



## Richtplan Fussverkehr

### Ziele, Grundsätze und Massnahmen

Entwurf für die öffentliche Mitwirkung

April 2016



### **Liebe Leserinnen und Leser**

Bern ist eine Stadt der kurzen Wege; entsprechend werden viele Strecken auf Stadtgebiet zu Fuss zurückgelegt. Wer zu Fuss geht, braucht wenig Platz, tut sich und seiner Gesundheit etwas Gutes, schont das Portemonnaie und verursacht weder Lärm noch Abgase. Der Fussverkehr bildet deshalb zusammen mit dem öffentlichen Verkehr und dem Veloverkehr das Grundgerüst einer modernen und urbanen Mobilität, wie sie der Gemeinderat in der Stadt Bern anstrebt.

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 die Plätze zum gemütlichen 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**

<b>01 Einleitung</b>	<b>7</b>
1.1 Definition Fussverkehr	7
1.2 Gesetzliche Grundlagen	7
1.3 Sinn und Zweck Richtplan Fussverkehr	8
1.4 Verbindlichkeit	8
1.5 Koordination öffentlicher Raum	8
1.6 Erfolgskontrolle Richtplan FWW 1999	8
1.7 Koordination mit Projekt «Verkehrssicherheit im Schul- und Kindergarten- umfeld» und mit weiteren Projekten	9
1.8 Öffentliche Mitwirkung	9
1.9 Vorprüfung	9
1.10 Genehmigung	9
<b>02 Ziele</b>	<b>10</b>
2.1 Übergeordnetes Ziel	10
2.2 Teilziele	10
<b>03 Grundsätze</b>	<b>11</b>
3.1 Fusswegnetz	11
3.2 Nutzung und Funktionalität	11
3.3 Sicherheit	11
3.4 Gestaltung	12
3.5 Kapazitäten	12
3.6 Planung, Realisierung, Betrieb und Unterhalt	12
<b>04 Netze</b>	<b>14</b>
4.1 Basisnetz Fusswege	14
4.2 Wanderwegnetz	14
4.3 Schwachstellen Fussverkehr Stadt Bern	15
<b>05 Massnahmen</b>	<b>16</b>
5.1 Priorisierung Massnahmen	16
5.2 Massnahmen 1. Priorität	17
5.3 Massnahmen 2. Priorität	25
<b>06 Richtplankarte Fussverkehr</b>	<b>41</b>
<b>Quellen- und Bildnachweis</b>	<b>42</b>
Quellennachweis	42
Bildnachweis	42
<b>Genehmigungsvermerk</b>	<b>43</b>



## **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. Mobilitätseingeschränkte Menschen sind ebenfalls Teilneh-mende des Fussverkehrs.

### **1.2 Gesetzliche Grundlagen**

Der vorliegende Richtplan Fussverkehr stützt sich auf die gesetzlichen Grund-lagen von Bund, Kanton und Gemeinde ab. Auf Stufe Bund sorgt das *Bundes-gesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG)* aus dem Jahr 1985 zusammen mit der *Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV)* für die Planung, Anlage und Erhaltung zusammenhängender Fuss- und Wanderwegnetze (Art. 1). Zudem ver-pflichtet das FWG die Kantone, das bestehende Fuss- und Wanderwegnetz in einem Plan festzulegen, diesen periodisch zu überprüfen und anzupassen (Art. 4). Im Bereich des Wanderwegnetzes macht dies der Kanton Bern mittels dem Sachplan «Wanderroutennetz». Dessen Wegnetz wird im Rahmen des Richtplans Fussverkehr der Stadt Bern als übergeordneter Inhalt aufgenommen und unver-ändert wiedergegeben. Als weitere gesetzliche Grundlage des Kantons Bern wird das *See- und Flussufergesetz (SFG)* aus dem Jahr 1982 berücksichtigt, auf dem die Uferschutzplanung der Stadt Bern aus dem Jahr 1989 aufbaut. Die darin fest-gelegten Uferwege sind im Richtplan Fussverkehr integriert.

Eine weitere wichtige gesetzliche Grundlage ist das im Jahr 2004 in Kraft ge-tretene *Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)*. Das Gesetz hat zum Zweck, Benachteiligungen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind, zu ver-hindern, zu verringern oder zu beseitigen. Es setzt Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen, aber auch älteren Menschen erleichtern, selbstän-dig und gleichberechtigt am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Das BehiG betrifft somit den grössten Teil des öffentlichen Raums und insbesondere auch die Fusswege. Die Bestimmungen in 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. Dieses schreibt gemäss Art. 4, Abs. 1 vor, dass der Gemeinderat im Rah-men 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. 2 geschrieben, dass die Richtpläne in regel-mässigen Abständen, mindestens aber alle 10 Jahre, überarbeitet werden. Art. 5 des RFFV stellt klar, dass offensichtlich notwendige Massnahmen und Verbesse-rungen zugunsten des Velo- und Fussverkehrs im Rahmen von Unterhaltsarbeiten realisiert werden, auch wenn diese in den Richtplänen nicht enthalten sind.

Mit dem im Jahr 2009 durch den Kanton genehmigten Richtplan «Veloverkehr» hat die Stadt Bern dem RFFV im Bereich Veloverkehr Folge geleistet. Im Bereich Fussverkehr bedurfte der 1999 vom Kanton genehmigte Richtplan «Fuss- und Wanderwege» (Richtplan FWV) nach 16 Jahren dringend einer Aktualisierung.

### **1.3 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;
- Aufzeigen von Schwachstellen des Basisnetzes Fussverkehr sowie Massnahmenliste für deren Behebung in den nächsten 10 Jahren (bis 2025).

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

### **1.4 Verbindlichkeit**

Beim vorliegenden Richtplan handelt es sich um einen Richtplan im Sinne des Kantonalen Baugesetzes (BauG, Artikel 68 Absatz 1) und der Kantonalen Bauverordnung (BauV, Artikel 111 ff.). Die Ziele, Grundsätze und Massnahmen sowie die Richtplankarte sind für den Gemeinderat der Stadt Bern behördenverbindlich.

### **1.5 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 1909 vom 25. Oktober 2000). Verbindliches Grundlageninstrument für diesen Prozess bildet das geographische Informationssystem «Koordination im öffentlichen Raum» (KöR). Im KöR-Tool 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.

### **1.6 Erfolgskontrolle Richtplan FWW 1999**

Der Richtplan «Fuss- und Wanderwege der Stadt Bern» 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.

