



## Richtplan Fussverkehr

### Ziele, Grundsätze, Strategie und Massnahmen

---

---

---

---

---

---

---

---

17. Juni 2020



### **Liebe Leserinnen und Leser**

Zu Fuss gehen macht Spass, ist gesund und erst noch gut für die Umwelt. Wer in der Stadt zu Fuss unterwegs ist, macht keinen Lärm und schont die Luft. Damit Ihre Fusswege durch Bern noch attraktiver und sicherer werden, hat die Stadt den vorliegenden Richtplan ausgearbeitet. Ob Sie zu Fuss zur Arbeit gehen, an der Aare spazieren oder nur bis zur nächsten Tramhaltestelle - Berns Strassen sollen Menschen jeden Alters dazu einladen, zu Fuss unterwegs zu sein. Dafür brauchen wir eine attraktive Infrastruktur und wo immer möglich abgetrennte und damit sichere Wege für Fussgängerinnen und Fussgänger. Die Sicherheit ist eines unserer obersten Gebote – gerade auch für Kinder, die ihren Schulweg unter die Füsse nehmen.

Heute schon legen die Bewohnerinnen und Bewohner, aber auch Pendlerinnen oder Touristen in Bern viele Kilometer zu Fuss zurück. Bern ist bereits eine attraktive Stadt, um zu Fuss entdeckt zu werden. Aber wir können noch mehr für den Fussverkehr tun. Wir tun das aus guten Gründen und mit der Überzeugung: Eine Stadt, in der viele Menschen zu Fuss unterwegs sind, ist eine lebenswerte und sichere Stadt.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Freude beim Durchwandern unserer wunderbaren Stadt.



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



## Inhaltsverzeichnis

<b>A Bericht</b>	<b>7</b>
01 Einleitung	7
02 Wegnetze	13
03 Ziele	17
04 Grundsätze	21
05 3-Säulen-Strategie und prioritäre Themen	25
06 Stossrichtungen	29
<b>B Massnahmen</b>	<b>35</b>
07 Einleitung	35
08 Massnahmen	39
<b>C Richtplankarte</b>	<b>85</b>
09 Richtplankarte Fussverkehr	85
<b>D Genehmigungsvermerke</b>	<b>87</b>
<b>E Anhang</b>	<b>88</b>

Mit der Beschlussfassung des Gemeinderates werden im Teil A die Kapitel 03 «Ziele», 04 «Grundsätze», 05 «3-Säulen-Strategie und prioritäre Themen», 06 «Stossrichtungen» und die Kapitel des Teils B «Massnahmen» sowie des Teils C «Richtplankarte» des Richtplans Fussverkehr behördenverbindlich (vgl. Kapitel 1.5 Verbindlichkeit). Die behördenverbindlichen Kapitel sind im Titel grau hinterlegt und die Behördenverbindlichkeit der Massnahmen ist durch die jeweilige graue Kopfzeile gekennzeichnet.



## **A Bericht**

### **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 Verkehrsmiteleinsetz 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 kantonalen Gesetzgebung Sache der Gemeinden (Art. 44 SG, BSG 732.11; Art. 27 SV, BSG 732.111.1). Der Sachplan Wanderroutennetz wird durch den Kanton (Regierungsrat) 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 Flussufergesetz (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).

Für den Fussverkehr ebenfalls relevant sind das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland und das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der jeweils aktuellsten Version. Der vorliegende Richtplan Fussverkehr ist abgestimmt auf den Stand Mitwirkung des RGSK 2021; bzw. Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der 4. Generation.

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, selbstständig 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.

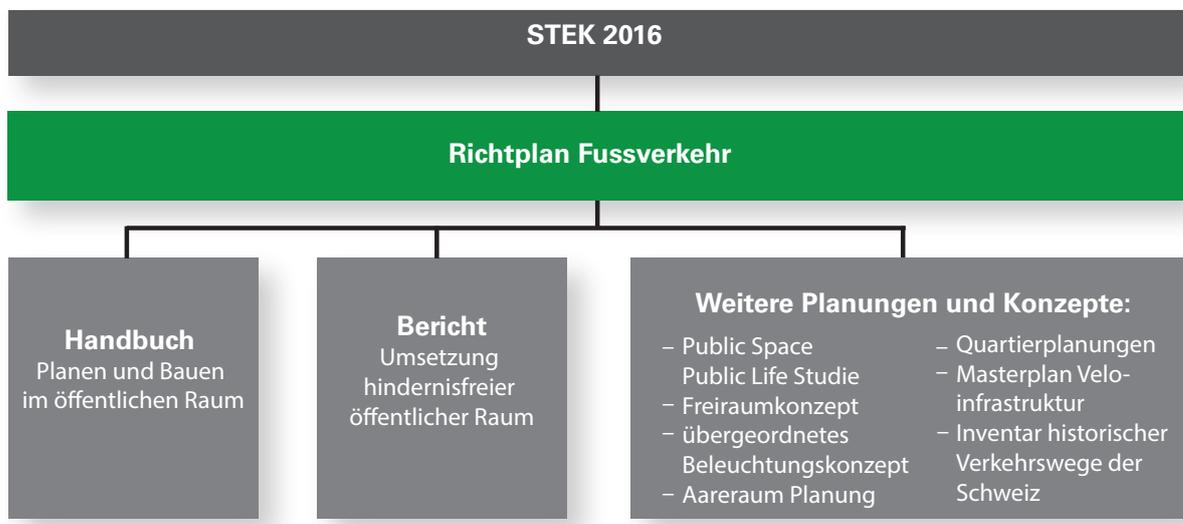


Abb. 1 Einordnung des Richtplans Fussverkehr

### 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 Veloinfrastruktur 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.). Es sind im Teil A die Kapitel 03 «Ziele», 04 «Grundsätze», 05 «3-Säulen-Strategie und prioritäre Themen», 06 «Stossrichtungen» und die Kapitel des Teils B «Massnahmen» sowie des Teils C «Richtplankarte» des Richtplans Fussverkehr verbindlich. Die behördenverbindlichen Kapitel sind im Titel grau hinterlegt. Für die Allgemeinheit oder für bestimmte Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer werden keine verbindlichen Rechte und Pflichten geschaffen. Für die Massnahmen werden unterschiedliche Koordinationsstände (Vororientierung VO, Zwischenergebnis ZE, Festsetzung FS) bezeichnet (vgl. Kapitel 7.2).

## **1.6 Koordination öffentlicher Raum**

Seit Oktober 2000 sind alle Stellen der Verwaltung, Werkabteilungen 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-Instrument wird durch das Tiefbauamt der Stadt Bern verwaltet. Sämtliche Stellen der Verwaltung aktualisieren jährlich die darin enthaltenen Massnahmen. So ist sichergestellt, 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 15. September 2016 statt. Dabei hatten Quartierorganisationen, Parteien, Verbände, Vereine, Bevölkerung 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 20. Dezember 2018 bis 25. September 2019 statt.

## **1.10 Genehmigung**

Der Richtplan Fussverkehr ist durch den Gemeinderat am 17. Juni 2020 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, ungenügende Beleuchtung und Signalisation, 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. Die Stadt Bern

- ...fördert gezielt den Fussverkehr als stadtverträgliche und klimaneutrale Fortbewegungsart. Das Niveau des Anteils Fussverkehr am Modal Split von 30 Prozent<sup>1</sup> wird gesteigert.
- ...behandelt den Fussverkehr als flächeneffiziente Verkehrsart prioritär und gibt ihm mehr Raum. Die Planung erfolgt von Fassade zu Fassade.
- ...schützt die Fussgängerinnen und Fussgänger – insbesondere Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen – als verletzbare Verkehrsteilnehmende mit einer guten und sicheren Infrastruktur. Das Vorbild ist die Vision Zero – keine Verkehrstote und keine Belastung von Mensch und Umwelt durch die Infrastruktur.
- ...bietet ein attraktives Fusswegnetz mit abwechslungsreichen Wegen, die zum Fuss Gehen und Verweilen einladen.
- ...strebt an, den Anteil Wege des Fussverkehrs am Modal Split bis 2030 auf mindestens 37% zu erhalten, wie dies im STEK 2016 festgesetzt wurde.

### 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. Ein gutes Fusswegnetz trägt zur Förderung der kombinierten Mobilität bei. 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. Es verzeiht Fehler, insbesondere von Kindern und älteren Menschen. 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.

---

<sup>1</sup> Auswertung des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015» für die Stadt und die Region Bern

- Das Fusswegnetz ist **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 kontinuierlich zu verbessern und regelmässig zu unterhalten (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. Es erschliesst die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel direkt und hindernisfrei.
- 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. Besondere Beachtung muss den Querungen bei stark befahrenen Strassen, Verkehrsknoten und Schulwegen geschenkt werden. Wartezeiten an Lichtsignalen sind zu minimieren.
- Das Fusswegnetz bildet zusammen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ein lückenloses, sicheres und hindernisfreies Angebot für alle Benutzergruppen. Dabei ist auf eine sichere und hindernisfreie Haltestellenerschliessung gemäss Behindertengleichstellungsgesetz 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 wie Schulen und Altersheime, 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 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 qualitativvoller Aufenthalts- und Begegnungsorte, insbesondere unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern zu achten.

