



Richtplan Fussverkehr

Ziele, Grundsätze, **Strategie** und
Massnahmen

ENTWURF für die kantonale Vorprüfung

28. November 2018

KORREX
Änderungen seit der Mitwirkung sind in blauer Schrift
dargestellt.

Liebe Leserinnen und Leser

Bern ist eine Stadt der kurzen Wege; entsprechend werden viele Strecken auf Stadtgebiet zu Fuss zurückgelegt. Mit der stetig wachsenden Wohnbevölkerung, zu der erfreulicherweise auch immer mehr Familien mit Kindern, aber auch ältere Menschen zählen, steigen auch die Bedürfnisse an das zu Fuss unterwegs sein in unserer Stadt.

Mit dem vorliegenden Richtplan Fussverkehr beabsichtigt der Gemeinderat, die Stadt Bern für Fussgängerinnen und Fussgänger noch attraktiver und sicherer zu gestalten. Berns Strassen und Wege sollen zum Promenieren und Verweilen einladen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Freude beim Flanieren durch unsere wunderbare Stadt.



Ursula Wyss,
Gemeinderätin, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

Inhaltsverzeichnis

01 Einleitung	7
02 Wegnetze	13
03 Ziele	17
04 Grundsätze	19
05 3-Säulen-Strategie und prioritäre Themen	23
06 Stossrichtungen	27
07 Massnahmen	33
08 Richtplankarte Fussverkehr	73
Quellen- und Bildnachweis	74
Abkürzungsverzeichnis	76
Genehmigungsvermerk	77



01 Einleitung

1.1 Definition Fussverkehr

Im Rahmen dieses Richtplans ist unter Fussverkehr derjenige Anteil am Alltags- und Freizeitverkehr zu verstehen, der ohne jegliches Verkehrsmittel (Auto, Bahn, Bus, Fahrrad etc.) abgewickelt wird. Als Teilnehmende des Fussverkehrs werden alle Verkehrsteilnehmenden bezeichnet, die Distanzen ohne Verkehrsmitelein-satz zurücklegen. Menschen [mit einer Mobilitätseinschränkung](#) sind ebenfalls Teilnehmende des Fussverkehrs.

1.2 Gesetzliche Grundlagen

Der vorliegende Richtplan Fussverkehr stützt sich auf die gesetzlichen Grundlagen von Bund, Kanton und Gemeinde ab. Auf Stufe Bund [regelt](#) das *Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG, SR 704)* aus dem Jahr 1985 zusammen mit der *Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV, SR 704.1)* die Planung, Anlage und Erhaltung zusammenhängender Fuss- und Wanderwegnetze (Art. 1). Zudem verpflichtet das FWG die Kantone, das bestehende Fuss- und Wanderwegnetz in einem Plan festzulegen, diesen periodisch zu überprüfen und anzupassen (Art. 4). [Planung, Bau und Betrieb der Fuss- und Wanderwege ist gemäss kantonaler Gesetzgebung Sache der Gemeinden \(Art. 44 SG, BSG 732.11; Art. 27 SV, BSG 732.111.1\). Der Sachplan "Wanderroutennetz" wird durch den Kanton \(Regierungs-rat\) erlassen.](#) Das Wanderwegnetz wird im Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern als übergeordneter Inhalt aufgenommen. Als weitere gesetzliche Grundlage des Kantons Bern wird das *See- und Flussumfergesetz (SFG, BSG 704.1)* aus dem Jahr 1982 berücksichtigt, auf dem die Uferschutzplanung der Stadt Bern aus dem Jahr 1989 aufbaut. Die darin festgelegten Uferwege sind im Richtplan Fussverkehr integriert. [Fuss- und Wanderwege berücksichtigen zudem das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz \(VIVS, SR 451.13; Art. 10 BauG, BSG 721\).](#)

Eine weitere wichtige gesetzliche Grundlage ist das im Jahr 2004 in Kraft getretene *Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)*. Das Gesetz hat zum Zweck, Benachteiligungen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind, zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen. Es setzt Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen, aber auch älteren Menschen erleichtern, selbständig und gleichberechtigt am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Das BehiG betrifft somit den grössten Teil des öffentlichen Raums und insbesondere auch die Fusswege. Die Bestimmungen zu diesem Gesetz gelten daher auch für den vorliegenden Richtplan.

Für den Bereich Fussverkehr verfügt die Stadt Bern über ein eigenes Reglement, das «Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs» (RFFV) von 1999 ([revidiert am 1.1.2017](#)). Dieses schreibt gemäss Art. 4 Abs. 1 vor, dass der Gemeinderat im Rahmen übergeordneter Konzepte Richtpläne zur Umsetzung der Ziele bezüglich der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (Art. 2) sowie der Sicherheit (Art. 3) erlässt. Des Weiteren steht in Art. 4 Abs. 3 geschrieben, dass die Richtpläne in regelmässigen Abständen, mindestens aber alle 10 Jahre, überarbeitet werden. Art. 5 des RFFV stellt klar, dass offensichtlich notwendige Massnahmen und Verbesserungen zugunsten des Velo- und Fussverkehrs im Rahmen von Unterhaltsarbeiten realisiert werden, auch wenn diese in den Richtplänen nicht enthalten sind.

[Nach 20 Jahren bedarf der 1999 vom Kanton Bern genehmigte Richtplan «Fuss- und Wanderwege» \(Richtplan FWW\) dringend einer Aktualisierung.](#)

1.3 Einordnung

Der Richtplan Fussverkehr baut auf dem Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 auf und konkretisiert dessen Vorgaben im Bereich Fussverkehr (Abb. 1). Das STEK 2016 legt die Gesamtstrategie in den Bereichen Siedlung, Freiraum und Mobilität fest und ist dem Richtplan Fussverkehr übergeordnet.

Folgende Dokumente stellen eine Konkretisierung des Richtplans Fussverkehr dar: das Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum, der Bericht Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum sowie weitere Planungen und Konzepte. Diese Berichte präzisieren die Umsetzung des Richtplans Fussverkehr.

8

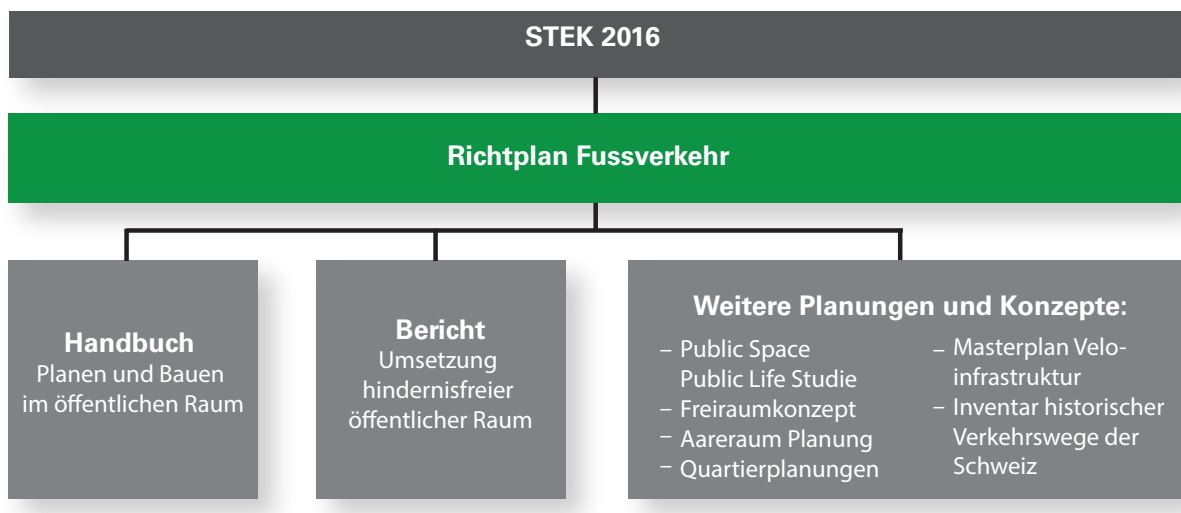


Abb. 1 Einordnung des Richtplans Fussverkehr

1.4 Sinn und Zweck Richtplan Fussverkehr

Beim vorliegenden Richtplan Fussverkehr handelt es sich um ein Führungs-, Planungs- und Koordinationsinstrument, mit welchem die Stadt Bern Vorgaben aus der Fuss- und Wanderweggesetzgebung von Bund, Kanton und Gemeinde räumlich umsetzt. Der Richtplan fördert die frühzeitige Abstimmung ämterübergreifender Planungen und die Koordination mit den zuständigen Behörden der Stadt Bern. Der Richtplan Fussverkehr dient aber auch als Grundlage für die Realisierung von Fussverkehrsmassnahmen sowie den Betrieb und Unterhalt des Fusswegnetzes. Details zu Betrieb und Unterhalt der Fusswege werden jedoch in den entsprechenden Dokumenten und Vereinbarungen des Tiefbauamtes der Stadt Bern und von Stadtgrün Bern geregelt und sind nicht Bestandteil dieses Richtplans. Der vorliegende Richtplan Fussverkehr umfasst:

- Ziele und Grundsätze für die Planung und Weiterentwicklung des Fussverkehrs der Stadt Bern;
- Definition und Verortung des Basisnetzes Fussverkehr der Stadt Bern und Aufzeigen von Schwachstellen;
- Definition von Stossrichtungen als Vorgabe für die Massnahmendefinition;
- Massnahmenliste für die Behebung der aufgezeigten Schwachstellen in den nächsten 10 Jahren (bis 2030).

Der Richtplan Fussverkehr und der [Masterplan](#) Veloverkehr sind gut aufeinander abgestimmt. Es handelt sich dabei um zwei unabhängig voneinander gültige Planungsinstrumente. Des Weiteren sind die Übergänge an den Schnittstellen des städtischen Fusswegnetzes und des kantonalen Wanderwegnetzes sichergestellt.

1.5 Verbindlichkeit

Beim vorliegenden Richtplan handelt es sich um einen Richtplan im Sinne des Kantonalen Baugesetzes (BauG, Art. 68 Abs. 1) und der Kantonalen Bauverordnung (BauV, Art. 111 ff.). Die Ziele [und](#) Grundsätze, [die Strategie inkl. Umsetzung der Stossrichtungen](#), [die](#) Massnahmen sowie die Richtplankarte sind für [die Behörden](#) der Stadt Bern verbindlich. [Für die Allgemeinheit oder für bestimmte Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer werden keine verbindlichen Rechte und Pflichten geschaffen.](#)

1.6 Koordination öffentlicher Raum

Seit Oktober 2000 sind alle Stellen der Verwaltung, Werke und Dritte von der Planung bis zur Realisierung ihrer Vorhaben im öffentlichen Raum zur Koordination verpflichtet (Gemeinderatsbeschluss Nr. 1909 vom 25. Oktober 2000). Verbindliches Grundlageninstrument für diesen Prozess bildet das geographische Informationssystem «Koordination im öffentlichen Raum» (KöR). Im [KöR-Instrument](#) sind auch alle Vorhaben und Bedürfnisse zum Fussverkehr eingetragen, die bei der Erarbeitung des Richtplans in umfangreichen Listen festgehalten wurden.

Das KöR-Tool wird durch das Tiefbauamt der Stadt Bern verwaltet. Sämtliche Stellen der Verwaltung aktualisieren jährlich die darin enthaltenen Massnahmen. So ist sicher gestellt, dass nicht nur bestehende Massnahmen periodisch kontrolliert werden, sondern auch neue Bedürfnisse und Vorhaben Eingang finden können. Die Auslösung eines ordentlichen Projekts erfolgt über den KöR-Prozess.

1.7 Erfolgskontrolle Richtplan "Fuss- & Wanderwege der Stadt Bern" 1999

Der Richtplan «Fuss- und Wanderwege der Stadt Bern» (FWW) von 1999 definierte 153 Massnahmen mit dem Zweck, ein neues Angebot zu schaffen und Netzlücken zu schliessen, die Verkehrssicherheit zu verbessern, die Sicherheit im öffentlichen Raum zu erhöhen oder generell die Attraktivität des Fussverkehrs durch eine Neugestaltung zu erhöhen.

Die Massnahmen des Richtplans FWW [wurden](#) in Bezug auf deren Realisierungsstand überprüft. Die Auswertung ergab, dass 42% der Massnahmen realisiert wurden bzw. planungsrechtlich gesichert sind. Weitere 10% der Massnahmen wurden nicht realisiert und sind aufgrund vergangener Entwicklungen (z.B. Grossprojekte nicht realisiert) überholt.

Die restlichen Massnahmen wurden bisher noch nicht umgesetzt, weil sie von untergeordneter Bedeutung sind, ihr Handlungsbedarf bis jetzt nicht dringend war, sie in Abhängigkeit zu anderen Planungen (z.B. Arealentwicklungen) stehen oder keine Kapazitäten dafür vorhanden waren. Diese Massnahmen und neue Bedürfnisse wurden im Rahmen der Arbeiten des vorliegenden Richtplans überprüft.

1.8 Öffentliche Mitwirkung

Der vorliegende Richtplan Fussverkehr wurde unter Einbezug der Stadtverwaltung, von Fussverkehr Bern und der Öffentlichkeit erarbeitet. Die öffentliche Mitwirkung fand vom 4. Mai bis am 15. September 2016 statt. Dabei hatten Quartierorganisationen, Parteien, Verbände, Vereine, Bevölkerung u.a. die Möglichkeit, zum Richtplan Fussverkehr Stellung zu nehmen.

An der Mitwirkung beteiligten sich insgesamt 39 Interessengruppen und Private. Aufgrund der Mitwirkungseingaben wurden der Bericht, die Massnahmen und der Netzplan überarbeitet sowie neue Massnahmen aufgenommen. Die Ergebnisse aus der Mitwirkung sind im Mitwirkungsbericht zum Richtplan festgehalten.

1.9 Vorprüfung

Die Vorprüfung beim Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) des Kantons Bern fand vom ... 2018 bis ... 2018 statt.

1.10 Genehmigung

Der Richtplan «Fussverkehr» ist durch den Gemeinderat am ... 2018 beschlossen worden. Er löst mit der Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR) den Richtplan «Fuss- und Wanderwege der Stadt Bern» von 1999 ab.



02 Wegnetze

2.1 Basisnetz Fusswege

Das Basisnetz Fusswege der Stadt Bern orientiert sich an den Kriterien des «Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege» (FWG). Bezüglich des Basisnetzes gelten darum die folgenden Abgrenzungskriterien (vgl. FWG Art. 2):

- Fusswegnetze sind Verkehrsverbindungen für die Teilnehmenden des Fussverkehrs und liegen in der Regel im Siedlungsgebiet.
- Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Fusswege, Fussverkehrszonen, Begegnungszonen und ähnliche Anlagen. Trottoirs und Zebrastreifen dienen als Verbindungsstücke.
- Fusswegnetze erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen sowie Einkaufsläden.

