

## **Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**

### **Reglement vom 13. Juni 1999 über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV; SSSB 761.4); Totalrevision sowie Berichterstattung 2022-2024 und Umsetzungsprogramm 2025-2027**

#### **1. Worum es geht**

Seit dem 1. Januar 2001 ist das von den Stimmberechtigten in der Gemeindeabstimmung vom 13. Juni 1999 erlassene Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) in Kraft. Darauf gestützt unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend die Berichterstattung für die Jahre 2022 - 2024 sowie das Umsetzungsprogramm für die Jahre 2025 - 2027.

Gemäss Artikel 11 RFFV überprüft der Gemeinderat alle fünf Jahre, ob Artikel 8 RFFV revidiert werden soll; in diesem Artikel sind die für die Umsetzung des RFFV vorgesehenen Mittel definiert. Eine Anpassung von Artikel 8 RFFV (Erhöhung der Mittel) wurde bereits in den vorangegangenen Berichterstattungen angestrebt, aufgrund der städtischen Sparmassnahmen jedoch nicht umgesetzt. Durch neue Zielsetzungen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, zusätzliche Schwerpunkte und immer mehr und komplexere Projekte mit einem baulichen Anteil, steigt der Bedarf nach einer grösseren Finanzierung. Zudem soll das Reglement in verschiedenen Einzelpunkten angepasst und sollen die Ziele gemäss Artikel 2 RFFV aktualisiert werden, da sie in der Zwischenzeit erreicht wurden und somit nicht mehr als längerfristigen Planungshorizont dienen. Deshalb legt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend zusammen mit der Berichterstattung eine Totalrevision des RFFV vor.

#### **2. Allgemeines**

Im Zentrum der städtischen Verkehrspolitik – wie auch der Energie- und Klimastrategie (EKS) 2035 – steht die Förderung einer stadtverträglichen Mobilität. Konkret sollen der ÖV sowie der Fuss- und der Veloverkehr gefördert und der motorisierte Individualverkehr (MIV) reduziert werden. Ein starker ÖV ist dabei das Rückgrat einer klimaverträglichen Mobilität und Schlüssel dafür, dass der MIV ganzjährig deutlich reduziert wird und mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr ermöglicht wird. Diese Politik wird von den politischen Gremien der Stadt Bern konstant mitgetragen bzw. eingefordert und entspricht den Wünschen der breiten Bevölkerung. Zuständig für die Umsetzung der Massnahmen gemäss RFFV ist die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr (FFV) der Verkehrsplanung. Sie ist in über 100 Projekten federführend oder begleitend involviert und setzt sich für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ein. Die Fachstelle unterscheidet dabei zwischen eigenen und begleitenden Projekten sowie dem Tagesgeschäft.

Eigene Projekte oder Massnahmen werden von der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr initiiert und federführend von ihr geplant. Bei vielen weiteren Vorhaben, die der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs dienen, arbeitet die FFV begleitend mit. Sie stellt sicher, dass die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs berücksichtigt werden. Dabei kann es sich entweder um Projekte anderer Fachbereiche der Verkehrsplanung, anderer Ämter der Stadt Bern (vor allem Tiefbau Stadt Bern, TSB), des Kantons, des Bundes oder weiterer Akteure handeln. Seitens der Fachstelle werden bei solchen Projekten vor allem personelle Ressourcen benötigt. Das dritte Aufgabenfeld ist das Tagesgeschäft. Die Fachstelle steht bei Fragen der Bevölkerung, Interessensverbänden und anderen Ämtern zum

Fuss- und Veloverkehr beratend zur Verfügung und verantwortet die Beantwortung politischer Vorstösse im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs.

Gemäss Artikel 7 RFFV erstattet der Gemeinderat dem Stadtrat alle zwei Jahre Bericht über die Förderfähigkeit für den Fuss- und Veloverkehr und unterbreitet ihm das Umsetzungsprogramm für die darauffolgenden zwei Jahre. Die letzte Berichterstattung datiert vom November 2022. In seiner Sitzung vom 16. März 2023 hat der Stadtrat von der Berichterstattung der Jahre 2020 - 2022 und dem Umsetzungsprogramm 2023 - 2024 Kenntnis genommen (mit SRB Nr. 2023-110).

### **3. Berichterstattung 2022 - 2024**

Der Fuss- und Veloverkehr trägt zu einer gesunden und lebenswerten Stadt mit einer hohen Aufenthaltsqualität bei. Umso erfreulicher ist es, dass die Ziele des Stadtentwicklungskonzepts (STEK 2016) und des RFFV für den Veloverkehr bereits vor der Zielsetzung für das Jahr 2030 erreicht werden<sup>1</sup>. Trotzdem bleibt der Weg noch weit, damit in Bern «alle von 4 bis 100» selbständig zu Fuss unterwegs und «von 8 bis 80» sicher Velo fahren können und auch der Veloanteil dem Bild einer Velohauptstadt entspricht.

