

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4): Teilrevision; Nachkredit zum Globalkredit 2017 der Abteilung Verkehrsplanung; vorgezogene Berichterstattung und Umsetzungsprogramm

1. Worum es geht

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Ausgangslage

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

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

2.1 Entwicklung der Spezialfinanzierung 2013 - 2016

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

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

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

⁵ SRB Nr. 2016-278 vom 12. Mai 2016

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

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

2.2 *Situation ab 2017*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1 Schwerpunkte der Tätigkeit

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

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

Schwerpunkte Fussverkehr/Fuss- und Veloverkehr gemischt

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

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

Schwerpunkte Veloverkehr/Velooffensive

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

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

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

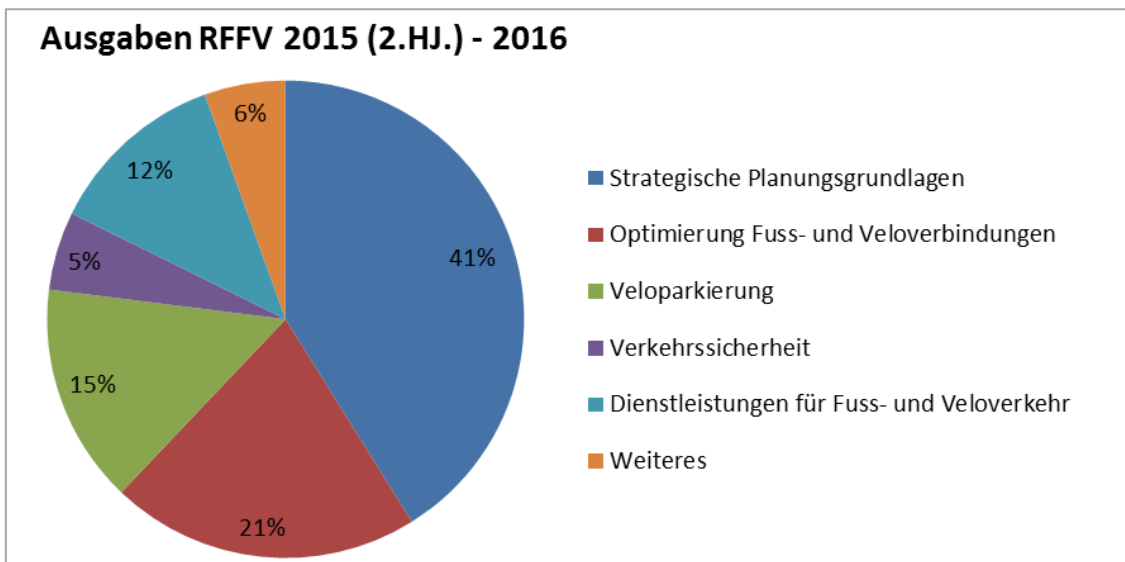


Abbildung 1: Aufteilung der Tätigkeiten in den Jahren 2015 (2. HJ.) - 2016 auf die Themenschwerpunkte der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Eine detaillierte Zusammenstellung der Massnahmen geordnet nach Themenbereichen findet sich in der Massnahmentabelle zum Bericht der Fachstelle.

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

3.2 Finanzen

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Aktualisiertes Umsetzungsprogramm 2017; Nachkredit 2017

4.1 Überprüfung der bestehenden Massnahmenliste

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2 Prioritäre Projekte 2017 (Akzentuierte Massnahmen)

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

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

Tabelle 6: Prioritäre Projekte 2017 (Akzentuierte Massnahmen)

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

4.3 Finanzen; Nachkredit für 2017

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Umsetzungsprogramm 2018-2021; Überprüfung der Finanzierung

