

XX

Reg.

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Reglement über die Förderung des Fuss und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4); Revision Artikel 7, 8 und 11

1. Worum es geht

Das Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV, SSSB 761.4) wurde im Juni 1999 von den Stimmberechtigten der Stadt Bern beschlossen und ist seit dem 1. Januar 2001 in Kraft. Das Reglement hat die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zum Ziel. Zur Umsetzung von Verbesserungsmassnahmen für den Langsamverkehr verlangt das Reglement Konzepte und Richtpläne, die Schaffung einer Fachstelle, Umsetzungsprogramme und Erfolgskontrollen.

Artikel 7 des Reglements verlangt jährlich ein Umsetzungsprogramm.

Artikel 8 des Reglements regelt die Finanzierung der Fachstelle und der Umsetzungsmaßnahmen.

Mit Artikel 11 ist der Gemeinderat beauftragt, 10 Jahre nach Inkrafttreten des Reglements zu prüfen, ob Artikel 8 (Finanzierung) revidiert oder aufgehoben werden soll. Aufgrund dieser Prüfung soll dem Stadtrat zum weiteren Vorgehen Antrag gestellt werden.

Seit der Inkraftsetzung des Reglements konnten zahlreiche Projekte zu Gunsten des Langsamverkehrs umgesetzt werden, so etwa die Velostation Milchgässli, der Velostreifen am Bollwerk, der Fuss- und Veloweg Oberbottigen u.a.m. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr hat dem Stadtrat jeweils Bericht erstattet, für 2009 und 2010 erfolgt die Berichterstattung im Herbst 2010 im Rahmen einer 10-Jahresbilanz der Fachstelle. Heute macht der stadt- und umweltverträgliche Fuss- und Veloverkehr einen bedeutenden Anteil des Verkehrsaufkommens in der Stadt Bern aus. So werden rund 44 % der täglichen Wege in Bern mit Muskelkraft zurückgelegt, wovon 11 % mit dem Velo und 33 % zu Fuss. Rund 18 % der Bernerinnen und Berner sind täglich mit dem Velo unterwegs. Die Zusatzauswertung „Verkehr“ zur letzten Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern aus dem Jahr 2005 hat allerdings auch gezeigt, dass 52 % der Bevölkerung nie mit dem Velo unterwegs sind. Begründet wurde der Verzicht aufs Velo allem voran mit der Furcht vor einem Unfall (44 %), gefolgt von der mit dem Velofahren verbundenen Anstrengung (24 %). 27 % der Befragten, die nur selten oder nie das Velo benutzen, monieren schliesslich, dass es in der Stadt Bern zu wenig Velostreifen und -wege gibt. Auch die neuste Studie der Beratungsstelle für Unfallverhütung zu den regionalen Unterschieden im Verkehrsunfallgeschehen (bfu-Report Nr. 62, Januar 2010) zeigt, dass vor allem die Sicherheitsfrage ernst zu nehmen ist. Weitere und kontinuierliche Verbesserungen an der Verkehrsinfrastruktur sind also nötig, um die strategischen Ziele der Langsamverkehrsförderung zu erreichen.

Der Gemeinderat beantragt aufgrund der in Artikel 11 geforderten Prüfung eine Revision von Artikel 8 (Finanzierung) und in der Folge von Artikel 7 (Umsetzungsprogramm) und 11 (Überprüfungsperiodizität). Das bisherige Finanzierungsmodell soll unter Beibehaltung der Spezialfinanzierung und konstant bleibenden finanziellen Mitteln vereinfacht werden. Er begründet seinen Antrag mit den Legislaturrichtlinien 2009 - 2012 bzw. der darin ausgewiesenen Massnahme, wonach die Stadt Bern den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr als Hauptträger der Mobilität stärkt. Weitere strategische Vorgaben sind die Energiestrategie der Stadt

Bern, das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Region Bern sowie der Velo-richtplan (vgl. dazu Kap. 4).

