

Motion Fraktion GLP/JGLP (Melanie Mettler, GLP): Walk-to-Work; Begründungsbericht

Die Motion Fraktion GLP/JGLP wurde vom Stadtrat mit SRB 2021-111 vom 25. März 2021 als Richtlinie erheblich erklärt.

Im Oktober 2017 erschien der Bericht «Städtevergleich Mobilität – Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich im Jahr 2015».¹ Im Text ist festgehalten, es sei in allen Städten ein Rückgang des Fussverkehrs zu beobachten, vor allem in Bern. Der immer noch ständig steigende Mobilitätsbedarf ist ein Problem. Wenn der zusätzliche Bedarf aber vom Langsamverkehr bestritten wird, dann können die negativen Effekte des gesteigerten Mobilitätsverhaltens gedämpft werden.

Die Antwort des Gemeinderats auf die Interpellation Melanie Mettler (GLP) und Barbara Nyffeler (SP): Rückgang des Fussverkehrs?² bestätigt folgende Tatsachen:

- Der Zuwachs an Wegen, die mit dem öV zurückgelegt werden, geht mehrheitlich auf Kosten der Wege, die vorher zu Fuss zurückgelegt wurden.
- Auch der Zuwachs an Wegen, die mit dem Velo zurückgelegt werden, geht teilweise auf Kosten der Wege, die vorher zu Fuss zurückgelegt wurden.
- Unter dem Strich hat die Veränderung des Modalsplits also nicht dazu geführt, dass nun eine umweltverträglichere Mobilität stattfindet.
- Die Gründe dafür liegen im Ausbau des Angebots des öVs und der Infrastruktur.

Damit die positive Veränderung des Modalsplits zu Gunsten von ressourcenschonenderen Verkehrsmitteln aufrechterhalten werden kann, muss die Bevölkerung einen Mehrwert erkennen.

Dies geschieht einerseits durch eine entsprechende Infrastruktur: Hürden und Hindernisse müssen beseitigt werden und die Attraktivität der Verkehrswege aus der Logik des Fussverkehrs erhöht werden. Hier soll die Stadt wie im Massnahmenkatalog RFFV vorgesehen die notwendigen Kapazitäten einsetzen um diese Massnahmen zeitnah umzusetzen.

Andererseits bedingt die positive Veränderung des Modalsplits zu Gunsten von umweltverträglicheren Verkehrsmitteln auch ein entsprechendes Bewusstsein der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Bern.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, zusätzlich zu den Massnahmen in der Infrastruktur verschiedene Sensibilisierungsmassnahmen und Anreizsysteme zur Attraktivierung des Fussverkehrs umzusetzen:

1. Eine Walk-to-Work-Initiative analog der Bike-to-Work Initiative. Falls möglich, treten die beiden Initiativen gemeinsam auf zur Nutzung von Synergien.
2. Die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden zu suchen.
3. Die Zusammenarbeit mit Arbeitgebern und Arbeitgeberinnen zu suchen.
4. Anreizsysteme für zu Fuss gehende Pendlerinnen und Pendler zu entwickeln und umzusetzen (z.B. durch steuerliche Erleichterungen)
 - a für Angestellte der Verwaltung
 - b für Berufstätige mit Wohnsitz Stadt Bern.
5. Ein Leitsystem für Fussgängerinnen und Fussgänger an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit Angabe von Gehzeiten zu entwickeln und umzusetzen.
6. Die im Richtplan³ definierten Infrastrukturmassnahmen bis 31.12.2024 umzusetzen.

