

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

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.

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

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

6. Die im Richtplan³ definierten Infrastrukturmassnahmen bis 31.12.2024 umzusetzen.

Bern, 04. April 2019

Erstunterzeichnende: Melanie Mettler

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

Antwort des Gemeinderats

Die vorliegende Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Ihr kommt daher der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte sie erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grades der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrages, und die Entscheidungsverantwortung bleibt bei ihm.

Wie der Gemeinderat bereits in seiner Antwort auf die Interpellation Melanie Mettler (GLP)/Barbara Nyffeler (SP): *Rückgang des Fussverkehrs?* (2018.SR.000019) festgehalten hat, sollen flächensparende Verkehrsmittel – insbesondere der Fuss- und Veloverkehr – gefördert werden. Der Gemeinderat teilt die Ansicht der Motionärin, dass sowohl der Ausbau der Infrastruktur wie auch Anreizsysteme zur Verlagerung auf diese beiden Verkehrsträger beitragen. Im Bereich der Infrastruktur bildet der neue Richtplan Fussverkehr mit 106 Massnahmen die Basis für die Sicherstellung von lückenlosen und sicheren Fusswegen. Der Richtplan befindet sich zurzeit in der kantonalen Vorprüfung und soll Ende 2019/Anfang 2020 vom Gemeinderat beschlossen und damit behördenverbindlich werden. Um die von der Stadt Bern beschlossenen Klimaziele – in diesem Fall die Verlagerung auf energieeffizientere Verkehrsträger – zu erreichen, ist der Ausbau der Infrastruktur und die Schaffung von Anreizen sowohl für den Fussverkehr wie auch für den Veloverkehr unerlässlich.

Zu Punkt 1 - 3:

Die Verwaltung der Stadt Bern beteiligt sich seit vielen Jahren an der schweizweiten Aktion «bike to work» von Pro Velo. 2019 und 2018 haben 63 bzw. 66 Teams aus der Stadtverwaltung teilgenommen. Auch wenn diese Aktion unter dem Titel «bike-to-work» durchgeführt wird, ist es möglich, als Fussgängerin oder Fussgänger daran teilzunehmen. Die Förderung der Gesundheit und des nachhaltigen Mobilitätsverhaltens ist dem Gemeinderat ein grosses Anliegen. Er unterstützt deshalb grundsätzlich die Idee, eine Aktion «walk to work» analog zu «bike to work» zu starten. Um Synergien mit «bike to work» nutzen und möglichst wirkungsvoll auftreten zu können, ist er der Ansicht, dass die Aktion wie «bike to work» schweizweit organisiert werden sollte. Er ist daher bereit, sich bei Fussverkehr Schweiz für die Lancierung von «walk to work» einzusetzen. Hierfür wird er auch die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden suchen. Bei positiver Resonanz ist er bereit, die neue Mitmachaktion bei Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern in der Stadt Bern bekannt zu machen, um so die Mitarbeitendenmobilität auch im Bereich des Fussverkehrs fördern zu können.

Zu Punkt 4a):

Städtische Mitarbeitende erhalten einen Beitrag von Fr. 240.00 an die Kosten eines Libero-Jahresabonnements, eines Jahres-Streckenabonnements oder eines Jahres- oder Mehrmonats-Generalabonnements (gemäss Art. 64 und 85a der Personalverordnung, PVO). Seit dem 1. Januar 2019 erhalten mehrheitlich velofahrende Mitarbeitende neu einen Beitrag von Fr. 120.00, wobei die beiden Mobilitätsbeiträge nicht kumuliert werden können.

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

Mit den beiden Mobilitätsbeiträgen hat die Stadt – vor dem Hintergrund der Förderung einer nachhaltigen Mobilität – für Mitarbeitende ein Anreizsystem geschaffen, mit dem Velo oder öV zur Arbeit zu fahren. Der Gemeinderat erachtet es als folgerichtig, auch für jene Mitarbeitenden einen Mobilitätsbeitrag zu prüfen, die mehrheitlich zu Fuss zur Arbeit gehen. Dabei soll die Höhe der verschiedenen Beiträge in einer Gesamtbetrachtung beurteilt werden. Die geforderte Massnahme bedarf einer Anpassung in der Personalverordnung.

