

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats vom 12. Mai 2016

6 Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4); Überprüfung der Finanzierung und Teilrevision; 1. Lesung

Gemeinderatsantrag

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

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.

Art. 9 Erfolgskontrolle

¹ aufgehoben gemäss Stadtratsbeschluss

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

Rückweisungsanträge der Kommissionsminderheit PVS

Antrag Nr. 1

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, bei den zuständigen Behörden des Bundes und des Kantons so wie bei einem neutralen ausgewiesenen Gutachter abzuklären, ob die Stadt überhaupt berechtigt ist, Umlagerungsmassnahmen zu erlassen. Insbesondere sei im Rahmen der Begutachtung zur Frage Stellung zu nehmen, ob die vorgesehenen Änderungen im Reglement mit dem übergeordneten Recht des Bundes und des Kantons (insbesondere BV, übergeordnetes Recht Strassenverkehrsgesetzgebung öV, BehiG und andere Bund; KV, kantonale Gesetzgebung Strassenverkehr öV etc.) inklusive deren Ausführungserlasse vereinbar ist.

Antrag Nr. 2

Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, der Gemeinderat habe aufzuzeigen, wie er die Messbarkeit hinsichtlich Artikel 2 insbesondere hinsichtlich öV und Veloverkehr sicherstellen will.

Ergänzungsantrag der Kommissionsminderheit PVS

Das Reglement sei in der Form, wie es aus der Beratung des Stadtrats kommt, gestützt auf Art. 46 GO obligatorisch den Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen.

Anträge (Anträge zuhanden der 2. Lesung)

Antrag PVS-Minderheit

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~~ **11** Prozent und der Anteil des Fussverkehrs bei 37 Prozent liegen.

Antrag Gisela Vollmer (SP)

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~~ **mindestens 50 Prozent** liegen.

Anträge PVS-Minderheit

4 (neu) Die Bedürfnisse des Nichtveloanteils, der auch nach Umsetzung der Ziele 80% betragen wird und den Hauptanteil des Verkehrs ausmacht, dürfen durch die Massnahmen nicht beeinträchtigt werden.

5 (neu) Die Rechte und Bedürfnisse der Mobilitätsbehinderten sind dabei besondere Beachtung zu schenken.

6 (neu) Zwangsmassnahmen für die Umlagerung auf den Fuss und Veloverkehr sind ausgeschlossen.

7 (neu) Finanzielle Anreize für die Umlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr sind ausgeschlossen.

Antrag Gisela Vollmer (SP)

4 (neu) Mit den Förderungsmassnahmen für den Fussverkehr sollen insbesondere auch der Raum der Fussverkehrsflächen vergrössert und dessen Qualität verbessert und aufgewertet werden. Dabei ist anzustreben, dass die Fussverkehrsflächen nicht als temporärer Abstellraum für Gegenstände (z.B. Absperrgitter und Verkehrstafeln) sowie nicht als Mischverkehrsflächen zum Parkieren von Fahrzeugen und zur Entlastung oder Umfahrung des bisherigen Strassenraums genutzt werden.

Anträge Gisela Vollmer (SP)

5 (neu) Bei neuen Fuss- und Veloverkehrsverbindungen ist darauf zu achten, dass die Verkehrsflächen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr klar getrennt werden.

6 (neu) Im Rahmen des Erlasses der Richtpläne sind die Anforderungen an sichere Schulwege prioritär und fortlaufend zu behandeln.

Antrag PVS-Minderheit

2 Die Fachstelle

(...)

a. (neu) setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsordnung auch durch die Velofahrenden respektiert wird.

Antrag PVS-Minderheit

Art. 6a (neu) Fachkommission Veloverkehr

1 Der Gemeinderat setzt eine Fachkommission Veloverkehr ein. Sie handelt fachlich und politisch unabhängig.

2 Die Fachkommission

- a. wird bei allen für den Veloverkehr wesentlichen Geschäften beigezogen;
- b. prüft alle Projekte, die für den Veloverkehr relevant sind und gibt Empfehlungen zuhanden der verantwortlichen Direktionen ab;
- c. kann zuhanden des Gemeinderats selbständig Bericht erstatten und Empfehlungen abgeben.

3 Die Fachkommission besteht aus 9 Mitgliedern; 2 Mitglieder aus der Verwaltung, 7 Mitglieder sind externe Fachpersonen. Die Abteilung Verkehrsplanung stellt den Vorsitz.

4 Organisation und Entschädigung der Fachkommission richten sich nach der Kommissionenverordnung.

Anträge Fraktion SVP

Antrag Nr. 1

Die freie Wahl Verkehrsmittel bleibt in jedem Fall gewährleistet; jeder Verkehrsteilnehmer soll das für ihn im Einzelfall bestgeeignete Verkehrsmittel wählen dürfen.

Antrag Nr. 2

Die Vorschriften des übergeordneten eidg. und kantonalen Rechtes sind einzuhalten.

Antrag Nr. 3

Der Gemeinderat erlässt Massnahmen zum Schutz der Fussgänger vor Velofahrern, die die Regeln missachten.

Antrag Nr. 4

Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsordnung auch durch die Velofahrenden respektiert wird.

Vorsitzender *Thomas Göttin*: Da es Anträge gibt, die der Kommission nicht vorlagen, wird zwingend eine zweite Lesung stattfinden. Wir werden daher heute eine Eintretens- bzw. Rückweisungsdebatte führen, inklusive der Begründung der Motion Eicher und gemäss Beschluss zur Traktandenliste auch der Interpellation Vollmer. Anschliessend werden wir über die Rückweisungsanträge befinden. Falls diese nicht angenommen werden, haben die Antragsteller die Möglichkeit, ihre Anträge für die Detailberatung zu begründen. Dazu findet keine Debatte statt, denn danach geht das ganze Geschäft zurück in die Kommission und wird zur zweiten Lesung mitsamt den entsprechenden Vorstössen erneut dem Rat vorgelegt.

Sprecherin PVS *Jacqueline Gafner Wasem* (FDP): Die PVS hat sich an ihrer Sitzung vom 10. März 2016 mit diesem Geschäft befasst. Dabei geht es zum einen um die Überprüfung der Finanzierung der Massnahmen nach Artikel 4–7 des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und zum anderen um Anpassungen des Reglements im Sinn einer Teilrevision. Kurz zur Geschichte des Reglements: Im Juni 1999 wurde es durch die Stimmberechtigten der Stadt Bern erlassen als Konsequenz einer Volksinitiative, zu welcher der Stadtrat seinerzeit einen Gegenvorschlag ausgearbeitet hatte, der in der Volksabstimmung obsiegte. Artikel 8 der ursprünglichen Fassung des Reglements sah vor, dass jährlich 4 Mio. Franken in die Spezialfinanzierung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs eingespeist werden sollen. Artikel 11 dieser ersten Fassung sah vor, dass der Gemeinderat 10 Jahre nach der Inkraftsetzung des Reglements – konkret per 1. Januar 2001 – die Finanzierung zu überprüfen habe und dem Stadtrat Antrag stellen müsse, wenn er an der Finanzierung etwas ändern oder sie aufgeben wolle. 2010 erfolgte die erste Überprüfung; der Gemeinderat stellte dem Stadtrat den Antrag, ab 2011 anstelle der 4 Mio. Franken, welche das Reglement ursprünglich vorgesehen hatte, nur noch 1,25 Mio. Franken pro Jahr in die Spezialfinanzierung einzulegen. Ferner schlug der Gemeinderat dem Stadtrat vor, Ziffer 4 des damaligen Artikels 7, in der es um die Aufteilung der Mittel ging, zu streichen und die Frist zur Überprüfung der Finanzierung der Massnahmen Förderung des Fuss- und Veloverkehrs von 10 auf neu 5 Jahre zu senken. Das Resultat der seinerzeitigen Beratungen im Stadtrat ist das Reglement in der heute geltenden Form. Nun geht es um die zweite Überprüfung der Finanzierung dieser einschlägigen Massnahmen. Zudem schlägt der Gemeinderat erneut Anpassungen des Reglements vor. Dieses Mal allerdings nicht mit dem Fokus auf der Finanzierung, sondern auf inhaltlichen Fragen. Was der Gemeinderat konkret geändert haben möchte, ist aus der Synopse ersichtlich, die alle Ratsmitglieder erhalten haben sollten. In diesem Zusammenhang wurde in der PVS auch die Frage aufgeworfen, ob der Stadtrat angesichts der Tatsache, dass das Reglement von den Stimmberechtigten der Stadt Bern erlassen wurde, überhaupt befugt sei, ausserhalb von Finanzierungsfragen inhaltliche Änderungen am Reglement vorzunehmen, die lediglich dem fakultativen Referendum unterliegen. Der Kommission wurde beliebt gemacht, das Geschäft mit dem

