Massnahme 00.3 Fusswegkonzept Aareraum**	Grundlagenstudie für diverse Fussverkehrsmassnahmen im Aareraum erstellen.
		• **Masterplan Fussverkehr**	Standards und Netzplan für den Fussverkehr werden analog zum Masterplan Veloverkehr entwickelt.
V	**Veloverkehr**	• **Partizipation Velo-Offensive**	Durchführung von Mittagstischen und Workshops (analog und online) zu ausgewählten Themen der Velo- und Fussverkehrsförderung.
		• **Weiterentwicklung Masterplan Veloverkehr**	Weitere Themen wie Parkierung, LSA, Kunstbauten, Baustellen etc. werden in einer 2. Phase im Masterplan Veloverkehr entwickelt.

Tabelle 9: Themenschwerpunkt 1 - Strategische Planungsgrundlagen mit prioritären Projekten 2020-2022

Ein wichtiges Instrument der Velo-Offensive ist der Masterplan Veloinfrastruktur, der im November 2020 vom Gemeinderat genehmigt wurde. Der Masterplan Veloinfrastruktur erweitert den Fokus der Veloförderung. Mit dem Ansatz, eine Veloinfrastruktur für Personen von «acht bis achtzig» zu schaffen, werden im Gegensatz zu früheren Planungen weitere Anforderungen an die Infrastruktur gestellt. Die Infrastruktur soll nicht nur für die bisherigen Velofahrenden

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

verbessert werden, sondern auch für potentielle, neue Velofahrende, die sich bisher nicht aufs Velo getrauten. Hierfür muss insbesondere die Sicherheit auf dem Velowegnetz durchgehend verbessert werden, ansonsten bleibt dieses Ziel eine Illusion.

Der Masterplan Veloinfrastruktur wird bereits seit Mitte 2017 in den Planungen und Projekten angewendet. Mit der 2016 eröffneten Velohauptroute Wankdorf und der ersten gemeindeübergreifenden Velohauptroute Bern-Köniz sind erste Erfolge sicht- und erfahrbar geworden. Die Anwendung des Masterplans Veloinfrastruktur hat aber auch gezeigt, dass weitere Grundlagen erarbeitet werden müssen. Ab 2021 wird mit einer Fortsetzung des **Masterplans Veloinfrastruktur** gestartet; mit Themen, die bisher noch nicht vollumfassend behandelt worden sind. Es erfolgt auch eine Aktualisierung mit den nun gewonnenen Erkenntnissen der letzten Jahre. Neben den erwähnten Themen wie Parkierung, Lichtsignalanlagen, Baustellen und Kunstbauten, wird verstärkt auf temporäre Massnahmen eingegangen.

Analog zum Masterplan Veloinfrastruktur wird die Fachstelle ab 2021 mit einem **Masterplan Fussverkehr** starten. Im Masterplan Fussverkehr geht es darum, Standards zu Themen wie Streckenelementen, Querungen und Knoten, Haltestellen, Gestaltung und Materialisierung sowie Betrieb und Unterhalt zu entwickeln. Ebenso sollen mit einer differenzierteren Netzplanung die unterschiedlichen Anforderungen an die Strassenräume festgelegt werden.

Im Bereich Fussverkehr wurde Anfang 2020 mit der Planungsgrundlage **Fusswegkonzept Aareraum** gestartet. Das Konzept klärt die Aarezugänge, inkl. Brückenlifte, die Aarewege und die Aarequerungen. Diese Massnahme aus dem Richtplan Fussverkehr (Nr. 003) wird eine Grundlage für die Priorisierung und Weiterentwicklung der konkreten Massnahmen im Aareraum.

Weitere **Planungsgrundlagen** werden u.a. zu Themen wie klimaneutrale Beläge, Einfärbung von Belägen etc. geprüft. Hier geht es um die Recherche von Best-Practice-Beispielen.