Die FFV ist zum Zeitpunkt der Berichterstattung in über 100 Projekte involviert oder plant diese federführend. In der Berichterstattung wird bewusst auf eine abschliessende Auflistung und Ausführungen zu jedem einzelnen Projekt verzichtet und der Fokus stattdessen auf jene Projekte gerichtet, welche die Arbeit der FFV besonders geprägt oder ausserordentliche Verbesserungen für den Fuss- oder Veloverkehr ergeben haben. Einen Überblick über die zum Zeitpunkt der Berichterstattung von der FFV bearbeiteten Projekte findet sich jedoch auf der Überblickskarte im beiliegenden Bericht. Die folgende Auflistung gibt einen Überblick über die wichtigsten Massnahmen. Diese sind im beiliegenden Bericht ausführlicher dargestellt:

#### *Strategische Planungsgrundlagen*

- Erarbeitung Masterplan Fussverkehr
- Weiterentwicklung Masterplan Veloinfrastruktur
- Pilotversuche zu schmalen Kernfahrbahnen und Radstreifen bei Engstellen in Mittellage

#### *Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen*

- Begleitung von grösseren Projekten wie Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen, Sanierung Seftigenstrasse, Umgestaltung Inselplatz, Gleisersatz Monbijoustrasse Süd, Autobahnanschluss Bümpliz, Gleisersatz Effingerstrasse und weitere
- Sofortmassnahmen und Trottoirüberfahrten
- Velostrassen

#### *Veloparkierung*

- Pilotversuch 24h- Gratisparkierung in der Welle7 und PostParc
- Planung neuer Velostationen 4b und Bollwerk
- Erstellung von zusätzlichen Veloabstellplätzen in den Quartieren
- Begleitung von Veloabstellplätzen bei Arealentwicklungen und Erarbeitung des Leitfadens Veloparkierung für neue Wohnareale

---

<sup>1</sup> Der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten wies für die Stadt Bern 2021 zwar einen Modalsplitanteil von erst 19.2% für Velo und E-Bikes aus. Der nächste Mikrozensus wird voraussichtlich erst 2028 veröffentlicht und sich auf das Jahr 2026 beziehen. Da die Velozahlen an den städtischen Zählstellen seit 2021 jedoch nochmals deutlich gestiegen sind, ist davon auszugehen, dass der Modalsplitanteil in der Zwischenzeit über 20% liegt.

*Verkehrssicherheit*

- Umsetzung Schulwegsicherheit Konkret (beispielsweise Verbesserung der Sichtweiten durch Aufhebung von Parkplätzen)
- Pilote für Schulstrassen an der Kelten- und Hochfeldstrasse
- Einführung von Tempo 30
- Einführung von (grossflächigen) Begegnungszonen

*Dienstleistungen und Fördermassnahmen*

- Weiterentwicklung des Veloverleihsystems Velo Region Bern
- Projekte im Rahmen der AG Velo und Kinder, z.B. Pilotprojekt Kinderveloverleih, Velofahrkurse, Velospiel- und Flicknachmittage

Die Jahre 2022 – 2023 waren geprägt von den städtischen Sparmassnahmen. Diese wirkten sich auch auf die RFFV-Spezialfinanzierung aus: sie wurde über die Jahre 2022/2023 gekürzt. Aus dem gleichen Grund konnten zwei befristete Stellen nach Ende 2021 nicht weitergeführt werden. Insgesamt führten die Sparmassnahmen dazu, dass nur sehr zurückhaltend neue Projekte initiiert wurden.

2022 gab es zudem mehrere personelle Wechsel auf der FFV. Aufgrund der reduzierten Personalressourcen, der durch die Sparmassnahmen bedingten Zurückhaltung und der benötigten Einarbeitungszeit der neuen Projektleitenden wurden in dieser Zeit nicht alle RFFV-Mittel ausgeschöpft und es erfolgten 2022 und 2023 Einlagen in die Spezialfinanzierung von Fr. 292 000.00 respektive Fr. 324 000.00. Im Jahr 2024 konnten dann wieder Projekte im gewohnten Umfang bearbeitet werden und es erfolgte eine Entnahme aus der Spezialfinanzierung von Fr. 48 000.00. Der aktuelle Stand der Spezialfinanzierung beträgt somit rund Fr. 574 000.00 (per Ende 2024).

Bei kleineren Projekten werden sowohl die Planung als auch die Umsetzung über das RFFV-Budget abgerechnet. Projekte, die Fr. 50 000.00 übersteigen und aktiviert werden können, werden über Investitionskredite finanziert und sind in der RFFV-Abrechnung nicht ersichtlich. Die Personalressourcen hingegen fallen unter das RFFV-Budget.

Übersicht Ausgaben RFFV 2022 – 2024 (gerundet)<sup>2</sup>:

	2022	2023	2024
<b>Themenschwerpunkte</b>	<b>1'193'100</b>	<b>1'272'400</b>	<b>1'670'300</b>
Organisation	76'300	52'400	183'900
Strategische Planungsgrundlagen	436'900	272'600	245'500
Optimierung Fuss- und Veloverbindungen	100'500	229'900	373'700
Veloparkierung	131'200	226'800	192'900
Verkehrssicherheit	18'200	92'800	103'600
Dienstleistungen und Fördermassnahmen	198'300	169'200	455'600
Weiteres zu Fuss- und Veloverkehr	231'700	228'800	115'100
<b>Personalkosten</b>	<b>825'300</b>	<b>713'500</b>	<b>827'800</b>
<b>Gesamttotal Ausgaben</b>	<b>2'018'500</b>	<b>1'985'900</b>	<b>2'498'000</b>
Einlage (+) / Entnahme (-) Spezialfinanzierung	291'500	324'100	-48'000
Stand Spezialfinanzierung per 31.12	297'900	622'000	574'000

Auf den nachfolgenden Seiten finden sich die Karte mit der Übersicht der Projekte 2024 -2025 mit der zugehörigen Legende.

<sup>2</sup> Sämtliche Angaben sind gerundet, was zu (kleinen) Differenzen zwischen den Ausgabensummen der Themenschwerpunkte und Personalkosten und den gerundeten gesamttotalen Ausgaben führt.

## Überordnete Projekte

### 1. Strategische Planungsgrundlagen

- Masterplan Veloverkehr
- Masterplan Fussverkehr
- Konzept beispielbare Stadt
- Partizipation Velo-Offensive
- ...

### 2. Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen

- freies Rechtsabbiegen bei Rot 2. Etappe
- Signalisation Veloalltagsrouten Bern und Region
- make space for girls: Strassenbemalungen WE-EURO
- Hindernisfreie ÖV-Haltestellen
- kinderfreundliche Schulumgebung und Schulstrassen
- Velostrassen
- ...

