

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2017 – 2019 und Umsetzungsprogramm 2020 – 2022

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 2017 – 2019 sowie das Umsetzungsprogramm 2020 – 2022. Die detaillierten Inhalte der Berichterstattung und des Umsetzungsprogramms finden sich im beigelegten Bericht.

Das Umsetzungsprogramm steht ab 2022 unter Vorbehalt allfälliger Sparbeschlüsse von Stadt- oder Gemeinderat im Rahmen der aktuell laufenden strategischen Aufgabenüberprüfung.

2. Allgemeines

Gemäss Artikel 7 RFFV erstattet der Gemeinderat dem Stadtrat alle zwei Jahre Bericht über die Fördertätigkeit für den Fuss- und Veloverkehr und unterbreitet ihm das Umsetzungsprogramm für die darauffolgenden Jahre. Die letzte Berichterstattung datiert von April 2017. In seiner Sitzung vom 31. August 2017 hat der Stadtrat mit SRB 2017-399 zustimmend von der Berichterstattung der Jahre 2015 (2. Halbjahr) – 2017 und dem Umsetzungsprogramm 2018 – 2021 Kenntnis genommen.

Im Zentrum der städtischen Verkehrspolitik – wie auch der Energie- und Klimastrategie – steht die Förderung einer stadtverträglichen Mobilität. Konkret sollen der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr gefördert und der Motorisierte Individualverkehr – unter Wahrung der Interessen des Wirtschaftsverkehrs – reduziert werden. Diese Politik wird von den politischen Gremien der Stadt Bern konstant mitgetragen bzw. gefordert und entspricht den Wünschen einer breiten Bevölkerung. So hat eine repräsentative Bevölkerungsbefragung, die das Meinungsforschungsinstitut gfs 2018 im Auftrag des Städteverbands durchgeführt hat, gezeigt, dass 78 % der Stadtbernerinnen und -berner mit der städtischen Verkehrspolitik zufrieden sind.¹

2.1 Zur Verfügung stehende Mittel 2017 – 2019

Die Berichterstattung 2015 – 2017 und das Umsetzungsprogramm 2018 – 2021 zeigten den Umfang und die Vielfalt der Aufgaben im Rahmen der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs auf. Es wurde ersichtlich, dass die bis dahin verfügbaren Mittel gemäss RFFV von jährlich 1.25 Mio. Franken nicht ausreichen, um die Aufgaben zu bewältigen. Entsprechend beantragte der Gemeinderat dem Stadtrat im Rahmen einer Teilrevision des RFFV eine Erhöhung der jährlich zur Verfügung stehenden Mittel um 1.20 Mio. auf neu 2.45 Mio. Franken ab dem Jahr 2018. Gleichzeitig beantragte er dem Stadtrat einen Nachkredit von 0.70 Mio. Franken für das Jahr 2017 in Form einer Erhöhung des Globalkredits der Verkehrsplanung. Der Stadtrat stimmte an seiner Sitzung vom 31. August 2017 mit SRB 2017-399 beiden Finanzanträgen zu.

