

## **Motion Fraktion GB/JA! (Eva Krattiger, JA!/Franziska Grossenbacher, GB): Zufussgehen fördern durch einen Masterplan Fussverkehr**

Die Förderung und der Ausbau von nachhaltigen Mobilitätsformen werden in der Stadt Bern stark vorangetrieben. Mit der Velooffensive sollen Menschen motiviert werden vom MIV auf das Velo umzusteigen. Dank besseren Verbindungen konnte der öV in den letzten Jahren an Attraktivität zulegen. Etwas vergessen geht dabei die nachhaltigste Mobilitätsform, die kein CO<sub>2</sub> produziert und nur wenig Platz braucht: das Zufussgehen. Diesem wird zwar mit dem Richtplan Fussverkehr Rechnung getragen. Der Richtplan Fussverkehr ist ein klassisches Planungsmodell. Wie bei Richtplänen üblich, liegt der Fokus stark auf dem Wegnetz und den Netzlücken. Die Ausgestaltung und Qualität des Fusswegnetzes wird aber nur am Rand behandelt. Der Fussverkehr wird zudem auch über weitere Massnahmen der Stadt gefördert, die im Richtplan Fussverkehr nicht verankert sind (z.B. Ausweitung der Begegnungszonen). Mit der Public-Space-&Public-Life-Studie wurde wiederum erarbeitet, welche Faktoren für eine hohe Aufenthaltsqualität entscheidend sind. Sie fokussiert jedoch stark auf die Innenstadt und einzelne Fallstudien. Damit besteht ein Ansatz, der für weitere Projekte adaptiert werden kann. Im STEK 2016 wird viel von Aufenthaltsqualität für Fussgänger\_innen und kurzen Wegen gesprochen, was damit genau gemeint ist, bleibt aber unklar.

Diese drei Instrumente zeigen exemplarisch, dass der Fussverkehr zwar oft mitgedacht wird und Teil jeder anderen Mobilitätsform ist, aber meist nicht im Zentrum steht. Bis heute fehlt ein Instrument, das die verschiedenen Bestrebungen und Ansätze vereint und eine fundierte Grundlage bietet für alle Planungen.

Wir fordern den Gemeinderat deshalb auf, analog zum Masterplan Veloverkehr einen Masterplan Fussverkehr zu erarbeiten mit folgenden Hauptinhalten:

1. Einbettung des Fussverkehrs in die Gesamtstrategie der Verkehrs- und Stadtplanung aufzeigen
2. Konkretisierung der Ziele und Stossrichtungen des STEK 2016
3. Definition von Standards für den Fussverkehr.

Im Masterplan Fussverkehr ist insbesondere aufzuzeigen, was die Attraktivität des Zufussgehens steigert oder mindert und wie diese Attraktivität in der Stadt Bern erhöht werden kann. Dabei soll nicht nur die Kürze der Wege berücksichtigt werden, sondern mit einbezogen werden, wieso Wege zu Fuss zurückgelegt werden und welche Begegnungen, Wahrnehmungen, Nebentätigkeiten damit verbunden sind. Ein besonderes Augenmerk soll zudem auf mögliche Konfliktsituationen mit anderen Mobilitätsformen und Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum gelegt werden.

Der Masterplan Fussverkehr soll analog zum Masterplan Veloverkehr nicht behördenverbindliche und standortgebundene Lösungen präsentieren, sondern ein Werkzeugkasten bieten, der bei allen Planungsgeschäften verwendet werden kann.

Bern, 23. Mai 2019

*Erstunterzeichnende:* Eva Krattiger, Franziska Grossenbacher

*Mitunterzeichnende:* Leena Schmitter, Devrim Abbasoglu-Akturan, Seraina Patzen, Lea Bill, Rahel Ruch, Katharina Gallizzi, Ursina Anderegg, Regula Bühlmann, Regula Tschanz

## Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat teilt die Ansicht der Motionärinnen, dass das Zufussgehen zu den nachhaltigsten Mobilitätsformen gehört. Als Stadt der kurzen Wege ist Bern primär eine Stadt für Fussgängerinnen und Fussgänger. Aufgrund der wachsenden Wohnbevölkerung sind in Bern erfreulicherweise auch immer mehr Personen zu Fuss unterwegs. Es liegt auf der Hand, dass damit die Bedürfnisse der Zufussgehenden an ein qualitativ hochstehendes Fusswegnetz und an eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zunehmen. Offensichtlich ist auch die Tatsache, dass dabei insbesondere den Bedürfnissen der schwächsten Fussgänger\*innen, namentlich der Betagten, der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und der Kinder, Rechnung getragen werden soll.

Wie der Gemeinderat bereits in seinen Antworten auf die Motion Melanie Mettler (GLP): *Walk-to-work* und auf die Interpellation Melanie Mettler (GLP)/Barbara Nyffeler (SP): *Rückgang des Fussverkehrs?* festgehalten hat, sollen flächensparende und energieeffiziente Verkehrsmittel gefördert werden. Dies wird auch durch die vom Gemeinderat im Mai 2019 beschlossenen Klimamassnahmen untermauert, in denen der Ausbau der Infrastruktur und die Schaffung von Anreizen nicht nur für den Velo-, sondern auch für den Fussverkehr wichtige Bestandteile sind.

Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs sind in praktisch allen Grossprojekten integriert. Bei einer Vielzahl von laufenden Planungen und Projektierungen sind Verbesserungen für den Fussverkehr vorgesehen, so beispielsweise bei der Umgestaltung des Breitenrainplatzes und der bevorstehenden Sanierung der Monbijoustrasse. Daneben wird der Fussverkehr im Rahmen vieler Kleinprojekte (Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Temporeduktionen, Begegnungszonen etc.) gefördert. Auch die Sanierung von Zebrastreifen oder die Verbesserung der Schulwegsicherheit haben für die Arbeit der städtischen Verkehrsplanung hohe Priorität, kommen entsprechende Massnahmen doch nicht nur den jüngsten, sondern allen Fussgängerinnen und Fussgängern zu Gute.

Fussgängerinnen und Fussgänger profitieren überdies von der generellen Aufwertung des öffentlichen Raums. Die Bereitstellung von Begegnungsräumen im Rahmen von «Pop-up Bern» oder die Sperrung der Mittelstrasse sind Beispiele für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die letztlich auch zur Förderung des Fussverkehrs beiträgt. Zudem werden momentan die Mischflächen des Fuss- und Veloverkehrs stadtweit geprüft und wo nötig konkrete Verbesserungsmassnahmen erarbeitet. Die Stossrichtung liegt dabei klar auf einer verstärkten Trennung, denn sowohl Fuss- als auch Veloverkehr benötigen im Grundsatz eine eigene, separate Fläche. Weiter werden im Rahmen des stadtweiten Projekts «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» zahlreiche Massnahmen bearbeitet, welche auch den Fussgänger\*innen, die in ihrer Mobilität nicht eingeschränkt sind, zu Gute kommen.

Neben den genannten Projekten stehen dem Gemeinderat verschiedene übergeordnete Instrumente zur Förderung des Fussverkehrs zur Verfügung. Der Richtplan Fussverkehr, der eine Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit der Stadt für Zufussgehende bezweckt, ist zwar in erster Linie ein Führungs-, Planungs- und Koordinationsinstrument, dient aber auch als Grundlage zur Realisierung von Fussverkehrsmassnahmen. Zudem wird der Richtplan, den der Gemeinderat nach erfolgter Rückmeldung des Kantons aus der Vorprüfung verabschieden wird, u.a. durch das Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum, den Bericht «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum», das Alterskonzept 2020 und die Public-Space & Public-Life-Studie «Bern. Eine Altstadt für alle» aus dem Jahr 2017 konkretisiert.

Diese Ausführungen zeigen auf, dass der Fussverkehr in Bern massgeblich gefördert wird. Zu den einzelnen Punkten der Motion nimmt der Gemeinderat vor diesem Hintergrund wie folgt Stellung:

*Zu Punkt 1:*

Der Fussverkehr ist im Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 eingebettet. Der Gemeinderat bekennt sich darin zu einer stadtverträglichen Mobilität, wobei dem Fussverkehr eine tragende Rolle zukommt. Die Förderung des Fussverkehrs ist denn auch als Leitlinie im STEK verankert. Das im STEK erklärte Ziel, die Wege in der Stadt möglichst kurz zu halten, bestärkt ebenfalls die Bedeutung des Fussverkehrs, dessen Förderung zudem in den Legislaturrichtlinien 2017 - 2020 als Ziel verankert ist: Die Förderung der Mobilität der Fussgängerinnen und Fussgänger als stadtgerechte und umweltfreundliche Fortbewegungsart soll gezielt gefördert werden. Insbesondere wird auch die Mobilität der älteren Einwohnerinnen und Einwohner oder von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen unterstützt.

*Zu Punkt 2:*

Die Ziele und Stossrichtungen des STEK 2016 sind bereits in Form von Massnahmen und Projekten konkretisiert. Der Gemeinderat verweist hierzu

- auf den Vertiefungsbericht Mobilität des STEK 2016, in welchem dem Fussverkehr ein eigenes Kapitel mit einer Massnahmenübersicht gewidmet ist;
- auf den Richtplan Fussverkehr, in dem ein separates Kapitel Auskunft über die insgesamt über 100 geplanten Fussverkehrsmassnahmen gibt. Dort wird auch erläutert, was mit der Aufenthaltsqualität für Zufussgehende gemeint ist (Schaffung von Aufenthalts- und Begegnungs-orten mit Sitzgelegenheiten, fussgängerfreundliche Signalisation, gute Beleuchtung, Fussgängerleitsysteme zwecks guter Orientierung, Bau von Rampen etc.).

*Zu Punkt 3:*

Standards zur Ausgestaltung des Fussverkehrs sind bekannt. Auf eidgenössischer Ebene dienen die VSS-Normen als Grundlage. Auch auf kantonaler Ebene bestehen Richtlinien und Empfehlungen und für die Stadt Bern sind sie im Richtplan Fussverkehr, im Bericht «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» sowie im Handbuch Planen und Bauen und den dazu gehörenden Normalien enthalten.

Vor diesem Hintergrund kommt der Gemeinderat zum Schluss, dass die Ausarbeitung eines Masterplans Fussverkehr im Sinn der vorliegenden Motion nicht erforderlich ist, da Zielsetzungen und Standards zur Förderung des Fussverkehrs bereits in bestehenden Konzepten, Strategien und Plänen verankert sind. Darüber hinaus informiert der Gemeinderat den Stadtrat gemäss Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) periodisch über Fördermassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr. Die nächste Berichterstattung wird dem Stadtrat im Jahr 2020 vorgelegt.

*Folgen für das Personal und die Finanzen*

Die Ausarbeitung eines Masterplans im Sinne des Vorstosses würde externe Kosten von mehreren Zehntausend Franken auslösen.

**Antrag**

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.
2. Die Antwort gilt in diesem Fall gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 20. November 2019

Der Gemeinderat