Um die oben genannte Erschliessungs- und Verbindungsfunktion zu gewährleisten, sollen insbesondere die folgenden Gebiete und Orte der Stadt Bern am Basisnetz Fusswege angeschlossen sein:

- Gebiete mit Wohn-, Arbeits- und Mischnutzung sowie Gebiete mit öffentlichen Nutzungen;
- Kindergärten und Schulen (Volksschule);
- Hauptbahnhof und S-Bahnhaltestellen, Tramhaltestellen sowie Haltestellen wichtiger Buslinien;
- Einrichtungen von übergeordnetem öffentlichen Interesse wie Spitäler und [Gebäude](#) der Universität Bern sowie weiterer Hochschulen;
- Freizeiteinrichtungen für Sport (z.B. Kunsteisbahnen und Schwimmbäder) und Messen (Bern Expogelände), Park- und Grünanlagen sowie Friedhöfe;
- Einkaufs- und Quartierzentren.

2.2 Wanderwegnetz

Bezüglich des Wanderwegnetzes gelten die folgenden Abgrenzungskriterien (vgl. FWG Art. 3):

- Wanderwegnetze dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebietes.
- Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Wanderwege. Andere Wege, Teile von Fusswegnetzen und schwach befahrene Strassen können als Verbindungsstück dienen. Historische Wegstrecken sind nach Möglichkeit einzubeziehen.
- Wanderwegnetze erschliessen insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete, schöne Landschaften (Aussichtslagen, Ufer usw.), kulturelle Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie touristische Einrichtungen.

[Die Wanderwege wurden gemäss Sachplan Wanderroutennetz in die Planung integriert.](#)

2.3 Schwachstellen Fussverkehr Stadt Bern

Basierend auf der Erfolgskontrolle des Richtplans von 1999 und einer Netzanalyse, wurde das Basisnetz Fussverkehr der Stadt Bern bezüglich seiner Schwachstellen überprüft. Es wird zwischen Schwachstellen der folgenden drei Kategorien unterschieden:

- Netzlücke (z.B. fehlende Verbindung zwischen Gebieten von hohem öffentlichen Interesse).
- Verkehrssicherheit (z.B. Strassenquerung ungenügend, Nutzungskonflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr, fehlendes Trottoir, fehlende Hindernisfreiheit).
- Attraktivität und Gestaltung (z.B. zu schmale Trottoirs, Fusswege durch Unterführung, geänderte Ansprüche an ehemalige Fabrikstrasse aufgrund öffentlicher Nutzung).



03 Ziele

«Das Ziel, die Wege in der Stadt möglichst kurz zu halten, geht einher mit einer höheren Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs. Damit wird auch die Lärm- und Umweltbelastung verringert.» (STEK 2016, Gesamtbericht).

3.1 Übergeordnete Ziele

Die folgenden Leitsätze stellen die übergeordneten Ziele der Stadt Bern in Bezug auf den Fussverkehr dar:

- Der Fussverkehr wird in der Stadt Bern als stadtgerechte und umweltfreundliche Fortbewegungsart gezielt gefördert.
- Das Fusswegnetz bietet bis 2030 eine hohe Durchlässigkeit und Aufenthaltsqualität (Innenstadt, Aufenthalts- und Begegnungsorte).

3.2 Teilziele

Ausgehend von diesen übergeordneten Zielen beschreiben die folgenden Leitsätze konkrete Teilziele der Stadt Bern in Bezug auf verschiedene wichtige Aspekte des Fussverkehrs:

- Das **Fusswegnetz** verbindet möglichst direkt Orte und Plätze in der Stadt Bern, die von hohem Interesse für die **Bewohnenden und Arbeitnehmenden** sowie die **Öffentlichkeit** sind. Im Fusswegnetz bestehende Lücken sind zu beheben (vgl. Kapitel 4.1).
- Das Fusswegnetz entspricht den Anforderungen unterschiedlicher **Nutzungen** und weist dementsprechend unterschiedliche **Funktionalitäten** auf (vgl. Kapitel 4.2).
- Das Fusswegnetz ist in Bezug auf verschiedene Gefahren objektiv und subjektiv sicher. Bestehende Schwachstellen in Bezug auf die **Sicherheit** sind zu beheben (vgl. Kapitel 4.3). **Besondere Beachtung ist dem Umfeld von Kindergärten und Schularealen zu schenken.**
- Das Fusswegnetz ist **fussverkehrsfreundlich, hindernisfrei, direkt und attraktiv** zu gestalten. Auch sein Umfeld ist zu berücksichtigen (Kapitel 4.4).
- Das Fusswegnetz verfügt über ausreichende **Kapazitäten** (vgl. Kapitel 4.5).
- Das Fusswegnetz ist mittels der **Planung, Projektierung** und **Realisierung** von Massnahmen kontinuierlich zu verbessern. **Betriebs- und Unterhaltsarbeiten** sorgen für den Erhalt der Fusswege (vgl. Kapitel 4.6).



04 Grundsätze

«Die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger wird kontinuierlich verbessert durch attraktive Plätze, urbane Boulevards im Zentrumsbereich und entlang von Verkehrsachsen, durch eine hohe Querungsqualität der Strassenräume und den Nutzungen angepassten Temporegimes auf den verschiedenen Strassen. Alle Stadtquartiere weisen eine hohe Veträglichkeit auf, sie sind lebhaft und vielfältig.» (STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität).

4.1 Fusswegnetz

- Das Fusswegnetz ist sicherzustellen, zu verbessern und nach Bedarf auszubauen.
- Das Fusswegnetz verbindet die wichtigsten Achsen, Plätze sowie Frei- und Grünräume und sichert die Wegbeziehungen zwischen und innerhalb von Quartieren.
- Basierend auf dem bestehenden Netz ist ein möglichst dichtes, zusammenhängendes, umweg- und hindernisfreies Fusswegnetz zu gewährleisten. Fehlende Verbindungen sind schrittweise zu vermindern. Querungen (z.B. Zebrastreifen, Aarequerungen, Unterführungen etc.) sind Teil des Fusswegnetzes und sind möglichst auf direkte Verbindungen auszurichten.
- Das Fusswegnetz bildet zusammen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ein lückenloses Angebot. Dabei ist auf eine sichere Haltestellenerschliessung für die Teilnehmenden des Fussverkehrs zu achten.
- Die Netzplanung des Wanderwegnetzes obliegt dem Kanton und wird mit dem Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern koordiniert. [Die Stadt Bern signalisiert die Weiterführung der Wanderwege bis ins Stadtgebiet hinein.](#)

4.2 Nutzung und Funktionalität

- In Abhängigkeit des Funktionalitätstyps steht das Fusswegnetz nebst [den Fussgängerinnen und Fussgängern](#) auch Nutzungen wie z.B. Aufenthalt, Verkauf und Gastgewerbe, Freizeit und Sport zur Verfügung.
- Das Fusswegnetz gliedert sich nach den folgenden Funktionalitätstypen:
 - **Publikumsintensive Achsen und Orte** (Fusswege der Innenstadt, der Quartierzentren und im Umfeld von ÖV-Knoten);
 - **Basisnetz** (Fusswege mit übergeordneter Verbindungsfunktion in den Wohnquartieren und den Arbeitsgebieten sowie im Bereich von öffentlichen Einrichtungen, Freizeit-, Sport- und Grünanlagen);
 - **Feinverteilernetz** (Fusswege für die Feinverteilung in Wohnquartieren und Arbeitsgebieten sowie alle übrigen Fusswege; in der Richtplankarte nicht eingezeichnet);
 - **Wanderwegnetz** (Fusswege ausserhalb des Siedlungsgebietes).
- Planung, Projektierung, Realisierung, Betrieb und Unterhalt sind auf die unterschiedlichen Funktionalitätstypen und deren Anforderungen abzustimmen.

4.3 Sicherheit

- Die Sicherheit der Teilnehmenden des Fussverkehrs ist auf dem gesamten Fusswegnetz zu gewährleisten. Besondere Beachtung muss den Querungen von stark befahrenen Strassen, bei Verkehrsknoten und im Umfeld von Kindergärten, Schulen sowie von Institutionen im Alters- und Behindertenbereich geschenkt werden.
- Zur Gewährleistung der Sicherheit für den Fussverkehr wird verstärkt auf bauliche Massnahmen gesetzt (z.B. genügend breite Trottoirs, Trottoirüberfahrten, baulich erhöhte Zebrastreifen, baulich angepasste Begegnungszonen etc.).
- Gefährliche Bereiche für den Fussverkehr sind zu entschärfen und sicher auszugestalten. Hierzu gehört u.a. auch, dass bei gefährlichen Bereichen das Tempo für den motorisierten Individualverkehr gesenkt wird. Die Gefahrenzonen sind regelmässig zu prüfen.
- Grundsätzlich sind Fuss- und Veloverkehr baulich zu trennen. Entsprechende Standards sind definiert. In Begegnungs- und Mischverkehrszonen – in denen das Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr erwünscht ist – hat der Fussverkehr gegenüber dem Veloverkehr Vortritt. Dies wird entsprechend signalisiert.
- Hindernisse auf den Fusswegen, die eine Gefahrenzone für Menschen mit einer Seh- und/oder Mobilitätsbehinderung darstellen, sind zu vermeiden. Hindernisfreie Angebote (z.B. Rollstuhlwanderwege) sind als solche zu kennzeichnen.
- Die Förderung des Sicherheitsgefühls von Teilnehmenden des Fussverkehrs beinhaltet auch Massnahmen zur Sicherheit im öffentlichen Raum (z.B. Ausgestaltung der Beleuchtung oder der Sichtbeziehungen).

4.4 Gestaltung

- Die Fusswege sind attraktiv, fussverkehrsfreundlich und hindernisfrei auszugestalten. Insbesondere auf die Grossräumigkeit, die angemessene Breite und die Hindernisfreiheit der Gehflächen ist zu achten (vgl. Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum sowie Schweizer Normen).
- Fusswege und allfällige Hindernisse sind, wo nötig, frühzeitig zu signalisieren und mit angemessenen Hilfselementen wie Querungshilfen, Handläufen oder Sitzgelegenheiten auszustatten.
- Bahn- und Strassenunterführungen sind breit, übersichtlich und hell auszugestalten. Sie sollen sowohl vom Fuss- als auch vom Veloverkehr genutzt werden können.
- Die Fusswege und deren Umfeld sind für den Fussverkehr aufzuwerten. Dabei ist auf die Schaffung qualitätsvoller Aufenthalts- und Begegnungsorte zu achten.
- Die Aufenthaltsqualität auf Plätzen ist, im Sinne von Aufenthalts- und Begegnungsorten schaffen, aufzuwerten, so dass sie von den zu Fuss Gehenden zum Verweilen und Ausruhen genutzt werden können.
- Fusswege sind in der Regel befestigt, Wanderwege sind in der Regel unbefestigt.

4.5 Kapazitäten

- An publikumsintensiven Achsen und Orten (Innenstadt, Quartierzentren und ÖV-Haltestellen), wo grosse Publikumsströme und -nutzungen alltäglich sind, ist eine genügend grosse Kapazität der [Fussverkehrsflächen](#) sicherzustellen (z.B. [Bahnhofplatz Bern](#), [Bubenberplatz](#) oder Fusswegverbindung Bahnhof Wankdorf bis Wankdorf Stadion).

4.6 Planung, Realisierung, Betrieb und Unterhalt

- Die Realisierung der Massnahmen erfolgt schrittweise, kontinuierlich und nach Prioritäten gegliedert.
- Für die Realisierung der Massnahmen sind das [Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum](#), der [Bericht Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum](#) sowie weitere Planungen und Konzepte der Stadt Bern (siehe Abb. 1; z.B. Freiraumkonzept, Aareraum Planung, Quartierplanungen) wegleitend. Fuss- und Wanderwege berücksichtigen das [Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz](#). Für jedes Projekt ist abzuklären, ob die Fusswege als [Naturbelag](#) auszubilden sind. Dazu sind das [Handbuch Biodiversität](#) und die [Naturkarten von Stadtgrün Bern](#) zu berücksichtigen.
- Die Planung, Projektierung und Realisierung sowie der Betrieb und Unterhalt von Fusswegen erfolgt unter Berücksichtigung anstehender Instandsetzungs- oder Erneuerungsmassnahmen sowie anderer geplanter Infrastrukturmassnahmen der Stadt Bern.
- Im Umfeld von Baustellen ist sicherzustellen, dass die Sicherheit für den Fussverkehr gewährleistet ist (beispielsweise mit entsprechender Signalisation von Umleitungen etc.).
- Die Wege und Anlagen des Fussverkehrs sind in regelmässigen Abständen auf ihre Schwachstellen und den Zustand der Bausubstanz zu prüfen und bei Bedarf instand zu setzen.
- Der Winterdienst ist für den Fussverkehr wichtig. Befestigte Fusswege werden unter Berücksichtigung der Wegkategorie und der Verhältnismässigkeit auch im Winter unterhalten. Unbefestigte Fusswege werden im Winter in der Regel nicht unterhalten. Die genaue Handhabung des Betriebs und des Unterhalts sind in den entsprechenden Dokumenten des Tiefbauamtes und von Stadtgrün Bern geregelt.



05 3-Säulen-Strategie und prioritäre Themen

"In der Innenstadt sowie im Bahnhofsumfeld gilt es, die öffentlichen Räume so zu organisieren und zu gestalten, dass sie insbesondere auch dem Fussverkehr genügend Flächen für die Zirkulation und den Aufenthalt ermöglichen". (STEK 2016, Gesamtbericht).