### 3. Veloparkierung

- Organisation Veloparkierung Bahnhof
  - Tarifmodell
  - Zutrittsystem
- Bewirtschaftung oberirdisch
- Veloleitsystem
- Trägerschaft
- Betriebsbegleitung
- Veloabstellplätze in den Quartieren
- ...

### 4. Verkehrssicherheit

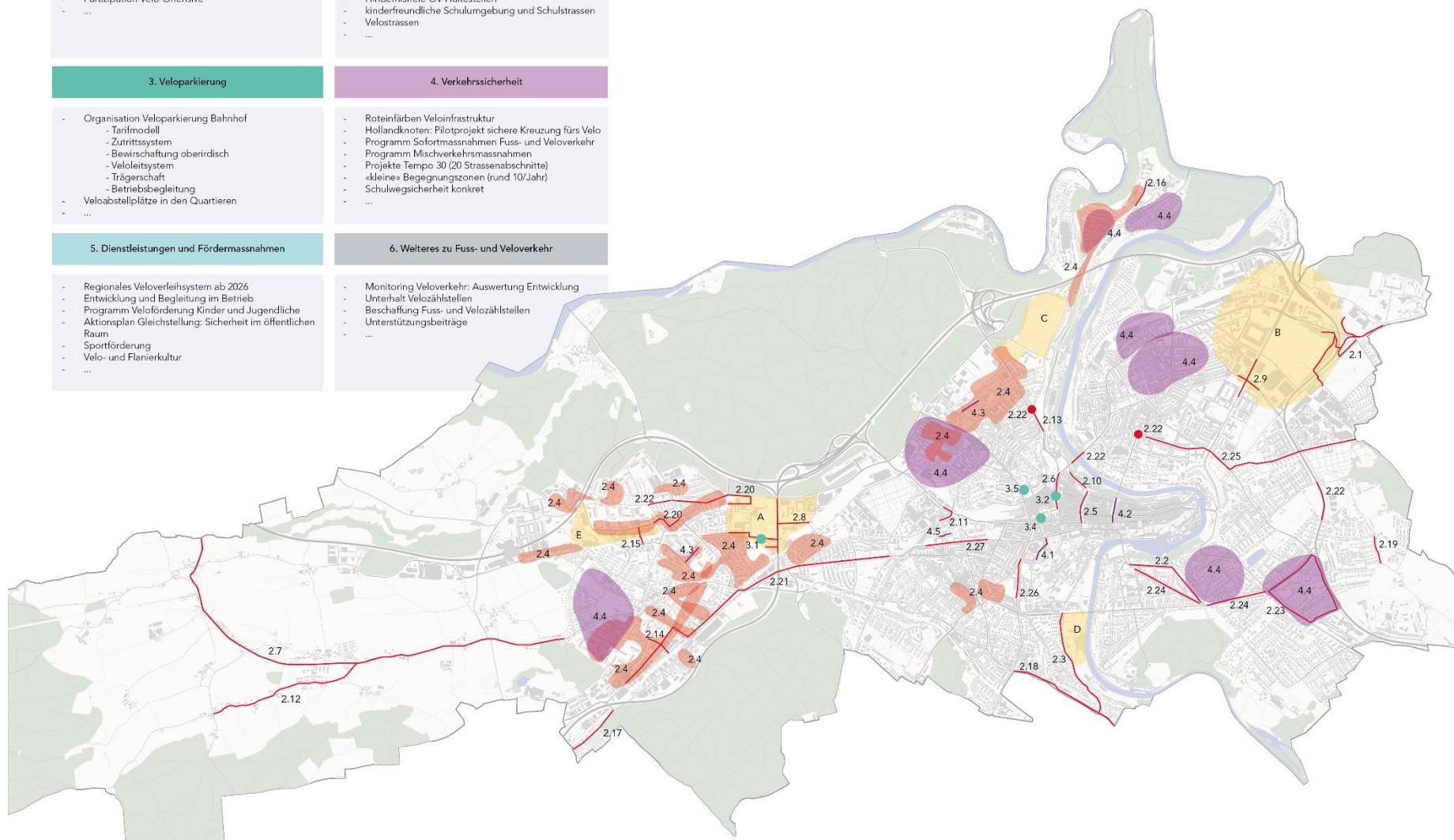
- Roteinfarben Veloinfrastruktur
- Hollandnoten: Pilotprojekt sichere Kreuzung fürs Velo
- Programm Sofortmassnahmen Fuss- und Veloverkehr
- Programm Mischverkehrsmassnahmen
- Projekte Tempo 30 (20 Strassenabschnitte)
- «kleine» Begegnungszonen (rund 10/Jahr)
- Schulwegsicherheit konkret
- ...

### 5. Dienstleistungen und Fördermassnahmen

- Regionales Veloverleihsystem ab 2026
- Entwicklung und Begleitung im Betrieb
- Programm Veloförderung Kinder und Jugendliche
- Aktionsplan Gleichstellung: Sicherheit im öffentlichen Raum
- Sportförderung
- Velo- und Flanierkultur
- ...

### 6. Weiteres zu Fuss- und Veloverkehr

- Monitoring Veloverkehr; Auswertung Entwicklung
- Unterhalt Velozählstellen
- Beschaffung Fuss- und Velozählstellen
- Unterstützungsbeiträge
- ...



Legende zur Übersicht der 2024 - 2025 laufenden Projekte.

Projekte, die über die Spezialfinanzierung gemäss RFFV finanziert werden, sind mit einem Stern (\*) gekennzeichnet; bei den anderen Projekten beschränkt sich der Beitrag der Fachstelle auf die Mitarbeit.

