

Masterplan Fussverkehr

Bericht zur öffentlichen Vernehmlassung

Zusammenfassung

Der Masterplan Fussverkehr wurde vom 10. Januar bis 30. April 2024 einer interessierten Öffentlichkeit zur Vernehmlassung vorgelegt. Von rund 150 eingeladenen Organisationen, Parteien und Personen sowie weiteren Gruppen von Akteur*innen, welche sich im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung gemeldet haben, gingen insgesamt 38 Antworten ein.

Aufgrund der Vernehmlassung sieht sich die Stadt Bern bezüglich der Herausgabe des Masterplans Fussverkehr bestärkt. Dessen Erarbeitung stösst auf grosse Akzeptanz als praktisches Handbuch und wertvolle Projektierungsgrundlage zwecks Förderung einer nachhaltigen und flächeneffizienten Mobilität sowie einer sicheren und guten Fussverkehrsinfrastruktur. Begegnungs- und Tempo 30-Zonen sowie der breite Einsatz von Zebrastreifen werden generell begrüsst. Breite Unterstützung findet auch die Berücksichtigung der Bedürfnisse von älteren Fussgänger*innen oder Menschen mit Gehbehinderungen. Massnahmen zur Hitzeminderung mittels Begrünungsmassnahmen werden ebenfalls als wichtig empfunden. Auch das Thema Superblock findet zustimmende Resonanz.

Über alle Akteursgruppen hinweg – von den Parteien über die Quartierorganisationen und Interessenverbänden bis zu den Privatpersonen – ist die Trennung der Verkehrsflächen und speziell der Flächen für den Fuss- und Veloverkehr ein grosses Anliegen. Bemängelt werden insbesondere die Ausnahmesituationen, in welchen Mischverkehrsflächen nach wie vor bestehen. Ein weiterer Kritikpunkt betrifft die Fussverkehrssicherheit auf Trottoirüberfahrten, welche von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu wenig gut verstanden würden. Auch die illegale Parkierung auf Gehwegen und Trottoirs oder die langen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen werden beanstandet. In Bezug auf die Umsetzung von Massnahmen wird von verschiedenen Seiten eine Prioritätensetzung betreffend Terminierung und Finanzierung gefordert. Weiter wird für eine ganzheitliche Verkehrspolitik plädiert, welche die Bedürfnisse von allen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Es wird als notwendig erachtet, dass nicht nur starr Normen angewendet werden, sondern immer auch nach situationsangepassten Lösungen gesucht wird.

Zusätzlich zur Beurteilung des Masterplans Fussverkehr brachte die Vernehmlassung verschiedene Anliegen und Änderungsvorschläge hervor. Zu verschiedenen Aspekten erwiesen sich die Vorschläge als berechtigt, weshalb sie in der überarbeiteten Fassung berücksichtigt worden sind. Andere Anliegen wurden geprüft, jedoch aufgrund einer Interessenabwägung nicht berücksichtigt. Für einige Eingaben kann der Masterplan aufgrund der Konzeption zudem keine Antworten liefern. Details dazu finden sich im vorliegenden Bericht.

Auf Basis der Ergebnisse aus der Vernehmlassung wurde der überarbeitete Masterplan Fussverkehr im Herbst 2025 vom Gemeinderat genehmigt. Der vorliegende Bericht fasst die Resultate der öffentlichen Vernehmlassung zusammen und zeigt die wichtigsten Anpassungen im Masterplan Fussverkehr auf.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
2. Der Masterplan Fussverkehr	4
3. Die öffentliche Vernehmlassung	5
3.1 Mitwirkende Organisationen und Parteien	5
3.2 Ergebnisse nach Themen	7
3.2.1 Generelles zum Masterplan	7
3.2.2 Fussverkehr in der Stadt Bern	10
3.2.3 Gehen im Fokus	12
3.2.4 Streckenelemente	14
3.2.5 Querungen	16
3.2.6 Umfeldqualität	18
3.2.7 Weitere Bemerkungen	20
4. Folgerungen	22
4.1 Generelles zum Masterplan	22
4.2 Fussverkehr in der Stadt Bern	24
4.3 Gehen im Fokus	25
4.4 Streckenelemente	26
4.5 Querungen	27
4.6 Umfeldqualität	29
4.7 Weitere Bemerkungen	30
Anhang I: Mitwirkungseingaben im Detail inklusive Antworten	31
1. Generelles zum Masterplan (Fragen 1 und 2)	33
2. Fussverkehr in der Stadt Bern (Fragen 3 und 4)	41
3. Gehen im Fokus	56
4. Streckenelemente	65
5. Querungen	77
6. Umfeldqualität	86
7. Weitere Bemerkungen	90
Anhang II: Fragebogen zur öffentlichen Vernehmlassung des Masterplans Fussverkehr	125

1. Einleitung

Der Gemeinderat der Stadt Bern hat sich zum Ziel gesetzt, den Fussverkehr als nachhaltige und klimafreundliche Mobilität zu fördern. Der Fokus liegt dabei auf einer gut vernetzten Fussverkehrsinfrastruktur mit grosszügig dimensionierten Trottoirs, Gehwegen und Warteräumen sowie sicheren Querungen. Vom Kleinkind bis zu älteren Senior*innen sollen sich Zufussgehende in attraktiven öffentlichen Räumen mit einer hohen Aufenthaltsqualität bewegen und aufhalten können. Die Fussverkehrsinfrastruktur soll dabei inklusiv und auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Bevölkerung ausgelegt werden.

Zu diesem Zweck wurde der Masterplan Fussverkehr durch die Verkehrsplanung in Zusammenarbeit mit einer Begleitgruppe erarbeitet. Diese bestand aus diversen städtischen Ämtern wie Tiefbau Stadt Bern, Stadtgrün Bern, Kompetenzzentrum Alter Stadt Bern sowie Bernmobil. Begezogen wurden auch die Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderung, die Denkmalpflege, kantonale Partnerinnen (Fachstelle Langsamverkehr, Kantonspolizei) sowie Organisationen und Vereine wie Fussverkehr Bern, der Rat für Seniorinnen und Senioren, der Schweizerischer Blindenverband und die Behindertenkonferenz Bern. Im Anschluss an die Ämter- und Direktionsvernehmlassung erfolgte vom 10. Januar bis am 30. April 2024 die öffentliche Vernehmlassung.

Der vorliegende Bericht wertet diese Vernehmlassung aus. Gestützt darauf wurde der Masterplan Fussverkehr überarbeitet. Im Herbst 2025 genehmigte der Gemeinderat der Stadt Bern den Masterplan Fussverkehr im Sinne eines Zielbilds als handlungsanweisendes Managementinstrument für die Verwaltung.

Im Wissen, dass die Weiterentwicklung von Verkehrssystemen langfristig erfolgt und von vielen Iterationen geprägt ist, wird eine periodische Überarbeitung und Ergänzung des Masterplans angestrebt. Der Evaluation der Massnahmen und der Meinung der Zufussgehenden – den Nutzenden – soll ein hohes Gewicht beigemessen werden. Der Masterplan Fussverkehr ist deshalb als Grundlagendokument konzipiert, das auf einfache Weise regelmässig ergänzt und nachgeführt werden kann.

2. Der Masterplan Fussverkehr

Der Masterplan Fussverkehr legt Grundsätze für die Entwicklung und die Projektierung der Fussverkehrsinfrastrukturen in der Stadt Bern fest. Er analysiert nicht nur den Fussverkehr in der Stadt Bern, sondern beleuchtet auch die vorhandenen Grundlagen und beschreibt den fachlichen Diskurs sowie den aktuellen Stand von Forschung und Praxis. Weiter werden städtische Standards für unterschiedliche Querungstypen und -elemente (Q1-Q3, bzw. E1-E3), unterschiedliche Streckentypen (S1-S9) sowie Trottoir- und Gehwegbreiten definiert und entsprechende Anwendungsbeispiele aufgezeigt. Schliesslich beinhaltet der Masterplan auch Standards zur Stärkung einer angenehmen Atmosphäre im (Strassen-)Raum und daraus abgeleitete Empfehlungen. Dabei werden die Interessen aus Sicht der Verkehrssicherheit, der Hinderungsfreiheit, der Gestaltung und des Unterhalts berücksichtigt.

Im stark genutzten öffentlichen Raum müssen viele verschiedene Bedürfnisse von unterschiedlichen Verkehrsträgern berücksichtigt werden. Der Masterplan hilft mit, dem Fussverkehr innerhalb der städtischen Verkehrspolitik das notwendige Gewicht zu geben.

Analog dem Masterplan Veloinfrastruktur dient der Masterplan Fussverkehr als Leitfaden für die Praxis, um die Arbeit der Behörden und der beteiligten Planer*innen zu unterstützen. Er gilt für alle Fussverkehrsprojekte auf öffentlichen Strassen und Parzellen im Eigentum der Stadt Bern. Die städtischen Direktionen und Ämter sind aufgefordert, sich bei Projekten für die Umsetzung der Vorgaben gemäss Masterplan einzusetzen und mit den beteiligten Partner*innen nach Lösungen im Sinne des Masterplans zu suchen. Abweichungen vom Masterplan Fussverkehr sind zu begründen. Für öffentliche Strassen und Parzellen im Eigentum Dritter (Bund, Kanton, Private) hat der Masterplan einen hinweisenden Charakter. Die Umsetzung der festgelegten Standards bedingt in jedem Fall eine situationsangepasste Beurteilung, welche den lokalen Gegebenheiten gebührend Rechnung trägt.

3. Die öffentliche Vernehmlassung

Mit dem Ziel, den Masterplan Fussverkehr breit abzustützen, erhielten rund 150 Organisationen, Institutionen und Nachbargemeinden die Einladung, zum Masterplan Stellung zu nehmen. Gleichzeitig informierte die Stadt Bern die breite Öffentlichkeit über die Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens. Eine öffentliche Informationsveranstaltung mit Gemeinderätin Marieke Kruit fand am 24. Januar 2024 statt.

Die Vernehmlassung erfolgte anhand eines Fragebogens mit neun Fragen, die jeweils aus einem Beurteilungs-Teil sowie einem Kommentar-Teil bestanden. Die gewählte Methode führte zu konzisen Eingaben und begünstigte eine strukturierte Auswertung. 38 Akteur*innen haben die Gelegenheit zur Stellungnahme wahrgenommen. Durch die wertvollen Rückmeldungen und Inputs hat der Masterplan eine weitere Präzisierung und Verbesserung erfahren.

3.1. Mitwirkende Organisationen und Personen

Die folgende, alphabetisch geordnete Liste zeigt alle Akteurinnen und Akteure, die sich im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung beteiligt haben.

Politische Parteien (gesamtstädtisch und Quartiersektion)	Abkürzung
Die Mitte	Mitte
Evangelische Volkspartei	EVP
FDP. Die Liberalen	FDP
Grünes Bündnis	GB
Grünliberale Partei	GLP
Schweizerische Volkspartei	SVP
Sozialdemokratische Partei	SP
Schweizerische Volkspartei, Sektion Innenstadt-Schlosshalde-Kirchenfeld	SVP ISK

Quartierorganisationen

Dialog Nordquartier, Quartierkommission Stadtteil V	
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem	QBB
Quartiermitwirkung Stadtteil 3	QM3
Quartiervertretung Stadtteil 4 / IG Schönberg Ost ¹	QUAV4 & IG Schönberg Ost

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Bürgergemeinde Bern	
Gemeinde Kehrsatz	
Gemeinde Köniz	
Tiefbauamt Kanton Bern	TBA

Fach- und Interessenverbände

Berner Heimatschutz	
Fussverkehr Kanton Bern	
Heit Sorg zu Bärn	
Rat für Seniorinnen und Senioren	SeRa
Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein, Sektion Bern	SIA
Touring Club Schweiz, Sektion Bern	TCS
Verkehrsclub der Schweiz, Regionalgruppe Bern	VCS

Planungs- und Ingenieurbüro

BSB+ Partner, Ingenieure und Planer AG ² (zwei Rückmeldungen)	BSB+
--	------

Private

Privatperson 1
Privatperson 2
Privatperson 3
Privatperson 4
Privatperson 5
Privatperson 6
Privatperson 7
Privatperson 8
Privatperson 9
Privatperson 10
Privatperson 11

¹ Die Quartiervertretung Stadtteil 4 (QUAV4) hat mit dem Quartierverein IG Schönberg Ost eine gemeinsame Eingabe eingereicht.

² Von BSB+ sind von zwei Rückmeldungen eingegangen.

3.2. Ergebnisse nach Themen

Die Auswertung zeigt, dass einige Aspekte wiederholt genannt wurden und zentrale Aussagen des Masterplans betreffen. In diesem Kapitel werden die insgesamt 211 Eingaben der verschiedenen Mitwirkungsgruppen entlang den folgenden Antwort-Kategorien (Gruppen von Fragen aus dem Fragebogen, s. Anhang 2) thematisch strukturiert und zusammengefasst:

- Generelles zum Masterplan (Fragen 1 und 2)
- Fussverkehr in der Stadt Bern (Fragen 3 und 4)
- Gehen im Fokus (Frage 5)
- Streckenelemente (Frage 6)
- Querungen (Frage 7)
- Umfeldqualität (Frage 8)
- Weitere Bemerkungen (Frage 9)

Die ausführlichen Stellungnahmen und die Übersicht über die Antworten sind im Anhang 1 zu finden. Die in diesem Kapitel erwähnten Seitenzahlen wurden gemäss überarbeitetem Masterplan aktualisiert und weichen teilweise leicht von den ursprünglichen Seitenzahlen ab.

3.2.1 Generelles zum Masterplan

Auf die Fragen, ob die Erarbeitung eines Masterplans Fussverkehr durch die Stadt Bern begrüsst wird und ob dessen Aufbau nachvollziehbar ist, äussern sich die meisten mitwirkenden Organisationen, Parteien und Personen grundsätzlich positiv.

Politische Parteien (gesamtstädtisch und Quartiersektionen)

Von den politischen Parteien steht einzig die Mitte dem Masterplan kritisch gegenüber. Auch wenn sie die Förderung des Fussverkehrs als unbestritten erachtet, stellt der Masterplan aus ihrer Sicht keinen Mehrwert dar. Die Mitte vertritt die Ansicht, dass die knappen Ressourcen besser in konkrete Projekte investiert worden wären. Sie weist darauf hin, dass in jeder Planung auch die Interessen der Autofahrenden berücksichtigt werden sollen (z.B. des Gewerkeverkehrs). Auch der öffentliche Verkehr dürfe nicht durch Tempo 30-Regimes verlangsamt werden.

Die anderen Parteien befürworten den Masterplan Fussverkehr. Die GLP ist der Meinung, dass der Masterplan ein praktisches Handbuch für die Projektierung und Umsetzung im öffentlichen Raum sei. Wie auch die EVP und das GB betont sie, wie wichtig der Einbezug der Bedürfnisse von Zufussgehenden – unabhängig von ihrem Alter – in die Verkehrsplanung sei.

Die SP unterstreicht die Wichtigkeit der Fussverkehrsförderung im Hinblick auf eine nachhaltige und flächeneffiziente Mobilität in der Stadt Bern. Der Masterplan sei ein zentraler Schritt für eine verbesserte Fussverkehrsinfrastruktur in der Stadt. Sie hebt auch die grosse Bedeutung des Einbezugs der Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen hervor.

Beim Bezug zwischen dem Richtplan und dem Masterplan wie auch im Hinblick auf dessen Verbindlichkeit herrscht aber teilweise Unklarheit. Das GB mahnt zudem, dass der Masterplan bei der Umsetzung nicht zum Papiertiger werden dürfe.

Die SVP ISK ist der Ansicht, dass der Masterplan sehr umfangreich sei. Sie vertritt die Haltung, dass Masterpläne kurz, präzise und für Laien verständlich verfasst sein sollten. Weiter ist sie der Meinung, dass der Fussverkehr im Gegensatz zum Veloverkehr zu stiefmütterlich behandelt werde.

Quartierorganisationen

Auch die Quartierorganisationen stehen dem Masterplan positiv gegenüber. Gemäss dem Dialog Nordquartier werde der Stellenwert des Fussverkehrs gestärkt und die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Quartier aufgewertet. Er beurteilt den Masterplan als sehr ausführlichen und fachlich fundierten Bericht. Er macht darauf aufmerksam, dass die Fussverkehrslobby schwach und es deshalb wichtig sei, dass sich die Stadt Bern für dessen Belange einsetzt. Eine Notwendigkeit sieht er darin, nicht nur normgerechte, sondern immer auch situationsangepasste Lösungen umzusetzen und die Anliegen der Quartierbevölkerung zu berücksichtigen. Zudem wünscht er sich einen Netzplan analog dem Masterplan Veloinfrastruktur.

Die QM3 anerkennt ebenfalls die Bedeutung des Fussverkehrs und weist darauf hin, dass die Masterpläne Fuss- und Veloverkehr auch in ihrer Querbeziehung anzuwenden seien und so eine ganzheitliche Sicht in der Verkehrsplanung eingenommen werden müsse.

Die QUAV4 / IG Schönberg Ost bezeichnet den Masterplan als eine Zusammenstellung von durchgehend wünschenswerten Zielen, Vorgaben und Planungsgrundlagen.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Die mitwirkenden Gemeinden und öffentlichen Körperschaften befürworten den Masterplan. Für die Gemeinde Köniz stellt er eine tolle Planungs- und Projektierungsgrundlage sowie eine interessante Informationsquelle dar. Die Gemeinde Kehrsatz würdigt den erarbeiteten Masterplan und anerkennt die Arbeit und Resultate. Sie bemängelt aber die fehlende Anbindung an die Agglomeration.

Das kantonale Tiefbauamt begrüsst den Masterplan und erachtet ihn als zukunftsgerichtetes und anwendbares Planungsinstrument. Es weist darauf hin, dass seine Inhalte für Kantonsstrassen nur hinweisend seien. Denn für Projekte auf kantonalem Boden gelten die kantonseigenen Standards.

Die Burgergemeinde unterstützt grundsätzlich das Vorhaben der Stadt Bern, den Fuss- und Veloverkehr zu optimieren.

Fach- und Interessenverbände

Die Fach- und Interessenverbände äussern sich ebenfalls grösstenteils positiv zum Masterplan. Er sei ein zweckdienliches Planungsinstrument und ein wertvolles Handbuch für die Praxis und für die Konkretisierung im Raum.

Der Berner Heimatschutz ist zudem erfreut, dass den Umfeld- und Aufenthaltsqualitäten eine wichtige Rolle zukommt.

Der Fussverkehr Kanton Bern befürwortet den Masterplan Fussverkehr als bedeutsame Ergänzung zum Masterplan Veloinfrastruktur und als Gelegenheit, das Verhältnis zwischen Fuss- und

Veloverkehr künftig ausgeglichener zu gestalten. Der Verein begrüsst, dass er als Leitdokument für alle Fussverkehrsprojekte auf öffentlichen Strassen und Parzellen im Eigentum der Stadt Bern gilt. Da er für öffentliche Strassen und Parzellen im Eigentum Dritter (Bund, Kanton, Privaten) nur einen hinweisenden Charakter aufweist, sei auf eine gute Koordination der Planungen auf verschiedenen Staatsebenen und mit Privaten zu achten.

Die Vereinigung Heit Sorg zu Bärn ist der Meinung, dass der Masterplan ein sehr umfangreicher Bericht sei.

Der TCS unterstützt die Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs, betont aber die Wichtigkeit einer ausgewogenen Mobilitätsplanung, welche die Bedürfnisse von allen Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen hat. Er weist darauf hin, dass der Fokus nicht nur auf der Infrastruktur, sondern auch auf Verkehrsschulung liegen müsse.

Der Verein Vortritt Fussgänger begrüsst grundsätzlich die Initiative der Stadt Bern, den Fussverkehr zu fördern. Der Masterplan sei wichtig, um die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen und eine nachhaltige, sichere, attraktive und barrierefreie urbane Mobilität für Zufussgehende zu gewährleisten. Er unterstützt ausdrücklich die im Masterplan festgelegten Grundsätze und Planungsstandards. Im Hinblick auf die Umsetzung des Masterplans Veloinfrastruktur oder überhaupt bei Planungen im Zusammenhang mit anderen Verkehrsmitteln plädiert er für eine angemessene Berücksichtigung der Fussverkehrssicherheit.

Der SIA bezeichnet den Masterplan als zusätzliche Planungsebene zwischen der behördenverbindlichen Richtplanung und der grundeigentümergebundenen Nutzungsplanung und nimmt ihn als abgestimmten Katalog von Ansprüchen und Methoden für stadteigene Vorhaben zur Kenntnis. Im Gegensatz zu anderen gesellschaftlichen Anliegen wie dem Veloverkehr oder dem Stadtklima erachtet der SIA den Bedarf für einen Masterplan Fussverkehr jedoch als nicht gegeben. Beim umfangreichen Werk vermisst er zudem eine klarere Fokussierung auf wichtige und dringende Anliegen im allgemeinen öffentlichen Interesse und plädiert für eine Bündelung der Aufmerksamkeit und Ressourcen anstelle einer universellen Abhandlung des weiten Themenfeldes Fussverkehr. Weiter kritisiert der SIA, dass aufgrund der hoch gesteckten Ansprüche und Anforderungen grosse Verzögerungen, beispielsweise bei Wohnprojekten, resultieren würden. Sie hätten zur Konsequenz, dass Bauen, Wohnen und Leben stets aufwändiger und teurer würden – insbesondere im Hinblick darauf, dass der Masterplan auch für öffentliche Parzellen und Strassen im Eigentum Dritter (Privater) hinweisenden Charakter hat. Der SIA befürchtet deshalb, dass zukünftig die Vorgaben des Masterplans strikt umgesetzt und spezifische Interessenabwägungen zu kurz kommen würden. Er beantragt, die Anwendung des Masterplans auf öffentliche Vorhaben zu beschränken.

Planungs- und Ingenieurbüros

Von den zwei Planungsunternehmen ist die Gruner AG generell vom Masterplan überzeugt. BSB+ bekundet Mühe mit dem Aufbau im hinteren Teil des Dokuments.

Privatpersonen

Abgesehen von einer Person ist der Tenor bei den Privaten prinzipiell positiv. Während eine den Masterplan als gute Arbeit bezeichnet, kritisiert ihn eine andere als keinen grossen Wurf.

Zwei Personen bemängeln den Aufbau und zwei die Länge des Dokuments. Drei Privatpersonen weisen darauf hin, dass ein Masterplan kurz und präzise und so geschrieben sein sollte, damit er auch von Laien verstanden werden könne. Im Gegensatz zum Veloverkehr werde der Fussverkehr zudem zu wenig beachtet.

Eine Notwendigkeit wird darin gesehen, eine ganzheitliche Betrachtung im Gesamtkonzept zur Verkehrsinfrastrukturplanung einzunehmen.

3.2.2 Fussverkehr in der Stadt Bern

Die grosse Mehrheit der mitwirkenden Organisationen, Parteien und Personen erklärt sich mit den vier Visionen auf Seite 10 sowie der Analyse der IST-Situation des Fussverkehrs in der Stadt Bern einverstanden.

Politische Parteien (gesamtstädtisch und Quartiersektionen)

Alle politischen Parteien unterstützen grundsätzlich die vier Visionen.

Abgesehen von der SVP, welche auf Hauptverkehrsstrassen generelle Temporeduktionen von 50 km/h auf 30 km/h ablehnt, sind die politischen Parteien auch mit der Analyse der IST-Situation für den Fussverkehr in der Stadt Bern prinzipiell einverstanden.

Die SVP ISK bemängelt die marginale Thematisierung der Hindernisfreiheit und kritisiert die Zielsetzungen als vage und unverbindlich, insbesondere in Bezug auf die Mischverkehrsflächen. Aus ihrer Sicht sei die fehlende konsequente Trennung des Fuss- und Veloverkehrs ein zentraler Mangel des Masterplans. Auch die Mutterpartei erachtet es als notwendig, dass der Mischverkehr nur in Ausnahmefällen zum Zug komme.

Die Mitte befürwortet Klimaanpassungs-Massnahmen zugunsten eines erträglichen Stadtklimas an heissen Sommertagen.

Auch die SP unterstreicht, wie wichtig die Beschattung und Begrünung von Plätzen und öffentlichen Strassen seien. Sie spricht sich auch für genügend Sitzgelegenheiten und öffentliche Toiletten aus und wünscht eine explizite Erwähnung der Schulwegsicherheit. In der Analyse fehlen ihr Aussagen zu den Umsteigebeziehungen zwischen den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Sowohl die SP wie auch die GLP sehen eine Notwendigkeit in der Verbesserung von Querungsstellen, da diese teilweise beträchtliche Herausforderungen für den Fussverkehr darstellen würden. Die GLP bemängelt zudem, dass der Aspekt der Schneeräumung nicht berücksichtigt werde.

Die GLP wie auch die SP machen darauf aufmerksam, wie wichtig die Umsetzung der Visionen in die konkrete Planungsarbeit sei.

Gemäss der EVP werden in den Visionen viele relevante Aspekte aufgeführt und die Anliegen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen berücksichtigt.

Das GB beantragt Ergänzungen zur Effizienz (kurze und direkte Fusswege), zur Vernetzung der öffentlichen Räume und zur Inklusion.

Überhaupt betonen mehrere Parteien, wie wichtig die Berücksichtigung der Bedürfnisse von jungen und älteren Fussgänger*innen wie auch von Menschen mit Behinderungen sei (EVP, GLP und SP). Dabei spiele insbesondere ein genügend breiter Querschnitt von Gehwegen eine

zentrale Rolle. Das Gleiche gilt für die Freihaltung der Gehbereiche von Trottinetten, welche als Hindernisse den öffentlichen Raum verbarrikadieren.

Auch die FDP weist auf genügend breite Trottoirs hin. Sie fordert zudem, dass in verkehrsplannerischen Projekten stets ein ganzheitlicher Ansatz, welcher alle Verkehrsformen berücksichtigt, angewendet werde.

Quartierorganisationen

Von den Quartierorganisationen äussert sich nur die QM3 zu den Visionen und zur Fussverkehrsanalyse. Auf die Fragen, ob sie damit einverstanden sei, antwortet sie mit «eher ja». Sie fordert einen Verzicht von Mischverkehrsflächen und weist darauf hin, dass eine Minderheit der QM3 Temporeduktionen auf 20 oder 30km/h als eher wirkungslos im Hinblick auf die Qualität des Fussverkehrs erachte.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Zum Thema liegen einzig Rückmeldungen der Gemeinde Köniz vor. Sie ist mit den Visionen einverstanden und verweist auf ihr Programm «Fuss Velo Köniz». Sie regt an, Aspekte wie Umweltbelastung und Gesundheitsförderung in den Visionen / Zielen zu erwähnen. Weiter fordert sie genügend Sitzbänke – auch entlang von Alltagsrouten. Die Potenzialkarte erachtet sie eher als kritisch.

Fach- und Interessenverbände

Auch die Fach- und Interessenverbände stehen den Visionen und der Analyse grundsätzlich positiv gegenüber. Der Berner Heimatschutz unterstreicht die Bedeutung des Themas «Öffentlicher Raum mit Atmosphäre», bei welchem der Erhaltung des historischen Baubestands grosses Gewicht beizumessen sei.

Dem Fussverkehr Kanton Bern ist eine tatkräftige Umsetzung der Visionen in die Planungsarbeit wichtig. Aus der Analyse gehe aber nicht hervor, wie herausfordernd bestimmte Querungen sind – insbesondere in stark beanspruchten Räumen. Er bemängelt auch fehlende Aussagen zur Schneeräumung.

Der TCS weist auf mögliche Zielkonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern hin und vertritt die Ansicht, dass Temporeduktionen dem Fussverkehr nur im Falle von Mischverkehr oder zu schmalen Trottoirs dienen würden und es ansonsten keinen Grund für Temporeduktionen gäbe. Unter «weiteren Bemerkungen» führt der TCS hingegen aus, dass er die Einführung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten der Stadt Bern unterstütze, um die Lebensqualität der Bewohnenden zu verbessern. Wichtig sei aber, dass dies nicht zu Lasten der Hauptverkehrsachsen gehe. Für diese erachtet er ein Tempo 50-Regime als wesentlich. Er plädiert daher für eine ausgewogene Verkehrspolitik, die alle Verkehrsformen fair und nachhaltig integriert.

Der Verein Vortritt Fussgänger begrüsst die Visionen. Die Schaffung einer sicheren und attraktiven Fussverkehrsinfrastruktur für alle Altersgruppen sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum seien entscheidende Schritte in die richtige Richtung.

Planungs- und Ingenieurbüros

Von den beiden Planungsunternehmen meldet sich nur BSB+ zu Wort. Dieses unterstützt die vier Visionen eher nicht, da sie zu oberflächlich seien. Auch werde die übergeordnete Vision etwas vermisst. Mit der Analyse ist es jedoch einverstanden, kritisiert aber die Potentialkarte, da diese keine grossen Erkenntnisse liefere.

Privatpersonen

Die Visionen werden von den Privatpersonen grundsätzlich begrüsst – abgesehen von einer Person, aus deren Sicht sie zu wenig weit gehen und zu schwach formuliert seien. Drei weitere Personen erachten die Zielsetzungen als vage und unverbindlich, insbesondere in Bezug auf die Mischverkehrsflächen. Aus ihrer Sicht sei die fehlende konsequente Trennung von Fuss- und Veloverkehr ein zentraler Mangel des Masterplans. Dies gelte auch für die marginale Thematisierung der Hindernisfreiheit.

Eine Privatperson ist zudem der Meinung, dass die Visionen etwas Ehrgeiz vermissen liessen. Eine andere lobt spezifische Planungsgrundsätze (Nr. 2, 5 und 9) und eine Privatperson freut sich darüber, dass dem Fussverkehr in Zukunft mehr Raum gegeben werden soll.

Mit der Analyse sind alle Privatpersonen einverstanden, ausser einer Person, die nur teilweise zustimmt. Sie moniert, dass Temporeduktionen keinen wesentlichen Einfluss auf den Fussverkehr hätten.

Weiter wünscht sich eine Person eine stärkere Priorisierung des Fussverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr, insbesondere im Raum Bahnhof. Eine andere fordert Verbesserungsmassnahmen bei einmündenden Seitenstrassen und Garagenausfahrten, gegen illegale Parkierung auf Velo- und Gehwegen sowie bei Konfliktsituationen auf Trottoirüberfahrten. Vier Personen kritisieren wiederum den Mischverkehr in der Stadt Bern, welcher immer wieder zu gefährlichen Situationen führe und verunmögliche, dass man sich als Fussgänger*in entspannt auf dem Trottoir aufhalten und treffen könne – obwohl die Stadt immer wieder betone, wie wichtig dies sei.

Schliesslich wird eine Prioritätensetzung gefordert oder Bedenken geäussert, dass die Visionen nicht umgesetzt werden könnten.

3.2.3 Gehen im Fokus

Die Gelegenheit wurde rege genutzt, Ergänzungen oder Anpassungsvorschläge zum fachlichen Diskurs und zum aktuellen Stand von Forschung und Praxis zum Fussverkehr einzubringen.

Politische Parteien (gesamtstädtisch und Quartiersektionen)

Mehrere politische Parteien stehen den Aspekten der Hitzeminderung (Entsiegelung, klimaverträgliche Beläge) positiv gegenüber (EVP, SP, GLP). Auch das Thema Superblock findet zustimmende Resonanz (SP, GLP, FDP). Die EVP freut sich zudem darüber, dass der Masterplan die verschiedenen Bevölkerungsgruppen und Nutzungen berücksichtige. Sie betont aber auch, wie wichtig die Erhaltung der bestehenden Grünanlagen und ein genügend grosses Angebot an

Sitzbänken sei.

Die FDP plädiert wiederum für eine ganzheitliche Betrachtung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden und fordert, dass die Umnutzung von Parkplätzen restriktiv erfolge, damit die Zugänglichkeit für Anwohnende, Besucher*innen und das Gewerbe gewährleistet bleibe.