¹ vgl. dazu <https://skm-cvm.ch/de/Info/Fakten/Bevolkerungsbefragungen>

2.2 Drei Aufgabenfelder der Fachstelle

Zuständig für die Umsetzung der Massnahmen gemäss RFFV ist die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Verkehrsplanung. Die Fachstelle unterscheidet dabei zwischen eigenen und begleitenden Projekten sowie dem täglichen Geschäft. Eigene Projekte oder Massnahmen werden über die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ausgelöst und federführend von ihr geplant. 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. Die Anzahl in Angriff genommener Massnahmen hat kontinuierlich zugenommen. Bei vielen weiteren Projekten, die der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs dienen, arbeitet die Fachstelle begleitend mit. Die Fachstelle stellt sicher, dass die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs in den Projekten berücksichtigt werden. Dabei kann es sich um Projekte der Verkehrsplanung, anderer Ämter, des Kantons, des Bundes oder weiterer Akteure handeln. Seitens Fachstelle werden bei solchen Projekten vor allem zeitliche Ressourcen benötigt. Das dritte Aufgabenfeld ist das Tagesgeschäft. Die Fachstelle steht bei Fragen zum Fuss- und Veloverkehr der Bevölkerung, Interessensverbänden und anderen Ämtern beratend zur Verfügung. Sie schreibt Stellungnahmen, unterstützt bei der Prüfung von Baugesuchen, liefert Grundlagen und bearbeitet politische Vorstösse. Die Beratungstätigkeit und fachliche Unterstützung, wie auch die Anzahl Anfragen aus der Bevölkerung im Bereich Velo- und Fussverkehr, hat in den vergangenen Jahren deutlich mehr Ressourcen in Anspruch genommen. Dies begründet – nebst der Zunahme der Anzahl in Angriff genommener Massnahmen – die deutliche Zunahme der Personal- und Sachkosten in der vorliegenden Berichtsperiode.

2.3 Aufgaben bei der Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs

Der grössere Teil des RFFV-Budgets wird für Massnahmen für die Veloverkehrsförderung ausgegeben. Dafür sind vor allem drei Gründe verantwortlich:

- Die Förderung des Veloverkehrs hat einen grösseren Nachholbedarf;
- Projekte mit Fusswegen sind häufiger sowohl in der Planung als auch in der Realisierung in grössere Projekte eingebettet, bei denen die Federführung bei anderen Ämtern wie dem Tiefbau- oder dem Stadtplanungsamt liegt²;
- Da Verbesserungen für den Fussverkehr häufig bauliche Massnahmen erfordern, erfolgt die Finanzierung der Umsetzung von Fussverkehrsmassnahmen meist über Investitionskredite.

2.3.1 Fussverkehr

Der Fussverkehr verfügt über ein feinmaschiges Wegenetz mit einer Infrastruktur, die ihm weitgehend vorbehalten ist. Es gibt Lücken in diesem Wegenetz, die zu beheben sind und die bestehende Infrastruktur genügt vielerorts nicht mehr den heutigen Ansprüchen des Fussverkehrs. So braucht es im ganzen Stadtgebiet attraktive, hindernisfreie und direkte Wege. Zum Beispiel müssen auch Zugänge zu den öV-Haltestellen verbessert werden. Je nach Nutzung und Frequenz der Fussgänerbewegungen entsprechen viele Bereiche für zu Fuss Gehende bezüglich Dimensionierung nicht mehr den heutigen Anforderungen. Zudem werden gewisse Flächen zunehmend von anderen Verkehrsarten in Beschlag genommen. Die starke Beanspruchung von gemeinsamen Verkehrsflächen, z.B. des Fuss- und Veloverkehrs, führt zunehmend zu Konflikten. Fussgängerinnen und Fussgänger fühlen sich bedrängt. Massnahmen in den genannten Bereichen sind wichtig, denn der Fussverkehr ist unsere Grundmobilität und somit zentraler Teil der Mobilitätskette.

² Dazu gehören etwa das Grossprojekt Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR), wofür der Stadtrat in den Bereichen Verkehrsraum, Lichtsignalanlagen und Grünanlagen im August 2020 Kredite im Umfang von insgesamt 11.5 Mio. Franken genehmigt hat, oder die Ausstattung des öffentlichen Raums mit Sitzgelegenheiten.

Bei Projekten zur Fussverkehrsförderung arbeitet die Fachstelle oft begleitend mit. Die Mitarbeit erfolgt beispielsweise bei Grossprojekten, bei Massnahmen zur Umsetzung eines hindernisfreien öffentlichen Raums (UHR) und im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) oder bei Vorhaben wie Schulwegsicherheit, Begegnungszonen oder Tempo-30-Zonen. Die Fachstelle ist in diesen Projekten nicht federführend. Gleichzeitig erfordern selbst Kleinmassnahmen aus verschiedenen Gründen wie beispielsweise Anforderungen gemäss BehiG bauliche Massnahmen. Da diese Kosten höher ausfallen als bei Markierungs- und Signalisationsmassnahmen, werden für diese Projekte zumeist Investitionskredite ausgelöst und sie fallen entsprechend nicht unter das RFFV-Budget.