- Die Aufenthaltsqualität entlang von Wegen und 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. Im städtischen Umfeld gelten kürzere Wege mit Natur- oder Kiesbelag als Fusswege, sofern sie BehiG-konform ausgestaltet werden.

#### **4.5 Kapazitäten**

- An publikumsintensiven Achsen und Orten (Innenstadt, Quartierzentren, Schulen, Ausbildungszentren und ÖV-Haltestellen), wo grosse Publikumsströme und -nutzungen alltäglich sind, ist eine genügend grosse Kapazität der Fussverkehrsflächen sicherzustellen (z.B. Bahnhofplatz Bern, Bubenbergplatz oder Fusswegverbindung Bahnhof Wankdorf bis Wankdorf Stadion, wie auch in Quartierstrassen, wie z.B. Mittelstrasse in der Länggasse oder zukünftig ähnlich zu entwickelnden Quartiertreffpunkten).

#### **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 von Fusswegen beinhaltet auch die Prüfung der zusätzlichen Erstellung von Velowegen. Fuss- und Velowege sind in der Regel baulich voneinander abzutrennen.
- 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, abgetrennten Wegen etc.).
- Die Wege und Anlagen des Fussverkehrs sind in regelmässigen Abständen auf ihre Schwachstellen und durch den Eigentümer auf 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):

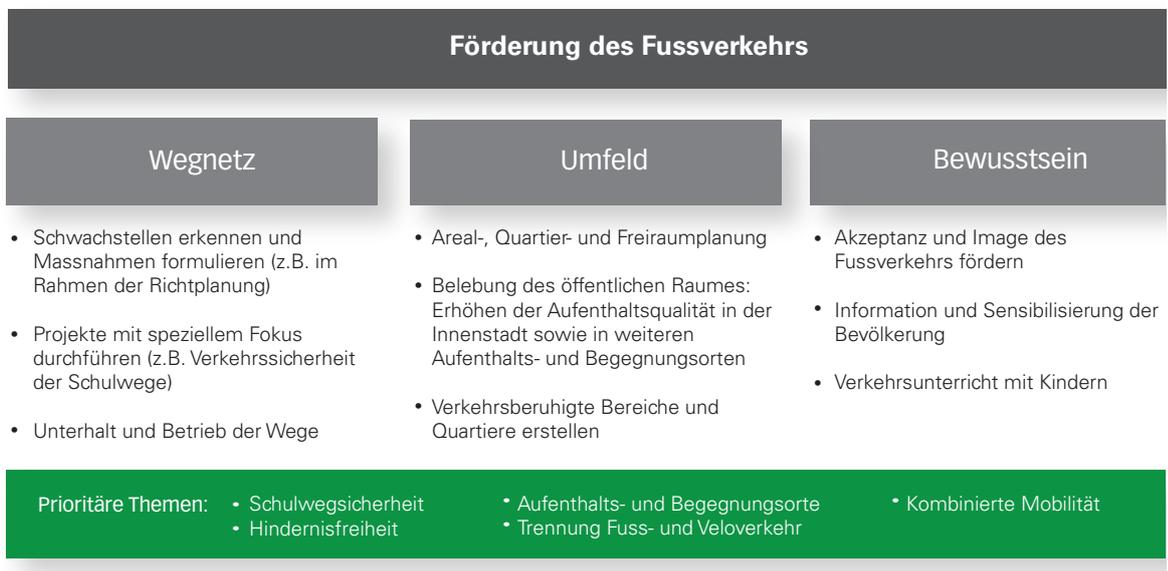


Abb. 2 3-Säulen-Strategie der Stadt Bern zur Förderung des Fussverkehrs

**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, zum Einkauf, zur Schule oder zur Arbeit den ganzen Weg oder eine Etappe davon zu Fuss zurückzulegen. 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 Ergänzen 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 attraktiver gestaltet werden. Langsam geführter Strassenverkehr in der Umgebung, Sitzmöglichkeiten für alle und Raum zum Spielen für Kinder tragen zu einem angenehmen Aufenthalt bei. Bei der Planung von Quartieren oder Arealen werden Gestaltungsvorgaben gemacht, damit eher kleinräumige Strukturen entstehen, die eine hohe Durchlässigkeit bieten. Zudem werden in den Erdgeschossen publikumsorientierte Nutzungen, wie kleine Läden oder Restaurants in Wettbewerben gefordert, da diese den öffentlichen Raum beleben.

In den Quartieren sind neben Fusswegen 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 fünf Themen: Schulwegsicherheit, Hindernisfreiheit, Aufenthalts- und Begegnungsorte, kombinierte Mobilität 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 Schulhäuser 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» erfüllt, 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 Ausräumlichkeiten 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.

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 **kombinierte Mobilität** spielt bei der Förderung des Fussverkehrs eine grosse Rolle. Alle Menschen sind zu Fuss unterwegs – auch wer öffentliche Verkehrsmittel oder ein Leihvelo nutzt, legt einzelne Etappen zu Fuss zurück. Optimale Umsteigebedingungen bei ÖV-Knoten auf das städtische ÖV-Netz oder auf Leihvelos bedingen direkte, sichere, hindernisfreie Fusswegverbindungen.

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 Flächen 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 soll der gesamten Bevölkerung dienen, 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 Leute 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 und auf Quartierplätzen 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 der Fort- und der Bewegung, und fördert dadurch die Gesundheit. In der Stadt Bern sollen Schulkinder bereits im Kindergartenalter ihren Schulweg selbstständig 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 sollen Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit bieten, 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: Das Trottoir ist getrennt vom 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 es gilt das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme und des Respekts.

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

### **6.4 Verbesserung der Aarezugänge und Aarewege**

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 Signalisierungskonzepte zu erarbeiten und das übergeordnete Beleuchtungskonzept der Stadt Bern ist anzuwenden, 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 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.

## **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 wo immer möglich besser mit dem Wanderwegnetz zu verknüpfen (z.B. Signalisation), um einen sicheren und hindernisfreien Zugang zu den Naherholungsgebieten für alle Benutzergruppen sicherzustellen.

Richtplan Fussverkehr

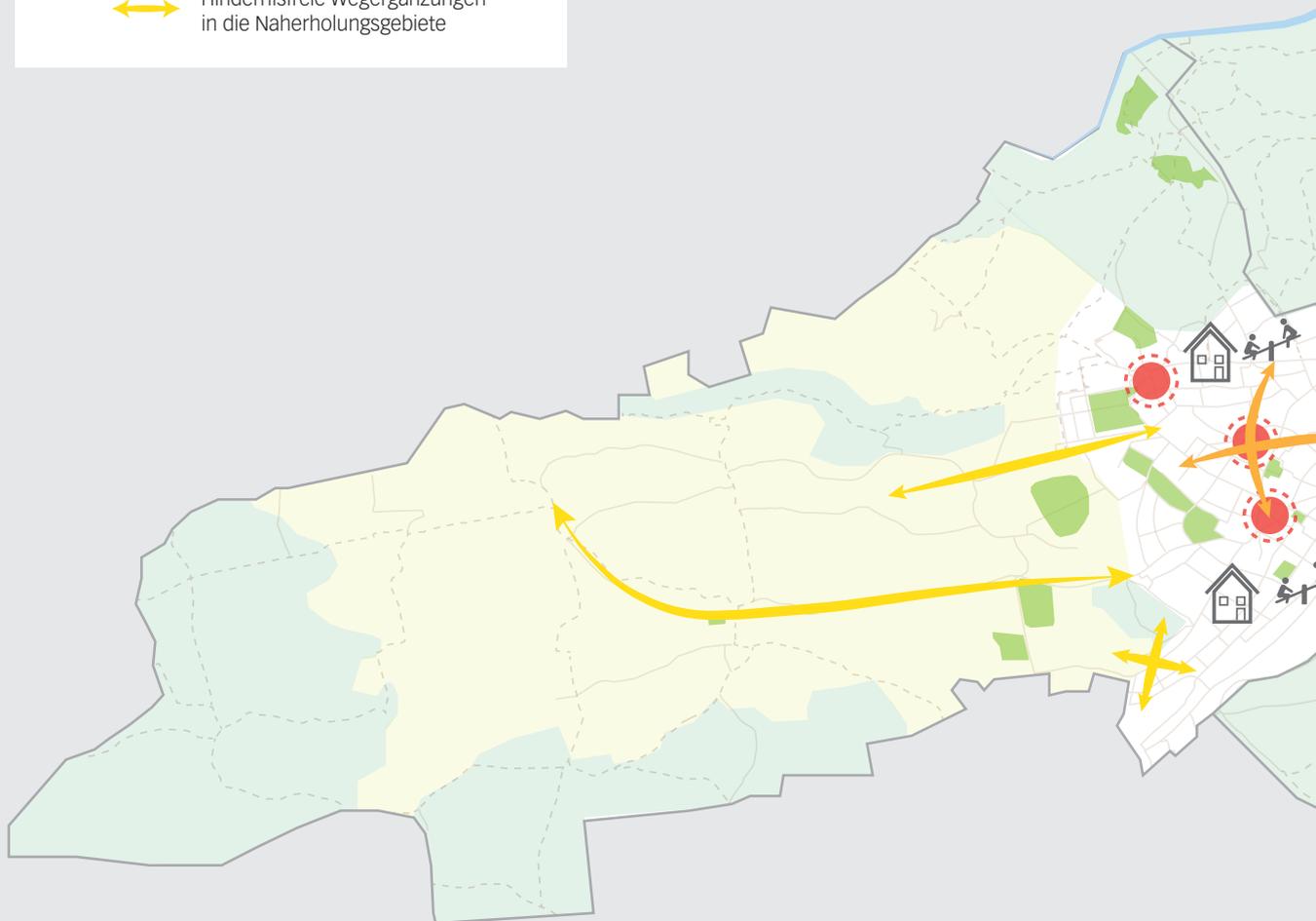
**Karte Umsetzung** (Schematische Darstellung)