Das GB beantragt Ergänzungen zu den gesundheitlichen Vorteilen des Fussverkehrs und zum wirtschaftlichen Nutzen. Die SVP verlangt Gefahrensignalisationen auf Gehwegen und die SP weist auf die Herausforderung der weiten Gehdistanzen für Senior*innen und Gebehinderte sowie genügend breiten Trottoirs hin.

Quartierorganisationen

Zum Thema Gehdistanzen äussert sich auch die QM3. Sie bezweifelt, ob diese für die verschiedenen Nutzenden realistisch sind. Zudem wünscht sie behindertengerechte Beläge, eine stärkere Priorisierung der Schulwegsicherheit und dass der Fokus vermehrt nicht nur auf die Infrastruktur, sondern auch auf das Verhalten und die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden gelegt werde.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Zu den Gehdistanzen hat auch die Gemeinde Köniz einen Input. Sie schlägt vor, dass die Höhendifferenz miteinbezogen werden müsse. Weiter fände sie zusätzliche Grundmasse / Standards zum Mischverkehr hilfreich. Gelobt wird die gute und hilfreiche Darstellung zu den Qualitätskriterien im öffentlichen Raum.

Fach- und Interessenverbände

Der Berner Heimatschutz regt an, dass für klimaverträgliche Bodenbeläge Referenzen ergänzt werden. Was die Atmosphäre im öffentlichen Raum angeht, so bemängelt er die Abfallcontainer, welche den öffentlichen Raum und die Vorgärten verbarrikadieren würden.

Der Fussverkehr Kanton Bern plädiert dafür, dass neben dem Fuss- und Veloverkehr auch der öffentliche Verkehr ausgebaut wird und dass die Wunschlinien des Fussverkehrs in jeder Planung berücksichtigt werden.

Der SeRa kritisiert die Fussverkehrssicherheit auf Trottoirüberfahrten und wünscht zusätzliche Markierungen.

Der TCS befürwortet eine integrative Verkehrspolitik, die das Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger berücksichtigt. Er anerkennt zudem ein gewisses Potential von Superblocks zur Verbesserung der urbanen Lebensqualität, weist jedoch darauf hin, bei deren Implementierung eine gesunde Balance zwischen den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu wahren und die Auswirkung von verlagerten Verkehrsflüssen sorgfältig zu planen und zu überwachen.

Planungs- und Ingenieurbüros

Klimaverträgliche Beläge sind ein Thema bei den Planungsunternehmen. So wünscht BSB+

eine Präzisierung, damit klar ist, was darunter genau zu verstehen ist.

Privatpersonen

Unter den Privatpersonen werden dagegen die gut verständlichen Beschreibungen, beispielsweise zu den klimaverträglichen Belägen, gelobt. Es wird dabei aber auch auf die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit einer Beeinträchtigung hingewiesen.

Eine Privatperson regt an, weitere positive Aspekte des Fussverkehrs zu ergänzen, z.B. der wirtschaftliche Aspekt oder die langfristig tieferen Infrastrukturkosten im Vergleich zu anderen Verkehrsarten.

Auch unter den Privatpersonen wird bezweifelt, ob die angegebenen Gehdistanzen auf alle Altersgruppen herabgebrochen werden können. Die 4-Sekunden-Theorie sowie die Potentialkarte werden ebenfalls teilweise kritisiert. Bemängelt werden ausserdem schlecht markierte Trottoirüberfahrten, welche insbesondere für Menschen mit Sehbehinderungen problematisch seien. Eine Person fordert, durch Kopfhörer und Mobiltelefone abgelenkte Zufussgehende als eigene Fussverkehrsgruppe aufzuführen. Ihr fehlen auch Verhaltenstipps zur Benutzung von Fusswegen. Zudem stellt sie die Wichtigkeit des Themas «öffentlicher Raum mit Atmosphäre» in Frage. Kritisiert werden schliesslich auch Aussagen zum Bezug des öffentlichen Raums zum privaten Vorland.

3.2.4 Streckenelemente

Zu den Standards bei den Streckenelementen äussern sich die meisten Mitwirkungsteilnehmenden positiv. Bemängelt werden sie nur von einem Planungsbüro und einer Privatperson.

Politische Parteien (gesamtstädtisch und Quartiersektionen)

Die politischen Parteien, welche diese Frage kommentiert haben, sprechen sich alle mit «ja» oder «eher ja» für die neuen Standards aus.

Die EVP erachtet die neuen Standards als sinnvoll, hält aber fest, dass eine Umsetzung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und finanziellen Rahmenbedingungen wohl nicht überall sofort möglich sein werde und prioritär dort erfolgen solle, wo Synergien genutzt werden können. Auch die FDP unterstützt grundsätzlich die neuen Standards und betont erneut, wie wichtig eine ganzheitliche Betrachtung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sei und dass die Mobilitätsfreiheit nicht eingeschränkt werden solle.

Die Ausführungen zu den Streckenelementen werden auch vom GB unterstützt. Das Grüne Bündnis gibt jedoch zu bedenken, dass sie nicht als starre Grundsätze anzuwenden seien, sondern immer situationsbezogen geprüft werden müssten. Es ist der Ansicht, dass auch neue Prinzipien anzudenken sind (z.B. die Notwendigkeit, ob eine Strasse zwingend den ganzen Tag für den motorisierten Verkehr geöffnet sein muss). Das GB kritisiert die Parkierung auf Gehwegen und regt an, Puffer einzuplanen, so dass den Zufussgehenden mehr Raum zur Verfügung steht. Weiter wünscht das GB eine Festlegung der maximalen Länge von aneinandergereihten Parkplätzen, um die Durchlässigkeit für den Fussverkehr zu gewährleisten.

Auch die SP spricht sich dafür aus, die Trottoirs von parkierten Fahrzeugen freizuhalten. Sie befürwortet die Raumaufteilung zwischen Fahrbahn und Seitenraum, Temporeduktionen sowie

den Verzicht auf Parkplätze. Die Realisierung von Begegnungszonen bezeichnet sie als Erfolg und plädiert dafür, die Innenstadt so weit möglich vom rollenden und stehenden Verkehr zu befreien. Zudem fordert sie, dass vermehrt auf Massnahmen zur Klimaanpassung, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie zur Weiterentwicklung des Superblock-Konzepts fokussiert werde. Kritisch steht sie allerdings der Aufhebung von separaten öV- und Velospuren sowie den Mischverkehrsflächen gegenüber.

Auch die Mitte sieht einen akuten Handlungsbedarf in Bezug auf die Mischverkehrsflächen und plädiert für eine klare Abgrenzung zwischen dem Fuss- und Veloverkehrsbereich.

Die SVP weist darauf hin, dass Verkehrsschikanen nur dort zu installieren seien, wo die öffentlichen Dienste nicht behindert würden.

Die GLP unterstützt die neuen Standards. Sie betont, dass die erhöhten Ansprüche nicht zu Verzögerungen in der Umsetzung führen sollten.

Quartierorganisationen

Die QBB und die QM3 stimmen den Standards zu den Streckenelementen mit «eher ja» zu. Die QBB verweist insbesondere auf die notwendigen Geschwindigkeitskontrollen in den Begegnungszonen zwecks Durchsetzung des Tempo 20-Regimes.

Die QM3 unterstreicht ebenfalls die Bedeutung der BGZ und fordert, dass Tempo 20 auch für E-Bikes gelten müsse. Zudem solle gewährleistet werden, dass Fahrzeuge der öffentlichen Dienste nicht durch Möblierungselemente behindert würden. Sie begrüsst die Raumaufteilung im Verhältnis 3:4:3 – sofern dies die Platzverhältnisse zulassen. Dabei sei aber auf die Bedürfnisse von allen Verkehrsteilnehmenden zu achten. Sie weist darauf hin, dass der Mischverkehr unterbunden und im Zweifelsfall dem Fussverkehr Vorrang gewährt werden solle.

Die QUAV4 / IG Schönberg Ost kommentiert die Strecken-Standards nicht direkt, unterstützt aber insbesondere die starke Gewichtung der Begegnungszonen.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Von den öffentlichen Körperschaften äussert sich nur die Gemeinde Köniz. Sie befürwortet die neuen Standards und gibt Erfahrungen ihrer Behörde weiter.

Fach- und Interessenverbände

Die Fach- und Interessenverbände stehen den neuen Standards grundsätzlich positiv gegenüber.

Der Berner Heimatschutz verlangt, dass bei der Gewährleistung der Fussverkehrs-Wunschlinien Augenmass in Bezug auf historisch wertvolle Kleinbauten gehalten werde und spricht sich für eine hohe baukulturelle (Aufenthalts-)Qualität auf allen Strecken auf.

Der Fussverkehr Kanton Bern erachtet es als notwendig, Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr zu entschärfen.

Aus Sicht des TCS stellt der angepeilte Strassenquerschnitt einen Idealzustand bei ausreichenden Platzverhältnissen dar. Er weist auf das Konfliktpotential, insbesondere in Bezug auf den Veloverkehr, hin und plädiert für die Berücksichtigung der Bedürfnisse von allen Anwohnenden.

Auch der VCS betont, dass die Querschnittsaufteilung nur dann umgesetzt werden solle, wenn dadurch nicht Veloinfrastruktur verunmöglicht werde, Baumalleen verschoben oder versiegelte Flächen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) verbreitert werden müssten.

Der SeRa wiederum unterstützt das Bestreben, dem Fussverkehr bei Platzmangel Vorrang gegenüber dem MIV zu geben.

Die Vereinigung Heit Sorg zu Bärn fordert, dass entlang verkehrsreicher Strassen grundsätzlich Alleeen gepflanzt werden sollten. Zudem ist sie der Meinung, dass Begegnungszonen keine Freizeitparks mit Spiel- und Sitzgelegenheiten, sondern Verkehrsflächen mit einem tiefem Temporegime seien.

Der Verein Vortritt Fussgänger begrüsst die Fokussierung auf die Trennung von Fuss- und Veloverkehr, stellt in Bezug auf Mischverkehrsflächen jedoch ein Unwissen in der Bevölkerung fest und verlangt deshalb eine Aufklärungskampagne.

Planungs- und Ingenieurbüros

Die Rückmeldungen der Planungs- und Ingenieurbüros sind uneinheitlich. BSB+ stuft die Umsetzung der Strassenquerschnittsvorgaben aufgrund des hohen Nutzungsdrucks als schwierig ein. Die Gruner AG wünscht die Berücksichtigung der Fassadenhöhen bei einem idealen Strassenraumverhältnis.

Privatpersonen

Von den Privatpersonen, welche zu den neuen Strecken-Standards Stellung bezogen haben, spricht sich nur eine dagegen aus. Diese befürwortet zwar die Überlegungen als grundsätzlich richtig, bemängelt aber die Parkierung auf Trottoirs sowie fehlende Aussagen zu privater Werbung auf Gehwegen. Zudem fehlen ihr Aussagen zur Umsetzung in Bezug auf die Signalisationen für Mischverkehrsflächen.

Von zwei anderen Personen werden diese Mischverkehrsflächen als sehr kritisch beurteilt. Eine davon spricht sich auch gegen temporäre Aufwertungs- und Belebungsmaßnahmen im öffentlichen Raum aus und fordert, dass zwischen der Fahrbahn und dem Seitenraum die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden miteinbezogen werden müssten.

Von einer weiteren Person wird der Fachbegriff «Seitenraum» in Frage gestellt, weil diesem damit zu wenig Gewicht beigemessen werde. Sie plädiert für die konsequente Freihaltung des Seitenraums für den Fussverkehr und für noch breitere Fusswege.

Eine Person ist schliesslich auf die Umsetzung des Pilotprojekts «BGZ als Querungsstelle» gespannt.

3.2.5 Querungen

Abgesehen von der QBB stehen die an der Mitwirkung teilnehmenden Organisationen, Parteien und Personen grundsätzlich hinter den Aussagen zu den Querungstypen und -elementen.

Politische Parteien (gesamtstädtisch und Quartiersektionen)

Alle politischen Parteien beantworten die Frage, ob man mit der Beschreibung und Beurteilung

der einzelnen Querungstypen und -elemente einverstanden sei, mit «ja» oder «eher ja».

Die EVP weist darauf hin, dass insbesondere bei Tramschienen auf die Verkehrssicherheit der Zufussgehenden geachtet werden müsse.

Das GB fände es erstrebenswert, dass nicht nur die einzelnen Elemente, sondern überhaupt die ganze Strasse auf die Bedürfnisse des Fussverkehrs ausgerichtet würde. Es befürwortet insbesondere Pilotversuche und durchgehenden Trottoirs.

Die FDP steht Trottoirüberfahrten, Schutzinseln und Vertikalversätzen positiv gegenüber. Sie macht einmal mehr darauf aufmerksam, wie bedeutsam die Berücksichtigung der Bedürfnisse von allen Verkehrsteilnehmenden sei. Sie begrüsst es, wenn Zebrastreifen breit eingesetzt werden.

Auch die GLP spricht sich für den Einsatz von Zebrastreifen in Tempo 30-Zonen aus. Beide Parteien betonen, wie wichtig gut verständliche Querungselemente und klare Richtlinien zur Verbesserung der Fussverkehrssicherheit seien. Die GLP befürwortet zudem die Erhöhung der Anzahl Begegnungszonen.

Diese Haltung vertritt auch die SP. Weiter erachtet sie bei Trottoirüberfahrten eine gute Signalisation für Sehbehinderte als wichtig.

Die SP und das GB plädieren beide für nicht zu lange Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen (LSA) und dass dem Fussverkehr genügend Zeit zum Queren zur Verfügung steht. Die SP ist der Ansicht, dass LSA im Bedarfsbetrieb laufen und ausserhalb der Hauptverkehrszeiten ausgeschaltet werden sollten, um den Fussverkehr nicht unnötig zu bremsen. Konfliktgrün solle ausserdem möglichst verhindert werden.

Quartierorganisationen

Während die QM3 den Querungstypen und -elementen im Masterplan eher positiv gegenübersteht, äussert sich die QBB eher kritisch dazu. Sie fände es erstrebenswert, für Trottoirüberfahrten besser verständliche Vortrittsregeln einzuführen und diese in einem Pilotprojekt zu testen. Zudem fordert sie mehr und ebenerdige Schutzinseln bei Zebrastreifen. An parkieranfälligen Standorten wünscht sie die Installation von mehr Schutzelementen. Wie einige politische Parteien unterstützt sie aber auch ausdrücklich den Einsatz von Zebrastreifen in Tempo 30-Zonen, damit die Querungsstellen insbesondere für unsichere Fussgänger*innen verdeutlicht werden können.

Die QM3 erachtet es als notwendig, Vertikalversätze und Bodenwellen zur Vermeidung von Unfällen ausreichend zu markieren, bei Tramhaltestellen auf eine beidseitige Zugänglichkeit für den Fussverkehr zu achten und Fussverkehrsquerungen nachts gut zu beleuchten.

Auch die QUAV4 / IG Schönberg Ost weist auf die häufig unzureichende Beleuchtung von Zebrastreifen hin.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Die Gemeinde Köniz und das kantonale Tiefbauamt äussern sich grundsätzlich positiv zu den Querungstypen und -elementen. Das kantonale Tiefbauamt macht darauf aufmerksam, dass

Horizontal- und Vertikalversätze velofreundlich auszugestalten seien. Denn Fahrbahnverengungen sollten nicht zu einem erhöhten Konfliktpotential zwischen Velo- und Autofahrenden führen.

Fach- und Interessenverbände

Auch die Fach- und Interessenverbände begrüssen generell die Ausführungen zu den Querungen im Masterplan.

Der Berner Heimatschutz fordert für alle bauliche Massnahmen eine hohe baukulturelle Qualität.

Wie viele andere unterstützt auch der SeRa das Bestreben, Zebrastreifen in Tempo 30-Zonen zu markieren. Für Trottoirüberfahrten wünscht er zusätzliche Markierungen (analog den Zebrastreifen), bei Vertikalversätzen den Einsatz von Berliner Kissen, bei Schutzinseln einen Verzicht auf vertikale Erhöhungen und bei publikumsintensiven Plätzen Schutzelemente, um illegale Parkierung zu verhindern. Der SeRa erwartet, dass sich die Stadt diesbezüglich für vermehrte Polizeikontrollen einsetzt.

Planungs- und Ingenieurbüros

BSB+ befürwortet grundsätzlich die Inhalte zu den Querungen im Masterplan. Das Unternehmen weist auf das Konfliktpotential zwischen Geh- und Sehbehinderten hin und regt bei Horizontalversätzen Angaben von DTV-Richtwerten, zu Sichtweiten und zu einseitiger Einengung an. Die Ausführungen zu Vertikalversätzen werden als eher kritisch beurteilt.

Private

Die Privatpersonen stimmen dem Kapitel «Querungen» mit «eher ja» oder «teilweise» zu.

Eine Person würde es begrüssen, dass überall maximal Tempo 30 gefahren werden darf und alle Querungen innerorts angehoben werden.

Eine andere fordert genau das Gegenteil: Auf Fahrbahnanhebungen sei zu verzichten. Zudem sei bei Tramhaltestellen auf eine für den Fussverkehr beidseitige Zugänglichkeit zu achten und Fussverkehrsquerungen in der Nacht gut zu beleuchten. Auf die Wichtigkeit der Beleuchtung wird auch von einer anderen Person hingewiesen. Bei Vertikalversätzen wird angeregt, den Belag zu ändern, um mittels akustischen Signals auf die Reduktion der Geschwindigkeit hinzuwirken.

Auch unter den Privaten findet sich eine Person, welche die Markierung von Zebrastreifen in Tempo 30-Zonen sehr befürwortet. Sie betont weiter, wie wichtig deren Ausstattung mit Schutzinseln sei. Wie bereits andernorts gefordert, wünscht sich auch diese Person, dass bei Trottoirüberfahrten ein Zebrastreifen markiert werde. Einer Privatperson fehlen schliesslich noch Aussagen zu den Lichtsignalanlagen, bzw. zu den Standards bezüglich der Wartezeit für Zufussgehende.

3.2.6 Umfeldqualität

Gut vier Fünftel der mitwirkenden Parteien, Organisationen und Personen sprechen sich für die

Analyse und die daraus abgeleiteten Empfehlungen zum Thema Umfeldqualität aus.

Politische Parteien (gesamtstädtisch und Quartiersektionen)

Unter den politischen Parteien sind die EVP, das GB und die SP weitgehend mit den Ausführungen zum Thema Umfeldqualität einverstanden.

Die FDP anerkennt diese zwar auch, spricht sich aufgrund der angespannten Finanzlage jedoch gegen neue Investitionen in Stadtmöblierung und öffentliche Kunstprojekte aus. Im Gegenzug werden kosteneffiziente Lösungen befürwortet.

Das GB beantragt zwecks Vernetzung der Wege sowie zur Information bezüglich Ziele und Zeitbedarf Ergänzungen zum Thema Signalisation.

Und die SP weist in Bezug auf die Aufenthaltsqualität darauf hin, wie wichtig die Umsetzung von Klimaanpassungs-Massnahmen seien. Was ihr fehlt, sind Standards zur hindernisfreien Nutzung sowie die Bereitstellung von öffentlichen Toiletten.

Quartierorganisationen

Abgesehen von der QM3, welche mit der Analyse und den Empfehlungen zum Thema Umfeldqualität einverstanden ist, sind von den Quartierorganisationen keine weiteren Bemerkungen eingegangen.

Fach- und Interessenverbände

Die Fach- und Interessenverbände äussern sich grundsätzlich positiv zu den Standards und Vorschlägen zwecks Verbesserung der Umfeldqualität.

Der Berner Heimatschutz nimmt die Ausführungen zur ortsspezifischen Planung und Gestaltung erfreut zur Kenntnis. In diesem Zusammenhang fordert er für die Ausstattung und Möblierung, für die Grünstruktur oder für Tiefbauelemente, dass mit Hilfe geeigneter qualitativer Verfahren baukulturelle Qualität sichergestellt werde.

Auch der TCS ist mit dem Kapitel «Umfeldqualität» einverstanden und unterstreicht, dass Möblierungen, Begrünungen und weitere Aspekte zur Verbesserung der Raumqualität immer auf ihre Verkehrstauglichkeit zu prüfen seien. Ziel müsse die Gewährleistung der Verkehrssicherheit sein. Von der Vereinigung Heit Sorg zu Bärn werden diesbezüglich die Mischverkehrsflächen kritisiert.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Gemeinden und andere öffentlichen Körperschaften haben zum Thema Umfeldqualität keine Stellung bezogen.

Planungs- und Ingenieurbüros

BSB+ steht grundsätzlich hinter den Standards für eine angenehme Strassenraum-Atmosphäre, bezweifelt aber, ob das Thema Umfeldqualität in den Masterplan passt.

Privatpersonen

Von den drei Privatpersonen, welche sich zur Umfeldqualität geäussert haben, sprechen sich zwei eher für die Analyse und den daraus abgeleiteten Empfehlungen aus. Eine kritisiert aber die Begegnungszonen, welche sie als Bevormundung empfindet. Die andere streicht hervor, wie wichtig es sei, dass möglichst viele Menschen zu Fuss in der Stadt zirkulieren können. Die dritte Person ist der Meinung, dass der Strassenraum primär der Fortbewegung dienen und keine Atmosphäre generieren müsse.

3.2.7 Weitere Bemerkungen

Die Möglichkeit, weitere Bemerkungen zum Masterplan Fussverkehr anzubringen, wurde von verschiedenen Mitwirkenden genutzt – nicht nur mittels Online-Fragebogen, sondern auch in Briefform. Wo diese Themen betreffen, welche bereits unter den Kapiteln 3.2.1 bis 3.2.6 erwähnt sind, wurden sie in entsprechenden Abschnitt wiedergegeben. Alle anderen Inputs werden nachfolgend zusammengefasst. Dasselbe gilt für Mitwirkende, welche Ihre Stellungnahmen zum Masterplan Fussverkehr nicht anhand des Fragebogens, sondern nur in Briefform eingereicht haben.

Politische Parteien (gesamstädtisch und Quartiersektionen)

Die EVP erachtet es angesichts der Finanzlage als notwendig, zwischen dem langfristig Wünschbaren und dem kurzfristig Machbaren zu unterscheiden. Dies bedinge eine gute Koordination zwischen den verschiedenen Ämtern der Stadtverwaltung sowie eine Synergienutzung in der Planung und Umsetzung von Projekten.

Die SP beurteilt den Masterplan Fussverkehr als ein sehr nützliches Instrument zur weiteren Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur. Sie vermisst allerdings eine Prioritätensetzung bei der Umsetzung von Massnahmen wie auch deren Terminierung, die Koordination zwischen den beiden Masterplänen Fussverkehr und Veloinfrastruktur sowie ein Monitoring, bzw. Wirkungskontrolle analog des Masterplans Veloinfrastruktur.

Das GB bedankt sich für die geleistete Arbeit und fände es erstrebenswert, wenn es auch einen Masterplan für die Gesamtmobilität geben würde. Auch die GLP äussert sich in die gleiche Richtung. Sie vertritt die Ansicht, dass der Fuss- und Veloverkehr integriert betrachtet werden sollten und es an klaren Haltungen und Lösungen für jene Fälle fehlt, in welchen die beiden Verkehrsarten nicht beide priorisiert werden können. Nach Ansicht der GLP besteht Unsicherheit darüber, ob dem Fussverkehr tatsächlich Vorrang eingeräumt werden muss, insbesondere in der viel genutzten Altstadt. Eine Strategie zur Bewältigung von Nutzungskonflikten fehlt der GLP auch in Bezug auf fahrzeugähnliche Geräte wie Trottinette.

Die Mitte findet es wichtig, dass die Anliegen der Zufussgehenden insbesondere bei Strassen- und Platzsanierungen hoch gewichtet werden.

Die Quartiersektion Innenstadt-Schosshalde-Kirchenfeld der SVP ergreift die Gelegenheit, nochmals die wichtigsten Forderungen zusammenzufassen (z.B. in Bezug auf eine klare Flächentrennung für die verschiedenen Verkehrsträger, keine Priorisierung eines bestimmten Verkehrsmittels, geeignete Belagswahl, ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums). Was

ihr fehlt, ist ein städtisches Gesamtverkehrskonzept.

Quartierorganisationen

Wie verschiedene politische Parteien würde es auch die QUAV4 / IG Schönberg Ost begrüssen, wenn in Bezug auf dringende Massnahmen wie auch hinsichtlich finanzieller Kriterien eine Priorisierung vorgenommen werden könnte.

Die QM3 betont, wie wichtig direkte Fussverkehrsrouten ohne Umwege seien.

Fach- und Interessenverbände

Die Vereinigung Heit Sorg zu Bärn empfiehlt als Ergänzung zum Masterplan Fussverkehr die Ausarbeitung eines Masterplans Aussenraumgestaltung für Freizeit und Erholung.

Der TCS plädiert für eine sorgfältige Abwägung bei der Parkplatzreduktion, um die Zugänglichkeit der Stadt für Anwohnende, Besucher*innen und das Gewerbe zu gewährleisten.

Der Verein Vortritt Fussgänger erachtet die Schaffung hindernisfreier Gehwege und Querungstellen als wichtige Massnahmen, um die Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs zu erhöhen. Der Verein unterstützt auch Projekte zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und der Hindernisfreiheit, ortet aber in Bezug auf die Signalisation noch Verbesserungspotential. Zudem spricht er sich für mehr Partizipation aus.

Planungs- und Ingenieurbüros

Für BSB+ ist unklar, wie bei engen Platzverhältnissen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und deren Vorgaben / Standards priorisiert werden soll (z.B. zwischen Masterplan Fussverkehr und Masterplan Veloinfrastruktur oder auch in Bezug auf den öV).

Privatpersonen

Auch unter den Privatpersonen findet sich eine, welcher eine Analyse mit kritischen Orten inkl. einer Priorisierung für die Umsetzung von Verbesserungsmassnahmen fehlt.

Eine weitere Person fordert Massnahmen gegen illegale Parkierung auf Plätzen oder Velostreifen und zwei Personen bemängeln den fehlenden Blick in die Zukunft, bzw. wie der Verkehr langfristig abzuwickeln sei.

Schliesslich kritisiert eine Person den Masterplan als Propagandamaschine mit idealisierten Wunschträumen und fordert mehr Handlungsanweisungen. Zudem seien sprachliche Exkurse über Begriffe im Strassenbau überflüssig. Sie beanstandet auch die Beschriftung der Schlussseite des Masterplans.

4. Folgerungen der Vernehmlassung für den Masterplan

Der Masterplan Fussverkehr stiess in der Mitwirkung auf grosses Echo und seine spezifischen Kapitel wurden breit dokumentiert. Dabei unterscheiden sich die Vernehmlassungsantworten der mitwirkenden Parteien, Organisationen und Privatpersonen oft aufgrund ihrer spezifischen Bedürfnisse oder auch entsprechend den verschiedenen (politischen) Positionen der Mitwirkungsgruppen. Im Gegenzug kristallisierten sich aber auch Aussagen heraus, welche von unterschiedlichen Akteur*innen übereinstimmend zu einem Thema gemacht wurden.

Nachfolgend werden pro Themenkategorie die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst und die daraus abgeleiteten Massnahmen für den Masterplan als Folge der Vernehmlassung erläutert – mit dem Ziel, eine möglichst konsolidierte und breit akzeptierte Schlussfassung des Masterplans vorzulegen.

Gleiche Themen wurden von den Mitwirkenden teilweise in unterschiedlichen Kapiteln kommentiert. Zwecks einer aussagekräftigen Zusammenfassung wurden diese nachfolgend am sinnvollsten Ort gebündelt und wiedergegeben.

4.1 Generelles zum Masterplan

Die Stadt Bern sieht sich bezüglich Herausgabe des Masterplans Fussverkehr bestärkt. Dessen Erarbeitung stösst auf breite Zustimmung als praktisches Handbuch und wertvolle Projektierungsgrundlage zwecks Förderung einer nachhaltigen und flächeneffizienten Mobilität und einer sicheren und guten Fussverkehrsinfrastruktur.

Die grosse Mehrheit der Mitwirkungsteilnehmenden erachtet es als wichtig, dass der Stellenwert des Fussverkehrs gestärkt wird. Einige Mitwirkende sind der Meinung, dass damit auch ein Ausgleich zum Veloverkehr geschaffen werden soll, welcher aus ihrer Sicht zu stark bevorzugt werde (SVP, Fussverkehr, QM3, Dialog, Vortritt Fussgänger, Private).

Von der GLP, der SP und der QM3 wird darauf hingewiesen, dass der Masterplan Fussverkehr und der Masterplan Veloinfrastruktur koordiniert und in ihrer Querbeziehung anzuwenden seien.

Diesbezüglich besteht sowohl bei der GLP als auch beim TCS und der BSB+ Unklarheit darüber, wie mögliche Zielkonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern gelöst werden sollen.

Einige Mitwirkende plädieren zudem für eine ganzheitliche Verkehrspolitik, welche die Bedürfnisse von allen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen (FDP, Mitte, SVP ISK, QM3, SIA, TCS, Private).

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Diesen Forderungen wird bereits heute Rechnung getragen. In der konkreten Planungsarbeit wird immer eine ganzheitliche Sicht eingenommen. In jedem Fall wird eine situative Beurteilung vorgenommen, welche den lokalen Gegebenheiten gebührend Rechnung trägt. Die Abwägung von Interessen erfolgt somit projekt- und ortsspezifisch.

Auch in Bezug auf die Umsetzung von Massnahmen wird von verschiedenen Seiten eine Prioritätensetzung betreffend Terminierung und Finanzierung gefordert (QUAV4, SP, Privatperson).

Die EVP weist zudem darauf hin, dass angesichts der aktuellen Finanzlage zwischen dem langfristig Wünschbaren und dem kurzfristig Machbaren zu unterscheiden sei, was eine gute Koordination zwischen den verschiedenen Ämtern der Stadtverwaltung sowie eine Synergienutzung in der Planung und Umsetzung von Projekten erfordere.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Auch dieses Anliegen wird im Planungsprozess bereits heute berücksichtigt. Synergien werden wann immer möglich via stadtinternes, webbasiertes Instrument zur Koordination im öffentlichen Raum genutzt (KöR). Die Standards des Masterplans werden in allen laufenden Projekten berücksichtigt.

Da der Masterplan für Strassen und Parzellen im Eigentum Dritter (Bund, Kanton, Privaten) nur einen hinweisenden Charakter aufweist, fordert der Fussverkehr Kanton Bern, auf eine gute Koordination der Planungen auf verschiedenen Staatsebenen und mit Privaten zu achten. Der SIA befürchtet diesbezüglich Projektverzögerungen. Diese Bedenken teilt auch die GLP, welche sich aufgrund der hohen Standards um termingerechte Umsetzungen sorgt.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Wie oben beschrieben, werden Projekte immer mit allen beteiligten Stellen entwickelt und koordiniert. Diese Handhabung wird weiterverfolgt. Gerade indem eine gute Koordination und eine partnerschaftliche Zusammenarbeit angestrebt wird, kann die Planung erleichtert und zukünftigen Verzögerungen entgegengewirkt werden.

Der Masterplan ist als Leitdokument zu verstehen. Aufgrund situativer Beurteilungen können Abweichungen erfolgen, müssen jedoch immer begründet werden.

EVP, GB, GLP, SP und Vortritt Fussgänger unterstützen die Fokussierung auf eine Fussverkehrsinfrastruktur, welche für jedes Alter zugänglich ist.

Es wird auch betont, wie wichtig eine barrierefreie Mobilität ist. Die SVP ISK und einige Privatpersonen sind allerdings der Ansicht, dass die Hindernisfreiheit zu wenig stark thematisiert werde. Die SP fordert Standards zur hindernisfreien Nutzung im pflanzlich gefassten Raum.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Die Hindernisfreiheit wird im Masterplan Fussverkehr an verschiedenen Orten thematisiert (Seiten 20, 26, 33, 36ff) und ist in allen Standards berücksichtigt. Auf vermeidbare inhaltliche Überschneidungen des Masterplans mit anderen Dokumenten zur hindernisfreien Verkehrsraumplanung wird verzichtet (s. Normalien Stadt Bern <https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren>).