Auftrag, die Kompetenzfrage zu klären, an den Gemeinderat zurückzuweisen. Das hat die Kommission jedoch grossmehrheitlich abgelehnt. Drei weitere Rückweisungsanträge, die sich auf die materiellen Änderungen des Reglements beziehen, welche der Gemeinderat dem Stadtrat vorschlägt, heute zu beschliessen, wurden ebenfalls grossmehrheitlich abgelehnt. Dabei haben zwei dieser drei Rückweisungsanträge das nötige Quorum erreicht, um im Stadtrat als Anträge der Kommissionsminderheit noch einmal gestellt werden zu können. Diese Anträge sind in der Tischvorlage zur heutigen Stadtratssitzung unter den Anträgen zum Geschäft, über das wir im Moment debattieren, zu finden. Begründet werden diese Rückweisungsanträge der Kommissionsminderheit von Alexander Feuz. Auch in der materiellen Beratung des Geschäfts in der Kommission hat sich gezeigt, dass die Meinungen, in welcher Form die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern vonstattengehen soll und ob und wie die Velo-Initiative und die aus politischen Vorstössen resultierenden Aufträge an den Gemeinderat ihren Niederschlag im Reglement finden sollen respektive im Reglement festgeschrieben werden sollen, entlang den bekannten ideologischen Gräben weit auseinandergehen. Damit verrate ich wohl kein Geheimnis. Das erkennt man nicht zuletzt auch daran, dass sich der Stadtrat heute mit zahlreichen inhaltlichen Anträgen der Kommissionsminderheit, die sich personell nicht immer gleich zusammengesetzt hat, befassen darf oder muss. Aus diesem Grund werden die entsprechenden Änderungs- und Ergänzungsanträge dem Rat von Alexander Feuz, David Stampfli und von mir jeweils als Sprecher oder Sprecherin der Kommissionsminderheit vorgestellt werden. Zu den Anträgen des Gemeinderats noch kurz Folgendes, gegliedert nach den jeweiligen Reglementsbestimmungen, die der Gemeinderat geändert haben will. Zur Ergänzung von Artikel 2 Ziffer 1 RFFV: Der Anteil des Veloverkehrs an den durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen beträgt gemäss Mikrozensus 2010 heute 11 Prozent, derjenige des Fussverkehrs 39 Prozent. Die heute nicht mit Muskelkraft zurückgelegten Wege betragen somit ebenfalls 50 Prozent und sollen bis 2030 auf 43 Prozent sinken. Dabei soll vorab der motorisierte Individualverkehr zurückgebunden werden. Eine Grafik dazu findet sich auf Seite 5 des Vortrags des Gemeinderats an den Stadtrat. Zu diesem Punkt wurde in der Kommission entlang der bereits erwähnten ideologischen Gräben lange und kontrovers diskutiert. Zur neuen Ziffer 2 zu Artikel 4 RFFV: Die vom Gemeinderat vorgeschlagene Ergänzung von Artikel 4 des Reglements präzisiert, was übergeordnete Konzepte und Richtpläne des Gemeinderats konkret umfassen sollen. Nämlich: quantitative Aussagen und messbare Ziele zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie zur Sicherheit von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden; ferner neben Infrastrukturmassnahmen auch strategische Förder- und Controllinginstrumente wie Anreizmodelle, Dienstleistungsangebote, Sensibilisierungsmassnahmen und so weiter. Darüber wurde in der Kommission nicht explizit diskutiert. Zur Ergänzung und Erweiterung von Artikel 6 RFFV: Auch über die Erweiterung des Aufgabenkreises der Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wurde in der Kommission nicht explizit diskutiert. Zur Anpassung von Artikel 7 RFFV: Auch zur Erstreckung der Frist zur Vorlage des Umsetzungsprogramms des Gemeinderats von bisher 1 auf neu 2 Jahre, zur Präzisierung, dass der Gemeinderat dem Stadtrat laufend Kreditanträge im Geltungsbereich des Reglements unterbreiten können soll, und zur Streichung der Ziffer 3 von Artikel 7 RFFV in der heute geltenden Fassung wurde nicht diskutiert, wobei Ziffer 3 jetzt in einer erweiterten Form in die neu vorgeschlagene Ziffer 2 von Artikel 8 übertragen wurde. Zu den Anpassungen in Artikel 8 RFFV: Bezüglich dieser Anpassungen gab einzig die neue Ziffer 6, wonach die Spezialfinanzierung jetzt auch offiziell – nachdem der Gemeinderat dies offenbar von Anfang an so gehandhabt hatte – nicht mehr verzinst werden soll, zu einer kritischen Bemerkung Anlass, da das kantonale Recht eindeutig, klar und von jeher vorschreibt, dass Spezialfinanzierungen verzinst werden müssen, es sei denn, ein Gemeindereglement bestimme etwas Gegenteiliges. Ich habe einleitend schon kurz erwähnt, dass das Reglement,

über das wir hier sprechen, zwar in einer Gemeindeabstimmung erlassen wurde, nun aber in der Kompetenz des Stadtrats abgeändert werden soll. Ob dies eine ausreichende Grundlage ist, um die Spezialfinanzierung nicht verzinsen zu müssen, ist zumindest offen. Was letztlich die Änderung in Artikel 9 RFFV betrifft, so ist sie eine Konsequenz aus der vorgeschlagenen Änderung von Artikel 7 Ziffer 1 RFFV und wurde deshalb mit gutem Grund nicht diskutiert. Die seitens des Gemeinderats vorgeschlagenen Anpassungen des Reglements wurden schliesslich allesamt angenommen, überwiegend im Verhältnis 7 zu 4. Der Anpassung respektive Teilrevision des Reglements als solcher stimmte die PVS mit 6 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung zu. Zu den Rückweisungs-, Änderungs- und Ergänzungsanträgen der personell jeweils differierenden Kommissionsminderheiten werden, wie erwähnt, Alexander Feuz, David Stampfli und ich später für die jeweilige Minderheit sprechen. Über die Anträge von Gisela Vollmer, die sich in der Synopsis finden, hat die Kommission selbstverständlich nicht diskutiert, weil sie zum damaligen Zeitpunkt nicht vorlagen.

Ich erlaube mir, auch gleich zur Frage der Abschreibung der beiden Motionen der Fraktion GB/JA! Stellung zu nehmen: Die PVS hat im Sinne des Gemeinderats beschlossen, dass diese Vorstösse abgeschrieben werden sollen, im Fall der ersten Motion im Verhältnis 10 zu 0 bei 1 Enthaltung und im Fall der zweiten Motion einstimmig.

Motionär von Traktandum 9 *Bernhard Eicher* (FDP): Im Vortrag kann man lesen, dass der Fussverkehr 39 Prozent aller zurückgelegten Wege ausmacht. Die Leute, die zu Fuss unterwegs sind, sind demnach die wichtigsten Verkehrsteilnehmer, die wir in der Stadt haben. Bern wird etwa als „die Stadt der kurzen Wege“ bezeichnet – zu Recht: Man kann sehr vieles zu Fuss erreichen, sehr viele wichtige Arbeitsstellen und Unternehmerinnen und Unternehmer. Das soll so bleiben, und das wollen wir auch fördern. Leider fristet aber der Fussverkehr in der ganzen Verkehrsdebatte ein Mauerblümchendasein. Beim Veloverkehr wird jedes Mal ein Riesentamam veranstaltet, und man versucht, ihn mit möglichst vielen Mitteln zu fördern. Dabei macht er lumpige 11 Prozent aus und ist im Grunde genommen ein sekundäres Verkehrsmittel. Die Leute setzen vor allem auf den Fussverkehr. Wenn wir das Reglement betrachten und sehen, wozu die Bevölkerung Ja gesagt hat, stellen wir fest, dass die Bevölkerung Ja zur Förderung des Veloverkehrs gesagt hat, selbstverständlich aber auch zum Fussverkehr. Sie hat beidem ihre Zustimmung gegeben. Aus unserer Sicht ist die einseitige Förderung des Veloverkehrs, die jetzt gemacht wird, daher nicht im Sinn der Stimmbevölkerung und auch nicht zulässig. Für uns war dies der Grund, weshalb wir eine Gleichbehandlung des Fuss- und des Veloverkehrs fordern und dies entsprechend im Reglement festschreiben wollen. Damit wollen wir sicherstellen, dass die Verwendung der Mittel künftig nicht mehr einfach denen zukommt, die am lautesten schreien und am besten lobbyieren – was derzeit bei den Veloverkehrsteilnehmern der Fall ist, die ähnlich wie die Landwirte sehr gut organisiert sind. Vielleicht schaffen sie es sogar einmal, dass ein Bundesrat für sie lobbyiert. Das wäre vielleicht der nächste Schritt. Die Fussgänger sind weniger gut organisiert. Wir wollen jedoch, dass die Mittelverwendung beiden zu gleichen Teilen zugutekommt und dass dies nicht vom Organisationsgrad abhängt. Für uns ist dies vielleicht auch einer der entscheidenden Unterschiede, wenn ich nun die Anträge betrachte, die zur Förderung des Fussverkehrs eingegangen sind. Wir wollen auf die Mittelverwendung fokussieren. Uns ist es wichtig, dass die Bedingungen sowohl für den Fussverkehr wie auch für den Veloverkehr verbessert werden. Wir haben jedoch eine entscheidende Differenz zu den rot-grünen Parteien und auch zur Mehrheit im Gemeinderat: Wir wollen keine Prozentsätze festlegen. Wir wollen nicht festlegen, wie viele Leute in der Stadt Bern mit dem Velo unterwegs sein müssen. Wir wollen dies auch nicht für die Fussgänger festschreiben, wie es die Antragstellerin der SP will. Wir wollen nicht 50 Prozent festschreiben und sagen, die Hälfte der Leute müsse den Weg unbedingt zu Fuss zurücklegen. Wir wollen mit Augenmass die Rahmenbedingungen verbessern. Die Leute sollen selbst entscheiden

können, ob sie mit dem Velo, zu Fuss, mit dem Auto oder dem öV vorwärtskommen wollen. Wir wollen die Entscheidung, welches Verkehrsmittel benutzt werden soll, nach wie vor den Bürgerinnen und Bürgern überlassen und wollen nicht, dass eine Handvoll Politiker dies in irgendwelchen Planungs- und Erziehungsvorlagen festzuschreiben versucht. Ich erlaube mir auch gleich einige Bemerkungen zu Dokumenten, die wir in letzter Zeit zum Fussverkehr erhalten haben. Es läuft derzeit eine Mitwirkung. Heute wurde zudem im Rat ein Dokument verteilt, das auf den ersten Blick recht gut aussieht: Man macht jetzt auch noch ein bisschen etwas für die Fussgänger. Zu meiner Motion lese ich, dass der Gemeinderat sie formell gar nicht behandelt hat, sondern fand, man wolle sie gleich integral beantworten. Das ist sehr aussergewöhnlich. Da zeigt sich, wie viel Gewicht dem Fussverkehr beigemessen wird und wie ernst die Fördermassnahmen gemeint sind. Man hat wohl gemerkt, dass man etwas vergessen hat und versucht nun, operative Hektik zu entwickeln und noch irgendwo etwas nachzubessern, damit man die Velo-Offensive, die man vielleicht für eine Stadtpräsidiumskandidatur braucht, um die Lobbyorganisationen hinter sich zu scharen, besser rechtfertigen kann. Wir bitten den Rat, die Motion zu unterstützen. Es geht uns um eine Gleichbehandlung von Fuss- und Veloverkehr, und zwar fokussiert auf die Mittel und nicht auf Fantasien bezüglich Prozentsätzen. Ich danke für die Unterstützung.