2. Spezialfinanzierung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs von 2001 bis 2010

Mit GRB 1899 vom 5. Dezember 2001 hat der Gemeinderat ein Finanzierungsmodell zur Umsetzung von Artikel 8 des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs beschlossen. Die 4 Mio. Franken, die gemäss Artikel 8 jährlich über eine Spezialfinanzierung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zur Verfügung stehen, setzen sich aus folgenden Tranchen zusammen:

Tranche 1: **Allgemeine Tiefbauvorhaben bzw. Abschreibungen**

2,9 Mio. Franken als Pauschale für Verbesserungen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs im Rahmen von **allgemeinen Tiefbauvorhaben** (Projekte zu Lasten des Investitionsbudgets der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, statistischer Erfahrungswert aus den Jahren 1994 bis 2000). Dieser Wert wird bis zur Überprüfung des Reglements nach 10 Jahren als fix angenommen; d.h., bei allgemeinen Tiefbauvorhaben wird kein Kostenanteil zu Lasten der Spezialfinanzierung RFFV ermittelt, auch wenn den Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs explizit Rechnung getragen wird.

In der Praxis werden diese Mittel jährlich als **Abschreibungen** für Investitionsanteile von Infrastrukturanlagen des Tiefbaus für den Langsamverkehr in die Stadtrechnung (Tiefbauamt, Verrechnete Abschreibungen) zurückgeführt.

Tranche 2: **Sach- und Personalaufwand**

0,15 Mio. Franken für den **Sach- und Personalaufwand** der Fachstelle.

Diese Mittel werden ebenfalls jährlich über die Laufende Rechnung der Stadt (Verkehrsplanung, Personalkosten) verwendet. Damit wird ein Teil der direkten Kosten der Fachstelle finanziert.

Tranche 3: **Zinskosten**

0,15 Mio. Franken **Zinskosten** für die Investitionen (Verzinsung der Restwerte der Investitionen für den Fuss- und Veloverkehr).

Diese Mittel werden jährlich über die Laufende Rechnung der Stadt (Tiefbauamt, Verrechnete Passivzinsen) verwendet. Auch dabei handelt es sich um eine pauschal festgesetzte Summe, welche rund 4 Mio. Franken aktivierte Investitionen zu finanzieren vermag.

Tranche 4: Frei verfügbare Mittel

0,8 Mio. Franken jährlich **frei verfügbare Mittel** zur Umsetzung von neuen Vorhaben und Massnahmen gemäss Bestimmungen des RFFV.

Entgegen der ursprünglichen Absicht, wonach jährlich frei verfügbare Mittel im Umfang von Fr. 800 000.00 für die Realisierung von Verbesserungsmassnahmen zur Verfügung stehen, werden rund Fr. 300 000.00 dieses Betrags zur Finanzierung von Vorleistungen (0,2 Mio. Fr.) und zusätzlichen Personalkosten verwendet (0,1 Mio. Fr.). Die verbleibenden Fr. 500 000.00 werden teilweise in Investitionsprojekten eingesetzt, teils für kleinere Massnahmen und Kampagnen verwendet

4,0 Mio. Franken Total Tranchen 1 bis 4

In der Praxis hat sich die Schaffung einer Spezialfinanzierung für die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs grundsätzlich bewährt. Das bisherige Finanzierungsmodell ist aber finanztechnisch kompliziert und entsprechend schwierig zu kommunizieren. Missverständnisse führten intern wie auch gegenüber dem Stadtrat zu erhöhtem Erklärungsaufwand. Kommt dazu, dass die Fachstelle nicht autonom als Sonderrechnung geführt werden kann, weil die Schnittstellen zur Verkehrsplanung eng sind; die Funktionsfähigkeit der Fachstelle ist in hohem Masse von Support und Führungsleistungen der Verkehrsplanung abhängig. Aus praktischen Gründen mussten deshalb die jährlich gemäss Reglement bereitzustellenden 4 Mio. Franken zuerst ins Globalbudget der Verkehrsplanung eingestellt werden. Erst am Ende des Jahrs konnte die Abrechnung mit der Spezialfinanzierung RFFV erfolgen. Dies führte zu finanztechnisch wenig überschaubaren Verschiebungen und erschwerte die finanzielle Führung der Fachstelle und der gesamten Abteilung Verkehrsplanung.