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

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

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

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

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

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

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

5.1 Schwerpunkte der Tätigkeit für die Periode 2018 - 2021

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

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

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

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

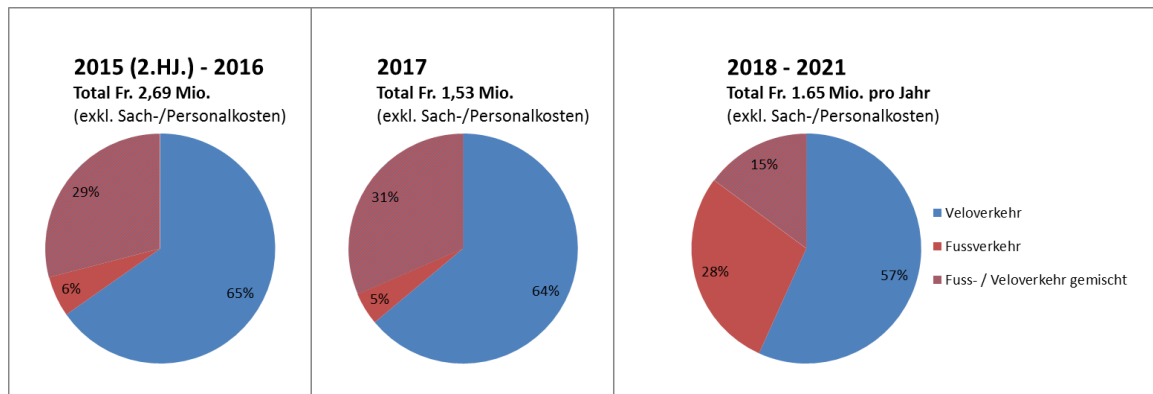


Abbildung 2: Der Fussverkehr wird in der Periode 2018-21 deutlich stärker gefördert als bis anhin. Der Anteil der Fördergelder, der ausschliesslich dem Fussverkehr zu Gute kommt, wird mehr als verfünffacht. Mehrheitlich betrifft dies Folgearbeiten aus dem Richtplan Fussverkehr.

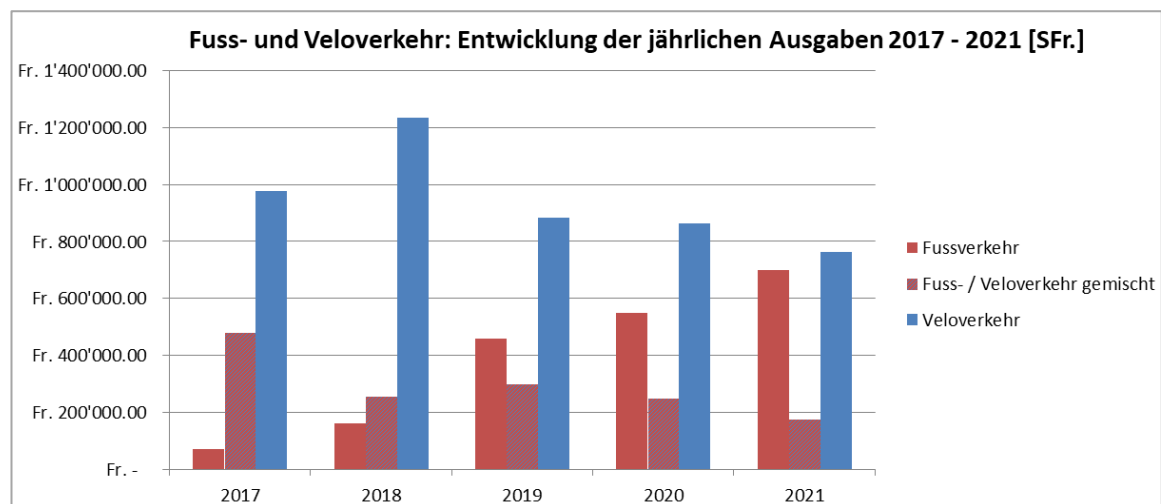


Abbildung 3: Der Anteil der Ausgaben für den Fussverkehr wird in den Jahren 2017 bis 2021 kontinuierlich erhöht. Im Gegenzug gehen in diesem Zeitraum die Ausgaben für die Veloförderung und für Massnahmen, die dem Fuss- und Veloverkehr gleichermassen zu Gute kommen, zwar etwas zurück, bleiben aber auf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

