**Vortrag des Gemeinderates an den Stadtrat**

# Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4); Überprüfung der Finanzierung und Teilrevision

## 1. Worum es geht

Im Jahr 1999 haben sich die Stimmberechtigten der Stadt Bern mit der Annahme des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) für eine Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern ausgesprochen. Seither hat sich die Bedeutung der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs bestätigt; sie hat einen festen Platz in der Verkehrspolitik und den Legislaturzielen des Gemeinderats.

Mit SRB 526 vom 21. Oktober 2010 hat der Stadtrat den bisherigen Artikel 8 des RFFV angepasst und eine neue Finanzierungslösung für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs beschlossen:

- Für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs stehen gestützt auf das RFFV jährlich rund 1.25 Mio. Franken in der Erfolgsrechnung der Abteilung Verkehrsplanung zur Verfügung. Damit wird die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alimentiert. Weiter ist das RFFV die Grundlage für eine Spezialfinanzierung. Werden in einem Budgetjahr die 1.25 Mio. Franken nicht ausgeschöpft, kommt es Ende Jahr zu einer Einlage in die Spezialfinanzierung. Werden sie überschritten, führt dies zu einer Entnahme. Die grösseren Vorhaben zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs werden unabhängig davon über die Investitionsrechnung finanziert.
- Der Gemeinderat prüft zuhanden des Stadtrats alle 5 Jahre, ob die Finanzierung zweckmässig ist (Art. 11 RFFV).

Mit dem vorliegenden Geschäft kommt der Gemeinderat dem Auftrag zur Prüfung der 2010 beschlossenen Finanzierung nach. Gleichzeitig unterbreitet er dem Stadtrat verschiedene Änderungen des RFFV, welche sich aufgrund von parlamentarischen Vorstössen und der bisher mit dem RFFV gewonnenen Erfahrungen aufdrängen.

Parallel zum vorliegenden Geschäft unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat zwei damit abgestimmte Vorlagen, die ebenfalls einen direkten Bezug zum RFFV haben:

- Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4); Berichterstattung 2013 - 2015 und Umsetzungsprogramm 2015 - 2017;
- Velo-Offensive: Umsetzung und partizipativer Prozess; Verpflichtungskredit (RFFV).

## 2. Aktueller Stand und Anpassungsbedarf RFFV

### *2.1. Ausgangslage, Ziele und Auftrag*

Die Stadtverträglichkeit des Verkehrs ist angesichts der steigenden Mobilitätsbedürfnisse eine grosse Herausforderung und ein zentrales Thema der Stadtentwicklung. Dabei übernehmen der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr eine zentrale Rolle. Ziel des Gemeinderats ist es, den Anteil dieser umweltfreundlichen Verkehrsformen am Gesamtverkehrsaufkommen weiter

zu steigern und damit eine weitere Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr zu erreichen.

Der umwelt- und stadtverträgliche Fuss- und Veloverkehr macht einen bedeutenden Anteil des Verkehrsaufkommens in der Stadt Bern aus. So werden rund 50 Prozent der täglichen Wege in Bern mit Muskelkraft zurückgelegt, davon 11 Prozent mit dem Velo und 39 Prozent zu Fuss[1]. Handlungsbedarf bleibt aber angesichts der steigenden Mobilitätsbedürfnisse weiterhin bestehen. Aus diesem Grund setzt der Gemeinderat einerseits auf die gezielte Förderung des Veloverkehrs mit dem ambitiösen Ziel, den Veloanteil am Verkehr der Stadt Berner Bevölkerung bis ins Jahr 2030 von rund 11 Prozent auf 20 Prozent zu erhöhen (Velo-Offensive). Andererseits soll die Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs auf dem bisherigen hohen Niveau gehalten und weiter verbessert werden (vgl. dazu auch Ziff. 2.3.1 und 2.3.2).

Zentrales Element zur Erreichung dieser Ziele ist das RFFV. Dieses verlangt im Wesentlichen

- die Schaffung attraktiver, durchgehender, sicherer und direkter Fuss- und Veloverbindungen sowie die Bereitstellung von genügend und attraktiven öffentlichen Veloabstellplätzen (Art. 2);
- Massnahmen zur Sicherheit der zu Fuss Gehenden, der Velofahrenden und der Menschen mit Behinderung, insbesondere auf stark befahrenen Strassen, auf Schulwegen, bei Spiel- und Freizeitanlagen, bei Heimen und Quartierzentren und bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Art. 3);
- den Erlass von Richtplänen aufgrund von übergeordneten Konzepten (Art. 4);
- eine Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (Art. 6);
- Umsetzungsprogramme (ordentliche betriebliche und bauliche Unterhaltsarbeiten ausgeschlossen) und Realisierung der gemäss RFFV vorgesehenen Massnahmen (Art. 5 und 7);
- eine Berichterstattung über ausgeführte Massnahmen (Erfolgskontrolle) zusammen mit einem Umsetzungsprogramm über geplante Vorhaben (Art. 7 und 9).