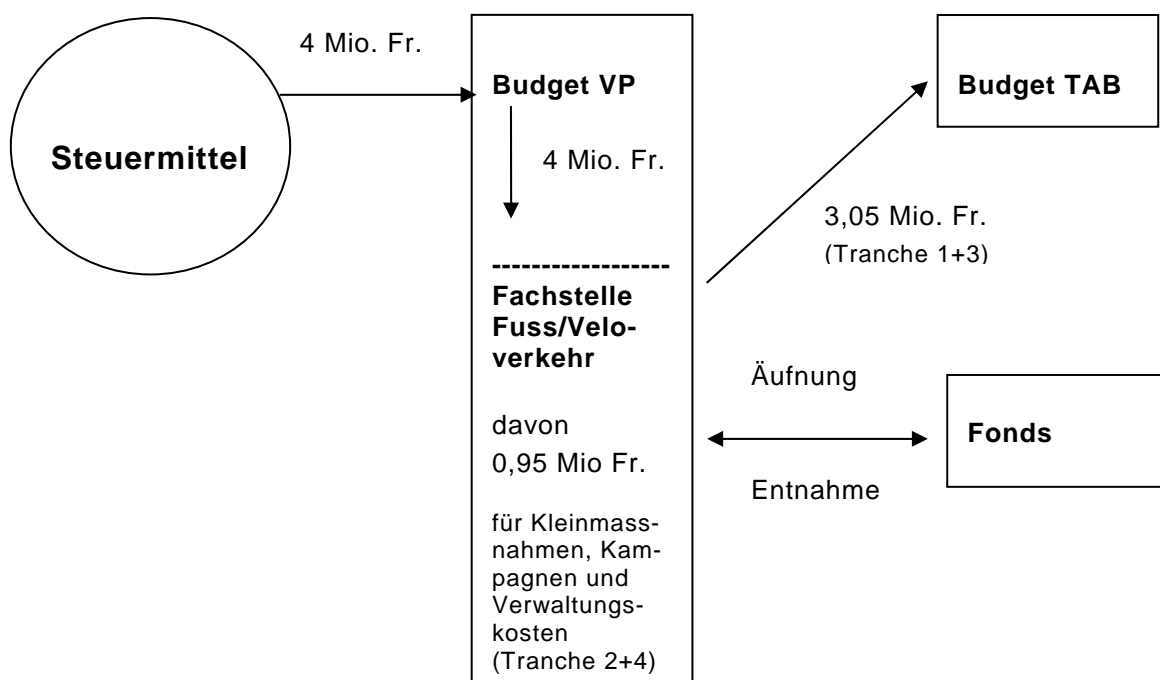


Abbildung 1: Bisheriges Finanzierungsmodell

3. Neue Finanzierungslösung

Aufgrund praktischer Schwierigkeiten mit der heute bestehenden Spezialfinanzierung bzw. der Aufteilung der Mittel auf die verschiedenen Produktgruppenbudgets wird folgende Lösung vorgeschlagen:

a) **Allgemeine Tiefbauvorhaben bzw. Abschreibungen und Zinskosten:**

Weiterhin sollen Mittel im bisherigen Umfang für Verbesserungen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs im Rahmen von allgemeinen Tiefbauvorhaben (Projekte zu Lasten des Investitionsbudgets der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün) verwendet werden. Da die Berücksichtigung der Interessen des Fuss- und Veloverkehrs heute zu den Grundprinzipien der städtischen (und kantonalen) Verkehrspolitik gehören, ist das separate Ausweisen einer bestimmten Investitionssumme nicht mehr nötig. Die bisher pauschal ausgewiesenen Mittel sollen deshalb künftig direkt dem Globalbudget des Tiefbauamts zugeteilt und nicht wie bis anhin zuerst der Verkehrsplanung gutgeschrieben und anschliessend an das Tiefbauamt transferiert werden. Zudem sollen neu alle grossen und mittleren Investitionen in den Langsamverkehr durch das Tiefbauamt finanziert werden. Dies stellt insofern eine Neuerung dar, als bisher alle Massnahmen, welche ausschliesslich den Langsamverkehr betrafen, durch die Verkehrsplanung Produkt P580140 Förderung Fuss- und Veloverkehr, bzw. die Spezialfinanzierung RFFV finanziert wurden.

