



**Stadt Bern**  
Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün



## Revision Richtplan Fussverkehr

## Mitwirkungsbericht

Stand: 31. Oktober 2018

Hinweis:

Die Verweise auf die Massnahmennummern in der Spalte „Stellungnahme/Kernaussagen“ beziehen sich auf die Nummerierung gemäss Mitwirkungs-vorlage. In der Spalte „Antworten des Gemeinderates“ wird auf die neuen Nummern verwiesen.



## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Ausgangslage.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Mitwirkende.....</b>	<b>6</b>
<b>3. Erläuterungen zum Mitwirkungsbericht.....</b>	<b>7</b>
<b>4. Auswertung der Mitwirkung.....</b>	<b>8</b>
4.1. Schlüsselthemen.....	8
4.2. Gesamteindruck.....	14
4.3. Ziele.....	21
4.4. Grundsätze.....	25
4.5. Fehlende Inhalte.....	30
4.6. Schlüsselmassnahmen.....	41
4.7. Weitere Massnahmen.....	57
4.8. Fehlende Massnahmen.....	75
4.9. Inhalte Richtplankarte.....	90
4.10. Fehlende Wegverbindungen.....	93
4.11. Weitere Bemerkungen.....	95



## 1. Ausgangslage

Der Richtplan Fuss- und Wanderwege (neu Richtplan Fussverkehr) ist ein Planungsinstrument, in welchem Ziele und Grundsätze für den Fussverkehr in der Stadt Bern festgelegt werden. Zudem sind Massnahmen formuliert, welche zum Erreichen dieser Ziele nötig sind.

Der momentan gültige Richtplan aus dem Jahr 1999 wurde nun überarbeitet und den neuen Gegebenheiten angepasst. Es wurden neue Ziele und Grundsätze definiert sowie aktuelle Themen integriert (z.B. Verkehrssicherheit und Hindernisfreiheit). Ergänzend wurde überprüft, welche Massnahmen seit 1999 umgesetzt worden sind und wo neue Massnahmen erforderlich sind.

Wichtig bei der aktuellen Überarbeitung ist auch die Konsolidierung mit dem neuen Stadtentwicklungskonzept STEK 2016.

Der Richtplan ist für die Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen nicht verbindlich, sondern stellt ein behördenverbindliches Instrument ohne Rechtsanspruch dar. Die öffentliche Mitwirkung zum Richtplan Fussverkehr dauerte vom 4. Mai bis am 15. September 2016.

## 2. Mitwirkende

An der Mitwirkung beteiligten sich 3 kantonale Institutionen, 9 Parteien, 22 Quartierkommissionen / Vereine / Verbände / Genossenschaften / Interessensgruppen und 5 Privatpersonen. Nachfolgend sind alle Absender der eingegangenen Mitwirkungseingaben aufgeführt:

### Quartierorganisationen

- Quartierkommission Länggasse-Felsenau, QLä
- Quartiermitwirkung Stadtteil 3, QM3
- Quartiervertretung Stadtteil 4, QUAV4
- Quartierkommission Stadtteil 5, DIALOG Nordquartier
- Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem, QBB

### Quartiervereine

- Quartierverein Kursaal
- Quartierverein Brünnen
- Quartierverein Fellergut

### Städtische Parteien

- SP Stadt Bern
- GLP Stadt Bern
- BDP Stadt Bern
- AL Bern
- SVP Stadt Bern

### Parteisektionen

- SVP Sektion Innere Stadt Kirchenfeld
- SP Bern Ost
- SP Bern Holligen
- SP Bümpliz-Bethlehem

### Ämter, Institutionen

- Tiefbauamt des Kantons Bern
- Amt für Grundstücke und Gebäude Kanton Bern AGG
- Universität Bern, Abteilung Bau und Raum
- Rat für Seniorinnen und Senioren Stadt Bern

### Fach- und Interessenverbände

- Fussverkehr Kanton Bern
- Vortritt Fussgänger
- TCS Landesteil Bern-Mittelland
- VCS Regionalgruppe Bern
- Berner Wanderwege
- Stadtberner Gewerbeverbände
- Läbigi Stadt Bern
- Verein Heit Sorg zu Bärn
- Interessensvertretung Kanton Bern, Hindernisfreier Zugang

### Interessengemeinschaften

- Wohngenossenschaft Wohnort Bern
- Genossenschaft Andere Wohnformen im Stürlerhaus am Altenberg
- Arbeitsgruppe Quartier der Wohnbaugenossenschaft Warmbächli
- IG Schönberg Ost

### Privatpersonen

PP-1 bis PP-5

### 3. Erläuterungen zum Mitwirkungsbericht

Für die Mitwirkungseingabe stand ein Fragebogen zur Verfügung. Der Mitwirkungsbericht ist nach den Themen des Fragebogens gegliedert.

Die Mitwirkenden werden in der Auswertungstabelle jeweils aufgeführt. Ähnliche Anliegen wurden zusammengefasst.

Jede Eingabe wurde beantwortet und mit den nachfolgenden Nummern entsprechend der Handhabung codiert (=Kategorien):

<b>#1 Wird aufgenommen</b>	Die Eingabe wird berücksichtigt und im Richtplan Fussverkehr entsprechend aufgenommen bzw. als Folgearbeit festgehalten.
<b>#2 Bereits berücksichtigt</b>	Diesem Aspekt wird im Richtplan Fussverkehr aus Sicht der Stadt Bern genügend Rechnung getragen.
<b>#3 Hinweis auf die Umsetzung</b>	Betrifft Vertiefungsarbeiten und Folgeprojekte. Die Rückmeldung bezieht sich auf die nächsten Schritte, welche mit der Umsetzung bzw. den Folgeplanungen geprüft oder berücksichtigt werden.
<b>#4 Betrifft Richtplan / Wird <u>nicht</u> aufgenommen</b>	Die Eingabe setzt andere Gewichtungen oder Zielsetzungen in den Themen und steht damit im Widerspruch zu den vom Gemeinderat beschlossenen Zielen und Massnahmen.
<b>#5 Betrifft Richtplan <u>nicht</u> / Wird <u>nicht</u> aufgenommen</b>	Ist nicht Inhalt des Richtplans Fussverkehr oder ist durch diesen nicht regelbar.
<b>#6 Wird zur Kenntnis genommen</b>	Antwort zu allgemeinen Aussagen wie „Inhalte werden begrüsst“ etc.

Die Eingaben fokussieren sich auf **13 Schlüsselthemen**, die im folgenden Kapitel aufgeführt sind.

Zu diesen Themen gibt es übergeordnete Antworten (Kernbotschaften), auf die in den nachfolgenden Kapiteln häufig verwiesen wird.

## 4. Auswertung der Mitwirkung

### 4.1. Schlüsselthemen

Auf folgende Kernbotschaften zu 13 Schlüsselthemen der Mitwirkung wird in den nachfolgenden Kapiteln häufig verwiesen:

Schlüsselthema	Wichtigste Mitwirkungseingaben	Kat.	Kernbotschaften Stadt Bern
<b>1 Wanderwege</b>	Drei dringende Massnahmen aus Sicht Berner Wanderwege sollen von Prio. 2 in Prio. 1 verschoben werden (Nr. 6.18, 6.19, 6.21); zusätzlich allgemeines Projekt Wanderwege in der Stadt Bern (gemäss Besprechung mit Berner Wanderwege) vorsehen.	#1	<p>Die Wanderwege auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern sind wichtig für die Bevölkerung zur Naherholung und für Aktivitäten in der Freizeit. Die Wanderwege sollen in den nächsten Jahren in der Stadt Bern gezielt verbessert werden:</p> <p>Das Projekt «Stadtwandern Bern» wird in Abstimmung mit dem kantonalen Sachplan Wanderwege als neue Massnahme aufgenommen. In der Stadt Bern sollen in den nächsten Jahren die Wanderwege schwerpunktmässig überprüft werden, beispielsweise mit dem Ziel die Frei- und Grünräume besser miteinander zu verbinden oder die Auffindbarkeit der Wanderwege zu verbessern (bezüglich Signalisation).</p> <p>Die drei dringenden Massnahmen aus Sicht des Vereins Berner Wanderwege (Neu Massnahmen-Nr. 6.6, 6.7 und 6.8, Stadtteil 6) werden in die erste Priorität aufgenommen.</p> <p>Zusätzlich werden die nationale Route «Trans Swiss Trail» (Verbesserung der Signalisation) sowie auch die Verbindung Schosshalde – Egelsee – Bärengraben als weitere neue Massnahmen aufgenommen.</p>
<b>2 3-Säulen-Strategie</b>	Die 3-Säulen-Strategie (Wegnetz - Umfeld - Bewusstsein) aus der Kurzfassung sollte auch im Richtplan eingeführt werden, denn gerade diese macht Sinn!	#1	Die 3-Säulen-Strategie (Wegnetz - Umfeld - Bewusstsein) wird als strategischer Grundsatz aufgenommen und aktualisiert.
<b>3 Priorisierung Massnahmen</b>	Die Einteilung der Massnahmen in die Kategorien erste Priorität und zweite Priorität ist nicht nachvollziehbar und soll geändert werden. Massnahmen, welche schon seit längerer Zeit immer wieder vorge schlagen werden, befinden sich in der	#2	Eine Priorisierung der Massnahmen ist notwendig. Die Stadt Bern muss ihre Mittel und Ressourcen effizient einsetzen können. Die Priorisierung der Massnahmen bildet für die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr in den nächsten Jahren eine Entscheidungsgrundlage für das Umsetzungsprogramm, das dem Stadtrat alle zwei Jahre vorgelegt wird:

Schlüsselthema	Wichtigste Mitwirkungseingaben	Kat. Kernbotschaften Stadt Bern
	<p>zweiten Priorität. Massnahmen erster Priorität sind räumlich ungleich verteilt. Es wird eine Verschiebung diverser Massnahmen der zweiten Priorität in die erste Priorität gefordert.</p>	<p>Die Einteilung der Massnahmen in die Kategorien erste und zweite Priorität bleibt grundsätzlich bestehen. Einzelne Massnahmen wurden auf Antrag hin überprüft, ob sie in die Priorität 1 verschoben werden konnten (oder umgekehrt).</p> <p>Die Massnahmen erster Priorität werden aktiv verfolgt. Mit diesen Massnahmen lassen sich die grössten Wirkungen erreichen in Bezug auf «Wegnetzlücken schliessen», «Qualität des Wegnetzes steigern» oder «die Sicherheit auf den Fusswegen deutlich erhöhen».</p> <p>Bei den Massnahmen zweiter Priorität wird situativ entschieden. Dabei wird darauf geachtet, wo in der Umsetzung Synergien mit anderen Bauvorhaben oder weiteren Massnahmen genutzt werden können resp. wo zukünftiger Handlungsbedarf besteht.</p>
<p><b>4 Fusswegnetz und Richtplankarte</b></p>	<p>Sämtliche Fusswege – auch jene des Feinverteilternetzes – und Strassenquerungen sollen in der Richtplankarte Fussverkehr ersichtlich sein.</p>	<p>#3 Das Basisnetz, welches in der Richtplankarte abgebildet ist, bildet ein übergeordnetes Fusswegnetz. Es erschliesst wichtige Ziele des Fussverkehrs (z.B. ÖV-Haltestellen oder öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Betreuungs- und Freizeiteinrichtungen etc.).</p> <p>Das Feinverteilternetz umfasst jede Fusswegverbindung in der Stadt Bern. Es ist in der vorliegenden Richtplankarte aus grafischen Gründen nicht dargestellt. Dies trifft ebenfalls auf die Strassenquerungen zu. Die im Bericht definierten Ziele und Grundsätze sind für das ganze Fusswegnetz in der Stadt Bern gültig.</p> <p>Für die Umsetzung der Massnahmen wird sichergestellt, dass diese in laufende Quartierplanungen und Arealentwicklungen sowie ins Umsetzungsprogramm der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr etc. integriert werden.</p>
<p><b>5 Mischverkehrsflächen</b></p>	<p>Eine explizite Erwähnung des Umgangs mit Nutzungskonflikten zwischen Verkehrsteilnehmern wird im Richtplan vermisst. Gerade der Mischverkehr von Velofahrer/ E-Bike-Fahrer und Fussgänger auf öffentlichen Plätzen in der Innenstadt führt zu gefährlichen Situationen. Es wird</p>	<p>#1 In vielen Situationen ist das Nebeneinander von Fussgängerinnen und Fussgängern bzw. den Velofahrenden klar geregelt: hier das Trottoir, dort der Velosteifen. Im Bereich von Mischverkehrsflächen gibt es für den Fussverkehr häufig unangenehme Situationen, welche durch Konflikte mit dem «rollenden Verkehr» entstehen:</p> <p>Wo möglich, soll den Fussgängerinnen und Fussgängern ein abgetrennter Bereich zur Verfügung stehen. Die Abtrennung muss klar</p>

Schlüsselthema	Wichtigste Mitwirkungseingaben	Kat. Kernbotschaften Stadt Bern
	<p>gefordert, Fuss- und Veloverkehr nach Möglichkeit immer zu trennen.</p>	<p>erkennbar sein und darf nicht zu einem neuen Hindernis (z.B. zur Stolperfalle) werden. In den Grundsätzen des neuen Richtplans ist deshalb festgehalten, dass der Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich baulich zu trennen ist.</p> <p>In einigen Fällen ist aber eine vollständige Trennung nicht möglich oder mit anderen wesentlichen Nachteilen verbunden. Dies gilt beispielsweise für die «Mischverkehrsflächen» am Kornhausplatz oder beim nördlichen Hirschengraben.</p> <p>In Begegnungszonen (wie in der unteren Altstadt) ist das «Miteinander» explizit gewollt, hier hat der Fussverkehr Vorrang gegenüber dem langsam fahrenden Verkehr.</p> <p>Die Stadt Bern setzt auch auf Sensibilisierungsmassnahmen und hat dazu beispielsweise im Jahr 2017 die Aktion "Fair ufem Cher" durchgeführt.</p> <p>Die aktuell rund 30 Mischverkehrsflächen in der Stadt Bern werden ab 2018 systematisch überprüft und wo Handlungsbedarf ausgewiesen ist, mit einer taktil erfassbaren Trennung versehen.</p> <p>Die Probleme mit E-Bike sind ebenfalls erkannt und werden im Rahmen der Velo-Offensive behandelt.</p>
<p><b>6 Gleichwertige Förderung des Fuss- und Veloverkehrs</b></p>	<p>Die propagierte Förderung des Veloverkehrs steht in Konkurrenz zum Fussverkehr. Die anvisierte Verdoppelung des Veloverkehrs führt zu grossen Konflikten mit dem Fussverkehr. Es wird gefordert, Fuss- und Veloverkehr gleichwertig zu berücksichtigen.</p>	<p>#1 Der Fuss- und der Veloverkehr sollen gleichwertig gefördert werden, wie es auch im Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) festgehalten ist. Die gegenwärtige verstärkte Förderung des Veloverkehrs (im Rahmen der Velo-Offensive) steht nicht in Konkurrenz zum Fussverkehr.</p> <p>Das mittel- bis langfristig erwartete Mobilitätswachstum soll nachhaltig bewältigt werden. Das Velo ist neben dem öffentlichen Verkehr und dem Fussverkehr das geeignete Verkehrsmittel dazu. Dafür ist aber vorübergehend eine fokussierte Förderung des Veloverkehrs nötig, da die Infrastruktur im Vergleich zum Fussverkehr einen grösseren Nachholbedarf aufweist.</p> <p>Der Fussverkehr wird wie der Veloverkehr weiter aktiv gefördert. Der vorliegende Richtplan Fussverkehr bildet dafür die Grundlage, um eine gleichwertige Förderung sicherzustellen.</p>

Schlüsselthema	Wichtigste Mitwirkungseingaben	Kat.	Kernbotschaften Stadt Bern
<b>7 Schulwege</b>	<p>Grundsätze und Ziele bezüglich Schulwegsicherheit werden im Richtplan Fussverkehr vermisst. Zudem soll im Rahmen des Richtplans dokumentiert werden, welche Fusswege in den Quartieren als Schulwege vorgesehen sind und wie diese gesichert werden.</p>	<p>#2  #3</p>	<p>Die Schulwegsicherheit ist eine Daueraufgabe mit hoher Priorität. Bedürfnisse sollen früh erkannt werden. Die Stadt setzt sich für eine bessere Koordination mit der Schulraumplanung ein. Entsprechend ist das Thema auch im STEK 2016 aufgenommen und wird im Richtplan Fussverkehr ebenfalls thematisiert.</p> <p>Mit dem Projekt „Schulwegsicherheit konkret“ werden an 23 Schulstandorten, die den dringlichsten Handlungsbedarf aufweisen, Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit geprüft. Diese Standorte wurden zusammen mit den Verantwortlichen (Schulkreise, Elternräte etc.) bestimmt.</p> <p>Nach der Realisierung dieser Massnahmen soll mit dem Projekt „Slow Drive“ eine Sensibilisierungskampagne zur Verkehrssicherheit rund um die Schulen durchgeführt werden.</p>
<b>8 Lichtsignalanlagen</b>	<p>Lichtsignalanlagen sollen keine langen Wartezeiten für den Fussverkehr verursachen und die Zeiten für das Überqueren sollen genügend lang eingestellt sein. Es wird gefordert, dass Lichtsignalanlagen den Fussverkehr bevorzugen.</p>	<p>#3</p>	<p>Die Fussgängerinnen und Fussgänger sollen Strassen in der Stadt Bern sicher queren können. Aktuell wurden im Rahmen der Velo-Offensive die Grünzeiten für den Veloverkehr und parallel dazu diejenigen für den Fussverkehr überprüft. Ziel ist eine Erhöhung der Grünzeiten resp. bedarfsgerechte Grünzeiten für den Fussverkehr an sensiblen Knoten, wie beispielsweise an Verkehrsknoten mit einem erhöhten Aufkommen von älteren Personen, Kindern oder Menschen mit Behinderungen.</p> <p>Allgemein braucht es ein situationsbezogenes Verkehrssystem, welches für alle Verkehrsteilnehmenden eine gute Lösung beinhaltet. Dabei soll jeder Standort situativ beurteilt werden, insbesondere an Lagen mit hohem Fussverkehrsaufkommen. Angewendet werden die neuen Schweizer Normen (SN 640 837/640 838).</p>
<b>9 Nice-to-have-Projekte</b>	<p>Die Projekte Aarestege, Brücke Breitenrain - Länggasse sowie die Liftprojekte werden in Bezug auf das Kosten-/Nutzenverhältnis bestritten und als Nice-to-have bezeichnet.</p>	<p>#1 #6</p>	<p>Diese Projekte orientieren sich an der gesellschaftlichen Entwicklung und ihren Bedürfnissen, z.B. am Altern der Gesellschaft. Deshalb werden die Liftprojekte als sinnvoll erachtet und können als ergänzendes Mobilitätsangebot betrachtet werden.</p> <p>Die Anliegen bezüglich dem Kosten-/Nutzenverhältnis der «Nice-to-have-Projekte» (Kosten) werden zur Kenntnis genommen. Für die wichtigsten Projekte werden Machbarkeitsstudien durchgeführt.</p> <p>Die Aarestege sind Bestandteil der Aareraumplanung sowie der See- und Flussuferplanungen.</p>

Schlüsselthema	Wichtigste Mitwirkungseingaben	Kat.	Kernbotschaften Stadt Bern
<b>10 Konsequente Umsetzung Hindernisfreiheit</b>	Die Trottoirs in der Stadt sind vielerorts sehr schmal und die nutzbare Breite wird durch Parkplätze, Verkehrssignale, Bauabschränkungen etc. zusätzlich eingeschränkt. Zudem ist die Begehbarkeit von Begegnungszonen für Sehbehinderte sowie deren Querungen aufgrund von Hindernissen erschwert. Es wird gefordert, dass alle Parkplätze auf den Trottoirs aufgehoben werden, damit das Trottoir dem Fussverkehr voll zur Verfügung stehen kann.	#3 #6	Den Fussgängerinnen und Fussgängern soll genügend Raum zur Verfügung stehen. Entsprechend kann dem Bedürfnis nach genügend breiten Trottoirs und hindernisfreien Querungen zugestimmt werden. Im Rahmen von neuen Projekten werden die Vorgaben zur Umsetzung des hindernisfreien öffentlichen Raumes (UHR) sowie die geltenden VSS-Normen angewendet. Diese beinhalten beispielsweise auch Vorgaben zur Anordnung von Parkplätzen. Im Parkierungskonzept Motorisierter Individualverkehr der Stadt Bern (Vernehmlassung 2018) ist ebenfalls vorgesehen, dass die Parkplätze auf städtischem Boden den Anforderungen des hindernisfreien öffentlichen Raums zu entsprechen haben.
<b>11 Fuss- und Velobrücke Breitenrain - Länggasse</b>	Die Fuss- und Velobrücke ist vor allem ein Schlüsselprojekt für den Veloverkehr und weniger für den Fussverkehr; Schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis.	#6	Die Fuss- und Velobrücke Breitenrain - Länggasse wird als wichtige Verbindung zwischen der Länggasse und Breitenrain-Lorraine erachtet, es hat Leuchtturmcharakter und Potential für ein Touristenmagnet. Es bleibt ein stadtübergreifendes Schlüsselprojekt mit grossem Potential.
<b>12 Eigerplatz / Burgernziel</b>	Die beiden Plätze sind keine Schlüsselmassnahmen, da die Projekte bereits fortgeschritten bzw. abgeschlossen sind. Anstelle des Schlüsselprojekts Eigerplatz soll eine Verbesserung der Kreuzung Monbijou / Eigerstrasse für Fussgänger (insb. Optimierung der Grünzeiten der Ampelanlage) in Stadtteil 3 aufgenommen werden. Anstelle des Burgernziels soll eine Aufwertung des Freudenberglplatzes als neue Schlüsselmassnahme im Stadtteil 4 geprüft werden.	#1	Für die ursprünglich vorgeschlagenen Schlüsselmassnahmen Eigerplatz und Burgernziel wurden in der Zwischenzeit neue Schlüsselmassnahmen gefunden. Denn die Neugestaltung des Eigerplatzes konnte im September 2017 abgeschlossen werden und die Planung beim Burgernziel ist bereits weit vorangeschritten.  Der Freudenberglplatz ist keine geeignete Schlüsselmassnahme. Er ist im Besitz des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und kann erst mit dem Bypass Bern-Ost umfassend angegangen werden.  Anstelle des Burgernziels wird der Helvetiaplatz als Schlüsselmassnahme für den Stadtteil 4 definiert.  Für den Stadtteil 3 wird anstelle des Eigerplatzes die Durchwegung des Gaswerkareals als Massnahme definiert. Das Areal ist künftig ein wichtiger Aufenthaltsort für die Bevölkerung des Stadtteils 3 und bildet einen wichtigen Zugang zur Aare.

Schlüsselthema	Wichtigste Mitwirkungseingaben	Kat.	Kernbotschaften Stadt Bern
<b>13 Aarezugänge/-querungen</b>	Eine Aufwertung der Aarezugänge wird gewünscht, aber das Kosten-/Nutzenverhältnis von neuen Aarestegen wird kritisiert. Eine Querung beim Schwellenmätteli sollte im Vordergrund stehen; Konflikte Fussverkehr - Veloverkehr sind zu beachten.	#3 #6	<p>Die Aare und ihre Ufer sind für die ganze Stadtbevölkerung ein wichtiges Naherholungsgebiet. Mit entsprechenden Massnahmen erster Priorität sollen die Zugänge zur Aare verbessert werden. Bei den angegebenen Aarestegen handelt es sich um Querungsmöglichkeiten, die bereits in anderen Planungsinstrumenten (z.B. Quartierplanungen) festgehalten sind. Es ist in einem Konzept zu klären, welche dieser Querungen innerhalb der nächsten Jahre konkret realisiert werden sollen und welche erst als längerfristige Visionen festgehalten sind. Grundlage bildet die Aareraum Planung der Stadt Bern.</p> <p>Auch das Miteinander des Fuss- und Veloverkehrs im Aareraum ist ein wichtiges Thema. Sowohl die Anliegen des Fuss- wie auch des Veloverkehrs sollen berücksichtigt werden, damit ein konfliktfreies Nebeneinander auf den Uferwegen möglich ist.</p> <p>Wenn die Uferwege dem Fuss- und Veloverkehr offenstehen sollen, müssen sie genügend breit sein. Sie müssen aber wegen des Behindertengleichstellungsgesetzes auch baulich getrennt sein.</p> <p>Inwiefern dies umgesetzt werden kann, muss im Detail überprüft werden. Es gibt Streckenabschnitte, bei denen die Realisierung eines baulich getrennten Fuss- und Radweges nicht möglich ist, beispielsweise zwischen dem «Schönausteg bis zum Eichholz» oder «Altenbergsteg bis Wehr». Dort bleibt das bestehende Fahrverbot bestehen.</p>

## 4.2. Gesamteindruck

### Wie beurteilen Sie den überarbeiteten Richtplan Fussverkehr als Ganzes?

Die Stossrichtung des Richtplans Fussverkehr wird von der grossen Mehrheit der Mitwirkenden als richtig beurteilt. Insbesondere die übersichtliche Kurzfassung wird positiv erwähnt. Einzelne Stellungnehmende wünschen sich eine Vertiefung der Ziele und Grundsätze.

Mitwirkungseingabe	Kat.	Haltung der Stadt Bern
<b>Tiefbauamt des Kantons Bern</b>		
<p>Der Richtplan weist empfindliche Lücken auf: Das Wanderwegnetz fehlt (Planung, Bau und Betrieb der Wanderwege ist Sache der Gemeinden, vgl. Art. 44 Strassengesetz und Art. 27 Strassenverordnung); Wanderwege sollen gerade in grossen Siedlungsgebieten wie in der Stadt Bern nicht am Siedlungsrand Halt machen, sondern vielmehr nahtlos und in möglichst gleicher Qualität ins Siedlungsgebiet / ins Zentrum / in die Zentren hineinführen.</p> <p>Im Weiteren fehlen das Schulwegnetz (ist zumindest im Stadtteil 6 von Bedeutung), das Netz der historischen Verkehrswege der Schweiz sowie der Nachweis der Koordination mit dem Veloverkehrsnetz und allenfalls weiteren Langsamverkehrsnetzen.</p>	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 1 (Wanderwege)
	#2	siehe Antwort auf Schlüsselthema 7 (Schulwege)
	#1	Das IVS wird in den Grundlagen und Grundsätzen ergänzt. Wo der Richtplan Massnahmen im Bereich von nationalen, kantonalen und regionalen IVS-Elementen mit Substanz vorsieht, ist ein Hinweis auf das Inventar eingefügt.
	#2	Die Koordination mit dem Veloverkehrsnetz erfolgt stadintern durch die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr.
<b>SP Bern Ost</b>		
<p>Insbesondere die Kurzfassung ist kurz und übersichtlich, es fehlen aber leider die Schlüsselprojekte direkt als Planeintrag. Lesbarkeit des Plans verbessern.</p>	#1	Die Lesbarkeit des Plans wird wo möglich optimiert.
<p>Die 3-Säulen-Strategie (Wegnetz - Umfeld - Bewusstsein) aus der Kurzfassung sollte auch im Richtplan eingeführt werden, denn gerade diese macht Sinn!</p>	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 2
<b>GLP Stadt Bern</b>		
<p>Die Grünliberalen sind der Ansicht, dass der neue Richtplan Fussverkehr grundsätzlich in die richtige Richtung geht. Wir sehen aber noch Verbesserungsbedarf sowohl bei den Zielen und Grundsätzen als auch bei den Schlüsselmassnahmen.</p>	#6	Wird zur Kenntnis genommen.

Mitwirkungseingabe	Kat.	Haltung der Stadt Bern
<p>Als Partei, der sowohl der Fuss- als auch der Veloverkehr wichtig sind, ist den Grünliberalen daran gelegen, dass diese beiden Verkehrsformen gut nebeneinander bestehen können. In diesem Zusammenhang halten wir es für nötig, dass bestehende Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr resp. Entsprechende Konfliktlösungsmassnahmen im Richtplan thematisiert werden.</p>	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>AL Bern</b>		
<p>Mit verschiedenen Massnahmen wird der Fussverkehr gestärkt, aus unserer Sicht könnte dies aber konsequenter, fantasievoller und mutiger gemacht werden.</p>	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>SP Bümpliz-Bethlehem</b>		
<p>Wir beurteilen den überarbeiteten Richtplan Fussverkehr in der langfristigen Sicht als enttäuschend. Die Richtplankarte und Massnahmenliste für den Stadtteil 6 stimmen mehr oder weniger mit derjenigen von 1999 überein. Insofern zeigt der neue Richtplan, dass im Fussverkehr für den Stadtteil 6 wenig umgesetzt wird und muss eher als ein Aufschiebungs- und nicht als Verbesserungsinstrument bezeichnet werden. Projekte, welche im Richtplan und in der Massnahmenliste von 1999, ja in jenem von 1990 enthalten waren, sind weiterhin nur 2. Priorität und werden frühestens nach fünf Jahren und realistisch gesehen wohl nicht mehr innerhalb des Zeithorizonts des Richtplans von zehn Jahren realisiert.</p>	#1	<p>siehe Antworten zu Schlüsselthemen 1 und 3</p> <p>Die Massnahmen 6.18, 6.19 und 6.21 (Neu Massnahmen-Nr: 6.6, 6.7, 6.8) werden in die Priorität 1 verschoben.</p>
<p>Namentlich für Menschen mit Behinderung, Rollatoren und Kinderwagen hat sich die Situation nur wenig gebessert. Dass ein Gemeinwesen sich 30 Jahre Zeit lässt, erforderliche Verbesserungen am Fusswegnetz vorzunehmen, gibt es wohl nur in Bern. Was wir brauchen, sind denn nicht noch mehr Worte, Ziele und Grundsätze, sondern Taten. Nachdem seit 1990 nur gerade das realisiert wurde, was politisch verlangt (Trottoirabsenkungen) oder durch Planungen ausgelöst wurde, ist jetzt endlich mit der realen Förderung des Fussverkehrs vorwärts zu machen und die hierfür erforderlichen finanziellen Mittel bereit zu stellen. Die SP Bümpliz Bethlehem fordert entsprechend, dass als notwendig erachtete Massnahmen mit hoher Priorität umgesetzt werden und dafür genügend Mittel eingesetzt werden.</p>	#3	siehe Antwort zu Schlüsselthema 10

Mitwirkungseingabe	Kat.	Haltung der Stadt Bern
SVP Stadt Bern, SVP Sektion Innere Stadt Kirchenfeld		
Der Richtplan ohne Fahrzeugsverkehrsrouten ist schlecht beurteilbar, Konfliktpunkten sind nicht ersichtlich.	#5	siehe Antwort zu Schlüsselthema 5  Im Netzplan wird das Basisnetz des Fussverkehrs abgebildet, Fahrzeugrouten sind nicht Bestandteil des Richtplan Fussverkehrs.
Fussverkehr Kanton Bern		
FVBE begrüsst, dass der Richtplan Fussverkehr aktualisiert wird. Der vorliegende Entwurf zeigt viel Handlungsbedarf zugunsten des Fussverkehrs auf. Die Ziele und die Grundsätze sind noch zu vertiefen. Die Zwischenbilanz bezüglich der Schlüsselprojekte fällt durchgezogen aus.	#6 #1	Wird zur Kenntnis genommen. Die Ziele und Grundsätze wurden ausgebaut.
Im Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs heisst es in Art. 1: «Die Gemeinde fördert den Fuss- und Veloverkehr sowie die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer». Für Fussgängerinnen und Fussgänger ergeben sich im Alltag zahlreiche Konfliktsituationen mit Velos und E-Velos. Dabei sind die Fussgänger/-innen in der Regel die schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund ist unverständlich, warum die offensichtlichen und bekannten Konflikte mit dem Veloverkehr im gesamten Richtplan nicht thematisiert werden. Es wäre falsch, dieses Thema zu tabuisieren; auch die Velo-Offensive profitiert nicht davon, wenn offenkundige Probleme verschwiegen werden. Als Planungsinstrument wäre eine Konfliktkarte (Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr) wünschenswert.	#1 #5	siehe Antwort zu Schlüsselthema 5  Der Erläuterungsbericht wird mit einem Kapitel zu Mischverkehrsflächen sowie Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden ergänzt.  Eine Konfliktkarte wird dem Richtplan Fussverkehr nicht hinzugefügt, die «Hot Spots» mit Nutzungskonflikten sind der Verkehrsplanung bekannt. Die Mischverkehrsflächen werden hinsichtlich Nutzungskonflikten überprüft.
Vor dem Hintergrund der Velo-Offensive ist aus Sicht von FVBE nicht gewährleistet, dass Art. 7. Abs. 2 RFFV («Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs werden gleichwertig berücksichtigt») eingehalten wird. Angesichts der hohen Investitionen, die sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr geplant sind, erwartet FVBE, dass Art. 7 Abs. 2 zur Anwendung kommt.	#6	siehe Antwort zu Schlüsselthema 6  Im Gegensatz zu Veloverkehrsmassnahmen können Verbesserungen für den Fussverkehr häufig im Rahmen von anderen Projekten mitrealisiert werden, z.B. im Rahmen von Arealüberbauungen oder Strassensanierungen.
FVBE begrüsst, dass auf die Verbesserung der Schulwegsicherheit ein spezieller Fokus gelegt wird. Wir gehen davon aus, dass im Richtplan nicht aufgeführte Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf Schulwegen wie in Kapitel 1.7 geschrieben als Sofortmassnahmen im Rahmen des Projekts	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 7

Mitwirkungseingabe	Kat.	Haltung der Stadt Bern
«Verkehrssicherheit im Schul- und Kindergartenumfeld» umgesetzt werden. Eine aktuelle Liste der noch geplanten Sofortmassnahmen wäre nützlich.		
<b>Verein Heit Sorg zu Bärn</b>		
Gut. Er sollte aber besser mit dem Richtplan Veloverkehr abgeglichen werden -> Reduktion Konfliktpotential mit Fahrradverkehr.	#5	siehe Antwort zu Schlüsselthema 5  Der Erläuterungsbericht wird mit einem Kapitel zu Mischverkehrsflächen sowie Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden ergänzt.  Der Masterplan Veloinfrastruktur löst den Richtplan Veloverkehr von 2009 ab und beinhaltet dieses Thema.
<b>Arbeitsgruppe Quartier der Wohnbaugenossenschaft Warmbächli</b>		
Wir begrüssen die Massnahmen zur Stärkung des Fussverkehrs.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>TCS Landesteil Bern-Mittelland</b>		
Rund 40% der Wege in der Stadt Bern werden zu Fuss zurückgelegt. Dieser Wert ist im Vergleich zu anderen Städten beachtlich und lässt auf ein funktionierendes Wegenetz schliessen. Wir zweifeln daher am Förderungsbedarf im vorgeschlagenen Umfang – auch in finanzieller Hinsicht.	#6	siehe Antwort zu Schlüsselthema 6  Um auch in Zukunft ein gut funktionierendes Wegenetz bereitstellen zu können, braucht es Investitionen ins bestehende sowie ins künftige Wegenetz. Die finanziellen Mittel für den Fuss- und Veloverkehr sind im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr und zum öffentlichen Verkehr eher gering.
<b>Quartiermitwirkung Stadtteil 3, QM3</b>		
Gute Übersicht und Diskussionsgrundlage. Die vielen Massnahmen im Stadtteil 3 deuten auf einen grossen Handlungsbedarf hin, welchen wir auch sehen. Bei der Umsetzung erhoffen wir uns eine gute Zusammenarbeit über Amts- und Direktionsgrenzen hinaus, so dass sich die teilweise gefährlichen und unbefriedigenden Situationen spürbar entschärfen.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
Bei Projekten, in denen Kanton oder Bund involviert sind, erhoffen wir uns, dass die Stadt die Anliegen des betroffenen Quartiers engagiert vertritt und durchsetzt. Zudem ist eine Umwandlung von Gemeindestrassen in Kantonsstrassen nicht erwünscht. Gerade im Stadtteil 3 müssen unbedingt einige Strassen vom Basisnetz ins Übergangsnetz übertragen werden.	#5 #6	Die Stadt vertritt die städtischen Interessen gegenüber Kanton und Bund. Gemäss STEK 2016 wird der MIV stadtverträglich gestaltet. Weitere Aussagen zum Strassennetz können dem Kapitel 7 im Vertiefungsbericht Mobilität zum STEK 2016 entnommen werden.