Anfang 2013 wurden die Massnahmen des Richtplans FWW 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.

### **1.7 Koordination mit Projekt «Verkehrssicherheit im Schul- und Kindergartenumfeld» und mit weiteren Projekten**

Der vorliegende Richtplan Fussverkehr ist auf das Projekt «Verkehrssicherheit im Schul- und Kindergartenumfeld» abgestimmt. Die Massnahmen, welche nicht als Sofortmassnahmen umgesetzt werden können und von übergeordneter Bedeutung für die Quartiere oder die Stadt sind, wurden in den Richtplan Fussverkehr aufgenommen. (Im Vorfeld zur kantonalen Vorprüfung des Richtplans Fussverkehr werden die Massnahmen noch einmal mit denjenigen der Projekte «Verkehrssicherheit im Schul- und Kindergartenumfeld» und «Überprüfung der Fussgängerstreifen in der Stadt Bern» abgeglichen sowie mit dem Projekt «Umsetzung hindernisfreier Raum» koordiniert.)

### **1.8 Öffentliche Mitwirkung**

Der vorliegende Richtplan «Fussverkehr» wurde unter Einbezug der Stadtverwaltung (z.B. VP, SPA, SGB), von Fussverkehr Bern und der Öffentlichkeit erarbeitet. Von ... 2016 bis ... 2016 fand eine öffentliche Mitwirkung statt, in der Quartierorganisationen, Parteien, Verbände, Vereine, Bevölkerung u.a. die Möglichkeit hatten, Stellung zum Richtplan Fussverkehr zu nehmen.

### **1.9 Vorprüfung**

Die Vorprüfung beim Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) des Kantons Bern fand vom ... 2016 bis ... 2016 statt.

### **1.10 Genehmigung**

Der Richtplan «Fussverkehr» ist durch den Gemeinderat am ... 2016 verabschiedet und durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR) am ... 2016 genehmigt worden. Er löst den Richtplan «Fuss- und Wanderwege der Stadt Bern» von 1999 ab.

## **02 Ziele**

### **2.1 Übergeordnetes Ziel**

Der folgende Leitsatz stellt das übergeordnete Ziel der Stadt Bern in Bezug auf den Fussverkehr dar:

- Die Mobilität der Teilnehmenden des Fussverkehrs wird in der Stadt Bern als stadtgerechte und umweltfreundliche Fortbewegungsart gezielt gefördert.

### **2.2 Teilziele**

Ausgehend von diesem übergeordneten Ziel 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 Wohn- und Arbeitsnutzung sowie die öffentliche Nutzung sind. Im Fusswegnetz bestehende Lücken sind zu beheben (vgl. Kapitel 3.1).
- Das Fusswegnetz entspricht den Anforderungen unterschiedlicher **Nutzungen** und weist dementsprechend unterschiedliche **Funktionalitäten** auf (vgl. Kap. 3.2).
- Das Fusswegnetz ist in Bezug auf verschiedene Gefahren objektiv und subjektiv sicher. Bestehende Schwachstellen in Bezug auf die **Sicherheit** sind zu beheben (vgl. Kapitel 3.3).
- Das Fusswegnetz ist **fussverkehrsfreundlich, hindernisfrei und attraktiv** zu gestalten. Auch sein Umfeld ist zu berücksichtigen (Kapitel 3.4).
- Das Fusswegnetz verfügt über ausreichende **Kapazitäten** (vgl. Kapitel 3.5).
- 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 3.6).

## **03 Grundsätze**

### **3.1 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.

### **3.2 Nutzung und Funktionalität**

- In Abhängigkeit des Funktionalitätstyps steht das Fusswegnetz nebst der Verkehrsnutzung auch anderen Nutzungen wie z.B. Aufenthalt, Verkauf und Gastgewerbe, Freizeit und Sport zur Verfügung.
- Das Fusswegnetz gliedert sich nach den folgenden Funktionalitätstypen:
  - **Publikumsintensive Achsen und Fusswege der publikumsintensiven 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);
  - **Feinverteilternetz** (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 wenn möglich auf die unterschiedlichen Funktionalitätstypen und deren Anforderungen abzustimmen.

### **3.3 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 Schulen sowie von Institutionen aus dem Alters- und Behindertenbereich geschenkt werden.

- Gefährliche Bereiche für den Fussverkehr sind zu entschärfen und sicher auszugestalten. Die Gefahrenzonen sind regelmässig zu prüfen.
- 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 Prävention vor Belästigungen und kriminellen Übergriffen (z.B. Ausgestaltung der Beleuchtung oder der Sichtbeziehungen). Auf Unterführungen ist wenn möglich zu verzichten.
- Der Sicherheit von Teilnehmenden des Fussverkehrs ist im Umfeld von Kindergärten und Schulen sowie von Institutionen aus dem Alters- und Behindertenbereich besondere Beachtung zu schenken.

### **3.4 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.
- Die Fusswege und deren Umfeld sind für den Fussverkehr aufzuwerten.
- Fusswege sind in der Regel befestigt, Wanderwege sind in der Regel unbefestigt.

### **3.5 Kapazitäten**

- Für die Fusswege der «publikumsintensiven Achsen und Orte» (Innenstadt, Quartierzentren und ÖV-Haltestellen), wo grosse Publikumsströme und -nutzungen alltäglich sind, ist eine genügend grosse Kapazität der Anlagen sicherzustellen (vgl. Fusswegverbindung Bahnhof Wankdorf bis Wankdorf Stadion oder Bahnhofplatz Bern).

### **3.6 Planung, Realisierung, Betrieb und Unterhalt**

- Die Realisierung der Massnahmen erfolgt schrittweise, kontinuierlich und nach Prioritäten gegliedert.
- 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.

- 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 der 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.

## **04 Netze**

### **4.1 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 Hauptgebäude 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.

Im Rahmen der Netzanalyse des Basisnetzes wurden ebenfalls die Uferwege des städtischen Uferschutzplans (Stadtplanungsamt Bern 1989), die in den Überbauungsordnungen gesicherten öffentlichen Fusswege, die im Richtplan Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf vorgesehenen Wegbeziehungen sowie die Begegnungszonen (Tempo 20) überprüft und gegebenenfalls integriert.

### **4.2 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 Planung des Wanderwegnetzes ist Aufgabe des Kantons. Aus diesem Grund wurde das Wanderwegnetz unverändert aus dem Sachplan «Wanderroutennetz» (2012) übernommen.