**Stossrichtungen**

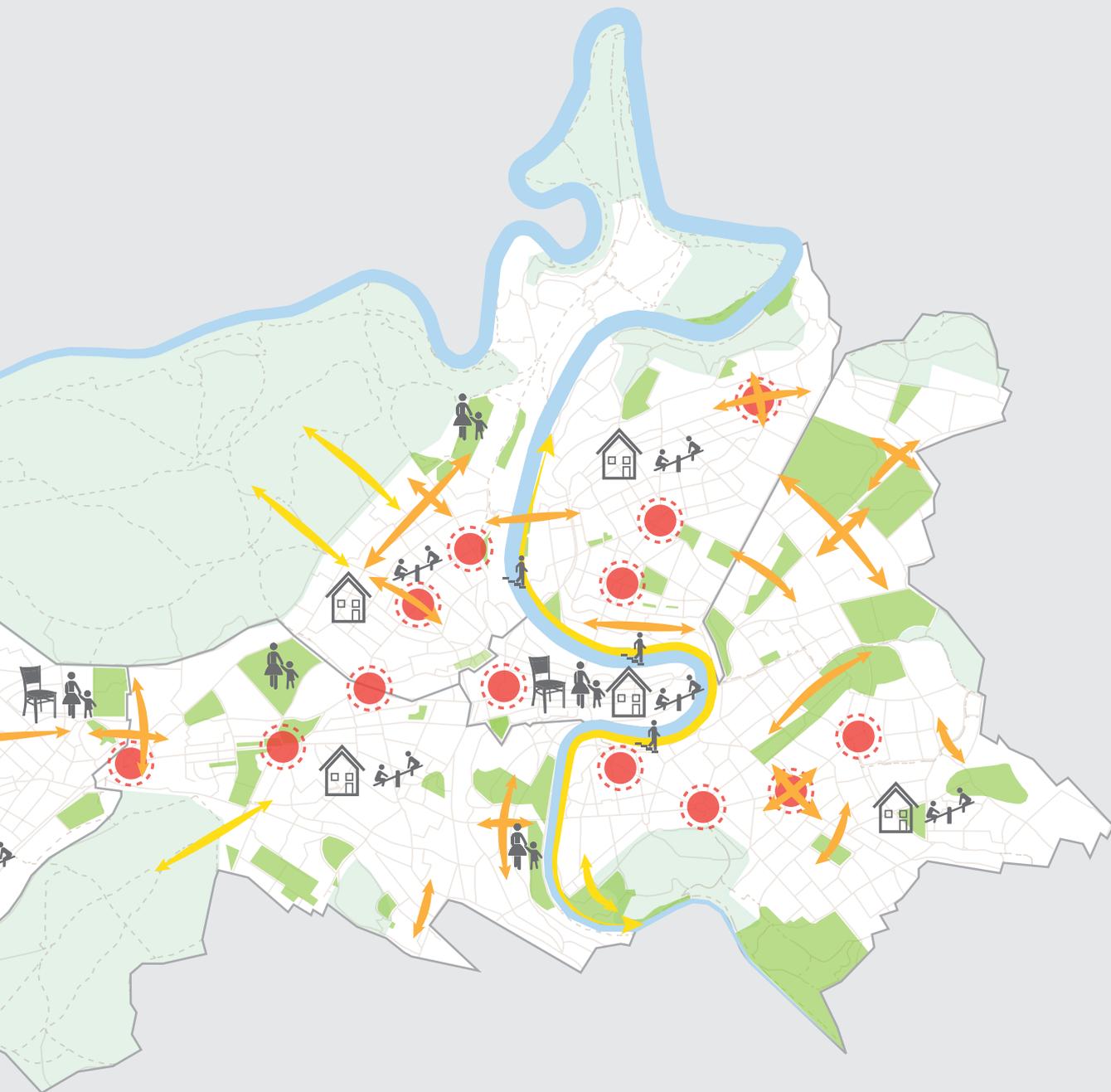
-  Entwicklung fussgängerfreundlicher Aufenthalts- und Begegnungsorte
-  Verbesserung der Aarezugänge
-  Sicherung der Schulwege und der Zugänge zu öffentlichen Einrichtungen in allen Stadtteilen
-  Verbesserung der Sicherheit und Hindernisfreiheit auf öffentlichen Plätzen
-  Hindernisfreie Wegergänzungen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

**Grundausrüstung**

-  Basisnetz Fusswege
-  Wanderwege
-  Stadtteilgrenzen
-  Aare
-  Siedlungsprägende Grünräume
-  Wald
-  Landwirtschaftsgebiet



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





## **B Massnahmen**

### **07 Einleitung**

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 aufgrund 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 aufgrund der Rückmeldungen aus der öffentlichen Mitwirkung definiert und zeigen den grössten Handlungsbedarf in den einzelnen Stadtteilen auf.

Massnahmen der 2. Priorität erfüllen grösstenteils 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.

Im Rahmen von Grossprojekten ist jeweils der erweiterte Perimeter einzubeziehen. Befinden sich in diesem Perimeter Massnahmen aus dem Richtplan Fussverkehr (1. und 2. Priorität) oder neu erkannte Schwachstellen, so sind diese in die Planung miteinzubeziehen. Dies gilt insbesondere für Massnahmen im erweiterten Perimeter einer ÖV-Haltestelle, die umgebaut wird und dient der Förderung der kombinierten Mobilität.

## **7.2 Koordinationsstand der Massnahmen**

Den Massnahmen werden unterschiedliche Koordinationsstände zugeordnet. Diese werden folgendermassen differenziert:

### **Vororientierung «VO»**

Mit der Bezeichnung «VO» werden Strecken bezeichnet, die von der Stadt Bern als Schwachstelle erkannt und welche Bestandteil des langfristig zu realisierenden Wegnetzes sind. Die Massnahmen weisen jedoch noch Klärungsbedarf auf. Es können Konflikte vorliegen, welche hinsichtlich Realisierung vertieften Analyse- oder Abstimmungsbedarf auslösen und zum heutigen Zeitpunkt noch nicht bekannt sind. Um den Koordinationsprozess einzuleiten, sind erweiterte Abklärungen notwendig.

### **Zwischenergebnis «ZE»**

Das Zwischenergebnis zeigt an, dass die Koordinationsarbeiten angelaufen sind und bereits Ergebnisse vorliegen. Die bestehenden Konflikte wurden erkannt und können – basierend auf der Beurteilung durch die kantonalen Fachstellen – grundsätzlich mit geeigneten Massnahmen behoben werden. Jedoch wurden die entsprechende Massnahme zur Konfliktlösung teilweise noch nicht (abschliessend) festgelegt.

Eine Festsetzung wird dann erreicht, wenn alle erforderlichen Schritte definiert und / oder die Vorbehalte von übergeordneten Instanzen geklärt werden konnten.

### **Festsetzung «FS»**

Hier konnte die stufengerechte Koordination der Massnahme (oder des Abschnittes) erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig und zuwiderlaufende Ansprüche wurden geklärt. Es bestehen gemäss Beurteilung der kantonalen Stellen nur Konflikte, welche mit geeigneten Massnahmen gelöst werden können. Alle Vorbehalte seitens übergeordneter Instanzen wurden geklärt und die Zustimmung liegt im Grundsatz vor. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe.

## **7.3 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, LfK, 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 Überbauungs-

ordnungen 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.

#### **7.4 Aufbau der Tabellen**

Die Behördenverbindlichkeit der Massnahmen ist durch die grau hinterlegte Kapitelüberschrift sowie die jeweilige graue Kopfzeile der Tabelle gekennzeichnet.

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

Für jede Massnahme sind folgende Informationen ersichtlich: Nummer, Koordinationsstand, 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.