b) **Globalbudget der Verkehrsplanung (laufende Rechnung):**

Direkt über das Globalbudget der Verkehrsplanung (PG580100) sollen dem Produkt P580140 Förderung Fuss- und Veloverkehr 0,95 Mio. Franken (bisherige Tranchen 2 und 4) zur Verfügung gestellt werden (Laufende Rechnung). Damit sollen wie bisher einerseits die Personal und Sachkosten der Fachstelle (0,45 Mio. Fr.) und andererseits Kleinmassnahmen finanziert (0,5 Mio. Fr.) finanziert werden.

Künftig sollen zudem keine grossen und mittleren Investitionen mehr über P580140 Förderung Fuss- und Veloverkehr finanziert werden müssen. Der Betrag steht ganz für die Aufgaben der Fachstelle (Beratung und Realisierung von Kleinmassnahmen) zur Verfügung.

Sollten die jährlich dem Produkt P580140 Förderung Fuss- und Veloverkehr zugewiesenen Budgetmittel nicht vollumfänglich eingesetzt werden können, so wird der Restbetrag der Spezialfinanzierung zugewiesen.

Eine vergleichbare Spezialfinanzierung besteht im Bereich Kultur (siehe Gemeindeordnung Artikel 150). Diese Regelung erfüllt die massgebenden Bestimmungen der kantonalen Gemeindeverordnung, wonach Spezialfinanzierungen nicht mit im Voraus bestimmten Anteilen an ordentlicher Gemeindesteuer gespeist werden dürfen (Art. 87, Absatz 3).