Sprecher PVS-Minderheit *Alexander Feuz* (SVP): Ich äussere mich nun zu den Rückweisungsanträgen der Kommissionsminderheit. Antrag Nr. 1: Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, bei den zuständigen Behörden des Bundes und des Kantons so wie bei einem neutralen ausgewiesenen Gutachter abzuklären, ob die Stadt überhaupt berechtigt ist, Umlagerungsmassnahmen zu erlassen. Insbesondere sei im Rahmen der Begutachtung zur Frage Stellung zu nehmen, ob die vorgesehenen Änderungen im Reglement mit dem übergeordneten Recht des Bundes und des Kantons (insbesondere BV, übergeordnetes Recht Strassenverkehrsgesetzgebung öV, BehiG und andere Bund; KV, kantonale Gesetzgebung Strassenverkehr öV etc.) inklusive deren Ausführungserlasse vereinbar ist. Ich komme zur Begründung. Die Umlagerung lehnen wir so, wie sie postuliert wird, klar ab. Wir sind der Meinung, es sei fraglich, ob die vorgesehenen Massnahmen mit übergeordnetem Recht vereinbar sind. Wir wissen, dass es Vorschriften des Behindertengleichstellungsgesetzes gibt. Zudem gibt es Vorschriften zum öffentlichen Verkehr; Ausführungserlasse, in denen steht, er sei teilweise zu priorisieren. Und nun sind Massnahmen vorgesehen, welche das Velo gegenüber dem öV und den Behinderten priorisieren. Da kann man sich sehr wohl fragen, ob das zulässig sei und ob Bund und Kanton Gelder sprechen für etwas, das die Stadt Bern anschliessend wieder zunichtemacht. Ich erwähne an dieser Stelle auch, dass beispielsweise im Kanton Zürich der Kantonsrat der Forderung eines Vorstosses von SVP und FDP entsprochen hat, mehr oder weniger mittels Verkehrsregelungen in die Hauptachsen einzugreifen. Das habe ich früher schon in einem anderen Zusammenhang dargelegt. Im Regierungsrat haben wir nun neue Mehrheitsverhältnisse. Wenn man die Ergebnisse der Nationalratswahlen betrachtet, gehe ich davon aus, dass sich dieser Trend in den nächsten Grossratswahlen noch verstärken könnte. Dann hätte ein solcher Vorstoss, der wahrscheinlich geplant ist – mit gewissen Grossräten hatten wir bereits Kontakt –, auch hier durchaus Chancen. In dem Fall hätten wir übergeordnetes Recht, und es würde sich die Frage stellen, weshalb jetzt mit viel Aufwand etwas erlassen werden soll, das gegen das übergeordnete Recht verstösst. Man plant, stellt Leute ein, arbeitet, und nachher wird es durch das übergeordnete Recht aufgehoben. Deshalb ist für die Kommissionsminderheit ganz klar, dass dies berücksichtigt wird. Ich habe ein Beispiel genannt. Lesen Sie mal die Bestimmungen im BehiG und die Subventionsvorschriften für den öV. Wir sind der Meinung, dass man den Sachverhalt ganz klar abklären muss. Es ist immer billiger, wenn man bei den zuständigen Behörden des Bundes und des Kantons sowie bei einem Gutachter Berichte anfordert, wie wir es beantragt haben. Anstatt teurer

Rechtsstreitigkeiten haben wir damit unter Umständen eine klare Auskunft der Behörden, dass gewisse Dinge nicht möglich sind. Es wurde grossartig gesagt, alles sei abgeklärt worden. Ich bin der Meinung, die Punkte, die ich nun dargelegt habe, werden auf jeden Fall zu denken geben, insbesondere die Bestimmungen von Zürich. Ich bitte Gemeinderätin Wyss, dies zu überprüfen und festzustellen, dass die ganze Planung und die Schikanemassnahmen entfallen könnten. Im Grossen Rat sind die Mehrheitsverhältnisse anders als im Stadtrat. Ich komme zum Antrag Nr. 2: Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, der Gemeinderat habe aufzuzeigen, wie er die Messbarkeit hinsichtlich Artikel 2, insbesondere hinsichtlich öV und Veloverkehr, sicherstellen will. Ich wiederhole: Die ganze Umlagerung mit Prozentzahlen ist aus meiner Sicht völlig falsch. Auch die Fussgänger kommen hier unter die Räder. Wenn man schon für viel Geld etwas machen will, sollte man wissen, wie man es messen und beurteilen will, sonst ist das Ganze ein Potemkinsches Dorf oder, wie ich sage: Es geht um den Wahlkampf insbesondere für das Stadtpräsidium, bei dem sich die Exponenten von RGM im Gemeinderat offenbar gegenseitig mit Geschenken an ihre Klientel überbieten wollen. Das erkennt man auch auf der Broschüre, die vorhin zu sehen war.

Fraktionserklärungen

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die Fraktion FDP: Die Fraktion FDP wird beiden Rückweisungsanträgen zustimmen. Was der Gemeinderat mit den inhaltlichen Ergänzungen, die er zum Reglement vorschlägt, versucht, ist nichts anderes, als die Velo-Offensive und die Strategien und Planungen, die er im Sinn der Veloförderung entworfen hat und die in der Stadt Bern sehr stark umstritten sind und es auch in der Kommission waren, in einem Reglement festzuschreiben. Ich bin bald einmal 13 Jahre im Stadtrat und habe das in dieser Form noch nie erlebt. Und allein schon aus diesem Grund werden wir den Rückweisungsanträgen zustimmen.

David Stampfli (SP) für die Fraktion SP: Die Fraktion SP lehnt die Rückweisungsanträge ab. Wir sind der Meinung, dass es gut abgeklärt wurde. Zudem glauben wir nicht, dass es unbedingt günstiger würde, wenn man externe Berater zuziehen würde, um abzuklären, ob alles mit rechten Dingen zugegangen sei. Wir befürchten eher, dass mit diesen Rückweisungen eine weitere Verzögerung dieses Geschäfts erreicht werden soll. Aber das sind wir uns von dieser Seite ja gewohnt.

Regula Tschanz (GB) für die Fraktion GB/JA!: Die Fraktion GB/JA! begrüsst, dass die Stadt Bern bei der Veloförderung einen Schwerpunkt setzen will. In dem Sinn werden wir die Rückweisung selbstverständlich ablehnen. Ich möchte an den Sinn und den Zweck dieses Reglements erinnern und daran, weshalb es überhaupt beschlossen wurde: Bern hat 1999 mit der Einführung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr eine Pionierrolle übernommen. Mit der Genehmigung dieses Reglements, über das wir heute diskutieren, wurde entschieden, dass die Stadt Bern nachhaltige Mobilität fördern will. Das Reglement war kein Detailregelwerk, sondern ein Grundsatzentscheid. Deshalb sind heute viele der Anträge, die zur Diskussion stehen, ein Stück weit absurd. Die Fraktion GB/JA! wird die Rückweisungsanträge demnach ablehnen. Beim zweiten Rückweisungsantrag habe ich sogar ein gewisses Verständnis für die Überlegung der Kommissionminderheit. Auch die Fraktion GB/JA! ist der Meinung, dass man, wenn man Veloförderung betreiben will und sich konkrete Ziele setzt, diese Ziele auch messen und überprüfen können muss. Für diesen Hinweis habe ich Verständnis. Trotzdem werden wir den Rückweisungsantrag ablehnen, weil klar ist, dass es einmal mehr um eine Verzögerung geht. Wir haben jedoch einen Antrag gestellt, mit dem wir genau den Fragestellungen zur Messung Rechnung tragen. Zu seiner Begründung werden wir später kommen.

Melanie Mettler (GLP) für die Fraktion GLP: Auch die GLP findet es richtig, dass die Stadt aktiv die Umlagerung von Ressourcenfressern auf ressourcenschonende Verkehrsmittel wie Velo- und Fussverkehr fördert. Richtig finden wir ebenfalls, dass diese Förderung messbar sein muss und dass klare Ziele definiert werden können, wie Regula Tschanz vorhin ausführte. Eine Förderung ist zeitlich begrenzt, nämlich bis zum Zeitpunkt, da die Ziele erreicht sind, oder, wenn man feststellt, dass die Ziele gar nicht erreicht werden können, auch weniger lange. Den Fokus auf das Velo verstehen wir selbstverständlich auch und unterstützen ihn. Persönlich hätte ich die Zielvorgaben beim Fussverkehr auch noch etwas anders gesehen. Aber meine Fraktion hatte kein Musikgehör. Wir werden in der zweiten Lesung noch vertieft darüber diskutieren. Die Rückweisung unterstützen wir jedenfalls nicht.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Wir werden die Rückweisung selbstverständlich unterstützen. Ich verzichte darauf, an dieser Stelle noch ergänzende Ausführungen zur Rückweisung zu machen. Ich halte zudem fest, dass wir die Motion der FDP unterstützen werden. Wir haben selbst ebenfalls noch Anträge eingereicht, und die Problematik, dass die Fussgänger bei dieser Lösung unter die Räder der Velofahrer kommen, haben wir auch schon diskutiert. Wir werden uns allenfalls im Rahmen der Debatte noch einschalten. Wir werden nach wie vor den Antrag unterstützen, der verlangt, man solle das ganze Geschäft dem Stimmbürger vorlegen. Wenn man keine Angst vor den Stimmbürgern hat, sollte man das machen. Zusätzlich werden wir Anträge stellen. Ich will sie an dieser Stelle nur ganz kurz darlegen. Bei zwei Anträgen haben wir beschlossen, dass wir sie auch in die Synopsis aufnehmen wollen. Zum Antrag Nr. 1: Wir wollen, dass die freie Wahl des Verkehrsmittels in jedem Fall gewährleistet bleibt. Jeder Verkehrsteilnehmer soll das für ihn im Einzelfall am besten geeignete Verkehrsmittel wählen dürfen. Wenn wir nun beginnen, Zielvorgaben zu machen, ...

Der Vorsitzende unterbricht das Votum: Ich mache Alexander Feuz darauf aufmerksam, dass er die Detailanträge später begründen kann.

Alexander Feuz setzt sein Votum fort: Der andere Antrag verlangt, dass die Vorschriften des kantonalen und des eidgenössischen Rechts einzuhalten sind. Die Anträge Nr. 3 und Nr. 4 haben wir neu in die Synopsis aufgenommen. Ich habe dies mit dem Ratssekretär besprochen. Wir sind der Meinung, dass sich die Fachstelle für den Schutz der Fussgänger vor Velofahrern, welche die Regeln missachten, einsetzen muss, und dass sich der Gemeinderat dafür einsetzen soll, dass die Verkehrsordnung auch von den Velofahrenden respektiert wird. Wir haben bereits mehrfach Vorstösse eingereicht. Ich sage auch im Rahmen der Stellungnahme zur Motion Eicher, dass der Schutz des Fussgängers verbessert werden soll. Hier haben wir eine Möglichkeit, das bereits im Reglement zu machen, indem die entscheidenden Parameter gesetzt werden. Ich hoffe, dass der Rat diesen Anträgen entspricht, wenn es ihm mit dem Schutz des Fussgängers ernst ist.