Mitwirkungseingabe	Kat.	Haltung der Stadt Bern
Da der Richtplan für die Bedürfnisse von Fussgängerinnen und Fussgängern zu grossmasstäblich ist, muss dieser städtische Richtplan unbedingt mit Quartierrichtplänen ergänzt werden. Dort sind auch die kleinen Wege und die Fussgängerübergänge einzutragen.	#3	siehe Antwort zu Schlüsselthema 4
Um die Qualität des Fusswegnetzes zu erhalten und laufend zu verbessern, muss eine Stelle bestimmt werden, welche sich auch um die kleineren Defizite kümmert. Wir schlagen vor, den Quartierkommissionen periodisch Gelegenheit einzuräumen, diesbezüglich Anliegen einzubringen. Als Beispiel finden Sie im Anhang Hinweise für Verbesserungen zugunsten des Fussverkehrs im Marzili-Quartier.	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 4  Die in der Verkehrsplanung angesiedelte Fachstelle Fuss- und Veloverkehr setzt laufend Kleinmassnahmen zu Gunsten des Fussverkehrs um. Dies erfolgt auf Anfragen und Hinweise aus der Bevölkerung, Quartierverbänden etc. oder aus eigenem Kenntnisstand. Das Stadtteilmanagement der Verkehrsplanung steht in regelmässigen Austausch mit den Quartierkommissionen, wo solche Anliegen ebenfalls eingebracht werden können.
<b>Quartiervertretung Stadtteil 4, QUAV4</b>		
Es müsste eigentlich Ansprech- / Triagestelle Fussverkehr bei der Stadt geben, die alle Anliegen (inkl. Unterhalt) aus den Quartieren aufnimmt.	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 4  Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr sowie die Verkehrsplanung setzen laufend Kleinmassnahmen zu Gunsten des Fussverkehrs um. Dies erfolgt auf Anfragen und Hinweise aus der Bevölkerung, Quartierverbänden, etc. oder aus eigenem Kenntnisstand. Das Stadtteilmanagement der Verkehrsplanung steht in regelmässigen Austausch mit den Quartierkommissionen, wo solche Anliegen ebenfalls eingebracht werden können.
<b>Interessensvertretung Kanton Bern, Hindernisfreier Zugang</b>		
Für Blinde und sehbehinderte Menschen sind sichere Wege äusserst wichtig, da sie eingeschränkt sind in ihrer Wahl an Fortbewegungsmitteln. Dass die Stadt Bern den Fussverkehr stärken will begrüssen wir sehr. Der überarbeitete Richtplan Fussverkehr ist dafür ein geeignetes Instrument.	#6	siehe Antwort zu Schlüsselthema 10
<b>Quartiervertretung Stadtteil 4, QUAV4</b>		
Sehr gut: Kurzfassung ist ansprechend und konzentriert, aber Plan nützt nichts ohne Schlüsselprojektbeschreibung resp. Zuweisung zu Nummer (Nummer und Haupttext zusammen in Plan angeben).	#1	Die Nummern werden bei der Aktualisierung des Informationsblattes entsprechend ergänzt.

Mitwirkungseingabe	Kat.	Haltung der Stadt Bern
Vorschlag Lesehilfe für Richtplan: auf breitem Rand neben Haupttext Stichworte / Leitsätze einfügen.	#4	Der Richtplan besteht aus der Richtplankarte und dem Richtplan-Bericht. Um den Netzplan nicht zu überladen, soll diese zweiteilige Struktur erhalten bleiben. Im Erläuterungsbericht wird der Inhalt der Richtplankarte beschrieben, im Netzplan enthält die Legende die nötigen Erläuterungen.
Formulierung und Reihenfolge (Priorität?) von Richtplan und Kurzfassung differieren stark. Ist das gewollt? Eher verwirrend, z.B. Zielformulierung sollten identisch sein.	#5	Die Reihenfolge hat nichts mit der Priorität zu tun. In der Kurzfassung mussten aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse gewisse Texte gekürzt oder in anderer Reihenfolge dargestellt werden.
Die 3-Säulenstrategie der Kurzfassung leuchtet ein – wieso ist sie im Richtplantext nicht zu finden? > Vorschlag: Integration in Richtplan.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 2
<b>Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem, QBB</b>		
Die QBB begrüsst die Überarbeitung des Richtplans Fussverkehr und die Förderung des Fussverkehrs. Der Richtplan ist klar strukturiert und übersichtlich aufgebaut.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>Rat für Seniorinnen und Senioren Stadt Bern</b>		
Im Grossen und Ganzen finden wir den Richtplan sehr wichtig und er ist relativ gut und im Ansatz als gut zu bewerten. Wir weisen aber darauf hin, dass aus der Sicht von uns SeniorInnen zu wenig an FussgängerInnen, seien es Behinderte oder SeniorInnen aber auch Kinderwagen gedacht wird. Denn die Langsamverkehrsverbindungen oder Fussverkehrsmassnahmen greifen bei Mischflächennutzungsverkehr zu wenig oder gar nicht.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 5  Dem Gemeinderat ist die Sicherheit von Seniorinnen und Senioren ein wichtiges Anliegen, wie er mit der Befragung zur Altersfreundlichkeit der Stadt Bern im Jahr 2017 gezeigt hat. Entsprechend hat die Entschärfung des Nutzungskonfliktes auf Mischverkehrsflächen zur Sicherheit des Fussverkehrs eine hohe Priorität.
<b>Vortritt Fussgänger</b>		
Der Fussverkehr ist der wichtigste Bestandteil des Gesamtverkehrs und wird bisweilen in der Stadt Bern trotzdem stiefmütterlich behandelt. Deshalb ist die Stossrichtung des Richtplans zu begrüßen. Auch der Verein Vortritt Fussgänger will grundsätzlich, dass „Berns Strassen und Wege zum Promenieren und die Plätze zum gemütlichen Verweilen einladen“ (Seite 3, Vorwort).	#6	Wird zur Kenntnis genommen.

Mitwirkungseingabe	Kat.	Haltung der Stadt Bern
Weiter heisst es aber, der Fussverkehr sei Alltags- und Freizeitverkehr – hier fehlt ganz klar der Aspekt "Berufsverkehr". Nicht nur der motorisierte Individualverkehr gehört zum Berufsverkehr, sondern eben auch der Fussverkehr, deshalb ist die Anbindung an den privaten Verkehr umso wichtiger.	#2	Der Berufsverkehr wird zum Alltagsverkehr gezählt.
Zentral ist, dass der Richtplan wie in Kapitel 1.4 festgehalten tatsächlich verbindlich ist und ein entsprechendes und unabhängiges Controlling stattfindet.	#2	Der Richtplan ist behördenverbindlich. Ein Controlling ist vorgesehen.
<b>Läbigi Stadt Bern</b>		
„Läbigi Stadt“ begrüsst den vorliegenden Entwurf des Richtplans als gut geeignet, den Fussverkehr in der Stadt Bern weiter zu stärken. Gerne möchten wir mit unseren Inputs dazu beitragen, den Richtplan zu vervollständigen und zu präzisieren.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>SP Stadt Bern</b>		
Die SP Stadt Bern unterstützt grundsätzlich den vorliegenden Richtplan und nimmt die 80 geplanten Massnahmen positiv zur Kenntnis.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
Was die künftige Realisierung der Massnahmen des Richtplans betrifft, ist der finanzielle Spielraum zu bescheiden. Wir haben den Verdacht, dass die Massnahmen, die in der 2. Priorität angesiedelt sind, zu wenig Aussicht darauf haben, in den nächsten 15 Jahren realisiert zu werden. Darunter finden sich Massnahmen, die schon im Richtplan 1999 enthalten waren. Wir verlangen, dass etliche Massnahmen von der 2. in die 1. Priorität verschoben werden.	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 3
Die Bezeichnung „Massnahmen 2. Priorität“ ist zudem irreführend und muss geändert werden. Bei den über 60 aufgelisteten Projekten handelt es nicht um eine Aufzählung von in 2. Priorität zu realisierender Massnahmen, sondern um eine breite Auslegeordnung möglicher Projekte (so sind z.B. acht neue Aarequerungen aufgeführt, von denen kaum alle realisiert werden sollen).	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthemen 3 und 13

### 4.3. Ziele

#### Sind sie mit den definierten Zielen einverstanden?

Die Ziele für den Fussverkehr werden von den Mitwirkenden mehrheitlich unterstützt.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Tiefbauamt des Kantons Bern		
Das Fusswegnetz stellt die Verbindung zum Wanderwegnetz sicher und geht möglichst nahtlos in dieses über.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 1
SP Bern Ost		
Der Grundsatz 'Förderung Fussverkehr' ist richtig und wichtig und ganz auf der politischen Linie der SP. Dazu gehört natürlich auch ein angepasstes, quartierfreundliches Verkehrsmanagement. Dabei geht es darum, den knappen Verkehrsraum in den Städten sinnvoll auf alle Verkehrsarten zu verteilen. Der Langsamverkehr muss im Interesse der besseren Lebens- und Wohnqualität dem MIV zunehmend Fläche abringen. Allerdings kommt der Aspekt der Förderung des Fussverkehrs auf den Querungen der MIV-Achsen eindeutig zu kurz. Nicht nur Sicherheit und Barrierefreiheit, sondern Nutzerfreundlichkeit durch systematische Priorität gegenüber dem MIV sind Bedingungen für Hindernisfreiheit für Alle, für Attraktivität und für eine ernstgemeinte Förderung.	#3	Antwort zu Schlüsselthemen 7, 8 und 10  Der Fussverkehr hat bei Planungen eine hohe Priorität. Die definierten Ziele und Grundsätze gelten auch für Querungen an MIV-Achsen. Mit der Überprüfung der Zebrastreifen im Rahmen des Projektes „Verkehrssicherheit im Kindergarten- und Schulumfeld“ wurden bereits viele Querungen verbessert. Mit der neuen SN-Norm «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr» von 2016 wird die Verkehrsplanung in den kommenden Jahren die Zebrastreifen in der Stadt Bern laufend überprüfen und wo nötig die Sicherheit mit entsprechenden Massnahmen erhöhen.
GLP Stadt Bern		
Mit dem übergeordneten Ziel und mit den bestehenden Teilzielen sind wir einverstanden. Es sollte aber noch ein Teilziel ergänzt werden (vgl. Antwort unter Punkt 2.3).	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
SP Bern Holligen		
Wir unterstützen die definierten Ziele. Aber es ist nicht nur für die Teilnehmenden des Fussverkehrs ein übergeordnetes Ziel zu formulieren. Auch die Stadt ist in der Pflicht und muss sich ein solches setzen im Sinne von «Das Fusswegnetz ist so gestaltet, dass es für alle Teilnehmenden des Fussverkehrs direkt, attraktiv, hindernisfrei und sicher ist». Die Erwartungen lediglich	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 8  Die im Richtplan formulierten Zielen und Planungsgrundsätze gelten für die Stadt Bern.

## Mitwirkungseingabe

## Kat. Haltung der Stadt Bern

in den Teilzielen genügt nicht. Lange Wartezeiten an LSA und kurze Grünphasen sind Gefahrenquellen für alle Verkehrsteilnehmenden.

Beim letzten Teilziel ist zu ergänzen, dass die dafür erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

#4 Mit dem Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) ist gesichert, dass finanzielle Mittel zur Förderung des Fussverkehrs zu Verfügung stehen, z.B. für die Planung und Realisierung von kleineren Fussverkehrsmassnahmen. Grössere Vorhaben werden in der mittelfristigen Investitionsplanung (MIP) eingeplant. Es gelten dabei die ordentlichen Finanzkompetenzen der Stadt Bern.

## BDP Stadt Bern

Es ist schade bleibt man hier oberflächlich und spricht von einer gezielten Förderung. Dies lässt den Eindruck entstehen man fördere nur punktuell, dabei soll der Fussverkehr umfassend gefördert werden.

#4 Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Die Förderung des Fussverkehrs kann nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel gemacht werden und muss daher gezielt erfolgen und den Grundsätzen entsprechen.

## AL Bern

Strassen zu Plätzen! Angesichts der Diskussion um innere Verdichtung sehen wir ein grosses Potential, heutige Strassen die durch Verkehr dominiert werden in Plätze zu überführen, die vielfältig genutzt werden können. Eine Inspirationsquelle sind dafür die Slow Cities, dabei spielt insbesondere die systematische Temporeduktion im Stadtraum und die möglichst weitgehende Verbannung des motorisierten Verkehrs eine zentrale Rolle für die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für FussgängerInnen im öffentlichen Raum. Ausserdem ist die Raumplanung gefordert, die „kurze Wege“ systematisch als Planungsgrundlage immer berücksichtigen sollte (vgl. Konzept Neustart Schweiz).

#3 Wird zur Kenntnis genommen.

#6 Das Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 verfolgt das Ziel eines stadtverträglichen Verkehrs. Dazu sind auch Massnahmen zur Temporeduktion vorgesehen mit Einführung von Tempo 30- und Begegnungszonen.

In der Berner Innenstadt soll die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr verbessert werden. Dafür wurde eine Schlüsselmassnahme definiert. Mit der Public Life Public Space-Studie «Bern – Eine Altstadt für Alle» von 2016 wird aufgezeigt, wo die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für den Fussverkehr im öffentlichen Raum verbessert werden kann. Erste Massnahmen basierend auf dieser PSPL-Studie konnten bereits realisiert werden (z.B. Parklets in der Zeughausgasse).

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Quartierverein Fellergut		
Die Grundsätze sind eher gut. Die Ziele auch. Das Ganze muss aber in einem finanziellen Rahmen sein. Kommt sonst zu einem Stillstand von der Idee.	#2	siehe Antworten zu Schlüsselthemen 3 und 6  Mit dem Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs RFFV ist gesichert, dass finanzielle Mittel zur Förderung des Fussverkehrs zu Verfügung stehen, z.B. für die Planung und Realisierung von kleineren Fussverkehrsmassnahmen. Grössere Vorhaben werden in der mittelfristigen Investitionsplanung (MIP) eingeplant. Es gelten dabei die ordentlichen Finanzkompetenzen der Stadt Bern.
Fussverkehr Kanton Bern		
Teilziele: «Das Fusswegnetz ist mittels der Planung, Projektierung und Realisierung von Massnahmen kontinuierlich zu verbessern. Betriebs- und Unterhaltsarbeiten garantieren attraktive Fusswege». – Dieses Vorhaben hat weniger den Charakter eines eigenständigen Teilziels, sondern ist eher eine Beschreibung der Verfahren, mit denen die anderen Teilziele erreicht werden sollen. Es kann daher als Teilziel gestrichen werden. Der passende Ort für die entsprechenden Inhalte scheint Kapitel 3 (Grundsätze) zu sein.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
Einverstanden mit den anderen Teilzielen und mit dem übergeordneten Ziel.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
TCS Landesteil Bern-Mittelland		
Wir sind für attraktive Fusswege in der Stadt Bern mit höchstmöglicher Sicherheit und Hindernisfreiheit. Diese müssen jedoch in einem sinnvollen Nebeneinander der verschiedenen Mobilitätsformen realisiert werden: Der grundsätzliche Vorrang des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr steht konstruktiven Lösungen im Interesse der Gesamtmobilität aller Verkehrsteilnehmenden im Weg.	#6	Der Gemeinderat hebt im STEK 2016 und in seinen Legislaturzielen eine stadtverträgliche Gesamtmobilität hervor, die auch den motorisierten Individualverkehr umfasst.
Quartiermitwirkung Stadtteil 3, QM3		
Unter Punkt 3.3. Sicherheit fehlt die Betonung der Beleuchtung. Sie soll als einzelner, wichtiger Punkt hervorgehoben werden (evtl. mit messbaren / vergleichbaren Vorgaben).	#2	Das Thema Beleuchtung ist in den Grundsätzen in Kapitel 4.3 Sicherheit bereits aufgeführt: „Die Förderung des Sicherheitsgefühls von Teilnehmenden des Fussverkehrs beinhaltet auch Massnahmen zur Sicherheit im öffentlichen Raum (z.B. Ausgestaltung der Beleuchtung oder der Sichtbeziehungen).“

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
<p>Unter Punkt 3.4: Wir begrüßen die Grundsätze zur Gestaltung der Fusswege, fordern aber, dass sie in der Praxis konsequenter umgesetzt werden. Bei vielen Trottoirs ist beispielsweise die Hindernisfreiheit der Gehflächen nicht mehr gewährleistet, weil Sträucher von privaten und leider auch von öffentlichen Grundstücke weit in das Trottoir hineinragen.</p>	<p>#3 siehe Antwort zu Schlüsselthema 10</p>
<p>Interessensvertretung Kanton Bern, Hindernisfreier Zugang</p>	
<p>Die Anforderung an ein hindernisfreies Fussverkehrsnetz ist zwingend umzusetzen. Die Anforderungen der Zugänglichkeit für blinde und sehbehinderte Personen sind zu berücksichtigen.</p>	<p>#2 siehe Antwort zu Schlüsselthema 10</p>
<p>Quartiervertretung Stadtteil 4, QUAV4</p>	
<p>Redaktionell: Formulierung Leitsatz ist Amtsdeutsch &gt; Übernahme der knappen Formulierung aus der Kurzfassung (KF).</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Teilziele und Priorisierung / Reihenfolge koordinieren mit KF.</p>	<p>#2 siehe Antwort zu Schlüsselthema 2  Die Reihenfolge hat nichts mit der Priorität zu tun. In der Kurzfassung mussten aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse gewisse Text gekürzt oder in anderer Reihenfolge dargestellt werden.</p>
<p>Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem, QBB</p>	
<p>Die QBB unterstützt das übergeordnete Ziel und die formulierten Leitsätze (Teilziele).</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Rat für Seniorinnen und Senioren Stadt Bern</p>	
<p>Wichtig ist für uns, dass das Fusswegnetz fussverkehrsfreundlich, hindernisfrei und attraktiv gestaltet wird.</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Vortritt Fussgänger</p>	
<p>Hier stört einzig folgende Formulierung in Kapitel 2.2: „Das Fusswegnetz ist mittels der Planung, Projektierung und Realisierung von Massnahmen kontinuierlich zu verbessern“. Das darf kein Blankoscheck für neue Projekte sein, denn das Fusswegnetz muss nicht wie in Grundsatz 2 in Kapitel 3.1 „möglichst dicht“ sein, sondern vielmehr wie in Grundsatz 1 in Kapitel 3.1 „nach Bedarf ausgebaut werden“.</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen.  Das Fusswegnetz wird bereits heute nach Bedarf ausgebaut. Ein dichtes Netz soll sicherstellen, dass sichere direkte Verbindungen ohne Umwege möglich sind.</p>

## 4.4. Grundsätze

### Sind Sie mit den definierten Grundsätzen einverstanden?

Die Grundsätze für den Fussverkehr werden von den Mitwirkenden unterstützt. Vereinzelt werden weitere Grundsätze zur Verknüpfung von Wanderwegen und städtischen Fusswegen sowie zum Umgang mit Parkierten Autos auf Trottoirs verlangt.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Tiefbauamt des Kantons Bern		
Die Wanderwegnetzplanung ist Sache der Gemeinde, nicht des Kantons (Ziff. 3.1). Das Wanderwegnetz greift möglichst tief ins Siedlungsgebiet hinein und wird eng mit dem Fusswegnetz verbunden (physisch und kommunikativ; Ziff. 3.2).	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 1
GLP Stadt Bern		
Kapitel 3.2: Das Feinverteilernetz wird nur allgemein beschrieben. Es ist nicht klar, welche konkreten Wege dazu gehören. Diese Wege sollten ebenfalls in der Richtplankarte aufgenommen werden, ggf. in separaten Detailkarten.	#3	siehe Antwort zu Schlüsselthema 4
Kapitel 3.4: Abgesehen von baulichen Hindernissen wie zu hohen Randsteinen stellen auch Sträucher und Büsche, die bis in den Gehbereich ragen, ein Hindernis dar. Ausserdem wird der Gehbereich manchmal durch Fahrzeuge verkleinert, die auf für den jeweiligen Fahrzeugtyp zu klein markierten Parkplätzen stehen. Die Entschärfung dieser Hindernisse sollte ebenfalls als Grundsatz aufgenommen werden.	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 10  Ziel ist es, Hindernisse im Fussverkehrsbereich soweit wie möglich zu entfernen. Die Entschärfung dieser Hindernisse ist mit den Grundsätzen im Richtplan bereits aufgenommen.  Gemäss der Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR) und der Schweizer Normen (SN 640 075) werden Parkfelder vorzugsweise auf der Fahrbahn angebracht. Werden Parkfelder dennoch auf dem Trottoir angeordnet, ist die taktile und visuelle Erkennbarkeit zu gewährleisten.
SP Bern Holligen		
3.1 Bei Punkt 3 ist „möglichst“ im ersten Satz wegzulassen. Die Relativierung widerspricht dem übergeordneten Ziel.	#1	Die Formulierung wurde entsprechend angepasst.
3.3 Wir begrüßen die Grundsätze zur Gestaltung der Fusswege, fordern	#3	siehe Antwort zu Schlüsselthema 10

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
<p>aber, dass in der Praxis danach gelebt wird. D.h. Parkplätze auf dem Trottoir sind genauso Gefahrenquellen (Z.B. Schlossstrasse südliche Seite) wie auch Sträucher, die weit in das Trottoir hineinragen.</p>	<p>#6 Ziel ist es, Hindernisse im Fussverkehrsbereich soweit wie möglich zu entfernen. Die Entschärfung dieser Hindernisse ist mit den Grundsätzen im Richtplan bereits aufgenommen. Gemäss der Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR) und der Schweizer Normen (SN 640 075) werden Parkfelder vorzugsweise auf der Fahrbahn angebracht. Werden Parkfelder dennoch auf dem Trottoir angeordnet, ist die taktile und visuelle Erkennbarkeit zu gewährleisten.</p>
<p>3.6 Dort, wo dringender Handlungsbedarf besteht (z.B. Sicherheitsprobleme), ist sofort zu handeln und nicht erst, wenn Instandsetzungsarbeiten anstehen.</p>	<p>#3 Dort wo aus Sicherheitsgründen dringender Handlungsbedarf besteht, werden bereits heute Massnahmen sofort realisiert. Im Rahmen der jährlichen Strassensanierungsprogramme wird laufend geprüft, wo Verbesserungen zu Gunsten des Fussverkehrs umgesetzt werden können.</p>
<b>SP Bümpliz-Bethlehem</b>	
<p>Wir sind mit den definierten Grundsätzen von Kapitel 3 <i>weitgehend</i> einverstanden.</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<b>Quartierverein Fellergut</b>	
<p>Grünsätze eher, - JA.</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<b>Fussverkehr Kanton Bern</b>	
<p><u>3.1 (Fusswegnetz):</u> Die Formulierung «Basierend auf dem bestehenden Netz ist ein möglichst dichtes, zusammenhängendes, Umweg- und hindernisfreies Fusswegnetz zu gewährleisten. Fehlende Verbindungen sind schrittweise zu vermindern» ist unklar.</p>	<p>#3 Mit einem dichten und zusammenhängenden Wegenetz sollen dem Fussverkehr möglichst kurze und direkte Verbindungen ohne Umwege angeboten werden. Netzlücken, wie z.B. fehlende Verbindungen werden schrittweise reduziert, da eine gleichzeitige Umsetzung aller Massnahmen aus Ressourcengründen nicht möglich ist.</p>
<p>Im Weiteren ist anzustreben, dass mehr Strassen vom Basis- ins (weniger intensiv befahrene) Übergangnetz verlagert und dass im Hinblick auf die Partizipationsmöglichkeiten möglichst keine Gemeinde- in Kantonsstrassen umgewandelt werden.</p>	<p>#5 Die Stadt vertritt die städtischen Interessen gegenüber Kanton und Bund. Gemäss STEK 2016 wird der MIV stadtverträglich gestaltet. Weitere Aussagen zum Strassennetz können dem Kapitel 7 im Vertiefungsbericht Mobilität zum STEK 2016 entnommen werden.</p>
<p>Als Grundsatz zu ergänzen ist, dass Lichtsignalanlagen vermehrt den Fussverkehr bevorzugen sollen.</p>	<p>#2 siehe Antwort zu Schlüsselthema 8</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
<p><u>3.2 (Nutzung und Funktionalität):</u> Der Status von Wegen, die nur zum sog. Feinverteilernetz gehören, ist unklar. Da sie in der Richtplankarte nicht eingezeichnet sind, ist ausserdem nicht bekannt, um welche Wege es sich überhaupt handelt. Diese Wege müssen auch in die Richtplankarte aufgenommen werden.</p>	<p>#3 siehe Antwort zu Schlüsselthema 4</p> <p>Das Feinverteilernetz ist aus grafischen Gründen nicht dargestellt. Es umfasst alle Fusswege in der Stadt Bern, welche nicht dem Basisnetz zugeteilt sind. Es gelten dieselben Ziele und Grundsätze.</p>
<p>Beim Funktionalitätstyp «publikumsintensive Achsen und Fusswege der publikumsintensiven Orte» ist unklar, ob damit auch saisonale Publikumsintensität (z. B. beim Marzili-Bad) gemeint ist.</p>	<p>#4 Die saisonale Publikumsintensität wird nicht berücksichtigt.</p>
<p><u>3.3 (Sicherheit):</u> Der letzte Grundsatz («Der Sicherheit von Teilnehmenden (...)») ist im ersten Grundsatz («Die Sicherheit der Teilnehmenden des Fussverkehrs ist auf dem gesamten Fusswegnetz zu gewährleisten. (...)») bereits enthalten und kann daher gestrichen werden.</p>	<p>#1 Der Text wird entsprechend angepasst.</p>
<p>In Bezug auf die Sicherheit ist generell eine weitere Entlastung vom motorisierten Individualverkehr anzustreben.</p> <p>Als Grundsatz sollte daher festgehalten werden, dass die Stadt Bern sich für eine Reduktion des motorisierten Agglomerationsverkehrs einsetzt, welcher einen grossen Teil des Fahrzeugaufkommens rund um und in Bern ausmacht.</p>	<p>#5 siehe Antwort zu Schlüsselthema 5</p> <p>Eine Reduktion des motorisierten Agglomerationsverkehrs ist sicher zu Gunsten des Fussverkehrs. Der Richtplan Fussverkehr ist nicht das richtige Planungsinstrument, um diesen Grundsatz festzuhalten. Das Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 hält bereits entsprechende Aussagen fest.</p>
<p><u>3.4 (Gestaltung):</u> Neben baulichen Hindernissen sind auch weitere Hindernisse zu thematisieren, namentlich</p> <p>a) Bepflanzungen von Privatgrundstücken, die in den Gehbereich hineinragen und teils sogar Lichtsignalanlagen schlechter sichtbar machen, und</p> <p>b) zu klein markierte Parkplätze, die, wenn tatsächlich ein Auto darauf steht, einen grösseren Teil der Gehfläche in Anspruch nehmen als markiert. Solche Parkplätze sollen realistisch dimensioniert oder, falls das nur auf Kosten der Gehfläche möglich ist, aufgehoben werden.</p>	<p>#2 siehe Antwort zu Schlüsselthema 10</p> <p>Ziel ist es, Hindernisse im Fussverkehrsbereich soweit wie möglich zu entfernen. Die Entschärfung dieser Hindernisse ist mit den Grundsätzen im Richtplan bereits aufgenommen.</p> <p>Gemäss der Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR) und der Schweizer Normen (SN 640 075) werden Parkfelder vorzugsweise auf der Fahrbahn angebracht. Werden Parkfelder dennoch auf dem Trottoir angeordnet, ist die taktile und visuelle Erkennbarkeit zu gewährleisten.</p>
<p>Als Grundsatz zu ergänzen ist weiter, dass ÖV-Haltestellen einen Unterstand aufweisen sollen.</p>	<p>#2 Im Handbuch Planen und Bauen ist der Einsatz von Wartehallen für ÖV-Haltestellen geregelt und muss deshalb nicht im Richtplan Fussverkehr aufgeführt werden.</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<b>Quartiervertretung Stadtteil 4, QUAV4</b>		
<p>Grundsatz 'Förderung Fussverkehr' ist wichtig - Förderung Veloverkehr grundsätzlich auch, aber es gibt Konfliktpotenzial, das in den vorliegenden Dokumenten generell und konsequent ausgeblendet statt angesprochen wird (E-bikes, schnelle Velos auf Trottoirs, etc.) Förderung ist auch eine Frage der unterschiedlichen 'Stärke' derjenigen, die sich gemeinsame Verkehrsflächen teilen müssen.</p>	#5	siehe Antwort zu Schlüsselthema 5 und 6
	#1	Der Erläuterungsbericht wird mit einem Kapitel zu Mischverkehrsflächen sowie Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden ergänzt.
<b>Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem, QBB</b>		
Die QBB unterstützt die definierten Grundsätze.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
Unter 3.4 Gestaltung wird die Aussage gemacht, dass Fusswege «attraktiv, fussverkehrsfreundlich und hindernisfrei auszugestalten» sind. Die QBB weist darauf hin, dass längst nicht alle Wege des Basisnetzes hindernisfrei ausgestaltet sind. Die Massnahmen gemäss Richtplan verbessern zwar teilweise die Situation, können das Manko aber längst nicht beheben.	#6	Wird zur Kenntnis genommen. siehe Antwort zu Schlüsselthema 10
<b>Rat für Seniorinnen und Senioren Stadt Bern</b>		
Der Ansatz ist positiv zu werten. Die Verknüpfung Fusswegnetz zum ÖV erachten wir als sehr wichtig, denn beim Überqueren der Strasse kann es zu Konflikten führen.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
Sind die Interessen der SeniorInnen genügend berücksichtigt? Bern rühmt sich eine vom WHO anerkannte altersfreundliche Stadt zu sein. Dies sollte als Grundsatz im Richtplan speziell erwähnt werden, denn dieses Argument und diese Weganweisung steht allgemein zu wenig im Fokus.	#2	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 5</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dem Gemeinderat ist die Sicherheit von Seniorinnen und Senioren ein wichtiges Anliegen, wie er mit der Befragung zur Altersfreundlichkeit der Stadt Bern im Jahr 2017 gezeigt hat. Entsprechend hat die Entschärfung des Nutzungskonfliktes auf Mischverkehrsflächen zur Sicherheit des Fussverkehrs eine hohe Priorität.</li> <li>- Besondere Beachtung erhalten Querungen im Umfeld von Institutionen aus dem Alters- und Behindertenbereich.</li> <li>- Im Kapitel 4.4 Gestaltung wird auf Hilfselemente (Querungshilfen, Handläufe oder Sitzgelegenheiten) verwiesen, welche der älteren Generation zu Gute kommen.</li> <li>- Mit Liftprojekten wird speziell Rücksicht auf ältere Generation genommen.</li> </ul>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<b>VCS Regionalgruppe Bern</b>		
<p>Es gibt verschiedene Arten von Fussverkehr mit verschiedenen Bewegungsarten und Ansprüchen (Alltagsfussverkehr, Wanderer, Spaziergänger, Jogger, etc.). Dies impliziert eine unterschiedliche Ausgestaltung der Infrastruktur. Das wird im neuen Richtplan nicht berücksichtigt und ist von uns aus gesehen eine Schwäche.</p>	#4	<p>Mit der entsprechenden Ausgestaltung der Fusswege wird den verschiedenen Arten des Fussverkehrs Rechnung getragen. Dies wird mit den Grundsätzen generell so berücksichtigt. Ein Wanderweg muss beispielsweise in der Regel nicht befestigt sein.</p>
<p>Die bewusste Förderung von schnellen Verbindungen sollte ergänzt werden (z.B. keine langen Wartezeiten bei Ampeln und Kreuzungen; Bsp. Bahnhofplatz Sonntagmorgen; Endhaltestelle Tram Ostring Übergang Freudenbergplatz / weiterführenden Wegen wie Freudenbergzentrum).</p>	#2	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 8</p> <p>In den Grundsätzen ist unter Kapitel 4.1 definiert, dass ein möglichst dichtes und zusammenhängendes Fusswegnetz gewährleistet wird. Dies soll auch ein rasches Vorankommen des Fussverkehrs ermöglichen.</p>
<b>Vortritt Fussgänger</b>		
<p>Gerade die in Kapitel 3.4 erwähnten Hilfselemente wie Querungshilfen, Handläufe und Sitzgelegenheiten sind uns sehr wichtig, da diese für Betagte und behinderte Menschen essentiell sind, um sich trotzdem selbständig und sicher in der Stadt Bern fortzubewegen – nur so ist die Mobilität im Alter gewährleistet.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<b>IG Schönberg Ost</b>		
<p>Aufgrund einer internen Umfrage zeigten sich alle Vereinsmitglieder mit den Grundsätzen einverstanden.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

