

Vortrag des Gemeinderates an den Stadtrat

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

1. Worum es geht

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

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

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

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

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

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

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

2. Die Velo-Offensive

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

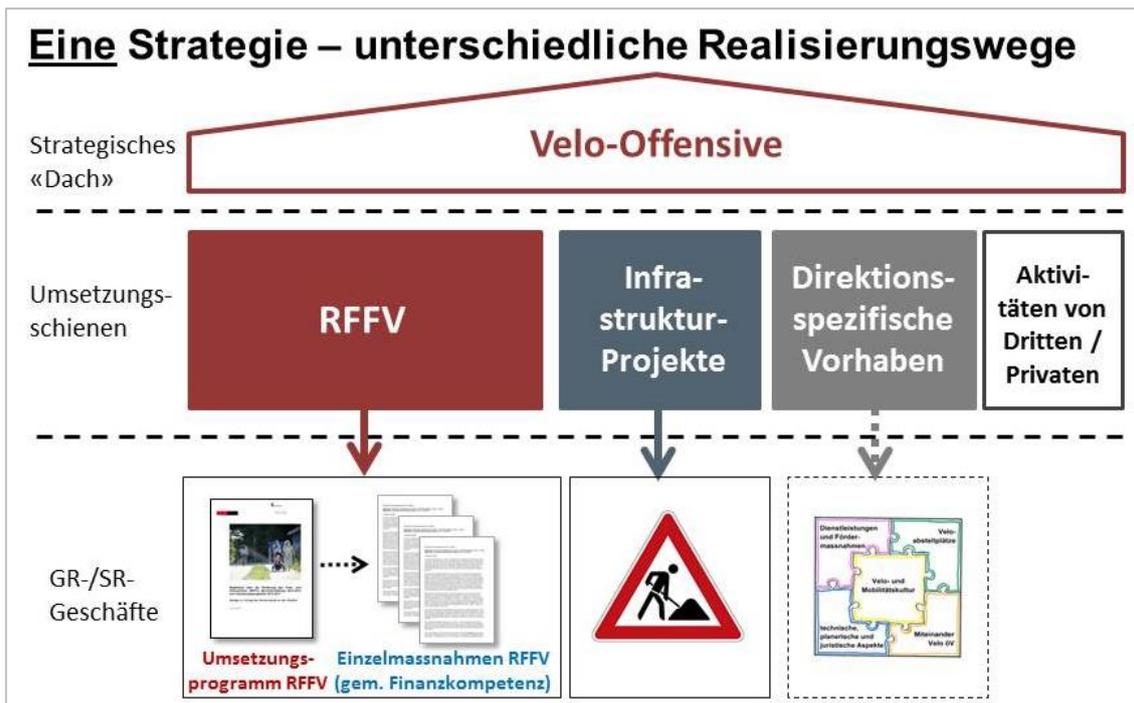


Abb. 1: Die Velo-Offensive kann als strategisches „Dach“ bezeichnet werden. Unter diesem Dach werden die Massnahmen der verschiedenen Umsetzungsschienen koordiniert und auf das übergeordnete Ziel (Veloanteil 20 % bis 2030) abgestimmt. Auf der Ebene der politischen Beschlussfassung werden Einzelgeschäfte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