### **4.3 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)

Die Umsetzung der Hindernisfreiheit im öffentlichen Raum ist Gegenstand der Planung «Umsetzung hindernisfreier Raum» (UHR).

## 05 Massnahmen

Der Richtplan Fussverkehr führt 86 Massnahmen auf. Die Massnahmen zielen schwerpunktmässig auf das Beheben von Schwachstellen der Fusswege der publikumsintensiven Achsen und Orte sowie des Basisnetzes ab. Weil die finanziellen Mittel der Stadt Bern begrenzt sind und möglichst effizient einzusetzen sind, wird eine Priorisierung der Massnahmen vorgenommen. Vorbehalten bleibt die mittelfristige Finanzplanung der Stadt Bern.

### 5.1 Priorisierung Massnahmen

16

Alle Massnahmen des Richtplans Fuss- und Wanderwege 1999, die gemäss Erfolgskontrolle 2013 nicht realisiert wurden, sind geprüft und priorisiert. Dies gilt ebenfalls für die neuen Massnahmenvorschläge aus der städtischen Verwaltung und von Fussverkehr Bern (nach öffentlicher Mitwirkung auch aus der Bevölkerung).

Massnahmen der 1. Priorität erfüllen grossenteils die folgenden Kriterien:

- Massnahme von übergeordneter Bedeutung für die Stadt Bern (z.B. Bestandteil des Agglomerationsprogramms);
- Massnahme mit grossem Handlungsbedarf (z.B. Schulwege);
- Massnahme mit gutem Kosten-/Nutzen-Verhältnis (Investition und Betrieb);
- Massnahme mit kurzfristigem Realisierungshorizont, das heisst, die innerhalb der nächsten 5 Jahre realisiert werden kann;
- 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 ein **Schlüsselprojekt** definiert, das für den jeweiligen Stadtteil eine grosse Wirkung hinsichtlich der in Kapitel 2 und 3 festgehaltenen Ziele und Grundsätze hat. Die sechs Schlüsselprojekte haben einen Leuchtturmcharakter, das heisst, deren Umsetzung bringt eine starke Verbesserung für den Fussverkehr im jeweiligen Stadtteil. Die Schlüsselprojekte wurden auf Grund der Rückmeldungen der städtischen Verwaltung und von Fussverkehr Bern (nach öffentlicher Mitwirkung auch aus der Bevölkerung und den Quartiervereinen) 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.



**5.2 Massnahmen 1. Priorität**

1. Priorität haben die folgenden 26 Massnahmen, inklusive der sechs Schlüsselprojekte (orange hinterlegt):

Bemerkungen:

- Die Kostenschätzung der Massnahmen aus dem Richtplan Fuss- und Wanderwege 1999 basiert auf der damaligen groben Kostenschätzung und wurde unter Berücksichtigung der Teuerung von 8.6% angepasst und gerundet (vgl. BfS, LfK, Basis Mai 2000).
- Für die neuen Massnahmen wurde eine grobe Kostenschätzung (+/-50%) gemäss der Element-Methode vorgenommen (vgl. separater Bericht mit Kostenschätzung der neuen Massnahmen). 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.

F = Massnahme Fussweg

W = Massnahme Wanderweg

UeO = Überbauungsordnung

AP = Agglomerationsprogramm

TBA = Tiefbauamt Kanton Bern

ASTRA = Bundesamt für Strassen

LV = Langsamverkehr

RGSK = Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept

Nr.	Weg-typ	Projekt
1.3	F	<p><b>Fussgängerzone Innenstadt</b></p> <p>In der Innenstadt Bern wird mit einer «public space public life» Studie geprüft, wie eine «Fussgängerzone Innenstadt» ermöglicht werden kann. Die Stadt Bern lanciert dafür ein separates Projekt und erstellt eine Projektskizze.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 150'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität, Schlüsselprojekt</li> </ul> <p>Bemerkungen: -</p>
2.1	F	<p><b>Neuer Uferweg ARA Neubrück</b></p> <p>Neuer Uferweg als Bestandteil der Überbauungsordnung und des Uferschutzplans Abschnitt Neubrück; neuer Fussweg schliesst an den bestehenden Fussweg an.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 50'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: -</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Als Naturbelag ausführen; Planung laufend. Koordination mit Masterplanung ARA Neubrück.</p>

2.2	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Engeriedweg–Viererfeld–Studerstrasse</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung Engeriedweg–Studerstrasse über das Viererfeld.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemäss Quartierplan II (2001). Koordination mit Viererfeld. Als Naturbelag ausbilden.</p>
2.3	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Riedweg–Viererfeldweg</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung zwischen Riedweg und dem Viererfeldweg zur Schliessung der Netzlücke.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemäss Quartierplan II (2001). Koordination mit Viererfeld.</p>
3.1	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Steigerhubelstrasse bis unter den A12-Viadukt</b></p> <p>Neuer Fussweg entlang dem Stadtbach ab Steigerhubelstrasse bis unter den A12-Viadukt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 330'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Im Rahmen der Überbauung Weyermannshaus-Ost ausführen (UeO 135 / 220 / 254); Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten.</p>
3.2	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung ab Murtenstrasse bis Steigerhubelstrasse</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung ab Murtenstrasse östlich Zentralwäscherei bis zur neuen Wegverbindung Steigerhubelstrasse–A12-Viadukt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 220'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Im Rahmen der Überbauung Weyermannshaus-Ost ausführen (UeO 135 / 220 / 254); Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten.</p>

<p><b>3.3</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Attraktivierung Steigerhubelstrasse, Abschnitt Murtenstrasse–Bahnstrasse</b></p> <p>Bau von Trottoirs, Umgestaltung/Neuaufteilung Bahnunterführung bzw. Ersatz der Bahnunterführung (im Rahmen des SBB-Projektes Entflechtung Ausserholigen), Attraktivierung der Fusswegverbindung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 550'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern, SBB für Ersatz Bahnunterführung</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern, SBB für Ersatz Bahnunterführung</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Abstimmung mit Projekt «Verkehrssicherheit im Schul- und Kindergartenumfeld»; Massnahme auf SBB-Projekt Entfelchtung Ausserholigen abstimmen; Naturschutz bei Bestimmung der genauen Lage beachten.</p>
<p><b>3.4</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Neue Fusswegverbindung Bahnstrasse–Warmbächliareal–Freiburgstrasse</b></p> <p>Schliessen der Netzlücke im neuen Warmbächliwegareal mit einer neuen Verbindung parallel zum Warmbächli.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 380'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Arealentwicklung Warmbächliweg (Umstrukturierung). Massnahme wurde zur Aufnahme ins RGSK II beantragt.</p>
<p><b>3.5</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Neue Fusswegverbindung Weyermannsstrasse–Warmbächliweg–Schule Steigerhubel</b></p> <p>Neue Querverbindung durch das Warmbächliareal zur Schliessung der Netzlücke.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 320'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Arealentwicklung Warmbächliweg (Umstrukturierung).</p>
<p><b>3.6</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Inselareal Magistrale</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung durch das Inselareal von der Murtenstrasse bis zur Freiburgstrasse gemäss Überbauungsordnung Insel Areal III.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 600'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: –</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemäss Überbauungsordnung Insel Areal III.</p>