## 4.5. Fehlende Inhalte

### Fehlen Ihrer Meinung nach wichtige Inhalte? Wenn ja, welche?

Die Mehrheit der Mitwirkenden ist der Meinung, dass wichtige Inhalte im Richtplan fehlen. Insbesondere das Thema der Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr bei mischgenutzten Flächen, aber auch mit anderen Verkehrsträgern, die städtischen Wanderwege sowie die 3-Säulen-Strategie aus der Kurzfassung sollen gemäss einigen Mitwirkenden noch ergänzt werden.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Tiefbauamt des Kantons Bern		
Neuer Punkt: Fuss- und Wanderwege berücksichtigen das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz.	#1	Der Text ist ergänzt.
Auf S. 7 fehlt unter gesetzlichen Grundlagen der Hinweis auf: Strassengesetz Art. 44.	#1	Der Text ist ergänzt.
Die Planung des Wanderwegnetzes obliegt nicht dem Kanton, sondern den Gemeinden (Art. 44 SG). Die Aussage auf S. 15 ist somit nicht korrekt. Wir beantragen, das Wanderwegnetz (bestehende und geplante Wanderwege) als verbindlicher Bestandteil in den Richtplan Fussverkehr aufzunehmen. Dabei sind auch die Optimierungen gemäss bestehendem kommunalem Richtplan 1999, die Vororientierungen gemäss kantonalem Sachplan Wanderwegenetz sowie allfällige weitere Verbesserungen gemäss dem "Konzept Stadtwandern" (siehe Beilage) der Berner Wanderwege zu überprüfen und nach Möglichkeit in den Plan aufzunehmen.	#1	vgl. Antwort Schlüsselthema 1; Das Thema Wanderwege wurde in Zusammenarbeit mit den Berner Wanderwegen überarbeitet.
Es fehlen überdies die Schulwege (zumindest im Stadtteil 6 wichtig), die historischen Verkehrswege (diese sind bei der Festlegung der Wanderwege zu berücksichtigen, siehe FWG 3) sowie der Nachweis, dass das Netz mit den Velorouten und den weiteren Langsamverkehrsrouten abgestimmt ist.	#2	siehe Antwort auf Schlüsselthema 7 (Schulwege)
Wir laden Sie ein, zu diesem Zweck mit den "Berner Wanderwegen" und uns Kontakt aufzunehmen und ihre Anliegen aufzunehmen.	#1	Das IVS ist in den Grundlagen und Grundsätzen ergänzt. Wo der Richtplan Massnahmen im Bereich von nationalen, kantonalen und regionalen IVS-Elementen mit Substanz vorsieht, ist ein Hinweis auf das Inventar eingefügt.
Die Stadt Bern unterlässt es in ihrem Richtplan, das Wanderwegnetz zu planen. Sie kommt somit ihrer Aufgabe gemäss kantonalem SG Art. 44 und SV	#2	Die Koordination mit dem Veloverkehrsnetz erfolgt stadintern durch die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr.
	#1	siehe Antwort Schlüsselthema 1

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Art. 27 in dieser Hinsicht nicht nach. Der Fusswegnetzplan ist mit einer Wanderwegnetzplanung zu ergänzen. Dazu ist die Zusammenarbeit mit dem Verein "Berner Wanderwege" und uns zu suchen.		Das Thema Wanderwege wurde in Zusammenarbeit mit den Berner Wanderwegen überarbeitet. Der Richtplan wurde entsprechend angepasst.
Das Basisnetz Fusswege erschliesst auch die Naherholungsgebiete der Stadt Bern (z.B. Bremgartenwald).	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>SP Bern Ost</b>		
Dass die Velo-Offensive gleichzeitig mit dem Richtplan Fussverkehr lanciert wird und sich Velo-'Offensive' nennt ist kein Zufall. Allerdings sind die Spiesse - um bei kriegerischen Bildern zu bleiben - zwischen Velo- und Fussverkehr ungleich lang. Es darf nicht sein, dass nun, wie das an verschiedenen Orten der Fall ist (Beispiele aus unseren Quartieren sind die Tramhaltstellen an der Thunstrasse wo Velos auf dem Trottoir überholen dürfen, oder die Veloführung am Helvetiaplatz etc.), die Förderung des schnellen Veloverkehrs in direkter Konkurrenz zur Fläche für den Fussverkehr steht.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthemen 5 und 6  Die Förderung des Veloverkehrs steht nicht in direkter Konkurrenz zur Fläche für den Fussverkehr. Mit dem neuen Masterplan Veloinfrastruktur kann dem Veloverkehr entsprechende Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden und Situationen wie an der Thunstrasse und beim Helvetiaplatz zu Gunsten des Fussverkehrs entschärfen.
Beim Fussverkehr muss auch an kleine Kinder, an alte Menschen, an Gehbehinderte etc. gedacht werden, die durch vorbeifitzende Velos gefährdet sind. Wir vermissen deshalb Aussagen zum Konfliktpotenzial zwischen Fussgängern und E-bikes, schnellen Velos auf Trottoirs, etc. Gerade deshalb wäre der Begriff 'Bewusstsein' in diesem Zusammenhang sehr wichtig: es braucht eine neue Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme, sollen Verkehrsflächen friedlich gemeinsam genutzt werden!	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 5
Leider wird der Grundsatz nach Hindernisfreiheit auf dem Fusswegnetz in Bezug auf die Querungen auf den MIV-Achsen nicht ernst genommen. Direkte Verbindungen sind nicht nur solche auf direkter Linie, sondern auch solche, auf denen die Wartezeiten so gering sind, dass sie das Attraktivitätsziel nicht gefährden.	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthemen 8 und 10  In Kapitel 4.1 wird in den Grundsätzen beschrieben, dass Querungen (z.B. Zebrastreifen, Aarequerungen, Unterführungen etc.) ein Teil des Fusswegnetzes und möglichst auf direkte Verbindungen auszurichten sind. Die Formulierungen zur Hindernisfreiheit sind deshalb auch für die Querungen gültig.
Zudem dürfen die Teilnehmer des Fussverkehrs nicht mit dem ständigen Gefühl der Benachteiligung gegenüber dem MIV leben müssen. Konfliktsituationen - wie Wartezeiten - werden eher toleriert, wenn die anderen Verkehrsarten sozial und umweltfreundlich erlebt werden (ÖV, teilweise auch Velo), sind	#2 #6	siehe Antwort zu Schlüsselthemen 5 und 6  Wird zur Kenntnis genommen.

## Mitwirkungseingabe

## Kat. Haltung der Stadt Bern

aber gegenüber dem immer noch in der Verkehrsplanung faktisch Priorität geniessenden MIV in Zukunft zugunsten des Fussverkehrs zu lösen. Aussagen, dass eine neue Kultur des Miteinanders auf gemeinsam genutzten Verkehrsflächen gefördert werden muss oder dass halt im Gegenteil vermehrt auf strikt getrennte Verkehrswege gesetzt werden soll (wofür bekanntlich die vorhandene Fläche nicht ausreicht). Die Nichterwähnung des Problems ist jedenfalls opportunistisch.

Steuerung Lichtsignalanlagen > Massnahmen

#3 siehe Antwort zu Schlüsselthema 8

## GLP Stadt Bern

Die Grünliberalen unterstützen bei der in der Broschüre vorgestellten 3-Säulen-Strategie insbesondere die dritte strategische Säule «Das Bewusstsein». Zu Fuss Gehende sind sich ihrer Verkehrsform oft weniger bewusst als bspw. Velofahrende, und sie werden auch von anderen weniger als solche wahrgenommen. Generell wird das Zu-Fuss-Gehen vergleichsweise wenig thematisiert, obwohl es weit verbreitet ist. Deswegen sollte auch der Richtplan konkrete Ziele und Grundsätze enthalten, die der dritten strategischen Säule zugeordnet werden können. Im vorliegenden Entwurf haben wir keinerlei Hinweise auf konkrete Massnahmen zur Bewusstseinsbildung gefunden. Beispielsweise könnten Sensibilisierungsmassnahmen zum Umgang mit schwächeren Verkehrsteilnehmenden in den Verkehrskundeunterricht aufgenommen werden.

#1 siehe Antwort zu Schlüsselthema 2

## SP Bern Holligen

Schulwege sind wichtige Fusswege, die besondere Anforderungen an die Verkehrssicherheit erfüllen müssen. Sie müssen kinderfreundlich und sicher sein. Wir erwarten eine Ergänzung dazu in den Grundsätzen und Zielen.

#2 siehe Antwort zu Schlüsselthema 7

## AL Bern

Unserer Ansicht fehlt eine Strategie, wie dem Fussverkehr im Stadtraum systematisch 1. Priorität gegeben wird.

#4 siehe Antwort zu Schlüsselthema 6

Der Gemeinderat hebt im STEK 2016 und in seinen Legislaturzielen eine stadtverträgliche Gesamtmobilität hervor und setzt

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
		dabei auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Entsprechend bekommt der Fussverkehr eine hohe Priorität.
Insbesondere die Situationen am Bahnhofplatz und beim Hirschengraben sind sehr unbefriedigend. Generell: Mehr und längere Grünphasen für FussgängerInnen.	#3	siehe Antwort zu Schlüsselthema 8
SP Bümpliz-Bethlehem		
Was uns fehlt, ist eine explizitere Erwähnung des Umgangs mit Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum bzw. Verkehrsraum. Diese können zwischen Fussgänger/innen und dem motorisierten Individualverkehr, mit Velofahrenden, mit dem ÖV oder auch mit anderen Nutzungen vorkommen. Nur wenn man sich mit Nutzungskonflikten bewusst auseinandersetzt, können angepasste Lösungen erarbeitet werden. Die beiläufige Erwähnung unter Abschnitt 4.3 genügt nicht.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 5
<p>Im Teilkapitel 3.1: Die Erschliessung der städtischen Naherholungsgebiete ist nicht einfach unter dem Titel „Wanderwege“ abzuhandeln und der Kompetenz des Kantons zu überantworten. Die Stadt muss diese Aufgabe ebenfalls planen und aktiv gestalten.</p> <p>Im Teilkapitel 3.4 ist die Ausschilderung der Wanderwege explizit zu erwähnen.</p>	#1	<p>siehe Antwort Schlüsselthema 1</p> <p>Das Thema Wanderwege wurde in Zusammenarbeit mit dem Verein Berner Wanderwege überarbeitet.</p>
Was den Unterhalt der Fusswege anbelangt, muss unbedingt dafür gesorgt werden, dass deren Bausubstanz laufend, d.h. mindestens jährlich, überprüft wird. In den Trottoirs gibt es immer wieder Löcher und Risse, sowohl in unserem Stadtteil wie in der Innenstadt. Durch einen richtigen Unterhalt könnte man manchen Unfall durch Stürze mit kostspieligen Folgen für die Betroffenen und deren Versicherungen verhindern. Die Lampen zur Beleuchtung der Fusswege sollten laufend überprüft werden, sonst leuchten sie wegen Graffiti immer weniger (Bsp. Unterführung Holenacker).	#2	Das städtische Tiefbauamt ist zuständig für den Strassenunterhalt (inkl. Fusswege). Sie prüfen regelmässig den Strassenzustand und ergreifen bei Bedarf entsprechende Massnahmen. Auf Hinweise aus der Bevölkerung werden Löcher und Risse in Trottoirs, wenn sie eine Gefahr darstellen, entsprechend saniert. Dasselbe trifft auf die Beleuchtung zu. Diese wird regelmässig durch Energie Wasser Bern (ewb) überprüft und unterhalten.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<p>Im Winter muss der Unterhalt der Fusswege durch Schneeräumung ganz besonders gepflegt werden, damit Schnee und Eisglätte nicht zu Unfällen durch Stürze führen. Betroffen ist zum Beispiel der Zugang von der Tramhaltestelle Holenacker durch die Unterführung in das Holenackerquartier (Benützung durch die gehbehinderten Angestellten der Bandwerkstätte, durch die Quartierbewohner, durch die Mitglieder der Pfingstgemeinde, durch die Kunden des HoliCafés, durch die Patienten von Arzt und Zahnarzt und die Besucher des Pflegeheims Senevita).</p>	#2	<p>Das städtische Tiefbauamt ist zuständig für die Schneeräumung. Es räumt bei Schneefall die Fusswege, Trottoirs und Strassen. Zusätzlich wird der Belag regelmässig gesalzen, damit kein Glatteis entsteht.</p>
<p>Im Teilkapitel 3.2 ist die Funktionalität „Schulweg“ explizit aufzuführen.</p>	#4	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 7</p>
<p>Als neues Teilkapitel: Grundsätze und Vorgehen im Umgang mit Nutzungskonflikten erwähnen.</p>	#1	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 5</p>
<p>Betrachtet man den Zustand des Fusswegnetzes im Hinblick auf die definierten Grundsätze, so sind folgende konkrete Mängel und Schwachstellen festzustellen (dies betrifft auch Teilkapitel 4.3):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Betr. sichere Haltestellenerschliessung für die Teilnehmenden des Fussverkehrs: Die Sicherheit der Fussgänger ist an manchen Haltestellen nicht gewährleistet, insbesondere am Helvetiaplatz, am Zytglogge, am Bärenplatz und am Hirschengraben. Am Helvetiaplatz und am Hirschengraben gibt es eine gefährliche Mischzone Velo- und Fussverkehr. Am Zytglogge und am Bärenplatz sind die Haltestellen an sich gesichert, aber das Überqueren der Kreuzungen erfordert die höchste Aufmerksamkeit von allen Beteiligten.</li> </ul>	#2	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 5</p> <p>Für die erwähnten Orte Helvetiaplatz, Bärenplatz, Hirschengraben sind grössere Projekte in Planung, bei denen die Situation zu Gunsten des Fussverkehrs mittel- bis langfristig verbessert und Nutzungskonflikte mit dem Veloverkehr entschärft werden. An der Zytglooge beim Kornhausplatz gibt es eine Fussgängerzone mit «Velo gestattet». Auch dieser Platz wird mit Prüfung der Mischverkehrsflächen zwischen Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Bern auf mögliche Verbesserungsmassnahmen hin untersucht.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zum Umfeld von Schulen: In unserem Stadtteil wird Tempo 30 km/h am Ansermetplatz eingeführt, wo das neue Schulhaus Brünnen steht. Angesichts des regen Übergangsverkehrs der SchülerInnen, die zum Teil erst 4jährig sind, genügt diese Massnahme u.E. noch nicht. Es müsste durch bauliche Massnahmen („gendarmes couchés“) erreicht werden, damit die Autos klar vor dem Ansermetplatz gebremst werden.</li> </ul>	#3	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 7</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
SVP Stadt Bern, SVP Sektion Innere Stadt Kirchenfeld		
Es fehlt die Eingliederung in Gesamtverkehrsplan.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.  Synergien und Schnittstellen zu anderen und übergeordneten Planungsinstrumenten werden hergestellt.
Fussverkehr Kanton Bern		
Kapitel 4.1 (Basisnetz Fusswege): Fusswegnetze sollen auch Naherholungsgebiete sowie die Quartiere untereinander erschliessen und den Anschluss an die Fusswegnetze von Nachbargemeinden sowie den Zugang aus dem Siedlungsgebiet zum Wanderwegnetz sicherstellen.	#2	Der Anschluss an die Fusswegnetze der Nachbargemeinden wird sichergestellt.  Der Anschluss des Basisnetzes ans Wanderwegnetz ist sichergestellt.
Quartierverein Fellergut		
Es fehlt noch ein Inhalt: Im Fussgängerbereich sind heute auch Hunde-Halter, welche mit ihren Tieren „gassi“ gehen. Ist der Fussweg nur für Sie erstellt worden...? Hunde- <u>Steuer</u> muss geändert werden, durch die Hunde-Halter- <u>Gebühr</u> . [...]	#5	Hundehalter sollen keinen speziellen Fokus im Richtplan erhalten. Die Hundesteuer ist nicht Teil dieser Planung.
Weiter die Elektro-Rollstuhlfahrer («Ferraris»), welche in einem Tempo auf Fussweg heranrauschen. Sich durch Fussgänger mit/ohne Rollator im Slalom Ihren Weg durchrauschen! - Das geht nicht.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.  siehe Antwort zu Schlüsselthema 5
Oft werden auch die Fusswege zum Abfall-Entsorgen verwendet (Plastik/Papiersäckli).	#5	Diese Problematik ist nicht Teil der Fusswegnetzplanung. Es findet eine regelmässige Reinigung des öffentlichen Raumes statt.
Fussverkehr Kanton Bern		
Eine auffallende Diskrepanz zwischen dem Richtplan und der Broschüre zur Mitwirkung ist, dass in ersterem die in zweiter prominent platzierte 3-Säulen-Strategie nicht vorkommt.  Die dritte strategische Säule aus der Broschüre zur Mitwirkung («Das Bewusstsein») kommt im vorliegenden Entwurf für den Richtplan Fussverkehr generell zu kurz, obschon sie grosses Potential zur Förderung des Fussverkehrs hat (Stärkung des Bewusstseins, dass zu Fuss gehen ein wichtiger Bestandteil der Alltagsmobilität ist/sein kann). Daher soll zumindest folgendes	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 2

## Mitwirkungseingabe

## Kat. Haltung der Stadt Bern

Teilziel ergänzt werden: «Das Fusswegnetz lädt zum Zurücklegen auch längerer Distanzen zu Fuss ein. » Begründung: Innerhalb des Stadtgebiets und teilweise auch der Agglomeration lassen sich viele auch längere Wege gut zu Fuss gehen. Diese Möglichkeit wird – u. a. aus Gewohnheit oder wegen des engen ÖV-Netzes – oft gar nicht in Betracht gezogen. Zudem wird der Zeitverlust gegenüber der Benutzung anderer Verkehrsmittel tendenziell überschätzt: Wer bspw. mehrere innerstädtische ÖV-Linien kombinieren muss, um ans Ziel zu kommen, ist zu Fuss manchmal nicht oder nicht wesentlich langsamer als mit dem ÖV, hat aber seiner Gesundheit etwas Gutes getan.

Als weiteres Teilziel aus dem Bereich «Bewusstsein» sollten Sensibilisierungsmassnahmen bspw. im Verkehrsunterricht aufgeführt werden (z. B. das Thema Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmende).

Die Funktionen der Beleuchtung werden in den Grundsätzen nicht genügend berücksichtigt. Neben der erwähnten Erhöhung des Sicherheitsgefühls hilft gute Beleuchtung auch dabei, Hindernisse sichtbar zu machen, die Orientierung im Raum zu verbessern oder das Umfeld aufzuwerten.

#2 Die Beleuchtung ist in den Grundsätzen genügend berücksichtigt. Es ist ein wichtiges Element in Bezug zur Sicherheit. Im Handbuch Planen und Bauen sind Richtlinien für die Beleuchtung öffentlicher Aussenräume definiert.

In Kapitel 3.3 sind Grundsätze zur Entschärfung von Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr zu ergänzen, bspw. der Grundsatz, dass für den Fussverkehr genügend breite, wo immer möglich nicht mit dem Veloverkehr geteilte Flächen (also keine Mischflächen) zur Verfügung stehen sollen. Indirekt profitiert der Fussverkehr ausserdem davon, wenn Massnahmen ergriffen werden, die Velofahrende in der Tendenz davon abhalten, Fusswege zu benutzen, bspw. die Verbreiterung zu schmaler Velospuren auf der Strasse zulasten des motorisierten Individualverkehrs.

#1 siehe Antwort zu Schlüsselthema 5

## Verein Heit Sorg zu Bärn

Musterpläne mit Angaben zu Mindestbreite, Quergefällen, Behindertengängigkeit fehlen. Gehwege sollten mindestens 2.00 m breit sein. Mischverkehrsflächen für Velo und Fussgänger pro Fahrtrichtung 3.50 m.

#2 Das Handbuch Planen und Bauen sowie die Schweizer Normen geben Auskunft zu den Infrastrukturstandards für den Fussverkehr. Zusätzlich macht auch der Masterplan Veloinfrastruktur Aussagen zu Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<b>TCS Landesteil Bern-Mittelland</b>		
Uns fehlt ein Gesamtüberblick zu den Auswirkungen der vorgeschlagenen Massnahmen auf andere Verkehrs- und Mobilitätsformen. Ohne eine gesamtheitliche Betrachtung lässt sich der Richtplan Fussverkehr aus unserer Sicht nicht seriös beurteilen.	#6	Eine gesamtheitliche Betrachtung erfolgt normalerweise projektspezifisch. Bei der Planung einzelner Massnahmen wird jeweils geprüft, welche Auswirkungen auf andere Verkehrsträger auftreten können.
<b>Quartiermitwirkung Stadtteil 3, QM3</b>		
Schulwege sind wichtige Fusswege, welche besonderen Anforderungen an die Verkehrssicherheit erfüllen müssen. Diese Thematik sollte in einem zusätzlichen Dokument/ Plan aufgearbeitet werden und in den Richtplan integriert werden.	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 7
<b>Interessensvertretung Kanton Bern, Hindernisfreier Zugang</b>		
Angaben zur Umfeldplanung fehlen im Richtplan Fussverkehr.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 2
<b>Quartiervertretung Stadtteil 4, QUAV4</b>		
Schnittstelle Lichtsignalanlagen? > Ampeln sollten wo immer möglich Fussgängerverkehr priorisieren, wenn nun noch die Veloschnellbahnen dazukommen, bleibt der Fussverkehr vollends stecken. Und: Wir erreicht man, dass sich Velofahrer/Innen auch an LSA halten!?	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 8
	#5	Das Verkehrsverhalten von Velofahrenden ist nicht direkt Bestandteil des Richtplan Fussverkehrs.
3-Säulenprinzip: Stichwort 'Bewusstsein', d.h. Aufnahme und Bearbeitung der psychologischen Komponente für alle Teilnehmenden des Langsamverkehrs (Verkehrsunterricht, Verhaltenskodex, Co-Existenz etc.). Nur mit deutlich mehr Rücksichtnahme auf die jeweils schwächeren Teilnehmer kann Co-Existenz auf gemeinsamer Verkehrsfläche funktionieren.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthemen 2 und 5
<b>Rat für Seniorinnen und Senioren Stadt Bern</b>		
Wir vermissen Aussagen zum Konfliktpotenzial des Mischflächenverkehrs.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 5
<b>VCS Regionalgruppe Bern</b>		
Die drei Säulen-Strategie, die im Infoblatt zum Richtplan erläutert wird, ist nicht Inhalt des Richtplans, wieso?	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 2

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Der Freizeit-Fussverkehr wird zu wenig thematisiert (attraktive Spaziermöglichkeiten in Bern).	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 1
Herausforderungen (z.B. Gesellschaft wird älter) und Strategien fehlen grundsätzlich im Richtplan. Mögliche Strategie als Beispiel: neue Quartierschliessungsstrassen werden auf die Bedürfnisse des Fussverkehrs und nicht des Autoverkehrs ausgerichtet.	#4	Diese Ansicht wird nicht geteilt. Die Strategien und Grundsätze bilden die Grundlage für den Umgang mit künftigen Herausforderungen des Fussverkehrs.
Signalisation von Fussverbindungen ist im Richtplan kein Thema. z.B. Beschilderung von Fusswegen zu ÖV-Haltestellen, Einkaufsmöglichkeiten.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 1  Es ist vorgesehen, die Signalisation der Wanderwege in der Stadt Bern zu verbessern. In der Innenstadt gibt es bereits ein Fussgängerleitsystem, mit den wichtigsten Informationen. Eine stadtweite flächendeckende Signalisation für den Fussverkehr ist nicht zielführend. Es gibt auch für die Stadt Bern bereits verschiedene digitale Routenplaner, die die Fusswege zu ÖV-Haltestellen, Einkaufsmöglichkeiten etc. angeben (inkl. Zeitangabe).
Der Mischverkehr und die Konflikte Fuss- und Veloverkehr werden zu wenig thematisiert.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 5
Wartezeiten bei Kreuzungen / Ampeln (s. Bemerkung zu Grundsätze)	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 8
Vortritt Fussgänger		
Bei Kapitel 3.1 fehlt klar die Anbindung auch an den privaten Verkehr: Das Fusswegnetz soll nicht nur zusammen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ein lückenloses Angebot bereitstellen, sondern auch eine gute Anbindung an den motorisierten Privatverkehr bieten. So sollen namentlich auch genügend Parkplätze zur Verfügung stehen, damit gerade auch weniger mobile Personen bis nach Bern fahren und sich innerhalb der Stadt zu Fuss bewegen können. Ebenso soll der öffentliche Pendlerverkehr Rücksicht auf die Fussgänger nehmen – nur so kann gewährleistet werden, dass beispielsweise der Arbeitsweg innerhalb der Stadt zu Fuss zurückgelegt werden kann.	#5	Der Fussverkehr soll zusammen mit allen Verkehrsmitteln ein lückenloses Angebot bereitstellen, wobei auch weniger mobile Personen mitberücksichtigt. So liegen Parkhäuser in der Innenstadt sehr zentral und sind gut zu Fuss erreichbar. Weiter gibt es auch ein Angebot an Behindertenparkplätzen. Zudem ermöglichen die öffentlichen Verkehrsmittel mehrheitlich einen hindernisfreien Zugang.
Bei Kapitel 3.2 ist explizit darauf hinzuweisen, dass die Nutzung des Fusswegnetzes den Fussgängern vorbehalten ist. Weiter fehlt in diesem Kapitel	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 5

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<p>die Abgrenzung zum Veloverkehr. Fuss- und Veloverkehr sind nach Möglichkeit immer zu trennen. Das unerlaubte Befahren von Fusswegen ist mit Bussen zu ahnden.</p>		<p>Im Richtplan Fussverkehr muss nicht festgehalten werden, dass die Nutzung des Fusswegnetzes den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten ist. Das Strassenverkehrsgesetz regelt die Nutzung und Kontrolle der Fusswege. Das Velo ist ein eigenständiges Verkehrsmittel und es ist keine entsprechende Abgrenzung notwendig.</p>
<p>Bei Kapitel 3.3 ist explizit auf die genügend lang gesteuerten Zeiten für das Überqueren bei Fussgänger-Ampeln hinzuweisen. Ebenso ist die Wiedereinführung/Beibehaltung der Zebrastreifen in Tempo 30 Zonen unerlässlich.</p>	#2	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthemen 7 und 8</p>
<p>Bei Kapitel 3.6 wird der Winterdienst etwas spärlich ausgeführt.</p>	#2	<p>Das Thema Winterdienst fällt unter den allgemeinen Betrieb und Unterhalt und muss nicht speziell erwähnt werden.</p> <p>Das städtische Tiefbauamt ist zuständig für den Winterdienst. Es räumt bei Schneefall die Fusswege, Trottoirs und Strassen. Zusätzlich wird der Belag regelmässig gesalzen, damit kein Glatteis entsteht.</p>
Läbigi Stadt Bern		
<p>Die Umfeldplanung, welche in der Mitwirkungsbroschüre beim Beschrieb der Strategie als 2. Säule erwähnt wird, fehlt in der Richtplanung komplett. Aus Sicht von „Läbigi Stadt“ ist die Umfeldplanung zentral und sollte zumindest in den ersten drei Kapiteln aufgenommen werden. Zentrale Bausteine der Umfeldplanung sind: Quartiere weiter vom Durchgangsverkehr befreien, Begegnungszonen ausweiten und zusammenschliessen, innerorts generell Tempo 30, weitere Schaffung von autofreien Plätzen in den Quartieren sowie Aufwertung des öffentlichen Raums in den Quartieren durch Reduktion von Parkplätzen.</p> <p>Bei der Umfeldplanung in der Strategie ebenso wie in der Richtplanung, Abschnitt 3.4 Gestaltung, fehlen Ruheorte im öffentlichen Raum. Damit sich die Investitionen in Fusswege lohnen, braucht es Sitzgelegenheiten, z.B. von Bäumen beschattete Sitzbänke. Nur damit wird die Stadt für Fussgänger richtig attraktiv. Dies ist nicht nur für ältere Menschen wichtig, sondern genauso für Familien oder für Schulkinder auf dem Nachhauseweg.</p>	#2	<p>siehe Antwort zur Schlüsselthema 2</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
SP Stadt Bern		
<p>Im Richtplan ist zur Signalisierung von Fusswegen kaum etwas zu finden. Wir sind der Meinung, dass es nicht viele Signale braucht, dass aber doch ausgewählte Fusswegrouten signalisiert werden sollten.</p>	#1	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 1</p> <p>Es ist vorgesehen, die Signalisation der Wanderwege in der Stadt Bern zu verbessern. In der Innenstadt gibt es bereits ein Fussgängerleitsystem, mit den wichtigsten Informationen. Eine stadtweite flächendeckende Signalisation für den Fussverkehr ist nicht zielführend. Es gibt auch für die Stadt Bern bereits verschiedene digitale Routenplaner, die die Fusswege zu ÖV-Haltestellen, Einkaufsmöglichkeiten etc. angeben (inkl. Zeitangabe).</p>
<p>Die Stadt soll die Erschliessung der städtischen Naherholungsgebiete zu einem eigenen Thema und einer wichtigen Aufgabe machen. Auch der von den Berner Wanderwegen erarbeitete Projektentwurf „Stadtwandern Bern“ geht in diese Richtung. Darin sind ebenfalls signaltechnische Elemente enthalten. Die SP Stadt Bern empfiehlt, dieses Projekt in den Richtplan aufzunehmen.</p>	#1	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 1</p> <p>Es ist vorgesehen, die Signalisation der Wanderwege in der Stadt Bern zu verbessern. In der Innenstadt gibt es bereits ein Fussgängerleitsystem, mit den wichtigsten Informationen. Eine stadtweite flächendeckende Signalisation für den Fussverkehr ist nicht zielführend. Es gibt auch für die Stadt Bern bereits verschiedene digitale Routenplaner, die die Fusswege zu ÖV-Haltestellen, Einkaufsmöglichkeiten, etc. angeben (inkl. Zeitangabe).</p>
<p>Vielerorts sind Trottoirs nur 1.5 m breit ausladende Seitenspiegel parkierter Autos und unmittelbar am Trottoirrand stehende Einfriedungen und Stützkonstruktionen schränken die nutzbare Breite zusätzlich ein. Dazu kommen Verkehrssignale, Bauabschränkungen usw. Da ist der Richtplan Fussverkehr gefordert.</p> <p>Die Verkehrsplanung soll ein Programm entwickeln, das zum Ziel hat, alle Parkiermarkierungen auf Trottoirs der Stadt Bern zu entfernen, damit das Trottoir dem FV voll zur Verfügung steht.</p>	#3 #6	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 10</p> <p>Ziel ist es, Hindernisse im Fussverkehrsbereich soweit wie möglich zu entfernen. Die Entschärfung dieser Hindernisse ist mit den Grundsätzen im Richtplan bereits aufgenommen.</p> <p>Gemäss der Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR) und der Schweizer Normen (SN 640 075) werden Parkfelder vorzugsweise auf der Fahrbahn angebracht. Werden Parkfelder dennoch auf dem Trottoir angeordnet, ist die taktile und visuelle Erkennbarkeit zu gewährleisten.</p>

## 4.6. Schlüsselmassnahmen

### Wie beurteilen Sie die sechs vorgeschlagenen Schlüsselmassnahmen (Kapitel 5.2, orange hinterlegt)? Haben Sie andere Vorschläge für Schlüsselmassnahmen?