Patrik Wyss (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Wir bedanken uns für die gut lesbaren und sehr verständlichen Unterlagen. Die Teilrevision, die uns hier vorliegt, setzt Vorstösse um, die durch den Stadtrat überwiesen worden waren, und nimmt Auswirkungen von HRM2 auf. Die Fraktion GFL/EVP hatte bereits alle diese Vorstösse unterstützt und wird daher folgerichtig auch die Teilrevision unterstützen. Dank dem Reglement können sehr viele kleinere Massnahmen, die den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den Velofahrerinnen und Velofahrern nützen, auf unbürokratische Weise umgesetzt werden. Für die Fraktion GFL/EVP ist es aber wichtig, dass bei den Massnahmen und Konzepten, die erarbeitet werden, auf die Koexistenz von Fussverkehr sowie Veloverkehr und Elektroveloverkehr geachtet wird. Die Fraktion GFL/EVP unterstützt die Teilrevision und den Antrag der Fraktion GB/JA! Die Motion

der FDP lehnen wir ab. Es macht keinen Sinn, finanzielle Mittel gleichmässig aufzuteilen, wenn der Bedarf an finanziellen Mitteln völlig unterschiedlich ist.

Luzius Theiler (GPB-DA) für die Fraktion AL/GPB-DA/PdA+: Alle vier Mitglieder unserer Fraktion sind Fussgänger, das ist logisch. Zwei von ihnen fahren Velo, zwei fahren gelegentlich Auto und niemand fährt Elektrobike. Das ist unsere Interessenlage in dieser Geschichte. Wir sind für Eintreten auf die Vorlage, haben jedoch grosse Bedenken und ein gewisses Unbehagen gegenüber dem, was da mit der Veloförderung, mit der Fussverkehrsförderung oder mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs geschieht. Die Flut von Konzepten, Offensiven und Studien ist zwar beeindruckend, aber wenn man sie genauer betrachtet, kommt im Verhältnis zu diesem gewaltigen Aufwand sehr wenig heraus. Wir haben heute einen Hype an Veloförderung – nicht nur in Bern, sondern europaweit. Besonders dort, wo das Velo bisher nicht verbreitet war, wurde in letzter Zeit in einem immensen Ausmass Veloförderung betrieben. In Barcelona hat man es so weit gebracht, dass mindestens in der Innenstadt jeder in einem Umkreis von 300 Metern eine Veloverleihstation vorfindet, wo er mit einem einfachen Chip ein Velo auslösen und auch irgendwo abstellen kann. Das Velo wird anschliessend wieder zurückgebracht. Das ist positiv. Die neue Stadtregierung und der Stadtpräsident von Podemos haben beschlossen, in der Stadt 200 Kilometer abgetrennte Velowege zu bauen. Diese werden natürlich nicht von heute auf morgen realisiert. Deshalb hat man nun das Problem, dass auch dort Velos auf den Trottoirs herumfahren, weil es auf der Strasse keinen Platz hat und gefährlich ist. Im Unterschied zu Bern, wo dieses Problem weitgehend verdrängt wird, reflektiert man es in Barcelona. Man überlegt sich, was man machen kann, solange Velos auf den Trottoirs fahren müssen. Man hat nun die Vorstellung, dass Velos auf den Trottoirs nur mit einer Geschwindigkeit von 10 Stundenkilometern und in einem Abstand von mindesten 1 Meter von Fussgängern fahren dürfen. Die Frage ist allerdings, wer das auf welche Weise kontrollieren kann. Verschärft wird das Problem durch Elektrobikes, und zwar hauptsächlich durch die schnellen Elektrobikes, die eine gelbe Nummer haben. Sie sind schneller, als man früher mit den nicht frisierten „Töffli“ herumfahren durfte. Es handelt sich effektiv um „Töffli“, Motorfahrzeuge, und nicht mehr um Velos. Dieses Problem wird in allen Unterlagen, die wir erhalten haben, komplett verdrängt und mit keinem Wort erwähnt. Die Prozentzahlen, die man sich vorstellt, sind bis ins hinterste Detail aufgeführt, aber das Problem Elektrobikes und die Gefährdung der Fussgänger durch diese neuen Verkehrsmittel, vor allem wenn diese im öffentlichen Raum im Mischverkehr auf den Trottoirs oder den Plätzen herumfahren, wird nicht erwähnt. Überhaupt beschäftigt man sich mit sehr komplizierten Konzepten, während das Einfache oft vernachlässigt wird. Man muss nur darauf achten, wo die Leute die Strasse überqueren: Dort, wo die Leute häufig die Strasse überqueren, hat es zum Beispiel keine Fussgängerstreifen. Würde man diese endlich einmal anbringen, wäre schon manches Problem gelöst. Dafür braucht es keine grossen Studien. Zum Beispiel gehen die Leute bei jeder Bushaltestelle schnurstracks über die Strasse, sobald der Bus abgefahren ist, aber bei vielen Bushaltestellen hat es keinen Fussgängerstreifen. Das wären einfache Methoden, die man ohne Weiteres anwenden könnte. Ich habe bereits gesagt, dass wir zahllose Studien, Konzepte etc. haben. Letzte Woche haben wir die Vernehmlassung zum Fussverkehrskonzept erhalten: beeindruckend aufwendig, der Kopf unserer Gemeinderätin überall vierfarbig. Ich lese nur ein Beispiel vor, wie man aus etwas Einfachem etwas Kompliziertes machen kann. Unter erster Priorität ist – zu Recht – angeführt: „Fussgängerzonen Innenstadt“, ein Wunsch, den man schon seit Jahrzehnten hat. Davon wird gesprochen, seit ich im Stadtrat bin, und das ist nun schon recht lange. Dort steht: „In der Innenstadt wird mit einer Public-Space-Public-Life-Studie geprüft, wie eine Fussgängerzone Innenstadt ermöglicht werden kann.“ Um Himmels-gotteswillen, dafür braucht man doch keine 150 000-fränkige Studie zu machen. Es ist vielmehr ganz banal und einfach: Man muss prüfen, wie man die Trams wegbringen kann, damit die Fussgänger

eine eigene Fussgängerzone haben. Das ist eine Feststellung, die keinen Fünfliber wert ist. Dafür muss man nicht bei Jan Gehl, dessen Vortrag in Bern mich im Übrigen sehr beeindruckt hat, eine Studie bestellen. Und so wird noch und noch Papier produziert, bei dem man sich fragen kann, wozu und wieso. Die Panoramabrücke bzw. die Velobrücke ist ebenfalls ein solches Beispiel. Damit man zu Kantons- und Bundesgeld kommt, wird neuerdings gesagt, es gebe eine übergeordnete Pendlerachse, auf der die Leute irgendwo von Münchenbuchsee bis nach Ittigen oder noch weiter mit dem Velo pendeln könnten. Es stellt sich jedoch die Frage, wer denn im Winter über derart lange Strecken pendelt – höchstens wieder jemand mit einem Elektrobike, und damit müsste man diese Brücke eigentlich Elektrobikebrücke nennen. Und das müsste Auswirkungen auf die Vorstellungen der Planung des öffentlichen Verkehrs haben. Wenn man wirklich mit zusätzlichem Velo- oder Elektrobike-Pendlerverkehr einen wesentlichen Teil des öV ersetzen könnte, müsste man den öV nicht so stark ausbauen. Aber siehe Tram Ostermundigen: Dort plant man drauflos mit der Begründung, der Verkehr werde massiv zunehmen. Einen Passus muss man indessen positiv beurteilen, denn ich will nicht nur kritisieren: Man geht von einer absoluten Zunahme des Gesamtverkehrs 2010 bis 2030 von 13 Prozent aus. Das sind viel realistischere und vernünftige Annahmen, als man noch vor Kurzem von der Regionalkonferenz vernommen hat, die von 25 Prozent MIV- und 60 Prozent öV-Zunahme bis 2030 ausging. Die Quintessenz ist folgende: Man kann das machen, aber man muss sich wirklich einmal überlegen, welche einfachen Förderungsmethoden es gibt, und muss vom Planungswahn wegkommen, man könne alles ...

Der Vorsitzende unterbricht das Votum und fordert den Sprecher auf, zum Schluss zu kommen.

Luzius Theiler setzt sein Votum fort: Merci vielmal. Wir könnten ja beschliessen, die Leute sollten nur noch die Hälfte Hamburger essen. Das wäre ebenfalls vernünftig. Es würde allerdings nichts nützen. Und so nützt es wahrscheinlich auch nichts, wenn wir die Verdoppelung des Veloverkehrs beschliessen.

Vorsitzender *Thomas Göttin:* Vorhin habe ich es vielleicht etwas eng formuliert. Mittlerweile ist aber klar, dass es jetzt auch die Möglichkeit gibt, Grundsatzüberlegungen im Zusammenhang mit dieser Debatte einfließen zulassen.

Philip Kohli (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Ich verspreche, dass ich mich kürzer fassen werde als mein Vorredner. Eine Rückweisung ist keine Lösung. Wenn man etwas nicht will, dann soll man es ablehnen. Wenn man effektiv eine Verbesserung erzielen möchte, soll man das Geschäft zurückweisen. Wir haben nicht den Eindruck, dass man hier etwas verbessern könnte. Ein Teil der Fraktion BDP/CVP hat auch nicht das Gefühl, man könne etwas noch schlimmer machen. Deshalb werden wir der Rückweisung nicht zustimmen. Wir hatten noch selten solche Meinungsverschiedenheiten. Ich kann für die Fraktion nur grundsätzliche Ausführungen machen. Die einzelnen Artikel werden wir sicher noch ausführen und erläutern. Im Grundsatz ist es eine zwangslose Erhöhung des Veloverkehrs, die ohne Benachteiligung von andern Verkehrsteilnehmern sehr wünschenswert wäre. Ein Velo ist ein Gratisverkehrsmittel, das nur gerade die Energie des Fahrers und ein paar Fränkli für das Gefährt beinhaltet. Da ist es legitim, dass weniger finanzielle Mittel dafür aufgewendet werden müssen als für den MIV, der die ganze Infrastruktur braucht. Dasselbe gilt für den Fussverkehr: Dieser braucht nicht einmal ein Gefährt und auch keinen Platz. Damit ist es gerechtfertigt, dass weniger finanzielle Mittel in den Fussverkehr gesteckt werden als in den Veloverkehr. Gleichwohl ist stark umstritten, wenn nicht sogar klar bestritten, dass man tagtäglich Daten über alles erheben muss. Finanzielle Mittel verwendet man besser an einem andern Ort. Auch jährliche Berichte sind unnötig; das kostet nämlich alles Geld. Und, wie

