



Anträge (Stand 25.02.2026, 13.00 Uhr)

Stadtratssitzung vom 26. Februar 2026

Traktandum 3: 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. Lesung (1998.GR.000013)

Legende zur Synopsis:

Neu = **fett und kursiv**

Gestrichen = ~~durchgestrichen~~

Unverändert = ohne spezielle Formatierung

[unverändert] = Bestimmung bleibt unverändert

[aufgehoben] = Bestimmung wird aufgehoben

Unterstrichen = Veränderung im Vergleich zum Antrag des Gemeinderats

RFFV; bisher	RFFV; neu / Antrag GR	Anträge Stadtrat
1. Abschnitt: Grundsatz und Ziele	1. Abschnitt: Grundsatz und Ziele	
Art. 1 Grundsatz Die Gemeinde fördert den Fuss- und Veloverkehr sowie die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer	Art. 1 Grundsatz Die Gemeinde Stadt fördert den Fuss- und Veloverkehr sowie die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer von zu Fuss gehenden und velofahrenden Personen.	
Art. 2 Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ¹ Ziel der Förderungsmassnahmen ist die	Art. 2 Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ¹ Ziel der Förderungsmassnahmen ist die Umlagerung des motorisierten	

RFFV; bisher	RFFV; neu / Antrag GR	Anträge Stadtrat
Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt auf den Fuss- und Veloverkehr in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Stadt Bern ergreift die erforderlichen Massnahmen, um den Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Bern bis 2030 zu verdoppeln und den Anteil des Fussverkehrs an den von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen auf mindestens 37 Prozent zu erhalten. ² Insbesondere investiert die Gemeinde in Massnahmen zum Aufbau und zur Vervollständigung eines Netzes von attraktiven, durchgehenden, sicheren sowie direkten Fuss- und Veloverbindungen im gesamten Stadtgebiet und zur Bereitstellung von genügend und attraktiven öffentlichen Veloabstellplätzen. ³ Die Quartiere sind durch Fusswege und Veloverbindungen intern zu erschliessen und untereinander zu verbinden.	Individualverkehrs in der Stadt auf den Fuss- und Veloverkehr in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Stadt Bern ergreift die erforderlichen Massnahmen, um den Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Bern bis 2030 zu verdoppeln und den Anteil des Fussverkehrs an den von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen auf mindestens 37 Prozent zu erhalten. Ziel der Fördermassnahmen ist die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den Fuss- und Veloverkehr in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr. ² Die Stadt ergreift die erforderlichen Massnahmen, um den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs entsprechend zu steigern. ³ [Vorher in Absatz 2] Insbesondere investiert die Gemeinde Stadt in Massnahmen zum Aufbau und zur Vervollständigung eines Netzes von attraktiven, durchgehenden, sicheren sowie direkten Fuss- und Veloverbindungen im gesamten Stadtgebiet und zur Bereitstellung von genügend und attraktiven öffentlichen Veloabstellplätzen. ⁴ [Vorher in Absatz 3] Die Quartiere sind durch Fusswege und Veloverbindungen intern zu erschliessen und untereinander zu verbinden.	