Eine Mehrheit der Stellungnehmenden steht den Schlüsselprojekten grundsätzlich positiv gegenüber. Mehrfach kritische Stimmen gibt es zur Massnahme der Umgestaltung des Eigerplatzes und des Burgernziels, da diese Massnahmen schon zu weit fortgeschritten seien, um für einen Richtplan noch relevant zu sein. Zudem wird von einigen Stellungnehmenden die Fuss- und Velobrücke Länggasse-Breitenrain kritisch beurteilt.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
SP Bern Ost		
Die Schlüsselmassnahme 4.1 Burgernziel ist richtig. Jedoch darf der Titel nicht nur „Verbesserung der Sicherheit“ heissen, sondern „Verbesserung der Sicherheit und der Attraktivität der Querungen“. Der Minimierung der Wartezeiten ist Priorität gegenüber dem MIV zu geben. Es fehlen allerdings weitere wichtige Massnahmen. So ist der Freudenbergplatz für FussgängerInnen mindestens eine ebenbürtige Verkehrswüste, die zudem heute viel intensiver genutzt wird - ein wahrer Ampelnparcours bei dem immer der MIV Priorität hat! Ebenfalls sind die Wartezeiten an den Ampeln auf den vielbefahrenen MIV-Achsen Ostring-Burgernziel-Thunstrasse-Kirchenfeldstrasse und Egghölzli-Burgernziel generell auf Fussgängerbevorzugung hin zu optimieren.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 12
	#3	siehe Antwort zu Schlüsselthema 8 Neu Massnahme-Nr. 4.2
GLP Stadt Bern		
Schlüsselmassnahmen sollten gegenüber den ohnehin schon entschiedenen Projekten echte Neuerungen bringen, notfalls auch zum Preis, dass sie nicht innert fünf Jahren umgesetzt sind. Aus diesem Grund sehen die Grünliberalen die Massnahme 3.10 (Verbesserung der Querungsmöglichkeiten beim Eigerplatz) und die Massnahme 4.1 (Verbesserungen Fussverkehrssicherheit Burgernziel) in ihrer Funktion als Schlüsselmassnahme für den neuen Richtplan Fussverkehr kritisch. Diese Massnahmen sind schon in der Ausführung oder der Planung fortgeschritten. Die entsprechenden Stadtteile sollten andere, echt neue Schlüsselmassnahmen erhalten.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 12 4.1 neu Massnahme-Nr. 4.2

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<p>Die Massnahme 5.2 (Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse) ist vor allem für längere Fussmärsche von Bedeutung. Für die Grünliberalen ist deswegen nicht a priori klar, ob das Kosten-Nutzen-Verhältnis für diese Brücke aus Fussverkehrssicht stimmt. Das Potential dieser Brücke für den Fussverkehr kann wohl nur ausgeschöpft werden, wenn vermehrt längere Distanzen zu Fuss gegangen werden. Der Richtplan müsste entsprechend Massnahmen zur Förderung zum Zurücklegen längerer Wege zu Fuss enthalten, damit Massnahme 5.2 sich für den Fussverkehr lohnt.</p>	#6	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 11</p> <p>Diese Schlüsselmassnahme ist neu als stadtübergreifende Schlüsselmassnahme definiert (neu Schlüsselmassnahme-Nr. 00.1).</p>
<b>SP Bern Holligen</b>		
<p>Wir unterstützen insbesondere die in unserem Sektionsgebiet geplante neue Langsamverkehrsverbindung Europaplatz-Weyermannshaus Ost und erwarten, dass sie endlich realisiert wird.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<b>BDP Stadt Bern</b>		
<p>3.10, 4.1, 6.1, 6.2 beispielsweise sinnvolle Vorhaben.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>4.1 neu Massnahmen-Nr. 4.2</p>
<b>AL Bern</b>		
<p>Massnahme 1.3 (Altstadt): Solange daran festgehalten wird Bus und Tram durch die Altstadt zu ziehen, wird hier keine echte Fussgängerzone entstehen. Uns ist nicht ganz klar, was denn der Auftrag für die entsprechende Studie ist, bzw. was sich der Gemeinderat davon erhofft.</p>	#3	<p>Die Public Life Public Space –Studie (Bern – Eine Altstadt für Alle) aus dem Jahr 2016 zeigt den Handlungsbedarf in der Berner Innenstadt auf, um die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr im öffentlichen Raum zu verbessern. Beispielsweise wurde ein Defizit festgestellt bei den Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum oder das Seitengassen dringend aufgewertet werden müssen. Basierend auf dieser Studie wurden Massnahmen definiert, z.B. sollen mehr kostenlose Sitzgelegenheiten angeboten werden. Die Berner Innenstadt bleibt als Schlüsselmassnahme im Richtplan Fussverkehr ein Handlungsschwerpunkt. Dabei wird nicht eine grosse Verbesserungsmassnahme umgesetzt, sondern mit verschiedenen kleineren Massnahmen soll die Berner Innenstadt in den nächsten Jahren fussverkehrsfreundlicher gestaltet werden.</p> <p>Neu Schlüsselmassnahme-Nr. 1.1</p>

## Mitwirkungseingabe

## Kat. Haltung der Stadt Bern

## SP Bümpliz-Bethlehem

Bei den vorgeschlagenen Schlüsselmassnahmen handelt es sich zum Teil um Massnahmen, die gegenwärtig schon beschlossen worden sind oder wie im Fall Eigerplatz realisiert werden. Das widerspricht dem Wesen und Sinn einer Richtplanung, die ein Blick in die Zukunft ist und sein soll. Andererseits garantiert dies natürlich eine positive Erfolgskontrolle zum Erreichten in zehn Jahren, auch wenn bei genauerer Betrachtung nur wenig gemacht wurde.

#3 siehe Antwort zu Schlüsselthema 12

Bereits umgesetzte Massnahmen, wie der Eigerplatz, werden durch neue Schlüsselmassnahmen ersetzt. Zum Zeitpunkt der Mitwirkung war der Eigerplatz noch nicht realisiert.

Bei Genehmigung des Richtplans Fussverkehr werden nur Schlüsselmassnahmen definiert, die noch nicht realisiert sind. Sie können aber bereits in Planung sein.

Mit dem für den Stadtteil 6 vorgesehenen Schlüsselprojekt sind wir einverstanden, sofern es wie auf der Richtplankarte eingezeichnet auch das Teilstück Bümplizstrasse bis zum Nordbahnhof umfasst und es sich zum Ziel setzt, dass Menschen im Rollstuhl, mit Rollator oder Kinderwagen das Zentrum Fellergut/Nordbahnhof ohne Umwege erreichen können, was von und zur Bümplizstrasse heute nicht der Fall ist (Treppe, zu starke Steigung des Fusswegs zum Wohngebäude Bümplizstrasse 84, s. dazu auch das Schreiben von Peter Blaser an Gemeinderätin Ursula Wyss vom 9. November 2015).

#1 Die Schlüsselmassnahme für den Stadtteil 6 wurde entsprechend erweitert.

Wir beantragen:

- das Projekt 6.2 in der Massnahmenliste neu wie folgt zu betiteln: „Attraktivierung der Fusswegverbindung Bümplizstrasse–Fellergut/Station Bümpliz Nord-Fellerstrasse–Tscharnergut–Waldmannstrasse mit Schaffung eines für Menschen im Rollstuhl Hindernis freien Zugang zur Bahnstation“
- die Richtplankarte zusätzlich mit dem Teilstück Fellerstrasse–Waldmannstrasse zu ergänzen
- die Gesamtkosten von Fr. 60'000 um die Mittel für einen hindernisfreien Zugang zum Nordbahnhof zu erhöhen.

## SVP Stadt Bern, SVP Sektion Innere Stadt Kirchenfeld

In erster Priorität sollten vor allem die unfallträchtigsten Verkehrsschwerpunkte saniert werden. Von den nachrangigen Massnahmen sind dagegen

#6 Wird zur Kenntnis genommen.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
viele überflüssig (Lifte Schwellenmätteli und Dalmazi-Brückenkopf, Verbindung Sulgeneck-Brückenstrasse, Europaplatz-Weyermannshaus u.a. mehr).	Liftprojekte orientieren sich an der gesellschaftlichen Entwicklung, z.B. am Altern der Gesellschaft. Deshalb werden Liftprojekte als sinnvoll erachtet und können als ergänzendes Mobilitätsangebot betrachtet werden.
5.2 Fussgänger-/Velobrücke Länggasse-Breitenrain wäre landschaftsstörend und in keinem Verhältnis zu Nutzen und Aufwand. Weil immer mehr Elektrovelos benutzt werden, sind die teilweise anfallenden Umwege über eine gut funktionierende Velonetz zumutbar.	#6 siehe Antwort zur Schlüsselthema 11 Neu Schlüsselmassnahme-Nr. 00.1
Fussverkehr Kanton Bern	
1.3 (Fussgängerzone Innenstadt): Dass eine Fussgängerzone in der Innenstadt angestrebt wird, begrüsst FVBE. Um das Schlüsselprojekt besser beurteilen zu können, wären weitere Informationen über den Studienauftrag nötig.	#3 Die Public Life Public Space –Studie (Bern – Eine Altstadt für Alle) aus dem Jahr 2016 zeigt den Handlungsbedarf in der Berner Innenstadt auf, um die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr im öffentlichen Raum zu verbessern. Beispielsweise wurde ein Defizit festgestellt bei den Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum oder das Seitengassen dringend aufgewertet werden müssen. Basierend auf dieser Studie werden Massnahmen definiert, z.B. sollen mehr kostenlose Sitzgelegenheiten angeboten werden. Die Berner Innenstadt bleibt als Schlüsselmassnahme im Richtplan Fussverkehr ein Handlungsschwerpunkt. Dabei wird nicht eine grosse Verbesserungsmassnahme umgesetzt, sondern verschiedene kleineren Massnahmen soll die Berner Innenstadt in den nächsten Jahren fussverkehrsfreundlicher gestaltet werden. Neu Schlüsselmassnahme-Nr. 1.1
3.10 (Verbesserung der Querungsmöglichkeiten beim Eigerplatz): Bei dieser Schlüsselmassnahme orten wir einen Mitnahmeeffekt. Das Projekt ist bereits in der Umsetzung und war auch aus Gründen, die andere Verkehrsformen als den Fussverkehr betreffen, ohnehin schon lange geplant. FVBE ist daher der Ansicht, dass für diesen Stadtteil eine Schlüsselmassnahme gefunden werden sollte, deren Umsetzung ganz in der Gültigkeitsdauer des revidierten Richtplans liegt.	#1 siehe Antwort zu Schlüsselthema 12

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
<p><u>4.1 (Verbesserungen Fussverkehrssicherheit Burgernziel):</u> Auch diese Massnahme ist bereits in der Planung. Es ist zu prüfen, ob stattdessen eine Aufwertung des Freudenbergerplatzes für den Fussverkehr eine Schlüsselmassnahme sein kann. Es ist besser, eine wirklich neue, mittelfristige Schlüsselmassnahme zu beschliessen, als eine bereits aufgegleiste in fünf Jahren umzusetzen.</p>	<p>#4 siehe Antwort zu Schlüsselthema 12</p> <p>#1 Neu Massnahme-Nr. 4.2</p>
<p><u>5.2 (Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse):</u> Eine Brücke zwischen Breitenrain und Länggasse ist für den Fussverkehr – aufgrund ihrer Länge und ihrer Platzierung – nur von grösserer Bedeutung, wenn das Zurücklegen längerer Distanzen (z. B. vom Breitenrain in die Länggasse) zu Fuss gefördert wird (siehe obige Forderung eines zusätzlichen Teilziels). Zudem ist es unerlässlich, dass die Brücke getrennte Spuren für Fuss- und Veloverkehr aufweist, denn auf einer Brücke ist der Bedarf nach Abstand zu Velofahrenden eher noch grösser als sonst, und auf Mischflächen halten Velofahrende regelmässig keinen ihrer Geschwindigkeit angemessenen Abstand zu Fussgänger/-innen. Auch wenn obige Bedingungen erfüllt sind, fragt sich dennoch, wie gut das Verhältnis von Kosten zu Fussverkehrsnutzen von Massnahme 5.2 im Vergleich zu anderen Massnahmen ist. Andere wichtige Massnahmen sollten nicht verzögert werden, weil ein Grossteil der Mittel für Massnahme 5.2 eingesetzt wird. In diesem Zusammenhang ist auch zu erwähnen, dass eine Umsetzung innert fünf Jahren, wie sie für die Massnahmen mit Priorität 1 vorgesehen ist, für Massnahme 5.2 wenig realistisch erscheint.</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>siehe Antworten zu Schlüsselthemen 10 und 11</p> <p>Neu Schlüsselmassnahme-Nr. 00.1</p>
<p><u>6.1 (Neue Langsamverkehrsverbindung Europaplatz–Weyermannshaus Ost):</u> Es ist unglücklich, dass ausgerechnet ein Schlüsselprojekt nach aktuellem Planungsstand eine Überführung vorsieht, obschon für die Verbindung zwischen Europaplatz und Weyermannshaus Ost ebenerdige Alternativen im Gespräch sind. Die Verbindung soll mit allen 12 ÖV-Linien verbunden sein und den Zugang zu den angrenzenden Wäldern ermöglichen. Allenfalls ist hier mit einem Provisorium zu arbeiten, damit eine Zwischenlösung vor der Umsetzung einer definitiven, möglichst ebenerdigen Lösung besteht.</p>	<p>#1 Aufgrund der neuen Rahmenbedingungen wurde die Machbarkeit einer Unterführung geprüft und als Massnahme aufgenommen.</p> <p>Zudem wird die Bahnunterführung Steigerhubelstrasse ab Anfang 2019 für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, wodurch dem Fussverkehr eine sichere Verbindung vom Steigerhubel nach Weyermannshaus Ost geboten wird.</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
<p><u>6.2 (Attraktivierung der Fusswegverbindung Fellergut–Station Bümpliz Nord–Fellerstrasse–Tscharnergut):</u> Einverstanden mit der Massnahme. Ob es sich hierbei jedoch um eine Schlüsselmassnahme handelt, sei dahingestellt. Vergleicht man die Kosten dieser Massnahme mit jenen der anderen baulichen Schlüsselmassnahmen, scheint es sich hier doch eher um eine gewöhnliche Massnahme zu handeln.</p>	<p>#1 Die Massnahme wurde umfassender beschrieben. Sie soll auch verschiedene laufende Teilprojekte zusammenbinden, so dass eine attraktive Wegverbindung entstehen kann.</p>
<p>Verein Heit Sorg zu Bärn</p>	
<p>1.3 / 3.10 / 6.1 / 6.2 in Ordnung.</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen. 1.2 neu Schlüsselmassnahme-Nr. 1.1,</p>
<p>4.1 Burgernziel als Platz mit Kreisel muss beibehalten werden, keine lichtsignalgesteuerte Kreuzung -&gt; dies wäre wegen der grossen Distanzen zum Überqueren der Strasse / Platzanlage nicht fussgängerfreundlich.</p>	<p>#4 siehe Antwort zu Schlüsselthema 12 Beim Burgernziel ist neu eine Kreuzung vorgesehen. Dies um die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr zu erhöhen sowie eine sichere Veloführung anbieten zu können. Dies ist mit einem Kreisel und dem Dienstgleis von Bernmobil in Richtung Muri sonst nicht möglich. Neu Massnahme-Nr. 4.2</p>
<p>5.2 Die neue Fussgängerbrücke Breitenrain-Lorraine ist unnötig und stört den Schutzcharakter des Aaretalhangs nachhaltig. Aus diesem Grund lehnt die Vereinigung Heit Sorg zu Bärn dieses Projekt ab.</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen. siehe Antwort zu Schlüsselthema 11</p>
<p>TCS Landesteil Bern-Mittelland</p>	
<p>Die Fuss- und Velobrücke vom Breitenrain ins Länggassquartier halten wir für unverhältnismässig, zumal eine erfolgreiche Nutzung an attraktive Zugangswege gekoppelt ist, was die Kosten weiter erhöht.</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen. siehe Antwort zu Schlüsselthema 11</p>
<p>1.3: Wir halten eine Fussgängerzone Innenstadt im eingezeichneten Ausmass für unnötig. Die heutige Situation mit dem Nebeneinander von Bussen, Tram, Velos, Fussgängern und Zubringern hat sich bewährt. Im Weiteren ist eine fundiertere Stellungnahme dazu nicht möglich, weil konkrete Angaben zum Vorhaben fehlen.</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen. Die Public Life Public Space –Studie (Bern – eine Altstadt für Alle) aus dem Jahr 2016 zeigt den Handlungsbedarf in der Berner In-</p>

## Mitwirkungseingabe

## Kat. Haltung der Stadt Bern

nenstadt auf, um die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr im öffentlichen Raum zu verbessern. Beispielsweise wurde ein Defizit festgestellt bei den Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum oder das Seitengassen dringend aufgewertet werden müssen. Basierend auf dieser Studie werden Massnahmen definiert, z.B. sollen mehr kostenlose Sitzgelegenheiten angeboten werden. Die Berner Innenstadt bleibt als Schlüsselmassnahme im Richtplan Fussverkehr ein Handlungsschwerpunkt. Dabei wird nicht eine grosse Verbesserungsmassnahme umgesetzt, sondern mit verschiedenen kleineren Massnahmen soll die Berner Innenstadt in den nächsten Jahren fussverkehrsfreundlicher gestaltet werden.

Neu Schlüsselmassnahme-Nr.1.1

## Quartiermitwirkung Stadtteil 3, QM3

5.2. Aus unserer Sicht ist der Nutzen der Brücke den starken Eingriff in die Landschaft und die hohen Kosten nicht wert. Ausserdem ist eine Realisierung in 5 Jahren unrealistisch: Massnahme in 2. Priorität.

#6 Wird zur Kenntnis genommen.  
siehe Antwort zu Schlüsselthema 11  
Neu Schlüsselmassnahme 00.1

3.1 ist ok.

#6 Wird zur Kenntnis genommen.  
Neu Massnahme-Nr. 3.2

6.1. Der Perimeter ist grundsätzlich richtig, wir möchten dieses Schlüsselprojekt aber auch in Zusammenhang mit M 3.1, 3.2 und 3.3 stellen. Es ist uns wichtig, dass diese Massnahmen auf die Projekte ESP Ausserholligen und Entflechtung Weyermannshaus der SBB abgestimmt und mit dem Richtplan Fussverkehr keine präjudizierenden Entscheide in dieser für die Stadtentwicklung wichtigen Nahtstelle zwischen den Stadtteilen 3 und 6 gefällt werden. Da bei der neuen Verbindung Nord-Süd (Passerelle) sowie der Verbesserung für die FG bei 3.3. dringender Handlungsbedarf besteht, sind Sofortmassnahmen zu treffen. Oberste Priorität hat dabei die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der auch als Schulweg benutzten Verbindung durch die

#6 Wird zur Kenntnis genommen.  
#1 Massnahme 3.3 (neu Massnahme-Nr. 3.4) Als Alternative zur Passerelle wird eine neue Unterführung Europaplatz – Weyermannshaus Ost aufgenommen.  
Die Bahnunterführung Steigerhubelstrasse wird ab Anfang 2019 für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, wodurch dem Fussverkehr eine sichere Verbindung vom Steigerhubel nach Weyermannshaus Ost geboten wird.

## Mitwirkungseingabe

## Kat. Haltung der Stadt Bern

Unterführung Steigerhubel. Diese sollte so rasch als möglich für den MIV gesperrt, oder zumindest auf eine MIV-Fahrspur mit Ampelregelung zurückgebaut werden. Im Rahmen der Planungen zum ESP-Ausserholligen könnte als Alternative zur Passerelle – die wir aus verschiedenen Gründen nicht als optimale Lösung ansehen – eine provisorische Verbindung aus dem Raum Europaplatz in den Bereich Weyermannshaus-Ost (unter dem heutigen

Bahntrasse der BLS-Strecke Richtung Stöckacker) geprüft werden. Hier erwarten wir in kurzer Frist konkrete Lösungsvorschläge.

## Quartiervertretung Stadtteil 4, QUAV4

Die Schlüsselmassnahme 4.1 Burgernziel stimmt mit dem Vorbehalt, dass die Verkehrslösung Burgernziel (mit Umbau in LSA-Kreuzung) ja bereits geplant ist und ohnehin im Rahmen der Gleis- und Haltestellenkorrektur umgesetzt werden wird.

#1 siehe Antwort zu Schlüsselthema 12  
Neu Massnahme-Nr. 4.2

## Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem, QBB

Die Wahl der Schlüsselmassnahmen ist sinnvoll. Die QBB hat folgende Anmerkungen zu den zwei Schlüsselmassnahmen im Stadtteil:

Zu Massnahme 6.1 Neue Langsamverkehrsverbindung Europaplatz-Weyermannshaus Ost: Die LV-Brücke wird erst mit der Entwicklung des ESP Ausserholligen eine wichtige Verbindung für den Fussverkehr. Vor dieser Arealentwicklung dient sie als Hauptverbindung für Velofahrende auf der Achse Bümpliz –Länggasse. Die QBB geht davon aus, dass die Fusswegverbindungen im Anschluss an die Brücke in alle Richtungen direkt, sicher und attraktiv sichergestellt werden. Siehe dazu auch Anmerkung zu 6.27 (Priorisierung anpassen).

Damit die LV-Brücke für Zufussgehende attraktiv wird, muss Wert auf die subjektive Sicherheit gelegt werden. Hierbei spielen u.a. die Beleuchtung und Einsehbarkeit eine wichtige Rolle. Dasselbe gilt für die Unterführung Europaplatz / Ladenwandweg sowie für den S-Bahnhof.

#6 Wird zur Kenntnis genommen.

Die Gestaltung dieser Verbindung hat sich an den Grundsätzen und Zielen des neuen Richtplans zu orientieren. Die Details dazu sind in den entsprechenden Projekten zu berücksichtigen und umzusetzen.

Zu Massnahme 6.2 Attraktivierung der Fusswegverbindung Fellergut – Station Bümpliz Nord – Fellerstrasse – Tscharnergut: Es ist wichtig und richtig,

#1 Die Schlüsselmassnahme für den Stadtteil 6 wurde entsprechend erweitert.

## Mitwirkungseingabe

## Kat. Haltung der Stadt Bern

dass diese Verbindung attraktiver gestaltet wird. Die QBB schlägt vor, den Perimeter dieser Massnahme folgendermassen auszuweiten: Zentrum Bümpliz - Fellergut – Station Bümpliz Nord - Fellerstrasse – Tscharnergut – Waldmannstrasse – Heim&Hobby Bethlehem. Erst damit wird die Netzlücke in der Nord-Süd-Verbindung geschlossen. Die Fusswegverbindung ist hindernisfrei und direkt auszugestalten. Zudem sollte sie signalisiert werden. Bauliche Massnahmen sind mit der Sanierung des Bahnhof Bümpliz Nord und der Sanierung des Ladenzentrums Tscharnergut zu koordinieren. In Anbetracht der Gesamtkosten für diese Massnahme von 60'000.- geht die QBB davon aus, dass keine solchen baulichen Massnahmen vorgesehen sind. Die QBB würde es begrüessen, wenn im Zuge der genannten Sanierungen auch die Fusswegverbindungen attraktiviert und aufgewertet werden. Um die Hindernisfreiheit zu gewährleisten, werden auch bauliche Massnahmen notwendig sein.

## VCS Regionalgruppe Bern

Schlüsselmassnahme (SM) 1.3 (Fussgängerzone Innenstadt) ist ok. Für uns hat aber die Umsetzung des Verkehrskompromisses in der Unteren Altstadt Priorität.

#6 Wird zur Kenntnis genommen.  
Neu Schlüsselmassnahme-Nr. 1.1

SM 3.10 ist bereits in Umsetzung (Sanierung Eigerplatz) und deshalb nicht geeignet als Richtplaninhalt. Für den Stadtteil 3 braucht es eine andere SM, z.B. Kreuzung Monbijoustrasse/Eigerstrasse für Fussgänger verbessern, Massnahme 3.9.

#1, siehe Antwort zu Schlüsselthema 12  
#4

Bei SM 4.1 muss die Priorität auf besseren Querungsmöglichkeiten liegen.

#3 Ist eine der Zielsetzungen im Projekt Gestaltung Helvetiaplatz.

## Vortritt Fussgänger

Grundsätzliche Bemerkung zu den Massnahmen: Die in Kapitel 5 erwähnte Einschränkung „Vorbehalten bleibt die mittelfristige Finanzplanung der Stadt Bern“, darf nicht als KO-Kriterium für die Umsetzung der Schlüsselprojekte dienen.

#6 Wird zur Kenntnis genommen.

Fussgängerzone Innenstadt: Dieser Massnahme stimmen wir grundsätzlich zu. Von bürgerlicher Seite gab es bereits entsprechende Ansinnen, insbesondere Markt- und Spitalgasse als Fussgängerzonen zu etablieren. Hierbei gilt

#6 Wird zur Kenntnis genommen.

## Mitwirkungseingabe

## Kat. Haltung der Stadt Bern

es allerdings einige wichtige Punkte zu beachten: Erstens hat die Bevölkerung einen „autofreien“ Bahnhofplatz abgelehnt. Zweitens kann nur von einer Fussgängerzone gesprochen werden, wenn das entsprechende Fahrverbot auch für den öffentlichen sowie den Veloverkehr gilt. Drittens ist sicherzustellen, dass die Innenstadt nach wie vor für sämtliche anderen Verkehrsteilnehmer zugänglich bleibt. Viertens gilt es eine hindernisfreie Anlieferung der Innenstadtgeschäfte sicherzustellen. Im Endeffekt können mit all diesen Anforderungen wohl „nur“ einzelne Strassen als Fussgängerzonen definiert werden. Hierfür wären insbesondere Markt- und Spitalgasse prädestiniert.

Die Public Life Public Space –Studie (Bern – Eine Altstadt für Alle) aus dem Jahr 2016 zeigt den Handlungsbedarf in der Berner Innenstadt auf, um die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr im öffentlichen Raum zu verbessern. Beispielsweise wurde ein Defizit festgestellt bei den Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum oder das Seitengassen dringend aufgewertet werden müssen. Basierend auf dieser Studie werden Massnahmen definiert, z.B. sollen mehr kostenlose Sitzgelegenheiten angeboten werden. Die Berner Innenstadt bleibt als Schlüsselmassnahme im Richtplan Fussverkehr ein Handlungsschwerpunkt. Dabei wird nicht eine grosse Verbesserungsmassnahme umgesetzt, sondern mit verschiedenen kleineren Massnahmen soll die Berner Innenstadt in den nächsten Jahren fussverkehrsfreundlicher gestaltet werden.

Verbesserung der Querungsmöglichkeiten beim Eigerplatz: Das entsprechende Projekt wurde von der Bevölkerung bereits gutgeheissen. Es ist nicht ersichtlich, weshalb diese Massnahme als „Schlüsselprojekt“ aufgeführt wird. Der Richtplan sollte unseres Erachtens primär künftige Vorhaben aufführen.

#6 Wird zur Kenntnis genommen.  
#1 siehe Antwort zu Schlüsselthema 12

Verbesserung Fussverkehrssicherheit Burgernziel: Eine Verbesserung der Fussverkehrssicherheit beim Burgernziel begrüssen wir grundsätzlich. Allerdings ist es für uns nicht nachvollziehbar, weshalb der bestehende Kreisel durch Ampeln ersetzt werden sollen. Dies führt aus Sicht der Fussgänger kaum zu mehr Sicherheit. Sinnvoller wären eine gezieltere Platzierung der Fussgängerstreifen und eine bessere Signalisation.

#4 siehe Antwort zu Schlüsselthema 12  
#1 Beim Burgernziel ist neu eine Kreuzung vorgesehen. Dies um die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr zu erhöhen sowie eine sichere Veloführung anbieten zu können. Dies ist mit einem Kreisel und dem Dienstgleis von Bernmobil in Richtung Muri sonst nicht möglich.

Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse: Die Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse halten wir aus Fussgängersicht für nicht zweckmässig und zu teuer. Die Brücke soll eine beachtliche Länge aufweisen, Fussgänger haben – insbesondere in der Dämmerung und in der Nacht – beim Empfinden von Gefahr keine Ausweichmöglichkeit. Auch der Zugang für Blaulichtorganisationen ist unseres Erachtens nicht gewährleistet. Die dafür vorgesehenen Mittel sind in kleinere, pragmatischere Fördermassnahmen zu investieren.

#6 Wird zur Kenntnis genommen.  
siehe Antwort zu Schlüsselthema 11

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Neue Langsamverkehrsverbindung Europaplatz-Weyermannshaus Ost: Wir begrüßen es, wenn die Langsamverkehrspasserelle endlich realisiert wird.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
Attraktivität der Fusswegverbindung Fellergut-Station Bümpliz Nord-Fellerstrasse-Tscharnergut: Wir begrüßen diese Aufwertung grundsätzlich.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>Läbigi Stadt Bern</b>		
„Läbigi Stadt“ lehnt es ab, die Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten beim Eigerplatz als Schlüsselmassnahme aufzuführen. Die Umgestaltung ist bereits beschlossen, die Bauarbeiten haben begonnen. Stattdessen wünschen wir, eine Verbesserung der Kreuzung Monbijou / Eigerstrasse für Fussgänger (insb. Optimierung der Grünzeiten der Ampelanlage).	#1, #4	siehe Antwort zu Schlüsselthema 12
Obwohl wir alle übrigen Schlüsselmassnahmen begrüßen, sind unseres Erachtens die Eckwerte dieser Kategorie noch zu wenig klar definiert. Haben diese Projekte grundsätzlich eine höhere Priorität als normale Prio. 1-Projekte? Wir anerkennen, dass sicher die Projekte Fussgängerzone Innenstadt sowie Fuss- und Velobrücke Breitenrain-Länggasse eine herausgehobene Bedeutung gegenüber anderen Massnahmen haben, sind aber skeptisch, ob das gewählte Konzept mit den Schlüsselmassnahmen, das weitere vier weniger visionäre Massnahmen dieser Kategorie hinzufügt, dafür geeignet ist.	#4	Innerhalb der Massnahmen der 1. Priorität ist für jeden Stadtteil mindestens ein Schlüsselprojekt definiert, das für den jeweiligen Stadtteil eine grosse Wirkung hinsichtlich der in Kapitel 3 und 4 festgehaltenen Ziele und Grundsätze hat. Die sechs Schlüsselprojekte haben einen Leuchtturmcharakter, das heisst, deren Umsetzung bringt eine starke Verbesserung für den Fussverkehr im jeweiligen Stadtteil. Die Schlüsselprojekte wurden auf Grund der Rückmeldungen aus der öffentlichen Mitwirkung definiert und zeigen den grössten Handlungsbedarf in den einzelnen Stadtteilen auf. Entsprechend sind sie mit der höchsten Priorität umzusetzen.
<b>Quartierkommission Stadtteil 5, DIALOG Nordquartier</b>		
5.2 Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse: Die neue Brücke steht mehr im Zusammenhang mit dem Richtplan Veloverkehr. Im Rahmen des Richtplans Fussverkehr wird der Brücke ein zu grosser Stellenwert beigemessen.	#6	siehe Antwort zu Schlüsselthema 11 Neu Schlüsselmassnahme-Nr. 00.1
<b>SP Stadt Bern</b>		
Was die Massnahmen betrifft, verweisen wir auf die Mitwirkungsbeiträge der SP-Quartiersektionen. Wir äussern uns nur zu zwei Schlüsselprojekten:	#6	siehe Antwort zu Schlüsselthema 11 Neu Schlüsselmassnahme-Nr. 00.1