Die Stadt Bern fördert den Fussverkehr auf verschiedenen Ebenen und mit unterschiedlichen Massnahmen. Dahinter steht die folgende 3-Säulen-Strategie (Abb. 2):

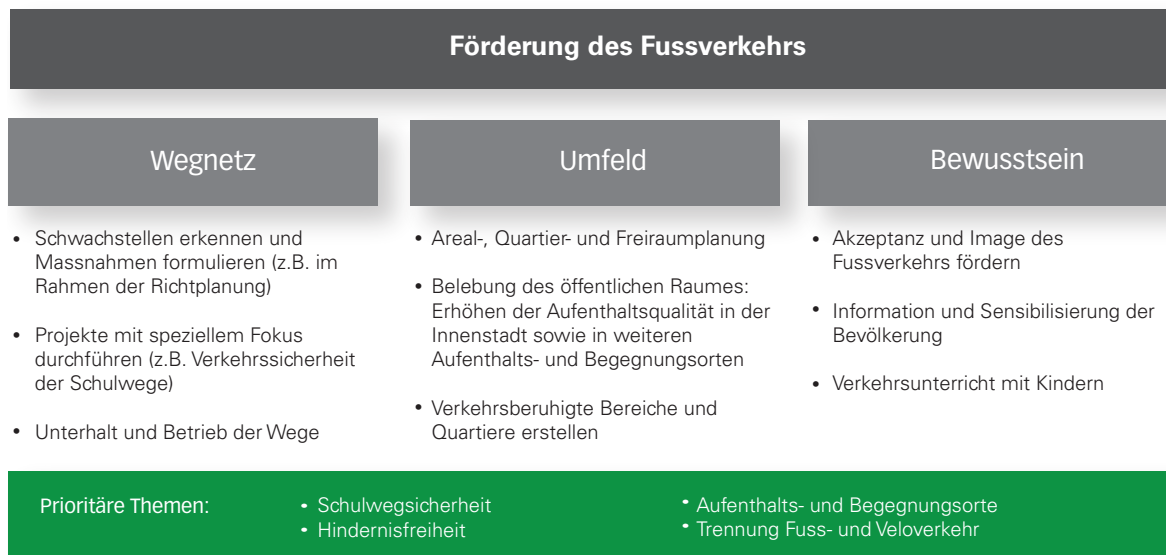


Abb. 2 3-Säulenstrategie der Stadt Bern zur Förderung des Fussverkehrs

5.1 1. Säule: Das Wegnetz

Das Fusswegnetz soll lückenlos, sicher, hindernisfrei, direkt und attraktiv sein. Zudem soll es den Fussgängerinnen und Fussgängern einen möglichst direkten Zugang zu den wichtigsten Grünräumen, Anlagen und Einrichtungen der Stadt ermöglichen. Somit sollen alle Stadtbewohnenden die Möglichkeit haben, ihre tägliche Einkaufs-, Schul- oder Arbeitswege zu Fuss zurückzulegen, ohne dabei auf ein anderes Verkehrsmittel zurückgreifen zu müssen. Um dies zu erreichen, müssen Schwachstellen im Netz erkannt und Massnahmen für eine Verbesserung umgesetzt werden. Entsprechende Massnahmen umfassen z.B. die Erstellung von Trottoirs und Mittelinseln, die Verbesserung der Sicht bei Zebrastreifen und das Anlegen von Kinderwagenrampen bei Treppen. Der vorliegende Richtplan dient als geeignetes Instrument für die Erkennung von Schwachstellen und deren Behebung.

5.2 2. Säule: Das Umfeld

Fusswege sind immer im grösseren Stadtraum eingebettet. Um das zu Fuss gehen attraktiver zu machen, ist nicht nur die Qualität der Wege, sondern auch jene des Umfeldes entscheidend. Der öffentliche Raum soll zum Begegnen und Verweilen einladen und entsprechend attraktiv gestaltet werden. Bei der Planung von Quartieren oder Arealen werden dazu Gestaltungsvorgaben gemacht. Dabei wird auch darauf geachtet, dass eher kleinräumige Strukturen entstehen, die eine hohe Durchlässigkeit bieten. Zudem werden in den Erdgeschossen publikumsorientierte Nutzungen, wie kleine Läden oder Restaurants begrüsst, da diese den öffentlichen Raum beleben.

Zusätzlich sind in den Quartieren weitere Bereiche vorzusehen, in denen der Fussverkehr Priorität hat und die Aufenthaltsqualität erhöht wird (z.B. Quartierplätze, Aufenthalts- und Begegnungsorte etc.).

5.3 3. Säule: Das Bewusstsein

Das zu Fuss gehen ist gesund und umweltfreundlich, es braucht wenig Platz, ist kostengünstig und belebt den Stadtraum, um nur einige Vorteile zu nennen. Der Fussverkehr wird in der öffentlichen Debatte häufig aber nicht als eigene Verkehrsart wahrgenommen. Um den Fussverkehr zu fördern, ist es daher wichtig, das Bewusstsein für diese Mobilitätsform gezielt zu stärken. Seit der Gründung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr im Jahr 2001 können die Interessen der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der Velofahrenden besser vertreten werden.

5.4 Prioritäre Themen

Bei der Umsetzung der 3-Säulen-Strategie legt die Stadt Bern besonderen Wert auf die folgenden 4 Themen: Schulwegsicherheit, Hindernisfreiheit, Aufenthalts- und Begegnungsorte und Trennung von Fuss- und Veloverkehr.

Das Thema **Schulwegsicherheit** hat in Bezug auf das Wegnetz hohe Priorität und Bedürfnisse sollen frühzeitig erkannt werden. Das sichere Erreichen der Schulkhäuser und Kindergärten wie auch der Betreuungs- und Freizeiteinrichtungen ist und bleibt eine Daueraufgabe der Stadt (wie im STEK 2016 bereits aufgenommen). In Zusammenarbeit mit den Schulverantwortlichen (Schulkreise, Elternräte, etc.) sind der Handlungsbedarf zu prüfen und Verbesserungsmassnahmen umzusetzen.

Das Thema **Hindernisfreiheit** wird mit dem Projekt «Umsetzung hindernisfreier Raum» umgesetzt, das der Gemeinderat Ende August 2016 verabschiedet hat. Ziel dieses Projektes ist es, den öffentlichen Raum für alle Nutzergruppen möglichst hindernisfrei auszugestalten (vgl. Handbuch Planen und Bauen, Leitsatz 3.5 Hindernisfrei Bauen).

Das Thema **Aufenthalts- und Begegnungsorte** hat zwei Komponenten: das Schaffen von Verweilzonen mit genügend Sitzgelegenheiten und die Aneignung des öffentlichen Raumes für die Bevölkerung. Im Rahmen der «Public Space Public Life» Studie – welche 2016 in der Innenstadt durchgeführt worden ist – wurde festgestellt, dass es in der Stadt Bern vielerorts an öffentlichen Sitzgelegenheiten mangelt. Öffentliche Sitzbänke und Stühle bieten Ausruhmöglichkeiten und sind somit wichtig für mobilitätseingeschränkte Menschen. 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 www.bern.ch/popup.

Dem Thema Aufenthalts- und Begegnungsorte ist bei zukünftigen Projekten besondere Aufmerksamkeit zu schenken (vgl. Handbuch Planen und Bauen, Leitsatz 3.3 Aufenthaltsqualität schaffen, Identifikation fördern).

Die **Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehr** soll klar erkennbar sein, jedoch nicht zu einem neuen Hindernis (z.B. Stolperfallen) werden. In zukünftigen Projekten ist den Fussgängerinnen und Fussgängern ein signalisierter und wenn möglich baulich abgetrennter Bereich zur Verfügung zu stellen, weil der Mischverkehr von Fussgängerinnen und Fussgängern und Velo-/E-Bike-Fahrenden auf öffentlichen Plätzen oft als gefährlich wahrgenommen wird. Wo das «Miteinander» explizit erwünscht ist, hat der Fussverkehr Vortritt gegenüber dem Veloverkehr.



06 Stossrichtungen

Die Umsetzung des Richtplans Fussverkehr richtet sich an die gesamte Bevölkerung, wobei die Massnahmen sich über das ganze Stadtgebiet verteilen. Sie zielen auf eine Verbesserung des Fusswegnetzes in Bezug auf die Verkehrssicherheit, die Funktionalität und die Aufenthaltsqualität. Sie sind so ausgewählt, dass auch Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen von einem lückenlosen und sicheren Fusswegnetz profitieren.

Dabei werden sieben Stossrichtungen definiert:

6.1 Entwicklung von fussgängerfreundlichen Aufenthalts- und Begegnungsorten

Die Innenstadt ist sowohl das Herz der Stadt Bern als auch das politische Zentrum der Schweiz. Dementsprechend erfüllt sie vielfältige Funktionen: in der oberen Altstadt konzentriert sich eine hohe Anzahl an Büroarbeitsplätzen und Geschäften, in der unteren Altstadt befinden sich kleinere Geschäfte und sie ist ein begehrter Wohnort. Darüber hinaus stellt die Altstadt Berns eine beliebte Touristenattraktion dar. Ihre vielen kulturellen Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Läden und Restaurants laden zum Verweilen ein.

Die Berner Innenstadt zieht eine hohe Vielfalt an Benutzenden aller Altersgruppen an: Beschäftigte geniessen ihre Mittagspause auf Plätzen, ältere Menschen besuchen die vielen Märkte, Kinder spielen auf dem Bundesplatz, und Touristen flanieren durch die Gassen.

In der Innenstadt sind die öffentlichen Plätze zu attraktiven Aufenthalts- und Begegnungsorten umzugestalten. Dabei ist auf eine gute Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen zu achten. Fussgängerfreundliche Zonen sollen möglichst alle Altersgruppen ansprechen und sind auf deren Bedürfnisse auszurichten. Es ist insbesondere zu definieren, wo neue Sitzmöglichkeiten bereitzustellen sind und wie Nutzungskonflikte zwischen Fussverkehr und öffentlichem Verkehr in den Hauptgassen vermindert werden können.

Nach dem gleichen Verfahren ist zu prüfen, wie neue fussgängerfreundliche Aufenthalts- und Begegnungsorte in den Gebieten Inselareal, Viererfeld, Gaswerkareal, Ausserholligen und in den Chantiers des STEK 2016 entwickelt werden können.

6.2 Sicherung der Schulwege und der Zugänge zu öffentlichen Einrichtungen

Zu Fuss gehen dient nicht nur der Fortbewegung, sondern regt auch zur regelmässigen körperlichen Aktivität an und fördert dadurch die Gesundheit. Aus diesem Grund achtet die Stadt Bern darauf, dass Schulkinder bereits im Kindergartenalter ihren Schulweg selbständig zu Fuss gehen können. Schulwege sind entsprechend sicher zu gestalten. Dasselbe gilt für die Zugänge zu Betreuungs- und Freizeiteinrichtungen.

Ausserdem sind auch die Zugänge zu Spielplätzen auf dem ganzen Stadtgebiet weiter zu verbessern. Spielplätze und Aussenanlagen von Schulhäusern bieten Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit, sich im Freien zu bewegen und die Natur zu erleben. Zudem sind sie wichtige Treffpunkte für Gross und Klein und prägen das Nachbarschaftsleben innerhalb der Quartiere. Somit sind sie sehr wichtig für die Lebensqualität in der Stadt.

6.3 Trennung Fuss- und Veloverkehr

In vielen Situationen ist das Nebeneinander von Fussgängerinnen und Fussgängern mit den Velo-/E-Bike-Fahrenden klar geregelt: hier das Trottoir, dort der Velosteifen. Im Bereich von Mischverkehrsflächen gibt es aber für den Fussverkehr häufig unangenehme Situationen, wodurch Konflikte mit dem Veloverkehr entstehen.

Wo erforderlich ist den Fussgängerinnen und Fussgängern ein reservierter Bereich zur Verfügung zu stellen. Dabei soll die Trennung klar erkennbar sein und hindernisfrei ausgestaltet werden. In Zonen, wo eine Trennung nicht möglich ist oder wo das «Miteinander» von Fuss- und Veloverkehr explizit erwünscht ist (z.B. Aufenthalts- und Begegnungsräume in der Innenstadt), hat der Fussverkehr Vortritt gegenüber dem langsamfahrenden Veloverkehr. Auf den Wanderwegen gilt das Prinzip der Koexistenz, das heisst rücksichtsvolles Begegnen und Respektieren.

Massnahmen im Zusammenhang mit der Trennung von Fuss- und Veloverkehr werden nicht auf der Karte Umsetzung dargestellt, da sie das gesamte Stadtgebiet betreffen.

6.4 Verbesserung der Aarezugänge

Die Aare prägt das Leben in Bern massgebend: Der Fluss bietet zahlreiche Möglichkeiten zum Spazieren und Schwimmen direkt vor den Toren der Altstadt. Die Innenstadt ist auf drei Seiten vom Fluss umgeben und steile Treppen und Strassen führen zum Fluss hinunter.

Diese Topographie trägt in hohem Mass zum einzigartigen Charakter der Stadt bei, stellt aber für gewisse Benutzergruppen eine Herausforderung dar. Der Zugang zur Aare wird durch ungenügende Signalisierung und während der Nacht wegen schlechter Beleuchtung weiter erschwert.

Neue hindernisfreie Aarezugänge sind zu prüfen. Es sind gute Signalisierungs- und Beleuchtungskonzepte zu erarbeiten, um sicherzustellen, dass das Erreichen der Aareufer zu jeder Tages- und Nachtzeit sicher und attraktiv ist.

6.5 Verbesserung der Sicherheit und Hindernisfreiheit auf öffentlichen Plätzen

Öffentliche Plätze sind wichtige Aufenthaltsorte für Fussgängerinnen und Fussgänger. Oft sind sie jedoch wenig attraktiv bzw. stellen eine potenzielle Gefahrenstelle dar, weil sie auch stark befahren sind. Mittels Nutzungsmanagement ist die Möblierung auf den öffentlichen Plätzen zu klären und gestützt darauf sind attraktive Aufenthalts- und Begegnungsorte zu schaffen.

Die Quermöglichkeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger sind zu verbessern und dadurch deren Verkehrssicherheit zu erhöhen. Gefahrenzonen für den Fussverkehr sind zu entschärfen und sicher auszugestalten. Stellenweise sind auch breitere Trottoirs anzulegen, um die Sicherheit für Personen mit Kinderwagen und Rollstühlen gezielt zu erhöhen. Zudem ist die Aufenthaltsqualität mittels fussgängerfreundlicher Möblierung und Gestaltung (z.B. Querungshilfen, Handläufe, Sitzgelegenheiten) zu erhöhen.

6.6 Hindernisfreie Wegergänzungen innerhalb des Siedlungsgebietes

Fusswege sichern die Wegbeziehungen zwischen und innerhalb von Quartieren und Nachbarschaftsräumen. Sie prägen das Alltagsleben der Stadtbewohnenden und -besuchenden: sie werden von Kindern und Beschäftigten genutzt, um zur Schule, zu Betreuungseinrichtungen oder zur Arbeit zu gelangen. Sie sind aber auch Verbindungen zu Freizeitanlagen, Einkaufsmöglichkeiten und kulturellen Einrichtungen.