RFFV; bisher	RFFV; neu / Antrag GR	Anträge Stadtrat
Art. 3 Förderung der Sicherheit Die Gemeinde fördert mit geeigneten Massnahmen die Sicherheit der zu Fuss Gehenden, der Velofahrenden und der Menschen mit Behinderung, insbesondere den Schutz vor dem motorisierten Verkehr auf stark befahrenen Strassen, auf Schulwegen, bei Spiel- und Freizeitanlagen, bei Heimen und Quartierzentren und bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.	Art. 3 Förderung der subjektiven und objektiven Sicherheit Die Gemeinde Stadt fördert mit geeigneten Massnahmen die subjektive und objektive Sicherheit der zu Fuss Gehenden, der Velofahrenden und der Menschen mit Behinderung, gehenden und velofahrenden Personen. Sie fördert insbesondere den Schutz vor dem motorisierten Verkehr auf stark befahrenen Strassen, auf Schulwegen, bei Spiel- und Freizeitanlagen, bei Heimen und Quartierzentren und bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Dabei legt sie ein besonderes Augenmerk auf Menschen mit erhöhten Schutz- und Sicherheitsbedürfnissen, insbesondere von Kindern, älteren Menschen sowie Menschen mit Behinderungen.	GLP/EVP¹: Art. 3 Förderung der subjektiven und objektiven Sicherheit Die Gemeinde Stadt fördert mit geeigneten Massnahmen die subjektive und objektive Sicherheit der zu Fuss Gehenden, der Velofahrenden und der Menschen mit Behinderung, gehenden und velofahrenden Personen. Sie fördert insbesondere den Schutz vor dem motorisierten Verkehr auf stark befahrenen Strassen, auf Schulwegen, bei Spiel- und Freizeitanlagen, bei Heimen und Quartierzentren und bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Dabei legt sie ein besonderes Augenmerk auf Menschen mit erhöhten Schutz- und Sicherheitsbedürfnissen, insbesondere von Kindern, älteren Menschen sowie Menschen mit Behinderungen. Gegenüberstellung: ▪ Antrag GR vs. Antrag GLP/EVP ▪ Abstimmung über obsiegenden Antrag
		PVS²: (Neu) ² Die Stadt ergreift die erforderlichen Massnahmen, um die

¹ **Begründung:** Die GLP/EVP-Fraktion beantragt, die Begriffe «subjektive» und «objektive» vor Sicherheit zu streichen. Für die Erzielung von Wirkung braucht es eine evidenzbasierte Förderungspolitik mit klaren, messbaren Entscheidungsgrundlagen. Diese lassen sich für alle Bedürfnisse, auch jene von Kindern und älteren Menschen, erheben. Die zusätzlichen Adjektive könnten sogar kontraproduktiv wirken: Sie würden Spielraum für Massnahmen öffnen, die nur gefühlte Sicherheit schaffen, die tatsächliche Sicherheit aber gefährden oder Ressourcen von wirksamen Lösungen abziehen.

² **Begründung:** Neben Zielen zum Anteil von Fuss und Veloverkehr, sind messbare Ziele zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von velofahrenden und zu Fuss gehenden Personen zu definieren. Jede verunfallte Person ist eine zu viel. Die Stadt hat den positiven Trend bei den Anzahl Velounfälle und zu Fuss Verunfallten der letzten Jahre weiter zu fördern.

RFFV; bisher	RFFV; neu / Antrag GR	Anträge Stadtrat
		Anzahl der Unfälle mit zu Fuss gehenden oder velofahrenden Personen zu reduzieren und strebt an, tödliche Unfälle zu verhindern.
2. Abschnitt: Massnahmen und Umsetzung	2. Abschnitt: Massnahmen und Umsetzung	
Art. 4 Konzepte und Richtpläne ¹ Der Gemeinderat erlässt im Rahmen übergeordneter Konzepte Richtpläne zur Umsetzung der Ziele gemäss Artikel 2 und 3. ² Die Konzepte und Richtpläne 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 Die Konzepte und Richtpläne werden in regelmässigen Abständen, mindestens aber alle 10 Jahre, überarbeitet. ⁴ Die betroffene Bevölkerung, Quartier- und Fachorganisationen sind ab Beginn der Arbeiten in den entsprechenden Planungsgremien zu integrieren.	Art. 4 Konzepte und Richtpläne ¹ Der Gemeinderat erlässt im Rahmen übergeordneter Planungsinstrumente Konzepte und Richtpläne zur Umsetzung der Ziele gemäss den Artikeln 2 und 3. ² Die Konzepte und Richtpläne beinhalten qualitative und quantitative Aussagen sowie messbare Ziele und zeigen Strategien und Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele auf. Sie umfassen neben Infrastrukturmassnahmen auch strategische Förder- und Controllinginstrumente (Anreizmodelle, Dienstleistungsangebote, Sensibilisierungsmassnahmen etc.). ³ Die Konzepte und Richtpläne werden in regelmässigen Abständen, mindestens aber alle 10 Jahre, periodisch überprüft und bei Bedarf überarbeitet. ⁴ Die betroffene Bevölkerung, sowie Quartier- und Fachorganisationen sind ab Beginn der Arbeiten in den entsprechenden Planungsgremien zu integrieren.	
Art. 5 Massnahmen ausserhalb von Richtplänen und Konzepten Offensichtlich notwendige Massnahmen und Verbesserungen im Rahmen von Unterhaltsarbeiten werden realisiert, auch wenn diese nicht in Konzepten oder Richtplänen enthalten sind.	Art. 5 Massnahmen ausserhalb von Richtplänen und Konzepten Offensichtlich notwendige Massnahmen und Verbesserungen im Rahmen von Unterhaltsarbeiten werden realisiert, auch wenn diese nicht in Konzepten oder Richtplänen enthalten sind. Zur Erreichung der Ziele gemäss den	