Generell kann festgehalten werden, dass sich das RFFV bewährt und den zuständigen Stellen ermöglicht hat, die erforderlichen Massnahmen zur Erreichung der gesteckten Ziele zu planen und umzusetzen. Die parallel eingereichte Vorlage „Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2013 - 2015 und Umsetzungsprogramm 2015 - 2017“ zeigt im Detail auf, was dazu in den letzten Jahren ausgelöst und umgesetzt worden ist und welche Vorhaben bis Ende 2017 geplant sind.

*Fazit:* Der Gemeinderat ist überzeugt, dass das RFFV und das darauf abgestützte Umsetzungsprogramm eine zentrale Grundlage bilden, um die gesteckten Ziele einer umwelt- und stadtverträglichen Mobilität erreichen zu können. Entsprechend sieht der Gemeinderat auch keinen grundsätzlichen oder umfassenden Anpassungsbedarf; die Ziele, die Instrumente und der Auftrag des RFFV sind nach wie vor richtig.

### *2.2. Finanzen und Verwendung der Mittel*

Für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs stehen gestützt auf das RFFV jährlich 1.25 Mio. Franken in der Erfolgsrechnung der Abteilung Verkehrsplanung zur Verfügung. Werden diese Mittel in einem Budgetjahr nicht ausgeschöpft, kommt es Ende Jahr zu einer Einlage in die Spezialfinanzierung. Werden sie überschritten, kommt es zu einer Entnahme.

Nachdem die zur Verfügung stehenden Budgetmittel von jährlich 1.25 Mio. Franken seit 2011 nicht mehr ausgeschöpft worden waren, erreichte die Spezialfinanzierung RFFV per Ende 2013 einen

[1] Mikrozensus 2010

Höchststand von 2.26 Mio. Franken. Die fehlende Ausschöpfung der Mittel wurde im Stadtrat heftig kritisiert. Im Jahr 2014 konnten die budgetierten Mittel durch verstärkte Förderanstrengungen für den Fuss- und Veloverkehr ausgeschöpft werden und der Stand der Spezialfinanzierung ist per Ende 2014 auf rund 1.86 Mio. Franken gesunken. Mit dem geplanten Umsetzungsprogramm 2015 - 2017 wird die Spezialfinanzierung bis Ende 2017 kontinuierlich gesenkt und der Überschuss abgebaut. Dieser Abbau ermöglicht es, in dieser Zeitspanne den Veloverkehr verstärkt zu fördern (Velo-Offensive) und die Förderung des Fussverkehrs auf bisherigem Niveau weiterzuführen. Die grobe Kostenschätzung der geplanten Projekte beträgt für den gesamten Betrachtungszeitraum des Umsetzungsprogramms rund 3.94 Mio. Franken[2].

| | 2013 | 2014 | 2015 Prognose | 2016 Prognose | 2017 Prognose |
|---|---|---|---|---|---|
| Ausgaben Projekte | 0.42 Mio. CHF | 1.39 Mio. CHF | 2.08 Mio. CHF | 1.57 Mio. CHF | 1.02 Mio. CHF |
| Stand Spezialfinanzierung (per 31.12) | 2.26 Mio. CHF | 1.86 Mio. CHF | 0.72 Mio. CHF | 0.10 Mio. CHF | 0.02 Mio. CHF |
| Entnahmen (-) bzw. Einlagen (+)[3] | +0.51 Mio. CHF | -0.4 Mio. CHF | -1.13 Mio. CHF | -0.62 Mio. CHF | -0.07 Mio. CHF |

Eine detaillierte Übersicht zur Entwicklung und Prognose der Spezialfinanzierung sowie die einzelnen Massnahmen findet sich in der dem Stadtrat parallel unterbreiteten Vorlage „Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2013 - 2015 und Umsetzungsprogramm 2015 - 2017“.

Gemäss dem 2010 geänderten Artikel 8 RFFV (Abs. 1) stehen die jährlichen Mittel der Verkehrsplanung bzw. der Fachstelle für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs für die „Wahrnehmung ihrer Aufgaben (Personal und Sachausgaben für Beratung und Realisierung von Kleinmassnahmen)“ zur Verfügung. Die seither gemachten Erfahrungen zeigen, dass diese Umschreibung teilweise unpräzis oder nicht mehr sachgerecht ist. Hinzu kommt, dass als Folge des per 1. Januar 2014 geltenden neuen kantonalen harmonisierten Rechnungslegungsmodells HRM2 Präzisierungen erforderlich sind.

Gemäss HRM2 können künftig aktivierbare Investitionen - also Massnahmen mit einem mehrjährigen öffentlichen Nutzen, welche die städtischen Mindestaktivierungsgrenzen von Fr. 100 000.00 für immobile und Fr. 50 000.00 für mobile Sachwerte übersteigen - nicht mehr als einmalige Beiträge über die Spezialfinanzierung abgewickelt werden, sondern höchstens noch als wiederkehrende ausserordentliche Abschreibungsbeiträge über die vom Kanton definierte Nutzungsdauer (für Tiefbauprojekte beispielsweise 40 Jahre). Der Gemeinderat ist überzeugt, dass solche Abschreibungen über die Spezialfinanzierung RFFV nicht Sinn machen und die aktivierbaren Investitionen deshalb künftig konsequent über die Investitionsrechnung finanziert werden sollen. Weiterhin über die Spezialfinanzierung RFFV abgewickelt werden demgegenüber nach dem Willen des Gemeinderats kleinere Investitionsvorhaben, die den grösseren Projekten gemäss SIA-Norm vorgeschalteten Vorstudien (z.B. Machbarkeitsstudien) sowie einzelne bereits beschlossenen Ausgaben aus dem

[2] ohne Personal- und Sachkosten der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr; diese betragen pro Jahr rund 0.3 Mio. Franken.