SVP, Dialog, Heit Sorg zu Bärn, SIA und zwei Privatpersonen bezeichnen den Masterplan als sehr umfangreich. Das GB warnt davor, dass der Masterplan nicht zum Papiertiger verkommen darf. Es sei wichtig, dass die Visionen in die konkrete Planungsarbeit umgesetzt werden (GLP, SP, Fussverkehr und Private).

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Die vorliegenden Inhalte des Masterplans Fussverkehr werden als wichtig erachtet, weshalb der Masterplan nicht gekürzt wurde. Die Inhaltsstruktur erlaubt ein schnelles Nachschlagen gesuchter Informationen. Was die Umsetzung anbelangt, so werden Fussverkehrsmassnahmen bereits seit der öffentlichen Vernehmlassung gemäss den Standards des Masterplans realisiert.

4.2 Fussverkehr in der Stadt Bern

In Bezug auf die Visionen und die Analyse zum Fussverkehr in der Stadt Bern bemängeln die SVP ISK sowie zwei Privatpersonen, dass die Zielsetzungen vage und unverbindlich seien, insbesondere was den Mischverkehr auf Gehwegen anbelangt. Der Mischverkehr wird von verschiedenen Seiten immer wieder kritisiert. Die Folgerungen dazu werden im Kapitel 4.4 erläutert.

Das GB und eine Privatperson bedauern, dass in keiner Vision die Effizienz, bzw. das schnelle Vorwärtstkommen, thematisiert wird.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Das wichtige Thema der Effizienz wurde im Kapitel «Gehen im Fokus» (Abschnitt «Fussverkehr als städtische Grundmobilität») auf Seite 19 ergänzt. Das Thema der direkten Wege betrifft vor allem die Netzplanung und ist deshalb auch Inhalt des Richtplans Fussverkehr. Im Kapitel «Gehen im Fokus» (Abschnitt «Fussverkehrsnetz und akzeptierte Gehdistanz») ist das Thema der Effizienz resp. der Umwege auf Seite 21 ausführlich behandelt.

EVP, GLP und SP vermissen in der Analyse eine fehlende Strategie zum Umgang mit fahrzeugähnlichen Geräten (fäG). Im Fokus stehen vor allem falsch parkierte Trottinette, welche Gehwege versperren und Zufussgehende behindern können.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Diese Forderung berücksichtigt die Stadt Bern, indem sie den Unternehmen, welche E-Trottinette verleihen, diverse Vorgaben macht. Die Standards des Masterplans helfen mit, die Bewilligungspraxis und den Umgang mit fäG, z.B. mit E-Trottinetten, zu definieren.

Die SP, die EVP und die Gemeinde Köniz fordern genügend Sitzgelegenheiten.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Die Stadt Bern sieht die Ausrüstung des öffentlichen Raumes mit ausreichenden Sitzbänken vor. Mit dem Sitzbankkonzept aus dem Jahr 2017 wurden schrittweise über 100 neue Sitzgelegenheiten im Stadtgebiet erstellt. Im Kapitel «Streckenelemente» (Seite 33) wurde das Thema Sitzgelegenheiten für Menschen mit eingeschränkter Ausdauer ergänzt.

Dem Fussverkehr Kanton Bern und der GLP fehlen in der Analyse Angaben zur Schneeräumung.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Grundsätzlich sollen alle Fussverkehrsanlagen von Schnee und Glatteis geräumt werden. Es stellt eine grosse Herausforderung dar, den Schnee überall in kurzer Zeit zu räumen. Das Kapitel «Streckenelemente» auf Seite 33 wurde mit dem Thema Schneeräumung erweitert.

4.3 Gehen im Fokus

Die Tabelle zu den akzeptierten Gehdistanzen hat zu diversen Bemerkungen geführt: Die SP weist auf die Herausforderung der weiten Gehdistanzen für Senior*innen und Gebehinderte hin. Die Gemeinde Köniz regt an, die Höhendifferenzen miteinzubeziehen. Und die QM3 sowie eine Privatperson bezweifeln, ob die Aussagen zu den Gehdistanzen für bestimmte Nutzende realistisch seien.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Die Tabelle im Kapitel «Gehen im Fokus» auf Seite 21 entspricht dem Handbuch Fusswegnetzplanung von ASTRA und Fussverkehr Schweiz. Die angegebenen Werte sind als Richtwerte zu verstehen und müssen selbstverständlich je nach Nutzendengruppe spezifisch betrachtet werden. Das Thema Topografie wurde ergänzt.

Zum Thema Sicherheit fehlt der SP eine explizite Erwähnung der Schulwegsicherheit. Auch die QM3 fordert eine stärkere Priorisierung der Schulwegsicherheit.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Auf Seite 19 wird im Abschnitt «Kinder unterwegs» ausführlich auf die Bedürfnisse von Kindern im öffentlichen Strassenraum eingegangen. Deren spezifische Anforderungen und namentlich die Sicherheit sind grundsätzlich überall zu berücksichtigen. Ein expliziter Hinweis auf die Schulwegsicherheit wurde zusätzlich ergänzt.

Das GB und die Gemeinde Köniz regen an, Aspekte zu den gesundheitlichen Vorteilen des Fussverkehrs und zur Gesundheitsförderung zu erwähnen.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Im Kapitel «Gehen im Fokus» (Abschnitt «Positive Aspekte des Zufussgehens») auf Seite 19 wurde das Thema Gesundheit ausführlicher beschrieben.

Das GB und eine Privatperson schlagen vor, wirtschaftliche Aspekte des Fussverkehrs zu ergänzen, z.B. die langfristig tieferen Infrastrukturkosten im Vergleich zu anderen Verkehrsarten.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Im Kapitel «Gehen im Fokus» auf Seite 19 (Abschnitt «Positive Aspekte des Zufussgehens») wurde der Nutzen für die Wirtschaft ergänzt.

Verschiedene Eingaben betrafen die Belagsarten. Von der QM3 und zwei Privatperson werden behindertengerechte Beläge gefordert. In Bezug auf klimaverträgliche Beläge wünscht sich der Berner Heimatschutz entsprechende Referenzen und die BSB+ eine Präzisierung, was genau

darunter zu verstehen ist.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Im Kapitel «Gehen im Fokus» (Abschnitt «Klimaverträgliche Beläge») auf Seite 28 ist aufgeführt, wie wichtig, nicht nur klimafreundliche, sondern auch behindertengerechte Beläge sind. Zudem besteht die Arbeitshilfe «Anpassung an den Klimawandel Stadt Bern, Massnahmenkatalog TVS», welche laufend erweitert und angepasst wird. Im Massnahmenblatt «Bodenoberfläche, Entsiegelung» werden die verschiedenen Materialisierungen von Verkehrs- und Aufenthaltsflächen aufgelistet, welche in der Stadt Bern vorgesehen sind (<https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/arbeitshilfen/anpassung-an-den-klimawandel-in-der-stadt-bern>).

Die 4-Sekunden-Theorie auf Seite 24 wird von zwei Privatpersonen als nicht praktikabel beurteilt.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Die 4-Sekunden-Theorie zeigt deutlich, wie Langeweile und Stimulation in unserer physischen Natur tief verankert und gleichzeitig neurologisch banal sind. Sie wird im Sinne eines Zielbildes beibehalten. Wo die Bebauungsstruktur das Idealmass von 6 Metern nicht einhält, sind verschiedene andere Lösungsansätze wie beispielsweise Begrünung denkbar.

4.4 Streckenelemente

Von allen Themen hat der Mischverkehr in der Vernehmlassung am meisten Reaktionen ausgelöst. Immer wieder wird gefordert, die Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden zu entschärfen, auf Mischverkehr zu verzichten und dem Fussverkehr auf dem Gehweg den Vorrang zu gewähren (Mitte, SVP, SP, QM3, Fussverkehr Kanton Bern, SeRa, mehrere Privatpersonen).

Die SVP ISK sowie zwei Privatpersonen bemängeln unklare und unverbindliche Zielsetzungen in Bezug auf den Mischverkehr. Der Verein Vortritt Fussgänger stellt ein Unwissen in der Bevölkerung zu Mischverkehrsflächen fest und verlangt eine Aufklärungskampagne. Die Gemeinde Köniz fände zusätzliche Grundmasse / Standards zum Mischverkehr hilfreich und die Vereinigung Heit Sorg zu Bärn kritisiert Möblierungen auf Mischverkehrsflächen.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt.

Die Standards zu den Streckenelementen werden sehr breit begrüsst. Mehrere Mitwirkungsteilnehmende betonen jedoch, wie wichtig es ist, die Vorgaben nicht starr anzuwenden, sondern immer situationsangepasste Lösungen umzusetzen – beispielsweise in Bezug auf das Zielverhältnis Seitenraum-Fahrbahn auf Seite 35 (EVP, GB, Dialog, QM3, VCS, BSB+).

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Dieser Forderung wird Rechnung getragen (s. Kapitel 4.1). Die städtischen Direktionen und Ämter sind aufgefordert, sich bei Projekten für die Umsetzung der Vorgaben gemäss Masterplan einzusetzen und mit den beteiligten Partner*innen nach Lösungen im Sinne des Masterplans zu suchen. Die Umsetzung der festgelegten Standards bedingt aber in jedem Fall eine situationsangepasste Beurteilung, welche den lokalen Gegebenheiten gebührend Rechnung trägt.

Das GB, die SP, die QBB, der SeRa und eine Privatperson wünschen sich Massnahmen gegen die illegale Parkierung auf Gehwegen, Trottoirs und Trottoirüberfahrten, z.B. mittels baulichen Massnahmen wie Poller.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Im Kapitel «Streckenelemente» (Abschnitt «Nutzungen in den Seitenräumen») auf Seite 36, wurde ergänzt, dass im Fall von Anlieferung (Logistik, Ver- und Entsorgung) stets die Qualität für den Fussverkehr erhalten bleiben soll. Anlieferungsflächen sind ausserhalb der Fussverkehrsinfrastruktur vorzusehen. Auf Seite 37 findet sich zudem neu ein Exkurs zum Thema Zirkulation und Parkfelder.

Die SVP und die QM3 verlangen, dass die öffentlichen Dienste nicht durch Möblierungselemente auf der Strasse behindert werden.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Die Stadt Bern zieht öffentliche Dienste wie Transportunternehmen, Notfalldienste oder Entsorgung + Recycling systematisch in die Projektplanung mit ein. Verkehrsberuhigungselemente werden nie der Schikane wegen, sondern zur Beruhigung und zur Erhöhung der Nutzbarkeit installiert.

4.5 Querungen

Die SP und die GLP fordern verbesserte Querungsstellen. Auch der Fussverkehr Kanton Bern oder die BSB+ sind der Ansicht, dass aus dem Masterplan zu wenig hervorgehe, wie herausfordernd und konflikträchtig bestimmte Querungen seien – z.B. zwischen dem Hirschengraben und dem Zytglogge, wo aufgrund der hohen öV-Frequenz kaum sichere Querungslücken für Zufussgehende bestehen. Ein anderes Beispiel sind die vielen aneinandergereihten Aussenbestuhlungsflächen in der Altstadt oder lange, undurchlässige Parkreihen in den Quartieren. Das GB wünscht diesbezüglich eine Festlegung der maximalen Länge von aneinandergereihten Parkplätzen, um die Durchlässigkeit für den Fussverkehr zu gewährleisten.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

In Bezug auf eine dicht genutzte Stadt sind die Herausforderungen tatsächlich gross. Der Handlungsbedarf im konkreten Raum ist allerdings Gegenstand des Richtplans Fussverkehr. Im Gegensatz dazu fokussiert der Masterplan auf das Wie und zeigt die Standards auf, die bei der Umsetzung von Projekten berücksichtigt werden müssen.

Die Netzplanung des öffentlichen Verkehrs und das Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsarten sind von grosser Bedeutung und werden in separaten Projekten behandelt. In Bezug auf den stark beanspruchten Raum rund um den Bahnhof oder in der Altstadt ist dies beispielsweise das Projekt Zukunft Bahnhof Bern, mit welchem der Fussverkehr im Hirschengraben verbessert werden soll.

Eine Begrenzung der Länge von Parkplatzreihen wird als sinnvoll erachtet, insbesondere weil damit Querungsmöglichkeiten geschaffen und ein Gefühl der «Enge» vermindert werden können. Da die sinnvolle maximale Länge ortsspezifisch unterschiedlich ist, wird auf Seite 37 ein entsprechender Exkurs eingebaut. Aussagen zu diesem Thema finden sich neu auch im Kapitel Querungen auf Seite 54.

Bei den Lichtsignalanlagen beschäftigen die Warte- und Querungszeiten. So wünscht das GB und die SP kürzere Wartezeiten an den Ampeln und dafür mehr Zeit zum Queren. Auch einer Privatperson fehlen Standards dazu.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Im Standardblatt Q2 im Kapitel «Querungen» (ab Seite 59) werden die Anforderungen an die Infrastruktur sowie die Steuerung und die Wartezeiten definiert. Die Tabelle der akzeptierten Wartezeiten bei LSA ist das Ergebnis eines gesamtschweizerischen Forschungsprojekts. Es ist unbestritten, dass eine Wartezeit von 30 Sekunden lang ist. Deshalb fordert der Masterplan Fussverkehr im dazugehörigen Text, dass nach Möglichkeit immer die Qualitätsstufen A und B umgesetzt werden (≤ 20 Sekunden). Abweichungen sind immer zu begründen.

Aus der Mitwirkung resultierte ein überraschend häufiges Unbehagen betreffend die Fussverkehrssicherheit auf Trottoirüberfahrten. Diese würden von den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu wenig gut verstanden. Während durchgehende Trottoirs vom GB und der FDP befürwortet werden, äussern sich die QBB, der SeRa und ein Privater kritisch dazu. Es werden zusätzliche Signalisationen und Markierungen gewünscht, um die Vortrittsregeln zu verdeutlichen. Die SP weist auf eine gute Signalisation für Sehbehinderte hin.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Das Vortrittsrecht bei Trottoirüberfahrten ist auf eidgenössischer Stufe geregelt. Bei normgerechter Umsetzung sind keine weiteren Markierungen notwendig – auch in Bezug auf Personen mit Sehbehinderungen. Missverständliche Vortrittsverhältnisse können bei älteren Trottoirüberfahrten entstehen, sofern diese nicht nach Norm gebaut wurden. Dort sind Sanierungen im Sinne der Norm angezeigt. Wo notwendig, werden Trottoirüberfahrten zudem mit den bewährten taktil-visuellen Markierungen versehen.

Die QM3, die QUAV4 / IG Schönberg Ost sowie Privatpersonen weisen auf die grosse Bedeutung von gut beleuchteten Querungsstellen hin.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Für die Beleuchtung von Fussgängerstreifen gibt es klare Vorgaben, welche im Beleuchtungskonzept der Stadt Bern geregelt sind. Das Thema Beleuchtung der Querungsstellen wird auf den Seiten 10, 14, 21, sowie bei den einzelnen Streckenelementen (ab Seite 33) sowie im Kapitel «Umfeldqualität» auf Seite 75 thematisiert.

Kritik besteht in Bezug auf Vertikalversätzen bei Schutzinseln. BSB+ befürchtet Konflikte zwischen Menschen mit Geh- und Sehbehinderungen (z.B. auch bei der Rollstuhl- oder Velofurten). Die QBB wünscht explizit, auf Erhöhungen zu verzichten, um Menschen Gehbehinderungen, mit Rollatoren oder mit Kinderwagen etc. nicht zu gefährden.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Es trifft zu, dass der Höhenversatz bei Schutzinseln für die erwähnten Nutzenden ein Hindernis darstellt. Andererseits kann er für Menschen mit Sehbehinderungen lebensrettend sein, indem er taktil wahrnehmbar und unmissverständlich den Abschluss der geschützten Fläche und gleichzeitig die Richtung der Fahrbahnquerung anzeigt. Gemäss schweizweiter Praxis wird in der Abwägung dieser Aspekte in der Regel ein Höhenversatz erstellt.

Im Sinne eines Kompromisses ist im Masterplan Fussverkehr der neue Standard einer Rollstuhlfurt vorgesehen (s. Standard E1).

Die Führung Menschen mit Sehbehinderungen ist im Einzelfall zu prüfen und kann beispielsweise mit taktilen Markierungen unterstützt werden. Velofurten sind baulich deutlich abzutrennen und dürfen sich nicht mit dem Gehweg überlagern.

4.6 Umfeldqualität

Zum Thema Umfeldqualität gingen keine Eingaben ein, welche von mehreren Personen kontrovers beurteilt wurden und nicht schon unter den anderen Themen abgehandelt wurden. Einzig das Thema Möblierung wird zweimal erwähnt: Die FDP fordert den Verzicht von dafür notwendigen Investitionen (Kosteneffizienz) und der TCS betont, dass Möblierungen immer auf ihre Verkehrstauglichkeit geprüft werden müssen. Ansonsten erfährt das Kapitel Umfeldqualität grosse Zustimmung (FDP, SP, Dialog, Berner Heimatschutz, TCS, Verein Vortritt Fussgänger).

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Die Möblierungs- und Gestaltungselemente sind ein wichtiger Teil der Umfeldqualität und bleiben als Standards im Masterplan aufgeführt. Kostenoptimierung ist bei jedem Bauvorhaben in der Stadt Bern ein Thema.

Die Ziele, sowohl eine hohe Umfeldqualität wie auch die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, widersprechen sich nicht. Die Einführung von Begegnungs- oder Tempo 30-Zonen erfüllen beispielsweise oft beide Ziele. Wo Zielkonflikte bestehen, werden die verschiedenen Interessen sorgfältig abgewogen. Bei der Verkehrssicherheit werden aber keine Abstriche gemacht.

4.7 Weitere Bemerkungen

Mehrere Eingaben, welche unter dieser Rubrik gemacht wurden, betrafen Generelles zum Masterplan und sind entsprechend im Kapitel 4.1 oder bei den passenden Themen weiter oben zusammengefasst.

Zudem wurde von verschiedenen Seiten gewünscht, die Partizipation und den Einbezug der Bevölkerung zu verstärken (Verein Vortritt Fussgänger). Auch die EVP, der Dialog Nordquartier und eine Privatperson betonen, wie wichtig die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anwohnenden und der Anliegen aus dem Quartier sind.

Folge der Vernehmlassung für den Masterplan

Die Partizipation in Projekten wird in der Stadt Bern als wichtig erachtet. Die detaillierten Umsetzungsvorgaben und der Planungsprozess der Projekte in der Stadt Bern sind im Dokument «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» geregelt (<https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien>). Dort wird im Kapitel 2.2 «Wir gestalten Bern gemeinsam» unter anderem auf den Planungsprozess und die Partizipation eingegangen.

Mit den Quartierorganisationen pflegt die Stadt Bern einen regen Austausch. Sie sind ein wichtiges Bindeglied zwischen der Verwaltung und der Quartierbevölkerung.

Anhang 1: Mitwirkungseingaben im Detail

Erläuterungen zur Tabelle

Die Eingaben wurden analog zum Fragebogen der öffentlichen Vernehmlassung (siehe Anhang) nach sieben Blöcken gruppiert. Die Zuordnung der einzelnen Aussagen orientiert sich dabei weitestgehend daran, zu welcher Frage die Antwort gegeben wurde. Vereinzelt wurden Eingaben auch anderen Blöcken zugewiesen, falls dies inhaltlich sinnvoll schien. Aussagen, welche keinem Block zugeordnet werden konnten, folgen zum Schluss.

1. Generelles zum Masterplan (Fragen 1 und 2)
2. Fussverkehr in der Stadt Bern (Fragen 3 und 4)
3. Gehen im Fokus (Frage 5)
4. Streckenelemente (Frage 6)
5. Querungen (Frage 7)
6. Umfeldqualität (Frage 8)
7. Zusätzliche Eingaben (Frage 9)

Innerhalb der Blöcke sind die Eingaben nach der Funktion der Akteur*innen sortiert:

- Politische Parteien (gesamtstädtisch und Quartiersektionen)
- Quartierorganisationen
- Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften
- Fach- und Interessenverbände
- Privatpersonen

Innerhalb einer Akteur*innengruppe sind die Eingaben alphabetisch gemäss der Tabelle der Vernehmlassenden in Kapitel 3.1 sortiert.

Erläuterungen zu den Spalten

Spalte 1 – Nr.

Nummerierung der Eingaben:

Jede einzelne themenspezifische Eingabe wird fortlaufend nummeriert.

Spalte 2 – Absender*in

Absender*in der Eingabe:

Die mitwirkenden Akteur*innen werden, wo möglich und sinnvoll, abgekürzt referenziert. So wird beispielsweise die Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem unter "QBB" aufgeführt. Die Abkürzungen werden im Verzeichnis der Mitwirkenden erläutert.

Spalte 3 – Beurteilung

Antwort zur Beurteilungsfrage: Jede Frage des Online-Fragebogens konnte mit „Ja“, „Eher ja“, „Eher nein“, „Nein“ oder „keine Angabe“ beantwortet werden. Diese Antworten werden hier abgebildet.

Spalte 4 – Eingabe

Inhalt der Eingabe:

Hier wird die jeweilige Eingabe aufgeführt.

Spalte 5 – Antw. Kat.

Handhabung der Eingabe:

Jede Eingabe wurde in eine der folgenden vier Antwortkategorien eingeteilt.

#WIRD ZUR KENNTNIS GENOMMEN

Aussagen werden zur Kenntnis genommen, wenn:

- einzelne Inhalte des Masterplans als positiv beurteilt werden;
- Anliegen bzw. Vorschläge bereits im Masterplan enthalten sind;
- Anliegen bzw. Vorschläge nicht Teil des Masterplans sind, weil sie durch andere Normen oder Standards geregelt sind.

#WIRD BERÜCKSICHTIGT

Anliegen wird in den Masterplan Fussverkehr aufgenommen.

#WIRD TEILWEISE BERÜCKSICHTIGT

Dieser Aspekt wird teilweise in den Masterplan Fussverkehr aufgenommen.

#WIRD NICHT BERÜCKSICHTIGT

Anliegen wird nicht in den Masterplan Fussverkehr aufgenommen. Die Eingabe setzt andere Gewichtungen oder Zielsetzungen und steht damit im Widerspruch zu dessen Zielen und Massnahmen.

Spalte 6 – Erläuterung

Erläuterung der Antwortkategorie:

Die Eingaben und Antwortkategorien der Spalte 5 werden inhaltlich erläutert.

Generelles zum Masterplan (Fragen 1 und 2)

Frage 1

Begrüssen Sie, dass die Stadt Bern einen Masterplan Fussverkehr als Planungsinstrument erarbeitet?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
1	EVP	Ja	Wir begrüssen es, dass mit den beiden Masterplänen Fussverkehr und Veloinfrastruktur die schwächeren Verkehrsteilnehmer gebührend in die Verkehrsplanung einbezogen werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Fuss- und Veloförderung ist generell ein wichtiges Anliegen. Der Masterplan Fussverkehr trägt zu einer weiteren Qualitätssteigerung dieser Basis-Mobilitätsform bei.
2	GB	Ja	Das GB unterstützt den Masterplan Fussverkehr. Damit werden die Anliegen des Fussverkehrs benannt und können besser berücksichtigt werden. Es zeigt, dass die Stadt an alle Verkehrsteilnehmer:innen denkt. Für eine effektive Umsetzung ist es wichtig, dass der Masterplan nicht zum reinen 'Papiertiger' wird.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr wird in allen Projekten, die Fussverkehrsinfrastrukturen enthalten, als handlungsanweisendes Planungsinstrument zu berücksichtigen sein. Insbesondere die Standards sind eine wichtige und präzise Grundlage für die Projektarbeit.
3	GLP	Ja	Der Masterplan Fussverkehr dient als praktisches Handbuch für die Umsetzung im urbanen Raum. Die Förderung des Fussverkehrs ist unabdingbar, und eine Stadt, die dessen Bedeutung anerkennt, entspricht den Vorstellungen der Grünliberalen. Gehen ist nicht nur eine natürliche und gesunde Fortbewegungsart, die wenig Platz benötigt, sondern auch förderlich für die Gesundheit. Wir unterstützen den Ansatz des Masterplans, sicherzustellen, dass sich alle Fussgänger:innen ungeachtet ihres Alters sicher und eigenständig im öffentlichen Raum bewegen können.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Berücksichtigung der Vielfalt des Fussverkehrs ist ein zentraler Planungsgrundsatz des Masterplans.
4	Mitte	Keine Angabe	Grundsätzlich sieht die Mitte nach der Lektüre des fast 100 Seiten langen Werks folgendes Problem: Die Förderung des Fussverkehrs ist unbestritten, weshalb es unverständlich ist, dass hier Ressourcen	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr vereinfacht und unterstützt die Bearbeitung konkreter Projekte durch die Festlegung von Planungsgrundsätzen und Standards. Er trägt damit zu einem effizienten

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		in ein Papier gesetzt wurden, das wenig Neuwert hat und keinen Mehrwert schafft. In der aktuellen schlechten Finanzlage der Stadt Bern würde die Stadt diese Ressourcen besser in konkrete Projekte investieren.		Mitteinsatz bei. Dies zeigt die Erfahrung mit dem Masterplan Velo-Infrastruktur sowie den Normalien «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien).
5 SP	Ja	Die SP Stadt Bern begrüsst es sehr, dass der Masterplan Fussverkehr jetzt vorliegt. Die konsequente Förderung des Fussverkehrs ist ein wichtiges Element hin zu einer nachhaltigen und flächeneffizienten Mobilität in der Stadt Bern. Zudem ist der Masterplan Fussverkehr ein wichtiger Schritt für eine verbesserte Infrastruktur für den Fussverkehr. Auch wenn die Grundinfrastruktur mehrheitlich vorhanden ist, besteht ein grosser Handlungsbedarf was die Sicherheit, Qualität und Hindernisfreiheit der Räume für Fussgängerinnen und Fussgänger angeht. Die Verbindlichkeit des Masterplans ist aber ungenügend und könnte die Umsetzung hindern. Nicht ganz klar ist der Bezug zwischen Richt- und Masterplan Fussverkehr. Beispielsweise werden im Richtplan Fussverkehr Prioritäten (Wanderwege, Schulwegsicherheit, Fusswegnetz...) definiert, die dann im Masterplan nicht widerspiegelt werden. Ein grosses Anliegen ist es für die SP Stadt Bern, dass Menschen mit Behinderungen in alle Planungen und Umsetzungen integriert werden. Eine Herausforderung für die Infrastruktur für den Fussverkehr ist die weitere Verdichtung des städtischen Raums und damit die Zunahme der Zufussgehenden sowie die Selbstständigkeit der Menschen im hohen Alter.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan ist ein Leitdokument für Fussverkehrsprojekte auf öffentlichen Strassen und Parzellen im Eigentum der Stadt Bern. Er hat zudem einen hinweisenden Charakter für öffentliche Strassen und Parzellen im Eigentum Dritter (Bund, Kanton, Private). Teile des Masterplans fliessen zukünftig in die Überarbeitung des behördenverbindlichen Dokuments «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» ein (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien). Es ist korrekt, dass die Dokumente Richtplan Fussverkehr und Masterplan Fussverkehr zusammen angewendet werden müssen. Der Richtplan legt das Fussverkehrsnetz der Stadt Bern fest, erfasst die vorhandenen Lücken im Fussverkehrsnetz und zeigt konkret verordnete Massnahmen zur Schliessung von Lücken im Fussverkehrsnetz. Er zeigt auf, wo die Stadt Bern handeln muss. Im Gegensatz dazu fokussiert der Masterplan auf das Wie und fasst zusammen, auf welche Art die Stadt Bern die vorhandenen Normen und Grundsätze für den Fussverkehr anwenden will. Die Standardbreiten für Trottoir, Gehweg etc. sind auf der Wegkategorie des Richtplans aufgebaut (s. Seite 38). Die Inklusion von Menschen mit Behinderungen entspricht genau der Stossrichtung des Masterplans. Es sollen alle Fussgänger*innen unterstützt werden, unabhängig von ihrem Alter, ihrem gesundheitlichen Zustand, ihrer Herkunft oder ihrem Geschlecht.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Quartierorganisationen					
6	Dialog Nord-quartier	Keine Angabe	Der Fussverkehr ist für das Quartier sehr bedeutsam, deshalb begrüssen wir den Masterplan Fussverkehr sehr. Damit wird der Stellenwert des Fussverkehrs gestärkt und die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Quartier aufgewertet.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Fuss- und Veloförderung ist ein wichtiges Anliegen. Der Masterplan Fussverkehr trägt zu einer weiteren Qualitätssteigerung dieser Basis-Mobilitätsform bei.
7	QM3	Ja	Es ist an der Zeit, auch dem Fussverkehr die nötige Bedeutung zu geben. Wichtig ist allerdings, dass die Masterpläne Fuss- und Veloverkehr auch in ihrer Querbeziehung angewendet werden und dadurch Zielkonflikte minimiert werden können. Der Masterplan Fussverkehr kann seinen Teil im Gesamtkonzept zur Verkehrsinfrastrukturplanung beitragen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Fuss- und Veloförderung ist ein wichtiges Anliegen. Die Abstimmung des Fuss- und Veloverkehrs ist gewährleistet. Die Masterpläne wurden parallel erarbeitet. Beide Masterpläne sind eine wichtige Grundlage für die Projektarbeit. Die Abwägung von Interessen erfolgt projekt- und ortsspezifisch.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften					
8	Gemeinde Köniz	Ja	Es ist sinnvoll, dass der Masterplan zusammenfasst, auf welche Art die Stadt Bern die vorhandenen Normen und Grundsätze für den Fussverkehr anwenden will. Für Köniz eine interessante Informationsquelle.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Fuss- und Veloförderung ist ein wichtiges Anliegen und gelingt umso besser, wenn die von der Stadt Bern erarbeiteten Grundlagen und Konzepte auch in der Nachbarschaft Beachtung finden.
9	TBA	Ja	Der Masterplan Fussverkehr dient als zukunftsgerichtetes und anwendbares Planungsinstrument.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Standards sind eine wichtige Grundlage für die Projektarbeit.
Fach- und Interessenverbände					
10	Berner Heimatschutz	Ja	Der Berner Heimatschutz Region Bern Mittelland begrüsst die Erarbeitung eines Masterplans Fussverkehr als zweckdienliches Planungsinstrument für die Gestaltung und Weiterentwicklung der Langsam-Verkehrsinfrastruktur in der Stadt Bern und als sinnvolle und gewinnbringende Ergänzung zum Masterplan Veloinfrastruktur. Besonders erfreulich ist aus Sicht unserer Vereinigung die Tatsache, dass der Masterplan Fussverkehr den Umfeld- und Aufenthaltsqualitäten und damit der baukulturellen Qualität der städtischen Räume im Planungsprozess eine gewichtige Rolle	Wird zur Kenntnis genommen	Eine hochwertige und gestalterisch in die Umgebung gut eingebundene Umsetzung von Fussverkehrs-Massnahmen ist ein zentrales Ziel des Masterplans Fussverkehrs.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		beimisst. Er stellt damit den technisch-funktionellen auch gestalterische Anforderungen zur Seite und leistet so langfristig einen Beitrag zur qualitätvollen Weiterentwicklung der Baukultur in der Stadt Bern.		
11	Fussverkehr	Ja	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern teilt die Einschätzung, dass der Fussverkehr verstärkt gefördert werden soll. Aus diesem Grund wurde der Masterplan Fussverkehr erstellt. Die städtischen Direktionen und Ämter sind aber aufgefordert, sich bei Projekten für die Umsetzung der Vorgaben gemäss Masterplan einzusetzen – solange an einem konkreten Ort die Zweck- und Verhältnismässigkeit gegeben erscheint. Mit den beteiligten Partner*innen soll nach Lösungen im Sinne des Masterplans gesucht werden. Die Veloförderung stand in den letzten Jahren aufgrund des besonders grossen Handlungsbedarfs mehr im Fokus. Beide Masterpläne (Fuss- und Veloverkehr) sind eine wichtige Grundlage für die Projektarbeit. Die Abwägung von Interessen erfolgt projekt- und ortsspezifisch. Mit dem Masterplan Fussverkehr steht jetzt eine gleichwertige Grundlage zur Verfügung.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
12 SIA	Ja	Die Stadt liegt mit zahlreichen Entwicklungsvorhaben hinter dem Zeitplan zurück. Dringend benötigter Wohnraum konnte noch nicht geschaffen werden. Zurückzuführen ist dies u.a. darauf, dass die Entwicklungsverfahren sehr langwierig sind. Vor diesem Hintergrund erachten wir auch den Masterplan Fussverkehr kritisch. Fussverkehr ist eine basale Fortbewegungsform; sie ist damit aber auch äusserst flexibel. Dies bietet eine grosse Chance, Ziele mit sehr zweckmässigem Aufwand zu erreichen, vorausgesetzt, gewisse Standards sind gewahrt (z.B. Barrierefreiheit). Unter «Qualität der Infrastruktur und Zufriedenheit» wird im Masterplan hergeleitet, dass sich Unzufriedenheiten auf einem generell sehr hohen Niveau zeigen. Gemäss den Schlussfolgerungen ist die wechselseitige Toleranz im Umgang der Verkehrsteilnehmer von grosser Bedeutung. Das Dokument trägt unseres Erachtens aber der Chance nicht genügend Rechnung, die mit der basalen, flexiblen Verkehrsform verbunden sind; stattdessen werden stets sehr anspruchsvolle Vorgaben und Ziele aufgezeigt, mit dem Anspruch auf Universalität – mit der Konsequenz, dass Bauen, Wohnen und Leben stets aufwendiger und teurer werden. Ein dringender Bedarf für einen Masterplan im Sinne einer Forcierung wichtiger und dringender gesellschaftlicher Anliegen ist – im Unterschied zum Veloverkehr oder Stadtklima – nicht zu erkennen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Förderung des Fussverkehrs ist ein zentrales Ziel aus dem Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) und wird von vielen Seiten gefordert. Der Masterplan ist ein wichtiges Instrument, welches Verfahren und Abwägungen in der Objektplanung vereinfachen wird. Der Masterplan fördert so eine einfachere und effizientere Projektbearbeitung.
13 Vortritt Fussgänger	Ja	Der Interessensverband Vortritt Fussgänger setzt sich für die Sicherheit, den Komfort und die Rechte der FussgängerInnen in Bern ein und begrüsst grundsätzlich die Initiative der Stadt, den Fussverkehr zu fördern und die Bedingungen für FussgängerInnen in Bern zu verbessern. Der Masterplan Fussverkehr	Wird zur Kenntnis genommen	Die Fuss- und Veloförderung ist ein wichtiges Anliegen. Der Masterplan Fussverkehr trägt zu einer weiteren Qualitätssteigerung dieser Basis-Mobilitätsform bei.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			stellt einen wichtigen Schritt dar, um die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen und eine nachhaltige urbane Mobilität für FussgängerInnen zu gewährleisten.		
Privatpersonen					
14	Privatperson 3	Ja	Ja, wenn dieser als Teil des Gesamtkonzeptes zur Verkehrsinfrastrukturplanung seinen Teil beitragen soll.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Fuss- und Veloförderung ist ein wichtiges Anliegen. Selbstverständlich wird in der Projektarbeit weiterhin eine ganzheitliche Betrachtung eingenommen.
15	Privatperson 6	Eher ja	Er müsste kürzer sein.	Wird nicht berücksichtigt	Die vorliegenden Inhalte des Masterplans Fussverkehr werden als wichtig erachtet. Die Inhaltsstruktur erlaubt ein schnelles Nachschlagen gesuchter Informationen.
16	Privatperson 9	Ja	Klarere Vorgaben - Abweichungen von den Standards müssen begründet werden z.B. Fussgängerstreifen in 30-Tempo-Zonen können somit nicht mehr einfach entfernt werden - was sehr begrüsst wird.	Wird zur Kenntnis genommen	Für ortsangepasste Projekte braucht es sowohl gute Standards als auch die notwendige Flexibilität. Die Anwendungsvoraussetzungen von Zebrastreifen sind hierfür ein gutes Beispiel. Die Stadt Bern unterstützt den Ansatz, Zebrastreifen in Tempo-30-Zonen nicht generell zu entfernen.
17	Privatperson 11	Ja	Aber so wie man die Stadtverwaltung kennt, dürfte es bei grossmäuligen leeren Versprechungen bleiben. Die Fussgänger werden ja systematisch diskriminiert.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Bereitstellung einer guten Infrastruktur sowie die Förderung des Fussverkehrs ist in der Stadt Bern seit Langem fest verankert und in Planungsinstrumenten wie dem Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) festgehalten. Mit 37% hat der Fussverkehr den höchsten Anteil am Modal Split in der Gesamtbevölkerung, was sowohl die Wichtigkeit wie auch eine gewisse Qualität aufzeigt. Die Stadt Bern wird sich weiter für die Förderung des Fussverkehrs einsetzen, wozu der Masterplan Fussverkehr eine zentrale Grundlage sein wird.