**08 Massnahmen**

**8.1 Ganzes Stadtgebiet**

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
<b>Schlüsselmassnahme</b>			
<b>00.1</b>	<b>ZE</b>	<b>F</b>	<p><b>Fuss- / und Veloverbindung 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%): noch nicht quantifizierbar</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Bund / Kanton / Stadt Bern gemäss Agglomerationsprogramm</li> <li>• 1. Priorität, Schlüsselmassnahme</li> </ul> <p>Bemerkungen: Kosten abhängig von den folgenden Entscheiden zur Nutzung und Dimensionierung der Brücke. Teil des Agglomerationsprogramms 4. Generation / RGSK 2021. Uferschutzplan beachten (SFG).</p>
<b>Massnahmen 1. Priorität</b>			
<b>00.2</b>	<b>FS</b>	<b>W</b>	<p><b>Stadtwandern Bern</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 50'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern Berner Wanderwege</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Die Konzepterarbeitung erfolgt mit dem Verein Berner Wanderwege. Die Stadt Bern koordiniert mit dem Kanton Bern und den Berner Wanderwegen die Weiterführung der Signalisation der Wanderwege bis ins Stadtgebiet hinein.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
00.3	FS	F/W	<p><b>Fusswegkonzept Aareraum</b></p> <p>Konzept über die Zugänge zu den Aareräumen (Lage, bauliche Ausgestaltung, Sicherheit) inkl. Bedürfnisermittlung, Priorisierung und Umsetzungsstrategie der definierten Aareübergänge auf Niveau Aare und Liftprojekte zum Erreichen des Aareraums. Analyse der heutigen Wege und Zugänge in Bezug auf den baulichen Revisionsbedarf sowie Abklärung der Machbarkeit von Liftprojekten und Aareübergängen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 70'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG)</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>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. Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) und übergeordnetes Beleuchtungskonzept der Stadt Bern beachten.</p>

**8.2 Stadtteil 1**

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
<b>Schlüsselmassnahme</b>			
1.1	FS	F	<p><b>Fussgängerfreundliche Innenstadt</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): nicht quantifizierbar</li> <li>• Federführung: Stadt Bern und</li> <li>• Kostenträger: Bund / Kanton / Stadt Bern gemäss Agglomerationsprogramm</li> <li>• 1. Priorität, Schlüsselmassnahme</li> </ul> <p>Bemerkungen: Diese Massnahme umfasst mehrere einzelne Projekte (Gestaltung Amtshausgasse / Kochergasse, Gestaltung Postgasse, Gestaltung Schauplatzgasse / Gurtengasse, Gestaltung Schützenmatte, Gestaltung Zeughausgasse, Gestaltung Hodlerstrasse). Die Kosten werden für jedes Projekt separat berechnet. Folgende Projekte werden im Agglomerationsprogramm 4. Generation / RGSK 2021 eingereicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung Postgasse;</li> <li>- Gestaltung Schauplatzgasse / Gurtengasse;</li> <li>- Gestaltung Schützenmatte;</li> <li>- Gestaltung Zeughausgasse;</li> <li>- Gestaltung Hodlerstrasse.</li> </ul> <p>Abstimmung mit dem Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI). IVS berücksichtigen. Die Denkmalpflege und Bernmobil sind in die Planung einzubeziehen.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
<b>Massnahmen 2. Priorität</b>			
<b>1.2</b>	<b>FS</b>	<b>F</b>	<p><b>Fussgängersteg Matte – Bärenpark</b></p> <p>Neue Aarequerung, Wegverbindung zwischen dem Mattequartier und dem Bärenpark.</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. Entspricht Aareraum Planung Massnahme 1.15. Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.</p>
<b>1.3</b>	<b>ZE</b>	<b>F</b>	<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 Kanton (SFG)</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Koordination mit Nutzungs- und Entwicklungskonzept Schützenmatte. Uferschutzplanung beachten.</p>

**8.3 Stadtteil 2**

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
<b>Schlüsselmassnahme</b>			
<b>2.1</b>	<b>FS/VO</b>	<b>W/F</b>	<p><b>Aarezugänge Länggasse, Viererfeld</b></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"> <li>• Kurzfristig:            Koordinationsstand: FS            Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%):            200'000 CHF            Federführung: Stadt Bern            Kostenträger:            Stadt Bern            Kanton (SFG)</li> <li>• Langfristig:            Koordinationsstand: VO            Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 4 Mio CHF            Federführung: Stadt Bern            Kostenträger: Bund / Kanton / Stadt Bern gemäss Agglomerationsprogramm</li> <li>• 1. Priorität, Schlüsselmassnahme</li> </ul> <p>Bemerkungen: Koordination mit Überbauung Viererfeld. Diese Massnahme wird in 2 Teilmassnahmen unterteilt: Aufwertung bestehender Fussverbindungen (kurzfristig) und Schaffen eines hindernisfreien Zugangs (langfristig). Die langfristige Massnahme wird im Agglomerationsprogramm 4. Generation / RGSK 2021 eingereicht. Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.</p>
<b>Massnahmen 1. Priorität</b>			
<b>2.2</b>	<b>FS</b>	<b>F</b>	<p><b>Durchwegung Viererfeld</b></p> <p>Die arealinterne Erschliessung des neu bebauten Areals Viererfeld ist für den Fussverkehr attraktiv zu gestalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts Arealentwicklung Viererfeld/Mittelfeld</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Umsetzung erfolgt im Rahmen der Arealentwicklung Viererfeld. IVS berücksichtigen.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
2.3	FS	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 Quartierplanung Stadtteil 2 (2001). Umsetzung mit Überbauung Viererfeld.</p>
2.4	FS	F	<p><b>Fusswegerschliessung Sportanlagen Länggasse</b></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"> <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: Die Fusswegverbindung wird in einem vom Projekt 50m-Schwimmbhalle losgelösten Projekt bearbeitet, mit dem Ziel der Umsetzung bis zur Eröffnung der Schwimmbhalle.</p>
2.10	ZE	F	<p><b>Verbesserung der Fusswegverbindung hintere Länggasse Bremgartenwald</b></p> <p>Verbesserung der Fusswegverbindung hintere Länggasse Bremgartenwald. Querung Bremgartenstrasse in Verlängerung Freiestrasse.</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: –</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
<b>Massnahmen 2. Priorität</b>			
<b>2.5</b>	<b>FS</b>	<b>W</b>	<p><b>Neuer Uferweg ARA Neubrück</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 50'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG) ARA</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Koordination mit Masterplanung ARA Neubrück. Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.</p>
<b>2.6</b>	<b>VO</b>	<b>W</b>	<p><b>Worblaufensteg</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%): 2.4 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG)</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision für Freizeitverkehr. Entspricht Aareraum Planung Massnahme 1.7. Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.</p>
<b>2.7</b>	<b>FS</b>	<b>F</b>	<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 Kanton (SFG)</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision; Entspricht Aareraum Planung Massnahme 1.12; Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
2.8	ZE	F	<p><b>Neugestaltung Sidlerstrasse</b></p> <p>Aufwertung der Sidlerstrasse als attraktive Fusswegverbindung zum Bahnhof.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: –</p>
2.11	VO	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Länggasse – Eilgutareal – Schützenmatte</b></p> <p>Neuer Fussweg ab Sidlerstrasse durch das Eilgutareal im Rahmen einer Arealentwicklung berücksichtigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): nicht quantifizierbar</li> <li>• Federführung: SBB</li> <li>• Kostenträger: SBB Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Kosten können erst im Rahmen einer Arealentwicklung erhoben werden. Entspricht der Massnahme E des Nutzungs- und Entwicklungskonzepts (NEK) Schützenmatte von 2016.</p>
2.12	ZE	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Rossfeld - Areal Tiefenau</b></p> <p>Hindernisfreie Fusswegverbindung vom Areal Tiefenau bis zum Kastellweg als direkte Verbindung zur RBS-Station Tiefenau.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 150'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Eine alternative Wegführung über das Areal des Tiefenauspiels ist zu prüfen. Archäologischer Dienst bei Baubegleitung beiziehen.</p>