Das Fusswegnetz ist wo nötig zu ergänzen. Neue Verbindungen sind zum Beispiel zu den Grünanlagen oder viel genutzten Plätzen zu erstellen. Zudem sind Wartezeiten an Lichtsignalen zu minimieren. Das Fusswegnetz soll zusammen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ein lückenloses, sicheres und hindernisfreies Angebot für alle Benutzergruppen bilden. Besondere Beachtung muss den Querungen bei stark befahrenen Strassen, Verkehrsknoten und Schulwegen geschenkt werden.

6.7 Hindernisfreie Wegergänzungen in die Naherholungsgebiete

Wanderwege dienen der Naherholung und ermöglichen der Bevölkerung einen direkten und sicheren Zugang zur Stadtumgebung. Sie werden unter anderem von Wandernden, Joggenden und Hundebesitzenden rege genutzt.

Das städtische Fusswegnetz ist besser mit dem Wanderwegnetz zu verknüpfen (z.B. Signalisation), um einen sicheren und hindernisfreien Zugang zu den Naherholungsgebieten für alle Benutzergruppen sicherzustellen.

Richtplan Fussverkehr

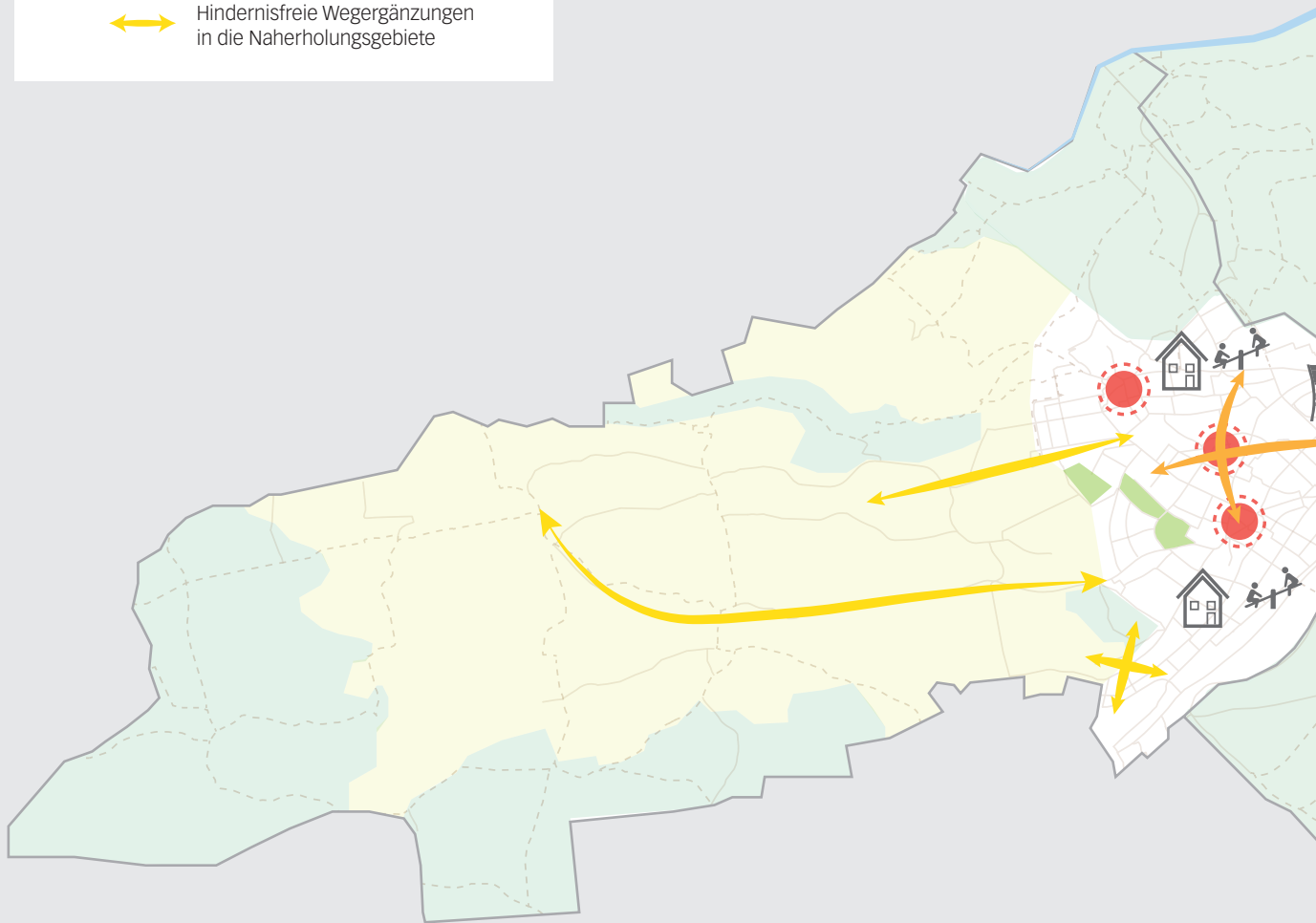
Karte Umsetzung (Schematische Darstellung)

Stossrichtungen

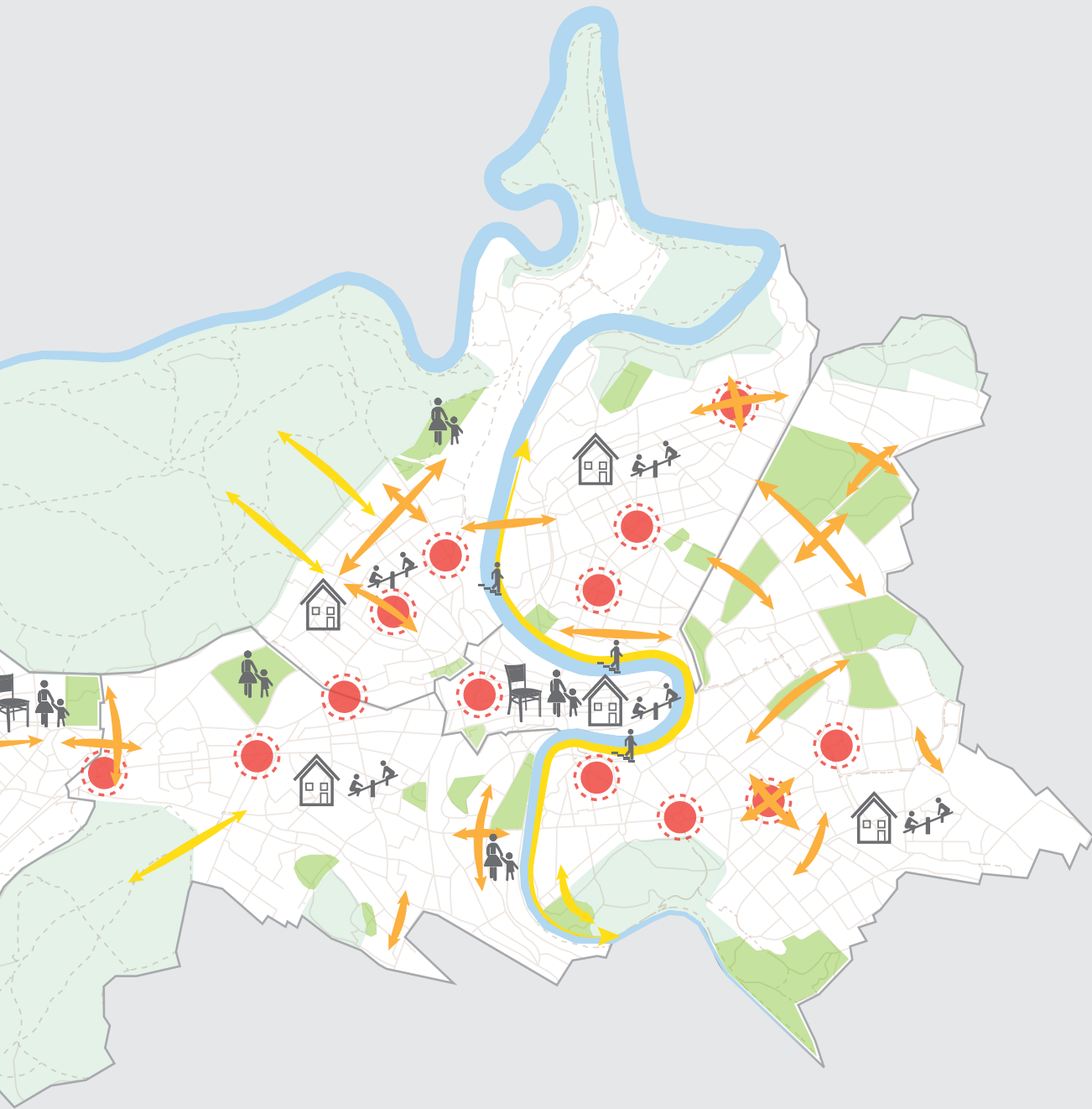
-  Entwicklung fussgängerfreundlicher Aufenthalts- und Begegnungsorten
-  Verbesserung der Aarezugänge
-  Sicherung der Schulwege und der Zugänge zu öffentlichen Einrichtungen in allen Stadtteilen
-  Verbesserung der Sicherheit und Hindernisfreiheit auf öffentlichen Plätzen
-  Hindernisfreie Wegergänzungen innerhalb des Siedlungsgebietes
-  Hindernisfreie Wegergänzungen in die Naherholungsgebiete

Grundausrüstung

-  Basisnetz Fusswege
-  Wanderwege
-  Stadtteilgrenzen
-  Aare
-  Frei- und Grünräume
-  Wald
-  Landwirtschaftsgebiet



Bemerkung: Die Stossrichtung "Trennung von Fuss- und Veloverkehr" ist nicht auf der Karte dargestellt, da sie das gesamte Stadtgebiet betrifft.





07 Massnahmen

Die Massnahmen zielen schwerpunktmässig auf das Beheben von Schwachstellen der Fusswege an publikumsintensiven Achsen und Orten sowie des Basisnetzes ab. Die finanziellen Mittel der Stadt Bern sind möglichst effizient einzusetzen und die prioritären Massnahmen sind in der mittelfristigen Investitionsplanung der Stadt Bern zu berücksichtigen. Aus diesen und weiteren Gründen (siehe Kapitel 7.1) wird eine Priorisierung der Massnahmen vorgenommen. Für die Verwendung der Mittel gelten die ordentlichen Finanzkompetenzen.

7.1 Priorisierung Massnahmen

Alle Massnahmen des Richtplans Fuss- und Wanderwege 1999, die gemäss Erfolgskontrolle in Kapitel 1.7 nicht realisiert worden sind, wurden geprüft und priorisiert. Dies gilt ebenfalls für die neuen Massnahmenvorschläge auf Grund der Rückmeldungen aus der öffentlichen Mitwirkung.

Massnahmen der 1. Priorität erfüllen grösstenteils die folgenden Kriterien:

- Massnahme von übergeordneter Bedeutung für die Stadt Bern (z.B. Bestandteil des Agglomerationsprogramms, [hohes Fussverkehrsaufkommen](#));
- Massnahme mit grossem Handlungsbedarf (z.B. Schulwege);
- Massnahme mit gutem Kosten-/Nutzen-Verhältnis (Investition und Betrieb);
- Massnahme mit kurzfristigem Realisierungshorizont ([Realisierung innerhalb von 5 Jahren](#));
- Massnahme mit Synergieeffekten.

Die Massnahmen der 1. Priorität sind in den nächsten 5 Jahren anzugehen und konkrete Projekte voranzutreiben. Komplexere Massnahmen verfügen jedoch oft über einen längeren Planungszeitraum, sodass die Realisierung nicht für alle Massnahmen innerhalb der nächsten 5 Jahre abgeschlossen werden kann.

Innerhalb der Massnahmen der 1. Priorität ist für jeden Stadtteil mindestens eine **Schlüsselmassnahme** definiert, die für den jeweiligen Stadtteil eine grosse Wirkung hinsichtlich der in Kapitel 3 und 4 festgehaltenen Ziele und Grundsätze hat. Die [acht](#) Schlüsselmassnahmen haben einen Leuchtturmcharakter, das heisst, deren Umsetzung bringt eine starke Verbesserung für den Fussverkehr im jeweiligen Stadtteil. Die Schlüsselmassnahmen wurden auf Grund [der Rückmeldungen aus der öffentlichen Mitwirkung definiert](#) und zeigen den grössten Handlungsbedarf in den einzelnen Stadtteilen auf. Dementsprechend sind sie mit der höchsten Priorität umzusetzen.

Massnahmen der 2. Priorität erfüllen grossenteils die folgenden Kriterien:

- Massnahme von untergeordneter Bedeutung;
- Massnahme mit kleinem Handlungsbedarf;
- Massnahme mit zu optimierendem Kosten-/Nutzen-Verhältnis (Investition und Betrieb);
- Massnahme mit tiefem Koordinationsstand bzw. hoher Abhängigkeit zu anderen Planungen (z.B. Arealentwicklung);
- Massnahme mit mittel- bis langfristigem (10–15 Jahre) Realisierungshorizont.

Die Massnahmen der 2. Priorität sind je nach Verfügbarkeit der finanziellen Mittel umzusetzen.

7.2 Kostenschätzung Massnahmen

Die Kostenschätzung der Massnahmen aus dem Richtplan Fuss- und Wanderwege 1999 basierte auf der damaligen groben Kostenschätzung und wurde unter Berücksichtigung der Teuerung von 8.6% angepasst und gerundet (vgl. BfS, LIK, Basis Mai 2000).

Für die neuen Massnahmen wurde eine grobe Kostenschätzung (+/-50%) gemäss der Element-Methode vorgenommen. Als Grundlage diente die Publikation «Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen – Plausibilisierung für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung» des Bundesamtes für Strassen aus dem Jahr 2010.

Der Kostenträger ist bei der Projektierung der Massnahmen noch einmal zu überprüfen. Unter anderem bei Massnahmen im Zusammenhang mit Überbauungsordnungen ist abzuklären, ob die Grundeigentümer basierend auf den gesetzlichen Grundlagen zur Erschliessung an den Kosten beteiligt sind.

Bei Massnahmen, die im Rahmen eines grösseren Gesamtprojektes realisiert werden, entspricht die Kostenschätzung nur dem Anteil der Fussverkehrsmassnahme.

7.3 Aufbau der Tabellen

In den nachfolgenden Tabellen sind die Massnahmen pro Stadtteil und Priorität aufgelistet. Schlüsselmassnahmen sind orange hinterlegt.