Frage 2

Ist das Dokument Masterplan Fussverkehr nachvollziehbar aufgebaut?

Nr. Absender*in		Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
18	EVP	Ja	Die Gliederung richtet sich zwar primär nach technischen Aspekten, die Bedürfnisse der verschiedenen Bevölkerungsgruppen werden im Text aber trotzdem behandelt.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr beinhaltet sowohl grundsätzliche Aussagen (wie z.B. die Berücksichtigung der vielfältigen Bedürfnisse von Zufussgehenden) als auch technisch-funktionale Aspekte. Dass das Dokument verständlich aufgebaut sei, wird erfreut zur Kenntnis genommen.
19	GB	Ja	Ja, durch die Einordnung und Klärung der Verbindlichkeit zu Beginn des Masterplans. Zudem sind die einzelnen Kapitel stets ähnlich, auch gestalterisch, aufgebaut. Es wäre zusätzlich begrüssenswert, wenn in jedem Kapitel Beispiele aus der Stadt Bern zu finden wären (bestehende oder in Planung). Zudem wird teilweise nicht klar, welche Anforderungen Pflicht sind, rechtlich umgesetzt werden müssen und welche eher einem nice to have entsprechen. Neben den einzelnen Blättern zu den Streckenelementen, Querungsstellen etc. sind darüber hinaus auch im Fliess-text Anforderungen / Empfehlungen enthalten.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr weist viele Beispiele von Bern auf. Die städtischen Direktionen und Ämter sind aufgefordert, sich bei Projekten für die Umsetzung der Vorgaben gemäss Masterplan einzusetzen und mit den beteiligten Partner*innen nach Lösungen im Sinne des Masterplans zu suchen. Abweichungen vom Masterplan Fussverkehr sind zu begründen. Zudem bedingt die Umsetzung der festgelegten Standards in jedem Fall eine situationsspezifische Beurteilung, welche den lokalen Gegebenheiten gebührend Rechnung trägt.
20	SP	Ja	Das Dokument ist nachvollziehbar. Die für den Fussverkehr wichtigen Elemente werden im Bericht abgehandelt. Wir hätten einen klaren Bezug zu den Zielen des Richtplans begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen	Es ist korrekt, dass beim Kapitel «Ziele Fussverkehr Stadt Bern» auf Seite 9 nicht explizit auf die Ziele des Richtplans eingegangen wird. Die dort aufgeführten Ziele des Stadtentwicklungskonzepts (STEK 2016) entsprechen jedoch den Grundlagen der Richtplan-Ziele wie beispielsweise «Anforderungen unterschiedlicher Nutzungen und Funktionalitäten», «Sicherheit», «Hindernisfreiheit», «direkt und attraktiv» oder «Kapazitäten». Im Masterplan sind sie auch in den vier Visionen, neu als Ziele genannt, für den Fussverkehr in der Stadt Bern wiederzufinden (ebenfalls Seite 9).

Nr. Absender*in		Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Fach- und Interessenverbände					
21	Fussverkehr	Ja	Das Dokument folgt von allgemeingültigen Ausführungen zu speziellen Aussagen. Das Dokument erscheint nachvollziehbar aufgebaut und zeichnet sich durch Vielfalt und Vollständigkeit aus. Der Masterplan enthält für alle Planungsherausforderungen tragfähige Lösungen. Der Aufbau folgt den auf S. 9 aufgeführten Visionen (Zu Fuss unterwegs, sicher sein und sich sicher fühlen, öffentlicher Raum mit Atmosphäre, Gemeinsam zu Fuss). Man findet auch die im Papier «Bern baut» enthaltenen neun Aussagen im Dokument Masterplan.	Wird zur Kenntnis genommen	Dass das Dokument verständlich aufgebaut ist, wird erfreut zur Kenntnis genommen.
22	Heit Sorg zu Bärn	Eher ja	Sehr umfangreicher Bericht.	Wird zur Kenntnis genommen	Die vorliegenden Inhalte des Masterplans Fussverkehr werden als wichtig erachtet. Die Inhaltsstruktur erlaubt ein schnelles Nachschlagen gesuchter Informationen.
Planungs- und Ingenieurbüros					
23	BSB +	Eher ja	Bis und mit «Querungen» finde ich den Aufbau gut. Die Teile welche anschliessend kommen, gehen nach mir etwas «verloren». Insbesondere auch der Teil «Umfeldqualität» finde ich nur teilweise passend und frage mich, ob es wirklich zielführend ist, das beides in ein Dokument zu packen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Umfeldqualität wird als wichtiger Bestandteil des Fussverkehrs erachtet. Die räumliche Fassung eines Strassenraums und die verschiedenen vorhandenen Elemente haben einen grossen Einfluss auf die allgemeine Attraktivität des Fussverkehrs.

Fussverkehr in der Stadt Bern (Fragen 3 und 4)

Frage 3

Im Kapitel „Ziele Fussverkehr Stadt Bern“ auf den Seiten 9-10 werden neun für die Stadt Bern geltende generelle Planungsgrundsätze für den Fussverkehr beschrieben und darauf basierend vier Visionen formuliert. Unterstützen Sie die vier Visionen auf Seite 10?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
24	EVP	Ja	Bei der konkreten Umsetzung der Planungsgrundsätze in die Praxis sollten insbesondere die Bedürfnisse der Anwohner/innen berücksichtigt und bei grösseren Projekten die Stellungnahme der betreffenden Quartierkommission eingeholt werden. In den vier Visionen sind viele wichtige Aspekte aufgeführt und die Anliegen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen berücksichtigt.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Partizipation in Projekten wird in der Stadt Bern als wichtig erachtet. Die detaillierten Umsetzungsvorgaben und der Planungsprozess der Projekte in der Stadt Bern sind im Dokument «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» geregelt (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien). Dort wird im Kapitel 2.2 «Wir gestalten Bern gemeinsam» unter anderem auf den Planungsprozess und die Partizipation eingegangen. Mit den Quartierorganisationen pflegt die Stadt Bern einen regen Austausch. Sie sind ein wichtiges Bindeglied zwischen der Verwaltung und der Quartierbevölkerung.
25	FDP	Eher ja	Als FDP Stadt Bern unterstützen wir die vier Visionen zur Förderung des Fussverkehrs in Bern, die auf Sicherheit, Zugänglichkeit und Attraktivität für alle Altersgruppen abzielen. Wir befürworten insbesondere: Sichere und verständliche Infrastrukturen für eine selbstständige Mobilität von Kindern bis Senioren. Hohe Sicherheitsstandards im öffentlichen Raum, die sowohl die objektive Verkehrssicherheit als auch das subjektive Sicherheitsempfinden stärken. Attraktive öffentliche Räume, die das Stadtbild bereichern und zur Lebensqualität beitragen. Förderung gemeinschaftlicher Nutzung des öffentlichen Raums, die das Wohlbefinden und die soziale Interaktion unterstützt. Diese Ziele sollten jedoch stets eine ausgewogene Berücksichtigung aller Verkehrsformen gewährleisten und den Zugang sowie die Mobilität für alle Einwohnerinnen und Einwohner sicherstellen.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr fokussiert per Definition auf die Bedürfnisse von Zufussgehenden. Selbstverständlich wird in der Projektarbeit weiterhin eine ganzheitliche Betrachtung eingenommen.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
26 GB	Eher ja	Die 9 allgemeinen Prinzipien sind beispielhaft und klar definiert. Das GB unterstützt alle vier Visionen, auch wenn wir manchmal das Gefühl haben, dass sie zu stark vereinfacht sind. Es fehlt der Begriff der «Effizienz» (kurze und direkte Wege auch für Fussgänger:innen) und eine deutlichere Betonung der Priorität der raumsparenden Mobilität (das erste allgemeine Prinzip). Das GB beantragt eine Ergänzung der Visionen um diese beiden Elemente. Zudem beantragt das GB die Visionen wie folgt zu ergänzen: - Vision 1: Auch wenn im Beschrieb zur Vision eine Präzisierung erfolgt, liegt der Fokus intuitiv bei kleinen Kindern und auf Menschen im hohen Alter. Gleichzeitig ist es auch relevant, wie die Menschen ungeachtet des Alters unterwegs sind und welche Unterstützung sie benötigen (Geh- und Sehhilfen). Die Vision soll inklusiv sein. Antrag: Ergänzung der Vision: «Unterschiedlich zu Fuss unterwegs – von kleinen Kindern bis ins hohe Alter: Die Infrastruktur ist inklusiv, auf unterschiedliche Bedürfnisse der Bevölkerung ausgelegt.» Vision 3: Die effektive Nutzung der Fussverbindungen kann mittels einer attraktiven Signalisation unterstützt werden (bspw. Wegweiser mit Angaben zur Gehzeit und der direkten Verbindung), wie es bereits in diversen europäischen Städten gehandhabt wird. Antrag: Ergänzung der Vision: «Öffentlicher Raum mit Atmosphäre: Es bestehen abwechslungsreiche und spannende Räume mit hoher Aufenthaltsqualität, welche vernetzt sind.» sowie Ergänzung des Beschriebs: Im öffentlichen Raum wird mittels Signalisation das zu Fuss gehen unterstützt.	Wird berücksichtigt	Das wichtige Thema der Effizienz wurde im Kapitel «Gehen im Fokus» (Abschnitt «Fussverkehr als städtische Grundmobilität») auf Seite 19 ergänzt. Das Thema der direkten Wege betrifft vor allem die Netzplanung und ist deshalb auch Inhalt des Richtplans Fussverkehr Im Kapitel «Gehen im Fokus» (Abschnitt «Fussverkehrsnetz und akzeptierte Gehdistanz») ist das Thema der Effizienz resp. der Umwege auf Seite 21 ausführlich behandelt. Die Visionen wurden in Ziele umbenannt. Das erste Ziel «Zu Fuss unterwegs» auf Seite 9 wurde mit dem Wort «inklusiv» ergänzt. Ziel 3 wurde mit dem Zusatz « ..., welche vernetzt sind» ergänzt (Seite 9). Beim Kapitel «Streckenelemente» auf Seite 33 wird das Thema Fussgänger*innenleitsystem hinzugefügt. Zudem wurde ein Exkurs über das Konzept metrominuto (Gehzeit) ergänzt.
27 GLP	Eher ja	Im Grunde genommen unterstützen wir die Visionen des Fussverkehrs. Jedoch ist es wichtig, dass die Vi-	Wird zur Kenntnis genommen	Die städtischen Direktionen und Ämter sind aufgefordert, sich bei Projekten für die Umsetzung der Vorgaben gemäss Masterplan einzusetzen und mit den beteiligten Partner*innen nach Lösungen im Sinne des Masterplans zu suchen.

Nr. Absender*in		Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			sionen von Anfang an in zukünftigen Planungen konkret umgesetzt werden und direkt in Bauprojekten in der Stadt und Agglomeration integriert werden.		
28	SVP	Eher ja	Mischung von Fuss- und Veloverkehr sollte nur dort stattfinden, wo keine andere Möglichkeit vorhanden ist.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt.
29	SP	Eher ja	Die SP Stadt Bern unterstützt die vier Visionen. Insbesondere das Ziel 1 «zu Fuss unterwegs von kleinen Kindern bis ins hohe Alter» sollte eigentlich jetzt schon selbstverständlich sein. Es gilt jetzt, die Massnahmen, die zur Erreichung aller vier Ziele nötig sind, weiter konsequent umzusetzen. Dazu ist eine Umverteilung von Flächen im öffentlichen Raum zugunsten der Zufussgehenden nötig. Nur so kann genügend Raum für den Fussverkehr geschaffen werden. Im Hinblick auf das Thema Sicherheit fehlt uns eine explizite Erwähnung der Schulwegsicherheit.	Wird berücksichtigt	Auf Seite 19 wird im Abschnitt «Kinder unterwegs» ausführlich auf die Bedürfnisse von Kindern im öffentlichen Strassenraum eingegangen. Deren spezifische Anforderungen, insbesondere die Sicherheit sind grundsätzlich überall zu berücksichtigen und zu gewährleisten. Ein expliziter Hinweis auf die Schulwegsicherheit wurde zusätzlich ergänzt.
Quartierorganisationen					
30	QM3	Eher ja	Auf generellen Mischverkehr mit Velos ist zu verzichten, da eine Temporeduktion kaum zum Erfolg und der besseren Sicherheit des Fussverkehrs beiträgt. Zu begrüssen ist, dass dem Fussverkehr einen ent-	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			sprechend grossen Raum zur Verfügung gestellt werden soll. Dies kann jedoch nur dort geschehen, wo es auch genügend Platz hat.		Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt.
			Die im Bild dargestellte Camping Situation ist zu vernachlässigen, weil auch der Fussverkehr sich grundsätzlich fortbewegt.		Ohne konkrete Benennung, was mit der «Camping Situation» gemeint ist, sind keine Anpassungen möglich.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften					
31	Gemeinde Köniz	Ja	Für die 2. Programmperiode von Fuss Velo Köniz hat das Parlament folgende Grundsätze beschlossen: • Das Netz für Fussgänger/innen und Velofahrende ist sicher, attraktiv und durchgängig, so dass Personen mit besonderen Schutzbedürfnissen (namentlich Kinder und ältere Menschen) gerne zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. • Beim Bau neuer Fuss- und Veloinfrastrukturen wird die Umweltbelastung möglichst geringgehalten (z.B. mit Versickerungsflächen) und die Aufenthaltsqualität gefördert. • Fussgänger/innen und Velofahrende stehen – wo möglich – baulich abgetrennte Flächen zur Verfügung, unter Berücksichtigung der Flächenversiegelung. • Möglichst alle Kinder und Jugendliche, die in Köniz zur Schule gehen, können Velofahren. • Die gesundheitsfördernde Wirkung des Fuss- und Veloverkehrs wird gezielter in die Massnahmenplanung aufgenommen. • Fuss Velo Köniz nutzt alle Gelegenheiten (z.B. nötige Strassenbaumassnahmen), um die vorgängig genannten Grundsätze umzusetzen.	Wird berücksichtigt	Für die Hinweise wird gedankt. Die erwähnten Themen sind in separaten, themenspezifischen Konzepten enthalten. Der Aspekt der Gesundheit im Zusammenhang mit dem Fussverkehr wird in der Überarbeitung noch verdeutlicht. Im Kapitel «Gehen im Fokus» (Abschnitt «Positive Aspekte des Zufussgehens») wurde das Thema Gesundheit hervorgehoben (Seite 19).

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Im Vergleich mit den Visionen der Stadt Bern betont Köniz (auch) die Aspekte «Minimierung der Umweltbelastung/Versiegelung» und «Gesundheitsförderung». Diese Themen sind im Masterplan durchaus auch erwähnt aber nicht in den Zielen/Visionen.	Wird zur Kenntnis genommen	
Fach- und Interessenverbände					
32	Berner Heimatschutz	Ja	Der Berner Heimatschutz Region Bern Mittelland unterstützt die vier im Masterplan Fussverkehr formulierten Visionen. Besondere Bedeutung ist dem dritten Punkt «Öffentlicher Raum mit Atmosphäre» beizumessen: «Es bestehen abwechslungsreiche und spannende Räume mit hoher Aufenthaltsqualität.» Gerade in einer Stadt, deren historischer Kern als UNESCO-Welterbestätte zu den weltweit bedeutendsten Denkmälern gezählt wird, bilden die gewachsenen historischen Stadt- und Raumstrukturen eine wesentliche Grundlage für die «Atmosphäre» öffentlicher Räume. Das zeigt nicht zuletzt das im Kapitel «Gehen im Fokus» vorgestellte Beispiel der Fassadengestaltung und -Rhythmisierung in der Aarberggasse für die «Stadt der kurzweiligen Wege» auf S. 24. Bei der Gestaltung und Weiterentwicklung des öffentlichen Raums ist der Erhaltung des Bestands von historisch wertvollen baulichen wie pflanzlichen Strukturen sowie insgesamt bestehender räumlicher Qualitäten daher grosses Gewicht beizumessen. Zur Sicherstellung dieser Qualitäten sind zudem geeignete qualitative Verfahren durchzuführen.	Wird zur Kenntnis genommen	Es ist für die Stadt Bern eine Selbstverständlichkeit, den Bestand von historisch wertvollen baulichen und pflanzlichen Strukturen zu erhalten – es sei denn, dass diese im Widerspruch zu heutigen Bedürfnissen wie z.B. dem Fussverkehr stehen. Zu den Verfahren ist anzumerken, dass die Umsetzung von Fussverkehrsmassnahmen vielfach in grössere Projekte resp. in Drittprojekten integriert erfolgt. Dort können qualitätssichernde Verfahren zur Anwendung kommen. Alleinige Fussverkehrsmassnahmen sind tendenziell eher klein. Auf einen separaten Hinweis zu den Verfahren wird deshalb verzichtet.
33	Fussverkehr	Ja	Wichtig erscheint uns, dass die Visionen in zukünftigen Planungen von Anfang an auch in die Tat umgesetzt werden. Im Rahmen der Einsprache gegen das Tram von Bern nach Ostermundigen führte z.B. erst ein hartnäckiges Nein zu bestehenden Plänen zu einer für den Fussverkehr optimaleren Planung an zwei	Wird zur Kenntnis genommen	Die städtischen Direktionen und Ämter sind aufgefordert, sich bei Projekten für die Umsetzung der Vorgaben gemäss Masterplan einzusetzen und mit den beteiligten Partner*innen nach Lösungen im Sinne des Masterplans zu suchen. Abweichungen vom Masterplan Fussverkehr sind zu begründen. Zudem bedingt die Umset-

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		neuralgischen Stellen. Auch in der Einsprache gegen die Überbauungsordnung Verkehrsmassnahmen am Hirschengraben war von diesen Visionen noch zu wenig zu spüren. Wir erwarten die vollständige Einhaltung der neun generellen Planungsgrundsätze für den Fussverkehr sowie die praktische Umsetzung der vier Visionen.		zung der festgelegten Standards in jedem Fall eine situative Beurteilung, welche den lokalen Gegebenheiten gebührend Rechnung trägt.
34 TCS	Eher ja	Die Stadt Bern muss ihren heterogenen Zielgruppen gerecht werden. Die Visionen können im engen Raum zu Zielkonflikten mit anderen Verkehrsträgern führen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Berücksichtigung der Vielfalt der verschiedenen Fussgänger*innen stellt ein wichtiges Anliegen dar. Die Bedürfnisse anderer Zielgruppen sind in separaten Sachkonzepten der Stadt geregelt oder werden durch übergeordnete Stellen behandelt. In der konkreten Planungsarbeit wird immer eine ganzheitliche Sicht eingenommen. Zudem wird in jedem Fall eine situative Beurteilung vorgenommen, welche den lokalen Gegebenheiten gebührend Rechnung trägt.
Planungs- und Ingenieurbüros				
35 BSB +	Eher nein	Für mich kratzen diese Themen nur an der Oberfläche und sind teilweise etwas fest auf der Gefühls-ebene verankert. Es ist sicher wichtig, dass dies Teil der Ziele ist aber nicht nur (ev. 1-2 Punkte von 4) Aus diesem Grund ist es wohl dann auch schwierig, daraus konkrete Massnahmen abzuleiten. Ich sehe den Fokus eher auf einer klareren Definition der Netzstruktur. Wie auch am Infoanlass erwähnt wurde, fehlt etwas die «übergeordnete» Vision: Wie geht man mit der steigenden Anz. Passanten um? Wo sind die wichtigen Verkehrswege? Leiteinrichtungen / Lenkungsmassnahmen?	Wird berücksichtigt	Im Kapitel «Ziele Fussverkehr Stadt Bern» auf Seite 9 wurde das Thema steigende Anzahl Passanten ergänzt. Die übergeordnete Vision wird im Stadtentwicklungskonzept (STEK) behandelt. Die Netzstruktur für den Fussverkehr ist im Richtplan Fussverkehr definiert. Das gleiche gilt für konkrete Massnahmen. Der Masterplan fokussiert auf das Wie. Die steigende Zahl der Passant*innen wird im Masterplan Fussverkehr mit einem erhöhten Breitenstandard für Trottoirs berücksichtigt (Seite 38).
Privatpersonen				
36 Privatperson 3	Keine Angabe	Auf generellen Mischverkehr mit Velos ist zu verzichten, da eine Temporeduktion kaum zum Erfolg und der besseren Sicherheit des Fussverkehrs beiträgt,	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			da besonders die schnellen E-Bike oder grundsätzlich Velofahrende sich kaum an Geschwindigkeitsreduktionen halten. Zu begrüssen ist, dass dem Fussverkehr ein entsprechend grosser Raum zur Verfügung gestellt werden soll. Dies kann jedoch nur dort geschehen, wo es auch genügend Platz hat. Die im Bild dargestellte Camping Situation ist zu vernachlässigen, weil auch der Fussverkehr grundsätzlich sich fortbewegt.		aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt. Ohne konkrete Benennung, was mit der «Camping Situation» gemeint ist, sind keine Anpassungen möglich.
37	Privatperson 5	Ja	Kann man kaum etwas dagegen haben.	Wird zur Kenntnis genommen	
38	Privatperson 6	Eher ja	Es müssten unbedingt Prioritäten gesetzt werden.	Wird nicht berücksichtigt	Die Prioritätensetzung muss im Einzelfall eines Projekts erfolgen, weil sie von den situativen Gegebenheiten und Projektzielen abhängt.
39	Privatperson 8	Eher ja	Zur Vision «Sicher sein und sich sicher fühlen»: Im Hinblick einer Null-Unfall-Strategie müsste der Strassenraum für den Fussgängerverkehr möglichst sicher sein und somit nicht durch motorisierte Vehikel benutzt werden dürfen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern unterstützt das Ziel einer «Vision Zero», und unternimmt dafür Massnahmen auf verschiedenen Ebenen. Der Masterplan Fussverkehr leistet einen Beitrag dazu, indem er bewährte Planungsgrundsätze und Standards des Fussverkehrs festhält.
40	Privatperson 9	Ja	Sehr lobenswert sind die Planungsgrundsätze 2, 5 und 9.	Wird zur Kenntnis genommen	
41	Privatperson 10	Nein	Die Visionen gehen für mich zu wenig weit. Es kann doch nicht sein, dass «Sicher sein» eine Vision sein soll? Dies muss doch eine Grundvoraussetzung sein? Alle 4 Visionen sind sehr schwach formuliert, es fehlt ein Blick in die Zukunft. Ich kann mir folgende Visionen vorstellen: -Wir ermöglichen es Menschen, zu Fuss schnell vorwärtszukommen.	Wird teilweise berücksichtigt	Das Thema der Effizienz (schnelles Vorwärtskommen) wurde im Kapitel «Gehen im Fokus» (Abschnitt «Fussverkehr als städtische Grundmobilität») auf Seite 19 ergänzt. Dort ist ersichtlich, dass das Thema der direkten Wege vor allem Inhalt des Richtplans Fussverkehr ist.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		-Unsere Fusswege sind auf eine 10 Mio-Schweiz ausgerichtet. Eine Vision, wie man sich auf den Fussgänger von heute ausrichtet (Der mit dem Kopfhörer oder/und mit dem Handy vor dem Kopf) fehlt hier.		Auf eine steigende Nachfrage geht der Masterplan mittels guten Standards (z.B. bezüglich der Breite der Fusswege) ein. Mit den Massnahmen gemäss Masterplan und Stadtentwicklungskonzept 2016, welches Aussagen zur Gesamtmobilität, Geschwindigkeitsreduktionen etc. macht, werden Berns Strassen ruhiger und fehlerverzeihender als heute sein.
42 Privatperson 11	Ja	Aber es werden Visionen bleiben.	Wird zur Kenntnis ge- nommen	Die städtischen Direktionen und Ämter sind aufgefordert, sich bei Projekten für die Umsetzung der Vorgaben gemäss Masterplan einzusetzen und mit den beteiligten Partner*innen nach Lösungen im Sinne des Masterplans zu suchen. Somit wird die Erhöhung der Qualität von Fussverkehrs-Infrastrukturen keine Vision bleiben.

Frage 4

Im Kapitel „Fussverkehr in der Stadt Bern“ wird die IST-Situation für den Fussverkehr in der Stadt Bern analysiert (Seiten 13-17). Sind Sie einverstanden mit der Analyse?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
43	EVP	Ja	Wichtig erscheint uns, dass die Bedürfnisse der Jüngsten und der Ältesten wie auch der Menschen mit Behinderung genügend beachtet werden. Berücksichtigt werden sollte dabei das Problem, dass auf Trottoirs ein Durchkommen mit Rollstuhl oder Kinderwagen teils durch Hindernisse – neben den erwähnten Reklameständen namentlich falsch parkierte Autos und E-Trottinette – erschwert wird oder gar ein gefährliches Ausweichen auf die Strasse nötig wird.	Wird zur Kenntnis genommen	Genügend breite Zirkulationsflächen sind ein wichtiges Anliegen. In mehreren Kapiteln wird auf genügende Trottoirbreiten und die Hindernisfreiheit hingewiesen: Im Kapitel «Gehen im Fokus» (Seite 19) beispielsweise in den Abschnitten «Vielfältige Fussgänger*innen» (Seite 20) und «Netzelemente und Dimensionierung» (Seite 26) und im Kapitel «Streckenelemente» (Seite 33) in den Abschnitten «Nutzungen in den Seitenräumen» (Seite 36), «Zirkulationsflächen» (Seite 37), «S1: Trottoir, Gehweg» sowie «S2: Eigenständiger Fussweg» (Seiten 38f).
44	FDP	Eher ja	Als FDP Stadt Bern unterstützen wir die Stärken der Fussverkehrsinfrastruktur in Bern, wie die Zugänglichkeit und gesundheitlichen Vorteile des Gehens. Wir sehen jedoch auch die Notwendigkeit für Verbesserungen, besonders in den Bereichen der Gehwegbreite und der Konfliktminimierung zwischen Fussgängern und Fahrradfahrern. Diese Aspekte sind entscheidend für die Sicherheit und Funktionalität der Infrastruktur, die auch die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs und anderer Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Ein integrierter Ansatz ist erforderlich, der die Zugänglichkeit verbessert und die Lebensqualität erhöht, ohne die Gesamtfunktionalität des Verkehrssystems zu beeinträchtigen. Auch hier bedarf es einer Mobilitätspolitik, die eine ausgewogene Berücksichtigung aller Verkehrsformen sicherstellt und so zu einer nachhaltigen städtischen Entwicklung für alle beiträgt.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Trottoirs sind in der Regel dem Fussverkehr vorbehalten. Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt. Konkrete Infrastrukturplanungen werden weiterhin unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrssystems und einer damit verbundenen Interessenabwägung vorgenommen.