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

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

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

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

3. Phase 2 der Velo-Offensive: Partizipativer Prozess

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



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

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

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

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

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

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

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

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

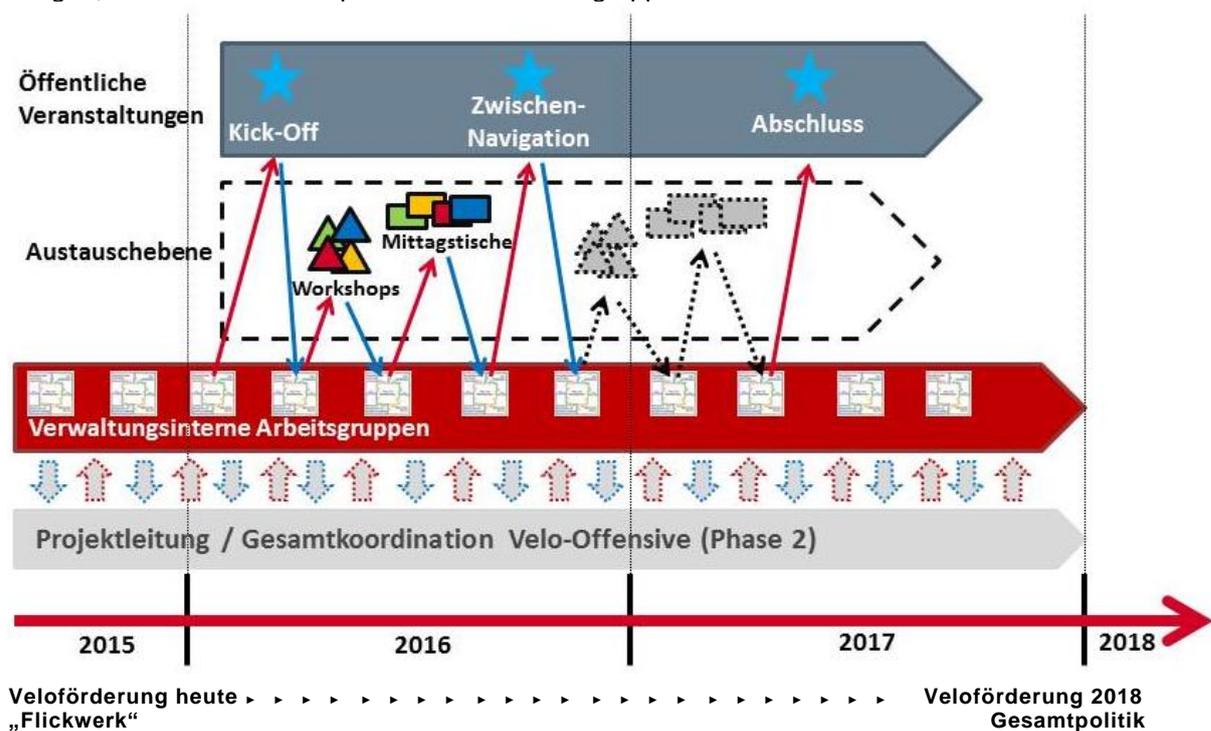


Abb. 3: Groblayout des partizipativen Prozesses. Die Auswahl und Aufarbeitung der Themen und Fragestellungen, die unter Einbezug der beteiligten und betroffenen Kreise diskutiert werden sollen, erfolgt in den directionsübergreifenden, verwaltungsinternen Arbeitsgruppen. Der vertiefte Austausch mit den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