erwähnt, alle Verkehrsteilnehmer sollen akzeptiert und in ihrem Rahmen gefördert werden. Wir haben einen Markt, der spielt. Deshalb ist es für einen Teil von uns unverständlich, wie man dermassen realitätsfremde Reduktionen des MIV festschreibt. Für uns ist klar, dass die Zukunft den nachhaltigen Energieformen gehört. Wir sollten uns nun keine Wege verbauen, die wir, wenn die AKW der Vergangenheit angehören und die Saudis pleite sind, eventuell brauchen werden. Der langen Rede kurzer Sinn: Man kann das, was mit dem Geld gemacht wird, gut finden oder eben nicht. Es leuchtet ein, dass das Velo keine Kosten verursacht, die Gesundheit der Benutzer steigert, Platz spart und meistens das schnellste Verkehrsmittel ist. Dennoch einige Zahlen aus dem Reglement: 25 000 Franken Unterstützungsbeitrag für eine Velo-Modeschau; 10 000 Franken um all jenen Leuten Merci zu sagen, die bereits Velo fahren; noch einmal 10 000 Franken für ein paar Kleber, die besagen, dass Velos etwas Tolles sind; weitere 10 000 Franken, um die Leute in der Verwaltung zu motivieren, mit dem Velo zur Arbeit zu kommen – ob das alles effektiv etwas dazu beiträgt, ist fraglich. Mit dem Geld könnte man ein paar Lose produzieren und jeden Stadtteil darauf schreiben. Danach zieht der Herr Stadtpräsident oder die zukünftige Frau Stadtpräsidentin ein Los, und dann schenkt man jedem Bewohner dieses Quartiers ein M-Budget-Velo, mit dem genau gleichen Geld. Ich habe das Gefühl, auf diese Weise würde man die Leute wesentlich stärker zum Velofahren motivieren. Wir werden, wie gesagt, das Geschäft teilweise unterstützen und teilweise nicht. Unbestritten ist natürlich der Antrag für eine neue Velokommission. Das kostet viel Geld und bringt nicht viel. Es ist immer schön, wenn man sich für solche Sachen stark macht. Wenn es so etwas noch braucht, frage ich mich, wo Sie während der letzten 25 Jahre gewesen sind: Sie sind hier am Regieren und kommen erst nach 25 Jahren damit. Wir sind der Meinung, die Velokommission dürfe sich gerne ehrenamtlich am Freitagnachmittag zum Kaffee treffen. Den Ausführungen von Bernhard Eicher zu seiner Motion können wir uns anschliessen. Wir werden die Motion sicher unterstützen.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die Fraktion FDP: Wahrscheinlich habe ich am Anfang nicht gut zugehört. Ich war der Meinung, dass die Debatte vorerst auf die Frage der Rückweisung beschränkt sei und dass es nicht um ein generelles Eintreten auf das Geschäft gehe. Inzwischen weiss ich es besser. Deshalb erlaube ich mir, mich zum Geschäft noch einmal zu äussern. Die Fraktion FDP wird der Reglementsrevision nicht zustimmen. Das kann ich heute schon sagen. In der Schlussabstimmung werden wir Nein stimmen, und zwar unabhängig davon, wie viele der Anträge des Gemeinderats und/oder der diversen Kommissionsminderheiten am Schluss noch übrigbleiben oder allenfalls herausfallen. Für uns ist klar, dass es in dieser Stadt unterschiedliche Verkehrsteilnehmende gibt. Es gibt Leute, die Velo mit Muskelkraft fahren; es gibt Leute, die Velo mit Strom fahren; es gibt solche, die ihre beiden Füsse brauchen, andere sind auf vier Rädern oder mit dem öV unterwegs. Und schliesslich gibt es noch diejenigen, die so ziemlich alle diese Verkehrsmittel benützen. Dass der Gemeinderat einfach die Velo-Offensive und die einseitige Förderung des Veloverkehrs in Form eines Reglements nageln will, kommt für uns prinzipiell nicht infrage. Das wird auch in keinem anderen Bereich so gemacht. Luzius Theiler sagte vorhin, es sei viel vernünftiger, auf die 13 Prozent Verkehrszunahme abzustellen, welche die Stadt Bern ausgerechnet hat. Sinnigerweise sind die Berechnungen des Kantons dort, wo sie der Velo-Offensive und der Veloverliebtheit dienen, super und sakrosankt. Dort, wo sie den Zielsetzungen von Rot-Grün entgegenstehen, stellt man eigene Berechnungen an und hat das Gefühl, der Kanton habe seine Planungen nicht so recht im Griff und überschätze die Zunahme des MIV. Der Modal Split, den der Gemeinderat in diesem Reglement festschreiben will, passt in seine bisherige Verkehrspolitik: Es geht in erster Linie darum, den MIV zu bekämpfen und weiter aus der Stadt zu vertreiben. Es ist auch interessant, dass der Anteil des Fussverkehrs, der heute immerhin 39 Prozent beträgt, in Zukunft nur noch 37 Prozent betragen soll. Dies mit der Begründung, dass man ihn zwar halten wolle, dass es aber nicht viel mehr Ausbau brauche.

Denn in dieser Stadt gilt nur eine Devise: Velo, Velo, Velo, Velo, Velo. Zu den Anträgen der Kommissionsminderheit, die nun in die Synopse integriert wurden, äussere ich mich im Moment nicht, in der Meinung, dass sie im Rahmen der zweiten Lesung behandelt werden. Sofern mir der Stadtratspräsident das Mikrofon nicht abstellt, erlaube ich mir indessen, noch einmal den Hut zu wechseln und denjenigen der Kommissionsminderheit aufzusetzen. Es dauert nicht lange, keine Angst. Von den Anträgen der Kommissionminderheit ist aus nachvollziehbaren Gründen ein einziger nicht in die Synopse eingeflossen: Es handelt sich um den Antrag, der auf der neusten Tischvorlage mit „Ergänzungsantrag der Kommissionsminderheit PVS“ bezeichnet wird. Er lautet wie folgt: „Das Reglement sei in der Form, wie es aus der Beratung des Stadtrats kommt, gestützt auf Art. 46 GO obligatorisch den Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen.“ Dafür gibt es zwei Gründe. Einen davon habe ich unter dem Hut der Kommissionssprecherin bereits angesprochen. Es ist durchaus nicht über alle Zweifel erhaben, ob der Stadtrat überhaupt die Kompetenz hat, Reglementsanpassungen vorzunehmen, die sich nicht auf die Frage der Finanzierung beziehen. In der Kommission wurde eine seriöse Abklärung abgelehnt. Das bleibt also eine offene Frage und könnte Anlass dafür geben, dass sich der eine oder andere überlegt, in diesem Punkt juristisch diese Abklärung nachzuholen und nachher allenfalls den Rechtsmittelweg zu beschreiten. Dies ist die mehr formelle Seite. Die inhaltliche Seite des Antrags betrifft die Tatsache, dass in der Stadt Bern zwar eine Mehrheit 1999 sagte, man solle den Velo- und den Fussverkehr fördern. Seit 1999 gingen aber immerhin 17 Jahre ins Land. Seit 1999 hat die Stadt Bern den Veloverkehr forciert. Es hat zwar nicht viel genützt: Er dümpelt immer noch bei 11 Prozent vor sich hin. Nun will man in dieselbe Kerbe hauen und nur das Velo berücksichtigen. Man will nicht einmal den Fussverkehr fördern, deshalb die Ablehnung der Motion Eicher. Man will auch den öV nicht weiter fördern. Dessen Anteil am Modal Split im Jahr 2030 soll höchstens so gross sein wie heute. Ganz dezidiert will man den MIV abwürgen. Das wird in der Bevölkerung Stunk geben. Deshalb wäre es nichts als richtig, sowohl aus formellen Gründen – es ist nicht gesagt, dass der Stadtrat das, was er hier macht, effektiv darf – als auch aus der Überlegung heraus, dass diese Materie einer der Zankäpfel in unserer Stadt ist, das Geschäft, gestützt auf Art. 46 GO, den Stimmberechtigten vorzulegen. Dieses Recht, diese Möglichkeit hat der Stadtrat immer. Wenn die links-grüne Seite so sicher ist, dass sie die Abstimmung mit links gewinnt, falls das Referendum ergriffen werden sollte im Fall des fakultativen Referendums: Was hält sie dann davon ab, das Reglement dem Volk vorzulegen?

David Stampfli (SP) für die Fraktion SP: Ich bin demselben Irrtum unterlegen wie Jacqueline Gafner, und das will etwas heissen. Deshalb erlaube ich mir, noch kurz etwas zum Reglement und insbesondere auch zur Motion Eicher zu sagen. Ich möchte den Gemeinderat in Schutz nehmen: Ich glaube nicht, dass er den öV nicht fördern will. Beim Tram Region Bern handelte es sich wirklich um öV-Förderung. Wir wissen, wer es abgelehnt hat. Die SP unterstützt mit grosser Überzeugung die Velo-Offensive des Gemeinderats. Viel zu lange wurde der Veloverkehr in der Stadt Bern ziemlich stiefmütterlich behandelt. Auch wenn es unterdessen viele Strassenzüge mit Velostreifen gibt, hat es immer noch sehr heikle Stellen. Vor allem aus Sicherheitsgründen, aber auch mangels Abstellplätzen oder wegen guter Verbindungen verzichten viele auf das Velofahren. Deshalb erstaunt es nicht, dass gemäss Modal Split der Anteil Velofahrende in Bern nur gerade bei 11 Prozent liegt. Mit der Velo-Offensive soll dieser Anteil bis 2030 auf etwa 20 Prozent verdoppelt werden. Dieses Ziel wirkt sich natürlich auch auf das Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs aus. Deshalb soll das Reglement, das die Stadtberner Stimmbewohner immerhin einmal genehmigt hat, entsprechend angepasst werden. Die SP stimmt allen vom Gemeinderat beantragten Anpassungen zu, weil wir es richtig und sinnvoll finden, die Velo-Offensive ins Reglement einfliessen zu lassen. Es ist ein Instrument, um die Velo-Offensive überhaupt zu