Nr. Absender*in		Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
45	GB	Ja	Ja. Die Analyse basiert auf Umfragen, auf generellen Empfehlungshinweisen und zeigt die Räume mit Potenzial und Bedarf.	Wird zur Kenntnis genommen	
46	GLP	Eher ja	An verschiedenen Stellen im Verkehrsraum gestaltet sich das Queren aufgrund der starken Präsenz von Trams und Bussen schwierig und gefährlich, was sich negativ auf die Aufenthaltsqualität auswirkt. Gelegentlich blockieren wartende Trams den Weg der Fussgänger:innen. Diese Probleme, die für den Fussverkehr grosse Herausforderungen in Bezug auf Sicherheit, Aufenthaltsqualität und rechtzeitige Zielerreichung darstellen, sind in der Analyse nicht ausreichend dargestellt. Insbesondere bei Schnee oder Regen, wenn die Gehwege nicht ausreichend geräumt sind, werden Fussgänger:innen zu häufig sich selbst überlassen, was ebenfalls in der Analyse ebenfalls nicht berücksichtigt wird. Zudem fehlt im Bericht die Problematik der falsch abgestellten Trottis im öffentlichen Raum, namentlich in der Länggasse vor dem Blindenzentrum, welche grosse und gefährliche Hindernisse für sehbehinderte Personen darstellen.	Wird teilweise berücksichtigt	In Bezug auf eine dicht genutzte Stadt sind die Herausforderungen tatsächlich gross. Der Handlungsbedarf im konkreten Raum ist allerdings Gegenstand des Richtplans Fussverkehr. Im Gegensatz dazu fokussiert der Masterplan auf das Wie und zeigt die Standards auf, die bei der Umsetzung von Projekten berücksichtigt werden müssen. Die Netzplanung des öffentlichen Verkehrs und das Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsarten sind von grosser Bedeutung und werden in separaten Projekten behandelt. In Bezug auf den stark beanspruchten Raum rund um den Bahnhof oder in der Altstadt sind das beispielsweise das Projekt Zukunft Bahnhof Bern. Grundsätzlich sollen alle Fussverkehrsanlagen von Schnee und Glatteis geräumt werden. Es stellt eine grosse Herausforderung dar, den Schnee überall in kurzer Zeit zu räumen. Das Kapitel «Streckenelemente» auf Seite 33 wurde mit dem Thema Schneeräumung erweitert. Dem Unternehmen, welches E-Trottinette verleiht, macht die Stadt Bern diverse Vorgaben. Die Standards des Masterplans helfen mit, die Bewilligungspraxis und den Umgang mit fäG, z.B. mit E-Trottinetten, zu definieren. E-Trottinette müssen korrekt abgestellt werden. Dies wird durch eine Fotobeweis bei der Rückgabe garantiert, anhand welchem Massnahmen bei nicht regelkonformer Rückgabe eingeleitet werden (Bsp. Mahnung, Gebühr). An publikumsintensiven Orten wie dem Bahnhof müssen zudem Veloabstellplätze genutzt werden. Und in der Innenstadt dürfen nur max. 50 Fahrzeuge in Gebrauch sein. Ausserdem wurden Sperrzonen eingerichtet (z.B. in der unteren Altstadt).
47	SVP	Eher nein	Eine generelle Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h auf Hauptverkehrsrouten lehnen wir ab. Begründung: Keine weitere Behinderung des Verkehrsflusses mit vermehrtem CO2-Ausstoss.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr macht keine Aussage zum Tempo auf den Hauptverkehrsrouten. Die übergeordneten verkehrspolitischen Ziele werden unter anderem im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) behandelt.

Nr. Absender*in		Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
48	SP	Eher ja	Mit den aufgelisteten Stärken ist die SP Stadt Bern weitgehend einverstanden. Tempo 30 und Tempo 20 Zonen sollten weiter ausgeweitet werden, um die Sicherheit zu verbessern. Die von Fussverkehr Schweiz formulierten Handlungsfelder sind richtigerweise auch für den Masterplan Fussverkehr in der Stadt Bern zentral. Wir sind auch einverstanden mit den Punkten, die verbessert werden müssen und auf Seite 15 dargestellt sind. Auf vielen Strecken sind die Trottoirs zu eng und die Querungsstellen nicht genügend klar, respektive Zufussgehende haben keine Priorität. Zusätzliche Sitzgelegenheiten und öffentliche Toiletten sind ebenso wichtig wie genügend Beschattung und Begrünung auf allen Plätzen und Strassen. Ein Punkt, der in der Analyse fehlt, aber im Hinblick auf den Modalsplit wichtig ist, sind die Umsteigebeziehungen zwischen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Weiter sind Führungslinien für Sehbehinderte bei Trottoirs, die enger als 2.5m sind, schwierig.	Wird berücksichtigt	Im Kapitel «Querungen» ab Seite 53 finden sich diesbezüglich konkrete Standards. Im Kapitel «Querungen, Allgemeine Grundlagen und Anforderungen Querungspunkte» auf Seite 54 wurde das Thema Umsteigebeziehungen zwischen den Haltestellen ergänzt.
Quartierorganisationen					
49	QM3	Eher ja	Eine Minderheit in der QM3 findet, dass die grossflächige Einführung von Tempo 30 und Tempo 20 in der Stadt Bern sich nicht wesentlich auf den Komfort beim Gehen auswirkt. Diese Massnahme hat kaum Einfluss auf den Fussverkehr. Nur bei Querungen von Strassen, die von anderen Verkehrsnutzern genutzt werden, kann es zu Einschränkungen im Fussverkehr kommen. Somit handelt es sich hier um eine polemische Manipulation und sollte entsprechend entfernt werden. Die Analyse kann nur teilweise als richtig empfunden werden.	Wird nicht berücksichtigt	Tiefe Geschwindigkeiten reduzieren Unfälle und Verletzungen, schaffen eine ruhige und stressfreie Umgebung und verbessern die Umweltbedingungen durch weniger Lärm und Abgase. Zudem vermindern sie die notwendigen Sichtweiten bei Querungsstellen, womit mehr Platz zur Strassenaufwertung zur Verfügung steht. Der Masterplan Fussverkehr macht aber keine konkreten Aussagen zum Tempo auf den Hauptverkehrsrouten. Die übergeordneten verkehrspolitischen Ziele werden unter anderem im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) behandelt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften					
50	Gemeinde Köniz	Keine Angabe	Aus Sicht von Köniz würden wir als weitere Handlungsempfehlung aufnehmen: Sitzbänke in ausreichender Anzahl auch entlang von Alltagsrouten. Immerhin erachten annähernd die Hälfte der Befragten das Sitzbankangebot als nicht ausreichend. Interessante Potenzialkarte, die (netterweise) auch den urbanen Teil von Köniz abdeckt – wobei natürlich das Entwicklungspotenzial in Köniz nicht berücksichtigt ist. Detailkorrektur: Der «Bläuackergraben» ist keine Fussgänger Verbindung. Die Ergebnisse der Potenzialkarte sind aus unserer Sicht nicht in jedem Fall «stimmig». Warum «leuchten» vor allem die MIV-Hauptverbindungen hervor, auch dort wo es parallel attraktive Fussverbindungen gibt? Beispiel: Schwarzenburgstrasse mit Parallelverbindung durch den Liebefeldpark.	Wird teilweise berücksichtigt	Die Stadt Bern sieht die Ausrüstung des öffentlichen Raumes mit ausreichenden Sitzbänken vor. Mit dem Sitzbankkonzept aus dem Jahr 2017 wurden schrittweise über 100 neue Sitzgelegenheiten im Stadtgebiet erstellt. Im Kapitel «Streckenelemente» (Seite 33) wurde das Thema Sitzgelegenheiten für Menschen mit eingeschränkter Ausdauer ergänzt. Die Potenzialkarte basiert auf dem Datensatz «Strassen- und Wegenetz des Bundes», in welchem der Bläuackergraben als Wegverbindung enthalten ist. Auf manuelle Korrekturen ausserhalb des Stadtgebiets wurde verzichtet. Die Potenzialkarte bildet nicht die Realität ab, sondern stellt eine Annäherung an die Realität dar und ist entsprechend zu interpretieren. Sie hebt diejenigen Wege hervor, auf welchen sich die meisten Wunschlinien überlagern.
Fach- und Interessenverbände					
51	Fussverkehr	Eher ja	Das Queren zwischen Hirschengraben und Zeitglocken gestaltet sich aufgrund der vielen Trams und Busse schwierig und gefährlich und beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität. Bei Sperrung des Bundesplatzes verschlimmert sich die Situation noch, weil dann noch mehr öffentlicher Verkehr durch die Achse Spital- und Marktgasse und umgekehrt geführt wird. Im Raum Hirschengraben versperren regelmässig wartende, zumeist wegen der Länge nicht leicht zu umgehende Trams den Fussgänger/-innen den Weg. Das geht aus der Analyse nicht hervor, obwohl diese Zustände für den Fussverkehr grosse Herausforderungen punkto Sicherheit, Aufenthaltsqualität und rechtzeitige Erreichung von Zielen bedeuten.	Wird teilweise berücksichtigt	In Bezug auf eine dicht genutzte Stadt sind die Herausforderungen tatsächlich gross. Der Handlungsbedarf im konkreten Raum ist Gegenstand des Richtplans Fussverkehr. Im Gegensatz dazu fokussiert der Masterplan auf das Wie. Er zeigt die Standards auf, die bei der Umsetzung von Projekten berücksichtigt werden müssen. Die Netzplanung des öffentlichen Verkehrs und das Zusammenspiel mit den restlichen Verkehrsarten sind von grosser Bedeutung. Mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern soll der Fussverkehr im Hirschengraben verbessert werden. Im Februar 2024 wurden zudem die Ergebnisse der Testplanung Stadtraum Bahnhof der Öffentlichkeit präsentiert.

Nr. Absender*in		Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Bei Schnee oder bei Regen in den Schnee und Eis überlässt man die Zufussgehenden zu häufig sich selbst, was in der Analyse ebenfalls fehlt.		Grundsätzlich sollen alle Fussverkehrsanlagen von Schnee und Glatteis geräumt werden. Es stellt eine grosse Herausforderung dar, den Schnee überall in kurzer Zeit zu räumen. Das Kapitel «Streckenelemente» auf Seite 33 wurde mit dem Thema Schneeräumung erweitert.
52	TCS	Eher ja	Die Temporeduktion auf städtischen Strassen führt aus Sicht des TCS nur dann zu einer besseren Fussverkehrssituation, wenn es sich um Mischverkehr handelt, resp. wenn es kein separates Trottoir hat. Ist das Trottoir genügend breit, besteht aus Komfortgründen kein Grund für eine Temporeduktion auf der Strassenfläche für den Auto-/Veloverkehr.	Wird nicht berücksichtigt	Es gibt verschiedene Argumente, welche für eine Temporeduktion sprechen – auch wenn ein separates Trottoir besteht. Tiefe Geschwindigkeiten reduzieren Unfälle und Verletzungen und schaffen eine ruhige und stressfreie Umgebung. Sie verbessern die Umweltbedingungen durch weniger Lärm und Abgase, was wiederum die Gesundheit fördert. Lärm und eine permanente Wahrnehmung von sich schnell fortbewegenden Fahrzeugen sind Stressfaktoren, welche das Gehen in der Stadt oft unterbewusst, aber wirksam unattraktiv machen. Temporeduktionen vermindern zudem die notwendigen Sichtweiten bei Querungsstellen, womit mehr Platz zur Strassenaufwertung und für andere Nutzungen (breitere Gehwege, Velostreifen oder Grünflächen) zur Verfügung steht. Das Queren für alle (inklusive älterer Menschen, Kinder, Menschen mit Beeinträchtigung) wird einfacher.
Planungs- und Ingenieurbüros					
53	BSB +	Eher ja	Analyse ja, die Potentialkarte sieht zwar schön aus, für mich fehlt daraus eine konkrete Ableitung. Zudem generiert diese kaum neue Erkenntnisse. Es ist logisch, dass im dichteren Raum / Zentrumsbereich auch das Potential grösser ist. Vermutlich könnte diese Karte intuitiv ähnlich aufgezeichnet werden. Damit ein Nutzen entsteht müsste die Karte z.b. via Stadtplan zur Verfügung gestellt werden, dass in Strassen konkreter hineingezoomt werden kann (inkl. Legende mit «Potentialmenge») und Zuteilung beispielsweise der Gehwegbreiten anhand der «Kategorie»	Wird nicht berücksichtigt	Die Potenzialkarte soll einen Gesamteindruck vermitteln und ist nicht auf Stufe Strasse direkt anwendbar. Sie wird als Grundlage (Ersteinschätzung) für die Definition der vorhanden und potenziellen Fussverkehrszahlen genutzt. Dies kann hilfreich sein, da beim Fussverkehr Verkehrszahlen oft nicht verfügbar sind.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Privatpersonen					
54	Privatperson 2	Eher ja	Stärkere Priorisierung des Fussverkehrs z.B. beim Bahnhof. Kann nicht sein das 30'000 Menschen, die zu Fuss unterwegs sind, flächentechnisch und durch das Design der Infrastruktur tiefer gestellt werden als der MIV (gemäss Messtation nur 12'000). Der MIV quert den Fussverkehr, und nicht den anderen Weg herum. Falls überhaupt die Durchfahrt des MIV über den Bubenbergrplatz angebracht ist, sollte dieser stark beschränkt werden. Sowohl in Fläche wie auch Design.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Handlungsbedarf und konkrete Massnahmen sind Gegenstand des Richtplans Fussverkehr, während der Masterplan Fussverkehr auf das Wie fokussiert. Der Aussage, wonach der Fussverkehr im Raum Bahnhof stärker priorisiert werden soll, wird zugestimmt. Für den Bereich um den Bahnhof wird in näherer Zukunft das Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) Verbesserungen für den Fussverkehr bringen.
55	Privatperson 3	Keine Angabe	Die grossflächige Einführung von Tempo 30 und Tempo 20 in der Stadt Bern wirkt sich wesentlich auf den Komfort beim Gehen aus: Diese Aussage hat kaum Einfluss auf den Fussverkehr. Nur bei Querungen von Strassen, die von anderen Verkehrsnutzern genutzt werden, kann es zu Einschränkungen im Fussverkehr kommen. Somit handelt es sich hier um eine polemische Manipulation und sollte entsprechend entfernt werden. Die Analyse kann nur teilweise als richtig empfunden werden.	Wird nicht berücksichtigt.	Tiefe Geschwindigkeiten reduzieren Unfälle und Verletzungen, schaffen eine ruhige und stressfreie Umgebung und verbessern die Umweltbedingungen durch weniger Lärm und Abgase. Zudem vermindern sie die notwendigen Sichtweiten bei Querungsstellen, womit mehr Platz zur Strassenaufwertung zur Verfügung steht. Der Masterplan Fussverkehr macht aber keine konkreten Aussagen zum Tempo auf den Hauptverkehrsrouten. Die übergeordneten verkehrspolitischen Ziele werden unter anderem im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) behandelt.
56	Privatperson 8	Eher ja	Trotz der generellen Handlungsempfehlung von Fussverkehr Schweiz «Getrennte Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr» gibt es Mischverkehrsflächen Fuss-Veloverkehr in der Stadt Bern. Diese Mischverkehrsflächen sollten sehr kritisch analysiert und möglichst aufgehoben werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
57	Privatperson 9	Eher ja	Schwerpunkte: Verbesserungen v.a. bei einmündenden Seitenstrassen und Garagenausfahrten. Parkierte Autos auf Velo- und Trottoirs führen immer wieder zu gefährlichen/unangenehmen Konfliktsituationen. Trottoirüberfahrten sind mehrheitlich ungenügend/nicht markiert.	Alle Mischverkehrsflächen in der Stadt Bern wurden kürzlich überprüft. Darauf aufbauend wurden verschiedene Massnahmen definiert. Der konkrete Handlungsbedarf ist Gegenstand des Richtplans Fussverkehr, während der Masterplan auf das Wie fokussiert. Neue Trottoirüberfahrten werden normgerecht erstellt. Missverständliche Vortrittsverhältnisse können bei älteren Trottoirüberfahrten bestehen, sofern diese nicht nach Norm gebaut wurden. Dort sind entsprechende Sanierungen angezeigt.

Gehen im Fokus

Frage 5

Das Kapitel „Gehen im Fokus“ beschreibt den fachlichen Diskurs und den aktuellen Stand von Forschung und Praxis zum Fussverkehr (Seiten 19-31). Haben Sie Ergänzungen oder Anpassungsvorschläge?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
58	EVP	Ja	Wir sind dankbar, dass im Bericht die verschiedenen Bevölkerungsgruppen und Nutzungen (Seite 20) berücksichtigt werden und dass das Thema der klimaverträglichen Beläge (Seite 28f) und damit der Hitze-minderung ernst genommen wird. Bezüglich Freizeit ist es uns ein Anliegen, dass die bestehenden Grünanlagen erhalten und gut gepflegt werden und über ausreichend Sitzbänke verfügen.	Wird zur Kenntnis ge-nommen	Es ist wichtig, dass bestehende Grünanlagen erhalten bleiben und genügend Sitzgelegenheiten vorhanden sind. Mit dem Sitzbank-konzept aus dem Jahr 2017 wurden schrittweise über 100 neue Sitzgelegenheiten im Stadtgebiet erstellt.
59	FDP	Ja	Als FDP Stadt Bern erkennen wir die Schwerpunktsetzung auf die Infrastruktur im Masterplan. Wir betonen jedoch, dass echte Verkehrssicherheit ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer voraussetzt und fordern daher eine adäquate Schulung der Verkehrsteilnehmer, um ein situationsgerechtes Verhalten zu fördern. Eine strikte Trennung der Verkehrsträger sehen wir nicht als optimale Lösung. Zur Umgestaltung von Parkflächen befürworten wir eine restriktive und sorgfältige Abwägung der Parkraumreduktion, um die Zugänglichkeit für Anwohner, Besucher und das Gewerbe zu gewährleisten. Die Einführung von Superblocks sehen wir als Möglichkeit, die urbane Lebensqualität zu verbessern, indem Durchgangsverkehr reduziert und mehr Raum für Fussgänger und Radfahrer geschaffen wird. Diese sollten jedoch sorgfältig geplant werden, um eine Ba-	Wird zur Kenntnis ge-nommen	Schulungen der Verkehrsteilnehmenden sind nicht Inhalt des Masterplans Fussverkehr. Verkehrsinstruktionen erfolgen unter anderem durch die Kantonspolizei an den Schulen. Bei Konfliktsituationen führt die Stadt auch Sensibilisierungskampagnen durch. In der konkreten Planungsarbeit wird immer eine ganzheitliche Sicht eingenommen. Parkplätze werden nicht zum Selbstzweck aufgehoben. Nach sorgfältiger Interessenabwägung werden sie nur dort abgebaut, wo sie anderen, nachhaltigeren und platzsparenderen Bedürfnissen der Anwohnenden Verbesserungen bringen oder andere Nutzungen von öffentlichem Interesse ermöglichen können oder müssen (z.B. Verkehrssicherheit). Die Zugänglichkeit für Anwohnende, den Wirtschaftsverkehr, Blaulichtorganisationen und für Menschen mit Behinderungen werden gewährleistet.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		lance zwischen den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer zu wahren und die freie Wahl des Verkehrsmittels zu erhalten. Die Implementierung verkehrsberuhigender Massnahmen wie Tempo-30-Zonen unterstützen wir, solange diese nicht die Effizienz und Funktionalität der Hauptverkehrsachsen beeinträchtigen. Ein ungestörter Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen ist wesentlich, um Ausweichverkehr in den Quartieren zu vermeiden und Umweltbelastungen zu minimieren. Unsere Vision für Bern ist eine Stadt, die eine integrierte und nachhaltige Mobilitätspolitik verfolgt, welche die Lebensqualität aller Bürger berücksichtigt und fördert.		Der Masterplan Fussverkehr macht keine Aussage zum Tempo auf den Hauptverkehrsachsen. Die übergeordnete Vision wird im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) behandelt. Bei der Planung wird in jedem Fall eine situative Beurteilung vorgenommen, welche den lokalen Gegebenheiten und den Bedürfnissen der Bürger*innen vor Ort gebührend Rechnung trägt.
60 GB	Ja	Das GB ist der Ansicht, dass es richtig ist, über die gesundheitlichen Vorteile zu sprechen. Das Kapitel zeigt umfassend die Ausgangslage, welche wichtig ist für eine adäquate Formulierung von Massnahmen, Standards etc. Zusätzlich wäre es dienlich, den wirtschaftlichen Nutzen (für die Wirtschaft der Stadt, für die Gesellschaft im Allgemeinen) einer guten Fussgänger:inneninfrastruktur zu ergänzen und zu quantifizieren. Das GB beantragt eine Quantifizierung und Ergänzung der Benefits des Fussverkehrs.	Wird berücksichtigt	Der Aspekt der Gesundheit im Zusammenhang mit dem Fussverkehr wird in der Überarbeitung noch verdeutlicht. Im Kapitel «Gehen im Fokus» (Abschnitt «Positive Aspekte des Zufussgehens») wurde das Thema Gesundheit hervorgehoben (Seite 19). Dort wurde das Thema generell ausführlicher beschrieben und der Nutzen für die Wirtschaft ergänzt.
61 GLP	Ja	Wir möchten die Idee der Superblocks würdigen, da sie mit den Grundsätzen der Grünliberalen übereinstimmt. Wir halten es für vernünftig, zu prüfen, ob «Superblocks» ähnlich wie in Barcelona auch in der Stadt Bern sinnvoll sein könnten. Die Reduzierung des Durchgangsverkehrs kann zu einer verbesserten Qualität des Aufenthalts führen. Es ist auch erfreulich zu sehen, dass die Planung klimaverträglicher Beläge vorgesehen ist, um die Aufenthaltsqualität zu steigern, da dies voraussichtlich auch zur Verringerung von Hitze beitragen wird.	Wird zur Kenntnis genommen	Zum Thema Superblock liegen politische Beschlüsse vor. Wir weisen auf die vom Stadtrat am 27.6.2024 erheblich erklärte Motion «Superblock für ein neues Lebensgefühl in Bern.» Im November 2024 startete die Partizipation im Pilotstandort Murifeld.

Nr. Absender*in		Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
62	SVP	Ja	Gefahrenhinweise und Signalisierung auf Gehwegen sollten für Kinder und ältere Personen besser sichtbar gemacht werden.	Wird nicht berücksichtigt	Die Stadt Bern setzt sich zum Ziel, selbstsprechende, für alle Nutzende intuitiv verständliche Verkehrsanlagen anzubieten. Diesem Ziel folgen auch die Standards im Masterplan Fussverkehr. Ebenso formuliert der Masterplan im ersten Planungsgrundsatz auf Seite 10 das Ziel, vierjährigen Kindern sowie Senior*innen das selbständige Unterwegssein im öffentlichen Raum zu ermöglichen. Im Vordergrund steht also die Eliminierung oder zumindest Verminderung von Gefahren. Hinweise, welche sich auf Fussverkehrsflächen an Zufussgehende richten, kommen nur im Ausnahmefall zur Anwendung: Beispielsweise bei Zebrastreifen, welche über Tramgeleise führen (Hinweis auf Tram) oder bei Schulwegquerungen mittels auf den Boden markierten, gelben Füsschen.
63	SP	Ja	Bei der Tabelle auf S. 21 wird deutlich, dass die zumutbare Gehdistanz für Senior:innen und Behinderte (800m) kleiner ist, als was effektiv für verschiedenen Zwecke / Gruppen definiert ist. So sind z.B. bei Pendler:innen zur Bahn und zum Arbeitsplatz 1500m zumutbar und für Einkäufe für den Wochenbedarf 1200m. Diese Diskrepanz kann einschränkend auf Behinderte und ältere Menschen wirken. Zudem sind wir grundsätzlich der Ansicht, dass 800 m zumutbare Gehdistanz für Senior:innen und Gehbehinderte zu viel ist. Aus den technischen Lichtraumprofilen für Zufussgehende wird deutlich, dass die Standard Trottoirbreite von 2.50m das absolute Minimum sein sollte. Sollen die vier Visionen umgesetzt werden, müsste die Trottoirbreite an sehr vielen Stellen > 3m sein. Wir begrüßen es sehr, dass Hitzeminderung und Entsiegelung auch im Masterplan Fussverkehr eine hohe Relevanz haben. Insbesondere die Reduktion der Fahrbahnfläche oder die Sperrung von Strassen	Wird teilweise berücksichtigt	Die angesprochene Tabelle auf Seite 21 entspricht dem Handbuch Fusswegnetzplanung von ASTRA und Fussverkehr Schweiz. Die Tabelle wurde mit einem zusätzlichen Satz zu den Sitzgelegenheiten ergänzt. Die angesprochene Diskrepanz kann in der Tat missverstanden werden. Ein entsprechender Hinweis, wonach die einzelnen Zwecke (z.B. Weg zum Tram) natürlich auch für Senior:innen massgebend sind, wurde ergänzt. Gemäss dem Masterplan sollten die Trottoirs und Gehwege im publikumsintensivem Basisnetz grösser oder gleich 3.00 m breit sein. Die Standard-Trottoirbreiten für das Basisnetz oder das publikumsintensive Feinverteilungsnetz belaufen sich auf grösser / gleich 2.50 m. Nur auf dem Feinverteilungsnetz und dem Wanderwegnetz könnten auch geringere Breiten umgesetzt werden. Dem Richtplan Fussverkehr ist zu entnehmen, dass ein grosser Teil des Fussverkehrsnetzes zum Basisnetz gehört.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			zugunsten von Entsiegelung und Aufenthaltsqualität unterstützen wir. Das Konzept der Superblocks kombiniert Massnahmen in den Bereichen Klimaanpassung und Verkehr. Es hat ein grosses sozial-räumliches Potential und führt zu einer grundlegenden Umgestaltung des öffentlichen Raums. Das Konzept der Superblocks sollte, auf Bern angepasst, schnell in den Quartieren umgesetzt werden.		Zum Thema Superblock liegen politische Beschlüsse vor. Wir verweisen auf die vom Stadtrat am 27.6.2024 erheblich erklärte Motion «Superblock für ein neues Lebensgefühl in Bern.» Im November 2024 startete die Partizipation im Pilotstandort Murifeld.
Quartierorganisationen					
64	QM3	Ja	Ob die Gehdistanzen z. B. beim Einkaufen von Lebensmitteln pauschal auf alle Altersgruppen herabgebrochen werden kann, ist anzuzweifeln. Die körperliche Verfassung entscheidet grundsätzlich, ob und wie weit sich jemand fortbewegen kann. Beläge für den Fussverkehr sollten behindertengerecht verbaut sein. Dass die Schulwegsicherheit thematisiert wird, ist zu begrüßen. Die Thematik wird aber zu wenig priorisiert und Lösungen fokussieren vor allem auf die Infrastruktur und zu wenig auf das Verhalten und die Sensibilisierung. In diesem Sinne sollte viel stärker auf die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden und der Kinder gesetzt werden: Plakate, Sichtbarkeit der Schulen und vor allem der Kindergärten, Sichtbarkeit der Fussgängerstreifen, Präsenz der Verkehrspolizei, akustische Signale bei den Ampeln (da die Reaktionsfähigkeit der Kinder geringer ist und Grünzeiten sehr kurz für sie sind).	Wird berücksichtigt	Die angesprochene Tabelle auf Seite 21 entspricht dem Handbuch Fusswegnetzplanung von ASTRA und Fussverkehr Schweiz. Die angegebenen Werte sind als Richtwerte zu verstehen und müssen selbstverständlich je nach Nutzendengruppe spezifisch betrachtet werden. Wie im Kapitel «Gehen im Fokus» (Abschnitt «Klimaverträgliche Beläge») auf Seite 28 aufgeführt, ist es wichtig, nicht nur klimafreundliche, sondern auch behindertengerechte Beläge zu erstellen. Die Kantonspolizei führt an den Schulen die Verkehrsinstruktion der Schülerinnen und Schüler durch. Die Verkehrsplanung arbeitet zur Verbesserung der Schulwegsicherheit zudem eng mit dem Schulamt, den Schulleitungen und den Elternräten zusammen. Auf Seite 19 wird im Abschnitt «Kinder unterwegs» ausführlich auf die Bedürfnisse von Kindern im öffentlichen Strassenraum eingegangen. Deren spezifische Anforderungen und namentlich die Sicherheit sind grundsätzlich überall zu berücksichtigen. Ein expliziter Hinweis auf die Schulwegsicherheit wurde zusätzlich ergänzt.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften					
65	Gemeinde Kőniz	Keine Angabe	Interessante Tabelle zu den akzeptierten Gehdistanzen. Hier müsste die Höhendifferenz einbezogen werden («Leistungskilometer») (siehe dazu S.47: 1 m Höhendifferenz = 4 m Gehdistanz)	Wird berücksichtigt	Im Kapitel «Gehen im Fokus» (Abschnitt «Fussverkehrsnetz und akzeptierte Gehdistanzen») auf Seite 21 wurde das Thema Topografie ergänzt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Sehr gute, hilfreiche Darstellung zu den «Qualitätskriterien öffentlicher Raum» auf S.23. Bei den Netzelementen (S.27) wäre eine Darstellung zu Wegen/Flächen für gemeinsame Nutzung durch FussgängerInnen und Velofahrende hilfreich.	Wird zur Kenntnis genommen	Mischflächen für den Fuss- und Veloverkehr widersprechen den Grundsatzzielen der Stadt Bern. Sie sind im Ausnahmefall jedoch nicht immer zu vermeiden. Der Masterplan Fussverkehr fokussiert in diesem Abschnitt aber bewusst auf den Querschnitt für reine Fussverkehrsanlagen. Eine inhaltliche Verzettelung ist hier nicht erwünscht. Das Standardblatt S6 auf Seite 44 beschreibt die Anforderungen an Mischverkehrsflächen.
Fach- und Interessenverbände					
66	Berner Heilmatschutz	Ja	Für ein attraktives Fussverkehrsumfeld und kurzweilige Wege wie auf Seiten 22-25 beschrieben bieten bestehende bauliche und pflanzliche Strukturen eine solide Grundlage auf welcher aufgebaut werden kann. In der Planung kann auf bestehende Qualitäten aufgebaut werden. Wir regen an, dass für Klimaverträgliche Bodenbeläge Referenzen aus dem jeweiligen Kontext gesucht werden, um ein weiterhin stimmiges Stadträumliches Gesamtbild zu erhalten. Zielkonflikte innerhalb der Stadtplanung vermeiden: Kapitel «Öffentlicher Raum mit Atmosphäre» (S. 22f.) hält gut fest, was eine gute Atmosphäre im öffentlichen Raum ausmacht und Aufenthaltsqualität schafft. Beispielsweise eine allfällige flächendeckende Umwandlung von Vorgärten und anderen Raumelementen zum Fussverkehrsraum hin für die Platzierung unzähliger Container teilweise von beachtlicher Grösse zur Realisierung eines Abfallentsorgungskonzepts erfüllen keine der genannten Qualitätskriterien (S. 23). Sie schaffen keine «gute Atmosphäre», sind kontraproduktiv und zu vermeiden.	Wird zur Kenntnis genommen	In der Arbeitshilfe «Anpassung an den Klimawandel Stadt Bern, Massnahmenkatalog TVS» werden auf dem Massnahmenblatt «Bodenoberfläche, Entsiegelung» die verschiedenen Materialisierungen von Verkehrs- und Aufenthaltsflächen aufgelistet, welche in der Stadt Bern vorgesehen sind. (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/arbeitshilfen/anpassung-an-den-klimawandel-in-der-stadt-bern). Diese Arbeitshilfe wird laufend erweitert und angepasst. Das Abfallentsorgungskonzept ist nicht Teil des Masterplans Fussverkehr. Die Interessenabwägung bei Zielkonflikten zwischen Normen, Masterplänen und anderen Konzepten muss in den einzelnen Projekten unter Berücksichtigung der situativen Gegebenheiten erfolgen. Wenn Standards in Projekten nicht eingehalten werden können, muss dies begründet werden.
67	Fussverkehr	Ja	Neben dem Fuss- und Veloverkehr ist auch der öffentliche Verkehr auszubauen. Eine zweite Tramachse über die Bundesgasse erweist sich als notwendig, um den Fussverkehr rund um den Bahnhof	Wird zur Kenntnis genommen	Es ist unbestritten, dass die Wunschlinien des Fussverkehrs bei jeder Planung berücksichtigt werden sollten. Konkrete Massnahmen