2.3.2 Veloverkehr

Der Veloverkehr teilt sich die Strasse weitgehend mit dem motorisierten Verkehr. In verkehrsberuhigten Quartierstrassen mit wenig motorisiertem Verkehr braucht es einfache Anpassungen wie zum Beispiel die Neu-Anordnung der Parkierung, um die Strasse velofreundlich auszugestalten. Hingegen führen Strassenabschnitte mit mittlerem und hohem Aufkommen des motorisierten Verkehrs zu erheblichen Attraktivitäts- und Sicherheitsdefiziten für den Veloverkehr. Die Erstellung einer durchgehenden, sicheren und attraktiven Veloinfrastruktur mittels breiten und baulich abgetrennten Radwegen oder Radstreifen zählt daher weltweit zu den prioritären Massnahmen einer nachhaltigen Verkehrsplanung. Ohne diese Infrastruktur kommt für viele Leute das Velofahren aus Sicherheitsgründen nicht in Frage. Erst wenn die Sicherheit – d.h. der Schutz vor den Gefahren des motorisierten Verkehrs – gewährleistet werden kann, wird Velofahren für Menschen jeglichen Alters eine Möglichkeit. Hier zeichnet der neue Masterplan Veloinfrastruktur unter anderem mit dem Leitgedanken, die Veloinfrastruktur «für alle von acht bis achtzig» sicher zu machen, eine schweizweit neue Philosophie. Um diese Sicherheit zu erlangen, benötigt der Veloverkehr mehr Platz und eine ihm vorbehaltene Infrastruktur.

Auch im Veloverkehr ist die Fachstelle bei vielen Grossprojekten begleitend dabei. Zusätzlich hat die Fachstelle in den letzten Jahren mehrere Vorstudien initiiert. Einfachere Massnahmen für den Veloverkehr konnten sofort umgesetzt werden. Die grösseren baulichen Massnahmen wurden für die weitere Planung und Realisierung ans Tiefbauamt übergeben und bis zur Umsetzung durch die Fachstelle begleitet. Dies wird auch in Zukunft so sein, weil der Nachholbedarf für eine erhöhte Sicherheit des Veloverkehrs auf der Strasse sehr gross ist.

Die Strategie bei der Erstellung einer Best-Practice Veloinfrastruktur erfolgt in drei Zeitschienen:

- Planung und Umsetzung von Kleinmassnahmen mittels Markierung und Signalisation (z.B. breitere Radstreifen, Roteinfärbungen, neue Abstellplätze etc.).
- Planung und Umsetzung von durchgängigen Velohaupttrouten mittels Markierung und kleineren baulichen Eingriffen; Durchführen von Machbarkeitsstudien zur Festlegung der Standards, welche in Strassenerneuerungsprojekte eingearbeitet werden können.
- Mitarbeit in Grossprojekten zur Anwendung der neuen Standards Veloinfrastruktur.

Im Veloverkehr ist es in den letzten Jahren gelungen, nebst der Erstellung von durchgehenden Velohaupttrouten, auf dem restlichen Velonetz Sofortmassnahmen, wie neue und breitere Velostreifen umzusetzen und die Veloparkierung stadtweit zu erweitern.

3. **Berichterstattung 2017 – 2019**

Ein umfassender Beschrieb der in den Berichtsjahren umgesetzten Massnahmen findet sich im beiliegenden Bericht «Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2017 – 2019 und Umsetzungsprogramm 2020 – 2022». An dieser Stelle werden die wichtigsten Vorhaben und Massnahmen der Berichtsperiode aufgeführt.

Auf übergeordneter Ebene sind drei Projekte zu nennen, welche eine Vielzahl von Massnahmen im Bereich der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs auslösten: Das Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK 2016), das Stadtprojekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBBs) sowie das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021 (RGSK 2021) inkl. Agglomerationsprogramm der vierten Generation. Insbesondere im STEK 2016 ist eine Vielzahl von Grundsätzen und Vorgaben festgehalten, welche direkte und konkrete Auswirkungen auf die Projekte der Fachstelle haben.