Für jede Massnahme sind folgende Informationen ersichtlich: Wegtyp, Bezeichnung, Kurzbeschreibung, Grobschätzung der Gesamtkosten, Federführung, Kostenteiler, Priorität sowie allfällige Bemerkungen.

Es wird zwischen zwei Wegtypen unterschieden: Fusswege (F) und Wanderwege (W). Bei Wanderwegen kann mit einer Mitfinanzierung vom Kanton gerechnet werden. Auf Fuss- und Wanderwegen, welche Teil von Uferschutzplanungen sind, wird jeweils speziell hingewiesen und im Kostenteiler die Mitfinanzierung durch den Kanton berücksichtigt.

Bemerkung: Die Massnahmen 00.2 "Stadtwandern Bern" und 00.3 "Fusswegkonzept Aareraum" sind nicht auf der Richtplankarte dargestellt, da sie mehrere Stadtgebiete betreffen.

7.4 Ganzes Stadtgebiet

Nr.	Weg- typ	Projekt
Schlüsselmassnahme		
00.1	F	<p>Fuss- und Velobrücke Breitenrain-Länggasse</p> <p>Neue Brücke für Fuss- und Veloverkehr über die Aare (auf der Höhe der Quartiere) mit Anschlüssen in den Quartieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): nicht quantifizierbar • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Bund: 35% Kanton: 39.65% Stadt Bern: 25.35% • 1. Priorität, Schlüsselmassnahme <p>Bemerkungen: Kosten abhängig von den folgenden Entscheiden zur Nutzung und Dimensionierung der Brücke. Teil des Agglomerationsprogramms 3. Generation (resp. RGSK II), Massnahme LV-N-1. Uferschutzplan beachten (SFG).</p>
Massnahmen 1. Priorität		
00.2	W	<p>Stadtwandern Bern</p> <p>Die Wanderwege in und um die Stadt Bern werden überprüft mit dem Ziel, Frei- und Grünräume besser mit den Naherholungsgebieten zu verbinden und die Auffindbarkeit der Wanderwege (bezüglich Signalisation) zu verbessern.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 50'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern Berner Wanderwege • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Die Konzepterarbeitung erfolgt mit dem Verein Berner Wanderwege.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
00.3	F/W	<p data-bbox="730 483 1043 510">Fusswegkonzept Aareraum</p> <p data-bbox="730 539 1436 680">Konzept über die Zugänge zu den Aarerräumen (Lage, bauliche Ausgestaltung, Sicherheit, Beleuchtung) inkl. Umsetzungsstrategie der definierten Aareübergänge auf Niveau Aare. Analyse der heutigen Wege und Zugänge in Bezug auf den baulichen Revisionsbedarf.</p> <ul data-bbox="730 714 1342 887" style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 50'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG) • 1. Priorität <p data-bbox="730 920 1436 1061">Bemerkungen: Die in der Aareraum Planung sowie im Freiraumkonzept der Stadt Bern erhaltenen Umsetzungsmassnahmen sind zu berücksichtigen. Für die Querungen auf Niveau der Aare ist eine konsolidierte Priorisierung vorzunehmen. Uferschutzpläne sind zu beachten (SFG).</p>

7.5 Stadtteil 1

Nr.	Weg- typ	Projekt
Schlüsselmassnahme		
1.1	F	<p>Fussgängerfreundliche Innenstadt</p> <p>In der Berner Innenstadt wurde mit einer public space public life Studie («Bern - eine Stadt für Alle») geprüft, wie eine «fussgängerfreundliche Innenstadt» ermöglicht werden kann. Basierend auf dieser Studie werden in den kommenden Jahren verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit realisiert. Dabei gilt es, folgenden Aspekten besondere Aufmerksamkeit zu schenken: Bessere Verteilung der Fussgängerströme in den Gassen; Erhöhung der Fussgängerfreundlichkeit (Aufenthalts- und Begegnungsorte mit Sitzgelegenheiten, Signalisation, Orientierung, Aufzüge, Rampen, Beleuchtung, Pflasterung); Aufwertung und Aktivierung der Seitengassen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): nicht quantifizierbar • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität, Schlüsselmassnahme <p>Bemerkungen: Diese Massnahme umfasst mehrere einzelne Projekte. Die Kosten werden für jedes Projekt separat berechnet. Abstimmung mit dem Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI). IVS berücksichtigen.</p>
Massnahmen 2. Priorität		
1.2	F	<p>Fussgängersteg Matte – Bärenpark</p> <p>Neue Aarequerung, Wegverbindung zwischen dem Mattequartier und dem Bärenpark.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2.4 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG) • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision. Entspricht Aareraum Planung Massnahme 1.15. Uferschutzplan beachten (SFG).</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
1.3	F	<p data-bbox="730 483 1401 510">Aufwertung der Fusswegverbindung Schützenmatt – Aare</p> <p data-bbox="730 539 1433 595">Attraktivierung der Fusswegverbindung von der Schützenmatt und Hodlerstrasse zum Uferweg an der Aare.</p> <ul data-bbox="730 629 1358 801" style="list-style-type: none"><li data-bbox="730 629 1358 656">• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF<li data-bbox="730 656 1038 683">• Federführung: Stadt Bern<li data-bbox="730 683 911 770">• Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG)<li data-bbox="730 770 879 797">• 2. Priorität <p data-bbox="730 831 1433 887">Bemerkungen: Koordination mit Nutzungs- und Entwicklungskonzept Schützenmatte. Uferschutzplan beachten (SFG).</p>

7.6 Stadtteil 2

Nr.	Weg- typ	Projekt
Schlüsselmassnahme		
2.1	F	<p>Aarezugänge Länggasse</p> <p>Die Aare ist als Naherholungsgebiet für den Stadtteil 2 besser zu erschliessen. Kurzfristig sind die bestehenden Fussverbindungen aufzuwerten und langfristig ist ein zusätzlicher hindernisfreier Zugang aus dem Quartier Viererfeld zum Aareraum zu schaffen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Kurzfristig: 200'000 CHF Langfristig: 4 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG) • 1. Priorität, Schlüsselmassnahme <p>Bemerkungen: Koordination mit Überbauung Viererfeld. Diese Massnahme wird in 2 Teilmassnahmen unterteilt: Aufwertung bestehender Fussverbindungen (kurzfristig) und Schaffen eines hindernisfreien Zugangs (langfristig). Uferschutzplan beachten (SFG).</p>
Massnahmen 1. Priorität		
2.2	F	<p>Durchwegung Viererfeld</p> <p>Die arealinterne Erschliessung des neu bebauten Areals Viererfeld ist für den Fussverkehr attraktiv zu gestalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts Arealentwicklung Viererfeld/Mittelfeld • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Umsetzung erfolgt im Rahmen der Arealentwicklung Viererfeld. IVS berücksichtigen.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
2.3	F	<p>Neue Fusswegverbindung Riedweg – Viererfeldweg</p> <p>Neue Fusswegverbindung zwischen Riedweg und dem Viererfeldweg zur Schliessung der Netzlücke.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Gemäss Quartierplanung Stadtteil 2 (2001). Umsetzung mit Überbauung Viererfeld.</p>
2.4	F	<p>Fusswegerschliessung Sportanlagen Länggasse</p> <p>Als mögliche Option soll eine Ergänzung des fehlenden Verbindungsstücks entlang den Tennisfeldern bis zur Neubrückstrasse geprüft werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Die Fusswegverbindung wird in einem vom Projekt 50m-Schwimmbad losgelösten Projekt bearbeitet, mit dem Ziel der Umsetzung bis zur Eröffnung der Schwimmbad.</p>
2.10	F	<p>Verbesserung der Fusswegverbindung hintere Länggasse Bremgartenwald</p> <p>Verbesserung der Fusswegverbindung hintere Länggasse Bremgartenwald. Querung Bremgartenstrasse in Verlängerung Freiestrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: –</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
Massnahmen 2. Priorität		
2.5	W	<p>Neuer Uferweg ARA Neubrück</p> <p>Neuer Uferweg als Bestandteil der Überbauungsordnung Neubrück 301 und des Uferschutzplans Abschnitt Neubrück; neuer Fussweg schliesst an den bestehenden Fussweg an.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 50'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: <ul style="list-style-type: none"> Stadt Bern Kanton (SFG) ARA • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Koordination mit Masterplanung ARA Neubrück. Uferschutzplan beachten (SFG).</p>
2.6	W	<p>Worblaufensteg</p> <p>Neue Flussüberquerung auf dem Niveau der Aare bei der RBS-Station Worblaufen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2.4 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: <ul style="list-style-type: none"> Stadt Bern Kanton (SFG) • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision für Freizeitverkehr; Koordination mit Richtplan Aareschlaufe. Entspricht Aareraum Planung Massnahme 1.7. Uferschutzplan (SFG).</p>
2.7	F	<p>Lorrainesteg</p> <p>Neue Fusswegverbindung zur Flussüberquerung auf dem Niveau der Aare beim Lorrainebad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2.4 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: <ul style="list-style-type: none"> Stadt Bern Kanton (SFG) • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision; Uferschutzplan und Flussufergesetz beachten (SFG); Entspricht Aareraum Planung Massnahme 1.12.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
2.8	F	<p>Neugestaltung Sidlerstrasse</p> <p>Aufwertung der Sidlerstrasse als attraktive Fusswegverbindung zum Bahnhof.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: –</p>
2.11	F	<p>Neue Fusswegverbindung Länggasse – Eilgutareal – Schützenmatte</p> <p>Neuer Fussweg ab Sidlerstrasse durch das Eilgutareal im Rahmen einer Arealentwicklung berücksichtigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): nicht quantifizierbar • Federführung: SBB • Kostenträger: SBB Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Kosten können erst im Rahmen einer Arealentwicklung erhoben werden. Entspricht der Massnahme E des Nutzungs- und Entwicklungskonzepts (NEK) Schützenmatte von 2016.</p>

7.7 Stadtteil 3

Nr.	Weg- typ	Projekt
Schlüsselmassnahme		
3.1	F	<p>Durchwegung Gaswerkareal</p> <p>Die arealinterne Erschliessung des neu bebauten Gaswerkareals ist für den Fussverkehr attraktiv zu gestalten inkl. direkter Zugänge zum Aareraum.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts Gaswerkareal • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG) • 1. Priorität, Schlüsselmassnahme <p>Bemerkungen: Umsetzung erfolgt im Rahmen der Arealentwicklung Gaswerkareal. Uferschutzplan beachten (SFG). IVS berücksichtigen.</p>
Massnahmen 1. Priorität		
3.2	F	<p>Neue Fusswegverbindung Steigerhubelstrasse bis unter den A12-Viadukt</p> <p>Neuer Fussweg entlang dem Stadtbach ab Steigerhubelstrasse bis unter den A12-Viadukt, inkl. Querungen des Stadtbachs.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 400'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Im Rahmen der Realisierung Campus BFH ausführen (Überbauungsordnung Weyermannshaus Ost I 135 / 220 / Weyermannshaus Ost III 254). Mit Öffnung Stadtbach abstimmen.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
3.4	F	<p>Attraktivierung Steigerhubelstrasse, Abschnitt Murtenstrasse – Bahnstrasse</p> <p>Fuss- und Veloverkehrspasserelle über die Bahn. Ersatz der Bahnunterführung im Rahmen des Projektes SBB Leistungssteigerung Bern West (Entflechtung Holligen). Attraktivierung der Fusswegverbindung, Bau von Trottoirs.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten, Teil Steigerhubelstrasse (Grobschätzung, +/- 50%): 400'000 CHF • Federführung: Stadt Bern SBB für Ersatz Bahnunterführung • Kostenträger: Stadt Bern SBB für Ersatz Bahnunterführung • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Abstimmung mit Projekt Campus BFH. Die Bahnunterführung wird ab Anfang 2018 für den motorisierten Individualverkehr gesperrt.</p>
3.5	F	<p>Neue Fusswegverbindung Bahnstrasse – Warmbächliareal – Freiburgstrasse</p> <p>Schliessen der Netzlücke im neuen Warmbächliwegareal mit einer neuen Verbindung parallel zum Warmbächli.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 380'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Umsetzung erfolgt im Rahmen der Arealentwicklung Warmbächliweg (Umstrukturierung). Gemäss Quartierplanung Stadtteil 3 (2012).</p>
3.6	F	<p>Neue Fusswegverbindung Weyermannsstrasse – Warmbächliweg – Schule Steigerhubel</p> <p>Neue Querverbindung durch das Warmbächliareal zur Schliessung der Netzlücke.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 320'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Umsetzung erfolgt im Rahmen der Arealentwicklung Warmbächliweg (Umstrukturierung). Gemäss Quartierplanung Stadtteil 3 (2012).</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
3.7	F	<p>Inselareal Magistrale</p> <p>Neue Fusswegverbindung durch das Inselareal von der Murtenstrasse bis zur Freiburgstrasse gemäss Überbauungsordnung Insel Areal III 288.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 600'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Gemäss Überbauungsordnung Insel Areal III 288 (Begegnungsbereich als Detailerschliessung) und Quartierplanung Stadtteil 3 (2012).</p>
3.8	F	<p>Neue Fusswegverbindung Friedbühlstrasse – Inselareal – Freiburgstrasse</p> <p>Neue Fusswegverbindung durch das Inselareal von der Friedbühlstrasse bis Brunnmattstrasse gemäss Überbauungsordnung Insel Areal III.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 500'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Gemäss Überbauungsordnung Insel Areal III 288 und Quartierplanung Stadtteil 3 (2012).</p>
3.9	F	<p>Belpstrasse: Anbau Trottoir</p> <p>Neues Trottoir an der Belpstrasse, Abschnitt Effingerstrasse – Laupenstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Koordination mit Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) und Gleissanierung Effingerstrasse / Belpstrasse (Haltestelle Kocherpark) gemäss Quartierplanung Stadtteil 3 (2012), inkl. Baumreihe. Im Projekt ZBB wird der Anschluss auf der Ostseite der Belpstrasse sichergestellt.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
3.10	F	<p>Verbesserung der Querungsmöglichkeiten bei den Knoten Sulgenau</p> <p>Verbesserung der Querungsmöglichkeiten bei den Knoten Eigerstrasse / Monbijoustrasse und Eigerstrasse / Wabernstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts Eigerstrasse-Kirchenfeldstrasse • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Querungsmöglichkeiten verbessern, kürzere Wartezeiten bei Grünphasen, breitere Trottoirs. Umsetzung erfolgt im Rahmen des Gesamtprojektes Eigerstrasse-Kirchenfeldstrasse. Projekt ist mit Gleissanierung Monbijoustrasse abgestimmt.</p>
3.12	F	<p>Neue Fusswegverbindung Simplonweg – Schwarzenburgstrasse</p> <p>Neuer Fussweg entlang der Sportanlage Wander in der Verlängerung der Sinnerstrasse, inkl. Querung Schwarzenburgstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Sicherheitsabstände zu Sportrasenspielfeld beachten. Die Querung Schwarzenburgstrasse (Neubau Mittelinsel) ist erst mittelfristig realisierbar.</p>
3.13	F	<p>Verbesserung der Sicherheit des Knotens Monbijoustrasse – Morillonstrasse – Weissenbühlweg</p> <p>Fussverkehrsfreundliche Umgestaltung des Knotens.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Umgestaltung im Rahmen der Gleissanierung Monbijoustrasse 2021.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
3.14	F	<p>Verbesserung der Morillonstrasse für den Fuss- und Veloverkehr, Abschnitt Seftigenstrasse – Kirchstrasse inkl. Bahnübergang</p> <p>Erhöhung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr, gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Verminderung der Trennwirkung und Dominanz des motorisierten Individualverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 12.5 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: <ul style="list-style-type: none"> Bund: 35% Kanton: 22.75% Stadt Bern: 42.25% • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Teil des Agglomerationsprogramms 3. Generation, Massnahme LV-S-1. Eine Bahnunterführung wird frühestens mit dem Doppelspurausbau (2040) realisiert. Ergänzende Linienführung prüfen.</p>
Massnahmen 2. Priorität		
3.3	F	<p>Neue Fusswegverbindung durchs Freibad Weyermannshaus</p> <p>Neue Fusswegverbindung in Verlängerung des Untermattwegs entlang der Bahn bis zum neuen Campus BFH.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): nicht quantifizierbar • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Realisierbarkeit und Umsetzungshorizont sind im Rahmen der Projekte «Verschiebung der S-Bahn-Haltestelle Stöckacker» bzw. «Revision Richtplan ESP Ausserholligen» zu klären. Die Gartendenkmalpflege gilt es dabei zu berücksichtigen.</p>
3.11	F	<p>Neue Fusswegverbindung Holligenstrasse (Könizbergwald) – Könizstrasse</p> <p>Neue Fusswegverbindung zur Unterquerung der Gleisanlagen; Erschliessung des Familiengärten-Areals.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 3 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision. Eine Bahnunterführung wird frühestens mit dem Doppelspurausbau (2040) realisiert. Überbauungsordnung Weissensteingut 18 beachten.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
3.15	F	<p>Fusswegverbindung Monbijou – Marzili</p> <p>Wiederinstandstellung der bereits früher existierenden Fusswegverbindung zwischen Sulgeneckstrasse und Brückenstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 300'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision. Machbarkeit zur Zeit fragwürdig. Extrem steiles Gelände.</p>
3.16	F	<p>Neue West – Ost-Fusswegverbindung Weyermannshaus – Steigerhubelstrasse – Murtenstrasse</p> <p>Neue Verbindung ab geplanter Fuss- und Velounterführung entlang der Gleisanlagen bis Einmündung in die Murtenstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 1 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Abstimmungsbedarf mit Projekt SBB Leistungssteigerung Bern West (Entflechtung Holligen) und Projekt Campus BFH. Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten.</p>
3.18	F	<p>Neue Fusswegerschliessung Areal Holligen</p> <p>Neue Nord-Süd Verbindungen durch das Areal Holligen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 400'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Gemäss Überbauungsordnung Holligen 278.</p>
3.19	F	<p>Neue Fusswegüberführung Aebimatt</p> <p>Wegkreuz Aebimatt mit oberirdischer Bahnquerung (Depotstrasse – Murtenstrasse). Klärung der Machbarkeit und Finanzierung einer Bahnquerung mit Anschluss an das Fusswegnetz in der Aebimatt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung Studie, +/-50%): 50'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern (Studie) SBB • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision. Koordination mit ZMB Insel und Entwicklung Gleisfeld Aebimatt (BLS-Werkstätten).</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
3.21	F	<p>Verbesserung der Fusswegverbindung Hochschulzentrum von Roll – Bremgartenfriedhof</p> <p>Verbesserung der Fusswegverbindung vom Hochschulzentrum von Roll zur öV-Haltestelle Bremgartenfriedhof sowie weiter zum Friedhof mit dem Quartierpark Friedbühlstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: IVS berücksichtigen.</p>