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			und in der Innenstadt bei Querungen nicht noch mehr zu beeinträchtigen. Die Wunschlinie des Fussverkehrs muss in jeder Planung Berücksichtigung finden. Andernfalls sucht er sich den direkten Weg, was auf Kosten der Sicherheit geht.		men oder grössere Projekte wie der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen sind nicht Aufgabe des Masterplans. Die Planung der Tramachse ist ein separates Projekt.
68	SeRa	Ja	Trottoirüberfahrten sind für die Zufussgehenden gefährlich, oft ist ihnen das Vortrittsrecht nicht klar. Deshalb müssten beispielsweise zusätzlich Markierungen (analog Fussgängerstreifen) angebracht werden (ev. im Sinne einer Pilotlösung).	Wird nicht berücksichtigt	Das Vortrittsrecht bei Trottoirüberfahrten ist auf eidgenössischer Stufe geregelt. Bei normgerechter Umsetzung sind keine weiteren Markierungen notwendig. Missverständliche Vortrittsverhältnisse können bei älteren Trottoirüberfahrten entstehen, sofern diese nicht nach Norm gebaut wurden. Dort sind Sanierungen im Sinne der Norm angezeigt.
69	TCS	Ja	Die TCS Sektion Bern befürwortet eine integrative Verkehrspolitik, die das Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger berücksichtigt und fördert. Es ist essenziell, dass Fussgängerinnen und Fussgänger nicht nur als passive Teilnehmer des Verkehrs wahrgenommen werden, sondern aktiv in die Planung der Verkehrssicherheit einbezogen werden. Das traditionelle Prinzip «warte, luege, lose, laufe» bleibt ein wichtiger Bestandteil der Präventionsarbeit und unterstreicht die fortwährende Relevanz bewährter Sicherheitsmassnahmen im städtischen Kontext.	Wird zur Kenntnis genommen	In der Verkehrsplanung wird immer eine ganzheitliche Betrachtung eingenommen. Der Masterplan Fussverkehr fokussiert auf die Planung und Umsetzung von Infrastrukturen. Die Präventionsarbeit ist nicht Bestandteil des Masterplanes. Deren Bedeutung ist aber breit anerkannt und erfolgt beispielsweise durch den Verkehrsunterricht der Kantonspolizei an den Schulen.
70	VCS	Ja	Wir haben keine Anträge.	Wird zur Kenntnis genommen	
71	Vortritt Fussgänger	Ja	Keine Ergänzungen oder Anpassungsvorschläge.	Wird zur Kenntnis genommen	
Planungs- und Ingenieurbüros					
72	BSB +	Ja	S. 28: Ich wünschte mir eine Präzisierung, was klimaverträgliche Beläge sind. (Graue Energien auch betrachten.) Meinem Kenntnisstand nach sind z.B. helle Asphaltbeläge kaum effektiv was die Hitzeminderung	Wird zur Kenntnis genommen	Der Umgang mit klimaverträglichen Belägen ist in Entwicklung. Die Stadt Bern verweist hierzu auf die Arbeitshilfe «Anpassung an den Klimawandel Stadt Bern, Massnahmenkatalog TVS»

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			betrifft. Sobald Erkenntnisse vorhanden, bitte ergänzen.		(https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/arbeits-hilfen/anpassung-an-den-klimawandel-in-der-stadt-bern). Auf dem Massnahmenblatt «Bodenoberfläche, Entsiegelung» werden die verschiedenen Materialisierungen von Verkehrs- und Aufenthaltsflächen aufgelistet, welche in der Stadt Bern vorgesehen sind. Diese Arbeitshilfe wird laufend erweitert und angepasst.
73	BSB +	Ja	In meinen Augen sind v.a mögliche «Modelle» / Ideen beschrieben. Konkrete Umsetzung / Massnahmen sind nicht definiert.	Wird zur Kenntnis genommen	Diese Beobachtung ist korrekt. Die Definition von konkreten Massnahmen ist nicht Aufgabe des Masterplans, sondern des Richtplans Fussverkehr.
Privatpersonen					
74	Privatperson 2	Ja	Vielleicht könnte der positive wirtschaftliche Aspekt (Windowshopping, Förderung der Gastronomie durch weniger Lärmverschmutzung und spontane Konsumation, usw.) und die reduzierten langfristigen Infrastrukturkosten (Starke Abnutzung der Strassen durch schwere Verkehrsmittel) als weitere positive Aspekte des Zufussgehens erwähnt werden.	Wird berücksichtigt	Im Kapitel «Gehen im Fokus», Abschnitt «Positive Aspekte des Zufussgehens» auf Seite 19 wurde das Thema Nutzen für die Wirtschaft ergänzt.
75	Privatperson 3	Keine Angabe	Ob die Gehdistanzen z.B. beim Einkaufen von Lebensmitteln pauschal auf alle Altersgruppen herabgebrochen werden kann, ist anzuzweifeln. Die körperliche Verfassung entscheidet grundsätzlich, ob und wie weit sich jemand fortbewegen kann. Beläge für den Fussverkehr sollten behindertengerecht verbaut sein.	Wird zur Kenntnis genommen	Die angesprochene Tabelle auf Seite 21 entspricht dem Handbuch Fusswegnetzplanung von ASTRA und Fussverkehr Schweiz. Die angegebenen Werte sind als Richtwerte zu verstehen und müssen selbstverständlich je nach Nutzer*innengruppe spezifisch betrachtet werden. Die Anforderungen des hindernisfreien Bauens gelten selbstverständlich auch bei der Wahl der Beläge.
76	Privatperson 5	Ja	Gut getroffen. Hingegen kann man den 6m-Raster zur Hirnstimulierung weglassen. Ist bestenfalls Nice to Have, da in der Praxis kaum umsetzbar. Gut ist die Aarbergergasse gerade gut strukturiert. Wäre sie es nicht, könnte man sie ja nicht einfach neu aufbauen.	Wird nicht berücksichtigt	Die 4-Sekunden-Theorie zeigt deutlich, wie Langeweile und Stimulation in unserer physischen Natur tief verankert und gleichzeitig neurologisch banal sind. Auch wenn es nicht möglich ist, die Theorie überall im Sinne der Aarbergergasse umzusetzen, wird sie im Sinne eines Zielbildes beibehalten. Wo die Bebauungsstruktur das Idealmass von 6 Metern nicht einhält, sind verschiedene andere Lösungsansätze denkbar, zum Beispiel mit Begrünung.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
77	Privatperson 6	Ja	Die Potenzialkarte scheint mir ein ungeeignetes Instrument zu sein.	Wird nicht berücksichtigt	Die Potenzialkarte soll einen Gesamteindruck vermitteln. Sie wird als Grundlage (Ersteinschätzung) für die Definition der potenziellen Fussverkehrszahlen genutzt. Dies ist in der Praxis von grossem Nutzen, weil zum Fussverkehr oft keine Zählraten vorliegen.
78	Privatperson 8	Ja	Beschreibungen gut verständlich.	Wird zur Kenntnis genommen	
79	Privatperson 9	Ja	Grundsätzlich guter Beschrieb klimaverträgliche Beläge: Menschen mit einer Beeinträchtigung sind unbedingt mit zu berücksichtigen (Schotterwege, Rasengitter und dergleichen eignen sich nicht für Rollatoren und Rollstühle). Das behindertenkonforme Gehband wie auf Seite 29 unten aufgeführt, finde ich eine sehr gute Lösung. Trottoirüberfahrt (S. 31): Die Vortrittsregelung ist hier wohl keinem Autofahrer bewusst. Gerade für Menschen mit einer Sehbehinderung sind diese in der Stadt Bern (und wohl überall) sehr schlecht markiert. Ein PILOT wäre hier längstens angebracht: die Trottoirüberfahrt wird als Fussgängerstreifen eingefärbt. Auf einen Vertikalversatz könnte damit verzichtet werden. Mit der zukünftigen Schliessung des Bahnüberganges an der Brünnenstrasse (nach Realisierung des Chantier Bethlehem nur noch eine Frage der Zeit) sind wir schon nahe bei einem Superblock.	Wird zur Kenntnis genommen Wird nicht berücksichtigt Wird zur Kenntnis genommen	Wie im Kapitel «Gehen im Fokus» (Abschnitt «Klimaverträgliche Beläge») auf Seite 28 ausgeführt, ist die Stadt Bern bestrebt, hitzemindernde und gleichzeitig hindernisfreie Beläge zu erstellen. Das Vortrittsrecht bei Trottoirüberfahrten ist auf eidgenössischer Stufe geregelt. Bei normgerechter Umsetzung sind keine weiteren Markierungen notwendig. Missverständliche Vortrittsverhältnisse können bei älteren Trottoirüberfahrten entstehen, sofern diese nicht nach Norm gebaut wurden. Dort sind Sanierungen im Sinne der Norm angezeigt.
80	Privatperson 10	Ja	Seite 20: Viele Leute sind mit Kopfhörer/Mobiltelefonen unterwegs und nehmen die Umwelt anders wahr als z.B. Rentner. Diese sind als Fussgängergruppe aufzuführen. Seite 22: Inwiefern das Thema «Öffentlicher Raum mit Atmosphäre» in diesem Masterplan eine Rolle spielt, ist zu klären. Seite 24: Die 6-Meter-Regel mag dem Lehrbuch entsprechen. Die Realität heute ist jedoch, dass sich die	Wird nicht berücksichtigt	Es ist unbestritten, dass die Wahrnehmung der Umgebung durch Kopfhörer, Mobiltelefone etc. verändert werden kann. Eine fehlerverzeihende Infrastruktur mit ausreichenden Breiten, guter Übersichtlichkeit und tiefen Geschwindigkeiten mindert mögliche negative Folgen. In diesem Sinne sind diverse Planungsgrundsätze und Standards für den Fussverkehr im Masterplan festgehalten. Die Wichtigkeit des Themas «Öffentlicher Raum mit Atmosphäre» wird nicht angezweifelt. Es hat grossen Einfluss auf die Lust und Bereitschaft, sich zu Fuss fortzubewegen.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		zu Fussgehenden ihre Impulse fürs Hirn selbst holen, indem sie Kopfhörer haben. Impulse werden auch gesetzt durch den Strassenverkehr (z.B. ein grosser roter Bus fährt durch) oder durch Hindernisse im Fussweg (Falschparkierer, Radfahrende auf dem Trottoir etc.). Die 6-Meter-Regelung ist heute obsolet geworden. Seite 26: Hier fehlen mir Überlegungen/Vorschläge, wie man einen Fussweg benützt. Z.B. grundsätzlich auf der rechten Seite kreuzen etc. Seite 28: Die Überlegungen zu klimaverträglichen Belägen sind sehr gut. Wichtig ist, dass auch Menschen mit Rollstuhl eine gute «Rollfläche» zur Verfügung haben.		Die die 4-Sekunden- bzw. 6-Meter-These wird nicht als obsolet eingeschätzt, auch wenn sie oft im Sinne eines Zielbildes betrachtet werden muss. Es wird stark bezweifelt, ob Verhaltensvorschläge für Zufussgehende praktikabel wären. Sicher ist, dass solche nicht zum Fokus des Masterplans Fussverkehr gehören. Denn dieser richtet sich an die Projektbeteiligten der Infrastrukturplanung. Die Anforderungen des hindernisfreien Bauens gelten selbstverständlich auch bei der Wahl der Beläge. Wie im Kapitel «Gehen im Fokus» (Abschnitt «Klimaverträgliche Beläge») auf Seite 28 aufgeführt, ist es wichtig, nicht nur klimafreundliche, sondern auch behindertengerechte Beläge zu erstellen.
81 Privatperson 11	Ja	Ich will Taten sehen «...»	Wird zur Kenntnis genommen	Strategische Papiere und Konzepte entlasten die konkreten Projekte von einem Teil der Grundlagenarbeit und von der Erarbeitung der Planungsgrundsätze.

Streckenelemente

Frage 6

Im Kapitel „Streckenelemente“ werden konkrete Standards für verschiedene Typologien von Strecken festgelegt (Seiten 33-50). Neu sind dabei insbesondere die Festlegung eines optimalen Verhältnisses zwischen Fahrbahn und Seitenraum (Seiten 34-35), neue Standards für die Breite von Trottoirs und Gehwegen (Seite 38) und von eigenständigen Fusswegen (Seite 39). Unterstützen Sie diese neuen Standards?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
82	EVP	Ja	Die örtlichen Gegebenheiten dürften eine Umsetzung nicht überall ermöglichen, trotzdem sind diese Standards sinnvoll. Aus finanziellen Gründen wird die Umsetzung nur etappenweise über viele Jahre möglich sein. Sie sollte prioritär dort erfolgen, wo sowieso Strassenbeläge oder Werksleitungen erneuert werden und wo viel Fussverkehr vorhanden ist.	Wird zur Kenntnis genommen	Im Gegensatz zum Richtplan Fussverkehr gibt der Masterplan Fussverkehr keine Massnahmen vor. Entsprechend wird auch keine neue Regelung der Prioritätensetzung oder der Finanzierung eingeführt. Die vorgeschlagene Priorisierung deckt sich mit der langjährigen und auch künftig vorgesehenen Praxis in der Stadt Bern. Synergien werden genutzt (via stadinternes, webbasiertes Instrument zur Koordination im öffentlichen Raum).
83	FDP	Eher ja	Als FDP Stadt Bern unterstützen wir grundsätzlich die neuen Standards für die Gestaltung von Streckenelementen, wie das Verhältnis zwischen Fahrbahn und Seitenraum sowie die Erweiterung der Breite von Trottoirs und eigenständigen Fusswegen. Diese Massnahmen fördern eine sichere und attraktive städtische Umgebung, die sowohl die Lebensqualität verbessert als auch die Barrierefreiheit erhöht. Wir betonen jedoch die Bedeutung einer ausgewogenen Implementierung, die die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt, ohne die Mobilitätsfreiheit zu beschränken. Eine Überregulierung muss vermieden werden, ebenso wie die Schaffung neuer Verkehrsprobleme durch eine unbedachte Reduzierung von Fahrbahnen. Eine sorgfältige Planung und die Einbeziehung der Einwohnerinnen und Einwohner sowie lokaler Unternehmen sind entscheidend, um die Akzeptanz und Effektivität dieser Massnahmen zu sichern.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Fuss- und Veloförderung ist ein wichtiges Anliegen. Selbstverständlich wird bei der Projektierung und Umsetzung weiterhin eine ganzheitliche Betrachtung eingenommen. Auf Partizipation in Projekten wird in der Stadt Bern grossen Wert gelegt. Die detaillierten Umsetzungsvorgaben und der Planungsprozess der Projekte in der Stadt Bern sind im Dokument «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» geregelt (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien). Dort wird im Kapitel 2.2 «Wir gestalten Bern gemeinsam» unter anderem auf den Planungsprozess und die Partizipation eingegangen.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
84	GB	Eher ja	Wir unterstützen die Neubestimmung des Verhältnisses zwischen Fahrbahn und Seitenraum, sowie der Breite der Gehwege, die den Fussgänger:innen mehr Platz gibt. Es sollte jedoch kein Grundsatz sein, der in allen Fällen anzuwenden ist. Gerade beim neuen Verhältnis zwischen Fahrbahn - Seitenraum wird die Herausforderung in der Umsetzung liegen. Wem gehört der öffentliche Raum? Welche Nutzungsansprüche überwiegen? In der gebauten Umwelt ist es stets herausfordernd, Anpassungen vorzunehmen, da immer wer «verliert» (was in den Massnahmenansätzen mitgedacht wurde). Das GB ist der Ansicht, dass wir auch das Paradigma ändern und nach anderen Prinzipien denken müssen, zum Beispiel: a) Muss diese Strasse noch für den (motorisierten) Verkehr freigegeben werden, und zwar in beide Richtungen? Den ganzen Tag? Täglich? Das ganze Jahr über? b) Was sind die primären Bedürfnisse dieser Strasse? c) Die Planung von aussen (Gehwege) nach innen und dabei nicht scheuen, eine Autostrasse in eine Velostrasse umzugestalten (mit einer schmaleren befahrbaren Spur). Mehr zum ersten Vorschlag (a), wäre es, sorgfältig über die Möglichkeit nachzudenken, die Enden der Strassen zu bestimmten Tages- oder Jahreszeiten für den Verkehr (insgesamt oder Autos) zu sperren (z. B. könnte ein Teil der Mittelstrasse/Länggasse das halbe Jahr und/oder jeden Abend und jedes Wochenende für Autos gesperrt werden). In der Praxis hat sich gezeigt, dass durch das Parken auf den Gehwegen 20 bis 40 cm nicht zirkulierender Raum verloren gehen (Rückspiegel, Unmöglichkeit, einen Fuss auf die Strasse zu setzen, um andere Fussgänger:innen passieren zu lassen). Die Standards könnten einen Puffer entlang von Parkplätzen vorsehen, der nach der Breite der Gehwege zu berechnen	Wird teilweise berücksichtigt	Die lokalen Gegebenheiten sowie die Nutzungsansprüche und die Umwelt sind wichtige Themen. Die städtischen Direktionen und Ämter sind aufgefordert, sich bei Projekten für die Umsetzung der Vorgaben gemäss Masterplan einzusetzen und mit den beteiligten Partner*innen nach Lösungen im Sinne des Masterplans zu suchen. Abweichungen vom Masterplan Fussverkehr sind zu begründen. Zudem bedingt die Umsetzung der festgelegten Standards in jedem Fall eine situationsangepasste Beurteilung, welche den lokalen Gegebenheiten gebührend Rechnung trägt. Die Vorschläge a) b) c) enthalten spannende Überlegungen, welche jedoch nicht spezifisch nur auf die Erhöhung der Attraktivität für den Fussverkehr abzielen. Sie sind daher eher auf übergeordneter Stufe wie beispielsweise im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) festzulegen. Der Masterplan Fussverkehr leistet insofern einen Beitrag, als dass er für eine Interessenabwägung die Ansprüche des Fussverkehrs definiert. Im Kapitel «Streckenelemente» (Abschnitt «Massnahmenansätze zur Veränderung des Strassenraum-Querschnittes») auf Seite 35, werden Lösungsansätze im Sinne der Vorschläge a), b) und c) für die Prüfung in den Projekten vorgegeben. Der angesprochene zusätzliche Raumbedarf (Puffer) bei parkierten Motorfahrzeugen wird in den neuen Standards zur Trottoirbreite (mind. 2.50m oder breiter) und zu den Fusswegen mitberücksichtigt. Damit werden auch die entsprechenden Normen des VSS erfüllt. Eine Begrenzung der Länge von Parkplatzreihen wird als sinnvoll erachtet, insbesondere weil damit häufige Querungsmöglichkeiten

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		ist. Auch eine maximale Länge des durchgehenden Parkens entlang der Gehwege wäre willkommen (12/18/24m?), mit einer Unterbrechung von mindestens 1/3 der Länge. Dies hilft, sich beim Gehen weniger «festgefahren» zu fühlen. Das GB beantragt, die Wirkung von parkenden, stehenden Fahrzeugen wie oben beschrieben zu berücksichtigen. Die Standardbreite der Gehwege nach der Kategorie der Wege/Strassen erscheint uns gut. Es zeigt sich jedoch, dass ein Link zur aktuellen Fusswegnetzklassifizierung (Richtplankarte Richtplan Fussverkehr 2020: https://www.bern.ch/themen/mobilitat-und-verkehr/gesamtverkehr/strategien-und-konzepte/richtplane-fuss-und-veloverkehr) nicht mehr aktuell ist. Die neue Richtplankarte soll auch das Gehpotenzial mit einbeziehen und nutzen.	geschaffen und ein Gefühl der «Enge» vermindert werden können. Da die sinnvolle maximale Länge ortsspezifisch unterschiedlich ist, wurde ein entsprechender Hinweis eingebaut (Seite 37). Der Link wurde aktualisiert und funktioniert. Die Überarbeitung der Netzkarte des Richtplans Fussverkehr wurde noch nicht gestartet. Anregungen dazu sind zu gegebener Zeit sehr erwünscht.	
85 GLP	Eher ja	Grundsätzlich unterstützen die Grünliberalen die Anpassung dieser Standards, jedoch sollen die erhöhten Ansprüche nicht dazu führen, dass die Umsetzung stark verzögert oder gar verunmöglicht wird, damit wäre den Anliegen des Fussverkehrs nicht gedient.	Wird zur Kenntnis genommen	Die städtischen Direktionen und Ämter sind aufgefordert, sich bei Projekten für die Umsetzung der Vorgaben gemäss Masterplan einzusetzen und mit den beteiligten Partner*innen nach Lösungen im Sinne des Masterplans zu suchen. Abweichungen vom Masterplan Fussverkehr sind zu begründen. Zudem bedingt die Umsetzung der festgelegten Standards in jedem Fall eine situative Beurteilung, welche den lokalen Gegebenheiten sowie den Umsetzungschancen und -risiken gebührend Rechnung trägt. In der Planung und Umsetzung von Projekten wird immer eine ganzheitliche Sicht eingenommen.
86 SVP	Eher ja	Verkehrsschikanen sollten namentlich in den Begegnungszonen nur dort installiert werden, wo sie sinnvoll sind und die Durchfahrt von Fahrzeugen der öffentlichen Dienste nicht verunmöglichen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern zieht öffentliche Dienste wie Transportunternehmen, Notfalldienste oder Entsorgung + Recycling systematisch in die Projektplanung mit ein. Verkehrsberuhigungselemente werden nie der Schikane wegen, sondern zur Beruhigung und zur Erhöhung der Nutzbarkeit installiert.
87 SP	Eher ja	Die SP Stadt Bern unterstützt grundsätzlich die neuen Standards im Kapitel Streckenelemente. Wie weiter oben erwähnt, sind 2.5m Breite für Trottoirs auf dem Basisnetz wenig.	Wird zur Kenntnis genommen	Angesichts der Tatsache, dass vielerorts Trottoirs von höchstens 2m Breite vorhanden sind, stellt der neue Standard von 2.5m eine wichtige und grossflächig wirksame Verbesserung dar.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		Kritisch sehen wir Mischverkehrsflächen für Fuss- und Veloverkehr. Diese sollten, wenn überhaupt, nur im Ausnahmefall in Betracht gezogen werden, da das Potential von Konflikten zwischen verschiedenen Nutzen sehr gross ist. Aktuell gibt es Mischverkehrsflächen, die nicht den unter «Einsatzbereich» definierten Kriterien entsprechen, was nicht vorkommen sollte (z.B. Helvetiaplatz). Die Analysen zu Mischverkehrsflächen beschränken sich auf Velos und Fussgänger:innen. Trottinets und andere fahrzeugähnliche Geräte werden nicht einbezogen, was wir als problematisch erachten.		Leider trifft es zu, dass im Bestand verschiedene Infrastrukturen nicht allen Standards entsprechen. Die Anpassung wird im Rahmen von Sanierungsarbeiten und Aufwertungsprojekten vorangetrieben. Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt. Im Bereich Helvetiaplatz gibt es aktuell tatsächlich Mischverkehrsflächen, welche zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr führen. Die Situation soll abschnittsweise verbessert und Konflikte entschärft werden. Gleichzeitig wird die Signalisation auf der Thunstrasse angepasst werden. Auf den Mischverkehrsflächen der Thunstrasse (Fuss- und Veloverkehr) werden künftig die schnellen E-Bikes von der Benutzung des Trottoirs ausgeschlossen. Dies ist aufgrund der revidierten Signalisationsverordnung möglich. Sie tritt per 1. Juli 2025 in Kraft. In Zusammenarbeit mit diversen Verkehrsverbänden wird die Stadt Bern zudem eine Sensibilisierungskampagne zur verbesserten gegenseitigen Rücksichtnahme an neuralgischen Stellen auf Mischverkehrsflächen durchführen (z.B. bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz). Für fahrzeugähnliche Geräte (FäG) gibt es auf eidgenössischer Ebene klare Vorgaben. Zudem sind Velofahrende unter 12 Jahren auf Trottoirs neben Strassen, welche keine Radstreifen aufweisen, zugelassen. Es wird zugestimmt, dass diese rollenden Fortbewegungsarten im Fussverkehrsraum auch in der Infrastrukturplanung

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		Die Zielverhältnisse Fahrbahn und Seitenraum sehen wir positiv. Auf Seite 35 bei den Massnahmen unterstützen wir den Verzicht auf Parkplätze, Einschränkungen fürs Abbiegen und die Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten, sehen aber die Aufhebung von separaten Spuren für ÖV oder Velos kritischer. Die Schaffung von zahlreichen auch grossen Begegnungszonen in den Quartieren kann als Erfolg gesehen werden. In Zukunft sollten die Anforderungen an Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität stärker im Zentrum stehen und das Konzept Begegnungszonen Richtung Superblocks weiterentwickelt werden. Das partizipative Element sollte beibehalten werden. Die Innenstadt sollte so weit möglich zur Fussgängerzone werden und vom rollenden und stehenden Verkehr befreit werden. Die Trottoirs sollten konsequenter von einer zunehmenden Belegung durch Fremdkörper wie parkierte Autos oder Trottinets oder auch Gegenstände zum Mitnehmen usw. geschützt werden. Da die Autos tendenziell länger und breiter werden, verschärft sich das Problem der Autos, die im Trottoirbereich parkieren stetig, was mit geeigneten Massnahmen verhindert werden sollte.		stets zu berücksichtigen sind – immer mit dem Ziel, für Velos, Motorfahräder und ähnliche Geräte eine eigene, durchgehende Infrastruktur zu schaffen. Damit können Konflikte auf Mischverkehrsflächen, insbesondere auf Trottoirs, vermieden oder stark reduziert werden. Die FäG sind im Circle über die vielfältigen Fussgänger*innen auf Seite 20 aufgeführt. Zudem wird auf Seite 26 im Abschnitt «Eigenschaften und Dimensionierung Fussverkehr» auf die Nutzung der Fussverkehrsinfrastruktur hingewiesen. Die Forderung, dass im Trottoirbereich möglichst keine Autoparkplätze angeordnet werden sollten, wird unterstützt. Im Kapitel «Streckenelemente» (Abschnitt «Nutzungen in den Seitenräumen») auf den Seiten 36 und 37, wird auf die Freihaltung von Zirkulationsflächen eingegangen.

Nr. Absender*in		Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Quartierorganisationen					
88	QBB	Eher ja	Sicherheit in Begegnungszonen. Begegnungszonen sollen den Fussgänger*innen Sicherheit und Vortrittsrecht gewährleisten. Die QBB möchte die Notwendigkeit von Geschwindigkeitskontrollen in diesen Zonen betonen, um die Sicherheit effektiv zu steigern und alle Verkehrsteilnehmenden für das 20er-Temporegime zu sensibilisieren.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern unterstützt die Forderung nach Geschwindigkeitskontrollen und tauscht sich dazu regelmässig mit der Kantonspolizei aus.
89	QM3	Eher ja	Die Begegnungszonen haben vor allem in Wohnquartieren eine grosse Berechtigung. Tempo 20 muss in diesem Fall auch für schnelle E-Bikes gelten! Auch in Begegnungszonen müssen Kehrrichtsammelwagen und Feuerwehr-Fahrzeuge zirkulieren können. Man kann die Strassenfläche also nicht beliebig mit Tempobremsen «möblieren». Sofern es die Platzverhältnisse zulassen, ist eine Aufteilung der bestehenden Flächen im Verhältnis 3:4:3 sicher eine Option. Dabei sind jedoch die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer in die Aufteilung mit einzubeziehen. Auf einen Mischverkehr zwischen Fuss- und Veloverkehr muss verzichtet werden, da insbesondere die E-Bikes als Gefahr für den Fussverkehr eingestuft werden müssen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern zieht Blaulichtorganisationen sowie Entsorgung + Recycling systematisch in die Planung von Projekten mit ein. Verkehrsberuhigungselemente werden nie der Schikane wegen, sondern zur Beruhigung und zur Erhöhung der Nutzbarkeit installiert. In der konkreten Planungsarbeit wird immer eine ganzheitliche Sicht eingenommen. Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
					Alle Mischverkehrsflächen in der Stadt Bern wurden kürzlich überprüft. Darauf aufbauend wurden verschiedene Massnahmen definiert.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften					
90	Gemeinde Köniz	Ja	Bei der Frage der Belagswahl wird in Köniz auch die Eignung für den Unterhalt (Schneeräumung) einbezogen. Als Grundsatz gilt aktuell, dass eine «Kernfläche» von 2.00 m Breite asphaltiert wird und die «Überbreiten» entsiegelt werden (können). In Köniz (noch) nicht umgesetzt wird die BGZ als Querungsstelle. Wir sehen hier verschiedene mögliche Anwendungsorte und sind interessiert an Ergebnissen aus Pilotanwendungen. Bei Strassen ohne Fussverkehrsinfrastrukturen prüfen wir das Anbringen von Fussgänger-Längsmarkierungen (oder FGSO-Längsmarkierungen plus Poller) als Minimallösung.	Wird zur Kenntnis genommen	Fussgängerlängsstreifen gelten in der Stadt Bern nicht als Standardlösung. Sie kommen nur in Ausnahmefällen oder als kurzfristige Sofortmassnahmen zur Anwendung. Wo möglich, werden die Fussgängerlängsstreifen mittels Poller geschützt (s. Kapitel «Weitere Elemente», Abschnitt «Sofortmassnahmen Markierung und Signalisation», Seite 73).
Fach- und Interessenverbände					
91	Berner Heimatschutz	Eher ja	Grundsätzlich ja. Die unter «Nutzungen in den Seitenräumen» beschriebene Freihaltung der Wunschlinien ist prinzipiell zu begrüssen. Bei historisch wertvollen Kleinbauten im öffentlichen Raum, namentlich Denkmälern, Brunnen sowie Kunst im öffentlichen Raum sind eine Versetzung bzw. tiefgreifende Veränderungen zugunsten der Freihaltung von Wunschlinien im Hinblick auf die Erhaltung des baukulturellen Erbes und der historischen Substanz äusserst kritisch und im Einzelfall zu betrachten und nur im Ausnahmefall und nach sorgfältiger Prüfung vorzunehmen. Insgesamt wird den in «Öffentlicher Raum mit Atmosphäre» (S. 22f.) genannten Qualitätskriterien hier zu wenig Auf-	Wird nicht berücksichtigt	Die städtischen Direktionen und Ämter sind aufgefordert, sich bei Projekten für die Umsetzung der Vorgaben gemäss Masterplan einzusetzen und mit den beteiligten Partner*innen nach Lösungen im Sinne des Masterplans zu suchen. Abweichungen vom Masterplan Fussverkehr sind zu begründen. Zudem bedingt die Umsetzung der festgelegten Standards in jedem Fall eine situationsangepasste Beurteilung, welche den lokalen Gegebenheiten gebührend Rechnung trägt. Die geforderte Ergänzung, bei allen Strecken «...eine <u>besonders</u> ansprechende Gestaltung zur Sicherstellung qualitativ hochwertiger Aufenthaltsräume und Möblierung einzusetzen», wird grundsätzlich geteilt. Mit Hinblick auf die Realisierbarkeit und den Ressourceneinsatz wird aber auf einen entsprechenden Hinweis bei allen Streckentypen verzichtet.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			merksamkeit geschenkt. Gerade das Tempo der Zufussgehenden braucht in den Seitenräumen hohe Aufenthaltsqualität baukultureller Art, die Grünstrukturen beinhaltet; die Langsamkeit dieser Mobilitätsart erhöht die Wahrnehmung von positiven (und leider auch negativen) Faktoren. Auch beim Fussverkehr bildet der Seitenraum nicht nur die möglichst rasche Verbindung von A nach B, nach Bedarf ausserhalb des Zirkulationsbereichs (hier sind explizit nicht die Begegnungszonen gemeint!). Für alle baulichen Massnahmen (Infrastrukturbauten wie Grünraumelemente), die zur Realisierung der «Strecken» erforderlich sind, wird hohe baukulturelle Qualität gefordert. Nicht nur für Fussgängerzonen (S. 42), sondern für alle «Strecken» wird gefordert: «Gestaltung und Ausstattungselemente. Es ist eine besonders ansprechende Gestaltung zur Sicherstellung qualitativ hochwertiger Aufenthaltsräume und Möblierung einzusetzen [...]»		
92	Fussverkehr	Ja	Bei eigenständigen Fusswegen ist dem Veloverkehr ein Alternativangebot anzubieten, um Konflikte mit dem Fussverkehr zu vermeiden. Sowohl die neuen Standards von Trottoirs und Gehwegen sowie der eigenständigen Fussweg kommen im Dokument "Bern baut" nicht vor, was eine Revision dieses Werks nach sich ziehen sollte.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stossrichtung, für den Fuss- und Veloverkehr je eigene Wege und Flächen anzubieten, wird geteilt. Es wird aber weiterhin auch Wege und Flächen geben, wo eine Mischverkehrslösung nicht vermieden werden kann. Ein entsprechender Hinweis, dass bei eigenständigen Fusswegen die Veloführung mitgedacht werden soll, ist auf Seite 39 vorhanden. Das Dokument «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» wird periodisch angepasst und überarbeitet (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien). Die Masterpläne zum Fuss- und Veloverkehr fliessen jeweils in die Überarbeitung ein.
93	Heit Sorg zu Bärn	Ja	Fussweg längs verkehrsreicher Strassen sollten grundsätzlich als Alleen mit hohen Bäumen gebaut werden. Schlechtes Beispiel: Neubau an der Thunstrasse. Fussgängerfeindliche Anlage	Wird zur Kenntnis genommen	Auf dem Berner Web-Stadtplan sind die Freihalteflächen für Bäume, welche gemäss Überbauungsordnung, Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) oder anderen Konzepten freigehalten werden müssen, öffentlich ersichtlich (Stadtplan – map.bern.ch). Auch in der Thunstrasse, auf der Höhe des ehemaligen Tramdepots, sollen die Bäume im Rahmen einer zukünftigen Gesamtsanierung des Strassenraumes gepflanzt werden.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
94	SeRa	Ja	Das Bestreben, bei Platzmangel dem Fussverkehr zu lasten des MIV Priorität zu geben, wird unterstützt (Seite 9 Pt. 9).	Wird zur Kenntnis genommen	
95	TCS	Eher ja	Der Strassenquerschnitt im Masterplan stellt aus der Sicht des TCS v.a. einen Idealzustand mit ausreichenden Platzverhältnissen dar. Im Hinblick auf die Veloinfrastruktur stellt sich die Frage, ob es nicht zu Konflikten kommt. Zudem sind nicht nur die Bedürfnisse des Fussverkehrs, sondern auch die der Anwohnerinnen und Anwohner zu berücksichtigen.	Wird zur Kenntnis genommen	In der Planung und Umsetzung von Projekten wird immer eine ganzheitliche Sicht eingenommen. Es sollen die Bedürfnisse aller Verkehrsarten berücksichtigt sowie die Anwohner*innen in die Planungen miteinbezogen werden. Dabei ist immer eine ortspezifische Interessenabwägung vorzunehmen.
96	VCS	Eher ja	Für den VCS scheint das «optimale Verhältnis zwischen Fahrbahn und Seitenraum» ein weitgehend ästhetisches Kriterium von geringer Bedeutung zu sein. Wenn und wo möglich, kann es durchaus angewendet werden. Die konkrete Umsetzung dieses Verhältnisses lehnen wir aber ab, wenn dadurch Veloinfrastruktur verunmöglicht wird oder z.Bsp. Baum-Alleen verschoben werden müssten. Auch lehnen wir diese Raum-Aufteilung ab, wenn sie dazu führt, dass versiegelte Flächen und insbesondere Fahrbahnen für den MIV grösser/breiter gestaltet werden also absolut nötig, nur um diesem «idealen» Verhältnis zu entsprechen. Abgesehen davon unterstützen wir die Standards.	Wird zur Kenntnis genommen	Das aufgeführte Zielverhältnis ist im Sinne eines Zielbildes oder Richtwertes zu verstehen., was aber aus der Sicht der Stadt Bern nicht dessen Bedeutung schmälert. Der Fussverkehr profitiert in starkem Mass von einer hohen Umfeldqualität, so wie es im Kapitel «Umfeldqualität» ab Seite 75 vertieft beschrieben wird. Querschnittentscheide werden auch künftig im Rahmen einer Gesamtabwägung getroffen. Dabei wird den lokalen Gegebenheiten Rechnung getragen und es werden die Bedürfnisse aller Verkehrsarten berücksichtigt. Konkret kann auch der Veloverkehr profitieren, wenn er anstatt auf der Fahrbahn innerhalb des Seitenraums geführt wird – also im Sinne der Standards Q2 oder Q3 gemäss Masterplan Veloinfrastruktur. Ebenso können dort Bäume angeordnet sein. Beide Fälle sind auf Seite 34 beschrieben.
Planungs- und Ingenieurbüros					
97	BSB +	Eher ja	In Bereichen mit hohem Verkehrsaufkommen ist der Nutzungsdruck enorm und entsprechend die Aufteilung 30/40/30 schwierig zu erreichen. Spurabbauten werden dadurch zwingend. (Z.B. Achse Laupenstrasse). In der Konsequenz dürfen ÖV und MIV nur noch im Mischverkehr geführt werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Standard gilt als Richtwert. Bei der Planung soll aber jeweils eine Lösung im Sinne des Masterplans gesucht und deren Auswirkungen im Strassenraum sowie in der Umgebung aufgezeigt werden. Schliesslich muss eine Gesamtabwägung der Vor- und Nachteile getroffen werden. Dabei wird den lokalen Gegebenheiten Rechnung getragen. Die Bedürfnisse aller Verkehrsarten sollen berücksichtigt werden.
98	BSB +	Eher nein	Die Verhältnisse können vermutlich praktisch nirgendwo eingehalten werden. Grösstenteils verunmöglicht	Wird zur Kenntnis genommen	Die städtischen Direktionen und Ämter sind aufgefordert, sich bei Projekten für die Umsetzung der Vorgaben gemäss Masterplan einzusetzen und mit den beteiligten Partner*innen nach Lösungen