## 2: Optimierung Fuss- und Veloverbindungen

- 2.1 Anschluss Wankdorf, Umgestaltung (ASTRA)
- 2.2 Aufwertung Jungfraustrasse Marienstrasse
- 2.3 Verkehrsberuhigung Sandrainstrasse
- 2.4 Ausbau Fernwärme
- 2.5 Bären- / Waisenhausplatz; Gesamtsanierung
- 2.6 Bollwerk Strassenraum und SOMA Velo
- 2.7 Bottigenstrasse, Fuss- und Radweg  
Ausserholligen: Durchwegung (Strassen, Fuss- und Velowege, Freiraum Viadukt)
- 2.8
- 2.9 Guisanplatz Neubau Haltestelle (Kanton)
- 2.10 Hodlerstrasse, Gestaltung
- 2.11 Inselplatz ÖV-Haltestellen
- 2.12 Matzenriedstrasse Trottoir und Kreuzung
- 2.13 Neubrückstrasse, Gesamtsanierung
- 2.14 Neugestaltung Statthalterstrasse
- 2.15 PU Bümpliz Nord (Arealplanung Müheldorfstrasse)
- 2.16 Rossfeld: Massnahmen Fusswegverbindung
- 2.17 Sanierung Freiburgstrasse Abschnitt Hohliebi-Niederwangen (Kanton)
- 2.18 Seftigenstr. Morillon-Sandrain (SEFT 3) (Kanton)
- 2.19 Trottoir Melchenbühlweg
- 2.20 Velohauptroute Bern-Bethlehem-Brünnen: Etappe 2
- 2.21 Velohaupttrouten Bümpliz-Niederwangen: Loryplatz bis Gemeindegrenze
- 2.22 Street Murals WEURO 2025\*
- 2.23 Superblock Murifeld
- 2.24 Gesamtprojekt Thunstrasse - Ostring
- 2.25 Tram Bern Ostermundigen
- 2.26 Gleisersatz Monbijoustrasse Nord
- 2.27 Gleisersatz Effingerstrasse

## 3. Veloparkierung

- 3.1 Ausserholligen, Velostation und Veloparkierung Areal
- 3.2 Bollwerk 2-8, Velostation  
Veloparkierung Umfeld Bahnhof: rückwärtige Veloverbindung und Maulbeerstrasse
- 3.3
- 3.4 Velostation Burgerspital
- 3.5 Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) Velostation Zugang Länggasse

## 4. Verkehrssicherheit

- 4.1 Verkehrssicherheit Sulgeneckstrasse
- 4.2 Kornhausplatz: Veloverkehrssicherheit\*
- 4.3 Pilote Schulstrassen 2024: Keltenstrasse und Hochfeld\*
- 4.4 Grossflächige Begegnungszonen
- 4.5 Schlössli-Brunnmattstrasse\*

## Entwicklungsschwerpunkte und grössere Arealentwicklungen

- A ESP Ausserholligen
- B ESP Wankdorf
- C Vierer- und Mittelfeld
- D Gaswerk
- E Chantier Bethlehem West

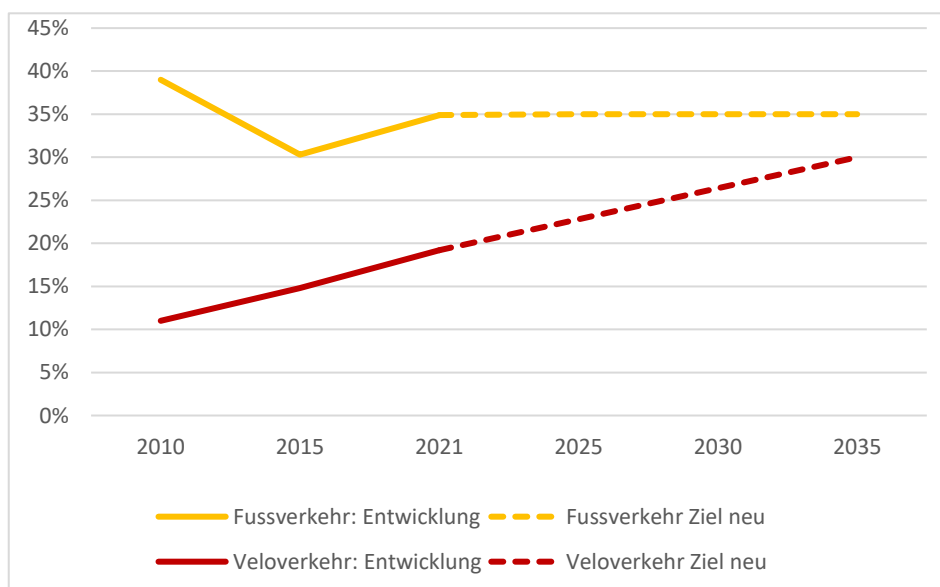
### 4. Umsetzungsprogramm 2025 – 2027

#### 4.1 Geplante Schwerpunkte für die Jahre 2025 – 2027

Das im STEK 2016 gesetzte und in Artikel 2 RFFV verankerte Ziel der Verdoppelung der mit dem Velo zurückgelegten Wege in der Stadt Bern bis 2030 wurde im Zeitraum dieser Berichterstattung erreicht<sup>3</sup>. Um der Ambition einer Velohauptstadt gerecht zu werden, hat der Gemeinderat mit dieser Berichterstattung deshalb ein neues Ziel für den Veloanteil festgelegt. So soll der Anteil der mit dem Velo zurückgelegten Wege in der Stadt Bern bis 2035 auf 30% ansteigen. Die Zunahme des Veloverkehrs ist auch nötig, um den im Klimareglement vorgegebenen Absenkpfad einzuhalten. Dieses Ziel ist ambitioniert und setzt voraus, dass Velofahrende bei diesem Verkehrsmittel bleiben (insbesondere auch, wenn sie älter werden) und neue Zielgruppen zum Velofahren eingeladen werden können. Dies setzt weiterhin eine hohe Priorität für Massnahmen zugunsten der Verkehrsverlagerung und zum Ausbau der Veloinfrastruktur voraus, damit sich insbesondere auch Menschen mit einem grösseren Sicherheitsbedürfnis und wenig Veloerfahrung das Velofahren zutrauen.