7.8 Stadtteil 4

Nr.	Weg- typ	Projekt
Schlüsselmassnahme		
4.1	F	<p data-bbox="730 656 1061 685">Neugestaltung Helvetiaplatz</p> <p data-bbox="730 714 1433 770">Mit der Sanierung des Helvetiaplatzes soll die Sicherheit für den Fussverkehr sowie die Aufenthaltsqualität verbessert werden.</p> <ul data-bbox="730 801 1433 947" style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts Gestaltung Helvetiaplatz • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität, Schlüsselmassnahme <p data-bbox="730 978 1114 1008">Bemerkungen: IVS berücksichtigen.</p>
Massnahmen 1. Priorität		
4.2	F	<p data-bbox="730 1097 1299 1126">Verbesserung Fussverkehrssicherheit Burgernziel</p> <p data-bbox="730 1155 1433 1211">Verbesserung der Sicherheit und der Attraktivität der Querungen für den Fussverkehr im Rahmen der Sanierung Burgernziel.</p> <ul data-bbox="730 1243 1433 1388" style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts Thunstrasse - Ostring (GTO) • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p data-bbox="730 1420 1433 1476">Bemerkungen: Umsetzung erfolgt im Rahmen des Gesamtprojektes Thunstrasse - Ostring (GTO). IVS berücksichtigen.</p>
4.3	F	<p data-bbox="730 1507 1182 1536">Bau fehlender Trottoirs obere Zollgasse</p> <p data-bbox="730 1565 1433 1621">Bau fehlender Trottoirs an der oberen Zollgasse, Abschnitt Robinsonweg - Merzenacker.</p> <ul data-bbox="730 1653 1353 1776" style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 160'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p data-bbox="730 1807 1114 1836">Bemerkungen: IVS berücksichtigen.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
4.4	F	<p>Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindungen Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg</p> <p>Erstellen separat geführter und vernetzter Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, die mit Überführungen die Verkehrsanlage des motorisierten Verkehrs überspannen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 20 Mio CHF • Federführung: ASTRA • Kostenträger: Bund • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Teil des Agglomerationsprogramms 3. Generation (RGSK II), Massnahme LV-N-3; Öffentliche Auflage durch ASTRA 2018, Baubeginn ca. 2020/2021. IVS berücksichtigen.</p>
4.5	W	<p>Attraktivierung der Fusswegverbindung Dalmazibrücke – Schwellenmätteli</p> <p>Umgestaltung des Uferwegs zugunsten des Fussverkehrs, Verbesserung von Aufenthaltsqualität und Sicherheit, Aufwertung und Sanierung der Uferbefestigung, Aufhebung der Parkplätze entlang der Uferstrasse prüfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 500'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG) • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Uferschutzgesetz (SFG), Überbauungsordnung USP Schwellenmätteli 191 (2001). Entspricht Aareraum Planung, Massnahme 2.7.</p>
4.6	W	<p>Attraktivierung der Fusswegverbindung Bärenpark – Schwellenmätteli</p> <p>Der bestehende Uferweg zwischen dem Bärenpark und dem Schwellenmätteli wird hindernisfrei umgestaltet und aufgewertet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 300'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG) • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Koordination mit Hochwasserschutz und Uferschutzplanung (SFG).</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
4.7	F	<p>Verbesserung der Fussverkehrssicherheit beim Freudenbergerplatz</p> <p>Die Querungsmöglichkeiten am Freudenbergerplatz sind zu Gunsten des Fussverkehrs zu verbessern.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kurzfristig (Aufwertung bestehender Fusswegverbindungen): Kosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF (Anteil Fussverkehr) Federführung: Stadt Bern Kostenträger: Stadt Bern 1. Priorität • Langfristig (attraktive Platzgestaltung): Kosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts Bypass Bern Ost Federführung: ASTRA Kostenträger: ASTRA <p>Bemerkungen: –</p>
4.8	F	<p>Verbesserung der Fussverkehrssicherheit Melchenbühlweg</p> <p>Verbesserung der Fussverkehrssicherheit auf dem Melchenbühlweg (Strecke Abzweigung Dunkerstrasse - Aberlistrasse).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: IVS berücksichtigen.</p>
4.9	W	<p>Wanderweg vom Bärenpark zum Zentrum Paul Klee via Egelsee / Wyssloch (Trans Swiss Trail)</p> <p>Signalisierung eines Wanderweges vom Bärenpark via Egelsee - Wyssloch zum Zentrum Paul Klee.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 50'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Signalisation und kleinere Anpassungen. IVS berücksichtigen.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
4.12	F	<p>Neue Fusswegverbindung Schönbergrain – Bitziusstrasse</p> <p>Neue Fussverbindung Schönbergrain via Schulhausareal und bestehendem Weg zum Haspelweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Keine direkte Verbindung durch Schönbergareal, sondern via Schulhausareal. Auf Parkpfliegewerk abstimmen.</p>
Massnahmen 2. Priorität		
4.10	F	<p>Neue Fusswegverbindung Schönberg-Ost-Baumgarten in Richtung Breitenrain</p> <p>Neue Fusswegverbindung Schönberg-Ost-Baumgarten in Richtung Breitenrain.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Gemäss Quartierplanung Stadtteil 4 (2012).</p>
4.11	W	<p>Uferwegverbreiterung im Bereich der russischen Botschaft</p> <p>Wegverbreiterung gemäss Uferschutzplan und Flussufergesetz.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG) • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Gemäss Aareraum Planung Massnahme 2.5, Uferschutzplan und Flussufergesetz (SFG).</p>
4.13	F	<p>Neue Fusswegverbindung Giacomettistrasse – Buristrasse</p> <p>Neue Querverbindung zwischen der Giacomettistrasse und der Buristrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Weg führt über private Parzellen.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
4.14	F	<p>Aaresteg Eichholz – Elfenau</p> <p>Neue Flussüberquerung auf dem Niveau der Aare zwischen Eichholz und Elfenau.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2.4 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG) • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision. Auf Hochwasserschutz Thun Bern abstimmen; betrifft kantonales Naturschutzgebiet und Auen-schutzgebiet von nationaler Bedeutung. Entspricht Aareraum Planung Massnahme 1.17. Uferschutzplan beachten (SFG).</p>
4.15	F	<p>Liftprojekt und Fuss- und Veloverkehrsverbindung Matte – Kirchenfeld</p> <p>Umsetzung der Projektidee Liftprojekt und Steg Matte – Schwellenmätteli oder analoger Idee gemäss Aareraum Planung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2.4 Mio (Steg) 0.3 Mio (Lift) • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger (Steg): Bund: 35% Kanton: 32.5% Stadt Bern: 32.5% • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision gemäss Aareraum Planung Massnahme 1.16 und Agglomerationsprogramm 3. Generation (resp. RGSK II) Massnahme LV-N-8. Auf Hochwasserschutz Thun Bern abstimmen. Uferschutzplan beachten (SFG).</p>
4.16	F	<p>Neue Fusswegverbindung Papiermühlestrasse durch den Springgarten bis Bolligenstrasse</p> <p>Neue Fussverbindung Papiermühlestrasse durch das EMPFA-Areal (Stallungen) und durch den Springgarten bis zur Bolligenstrasse. Zudem Erstellung eines Trottoirs bei der Erschliessungsstrasse Baumgarten Ost im Bereich Bolligenstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 500'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Wahrung des heutigen Reitbetriebes. Freiraumkonzept sowie Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten. IVS berücksichtigen.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
4.17	F	<p>Attraktivierung Zugang grosse Allmend und BernExpo-Gelände ab Papiermühlestrasse</p> <p>Umgestaltung des Zugangs und separate dauerndverfügbare Wegführung für den Fussverkehr, diverse Attraktivierungsmassnahmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Abstimmung mit Planungen Allmenden.</p>
4.18	F	<p>Neue Fusswegverbindung Bolligenstrasse – Zikadenweg</p> <p>Neue Fussverbindung zwischen Bolligenstrasse und Zikadenweg bei einer künftigen Arealentwicklung zur besseren Erschliessung der Industriezone Galgenfeld.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Geschützte Lebensräume nach NHG sowie die Bolligenallee als historischer Verkehrsweg müssen berücksichtigt werden. Planung mit Massnahmen 4.19 und 4.20 koordinieren.</p>
4.19	F	<p>Neue Fusswegverbindung Zikadenweg – Galgenfeldweg</p> <p>Neue Fusswegverbindung ab Verzweigung Libellenweg / Zikadenweg zum Galgenfeldweg bei einer künftigen Arealentwicklung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Bestehende Verbindungen zwischen Galgenfeldweg und Ostermundigenstrasse sichern. Planung mit Massnahmen 4.18 und 4.20 koordinieren.</p>
4.20	F	<p>Neue Fusswegverbindung Libellenweg – Zentweg</p> <p>Neue Fusswegverbindung Libellenweg bis Zentweg bei einer künftigen Arealentwicklung; Queren der Werkgleise.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 330'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision. Planung mit Massnahmen 4.18 und 4.19 koordinieren.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
4.21	F	<p>Neuer Aaresteg unter der Monbijoubrücke und Lift am Brückenkopf Dalmaziquai</p> <p>Neue Flussüberquerung auf dem Niveau der Aare zwischen Sandrain und Kirchenfeldquartier mit neuem Lift am Brückenkopf Dalmaziquai unter anderem für eine gute Anbindung des Entwicklungsgebiets im Gaswerkareal ans Kirchenfeldquartier und an die Buslinie 19 Richtung Innenstadt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2.7 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG) • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Koordination mit Planung des Gaswerkareals. Längerfristige Vision. Uferschutzplan beachten (SFG).</p>
4.23	F	<p>Verbesserung Sicherheit Überquerung Muristrasse auf Höhe Weltpoststelle</p> <p>Schaffung eines direkten und sicheren Zugangs von der Mülinenstrasse über die Muristrasse zur Poststelle.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: IVS berücksichtigen.</p>
4.24	F	<p>Neue Fusswegverbindung Wyssloch - Zentrum Paul Klee</p> <p>Erstellen einer direkten Fusswegverbindung zwischen Wyssloch und dem Zentrum Paul-Klee .</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Anteil Stadt: 400'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern ASTRA • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Umsetzung im Rahmen «Bern PUN Wankdorf – Muri». Instandsetzung der Fussgängerpasserelle T9a und UHR-gerechte Anbindung an das angrenzende Fuss- und Velonetz. Gesamtkosten 1.8 Mio CHF.</p>