Nr. Absender*in		Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			chen Werkleitungen, Baumreihen Bebauung, Investitionskosten die Umsetzung eines neuen Querschnitts. Die Abschnitte S7-S9 sind sehr allgemein gehalten, was daher kaum Mehrwert bringt (vgl. Normen) aber entsprechend auch nicht schlecht ist.		im Sinne des Masterplans zu suchen. Abweichungen vom Masterplan Fussverkehr sind zu begründen. Zudem bedingt die Umsetzung der festgelegten Standards in jedem Fall eine situative Beurteilung, welche den lokalen Gegebenheiten sowie den Umsetzungschancen und -risiken gebührend Rechnung trägt.
99	Gruner	Keine Angabe	Berücksichtigung der Fassadenhöhen bei idealem Verhältnis der Strassenräume	Wird zur Kenntnis genommen	Es trifft zu, dass für die Raumwahrnehmung nicht nur das Breitenverhältnis zwischen der Fahrbahn und den Seitenbereichen entscheidend ist, sondern auch das Verhältnis zu den Fassadenhöhen. Dabei handelt es sich aber um ein städtebauliches Thema, welches nicht im Masterplan Fussverkehr geregelt werden kann. Dieser beschränkt sich auf eine Regelung der Querschnittgestaltung innerhalb eines bestehenden Strassenraums. Der Regelung liegt die Überzeugung zugrunde, dass aus verkehrsfunktionalen Gründen selbst dann ein schmales Trottoir nicht vertretbar wäre, wenn eine breite Strasse von sehr niedrigen Gebäuden gesäumt ist.
Privatpersonen					
100	Privatperson 2	Eher ja	Die Bezeichnung Seitenraum impliziert, dass dieser nicht der Raum ist, welche die höchste Priorität hat. Die Bezeichnung Hauptraum, Lebensraum oder so ähnlich würde dies klar priorisieren. Dieser Lebensraum sollte nie durch sperrige Verkehrsmittel eingeschränkt werden. Zum Beispiel durch Lieferanten, Post, etc., die es als sinnvoll erachten auf dem grossen Trottoir zu parkieren anstelle auf der Fahrbahn, weil der Verkehr nicht beeinträchtigt werden soll. Dies sollte idealerweise mit Pollern (einbetoniert, aus hartem Material, nicht biegsam) oder schwerliegenden Konsequenzen verhindert werden.	Wird teilweise berücksichtigt	Es trifft zu, dass das Wort «Seitenraum» bezüglich seiner Konnotationen nicht optimal ist. Wie dem Kapitel «Gehen im Fokus», Abschnitt «Sprache» auf Seite 31 zu entnehmen ist, werden im Masterplan in der Regel die etablierten Fachbegriffe verwendet – auch wenn diese nicht mehr unbedingt dem heutigen Wertesystem entsprechen. So lange kein alternativer Begriff vorliegt, der ähnlich klar ausdrückt, was gemeint ist, wird vorläufig am Begriff «Seitenraum» festgehalten. Der Schutz der Seitenräume durch Poller wird bedarfsgerecht eingesetzt. Im Kapitel «Streckenelemente» (Abschnitt «Nutzungen in den Seitenräumen») auf Seite 36, wurde ergänzt, dass im Fall von Anlieferung (Logistik, Ver- und Entsorgung) stets die Qualität für den Fussverkehr erhalten bleiben soll. Anlieferungsflächen sind ausserhalb der Fussverkehrsinfrastruktur vorzusehen. Die Breiten bei S1 und S2 sind als Mindestwerte zu verstehen Die weitere Dimensionierung der Gehflächen ist auf die Kapazität und den Gehkomfort auszurichten und im Rahmen der Interessenabwägung zu optimieren.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		Betreffend den Breiten von Fusswegen wäre es wünschenswert, wenn sich auf den meisten Trottoirs zwei Gruppen von nebeneinander laufenden Personen ohne Hindernis kreuzen könnten. Daher wären sowohl bei S1 und S2 Kat 1 = min. 4 m, Kat 2 = min. 3.5 m, Kat 3 = min 3.5 m, Kat 4 = min 3 m, Kat 5 = min. 3 m angebracht		
101 Privatperson 3	Keine Angabe	Sofern es die Platzverhältnisse zulassen, ist eine Aufteilung der bestehenden Flächen im Verhältnis 3:4:3 sicher eine Option. Dabei sind jedoch die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer in die Aufteilung miteinzubeziehen. Auf temporäre Aufwertungs- und Belebungsmaßnahmen im öffentlichen Raum (Autoparkplätzen) ist zu verzichten. Insbesondere dann, wenn sie zu einer Benachteiligung einzelner Verkehrsnehmer führt. Auf einen Mischverkehr zwischen Fuss- und Veloverkehr muss verzichtet werden da insbesondere das E-Bike als Gefahr für den Fussverkehr eingestuft werden muss.	Wird zur Kenntnis genommen	Das aufgeführte Zielverhältnis ist im Sinne eines Zielbildes oder Richtwertes zu verstehen. Der Fussverkehr profitiert in starkem Mass von einer hohen Umfeldqualität, so wie es im Kapitel «Umfeldqualität» ab Seite 75 vertieft beschrieben wird. Querschnittsentscheide werden auch künftig im Rahmen einer Gesamtabwägung getroffen. Dabei wird den lokalen Gegebenheiten Rechnung getragen und es werden die Bedürfnisse aller Verkehrsarten berücksichtigt. Belebung und Aufwertung des öffentlichen Raums sind Teil der Stadtplanungsstrategie der Stadt Bern. Es besteht eigens ein dafür notwendiges Kompetenzzentrum für den öffentlichen Raum (KORA). Bei KORA-Massnahmen wird immer eine ganzheitliche Lösung angestrebt. Die Bedürfnisse der Anrainer*innen werden berücksichtigt. Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
102 Privatperson 8	Eher ja	Zum Streckenelement S6 «Mischverkehrsfläche Fuss- und Veloverkehr»: Die Verfolgung des Prinzips der Trennung der Fuss- und Veloverkehrsflächen und die Zulassung einer Mischverkehrsfläche nur im Ausnahmefall ist nach meiner Meinung richtigerweise im Masterplan vorgesehen. Die Zulassung einer Mischverkehrsfläche ist also sehr kritisch zu prüfen und es sollten prioritär andere Lösungen gefunden werden. Der Veloverkehr soll grundsätzlich dem Strassenraum des MIV zugeordnet werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Eingabe entspricht der Intention und der Formulierung des Masterplans Fussverkehr. Für den Veloverkehr werden gemäss Masterplan Veloinfrastruktur wann immer möglich eigene Flächen oder eine Führung auf der Fahrbahn angestrebt.
103 Privatperson 9	Ja	Gespannt bin ich auf den PILOT BGZ als Querungsstelle (S. 41). Dies hoffentlich bei der neuen besonderen Volksschule Bern an der Statthalterstrasse gegenüber dem Schulhaus Statthalter/Bümpliz. (Vom QBB gefordert). Eine andere/weitere Möglichkeit wird sich dereinst ja an der Riedbachstrasse Chantier Bethlehem/Tscharnergut ergeben.	Wird zur Kenntnis genommen	Wo genau dereinst der «Pilot BGZ als Querungsstelle» realisiert wird, ist nicht Gegenstand des Masterplans Fussverkehr. Bisher liegen noch keine Pilotstandorte vor.
104 Privatperson 10	Eher nein	Grundsätzlich sind die Überlegungen richtig. Seite 37: Es fehlen Aussagen zu privater Werbung auf Gehwegen («Kundenstopper»), zu kleine Parkplätze vor Häusern, dass die Autos teilweise aufs Trottoir ragen. Seite 39: Eigenständige Fusswege gibt es in der Praxis nicht, da Fahrräder die eigenständigen Fusswege ebenfalls benützen. Seite 45: Heute gibt es viele Trottoirs, welche auch durch Radfahrende benützt werden können. Wenn ich den Kasten auf Seite 45 lese, würden fast alle dieser gemeinsam genutzten Abschnitte wegfallen. Hier fehlen mir Aussagen zur Umsetzung.	Wird nicht berücksichtigt	Die Ausführungen im Kapitel «Streckenelemente» (Abschnitt «Nutzungen in den Seitenräumen») auf Seite 36, ist nicht abschliessend. Sie sollen aufzeigen, wie vielfältig die Nutzung der Seitenräume ist. Das Velofahren ist auf eigenständigen Fusswegen nicht zugelassen. Der Masterplan Fussverkehr definiert weder Handlungsbedarf noch Massnahmen. Diese Aufgabe erfüllt der Richtplan Fussverkehr.

Querungen

Frage 7

Im Kapitel „Querungen“ werden unterschiedliche Querungstypen und -elemente dargestellt sowie Anforderungen definiert (Seiten 53-73). Diese werden im Detail beschrieben. Die Vor- und Nachteile sowie die Anwendungsbereiche werden aufgezeigt. Sind Sie mit der Beschreibung und Beurteilung der einzelnen Querungstypen (Q1-Q3) und Querungselementen (E1-E3) einverstanden?

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)				
105 EVP	Ja	Noch mehr als sonst schon sollte bei Tramhaltestellen und bei der sonstigen Querung von Tramschienen auf die Sicherheit und genügende Signalisation geachtet werden, um die oft schweren Unfälle möglichst zu minimieren.	Wird zur Kenntnis genommen	Auf die Erstellung von sicheren Querungsstellen bei Tramschienen wird in der Stadt Bern grossen Wert gelegt (siehe hierzu Kapitel «Querungen», Abschnitt «Querung über Tramschienen» auf Seite 68).
106 FDP	Eher ja	Als FDP Stadt Bern haben wir die Beschreibungen und Bewertungen der einzelnen Querungstypen (Q1-Q3) und Querungselemente (E1-E3) in den Seiten 53-73 aufmerksam geprüft. Wir erkennen die Bedeutung der klaren Richtlinien, die darauf abzielen, die Sicherheit und Zugänglichkeit für Fussgänger zu verbessern, insbesondere in Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen und gemischter Nutzung. Bezüglich der vorgestellten Querungstypen stimmen wir mit der Notwendigkeit überein, Fussgängerstreifen (Q1) breit einzusetzen, besonders an Orten, wo die Fussgängerfrequenz hoch ist und ein vortrittsberechtigtes Queren erforderlich macht. Die Implementierung von Lichtsignalanlagen (Q2) sehen wir ebenfalls als kritisch für Bereiche an, wo ein erhöhtes Verkehrsaufkommen eine getaktete Querung verlangt, um sowohl die Sicherheit der Fussgänger als auch einen flüssigen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die Trottoirüberfahrten (Q3) betrachten wir als eine gute Lösung für die Vorfahrt von Fussgängern, wobei es wichtig ist, dass die Ausführung solche Maßnahmen nicht nur	Wird zur Kenntnis genommen	Die differenzierten Äusserungen zu den einzelnen Querungselementen werden wohlwollend zur Kenntnis genommen. Sie entsprechen weitgehend der angestrebten Praxis in der der Stadt Bern.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		technisch, sondern auch durch sinnvolle Städteplanung unterstützt wird. Hinsichtlich der Querungselemente unterstützen wir den Einsatz von Schutzinseln (E1), da diese die Querdistanz für Fussgänger verkürzen und damit die Sicherheit erhöhen. Die Massnahmen zur Verkürzung der Querungsdistanz (E2) und Anhebungen der Fahrbahn (E3) tragen ebenfalls dazu bei, die Sichtbarkeit und Sicherheit der Fussgänger zu verbessern. Wir betonen jedoch, dass bei der Umsetzung dieser Querungstypen und -elemente stets eine ausgewogene Abwägung stattfinden muss, die die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer respektiert und die spezifischen lokalen Gegebenheiten berücksichtigt. Eine Überregulierung könnte die Mobilitätsfreiheit unnötig einschränken und zu neuen Verkehrsproblemen führen. Daher ist eine sorgfältige Planung und Bürgerbeteiligung essentiell, um die Akzeptanz und Wirksamkeit dieser Massnahmen zu sichern.		Im Planungsprozess werden immer situationsangepasste Lösungen gesucht, welche den lokalen Gegebenheiten Rechnung tragen und die Bedürfnisse aller Verkehrsarten berücksichtigen. Der Partizipation der Bevölkerung am Planungsprozess wird grosses Gewicht beigemessen.
107 GB	Ja	Im Allgemeinen ja. Die Pilotversuche sind sehr willkommen. Durchgehende Bürgersteige sind ein sehr wichtiges Element, um das Potenzial für Fussgänger:innen zu erhöhen. In der Tabelle auf Seite 60 wird davon ausgegangen, dass die Akzeptanzwerte für LSA für die Stadt Bern nicht aktuell sind. Die Ansprüche und Erwartungen der Fussgänger:innen in Bern sind anspruchsvoller. Eine Wartezeit von 30 Sekunden ist eine ziemlich maximale Grenze (obwohl sie davon abhängt, ob motorisierter Verkehr vorhanden ist oder nicht). Es sollte auch eine grössere Bereitschaft vorhanden sein, die gesamte Strasse an die Bedürfnisse der Fussgänger:innenmobilität anzupassen und nicht nur die Elemente. Das GB beantragt die Prüfung und Anpassung des Masterplans auf den letztgenannten Punkt.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Tabelle der akzeptierten Wartezeiten bei LSA im Kapitel «Querungen» (Abschnitt «Q2: Lichtsignalanlage (LSA)», Anforderungen Steuerung und Wartezeiten) auf Seite 60 ist das Ergebnis eines gesamtschweizerischen Forschungsprojekts. Es ist unbestritten, dass eine Wartezeit von 30 Sekunden lang ist. Deshalb fordert der Masterplan Fussverkehr im dazugehörigen Text, dass nach Möglichkeit immer die Qualitätsstufen A und B umgesetzt werden (≤ 20 Sekunden). Die Intention, dass die Strassen vermehrt auf die Bedürfnisse des Fussverkehrs auszurichten sind, besteht. Dieser Absicht wird im Masterplan Rechnung getragen, indem er Ziele, Grundsätze und Standards festlegt. Eine übergeordnete Interessenabwägung wird namentlich im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) festgelegt.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
108 GLP	Eher ja	Die Grünliberalen begrüßen die Idee, Fussgänger:innenstreifen in Tempo-30-Zonen zu integrieren und die Anzahl der Begegnungszonen zu erhöhen, die als Querungen dienen. Durch die Bereitstellung verschiedener Querungstypen und -elemente kann situationsabhängig die beste Lösung für den Fussverkehr gefunden werden. Es ist jedoch wichtig, dass diese für alle Verkehrsteilnehmer:innen klar verständlich sind. In der Länggasse zum Beispiel kommt es teilweise zu Verwirrungen bezüglich der 20er Zonen. Solange eine Verkehrsmaßnahme nicht intuitiv verständlich ist, ist ihr Nutzen begrenzt.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern verfolgt das Ziel von selbstsprechenden, intuitiv verständlichen Infrastrukturen. Die Eingabe wird als Zustimmung zum Masterplan Fussverkehr aufgenommen. Konkrete Massnahmen sind nicht Gegenstand des Masterplans Fussverkehr. Die Verkehrsplanung der Stadt Bern ist aber jederzeit offen für spezifische Hinweise zu bestehendem Handlungsbedarf und bittet um konkrete Hinweise und Ortsangaben.
109 SP	Eher ja	Querungen sind für das Sicherheitsempfinden von Zufussgehenden essenziell. Zentral ist, dass gerade bei Querungen mit Ampel genügend Zeit zur Verfügung steht oder Schutzinseln Abhilfe schaffen. Tempo 30 oder Tempo 20 sind wo immer möglich einzuführen, um die Sicherheit von Querungen zu verbessern. LSA sind bei grossem Verkehrsaufkommen und breiten Strassen sinnvoll. Wir sind der Ansicht, dass LSA im Bedarfsbetrieb laufen und ausserhalb der Hauptverkehrszeiten ausgeschaltet werden sollten, damit der Fussverkehr nicht unnötig gebremst wird. Bei LSA soll die Wartezeit möglichst unter 45“ gehalten und Konfliktgrün (Autos rechtsabbiegen und Fussverkehr gleichzeitig) möglichst verhindert werden. Aktuell sind die Wartezeiten für den Fussverkehr bei LSAs grundsätzlich zu lang und die Grünzeit oft relativ kurz. Bei Querungen Typ Trottoirüberfahrt ist eine gute Signalisation gerade für Sehbehinderte aber auch für Kinder wichtig, damit Konfliktsituationen verhindert werden können. Wir sind einverstanden, dass Schutzelemente wie Pfofen, Poller und Geländer nur im Ausnahmefall eingesetzt werden sollten. Zielführender erscheinen	Wird zur Kenntnis genommen	Die Äusserungen werden als Zustimmung zum Masterplan Fussverkehr aufgenommen. Bei normgerechter Ausgestaltung von Trottoirüberfahrten, wie sie in der Stadt Bern stets erfolgt, gibt es keinen Bedarf für zusätzliche Signalisationen oder Markierungen.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		Temporeduktionen für den Verkehr, die solche Schutzelemente unnötig machen.		
Quartierorganisationen				
110 QBB	Eher nein	Markierungen bei Trottoirüberfahrten: Aus Sicht der QBB wäre es bei Trottoirüberfahrten erstrebenswert, klarere und für alle verständliche Vortrittsregeln für den rollenden Verkehr und Fussgänger*innen einzuführen. Sie schlägt vor, dies beispielsweise im Rahmen eines Pilotprojektes mit eindeutigen Markierungen wie Fussgängerstreifen zu überprüfen. Die derzeitige Lösung führt nach Ansicht der QBB immer wieder zu unsicheren Situationen und Unklarheiten. Fussgängerstreifen in 30er Zonen: Die QBB unterstützt die Stadt Bern ausdrücklich, Fussgängerstreifen auch in Tempo-30-Zonen einzusetzen, um Querungsstellen zu verdeutlichen und das Queren für die unsichersten Gruppen (Kinder, Begleitpersonen, Personen mit Beeinträchtigung, Betagte) zu unterstützen. Schutzinseln bei Fussgängerstreifen: Die QBB wünscht sich ein vermehrtes einsetzen dieser Massnahme zur Sicherheit der Fussgänger*innen. Allerdings wäre es wünschenswert, wenn diese zukünftig keine vertikalen Erhöhungen im Fussgängerbereich aufweisen, sondern nur mit Markierungen versehen sind. Die Sicherheit ergibt sich aus den beiden Seitenpfosten. Die vertikale Erhöhung stellt für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen usw. ein Hindernis dar. Schutzelemente an parkieranfälligen Trottoirstandorten und Plätzen: Die QBB wünscht sich vermehrt Massnahmen zur Sicherung des Fussverkehrs, insbesondere durch die Installation von Schutzelementen an Standorten mit unklaren Parkiermöglichkeiten respektive Parkierverbot. Ein auffälliges Beispiel hierfür	Wird zur Kenntnis genommen	Das Vortrittsrecht bei Trottoirüberfahrten ist auf eidgenössischer Stufe geregelt. Bei normgerechter Umsetzung sind keine weiteren Markierungen notwendig. Missverständliche Vortrittsverhältnisse können bei älteren Trottoirüberfahrten entstehen, sofern diese nicht nach Norm gebaut wurden. Dort sind Sanierungen im Sinne der Norm angezeigt. Es trifft zu, dass der Höhenversatz bei Schutzinseln für die erwähnten Nutzenden ein Hindernis darstellt. Andererseits kann er für Menschen mit Sehbehinderungen lebensrettend sein, indem er taktil wahrnehmbar und unmissverständlich den Abschluss der geschützten Fläche und gleichzeitig die Richtung der Fahrbahnquerung anzeigt. Gemäss schweizweiter Praxis wird in der Abwägung dieser Aspekte in der Regel ein Höhenversatz erstellt. Im Sinne eines Kompromisses ist für die Stadt Bern im Masterplan Fussverkehr der neue Standard einer Rollstuhlfurt vorgesehen (s. Standard E1, links oben). Die Stadt Bern verfolgt das Ziel von selbstsprechenden, intuitiv verständlichen Infrastrukturen. Es sollen klare Verhältnisse geschaffen und auf die Eigenverantwortung der Nutzenden gezählt werden. Lokal kann es sinnvoll und notwendig sein, das Befahren von Trottoirs oder Platzflächen zusätzlich baulich zu verhindern. Beim erwähnten Beispiel handelt sich um einen Trottoirabschnitt, auf dem der Fussverkehr (inklusive Nutzer*innen von auf Trottoirs

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		findet sich im Stadtteil VI vor dem Haus der Religionen. Hier kommt es wiederholt vor, dass von den Religionsgemeinschaften Fahrzeuge zum Be- und Entladen von Waren oder Personen abgestellt werden. Parkiert wird dabei auch auf den Leitstreifen für Sehbehinderte.		ebenfalls zulässigen fahrzeugähnlichen Geräten) vortrittsberechtigt ist. Querende Fahrzeuge müssen auch beim Einbiegen in die längs zum Trottoir entlangführende Fahrbahn den Vortritt gewähren. Die normgerecht erstellte Trottoirüberfahrt wird als intuitiv selbstsprechende Anlage eingeschätzt. Die Probleme in Bezug auf die illegale Parkierung beim Europaplatz sind aber bekannt. Die Rückmeldung zum Europaplatz wird vermerkt. Der Masterplan Fussverkehr macht jedoch keine Aussage auf Projektstufe.
111 QM3	Eher ja	Anhebungen und Wellen der Fahrbahn sind ausreichend zu markieren, um Unfälle zu vermeiden. Es sollten zudem alle Fussgänger-Querungen in der Nacht beleuchtet sein, so dass diese sicher sind und gesehen werden. Tramhaltestellen sollten für Fussgänger*innen von beiden Seiten her zugänglich sein. Dies auch, wenn der ÖV über ein Mitteltrasse geführt wird. Kurze Wege!	Wird zur Kenntnis genommen	Vertikalversätze werden im Regelfall mit einer entsprechenden Markierung gekennzeichnet. Für die Beleuchtung von Fussgängerstreifen gibt es klare Vorgaben, welche im Beleuchtungskonzept der Stadt Bern geregelt sind. Die Verkehrsplanung der Stadt Bern nimmt gerne räumlich konkrete Hinweise auf Handlungsbedarf entgegen und prüft diese. Das Thema Beleuchtung der Querungsstellen wird auf den Seiten 10, 14, 21, sowie bei den einzelnen Streckenelementen (ab Seite 33) sowie im Kapitel «Umfeldqualität» auf Seite 75 thematisiert. Erläuterungen zur Zugänglichkeit der Haltestellen sind im Kapitel «Gehen im Fokus» auf Seite 21 und im Kapitel «Querungen» auf Seite 54 zu finden (Wunschlinien).
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften				
112 Gemeinde Kőniz	Ja	Bei Schutzinseln realisieren wir eine «Rollstuhlfahrt» von 1.40m Breite + 2.60m mit Anschlag, wobei wir noch diskutieren, ob dieser Anschlag hart oder schräg sein soll. Aus unserer Sicht ist eine Furt von 1.20m zu schmal. Wir realisieren Schutzinseln auch bei Strassen mit (nur) zwei Spuren – also nicht nur bei mehr als zwei Spuren.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Hinweis wird dankend entgegengenommen. Die im Masterplan vorgeschlagene Rollstuhlfurt erscheint aufgrund der Interessenabwägung richtig. Sie entspricht den Anforderungen gemäss den Richtlinien «Behindertengerechte Fusswegnetze» der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen sowie der Arbeitshilfe zu den bautechnischen Details (BTD 2.30-08) des kantonalen Tiefbauamts. Selbstverständlich können auch in der Stadt Bern auf zweispurigen Strassen Schutzinseln angeordnet werden.
113 TBA	Eher ja	Horizontal- und Vertikalversätze so ausgestalten, dass sie velofreundlich sind. (Keine ungünstige Verengung der Fahrbahn mit Konfliktpotenzial Velo-Motorisiertes Fahrzeug).	Wird zur Kenntnis genommen	Bei Anwendung der städtischen Normalien («Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum», (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien)) und der Standards der Masterpläne Fussverkehr und Ve-

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
				loinfrastruktur werden diese Zielsetzungen erfüllt. Situative Interessenabwägungen in Projekten, teilweise verbunden mit Abweichungen von der einen oder anderen Standardvorgabe, werden weiterhin notwendig sein.
Fach- und Interessenverbände				
114 Berner Heimatschutz	Eher ja	Für alle baulichen Massnahmen (Infrastrukturbauten wie Grünelemente), die zur Realisierung von «Querungen» erforderlich sind, wird hohe baukulturelle Qualität gefordert.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Forderung nach einer hohen Umfeldqualität wird im Masterplan ausführlich behandelt. Es wird davon ausgegangen, dass daraus eine hohe baukulturelle Qualität impliziert wird. Auf eine explizite Erwähnung wird verzichtet.
115 Fussverkehr	Ja	Mit den verschiedenen Querungstypen und Querungselementen kann situativ eine optimale Lösung für den Fussverkehr gefunden werden.	Wird zur Kenntnis genommen	
116 SeRa	Ja	Der SeRa begrüsst, dass die Stadt Bern in Tempo-30-Zonen die Fussgängerstreifen beibehält bzw. neu einsetzt.	Wird zur Kenntnis genommen	
		Q3: Trottoirüberfahrten sind unsicher und sollten zusätzlich mit Fussgängerstreifen markiert werden.	Wird nicht berücksichtigt	Das Vortrittsrecht bei Trottoirüberfahrten ist auf eidgenössischer Stufe geregelt. Bei normgerechter Umsetzung sind keine weiteren Markierungen notwendig. Missverständliche Vortrittsverhältnisse können bei älteren Trottoirüberfahrten entstehen, sofern diese nicht nach Norm gebaut wurden. Dort sind Sanierungen im Sinne der Norm angezeigt.
		E1: Vertikale Erhöhungen bei Schutzinseln sind für Rollstuhlbenützende, Rollatoren und Kinderwagen hinderlich. Sicherheit ergeben die Seitenelemente mit Pfosten und Markierungen.		Es trifft zu, dass der Höhenversatz bei Schutzinseln für die erwähnten Nutzenden ein Hindernis darstellt. Umgekehrt kann er für Menschen mit Sehbehinderungen lebensrettend sein, indem er taktil wahrnehmbar und unmissverständlich den Abschluss der geschützten Fläche und gleichzeitig die Richtung der Fahrbahnquerung anzeigt. Gemäss schweizweiter Praxis wird in der Abwägung dieser Aspekte in der Regel ein Höhenversatz erstellt. Im Sinne eines Kompromisses ist im Masterplan Fussverkehr der Stadt Bern der neue Standard einer Rollstuhlfurt vorgesehen (s. Kapitel «Querungen», Abschnitt E1, Seite 64). «Berliner Kissen» sind klassische Beruhigungselemente ohne Nutzen für die Querung. Die Anhebung der Fahrbahn gemäss E3 (Kapitel «Querungen», Abschnitt E3 auf Seite 66) hat im Vergleich