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<p>Stadtteile 2 und 5 (Projekt 5.2): Die Velobrücke zwischen Lorraine und Länggasse ist ein geeignetes Schlüsselprojekt für den Richtplan Zweiradverkehr, nicht aber für den Richtplan Fussverkehr.</p>		
<p>Stadtteil 3 (Projekt 3.10): Da der Eigerplatz bereits in der Realisierung steht, ist dieser als Schlüsselprojekt nicht mehr aufzuführen. Wir sehen ein solches Projekt im Bereich des Inselareals.</p>	#1 #4	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 12</p> <p>Die Wegverbindungen durch das Inselareal sind als Massnahmen 1. Priorität Nr. 3.7. und 3.8 berücksichtigt.</p>
PP-1		
<p>Die Wahl der Schlüsselprojekte wirken auf mich etwas zufällig.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Stadtberner Gewerbeverbände		
<p>Wir sind in der glücklichen Lage, mit einigen Vertretern aus unseren Reihen am Projekt „Wirtschaftsverkehr Innenstadt“ der Verkehrsplanung Bern mitwirken zu können. Hier wird eine ganzheitliche, bereinigende Verkehrslösung verfolgt, welche alle Verkehrsarten zu berücksichtigen versucht. Wird nun in Bezug auf eine Verkehrsart ein festes Fundament an Rahmenbedingungen gesetzt, welches eine Verbesserung der Verkehrssituation in der Innenstadt einschränkt, droht dieses Projekt in Gänze zu scheitern. Folgerichtig wäre insbesondere das Schlüsselprojekt 1 „Fussgängerzone Innenstadt“ zurückzustellen.</p>	#4	<p>In der Innenstadt ist keine Fussgängerzone geplant. Vielmehr soll erreicht werden, dass die Innenstadt fussgängerfreundlicher wird. Hierfür stellt u.a. das Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI) eine wichtige Grundlage dar.</p>
<p>Wir erlauben uns den Hinweis, dass sich das Schlüsselprojekt „Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain - Länggasse“ in konzeptwidriger Weise dem Veloverkehr annimmt. Diesbezüglich ist der Richtplan zu bereinigen.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 11</p>
GLP Stadt Bern		
<p>Der künftige Zugang für Fussgänger/-innen zum Hauptbahnhof via Bubenberglplatz könnte eine Schlüsselmassnahme darstellen.</p>	#4	<p>Der Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger zum Hauptbahnhof via Bubenberglplatz ist in den Planungen von Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) bereits berücksichtigt. Für die Realisierung ist eine Volksabstimmung notwendig.</p>
AL Bern		
<p>Perspektivisch könnte geprüft werden, wie die Aufenthaltsqualität auf den Brücken erhöht werden kann, z.B. durch Panoramaplattformen, ein autofreier</p>	#1 #6	<p>In den Grundsätzen und als prioritäre Themen des Richtplans Fussverkehr sind das Schaffen von Verweilzonen mit genügend</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<p>Bahnhofplatz ist für uns weiterhin ein wichtiges Ziel, dass mittelfristig verfolgt werden sollte sowie systematische Temporeduktionen und Förderung autofreier Quartiere. Darüber hinaus scheint es uns wichtig den Fussverkehr, durch spielerische Elemente attraktiver zu gestalten (z.B. durch Rutschbahnen an die Aare, farbliche Gestaltung des Asphalts, etc.).</p>		<p>Sitzgelegenheiten und die Aneignung des öffentlichen Raumes für die Bevölkerung aufgenommen worden. In Bezug auf die Aneignung des öffentlichen Raumes hat die Stadt Bern das Programm «Pop-Up Bern» gestartet. Anwohnerinnen und Anwohner sollen ihr Wohnumfeld selber in Beschlag nehmen und zeitlich begrenzt nutzen können. Die Stadt ermöglicht solche temporären Nutzungen rasch und ohne Baubewilligung. Mehr Information hierzu unter <a href="http://www.bern.ch/popup">www.bern.ch/popup</a>.</p> <p>Weitere Temporeduktionen entsprechen der Stossrichtung des STEK 2016 und werden unabhängig zum Richtplan Fussverkehr umgesetzt.</p>
SVP Stadt Bern, SVP Sektion Innere Stadt Kirchenfeld		
Bahnhofplatz: Fussgängerunterführung, keine Ampeln und kein Stau für den Durchgangsverkehr.	#4	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 8</p> <p>Beim Bahnhofplatz gibt es bereits eine Fussgängerunterführung.</p>
Welle-Postpark: Fussgängerunterführung, keine Ampeln und kein Stau für den Durchgangsverkehr.	#4	siehe Antwort zu Schlüsselthema 8
Inselplatz: Bessere Verkehrsführung, Separate Ampelsteuerung für Velofahrer.	#5	Dies ist nicht Bestandteil des Richtplans Fussverkehr.
Thunplatz, Freudenbergplatz, Schermenweg/Bolligenstrasse: Bessere Verkehrsführung, Separate Ampelsteuerung für Velofahrer.	#5	Dies ist nicht Bestandteil des Richtplans Fussverkehr.
Burgernziel: Kreisel beibehalten, Ampeln nur für Schienenverkehr, Haltestelle Brunnadern evtl. mit Burgernziel zusammenlegen oder Fussgängerunterführung, um Durchgangsverkehr zu verflüssigen.	#4	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 8</p> <p>Dies ist Bestandteil des Gesamtprojektes Thunstrasse - Ostring.</p>
Fussverkehr Kanton Bern		
<p>Im Alltag wichtig für sehr viele zu Fuss Gehende ist der Zugang zu Bahnhaltstellen, v. a. zum Hauptbahnhof. Besondere Bedeutung kommt dabei dem künftigen Zugang Bubenbergrasse zu. Die Gestaltung dieses Zugangs im Sinne des Fussverkehrs würde sich als Schlüsselprojekt für Stadtteil 1 eignen.</p>	#4	<p>Der Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger zum Hauptbahnhof via Bubenbergrasse ist in den Planungen von Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) bereits berücksichtigt. Für die Realisierung ist eine Volksabstimmung notwendig.</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Verein Heit Sorg zu Bärn		
Erstellen einer direkten Fusswegverbindung zwischen Egelsee/Wyssloch und dem ZPK Zentrum Paul-Klee.	#1	Die Fusswegverbindung wurde aufgenommen: als Massnahme-Nr. 4.9 in erster Priorität und Massnahme-Nr. 4.24 in zweiter Priorität.
Quartiermitwirkung Stadtteil 3, QM3		
Neuer Bahnhofausgang Bubenbergraben/ Hirschengraben: Die Fussgängerführung wird ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Verbesserung der Verkehrsströme sein.	#4	Der Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger zum Hauptbahnhof via Bubenbergraben ist in den Planungen von Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) bereits berücksichtigt. Für die Realisierung ist eine Volksabstimmung notwendig.
Interessensvertretung Kanton Bern, Hindernisfreier Zugang		
Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit / Hindernisfreiheit in allen Projekten umsetzen.	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 10
Quartiervertretung Stadtteil 4, QUAV4		
De facto ist die 'Verkehrswüste <b>Freudenbergerplatz</b> ' die wichtigere und viel stärker frequentierte Verkehrszone für den Langsamverkehr als das Burgernziel, (das wird vermutlich auch so bleiben, wenn die neue Überbauung realisiert wurde). Man müsste deshalb ernsthaft diskutieren, ob nicht als Schlüsselmassnahme 1 der Freudenbergerplatz definiert werden sollte - angesichts der unsicheren Entwicklung des Bypassprojektes durchaus auch für einen Zeitraum von 'bloss' 20 Jahren. Quav4 möchte über diese Alternative eine ernsthafte und kreative Diskussion geführt haben. Auch wenn die Besitzverhältnisse - alles gehört dem ASTRA – schwierig sind, erwarten wir von der Stadt klare Unterstützung dieses dringenden Anliegens und eine rasche Deblockierung der 'Bypass-Starre'!	#4	Der Freudenbergerplatz ist keine Schlüsselmassnahme, da dieses Projekt erst angegangen werden kann, wenn der Bypass Bern- Ost umgesetzt wird. Der Freudenbergerplatz ist im Eigentum des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und obliegt somit der Planungshoheit des Bundes.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Läbigi Stadt Bern		
„Läbigi Stadt“ wünscht sich eine Verbesserung der Kreuzung Monbijou / Eigerstrasse für Fussgänger (insb. Optimierung der Grünzeiten der Ampelanlage, anstatt der bereits in Umsetzung befindliche Eigerplatz als Schlüssel-massnahme).	#1	Der Knoten Monbijou / Eigerstrasse ist als prioritäre Massnahme berücksichtigt.
IG Schönberg Ost		
Massnahm 4.5 – Verbindung (Rosengarten) Schönberg – Schönberg Ost: Unser Antrag: Diese Massnahme in die Priorität 1 setzen. Begründung: Diese Verbindung ist für die Schule und Tagesschule wichtig und dient auch der Verkehrssicherheit der Schulkinder. Sie sollte auch mit wenig Kosten realisiert werden können.	#1	Neu Massnahme-Nr. 4.12; wird als Priorität 1 berücksichtigt.
Massnahme 4.10 – Verbindung Schönberg-Ost/Baumgarten in Richtung Breitenrain: Unser Antrag: Diese Massnahme auf Realisierungspriorität 1 setzen. Begründungen: Heute muss man den Umweg um den Springgarten machen, um ins Breitenrainquartier zu gelangen. Diese geplante direkte Verbindung ist für viele Bewohnerinnen und Bewohner unseres Quartiers sehr attraktiv.	#6	Neu Massnahme-Nr. 4.16; bleibt in Priorität 2, da in Abhängigkeit mit Entwicklung des EMPFA-Areals.
PP-4		
Die Verbindung vom Steigerhubelquartier - Bremgartenwald ist für das Quartier von hoher Bedeutung. Über sie gelangt man in den Wald, zum Postauto, zum Skater-Park, auf die Eisbahn oder in die Badi. Wenn die bestehende Unterführung wegen dem Bau der Gleisüberwerfung Weyermannshaus geschlossen wird, braucht es von Beginn weg ein Provisorium. Vielleicht ist es auch möglich, die neue Fuss- und Velobrücke (M 6.1) bereits zu eröffnen, bevor die bestehende Unterführung geschlossen wird, so dass kein Provisorium nötig ist. Die neue Fuss- und Velobrücke muss auch für Fahrräder mit Velanhänger, RollstuhlfahrerInnen und Kinderwagen gut befahrbar sein, so wie die bestehende Unterführung. Die Rampen müssen genug breit gebaut werden und dürfen nicht zu steil ausfallen. Unter Umständen ist ein Lift erforderlich, damit auch betagte oder behinderte AnwohnerInnen und Eltern mit Kinderwagen angenehm auf die andere Seite der Bahn gelangen können. Wir	#6	Die Massnahmen werden gemäss den Richtlinien Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum umgesetzt.

## Mitwirkungseingabe

## Kat. Haltung der Stadt Bern

möchten wieder eine gleich praktische Querungsmöglichkeit wie sie mit der bestehenden Unterführung heute besteht.

## Quartierkommission Stadtteil 5, DIALOG Nordquartier

5.10 Neue durchgehende Fusswegverbindung zwischen botanischem Garten und Rosengarten: Das Quartier Altenberg-Rabbental ist sowohl vertikal wie vor allem horizontal für Fussgänger schlecht erschlossen. Das Diaconis-Grundstück zwischen Schänzlistrasse und Altenbergstrasse bildet zwar eine äusserst attraktive, grüne Gartenoase, die unbedingt erhalten werden muss. Das Grundstück bedeutet aber auch ein praktisch unüberwindbares Hindernis zwischen Rabbental und Altenberg und erschwert ein gemeinsames Quartierleben sehr. Eine bequeme Fussgängerverbindung zwischen botanischem Garten und Rosengarten ist auch aus übergeordneter Sicht anzustreben.

Wir sind der Ansicht, dass die Massnahme 1. Priorität haben sollte und ein Schlüsselprojekt ist.

#1 Neu Massnahme-Nr. 5.1 als Schlüsselmassnahme im Stadtteil 5

## 4.7. Weitere Massnahmen

### Sind Sie mit den weiteren Massnahmen einverstanden? Wurden die Schwachstellen erkannt?

Die vorgeschlagenen Massnahmen wurden mehrheitlich positiv bewertet. Einige Stellungnehmende sind mit der Priorisierung nicht einverstanden und einige empfinden die geplanten Stege über die Aare als zu teuer und unnötig.

Mitwirkungseingabe		Kat.	Haltung der Stadt Bern
<b>Tiefbauamt des Kantons Bern</b>			
Der Richtplan weist einen starken Fokus auf physische Schwachstellen (neue Fussverbindungen) auf.	#6		Wird zur Kenntnis genommen. siehe Antwort zu Schlüsselthema 3
1. Prio.: physische Netzlücken = 14, Qualitative Schwachstellen = 12			
2. Prio.: physische Netzlücken = 43, Qualitative Schwachstellen = 17			
Das Schliessen von Netzlücken im Fusswegnetz wird grundsätzlich begrüsst. Aus unserer Sicht wird indessen den wichtigsten Verbesserungen auf dem bestehenden Netz bezüglich Verkehrssicherheit sowie Attraktivität keine hinreichend hohe Priorität zugewiesen.	#2		siehe Antwort zu Schlüsselthema 2 und 6
Die Massnahmen 6.19 und 6.21 sind aus Sicht Wanderwege als 1. Priorität einzustufen (Verkehrssicherheit).	#1		siehe Antwort zu Schlüsselthema 1 Neu Massnahmen-Nr. 6.7 und 6.8; beide als Priorität 1 berücksichtigt.
Die Planung der vorgesehenen neuen Wanderwege (Massnahmen 6.18, 6.20 und 6.22 sollte an die Hand genommen werden. Insbesondere 6.18 wäre eine Bereicherung für das WW-Netz Bern-West.	#1		siehe Antwort zu Schlüsselthema 1 Neu Massnahme-Nr. 6.6; als Priorität 1 berücksichtigt. Neu Massnahmen-Nr. 6.23 und 6.24 verbleiben in Priorität 2.
<b>SP Bern Ost</b>			
Es gibt 'Nice-to-have-Projekte', die weggelassen werden können: 4.7,4.8 neue Aarestege Eichholz und unter der Monbijoubücke und 4.8 der Lift Matte- Kirchenfeld.	#6		Wird zur Kenntnis genommen. siehe Antwort zu Schlüsselthema 9 4.7 ist neu Massnahme-Nr. 4.14; 4.8 neu Massnahme-Nr. 4.15

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
<p>Wichtig ist jedoch eine durchgehende und konsequente Veloverbindung entlang der Aare. Linksufrig sollte ein 'richtiger' Velo-Wanderweg ausgebaut werden, rechtsufrig zwischen Tierpark und Muribad: Priorität Fussgänger, Velos bestenfalls geduldet (Tierpark, Naturschutzgürtel, Badeplätze, sehr viel begangene schmale Wege). Signalisierung, dort wo Veloverkehr erlaubt ist, z.B. beim Muribad). Dazu äussert sich der Bericht nicht eindeutig genug.</p>	<p>#3 siehe Antwort zu Schlüsselthema 13</p>
<b>GLP Stadt Bern</b>	
<p>Wie bei der Fuss- und Velobrücke stellt sich die Frage des Kosten-Nutzen-Verhältnisses auch bei den verschiedenen Stegen über die Aare. Diese Massnahmen sind vergleichsweise teuer.</p>	<p>#3 Wird zur Kenntnis genommen. #6 siehe Antwort zu Schlüsselthema 9</p>
<b>SP Bern Holligen</b>	
<p>Wir unterstützen die Massnahmen 3.1, 3.2, 3.3, 3.5, 3.6 und 3.7 und erwarten die schnelle Realisierung.</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Massnahmen 3.4: Die SP Bern Holligen begrüsst diese prioritäre Massnahme, fordert aber auch die Erweiterung dieser Verbindung zum neu geschaffenen Quartierpark Bremgartenfriedhof beim Friedbühlkreisel. Dorf befindet sich auch die Haltestelle des Inselbusses.</p>	<p>#2 Die Strecke wird im Rahmen der Verlängerung der Verlängerung Buslinie 11 bis ins Warmbächli auch für den Fussverkehr verbessert.  Neu Massnahme-Nr. 3.5</p>
<b>BDP Stadt Bern</b>	
<p>Selbstverständlich gibt es noch unzählige weitere Schwachstellen, jedoch sind die Massnahmen sicherlich ein erster Schritt.</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<b>AL Bern</b>	
<p>Aus unserer Sicht verdient die Erschliessung des Aareraums durch einen zweiten Lift, z.B. bei der Kornhausbrücke hohe Priorität, besonders im Hinblick auf Menschen mit Einschränkungen.</p>	<p>#2 siehe Antwort zu Schlüsselthema 13</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
SP Bümpliz-Bethlehem		
<p>Wir sind mit der vorgesehenen Prioritätensetzung nicht einverstanden. Obschon unser Stadtteil flächenmässig der grösste ist und 35'000 Bewohnerinnen und Bewohner hat, sollen gerade nur drei Projekte prioritär behandelt werden, wovon eines schon mit der Volksabstimmung zum Ersatz des Pavillons des Schulhauses Stapfenacker zwingend ist. Die Realisierung uns wichtiger, schon in den Richtplanungen 1990 und 1999 vorgesehenen Fussverbindungen wird weiterhin aufgeschoben. Wir sehen darin eine nicht akzeptierbare Vernachlässigung des Berner Westens.</p>	#1	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 1 und 3</p> <p>Die Realisierung des Trottoirs entlang der Matzenriedstrasse (Massnahme 6.9) sowie die Fuss- und Velowegverbindung Bümpliz – Oberbottigen – Riedbach (Massnahme 6.10) wurden in die Priorität 1 aufgenommen, ebenso die Massnahmen-Nr. 6.6, 6.7 und 6.8 (Nummerierung Mitwirkung 6.18, 6.19 und 6.21).</p>
<p>Wir fordern daher: Die Realisierung des Wander- und Velowegs zwischen Moosweg und Oberbottigen mit Offenlegung des Moosbachs (Ziffer 6.22) ist nicht weiter hinauszuzögern und im Richtplan als Massnahme 1. Priorität zu bezeichnen. (Damit dies auch geschieht, ist zusätzlich bei der Behandlung der Rehhaggrube in der PVS ein entsprechender Antrag zu stellen oder im Stadtrat durch Gisela Vollmer oder eine andere Stadträtin oder Stadtrat eine Motion dazu einzureichen) Begründung: Bei der Annahme der Rehhagplanung wird unser Naherholungsgebiet während zehn bis fünfzehn Jahren durch Lärm und Staub belastet. Mit dem neuen Wander- und Veloweg würde dies teilweise ausgeglichen. Wir hätten eine fast autoverkehrsfreie Verbindung zwischen dem Zentrum Bümpliz und Oberbottigen.</p>	#1	<p>Antwort zu Schlüsselthemen 1 und 3</p> <p>Mit dem neuen Projekt Fuss- und Velowegverbindung Bümpliz – Oberbottigen – Riedbach (neu Massnahme-Nr. 6.10) wird eine neue direkte, fuss- und veloverkehrsfreundliche Verbindung zwischen dem Zentrum Bümpliz und Oberbottigen geschaffen und dem Anliegen Rechnung getragen. Deshalb wird die Massnahme-Nr. 6.22 (neu 6.24) nicht ebenfalls in die Priorität 1 verschoben.</p>
<p>Wir fordern, dass alle Projekte, und zwar für das ganze Stadtgebiet, welche schon in der Richtplanung 1999 enthalten waren, der Prioritätenstufe 1 zugeordnet werden, sofern sie nicht in Abhängigkeit von andern Planungen stehen oder aus andern einleuchtenden Gründe eine spätere Realisierung angezeigt ist.</p>	#2	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 3</p>
<p>Wir begrüssen die anderen Massnahmen zweiter Priorität, die im Kapitel 5.3 hinterlegt sind und unseren Stadtteil betreffen. Hingegen fragen wir uns, ob die vielen sehr kostspieligen Massnahmen von Flussüberquerungen einem wirklichen Bedürfnis entsprechen. Sie gehören zu einer längerfristigen Vision und sind wohl eher als „nice to have“ zu bezeichnen.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 9</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
PP-2		
Die Priorisierungen von 1 und 2 sind nicht immer nachvollziehbar. Anliegend die seit mehr als 20 Jahren von der Bevölkerung immer wieder vorgebracht werden, sind nun in der Prio 2.	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 3
Beispiel Massnahme 3.12: Die geringen Kosten dieser Massnahme, und das Alter dieses Anliegens würden eine Priorisierung 1 rechtfertigen.	#1	Massn. 3.12 ist neu Prio 1
Quartierverein Fellergut		
Die Massnahmen sind nur erforderlich, wenn zugleich auch bauliche Veränderungen anstehen. Beispiel: Fellergut - Bahnhof Bümpliz-Nord und Bahnunterführung wie die Bauprojekte an der Mühledorfstrasse. Ist schon einige Jahre in der Diskussion (Herr Rossetti, Frau Niedoba und BLS).	#6	Wird zur Kenntnis genommen. Mögliche Synergien mit Bauprojekten werden genutzt.
Genossenschaft Andere Wohnformen im Stürlerhaus am Altenberg		
Massnahme 5.5 «Neue Fusswegverbindung Lerberstrasse – Sonnenberggrain» und 5.8 «Sicherstellung Fusswegverbindungen Aarehang»: Grundsätzlich begrüssen wir beide Massnahmen. Dem Richtplan entnehmen wir jedoch, dass die Anbindung dieser Fusswege an die Altenbergstrasse beide Male über unseren Privatgrund zwischen der Liegenschaft Altenbergstrasse 60 und dem Nebengebäude 60 B führen würde. Die Liegenschaft gehörte früher der Stiftung Diakonissenhaus Bern, welche ein öffentliches Wegrecht über das Grundstück mindestens duldete. Nach dem Erwerb haben wir das Stürlerhaus zu einem privaten Wohnhaus umgebaut. Der Fussweg vom Diakonissenhaus, bzw. Salemspital zur Altenbergstrasse führt nun direkt an unseren privaten Wohnräumen vorbei über unser Grundstück. Im Grundbuch ist nur noch ein Wegrecht zu Gunsten der Stiftung Diakonien eingetragen, welches jedoch kaum mehr genutzt wird. Als Ersatz wurde ein öffentlicher Weg auf der Westseite unseres Grundstückes zwischen unserem Garten und dem Krankenhaus Altenberg (Liegenschaft Altenbergstrasse 64) geöffnet. Wir ersuchen Sie, den Richtplan entsprechend zu korrigieren und die gemäss Ziff. 5.5 und 5.8 geplanten Fussverbindungen ebenfalls auf diesem Weg zur Altenbergstrasse zu führen.	#1	Die Wegführung der Massnahmen (neu Massnahme-Nr.5.13) wurde angepasst.
Massnahme 5.11 «Fusswegverbindung Kornhausbrücke – Aare auf der Seite	#6	Wird zur Kenntnis genommen.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<p>Altenberg»: Wir erachten eine bessere Erschliessung des Altenbergquartiers mit dem öffentlichen Verkehr als dringlicher. Eine durchgehende Anbindung, z.B. mittels einer ganztägigen Buslinie Bahnhof – Altenberg – Matte – Bahnhof ist seit längerem auch ein Anliegen des Altenberg-Rabbentalleists. Dies könnte auch ein Rundkurs sein, ohne Linie in der Gegenrichtung. In zweiter Priorität begrüssen wir aber auch die Idee eines Lifts zur Kornhausbrücke.</p>		<p>Mögliche Synergien mit Bauprojekten werden genutzt. Neu Massnahme-Nr.5.15</p>
<b>Fussverkehr Kanton Bern</b>		
<p>Die diversen geplanten Stege über die Aare sind aufgrund ihrer hohen Kosten gegenüber anderen Massnahmen klarer zu priorisieren.</p>	#3 #6	<p>Wird zur Kenntnis genommen siehe Antworten zu Schlüsselthemen 9 und 13</p>
<b>Verein Heit Sorg zu Bärn</b>		
<p>Massnahme 4.8: Statt Mattesteg sollte ein Bogenlift zwischen Aarstrasse-Kirchenfeldbrücke-Schwellenmätteli mit Ein- und Aussteigemöglichkeit auf der Kirchenfeldbrücke geprüft werden.</p>	#3 #6	<p>Wird zur Kenntnis genommen. siehe Antworten zu Schlüsselthemen 9 und 13</p>
<b>TCS Landesteil Bern-Mittelland</b>		
<p>Die Angabe von Grobkostenschätzungen von +/- 50% erachten wir als zu wenig transparent, um als seriöse Meinungsbildungsgrundlage zum Kosten-Nutzen-Verhältnis der geplanten Massnahmen zu dienen, z.B. könnte das Projekt Velobrücke nicht 18 Mio., sondern 27 Mio. Franken kosten. Davon müsste der Kanton Bern rund ein Drittel (rund 10 Mio.) übernehmen.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Es ist im Rahmen der Richtplanung für viele Massnahmen nicht möglich, eine genauere Kostenschätzung zu machen. Mehrheitlich liegen noch keine Projekte vor.</p>
<b>Quartiermitwirkung Stadtteil 3, QM3</b>		
<p>Aareraum: Zu viele neue Aare-Stege, hier sollte insbesondere nach Schwellenmätteli aareabwärts die Naherholung im Vordergrund stehen. So können Kosten gespart werden und die schöne und ruhige Aarelandschaft bleibt erhalten.</p>	#6 #3	<p>Wird zur Kenntnis genommen. siehe Antwort zu Schlüsselthemen 9 und 13</p>
<p>3.12.: Mit kleinem (finanziellem) Aufwand kann eine Netzlücke geschlossen werden, die Wege zu Wohnung, Freizeit und Sport verbessern. Da diese Massnahme seit über 20 Jahren von den Anwohnern gewünscht wird und im Richtplan vorgesehen ist, sollte diese als Priorität 1 behandelt werden.</p>	#1	<p>Die Massnahme wurde in Priorität 1 verschoben. Eine Querung ist jedoch erst mittelfristig realisierbar ist, da eine Mittelinsel benötigt wird.</p>

Mitwirkungseingabe		Kat. Haltung der Stadt Bern
Kreuzung Seftigen-/ Morillonstrasse: im Zusammenhang mit den Massnahmen 3.13 und 3.14 sollte auch diese Kreuzung optimiert werden. Gerade im oberen Teil der Morillonstrasse weichen Velofahrer auf Grund der zu knappen Strassenbreite oft auf das schmale Trottoir aus.	#1	Die Massnahmen 3.13 und 3.14 werden neu als Priorität 1 berücksichtigt. Die Massnahme 3.14 betrifft, wie beschrieben, die gesamte Strecke (ab Seftigenstrasse bis Kirchstrasse).
Kreuzung Seftigen-/ Morillonstrasse und 3.13 sollten in Prio 1 genommen werden.	#1	Die Massnahme 3.14 betrifft die gesamte Strecke (ab Seftigenstrasse bis Kirchstrasse) und wird in der Priorität 1 berücksichtigt.
<b>Interessensvertretung Kanton Bern, Hindernisfreier Zugang</b>		
Die Hindernisfreiheit ist eine Schwachstelle und wird nur nebensächlich erwähnt.	#6	siehe Antwort zu Schlüsselthema 10
<b>Quartiervertretung Stadtteil 4, QUAV4</b>		
Weshalb fehlt die für den Stadtteil 4 vordringlichste Massnahme im Raum Burgernziel? Die Verbesserung der Querungsmöglichkeit und der Sicherheit im Bereich der Tramhaltstellen zwischen Brunnadernstrasse und Burgernziel sind prioritär und explizit zu erwähnen.	#2	Das Burgernziel ist als Massnahme-Nr. 4.2 mit erster Priorität im Richtplan aufgenommen.
Ob Schlüsselmassnahme oder nicht: Der Freudenbergerplatz muss unbedingt mit hoher Priorität planerisch angepackt werden- besonders zum Thema Langsamverkehr und Aufenthaltsqualität für NutzerInnen!	#4	Der Freudenbergerplatz ist keine Schlüsselmassnahme, da dieses Projekt erst angegangen werden kann, wenn der Bypass Bern- Ost umgesetzt wird. Der Freudenbergerplatz ist im Eigentum des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und obliegt somit der Planungshoheit des Bundes.
Wir sind der Meinung, dass einige Massnahmen zweiter Priorität als überflüssige Luxusprojekte weggelassen werden könnten. 2. Prio sollten nur solche Massnahmen erhalten, die für die Quartierbevölkerung konkreten Nutzen bringen dafür aber zügig umgesetzt werden sollten;  Weglassen: 4.7 (neuer Aarestieg Eichholz), 4.8 (Matte-Kirchenfeld-Lift) 4.15 (neuer Aarestieg unter Monbijoubücke) - alles nice to have und sehr teuer...	#6	Wird zur Kenntnis genommen.  siehe Antworten zu Schlüsselthemen 3 und 9
Möglichst rasch umsetzen: 4.4 (Aare-Uferwegverbreiterung, möglichst auch im Bereich der privaten Anstösser; diese untersten Grundstückabschnitte werden kaum genutzt! > guten Preis offerieren und abkaufen, auch wenn nicht alle Eigentümer sofort mitmachen!), 4.6 Verbindung Burri - Giacomettistrasse ist von	#3	4.4 (neu Massnahme-Nr.4.11): Antwort zu Schlüsselthema 10  Eine qualifizierte Analyse der Fuss- und Veloverbindung wird im Rahmen der Chantierplanung Galgenfeld erfolgen.

## Mitwirkungseingabe

## Kat. Haltung der Stadt Bern

hohem praktischen Nutzen, 4.10 (Springgarten), 4.13 und 4.14 bessere Fussverbindungen im Galgenfeld sind vordringlich, insbesondere ist mittelfristig auch die grosse Trennwirkung durch das Gütergleis aufzuheben. QUAV4 fordert seit Langem einen Masterplan Galgenfeld der dann natürlich auch die LV-Verbindungen qualifiziert erfassen würde!

## Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem, QBB

Die QBB begrüsst grundsätzlich sämtliche Massnahmen. Ihre Umsetzung ist wichtig für die Verbesserung des Fusswegnetzes im Stadtteil 6.

#6

Wird zur Kenntnis genommen.

- 6.4 Neue Fusswegverbindung Winterholzstrasse bis Winterfeldweg: Diese Verbindung ist eine wichtige Verbindung von Brünnen nach Bümpliz. Entsprechend ist die Einstufung als 1. Priorität richtig. Die Weiterführung der Fusswegverbindung zur Winterholzstrasse gemäss Richtplankarte existiert aber noch nicht. Heute führt hier lediglich ein Trampelpfad durch den Wald. Eine Wegverbindung ausserhalb des Waldes ist aus Sicht der subjektiven Sicherheit zu grüssen. Die Massnahme sollte entsprechend ergänzt werden: Weiterführung Fusswegverbindung bis zur Schreinerei Reist gemäss Richtplankarte.

#2

Die Fusswegverbindung zur S-Bahnstation Brünnen – Westside ist über die Winterholzstrasse gewährleistet und es sind Verbesserungen (Neu Massnahme-Nr. 6.31) vorgesehen.

- 6.17 Neue Fusswegverbindung ab Winterfeldweg / Grossackerstrasse zum Niederbottigenweg: Diese Verbindung ist eine wichtige Verbindung vom Klee-  
feld nach Brünnen-Westside. Die QBB begrüsst die Erstellung dieser Verbindung als Fussweg.

#6

Wird zur Kenntnis genommen  
Neu Massnahme-Nr. 6.22.

- 6.22 Neuer Wanderweg Oberbottigen-Moosweg entlang Moosbach und der Gemeindegrenze Köniz / Bern: Die QBB begrüsst diese neue Wanderwegverbindung ausdrücklich.

#6

Wird zur Kenntnis genommen  
Neu Massnahme-Nr. 6.24.

- 6.27 Neue Fusswegverbindung Europaplatz Haltestelle GBS-Haltestelle SBB auf der Nordseite der Station: Diese Verbindung ist wichtig und sollte entsprechend als 1. Priorität eingestuft werden. Sie bildet eine wichtige Anschlussverbindung für Massnahme 6.1.

#3

siehe Antwort zu Schlüsselthema 3  
Diese Massnahme bleibt in Priorität 2 eingestuft.  
Neu Massnahme-Nr. 6.29.

- 6.28 Anbau des Trottoirs Matzenriedstrasse: Die Strecke ist ein wichtiger Schulweg. Entsprechend wichtig ist diese Massnahme. Sie ist in die erste Priorität einzustufen.

#1

siehe Antwort zu Schlüsselthema 3  
Diese Massnahme wurde in Priorität 1 eingestuft.  
Neu Massnahme-Nr. 6.9.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
- 6.29 Neue Langsamverkehrsverbindung von Riedbach nach Oberbottigen: Die Strecke ist ein wichtiger Schulweg. Entsprechend wichtig ist diese Massnahme. Es braucht einen durchgehenden befestigten Fussweg. Diese Massnahme ist in die erste Priorität einzustufen.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 3 Diese Massnahme wurde in Priorität 1 eingestuft. Neu Massnahme-Nr. 6.10.
Rat für Seniorinnen und Senioren Stadt Bern		
LV-Verbindungen sind wie beschrieben anzustreben. Die Förderung des Veloverkehrs darf nicht in Konkurrenz zum Fussverkehr stehen.	#6	Wird zur Kenntnis genommen. siehe Antwort zu Schlüsselthema 6
Wohngenossenschaft Wohnort Bern		
Die Massnahme mit der Verlängerung des Trottoirs an der Oberen Zollgasse erachten wir als wünschenswert und wichtig.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
VCS Regionalgruppe Bern		
In der Tabelle gibt es eine Unklarheit. Was bedeutet es, wenn beim Kostenträger ein Strich ist?	#4	Ein Strich bedeutet, dass noch nicht feststeht, wer die Kosten für diese Massnahme übernehmen wird.
Die Aufteilung in Massnahmen erster und zweiter Priorität ist nicht klar nachvollziehbar. Aufgrund welcher Kriterien wird entschieden, ob eine Massnahme erste oder zweite Priorität hat?	#4	Antwort zu Schlüsselthema 2 Siehe Erläuterungsbericht, Kapitel 7.
<u>Verbindungen an Aare:</u> Von uns aus gesehen fehlen keine Massnahmen. Viele Massnahmen müssen aber höher priorisiert werden. Insbesondere erachten wir die Verbesserung der Fussgängerzugänge an die Aare als dringend. Diese Massnahmen haben ein hohes Potential zur Stärkung des Aarehangs als Naherholungsgebiet von Bern. Konkret sind die Massnahmen 1.2, 3.16 und 5.1 zu priorisieren.	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 13 1.2 neu Massnahme-Nr. 1.3; 3.16 neu Massnahme-Nr. 3.15 und 5.1 neu Massnahme-Nr. 5.2. Die Massnahmen verbleiben in Priorität 2.
Bei Projekten mit Kosten unter 20'000 Franken schlagen wir vor, sie einfach zu realisieren, statt sie lange in der Planung mitzutragen. Massnahmen für den Fussgängerverkehr haben ein gutes Kostenverhältnis, deshalb sind die Mittel im Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) entsprechend zu erhöhen.	#6	Wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Wanderwegplanung im Westen von Bern sollen auch kleinere Teilstecken analysiert und Massnahmen definiert werden, so dass diese nach und nach umgesetzt werden können.
4.9 nicht prüfen, sondern machen!	#6	Wird zur Kenntnis genommen.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
4.16 Weg soll nicht asphaltiert werden.	#6 Wird zur Kenntnis genommen.
5.2 Die LV-Brücke als Schlüsselprojekt für den Fussverkehr für die Stadtteile 2 und 5 finden wir nicht befriedigend. Trotz Nutzen für die FussgängerInnen ist es doch in erster Linie ein Veloprojekt und bringt an dieser peripheren Lage nur für wenige FussgängerInnen einen Vorteil.	#6 Wird zur Kenntnis genommen. siehe Antwort zu Schlüsselthema 11
Warum werden die Massnahmen 6.3 und 6.4 nicht zusammengefasst?	#3 Die Massnahmen haben einen unterschiedlichen Realisierungshorizont, weshalb sie getrennt aufgeführt werden.
Die zusätzlichen Langsamverkehrsverbindungen (Stege) über die Aare haben für uns überhaupt keine Priorität und können gestrichen werden (1.1, 4.7). Eine Ausnahme bildet der Steg Gaswerk (4.15), der bei der Überbauung des Gaswerksareals zwingend ist.  Ebenso kann das Liftprojekt Matte-Kirchenfeld (4.7) gestrichen werden, da dies extrem teuer wäre und unnötig ist.	#6 Wird zur Kenntnis genommen. siehe Antwort zu Schlüsselthemen 9 und 13  1.1 ist neu Massnahme-Nr. 1.2; 4.7 neu Massnahme-Nr. 4.14; 4.15 neu Massnahme-Nr. 4.21 und 4.7 neu Massnahme-Nr. 4.14.
Viele Massnahmen müssen höher priorisiert werden. Insbesondere erachten wir die Verbesserung der Fussgängerzugänge an die Aare als dringend. Diese Massnahmen haben ein hohes Potential zur Stärkung des Aarehangs als Naherholungsgebiet von Bern. Konkret sind die Massnahmen 1.2, 3.16 und 5.1 zu priorisieren.	#4 siehe Antwort zu Schlüsselthema 3  Siehe Erläuterungsbericht, Kapitel 7.  1.2 ist neu Massnahme-Nr. 1.3; 3.16 neu Massnahme-Nr. 3.15 und 5.1 Massnahme-Nr. 5.2. Die Massnahmen verbleiben in Priorität 2.
Massnahmen 2.4 und 2.7 höher priorisieren, im Zusammenhang mit der Überbauung Viererfeld.	#4 siehe Antwort zu Schlüsselthemen 3 und 13  2.7 ist neu Schlüsselmassnahme 2.1.
3.13 müsste 1. Priorität haben, da Umsetzung ca. 2019 geplant	#1 siehe Antwort zu Schlüsselthema 3  Diese Massnahme ist neu in Priorität 1 eingestuft.
5.4 im Zusammenhang mit Schulwegsicherheit höher priorisieren.	#1 Die Massnahme-Nr.5.4 hat neu Priorität 1 und die Vorstudie Viktoriarain zur Erhöhung der Schulwegsicherheit ist in Bearbeitung.
5.10 höher priorisieren. Die Massnahme hat einen hohen Wert für die Verbesserung der Naherholungsmöglichkeiten in Bern (Schliessung einer Netzlücke im Fussverkehrsnetz entlang der Aare)	#2 siehe Antwort zu Schlüsselthema 3  Neu Massnahme-Nr. 5.1: Ist in erster Priorität eingestuft.