¹ www.bern.ch/themen/mobilitat-und-verkehr/gesamtverkehr/basisdaten-und-erhebungen/ftw-simplelayout-filelistingblock-1/stadtevergleich-mobilitat-2015-20171013-web.pdf/download

² <https://ris.bern.ch/Dokument.ashx?dId=2bf15f72e1144e978167846de47ed32b-332&dVersion=4&dView=Dokument>

³ www.bern.ch/themen/mobilitat-und-verkehr/gesamtverkehr/strategien-und-konzepte/richtplane-fuss-und-veloverkehr

Bern, 04. April 2019

Erstunterzeichnende: Melanie Mettler

Mitunterzeichnende: Patrick Zillig, Irène Jordi, Marianne Schild, Peter Ammann, Claude Grosjean, Barbara Nyffeler

Bericht des Gemeinderats

Im Bestreben, den Fussverkehr zu fördern und den Ausbau der Infrastruktur für den Fussverkehr voranzutreiben, setzt der Gemeinderat auf eine Kombination von Massnahmen: Dazu gehören die fortlaufende Umsetzung der Massnahmen des Ende 2020 verabschiedeten Richtplans Fussverkehr (Details unter Punkt 6), Massnahmen zur Erreichung eines hindernisfreien Raums in der gesamten Stadt, das Projekt «Schulwegsicherheit konkret»⁴, die Umsetzung von Sofortmassnahmen sowie die Unterstützung von Initiativen aus der Wohnbevölkerung zur Schaffung von Begegnungszonen und temporären Umnutzungen von Strassenräumen für Aufenthalt und Begegnung.

Darüber hinaus erarbeitet die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr derzeit analog zum Masterplan Veloinfrastruktur einen Masterplan Fussverkehr. Dieser definiert für den Fussverkehr vier Visionen

- «Zu Fuss unterwegs vom Kindergartenkind bis ins hohe Alter»,
- «Sicher sein und sich sicher fühlen»,
- «Öffentlicher Raum mit Atmosphäre» und
- «Gemeinsam zu Fuss»

und verbindet diese mit Grundsätzen und Standards für die Planung. Der Masterplan Fussverkehr wird voraussichtlich im Sommer 2023 in die öffentliche Mitwirkung gehen.

Zu Punkt 1 – 3:

Der Gemeinderat hat die Idee, eine schweizweite Aktion «walk to work» zu lancieren, an Fussverkehr Schweiz herangetragen. Um dem Anliegen mehr Gewicht zu verleihen, hat er sich zusätzlich an alle Nachbargemeinden und weitere Städte gewandt und für die Unterstützung der Idee geworben. Die Resonanz war durchwegs positiv. Bei Fussverkehr Schweiz ist die Lancierung einer schweizweiten Kampagne – ob als Aktion «walk to work» oder als eine andere wie beispielsweise der in Australien praktizierte «national walking day» – schon länger ein Thema. Es hat sich dabei gezeigt, dass Fussverkehr Schweiz für die Umsetzung auf Partner angewiesen ist. Anlässlich der aktuellen Initiativen aus Bern und Zürich sowie weiteren Gemeinden, ist Fussverkehr Schweiz nun daran, solche Partnerschaften aufzubauen und die Idee weiterzuentwickeln.

Kommt eine Aktion «walk to work» zustande, will der Gemeinderat, wie bereits in seiner Antwort auf den Vorstoss kommuniziert, neben den Nachbargemeinden die Arbeitgeber*innen in der Stadt Bern zur Initiative informieren, um dazu beizutragen, die Aktion möglichst breit bekannt zu machen.⁵

⁴ Mit Beschluss vom 13. Januar 2022 hat der Stadtrat den Kredit für die Projektierung und Realisierung von 148 Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit gutgeheissen (SRB Nr. 2022-11).