[3] Für die Jahre 2015 und 2016 sind im Globalbudget der Verkehrsplanung tiefere Ausgaben und entsprechend kleinere Entnahmen aus der Spezialfinanzierung RFFV budgetiert. Die nun geplanten Mehrausgaben können und sollen mit entsprechenden Mehrentnahmen aus der Spezialfinanzierung RFFV finanziert werden. Obwohl dadurch der Globalkredit der Verkehrsplanung (Nettokosten) unter dem Strich unverändert bleibt, sind aus formalen Gründen zusätzliche Beschlüsse zum Globalbudget der Verkehrsplanung erforderlich; diese werden dem Stadtrat im Rahmen der parallel eingereichten Vorlage „Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2013-2015 und Umsetzungsprogramm 2015-2017“ unterbreitet.

RFFV (z.B. Planung der Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse gemäss SRB 2014-376 vom 11. September 2014).

Darüber hinaus ist dem Gemeinderat wichtig, dass mit der Spezialfinanzierung RFFV eine breite Palette von Massnahmen finanziert werden kann, welche der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs dienen. Ausgenommen davon sind - neben den erwähnten Investitionen - wie bisher Ausgaben für ordentliche betriebliche und bauliche Unterhaltsarbeiten. Zudem sollen nach wie vor die ordentlichen Finanzkompetenzen gelten. Mit den neuen Formulierungen der betroffenen Artikel kann auch eine bessere Gesetzessystematik erreicht werden.

*Fazit:* Aus den dargelegten Gründen beantragt der Gemeinderat punktuelle Anpassungen von Artikel 6, 7 und 8 RFFV (siehe dazu im Detail Ziff. 3). Der jährliche Mittelzuschuss für die spezifische Förderung des Fuss- und Veloverkehrs von 1.25 Mio. Franken ist nach wie vor erforderlich, um die gesetzten Ziele erreichen zu können.

### *2.3. Parlamentarische Vorstösse*

In den vergangenen Jahren wurden drei Motionen eingereicht, die Ergänzungen und Anpassungen des RFFV fordern.

#### *2.3.1. Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Franziska Grossenbacher, GB): Veloregion Bern - Zusammenarbeiten verstärken (2013.SR.00015) vom 11. Dezember 2013*

Die Motion verlangt folgende Ergänzungen des Reglements:

a. Die Gemeinde Bern vertritt ihre Zielsetzung bei der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gegenüber den Nachbargemeinden und Dritten.
b. Die Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vernetzt sich mit den zuständigen Stellen der Nachbargemeinden und initiiert nach Möglichkeit gemeindeübergreifende Projekte und Sensibilisierungskampagnen.

*Bearbeitungsstand:* Der Gemeinderat hat mit Antwort vom 11. Dezember 2013 beantragt, die Motion erheblich zu erklären. Der Stadtrat ist diesem Antrag in seiner Sitzung vom 15. Oktober 2015 gefolgt (SRB 2015-389).

*Einschätzung und Fazit:* Die von der Motion geforderten Anpassungen des Reglements entsprechen den Zielsetzungen des Gemeinderats für eine akzentuierte Fuss- und Veloförderung. Er beantragt deshalb dem Stadtrat, entsprechende Anpassungen von Artikel 6 RFFV (siehe im Detail Ziff. 3) sowie gleichzeitig die Abschreibung der Motion.

#### *2.3.2. Motion Fraktion GB/JA (Regula Tschanz/Stéphanie Penher, GB):Velostadt Bern 2030 - Verdoppelung des Veloverkehrs (2013.SR.000114) vom 13. Juni 2013.*

Die Motion verlangt folgende Ergänzungen des Reglements:

a. Die Gemeinde Bern erhebt Daten zum Fuss- und Veloverkehr.
b. Pflicht zum Erlassen und regelmässigen Aktualisieren von Konzepten zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Diese beinhalten quantitative Aussagen und messbare Ziele und zeigen die Strategien zur Erreichung dieser Ziele auf.
c. Die Gemeinde Bern trifft die erforderlichen Massnahmen, um die Anzahl der mit dem Velo zurückgelegten Wege bis ins Jahr 2030 zu verdoppeln (gemessen am Stand aus dem Jahr 2005). Ziel der Massnahmen ist die Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr.

*Bearbeitungsstand:* Der Gemeinderat hat mit Antwort vom 11. Dezember 2013 beantragt, die Motion erheblich zu erklären. Der Stadtrat ist diesem Antrag in seiner Sitzung vom 15. Oktober 2015 gefolgt (SRB 2015-388).