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

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

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

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

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

4. Finanzierung der Velo-Offensive

4.1 Grundsätze

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

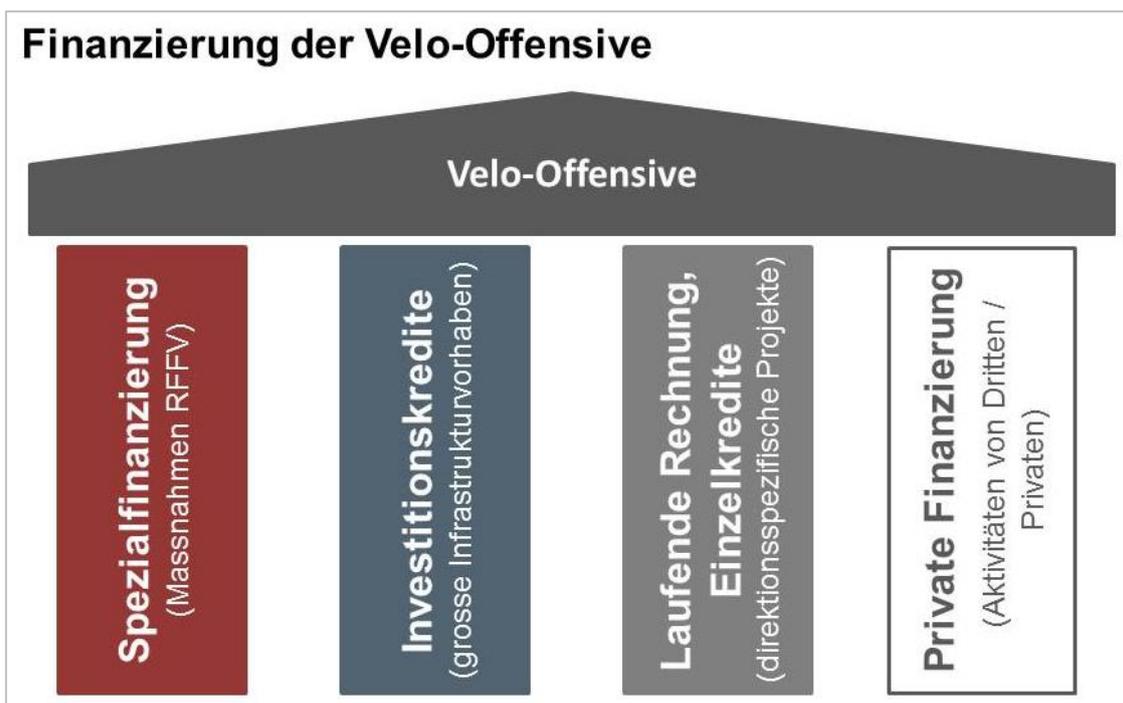


Abb. 4: Übersicht Finanzierung Velo-Offensive

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

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

4.2 Spezialfinanzierung RFFV (Erfolgsrechnung Verkehrsplanung)

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

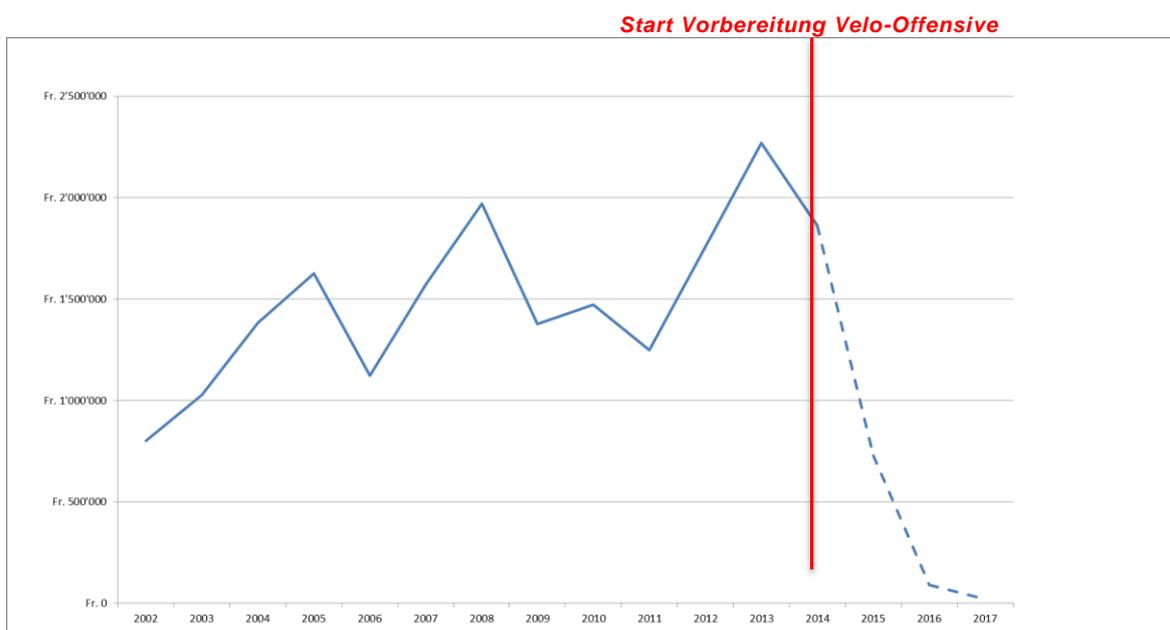


Abb. 5: Entwicklung Überschuss Spezialfinanzierung RFFV 2001 bis 2014 und Prognose bis 2017 (gestrichelte Linien)

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

4.3 Investitionsrechnung

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

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

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

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

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

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

⁹ Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Bundes- und Kantonsbeihilfen

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

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

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

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

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

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

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

4.4 Erfolgsrechnung diverse Dienststellen

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

5. Kosten und Finanzierung des partizipativen Prozesses

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

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

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

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

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

6. Termine

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

Antrag

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

Bern, 2. Dezember 2015

Der Gemeinderat

Beilage:

Grundlagenbericht „Die Velo-Offensive“