3.7	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Friedbühlstrasse–Inselareal–Freiburgstrasse</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung durch das Inselareal von der Friedbühlstrasse bis Brunnmattstrasse gemäss UeO Insel Areal.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 500'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemäss Überbauungsordnung Insel Areal III.</p>
3.8	F	<p><b>Belpstrasse: Anbau Trottoir</b></p> <p>Neues Trottoir an der Belpstrasse, Abschnitt Effingerstrasse–Laupenstrasse auf der Seite des Kocherparks.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Koordination mit Gleissanierung Effingerstrasse / Belpstrasse (Haltestelle Kocherpark).</p>
3.9	F	<p><b>Verbesserung der Querungsmöglichkeiten bei Sulgenaukreuzung</b></p> <p>Verbesserung der Querungsmöglichkeiten den Kreuzungen Eigerstrasse / Monbijoustrasse und Eigerstrasse / Wabernstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 500'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Querungsmöglichkeiten verbessern, kürzere Wartezeiten bei Grünphasen, breitere Trottoirs. Koordination mit Gleissanierung Monbijoustrasse und Sanierung Unterführung Eigerstrasse.</p>
3.10	F	<p><b>Verbesserung der Querungsmöglichkeiten beim Eigerplatz</b></p> <p>Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit für den Fussverkehr beim Eigerplatz im Rahmen der Sanierung Eigerplatz.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil von Gesamtprojekt</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität, Schlüsselprojekt</li> </ul> <p>Bemerkungen: Querungsmöglichkeiten verbessern, kürzere Wartezeiten bei Grünphasen, breitere Trottoirs. Koordination mit Sanierung von Eigerplatz, Massnahme V-ÖV 3.5b im Agglomerationsprogramm der 2. Generation.</p>

4.1	F	<p><b>Verbesserung Fussverkehrssicherheit Burgernziel</b></p> <p>Schutz- und Verbesserungsmassnahmen für den Fussverkehr im Rahmen der Sanierung Burgernziel.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil von Gesamtprojekt</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität, Schlüsselprojekt</li> </ul> <p>Bemerkungen: Koordination mit Sanierung von Burgernziel.</p>
4.2	F	<p><b>Bau fehlender Trottoirs obere Zollgasse</b></p> <p>Bau fehlender Trottoirs an der oberen Zollgasse, Abschnitt Robinsonweg–Merzenacker.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 160'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: –</p>
4.3	F	<p><b>Neue Langsamverbindungen Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg</b></p> <p>Erstellen separat geführter und vernetzter Langsamverkehrsverbindungen, die mit Überführungen die Verkehrsanlage des motorisierten Verkehrs überspannen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 20 Mio CHF</li> <li>• Federführung: ASTRA</li> <li>• Kostenteiler: Bund</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Teil des Agglomerationsprogramms 2. und 3. Generation (resp. RGSK I und II), Massnahme V-LV 1.3 resp. LV-N-3; Testplanung Raum Wankdorf durch TBA / ASTRA; Ökologische Vernetzung gemäss Naturkarte des Biodiversitätskonzepts sicherstellen.</p>
4.9	W	<p><b>Attraktivierung der Fusswegverbindung Dalmazibrücke–Schwellenmätteli</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 500'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemäss Aareraumplanung.</p>

4.16	W	<p><b>Attraktivierung der Fusswegverbindung Bärenpark – Schwellenmätteli</b></p> <p>Der bestehende Uferweg zwischen dem Bärenpark und dem Schwellenmätteli wird hindernisfrei umgestaltet und aufgewertet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): noch offen</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Koordination mit Hochwasserschutz.</p>
5.1	F	<p><b>Neue Querungsmöglichkeit des Nordrings</b></p> <p>Neue Querungsmöglichkeit des Nordrings im Bereich Dammweg – Birkenweg; Zebrastreifen und Mittelinsel.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 160'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens herrscht hier hoher Handlungsbedarf. Koordination mit Sanierung des Nordrings.</p>
5.2	F	<p><b>Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain–Länggasse</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 18 Mio</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler: <ul style="list-style-type: none"> <li>Bund: 35%</li> <li>Kanton: 32.5%</li> <li>Stadt Bern: 32.5%</li> </ul> </li> <li>• 1. Priorität, Schlüsselprojekt</li> </ul> <p>Bemerkungen: Teil der Agglomerationsprogramme 2. und 3. Generation (resp. RGSK I und II), Massnahme V-LV 1.4 resp. LV-N-1; vgl. Machbarkeitsstudie TBA.</p>

<p><b>5.3</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Umgestaltung Dammweg im Abschnitt Quartiergasse–Nordweg/Lorrainestrasse</b></p> <p>Fussverkehrsfreundliche Umgestaltung des Strassenraums; Durchgehende Trottoirverbindung von Quartiergasse bis Nordweg/Lorrainestrasse sicherstellen, evtl. neue Fahr- / Parkierordnung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 110'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gewisse Trottoirs in Privatbesitz.</p>
<p><b>6.1</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Neue Langsamverkehrsverbindung Europaplatz–Weyermannshaus Ost</b></p> <p>Neue Wegverbindung ab S-Bahn-Stationen Europaplatz nach Weyermannshaus Ost (Murtenstrasse) im Bereich des A12-Viadukts.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 5 Mio CHF (nur LV-Brücke)</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler:                      Bund: 35%                      Kanton: 32.5%                      Stadt Bern: 32.5%</li> <li>• 1. Priorität, Schlüsselprojekt</li> </ul> <p>Bemerkungen: Teil des Agglomerationsprogramms 1. Generation, Massnahme 12c. Teil dieser Wegverbindung ist die Langsamverkehrspasserelle vgl. Massnahme LV-N-2-a aus dem Agglomerationsprogramm 3. Generation.</p>
<p><b>6.2</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Attraktivierung der Fusswegverbindung Fellergut–Station Bümpliz Nord–Fellerstrasse–Tscharnergut</b></p> <p>Stärkung der Nord-Süd-Fusswegverbindungen Bümpliz; Attraktivierung des zum Teil unterirdischen Weges; Orientierungshilfen schaffen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität, Schlüsselprojekt</li> </ul> <p>Bemerkungen: –</p>