*Einschätzung und Fazit:* Die von der Motion geforderten Anpassungen des Reglements entsprechen den Zielsetzungen des Gemeinderats für eine akzentuierte Veloförderung. Gleichzeitig ist dem Gemeinderat aber wichtig, auch für den Fussverkehr eine Zielsetzung zu formulieren. Dabei schlägt er vor, auf die im Rahmen von STEK 2015 sowie der städtischen Klima- und Energiestrategie 2015 definierten Zielsetzungen für den gesamten Modal-Split abzustellen:

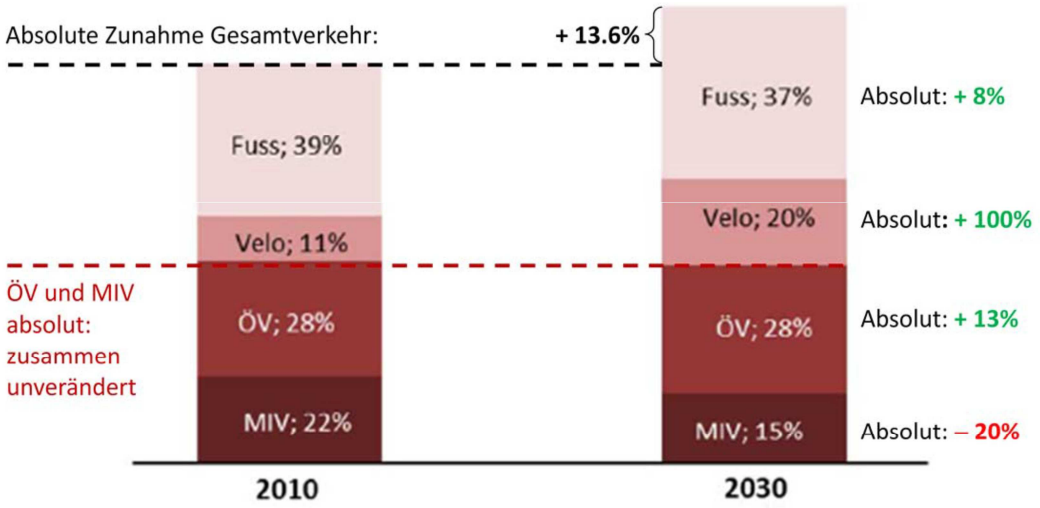


*Abbildung : Modal Split - Anteil der Verkehrsmittel an den durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Anzahl Wege; Absolute Zunahme von 13.6 Prozent am städtischen Gesamtverkehr. Die für den MIV prognostizierte Reduktion basiert auf den Zielen der städtischen Energie- und Klimastrategie 2025.*

Konkret soll deshalb in Artikel 2 RFFV als Zielsetzung für den Veloverkehr im Jahr 2030 ein Anteil von 20 % der zurückgelegten Wege und für den Fussverkehr ein Anteil von 37 % festgelegt werden. In absoluten Zahlen entspricht dies einer Zunahme um 100 % (Veloverkehr) bzw. um 8 % (Fussverkehr). Diese unterschiedliche Zielsetzung ist angesichts des heute bereits sehr hohen Anteils des Fussverkehrs am Modal-Split gerechtfertigt - das grösste Umsteigepotential liegt beim Veloverkehr (vgl. dazu auch die detaillierteren Ausführungen in der nachfolgenden Ziff. 2.3.3).

### 2.3.3. *Motion Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Gleichwertige Förderung von Fuss- und Veloverkehr: Anpassung des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs RFFV (2015.SR.00123) vom 23. April 2015*

Die Motion verlangt folgende Ergänzungen des Reglements:

Der Gemeinderat wird beauftragt:

1. Dem Stadtrat eine Änderung des RFFV vorzulegen, welches eine Verwendung der jährlich zur Verfügung gestellten Mittel zu gleichen Teilen sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr festlegt.
2. Dem Stadtrat eine Änderung des RFFV vorzulegen, welches eine Verwendung der Mittel aus der Spezialfinanzierung zu gleichen Teilen sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr festlegt.

*Bearbeitungsstand:* Der Gemeinderat hat die Motion bisher noch nicht behandelt; die vorliegenden Ausführungen gelten als Antwort.

*Einschätzung und Fazit*: Wie die Motion in ihrer Begründung erwähnt, enthält das RFFV bereits heute eine Bestimmung, welche das Anliegen des Vorstosses unterstützt: Artikel 7 hält nämlich fest, dass das Umsetzungsprogramm „Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gleichwertig berücksichtigt" (Abs. 2). Eine gleichwertige Förderung der beiden Verkehrsformen ist dem Gemeinderat sehr wichtig und er ist bestrebt, diesem Anliegen nachzukommen; dazu erlaubt er sich den Verweis auf die bisherigen Berichterstattungen zum RFFV sowie die aktuelle Vorlage „Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2013 - 2015 und Umsetzungsprogramm 2015 - 2017".