Mitwirkungseingabe	Kat.	Haltung der Stadt Bern
6.10 höher priorisieren im Zusammenhang mit der Überbauung Stöckacker-Süd	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 3 Neu Massnahme-Nr. 6.16: Ist in erster Priorität eingestuft.
6.15/6.16 und 6.17 höher priorisieren, da grosses Potential für Naherholung im Westen von Bern.	#1 #4	Massnahme-Nr. 6.16 (neu Massnahme-Nr. 6.21) ist in Priorität 1 verschoben. Massnahme-Nr. 6.15 (neu Massnahme-Nr. 6.20) und Nr. 6.17 (neu Massnahme-Nr. 6.22) verbleiben in Priorität 2.  siehe Antwort zu Schlüsselthema 3
<b>Läbigi Stadt Bern</b>		
Diverse zusätzliche Aare-Querungen: Grundsätzlich begrüsst es „Läbigi Stadt“, wenn mit Hilfe von zusätzlichen Aare-Querungen für zu Fuss Gehende das Wegenetz aufgewertet und Verbindungen von Stadträumen geschaffen werden können. Gerade aufgrund der hohen Kosten bedarf es einer genauen Bedarfsplanung. Es erscheint sinnvoller, alle Aarequerungen in eine Massnahme zusammenzufassen und dort verschiedene Optionen zu nennen.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 13
1.2 Aare-Zugang zur Schützenmatt: Im Rahmen der Schützenmatt-Nutzungsdiskussionen wurde dieser als irrelevant definiert. Wir plädieren deshalb für Streichen dieser Massnahme.	#4	siehe Antwort zu Schlüsselthema 13 Neu Massnahme-Nr. 1.3.
2.7 Zugang Daxelhoferstrasse-Aare: Müsste in Zusammenhang mit dem Vierfeld zu Priorität 1 erhoben werden.	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 13 Neu ist Massnahme-Nr. 2.1 in erster Priorität eingestuft.
3.16: Verbindung Monbijou-Marzili: Streichen, da Notwendigkeit nicht ersichtlich. Für Fussgänger bestehen bessere Alternativen.	#4	siehe Antwort zu Schlüsselthema 3 Neu Massnahme-Nr. 3.15.
5.4: Kreuzung Viktoriarain / Wyttenbachstrasse: Aufwerten zu Prio 1. Einfach machbar, sehr wichtig.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 3 Siehe Erläuterungsbericht, Kapitel 7  Massnahme-Nr. 5.4 neu Priorität 1; Vorstudie Viktoriarain in Bearbeitung.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
IG Schönberg Ost		
Auch gewisse kostengünstige Kleinprojekte sollten in Realisierungspriorität 1 gesetzt werden.	#4	siehe Antwort zu Schlüsselthema 3; wenn Synergien bestehen, werden auch kostengünstige Massnahmen 2. Priorität zeitnah umgesetzt.
PP-5		
Die Massnahme 5.7 Neue Fusswegverbindung Wankdorf-City-Aareuferweg müsste unterdessen längstens gebaut sein. Die Massnahme sollte gestrichen werden.	#4	Diese Verbindung besteht, aber zeigt klaren Verbesserungsbedarf. Neu Massnahme-Nr.5.12.
Quartierkommission Stadtteil 5, DIALOG Nordquartier		
Der Entwurf des Richtplans Fussverkehr ist eine Fortschreibung des Richtplans aus dem Jahr 1999 und enthält keine Überraschungen. Im Allgemeinen ist das Nordquartier gut erschlossen. Es bestehen aber seit Jahrzehnten empfindliche Lücken im Bereich Altenberg (Nr. 5.10 und 5.11) und das Kasernenareal mit Springgarten (Nr. 5.6 und 4.10). Diese für das Quartier wichtige Verbindungen wurden bisher stiefmütterlich behandelt. Es besteht daher der dringende Wunsch, diese Gebiete prioritär zu behandeln.	#1	<p>Massnahme 5.10 (neu Massnahme-Nr. 5.1) wurde als Schlüssel-massnahme definiert.</p> <p>Die Massnahme 4.10 (neu Massnahme-Nr. 4.16), 5.6 (neu Mass-nahme-Nr. 5.11) und 5.11 (neu Massnahme-Nr. 5.15) verbleiben in Priorität 2.</p> <p>Die Massnahme 5.11 (neu Massnahme-Nr. 5.15) wird im Rahmen der stadtübergreifenden Massnahme 00.3 «Fusswegkonzept Aare-raum» mit berücksichtigt.</p>
Sehr verwundert ist die Quartierkommission, dass Massnahmen noch nicht umgesetzt sind, welche schon seit Jahren versprochen wurden und die Schulwegsicherheit betreffen (Nr. 5.4 Kreuzung Viktoriarain/Wyttenbachstrasse). Hier darf es keinen Aufschub geben und sollten ebenfalls prioritär umgesetzt werden.	#1	Massnahme-Nr.5.4 ist neu in Priorität 1 verschoben und die Vor-studie Viktoriarain ist in Bearbeitung.
Schulwegsicherheit Viktoriarain: Der Viktoriarain muss von vielen SchülerInnen täglich mehrfach überquert werden auf deren Weg zum Spitalacker- und zum Breitenrainschulhaus. Keiner der drei bestehenden Uebergänge gilt als sicher und da auf einer Länge von über 100m jeglicher Fussgängerstreifen fehlt (zwischen Kurve Greyerzstrasse und Du Nord Kreuzung) besteht ein ho-hes Risiko, dass Schulkinder den Viktoriarain ohne sichere Überquerungs-möglichkeit passieren müssen. Dies notabene in einem noch immer mit Tempo 50 ausgeschilderten Bereich.	#1	Vorstudie Viktoriarain in Bearbeitung; sämtliche Querungen werden überprüft.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Quartierkommission Stadtteil 5, DIALOG Nordquartier, Quartierverein Kursaal		
Viktoriarain: Gefährliche Fussgängerquerungen verbessern – Den Viktoria-rain überqueren auf einer Strecke von über 300m nur gerade 3 Fussgängerstreifen.	#1	Vorstudie Viktoriarain in Bearbeitung; sämtliche Querungen werden überprüft.
Fussgängerstreifen Optingenstrasse - Der Fussgängerstreifen auf Höhe Op-tingenstrasse ist sowohl von oben als auch unten wegen Kurve und unebener Strasse uneinsichtig. Da Autos erst auf der Höhe des Fussgängerstreifens auf Tempo 30 abbremsen und zugleich rechts eine uneinsichtige Einfahrt hinter dem Pärkli besteht, werden regelmässig Fussgänger übersehen und beinahe angefahren. QuartierbewohnerInnen haben sich darüber nach wiederholten Kollisionen bei uns beschwert. Dieser Fussgängerstreifen ist Teil verschiedener Schulwege.	#1	Vorstudie Viktoriarain in Bearbeitung; sämtliche Querungen werden überprüft.
Fussgängerstreifen Greyerzstrasse - Der seit Tempo 30 in die Kurve der Greyerzstrasse gelegte Fussgängerstreifen ist bergwärts zu spät signalisiert und aus beiden Richtungen gerade bei zu schnell fahrenden Autos uneinsichtig und gilt im Quartier als sehr gefährlich. Eltern senden keine Kinder unbegeleitet über diesen Fussgängerstreifen.	#1	Vorstudie Viktoriarain in Bearbeitung; sämtliche Querungen werden überprüft.
Der Fussgängerstreifen bei der du Nord Kreuzung ist in zwei Abschnitte mit eigenem Fussgängersignal unterteilt. Es herrscht ein nicht sichtbares Konfliktgrün durch Autos auf dem Nordring, die links in den Viktoriarain einfahren. Der Fussgängerstreifen hat keine Grünphase und gerade für Fussgänger, die den ÖV benutzen wollen, oder Schulkinder warten hier nicht und gehen beim Überqueren das Risiko ein, von Autos aus der Lorrainebrücke angefahren zu werden. Seit über 15 Jahren fordert der Quartierverein-Kursaal die Abschaffung des Konfliktgrün und eine durchgehende Grünphase. Trotz mehreren Versprechen bislang ohne Resultat.	#2	Durch die laufende Projektierung Lichtsignalanlagen-Ersatz im Rahmen der Velomassnahmen Lorrainebrücke wird das Konfliktgrün erneut geprüft.
Auf der Höhe Wyttenbachstrasse fehlt seit Jahren ein sicherer Fussgängerübergang – Der Viktoriarain trennt hier zwei Teile eines Wohngebietes und der Fussgängerweg aus dem Quartier Richtung Kornhausbrücke führt genau hier über diese Strasse. Fussgänger bleibt nichts anderes übrig als zwischen Fahrzeugkolonne resp. Tempo-50-Autos einen günstigen Moment abzuwarten.	#1	Vorstudie Viktoriarain in Bearbeitung; sämtliche Querungen werden überprüft.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Quartierkommission Stadtteil 5, DIALOG Nordquartier		
<p>5.1 Neue Querungsmöglichkeit des Nordrings: Eine weitere Querung des Nordrings ist zu begrüssen. Bezüglich Fussgängerstreifen in der Kurve des Nordrings gibt es eine kritische Anmerkung betreffend Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit. Die Zuordnung in die Massnahmen 1. Priorität stellen wir in Frage.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In einer Planung soll geprüft werden, welche Massnahme am Zweckmässigsten ist.</p>
<p>5.3 Umgestaltung Dammweg im Abschnitt Quartiergasse–Nordweg/Lorrainestrasse: Die Massnahme 5.3 mag – für sich betrachtet – durchaus Sinn machen. Sie ist jedoch unbedingt in die notwendige Gesamt-Umgestaltung des Nordrings (Abschnitt Lorrainebrücke – Kreuzung Wylerstrasse) zu integrieren, selbst wenn diese erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen sollte. Diese gestalterische und verkehrsmässige Neugestaltung wurde von der Verkehrsplanung der Stadt vor Jahren bereits versprochen. Als erste Massnahme (jedoch kaum in einen Gesamtzusammenhang gestellt) wurde ein verkehrsbefreiter Mittelstreifen realisiert.</p> <p>Wir fordern, dass die Massnahme 5.3 in einen grösseren Perimeter und Zusammenhang gestellt wird, d.h. Planung von Fassade zu Fassade, Berücksichtigung sämtlicher Verkehrsträger und NutzerInnen, Gestaltung der Aussen- und Strassenräume, öffentlich und privat. Dies bedeutet nicht, dass alle diese Massnahmen sogleich und gesamthaft umgesetzt werden müssen (obschon dies sinnvoll wäre), sondern dass die Massnahme 5.3 als eine von mehreren auszuführen wäre – jedoch in einen Gesamtzusammenhang gestellt!</p>	#2	<p>Massnahme-Nr. 5.3 hat Priorität 1 und im Rahmen der Projektierung werden die Schnittstellen zum Nordring sichergestellt.</p>
<p>Zurzeit laufen ebenfalls Gespräche zwischen dem Quartierverein (VLL) und Verkehrsplanung (Herr Stähli), am Dammweg eine Begegnungszone einzurichten. Bitte alle diese laufenden Gespräche bei der Planung berücksichtigen und einbeziehen.</p>	#3	<p>Rahmen der Projektierung wird geprüft, ob eine Begegnungszone eine mögliche Massnahme ist.</p>
<p>2.6 Lorrainesteg: Dieser könnte zusammen mit der Aufwertung (sanfte Sanierung) des Lorrainebades erfolgen. Vor dem Lorrainebad muss der Uferweg neu gebaut werden (siehe laufende Planung Lorrainebad) = Synergien nutzen. Haltung Verein Läubigi Lorraine: Hinsichtlich dem Fussgängernetz (Verbindung) bringt die Brücke kaum einen Mehrwert, da bei den nächsten Anschlüssen, Stauwehr und Altenberg, bereits Aare-Übergänge vorhanden sind.</p>	#4	<p>Antwort zu Schlüsselthema 13</p> <p>Beim Lorrainesteg (neu Massnahme-Nr. 2.7) handelt es sich um eine längerfristige Version, die in einem Gesamtzusammenhang mit anderen Aarequerungen gesetzt und überprüft werden muss. Eine Koordination mit der Sanierung Lorrainebad wird deshalb nicht als sinnvoll erachtet</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
<p>5.4 Verbesserung Sicherheit der Kreuzung Viktoriarain/Wythenbachstrasse: Auf Grund der gefährdeten Schulwegesicherheit, dreier gefährlicher Überquerungen und trotz hohem Fussgängerverkehr immer noch zu hohem Tempo muss die Massnahme zwingend in Priorität 1 angegangen werden. Die geringen Kosten bei einem nachweisbar erheblichen Risiko machen eine verzögerte Umsetzung nicht sinnvoll.</p>	<p>#1 Die Massnahme-Nr. 5.4 hat neu Priorität 1 und Vorstudie Viktoriarain ist in Bearbeitung.</p>
<p>5.6 Nord-Süd-Fusswegverbindung Kasernenareal–Militärstrasse sichern: Eine besser auf die Bedürfnisse des Quartiers abgestimmte Nutzung des Kasernenareals wird herbeigewünscht. Die Fussverbindung ist zusammen mit der Querung des Springgartens (Massnahme-Nr. 4.10) sehr erstrebenswert.</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>5.10 Neue durchgehende Fusswegverbindung zwischen Botanischem Garten und Rosengarten: Das Quartier Altenberg-Rabbental ist sowohl vertikal wie vor allem horizontal für Fussgänger schlecht erschlossen. Das Diaconis-Grundstück zwischen Schänzlistrasse und Altenbergstrasse bildet zwar eine äusserst attraktive, grüne Gartenoase, die unbedingt erhalten werden muss. Das Grundstück bedeutet aber auch ein praktisch unüberwindbares Hindernis zwischen Rabbental und Altenberg und erschwert ein gemeinsames Quartierleben sehr. Eine bequeme Fussgängerverbindung zwischen botanischem Garten und Rosengarten ist auch aus übergeordneter Sicht anzustreben. Wir sind der Ansicht, dass die Massnahme 1. Priorität haben sollte und ein Schlüsselprojekt ist.</p>	<p>#1 Neu Massnahme-Nr. 5.1 als Schlüsselmassnahme für den Stadtteil 5.</p>
<p>5.11 Neue Fusswegverbindung Kornhausbrücke–Aare auf der Seite Altenberg: Wir begrüssen auch Massnahmen, welche die vertikalen Fussgängerverbindungen aufwerten. Der Aarehang Rabbental und Altenberg ist insbesondere für ältere Bewohnerinnen und Bewohner und für Mitmenschen mit einer Gehbehinderung nur mühsam begehbar. Ein Schräglift im Bereich der Kornhausbrücke sollte ernsthaft geprüft werden.</p>	<p>#2 siehe Antwort zu Schlüsselthema 9 und 13 Neu Massnahme-Nr. 5.15.</p>
<p>5.13 Zugang des Quartiers Lorraine zur Aare verbessern: Wir sind der Meinung, dass die Zugänge zur Aare den Lorrainebewohnern bekannt sind und auch Aussenstehende Zugänge finden. In den Sommermonaten der letzten Jahre ist die Veloparkplatz-Situation an der Jurastrasse (Parkplatz Lorrainebad) eskaliert und auch auf dem Trottoir war kein Durchkommen mehr. Es ist also weniger die Auffindbarkeit, sondern die Platzsituation ein Problem.</p>	<p>#2 siehe Antwort zu Schlüsselthema 13 Neu Massnahme-Nr. 5.6; in Priorität 1 eingestuft.</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
Die Massnahmen 5.5, 5.7, 5.8, 5.9, 5.12, 5.14 werden unterstützt.	#6 Wird zur Kenntnis genommen. Neu Massnahmen-Nr. 5.5, 5.12, 5.13, 5.14, 5.16, 5.17
SP Stadt Bern	
<p>Sämtliche LSA sind längerfristig auf ihre Fussgängerfreundlichkeit hin zu überprüfen. Als die LSA eingeführt wurden, gab es noch kein Vortrittsrecht für den Fussverkehr bei Fussgängerstreifen. Aus heutiger Sicht könnten FussgängerInnen bei Fussgängerstreifen (mit LSA) nach einer Entfernung der LSA jederzeit die Strasse queren und müssten nicht auf Grün warten. Es werden im RP-Entwurf auch neue Fussgängerstreifen über Hauptachsen geplant. Doch wird in der Regel leider nicht deklariert, ob eine LSA mitgeplant wird oder nicht.</p> <p>Wir schlagen vor, dass in einer ersten Phase alle Fussgängerstreifen ohne Strassenkreuzungen auf ihre FussgängerInnenfreundlichkeit überprüft werden. In einer zweiten Phase sollen alle verbleibenden LSA (also auch jene bei Strassenkreuzungen) bei Fussgängerstreifen auf ihre FussgängerInnenfreundlichkeit überprüft werden. Pro Velo weist schon länger daraufhin, dass verschiedene LSA in der Stadt Bern wenig Nutzen haben. Eine Entfernung dieser LSA wäre längerfristig auch aus finanziellen Gründen interessant. Selbstverständlich muss bei jeder Überprüfung der LSA darauf geachtet werden, dass eine allfällige Aufhebung nicht auf Kosten von Schulkindern oder von Menschen mit Behinderungen jeder Art geht. Ebenfalls muss darauf geachtet werden, dass keine LSA entfernt werden, die eine Dosierungsfunktion beinhalten.</p>	#3 siehe Antwort zu Schlüsselthema 8
SVP Sektion Innere Stadt Kirchenfeld	
Der Mischverkehr von Velofahrenden und Fussgänger führt zu gefährlichen Situationen für Fussgänger (Schauplatzgasse, Bärenplatz, Waisenhausplatz).	#6 Wird zur Kenntnis genommen. siehe Antwort zu Schlüsselthema 5
PP-1	
Massnahme 5.4 – Verbesserung der Sicherheit an den Kreuzungen Viktoria-rain: Bereits etwa 1997 führte ich mit dem damaligen Verkehrsplaner Hoppe und einem Stadtrat eine Begehung durch. Unter anderem versprach er mir	#2 Massnahme-Nr. 5.4 hat neu Priorität 1 und u.a. durch einen neuen Fussgängerstreifen auf Höhe Wytttenbachstrasse ergänzt.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
<p>dabei, einen konfliktfreien Übergang mit einer Phase über den ganzen Fahrbereich beim Fussgängerstreifen Viktoriarain / Nordring (Hallwagkreuzung) zu schaffen.</p> <p>Da in der Folge nichts geschah, führten wir 2003 erneut Gespräche mit Verkehrsplanern der Stadt durch. So wurde neben dem obigen Punkt ein Übergang gemäss Massnahme 5.4 besprochen.</p> <p>Am 8. September 2003 schrieb mir dann Hans-Martin Baumann (Stadtpolizei Bern, Beratungsdienst Verkehrssicherheit) unter anderem: Die Verbesserung der Sicherheit beim Fussgängerstreifen Viktoriarain / Nordring (Hallwagkreuzung) - Konfliktfreier Übergang mit einer Phase über den ganzen Fahrbereich wird von uns gefordert.</p> <p>Bis heute lässt die Umsetzung dieser Massnahme auf sich warten. Zum Glück (insbesondere auch für die Verantwortlichen der Stadt) ist bis heute nichts Gravierendes passiert!</p> <p>Ich gehe nun aber davon aus, dass diese Massnahme zur Schulwegsicherung endlich umgesetzt wird.</p>	<p>Mit der laufenden Vorstudie Viktoriarain und der Projektierung Lichtsignalanlagen-Ersatz im Rahmen Velomassnahmen Lorrainebrücke werden die Fussgängersicherheit sowie das Konfliktgrün erneut geprüft.</p>
<p>SP Bümpliz-Bethlehem</p> <p>Priorisierung der Realisierung des Projektes 6.10 zur Fusserschliessung der neuen Überbauung Stöckacker-Süd und des Laden- und Dienstleistungszentrums und ÖV-Knotenpunktes Europaplatz; es ist neu als Massnahme 1. Priorität anzuführen.</p>	<p>#1 Neu Massnahme-Nr. 6.16; in Priorität 1 eingestuft.</p>
<p>PP-1</p> <p>Massnahme 5.10 – durchgehende Verbindung botanischer Garten – Rosengarten: Vor über 10 Jahren wurde uns im Dialog Nordquartier diese Massnahme vorgeführt und deren Umsetzung in Aussicht gestellt. Geschehen ist dann einmal mehr nichts und umso mehr erstaunt mich, diese Massnahme in Ihren Entwurf wieder als Massnahme mit 2. Priorität zu finden. Mit dieser Vorgeschichte beantrage ich, diese Massnahme in die 1. Priorität aufzunehmen.</p>	<p>#2 Neu Massnahme-Nr. 5.1; in 1. Priorität 1 eingestuft.</p>
<p>4.5 Fusswegverbindung Schönbergrain-Bitziusstrasse: Diese Fusswegverbindung wurde von den Schülern bereits etwas vorweggenommen, indem zwischen dem Schönbergrain und dem Wäldchen ein Trampelpfad entstanden</p>	<p>#1 Neu Massnahme-Nr. 4.12; in Priorität 1 eingestuft.</p>

## Mitwirkungseingabe

## Kat. Haltung der Stadt Bern

ist. Dies ist nicht nur der kürzeste, sondern auch der sicherste Weg zur Tagesschule. Mit wenig Geld sollte dieser Weg allwettertauglich gemacht werden können. Ich beantrage diese Massnahme in die 1. Priorität zu nehmen und möglichst bald kostenoptimiert umzusetzen.

4.10 Neue Fusswegverbindung Papiermühlestrasse durch den Springgarten bis Bolligenstrasse: Die Fusswegverbindung zwischen den neuen Siedlungen „Baumgarten“ und „Schönberg Ost“ und dem Breitenrain ist völlig ungenügend. Dies wurde offenbar bei der Planung der Siedlungen – wie auch die Einkaufsmöglichkeiten – nicht berücksichtigt. Der Weg um den Springgarten ist völlig unattraktiv, was teilweise zu mehr Verkehr durch den MIV führen dürfte. Ich beantrage deshalb, diese Massnahme mit den Massnahmen 1. Priorität umzusetzen.

#4 Neu Massnahme-Nr. 4.16; bleibt in Priorität 2, da in Abhängigkeit mit Entwicklung des EMPFA-Areals.

## PP-3

Thema Moosbach/Wanderweg/Veloweg im Bottigemoos:

1. Es handelt sich um einen beträchtlichen Verlust von erstklassigem Kulturland, zum einen durch die direkt betroffene Fläche, wie auch durch das Hinterland, das durch Abfall, Hundekot, usw. massiv beeinträchtigt würde.
2. Eine ähnliche Beeinträchtigung ergäbe sich auch auf der Verbindung zum Stegenweg, welche entlang meiner Parzelle 794 sowie mitten durch meine Parzelle 1140 führt.
3. Obwohl der Bach "nur" in der Ecke meiner Parzelle 1184 verläuft, befürchte ich fatale Auswirkungen auf die Drainage-Anlage im ganzen Moos bis zur Bottigenstrasse und zum Moosweg. Die Anlage erstreckt sich natürlich über die gesamte Fläche des Mooses. Sie können unschwer erkennen, wie ausgefeilt und aufwendig die Anlage ist. Wird sie gestört oder gar zerstört, folgt ein endloser Leidensweg für die betroffenen Landwirte.

Das landwirtschaftliche Kulturland in Berns Westen ist stark unter Druck (Brünnen, BLS, Sportplätze, usw.). Ich hoffe sehr, dass eine Schneise durch das Bottigemoos vermieden und eine andere Lösung gefunden werden kann.

#6 Wird zur Kenntnis genommen.

## Quartierverein Kursaal

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
<p>Auf Grund der gefährdeten Schulwegesicherheit, dreier gefährlicher Überquerungen und trotz hohem Fussgängerverkehr immer noch zu hohem Tempo muss die Massnahme 5.4 zwingend in Priorität 1 angegangen werden. Die geringen Kosten bei einem nachweisbar erheblichen Risiko machen eine verzögerte Umsetzung nicht sinnvoll.</p>	<p>#1 Massnahme-Nr. 5.4 neu Priorität 1; Vorstudie Viktoriarain in Bearbeitung.</p>

---

## 4.8. Fehlende Massnahmen

### Fehlen Ihrer Meinung nach Massnahmen? Wenn ja, welche?

Die Mehrheit der Mitwirkenden ist der Meinung, dass noch weitere Massnahmen berücksichtigt werden sollten. Es kamen aus allen Stadtteilen Vorschläge, welche geprüft worden sind.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Tiefbauamt des Kantons Bern		
Verbesserungen auf dem bestehenden Fusswegnetz (Verkehrssicherheit).	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
Die Einführung eines Fusswegleitsystems in der Stadt Bern wäre zu begrüssen.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 1
Schliessen der Netzlücken im Wanderroutennetz gemäss Sachplan Wanderroutennetz vom 22. August 2012 (SWN).	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 1
Prüfen einer durchgängigen Signalisation oder Kommunikation der Wanderwegen Nr. 3 und 4 durch die Altstadt.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 1
Die Querung der Turnierstrasse Nähe Waldegg ist für die Wandernden gefährlich, Massnahmen prüfen.	#4	Diese Massnahme wird nicht im Richtplan aufgeführt. Die Verkehrsplanung prüft die Massnahme. Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist die Zusammenarbeit mit dem Kanton notwendig.
Amt für Grundstücke und Gebäude Kanton Bern AGG, Universität Bern, Abteilung Bau und Raum		
Neugestaltung der Sidlerstrasse: Die Sidlerstrasse hat sich nutzungsmässig zum Universitätsboulevard entwickelt ("publikumsintensive Achse"). Sie verbindet die Universitätsgebäude Sidlerstrasse 5, Hochschulstrasse 4 und 6 und die Schanzeneckstrasse 1 (UniS). Ausserdem ist sie ein wichtiger Sammel- und Verteilort für den Fussverkehr von der Länggasse über den Bahnhof (Schanzenlift) in die Innenstadt.	#1	Die Aufwertung der Sidlerstrasse wurde als neue Massnahme (Nr. 2.8) in 2. Priorität aufgenommen.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<b>SP Bern Ost</b>		
Ganz wichtig ist die gleichzeitig mit der Überbauung Burgernziel vorgenommene Sanierung der Thunstrasse zwischen Brunnadernstrasse und Burgernziel! Dort erwarten wir deutliche Verbesserungen der Querungsmöglichkeit für Fussgänger im Sinn von Priorisierung gegenüber dem MIV. Warum ist das nicht erwähnt?	#2	Mit der Gesamtsanierung Thunstrasse – Ostring (inkl. Burgernziel) soll auch die Situation für den Fussverkehr verbessert werden. Das Burgernziel ist im Richtplan als Massnahme in erster Priorität aufgeführt.
Haltestellen Thunstrasse siehe oben, im Fall Luisenstrasse zusätzlich gefährlicher Fussgängerstreifen wegen Durchfahrt Worbbähni	#2	Mit der Gesamtsanierung Thunstrasse – Ostring (Abschnitt Thunstrasse West) wird die Situation für den Fussverkehr überprüft und auch die Verkehrssicherheit bei der Haltestelle Luisenstrasse näher untersucht.
Haltestelle Helvetiaplatz: gefährliche Velodurchfahrt auf Trottoir	#2	Mit der Sanierung des Helvetiaplatzes wird die Situation bei der Haltestelle stadtauswärts verbessert. Der Helvetiaplatz ist zudem als Schlüsselmassnahme aufgenommen.
Bessere Steuerung der Verkehrsampeln > Priorisierung für Fussgänger	#3	siehe Antwort zu Schlüsselthema 8
Galgenfeld/ Burgfeld / Allmenden: den Wegverbindungen aus und zu den Gebieten Galgenfeld und Kleine Allmend, auf die andere Seite der Papiermühlestrasse und die Querungsmöglichkeiten über die grosse Allmend sind besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Der Einbezug der IG Allmenden und der Anwohnenden ist dabei zu gewährleisten.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
	#3	Im Rahmen der konkreten Projekte werden die zuständigen Interessengruppen in den Planungsprozess miteinbezogen.
Ebene Bewusstsein: Massnahmen zur Verbesserung der Cohabitation Velo-Fussgänger: Verkehrsunterricht, Verhaltenskodex, (Kontrollen und Strafen?) mehr Fairness gegenüber den schwächsten Verkehrsteilnehmern.	#1	siehe Antwort zu Schlüsselthema 2
<b>GLP Stadt Bern</b>		
In den Quartiervertretungen wurden weitere Massnahmen angeregt, von denen die Grünliberalen viele ebenfalls unterstützen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Mitwirkungsberichte der Quartiervertretungen.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
SP Bern Holligen		
<p>Auf der Turnierstrasse, beim Weg, der direkt zum Start des Fit und Zwäg Parcours führt, braucht es einen Fussgängerstreifen.</p>	#4	<p>Diese Massnahme wird nicht im Richtplan aufgeführt. Die Verkehrsplanung prüft die Massnahme. Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist die Zusammenarbeit mit den Kanton notwendig.</p>
<p>Die LSA Ecke Brunnmattstrasse, Effingerstrasse ist so zu programmieren, dass die Schulkinder, Einkaufenden, Mitarbeitenden/Besuchenden des Inselspitals, SchülerInnen der WKS nicht unendlich lange warten müssen. Auch wenn die Situation im Rahmen von Tram Bern West geprüft wurde und eine Verbesserung als nicht machbar eingestuft wurde, erwarten wir hier eine Verbesserung, auch was die Dauer der Grünphase betrifft. Hier ist es auch gefährlich, weil insbesondere Erwachsene wegen der langen Dauer bei Rot die Strasse überqueren, dies beim Schulhaus.</p>	#4	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 8</p>
<p>An der Murtenstrasse, Haltestelle Weyermannshaus des Postautos ist die Lage des Zebrastreifens zu überprüfen. Das in der Haltebucht stehende Postauto verdeckt die Sicht für die aussteigenden Passagiere, die dort die Strasse überqueren wollen und Autos mit hoher Geschwindigkeit (Tempo 60) das stehende Postauto überholen.</p>	#4	<p>Die Massnahme wird unabhängig vom Richtplan durch die Verkehrsplanung überprüft.</p>
BDP Stadt Bern		
<p>Bsp. Helvetiaplatz oder Casinoplatz nicht wirklich befriedigend.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
AL Bern		
<p>Die Verbindung vom Hochschulzentrum von Roll zum Bremgartenfriedhof und dem entstehenden Quartierpark an der Friedbühlstrasse sollten verbessert werden.</p>	#1	<p>Neu Massnahme-Nr. 2.9; in Priorität 2 eingestuft.</p>
SP Bümpliz-Bethlehem		
<p>Betrachtet man den Zustand des Fusswegnetzes im Hinblick auf die definierten Grundsätze, so sind folgende konkrete Mängel und Schwachstellen festzustellen (dies betrifft auch Teilkapitel 4.3):</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen. siehe Antwort zum Schlüsselthema 5</p>

## Mitwirkungseingabe

## Kat. Haltung der Stadt Bern

Betr. sichere Haltestellenerschliessung für die Teilnehmenden des Fussverkehrs: Die Sicherheit der Fussgänger ist an manchen Haltestellen nicht gewährleistet, insbesondere am Helvetiaplatz, am Zytglogge, am Bärenplatz

und am Hirschengraben. Am Helvetiaplatz und am Hirschengraben gibt es eine gefährliche Mischzone Velo- und Fussverkehr. Am Zytglogge und am Bärenplatz sind die Haltestellen an sich gesichert, aber das Überqueren der Kreuzungen erfordert die höchste Aufmerksamkeit von allen Beteiligten.

Zum Umfeld von Schulen: In unserem Stadtteil wird Tempo 30 km/h am Ansermetplatz eingeführt, wo das neue Schulhaus Brünnen steht. Angesichts des regen Übergangsverkehrs der SchülerInnen, die zum Teil erst 4jährig sind, genügt diese Massnahme u.E. noch nicht. Es müsste durch bauliche Massnahmen („gendarmes couchés“) erreicht werden, damit die Autos klar vor dem Ansermetplatz gebremst werden.

#3 siehe Antwort zu Schlüsselthema 7

Die wichtigen Fussverbindungen durch und zwischen den einzelnen Quartieren, zu den Zentren, und den Bahnhöfen und ins Naherholungsgebiet sollten analog der Wanderwege und als Stadtwandernetzes signalisiert werden. Es fehlen die Wanderwegbezeichnungen an manchem Ort im Stadtteil 6.

#1 siehe Antwort zu Schlüsselthema 1

Bümpliz-Bethlehem verfügt über zwei für uns beispielhafte, verkehrssarme und attraktive Fussgängerachsen, diejenige vom Blumenfeld durch die Gebiete Tscharnergut–Brünnengut–Westside und jene vom Bienzgut bis zum Moosweg. Wir stellen uns ein entsprechendes durchgehendes Fuss- und Stadtwanderwegnetz im ganzen Stadtteil vor.

#2 siehe Antwort zu Schlüsselthema 1

Wir ersuchen sie entsprechend, die Richtplankarte und die Massnahmenliste wie folgt zu ergänzen: Mit einer durchgehenden Wegverbindung Bahnhof-Europaplatz–Bethlehemstrasse–Stöckackerstrasse-Gotenstrasse–Schulhaus Schwabgut–Schwabstrasse-Nordbahnhof. Teile dieser Verbindung bestehen oder werden realisiert, sind aber in der Richtplankarte nicht eingetragen oder es müssen Hindernisse für Menschen im Rollstuhl beseitigt werden (vgl. folgende Anmerkungen).