**8.4 Stadtteil 3**

Nr.	Koord.	Weg-typ	Projekt
<b>Schlüsselmassnahme</b>			
<b>3.1</b>	<b>ZE</b>	<b>F</b>	<p><b>Durchwegung Gaswerkareal</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts Gaswerkareal</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG)</li> <li>• 1. Priorität, Schlüsselmassnahme</li> </ul> <p>Bemerkungen: Umsetzung erfolgt im Rahmen der Arealentwicklung Gaswerkareal. IVS berücksichtigen. Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.</p>
<b>Massnahmen 1. Priorität</b>			
<b>3.2</b>	<b>FS</b>	<b>F</b>	<p><b>Neue Fuss- und Veloverbindung Steigerhubelstrasse bis unter den A12-Viadukt</b></p> <p>Neue Fuss- und Veloverbindung oberhalb des Stadtbachverlaufs ab Steigerhubelstrasse bis unter den A12-Viadukt, inkl. Querungen des Stadtbachs. Es soll ein attraktiver öffentlicher Raum im Sinne eines Boulevards entstehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 600'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Bund / Kanton / Stadt Bern gemäss Agglomerationsprogramm</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Die Fusswegverbindungen im Perimeter Weyermannshaus werden im Gesamtprojekt öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen geplant und koordiniert. Die Massnahme 3.2 ist Bestandteil der Aussenraumgestaltung Campus BFH (Gemäss Überbauungsordnung Weyermannshaus ZE Weyermannshaus Ost und Ost III 254). Sie ist mit der Öffnung Stadtbach, der Aufwertung der Nord-Süd-Verbindungen und der Massnahme 3.4 abzustimmen.</p> <p>Die Massnahme ist Bestandteil an Anbindung Fuss-/Veloverbindung Passerelle Steigerhubel (Anteil Stadt) und wird im Agglomerationsprogramm 4. Generation (RGSK 2021) eingereicht.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
3.3	FS	F	<p><b>Sichere Fusswegverbindung Stöckackerstrasse, Abschnitt Ladenwandweg – Unterführung Ausserholligen</b></p> <p>Erstellung eines durchgehenden Trottoirs ab Stöckackerstrasse, Ladenwandweg zur Fuss- und Velounterführung Ausserholligen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern / BLS / ewb</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Die Fusswegverbindungen im Perimeter Weyermannshaus werden im Gesamtprojekt öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen geplant und koordiniert. Die Massnahme 3.3 ist Teil der Arealentwicklung ewb / BLS. Überbauungsordnung Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg beachten. Koordination mit Massnahme 6.1 Fuss- und Velounterführung Ausserholligen.</p>
3.4	FS	F	<p><b>Attraktivierung Steigerhubelstrasse, Abschnitt Murtenstrasse – Bahnstrasse</b></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"> <li>• Gesamtkosten, Teil Steigerhubelstrasse (Grobschätzung, +/-50%): 400'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern SBB für Ersatz Bahnunterführung</li> <li>• Kostenträger: Bund / Kanton / Stadt Bern gemäss Agglomerationsprogramm für Teil Steigerhubelstrasse SBB für Ersatz Bahnunterführung</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Die Fusswegverbindungen im Perimeter Weyermannshaus werden im Gesamtprojekt öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen geplant und koordiniert. Abstimmung mit Projekt Campus BFH (Gemäss Überbauungsordnung Weyermannshaus ZE Weyermannshaus Ost und Ost III 254) und mit Massnahme 3.2. Die Anbindung an die Passerelle Steigerhubel (Anteil Stadt) wird im Agglomerationsprogramm 4. Generation / RGSK 2021 eingereicht.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
3.5	FS	F	<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: Umsetzung erfolgt im Rahmen der Arealentwicklung Warmbächliweg (Umstrukturierung). Gemäss Überbauungsordnung Warmbächliweg 306 und Quartierplanung Stadtteil 3 (2012).</p>
3.6	FS	F	<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: Umsetzung erfolgt im Rahmen der Arealentwicklung Warmbächliweg (Umstrukturierung). Gemäss Überbauungsordnung Warmbächliweg 306 und Quartierplanung Stadtteil 3 (2012).</p>
3.7	FS	F	<p><b>Inselareal Magistrale</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 600'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemäss Überbauungsordnung Insel Areal III 288 (Begegnungsbereich als Detailerschliessung) und Quartierplanung Stadtteil 3 (2012).</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
3.8	FS	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Friedbühlstrasse – Inselareal – Freiburgstrasse</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung durch das Inselareal von der Friedbühlstrasse bis Brunnmattstrasse gemäss Überbauungsordnung Insel Areal III.</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 288 und Quartierplanung Stadtteil 3 (2012).</p>
3.9	FS	F	<p><b>Belpstrasse: Anbau Trottoir</b></p> <p>Neues Trottoir an der Belpstrasse, Abschnitt Effingerstrasse – Laupenstrasse.</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 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. Bernmobil ist in die Planung einzubeziehen.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
3.10	ZE	F	<p><b>Verbesserung der Querungsmöglichkeiten bei den Knoten Sulgenau</b></p> <p>Verbesserung der Querungsmöglichkeiten bei den Knoten Eigerstrasse / Monbijoustrasse und Eigerstrasse / Wabernstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts Eigerstrasse-Kirchenfeldstrasse</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Bund / Kanton / Stadt Bern gemäss Agglomerationsprogramm</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Querungsmöglichkeiten verbessern, kürzere Wartezeiten bei Grünphasen, breitere Trottoirs. Umsetzung erfolgt im Rahmen des Gesamtprojektes Eigerstrasse-Kirchenfeldstrasse. Projekt ist mit Gleissanierung Monbijoustrasse abgestimmt. Die Massnahme BGK Eigerstrasse – Kirchenfeldstrasse wird im Agglomerationsprogramm 4. Generation / RGSK 2021 eingereicht. Bernmobil ist in die Planung einzubeziehen.</p>
3.12	FS	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Simplonweg – Schwarzenburgstrasse</b></p> <p>Neuer Fussweg entlang der Sportanlage Wander in der Verlängerung der Sinnerstrasse, inkl. Querung Schwarzenburgstrasse.</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: Sicherheitsabstände zu Sportrasenspielfeld beachten. Die Querung Schwarzenburgstrasse (Neubau Mittelinsel) ist erst mittelfristig realisierbar.</p>
3.13	FS	F	<p><b>Verbesserung der Sicherheit des Knotens Monbijoustrasse – Morillonstrasse – Weissenbühlweg</b></p> <p>Fussverkehrsfreundliche Umgestaltung des Knotens.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Umgestaltung im Rahmen der Gleissanierung Monbijoustrasse 2021.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
3.14	ZE	F	<p><b>Verbesserung der Morillonstrasse für den Fuss- und Veloverkehr, Abschnitt Seftigenstrasse – Kirchstrasse inkl. Bahnübergang</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 Fuss- und Veloverkehr.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 12.5 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Bund / Kanton / Stadt Bern gemäss Agglomerationsprogramm</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Teil des Agglomerationsprogramms 4. Generation / RGSK 2021. Eine Bahnunterführung wird frühestens mit dem Doppelspurausbau (2040) realisiert. Ergänzende Linienführung prüfen. Synergien mit Gemeinde Köniz beim Knoten Kirchstrasse werden gesucht.</p>
3.17	FS	F	<p><b>Neue Fuss- und Veloverbindung Ladenwandweg – Unterführung Ausserholligen</b></p> <p>Neue Fuss- und Veloverbindung vom Ladenwandweg zur Fuss- und Velounterführung Ausserholligen .</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern /ewb</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Die Fusswegverbindungen im Perimeter Weyermannshaus werden im Gesamtprojekt öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen geplant und koordiniert. Die Massnahme 3.17 ist Teil der Arealentwicklung ewb / BLS. Überbauungsordnung Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg beachten. Koordination mit Massnahme 6.1 Fuss- und Velounterführung Ausserholligen.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
<b>Massnahmen 2. Priorität</b>			
3.11	VO	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%): 3 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision. Eine Bahnunterführung wird frühestens mit dem Doppelspurausbau (2040) realisiert. Überbauungsordnung Weissensteingut 18 beachten.</p>
3.15	VO	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>
3.16	ZE	F	<p><b>Neue West – Ost-Fuss-Veloverbindung Weyermannshaus – Steigerhubelstrasse – Murtenstrasse</b></p> <p>Neue Verbindung ab geplanter Fuss- und Velounterführung entlang der Gleisanlagen bis Einmündung in die Murtenstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 1 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Abstimmungsbedarf mit Projekt SBB Leistungssteigerung Bern West (Entflechtung Holligen) und Projekt Campus BFH. Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
3.18	FS	F	<p><b>Neue Fusswegerschliessung Areal Holligen</b></p> <p>Neue Nord-Süd Verbindungen durch das Areal Holligen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 400'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemäss Überbauungsordnung Holligen 278.</p>
3.19	FS	F	<p><b>Neue Fuss- Velowegüberführung Aebimatt (Studie)</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung Studie, +/-50%): 50'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern (Studie) SBB</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision. Koordination mit ZMB Insel und Entwicklung Gleisfeld Aebimatt (BLS-Werkstätten).</p>
3.20	VO	F	<p><b>Aufwertung der Fusswegverbindung Areal Ziegler</b></p> <p>Neue durchgehende Fusswegverbindung von Morillonstrasse bis Kirchstrasse.</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: Weg führt über private Parzelle. Überbauungsordnung Zieglerspital 55 beachten. Geschützte Wildhecken und Garteninventar beachten.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
3.21	FS	F	<p><b>Verbesserung der Fusswegverbindung Hochschulzentrum von Roll – Bremgartenfriedhof</b></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"> <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: IVS berücksichtigen.</p>