bewerkstelligen. Man kann für oder gegen die Velo-Offensive sein, das ist klar. Aber wenn man dafür ist, ist es sicher sinnvoll, dies im Reglement auch so festzusetzen. Mehrfach wurde die Befürchtung geäussert, dass der Fussverkehr unter der Velo-Offensive leiden könnte. Es wurde sogar davon gesprochen, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger unter die Räder der Velos kommen könnten. Betrachtet man die Unfallstatistik, kommen sie aber eher unter die Räder von Autos. Vielleicht müsste man dort einmal etwas unternehmen. Interessanterweise ist es gerade die FDP, die mit dem Vorstoss von Bernhard Eicher sagt, sie wolle den Fussverkehr fördern. Das ist sehr erfreulich. Bisher ist die FDP in diesem Zusammenhang nicht unbedingt aufgefallen. Nun stellt sich die Frage, wie es zu diesem Wandel kam. Wenn man den Vorstoss Eicher genau durchliest, kommt der Verdacht auf, es gehe der FDP nicht so sehr darum, den Fussverkehr zu fördern, sondern eher darum, die Velo-Offensive, die gerade erst angelaufen ist, auszubremsen. Würde nämlich dieser Vorstoss umgesetzt, dürfte für die Velo-Offensive momentan genau noch die Hälfte der Gelder eingesetzt werden. Die andere Hälfte müsste für den Fussverkehr zurückgestellt werden, egal ob es gerade Projekte für die Fussgängerinnen und Fussgänger gibt. Im dümmsten Fall würde das Geld einfach gelagert und nicht ausgegeben, obwohl es genügend anstehende Veloprojekte gibt. Wir haben ein Stück weit eben doch den Verdacht, dass es der FDP genau darum geht, der unliebsamen Velo-Offensive die finanziellen Mittel zu entziehen, um sie auf diese Weise auszubremsen zu können. Die Fussgängerinnen und Fussgänger dienen vor allem als Deckmäntelchen. Wenn die FDP den Fussverkehr wirklich unterstützen möchte, müsste sie vielleicht mal ihre übliche Verkehrspolitik ändern. Die Fussgängerinnen und Fussgänger brauchen sichere Strassen und direkte Wege. Es braucht Fussgängerstreifen, breite Trottoirs und Begegnungszonen. Was macht die FDP, wenn es um diese Themen geht und um konkrete Förderung des Fussverkehrs? – Sie ist dagegen. Das zeigt sich bei diversen Verkehrsberuhigungen; letztes Beispiel: die Umgestaltung des Breitenrainplatzes. Ich begrüsse die klaren Ausführungen des Gemeinderats in der Antwort auf den Vorstoss Eicher. Der Fussverkehr hat schon heute einen sehr hohen Anteil am Modal Split. Es ist deshalb nicht zwingend, nun eine Fussgänger-Offensive auszurufen. Der Veloverkehr hat hingegen deutlich mehr Entwicklungspotenzial. Die SP ist aber überzeugt, dass man die Verhältnisse für den Fussverkehr auch weiterhin verbessern und anpassen kann. Wir rufen daher den Gemeinderat eindringlich dazu auf, sich weiterhin für die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger einzusetzen und entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Etwas wurde mit der Anpassung des Richtplans Fussverkehr denn auch eingeleitet. Natürlich erwarten wir, dass die FDP beim nächsten Mal, wenn es um eine Verkehrsberuhigungsmassnahme zugunsten des Fussverkehrs geht, zum Beispiel Tempo 30 oder eine Begegnungszone, diesem Projekt mit grosser Überzeugung zustimmen wird. Die SP lehnt den Vorstoss Eicher grossmehrheitlich ab.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Zunächst ganz kurz eine Replik auf verschiedenen Äusserungen, in denen ich direkt angesprochen wurde: Es wird immer wieder gefragt, wie viel Förderung des Fussverkehrs oder des Veloverkehrs richtig sei. Ich wehre mich sehr dagegen, dass Fuss- und Veloverkehr gegeneinander ausgespielt werden. Deshalb finden wir es auch richtig, dass beides gefördert wird. Es gibt einerseits den Richtplan und andererseits die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes im öffentlichen Raum, die in den nächsten Jahren sehr wichtig werden wird. Bern nimmt das sehr ernst. Wir wollen dort vorangehen und nicht einfach die anderen kopieren. Wir sind sehr intensiv daran, zusammen mit den Behindertenorganisationen, die auch den Seniorenrat vertreten und somit auch auf der Seite der Fussgängerinnen und Fussgänger sind, den öffentlichen Raum behindertengerecht, altersgerecht und fussgängergerecht gestalten zu können. Das wird ein sehr wesentlicher Teil sein. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, wie wir mit der Trottoirsituation umgehen. Darüber werden wir in Zukunft sicher intensiv zusammen diskutieren. Bezüglich der

Frage, ob man beides im gleichen Mass fördern soll, lassen wir uns sehr stark von den Potenzialen leiten, die den verschiedenen Anteilen zugesprochen werden. Dabei sind wir sicher gut beraten, wenn wir uns vor allem an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientieren und so liberal bleiben, dass wir nicht alle zwingen wollen, zu Fuss unterwegs zu sein. Vielmehr sollen alle das ausschöpfen, was sie gern machen. Da zeigt sich eben, dass wir im Bereich des Veloverkehrs das Potenzial bei Weitem nicht ausgeschöpft haben. Deshalb ist es wichtig, dass wir dort seitens der Stadt den Bedürfnissen der Bevölkerung auch nachkommen. Es wurde zudem auf die Schulwegsicherheit hingewiesen. Ich habe diesen Vorwurf nicht ganz verstanden, denn seit etwa einem Jahr haben wir explizit eine Ansprechperson in der Fachstelle Verkehrssicherheit. Seitens des Bundes wird bekanntlich auch eine engere Zusammenarbeit mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) gefordert. Es gibt eine Ansprechperson, die bestimmt ist. Ich erkenne nicht, was dabei das Problem sein soll, aber vielleicht können wir das bilateral klären, denn diese Stelle wurde neu geschaffen. Bezüglich der Frage der Veloförderung bin ich sehr froh, dass gesagt wurde, sie sei keine Erfindung von Bern. Diese Tendenz zeigt sich im Moment effektiv nicht nur europaweit, sondern weltweit. Dies ist auch naheliegend, denn es ist sinnvoll, das Velo zu fördern. Wir wissen, dass Autostädte krank machen, und zwar nicht nur aufgrund der Emissionen, sondern auch, weil sich die Leute entsprechend wenig bewegen. Das Velo ist als Gegenpol absolut sinnvoll; es macht gesund. Man weiss auch, dass die Bevölkerung von Velostädten mehr unterwegs ist, sich mehr bewegt und daher auch gesünder ist. Nun stellt sich die Frage, wie wir das erreichen. Ich setze dabei sehr stark auf die Erfahrung all jener Städte, die das bereits hinter sich haben. Die Infrastruktur ist ein wesentlicher Teil davon. Luzius Theiler wirft uns vor, wir würden uns zu viele Gedanken machen, und sagt im gleichen Satz, wir hätten noch keine Antwort auf die E-Bikes. Es ist so: Wir haben schlicht noch nicht für jede Herausforderung eine Lösung. Es ist auch hier zum Glück nicht nur die Stadt Bern, die noch keine Lösung hat. Vor zwei, drei Wochen war ich an einem Kongress zum Thema E-Bike und Umgang mit E-Bikes. Etwa 200 bis 300 Fachleute aus der ganzen Schweiz tauschten sich genau zu diesen Fragen aus. Wir stehen vor einem neuen Phänomen. Wir wissen ungefähr, in welche Richtung wir gehen können, aber mit der Frage, wie die Normen aussehen und wie wir in Zukunft überall in der Schweiz und sehr wahrscheinlich auch europaweit damit umgehen, müssen wir uns auseinandersetzen. Das eine ist der verbale Austausch. Aber seit einigen Hundert Jahren gibt es auch die Möglichkeit mit Papier, sodass das eine oder andere auch schriftlich festgehalten wird und man sich gegenseitig per Papier und mittlerweile auch online informiert. Deshalb finde ich es nicht weiter schlimm, wenn die eine oder andere Studie erarbeitet wird. Ich bin dem Rat sehr dankbar, wenn er die Förderung noch einmal unterstützt. Das Reglement wird bekanntlich nicht neu geschaffen. Wir haben den Auftrag, dem Rat alle fünf Jahre eine Überarbeitung vorzulegen. Dieses Mal erfolgte sie aufgrund von HRM2. Aufgrund der Vorstösse, die hängig sind, hielten wir es für richtig, dem Rat diese Anträge zu unterbreiten. Es geht aber nicht um die Schaffung eines neuen Reglements, sondern um eine Änderung in einzelnen Punkten. Deshalb gehen wir auch nicht davon aus, dass es dafür eine obligatorische Volksabstimmung braucht. Der Rat kann dies aber selbstverständlich entscheiden. Zum Schluss noch zur Rückweisungsfrage von Alexander Feuz: Es ist absolut möglich, dass wir das Thema kantonal auch noch vertieft behandeln werden, aber wir arbeiten bei den Strassen von überkommunaler Bedeutung – darum ging es beim Vorstoss in Zürich – schon längst mit dem Kanton zusammen. Das hatten wir bereits in der Kommission angeschnitten. Ich kenne keine Strasse in der Stadt Bern von überkommunaler Bedeutung, die wir nicht zusammen mit dem Kanton planen und vom Kanton genehmigen lassen müssen. Thunstrasse/Ostring werden ich dem Rat in Bälde vorlegen: Daran arbeiten wir nicht nur mit dem Kanton, sondern auch mit dem ASTRA. Wir machen schlicht und ergreifend keinen Strassenbau und keinen Strassenumbau, ohne dass der Kanton mit dabei ist.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 1 ab (14 Ja, 47 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 007
2. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 2 ab (14 Ja, 47 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 008

Alexander Feuz (SVP) begründet die Anträge der PVS-Minderheit: Zum Ergänzungsantrag der Kommissionminderheit, das Reglement sei in der Form, wie es aus der Beratung des Stadtrats kommt, gestützt auf Art. 46 GO obligatorisch den Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen: Es handelt sich um eine bedeutende Vorlage. Es geht auch um viel Geld und um Konsequenzen.

Der Vorsitzende unterbricht das Votum: Ich mache Alexander Feuz darauf aufmerksam, dass Jacqueline Gafner diesen Antrag bereits begründet hat und dass er sich zu den Anträgen in der Synopsis äussern sollte.