6.3	F	<p><b>Fortsetzung der Fusswegverbindung Friedhof Bümpliz bis Winterfeldweg</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung von Winterfeldweg bis zum bestehenden Fussweg, der zum Friedhof Bümpliz führt.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF</li><li>• Federführung: Stadt Bern</li><li>• Kostenträger: Stadt Bern</li><li>• 1. Priorität</li></ul> <p>Bemerkungen: Das Projekt Erweiterung Volksschule Stapfenacker, den bestehenden Sportplatz sowie den Abenteuerspielplatz Winterhalde berücksichtigen. Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten; als Naturbelag ausbilden.</p>
6.4		<p><b>Neue Fusswegverbindung Winterholzstrasse bis Winterfeldweg</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung Winterholzstrasse bis Winterfeldweg zur Schliessung der Netzlücke.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 80'000 CHF</li><li>• Federführung: Stadt Bern</li><li>• Kostenträger: Stadt Bern</li><li>• 1. Priorität</li></ul> <p>Bemerkungen: Das Projekt Erweiterung Volksschule Stapfenacker, den bestehenden Sportplatz sowie den Abenteuerspielplatz Winterhalde berücksichtigen. Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten; als Naturbelag ausbilden.</p>



### 5.3 Massnahmen 2. Priorität

2. Priorität haben die folgenden 60 Massnahmen:

Bemerkungen:

- Die Kostenschätzung der Massnahmen aus dem Richtplan Fuss- und Wanderwege 1999 basiert auf der damaligen groben Kostenschätzung und wurde unter Berücksichtigung der Teuerung von 8.6% angepasst und gerundet (vgl. BfS, LfK, Basis Mai 2000).
- Für die neuen Massnahmen wurde eine grobe Kostenschätzung (+/-50%) gemäss der Element-Methode vorgenommen (vgl. separater Bericht mit Kostenschätzung der neuen Massnahmen). 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.

F = Massnahme Fussweg                      DEZA = Departement für Entwicklung und Zusammenarbeit  
W = Massnahme Wanderweg  
NHG = Natur- und Heimatschutzgesetz      LV = Langsamverkehr  
AP = Agglomerationsprogramm              MIV = Motorisierter Individualverkehr  
RGSK = Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept

Nr.	Weg-typ	Projekt
1.1	F	<p><b>Langsamverkehrsbrücke Matte-Bärengaben</b></p> <p>Neue Aarequerung, Wegverbindung zwischen dem Mattequartier und dem Bärengaben.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2.4 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Langfristige Vision; Abstimmung Aareplanungen.</p>
1.2	F	<p><b>Aufwertung der Fusswegverbindung Schützenmatt-Aare</b></p> <p>Attraktivierung der Fusswegverbindung von der Schützenmatt und Hodlerstrasse zum Uferweg an der Aare.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Koordination mit Nutzungs- und Entwicklungskonzept Schützenmatt (GRB voraussichtlich Ende 2015)</p>

2.4	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Beaulieustrasse–Neubrücke</b></p> <p>Bestehendes Teilstück entlang Sportplatz sichern und fehlendes Verbindungsstück entlang den Tennisfeldern bis zur Neubrücke ergänzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 160'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Alternative Fusswegverbindung via Beaulieustrasse ist möglich.</p>
2.5	W	<p><b>Tiefenausteg</b></p> <p>Neue Flussüberquerung auf dem Niveau der Aare bei der RBS-Station Worblaufen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 1.1 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision für Freizeitverkehr; Koordination mit Richtplan Aareschleife und Aareraumplanung.</p>
2.6	F	<p><b>Lorrainesteg</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung zur Flussüberquerung auf dem Niveau der Aare beim Lorrainebad.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2.4 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision; Uferschutzplan und Flussufergesetz beachten; Entspricht Aareraumplanung Massnahme 1.12.</p>
2.7	F	<p><b>Aufwertung Fusswegverbindung Daxelhofstrasse – Aare</b></p> <p>Attraktivierung der Fusswegverbindung von der Länggasse zur Aare.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: –</p>

3.11	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Holligenstrasse (Könizbergwald)-Könizstrasse</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung zur Unterquerung der Gleisanlagen; Erschliessung des Familiengärten-Areals.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 550'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision; Überbauungsordnung 18 beachten.</p>
3.12	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Simplonweg – Schwarzenburgstrasse</b></p> <p>Neuer Fussweg entlang der Sportanlage Wander in der Verlängerung der Sinnerstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Überbauungsordnung 144 und Sicherheitsabstände zu Sportrasenspielfeld beachten.</p>
3.13	F	<p><b>Verbesserung der Sicherheit der Kreuzung Monbijoustrasse – Morillonstrasse – Weissenbühlweg</b></p> <p>Fussverkehrsfreundliche Umgestaltung der Kreuzung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 550'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Tempo 30 wird voraussichtlich 2015 eingeführt. Umgestaltung im Rahmen der Tramgleissanierung ca. 2019.</p>
3.14	F	<p><b>Verbesserung des Bahnübergangs Morillonstrasse für den Langsamverkehr</b></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 Langsamverkehr.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 12.5 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler: gemäss AP 3. Generation</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Teil des Agglomerationsprogramms 3. Generation, Massnahme LV-S-1; Evtl. Ersatz Bahnübergang mit Unterführung.</p>