Zu Punkt 4b):

Die bestehenden Steuerabzüge für Pendlerinnen und Pendler, die das Velo, Auto oder den öV nutzen, orientieren sich bisher an der Höhe der Ausgaben. Dass Pendlerinnen und Pendler, die zu Fuss zur Arbeit gehen, ebenfalls einen Abzug geltend machen können, erachtet der Gemeinderat als eine prüfenswerte Idee. Da er nicht in eigener Kompetenz Abzüge beschliessen kann, erklärt er sich bereit, dem Kanton einen Steuerabzug für Personen vorzuschlagen, die zu Fuss zur Arbeit gehen.

Zu Punkt 5:

Wie im Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 festgehalten, verfolgt Bern das Ziel, eine Stadt der kurzen Wege zu sein. Viele Wege sind bereits heute sehr kurz; dies besser sichtbar zu machen, ist ein wichtiger Beitrag zur Attraktivierung des Langsamverkehrs. Fussgängerleitsysteme bieten den Bewohnerinnen und Bewohnern und Besuchenden der Stadt Bern eine bessere Orientierung, stellen die Wegführung auf sicheren und attraktiven Wegverbindungen sicher und laden ein, die Strecke zu Fuss zurückzulegen. Die Stadt Bern verfügt seit 2005 über ein solches Leitsystem für Fussgängerinnen und Fussgänger, welches die Innenstadt, das Museumsgebiet Kirchenfeld sowie das Zentrum Paul Klee mit insgesamt 92 Standorten abdeckt.⁴ Das System beinhaltet Ziele aus den Bereichen öffentlicher Verkehr, Parking, Museen, Bibliotheken, Archive, Veranstaltungsorte, Sehenswürdigkeiten, Service Public und Brunnen. Aus Sicht des Gemeinderats ist es denkbar, an dieses bestehende System anzuknüpfen und zu prüfen, ob es auf Quartierzentren und weitere publikumsintensive Orte ausgeweitet werden kann. Zudem erachtet er es als prüfenswert, das bestehende System allenfalls mit Distanz- und Zeitangaben zu ergänzen. Damit könnten viele potentielle Fussgängerinnen und Fussgänger erreicht werden. Er wird auch die zur Verfügung stehenden und teilweise – zum Beispiel in Basel oder Luzern – bereits eingesetzten Leitsysteme einer vergleichenden Prüfung mit dem in der Stadt Bern eingesetzten System unterziehen.

Zu Punkt 6:

Es ist dem Gemeinderat ein wichtiges Anliegen, die im Richtplan Fussverkehr definierten Infrastrukturmassnahmen rasch umzusetzen. Die Massnahmen der 1. Priorität erfüllen grösstenteils folgende Kriterien: Übergeordnete Bedeutung für die Stadt, grosser Handlungsbedarf (z.B. Schulwege, Verkehrssicherheit), gutes Kosten-/Nutzen-Verhältnis, Realisierungshorizont innerhalb von fünf Jahren, Synergieeffekte. Nach der öffentlichen Mitwirkung erfuhr der Richtplan verschiedene Anpassungen; die überarbeitete Version – die sich zurzeit in der kantonalen Vorprüfung befindet – sieht die Umsetzung aller Massnahmen bis 2030 vor.⁵ Die Massnahmen der 1. Priorität sollen gemäss Richtplan bis 2025 angegangen werden; der Gemeinderat strebt jedoch an, dass möglichst viele Massnahmen bis 2024 realisiert werden können. Bei komplexeren Massnahmen ist der Planungshorizont grösser. Die Massnahmen der 2. Priorität sind bei Synergien im Zusammenhang mit Leitungs- und Belagssanierungen umzusetzen.

⁴ Die Einführung dieses Fussgängerleitsystems geht auf einen Beschluss des Gemeinderats aus dem Jahr 2001 zurück (GRB 0507 vom 4. April 2001).

⁵ https://www.bern.ch/mediencenter/medienneuigkeiten/aktuell_ptk/neuer-richtplan-fuer-sichere-und-attraktive-fusswege/dokumente/richtplan-fussverkehr.pdf/view

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 18. September 2019

Der Gemeinderat