Alexander Feuz setzt sein Votum fort: In dem Fall komme ich zu den Synopsis-Anträgen der PVS-Minderheit. Der erste dieser Anträge lautet: „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 20–11 Prozent und der Anteil des Fussverkehrs bei 37 Prozent liegen.“ Wir sind nach wie vor der Meinung, dass die Zielsetzungen falsch sind. Wenn man aber Vorgaben machen will, dann sollen nicht unrealistisch hohe Werte gewählt werden, sondern sie sollen realistisch sein. Der Gemeinderat hat offenbar nicht gesehen, dass es in Bern topografisch nicht möglich ist, so hoch zu gehen. Ich komme zu den Anträgen auf Seite 2 der Synopsis: „Die Bedürfnisse des Nichtveloanteils, der auch nach Umsetzung der Ziele 80% betragen wird und den Hauptanteil des Verkehrs ausmacht, dürfen durch die Massnahmen nicht beeinträchtigt werden.“ Worum geht es hier? Wir wissen, dass es, selbst wenn wir alle Massnahmen durchführen, nicht mehr als die 20 Prozent gibt. Mehr als drei Viertel – 80 Prozent – sind mit anderen Verkehrsmitteln unterwegs: öV, Privatverkehr. Es kann doch nicht sein, dass man für eine kleine Minderheit alles preisgeben muss und dass die 80 Prozent, die nicht Velo fahren – denken wir auch an Leute mit eingeschränkter Mobilität –, darunter leiden müssen. Denken wir an die Leute, die mit dem Bus längere Strecken fahren. Dafür soll eine kleine Minderheit Vorteile haben. So etwas geht nicht. Deshalb stellt die Kommissionminderheit den Antrag, dass diese Massnahmen die anderen Interessen nicht beeinträchtigen dürfen. Was wollen wir in Ziffer 5 (neu)? Wir wollen, dass den Rechten und Bedürfnissen der Mobilitätsbehinderten besondere Beachtung geschenkt werden muss. Wir haben ein Behindertengleichstellungsgesetz, welches das vorsieht. Demnach gehört auch im Rahmen der Förderung von Fuss- und Veloverkehr eine Bestimmung ins Reglement, die festlegt, dass die Behinderten keine Nachteile erfahren dürfen und dass dies beachtet werden muss. Es handelt sich um einen Antrag der Kommissionminderheit. Ich bitte die Medien, das aufzunehmen. Die Mehrheit der Kommission erachtet die Bedürfnisse und die Anliegen der Mobilitätsbehinderten nicht als dermassen relevant, dass man sie ins Reglement aufnehmen sollte. Die Kommissionminderheit ist da anderer Meinung. Ebenfalls ein wichtiger Antrag ist Ziffer 6 (neu), Zwangsmassnahmen für die Umlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr seien ausgeschlossen. Er wurde von der Kommissionmehrheit ebenfalls abgelehnt. Weshalb wurde er abgelehnt? Vermutlich, weil man Zwangsmassnahmen ergreifen will. Es wird stets gesagt, dies sei nicht geplant, es sei alles freiwillig. Wenn man aber mit Verkehrsplanern etc. diskutiert, heisst es, es sei nicht mehr zielgerecht, dass jemand mit dem Auto in die Stadt fährt. Es wird versucht, mit Spurabbau, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Pfortneranlagen

und diesem Reglement schleichend mässigen Druck auszuüben. Selbst die zentrale Verbindung von der Laupenstrasse her Richtung Bahnhof und Länggasse soll gekappt werden. Der Weg zum PostParc soll nicht mehr dort durchgehen. Spielen Sie doch mit offenen Karten: Wenn der Antrag ablehnt wird, weiss der Hinterste und Letzte, dass Zwangsmassnahmen vorgesehen sind. Was wollen wir mit Ziffer 7 (neu)? Wir wollen, dass finanzielle Anreize für die Umlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr ausgeschlossen sind. Wir wollen nicht, dass diejenigen, die Velo fahren und zu Fuss gehen, plötzlich eine Steuergutschrift oder was auch immer erhalten. Wir gehen wirklich davon aus, dass hier wiederum geplant ist, mit Umlagerungen und finanziellen Unterstützungen eine Gruppe zu bevorzugen. Deshalb hat die PVS-Minderheit diese Anträge gestellt.

Ich fahre mit den Anträgen der SVP weiter, die ich teilweise vorhin schon kurz begründet habe. Ein Teil davon findet sich in der Synopsis. Bei den übrigen wird man prüfen müssen, wo sie allenfalls eingefügt werden sollen, wenn sie angenommen werden. Was wollen wir mit Antrag Nr. 1? Die freie Wahl des Verkehrsmittels soll in jedem Fall gewährleistet sein und jeder Verkehrsteilnehmer soll das für ihn im Einzelfall bestgeeignete Verkehrsmittel wählen können. Dieser Antrag hat in der Kommission nicht einmal das Quorum der Minderheit erreicht, sonst wäre es ein Minderheitsantrag. Seitens der Stadt will man die freie Wahl des Verkehrsmittels nicht mehr. Ich bin wahrscheinlich einer derjenigen Stadträte, die am meisten Bus fahren, weil ich die Bushaltestelle gleich vor dem Haus habe. Auf diese Weise bin ich relativ rasch in der Stadt. Manchmal benütze ich das Auto. Ich soll jedoch wählen können, was ich benutzen will. Wenn ich grosse Mengen Wein oder Wasser kaufe, nehme ich das Auto. Wenn man das in der Stadt nicht mehr machen kann, werde ich wahrscheinlich kein Lastvelo kaufen, damit ich den alten Fernseher beim Entsorgungshof abgeben und in der Stadt einkaufen kann. Und viele andere Leute werden das auch nicht machen, weil sie nicht können oder nicht wollen. Wenn man nun ideologisch Vorschriften erlassen will, habe ich auch etwas den Verdacht, dass man die Bewohner der Stadt Bern erziehen und umerziehen will zu einer Lebenshaltung, wie sie auch im Viererfeld vorgesehen ist. Deshalb stellen wir den Antrag Nr. 1. Auch der Antrag Nr. 2 hat das Quorum nicht erreicht. Hier verlangen wir, dass die Vorschriften des übergeordneten eidgenössischen und kantonalen Rechts einzuhalten sind. Man könnte meinen, dass dies eine Selbstverständlichkeit sei. Wir hatten jedoch schon x-mal den Fall, dass sich die Stadt über die bestehenden Vorschriften hinweggesetzt hat und versucht hat, aus ideologischen Gründen ihrer Planung und ihren Vorstellungen nachzukommen. Wenn dieser völlig harmlose Satz so unbestritten wäre, sollte man ihm zustimmen, denn es ist bekanntlich eine Selbstverständlichkeit. Aber nein – wahrscheinlich will man bei komplexen Sachverhalten mit städtischen Recht und städtischen Vorschriften die kantonalen Regelungen aushebeln. Solange es noch nicht entschieden ist, wurstelt die Stadt selbst, wie man es bereits mehrmals beobachten konnte. Zum Beispiel bei der Ansiedlung der Stadtnomaden unten in der Neubrücke, in einer Schutzzone, bei der sich die Stadt über eidgenössisches und kantonales Recht hinweggesetzt hat. Wir sind zudem der Meinung, dass möglicherweise auch im Raum Viererfeld gewisse eidgenössische Vorschriften missachtet werden. Antrag Nr. 3 verlangt, dass der Gemeinderat Massnahmen zum Schutz der Fussgänger vor Velofahrern, welche die Regeln missachten, erlässt. Zur Veloförderung gehört auch, dass man den Schwächeren schützt, wenn man Fussförderung ernst nimmt. Ich weiss nicht, wie viele Vorstösse wir bereits eingereicht haben, damit unten an der Aare im Marzili zwischen Schönausteg und Eichholz nicht Velo gefahren wird. Es gibt ein Fahrverbot, doch heute musste ich vernehmen, dass man dort lange Verbote aufstellen könne: Wer dort mit dem Velo durchfahren wolle, mache das auch. Das bedeutet Kapitulation. Würde man das in anderen Bereichen machen und zum Beispiel auf der Autobahn auf Kontrollen verzichten mit dem Argument, es gebe halt Leute, die zu schnell fahren und sich nicht an die Strassenverkehrsregeln halten, gäbe es einen Aufschrei. Wie viele Vorstösse seitens des rot-grünen Bündnisses gegen die wilde Parkiererei in der Altstadt haben wir bereits erlebt: Dort

will man kontrollieren. Dort will man beim Gewerbler, der vielleicht einem Kunden ein paar Flaschen Wein liefert oder eine alte Couch in seinen Lieferwagen lädt, ständig nachgreifen – und hier nicht. Wenn wir ein solches Reglement haben, ist das für mich eine Nagelprobe. Entweder will man sich für die Fussgänger einsetzen oder man will nicht. Aber wenn natürlich die Velolobby sagt, sie wolle dort durchfahren, und dies auch macht, wenn es nicht erlaubt ist, während der Gemeinderat die Sache in vorseilendem Gehorsam abnickt, wird ein Bereich der Verkehrsteilnehmer eben missachtet, sodass sie vom Velo überrollt werden und im wahrsten Sinne des Wortes unter die Räder kommen – mit Einwilligung der Velolobby und des Gemeinderats. Deshalb müssen Sie dem Antrag ganz klar zustimmen, wenn Sie den Fussgänger schützen wollen. Beim Antrag Nr. 4 kann ich mich kurz fassen: Ich verweise weitgehend auf die Begründung, die ich vorhin abgegeben habe. Im Rahmen der Synopsis haben wir festgestellt, dass man die Anträge der SVP, welche den Antrag der PVS-Minderheit verstärken, als neue Buchstaben i und j aufnehmen sollte, damit sich die Fachstelle für den Fussgänger- und Veloverkehr um diese Anliegen kümmert. Dazu kommt ein Antrag auf Seite 7 der Synopsis, der verlangt, die Finanzierung von jährlich 1,25 Mio. Franken auf 625 000 Franken zu kürzen. Die Massnahmen sind äusserst einseitig zugunsten des Velos. Ich gehe davon aus, dass die Anträge der SVP, die schon in der Kommission Schiffbruch erlitten haben, nun kaum zum Durchbruch kommen. Aber wenn Sie sich nicht für die Fussgänger einsetzen wollen, haben Sie auch nur Anspruch auf die Hälfte der Finanzierung. Soweit unsere Anträge, ich danke für die Aufmerksamkeit.