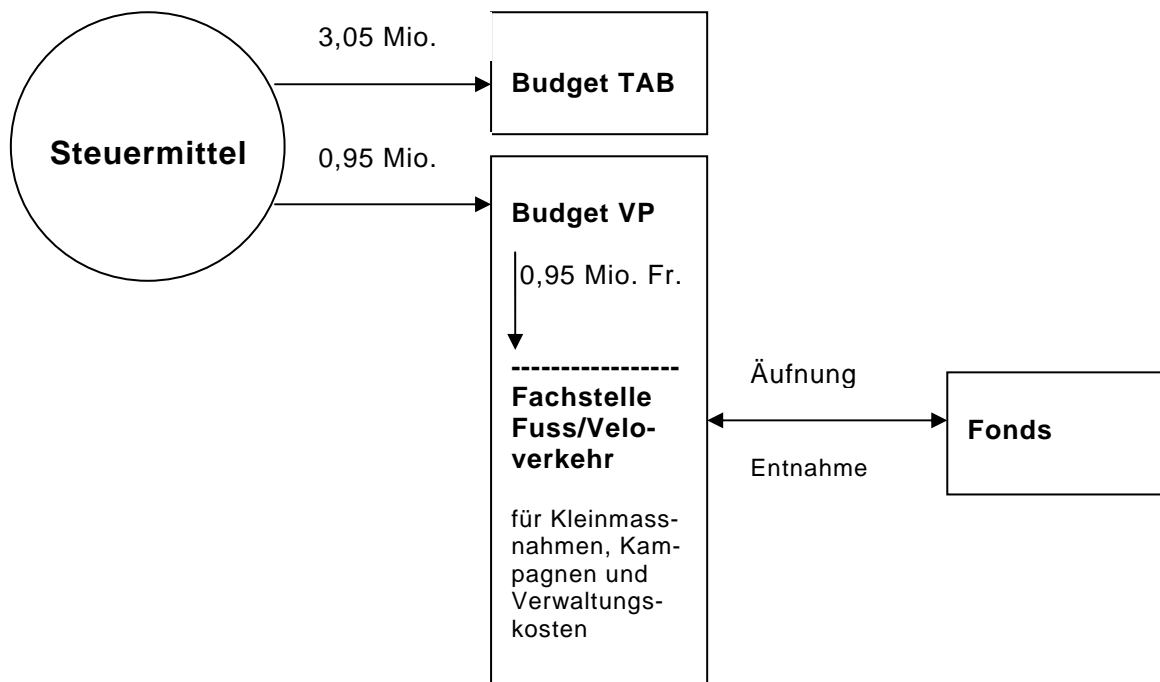


Abbildung 2: Neues Finanzierungsmodell

4. Strategische Bedeutung der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

Das mit GRB 1899 vom 5. Dezember 2001 beschlossene Finanzierungsmodell (vgl. Kap. 2) stellte sicher, dass 4 Mio. Franken für die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs reserviert wurden. Mit diesem Modell konnte die Finanzierung zahlreicher Massnahmen sichergestellt werden (vgl. die jeweiligen Berichterstattungen an den Stadtrat). Heute, knapp 10 Jahre später, werden Strassensanierungen standardmässig mit den für den Langsamverkehr notwendigen Anpassungen geplant und realisiert. Notwendig ist aber nach wie vor eine bei der Verkehrsplanung reservierte Summe für Kleinmassnahmen. Diese muss für Anliegen aus dem Richtplan Veloverkehr oder aus den Quartieren eingesetzt werden können. Zudem gibt es weiterhin Handlungsbedarf bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Parkierung.

Die gezielte Förderung des Langsamverkehrs entspricht den übergeordneten strategischen Vorgaben des Gemeinderates und des Kantons:

- Gemäss gemeinderätlichen Richtlinien für die Legislatur 2009 bis 2012 sollen in der Stadt Bern der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr als Hauptträger der Mobilität weiter gestärkt werden (vgl. Kap. 1).
- Die Energiestrategie der Stadt Bern gibt für den Zeithorizont 2006 bis 2015 für den MIV ein Reduktionsziel von 10 % vor. Zur Erreichung des Ziels bedarf es der weiteren konsequenten Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.
- Das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Region Bern (2004) gibt die drei strategischen Stossrichtungen für das Gesamtverkehrssystem vor, und zwar *Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten*. Diese Ziele sind nur erreichbar, wenn der Anteil des Langsamverkehrs in der Stadt erhöht werden kann. Der Bund weist in seinem Prüfbericht vom Dezember 2008 dem Agglomerationsprogramm Bern im Bereich Langsamverkehr eine ausgezeichnete Qualität auf. Er sichert eine beträchtliche Kostenbeteiligung zu, vorausgesetzt dass die Planung und Realisierung der Massnahmen im Hinblick auf einen Baubeginn vor Ende 2014 erfolgt (vgl. dazu Kap. 5).

- Der revidierte Velorichtplan, welcher Anfang 2010 beim Amt für Gemeinden und Raumordnung zur Genehmigung eingereicht wurde, weist ein Set von Klein- und Grossmassnahmen für den Langsamverkehr aus. Bei deren Umsetzung handelt es sich um eine Daueraufgabe über einen längeren Zeitraum.

In der Stadtratsitzung vom 11. März 2010 wurde zudem das Postulat Fraktion SP/JUSO (Stefan Jordi, SP): Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs muss auch in Zukunft gesichert werden! vom 14. Mai 2009 mit deutlicher Zustimmung (41 Ja, 29 Nein) erheblich erklärt. Hauptforderung des Postulats ist die Prüfung eines neuen Finanzierungsmodells. Für die Jahre 2011 - 2020 sollen jährlich 2 Mio. Franken im Rahmen einer Spezialfinanzierung für spezielle Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zur Verfügung stehen.

5. Beurteilung des neuen Finanzierungsmodells

Der Gemeinderat vertritt die Haltung, dass mit dem neuen Finanzierungsmodell eine vereinfachte, aber umso wirksamere Förderung des Langsamverkehrs möglich ist.

