

Interpellation Melanie Mettler (GLP)/Barbara Nyffeler (SP): Rückgang des Fussverkehrs?

Im Oktober 2017 ist der Bericht «Städtevergleich Mobilität – Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich im Jahr 2015»¹ erschienen. Einem Diagramm auf Seite 11 ist zu entnehmen, dass der Anteil des Fussverkehrs an den durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen (massgebend ist das Hauptverkehrsmittel pro Weg) von 39 Prozent im Jahr 2010 auf 30 Prozent im Jahr 2015 zurückgegangen ist. 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.

Der Gemeinderat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Sind die Zahlen von 2010 und von 2015 methodisch vergleichbar, d.h. wurde 2010 und 2015 dieselbe Methodik angewandt?
2. Der Rückgang des Anteils Fussverkehr könnte sich teilweise² dadurch erklären, dass die Zahl der Fussverkehrs-Wege stagnierte, wohingegen ein Wachstum bei den mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wegen stattfand. Wie stark hat sich die Zahl der von der Berner Stadtbevölkerung zurückgelegten Wege pro Verkehrsmittel zwischen 2010 und 2015 verändert?
3. Gibt es weitere Gründe für den im Bericht ausgewiesenen substantiellen Rückgang des Anteils Fussverkehr in der Stadt Bern zwischen 2010 und 2015?
4. Das Diagramm im Bericht zeigt neben dem Rückgang des Anteils Fussverkehr, dass der Anteil Veloverkehr von 11 auf 15 Prozent und der Anteil öV von 28 auf 32 Prozent gestiegen ist. Insgesamt entsteht dadurch der Eindruck, es habe eine Verlagerung vom Fussverkehr nicht nur auf den Veloverkehr, sondern auch auf den öffentlichen Verkehr stattgefunden. Inwiefern ist dieser Eindruck zutreffend?
5. Sollte in der Tat eine Verlagerung vom Fussverkehr nicht nur auf den Veloverkehr, sondern auch auf den öffentlichen Verkehr stattgefunden haben: Teilt der Gemeinderat die Ansicht, dass diese Entwicklung in Bezug auf Nachhaltigkeitskriterien wie Gesundheit, Energieverbrauch, Umweltauswirkungen, Platzverbrauch und Kosten unvorteilhaft ist? Was unternimmt der Gemeinderat, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken?

Bern, 01. Februar 2018

Erstunterzeichnende: Melanie Mettler, Barbara Nyffeler

Mitunterzeichnende: -

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

² Um den gesamten Rückgang des Anteils Fussverkehr so zu erklären, hätte der Verkehr, gemessen in zurückgelegten Wegen, zwischen 2010 und 2015 um 30 Prozent wachsen müssen.

Antwort des Gemeinderats

Vorab weist der Gemeinderat darauf hin, dass sich der vorliegende Vorstoss auf die Aussagen im Bericht «Städtevergleich Mobilität» vom Oktober 2017 bezieht, in welchem der Fokus auf der vergleichenden Darstellung von Mobilitätsdaten zwischen den Städten liegt. Der im März 2018 veröffentlichte Bericht «Mobilität in der Region Bern-Mittelland, Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten»³ (MZMV 2015) enthält die ausführlichere Datengrundlage und dient dazu, die von den Interpellantinnen gestellten Fragen zu beantworten.

Zu Frage 1:

Für die Berichte MZMV 2010 und MZMV 2015 wurde grundsätzlich dieselbe Methodik angewandt. Die Stichprobe war 2015 in der Stadt Bern allerdings kleiner als 2010, was die «Zuverlässigkeit» der Ergebnisse 2015 etwas geringer macht als 2010. Im Bericht MZMV 2015 finden sich entsprechende Hinweise (z.B. S. 43 «Hinweis: (): Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden; Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils»).