Themenschwerpunkt 2: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2019 Bemerkungen**
F	**Massnahmen des Richtplan Fussverkehrs**	Umsetzung **Massnahmen des Richtplan Fussverkehrs,** u.a. • 2.10 Verbesserung der Fusswegverbindung hintere Länggasse-Bremgartenwald; • 4.3 Bau fehlendes Trottoir Zollgasse; • 4.8 Verbesserung der Fussverkehrssicherheit Melchenbühlweg; • 4.12: Neue Fusswegverbindung Schönbergrain-Bitziusstrasse; • 6.2 Attraktivierung der Fusswegverbindung Fellergut-Station Bümpliz Nord-Fellerstrasse-Tscharnergut; • 6.6, 6.7, 6.8.: Wanderwege Stadtteil VI (Konzept für diverse Massnahmen); • 6.16 Neue Fuss-/Veloverbindung ab Bahnhöheweg-Bethlehemstrasse-S-Bahnstation Europaplatz SBB (zur Verbesserung der Schulwegsicherheit);	Erstellen von erforderlichen Konzepten und Vorstudien; Projektbegleitung nach Übergabe an TAB.

Themenschwerpunkt 2: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2019 Bemerkungen**
		• 6.30 Neue Fuss-/Veloverbindung Freiburgstrasse-Lagerhausweg/Wangenstrasse (Vorstudie in Zusammenhang mit Bern Bümpliz Süd - Abstellanlagen).	
		Begleitung von diversen Projekten, u.a. • 00.1 Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse; • 1.1 Attraktivierung Innenstadt; • 2.4 Fusswegerschliessung Sportanlagen Länggasse; • 3.1 Durchwegung Gaswerkareal; • 4.1 Umgestaltung Helvetiaplatz; • 4.11 Uferwegverbreiterung im Bereich der russischen Botschaft (im Rahmen des Wasserbauplans Aare Elfenau; Federführung Kanton); • 5.4 Verbesserung der Fussverkehrssicherheit am Viktoriarain; • 6.1 Fuss- und Velounterführung Ausserholligen und Verbindung bis Murtenstrasse;	Begleitung von Massnahmen des Richtplan Fussverkehrs in Grossprojekten /in anderen Planungen / Projektierungen
		• Fuss- und Veloverbindungen im **Umfeld des ESP Ausserholligen**; im Zusammenhang mit Erschliessung Campus und Passerelle Steigerhubel (2020 – 2023) und Entwicklung diverser Areale (Massnahmen 3.2; 3.3, 3.4, 6.14, 6.15).	Projektbegleitung oder eigene Vorstudien erstellen.
F/V	**Fuss- und Veloverkehr**	• Grossprojekte **- ZBB** **- GTO** **- Passerelle Steigerhubel** - etc.	Begleitung umfangreicher Projekte Wettbewerbsbegleitung bei Passerelle Steigerhubel.
		• **LSA-Optimierungen** für den Fuss- und Veloverkehr;	Projektbegleitungen; Daueraufgabe.
		• **Einführung freies Rechtsabbiegen für Velos bei Rot;**	Planung und Umsetzung.
		• **Kleinmassnahmen** zur Optimierung des Fuss- und Veloverkehrs.	Laufende Planung und Umsetzung von Kleinmassnahmen (inkl. bauliche Massnahmen).
V	**Velohauptrouten**	• **Velostrassen** in allen Stadtteilen.	Erstes Paket von Velostrassen 2020 planen und 2021 umsetzen; weitere Pakete planen und mit anderen Projekten (z.B. Begegnungszonen) koordinieren.
		Optimierung diverser **Strecken und Knoten** auf dem Veloroutennetz • VHR Bümpliz-Niederwangen (Schlossstrasse, Veloverbindungen im Bereich Anschluss Bümpliz); • VHR Kirchenfeld-Muri (Jungfrau-Marien-/Muristrasse); • Engestrasse; • Murtenstrasse inkl. Forsthaus.	Erstellen von Vorstudien für diverse Strecken und Knoten auf dem Veloroutennetz des Masterplans Veloinfrastruktur. Sofortmassnahmen planen und umsetzen; mittel-, langfristige Massnahmen planen. Projektbegleitung nach Übergabe an TAB

Themenschwerpunkt 2: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen			
F/V	**Thema/Prioritäre Massnahmen**	**Projekte / Aktivitäten**	**Zielerreichung Ende 2019 Bemerkungen**
		• Verbesserung bestehende VHR Bahnhof-Bollwerk-Lorrainebrücke; inkl. Lorrainebrücke 3. Etappe.	
		Begleitung von diversen Projekten • z.B. VHR Bern-Bethlehem-Brünnen; • VHR Rosengarten-Ostermundigen (Rosengarten-Viktoriaplatz); • Inselplatz; • Guisanplatz; • BGK Seftigenstrasse; • Freiburgstrasse; • BGK Kirchenfeld-/Eigerstrasse; • BGK Länggassstrasse.	Begleitung von Grossprojekten, die Strecken und Knoten des Masterplans Veloinfrastruktur beinhalten.