7.9 Stadtteil 5

Nr.	Weg- typ	Projekt
Schlüsselmassnahme		
5.1	F	<p>Neue durchgehende Fusswegverbindung zwischen botanischem Garten und Rosengarten</p> <p>Schaffen einer durchgehenden attraktiven Wegverbindung vom Botanischen Garten in den Rosengarten oberhalb der Aare.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 400'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität, Schlüsselmassnahme <p>Bemerkungen: Gemäss Quartierplanung Stadtteil 5 (2010). Verlängerung bis Schönberg Ost prüfen.</p>
Massnahmen 1. Priorität		
5.3	F	<p>Umgestaltung Dammweg im Abschnitt Quartiergasse – Nordweg/Lorrainestrasse</p> <p>Fussverkehrsfreundliche Umgestaltung des Strassenraums; Durchgehende Trottoirverbindung von der Quartiergasse bis Nordweg/Lorrainestrasse sicherstellen, evtl. neue Fahr-/Parkierordnung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Gewisse Trottoirs in Privatbesitz.</p>
5.4	F	<p>Verbesserung der Fussverkehrssicherheit am Viktoriarain</p> <p>Verbesserung der gefährlichen Fussgängerquerungen um den Viktoriarain (Sicherung der Fussgängerstreifen Optingenstrasse, Greyerzstrasse, Du Nord Knoten; Anlegung eines neuen Fussgängerstreifens auf der Höhe der Wythenbachstrasse).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): werden in der Vorstudie 2018 ermittelt • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: –</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
5.5	F	<p>Neue Personenunterführung S-Bahnhaltestelle Wankdorf kombiniert mit Veloquerung und Velostation</p> <p>Die heutige sanierungsbedürftige Passerelle soll durch eine attraktive Personenunterführung ersetzt werden. Bestandteil der Objektstudie S-Bahnhaltestelle Wankdorf.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts • Federführung: SBB • Kostenträger: SBB • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Die Umsetzung erfolgt im Rahmen des Gesamtprojektes voraussichtlich bis 2024. Veloquerung und Velostation übernimmt die Stadt Bern. Teil des Agglomerationsprogramms 3. Generation (resp. RGSK II) Massnahme öV-Reg-4.</p>
5.6	F	<p>Zugang des Quartiers Lorraine zur Aare verbessern</p> <p>Bestehende Wege vom Lorrainequartier an das Aareufer aufwerten. Auffindbarkeit der Wege verbessern.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG) • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Entspricht Aareraum Planung Massnahme 1.11. Uferschutzplan beachten (SFG).</p>
5.7	F	<p>Verbesserung der Fussverkehrssicherheit am Knoten Talweg, Haldenstrasse, Polygonstrasse und Dammweg</p> <p>Verbesserung der Verkehrssicherheit am Knoten Talweg, Haldenstrasse, Polygonstrasse und Dammweg; Trottoirerweiterungen prüfen und Fussgängerlängsstreifen ersetzen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 300'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: –</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
5.8	F	<p>Verbesserung der Fussverkehrssicherheit beim Schulweg</p> <p>Auf der Nordseite des Schulweges fehlt das Trottoir gänzlich. Trottoir und/oder andere Verkehrsmassnahme zu Gunsten des Fussverkehrs prüfen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: IVS berücksichtigen.</p>
Massnahmen 2. Priorität		
5.2	F	<p>Neue Querungsmöglichkeit des Nordrings</p> <p>Neue Querungsmöglichkeit des Nordrings im Bereich Dammweg – Birkenweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): nicht quantifizierbar • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Zebrastreifen mit Mittelinsel oder andere Variante prüfen.</p>
5.11	F	<p>Nord-Süd-Fusswegverbindung Kasernenareal – Militärstrasse sichern</p> <p>Bestehende Wege; Durchgangsrechte mit Kanton und Bund bei möglicher Arealumnutzung klären und sicherstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Keine Baukosten • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Keine bauliche Massnahme; Längerfristige Vision</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
5.12	F	<p>Neue Fusswegverbindung Wankdorf-City – Aareuferweg</p> <p>Neue Erschliessung der Aare von Wankdorf-City aus. Mittelfristig: Bestehende Wegverbindung aufwerten und Auffindbarkeit verbessern. Langfristig: Hindernisfreie Verbindung erstellen oder Alternative prüfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 1.2 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG) • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision; Naturkarte des Biodiversitätskonzepts, Naturgefahren und Aareraum Planung beachten. Uferschutzplan beachten (SFG).</p>
5.13	F	<p>Altenberg - Sicherstellung Fusswegverbindung Aarehang</p> <p>Sicherstellung der bestehenden Verbindung Schänzlistrasse-Sonnenbergrain und Weiterführung bis Altenbergstrasse und Aare.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Grösster Teil des Weges besteht bereits, muss aber bis zur Altenbergstrasse und zur Aare weitergeführt werden.</p>
5.14	F	<p>Neue Fussverkehrsverbindung zu Bahnhof Wankdorf Ost</p> <p>Neue Verbindung zwischen Rosalia-Wenger-Platz / Wankdorfallee und Stauffacherstrasse/Löchliweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 300'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Koordination mit Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf und WankdorfCity Entwicklungsphase 3 (Areal Bürgergemeinde).</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
5.15	F	<p>Neue Fusswegverbindung Kornhausbrücke – Aare auf der Seite Altenberg</p> <p>Neuer Schräglift oder Vertikalverbindung Seite Altenberg im Bereich Kornhausbrücke als längerfristige Vision. Bessere Anbindung des Altenbergquartiers an Stadt- und Aareebene.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): nicht quantifizierbar • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG) • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision. Uferschutzplan beachten (SFG).</p>
5.16	F	<p>Aareggsteg Engehalde</p> <p>Neue Fusswegverbindung zur Flussüberquerung auf dem Niveau der Aare zwischen Wylergut und Aaregg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2.4 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG) • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision; Uferschutzplan (SFG); Entspricht Aareraum Planung Massnahme 1.10.</p>
5.17	F	<p>Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung Neuenschwanderstrasse ab Bahnhof Wankdorf direkt zur Stauffacherbrücke</p> <p>Realisierung Anschluss der Neuenschwanderstrasse mit Fuss- und Veloverkehrsverbindung an die Stauffacherbrücke für eine bessere Erschliessung des Bahnhofs Wankdorf und des ESP Wankdorf.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 12.4 Mio • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Bund: 35% Kanton: 32.5% Stadt Bern: 32.5% • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Teil des Agglomerationsprogramms 3. Generation (resp. RGSK II), Massnahme LV-N-7. Koordination mit ESP Wankdorf City III. Steht in Abhängigkeit zur Arealentwicklung.</p>

7.10 Stadtteil 6

Nr.	Weg- typ	Projekt
Schlüsselmassnahmen		
6.1	F	<p>Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung Europaplatz – Weyermannshaus Ost – Murtenstrasse</p> <p>Neue Wegverbindung mit stadtgerecht dimensionierter Unterführung und direkten Zugang zum Campus BFH ab S-Bahn-Stationen Europaplatz nach Weyermannshaus Ost (Murtenstrasse) im Bereich des A12-Viadukts.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 25 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Wird im AP 4. Generation geprüft • 1. Priorität, Schlüsselmassnahme <p>Bemerkungen: Seit 2011 (Wettbewerb Passerelle) haben sich die Rahmenbedingungen und Anforderungen im ESP Ausserholligen stark geändert. Im Kontext der Leistungssteigerung Bern West (Projekt SBB) ist eine Unterführung möglich. Die ursprünglich geplante Fuss- und Velopasserelle ist Bestandteil vom Agglomerationsprogramm 1 (Massnahme 12c; 5 Mio CHF).</p>
6.2	F	<p>Attraktivierung der Fusswegverbindung Fellergut–Station Bümpliz Nord – Fellerstrasse – Tscharnergut</p> <p>Stärkung der Nord-Süd-Fusswegverbindungen Bümpliz; Attraktivierung des zum Teil unterirdischen Weges; Orientierungshilfen schaffen; Hindernisfreier Zugang zur Bahnstation.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 300'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität, Schlüsselmassnahme <p>Bemerkungen: Gemäss Quartierplanung Stadtteil 6 (2005). Koordination mit Teilprojekten Zentrum Tscharnergut und Mühledorfstrasse (Wettbewerb BLS inkl. Unterführung). Die Linienführung im Bereich Fellergut ist zu klären. In der Planung die weitere Linienführung Weidmannstrasse bis Heim & Hobby Bethlehem prüfen und allenfalls weitere Massnahmen definieren.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
Massnahmen 1. Priorität		
6.4	F	<p>Neue Fusswegverbindung Winterholzstrasse bis Winterfeldweg</p> <p>Neue Fusswegverbindung Winterholzstrasse bis Winterfeldweg zur Schliessung der Netzlücke.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 80'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Das Projekt Erweiterung Volksschule Stapfenacker, den bestehenden Sportplatz sowie den Quartierspielplatz Winterhalde berücksichtigen. Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten.</p>
6.5	F	<p>Umgestaltung Raum Bethlehemstrasse/alte Murtenstrasse</p> <p>Durchgehende Trottoirverbindung von Chaletweg bis Knoten alte Murtenstrasse/Bümplizstrasse sicherstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: IVS berücksichtigen.</p>
6.6	W	<p>Neue Wanderwege im Gebiet Gäbelbach und Bahnstation Riedbach</p> <p>Neue Wanderwegverbindungen entlang Gäbelbach, von der A1-Unterquerung über Riedbach-Mühle bis nördlich von „chlyne Forst“ sowie ab Gäbelbach-Wanderweg via Riedbachstrasse zur Bottigenstrasse (BN-Station Riedbach).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 600'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Auf Hochwasserschutzplan Gäbelbach und Riedbach abstimmen. Projekt Werkstätte BLS beachten. IVS berücksichtigen.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
6.7	W	<p>Separater Fussweg entlang Niederriedweg, Abschnitt Matzenried – Niederried</p> <p>Neuer separater Weg für den Fussverkehr entlang dem Niederriedweg auf dem Abschnitt zwischen Matzenried und Niederried.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: IVS berücksichtigen.</p>
6.8	W	<p>Separater Fussweg entlang Buchweg zwischen Oberbottigen und Bahnunterführung Buch</p> <p>Neuer separater Weg für den Fussverkehr entlang dem Buchweg auf dem Abschnitt zwischen Oberbottigen und der Bahnunterführung Buch (bis zur Rampe).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: IVS berücksichtigen.</p>
6.9	F	<p>Anbau des Trottoirs Matzenriedstrasse</p> <p>Fehlende Trottoirs auf der Matzenriedstrasse im Abschnitt Chäs und Brot und Matzenriedstrasse 73/78 erstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 0.5 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: –</p>
6.10	F	<p>Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung von Riedbach über Oberbottigen bis zur Tramendhaltestelle Bümpliz</p> <p>Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang der Bottigenstrasse von Riedbach bis zur Tramendhaltestelle Bümpliz.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 4.5 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: IVS berücksichtigen.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
6.14	F	<p>Neue Fusswegverbindung Untermattweg – Stöckackerstrasse</p> <p>Neue Verbindung zwischen Untermattweg und Stöckackerstrasse durch die Überbauung Weyermannshaus-West.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Teil der Arealentwicklung Weyermannshaus West. Mit dem Eigentümer Postauto Region Bern auf die Arealentwicklung Weyermannshaus West abstimmen.</p>
6.16	F	<p>Neue Fusswegverbindung ab Bethlehemstrasse–S-Bahnstation Europaplatz SBB</p> <p>Neue Verbindung ab Bethlehemstrasse nordwestlich entlang der SBB-Trasse bis S-Bahnstation Europaplatz SBB (Ladenwandweg).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Koordination mit Massnahme 6.1 (Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung Europaplatz – Weyermannshaus Ost – Murtenstrasse) und mit der Massnahme LV-N-2 des Agglomerationsprogramms 3. Generation. Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten.</p>
6.18	F	<p>Neue Fusswegverbindung Kirche Bümpliz – Morgenstrasse</p> <p>Neue Fusswegverbindung zwischen der Kirche Bümpliz und der Morgenstrasse durch das Areal des Altersheims.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Auf Erweiterungsprojekt Domizil und Projekt Generationenpark (Quartierpark Bümpliz) abstimmen.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
6.19	F	<p>Neue Fusswegverbindung vom Knoten Moosstrasse/Rehagstrasse zur Hallmattstrasse</p> <p>Neue Fusswegverbindung vom Knoten Moosstrasse/Rehagstrasse zur Hallmattstrasse beim Autobahnzubringer. Verbesserung der Fussverkehrssicherheit.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF • Federführung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland, spätere Federführung noch offen • Kostenträger: gemäss AP 2. Generation <ul style="list-style-type: none"> • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Teilweise auf Könizer Gemeindegebiet, Koordination mit Gemeinde Köniz. Teilweise Teil des Agglomerationsprogramms 2. Generation, Massnahme V-MIV 3.2 (kurzfristige Massnahmen Fuss- und Veloverkehr). Abstimmung auf Rehagplanung. Realisierung erfolgt in Zusammenhang mit Öffnung Moosbach. Die Massnahmen 6.19 und 6.20 sind zu koordinieren.</p>
6.21	F	<p>Neue Fusswegverbindung Schreinerei Reist – Tramstation Bümpliz – Mädergutstrasse</p> <p>Neue Fusswegverbindung und teilweise bestehende Verbindung verbessern ab Schreinerei Reist via Tramstation Bümpliz bis Mädergutstrasse entlang des Wald- und Siedlungsrandes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern <ul style="list-style-type: none"> • 1. Priorität <p>Bemerkungen: Naturkarte des Biodiversitätskonzepts und Arealentwicklung Winterhalde beachten.</p>
6.34	F	<p>Fuss- und Veloverkehrsverbindung Untermattweg-Stöckackerstrasse entlang Bahnlinie</p> <p>Ausbau des schmalen Fussweges zu einem steigungsarmen Fuss- und Veloweg entlang der Bahn.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 900'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern <ul style="list-style-type: none"> • 1. Priorität <p>Bemerkungen: –</p>
Massnahmen 2. Priorität		