David Stampfli (SP): Ich begründe nun noch einen einzelnen PVS-Minderheitsantrag. Alle übrigen hat Alexander Feuz bereits begründet. Der Antrag, den ich begründe, betrifft den neuen Artikel 6a, Fachkommission Veloverkehr. Heute fristet das Velo in der Stadt Bern eher ein Randgruppenein. Auch wenn Jacqueline Gafner meint, es heisse die ganze Zeit nur „Velo, Velo, Velo“, hat man bei Planungen häufig den Eindruck, es werde als Erstes die Fahrbahn geplant und anschliessend das Trottoir, und ganz am Schluss, nachdem Pro Velo eine Einsprache gemacht hat, erinnert man sich auch noch an den Veloverkehr. Zum Glück hat sich dies in den letzten Jahren gebessert. Es gibt bekanntlich die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Man hat in den letzten Jahren aber auch festgestellt, dass diese Fachstelle Mühe hat durchzudringen. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ist im Grunde genommen der einzige Zweig der Verwaltung, der sich wirklich um den Veloverkehr kümmert. Der Rest der Verwaltung kümmert sich nicht gross um Velofragen. Wenn man die Velo-Offensive aber wirklich voranbringen und wenn man auf das Velo setzen will, braucht es in der Verwaltung viel mehr. Wir wissen, dass im Rahmen der Velo-Offensive in der Verwaltung bereits ein Prozess angelaufen ist, eine Art Kulturwandel. Das ist sehr begrüssenswert. Das Ganze muss jedoch noch viel besser funktionieren. Es gibt in der Stadt Bern verschiedenste Kommissionen, die bei grossen Infrastrukturprojekten ein sehr gewichtiges Wort mitreden können. So dürfen sich zum Beispiel die Stadtbildkommission oder die Denkmalschützer bei jedem erdenklichen Thema einbringen, und diese Eingaben haben sehr viel Gewicht. Der Fachstelle wurde auch schon vorgeworfen, sie erreiche viel zu wenig. Das wurde auch heute Abend wieder erwähnt. In der letzten Berichterstattung zum RFFV im Stadtrat fielen teilweise harsche Worte: Der Kredit werde nicht ausgeschöpft und die Fachstelle erreiche nichts. Das liegt weniger an der Fachstelle selbst als vielmehr an diversen Kräften in der Verwaltung, welche die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr regelmässig auflaufen lassen. Wenn die Stadt Bern beim Veloverkehr wirklich vorwärtsmachen will, braucht es einen ernsthaften Wandel, und zwar insbesondere auch in der Verwaltung. Vor Kurzem gab es eine Guerilla-Aktion der Junge Alternative, die an mehreren Stellen im Bahnhof Bern am Boden Veloabstellplätze aufgemalt hat. Die Jungen Alternative ist vollkommen zu Recht der Meinung, dass es rund um den Bahnhof Bern zu wenige Gratisabstellplätze für Velos gibt. Weshalb gibt es nicht mehr? Weil dies unter anderem mit voller Absicht vom Stadtplanungsamt und vom Denkmalschutz

verhindert wird: Man findet, Velopfosten neben der Heiliggeistkirche sähen nicht schön aus. Es gäbe weitere Beispiele, die man zum Problem anführen könnte, dass gewisse andere Kommissionen den Veloverkehr ziemlich behindern können. Es braucht also eine richtige Fachkommission für den Veloverkehr. Dort sollen vor allem externe Fachpersonen Einsitz nehmen, die Stadt beraten und Projekte, die für den Veloverkehr wichtig sind, prüfen. Dabei ginge es um Gesamtverkehrsprojekte, von denen die Velos betroffen sind, zum Beispiel das Tram Region Bern oder neue Kaphaltestellen. Die Kommission müsste natürlich eng mit der Verkehrsplanung zusammenarbeiten und würde die Verwaltung und den Gemeinderat beraten und entscheidende Inputs geben. Aufgebaut wäre sie analog zu anderen städtischen Kommissionen, zum Beispiel zur Kommission Kunst im öffentlichen Raum. Eine starke Kommissionsminderheit ist überzeugt, dass man damit den Veloverkehr viel besser fördern könnte als nur mit dem Engagement der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Ich bitte den Rat deshalb, dieser Kommission zuzustimmen, damit wir bei der nächsten Beratung des RFFV nicht feststellen müssen, dass die Fachstelle in der Verwaltung aufgelaufen ist.

Gisela Vollmer (SP): Wir haben nun einiges über den Fussverkehr gehört. Wenn es Ihnen von links bis rechts mit der Förderung des Fussverkehrs wirklich ernst ist, müssten Sie all diesen Anträgen zustimmen. Beim Antrag zu Artikel 2 geht es darum, dass der Fussverkehr nicht noch abnehmen soll. Ich war etwas geschockt, als ich las, dass der Fussverkehr nicht nur nicht gefördert werden soll, sondern in nächster Zeit auch noch abnehmen wird. Das kann es doch wohl nicht sein. Es stellt sich schon so die Frage, ob die Zahl von 39 Prozent Fusswegen überhaupt stimmt. Sind es nicht in Wirklichkeit viel mehr? Denn es gehen sehr viele Leute zu Fuss. Ausserdem wissen wir schon seit einigen Jahren, dass regelmässiges und zügiges Zu-Fuss-Gehen die Gesundheit erhöht. Dann kann man sich eigentlich fragen, weshalb in den letzten Jahren da kein Programm aufgebaut wurde, damit mehr Leute in der Stadt Bern zu Fuss gehen. Möglicherweise würde dadurch auch der öV entlastet. Ich bitte den Rat, dem Antrag zuzustimmen. Beim Antrag zu Artikel 2 Absatz 4 geht es darum, dass die Flächen, die offiziell dem Fussverkehr dienen, auch wirklich von den zu Fuss Gehenden genutzt werden können. Das ist nämlich immer weniger der Fall. Immer häufiger stehen nach irgendwelchen Veranstaltungen oder Demonstrationen Absperrgitter und so weiter auf den Trottoirs. Zunehmend ist auch der Mischverkehr ein Problem. Bei der Förderung des Fussverkehrs geht es im Grunde genommen darum, Mischverkehrsflächen zu verhindern. Mischverkehrsflächen bedeuten das Aus für den Fussverkehr, denn wir sprechen nicht nur von Velos auf den Trottoirs, sondern auch von leichten und schweren E-Bikes bis hin zu Motorrollern und Rikschas, die auf den Flächen zugelassen sind. Das funktioniert wirklich nicht mehr zusammen mit all den zu Fuss Gehenden. Bei Absatz 5 geht es darum, auf das Behindertengleichstellungsgesetz Rücksicht zu nehmen und Fussverkehrsflächen von anderen Flächen, den sogenannten Veloflächen, zu trennen, so wie es bei Tramhaltestellen gemacht wurde. Bei Absatz 6 geht es darum, den Schulwegen grössere Priorität einzuräumen. Deshalb braucht es ein anderes Vorgehen und einen anderen Planungsprozess. Schulwege wurden im Reglement bisher überhaupt nicht behandelt, obwohl sie intensiv dazugehören.

Regula Tschanz (GB): Ich erlaube mir zuerst eine grundsätzliche Bemerkung zu dieser Debatte. In der Diskussion von vorhin haben die einen zur Rückweisung Stellung genommen, andere zu mehreren Vorstössen, und wieder andere haben bereits ihre Anträge begründet oder haben Argumente zu den Anträgen anderer einfließen lassen. Ich möchte das Ratsbüro daher herzlich einladen, sich darüber auszutauschen, wie man eine solche Debatte so strukturieren könnte, dass alle dasselbe darunter verstehen.

Zu unserem Antrag: Für die Fraktion GB/JA! ist es weder eine reine Formulierungsfrage, noch geht es um eine Verschärfung der Zielsetzung. Vielmehr sind wir der Meinung, dass es um

eine Grundhaltung geht: Was genau wollen wir in der Stadt Bern fördern und was muss entsprechend als Zielwert verankert werden? Im Vorschlag des Gemeinderats geht es darum, wie die Bernerinnen und Berner ihre Wege zurücklegen. Also egal, ob in Bern, in Zürich oder sonst wo. Nicht inbegriffen sind in der Formulierung des Gemeinderats Wege, welche Kônizerinnen oder Ostermündigerinnen auf Stadtberner Boden zurücklegen. Aus unserer Sicht ist dies genau die falsche Zielperspektive, und zwar aus folgendem Grund: Bei der Veloförderung soll es um Lebensqualität gehen. Relevant soll sein, wie der Verkehr in Bern funktioniert, in den Quartieren, wie viel Lärm es in den Quartieren hat, wie sicher der Verkehr in den Quartieren ist. Deshalb wollen wir, dass der verankerte Zielwert die Verkehrswege in Bern betrifft und nicht die Verkehrswege der Bernerinnen und Berner. Wir wären durchaus offen für andere Formulierungsvorschläge, wenn es solche im Rahmen der zweiten Lesung in der Kommission gäbe. Uns geht es um den Grundsatz der Messung und nicht um die exakte Formulierung. Dazu noch drei grundsätzliche Bemerkungen: Wenn die Stadt sagt, das gehe nicht und man könne die Messung so nicht machen, haben wir den Eindruck, dass sie es sich zu einfach macht. In anderen Städten ist man durchaus weiter, was Zählssysteme und Verkehrszählungen anbelangt. Es kam nicht von ungefähr, dass die Fraktion GB/JA! 2013, als sie den Vorstoss zur Verdoppelung des Veloverkehrs einreichte, auch einen Vorstoss einreichte, in dem es um Velozählstellen ging. Es hatte also eine innere Logik, gleichzeitig Veloförderung, Verdoppelung des Veloverkehrs und die Messung des Veloverkehrs zu thematisieren. Wenn wir zweitens im Gegensatz zum Vorschlag des Gemeinderats eine Zeitspanne vorschlagen, wollen wir keine Verschärfung des Ziels. Es geht vielmehr darum, dass es bei unserer Interpretation, wie das Ziel gemessen werden soll, keine Vergleichswerte gibt. Das heisst, man könnte erst in Zukunft anfangen, den Veloverkehr zu messen, und von dort an eine Verbesserung anstreben. Und eine dritte und letzte Bemerkung: Uns geht es in keiner Art und Weise darum, die Zielwerte für den Fussverkehr aus der Vorlage zu streichen. Wir hatten bei diesem Paradigmenwechsel, den wir vorschlugen, keine statistischen Grundlagen, um selbst eine sinnvolle Zielformulierung für den Fussverkehr vorzuschlagen. In dem Sinn möchten wir die Kommission und die zuständige Direktion einladen, die Grundsatzfrage, was man überhaupt messen und verändern will – wie sich die Bernerinnen und Berner bewegen oder wie der Verkehr in Bern aussieht –, zu diskutieren und allenfalls bessere oder realisierbarere Formulierungsvorschläge zu prüfen.

Beschluss

Der Stadtrat verabschiedet die Vorlage zuhanden der 2. Lesung