Für den Fussverkehr wurde im STEK 2016 und in Artikel 2 RFFV im Gegensatz zum Veloverkehr keine Steigerung, sondern eine Stabilisierung angestrebt. Die Zahlen des Mikrozensus Verkehrsverhalten zeigen für den Fussverkehr jedoch grosse Schwankungen, weshalb eine klare Aussage zur Entwicklung nicht möglich ist. Das Ziel der Stabilisierung auf bestehendem Niveau (35%) wird beibehalten. Auch diese Herausforderung ist gross: Den Anteil konstant zu halten trotz einer älter werdenden Bevölkerung und zunehmender Klimaerwärmung, die das Zufussgehen im Sommer insbesondere für diese Bevölkerungsgruppe erschwert, erfordert entsprechende Anstrengungen.

Entwicklung und neue Zielsetzungen zum Anteil der Wege in der Stadt Bern durch den Fuss- und Veloverkehr:



<sup>3</sup> Vgl. vorne Kap. 3

Diese Ziele setzen weiterhin eine hohe Priorität für Massnahmen zugunsten der Verkehrsverlagerung und zugunsten einer attraktiven Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr voraus. Um den Zielen näher zu kommen und die positive Entwicklung beizubehalten, werden für die kommenden Jahre vier neue Schwerpunkte gesetzt. Diese sind im beiliegenden Bericht vertieft ausgeführt:

- Kinderfreundliche Schulumgebung und Schulstrassen: Damit sich Kinder bereits von klein auf eigenständig fortbewegen können, werden Schulumgebungen partizipativ kinderfreundlich ausgestaltet und jährlich an zwei Standorten eine Schulstrasse umgesetzt.
- Roter Belag für Veloinfrastruktur: Ein durchgängig roter Belag auf den wichtigsten Veloinfrastrukturen rollt dem Velo den roten Teppich aus und reduziert Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden. In einer Pilotphase von vier Jahren wird auf verschiedenen Strassentypen der Einsatz von rotem Belag getestet.
- Vielfalt im Fuss- und Veloverkehr: Die Standards der Masterpläne Fuss- und Veloverkehr sind die Grundlage dafür, dass die Infrastruktur allen Menschen von jung bis alt ein eigenständiges Fortbewegen zu Fuss und mit dem Velo ermöglicht wird. Die FFV setzt sich deshalb in allen Projekten für die Realisierung dieser Standards ein.
- Projektierung und Betrieb von Velostationen: Quantitativ genügend und qualitativ hochstehende Veloabstellplätze rund um den Bahnhof vereinfachen die Kombination von Bahn und Velo. Die FFV setzt in der Projektierung der Velostationen Länggasse, 4b und Bollwerk für gute Standards ein und verbessert den Betrieb der bestehenden Stationen.

Nebst diesen vier Schwerpunkten führt die FFV wie bis anhin ein breites Portfolio an Projekten zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Eine Übersicht über die zum Zeitpunkt der Berichterstattung laufenden Projekte und eine Auswahl der kommenden Projekte findet sich im beiliegenden Bericht.

#### 4.2 Projektportfolio 2025 – 2027

Nebst diesen vier Schwerpunkten führt die FFV wie bis anhin ein breites Portfolio an Projekten zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Eine Übersicht über die zum Zeitpunkt der Berichterstattung laufenden Projekte findet sich auf der Karte und der zugehörigen Legende in Kapitel 3. Zusätzlich sollen in den Jahren 2025 – 2027 folgende Projekte initiiert werden:

##### Strategische Planungsgrundlagen

- Aktualisierung des Richtplans Veloverkehr auf Basis des Masterplans Veloinfrastruktur
- Erarbeitung von Grundlagen zur subjektiven Sicherheit
- Neue Pilotversuche zu innovativen Infrastrukturen

##### Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen

- Umsetzung des Richtplans Fussverkehr
- Begleitung von Drittprojekten

##### Veloparkierung

- Einführung von 24-Gratisparkierung in allen Velostationen
- Optimierungen im Betrieb der Velostationen zur Steigerung der Sicherheit
- Projektierung der neuen Velostationen Länggasse, Bollwerk und 4b mit Fokus auf qualitativ hochstehende Anlagen, Wiederinbetriebnahme der Velostation Milchgässli sowie Zumiete PostParc
- Markieren von Veloparkplätzen für Cargo-Velos



## Verkehrssicherheit

- Pilot der Kampagne «Ich kann das. Ich gehe zu Fuss.»
- Massnahmen gegen Elterntaxis
- Anpassung der Signalisation von konfliktreichen Mischverkehrsflächen sowie Massnahmen zur Sensibilisierung

## Dienstleistungen und Fördermassnahmen

- Erweiterung des Veloverleihsystems mit zusätzlichen Standorten
- Aufbau einer Subventionierung für den Velokauf
- Unterstützung von E-Bike Kursen für ältere Menschen
- Veloverleih «Velo für alle» im Tscharnergut