## 8.5 Stadtteil 4

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
<b>Schlüsselmassnahme</b>			
<b>4.1</b>	<b>FS</b>	<b>F</b>	<p><b>Umgestaltung Helvetiaplatz</b></p> <p>Mit der Sanierung des Helvetiaplatzes soll die Sicherheit für den Fussverkehr sowie die Aufenthaltsqualität verbessert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts Gestaltung Helvetiaplatz</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Bund / Kanton / Stadt Bern gemäss Agglomerationsprogramm</li> <li>• 1. Priorität, Schlüsselmassnahme</li> </ul> <p>Bemerkungen: IVS berücksichtigen. Die Massnahme wird im Agglomerationsprogramm 4. Generation / RGSK 2021 eingereicht.</p>
<b>Massnahmen 1. Priorität</b>			
<b>4.2</b>	<b>FS</b>	<b>F</b>	<p><b>Verbesserung Fussverkehrssicherheit Burgernziel</b></p> <p>Verbesserung der Sicherheit und der Attraktivität der Querungen für den Fussverkehr im Rahmen der Sanierung Burgernziel.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts Thunstrasse - Ostring (GTO)</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Umsetzung erfolgt im Rahmen des Gesamtprojektes Thunstrasse - Ostring (GTO). IVS berücksichtigen.</p>
<b>4.3</b>	<b>FS</b>	<b>F</b>	<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: IVS berücksichtigen. Bernmobil ist in die Planung einzubeziehen.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
4.4	ZE	F	<p><b>Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindungen Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 20 Mio CHF</li> <li>• Federführung: ASTRA</li> <li>• Kostenträger: Bund</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Teil des Agglomerationsprogramms 3. Generation (RGSK II), Massnahme LV-N-3; Baubeginn ab ca. 2024. IVS berücksichtigen.</p>
4.5	FS	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 Kanton (SFG)</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Überbauungsordnung USP Schwellenmätteli 191 (2001). Entspricht Aareraum Planung, Massnahme 2.7. Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.</p>
4.6	FS	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%): 300'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG)</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.</p>

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

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
4.12	FS	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%): 100'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Keine direkte Verbindung durch Schönbergareal, sondern via Schulhausareal. Auf Parkpflegewerk abstimmen.</p>
<b>Massnahmen 2. Priorität</b>			
4.10	FS	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Schönberg-Ost – Baumgarten in Richtung Breitenrain</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung Schönberg-Ost-Baumgarten in Richtung Breitenrain.</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 Quartierplanung Stadtteil 4 (2012).</p>
4.11	FS	W	<p><b>Uferwegverbreiterung im Bereich der russischen Botschaft</b></p> <p>Wegverbreiterung gemäss 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 Kanton (SFG)</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemäss Aareraum Planung Massnahme 2.5, Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten, Koordination mit Wasserbauplan Aare Elfenu.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
4.13	VO	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%): 100'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Weg führt über private Parzellen.</p>
4.14	VO	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 Kanton (SFG)</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision. Auf Hochwasserschutz Thun Bern abstimmen; betrifft kantonales Naturschutzgebiet und Auenschutzgebiet von nationaler Bedeutung. Entspricht Aareraum Planung Massnahme 1.17. Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.</p>
4.15	VO	F	<p><b>Liftprojekt und Fuss- und Veloverkehrsverbindung Matte – Kirchenfeld</b></p> <p>Umsetzung der Projektidee Liftprojekt und Steg Matte – Schwellenmätteli oder analoger Idee gemäss Aareraum Planung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2.4 Mio (Steg) 0.6 Mio (Lift)</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Bund / Kanton / Stadt Bern gemäss Agglomerationsprogramm</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision gemäss Aareraum Planung Massnahme 1.16 und Agglomerationsprogramm 4. Generation / RGSK 2021. Auf Hochwasserschutz Thun Bern abstimmen. Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
4.16	ZE	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: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Wahrung des heutigen Reitbetriebes. Freiraumkonzept sowie Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten. IVS berücksichtigen.</p>
4.17	FS	F	<p><b>Attraktivierung Zugang grosse Allmend und BernExpo-Gelände ab Papiermühlestrasse</b></p> <p>Umgestaltung des Zugangs und separate dauerndverfügbare Wegführung für den Fussverkehr, diverse Attraktivierungsmassnahmen.</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: Abstimmung mit Planungen Allmenden.</p>
4.18	VO	F	<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%): 100'000 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. Planung mit Massnahmen 4.19 und 4.20 koordinieren. Bernmobil ist in die Planung einzubeziehen.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
4.19	ZE	F	<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%): 100'000 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. Planung mit Massnahmen 4.18 und 4.20 koordinieren.</p>
4.20	ZE	F	<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. Planung mit Massnahmen 4.18 und 4.19 koordinieren.</p>
4.21	VO	F	<p><b>Neuer Aarestieg 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%): 2.7 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG)</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Koordination mit Planung des Gaswerkareals und des Freibads Marzili. Längerfristige Vision. Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
4.23	VO	F	<p><b>Verbesserung Sicherheit Überquerung Muristrasse auf Höhe Weltpoststelle</b></p> <p>Schaffung eines direkten und sicheren Zugangs von der Mülinenstrasse über die Muristrasse zur Poststelle.</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: IVS berücksichtigen. Bernmobil ist in die Planung einzubeziehen.</p>
4.24	ZE	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Wyssloch - Zentrum Paul Klee</b></p> <p>Erstellen einer direkten Fusswegverbindung zwischen Wyssloch und dem Zentrum Paul-Klee .</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Anteil Stadt: 400'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern ASTRA</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <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>

## 8.6 Stadtteil 5

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
<b>Schlüsselmassnahme</b>			
5.1	FS	F	<p><b>Neue durchgehende Fusswegverbindung zwischen botanischem Garten und Rosengarten</b></p> <p>Schaffen einer durchgehenden attraktiven Wegverbindung vom Botanischen Garten in den Rosengarten oberhalb der Aare.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 400'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität, Schlüsselmassnahme</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemäss Quartierplanung Stadtteil 5 2010). Verlängerung bis Schönberg Ost prüfen.</p>
<b>Massnahmen 1. Priorität</b>			
5.3	FS	F	<p><b>Umgestaltung Dammweg im Abschnitt Quartiergasse – Nordweg/Lorrainestrasse</b></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"> <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: Gewisse Trottoirs in Privatbesitz. Bernmobil ist in die Planung einzubeziehen.</p>
5.4	FS	F	<p><b>Verbesserung der Fussverkehrssicherheit am Viktoriarain</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): werden in der Vorstudie 2018 ermittelt</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: –</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
5.5	FS	F	<p><b>Neue Personenunterführung S-Bahnhaltestelle Wankdorf kombiniert mit Veloquerung und Velostation</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts</li> <li>• Federführung: SBB</li> <li>• Kostenträger: SBB</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <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	FS	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 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG)</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Entspricht Aareraum Planung Massnahme 1.11. Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.</p>
5.7	FS	F	<p><b>Verbesserung der Fussverkehrssicherheit am Knoten Talweg, Haldenstrasse, Polygonstrasse und Dammweg</b></p> <p>Verbesserung der Verkehrssicherheit am Knoten Talweg, Haldenstrasse, Polygonstrasse und Dammweg; Trottoirerweiterungen prüfen und Fussgängerlängsstreifen ersetzen.</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>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: –</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
5.8	FS	F	<p><b>Verbesserung der Fussverkehrssicherheit beim Schulweg</b></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"> <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: IVS berücksichtigen.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
<b>Massnahmen 2. Priorität</b>			
5.2	ZE	F	<p><b>Neue Querungsmöglichkeit des Nordrings</b></p> <p>Neue Querungsmöglichkeit des Nordrings im Bereich Dammweg – Birkenweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): nicht quantifizierbar</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Zebrastreifen mit Mittelinsel oder andere Variante prüfen. Bernmobil ist in die Planung einzubeziehen.</p>
5.11	ZE	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%): Keine Baukosten</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Keine bauliche Massnahme; Längerfristige Vision.</p>
5.12	VO	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Wankdorf-City – Aareuferweg</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 1.2 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG)</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision; Naturkarte des Biodiversitätskonzepts, Naturgefahren und Aareraum Planung beachten. Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
5.13	ZE	F	<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%): 200'000 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>
5.14	ZE	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung 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 Burgergemeinde).</p>
5.15	VO	F	<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%): nicht quantifizierbar</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern Kanton (SFG)</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision. Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
5.16	VO	F	<p><b>Aareggsteg Engehälde</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 Kanton (SFG)</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Längerfristige Vision; Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.; Entspricht Aareraum Planung Massnahme 1.10.</p>
5.17	ZE	F	<p><b>Neue Bus-, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Neuenschwanderstrasse</b></p> <p>Realisierung Neuenschwanderstrasse als Bus-, Fuss- und Veloverkehrsverbindung zur besseren Erschliessung des Bahnhofs Wankdorf und des ESP Wankdorf.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 5.3 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Bund / Kanton / Stadt Bern gemäss Agglomerationsprogramm</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Die Massnahme wird im Agglomerationsprogramm 4. Generation / RGSK 2021 eingereicht. Koordination mit ESP Wankdorf City III. Steht in Abhängigkeit zur Arealentwicklung.</p>
5.18	VO	F	<p><b>Verbesserung Fussverkehrssicherheit am Altenbergrain</b></p> <p>Erstellung einer durchgehenden fussgängerfreundlichen Verbindung am Altenbergrain von der Schänzlihalde bis zur Altenbergstrasse.</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: Uferschutzplan und Gewässerraumplanung (Stand Mitwirkung 2020) beachten.</p>