Tabelle 10: Themenschwerpunkt 2 - Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen mit prioritären Projekten 2020-2022

Ein Schwerpunkt ist die **Umsetzung der Massnahmen aus dem Richtplan Fussverkehr.** Neben den rund dreissig laufenden Massnahmen, die von der Fachstelle oder anderen Bereichen der Verkehrsplanung begleitet werden, sollen für rund zwanzig Massnahmen 2020/2021 die Planungen gestartet werden. Bis 2022 werden voraussichtlich knapp die Hälfte aller Massnahmen bereits in Umsetzung sein. Mit der Umsetzungsplanung wird darauf geachtet, dass mit den von der Fachstelle ausgelösten Massnahmen eine gute Verteilung der Massnahmen über die gesamte Stadt sichergestellt werden kann.

Die **Planung und Umsetzung von Velohauptrouten** bleibt in den nächsten Jahren ein Schwerpunkt der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Es gibt viele Strecken und Knoten, deren Sicherheit für den Veloverkehr noch verbessert werden muss. Neben der Optimierung einzelner Strecken und Knoten (vgl. Tabelle 10) wird geprüft, ob die VHR Bümpliz-Niederwangen als nächste durchgehende VHR in die Planung aufgenommen werden kann. Mit Sofortmassnahmen konnten bis anhin und sollen auch in Zukunft Lösungen entwickelt werden, die bereits vor der Realisierung von grösseren Projekten einen Nutzen bringen. Wie bisher werden in der Fachstelle Vorstudien erstellt und ab Vorprojekt die Projektbegleitung beim TAB sichergestellt. In den Vorstudien werden sowohl schnell umsetzbare Massnahmen als auch grössere bauliche Massnahmen entwickelt, die später im Rahmen von Gesamtprojekten umgesetzt werden können.

Die Fachstelle begleitet verschiedene **Betriebs- und Gestaltungskonzepte** (BGK) des Bereiches Projekte und wird auch nach Übergabe ans TAB für die Sicherstellung der Anliegen beigezogen. Beim Stadtplanungsamt werden diverse Planungen begleitet, u.a. im Bereich ESP Ausserholligen und Viererfeld.

Weitere kleinere Vorstudien werden im Zusammenhang mit den Zufahrten zu Veloabstellanlagen beim Bahnhof (ZBB Projekt 4b) erstellt. Noch nicht konkret geplant sind Vorstudien im Zusammenhang mit den neuen Herausforderungen, die durch die Nutzung von E-Bikes gestellt werden. Hier werden neue Forschungsergebnisse geprüft und dann geklärt, wie hoch der weitere Bedarf für eigene Studien der Fachstelle ist.

Bei der **Projektbegleitung** von grösseren Projekten fallen im Wesentlichen Personalressourcen an. Bei einigen Projekten fallen Ausgaben für die Bauherrenvertretung der Fachstelle an.

Themenschwerpunkt 3: Veloparkierung			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
V	**Veloparkierung**	• Veloparkierung Bahnhof **Bewirtschaftung und Zutrittsregelungen**	Bewirtschaftungskonzept für die Veloparkierung rund um den Bahnhof erstellen.
		• Veloparkierung Bahnhof **Betriebsmodell Velostationen**	Betriebskonzept über die div. Standorte hinweg erstellen.
		• **Kleinmassnahmen Veloparkierung**	Veloparkierung stadtweit verbessern; Daueraufgabe.
		• Fachliche Begleitung von Ausbau Veloparkierung bei **Arealentwicklungen, Schulhausneu- und -umbauten und Sanierung Freibäder**	Veloparkierung stadtweit verbessern; Daueraufgabe.