⁵ https://iris.bern.ch/Geschaefit.aspx?obj_guid=87ab66d5948b4feca5ce4aaf6a37c0a9

Zu Punkt 4a und 4b:

Steuererleichterungen nur für Angestellte der Verwaltung oder nur für Personen mit Wohnsitz Stadt Bern sind steuerrechtlich nicht erlaubt.⁶ Der Gemeinderat hat folglich zwei Möglichkeiten des finanziellen Anreizes für den Fussverkehr geprüft:

Variante 1: Mobilitätsbeitrag für städtische Angestellte

Der Gemeinderat hat geprüft, ob ein finanzieller Anreiz analog zum städtischen Beitrag für velofahrende Angestellte möglich und sinnvoll ist. Mit dem bestehenden ÖV-Beitrag (Fr. 240.00), dem Velobeitrag (Fr. 120.00) sowie dem gratis Publibike-Abo für städtische Mitarbeitende schafft die Stadt Bern Anreize für die Wahl nachhaltiger Verkehrsarten und leistet gleichzeitig einen Beitrag an die tatsächlichen Kosten, ob für ein ÖV-Abo oder den Veloservice. Ein Beitrag für Pendler*innen, die zu Fuss zur Arbeit kommen, würde zwar einen Anreiz schaffen, jedoch ist es schwierig, Auslagen zu beziffern, die aufgrund des Arbeitswegs zu Fuss anfallen. Gemessen an den Auslagen müsste der Fussgänger*innen-Beitrag zudem deutlich kleiner ausfallen als der ÖV- resp. Velobeitrag. Zudem haben Erhebungen ergeben, dass nur eine sehr geringe Anzahl städtischer Mitarbeitender ausschliesslich zu Fuss zur Arbeit kommt. Damit käme dem Beitrag nur noch symbolischer Charakter zu, was aufgrund des Spardrucks auch finanzpolitisch nicht zu vertreten ist. Aus diesen Gründen verfolgt der Gemeinderat diese Idee nicht weiter.

Variante 2: Berufskostenabzug bei den kantonalen Steuern

Die steuerlichen Abzüge bei den Berufskosten im Kanton Bern umfassen die Fahrkosten, die auswärtige Verpflegung, übrige Berufskosten und Berufskosten Nebenerwerb und können von einem weitaus grösseren Personenkreis in Anspruch genommen werden. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass mit einer geringfügigen Anpassung der Kategorie «Fahrkosten» den Pendler*innen, die zu Fuss zur Arbeit gehen, ein Abzug ermöglicht werden und gleichzeitig dem Fussverkehr mehr Gewicht verliehen werden könnte. Aus diesen Gründen hat er der Finanzdirektion des Kantons Bern vorgeschlagen, anstelle von «Fahrkosten», den Begriff «Mobilitätskosten» zu verwenden und die Erläuterungen «Fahrrad, E-Bike, Motorfahrrad und Motorrad mit gelbem Kontrollschild» mit «Ohne Fahrzeug (Arbeitsweg zu Fuss)» zu ergänzen. Darüber hinaus hat der Gemeinderat angeregt zu prüfen, ob steuerliche Abzüge auch für Personen möglich sein könnten, die Investitionen für ihre eigene nachhaltige Mobilität tätigen wie beispielsweise den Kauf eines Kinder- oder Transportveloanhängers oder dergleichen.

Zu Punkt 5:

Die Einrichtung eines grossflächigen Fussgängerleitsystems ist sowohl in der Entwicklung als auch in der Umsetzung aufwändig. Aufgrund des Spardrucks wurde daher diese Aufgabe nicht in das Umsetzungsprogramm 2023 – 2024 des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) aufgenommen. Die zuständige Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) wird jedoch mit BERNMOBIL prüfen, ob losgelöst vom bestehenden städtischen Fussgängerleitsystem die Haltestellen mit einem Leitsystem ergänzt werden können. Diese Gespräche und Abklärungen sind für 2023 vorgesehen.