RFFV; bisher	RFFV; neu / Antrag GR	Anträge Stadtrat
	Artikeln 2 und 3 setzt die Stadt Infrastruktur- und Fördermassnahmen um und erbringt Dienstleistungen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.	
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 Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs werden gleichwertig berücksichtigt. ³ ... ⁴ ...	Art. 6 [Bisher Artikel 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 Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs werden gleichwertig berücksichtigt.	
Art. 9 Erfolgskontrolle Zusammen mit dem Umsetzungsprogramm erstattet der Gemeinderat alle zwei Jahre dem Stadtrat Bericht über Kosten und Nutzen der ausgeführten Massnahmen. Er zeigt, wie weit dabei die Ziele dieses Reglements erreicht werden konnten und welche Forderungen im Rahmen des Umsetzungsprogramms aus erkannten Problemen zu ziehen sind.	Art. 7 [Bisher Artikel 9] Erfolgskontrolle Zusammen mit dem Umsetzungsprogramm erstattet der Gemeinderat dem Stadtrat alle zwei Jahre dem Stadtrat Bericht über Kosten und Nutzen der ausgeführten Massnahmen. Er zeigt, wie weit dabei die Ziele dieses Reglements erreicht werden konnten und welche Forderungen im Rahmen des Umsetzungsprogramms aus erkannten Problemen zu ziehen sind. Dabei zeigt er auf, inwieweit die Ziele dieses Reglements erreicht wurden und welche weiteren Massnahmen aufgrund erkannter Probleme zu ergreifen sind.	PVS-Minderheit³: Art. 7 [Vorher in Artikel 9] Erfolgskontrolle Zusammen mit dem Umsetzungsprogramm erstattet der Gemeinderat dem Stadtrat alle zwei Jahre dem Stadtrat Bericht über Kosten und Nutzen der ausgeführten Massnahmen. Er zeigt, wie weit dabei die Ziele dieses Reglements erreicht werden konnten und welche Forderungen im Rahmen des Umsetzungsprogramms aus erkannten Problemen zu ziehen sind. Dabei zeigt er auf, inwieweit die Ziele dieses Reglements erreicht wurden und welche weiteren Massnahmen aufgrund erkannter Probleme zu ergreifen sind; und stellt die finanziellen Mittel für die zusätzlich nötigen Massnahmen ein.

³ **Begründung:** Damit die Ziele des Reglements erreicht werden, und die zusätzlichen Massnahmen umgesetzt werden können, sind gegebenenfalls zusätzliche finanzielle Mittel nötig. Diese müssen eingestellt werden, damit es nicht zu Verzögerungen kommt und die Berichterstattung zu einem Lippenbekenntnis verkommt.