Tabelle 11: Themenschwerpunkt 3 - Veloparkierung mit prioritären Projekten 2020-2022

Ab 2021 steht die Veloparkierung wieder stärker im Fokus der Fachstelle. Die Folgearbeiten zum Gesamtkonzept Veloparkierung Bahnhof Bern liegen in der Verantwortung der Fachstelle. Konkret geht es dabei um die Entwicklung des zukünftigen Tarifmodells, das Einrichten eines Veloleitsystems, die Umsetzung eines neuen Bezahl- und Zutrittsystems sowie die Bewirtschaftung der oberirdischen Veloabstellplätze. Ausserdem gilt es, in Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum Arbeit offene Fragen zum zukünftigen Betriebsmodell zu klären und eine Trägerschaft für die Veloparkierung am Bahnhof zu bilden. Im Weiteren werden mit der erwähnten Weiterentwicklung der Planungsgrundlagen (2. Teil des Masterplans Veloinfrastruktur) stadtweite Standards für die Veloparkierung definiert. Zudem stehen Vorstudien bezüglich Zufahrten zu den neuen Veloabstellanlagen im Bereich des Bahnhofs Bern an, wie auch Studien zu Velostationen im Bereich ESP Ausserholligen, zur Veloparkierung beim Bahnhof Bümpliz Nord und bei weiteren ÖV-Umsteigeorten. Zudem werden die neue Velostation und Velounterführung sowie die weitere Veloparkierung beim ESP Wankdorf durch die Fachstelle begleitet. Die fachliche Begleitung zum Ausbau der Veloparkierung bei Arealentwicklungen, Schulhausumbauten und Freibädern wird fortgeführt. Eine Herausforderung bildet auch die Veloparkierung während der Bauphase ZBB, die in den nächsten Jahren vorbereitet werden muss.

Themenschwerpunkt 4: Verkehrssicherheit			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
F	**Verkehrssicherheit**	• Umsetzung Massnahmen **Mischverkehrsflächen**	Vorstudien für Massnahmen zur Separierung von Fuss- und Veloverkehr auf Mischverkehrsflächen, Projektbegleitung nach Übergabe an TAB.
F/V		• **SOMA** Sofortmassnahmen Fuss- und Veloverkehr	Sofortmassnahmen zur Erhöhung der Sicherheit erstellen (mittels Markierung, Signalisation, Pfosten).

Tabelle 12: Themenschwerpunkt 4 - Verkehrssicherheit mit prioritären Projekten 2020-2022

Hierzu werden vor allem im Bereich Projekte der Verkehrsplanung Massnahmen geplant. Grössere Projekte sind die Schulwegsicherheit und das Planen von grossflächigen Begegnungszonen, sowie die diversen Planungen von kleineren Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen oder -Strecken. Die Fachstelle wird bei diesen Aufgaben regelmässig zur Klärung von Detailfragen miteinbezogen. Zum Bereich der Verkehrssicherheit gehört auch die Begleitung von Verkehrskonzepten bei **Baustellen**. Die Fachstelle setzt sich mit viel Aufwand für die Einrichtung von sicheren Verkehrsregimes während Baustellen ein.

Die Entwicklung von Sofortmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr zur Erhöhung der Sicherheit hat gezeigt, dass es viel einfacher ist, Sofortmassnahmen für den Veloverkehr als für den Fussverkehr zu erstellen. In den letzten Jahren wurden an vielen Orten auf der Strasse Beläge rot eingefärbt. Dies erhöht die Aufmerksamkeit für den Veloverkehr und damit auch die Sicherheit des Veloverkehrs. Seit 2019 ist die Fachstelle intensiv daran, im **Projekt SOMA** auch Sofortmassnahmen für den Fussverkehr zu entwickeln. Dies ist viel schwieriger umzusetzen, weil vor allem die Behindertenverbände den nur markierten Optimierungen bisher kritisch gegenüberstehen. Sie verlangen bauliche Massnahmen, worauf sich die Umsetzung schnell wieder um Monate oder Jahre verzögern kann. Das laufende Projekt SOMA wird über die Investitionsrechnung abgerechnet. Für weitere Kleinmassnahmen (Markierung oder bauliche Kleinmassnahmen) budgetiert die Fachstelle in den nächsten drei Jahren unter dem Themenschwerpunkt 2 jährlich rund Fr. 250 000.00. Dies entspricht den Erfahrungswerten der vergangenen Jahre.