## 5. Finanzbedarf 2025 – 2027

Mit 30% Velo- und 35% Fussverkehrsanteil bis 2035 setzt sich der Gemeinderat ambitionierte Ziele. Um diese zu erreichen, braucht es weiterhin viel Effort in der Fuss- und Veloförderung, weshalb neue zusätzliche Schwerpunkte gesetzt werden. Zudem sind die einfacheren Markierungsmassnahmen mehrheitlich umgesetzt, weshalb eine weitere Verbesserung der Infrastruktur immer häufiger kleine Bauprojekte verursacht. Die Schwerpunkte zusätzlich zu den bereits laufenden oder vorgesehenen kleineren bis grossen Infrastrukturprojekten sowie die Verschiebung hin zu baulichen Massnahmen führen dazu, dass ein grösserer Teil der von der FFV erarbeiteten Projekte über den RFFV finanziert werden. Deshalb beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat gemeinsam mit der Berichterstattung eine Totalrevision des RFFV (insbesondere auch der Zielsetzungen). Das Reglement sieht neu eine Bandbreite vor mit einer Untergrenze von mindestens 2.45 Mio. Franken (dem bisherigen Budget) und einer Obergrenze von 3.15 Mio. Franken vor. Über den effektiven Betrag soll der Gemeinderat bzw. Stadtrat gemäss der neuen Bestimmung jeweils im ordentlichen Budgetprozess entscheiden.

Für das Jahr 2026 muss die Verkehrsplanung aufgrund des neuen regionalen öffentlichen Veloverleihsystems Fr. 550 000.00 kompensieren, weshalb das Budget des RFFV um diesen Betrag gekürzt wird. Deshalb ist für 2026 die Entnahme der gesamten bestehenden Reserve der Spezialfinanzierung vorgesehen. Ab 2027 ist im Aufgaben- und Finanzplan 2026-2029 eine Erhöhung des Budgets um Fr. 700 000.00 berücksichtigt. Dieser Mittelbedarf ist auch im beiliegenden Bericht ausgewiesen.

*Budget RFFV 2025 – 2027 (gerundet):*

	<i>Ist 2024</i>	<i>Soll 2025</i>	<i>Soll 2026</i>	<i>Soll 2027</i>
<b>Themenschwerpunkte</b>	<b>1'670'300</b>	<b>1'517'000</b>	<b>1'541'000</b>	<b>2'017'000</b>
Organisation	183'900	150'000	150'000	150'000
Strategische Planungsgrundlagen	245'500	200'000	150'000	200'000
Optimierung Fuss- und Veloverbindungen	373'700	367'000	365'000	600'000
Veloparkierung	192'900	250'000	300'000	250'000
Verkehrssicherheit	103'600	100'000	126'000	300'000
Dienstleistungen und Fördermassnahmen	455'600	350'000	350'000	400'000
Weiteres zu Fuss- und Veloverkehr	115'100	100'000	100'000	117'000
<b>Personalkosten</b>	<b>827'800</b>	<b>933'000</b>	<b>933'000</b>	<b>1'133'000</b>
<b>Gesamttotal Ausgaben</b>	<b>2'498'100</b>	<b>2'450'000</b>	<b>2'474'000</b>	<b>3'150'000</b>



<b>Gesamttotal Ausgaben</b>	<b>2'498'100</b>	<b>2'450'000</b>	<b>2'474'000</b>	<b>3'150'000</b>
Zur Verfügung stehendes Budget	2'450'000	2'450'000	1'900'000	3'150'000
Einlage (+) / Entnahme (-) Spezialfinanzierung	-48'000	0	-574'000	0
Stand Spezialfinanzierung per 31.12	574'000	574'000	0	0

## 6. Totalrevision des RFFV

Aufgrund der Aktualisierung der Ziele in Artikel 2 und der Finanzierung in Artikel 8 muss das RFFV revidiert werden. Eine Überprüfung des Reglements hat zusätzlich gezeigt, dass zur besseren Verständlichkeit und Aktualisierung beim 25-jährigen Reglement diverse weitere Anpassungen nötig sind. Aus diesen Gründen legt der Gemeinderat dem Stadtrat hiermit gleichzeitig mit der Berichterstattung eine Totalrevision des RFFV vor.

Nebst Anpassungen in den einzelnen Artikeln wurde auch der Aufbau des Reglements zur besseren Verständlichkeit angepasst. So werden die Artikel zur Finanzierung und Organisation der FFV in einem neuen Abschnitt 3 gebündelt. Zudem wurden die Artikel und Absätze durchgehend neu nummeriert.

### Artikel 1 Grundsatz

Die Formulierung «schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer» entspricht einer Beschreibung aus Sicht der Autofahrenden und damit nicht der Perspektive der Fuss- und Veloförderung. Neu gelten die Bezeichnungen zu Fuss gehende und velofahrende Personen.

### Artikel 2 Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

2017 wurden im Rahmen der Revision des RFFV die Ziele für den Fuss- und Veloverkehr mit Zielhorizont 2030 aus dem STEK 2016 übernommen. Erfreulicherweise werden diese Ziele bereits heute erreicht, weshalb sie aktualisiert werden.

Der bisherige Artikel 2 Absatz 1 wird dabei in zwei neue Absätze aufgeteilt, wobei Absatz 1 die neue Zielformulierung und Absatz 2 den Auftrag zur Umsetzung der dafür nötigen Massnahmen beinhaltet. Die Nummerierung der weiteren Absätze wird entsprechend angepasst.

Die Nennung konkreter Zielwerte in einem Reglement ist nicht stufengerecht und zu spezifisch, zumal verschiedene Zielwerte in städtischen Strategiepapieren (wie z.B. STEK und EKS) mit unterschiedlichen Berichts- und Aktualisierungsperioden benannt werden. Deshalb wird Artikel 2 Absatz 1 generischer formuliert: Er bezeichnet neu das übergeordnete Ziel einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Fuss- und Veloverkehr. Dies soll auch weiterhin in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr erfolgen, denn nur ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr ermöglicht eine ganzjährige Reduktion des MIV. Auch wenn der Zielwert künftig nicht mehr im RFFV verankert ist, hat der Gemeinderat mit der Verabschiedung der vorliegenden Berichterstattung für das Jahr 2035 neue Zielwerte definiert: bis dahin sollen von den Wegen in der Stadt 35% zu Fuss und 30% mit dem Velo zurückgelegt werden.