RFFV; bisher	RFFV; neu / Antrag GR	Anträge Stadtrat
		Gegenüberstellung: - Antrag GR vs. Antrag PVS-Minderheit - Abstimmung über obsiegenden Antrag
	3. Abschnitt: Organisation und Finanzierung	
Art. 6 Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ¹ In der Stadtverwaltung besteht eine Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Sie handelt fachlich unabhängig. ² Die Fachstelle a. ist Ansprechpartnerin für Anliegen und Fragen aus der Bevölkerung und von Fachorganisationen im Zusammenhang mit dem Fuss- und Veloverkehr; b. initiiert, unterstützt und koordiniert Projekte und Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs; c. wird bei allen für den Fuss- und Veloverkehr wesentlichen Geschäften beigezogen; d. fördert mit Öffentlichkeitsarbeit das zu Fuss-Gehen und das Velofahren; e. kann zuhanden des Gemeinderats selbständig Bericht erstatten und	Art. 8 [Bisher Artikel 6] Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ¹ In der Stadtverwaltung besteht eine Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Sie handelt fachlich unabhängig. ² Die Fachstelle a. ist Ansprechpartnerin für Anliegen und Fragen aus der Bevölkerung und von Fachorganisationen im Zusammenhang mit dem Fuss- und Veloverkehr; b. initiiert, unterstützt und koordiniert Projekte und Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs; c. wird bei allen für den Fuss- und Veloverkehr wesentlichen Geschäften beigezogen; d. ist zuständig für die Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege in der Stadt Bern; e. [Bisher Buchstabe d] fördert mit Öffentlichkeitsarbeit das zu Fuss-Gehen und das Velofahren; f. [Bisher Buchstabe e] kann zuhanden des Gemeinderats selbständig Bericht erstatten	

RFFV; bisher	RFFV; neu / Antrag GR	Anträge Stadtrat
Empfehlungen abgeben; 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.	fachlich unabhängig Stellung beziehen und Empfehlungen abgeben; g. [Bisher Buchstabe f] erhebt laufend Daten zum Fuss- und Veloverkehr; h. [Bisher Buchstabe g] vernetzt sich mit den zuständigen Stellen der Nachbargemeinden sowie anderen Städten und Gemeinden, vertritt dort die Anliegen des städtischen Fuss- und Veloverkehrs und initiiert nach Möglichkeit gemeindeübergreifende Projekte sowie Sensibilisierungskampagnen.	
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 2.45 Mio. Franken zur Verfügung gestellt. Damit wird die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alimentiert (Personal- und Sachkosten).	Art. 9 [Bisher Artikel 8] Finanzierung ¹ Zur Finanzierung der Massnahmen gemäss den Artikel 4–7 Umsetzung der Artikel 4–8 dieses Reglements werden der Erfolgsrechnung der Abteilung Verkehrsplanung bzw. der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr jährlich Mittel von mindestens 2.45 Mio. Franken bis maximal 3.15 2.45 Mio. Franken zur Verfügung gestellt. Damit wird die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alimentiert (Personal- und Sachkosten).	GB/JA⁴: 1 Zur Finanzierung der Massnahmen gemäss den Artikel 4–7 Umsetzung der Artikel 4–8 dieses Reglements werden der Erfolgsrechnung der Abteilung Verkehrsplanung bzw. der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr jährlich Mittel von mindestens 3.15 2.45 Mio. Franken bis maximal 3.85 3.15 Mio. Franken zur Verfügung gestellt. Damit wird die Fachstelle zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alimentiert (Personal- und Sachkosten). Gegenüberstellung: ▪ Antrag GR vs. Antrag GB/JA

⁴ **Begründung:** In den letzten Jahren konnten mit einfachen Massnahmen (Markierungen, Sensibilisierungen, etc.) viele Verbesserungen kostengünstig erreicht werden. In den nächsten Jahren werden die vermehrt baulichen Projekte und die neuen Schwerpunkte einen zusätzlichen Ressourcenbedarf mit sich bringen. Dazu kommt das Wachstum der städtischen Bevölkerung, sowie der neuen Mitfinanzierung überdurchschnittlicher Unterhalts- und Betriebskosten (gemäss RFFV Art. 9.3 (Neu)). Damit die Ziele der Anzahl Unfälle und des Anteils des Velo- und Fussverkehrs bis 2035 erreicht werden können, sind deshalb **jährliche Mittel von min. 3.15 Mio. Franken bis max. 3.85 Mio. Franken festzulegen**. 3.15 Mio. Franken entspricht dem im AFP um 0.7 Mio. CHF höheren Betrag für's Jahr 2027. 3.85 Mio. CHF ermöglicht eine weitere Aufstockung um 0.7 Mio. CHF.