3.16	F	<p><b>Fusswegverbindung Monbijou–Marzili</b></p> <p>Wiederinstandstellung der bereits früher existierenden Fusswegverbindung zwischen Sulgeneckstrasse und Brückenstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 300'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision. Machbarkeit zur Zeit fragwürdig. Extrem steiles Gelände.</p>
3.17	F	<p><b>Neue West-Ost-Fusswegverbindung Weyermannshaus–Steigerhubelstrasse–Murtenstrasse</b></p> <p>Neue Verbindung ab geplante Langsamverkehrs-Passerelle entlang der Gleisanlagen und des Stadtbachs bis Einmündung in die Murtenstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 1.15 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten; als Naturbelag ausbilden.</p>
3.18	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Bahnhof Weissenbühl nach Goumoënwiese / Steinhölzliwald</b></p> <p>Verbesserung der Erschliessung des Steinhölzliwaldes vom Bahnhof Weissenbühl her.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 500'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: –</p>
3.19	F	<p><b>Neue Fusswegerschliessung Areal Holligen</b></p> <p>Neue Nord-SüdVerbindungen durch das Areal Holligen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 450'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemäss Überbauungsordnung Holligen.</p>

4.4	W	<p><b>Uferwegverbreiterung im Bereich der russischen Botschaft</b></p> <p>Wegverbreiterung gemäss UeO Uferschutzplan und Flussufergesetz.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 100'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemäss Aareraumplanung, UeO Uferschutzplan und Flussufergesetz. Als Naturbelag ausbilden.</p>
4.5	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Schönberggrain–Bitziusstrasse</b></p> <p>Neue Fussverbindung Schönberggrain via Schulhausareal und bestehendem Weg zum Haspelweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 110'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Keine direkte Verbindung durch Schönbergareal, sondern via Schulhausareal. Auf Parkpfliegewerk abstimmen.</p>
4.6	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Giacomettistrasse–Buristrasse</b></p> <p>Neue Querverbindung zwischen der Giacomettistrasse und der Buristrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 110'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: –</p>
4.7	F	<p><b>Aaresteg Eichholz–Elfenau</b></p> <p>Neue Flussüberquerung auf dem Niveau der Aare zwischen Eichholz und Elfenau.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2.4 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision. Auf Hochwasserschutz Thun Bern Aarewasser und auf Aareraumplanung abstimmen; betrifft kantonales Naturschutzgebiet und Auenschutzgebiet von nationaler Bedeutung.</p>

4.8	F	<p><b>Liftprojekt und Langsamverkehrsverbindung Matte – Kirchenfeld</b></p> <p>Umsetzung der Projektidee Liftprojekt und Steg Matte – Schwellenmätteli oder analoger Idee gemäss Aareraumplanung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2.4 Mio (nur Steg)</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler: <ul style="list-style-type: none"> <li>Bund: 35%</li> <li>Kanton: 32.5%</li> <li>Stadt Bern: 32.5%</li> </ul> </li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision gemäss Aareraumplanung und Agglomerationsprogramm 3. Generation (resp. RGSK II) Massnahme LV-N-8. Auf Hochwasserschutz Thun Bern Aarewasser abstimmen.</p>
4.10	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Papiermühlestrasse durch den Springgarten bis Bolligenstrasse</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 500'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadtplanungsamt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Wahrung des heutigen Reitbetriebes. Freiraumkonzept SPA sowie Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten; als Naturbelag ausbilden.</p>
4.11	F	<p><b>Attraktivierung Zugang grosse Allmend und BEA ab Papiermühlestrasse</b></p> <p>Umgestaltung und separate Wegführung für den Langsamverkehr, diverse Attraktivierungsmassnahmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 220'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Abstimmung mit Planungen Allmenden.</p>

<p><b>4.12</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Neue Fusswegverbindung Bolligenstrasse–Zikadenweg</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 110'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Geschützte Lebensräume nach NHG sowie die Bolligenallee als historischer Verkehrsweg müssen berücksichtigt werden.</p>
<p><b>4.13</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Neue Fusswegverbindung Zikadenweg–Galgenfeldweg</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung ab Verzweigung Libellenweg / Zikadenweg zum Galgenfeldweg bei einer künftigen Arealentwicklung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 110'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Bestehende Verbindungen zwischen Galgenfeldweg und Ostermundigenstrasse sichern.</p>
<p><b>4.14</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Neue Fusswegverbindung Libellenweg–Zentweg</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung Libellenweg bis Zentweg bei einer künftigen Arealentwicklung; Queren der Werkgleise.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 330'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision.</p>
<p><b>4.15</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Neuer Aaresteg unter der Monbijoubücke und Lift am Brückenkopf Dalmaziquai</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): noch unbekannt</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: noch offen</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Koordination mit Planung des Gaswerkareals. Längerfristige Vision.</p>

5.4	F	<p><b>Verbesserung Sicherheit der Kreuzung Viktoriarain/Wyttenbachstrasse</b></p> <p>Sichere Querungsmöglichkeit mit Zebrastreifen und eventuell Schutzinsel bei der Kreuzung Viktoriarain – Wyttenbachstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Mit Schulwegsicherung abstimmen.</p>
5.5	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Lerberstrasse–Sonnenbergrain</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung zum Schliessen der Netzlücke zwischen Lerberstrasse und Sonnenbergrain.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 110'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Quartierplanung berücksichtigen; Biodiversitätskonzept sowie Naturgefahren beachten.</p>
5.6	F	<p><b>Nord-Süd-Fusswegverbindung Kasernenareal–Militärstrasse sichern</b></p> <p>Bestehende Wege; Durchgangsrechte mit Kanton und Bund bei möglicher Arealumnutzung klären und sicherstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 0 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Keine bauliche Massnahme; Längerfristige Vision.</p>
5.7	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Wankdorf-City–Aareuferweg</b></p> <p>Neue Erschliessung der Aare von Wankdorf-City aus.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 1.2 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision; Naturkarte des Biodiversitätskonzepts, Naturgefahren und Aareraumplanung beachten; als Naturbelag ausbilden.</p>



<p><b>5.8</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Altenberg - Sicherstellung Fusswegverbindung Aarehang</b></p> <p>Sicherstellung der bestehenden Verbindung Schänzlistrasse-Sonnenberggrain und Weiterführung bis Altenbergstrasse und Aare.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 440'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Grösster Teil des Weges besteht bereits, muss aber bis zur Altenbergstrasse und zur Aare weitergeführt werden.</p>
<p><b>5.9</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Neue Fussverkehrsverbindung zu Bahnhof Wankdorf Ost</b></p> <p>Neue Verbindung zwischen Rosalia-Wenger-Platz / Wankdorfallee und Stauffacherstrasse/Löchliweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 300'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Koordination mit Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf und WankdorfCity Entwicklungsphase 3 (Areal Bürgergemeinde).</p>
<p><b>5.10</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Neue durchgehende Fusswegverbindung zwischen botanischem Garten und Rosengarten</b></p> <p>Neuer Fussweg von der Oranienburgstrasse zum Sonnenberggrain zur Schliessung des Unterbruchs im Fusswegnetz entlang der Hangkante sowie Aufwertung der Rabbentalstrasse (Trottoirparkierung auf Strasse, etc.). Direkte Verbindung zwischen Oranienburgstrasse und Rosengarten prüfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 460'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Quartierplanung Stadtteil Nord beachten.</p>
<p><b>5.11</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Neue Fusswegverbindung Kornhausbrücke–Aare auf der Seite Altenberg</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): noch unbekannt</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision.</p>