Im bisherigen Absatz 2 wird lediglich das Wort «Gemeinde» durch «Stadt» ersetzt. Ansonsten wird der Absatz unverändert zum neuen Absatz 3.

Der bisherige Absatz 3 wird unverändert zu Absatz 4.

### **Artikel 3 Förderung der subjektiven und objektiven Sicherheit**

Entscheidend dafür, ob sich eine Person das Unterwegssein zu Fuss oder mit dem Velo zutraut und dieses als angenehm empfindet, ist nicht nur die objektive, sondern auch die subjektive Sicherheit. Der Artikel wird deshalb entsprechend ergänzt.

Die bisherige Formulierung des Artikels legte eine besondere Betonung auf die Sicherheit von Menschen mit Behinderung. Auch andere Bevölkerungsgruppen haben jedoch ein erhöhtes Schutz- und Sicherheitsbedürfnis und müssen deshalb entsprechend berücksichtigt werden. Der Artikel wird deshalb allgemeiner formuliert und entspricht damit besser dem Grundsatz der Fuss- und Veloförderung, nach welchem alle Menschen von jung bis alt eigenständig unterwegs sein können. Menschen mit Behinderungen, Kinder und ältere Menschen werden jedoch als wichtigste Gruppen mit erhöhten Schutz- und Sicherheitsbedürfnissen namentlich erwähnt.

### **Artikel 4 Konzepte und Richtpläne**

Absatz 1: Der bisherige Artikel 4 ist aus heutiger Sicht unverständlich formuliert und in seinen Verweisen auf Konzepte und Richtpläne nicht korrekt. Neu werden übergeordnete Planungsinstrumente genannt, in deren Rahmen der Gemeinderat auf kommunaler Ebene Konzepte und Richtpläne erlässt. Als übergeordnete Planungsinstrumente gelten beispielsweise das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) oder der kantonale Sachplan Veloverkehr.

Absatz 2: Konzepte und Richtpläne sollen nicht nur quantitative, sondern auch qualitative Aussagen beinhalten. Diese Ergänzung entspricht bereits heute der Realität: so enthalten sowohl das STEK 2016 wie auch die Masterpläne Fussverkehr und Veloinfrastruktur qualitative Aussagen zu den angestrebten Standards. Was in diesen Konzepten und Richtplänen jedoch nicht enthalten ist, sind die konkreten Massnahmen, sowie Förder- und Controllinginstrumente. Die eigentlichen Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs werden im Umsetzungsprogramm oder in den entsprechenden Kreditvorlagen dargelegt.

Absatz 3: Konzepte und Richtpläne müssen periodisch überprüft und aktualisiert werden. So wird in diesem Jahr beispielsweise der aktualisierte Masterplan Veloinfrastruktur veröffentlicht. Eine Definition der Periodizität der Aktualisierung auf Ebene Reglement ist jedoch nicht nötig. Zudem soll die Überarbeitung nicht aufgrund einer strikten Periodizität, sondern bei Bedarf stattfinden.

Absatz 4: Der Absatz wird mit Ausnahme einer kleinen redaktionellen Änderung unverändert beibehalten.

### **Artikel 5 Massnahmen**

Die Formulierung des Artikels wurde überarbeitet, da die konkreten Massnahmen nicht im Detail in den Richtplänen und Konzepten formuliert werden. Stattdessen beinhaltet die neue Formulierung des Artikels, dass die Stadt die nötigen Massnahmen zur Erreichung der Ziele umsetzt und definiert die Art der möglichen Massnahmen. Dementsprechend wird auch der Titel des Artikels angepasst.

### **Artikel 6 Umsetzungsprogramm (bisher Artikel 7)**

Dieser Artikel wird unverändert übernommen. Die aus der letzten Teilrevision verbliebenen Absatznummern 3 und 4 werden gestrichen.

### **Artikel 7 Erfolgskontrolle (bisher Artikel 9)**

Die Formulierung wurde zur besseren Verständlichkeit angepasst. Inhaltlich ergibt sich jedoch keine Änderung.

### **Neuer Abschnitt 3: Organisation und Finanzierung**

Der neue Abschnitt dient der besseren Verständlichkeit des Reglements. Er enthält die Artikel zur Fachstelle, zur Finanzierung der Massnahmen sowie zur Überprüfung des Reglements.

#### **Artikel 8 Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (bisher Artikel 6)**

Absatz 1 wird unverändert übernommen.

In Absatz 2 werden mehrere Ziffern angepasst:

Artikel 8 Absatz 2 Ziffer d: Das Veloweggesetz<sup>4</sup> gibt vor, dass die Kantone einen Velowegnetzplan festlegen und diesen bis 2042 umsetzen müssen. Für die Stadt Bern liegt diese Aufgabe im Zuständigkeitsbereich der FFV, was im Artikel 8 Absatz 2 Ziffer d ergänzt wird. Die Nummerierung der folgenden Absätze wurde entsprechend angepasst.

Artikel 8 Absatz 2 Ziffer f: Die Formulierung wird sprachlich angepasst, jedoch ohne Veränderung der Bedeutung.

Artikel 8 Absatz 2 Ziffer h wird dahingehend ergänzt, dass sich die FFV nebst den Nachbargemeinden auch mit anderen Städten und Gemeinden vernetzt. Der Austausch mit anderen Städten in der Schweiz und international ermöglicht den Wissenstransfer von neuen Erkenntnissen und innovativen Ansätzen. Die bisherigen Arbeiten im Rahmen der Velo-Offensive wären ohne den Austausch und die Inspiration von führenden Velostädten – insbesondere aus den Niederlanden – nicht denkbar gewesen.