#6 siehe Antwort zu Schlüsselthema 4

Siehe Ausführungen zu einzelnen Anliegen unten:

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
Fortsetzung und Eintragung der Fussverbindung bis zur Kehrgasse// Bethlehemstrasse gemäss Wegführung in der Überbauungsordnung Stöckacker Süd.	#1 Die Fusswegverbindung wurde im Basisnetz aufgenommen.
Eintragung einer durchgehenden Fussverbindung zwischen Stöckackerstrasse und Bethlehemstrasse gemäss Bebauungsplan Bernstrasse-Bethlehemstrasse-Stöckackerstrasse. Bestehend, jedoch mit Kostenfolge, da der Fussweg zwischen Hochhaus und Bethlehem nur ein Meter schmal ist und wegen einer Treppe für Menschen im Rollstuhl nicht benutzbar ist.	#4 siehe Antwort zu Schlüsselthema 4  Das Erreichen der Hindernisfreiheit für Rollstuhlfahrende ist hier nicht prioritär, da via Gotenstrasse – Bethlehemstrasse eine öffentliche, rollstuhlgängige Verbindung besteht.
Hindernisfreie Fussverbindung zwischen Gotenstrasse und Stöckacker. Diese ist, obschon in der Richtplankarte blau angeführt, wegen einer steilen Treppe zur Stöckackerstrasse mit einem Rollstuhl nicht benutzbar. Da es sich um eine Schulverbindung und übergeordnete Fussverbindung zwischen Europa-platz und Fellergut handelt, ist die Beseitigung des Hindernisses als Projekt erster Priorität in die Massnahmenliste aufzunehmen und die Richtplankarte entsprechend anzupassen.	#4 Das Erreichen der Hindernisfreiheit für Rollstuhlfahrende ist hier nicht prioritär, da via Gotenstrasse – Bethlehemstrasse eine öffentliche, rollstuhlgängige Verbindung besteht.
Mit einem neuen Fussweg zwischen Morgen- und Burgunderstrasse durch das Schulhausareal Höhe zur Verkürzung der Fussverbindung Fellergut-Schwabstrasse zur Bodenweid und besseren inneren Quartierschliessung und kürzerem Weg zur Tramhaltestelle Höhe.	#4 Die Durchlässigkeit des Schulhausareals Höhe von der Morgenstrasse zur Bernstrasse ist gewährleistet.
Mit einer neuen Fussverbindung zwischen Freiburgstrasse und Lagerhausweg / Wangenstrasse zur Anbindung und Aufwertung des Gebietes südlich der SBB-Bahnlinie und besseren Fusserschliessung des Entwicklungsschwerpunktes nach STEK 2016.	#1 Die Fusswegverbindung wurde aufgenommen als Massnahmen-Nr. 6.30 und in Priorität 2 eingestuft.
Ergänzung des Richtplans mit einer Fussverbindung vom Panoramaweg in den Winterhalden (Projekt 6.17) zur Einmündung Waldmeisterstrasse in die Bottigenstrasse: Mit der Feldzufahrt entlang des Reihenhauses Winterfeldweg 116 und dem „Walterwägli“ zwischen Winterfeldweg und Bottigenstrasse schon bestehend. Bemerkung: Das Walterwägli war früher ein im Quartier viel benutzte Abkürzung zum Zentrum Bümpliz, ist nun aber seit einem Jahr wegen Bauarbeiten gesperrt.	#1 Die Feldzufahrt entlang der Winterfeldweg 116 wird als Fusswegverbindung in die Richtplankarte aufgenommen, da sie die Verknüpfung des Winterfeldwegs zur der Massnahme 6.21 sicherstellt.  Die Weiterführung über das «Walterwägli» wird mit Hinweis auf die Antwort zu Schlüsselthema 4 nicht aufgenommen.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
<p>Eintragung einer durchgehenden Fussverbindung von der Brünnenstrasse bis zur S-Bahnstation Brünnen. Dies ist die für die Quartierbewohnerinnen und -bewohner kürzeste Verbindung zum Bahnhof und Einkaufszentrum Westside. Aus unerklärlichen Gründen ist jedoch ein Teilstück der Winterholzstrasse nicht als Fussweg eingetragen. Bestehend, ohne Kostenfolge.</p>	<p>#1 Die Fusswegverbindung wurde aufgenommen als Massnahmen-Nr. 6.31 und in Priorität 2 eingestuft.</p>
<p>Aufnahme einer neuen Fussverbindung von der Brünnenstrasse bis zur Stapfenstrasse/ Fellergut entlang der Bahnlinie</p>	<p>#1 Die Fusswegverbindung wurde aufgenommen als Massnahmen-Nr. 6.32 und in Priorität 2 eingestuft.</p>
<p>Aufnahme eines steigungsarmen neuen Wanderwegs zwischen Niederbottigen und Oberbottigen südlich Buechhölzli (Buchfeldweg-Buechholzacker-Gumme).</p>	<p>#1 Die Fusswegverbindung wurde aufgenommen als Massnahmen-Nr. 6.33 und in Priorität 2 eingestuft.</p>
<p>Eintragung der Wangenstrasse zwischen Morgenstrasse und Bahnhof Niederwangen als bestehende Fussverbindung, und Darstellung einer neuen Fussverbindung zwischen Kreuzung Rehhagstrasse/Moosweg und Niederwangen in der Richtplankarte, obschon sie im Gemeindegebiet Köniz liegen. Angesichts der Intensivierung der regionalen Zusammenarbeit lässt sich nicht mehr rechtfertigen, dass die Fussverbindungen in der Richtplankarte an der Gemeindegrenze enden. Zumindest sollte ihre Fortsetzung ersichtlich sein.</p>	<p>#2 Der Anschluss an die Fusswegnetze der Nachbargemeinden wird sichergestellt und im Rahmen von gemeindeübergreifenden Projekten wird mit den jeweiligen Nachbargemeinden zusammengearbeitet.</p>
<p>Die Verbindung Allemannenstrasse-Bernstrasse ist heute als Fussweg vorgesehen und mit einem Fahrverbot belegt. Es hat sich jedoch als Veloweg eingebürgert und für eine gleichzeitige Nutzung von Fussgängern/innen und Velofahrenden ist auch genügend Platz und Übersichtlichkeit vorhanden. Hier besteht unseres Erachtens kein Nutzungskonflikt. Wir schlagen vor, diesen Fussverkehrsraum offiziell für Velos zu öffnen, allenfalls sind Fuss- und Veloverkehr mit Markierungen/Signalisierungen zu kanalisieren. Damit können allfällige Friktionen zwischen dem Fuss- und Radverkehr vorgebeugt werden.</p>	<p>#5 siehe Antwort zu Schlüsselthema 5  Das Anliegen zur Öffnung dieser Fusswegverbindung wird unabhängig vom Richtplan durch die Verkehrsplanung als Kleinmassnahme überprüft.</p>
<p>SVP Stadt Bern, SVP Sektion Innere Stadt Kirchenfeld</p>	
<p>Deutliche Kennzeichnung der Mischverkehrszonen d.h. der Nutzungskonflikte zwischen Fuss-Velo- und Motorfahrzeugsverkehr (wo darf Velo gefahren werden und wer hat wo den Vortritt?), Sicherung der Aarewege</p>	<p>#5 siehe Antwort zu Schlüsselthema 5</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Quartierkommission Länggasse-Felsenau, QLä		
Der Richtplan Fussverkehr zeigt für den Stadtteil 2 viele Massnahmen auf, die seitens QLä begrüsst werden.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
Gebiet Viererfeld Velobrücke (1. Prio): Das neu zu erstellende Wegnetz muss an die bestehenden Wege anschliessend und insbesondere in der Nord-Südrichtung auch als attraktiver Schulweg funktionieren. Die Schulwege verbinden die Standorte Rossfeld, Enge, Hochfeld an einer zusammenhängenden Achse im Basisnetz und nicht als Wanderweg. In West-Ost Richtung soll die Engestrasse mit dem Waldrand zum Viererfeldpark verbunden werden. Eine Weiterführung durch den Wald zur Autobahnbrücke mit sicherer Querung über die Engestrasse erachten wir als zwingend.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
Chantier Aebimatte (1. Prio): Im Bereich STEK-Chantier Aebimatt ist ein Wegkreuz mit oberirdischen Bahnquerung zu erstellen. Der Brückenkopf an der Murtenstrasse bei der Friedbühlstrasse ist planungsrechtlich zu sichern (beispielsweise mit einer Planungszone). Nebst der Erschliessung des Aebimattareals soll auch die ÖV-Erschliessung der mittleren Depotstrasse verbessert werden (vgl. Ausschnitt auf Plan).	#1	Die Fusswegverbindung wurde aufgenommen als Massnahmen-Nr. 3.19 und in Priorität 2 eingestuft.
Anbindung Vordere Länggasse an Schützenmatte (1. Prio): Eine direkte Verbindung zwischen der Grossen Schanze und der Schützenmatte – wie seitens des Stadtteils 2 sowie im Stadtteil 2 bereits bei der Planung Schützenmatte eingefordert – ist in den Richtplan zu integrieren und bei einer allfälligen Umsetzung auf dem Eilgutareal zu realisieren.	#1	Die Verbindung ist im Nutzungs- und Entwicklungskonzept Schützenmatte vom August 2016 enthalten (Massnahme E) und wird sinngemäss in den Richtplan übernommen (Massnahme 2.11, 2. Priorität).
Basisnetz Tiefenau (1. Prio): Der städtische Wanderweg von der Tiefenau ins Rossfeld ist ein Schulweg und gehört zwingend ins Basisnetz. Die im Richtplan vorgeschlagene Aarequerung und somit eine erhöhte Zugänglichkeit des Aareraums beidseitig wird unterstützt. Eine baldige Realisierung würde begrüsst.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
Informelle Querung Bremgartenstrasse formalisieren (1. Prio): Eine Zusätzliche Verbindung der hinteren Länggasse in den Bremgartenwald soll erstellt werden. Sie entspricht den bereits heute zu beobachtenden Querungen. Die Verbindung von der Fabrikstrasse zum Bremgartenwald in der Verlängerung	#1	Neu Massnahme-Nr. 2.10; in Priorität 1 eingestuft.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<p>Freiestrasse soll auf den in der Überbauungsordnung gesicherten Weg durch den Wohnpark von Roll verlegt werden. (Anstelle Tannenweg, Forstweg mit Durchgang über ev. rechtlich ungesicherte Privatparzellen – vgl. Planausschnitt eingefügt).</p>		
<p>Mittelstrasse als Begegnungsort (1. Prio): Die Mittelstrasse soll im Abschnitt Gesellschaftsstrasse bis Zähringerstrasse jeweils am Donnerstag und am Freitag von 16 Uhr bis 20 Uhr den Fussgängern vorbehalten sein. So wie dies beispielsweise an den Wochenenden auf ausgewählten Strassenzügen der römischen Innenstadt seit über 25 Jahren praktiziert wird.</p>	#5	<p>Die Mittelstrasse ist im Sommer 2018 versuchsweise für drei Monate gemäss beschriebenen Anliegen zeitweise für den Verkehr gesperrt und steht der Bevölkerung für den Aufenthalt zur Verfügung.</p>
Fussverkehr Kanton Bern		
<p>In Zusammenhang mit dem oben geforderten Teilziel (längere Distanzen zu Fuss gehen) könnte, in Anlehnung an die Wegweiser auf Wanderwegen, als zusätzliche Massnahme an wichtigen Orientierungspunkten angeschrieben werden, wie lang der Fussmarsch zu anderen Orientierungspunkten dauert (z. B. Viktoriaplatz bis Hauptbahnhof oder Fischermätteli bis Europaplatz).</p>	#1	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 1</p>
<p>Eine sichere Querungsmöglichkeit über die Schwellenmattstrasse ist dringend nötig für Fussgänger/-innen, die zwischen Schwellenmätteli und der Treppe zwischen Kirchenfeldbrücke und Kunsthalle unterwegs sind.</p>	#5	<p>Auf der Schwellenmattstrasse wurde bereits Tempo 30 eingeführt, um die Situation zu verbessern. Ein Zebrastreifen ist nicht realisierbar, da die Sichtbeziehungen nicht eingehalten sind.</p>
<p>Das Fahrverbot am Bundesrain wird durch Velofahrende oft nicht eingehalten. Aufgrund der grossen Steigung resultieren hohe, gefährliche Fahrgeschwindigkeiten. Die Signalisation als Fussweg ist schlecht zu erkennen.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Vom Dalmazikreisel fahren Autos mit überhöhter Geschwindigkeit in die Brückenstrasse. Die Tempo-30-Zone ist schlecht erkennbar. Generell sollte der Kreisel dahingehend umgestaltet werden, dass ein schnelles Durchfahren auf gerader Linie nicht mehr möglich ist.</p>	#5	<p>Dies ist nicht ein Anliegen, das mit dem Richtplan Fussverkehr gelöst werden kann. Die Situation wird im Projekt Grosse Begegnungszone Marzili überprüft, bei Bedarf werden zusätzliche Massnahmen geplant und umgesetzt.</p>
<p>Etliche fehlende Massnahmen beziehen sich auf Fussgängerstreifen. Gerade deswegen ist es wichtig, dass die Strassenquerungsmöglichkeiten auch im Richtplan enthalten sind.</p>	#3	<p>siehe Antwort zu Schlüsselthema 4</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<b>Verein Heit Sorg zu Bärn</b>		
Erstellen einer direkten Fusswegverbindung zwischen Egelsee/Wyssloch und dem ZPK Zentrum Paul-Klee.	#1	Neu Massnahme-Nr. 4.9; in Priorität 1 eingestuft und Massnahme-Nr. 4.24; in Priorität 2 eingestuft.
Zudem fehlt eine direkte Fussgänger- / Veloverbindung zwischen Elfenau und Wabern (gemeindeübergreifende Massnahme von hoher Priorität).	#2	siehe Antwort zu Schlüsselthema 13
Generell: Konflikt mit Fahrradfahren auf Aarewegen entschärfen -> Durchsetzen von Fahrverboten auf schmalen Fusswegen längs Aare.	#4	siehe Antwort zu Schlüsselthemen 5 und 13
<b>Arbeitsgruppe Quartier der Wohnbaugenossenschaft Warmbächli</b>		
Die Verbindung zwischen dem Hochschulzentrum von Roll und dem Bremgartenfriedhof bzw. dem entstehenden Quartierpark an der Friedbühlstrasse sollten verbessert werden.	#1	Neu Massnahme-Nr. 2.9; in Priorität 2 eingestuft.
Wir würden es begrüßen, wenn weitere Quartierstrassen autofrei werden würden. Wir möchten dies insbesondere für den Warmbächliweg anregen.	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
Ausserdem freuen wir uns, die Fussverbindung durchs Warmbächliareal koordiniert durch Bauträgerschaft und Stadt zu planen.	#6	Wird zur Kenntnis genommen. Dies erfolgt innerhalb der Überbauung Warmbächli.
<b>Quartiermitwirkung Stadtteil 3, QM3</b>		
Grundsätzlich: Parkplätze auf Fusswegen/ Trottoir sind gefährlich, fahrende Velos ebenfalls. Massnahmen, um diese Schwächen aufzuheben, fehlen (siehe beigelegte Bilder, S. 3).	#5	siehe Antwort zu Schlüsselthema 10
Europaplatz, Schossstrasse, Südseite: Trottoirbereich muss vergrössert werden, da nicht alle Zugpassagiere Platz haben, welche vom Bahnhof auf das Strassenniveau kommen (Koordination mit Sanierung Bahnhof BLS).	#1	Anliegen ist in Massnahme 6.26 aufgenommen.
Gaswerkareal: Bei der Arealplanung soll mindestens ein öffentlicher Fussgänger-Durchgang (Ost-West) durch das Areal vorgesehen werden.	#1	Die Durchwegung des Gaswerksareals ist als neue Schlüsselmassnahme für den Stadtteil 3 (Massnahme-Nr. 3.1) aufgenommen.
Marzilibad: Im Zusammenhang mit geplanten Projekten (Hochwasser, Sanierung Anlage etc.) soll mindestens ein öffentlicher Fussgänger- Durchgang (Ost-West) durch das Areal vorgesehen werden (Prio 1).	#2	Das Marzilibad ist bereits tagsüber öffentlich zugänglich und die Durchlässigkeit zur Aare ist sichergestellt.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
<p>Areal Ziegler: Ein durchgehender öffentlicher Weg soll von Morillonstrasse zu Kirchstrasse führen (Prio 1).</p>	<p>#2 Es ist ein öffentlicher Fussweg durch das Areal Ziegler vorgesehen (neu Massnahme-Nr. 3.20) in Priorität 2, da in Abhängigkeit von Planung des Zieglerareals.</p>
<p>Interessensvertretung Kanton Bern, Hindernisfreier Zugang</p>	
<p>So wie die Begegnungszonen heute gestaltet sind, ist die Zugänglichkeit für blinde und sehbehinderte Menschen erschwert.</p>	<p>#5 Antwort zu Schlüsselthema 10</p>
<p>Quartiervertretung Stadtteil 4, QUAV4</p>	
<p>Gefahr an Haltestelle und Fussgängerstreifen Luisenstrasse durch nicht anhaltendes Muribähnli -&gt; alle Trams sollen halten.</p>	<p>#2 Mit der Gesamtanierung Thunstrasse – Ostring (Abschnitt Thunstrasse West) wird die Situation für den Fussverkehr überprüft und auch die Verkehrssicherheit bei der Haltestelle Luisenstrasse näher untersucht.</p>
<p>Gefahr an Haltestelle Helvetiaplatz wegen unglücklicher Veloführung auf dem Trottoir.</p>	<p>#2 Mit Sanierung des Helvetiaplatzes (Schlüsselmassnahme. Stadtteil 5) wird die Situation an der Haltestelle stadtauswärts mittels einer Haltestellenumfahrung verbessert.</p>
<p>Anregung eines Delegierten (kontrovers diskutiert, da möglicherweise die gefährliche Situation Luisenstrasse wiederholt würde): Anordnen / Verlegen der Tramhaltestelle Thunplatz in die untere Thunstrasse (Höhe Engl. Botschaft) - &gt; bessere Ein- und Aussteigesituation, weniger resp. sicherere Strassenüberquerungen; Thunplatz kann aufgewertet werden, (evtl. Durchfahrt und Halt Bus 19 in Platzmitte prüfen?).</p>	<p>#5 Dies ist ein Anliegen auf Projektstufe und wird im Rahmen des Gesamtprojektes Thunstrasse-Ostring behandelt.</p>
<p>Es ist offensichtlich, dass sich in diesem Perimeter [Burgfeld] in nächster Zeit so viele Elemente verändern werden, dass es von höchster Wichtigkeit ist, die nötigen Anpassungen laufend und in intensivem Austausch mit der Quartierbewohnerschaft und der IG Allmenden zu planen. Insbesondere störend ist, dass heute trotz anderweitiger Versprechen die Fusswegverbindungen zwischen den Allmenden und dem SdS beliebig und ersatzlos unterbrochen werden zugunsten von temporären Flächenbelegungen bei Grossveranstaltungen. Bessere Fussverbindungen zwischen Burgfeld, Galgenfeld und Wankdorf, sowie entlang der Kleinen Allmend (Zentweg-Schermenweg) sind ebenfalls von der Quartierbevölkerung ausdrücklich rasch erwünscht.</p>	<p>#1 Die dauernd verfügbare Verbindung zwischen Quartierplatz und Kleiner Allmend ist neu in Massnahme 4.17 beschrieben und wird im laufenden Planungsprozess Nutzung Allmenden (Federführung SGB) bearbeitet.</p> <p>In Massnahme 4.4 (Projekt Astra) ist u.a. die Verbesserung im Bereich Zentweg – Bolligenstrasse enthalten.</p>

## Mitwirkungseingabe

## Kat. Haltung der Stadt Bern

Besonderes Augenmerk ist dabei der Kreuzung Zentweg / Bolligenstrasse zu schenken. Hier sollte eine ganzjahrestaugliche Lösung gefunden werden zwischen dem neuen Fussgängerstreifen über die Bolligenstrasse und der Einfahrt auf die Kleine Allmend.

Langfristig ist die unerwünschte Trennwirkung durch die Industriegeleise aufzuheben oder doch massgeblich zu verringern. Planerisch sollte ein Korridor dazu gesichert werden. Dieses Bedürfnis ist heute eher gering und mit sekundärer Priorität zu behandeln. Die Priorität ist allerdings bei entsprechender Entwicklung im Industriequartier aufmerksam zu beobachten und gegebenenfalls anzupassen.

#2 ist in Massnahme 4.20 enthalten

## Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem, QBB

Neues Trottoir ab Postautohaltestelle Riedernrain bis Knoten Murtenstrasse / Niederbottigenstrasse: Ab der Postautohaltestelle besteht stadteinwärts eine Fusswegnetzücke bis zur Massnahme 6.23 und bis zum Trottoir bzw. zum Fussgängerstreifen am Knoten Murtenstrasse / Niederbottigenstrasse. Eine solche Verbindung entspricht der Alltagswunschnlinie aus dem Quartier Riedernrain (Arbeits- und Einkaufsweg) ebenso wie der Freizeitwunschnlinie (siehe auch Massnahme 6.23).

#4 Die Verbindung ist über das bestehende Trottoir entlang der Murtenstrasse bis zum Knoten Murtenstrasse – Niederbottigenstrasse sowie über den Wanderweg zwischen dem Riedernrain und der Niederbottigenstrasse gegeben.

Trampelpfad ab Siedlung Riedernrain (zwischen Riedernrain 116 und 126) bis Wanderweg Gäbelbachtal (Unterführung): Diese Fusswegverbindung ist vielbegangener Freizeitweg und Schulweg. Sie ist in den Richtplan Fussverkehr aufzunehmen. Der Trampelpfad und das über den Gäbelbach sind in einem schlechten Zustand und müssen entsprechend saniert werden.

#1 Die Fusswegverbindung wurde im Basisnetz aufgenommen.  
#5 Die Wege und Anlagen des Fussverkehrs werden in regelmässigen Abständen durch das Tiefbauamt der Stadt Bern auf ihren Zustand geprüft und bei Bedarf instandgesetzt.

Trampelpfad bei der Siedlung Riedernrain auf der nördlichen Seite des Gäbelbachs: Der Trampelpfad ist ebenfalls eine wichtige Freizeitverbindung. Sie ist in den Richtplan aufzunehmen.

#1 Die Fusswegverbindung wurde im Basisnetz aufgenommen.

Basisweg Untermattquartier – Sägehofweg – Coop Bethlehem: Der Sägehofweg wird für Fusswege aus dem Untermattquartier zum Coop Bethlehem mehr genutzt als die Bethlehemstrasse entlang der Tramlinie (direkter, Trottoir Bethlehemstrasse ist oft verstellt). Entsprechend sollte diese Verbindung

#1 Die Fusswegverbindung wurde im Basisnetz aufgenommen.  
#5 Die Verkehrsplanung prüft die Erstellung eines Fussgängerstreifens.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
zum Basisnetz gehören und auf der Richtplankarte vermerkt werden. Massnahmen sind auf dem Abschnitt Sägehofweg nicht notwendig. Zu begrüssen wäre allerdings ein Fussgängerstreifen als sichere und direkte Verbindung ins Untermattquartier.		
Neues Trottoir ab Chaletweg – Knoten alte Murtenstrasse / Bümplizstrasse: Ein Trottoir auf dieser Seite der Strasse entspricht einem realen Bedürfnis. Heute wechselt niemand zum Gehweg auf der anderen Strassenseite. Stattdessen nutzen viele Zufussgehende die Strasse bis zur Tankstelle.	#1	Neu Massnahme-Nr. 6.5; in Priorität 1 eingestuft.
Der Raum um den Knoten Bethlehemstrasse / alte Murtenstrasse bei der Kirche wird richtig als publikumsintensive Achse erkannt. Dieser Raum erfüllt die Funktion eines Quartierzentrums. Entsprechend sollte diese Funktion auch im Verkehrsregime und der Gestaltung des Strassenraumes besser abgebildet werden. Das Potenzial der Zentrumsfunktion könnte somit besser ausgeschöpft und der Raum aufgewertet werden.	#2	Die Strassenraumgestaltung erfolgte im Rahmen des Projekts TramBernWest. 2019 wird die Einführung von Tempo 30 auf dem Abschnitt geprüft.
Wegverbindung durch den Chapponièrepark: Diese wichtige Wegverbindung durch Brünen fehlt auf der Richtplankarte. Sie gehört aber zum Basisnetz und sollte ergänzt werden. Zudem fehlt entlang dieser Verbindung die Beleuchtung. Es sollte eine angepasste Beleuchtung erstellt werden (Wohnquartier).	#1 #5	Die Fusswegverbindung wurde im Basisnetz aufgenommen. Die öffentlichen Wege und Anlagen werden in regelmässigen Abständen durch das Tiefbauamt der Stadt Bern auf ihren Zustand geprüft und bei Bedarf instandgesetzt. Dies betrifft auch die Beleuchtung.
<b>Rat für Seniorinnen und Senioren Stadt Bern</b>		
Aus Sicht des SeniorInnenrates der Stadt Bern fehlen klare - visuelle - Massnahmen zur Benutzung der Mischflächen, damit Sicherheit erhöht werden kann (eindeutige Regelungen – entsprechende Signalisierungen). Eine Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme aller VerkehrsteilnehmerInnen muss gefördert werden, damit die Verkehrsflächen gemeinsam genutzt werden können.	#6	Wird zur Kenntnis genommen. Antwort zu Schlüsselthema 5
<b>Wohngenossenschaft Wohnort Bern</b>		
Der Melchenbühlweg auf der Strecke zwischen Abzweigung Dunkerstrasse und Aberlistrasse ist sehr schmal und es gibt kein Trottoir. Fussgänger können wegen der beidseitigen Hecken nicht ausweichen.	#1	Neu Massnahme-Nr. 4.8; in Priorität 1 eingestuft.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Läbigi Stadt Bern		
<p>Die Fussgänger-Situation beim Rathaus-Parking ist weiterhin ungenügend, insbesondere auch, weil dies ein wichtiges Eingangstor für Ortsunkundige Touristen ist. Der Mani-Matter-Stutz funktioniert heute nur für 'normale' Fussgänger - mit Kinderwagen, am Gehstock oder im Rollstuhl ist er kaum zu bewältigen und erst noch vom MIV mit zu hohem Tempo befahren. Eine Verbesserung des Stutzes ist notwendig, vor allem aber sind die weniger steilen Zugänge zum Rathaus-Parking (Richtung Kornhaus und Bärengaben via Schüttestrasse) auszubauen und gut zu signalisieren.</p>	#4	<p>2009 wurde das Trottoir des Mani-Matter-Stutzes auf die Seite der Christkatholischen Kirche verlegt. Es bietet seither eine direkte und sichere Fusswegverbindung zwischen Parking und Rathausplatz. Für Menschen mit Gehbehinderung stehen alternativ die reservierten Parkiermöglichkeiten in den Altstadtgassen, das Metro-Parking und das Casino-Parking zur Verfügung.</p> <p>2018 ist die Einführung Tempo 30 auf der Postgasshalde und der Brunngasshalde geplant.</p>
Quartierkommission Stadtteil 5, DIALOG Nordquartier		
<p>Schulweg (Lorraine): Auf der Nordseite des Schulweges fehlt der Gehsteig gänzlich. Zudem hat sich die Situation durch die knappen und unübersichtlichen Verhältnisse (Kurzparkierungen direkt vor den Gartentoren) seit dem Einzug der Migros deutlich verschärft und ist für die Anwohnenden eine Zumutung.</p>	#1	<p>Wurde als Massnahme 5.8 (Priorität 1) aufgenommen</p>
<p>Jurastrasse / Talweg: An der Jurastrasse fehlen Trottoirs oder Markierungen an vielen Stellen, am Talweg gibt es nur bemalte Zonen. Jurastrasse und Talweg sind stark frequentierte Schulwege. Lorraine- und Steckgutschulhaus, Tagi und Kitas liegen in dem Einzugsgebiet.</p>	#1	<p>Neue Massnahme-Nr. 5.2 (Priorität 2) und 5.7 (Priorität 1).</p>
<p>Kreuzung Talweg, Haldenstrasse, Polygonstrasse und Dammweg: Unsichere Verkehrssituation insgesamt, insbesondere für Fussgänger.</p>	#1	<p>Neue Massnahme-Nr. 5.2 (Priorität 2) und 5.7 (Priorität 1).</p>
<p>Hintere Lorrainestrasse: sichere Übergänge (= in Arbeit, siehe Betriebs- und Gestaltungskonzept Lorrainestrasse)</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Schmiedweg: keine Trottoirs / Markierungen vorhanden, viel begangener Fussweg</p>	#4	<p>Es werden Verbesserungsmassnahmen im Rahmen der Schulwegsicherheit umgesetzt. Die Beleuchtung wird bis Winter 2018/2019 verbessert.</p>
<p>Lichtsignal Ende Lorrainestrasse bei der Einmündung in den Nordring: Der erste Streifen (vom Quartier her Richtung Brücke) hat eine Ampel. Beim zweiten Streifen wurde die Ampel reduziert auf „Gelbblinken“ für die Autos</p>	#2	<p>Antwort zu Schlüsselthema 8</p>

## Mitwirkungseingabe

## Kat. Haltung der Stadt Bern

von der Lorrainestrasse kommend. Nun halten aber alle Autos, die von der Lorrainestrasse rechts auf die Brücke einbiegen wollen, genau auf dem Fussgängerstreifen. Vorschlag: den Fussgängerstreifen versetzen auf die gleiche Höhe wie der andere oder die Ampel wieder in Betrieb nehmen.

Lorrainebrücke: Längere Grünphasen zur Überquerung der Lorrainebrücke zum botanischen Garten und von der Lorrainebrücke Richtung Schützenmatt wären sehr begrüssenswert.

#2 Antwort zu Schlüsselthema 8

Uferweg: Verkehrsregime entlang der Aare muss dringend verbessert werden. Zwar ist fast überall Fahrverbot auch für Velos, es hält sich aber kaum jemand dran. Vor allem dort wo es eng ist, ist die Situation aus Sicht der FussgängerInnen sehr unbefriedigend. Ab Brauerei bis Lorrainebad ebenfalls, da ist der Weg aber breiter und man könnte mit einfachen Markierungen zumindest die Velofahrenden darauf hinweisen, dass sie kein Recht aufs Fahren haben bzw. die Fussgänger Vortritt haben. Evtl. müsste man dieses Stück Fahrverbot am Uferweg für die Velos aufheben und zusätzlich einen Velostreifen bauen.

#4 Antwort zu Schlüsselthema 13

## Quartierkommission Stadtteil 5, DIALOG Nordquartier, Quartierverein Kursaal

Viktoriarain: Tempolimit 30 generell, gemäss Stadtratsbeschluss. Gerade mit dem Viktoriakreisel muss bereits ab Einmündung 30 signalisiert werden. Die derzeitige Baustelle zeigt, dass das Temporegime dadurch besser eingehalten wird. Auch von der Du Nord Kreuzung her führt Tempo 30 zu einer höheren Fussgängersicherheit

#1 Ist als Massnahme 5.4 aufgenommen (Priorität 1) und wird in der laufende Vorstudie Viktariarain bearbeitet.

Fahrradstreifen Viktariarain – talwärts. Für Fahrräder fehlt talwärts ein sicherer Fahrradweg und täglich müssen FahrradfahrerInnen aufs Trottoir auswählen, weil neben der Fahrzeugkolonne schlicht kein Platz bleibt. Bergwärts ist die Einmündung von der Lorrainebrücke in den Viktariarain sehr gefährlich. Die Einmündung ist zu schmal und hier werden FahrradfahrerInnen regelrecht abgeschossen.