**8.7 Stadtteil 6**

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
<b>Schlüsselmassnahmen</b>			
6.1	ZE	F	<p><b>Fuss- und Velounterführung Ausserholligen und Anbindung bis Murtenstrasse</b></p> <p>Neue Wegverbindung mit stadtgerecht dimensionierter Unterführung und direkten Zugang zum Campus BFH ab S-Bahn-Stationen Europaplatz nach Weyersmannshaus Ost (Murtenstrasse) im Bereich des A12-Viadukts.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 36 Mio CHF (Teil Unterführung)</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Bund, Kanton, Stadt gemäss Agglomerationsprogramm</li> <li>• 1. Priorität, Schlüsselmassnahme</li> </ul> <p>Bemerkungen: Die Fusswegverbindungen im Perimeter Weyersmannshaus werden im Gesamtprojekt öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen geplant und koordiniert. 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 Unterführung wird neu im Agglomerationsprogramms 4. Generation / RGSK 2021 eingereicht. Eine attraktive, sichere Verbindung bis zur Murtenstrasse wird im Rahmen des Projektes ÖV-Feinerschliessung unterhalb des Viaduktes A12, Ausserholligen erstellt.</p>
6.2	FS	F	<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; Hindernisfreier Zugang zur Bahnstation.</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>• 1. Priorität, Schlüsselmassnahme</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemäss Quartierplanung Stadtteil 6 (2005). Koordination mit Teilprojekten Zentrum Tscharnergut und Mühledorfstrasse (Wettbewerb BLS inkl. Unterführung). Die Verbreiterung der Unterführung und der angrenzende Bereich bis Fellerstrasse werden im Agglomerationsprogramm 4. Generation / RGSK 2021 eingereicht. Die Linienführung im Bereich Fellergut ist zu klären. In der Planung die weitere Linienführung Weidmannstrasse bis Heim &amp; Hobby Bethlehem prüfen und allenfalls weitere Massnahmen definieren.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
<b>Massnahmen 1. Priorität</b>			
6.4	VO	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Winterholzstrasse bis Spielplatz Winterfeldhalde</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung Winterholzstrasse bis Spielplatz Winterfeldhalde zur Schliessung der Netzlücke.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 70'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Das Projekt Erweiterung Volksschule Stapfenacker, und den bestehenden Sportplatz berücksichtigen. Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten.</p>
6.5	FS	F	<p><b>Umgestaltung Raum Bethlehemstrasse/alte Murtenstrasse</b></p> <p>Durchgehende Trottoirverbindung von Chaletweg bis Knoten alte Murtenstrasse / Bümplizstrasse sicherstellen.</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: IVS berücksichtigen. Bernmobil ist in die Planung einzubeziehen.</p>
6.6	ZE	W	<p><b>Neue Wanderwege im 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>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Auf Hochwasserschutzplan Gäbelbach und Riedbach abstimmen. Projekt Werkstätte BLS beachten. IVS berücksichtigen.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
6.7	ZE	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>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: IVS berücksichtigen.</p>
6.8	ZE	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%): 100'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: IVS berücksichtigen.</p>
6.9	FS	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%): 1.5 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: IVS berücksichtigen.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
6.10	FS	F	<p><b>Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung von Riedbach über Oberbottigen bis zur Tramendhaltestelle Bümpliz</b></p> <p>Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang der Bottigenstrasse von Riedbach bis zur Tramendhaltestelle Bümpliz.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 11.8 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Projekt Werkstätte BLS beachten, IVS berücksichtigen. Bernmobil ist in die Planung einzubeziehen.</p>
6.14	ZE	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%): Bestandteil des Gesamtprojekts</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Die Fusswegverbindungen im Perimeter Weyermannshaus werden im Gesamtprojekt öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen geplant und koordiniert. Die Massnahme 6.14 ist Teil der Arealentwicklung Weyermannshaus West. Mit dem Eigentümer Postauto Region Bern auf die Arealentwicklung Weyermannshaus West abstimmen.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
6.15	FS/ZE	F	<p><b>Attraktivierung Bahnunterführung Stöckackerstrasse und Verbindung zu Untermattweg</b></p> <p>Attraktivierung und Verbreiterung der Gehflächen bei der Unterführung Stöckackerstrasse. Ausbau der Wegverbindung bis Untermattweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koordinationsstand: FS (kurzfristig) ZE (mittelfristig)</li> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF (kurzfristig)</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Die Fusswegverbindungen im Perimeter Weyermannshaus werden im Gesamtprojekt öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen geplant und koordiniert. Überbauungsordnung Weyermannshaus West Plan Nr. 1470/1 (Stand Februar 2020; Mitwirkung) beachten.</p> <p>Kurzfristig: Lage der Fussgängerquerung auf der Stöckackerstrasse optimieren, Engstelle Bereich Unterführung, Anpassung Verkehrsregime. Mittelfristig: Verbreiterung der Unterführung und der Wegverbindung Richtung Untermattweg. Abstimmung mit möglicher Verlegung S-Bahn-Haltestelle Stöckacker Richtung Osten.</p>
6.16	ZE	F	<p><b>Neue Fuss-/Veloverbindung ab Bahnhöheweg – Bethlehemstrasse – S-Bahnstation Europaplatz SBB</b></p> <p>Neue Verbindung ab Bahnhöheweg, mit einer neuen Brücke über die Bethlehemstrasse nordwestlich entlang der SBB-Trasse bis S-Bahnstation Europaplatz SBB (Ladenwandweg).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 3 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Bund / Kanton / Stadt Bern gemäss Agglomerationsprogramm</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Die Massnahme wird im Agglomerationsprogramm 4. Generation / RGSK 2021 eingereicht. Koordination mit Gesamtprojekt öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen, insbesondere mit Massnahme 6.1 Fuss- und Velounterführung Ausserholligen. Naturkarte des Biodiversitätskonzepts beachten.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
6.18	ZE	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%): 100'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Auf Erweiterungsprojekt Domizil und Projekt Generationenpark (Quartierpark Bümpliz) abstimmen.</p>
6.19	FS	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung vom Knoten Riedmoosstrasse / Moosweg / Rehhagstrasse bis zum Bauhauskreisel</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung vom Knoten Reidmoosstrasse/Moosweg/Rehhagstrasse bis zum Bauhauskreisel (Gemeinde Köniz). Verbesserung der Fussverkehrssicherheit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: gemäss Infrastrukturvertrag Rehhag</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Koordination mit Gemeinde Köniz. Koordination mit Massnahme, Regionale Verbindung Riedmoosstrasse – Moosweg (Agglomerationsprogramm 4. Generation / RGSK 2021). Abstimmung auf Rehhagplanung. Überbauungsordnungen Rehhag; Plan Nr. 1317/7; 30.10.2017 (Stand Februar 2020: ÜO genehmigt; noch nicht rechtskräftig; Beschwerde hängig) und Detailerschliessung Rehhag 279 beachten. Realisierung erfolgt in Zusammenhang mit Öffnung Moosbach. Die Massnahmen 6.19 und 6.20 sind zu koordinieren.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
6.21	FS	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Winterholzstrasse – Tramstation Bümpliz – Mädergutstrasse – Rehlagstrasse</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung und teilweise bestehende Verbindung verbessern ab Winterholzstrasse (Schreinerei Reist) via Tramstation Bümpliz, Mädergutstrasse bis Rehlagstrasse entlang des Wald- und Siedlungsrandes.</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: Naturkarte des Biodiversitätskonzepts und Arealentwicklung Winterhalde beachten. Bernmobil ist in die Planung einzubeziehen.</p>
6.30	ZE	F	<p><b>Neue Fuss-/Veloverbindung Freiburgstrasse – Lagerhausweg / Wangenstrasse</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 11 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Bund / Kanton / Stadt Bern gemäss Agglomerationsprogramm</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemäss Quartierplanung Stadtteil 6 (2005). Die Fuss-/Veloverbindung wird im Agglomerationsprogramm 4. Generation / RGSK 2021 eingereicht. Lage der Querung im Rahmen der Chantierplanung und in Abstimmung mit der Projektierung Abstellanlagen SBB Bern Bümpliz Süd klären.</p>
6.35	FS	F	<p><b>Fusswegverbindung Tscharnergut – Parkanlage Brännengut</b></p> <p>Neue Fusswegverbindung Tscharnergut – Parkanlage Brännengut im Rahmen der Arealplanung Zentrum Bethlehem vorantreiben und Dienstbarkeit sichern.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): Bestandteil des Gesamtprojekts</li> <li>• Federführung: Genossenschaft Migros Aare, Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Genossenschaft Migros Aare, Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Ist in Masterplan Chantier Bethlehem West enthalten.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
6.36	VO	F	<p><b>Trottoir oder separater Fussweg entlang der Matzenriedstrasse</b></p> <p>Fehlendes Trottoir oder separater Fussweg auf der Matzenriedstrasse 78 bis 122 erstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 1 Mio CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 1. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: IVS berücksichtigen.</p>
<b>Massnahmen 2. Priorität</b>			
6.11	FS	F	<p><b>Neue Fusswegverbindungen Rehhag Areal</b></p> <p>Neue Fusswegverbindungen als Panoramaweg mit Schautafeln durchs 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: Gemäss Infrastrukturvertrag Rehhag</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Gemäss Überbauungsordnung Rehhag Plan Nr. 1317/7; 30.10.2017 (Stand Februar 2020: ÜO genehmigt; noch nicht rechtskräftig; Beschwerde hängig). In der Planung das weiterführende Wegnetz bis Sportanlagen Rehhagstrasse und Haltestelle Bümpliz prüfen und allenfalls weitere Massnahmen definieren. Anschluss an Moosweg: Koordination mit Massnahme, Regionale Verbindung Riedmoosstrasse – Moosweg (Agglomerationsprogramm 4. Generation / RGSK 2021).</p>
6.12	ZE	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Eymattstrasse zum Knoten Murtenstrasse / Stöckackerstrasse</b></p> <p>Neuer Fussweg ab Eymattstrasse bis zum Knoten Murtenstrasse / Stöckackerstrasse entlang des Messerli-Areals.</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: –</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
6.13	FS	F	<p><b>Verbesserung der Sicherheit am Knoten alte Murtenstrasse / Bümplizstrasse</b></p> <p>Sicherheitsverbesserung der bestehenden Querungen; wo möglich Mittelinseln.</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: IVS berücksichtigen. Bernmobil ist in die Planung einzubeziehen.</p>
6.17	ZE	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%): 100'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Koordination mit der Aussenraumnutzung der Schule Bümpliz-Statthalter. Vermeidung von Zielkonflikten aufgrund enger Platzverhältnisse.</p>
6.20	FS	F	<p><b>Neue Fusswegverbindungen Gebiet Rehhag Areal Rehhagstrasse – Bauhauskreisel</b></p> <p>Neue Detailerschliessung mit Fusswegverbindung von der Rehhagstrasse zum Bauhauskreisel. Verbesserung der Fussverkehrssicherheit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF</li> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenträger: gemäss Infrastrukturvertrag Rehhag</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Abstimmung auf Rehhagplanung. Überbauungsordnung Rehhag Plan Nr. 1317/7; 30.10.2017 (Stand Februar 2020: ÜO genehmigt; noch nicht rechtskräftig; Beschwerde hängig) und Detailerschliessung Rehhag 279 beachten. Die Massnahmen 6.19 und 6.20 sind zu koordinieren.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
6.22	ZE	F	<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.</p>
6.23	VO	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>
6.24	ZE	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 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"> <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; Ökologische Vernetzung sicherstellen.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
6.25	VO	W	<p><b>Neue Fusswegverbindung zwischen Fussverkehrsunterführung Niederbottigenstrasse und Gäbelbach-Wanderweg</b></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"> <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>
6.26	VO	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.</p>
6.27	VO	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.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
6.28	VO	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.</p>
6.29	ZE	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Europaplatz Haltestelle Linie Weissenbühl – Haltestelle Linie SBB auf der Nordseite der Station</b></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"> <li>• Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): nicht quantifizierbar</li> <li>• Federführung: Stadt Bern BLS</li> <li>• Kostenträger: Stadt Bern BLS</li> <li>• 2. Priorität</li> </ul> <p>Bemerkungen: Koordination mit Gesamtprojekt öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen. Passerelle zur DEZA bestehend. Bernmobil ist in die Planung einzubeziehen.</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
6.31	FS	F	<p><b>Aufwertung Fusswegverbindung Brünnenstrasse – S-Bahnstation Brünnen</b></p> <p>Aufwertung der Fusswegverbindung zwischen Brünnenstrasse und S-Bahnstation Brünnen.</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: –</p>
6.32	VO	F	<p><b>Neue Fusswegverbindung Brünnenstrasse – Stapfenstrasse/Fellergut</b></p> <p>Neuer Fussweg zwischen Brünnenstrasse und Stapfenstrasse/Fellergut, nördlich oder südlich entlang der Bahnlinie.</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>
6.33	VO	W	<p><b>Neue Fusswegverbindung Buchfeldweg – Buechholzacker-Gumme</b></p> <p>Neuer steigungsarmer Wanderweg zwischen Niederbottigen und Oberbottigen südlich Buechhölzli.</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: –</p>