Die übrigen Ziffern werden unverändert übernommen.

#### **Artikel 9 Finanzierung (bisher Artikel 8)**

Absatz 1: Der Verweis wird auf die angepasste Nummerierung der Artikel angepasst.

Mit 30% Velo- und 35% Fussverkehrsanteil bis 2035 setzt der Gemeinderat ambitionierte Ziele. Hinzu kommt, dass viele der einfach umsetzbaren Massnahmen (insbesondere Markierungs- und Signalisationsmassnahmen) heute umgesetzt sind; grössere Verbesserungen verlangen immer häufiger bauliche Massnahmen, was sowohl in der Planung als auch in der Umsetzung ressourcenintensiver ist. Zudem werden für die neue Berichterstattungsperiode vier neue Schwerpunkte gesetzt, die zusätzlich zum bestehenden Projektportfolio umgesetzt werden sollen. Um auch künftig eine Zunahme des Veloverkehrs zu ermöglichen, ist deshalb eine Erhöhung der Finanzierung nötig. Artikel 9 Absatz 1 soll deshalb angepasst werden und neu eine Bandbreite für das Budget vorsehen. Als Untergrenze wird das bisherige Budget von 2.45 Mio. Franken definiert, als Obergrenze der im aktuellen AFP ab 2027 eingestellte Betrag (Erhöhung um 0.7 auf 3.15 Mio. Franken).

Absatz 2 wird neu eingefügt und ermöglicht dem Gemeinderat, das effektive Budget der FFV über den Budgetprozess zu definieren.

Der bisherige Absatz 2 wird neu zu Absatz 3 und ergänzt mit einem Zusatz zur temporären Mitfinanzierung von überdurchschnittlichen Unterhaltskosten in der Anfangsphase von innovativen Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr. Diese Erweiterung wird ergänzt, damit beispielsweise die anfänglich höheren Kosten für den Unterhalt des roten Belags für die Veloinfrastruktur über den RFFV finanziert werden können.

Die Absätze 4 und 5 werden unverändert übernommen.

---

<sup>4</sup> Bundesgesetz über Velowege vom 18. März 2022 (SR 705)

Der neue Absatz 6 regelt die Entnahme aus der Spezialfinanzierung, wenn die jährlichen Budgetmittel nicht ausreichen. Dies wurde bereits seit Beginn der Spezialfinanzierung so gehandhabt, war bisher jedoch nicht explizit geregelt.

Der bisherige Absatz 6 wird unverändert übernommen und neu zu Absatz 7.

#### **Artikel 10 Überprüfung (bisher Artikel 11)**

Der Titel wird dem tatsächlichen Inhalt des Artikels angepasst, da dieser keine Befristung, sondern eine regelmässige Überprüfung beinhaltet. Zudem wird die Periodizität der Überprüfung angepasst, da eine Prüfung alle fünf Jahre bei einer zweijährlichen Berichterstattung nicht sinnvoll ist. Stattdessen soll die Prüfung im Rahmen der Berichterstattung erfolgen.

#### **4. Abschnitt: Übergangs- und Schlussbestimmungen**

Dieser Abschnitt entspricht dem bisherigen 3. Abschnitt.

#### **Artikel 11 Aufhebung bisherigen Rechts**

Aufgrund der Totalrevision des Reglements muss wird das bisherige Reglement vom 13. Juni 1999 aufgehoben und durch das revidierte Reglement ersetzt.

#### **Artikel 12 Inkrafttreten (bisher Artikel 10)**

Der Artikel wird dahingehend angepasst, dass der Gemeinderat das Inkrafttreten bestimmt.

Der bisherige Artikel 12 hatte rein deklaratorische Bedeutung und wurde deshalb ersatzlos gestrichen.

#### **7. Fakultatives Referendum**

Die vorliegend beantragte Anpassung des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV; SSSB 761.4) unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 37 der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO, SSSB 101.1 vom 3. Dezember 1998) und Artikel 70 des Reglements über die politischen Rechte (RPR; SSSB 141.1 vom 16. Mai 2004).

#### **8. Klimaverträglichkeitsprüfung**

Mit der Anpassung des RFFV und der Erhöhung der Spezialfinanzierung werden die Förderung des Fuss und Veloverkehrs und der Ausbau der Infrastruktur gestärkt. Die Massnahmen fördern die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Fuss- und Veloverkehr. Somit wird ein positiver Beitrag an die Zielerreichung des Absenkpfeils des Klimareglements (Reglement über Klimaschutz (KR); SSSB 820.1 vom 17. März 2022) geleistet. Indirekt ist es ein Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Mobilität gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b des Klimareglements und zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d. Insgesamt ist die Vorlage daher mit den Zielen des Klimareglements vereinbar.

#### **Antrag**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Totalrevision; Berichterstattung 2022–2024 und Umsetzungsprogramm 2025–2027.

2. Er beschliesst die Totalrevision des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) gemäss beiliegender synoptischer Zusammenstellung.
3. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderungen des Reglements.
4. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der Berichterstattung des Gemeinderats betreffend Reglement vom 13. Juni 1999 über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs; Berichterstattung 2022–2024 und Umsetzungsprogramm 2025–2027.
5. Er legt den Termin für die nächste Berichterstattung auf die zweite Jahreshälfte 2027 fest.

Bern, 19. November 2025

Der Gemeinderat

*Beilagen:*

- Änderungserlass zum Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV)
- Synopse
- Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV): Berichterstattung 2022 - 2024 und Umsetzungsprogramm 2025 - 2027