#1 Ist als Massnahme 5.4 aufgenommen (Priorität 1) und wird in der laufende Vorstudie Viktariarain bearbeitet.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Quartierverein Kursaal		
Zubringerdienst – In den Begegnungszonen Wyttbachstrasse und Greyerzstrasse sollte der Parksuchverkehr und der Umgehungsverkehr weiter eingedämmt werden. Hier wäre eine Signalisierung Zubringerdienst sowie eine Einbahnstrasse auf der Wyttbachstrasse zu prüfen.	#5	Dies ist nicht Bestandteil des Richtplans Fussverkehr.
SP Stadt Bern		
Gehbehinderte Menschen können keine langen Wege ohne Pause zurücklegen. Es bedarf eines Konzepts, beispielsweise zur Erstellung von Bänken längs ausgewählter Achsen.	#3	Antwort zu Schlüsselthema 10
SVP Sektion Innere Stadt Kirchenfeld		
Die Stadt muss die nötigen Massnahmen zur konsequenten Einhaltung der Strassenverkehrsvorschriften durch die Velofahrer ergreifen; es muss verhindert werden, dass Velofahrer die Spaziergänger und Badenden an der Aare gefährden; die Velofahrer haben den in diesem Bereich bereits bestehenden Veloweg zu benutzen oder ihr Velo zu stossen; eine Verbreiterung des Weges für Velofahrer führt zu unverhältnismässigen Kosten und steht im Widerspruch zu den Bestimmungen des Aaretalschutzes. Ein Miteinander der Verkehrsträger muss angestrebt werden.	#5	Antwort zu Schlüsselthema 5

## 4.9. Inhalte Richtplankarte

### Sind Sie mit den Inhalten der Richtplankarte einverstanden?

Die Richtplankarte stiess auf grosse Zustimmung. Einige Mitwirkende forderten die Ergänzung von Konfliktstellen des Fuss- und Veloverkehrs, von Fussgänger- und Begegnungszonen, von den Schulwegen und Fussgängerstreifen. Es wurde auch vorgeschlagen, pro Quartier noch Quartier-Fussverkehrsrichtpläne zu erstellen. Die Orientierung in der Karte solle zudem durch Ergänzen der wichtigsten Strassen- und Platznamen verbessert werden.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
Tiefbauamt des Kantons Bern		
Die Richtplankarte weist für einen Fusswegnetzplan einen kleinen Massstab von 1:10'000 auf. Die Karte weist neben dem Fusswegnetz zu wenig weitere Informationen auf (zumindest Schulwege, weitere Langsamverkehrsnetze). Für einen Fusswegnetzplan wird ein Massstab von 1:5'000 empfohlen (siehe z.B. Fusswegnetzplan Plan-les-Ouates <a href="http://ge.ch/amenagement/pdcp-plan-les-ouates">http://ge.ch/amenagement/pdcp-plan-les-ouates</a> ). Folgende Elemente fehlen im Mitwirkungsentwurf und sind zu ergänzen:	#4	Die Richtplankarte fokussiert auf die Lokalisierung der Massnahmen und erlaubt dank dem gewählten Massstab eine gute gesamtstädtische Übersicht.
Mindestinhalt (behördenverbindlich)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Unterscheidung physische Netzlücken (neue Verbindungen) und qualitativen Netzlücken (Verbesserungen auf bestehendem Netz).</li> </ul>	#2	Die Unterscheidung ist in der Massnahmenbeschreibung enthalten.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lage der Querungsstellen mit Massnahmenbedarf auf Hauptverkehrsachsen (keine absolute Lage, sondern Wunschlinien und zusätzlich Hinweis auf Schulwege).</li> </ul>	#2	Schulwege: siehe Antwort zu Schlüsselthema 7
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fussgänger- und Begegnungszonen.</li> </ul>	#4	Jährlich entstehen in der Stadt Bern 5-10 neue Begegnungszonen; deren Darstellung in der Richtplankarte ergibt keinen Zusatznutzen.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Wanderwege inkl. der geplanten Verbindungen gemäss Sachplan Wanderrouthenetz durch die Stadt (siehe oben).</li> </ul>	#4	
Ergänzungen (Informationsgehalt)	#1	Wanderwege: siehe Antwort zu Schlüsselthema 1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Häufige / wichtige Zielorte (z. Bsp. Kindergärten und Schulen, Einkaufsläden, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs).</li> </ul>	#1	Schulen, Kindergärten, Spielplätze und Heime wurden in die Karte aufgenommen.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Institutionen für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung.</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufnahme der Strassen mit hoher Trennwirkung.</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Spazier- und Flanierwege / Verbindungen zwischen dem Zentrum und den Wanderwegen.</li> </ul>	#4	Weitere Informationen wurden zu Gunsten der Lesbarkeit nicht aufgenommen. Die Grundlagenerhebung erfolgt im Rahmen der Planung der einzelnen Massnahmen.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Naherholungsgebiete.</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Inhalte aus anderen Plänen:</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fusswegnetzpläne der Nachbargemeinden.</li> </ul>		

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<b>SP Bern Ost</b>		
Bessere Lesbarkeit ist gewünscht bei den Schlüsselmassnahmen (direkt in Karte bezeichnet).	#1	Lesbarkeit des Plans wurde überprüft und wo möglich optimiert.
<b>SP Bümpliz-Bethlehem</b>		
Wir sind mit der Prioritätensetzung nicht einverstanden. Dazu fehlen Wegverbindungen.	#3	Antwort zu Schlüsselthema 3
<b>SVP Stadt Bern, SVP Sektion Innere Stadt Kirchenfeld</b>		
Mischverkehrszonen sollten im Richtplan durch entsprechende, farbige Schraffuren hervorgehoben werden, z.B. Bären-/Waisenhausplatz, Thunstrasse, Zentrum Bümpliz, etc.	#3	Antwort zu Schlüsselthema 5
<b>Fussverkehr Kanton Bern</b>		
Die Beschriftung grösserer Strassen oder Plätze würde die Lesbarkeit der Richtplankarte verbessern.	#1	Lesbarkeit des Plans wurde überprüft und wo möglich optimiert.
Als Schulweg geltende Wege sollen besonders gekennzeichnet werden.	#5	Antwort zu Schlüsselthemen 4 und 7
Die publikumsintensiven Wege scheinen unvollständig: So dürfte etwa die Schanzenstrasse als publikumsintensiv gelten. Ähnliches gilt für die Kirchenfeld-, Kornhaus- und Nydeggbücke.	#4	Diese Achsen weisen hohe Frequenzen für den Fussverkehr auf, werden aber nicht als «publikumsintensive Achsen» eingestuft gemäss Definition des Richtplan Fussverkehr.
Auf der Richtplankarte sollte ausserdem quantitativ grob ersichtlich sein, wie publikumsintensiv (Fussgänger(innen)zahlen) die entsprechend markierten Achsen und Wege sind.	#4	Aufgrund des hohen Informationsgehalts ist dies in der Richtplankarte nicht darstellbar.
<b>Quartiervertretung Stadtteil 4, QUAV4</b>		
Schlecht lesbarer Plan (Grafik, Orientierungsmöglichkeit) Orte nur mit viel Mühe identifizierbar > einige Orientierungshilfen einfügen wie Platz- oder Strassennamen. Plan in Broschüre: Nummer und Haupttext zusammen im Plan angeben.	#1	Lesbarkeit des Plans wurde überprüft und wo möglich optimiert.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
SP Stadt Bern	
Da Schulwegpläne gesetzlich gefordert sind, ist im Rahmen des Richtplans Fussverkehr zu dokumentieren, welche hauptsächlichen Schulwege in den Quartieren vorgesehen sind und wie sie gesichert werden. Die Sensibilität der Eltern in Bezug auf die Sicherheit ihrer Kinder ist in den letzten Jahren laufend gewachsen. Dem ist durch das Eintragen von „offiziellen Schulwegen“ im Fusswegnetzplan Rechnung zu tragen.	#3 Antwort zu Schlüsselthemen 4 und 7

## 4.10. Fehlende Wegverbindungen

### Fehlen Ihrer Meinung nach wichtige Wegverbindungen? Wenn ja, welche?

Eine Mehrheit der Mitwirkenden hat fehlende Wegverbindungen zurückgemeldet. Entsprechende Eingaben werden geprüft.

Mitwirkungseingabe		Kat.	Haltung der Stadt Bern
Amt für Grundstücke und Gebäude Kanton Bern AGG, Universität Bern, Abteilung Bau und Raum			
<p>Folgende Strassen/Verbindungen müssten ebenfalls als "publikumsintensive Achsen" hinterlegt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Sidlerstrasse und die beiden Verbindungen Sidlerstrasse-Grosse Schanze-Bahnhof (1. über das Kurzzeitparking und die Fussgängerbrücke in die Aarberggasse und 2. zwischen Hochschulstrasse 4 und 6 zum Schanzenlift auf der Grossen Schanze).</li> <li>- Erlachstrasse und Freiestrasse bis Kreuzung Freiestrasse/Muesmattstrasse (Studienströme vom Bahnhof und vom Schwerpunkt Vordere Länggasse in den Schwerpunkt Mittlere Länggasse).</li> </ul>	#4	Diese Achsen weisen hohe Frequenzen für den Fussverkehr auf, werden aber nicht als «publikumsintensive Achsen» eingestuft gemäss Definition des Richtplans Fussverkehr.	
Die Gebäude im Hochschulzentrum von Roll müssten in der Karte eingezeichnet sein.	#1	Die Amtlichen Vermessungsdaten (AV) werden für die Genehmigung aktualisiert.	
SP Bern Ost			
Überquerung Muristrasse auf Höhe Weltpoststelle (siehe Trampelpfade).	#1	Eine entsprechende Massnahme wurde im Richtplan definiert (Massnahme-Nr. 4.23).	
SP Bern Holligen			
Die direkte Verbindung vom Loryplatz zum Inselspital gemäss Abstimmungsbotschaft Masterplan Insel. Die Verbindungstreppe Frauenspital / Stadtbach ist nicht komfortabel (zu breite Stufen). Sie ist auch eine wichtige Schulwegverbindung zum Bunnmattschulhaus.	#2	Die übergeordneten Fusswegverbindungen aus der Überbauungsordnung Inselareal sind im Richtplan Fussverkehr als Massnahmen aufgenommen. Fusswegverbindungen zur internen Arealerschliessung sind mit der Überbauungsordnung sichergestellt.	
SP Bümpliz-Bethlehem			
Die Richtplankarte ist nicht mehr aktuell, die eingetragene Siedlung an der Bethlehemstrasse wurde nach Annahme der UeO Stöckacker abgerissen und wird zurzeit unter Schaffung von zwei Fussverbindungen zur Bethlehemstrasse neu überbaut.	#1	Die Amtlichen Vermessungsdaten (AV) werden für die Genehmigung aktualisiert.	

Mitwirkungseingabe	Kat.	Haltung der Stadt Bern
Die vorgesehene Wegführung südlich der Wohngebäudes Bümplizstasse 84 ist zu überprüfen. Heute ist sie nördlich des Wohngebäudes.	#1	Diese Wegführung ist Bestandteil der Schlüsselmassnahme 6.2. Die Linienführung wird bei der Planung der Massnahme geprüft.
<b>SVP Stadt Bern, SVP Sektion Innere Stadt Kirchenfeld</b>		
Landolt-Bürenstrasse-Dorngasse-Sandrain	#1	Die Wegverbindung wurde im Basisnetz ergänzt.
<b>Quartierverein Brünnen, Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem, QBB</b>		
Der Weg durch den Chaponnière-Park fehlt im Basisnetz Fusswege. Der Weg wird sehr stark frequentiert: Er verbindet den Bereich Tscharnergut – Holenacker – Asylweg mit dem Bereich Westside / S-Bahnstation Brünnen.	#1	Die Wegverbindung wurde im Basisnetz ergänzt.
<b>Quartiervertretung Stadtteil 4, QUAV4</b>		
Direkter Zugang von der Mülinenstrasse über Muristrasse zur Poststelle (wird mit der neuen Überbauung Weltpoststrasse noch wichtiger).	#1	Die Wegverbindung wurde im Basisnetz ergänzt.
<b>Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem, QBB</b>		
Schulhaus Brünnen: Vom Ansermetplatz gibt es südlich des Tramtrassees einen viel genutzten Trampelpfad in Richtung Osten. Dieser fehlt auf der Richtplankarte. Er gehört aber zum Basisnetz und sollte ergänzt werden.	#1	Die Wegverbindungen wurden im Basisnetz ergänzt.
Basisweg Untermattquartier – Sägehofweg – Coop Bethlehem	#1	Die Wegverbindungen wurden im Basisnetz ergänzt.
<b>IG Schönberg Ost</b>		
Brechbühlerstrasse 9 – Unheile Eile (gemäss separate Planbeilage)	#4	Eine Wegverbindung zwischen Brechbühlstrasse und Unheile Eile ist gewährleistet
<b>Fussverkehr Kanton Bern</b>		
Die Richtplankarte muss grundsätzlich alle Fusswege/Funktionalitätstypen, auch jene des sog. Feinverteilternetzes, beinhalten. Alternativ kann die Richtplankarte für die Gesamtgemeinde auch durch Quartierrichtplankarten ergänzt werden, welche sämtliche Fusswege beinhalten. Ebenfalls muss die Richtplankarte die Strassenquerungsmöglichkeiten zeigen.	#3	Antwort zu Schlüsselthema 4
<b>GLP Stadt Bern</b>		
Wie oben erwähnt, müssen sämtliche Fusswege – auch jene des Feinverteilternetzes – im Richtplan enthalten sein. Zudem ist es für den Fussverkehr wichtig, dass auch die Strassenquerungen im Richtplan ersichtlich sind.	#3	Antwort zu Schlüsselthema 4

#### 4.11. Weitere Bemerkungen

Die folgenden Eingaben sind dem Punkt 5 «weitere Bemerkungen» des Mitwirkungsfragebogens zuzuordnen.

Mitwirkungseingabe	Kat.	Haltung der Stadt Bern
<b>Tiefbauamt des Kantons Bern</b>		
M 4.1: Verweis auf Massnahme Agglomerationsprogramm 1. Generation 351.027 Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse - Buchserplatz fehlt.	#1	In der Massnahmenliste wurden die Angaben zu den Gesamtkosten, Federführung, Kostenträger, Priorität sowie Bemerkungen nach der Mitwirkung überprüft und aktualisiert.
Bei Massnahmen, welche Bestandteil des Agglomerationsprogramms 3. Generation sind, den Verweis überprüfen. In der Überarbeitung des AP3 haben die Nummern z.T. geändert.	#1	In der Massnahmenliste wurden die Angaben zu den Gesamtkosten, Federführung, Kostenträger, Priorität sowie Bemerkungen nach der Mitwirkung überprüft und aktualisiert.
Die angegebenen Finanzierungsschlüssel bei Massnahmen im Agglo-Programm sind nicht korrekt. Nach heutigem Stand wird sich der Kanton an A-Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung mit dem Bund mit 35% der nach Abzug des Bundesbeitrags (heute 35%) verbleibenden anrechenbaren Kosten beteiligen, voraussichtlich also mit 22.75%. Bei Massnahmen, die zugleich Gegenstand der Sachpläne Wanderrouten und / oder Veloverkehr (der im Quellennachweis fehlt) sind, wird der Kanton sich an den gemäss obiger Rechnung verbleibenden anrechenbaren Kosten mit weiteren 40% beteiligen. Im Total also im besten Fall mit voraussichtlich 39.65%.	#1	In der Massnahmenliste wurden die Angaben zu den Gesamtkosten, Federführung, Kostenträger, Priorität sowie Bemerkungen nach der Mitwirkung überprüft und aktualisiert.
<b>Amt für Grundstücke und Gebäude Kanton Bern AGG</b>		
Das AGG bittet um Abstimmung zwischen Stadt und Kanton bei den folgenden zwei Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.6 Magistrale Inselareal: Die Entwicklung der Magistrale muss mit der Entwicklung des Masterplanes zwischen Stadt, Kanton und Insel abgestimmt werden.</li> <li>• 6.1 Europaplatz Weyermannshaus Ost: An diesem Standort ist der neue Campus der Berner Fachhochschule BFH geplant. Von daher ist insbesondere die Massnahme Langsamverkehrsbrücke mit dem AGG abzustimmen. Ein Mobilitätskonzept zum Neubau Campus BFH ist momentan beim AGG in Bearbeitung.</li> </ul>	#2	Die Abstimmung zwischen Stadt und Kanton erfolgt im Rahmen der entsprechenden Projekte.

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
SP Stadt Bern		
<p>Die fussläufige Durchlässigkeit des städtischen Siedlungsraums ist im Fall der Stadt Bern vielerorts nicht befriedigend gelöst. Die Dichte der Fusswegverbindungen ist so zu konzipieren, dass Abweichungen von der Wunschlinie nicht zu Umwegen von mehr als 300 m führen. Dabei sind es nicht nur die siedlungstrennenden Infrastrukturen wie Nationalstrassen und Bahntrassen, oder der Einschnitt der Aare, welche dem Fussverkehr Umwege aufzwingen. Parallel zueinander verlaufende Strassen führen für den Fussverkehr oftmals zu nicht plausiblen Umwegen, wenn beim dazwischenliegenden Areal über lange Distanz keine Querungsmöglichkeit besteht. Erwähnt seien an dieser Stelle Beispiele wie die Winkelried- und die Wankdorffeldstrasse, die Köniz- und die Holligenstrasse, die Muri- und die Mülinenstrasse, oder die Wylerstrasse und die Greyerzstrasse.</p> <p>Der Raster des Berner Fusswegnetzes sollte in dieser Hinsicht nach einheitlichen Regeln umfassend überprüft werden. Für Verhandlungen mit Grundeigentümern, Kanton oder Bund (SBB, BLS, ASTRA) ist es hilfreich, die festgestellten Lücken im Richtplan Fussverkehr festzuhalten und nach Priorität zu gewichten. Die Mittel zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Berner Fusswegnetzes sind dementsprechend im Finanzplan zu berücksichtigen.</p>	#4	<p>Das Basisnetz des Richtplan Fussverkehrs wurde aus dem Richtplan Fuss- und Wanderwege von 1999 übernommen. Im Rahmen der gegenwärtigen Überarbeitung wurde es mit einer Quartieranalyse im Stadtteil II überprüft.</p> <p>Das Basisnetz erschliesst mit dieser Netzdichte mehrheitlich alle wichtigen öffentlichen Einrichtungen, wie sie in Kapitel 2 des Erläuterungsberichtes beschrieben ist.</p> <p>Bereits umgesetzte Massnahmen wurden dem Basisnetz hinzugefügt und neue Massnahmen für künftige Netzergänzungen definiert.</p>
SP Bern Holligen		
<p>Die Mitwirkungseingabe der SP Bern Holligen beschränkt sich in den Details auf ihr Sektionsgebiet.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
AL Bern, Arbeitsgruppe Quartier der Wohnbaugenossenschaft Warmbächli		
<p>Bezüglich des Ersatzes der Unterführung Steigerhubel ist nicht ganz klar, wie der Durchgang während der Bauzeit gewährleistet ist, es handelt sich um eine wichtige Verbindung fürs Quartier zum Bremgartenwald und Freibad Weyermannshaus. Ausserdem sollte die neue Velo- und Fussgängerbrücke auch für Menschen mit Einschränkungen genutzt werden können, sowie für Veloanhänger. Handelt es sich beim Ersatz um eine neue Unterführung oder wird eine Fussgängerüberführung erstellt?</p>	#5	<p>Bei Baustellen sind für den Fussverkehr hindernisfreie Umleitungen sicherzustellen, die entsprechend signalisiert werden. Dies trifft auch für die Unterführung Steigerhubel zu.</p> <p>Die neue Überführung wird hindernisfrei gestaltet und sie ist kein Ersatz für die Unterführung Steigerhubel. Sie ist eine Ergänzung des Fusswegnetzes.</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
SVP Stadt Bern, SVP Sektion Innere Stadt Kirchenfeld		
<p>Die anvisierte Verdoppelung des Veloverkehrs führt unweigerlich zu grossen Konflikten mit dem Fussverkehr, herrschen doch heute schon vielerorts chaotische Zustände, weil klare Regelungen und ausreichend legale Abstellplätze fehlen („die Geister, die ich rief...“). Es ist falsch, für die einzelnen Verkehrsteilnehmer zu definieren, wie sich ihr Anteil entwickeln soll. Das läuft auf Förderung und Behinderung einzelner Teilnehmer hinaus. Das wiederum ist ungerecht und verstösst gegen die Freiheit: Wer Autofahren will, soll gute Strassen haben, wer Fussgänger sein will, soll gute Fusswege haben usw. Die Stadt ist da, diese Ansprüche der verschiedenen Teilnehmer zu erfüllen, und eben gerade nicht, um die prozentualen Anteile am Verkehr in eine bestimmte Richtung zu verändern.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Antwort zu Schlüsselthema 6</p>
Quartierverein Fellergut		
<p>Der Richtplan Fussverkehr kann als Ganzes nur sehr langsam erstellt werden, wenn die USR III nicht angenommen wird. Wird die Abstimmung USR III angenommen, so wird das ganze Papier nicht mehr aktuell, wie viele andere Projekte ebenso.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Quartierkommission Länggasse-Felsenau, QLä		
<p>Der Fussverkehr ist aus Sicht der Quartierkommission von zentraler Bedeutung. Die Stadt der kurzen Wege, die Begegnungen im Alltag, sichere Verbindungswege für Kinder und Schülerinnen, attraktive Alltagswege für ältere Personen sind mit Grundlage für gelingende Nachbarschaften, hohe Autonomie für Kinder und Jugendliche im Wohnumfeld und mit ausschlaggebend für die Zufriedenheit der Quartierbevölkerung.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Einschätzung wird geteilt.</p>
<p>Die Wege von und zu den Schulen aus den jeweiligen Quartieren/Wohngebieten des Stadtteils 2 sind zwingend als Teil des Basisnetzes ausgestaltet. Entlang der Schulwege soll im Sinne der Sicherheit für Fussgänger (aber auch für den nicht motorisierten Schülerverehr) max. Tempo 30 gelten.</p>	#4	<p>Antwort zu Schlüsselthema 7</p>
<p>Die wichtigsten öffentlichen Infrastrukturen im Stadtteil 2 (Fussgänger/Velo-Brücken, Schulen, Schwimmbad, Parkflächen und Kernzonen Stadtteil 2) sind zwingend in ein zusammenhängendes Basisnetz einzubinden.</p>	#2	<p>Antwort zu Schlüsselthema 4 Das im Richtplan dargestellte Basisnetz erschliesst alle wichtigen öffentlichen Einrichtungen wie z.B. Sport- und Freizeitanlagen in der Stadt Bern.</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
<p>Fussverkehr heisst auch Communication au Trottoir und bildet eine wichtige Basis für die alltäglichen Begegnungen und die daraus abzuleitende soziale Kohäsion im Stadtteil. Fusswege müssen an Orten mit Zentrumsfunktion oder hoher Erlebnisdichte besondere Beachtung schenken.</p>	<p>#2 Antwort zu Schlüsselthemen 2 und 4</p> <p>Im Richtplan ist neu die 3-Säulenstrategie aufgenommen. Um den Fussverkehr zu fördern, ist es wichtig, das Bewusstsein für diese Mobilitätsform gezielt zu stärken.</p>
Fussverkehr Kanton Bern	
<p>Unser Eindruck ist, dass oft Unklarheit darüber besteht, wer in der Stadt Bern für Eltern Ansprechperson in Sachen Schulwege ist. Wir regen an, diese Information einfacher zugänglich zu machen.</p>	<p>#5 Betrifft den Richtplan nicht. Hinweis wird aber aufgenommen.</p>
<p>Im Richtplan selbst sollte statt «Zebrastrreifen» die fachsprachlich korrekte Bezeichnung «Fussgängerstreifen» verwendet werden.</p>	<p>#4 Die fachsprachlich und geschlechterneutrale Bezeichnung ist «Zebrastrreifen». Deshalb wird die Bezeichnung Fussgängerstreifen nicht mehr angewendet.</p>
Verein Heit Sorg zu Bärn	
<p>In der Innenstadt ergeben sich infolge des für Velofahrer bewilligten Gegenverkehrs in Einbahnstrassen für Fussgänger sehr oft heikle Situationen (z.B. Schauplatzgasse). Insbesondere mit den Örtlichkeiten nicht vertrauten Personen, welche die Schauplatzgasse überqueren, werden von unvermittelt auftauchenden schnellfahrenden Velos überrascht.</p>	<p>#5 Antwort zu Schlüsselthema 5</p>
<p>Ebenfalls beim Helvetiaplatz und auf der projektierten Velobrücke sind infolge des Mischverkehrs Gefahren vorprogrammiert. Diese Situation wird durch die mit bis zu 45 km/h schnellen E-Bikes noch akzentuiert.</p>	<p>#5 Antwort zu Schlüsselthema 5</p>
<p>Exponenten von Pro Velo Bern fordern eine leistungsfähige Velobahn im Bereich Bären-Waisenhausplatz. Dieses Ansinnen wird von Heit Sorg zu Bärn klar abgelehnt. Anfangs der 1970er Jahre wurde die sog. H-Lösung, welche für Autos eine vierspurige Querverbindung vorschlug, vom Volk abgelehnt. Heit Sorg zu Bärn setzt sich für attraktive Plätze ein und wollen keine mehrspurige Velobahn vom Bundesplatz über den Bärenplatz bis zum Unteren Waisenhausplatz. Diese Platzfolge gehört den Fussgängerinnen und Fussgänger und soll auch in Zukunft für attraktive Märkte genutzt werden.</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen.</p>
TCS Landesteil Bern-Mittelland	
<p>Schon länger zielt der Grundtenor der Politik der Stadt Bern darauf ab, den MIV zu behindern. Autolenkende und Gewerbetreibende, die beruflich</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<p>und/oder privat auf ihr Fahrzeug angewiesen sind, werden diskriminiert und der Zugang zur Stadt sukzessive erschwert. Der vorliegende Richtplan reiht sich in diese Strategie zulasten des MIV ein, obwohl dieser lediglich 22% der in der Stadt zurückgelegten Wege ausmacht.</p>		
Interessensvertretung Kanton Bern, Hindernisfreier Zugang		
<p>Bei der Planung bereits die Anforderungen an den hindernisfreien Zugang miteinbeziehen und darauf achten, dass sie umgesetzt werden.          Beim Richtplan sind die Vorgaben des Umsetzungskonzeptes hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR) vollständig zu berücksichtigen.          Für die Gewichtung der Fusswege sind die Priorisierungen, die im Rahmen von UHR vorgenommen werden, zu berücksichtigen.</p>	#2	Antwort zu Schlüsselthema 10
Rat für Seniorinnen und Senioren Stadt Bern		
Sehr gute umfangreiche Dokumentation.	#6	Wird dankend zur Kenntnis genommen.
Vortritt Fussgänger		
<p>Der in der Strategie 2020 definierte Vorrang von Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem privaten Verkehr halten wir aus zwei Gründen für falsch: Erstens bewegen sich Fussgänger nicht isoliert nur zu Fuss, sondern häufig in einer Kombination mit öffentlichem oder privatem Verkehr. Soll also der Fussverkehr tatsächlich gefördert werden, ist eine einseitige und in jedem Fall geltende Priorisierung nicht zielführend. Vielmehr sind die Bewegungsräume der Verkehrsteilnehmer im Einzelfall zu analysieren und erst anschliessend kann eine Priorisierung vorgenommen werden. Zweitens entsteht durch die einseitige Priorisierung der Verdacht, die Förderung von Fuss- und Veloverkehr werde primär vorgenommen, um den privaten Verkehr zu verdrängen. Dies führt zu einer unnötigen Ideologisierung der Verkehrsplanung. Eine Priorisierung der einzelnen Verkehrsteilnehmer sollte pragmatisch und einzelfallweise erfolgen.</p>	#6	Antwort zu Schlüsselthema 6
<p>Die vorgestellte Strategie mit den drei Säulen Wegnetz, Umfeld und Bewusstsein ist grundsätzlich zu begrüssen. Wir halten es aber für falsch, die Bevölkerung zu mehr Fussverkehr zwingen zu wollen. Die Bewohner Berns sind mündig genug, ihr bevorzugtes Verkehrsmittel (häufig auch eine Kombination verschiedener Verkehrsmittel) selbstständig zu wählen.</p>	#6	Wird zur Kenntnis genommen. Antwort zu Schlüsselthema 6

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern
<p>Weiter soll die dritte Säule das Bewusstsein stärken, da „der Fussverkehr in der öffentlichen Debatte häufig nicht als eigene Verkehrsart wahrgenommen“ wird. Es wird dabei einzig auf die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr abgestützt, die die Interessen der Fussgängerinnen und Fussgänger besser vertreten soll. Da die Fachstelle gleichzeitig Fuss- und Veloverkehr vertreten soll und genau diese beiden Langsamverkehrsarten immer wieder in gegenseitige Konflikte geraten, scheint dies ein problematisches und nicht zielführendes Vorhaben zu sein.</p>	<p>#6 Wird zur Kenntnis genommen. Antwort zu Schlüsselthema 6</p>
Läbigi Stadt Bern	
<p>Einige Quartiere kommen im Richtplan kaum vor. Im Innern der Länggasse (also nicht beim Viererfeld) gibt es keine Projekte, und auch die Innenstadt geht - abgesehen von der lobenswerten Fussgängerzonen-Studie - leer aus. Besteht hier tatsächlich kein Verbesserungs-/Optimierungspotential?</p>	<p>#2 Im Stadtteil 2 wurden bereits mit dem Richtplan Fuss- und Wanderwege von 1999 diverse Massnahmen umgesetzt. Insgesamt gibt es im Stadtteil 2 10 für den Richtplan relevante Massnahmen.</p> <p>Die Public Life Public Space –Studie (Bern – Eine Altstadt für Alle) aus dem Jahr 2016 zeigt den Handlungsbedarf in der Berner Innenstadt auf, um die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr im öffentlichen Raum zu verbessern. Beispielsweise wurde ein Defizit festgestellt bei den Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum oder das Seitengassen dringend aufgewertet werden müssen. Basierend auf dieser Studie wurden Massnahmen definiert, z.B. sollen mehr kostenlose Sitzgelegenheiten angeboten werden. Die Berner Innenstadt bleibt als Schlüsselmassnahme im Richtplan Fussverkehr ein Handlungsschwerpunkt. Dabei wird nicht eine grosse Verbesserungsmassnahme umgesetzt, sondern mit verschiedenen kleineren Massnahmen soll die Berner Innenstadt in den nächsten Jahren fussverkehrsfreundlicher gestaltet werden</p>
Quartierkommission Stadtteil 5, DIALOG Nordquartier	
<p>Generell empfehlen wir, vor dem in Angriff nehmen von Massnahmen mit der Quartierkommission und der Bevölkerung zu reden und die Vorschläge gemäss Anhang der Eingabe zu berücksichtigen. Oft wissen die QuartierbewohnerInnen aus ihrer täglichen Erfahrung am besten, wo in ihrer Umgebung fussverkehrstechnische Massnahmen oder Verbesserungen anstehen.</p>	<p>#3 Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr sowie die Verkehrsplanung setzen laufend Kleinmassnahmen zu Gunsten des Fussverkehrs um. Dies erfolgt auf Anfragen und Hinweise aus der Bevölkerung, Quartierverbänden etc. oder aus eigenem Kenntnisstand. Das Stadtteilmanagement der Verkehrsplanung steht in regelmässigen Austausch mit den Quartierkommissionen, wo Anliegen ebenfalls eingebracht werden können.</p>

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<b>SP Stadt Bern</b>		
<p>Im Falle eines Konflikts zwischen den Interessen von Fussverkehr und MIV ist die SP Stadt Bern überzeugt, dass es im Interesse des FV ist, die geltenden Regeln für den MIV zu hinterfragen. Massnahmen im RP FV, welche auf Kosten des MIV gingen, sind rar. Hier erwarten wir ein Umdenken zugunsten des FV. Es geht bei dieser Problematik auch um Systemgrenzen: Werden diese Grenzen zu eng um den eigentlichen FV gezogen, rücken verschiedene mögliche Verbesserungen für den FV gar nicht ins Blickfeld. Werden diese Grenzen weiter angelegt, also etwa inklusive MIV, dann ergeben sich neue Möglichkeiten für den FV, auch wenn sie in gewissen Fällen auf Kosten des MIV gehen.</p>	#6	Wird zur Kenntnis genommen.
<p>Wir erwarten, dass bei Nutzungskonflikten, sei es mit dem MIV, Velo, ÖV im Planungsprozess bei Tiefbauprojekten ein klares Prozedere gilt, wobei VertreterInnen des Fussverkehrs konsequent angehört werden müssen.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Interessengruppen haben im Partizipationsprozess der jeweiligen Projekte die Möglichkeit ihre Anliegen zu vertreten resp. einzubringen.</p>
<p>Probleme bei Fällen, in welchen die Interessen von GrundeigentümerInnen betroffen sind, etwa bei sich aufdrängenden neuen Fusswegen durch ein Privatreal, wurden bislang zu wenig aufgegriffen. Hier erwarten wir von Seiten der Stadt Bern eine offensivere Gangart.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Richtplan Fussverkehr ist behördenverbindlich und nicht grundeigentümergebunden. Fusswege über private Areale werden mehrheitlich im Rahmen von Überbauungsordnungen geregelt.</p>
<p>Die Stadt muss sich gegenüber ASTRA, BAV und dem Kanton stärker für den Fussverkehr engagieren. Die beiden Institutionen des Bundes versuchen, in der Nähe der Autobahnen weitere Gebiete einseitig den Interessen des MIV zu unterwerfen, um negative Auswirkungen auf die Autobahnen, etwa Rückstau, zu vermeiden</p>	#5	<p>Die Stadt Bern setzt sich gegenüber dem ASTRA, BAV und Kanton für Anliegen des Fussverkehrs ein.</p>
<b>SVP Sektion Innere Stadt Kirchenfeld</b>		
<p>Die propagandisierte Velo-Offensive darf nicht zu Nachteilen für die anderen Verkehrsträger führen, welche weit über 80% des Verkehrs stemmen.</p>	#6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Antwort zu Schlüsselthema 6</p>
<p>Die Gefährdung der Fussgänger ist gross durch rasche E-Bikes. Der Velogenverkehr führt insbesondere in der Innenstadt zu gefährlichen Situationen.</p>	#2	Antwort zu Schlüsselthema 5

Mitwirkungseingabe	Kat. Haltung der Stadt Bern	
<b>Berner Wanderwege</b>		
<p>Berner Wanderwege schlägt ein Konzept vor, wie Wanderwege in die Stadt Bern integriert werden können. Vergleiche Eingabe „Projektskizze Stadtwandern Bern“.</p>	#1	Antwort zu Schlüsselthema 1
<b>Stadtberner Gewerbeverbände</b>		
<p>Grundsätzlich stehen wir einer Förderung sicherer, verbesserter Fusswegverbindungen keineswegs im Wege. Vor dem Hintergrund der nahestehenden verkehrspolitischen Veränderungen in der Stadt Bern haben wir jedoch einige Vorbehalte anzubringen.</p> <p>Die Vielfalt der angestossenen Planungsprojektierungen im Zusammenhang mit den verschiedenen Verkehrsthemen in der Stadt Bern ist bemerkenswert. Leider lässt die Gesamtheit der Vorlagen eine chronologische und strukturierte Vorgehensweise vermissen. Vom 25.08.2016 bis zum 27.10.2016 läuft die öffentliche Mitwirkung des STEK 2016. Unseres Erachtens wäre dieses übergeordnete, strategische Dokument mit behördenverbindlichem Charakter abzuschliessen, bevor viele untergeordnete Projekte, welche Teilgehalt des STEK darstellen, verabschiedet werden. Zu diesen untergeordneten Teilprojekten gehört auch der Richtplan Fussverkehr und insbesondere dessen Revision. Demzufolge werden wir im Rahmen der Mitwirkung zum STEK 2016 auf die Planung des Fussverkehrs eingehen und empfehlen der Projektleitung zur Revision des RF dringend, dieser Logik folgend die damit verbundene öffentliche MW zu vertagen.</p>	#1	Der vorliegende Richtplan Fussverkehr wurde mit dem vom Gemeinderat verabschiedeten Stadtentwicklungskonzept 2016 koordiniert.
<p>Generell lässt sich zur Planung des Ausbaus des Fussverkehrs anmerken, dass auch diese Verkehrsart auf die Notwendigkeiten der andern Verkehrsarten Rücksicht zu nehmen hat.</p>	#6	Wird zur Kenntnis genommen.