Zu Punkt 6:

Die Umsetzung der Massnahmen aus dem Richtplan Fussverkehr schreitet voran. Ein Drittel der Massnahmen der 1. Priorität ist gut auf Kurs. Die Massnahmen der 2. Priorität werden gemäss Richtplan bei Synergien im Zusammenhang mit Leitungs- und Belagssanierungen umgesetzt. Allerdings zeigt es sich, dass sich die Planung und Umsetzung der Massnahmen aus dem

⁶ Einerseits aufgrund des Steuerharmonisierungsgesetzes (siehe Artikel 1 StHG, SR 642.14), aber insbesondere bereits aufgrund verfassungsrechtlicher Bestimmungen (Rechtsgleichheit gemäss Artikel 8 der Bundesverfassung, BV; SR 101, und gemäss Artikel 10 der Verfassung des Kantons Bern, KV; BSG 101.1). Zudem ist eine Einwohnergemeinde im Steuerrecht nur äusserst beschränkt legiferierungsberechtigt (Artikel 113 Absatz 1 und 2 der KV sowie Artikel 247ff des Steuergesetzes, StG, BSG 661.11).

Richtplan – wie sämtliche Massnahmen der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr – verzögert. Durch das Aufbrauchen des Überschusses aus der Spezialfinanzierung für den Fuss- und Veloverkehr im Jahre 2020 konnten einmalig 2,85 Mio. Franken umgesetzt werden. Dadurch wurde es möglich, viele Massnahmen parallel zu bearbeiten. Die in den kommenden Jahren zur Verfügung stehenden Mittel liegen im Vergleich dazu jährlich rund 0,4 bis 0,5 Mio. Franken tiefer, weil die Reserve der Spezialfinanzierung ausgeschöpft ist und Sparmassnahmen in Höhe von Fr. 140 000.00 respektive Fr. 90 000.00 zum Tragen kommen. Zum anderen kommt es bei der Umsetzung von Projekten durch Einsparungen, fehlende Personalressourcen, aber auch umfangreiche Mitwirkungs- und Projektierungsarbeiten immer wieder zu Verzögerungen.

Folgende Massnahmen aus dem Richtplan Fussverkehr sind weitgehend realisiert:

- **Fusswegkonzept Aareraum:** *Konzept über die Zugänge zu den Aarerräumen (Lage, bauliche Ausgestaltung, Sicherheit) inkl. Bedürfnisermittlung, Priorisierung und Umsetzungsstrategie der definierten Aareübergänge auf Niveau Aare und Liftprojekte zum Erreichen des Aarerraums. Analyse der heutigen Wege und Zugänge in Bezug auf den baulichen Revisionsbedarf sowie Abklärung der Machbarkeit von Liftprojekten und Aareübergängen (00.3).*
- **Neue Fusswegverbindung Bahnstrasse – Warmbächliareal – Freiburgstrasse:** *Schliessen der Netzlücke im neuen Warmbächliwegareal mit einer neuen Verbindung parallel zum Warmbächli (3.5).*
- **Verbesserung der Sicherheit des Knotens Monbijoustrasse – Morillonstrasse – Weissenbühlweg:** *Fussverkehrsfreundliche Umgestaltung des Knotens (3.13).*
- **Verbesserung der Fussverkehrssicherheit am Viktoriarain:** *Verbesserung der gefährlichen Fussgängerquerungen um den Viktoriarain. Sicherung der Fussgängerstreifen Optingenstrasse, Greyerzstrasse, Du Nord Knoten; Anlegung eines neuen Fussgängerstreifens auf der Höhe der Wyttbachstrasse (5.4).*

Auf Zielkurs befinden sich diese Massnahmen:

- **Verbesserung der Fusswegverbindung hintere Länggasse - Bremgartenwald:** *Verbesserung der Fusswegverbindung hintere Länggasse Bremgartenwald. Querung Bremgartenstrasse in Verlängerung Freiestrasse (2.10). Baueingabe ist erfolgt.*
- **Durchwegung Gaswerkareal:** *Die arealinterne Erschliessung des neu bebauten Gaswerkareals ist für den Fussverkehr attraktiv zu gestalten inkl. direkter Zugänge zum Aareraum (Schlüsselmassnahme 3.1). Die Anforderungen sind in den städtebaulichen Ideenwettbewerb eingeflossen. Auf Basis des Siegerprojekts «Downtown Gastown» wird ein Rahmenplan und ein Mobilitätskonzept erstellt.*
- **Neue Fusswegverbindung Weyermannsstrasse – Warmbächliweg – Schule Steigerhubel:** *Neue Querverbindung durch das Warmbächliareal zur Schliessung der Netzlücke (3.6). Die Durchwegung des Warmbächliareals ist erfolgt. Die Weiterführung bis zur Weyermannsstrasse gestaltet sich im Zuge der Gebietsentwicklung Güterstrasse – Weyermannsstrasse als anspruchsvoll.*
- **Neue Fuss- und Veloverbindung Steigerhubelstrasse bis unter den A12-Viadukt:** *Neue Fuss- und Veloverbindung oberhalb des Stadtbachverlaufs ab Steigerhubelstrasse bis unter den A12-Viadukt, inkl. Querungen des Stadtbachs. Es soll ein attraktiver öffentlicher Raum im Sinne eines Boulevards entstehen (3.2). Projektbegleitung erfolgt, Massnahmen in Bearbeitung.*
- **Sichere Fusswegverbindung Stöckackerstrasse, Abschnitt Ladenwandweg – Unterführung Ausserholligen:** *Erstellung eines durchgehenden Trottoirs ab Stöckackerstrasse, Ladenwandweg zur Fuss- und Velounterführung Ausserholligen (3.3). Projektbegleitung erfolgt, Massnahmen in Bearbeitung.*

- **Attraktivierung Steigerhubelstrasse, Abschnitt Murtenstrasse – Bahnstrasse:** Fuss- und Veloverkehrspasserelle über die Bahn. Ersatz der Bahnunterführung im Rahmen des Projekts SBB Leistungssteigerung Bern West (Entflechtung Holligen). Attraktivierung der Fusswegverbindung, Bau von Trottoirs (3.4). Projektbegleitung erfolgt, Massnahmen in Bearbeitung.
- **Neue Fusswegverbindung Untermattweg – Stöckackerstrasse:** Neue Verbindung zwischen Untermattweg und Stöckackerstrasse durch die Überbauung Weyermannshaus West (6.14). Projektbegleitung erfolgt, Massnahmen in Bearbeitung.
- **Attraktivierung Bahnunterführung Stöckackerstrasse und Verbindung zu Untermattweg:** Attraktivierung und Verbreiterung der Gehflächen bei der Unterführung Stöckackerstrasse. Ausbau der Wegverbindung bis Untermattweg (6.15). Projektbegleitung erfolgt, Massnahmen in Bearbeitung.
- **Fuss- und Velounterführung Ausserholligen und Anbindung bis Murtenstrasse:** Neue Wegverbindung mit stadtgerecht dimensionierter Unterführung und direkten Zugang zum Campus BFH ab S-Bahn-Stationen Europaplatz nach Weyermannshaus Ost (Murtenstrasse) im Bereich des A12-Viadukts (Schlüsselmassnahme 6.1). Das Vorprojekt befindet sich in der Vernehmlassung, und das Bauprojekt wird 2023 gestartet.
- **Attraktivierung der Fusswegverbindung Fellergut – Station Bümpliz Nord – Fellerstrasse – Tscharnergut:** Attraktivierung des zum Teil unterirdischen Wegs; Orientierungshilfen schaffen; Hindernisfreier Zugang zur Bahnstation (Schlüsselmassnahme 6.2). Projekt Erweiterung und Attraktivierung PU Bümpliz Nord gut auf Kurs. Das Bauprojekt wird bis Ende 2022 erstellt. Projekt für die weitere Strecke Weidmannstrasse bis Heim & Hobby wurde aus Spargründen noch nicht gestartet.