5.12	F	<p><b>Aareggsteg Engehalde</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung zur Flussüberquerung auf dem Niveau der Aare zwischen Wylergut und Aaregg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2.4 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision; Uferschutzplan und Flussufergesetz beachten; Entspricht Aareraumplanung Massnahme 1.10.</p>
5.13	F	<p><b>Zugang des Quartiers Lorraine zur Aare verbessern</b></p> <p>Bestehende Wege vom Lorrainequartier an das Aareufer aufwerten. Auffindbarkeit der Wege verbessern.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Entspricht Aareraumplanung Massnahme 1.11.</p>
5.14	F	<p><b>Neue Langsamverkehrsverbindung Neuenschwanderstrasse ab Bahnhof Wankdorf direkt zur Stauffacherbrücke</b></p> <p>Realisierung der Neuenschwanderstrasse mit Anschluss an die Stauffacherbrücke für eine bessere Erschliessung des Bahnhofs Wankdorf und des ESP Wankdorf.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 12.4 Mio</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler: <ul style="list-style-type: none"> <li>Bund: 35%</li> <li>Kanton: 32.5%</li> <li>Stadt Bern: 32.5%</li> </ul> </li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Teil des Agglomerationsprogramms 3. Generation (resp. RGSK II), Massnahme LV-N-7 (AP 2: LV-1.5)</p>
6.5	F	<p><b>Neue Fusswegverbindungen Rehhag Areal</b></p> <p>Neue Fusswegverbindungen Rehhag Areal gemäss der Überbauungsordnung Rehhag.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 160'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: –</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemässe UeO Rehhag Areal. Als Naturbelag ausbilden.</p>

6.6	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Eymattstrasse zur Kreuzung Murtenstrasse/Stöckackerstrasse</b></p> <p>Neuer Fussweg ab Eymattstrasse bis zur Kreuzung Murtenstrasse/Stöckackerstrasse entlang des Messerli-Areals.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 330'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Als Naturbelag ausbilden.</p>
6.7	F	<p><b>Verbesserung Sicherheit Kreuzung alte Murtenstrasse/Bümpfstrasse</b></p> <p>Sicherheits-Verbesserung der bestehenden Querungen; Mittellinien, wo möglich.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: –</p>
6.8	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Untermattweg–Stöckackerstrasse</b></p> <p>Neue Verbindung zwischen Untermattweg und Stöckackerstrasse durch die Überbauung Weyermannshaus-West.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Mit dem Eigentümer Postauto Region Bern auf die Arealentwicklung abstimmen.</p>
6.9	F	<p><b>Attraktivierung Bahnunterführung Stöckackerstrasse</b></p> <p>Attraktivierung und Verbreiterung der Gehflächen bei der Unterführung Stöckackerstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 110'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: –</p>

6.10	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung ab Bethlehemstrasse–S-Bahnstation Europaplatz SBB</b></p> <p>Neue Verbindung ab Bethlehemstrasse nordwestlich entlang der SBB-Trasse bis S-Bahnstation Europaplatz SBB (Ladenwandweg).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 160'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Entspricht teilweise der Massnahme LV-N-2-b des Agglomerationsprogramms 3. Generation. Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten.</p>
6.12	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung zwischen Bachmätteli und Statthalterstrasse</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung entlang Stadtbach zwischen Bachmätteli und Statthalterstrasse zur Schliessung der Netzlücke.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 330'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: –</p>
6.13	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Kirche Bümpliz–Morgenstrasse</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung zwischen der Kirche Bümpliz und der Morgenstrasse durch das Areal des Altersheims.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 20'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: –</p>
6.14	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung von der Kreuzung Moosstrasse/Rehhagstrasse zur Hallmattstrasse</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung von der Kreuzung Moosstrasse/Rehhagstrasse zur Hallmattstrasse beim Autobahnzubringer. Verbesserung der Langsamverkehrssicherheit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 110'000 CHF</li> <li>• Federführung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland, spätere Federführung noch offen</li> <li>• Kostenteiler: gemäss AP 2. Generation</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Teilweise auf Könizer Gemeindegebiet, Koordination mit Gemeinde Köniz. Abstimmung auf Rehhagplanung. Teilweise Teil des Agglomerationsprogramms 2. Generation, Massnahme V-MIV 3.2. Realisierung erfolgt in Zusammenhang mit Öffnung Moosbach.</p>

<p><b>6.15</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Neue Fusswegverbindungen Gebiet Juch</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung durch Überbauung Juch von der Rehhagstrasse zur Kreuzung Riedmoosstrasse/Hallmattstrasse und zur Freiburgstrasse. Verbesserung der Langsamverkehrssicherheit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF</li> <li>• Federführung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland, spätere Federführung noch offen</li> <li>• Kostenteiler: gemäss AP 2. Generation</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Massnahme grösstenteils auf Gemeindegebiet von Köniz. Abstimmung auf Rehhagplanung. Teilweise Teil des Agglomerationsprogramms 2. Generation, Massnahme V-MIV 3.2.</p>
<p><b>6.16</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Neue Fusswegverbindung Schreinerei Reist–Tramstation Bümpliz</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung und teilweise bestehende Verbindung verbessern ab Schreinerei Reist bis zur Tramstation Bümpliz entlang des Wald- und Siedlungsrandes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 110'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten; als Naturbelag ausbilden.</p>
<p><b>6.17</b></p>	<p><b>F</b></p>	<p><b>Neue Fusswegverbindung ab Winterfeldweg/Grossackerstrasse zum Niederbottigenweg</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung ab Winterfeldweg/Grossackerstrasse zum Niederbottigenweg auf bestehender landwirtschaftlicher Erschliessung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten; als Naturbelag ausbilden.</p>