Diese Zielvorgaben waren eine wichtige Grundlage für die beiden zentralen strategischen Grundlegendokumente der Fachstelle, welche in der Berichtsperiode verfasst wurden. Es sind dies:

1. Der Richtplan Fussverkehr: Aktuell sind rund dreissig Projekte aus dem Richtplan Fussverkehr in Bearbeitung. Die Fachstelle begleitet diese Projekte, welche häufig im Rahmen von laufenden Arealentwicklungen, Platzgestaltungen oder umfangreichen Fuss- und Veloverbindungen umgesetzt werden.
2. Der Masterplan Veloinfrastruktur: Dieser definiert als handlungsanweisendes Leitdokument die Ausgestaltung des Veloroutennetzes sowie die Standards für Strassenquerschnitte. Er bildet so das zentrale Grundlegendokument bei der Umsetzung der Veloinfrastruktur.

3.1 Massnahmen 2017 – 2019

Im Folgenden findet sich eine Auflistung der wichtigsten Massnahmen, welche 2017 – 2019 von der Fachstelle begleitet, geplant oder umgesetzt wurden. Ausführungen zu den einzelnen Massnahmen finden sich im Bericht.

Optimierung von Fuss- und Veloverkehrsverbindungen:

- Attraktivierung Innenstadt für Fussverkehr;
- Neue Velohaupttrouten: Bern-Köniz, Bern-Ostermundigen, Bern-Bethlehem-Brünnen, Bern-Wankdorf Abschnitt Lorrainebrücke;
- Einführung Velogegegenverkehr: Schwarzstorstrasse sowie Nägeli-/Speichergasse;
- Begleitung diverser Grossprojekte wie Zukunft Bahnhof Bern, Gesamtsanierung Thunstrasse-Ostring oder Sanierung Monbijoustrasse;
- Personenunterführungen: Wankdorf mit Veloquerung³, Bümpliz Nord;
- Pilotversuch Velostrassen;
- Optimierungen an Lichtsignalanlagen.

Veloparkierung:

- Mitarbeit Gesamtkonzept Veloparkierung Bahnhof Bern;
- Erstellen von Machbarkeitsstudien für neue Velostationen;
- Stadtweite Planung und Umsetzung von Kleinmassnahmen zur Verbesserung der Veloparkierung.

Verkehrssicherheit:

- Planung und Umsetzung von Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr;
- Sensibilisierungskampagne für ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden;
- Begleitung von Verkehrskonzepten bei Baustellen.

³ Das Projekt «Weiterentwicklung Bahnhof Wankdorf», welches u.a. eine velogängige Personenunterführung und eine Velostation beinhaltet, wurde im Herbst 2020 von den SBB aufgrund von Kostensteigerungen und der aktuellen Finanzlage der Stadt Bern sistiert

Dienstleistungen und Fördermassnahmen:

- Inbetriebnahme öffentliches Veloverleihsystem «Velo Bern»;
- Bewilligungsverfahren free-floating Veloverleihsysteme mit Start BOND;
- Velo-Kampagne;
- Unterstützungsbeiträge an Events und Angebote im Bereich Fuss- und Veloverkehr.

Weitere Massnahmen:

- Ausbau Velozählstellennetz auf 14 Standorte und 3 Velobarometer;
- Organisation und Teilnahme an Fachtagungen, Studienreisen, Veranstaltungen.

3.2 Ausschöpfung der Mittel 2017 – 2019

Für die Umsetzung der Massnahmen 2017 – 2019 wurde das jeweils zur Verfügung stehende RFFV-Budget weitestgehend ausgeschöpft; nicht ausgeschöpfte Mittel werden jeweils in die Spezialfinanzierung RFFV eingelegt und können in späteren Jahren bei Bedarf zusätzlich eingesetzt werden:

Themenschwerpunkte	2017	2018	2019	TOTAL
0. Organisation	115'600	239'700	58'900	414'200
1. Strategische Planungsgrundlagen	410'500	483'200	278'000	1'171'700
2. Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen	323'400	268'600	398'800	990'800
3. Veloparkierung	77'200	93'900	121'400	292'500
4. Verkehrssicherheit	85'300	40'000	75'900	201'200
5. Dienstleistungen & Fördermassnahmen	173'700	267'000	286'500	727'200
6. Weiteres	89'800	114'400	150'500	354'700
Zwischentotal exkl. Personal- und übrige Sachkosten	1'275'500	1'506'800	1'370'000	4'152'300
Personal- und übrige Sachkosten	648'416	831'449	811'320	2'291'185
Gesamttotal	1'923'916	2'338'249	2'181'320	6'443'485
Einlage (+) / Entnahme (-) Spezialfinanzierung	25'984	111'651	268'880	406'515
Stand Spezialfinanzierung per 31.12.	32'368	144'019	412'899	

Tabelle 1: Übersicht der Ausgaben 2017-2019 nach Themenschwerpunkten inkl. Einlagen in die Spezialfinanzierung. Die Personal- und Sachkosten (Miete, Informatik etc.) sind separat ausgewiesen. Die Aufwendungen entsprechen den Budgets gemäss RFFV. Alle Werte in Schweizer Franken.

Die Tabelle zeigt auch die Aufteilung der Ausgaben auf die verschiedenen Massnahmenkategorien. Ein Schwerpunkt bestand in der Optimierung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen. Nicht aus der Tabelle ersichtlich werden zahlreiche Projekte und Massnahmen, die über Investitionskredite finanziert werden. So wurden durch die Verkehrsplanung Investitionen von total 3.5 Mio. Franken in Investitionsprojekten ausgelöst, bei denen die Fachstelle federführend oder begleitend involviert war. Im Tiefbaumt wurden in der Berichtsperiode zudem grob geschätzt 81 Mio. Franken an Investitionen für Projekte ausgelöst, bei denen die Fachstelle begleitend mitarbeitete. Nicht speziell ausgewiesen sind zudem die Projekte, bei denen andere Ämter (SGB, SPA etc.) oder Akteure (Kanton, Bund etc.) den Lead hatten, die jedoch von der Fachstelle begleitet wurden. Damit ist auch zu erklären, dass die Personal- und Sachkosten in der RFFV-Abrechnung einen vergleichsweise hohen Anteil ausmachen.

4. Umsetzungsprogramm 2020-2022

Die gezielte Förderung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln – darunter insbesondere auch der Fuss- und der Veloverkehr – ist und bleibt ein zentrales Element der städtischen Verkehrs-, Energie- und Klimapolitik. Damit sind für die Fachstelle vielfältige und umfangreiche Herausforderungen verbunden. Die Zusammenarbeit mit anderen Ämtern und Bereichen bleibt zentral für eine erfolgreiche Umsetzung der Vorhaben. Um die Erfüllung ihrer Aufgaben sicherstellen zu können, wird die Fachstelle ihre Arbeit im gleichen Umfang wie in der Berichtsperiode fortsetzen müssen.

4.1 Geplante Massnahmen 2020 – 2022

Im Folgenden sind die wichtigsten Vorhaben für den Zeitraum 2020 – 2022 aufgelistet.

Strategische Planungsgrundlagen:

- Verfassen eines Masterplans Fussverkehr (analog Masterplan Veloinfrastruktur);
- Weiterentwicklung des Masterplans Veloinfrastruktur;
- Weiterführung Partizipationsanlässe Velo-Offensive (Mittagsveranstaltungen);
- Erstellen eines Fusswegkonzepts Aareraum.

Optimierung von Fuss- und Veloverkehrsverbindungen:

- Planung und Umsetzung zahlreicher Massnahmen aus dem Richtplan Fussverkehr;
- Begleitung diverser Grossprojekte wie ZBBs, Gesamtsanierung Thunplatz-Ostring, Sanierung Monbijou- und Seftigenstrasse, Inselplatz, Fuss- und Veloverbindungen im Umfeld des ESP Auserholligen, Guisanplatz;
- Neue Velohaupttrouten: Bern-Bethlehem-Brünnen, Bern-Länggasse, Rosengarten-Ostermundigen, Bümpliz-Niederwangen, Kirchenfeld-Muri;
- Verbesserung bestehende Velohaupttrouten: Bahnhof-Bollwerk-Lorrainebrücke;
- Umsetzung neuer Velostrassen;
- LSA-Optimierungen für Fuss- und Veloverkehr;
- Einführung freies Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende;
- Weitere Optimierungen von Strecken und Knoten.