Dank dem Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung der Region Bern stehen den Gemeinden zur Förderung des Langsamverkehrs auf kommunalen Strassen erstmals Bundes- und Kantonsgelder zur Verfügung. Die Stadt Bern kann in den nächsten Jahren auf erhebliche Bund- und Kantonsmittel zählen. So kann beispielsweise an die Kosten der sogenannten A-Projekte des Langsamverkehrs (Baubeginn vor Ende 2014: Thunstrasse/Buchserplatz, Nordring, Velostation Schanzenpost, Langsamverkehrsbrücke Europaplatz/Weyermannshaus Ost, Veloparkierung S-Bahn-Stationen) von 43,3 Mio. Franken mit einem Beitrag von Bund und Kanton von insgesamt 60 % gerechnet werden (Stand: Februar 2010). Damit lassen sich seit langem feststehende Problemstellen z.B. für den Fuss- und Veloverkehr mit einer für die Stadt sehr vorteilhaften Finanzierung entschärfen. Dies bedingt auf der einen Seite den Einsatz von ergänzenden kommunalen Investitionsmitteln (in der Mittelfristigen Investitionsplanung 2011 - 2018 eingestellt). Auf der anderen Seite ist eine fachliche Betreuung der Langsamverkehrsprojekte von übergeordneter Bedeutung erforderlich. Die Fachstelle wird dementsprechend stark ausgelastet sein.

Zusätzlich weist die mittelfristige Planung von Kleinmassnahmen jährlich einen Mittelbedarf in der Grössenordnung von mindestens Fr. 800 000.00 aus. Es handelt sich um die Planung und Realisierung kleinerer Infrastrukturmassnahmen (z.B. Velogegegenverkehr in Einbahnstrassen, Zufahrten zur geplanten Velobrücke Aare etc.), laufende Kleinmassnahmen wie Anpassungen für den Fuss- und Veloverkehr bei Lichtsignalanlagen und Belagssanierungen sowie um Massnahmen für die Öffentlichkeitsarbeit.

Zwar werden mit den beantragten finanziellen Mitteln im bisherigen Umfang (0,95 Mio. Fr., wovon 0,45 Mio. Fr. für Personal- und Sachkosten der Fachstelle und 0,5 Mio. Fr. für Kleinmassnahmen) nicht sämtliche Aufgaben im Rahmen der strategischen Vorgaben umgesetzt werden können. Auch werden die im Postulat Fraktion SP/JUSO (Stefan Jordi, SP) geforderten 2 Mio. Franken nicht erreicht. Die gegenwärtige finanzielle Situation der Stadt Bern lässt jedoch eine Aufstockung zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu.

6. Anpassung von Artikel 8 (Finanzierung)

Die Änderungen in der Finanzierung erfordern eine Anpassung von Artikel 8 des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs RFFV wie folgt (Änderungen unterstrichen):

Bisher:

Art. 8 Finanzierung

Absatz 1: Zur Finanzierung der Massnahmen gemäss den Artikeln 4 - 7 dieses Reglements werden im Sinne einer Spezialfinanzierung jährlich mindestens vier Millionen Franken in der Verwaltungsrechnung (Investitions- und Laufende Rechnung) eingestellt.

Absatz 2: Für die Verwendung der Mittel gelten die ordentlichen Finanzkompetenzen.

Absatz 3: Der Gemeinderat sieht in der jährlichen Investitionsplanung die gemäss Artikel 7 Absatz 1 vorgesehenen Mittel vor.

Absatz 4: Nicht verwendete Mittel werden der Spezialfinanzierung gutgeschrieben.

Neu:

Art. 8 Finanzierung

Absatz 1: Zur Finanzierung der Massnahmen gemäss Artikeln 4 - 7 dieses Reglements werden der Laufenden Rechnung der Abteilung Verkehrsplanung bzw. der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr jährlich 0,95 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.

Absatz 2: Für die Verwendung der Mittel gelten die ordentlichen Finanzkompetenzen. (wie bisher)

Absatz 3: aufgehoben

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

7. Anpassung von Artikel 7 (Umsetzungsprogramm) und Artikel 11 (Befristung) RFFV

Mit der Anpassung von Artikel 8 (vgl. Kap. 6) sollen ebenfalls die Artikel 7 und 11 des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs RFFV angepasst werden, und zwar wie folgt (Änderungen unterstrichen):

Mit Artikel 7 Absatz 1 wird der Gemeinderat aufgefordert, dem Stadtrat jährlich ein Umsetzungsprogramm und Kreditanträge zur Realisierung der gemäss dem Reglement vorgesehenen Massnahmen zu unterbreiten. Absatz 4 hält zusätzlich fest, dass die Kosten für Verbesserungen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs auszuscheiden sind, wenn das Umsetzungsprogramm Projekte mit gemeinsamem Nutzen für den Fuss- und Veloverkehr einerseits und den übrigen Verkehr andererseits enthält.