6.18	W	<p><b>Neue Wanderwege Gebiet Gäbelbach und Bahnstation Riedbach</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 600'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Auf Hochwasserschutzplan Gäbelbach und Riedbach abstimmen; als Naturbelag ausbilden.</p>
6.19	W	<p><b>Separater Fussweg entlang Niederriedweg, Abschnitt Matzenried–Niederried</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Als Naturbelag ausbilden.</p>
6.20	W	<p><b>Neuer Wanderweg Bottigenstrasse (Hasli)–Buchweg</b></p> <p>Ergänzung der bestehenden Teilstücke zu einem durchgehenden Fusswegnetz.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 20'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: –</p>
6.21	W	<p><b>Separater Fussweg entlang Buchweg zwischen Oberbottigen und Bahnunterführung Buch</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 110'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Als Naturbelag ausbilden.</p>

6.22	W	<p><b>Neuer Wanderweg Oberbottigen–Moosweg entlang Moosbach und der Gemeindegrenze Köniz/Bern</b></p> <p>Neue Wanderwegverbindungen ab Oberbottigen (Chäs und Brot) bis Moosweg, soweit als möglich entlang dem Moosbach. 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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 180'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemäss Vorprojekt Moosbachrenaturierung; als Naturbelag ausbilden; Ökologische Vernetzung sicherstellen.</p>
6.23	W	<p><b>Neue Fusswegverbindung zwischen Fussverkehr-Unterführung Niederbottigenstrasse und Gäbelbach-Wanderweg</b></p> <p>Neue Wanderwegverbindungen von der Fussverkehrsunterführung Niederbottigenstrasse entlang Unterholz bis zum Gäbelbach-Wanderweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 20'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Als Naturbelag ausbilden.</p>
6.24	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung durchs „Unterholz“ zum bestehenden Gäbelbach-Wanderweg</b></p> <p>Neue Wegverbindungen durchs „Unterholz“ (Wald nördlich von Gumme) zum bestehenden Gäbelbach-Wanderweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 20'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Auf Hochwasserschutzplanung Gäbelbach und Riedbach abstimmen; als Naturbelag ausbilden.</p>
6.25	W	<p><b>Neue Fusswegverbindung zwischen Hueb (Frauenkappelen) und Gäbelbach-Wanderweg beim A1-Gäbelbach-Viadukt</b></p> <p>Neue Wanderwegverbindungen zwischen Hueb (Frauenkappelen) und Gäbelbach-Wanderweg beim A1-Gäbelbach-Viadukt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Auf Hochwasserschutzplanung Gäbelbach und Riedbach abstimmen; als Naturbelag ausbilden.</p>

6.26	F	<p><b>Ausbau der bestehenden Fusswegspur ab Winterfeldweg entlang des südlichen Waldrandes des Winterhölzlis</b></p> <p>Ausbau der bestehenden Wegspur zu gesichertem Fussweg ab Winterfeldweg entlang des südlichen Waldrandes des Winterhölzlis.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 20'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten; als Naturbelag ausbilden.</p>
6.27	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Europaplatz Haltestelle GBS–Haltestelle SBB auf der Nordseite der Station</b></p> <p>Fusswegverbindung Europaplatz Haltestelle GBS–Haltestelle SBB auf der Nordseite der Station, Verknüpfung mit Ladenwandweg und Bahnstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 630'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Passerelle zur DEZA bestehend.</p>
6.28	F	<p><b>Anbau des Trottoirs Matzenriedstrasse</b></p> <p>Fehlende Trottoirs auf der Matzenriedstrasse im Abschnitt Chäs und Brot und Matzenriedstrasse 73/78 erstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 570'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: –</p>
6.29	F	<p><b>Neue Langsamverkehrsverbindung von Riedbach nach Oberbottigen</b></p> <p>Neue Langsamverkehrsverbindung entlang der Bottigenstrasse von Riedbach nach Oberbottigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 800'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: –</p>



## **06 Richtplankarte Fussverkehr**

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

- Basisnetz Fusswege Stadt Bern
- Massnahmen 1. Priorität Fussverkehr Stadt Bern inklusive Schlüsselprojekte
- Massnahmen 2. Priorität Fussverkehr Stadt Bern

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)

## Quellen- und Bildnachweis

### Quellennachweis

- 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, 2012: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland – Regionales Basisnetz.
- Schweizer Wanderwege, 2008: Signalisation wandernaher Angebote.
- Stadt Bern, Planungs- und Baudirektion, 1999: Richtplan Fuss- und Wanderwege der Stadt Bern.
- Stadt Bern, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, 2009: Richtplan Veloverkehr.
- Stadt Bern, Stadtplanungsamt, 1968 bis heute: Verschiedene Überbauungsordnungen der Stadt Bern.
- Stadt Bern, Stadtplanungsamt, 1989: Gesetz über See- und Flussufer – Uferschutzplanung.
- Stadt Bern, Tiefbauamt, 2013: Signalisation für kulturelle Institutionen – Wegleitungs- und Informationssystem für zu Fuss gehende (Fussgängerleitsystem, Entwurf Juni 2013).
- Stadt Bern, Verkehrsplanung, 2013: Konzept Veloparkierung – Analyse (Entwurf November 2013).
- Stadtrat Bern, 1999: Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV).

### Bildnachweis

- Titelblatt:  
Alltagsszenen Bahnhofsplatz, Breitenrainquartier und Dalmaziquai Bern  
Fotos: Iris Krebs, Mai 2015

## Genehmigungsvermerk

Mitwirkung vom 01.06. bis 31.09.2016

Vorprüfung vom xx.xx. bis xx.xx.2016

Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am xx.xx.2016

Der Stadtpräsident:

Der Stadtschreiber:

.....

.....

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  
Thomas Gut, Tiefbauamt Stadt Bern  
Christoph Schärer, Stadtgrün Bern  
Sabine Gresch, Stadtplanungsamt Bern

**Projektteam**

Stephan Moser, Verkehrsplanung Stadt Bern  
Nina Meier, Tiefbauamt Stadt Bern  
Bernhard Rasi, Stadtgrün Bern  
Claude Racine, Stadtgrün Bern  
Yvonne Mebold, Stadtplanungsamt Bern  
Gabriele Niedoba, Stadtplanungsamt Bern

**Bearbeitung**

Judith Albers, Verkehrsplanung (Projektleitung)  
Marco Rupp, ecoptima ag  
Richard Tillmann, ecoptima ag  
Andrea Gammeter, ecoptima ag

**Bezugsquelle**

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