Gleichzeitig erinnert der Gemeinderat an den bereits dargelegten Umstand, dass der Fussverkehr - anders als der Veloverkehr - bereits einen sehr hohen Anteil am Modal-Split ausweist (39 % bzw. 11 %). Das angestrebte Umlagerungspotential liegt daher in absehbarer Zeit in erster Linie beim Veloverkehr. Vor diesem Hintergrund ist der Gemeinderat überzeugt, dass es im Sinn der Sache liegt, wenn in der Fördertätigkeit über eine gewisse Zeitdauer eine Schwerpunktsetzung zugunsten des Veloverkehrs erfolgt. Voraussetzung dafür ist, dass dadurch die Anliegen der anderen vom Reglement geförderten Verkehrsform nicht gefährdet werden. Eine Förderung des Fussverkehrs ist daher selbstverständlich weiterhin notwendig und erfolgt beispielsweise auch mit den folgenden grösseren Projekten, deren Finanzierung nur teilweise über das RFFV erfolgt:

- Mit dem Projekt *Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum* soll dem Anliegen, Menschen mit Behinderungen eine selbstbestimmte Teilnahme am gesellschaftlichen Leben im öffentlichen Raum zu ermöglichen, Rechnung getragen werden. Auf der Basis einer umfassenden Betrachtung des öffentlichen Raums sollen Standards zur Realisierung eines hindernisfreien öffentlichen Raums definiert und entsprechende Massnahmenpakete für die sechs Themenfelder Öffentlicher Verkehr, Verkehrsraum, Lichtsignalanlagen, Baustellen, Park- und Grünanlagen sowie Kommunikation entwickelt werden. Von den vorgesehenen Massnahmen werden nicht nur Menschen mit Behinderungen sondern auch andere Teilnehmende des Fussverkehrs (wie Kinder, ältere Personen, Personen mit Kinderwagen, etc.) profitieren, beispielsweise bei Baustellen, niveaugleicher Einstieg bei Haltestellen, genügend breite Wege, nicht zu starke Gefälle bei Rampen, etc.
- Im Projekt *Verkehrssicherheit im Schul- und Kindergartenumfeld* wurden unter Einbezug der Schulen alle Zebrastreifen im Umfeld der Schulstandorte (Radius 300m) auf die Verkehrssicherheit hin überprüft und wo nötig entsprechende Massnahmen umgesetzt. Davon profitieren neben den Schulkindern auch die übrigen Teilnehmenden des Fussverkehrs.
- Ein Folgeprojekt zur Schulwegsicherheit ist das Projekt *Überprüfung der Zebrastreifen* in der Stadt Bern. Alle Zebrastreifen in der Stadt Bern wurden auf die Sicherheit überprüft, die nicht bereits im Rahmen des Projekts zur Schulwegsicherheit untersucht wurden. Wo nötig, werden Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit erarbeitet.
- Der *Richtplan Fuss- und Wanderwege* aus dem Jahr 1999 wird gegenwärtig überarbeitet (neu Richtplan Fussverkehr), in dem neue Ziele und Planungsgrundsätze für den Fussverkehr definiert und wichtige Fussverkehrsmassnahmen festgehalten sind. Die öffentliche Mitwirkung ist in den kommenden Monaten geplant.
- *Begegnungszonen* tragen durch die Schaffung von Spiel und Aufenthaltsräumen nicht nur zur Attraktivierung des Wohnens bei. Auch der Fussverkehr profitiert direkt durch die Verbesserung der Verkehrssicherheit (wie Vortrittsrecht, niedrigere Geschwindigkeiten, etc.). In Bern sind bereits 86 Begegnungszonen realisiert.
- Zur Erhöhung der Schulwegsicherheit wird das Projekt *Kampagnen im Kindergarten- und Schulumfeld* lanciert. In den nächsten 5 Jahren sollen mit Informations-Stelen alle Verkehrsteilnehmenden besser auf das direkte Umfeld von Schulen und Kindergärten aufmerksam gemacht werden. Diese Kampagne ist nicht nur zum Schuljahresbeginn im Einsatz. Sie kann

zeitspezifisch beim Umzug in ein Schulprovisorium, bei Baustellensituationen und bei temporären Bedürfnissen eingesetzt werden.

Weiter gibt es zahlreiche gemeinsame Projekte, von welchen beide Verkehrsarten profitieren und für welche die zur Verfügung stehenden Mittel gleichwertig eingesetzt werden:

- So wurden in den vergangen Jahren beispielsweise die Fuss- und Velobrücke Wildparkstrasse, die Fuss- und Veloverbindung Bümpliz - Oberbottigen oder die Fuss- und Veloverbindung zwischen Thunplatz und Kalcheggweg (beim Dählhölzliwald) realisiert.
- Mit der Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain - Länggasse sollen die Stadtteile Länggasse und Breitenrain-Lorraine direkt miteinander verbunden werden. Es wurde bereits die Zweckmässigkeitsbeurteilung dieser Verbindung untersucht und die Bestvariante der Linienführung bestimmt.
- Die Fuss- und Veloverkehrspasserelle Ausserholligen soll die Netzlücke zwischen dem Europaplatz und dem Entwicklungsgebiet Weyermannshaus Ost im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bern - Ausserholligen schliessen.