Bezüglich Methodik verweist der Gemeinderat auch auf einen Auszug aus dem Bericht MZMV 2015 (S. 10):

«Im MZMV 2015 wurden gegenüber der letzten Erhebung 2010 methodisch und inhaltlich nur geringfügige Änderungen vorgenommen. Was den Inhalt betrifft, wurden einige Fragen weggelassen, da sie entweder nicht mehr relevant waren (z. B. Velovignette), im Rahmen des MZMV 2010 nicht oder kaum ausgewertet wurden oder die gewünschte Information aus anderen Quellen verfügbar war (z. B. Zivilstand). Umgekehrt wurden andere Informationen neu aufgenommen (z. B. Benutzung der E-Bikes, Grund für die Heimarbeit) oder genauer erfasst (z. B. Treibstoffart der Autos). Gegenüber den Erhebungen 2005 und 2010 wurde bei der letzten Erhebung 2015 die Stichprobengrösse für die Region Bern-Mittelland nicht erhöht. Aus diesem Grund ist die Stichprobengrösse des MZMV 2015 für die Stadt Bern und die Region kleiner als bei früheren Auswertungen, was eine Betrachtung auf Stadtteilebene in der Stadt Bern verunmöglicht».

Zu Frage 2:

Die Anzahl Wege pro mobiler Person und Tag sind zwischen 2010 und 2015 konstant geblieben (MZMV 2010: 3.9 Wege; MZMV2015: 3.8 Wege) und verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Verkehrsmittel:

	Wege pro mobiler Person und Tag – 2010	Wege pro mobiler Person und Tag – 2015
Fuss	1.52	1.15
Velo	0.43	0.56
ÖV	1.09	1.2
MIV	0.86	0.84
andere	0.04	0.05
Total Wege	3.9	3.8

Tabelle 1: Wege pro mobiler Person und Tag aufgeschlüsselt nach den Verkehrsträgern

Der Rückgang beim Fussverkehr ist somit – wie von den Interpellantinnen vermutet – tatsächlich teilweise auf einen Anstieg der Wege anderer Verkehrsmittel zurückzuführen (Velo, ÖV).

³ <http://www.bern.ch/themen/mobilitat-und-verkehr/gesamtverkehr/basisdaten-und-erhebungen>

Zu Frage 3 und 4:

Da der öffentliche Verkehr in der Stadt Bern bereits sehr gut ausgebaut ist und die Veloinfrastruktur immer weiter ausgebaut wird, ist anhand der vorliegenden Zahlen davon auszugehen, dass sich in den letzten Jahren (auch) zu Fuss Gehende vermehrt für diese beiden Verkehrsmittel entschieden haben. Für diese These sprechen auch die absoluten Passagierzahlen von BERNMOBIL: Im Jahr 2010 wurden ca. 93 Millionen und im Jahr 2015 bereits knapp 101 Millionen Passagiere befördert (Statistisches Jahrbuch der Stadt Bern, Berichtsjahre 2010 und 2015).⁴ Weitere Gründe, die zu einem Rückgang der zu Fuss zurückgelegten Wege geführt haben, sind nicht bekannt.

Zu Frage 5:

Der Anstieg des öV-Anteils ist eine Konsequenz aus der Verbesserung und des Ausbaus desselben. Dass dieser Zuwachs auch auf Kosten des Fussverkehrs geht, ist jedoch unerfreulich. Dem Gemeinderat ist es ein wichtiges Anliegen, flächensparende Verkehrsmittel zu fördern (v.a. Fussverkehr aber auch Veloverkehr). Aus diesem Grund laufen zurzeit einige Projekte, die zum Ziel haben, die Aufenthaltsqualität von Strassen und Plätzen zu verbessern (z.B. zusätzliche Sitzgelegenheiten). Zudem sollen neue, grossflächige Begegnungszonen geschaffen werden. Mit dem überarbeiteten Richtplan Fussverkehr, der dem Gemeinderat im laufenden Jahr zum Beschluss vorgelegt werden soll, werden zusätzliche Massnahmen definiert, die zu einer deutlichen Verbesserung für den Fussverkehr und dessen Wegnetz in der Stadt beitragen.

Bern, 23. Mai 2018

Der Gemeinderat

⁴ <http://www.bern.ch/themen/stadt-recht-und-politik/bern-in-zahlen/publikationen/jahrbuch/alle-jahr-buecher>