Nr.	Koord.	Weg- typ	Projekt
6.34	ZE	F	<p><b>Neue Fuss- und Veloverbindung Europaplatz – Könizbergwald</b></p> <p>Neue Verbindung vom Europaplatz nach Süden unterhalb des Viadukts zum Könizbergwald. Der Raum unter dem Viadukt soll aufgewertet werden und am Südende des Viadukts müssen für den Fuss- und Veloverkehr verbesserte Anbindungen an den Könizbergwald ermöglicht werden.</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: Die Massnahme ist in Zusammenhang mit der Veloführung Autobahnanschluss Bern Bümpliz umfassend zu planen. Sofortmassnahmen für den Fussverkehr sind zu prüfen. Koordination mit Gesamtprojekt öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen. Die Fuss-/Veloverbindung Autobahnanschluss Bern Bümpliz wird im Agglomerationsprogramm 4. Generation / RGSK 2021 mit Priorität C eingereicht.</p>



## **C Richtplankarte**

### **09 Richtplankarte Fussverkehr**

Die Richtplankarte bildet ein separates Dokument zu dem vorliegenden Bericht und den Massnahmen.

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-Haltstellen)
- Öffentliche Einrichtungen (Heime, Kindergärten, Spielplätze, Volksschulen)



## D Genehmigungsvermerke

Mitwirkung vom 01. Juni 2016 bis 31. September 2016

Vorprüfung vom 20. Dezember 2018 bis 25. September 2019

Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 17. Juni 2020

Der / Die Stadtpräsident / -in:

*C. Hill*

Der / Die Stadtschreiber / -in:

*J. Willeman*

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Bern, den 22. 9. 2020

Der / Die Stadtschreiber / -in:

*J. Willeman*

GENEHMIGT DURCH DAS AMT FÜR GEMEINDEN UND RAUMORDNUNG

Bern, den 18. Nov. 2020

*[Handwritten signature]*



## **E Anhang**

### **Quellennachweis**

- Bundesamt für Statistik (BFS), 2015: Mikrozensus Mobilität und Verkehr.
- 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 Wanderrouthenetz.
- 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), 2020: Regionales Gesamtverkehrskonzept und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2021; Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern 4. Generation.
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM), 2012: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland – Regionales Basisnetz.
- Schweizer Wanderwege, 2008: Signalisation wandernaher Angebote.
- Stadt Bern, 2020: Planungsgrundsätze für den Strassenraum.
- Stadt Bern, 2019: Richtlinien für die öffentliche Beleuchtung im Aussenraum; Beleuchtungsrichtlinie.
- Stadt Bern, 2018: Freiraumkonzept der Stadt Bern.

- Stadt Bern, 2017: STEK 2016 – Stadtentwicklungskonzept Bern (Gesamtbericht, Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum, Vertiefungsbericht Mobilität).
- 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 Sicherheit, Umwelt und Energie, 2019: Bericht übergeordnetes Beleuchtungskonzept; Teil öffentliche Beleuchtung.
- Stadt Bern, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, 2020: Masterplan Veloinfrastruktur: Bericht, Standards, Netzplan
- Stadt Bern, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, 2012: Biodiversitätskonzept.
- 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, 1989: Gesetz über See- und Flusssufer – 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, 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 und Kapitel 8:  
Stadt Bern, Verkehrsplanung, 2018

## 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



**Herausgeberin**

Stadt Bern  
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün  
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr  
Effingerstrasse 19  
Postfach 3001 Bern

T 031 321 70 70  
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  
bis Oktober 2019  
Stefan Lauber, Stadtplanungsamt Bern  
ab November 2019

**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 bis August 2019)  
Monika Saxer, Verkehrsplanung (Projektleitung  
ab September 2019)  
Claudia Baumann, Verkehrsplanung  
Arthur Stierli, ecoptima ag  
Andrea Gammeter, ecoptima ag  
Sophie Rudolf, ecoptima ag  
Fabienne Herzog, ecoptima ag

**Bezugsquelle**

Der Richtplan Fussverkehr kann auf der Home-  
page der Stadt Bern unter  
[www.bern.ch/richtplane-fuss-und-veloverkehr](http://www.bern.ch/richtplane-fuss-und-veloverkehr)  
heruntergeladen werden.

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