Zudem kann der Fussverkehr auch profitieren, wenn für den Veloverkehr eine gute Infrastruktur zur Verfügung gestellt wird:

- Durch bessere Verhältnisse im Strassenraum (beispielsweise mit durchgehenden Velostreifen) wird die Sicherheit für den Veloverkehr erhöht. Velofahrende weichen dadurch weniger aufs Trottoir aus, wenn sie sich unsicher fühlen. Oder es könnten auch Trottoirabschnitte, wo heute das Velo gestattet ist, wieder für den Veloverkehr gesperrt werden, wenn im Strassenraum die entsprechende sichere Infrastruktur zur Verfügung gestellt wird.
- Durch die Einrichtung von Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum können die Velos geordnet abgestellt werden. Dadurch stehen sie nicht ungeordnet herum und versperren Flächen für den Fussverkehr.

Wie bereits unter Ziffer 2.2 ausgeführt, erlaubt es der aktuelle Überschuss in der Spezialfinanzierung RFFV, den Veloverkehr in den kommenden Jahren akzentuiert zu fördern (Velo-Offensive), ohne dass gleichzeitig Abstriche beim Fussverkehr in Kauf genommen werden müssen. Solche Schwerpunktsetzungen stehen nicht im Widerspruch zum geltenden RFFV, machen Sinn und sollen auch weiterhin möglich sein. Aus diesem Grund erachtet der Gemeinderat eine Anpassung des RFFV im Sinne der Motion als nicht sachgerecht und beantragt deren Ablehnung.

### *2.4. Bisherige Praxis zur Berichterstattung und zum Umsetzungsprogramm*

Gemäss Artikel 7 und 9 RFFV ist dem Stadtrat jährlich Bericht zu erstatten und ein Umsetzungsprogramm zu unterbreiten. Da die Berichterstattung und das Umsetzungsprogramm schwergewichtig Projekte mit einem längerfristigen Planungs- und Realisierungshorizont umfassen, hat sich in den vergangenen Jahren eine Praxis herausgebildet, wonach dem Stadtrat nur noch alle 2 Jahre eine Vorlage unterbreitet wird. Die Praxis wurde bisher nicht bestritten.

*Einschätzung und Fazit:* Die geschilderte Praxis hat sich aus Sicht des Gemeinderats bewährt und soll beibehalten werden. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat daher, die Artikel 7 und 9 RFFV entsprechend anzupassen.

### *2.5. Verzinsung der Spezialfinanzierung*

Weil es sich bei der Spezialfinanzierung RFFV um eine durch den Steuerhaushalt finanzierte öffentliche Aufgabe handelt, ist eine Verzinsung nicht angebracht. Der Gemeinderat hat vor diesem

Hintergrund bereits bei der seinerzeitigen Inkraftsetzung des RFFV festgelegt, dass auf eine Verzinsung verzichtet wird (GRB 2150 vom 22. November 2000).

*Einschätzung und Fazit:* Der Ausschluss der Verzinsung ist nach wie vor gerechtfertigt; er soll nun stufengerecht im Reglement RFFV festgelegt werden. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat daher eine entsprechende Anpassung von Artikel 8 RFFV.

### *2.6. Anpassungsbedarf im Zusammenhang mit der Einführung eines öffentlichen Veloverleihsystems*

Mit SRB Nr. 2015-296 vom 2. Juli 2015 hat der Stadtrat einen Planungskredit von Fr. 300 000.00 für die Einführung eines Veloverleihsystems in der Stadt Bern bewilligt. Zu den Umsetzungskosten des Verleihsystems wurde im damaligen Stadtratsvortrag Folgendes ausgeführt:

> Eine verlässliche Abschätzung der Kosten für die Umsetzung des VVS ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich. Dies wird entscheidend von den Ergebnissen der Ausschreibung abhängen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass ein Kredit in der Kompetenz des Stadtrats notwendig sein wird.
>
> Das geplante Geschäftsmodell sieht vor, dass die Stadt Betriebszuschüsse an einen Gesamtdienstleister leisten wird. Solche Zuschüsse sind grundsätzlich nicht aktivierungsfähig und müssen daher über die Erfolgsrechnung finanziert werden (Verpflichtungskredit). Diese Zuschüsse könnten - je nach Höhe des auserwählten Bestangebots - die Spielräume für die künftige Förderung des Fuss- und Veloverkehrs stark einschränken. Der Gemeinderat wird deshalb Änderungen des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs prüfen, um diesen Effekt aufzufangen. Entsprechende Vorschläge werden dem Stadtrat voraussichtlich Mitte 2015 zusammen mit den Reglementsänderungen unterbreitet, die aufgrund der neuen Vorgaben von HRM2 ohnehin nötig sind.

Zurzeit läuft das Ausschreibungsverfahren für das Veloverleihsystem. Vorgesehen ist, dass dem Stadtrat Mitte 2016 ein darauf abgestützter Umsetzungskredit beantragt wird. Sollten sich dannzumal Änderungen des RFFV-Reglements und der Finanzierung als erforderlich erweisen, wird der Gemeinderat dem Stadtrat diese zusammen mit dem Umsetzungskredit beantragen.

## 3. Vorgeschlagene Änderungen des RFFV

Gestützt auf seine in Ziffer 2 dargelegten Einschätzungen beantragt der Gemeinderat folgende Änderungen des RFFV:

### Artikel 2 bisher:

**Art. 2** Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

[1] Ziel der Förderungsmassnahmen ist die Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt auf den Fuss- und Veloverkehr in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr.