Themenschwerpunkt 5: Dienstleistungen & Fördermassnahmen			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
V	**Veloverleihsystem**	• **Weiterentwicklung** Veloverleihsystem	Netzlücken schliessen und Weiterentwicklung des Systems nach 2023[32].
F/V	**Dienstleistungs- und Fördermassnahmen**	• Velo- und Flanierkultur	Unterstützungsbeitrag Netzwerk Quartierzeit 2020.2022.
V		• Velo-Kampagne	Umsetzung Velo-Kampagne bis 2021
V		• Sportförderung	Workshops, Velo Skills Tour.
F/V	**Zählstellen**	• Aufbau **Fussverkehrszählstellen** • Ausbau **Velozählsystem**	Konzept und Inbetriebnahme Fussverkehrszählstellennetz Konzept und Umsetzung Ausbau Velozählsystem.

Tabelle 13: Themenschwerpunkt 5 Dienstleistung & Fördermassnahmen mit prioritären Projekten 2020-2022

Zu den Dienstleistungs- und Fördermassnahmen gehören beispielsweise der weitere Ausbau des Veloverleihsystems, die Umsetzung des Konzepts Velofreizeitanlagen oder die Unterstützung von Events im Bereich Veloförderung.

Veloverleihsysteme sind ein Schlüsselfaktor einer erfolgreichen kombinierten Mobilität und decken den letzten respektive ersten Kilometer einer Reise ideal ab. In Bern hat sich seit Sommer 2018 das System von «Velo Bern» mit fixen Ausleihstationen etabliert. Bei allem Erfolg müssen auch Herausforderungen wie diejenigen der langfristigen Wirtschaftlichkeit von Veloverleihsystemen angegangen werden. Dies ist wichtig, denn auch in Zukunft sollen attraktive Veloverleihsysteme fester Bestandteil des Berner Stadtbilds sein.

Themenschwerpunkt 6: Weiteres			
F/V	**Thema**	**Projekte / Themenbereiche**	**Aktivitäten**
F/V	**Weiteres**	• Unterstützungsbeiträge	Unterstützungsbeiträge für Berner Wanderwege, Fussverkehr Bern, Pro Velo Bern
V		• Unterhalt Velozählstellen	Beiträge Unterhalt Velozählsystem

Tabelle 14: Themenschwerpunkt 6 Weiteres mit prioritären Projekten 2020-2022

[32] Dazu wird 2021 eine Neuausschreibung erforderlich sein.

Auf eine detailliertere Darstellung der geplanten Massnahmen im Rahmen der Berichterstattung wird verzichtet.

Die meisten Projekte sind mehrjährig und werden über 2022 hinaus umgesetzt. Für die Überprüfung der Zielerreichung massgebend ist die gute Fortschreitung der Projekte.

3.3 Budgetbedarf 2020-2021, Ausblick 2022

Das Budget für die Massnahmen 2020 und 2021, mit Ausblick auf das Jahr 2022 wird aufgrund der prioritären Projekte und der Erfahrungswerte der letzten Jahre auf die verschiedenen Themenschwerpunkte aufgeteilt. Dabei wird der Optimierung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen besonderes Gewicht beigemessen:

Themenschwerpunkte	2020	2021	2022	Total
0. Organisation	140'000	100'000	100'000	**340'000**
1. Strategische Planungsgrundlagen	250'000	250'000	250'000	**750'000**
2. Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen	400'000	500'000	500'000	**1'400'000**
3. Veloparkierung	240'000	240'000	240'000	**720'000**
4. Verkehrssicherheit	120'000	225'000	225'000	**570'000**
5. Dienstleistungen & Fördermassnahmen	250'000	270'000	270'000	**790'000**
6. Weiteres	80'000	100'000	100'000	**280'000**
Zwischentotal exkl. Personal- und übrige Sachkosten	**1'480'000**	**1'685'000**	**1'685'000**	**4'850'000**
Personal- und übrige Sachkosten	970'000	970'000	970'000	**2'910'000**
Gesamttotal	**2'450'000**	**2'655'000**	**2'655'000**	**7'760'000**
Abbau Spezialfinanzierung	-	*205'000*	*205'000*	***410'000***