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

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

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

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

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

5.2 Finanzen; Erhöhung der Finanzierung ab 2018

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

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

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

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

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

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

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

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

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

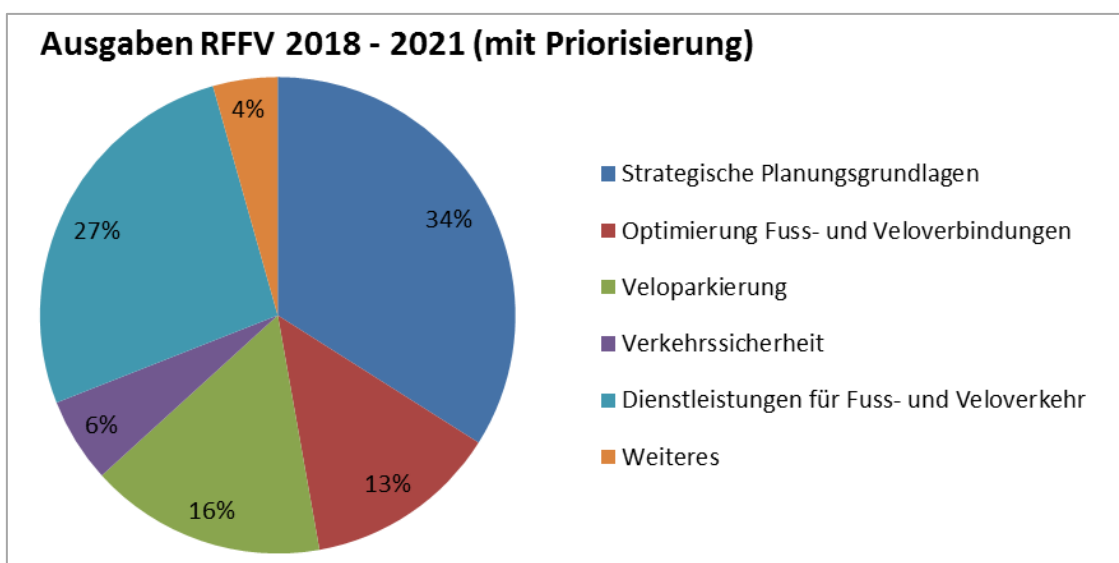


Abbildung 4: Mit den zusätzlichen Fördermitteln wird vermehrt in Dienstleistungen für den Fuss- und Veloverkehr investiert, nachdem in den letzten Jahren die Infrastruktur laufend verbessert wurde. Im Vordergrund stehen dabei die Durchführung der Velokampagne und die Anschubfinanzierung für einen Velo-Hauslieferdienst.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

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

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

5.3 Auswirkungen bei einem Verzicht auf eine Beitragserhöhung

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

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

6. Übersicht zusätzlicher Finanzbedarf

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

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

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

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

Art. 8 Finanzierung

¹ Zur Finanzierung der Massnahmen gemäss den Artikeln 4-7 dieses Reglements werden der Erfolgsrechnung der Abteilung Verkehrsplanung bzw. der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr jährlich ~~1.25 Mio. Franken~~ **2.45 Mio. Franken** zur Verfügung gestellt. Damit wird die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alimentiert (Personal- und Sachkosten).

Die Inkraftsetzung der neuen Bestimmung wird an den Gemeinderat delegiert.

8. Erfüllung der Berichterstattungspflicht

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

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

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

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

9. Fakultatives Referendum

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

Antrag

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

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

Art. 8 Finanzierung

¹ Zur Finanzierung der Massnahmen gemäss den Artikeln 4-7 dieses Reglements werden der Erfolgsrechnung der Abteilung Verkehrsplanung bzw. der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr jährlich ~~1.25 Mio. Franken~~ **2.45 Mio. Franken** zur Verfügung gestellt. Damit wird die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alimentiert (Personal- und Sachkosten).

² (unverändert)

³ (unverändert)

⁴ (unverändert)

⁵ (unverändert)

⁶ (unverändert)

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

Bern, 14. Juni 2017

Der Gemeinderat

Beilagen:

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