RFFV; bisher	RFFV; neu / Antrag GR	Anträge Stadtrat
		Abstimmung über obsiegenden Antrag
² Nicht zu den gemäss Absatz 1 finanzierten Massnahmen gehören ordentliche betriebliche und bauliche Unterhaltsarbeiten sowie aktivierbare Investitionen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. ³ ... ⁴ Für die Verwendung der Mittel gelten die ordentlichen Finanzkompetenzen. ⁵ Die jährlich nicht verwendeten Budgetmittel der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr werden der Spezialfinanzierung gutgeschrieben. ⁶ Die Spezialfinanzierung wird nicht verzinst.	² Die gemäss Absatz 1 zur Verfügung gestellten Mittel werden innerhalb dieser Bandbreite jährlich im Rahmen des Budgets festgelegt. ³ [Bisher Absatz 2] Nicht zu den gemäss Absatz 1 finanzierten Massnahmen gehören ordentliche betriebliche und bauliche Unterhaltsarbeiten sowie aktivierbare Investitionen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. In der Anfangsphase innovativer Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr kann eine zeitlich begrenzte Mitfinanzierung überdurchschnittlicher Unterhalts- und Betriebskosten gewährt werden. ⁴ Für die Verwendung der Mittel gelten die ordentlichen Finanzkompetenzen. ⁵ Die jährlich nicht verwendeten Budgetmittel der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr werden der Spezialfinanzierung gutgeschrieben. ⁶ Jährlich nicht ausreichende Budgetmittel werden durch Entnahmen aus der Spezialfinanzierung gedeckt. ⁷ [Vorher Absatz 6] Die Spezialfinanzierung wird nicht verzinst.	
3. Abschnitt: Übergangs- und Schlussbestimmungen		
Art. 11 Befristung Der Gemeinderat prüft alle 5 Jahre, ob Artikel 8 revidiert werden soll. Er stellt dem	Art. 10 [Bisher Artikel 11] Befristung Überprüfung	

RFFV; bisher	RFFV; neu / Antrag GR	Anträge Stadtrat
Stadtrat Antrag.	Der Gemeinderat prüft alle 5 Jahre <i>im Rahmen der Berichterstattung gemäss Artikel 7</i> , ob Artikel 8-9 revidiert werden soll. Er stellt dem Stadtrat Antrag.	
	4. Abschnitt: [Bisher 3. Abschnitt] Übergangs- und Schlussbestimmungen	
	Art. 11 Aufhebung bisherigen Rechts Das Reglement vom 13. Juni 1999 über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wird aufgehoben.	
Art. 10 Inkrafttreten Der Gemeinderat setzt dieses Reglement nach Annahme in der Volksabstimmung in Kraft.	Art. 12 [Bisher Art. 10] <i>Inkrafttreten</i> Der Gemeinderat setzt dieses Reglement nach Annahme in der Volksabstimmung in Kraft bestimmt das Inkrafttreten.	
Art. 12 Ausführungsbestimmungen Soweit nötig erlässt der Gemeinderat Ausführungsbestimmungen.		

Traktandum 9: Motion Fraktion GB/JA! (Devrim Abbasoglu-Akturan, GB) - übernommen durch Katharina Gallizzi (GB): PEQ: die Energie-Strategie für die zukünftigen Areale in Bern; Abschreibung Punkt 2 (2019.SR.000041)

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
1.	PVS	Die Frist zur Erfüllung von Punkt 2 der erheblich erklärten Motion soll bis am 31. Dezember 2026 verlängert werden.	