Alle Werte in Schweizer Franken

Tabelle 15: Budget 2020-2021, Ausblick 2022

Mit den geplanten Massnahmen verfolgt die Fachstelle weiterhin die Strategie, wonach eine wirksame Fördertätigkeit eine Kombination von «harten» (Infrastruktur) und «weichen» (Dienstleistungen, Mobilitätskultur) Massnahmen ist. Personalressourcen werden mehrheitlich benötigt zur Verbesserung der Infrastruktur, während die «weichen» Massnahmen mit Finanzbeiträgen unterstützt werden. Die Sachkosten nehmen ab 2020 im Vergleich zu den Vorjahren spürbar zu, da im Sinne der Kostentransparenz neu auch Informatik- und Mietkosten anteilsmässig auf

die Fachstelle umgewälzt werden.[33] Auch wurden entsprechend die Personalkosten neu kalkuliert. Die prioritären Projekte der Themenschwerpunkte 1-4 müssen mit Blick auf die RFFV-Förderziele zwingend mit der bisherigen Intensität weitergeführt werden. Ebenso wichtig sind die Massnahmen in den Themenschwerpunkten 5 und 6, allerdings besteht hier ein gewisser Spielraum, falls es darum geht, personelle Ressourcen oder Projektmanagementunterstützung für die Begleitung von laufenden Projekten sicherzustellen. Insbesondere Fussverkehrsprojekte brauchen eine noch stärkere Unterstützung, allenfalls zu Lasten des Veloverkehrs.

Der Mittelbedarf der prioritären Projekte ist höher als der budgetierte Betrag. Es ist ein Überhang von Planungen notwendig, da es im Verlauf der Projekte tendenziell zu Verzögerungen kommt (umfassende Partizipation, neues Variantenstudium etc.). Die Fachstelle sieht zwei Möglichkeiten, dies abzufedern. Für aktivierbare Investitionskosten über Fr. 50 000.00 werden wie bisher, wenn zeitlich möglich, Investitionskredite beantragt.[34] Bei 18 Massnahmen (rund 3.6 Mio. Franken), die federführend von der Fachstelle bearbeitet werden, liegen Investitionskredite vor. Zudem soll mit dem laufenden Umsetzungsprogramm der Überschuss aus der Spezialfinanzierung wieder abgebaut werden.[35] Die Fachstelle geht deshalb für die Jahre 2020 und 2021 und für den Ausblick 2022 von dem zur Verfügung stehenden Budget von 2.45 Mio. Franken aus. Vorbehalten bleiben dabei selbstverständlich allfällige Sparbeschlüsse von Gemeinde- und/oder Stadtrat im Rahmen der aktuellen Spardiskussionen.

Massgebend für die zielgerichtete Umsetzung der Massnahmen sind auch die Personalressourcen. Die Fachstelle geht – auch hier vorbehältlich anderslautender Beschlüsse von Stadt- und/oder Gemeinderat – davon aus, dass die beiden befristeten Stellen per Ende 2021 weitergeführt werden, da der wachsende Bedarf, insbesondere für Projektbegleitungen, ausgewiesen ist. Würden diese Stellen wegfallen, könnten entweder weniger Massnahmen im gleichen Zeitraum umgesetzt werden oder die Projektbegleitung in den anderen Bereichen/Ämtern müsste reduziert werden.

Mit diesem Szenario von RFFV-Budget für Projekte und Personal, Beantragung Investitionskredite und Abbau Überschuss aus Spezialfinanzierung wird es weiterhin möglich sein, die erforderlichen Massnahmen zur Realisierung der Förderziele zeitnah umzusetzen.

3.4 Ausblick Fördermittel über 2021 hinaus

Die angestrebte Veränderung hin zu flächeneffizienteren Verkehrsmitteln (vgl. Abbildung 8) und damit die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wird weiterhin einen grossen Effort in der Planung und Realisierung verlangen. Dass es hierzu eine Fachstelle Fuss- und Veloverkehr gibt, die Synergien nutzt, verschiedenste Aufgaben übernimmt, Massnahmen vorantreibt und direkt als Anlaufstelle präsent ist, stärkt die Position des Fuss- und Veloverkehrs. Diese Stärkung ist entsprechend grösser, als wenn die Aufgaben in diversen Ämtern und Abteilungen integriert wären und von keiner spezifischen Fachperson begleitet würden.

[33] Diese Kosten wurden bis anhin vollumfänglich der Produktegruppe der Verkehrsplanung angerechnet.

[34] Grössere Infrastrukturprojekte werden über die Investitionsrechnung finanziert. Für das RFFV-Budget fallen Kosten in den früheren Phasen (für Konzepte, Vorstudien, etc.) an, solange noch keine konkreten Projekte definiert sind.