Veloparkierung:

- Erstellen eines Betriebsmodells Velostationen;
- Erstellen eines Bewirtschaftungskonzepts Veloparkierung am Bahnhof Bern;
- Planung und Umsetzung von Kleinmassnahmen Veloparkierung.

Verkehrssicherheit:

- Planung und Umsetzung von Massnahmen auf Mischverkehrsflächen;
- Planung und Umsetzung von Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr.

Dienstleistungen und Fördermassnahmen:

- Weiterentwicklung und Neuausschreibung des Veloverleihsystems;
- Velo-Kampagne (bis 2021);
- Beiträge an Massnahmen und Events im Bereich Fuss- und Veloverkehr.

Weitere Massnahmen:

- Aufbau Fussverkehrszählstellennetz;
- Ausbau Velozählstellennetz.

4.2 Finanzbedarf 2020 – 2022

Die Fachstelle geht für die Jahre 2020 und 2021 und im Ausblick 2022 von gleichbleibenden Mitteln von jährlich 2.45 Mio. Franken aus. Zwar ist der ausgewiesene Mittelbedarf für die prioritären Projekte jeweils etwas höher als der budgetierte Betrag. Dies kann jedoch dadurch aufgefangen werden, dass für einige Massnahmen – wie bisher – aktivierbare Investitionskredite beantragt werden und zum anderen der bestehende Überschuss von Fr. 412 899.00 aus der Spezialfinanzierung für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs abgebaut werden soll. Damit wird es weiterhin möglich sein, die erforderlichen Massnahmen zur Realisierung der Förderziele zeitnah umzusetzen. Geplant ist folgende Mittelverwendung, wobei ein gezielter Schwerpunkt auf die Optimierung der Fuss- und Veloverbindungen gelegt wird:

Themenschwerpunkte	2020	2021	2022	Total
0. Organisation	140'000	100'000	100'000	340'000
1. Strategische Planungsgrundlagen	250'000	250'000	250'000	750'000
2. Optimierung Fuss- & Veloverkehrsverbindungen	400'000	500'000	500'000	1'400'000
3. Veloparkierung	240'000	240'000	240'000	720'000
4. Verkehrssicherheit	120'000	225'000	225'000	570'000
5. Dienstleistungen & Fördermassnahmen	250'000	270'000	270'000	790'000
6. Weiteres	80'000	100'000	100'000	280'000
Zwischentotal exkl. Personal- und Sachkosten	1'480'000	1'685'000	1'685'000	4'850'000
Personal- und Sachkosten	970'000	970'000	970'000	2'910'000
Gesamttotal Ausgaben	2'450'000	2'655'000	2'655'000	7'760'000
Abbau Spezialfinanzierung	-	205'000	205'000	410'000

Tabelle 2: Budget 2020/2021, Ausblick 2022; Alle Werte in Schweizer Franken

Vorbehalten bleiben allfällige Sparbeschlüsse von Gemeinde- und oder Stadtrat im Rahmen der laufenden strategischen Aufgabenüberprüfung. Dazu werden im Verlauf des Jahres 2021 Entscheide fallen.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der Berichterstattung des Gemeinderats betreffend Reglement vom 13. Juni 1999 über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs; Berichterstattung 2017 – 2019 und Umsetzungsprogramm 2020 – 2022.
2. Er legt den Termin für die nächste Berichterstattung auf die zweite Jahreshälfte 2022 fest.

Bern, 2. Dezember 2020

Der Gemeinderat

Beilage:

- Bericht «Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2017 – 2019 und Umsetzungsprogramm 2020 – 2022»