Im bisherigen Finanzierungsmodell wurde der Anteil für Verbesserungen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs im Rahmen von allgemeinen Tiefbauvorhaben pauschal ausgewiesen und fix auf der Grundlage von Erfahrungswerten angenommen. Entsprechend wurde bei allgemei-

nen Tiefbauvorhaben kein Kostenanteil zu Lasten der Spezialfinanzierung RFFV ermittelt. Dies hat sich in der Praxis bewährt und soll so beibehalten werden. Artikel 7 Absatz 4 soll deshalb ersatzlos gestrichen werden.

Bisher:

Art. 7 Umsetzungsprogramm

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

Absatz 2: Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs werden gleichwertig berücksichtigt.

Absatz 3: Das Umsetzungsprogramm enthält keine ordentlichen betrieblichen und baulichen Unterhaltsarbeiten.

Absatz 4: Enthält das Umsetzungsprogramm Projekte mit gemeinsamem Nutzen für den Fuss- und Veloverkehr einerseits und den übrigen Verkehr andererseits, dann sind die Kosten für Verbesserungen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs auszuscheiden.

Art. 11 Befristung

Der Gemeinderat prüft 10 Jahre nach Inkrafttreten des Reglements, ob Artikel 8 revidiert oder aufgehoben werden soll. Er stellt dem Stadtrat Antrag.

Neu:

Art. 7 Umsetzungsprogramm

Absatz 1: Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat jährlich ein Umsetzungsprogramm und Kreditanträge zur Realisierung der gemäss diesem Reglement vorgesehenen Massnahmen. (wie bisher)

Absatz 2: Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs werden gleichwertig berücksichtigt. (wie bisher)

Absatz 3: Das Umsetzungsprogramm enthält keine ordentlichen betrieblichen und baulichen Unterhaltsarbeiten. (wie bisher)

Absatz 4: aufgehoben

Art. 11 Befristung

Der Gemeinderat prüft alle 10 Jahre, ob Artikel 8 revidiert werden soll. Er stellt dem Stadtrat Antrag.

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); Revision Artikel 7, 8 und 11.
2. Er beschliesst, Artikel 7, 8 und 11 des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV; SSSB 761.4) wie folgt zu ändern (Änderungen unterstrichen):

Art. 7 Umsetzungsprogramm

Absatz 1: Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat jährlich ein Umsetzungsprogramm und Kreditanträge zur Realisierung der gemäss diesem Reglement vorgesehenen Massnahmen. (wie bisher)

Absatz 2: Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs werden gleichwertig berücksichtigt. (wie bisher)

Absatz 3: Das Umsetzungsprogramm enthält keine ordentlichen betrieblichen und baulichen Unterhaltsarbeiten. (wie bisher)

Absatz 4: aufgehoben

Art. 8 Finanzierung

Absatz 1: Zur Finanzierung der Massnahmen gemäss Artikel 4 - 7 dieses Reglements werden der Laufenden Rechnung der Abteilung Verkehrsplanung bzw. der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr jährlich 0,95 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.

Absatz 2: Für die Verwendung der Mittel gelten die ordentlichen Finanzkompetenzen. (wie bisher)

Absatz 3: aufgehoben

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

Art 11 Befristung

Der Gemeinderat prüft alle 10 Jahre, ob Artikel 8 revidiert werden soll. Er stellt dem Stadtrat Antrag.

3. Der Gemeinderat wird mit der Umsetzung der neuen Finanzierungslösung im Rahmen der ordentlichen Finanzplanungsprozesse beauftragt.

Bern, 9. Juni 2010

Der Gemeinderat