[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.

**Artikel 2 neu** (Änderungen unterstrichen):

**Art. 2** Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

[1] Ziel der Förderungsmassnahmen ist die Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt auf den Fuss- und Veloverkehr in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr. Der Anteil des Veloverkehrs an den von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen soll bis 2030 bei 20 Prozent und der Anteil des Fussverkehrs bei 37 Prozent liegen.

[2] (unverändert)

[3] (unverändert)

**Artikel 4 bisher:**

**Art. 4** Konzepte und Richtpläne

[1] Der Gemeinderat erlässt im Rahmen übergeordneter Konzepte Richtpläne zur Umsetzung der Ziele gemäss Artikel 2 und 3.

[2] Die Konzepte und Richtpläne werden in regelmässigen Abständen, mindestens aber alle 10 Jahre, überarbeitet.

[3] Die betroffene Bevölkerung, Quartier- und Fachorganisationen sind ab Beginn der Arbeiten in den entsprechenden Planungsgremien zu integrieren.

**Artikel 4 neu (Änderungen unterstrichen):**

**Art. 4** Konzepte und Richtpläne

[1] (unverändert)

[2] Die Konzepte und Richtpläne beinhalten quantitative Aussagen sowie messbare Ziele und zeigen Strategien zur Erreichung dieser Ziele auf. Sie umfassen neben Infrastrukturmassnahmen auch strategische Förder- und Controllinginstrumente (Anreizmodelle, Dienstleistungsangebote Sensibilisierungsmassnahmen, etc.).

[3] (=bisheriger Absatz 2; unverändert)

[4] (=bisheriger Absatz 3; unverändert)

**Artikel 6 bisher:**

**Art. 6** Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

[1] In der Stadtverwaltung besteht eine Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Sie handelt fachlich unabhängig.

[2] Die Fachstelle

a. ist Ansprechpartnerin für Anliegen und Fragen aus der Bevölkerung und von Fachorganisationen im Zusammenhang mit dem Fuss- und Veloverkehr;

b. initiiert und koordiniert Projekte zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs;

c. wird bei allen für den Fuss- und Veloverkehr wesentlichen Geschäften beigezogen;

d. fördert mit Öffentlichkeitsarbeit das zu Fuss-Gehen und das Velofahren;

e. kann zuhanden des Gemeinderats selbständig Bericht erstatten und Empfehlungen abgeben.

**Artikel 6 neu (Änderungen unterstrichen):**

**Art. 6** Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

[1] (unverändert)

[2] Die Fachstelle

a. (unverändert)

b. initiiert, unterstützt und koordiniert Projekte und Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs;

c.-e. (unverändert)

f. erhebt laufend Daten zum Fuss- und Veloverkehr;

g. vernetzt sich mit den zuständigen Stellen der Nachbargemeinden, vertritt dort die Anliegen des städtischen Fuss- und Veloverkehrs und initiiert nach Möglichkeit gemeindeübergreifende Projekte sowie Sensibilisierungskampagnen.

**Artikel 7 bisher:**

**Art. 7** Umsetzungsprogramm

[1] Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat jährlich ein Umsetzungsprogramm und Kreditanträge zur Realisierung der gemäss diesem Reglement vorgesehenen Massnahmen.

[2] Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs werden gleichwertig berücksichtigt.

[3] Das Umsetzungsprogramm enthält keine ordentlichen betrieblichen und baulichen Unterhaltsarbeiten.

**Artikel 7 neu** (Änderungen unterstrichen):

**Art. 7** Umsetzungsprogramm

[1] Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat alle zwei Jahre ein Umsetzungsprogramm und laufend Kreditanträge zur Realisierung der gemäss diesem Reglement vorgesehenen Massnahmen.

[2] (unverändert)

[3] ….[4]

**Artikel 8 bisher:**

**Art. 8** Finanzierung

[1] Zur Finanzierung der Massnahmen gemäss den Artikeln 4–7 dieses Reglements werden der Laufenden Rechnung der Abteilung Verkehrsplanung bzw. der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr jährlich 1.25 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.

[2] Für die Verwendung der Mittel gelten die ordentlichen Finanzkompetenzen.

*[3]* … *[5]*

[4] aufgehoben gemäss Stadtratsbeschluss ….

[5] aufgehoben gemäss Stadtratsbeschluss Nr. 526/2010 vom 21. Oktober 2010

[4] Die jährlich nicht verwendeten Budgetmittel der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr werden der Spezialfinanzierung gutgeschrieben.

**Artikel 8 neu (Änderungen unterstrichen):**

**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 zur Verfügung gestellt. Damit wird die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alimentiert (Personal- und Sachkosten).

[2] Nicht zu den gemäss Absatz 1 finanzierten Massnahmen gehören ordentliche betriebliche und bauliche Unterhaltsarbeiten sowie aktivierbare Investitionen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

[3] (unverändert)

[4] Für die Verwendung der Mittel gelten die ordentlichen Finanzkompetenzen.
(= bisheriger Absatz 2; unverändert)

[5] Die jährlich nicht verwendeten Budgetmittel der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr werden der Spezialfinanzierung gutgeschrieben.
(=bisheriger Absatz 4; unverändert)

[6] Die Spezialfinanzierung wird nicht verzinst.