Bei diesen Massnahmen sind die Ziele teilweise erfüllt:

- **Fusswegerschliessung Sportanlagen Länggasse:** Als mögliche Option soll eine Ergänzung des fehlenden Verbindungsstücks entlang den Tennisfeldern bis zur Neubrücke geprüft werden (2.4). Für das Projekt liegt seit Mitte 2022 die Baubewilligung vor. Die Ausführungsplanung wird aus Ressourcengründen voraussichtlich 2024 gestartet.
- **Neue Fuss-/Veloverbindung ab Bahnhöheweg-Bethlehemstrasse-S-Bahnstation Europaplatz SBB (zur Verbesserung der Schulwegsicherheit):** Neue Verbindung ab Bahnhöheweg, mit einer neuen Brücke über die Bethlehemstrasse nordwestlich entlang der SBB-Trasse bis S-Bahnstation Europaplatz SBB (Ladenwandweg) (6.16). Vorstudie wurde gestartet und ist noch in Bearbeitung.
- **Fussgängerfreundliche Innenstadt:** Gestaltung Amtshausgasse/Kochergasse; Postgasse, Schützenmatte, Zeughausgasse, Hodlerstrasse. Verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit (Schlüsselmassnahme 1.1). Aus Ressourcengründen wurden mehrere Projekte nicht zielführend weiterbearbeitet. Im Rahmen des 5. Agglomerationsprogramms droht eine Verschiebung in den C-Horizont. Schlüsselmassnahme.
- **Umgestaltung Helvetiaplatz:** Mit der Sanierung des Helvetiaplatzes soll die Sicherheit für den Fussverkehr sowie die Aufenthaltsqualität verbessert werden (Schlüsselmassnahme 4.1). Die Umgestaltung des Helvetiaplatzes ist sistiert. Die temporäre Teilaufwertung ist für 2023 vorgesehen.
- **Verbesserung der Fussverkehrssicherheit Melchenbühlweg:** Verbesserung der Fussverkehrssicherheit auf dem Melchenbühlweg, Strecke Abzweigung Dunkerstrasse – Aberlistrasse (4.8). Vorstudie abgeschlossen. Weiterbearbeitung on hold.
- **Uferwegverbreiterung im Bereich der russischen Botschaft:** Wegverbreiterung gemäss Uferschutzplan und Flussufergesetz (4.11). Vorprüfung Wasserbauplan vom Kanton durchgeführt. Im Bereich der russischen Botschaft ist keine Verbreiterung vorgesehen.

- **Fuss- und Radweg Bottigenstrasse:** *Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang der Bottigenstrasse von Riedbach bis zur Tramendhaltestelle Bümpliz (6.10).* Konzeptionelle Studie erstellt. Etappenweise werden konkrete Vorstudien ausgelöst und weiterprojektiert. 1. Etappe Vorstudie Trottoir Matzenriedstrasse; 2. Etappe Riedbach. Umgesetzt sind Temporeduktionen in Bern-West als Sofortmassnahmen.
- **Neue Fuss-/Veloverbindung Freiburgstrasse – Lagerhausweg/Wangenstrasse:** *Verbesserung der Erschliessung des Gebiets südlich der SBB-Bahnlinie und des Chantiers «Korridor Freiburgstrasse» nach STEK 2016 (6.30).* Vorstudie wurde erstellt. Aufgrund des Bauentscheids für die Abstellanlagen der SBB, können nun keine Synergien genutzt werden. Das Projekt ist deshalb sistiert.

Prüfung der Vorlage auf Klimaverträglichkeit

Die Massnahmen zielen einerseits auf die Verbesserung der Infrastruktur für den Fussverkehr und andererseits verleihen sie dem Zufussgehen eine grössere Gewichtung. Beides dient Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Fussverkehr, was als Beitrag zur Zielerreichung des Absenkpfeils des Klimareglements gewertet werden kann. Indirekt ist es folglich auch 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.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Umsetzung der Massnahmen aus dem Richtplan Fussverkehr richtet sich nach den in den Budgets bzw. der Aufgaben- und Finanzplanung eingestellten Mitteln.

Bern, 22. März 2023

Der Gemeinderat