[35] Per Ende 2019 Fr. 412'899.00; siehe vorne Kap. 2.3.

Die Fachstelle ist gut etabliert, gut integriert in die Abläufe der Stadtverwaltung und leistet mit ihren eigenen Projekten und mit der Begleitung und Sicherstellung der Fuss- und Veloverkehrsanliegen in vielen weiteren Projekten einen wichtigen Beitrag zur Förderung der stadtverträglichen Mobilität. Es ist deshalb zielführend, die Aufgaben mit den bewilligten Personalressourcen weiterzuführen, damit das notwendige Projektvolumen ausreichend geführt und begleitet werden kann.

Die im STEK 2016 und auch im aktuellen RGSK 2021 prognostizierte Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen erfordert eine nachhaltige Form der Mobilität, damit die Lebensqualität in der Stadt – sowohl im Zentrum wie auch in den Quartieren – langfristig attraktiv gehalten werden kann. Das heisst, dass gut investierte finanzielle Mittel in den Fuss- und Veloverkehr die Grundlage schaffen für eine hohe Lebensqualität in der Stadt. Ohne diese Mittel lässt sich das Ziel einer langfristig nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilitätskultur nicht erreichen.

Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Aufgabenfelder der Fachstelle 9

Abbildung 2: Verteilung der Aufgaben in der Fachstelle 10

Abbildung 3: Übersicht über die Bausteine der Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern. Blau dargestellt sind die Publikumsanlagen SBB (bestehend und neu); Mitwirkungsbericht ZBB Stadt, April 2020. 14

Abbildung 4: Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV), Art. 2, Abs. 1-3 15

Abbildung 5: Eigene Projekte, finanziert über RFFV-Budget oder Investitionskredite der Fachstelle und Projektbegleitungen in VP und TAB (nicht abschliessend). 23

Abbildung 6: Personal- und Sachkosten) in den Jahren 2017-2019 auf die Themenschwerpunkte der Fach-stelle Fuss- und Veloverkehr. 24

Abbildung 7: Investitionen in die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in der Verkehrsplanung und beim Tiefbauamt (TAB) pro Jahr, 2017-2019; (Budget RFFV 2017 = CHF 1.95 Mio.). 27

Abbildung 8: Stadt Bern, Planungsgrundsätze für den Strassenraum. Die Schwerpunkte der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr sind blau hervorgehoben. 28

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Themenschwerpunkt 1 - Strategische Planungsgrundlagen mit prioritären Projekten 2017-2019 16

Tabelle 2: Themenschwerpunkt 2 - Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen mit prioritären Projekten 2017-2019 19

Tabelle 3: Themenschwerpunkt 3 - Veloparkierung mit prioritären Projekten 2017-2019 20

Tabelle 4: Themenschwerpunkt 4 - Verkehrssicherheit mit prioritären Projekten 2017-2019 20

Tabelle 5: Themenschwerpunkt 5 - Dienstleistung & Fördermassnahmen mit prioritären Projekten 2017-2019 22

Tabelle 6: Themenschwerpunkt 6 - Weiteres mit prioritären Projekten 2017-2019 22

Tabelle 7: Übersicht Ausgaben 2017-2019 nach Themenschwerpunkten mit Personal- und Sachkosten. Unter übrige Sachkosten fallen Anteile für Miete, Informatik etc. 24

Tabelle 8: Vergleich Umsetzungsprogramm für die Jahre 2017-2019 und Ist 2017-2019 25

Tabelle 9: Themenschwerpunkt 1 - Strategische Planungsgrundlagen mit prioritären Projekten 2020-2022 29

Tabelle 10: Themenschwerpunkt 2 - Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen mit prioritären Projekten 2020-2022 32

Tabelle 11: Themenschwerpunkt 3 - Veloparkierung mit prioritären Projekten 2020-2022 33

Tabelle 12: Themenschwerpunkt 4 - Verkehrssicherheit mit prioritären Projekten 2020-2022 33

Tabelle 13: Themenschwerpunkt 5 Dienstleistung & Fördermassnahmen mit prioritären Projekten 2020- 2022 34

Tabelle 14: Themenschwerpunkt 6 Weiteres mit prioritären Projekten 2020-2022 34

Tabelle 15: Budget 2020-2021, Ausblick 2022 35

Abkürzungsverzeichnis

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