**Artikel 9 bisher:**

**Art. 9** Erfolgskontrolle

Zusammen mit dem Umsetzungsprogramm erstattet der Gemeinderat jährlich dem Stadtrat Bericht über Kosten und Nutzen der ausgeführten Massnahmen. Er zeigt, wie weit dabei die Ziele dieses Reglements erreicht werden konnten und welche Forderungen im Rahmen des Umsetzungsprogramms aus erkannten Problemen zu ziehen sind.

**Artikel 9 neu** (Änderungen unterstrichen):

**Art. 9** Erfolgskontrolle

Zusammen mit dem Umsetzungsprogramm erstattet der Gemeinderat dem Stadtrat alle zwei Jahre Bericht über Kosten und Nutzen der ausgeführten Massnahmen. Er zeigt, wie weit dabei die Ziele dieses Reglements erreicht werden konnten und welche Forderungen im Rahmen des Umsetzungsprogramms aus erkannten Problemen zu ziehen sind.

**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); Teilrevision

2. Er beschliesst, Artikel 2, 4, 6, 7, 8 und 9 des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV; SSSB 761.4) wie folgt zu ändern (Änderungen unterstrichen):

   **Art. 2** Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

   [1] Ziel der Förderungsmassnahmen ist die Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt auf den Fuss- und Veloverkehr in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr. Der Anteil des Veloverkehrs an den von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen soll bis 2030 bei 20 Prozent und der Anteil des Fussverkehrs bei 37 Prozent liegen.

   [2] (unverändert)

[3] (unverändert)

**Art. 4** Konzepte und Richtpläne

[1] (unverändert)

[2] Die Konzepte und Richtpläne beinhalten quantitative Aussagen sowie messbare Ziele und zeigen Strategien zur Erreichung dieser Ziele auf. Sie umfassen neben Infrastrukturmassnahmen auch strategische Förder- und Controllinginstrumente (Anreizmodelle, Dienstleistungsangebote Sensibilisierungsmassnahmen, etc).

[3] (= bisheriger Absatz 2; unverändert)

[4] (= bisheriger Absatz 3; unverändert)

**Art. 6** Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

[1] (unverändert)

[2] Die Fachstelle

a. (unverändert)

b. initiiert, unterstützt und koordiniert Projekte und Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs;

c.-e. (unverändert)

f. erhebt laufend Daten zum Fuss- und Veloverkehr;

g. vernetzt sich mit den zuständigen Stellen der Nachbargemeinden, vertritt dort die Anliegen des städtischen Fuss- und Veloverkehrs und initiiert nach Möglichkeit gemeindeübergreifende Projekte sowie Sensibilisierungskampagnen.

**Art. 7** Umsetzungsprogramm

[1] Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat alle zwei Jahre ein Umsetzungsprogramm und laufend Kreditanträge zur Realisierung der gemäss diesem Reglement vorgesehenen Massnahmen.

[2] (unverändert)

[3] ....[6]

**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 zur Verfügung gestellt. Damit wird die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alimentiert (Personal- und Sachkosten).

[2] Nicht zu den gemäss Absatz 1 finanzierten Massnahmen gehören ordentliche betriebliche und bauliche Unterhaltsarbeiten sowie aktivierbare Investitionen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

[3] (unverändert)

[4] Für die Verwendung der Mittel gelten die ordentlichen Finanzkompetenzen.
(= bisheriger Absatz 2; unverändert)

[5] Die jährlich nicht verwendeten Budgetmittel der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr werden der Spezialfinanzierung gutgeschrieben.
(=bisheriger Absatz 4; unverändert)

[6] aufgehoben gemäss Stadtratsbeschluss ....

[6] Die Spezialfinanzierung wird nicht verzinst.

**Art. 9** Erfolgskontrolle

Zusammen mit dem Umsetzungsprogramm erstattet der Gemeinderat dem Stadtrat alle zwei Jahre Bericht über Kosten und Nutzen der ausgeführten Massnahmen. Er zeigt, wie weit dabei die Ziele dieses Reglements erreicht werden konnten und welche Forderungen im Rahmen des Umsetzungsprogramms aus erkannten Problemen zu ziehen sind.

3. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die erheblich erklärte Motion Fraktion GB/JA (Regula Tschanz/Stéphanie Penher, GB):Velostadt Bern 2030 - Verdoppelung des Veloverkehrs (2013.SR.000114) vom 13. Juni 2013 abzuschreiben.

4. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die erheblich erklärte Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Franziska Grossenbacher, GB): Veloregion Bern - Zusammenarbeiten verstärken (2013.SR.00015) vom 11. Dezember 2013 abzuschreiben.

5. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion Fraktion FDP (Bernhard Eicher): Gleichwertige Förderung von Fuss- und Veloverkehr: Anpassung des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs RFFV (2015.SR.00123) vom 23. April 2015 abzulehnen.

Bern, 2. Dezember 2015

Der Gemeinderat