Nr.	Weg- typ	Projekt
6.11	F	<p>Neue Fusswegverbindungen Rehhag Areal</p> <p>Neue Fusswegverbindungen Rehhag Areal gemäss der Überbauungsordnung Rehhag 279.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 160'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Gemäss Infrastrukturvertrag Rehhag • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Gemäss Überbauungsordnung Rehhag Areal 279. Gemäss Quartierplanung Stadtteil 6 (2005).</p>
6.12	F	<p>Neue Fusswegverbindung Eymattstrasse zum Knoten Murtenstrasse/Stöckackerstrasse</p> <p>Neuer Fussweg ab Eymattstrasse bis zum Knoten Murtenstrasse/Stöckackerstrasse entlang des Messerli-Areals.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 300'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: –</p>
6.13	F	<p>Verbesserung der Sicherheit am Knoten alte Murtenstrasse/Bümplizstrasse</p> <p>Sicherheitsverbesserung der bestehenden Querungen; wo möglich Mittelinseln.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: IVS berücksichtigen.</p>
6.15	F	<p>Attraktivierung Bahnunterführung Stöckackerstrasse</p> <p>Attraktivierung und Verbreiterung der Gehflächen bei der Unterführung Stöckackerstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Kurzfristig: Verbreiterung der Gehfläche, Anpassung Verkehrsregime. Langfristig: Verbreiterung der Unterführung. Abstimmung mit möglicher Verlegung S-Bahn-Haltestelle Stöckacker Richtung Osten.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
6.17	F	<p>Neue Fusswegverbindung zwischen Bachmätteli und Statthalterstrasse</p> <p>Neue Fusswegverbindung entlang Stadtbach zwischen Bachmätteli und Statthalterstrasse zur Schliessung der Netzlücke.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: –</p>
6.20	F	<p>Neue Fusswegverbindungen Gebiet Juch</p> <p>Neue Fusswegverbindung durch Überbauung Juch von der Rehhagstrasse zum Knoten Riedmoosstrasse/Hallmattstrasse und zur Freiburgstrasse. Verbesserung der Fussverkehrssicherheit.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF • Federführung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland, spätere Federführung noch offen • Kostenträger: gemäss AP 2. Generation • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Massnahme grösstenteils auf Gemeindegebiet von Köniz. Abstimmung auf Rehhagplanung. Teilweise Teil des Agglomerationsprogramms 2. Generation, Massnahme V-MIV 3.2 (kurzfristige Massnahmen Fuss- und Veloverkehr). Die Massnahmen 6.19 und 6.20 sind zu koordinieren.</p>
6.22	F	<p>Neue Fusswegverbindung ab Winterfeldweg/Grossackerstrasse zum Niederbottigenweg</p> <p>Neue Fusswegverbindung ab Winterfeldweg/Grossackerstrasse zum Niederbottigenweg auf bestehender landwirtschaftlicher Erschliessung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
6.23	W	<p>Neuer Wanderweg Bottigenstrasse (Hasli) – Buchweg</p> <p>Ergänzung der bestehenden Teilstücke zu einem durchgehenden Fusswegnetz.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 20'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: –</p>
6.24	W	<p>Neuer Wanderweg Oberbottigen – Moosweg entlang Moosbach und der Gemeindegrenze Köniz/Bern</p> <p>Neue Wanderwegverbindungen ab Oberbottigen (Chäs und Brot) bis Moosweg, soweit als möglich entlang des Moosbachs. Zudem Schliessung der Lücke zwischen Stegenweg und Moosweg entlang der Gemeindegrenze Köniz. Ergänzung und Ausbau des vorhandenen Trampelpfades.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 180'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Gemäss Vorprojekt Moosbachrenaturierung; Ökologische Vernetzung sicherstellen.</p>
6.25	W	<p>Neue Fusswegverbindung zwischen Fussverkehrsunterführung Niederbottigenstrasse und Gäbelbach-Wanderweg</p> <p>Neue Wanderwegverbindungen von der Fussverkehrsunterführung Niederbottigenstrasse entlang "Unterholz" (Wald nördlich von Gumme) bis zum Gäbelbach-Wanderweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 20'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: –</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
6.26	F	<p>Neue Fusswegverbindung durchs „Unterholz“ zum bestehenden Gäbelbach-Wanderweg</p> <p>Neue Wegverbindungen durchs „Unterholz“ (Wald nördlich von Gumme) zum bestehenden Gäbelbach-Wanderweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 20'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Auf Hochwasserschutzplanung Gäbelbach und Riedbach abstimmen.</p>
6.27	W	<p>Neue Fusswegverbindung zwischen Hueb (Frauenkappelen) und Gäbelbach-Wanderweg beim A1-Gäbelbach-Viadukt</p> <p>Neue Wanderwegverbindungen zwischen Hueb (Frauenkappelen) und Gäbelbach-Wanderweg beim A1-Gäbelbach-Viadukt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Auf Hochwasserschutzplanung Gäbelbach und Riedbach abstimmen.</p>
6.28	F	<p>Ausbau der bestehenden Fusswegspur ab Winterfeldweg entlang des südlichen Waldrandes des Winterhölzlis</p> <p>Ausbau der bestehenden Wegspur zu gesichertem Fussweg ab Winterfeldweg entlang des südlichen Waldrandes des Winterhölzlis.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 20'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten.</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
6.29	F	<p>Neue Fusswegverbindung Europaplatz Haltestelle Linie Weissenbühl – Haltestelle Linie SBB auf der Nordseite der Station</p> <p>Fusswegverbindung Europaplatz Haltestelle Linie Weissenbühl - Haltestelle Linie SBB auf der Nordseite der Station, Verknüpfung mit Ladenwandweg und Bahnstrasse. Neue Fusswegverbindung und Aufwertung bestehender Perronzugänge Schlossstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): nicht quantifizierbar • Federführung: Stadt Bern BLS • Kostenträger: Stadt Bern BLS • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Passerelle zur DEZA bestehend.</p>
6.30	F	<p>Neue Fusswegverbindung zwischen Freiburgstrasse und Lagerhausweg/Wangenstrasse</p> <p>Verbesserung der Erschliessung des Gebietes südlich der SBB-Bahnlinie und des Chantiers "Korridor Freiburgstrasse" nach STEK 2016.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 3 Mio CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: Gemäss Quartierplanung Stadtteil 6 (2005). Lage der Querung im Rahmen der Chantierplanung klären.</p>
6.31	F	<p>Aufwertung Fusswegverbindung Brünnenstrasse – S-Bahnstation Brünnen</p> <p>Aufwertung der Fusswegverbindung zwischen Brünnenstrasse und S-Bahnstation Brünnen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: –</p>

Nr.	Weg- typ	Projekt
6.32	F	<p>Neue Fusswegverbindung Brünnenstrasse – Stapfenstrasse/ Felligut</p> <p>Neuer Fussweg zwischen Brünnenstrasse und Stapfenstrasse/ Felligut, nördlich oder südlich entlang der Bahnlinie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: –</p>
6.33	W	<p>Neue Fusswegverbindung Buchfeldweg – Buechholzacker-Gumme (Wanderweg)</p> <p>Neuer steigungsarmer Wanderweg zwischen Niederbottigen und Oberbottigen südlich Buechhölzli.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF • Federführung: Stadt Bern • Kostenträger: Stadt Bern • 2. Priorität <p>Bemerkungen: –</p>

08 Richtplankarte Fussverkehr

Die Richtplankarte «Fussverkehr» bildet die folgenden verbindlichen Inhalte ab:

- Basisnetz Fusswege
- Massnahmen Fussverkehr 1. Priorität inklusive Schlüsselmassnahmen
- Massnahmen Fussverkehr 2. Priorität

Hierbei gilt es zu beachten, dass die Lage der eingezeichneten Massnahmen nicht als parzellenscharfe Verbindung zu interpretieren ist, sondern die angestrebte Erschliessungs- und Verbindungsfunktion widerspiegelt.

Des Weiteren bildet die Richtplankarte «Fussverkehr» die folgenden orientierenden Inhalte ab:

- Wanderwegnetz gemäss kantonaler Sachplanung;
- Publikumsintensive Achsen und Orte (Innenstadt, Quartierzentren und ÖV-Haltestellen)
- **Öffentliche Einrichtungen (Heime, Kindergärten, Spielplätze, Volksschulen)**

Quellen- und Bildnachweis

Quellennachweis

- Bundesamt für Strassen (ASTRA): Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS).
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), 2018: Fussverkehr Schweiz: Handbuch Massnahmenplanung Fussverkehr.
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), 2015: Fussverkehr Schweiz: Handbuch Fusswegnetzplanung.
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), 2012: A6 Raum Wankdorf – Langsamverkehrsverbindungen.
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), 2010: Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen – Plausibilisierung für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung.
- Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, 1985: Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG).
- Kanton Bern, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, 2012: Sachplan Wanderroustennetz.
- Kanton Bern, Jusitz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, Amt für Gemeinden und Raumordnung, 1996: Arbeitshilfe Ortsplanung – Hinweise und Methoden zum Erlass eines Erschliessungsprogrammes.
- Kanton Bern – Stadt Bern – Ittigen – Ostermundigen – Burgergemeinde Bern – BEA bern expo – VBS – SBB, 2010: Richtplan ESP Wankdorf (Genehmigungsexemplar).
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM), 2016: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2. Generation (Bericht, Massnahmenblätter und Übersichtskarte).
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM), 2012: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland – Regionales Basisnetz.
- Schweizer Wanderwege, 2008: Signalisation wandernaher Angebote.
- Stadt Bern (Hrsg.), 2017: Bern - Eine Altstadt für Alle; Public Space Public Life Studie. Gehl Architects, Copenhagen.
- Stadt Bern, 2011: Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum (2. Aktualisierung, November 2017).
- Stadt Bern, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, 2012: Biodiversitätskonzept.
- Stadt Bern, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, 2009: Richtplan Veloverkehr.
- Stadt Bern, Gemeinderat, 2017: STEK 2016 – Stadtentwicklungskonzept Bern (Gesamtbericht, Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum, Vertiefungsbericht Mobilität).

- Stadt Bern, Planungs- und Baudirektion, 1999: Richtplan Fuss- und Wanderwege der Stadt Bern.
- [Stadt Bern, Präsidialdirektion, 2008: Aareraum Planung.](#)
- [Stadt Bern, Stadtgrün Bern, 2014: Biodiversität in der Stadt Bern, Handbuch und Ratgeber inkl. Naturkarten.](#)
- [Stadt Bern, Stadtplanungsamt, 2018: Freiraumkonzept der Stadt Bern.](#)
- Stadt Bern, Stadtplanungsamt, 1989: Gesetz über See- und Flussufer – Uferschutzplanung.
- Stadt Bern, Stadtplanungsamt, 1968 bis heute: Verschiedene Überbauungsordnungen der Stadt Bern.
- [Stadt Bern, Tiefbauamt, 2016: Umsetzung Hindernisfreier öffentlicher Raum.](#)
- Stadt Bern, Tiefbauamt, 2013: Signalisation für kulturelle Institutionen – Wegleitungs- und Informationssystem für zu Fuss gehende (Fussgängerleitsystem, Entwurf Juni 2013).
- [Stadt Bern, Verkehrsplanung: Masterplan Veloinfrastruktur \(Stand Direktionsvernehmlassung, 4.05.2018\).](#)
- [Stadt Bern, Verkehrsplanung, 2017: Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt. Bericht an den Gemeinderat.](#)
- Stadt Bern, Verkehrsplanung, 2013: Konzept Veloparkierung – Analyse (Entwurf November 2013).
- Stadtrat Bern, 1999: Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV), [revidiert am 1.01.2017.](#)

Bildnachweis

Alle Abbildungen, sofern nicht anders angegeben:
[Iris Krebs, Mai 2015](#)

Titelbild Kapitel 5:
[Bern, Verkehrsplanung](#)

Abkürzungsverzeichnis

- AGR Amt für Gemeinden und Raumordnung
- ASTRA Bundesamt für Strassen
- AP Agglomerationsprogramm
- BauG Kantonales Baugesetz
- BauV Kantonale Bauverordnung
- BehiG Behindertengleichstellungsgesetz
- BFH Berner Fachhochschule
- BfS Bundesamt für Statistik
- ESP Entwicklungsschwerpunkt
- FWG Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege
- FWV Verordnung über Fuss- und Wanderwege
- IVS Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
- köR Geographisches Informationssystem "Koordination im öffentlichen Raum"
- LIK Landesindex der Konsumentenpreise
- öV Öffentlicher Verkehr
- PUN Pannestreifenumnutzung
- RFFV Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
- RGSK Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
- Richtplan FWW Richtplan Fuss- und Wanderwege
- SFG See- und Flussufergesetz
- STEK Stadtentwicklungskonzept
- TBA Tiefbauamt Kanton Bern
- ÜO Überbauungsordnung
- ZMB Zweckmässigkeitsbeurteilung

Genehmigungsvermerk

Mitwirkung vom 01.06. bis 31.09.2016

Vorprüfung vom xx.xx. bis xx.xx.2018

Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am xx.xx.2018

Der Stadtpräsident:

Der Stadtschreiber:

77

.....

.....

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Bern, den

Der Stadtschreiber:

.....

GENEHMIGT DURCH DAS AMT FÜR GEMEINDEN UND RAUMORDNUNG

Bern, den

Herausgeberin

Stadt Bern, Verkehrsplanung,
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
Zieglerstrasse 62
Postfach 3001 Bern

T 031 321 70 10
F 031 321 70 30
verkehrsplanung@bern.ch
www.verkehrsplanung-bern.ch

Lenkungsausschuss

Karl Vogel, Verkehrsplanung Stadt Bern
Mathias Kühni, Tiefbauamt Stadt Bern
Christoph Schärer, Stadtgrün Bern
Sabine Gresch, Stadtplanungsamt Bern

Projektteam

Stephan Moser, Verkehrsplanung Stadt Bern
Nina Meier, Tiefbauamt Stadt Bern
Claude Racine, Stadtgrün Bern
Gabriele Niedoba, Stadtplanungsamt Bern
Urs Germann, Fachstelle Gleichstellung von
Menschen mit Behinderungen

Bearbeitung

Judith Albers, Verkehrsplanung (Projektleitung
[bis Juli 2018](#))
[Stephan Moser, Verkehrsplanung \(Projektlei-](#)
[tung ab Juli 2018\)](#)
Monika Saxer, Verkehrsplanung
Arthur Stierli, ecoptima ag
Andrea Gammeter, ecoptima ag
Sophie Rudolf, ecoptima ag

Bezugsquelle

Dieser Bericht kann gegen eine Schutzge-
bühr von 25.– Fr. bei obenstehender Adresse
bezogen werden.