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		E3: wo immer möglich sind «Berliner Kissen» vorzuziehen.		dazu den deutlichen Vorteil, dass sie die Höhendifferenz für Zufussgehende auf der ganzen Länge minimieren.
Planungs- und Ingenieurbüros				
117 BSB +	Eher ja	Wurde der Konflikt Rollstuhlfurte mit Sehbehindertenführung abgeglichen? Vgl. Beispielfoto mit LSA -> Verwirrung der neuen baulichen Kante für Blinde, da LSA sehr nahe am Absatz steht -> Blinde «fallen» in die Rollstuhlfurte beim Queren. Wie ist damit umzugehen, wenn auch eine Velofurt vorhanden ist? E2: Ev. DTV Richtwert angeben -> bei zu hohem DTV nicht möglich (kein Queren) -> daher ev. Häcken auch in Klammer setzten (vgl. S. 57), Sichtweiten für Fahrzeug mit Hindernis auf seiner Seite unbedingt erwähnen, Hinweis dass Einengung einseitig sein sollte fehlt. E3 wird als eher kritisch beurteilt -> Entwässerung, Sicherstellung Anschlag für BehiG-Ertastbarkeit (Querung) gibt vorher / nachher eine komische Ausgestaltung des Randabschlusses -> eher als Rückfallebene beurteilen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Rollstuhlfurt entspricht einem Kompromiss zwischen den Bedürfnissen von Menschen mit Sehbehinderungen und solchen mit Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen usw. Die Führung von sehbehinderten Menschen ist im Einzelfall zu prüfen und kann beispielsweise mit taktilen Markierungen unterstützt werden. Velofurten sind baulich deutlich abzutrennen und dürfen sich nicht überlagern. Das Thema Sichtweiten wird im Kapitel «Querungen» (Abschnitt «Allgemeine Grundlagen und Anforderungen Querungspunkte») auf Seite 54 berücksichtigt. Es trifft zu, dass die Anhebung der Fahrbahn baulich anspruchsvoll sein kann (s. Kapitel «Querungen», Abschnitt E3 auf Seite 66). Die Stadt Bern hat bereits verschiedene solche Anlagen in Betrieb genommen und damit gute Erfahrungen gemacht. An diesem Standard wird festgehalten.
Privatpersonen				
118 Privatperson 2	Eher ja	Traum: Innerorts Querungen immer mit Anhebung der Fahrbahn, Fussverkehr quert nicht Fahrbahn, sondern Fahrbahn quert Fussverkehr. Konsequenz max. Tempo 30, auch von Vorteil hinsichtlich Lärmemission und Sicherheit.	Wird nicht berücksichtigt	Das Ziel bei der Umsetzung der verschiedenen Querungselementen und -typen besteht darin, dass eine optimale und der Situation angepasste Lösung gefunden werden kann. Der geäußerte Traum ist aus Fussverkehrsperspektive nachvollziehbar, berücksichtigt aber andere Bedürfnisse nicht: Für Linienbusse ist die Lösung beispielsweise kritisch, für Trams unmöglich.
119 Privatperson 3		Teilweise. Auf eine Anhebung der Fahrbahn im Knotenbereich ist grundsätzlich zu verzichten. Auch Wellen usw. sind keine Option. Dafür sollten Fussgänger-Querungen in der Nacht beleuchtet sein, so dass diese sicher sind und gesehen werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Das Ziel bei der Umsetzung der verschiedenen Querungselementen und -typen besteht darin, dass eine optimale und der Situation angepasste Lösung gefunden werden kann. Die Anhebung des gesamten Knotenbereich bleibt als mögliche Massnahme im Masterplan Fussverkehr enthalten.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Tramhaltestellen sollten für Fussgänger von beiden Seiten her zugänglich sein. Dies auch, wenn der ÖV über ein Mitteltrasse geführt wird. Kurze Wege!		Für die Beleuchtung von Fussgängerstreifen gibt es klare Vorgaben, welche im Beleuchtungskonzept der Stadt Bern geregelt sind. Die Verkehrsplanung nimmt gerne räumlich konkrete Hinweise zur Prüfung entgegen. Das Thema Beleuchtung der Querungsstellen wird auf den Seiten 10, 14, 21, sowie bei den einzelnen Streckenelementen (ab Seite 33) thematisiert. Erläuterungen zur Zugänglichkeit der Haltestellen sind im Kapitel «Querungen» auf Seite 54 zu finden (Wunschlinien).
120	Privatperson 6	Eher ja	Beleuchtung extrem wichtig: Bsp. Thunstrasse in der Nacht, als Fussgänger hat man keine Chance gesehen zu werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Für die Beleuchtung von Fussgängerstreifen gibt es klare Vorgaben, welche im Beleuchtungskonzept der Stadt Bern geregelt sind. Die Verkehrsplanung nimmt gerne räumlich konkrete Hinweise zur Prüfung entgegen. Das Thema Beleuchtung der Querungsstellen wird auf den Seiten 10, 14, 21, sowie bei den einzelnen Streckenelementen (ab Seite 33) thematisiert.
121	Privatperson 9	Eher ja	Fussgängerstreifen auch in 30-Tempo-Zonen sehr gut. Fussgängerstreifen möglichst immer mit Schutzinsel - Schutzinsel sollte nicht neben Fussgängerstreifen sein, wie dies an der Bottigenstrasse bei der Einmündung Rehagstrasse heute der Fall ist - sollte nach Realisierung der Tempo-30-Zone möglich sein). Trottoirüberfahrten sind (als Fussgängerstreifen) zu markieren - insbesondere dort wo sie sehr breit sind (z.B. Einfahrt Glockenstrasse in Bernstrasse /breit mit zusätzlicher Buseinfahrt) - wenn nicht anders möglich als PILOT). Dafür könnten dann die erwähnten neuen Ansätze für die schonende Befahrbarkeit angewendet werden / Velobefahrbarkeit s. Seite 62). Ideal wäre an dieser Einfahrt auch ein überbreites durchgängiges Trottoir wie es auf Seite 62 beschrieben ist (Kirche und Alterssiedlung/Pflegeheim würde die gut begründen).	Wird zur Kenntnis genommen	Die Mittelinsel auf der Bottigenstrasse ist keine Schutzinsel. Eine solche ist aufgrund der Gleisgeometrien an dieser Stelle leider nicht umsetzbar. Das Vortrittsrecht bei Trottoirüberfahrten ist auf eidgenössischer Stufe geregelt. Bei normgerechter Umsetzung sind keine weiteren Markierungen notwendig. Missverständliche Vortrittsverhältnisse können bei älteren Trottoirüberfahrten entstehen, sofern diese nicht nach Norm gebaut wurden. Dort sind Sanierungen im Sinne der Norm angezeigt. Die für den MIV vorgesehene Trottoirüberfahrt bei der Einmündung der Glockenstrasse in die Bernstrasse ist mit gut 2 m relativ schmal. Die Busführung entspricht einem Spezialfall. Es handelt sich dabei nicht um eine Trottoirüberfahrt. Ob eine breite Trottoirüberfahrt an diesem Standort zweckmässig ist, wird im Rahmen eines Sanierungsprojekts zu prüfen sein.
122	Privatperson 10	Eher ja	Seite 59: Hier fehlen Aussagen zu LSA, welche für die Zufussgehenden optimiert werden sollen bzw. Aussagen zu Standards bezüglich Wartezeit. Bei-	Wird zur Kenntnis genommen	Im Standardblatt Q2 im Kapitel «Querungen» auf Seite 59 werden die Anforderungen an die Infrastruktur sowie die Steuerung und die Wartezeiten definiert. Bei den Wartezeiten muss stets geprüft

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		spiele für sehr lange Wartezeiten: Hirschengraben/Bund-Haus; Güterbahnhof Fabrikstrasse ==> Bremgartenfriedhof, Henkerbrännli.		werden, ob die Qualitätsstufe A oder B umgesetzt werden kann. Abweichungen sind immer zu begründen.

Umfeldqualität

Frage 8

Im Kapitel „Umfeldqualität“ wird aufgezeigt, welchen Einfluss der Städtebau auf den Strassenraum und für die Zufussgehenden hat (Seiten 75-84). Anschliessend werden für die unterschiedlichen Raumtypen in Abhängigkeit der Fussverkehrsnetz-Kategorien Standards festgelegt und Vorschläge gemacht, um eine angenehme Atmosphäre im (Strassen-)raum zu stärken. Sind Sie einverstanden mit der Analyse und den daraus abgeleiteten Empfehlungen?

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)				
123 EVP	Ja	Wir begrüssen die verschiedenen Ideen zur Aufwertung der Strassen, Plätze und Wege.	Wird zur Kenntnis genommen	
124 FDP	Eher nein	Als FDP Stadt Bern erkennen wir die Bedeutung einer differenzierten Gestaltung verschiedener Raumtypen – architektonisch, hybrid und pflanzlich gefasst – für die Verbesserung der Lebensqualität. Die Integration von Grünflächen, Biodiversität und klimaangepassten Materialien unterstützt eine nachhaltige Stadtentwicklung. Aufgrund der angespannten Finanzlage lehnen wir jedoch umfangreiche neue Investitionen in Stadtmöblierung und öffentliche Kunstprojekte ab. Stattdessen bevorzugen wir kosteneffiziente Lösungen, die bestehende Ressourcen nutzen und gleichzeitig attraktive, belebte Stadtgebiete schaffen.	Wird zur Kenntnis genommen Wird nicht berücksichtigt	Die Gestaltungselemente sind ein wichtiger Teil der Umfeldqualität und bleiben als Standards im Masterplan aufgeführt. Die Schaffung einer hohen Umfeldqualität muss nicht immer zu höheren Kosten führen. In Sanierungsprojekten kann beispielsweise ein höherer Grünanteil berücksichtigt werden und so zukünftige Kosten vermeiden. Kostenoptimierung, die Nutzung von Synergien usw. ist bei jedem Bauvorhaben in der Stadt Bern ein Thema.
125 GB	Eher ja	Das GB unterstützt die Vorschläge. Ein weiteres zentrales Element sind unseres Erachtens Pfeile. Pfeile dienen als Vernetzung der anderen Elemente, indem sie die «beste» Strecke, Hinweise zur Entfernung / Zeit sowie Informationen zur Nachbarschaft angeben. Die Nachbarschaften und Strecken sollen nicht nur attraktiv gestaltet werden, sondern es soll auch darüber kommuniziert und im Raum gesehen	Wird berücksichtigt	Im Kapitel «Streckenelemente» auf der Seite 33 wurde das Thema Fussgänger*innenleitsystem ergänzt. Zudem wurde ein Exkurs über das Konzept metrominuto (Gehzeit) aufgenommen.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		werden, bspw. auf eine niederschwellige Art mittels Signalisation. Das GB beantragt die Ergänzung des Elements Signalisation.		
126 SP	Eher ja	Wir sind weitgehend mit den Analysen und Empfehlungen einverstanden. Insbesondere im Raumtyp A (architektonisch gefasster Raum), aber auch im Raumtyp B sind Klimaanpassungsmassnahmen wie Beschattung, Entsiegelung, Begrünung zentral, um die Aufenthaltsqualität hochzuhalten. Ebenfalls zentral sind Sitzmöglichkeiten und öffentliche Toiletten. Beim Standardblatt 2/4 C (pflanzlich gefasster Raum im Basis- und Feinverteilernetz) vermissen wir Standards für die hindernisfreie Nutzung, sowie die Bereitstellung von öffentlichen Toiletten. Es sollen Gehbereiche definiert werden, in denen sich keine potenziellen Hindernisse für Zufussgehende befinden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern sieht die Ausrüstung des öffentlichen Raumes mit ausreichenden Sitzbänken vor. Mit dem Sitzbankkonzept aus dem Jahr 2017 wurden schrittweise über 100 neue Sitzgelegenheiten im Stadtgebiet erstellt. Beim Standardblatt 2 / 4 C werden im Masterplan Fussverkehr keine Gestaltungselemente definiert. Die Hindernisfreiheit ist als Grundanforderung prinzipiell überall im öffentlichen Raum sicherzustellen. Auf die Definition von Ausstattungselementen wird an dieser Stelle verzichtet, da dies in den Normalien «Bern Baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien) festgehalten wird.
Fach- und Interessenverbände				
127 Berner Heilmatschutz	Eher ja	Der Einbezug der räumlichen und atmosphärischen Qualitäten in die Planung der Fussverkehrsinfrastruktur ist begrüssenswert und eine wichtige Grundlage für die qualitätsvolle Weiterentwicklung des gebauten Raums. Besonders erfreulich ist in diesem Zusammenhang die auf S. 76 beschriebene explizite Erwähnung des «Ortsspezifischen Planens und Gestaltens» mit den Forderungen nach einer sorgfältigen Analyse des Raums und dessen Umgebung von Fall zu Fall sowie nach einer Rücksichtnahme auf Städtebau, Architektur, Ortsbild, Landschaft und schützens- und erhaltenswerte Strukturen und Objekte. Als räumlich	Wird zur Kenntnis genommen	Die Umfeldqualität ist ein wichtiges Thema für den öffentlichen Raum. Die Rückmeldung wird als zustimmend aufgenommen.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			wirksame Elemente (S. 76), die einen grossen Einfluss darauf haben, ob eine Strecke oder ein Ort als spannend (attraktiv) und sicher wahrgenommen wird, werden genannt: Ausstattung und Möblierung, Grünstruktur, Tiefbauelemente. Genau für diese Elemente ist im Zusammenhang mit «Ortsspezifisches Planen und Gestalten» baukulturelle Qualität zu fordern und nicht nur die Berücksichtigung von bzw. die Rücksichtnahme auf die erwähnten Aspekte. Um diese Qualitätsanforderungen sicherstellen zu können sind zudem geeignete qualitative Verfahren durchzuführen.		
128	Heit Sorg zu Bärn	Eher ja	Mischverkehrsflächen Fussgänger / Veloverkehr sind keine gute Lösung und insbesondere für Fussgänger gefährlich, wenn sie von Velofahrenden überholt werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt.
129	TCS	Ja	Möblierungen, Begrünungen und weitere Aspekte zur Verbesserung der Raumqualität sind aus Sicht des TCS immer auf ihre Verkehrstauglichkeit zu prüfen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Ziele, sowohl eine hohe Umfeldqualität wie auch die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, widersprechen sich häufig nicht. Die Einführung von Begegnungs- oder Tempo 30-Zonen erfüllen beispielsweise oft beide Ziele. Wo Zielkonflikte bestehen, werden die verschiedenen Interessen sorgfältig abgewogen. Bei der Verkehrssicherheit werden aber keine Abstriche gemacht.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Planungs- und Ingenieurbüros				
130 BSB +	Eher ja	Vgl. Bem. zu Frage 2	Wird zur Kenntnis genommen	Für die Erläuterung wird auf die Antwort zur Frage 2 verwiesen.
Privatpersonen				
131 Privatperson 3	Keine Angabe	Der Strassenraum ist keine Wohlfühloase! Er dient dazu, um sich darauf mobil fortzubewegen. Somit sind die Prioritäten im öffentlichen Aussenraum so zu gestalten, dass sie ein rasches und unkompliziertes Vorrankommen ermöglicht. Strassenraum soll keine Atmosphäre erwirken, sondern bedürfnisgerecht gestaltet werden. Optionen für künftige Mobilitätsformen sollten möglich sein.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Strassenraum ist ein multifunktionaler Raum, welcher verschiedene Bedürfnisse und zukünftige Entwicklungen gleichermaßen berücksichtigen muss. Für den Fussverkehr ist eine hohe Aufenthaltsqualität, die Sicherheit sowie eine schöne und funktionale Gestaltung des öffentlichen Raumes ein wichtiges Bedürfnis. Die Lebensqualität kann so erheblich verbessert werden und zu einer nachhaltigen Stadt beitragen.
132 Privatperson 6	Eher ja	Kritik: Begegnungszonen finde ich eine Bevormundung	Wird zur Kenntnis genommen	Die Begegnungszonen sind auf nationaler Ebene gesetzlich geregelt. In der Stadt Bern erfolgt deren Anordnung unter Abwägung der verschiedenen Interessen. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern das Regime einer Begegnungszone einer Bevormundung entsprechen sollte, zumal es die Fortbewegung mit allen Mobilitätsformen uneingeschränkt ermöglicht und lediglich eine situationsangepasste Fahrweise einfordert.
133 Privatperson 10	Eher ja	Die «Umfeldqualität» ist die Kirsche auf der Torte. Primär geht es jedoch um die Frage «Wie können möglichst viele Menschen zu Fuss in der Stadt zirkulieren».	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern plant nach dem Grundsatz, dass der öffentliche Raum mit seinen vielen Wohnquartieren nicht nur als Zirkulationsfläche, sondern auch als Aufenthalts- und Begegnungsort attraktiv sein muss.

Zusätzliche Eingaben

Frage 9

Haben Sie weitere Bemerkungen zum Masterplan Fussverkehr?

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)				
134 EVP	Ja	Die Stadtfinanzen machen es nötig, zwischen dem längerfristig Wünschbaren und dem kurzfristig Machbaren zu unterscheiden. Wir wünschen uns eine gute Koordination zwischen den verschiedenen Abteilungen der Stadtverwaltung, damit Synergien genutzt werden können und mit den beschränkten finanziellen Mitteln möglichst viel zur Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur erreicht werden kann.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Stadt Bern ist es ebenfalls wichtig, interdisziplinär und über alle Abteilungen und Ämter hinweg zusammenzuarbeiten. Synergien werden genutzt (via stadinternes, webbasiertes Instrument zur Koordination im öffentlichen Raum). Der haushälterische Umgang mit den Finanzen ist zentral.
135 GB	Ja	Vielen Dank für die geleistete Arbeit. Ein Masterplan bzw. Dokument über die Gesamtmobilität (Koexistenz, Prioritäten, Komplementaritäten) wäre ebenfalls zu begrüßen.	Wird zur Kenntnis genommen	Das Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) übernimmt die Rolle des Gesamtverkehrskonzepts in der Stadt Bern. Darin ist festgehalten, welche Verkehrsarten welchen Beitrag zur Gesamtmobilität leisten sollen und wie deren Abwicklung planerisch unterstützt werden sollte.
136 GLP	Ja	Grundsätzlich sollen Fuss- und Veloverkehr integriert betrachtet werden, auch wenn es in diesem Fall zwei verschiedene Dokumente gibt. Es fehlt die Frage, wie man mit Situationen umgeht, in denen Fuss- und Veloverkehr nicht gleichzeitig priorisiert werden können. Es besteht Unsicherheit darüber, ob es richtig ist, dem Fussverkehr Vorrang einzuräumen, insbesondere auf Mischverkehrsflächen wie in der Altstadt. Es fehlt an klaren Haltungen und Lösungen, insbesondere für den Fahrradverkehr, der in der Altstadt vernachlässigt erscheint. Zudem gibt es keine Strategie zur Bewältigung von Nutzungskonflikten mit fahrzeugähnlichen Geräten wie Trottis, die Fussgänger:innen behindern können.	Wird zur Kenntnis genommen	Wo sich Wunschlinien des Fuss- und Veloverkehrs überschneiden, muss jeweils eine situationsgerechte Lösung gesucht und umgesetzt werden. Dazu gehört eine bauliche Infrastruktur gemäss den Masterplänen Fussverkehr und Veloinfrastruktur. Die Normalien «Bern Baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» müssen ebenfalls berücksichtigt werden (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien). Die Vortrittsregelung muss zudem den eidgenössischen gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Eine allgemeingültige Vortrittsberechtigung für eine bestimmte Verkehrsart ist nicht zielführend.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
				Die Nutzung von fahrzeugähnlichen Geräten ist auf eidgenössischer Ebene gesetzlich geregelt. Ein wesentlicher Handlungsansatz zur Minimierung der gegenseitigen Behinderung von Zufussgehenden und Personen mit fahrzeugähnlichen Geräten ist die Schaffung von grosszügigen, übersichtlichen Gehwegen – so wie sie der Masterplan anstrebt.
137 Mitte		Die Mitte sieht im Bereich der Fussgängerförderung in der Stadt Bern wenig akuten Handlungsbedarf. Einzig bei kombiniert von velofahrenden und zu Fuss gehenden Menschen genutzten Flächen bedarf es Priorität. Für die Sicherheit von weniger souveränen Fussgängerinnen und Fussgängern ist eine klare Abgrenzung des Fussgänger- vom Velobereiches entscheidend. Zudem findet es die Mitte wichtig, dass im Zuge von Strassen- und Platzsanierungen die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger hoch gewichtet werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt.
138 Mitte		Die Stadt Bern ist schon heute eine fussgängerfreundliche Stadt. Es gibt in der Stadt keine grossflächigen Einöden für Fussgängerinnen und Fussgänger. Es gibt direkte Routen durch die Stadt. Die Mitte sieht daher im Bereich Fussgängerförderung keinen akuten Handlungsbedarf. Auch wenn die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Stadt Bern heute schon sehr gut ist, sollen aus Sicht der Mitte punktuell und im Rahmen von Sanierungen Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger geprüft und umgesetzt werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr ermöglicht mit seinen Standards eine zielgerichtete und effiziente Umsetzung der genannten Sanierungen und Verbesserungen.
139 Mitte		Einen höheren Handlungsbedarf sieht die Mitte bei den Massnahmen zugunsten eines erträglichen Stadtklimas in Hitzesommern. Obwohl in den Aussenquartieren von Bern viele Strassenzüge als Alleen	Wird zur Kenntnis genommen	Das Problem der zunehmenden Hitzetage, Tropennächte und Starkniederschlagsereignisse ist der Stadt Bern bekannt. Sie hat deshalb eine Fachgruppe Klimaanpassung gegründet. Zusammen

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		gebaut wurden und es in Bern viele Pärke sowie Vorgärten gibt, sind viele Strassenzüge in Bern ohne Bepflanzung. In diesen Strassenzügen wird es an Hitzetagen überdurchschnittlich und unerträglich heiss.		mit anderen Ämtern koordiniert diese Fachgruppe die Planung und Umsetzung von Klimaanpassungs-Massnahmen in der Stadt Bern. Zudem bestehen dank der Arbeitshilfe «Anpassung an den Klimawandel Stadt Bern, Massnahmenkatalog TVS» Grundlagen, welche für die Umsetzung von Projekten massgebend sind (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/arbeits-hilfen/anpassung-an-den-klimawandel-in-der-stadt-bern). Diese Arbeitshilfe wird laufend erweitert und angepasst.
140 Mitte		Es ist klar, dass Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs und fürs Stadtklima Flächen im Strassenraum benötigt werden. Für die Mitte ist es unabdingbar, dass in jedem Projekt nach Lösungen gesucht wird, in dem die Interessen der Autofahrenden gewahrt werden. Die Mitte wehrt sich dagegen, dass unter dem Vorwand der Fussverkehr- und Stadtklimaförderung die Attraktivität für den MIV massiv abgebaut wird. Sowohl für Gewerbe wie für Menschen, die auf diese Mobilitätsform angewiesen sind, ist dies essentiell. Deshalb behält sich die Mitte vor, jedes einzelne Projekt zu prüfen, Verbesserungsvorschläge einzubringen oder auch einzelne Projekte abzulehnen. Die Mitte ist beispielsweise für Tempo 40 auf den Hauptachsen. Tempo 30 auf den Hauptachsen verlangsamt den ÖV und stellt eine Schikane für Autofahrerinnen und Autofahrer dar. Die Mitte bestreitet die Aussage im Masterplan, dass Fahrzeuge mit Tempo 40 die Qualität des Fussverkehrs beeinträchtigen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern ist bestrebt, ganzheitliche Lösungen zu finden, welche für alle Verkehrsträger verträglich sind. Namentlich ist die Erschliessung für den MIV gewährleistet. Die Aussage, dass Fahrzeuge mit Tempo 40 die Qualität des Fussverkehrs beeinträchtigen würden, ist im Masterplan Fussverkehr nicht enthalten. Dass generell tiefere Geschwindigkeiten des MIV die Sicherheit des Fussverkehr grundsätzlich verbessern, ist aus verkehrswissenschaftlicher Sicht jedoch unbestritten, und deshalb – wiederum aus Sicht Fussverkehr – auch positiv zu bewerten.
141 SP	Ja	Der Masterplan Fussverkehr ist ein sehr nützliches Instrument zur weiteren Verbesserung der Infrastruktur für Zufussgehende. Wir vermissen allerdings eine Priorisierung bei der Umsetzung von Massnahmen	Wird zur Kenntnis genommen	In der Stadt Bern ist die Fuss- und Veloverkehrsförderung zentral. Die Prioritätensetzung muss im Einzelfall eines Projekts erfolgen, weil sie von den situativen Gegebenheiten und Projektzielen abhängt.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		und eine klare Zielsetzung, welche Massnahmen bis wann umgesetzt sein sollten. Zudem fehlt ein Monitoring und eine Wirkungskontrolle analog Masterplan Veloverkehr. Die SP Stadt Bern würde es sehr begrüßen, wenn der Masterplan Fussverkehr mit einem Monitoring ergänzt würde. Die Schnittstelle zum Veloverkehr sollte bearbeitet werden. Die Koordination zwischen Fuss- und Veloverkehr ist relevant und fehlt.		Ein Monitoring und eine Wirkungskontrolle ist tatsächlich nicht Teil dieser vorliegenden ersten Version des Masterplans Fussverkehr. Der Hinweis wird jedoch als wichtig erachtet und für die Überarbeitung, die regelmässig erfolgen wird, aufgenommen. Die Abstimmung des Fuss- mit dem Veloverkehr ist gewährleistet. Die Masterpläne wurden parallel bearbeitet. Alle Querschnittsthemen wurden abgeglichen. Beide Masterpläne sind eine wichtige Grundlage für die Projektarbeit.
Politische Parteien (Quartiersektionen)				
142 SVP ISK		Die Auswertung der Vernehmlassung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland war unbefriedigend. Die Vernehmlassungen, die nicht dem Fragebogen entsprachen, wurden nicht systematisch ausgewertet. Dies war u.E. unzulässig und wird nun korrigiert. Die Vernehmlassung darf nicht zu kompliziert werden, sonst werden Laien ausgeschlossen. Siehe Bemerkung Ziff. 1 ad Verständlichkeit nachstehend.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern war nicht zuständig für die Vernehmlassung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland.
143 SVP ISK		Zusammenfassend stellen wir folgende Forderungen: Velo- oder Fussverkehr: • Klare Trennung der Nutzflächen Fuss- Velo- und Autoverkehr. • ÖV wo möglich in einer eigenen Spur fahren lassen. • Keine Priorisierung eines der Verkehrsmittel • Erhalt der Autoparkplätze (Blaue Zone) • Keine Priorisierung des Velos vor allen anderen Verkehrsteilnehmern • geeignete Belagswahl • Signalisierung klar erkennbar (wo fahren Velos) • Durchsetzung der Verkehrsvorschriften auch gegenüber dem Veloverkehr (Einhaltung Fahrverbote z.B. Marzili-Eichholz, keine Velodeponien,	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn sich die Wunschlinien des Fuss- und Veloverkehrs überschneiden oder wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung erfordert eine – teils schwierige – Interessenabwägung. Der Masterplan legt dafür Kriterien fest und unterstützt die Entscheidungsfindung. Sie wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		die Fussgänger und Personen mit Rollstühlen und Kinderwagen behindern (z.B. Trottoir bei Schauplatzgasse vor Kantonalbank an Marktagen, Trottoir an Badetagen vor der KaWeDe) • Öffentlicher Raum, ansprechende und auch für Fussgänger geeignete Gestaltung und Nutzung: Kein gefährlicher Mischverkehr Fussgänger/Velos • Entschärfung Gefahren: Velogegeverkehr bildet Gefahren für Auswärtige Ganz wichtig: Es fehlt ein städtisches Gesamtverkehrskonzept!		S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt. Die Themen ÖV-Spur, Priorisierung der Verkehrsmittel, Erhalt der Autoparkplätze, Signalisation des Veloverkehrs, Durchsetzung der Verkehrsvorschriften und Velogegeverkehr werden nicht im Masterplan Fussverkehr geregelt. Der Umgang mit klimaverträglichen Belägen ist in Entwicklung. Die Stadt Bern verweist hierzu auf die Arbeitshilfe «Anpassung an den Klimawandel Stadt Bern, Massnahmenkatalog TVS» (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/arbeits-hilfen/anpassung-an-den-klimawandel-in-der-stadt-bern). Auf dem Massnahmenblatt «Bodenoberfläche, Entsiegelung» werden die verschiedenen Materialisierungen von Verkehrs- und Aufenthaltsflächen aufgelistet, welche in der Stadt Bern vorgesehen sind. Diese Arbeitshilfe wird laufend erweitert und angepasst. Der Masterplan berücksichtigt eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes – insbesondere auch für den Fussverkehr. Das Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) regelt die Belange der räumlichen Entwicklung, nimmt eine verkehrspolitische Priorisierung vor und übernimmt die Rolle des Gesamtverkehrskonzepts in der Stadt Bern.
144 SVP ISK	Verständlichkeit	Der Vergleich der Masterpläne 2020 und 2024 zeigt, dass keine einschneidenden Veränderungen stattgefunden haben. Die Masterpläne sind nur umfangreicher geworden. Masterpläne sollten kurz und präzise sein und so geschrieben, dass auch Laien sie verstehen können.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr wurde 2024 erstveröffentlicht. Er regelt die Planung der Fussverkehrsinfrastrukturen und legt Standards fest. Deshalb richtet er sich in erster Linie an Fachleute innerhalb der Verwaltung und an externe Leistungserbringende.
145 SVP ISK	Ausgewogenheit	Die Masterpläne Velo und Fussverkehr sind nicht ausgewogen. Der Fussverkehr wird als Quantité négligeable behandelt. Angesichts der Tatsache, dass der Fussverkehr den mit Abstand grössten Anteil am Gesamtverkehr hat, ist das diskriminierend.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Fussverkehr wird nicht als quantité négligeable angesehen oder behandelt. Mit dem Masterplan Fussverkehr gibt sich die Stadt vielmehr eine Grundlage, welche die Ansprüche des Fussverkehrs aufzeigt und Standards setzt. Damit werden die Bedürfnisse des Fussverkehrs künftig gleichwertig mit jenen der übrigen Verkehrsträger behandelt.
146 SVP ISK	Vage und unverbindliche Zielsetzungen			Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		Auf Seite 9 des Masterplans Fussverkehr steht: «Der Masterplan Fussverkehr definiert die vier untenstehenden Visionen für den Fussverkehr in der Stadt Bern und verknüpft diese Visionen auf den folgenden Seiten mit Grundsätzen und Standards für die Planung.» Die vierte dieser Visionen lautet: «Gemeinsam zu Fuss: Die Trottoirs, Fusswege und Warteräume sind grosszügig dimensioniert. Das Fussverkehrsnetz ist durchgängig, hindernisfrei und attraktiv.» Seite 14: «Wo sind Verbesserungen nötig... Vor allem ältere Personen scheuen mögliche Konflikte mit Velos, welche mangels guter Veloinfrastrukturen auf der Fahrbahn Geh- oder Mischverkehrsflächen befahren.» Diese Zielsetzungen bleiben unverbindliche Deklarationen, da Mischflächen weiterhin explizit zugelassen werden.		Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt. Aktuell werden Massnahmen zur Verbesserung der Situation bei einer Reihe von bestehenden Mischverkehrsflächen geprüft. Eine Kampagne zur verbesserten Rücksichtnahme auf Mischverkehrsflächen ist in Vorbereitung und wird demnächst an neuralgischen Stellen umgesetzt werden.
147 SVP ISK		Trennung Fussverkehr – Veloverkehr Der zentrale Mangel des Masterplans Fussverkehr besteht darin, dass die Trennung von Fuss- und Veloverkehr nicht konsequent umgesetzt wird. Fussverkehr Schweiz definiert auf Grundlage des «GEHsund - Städtevergleich Fussverkehr» (2022) fünf generelle Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur. An erster Stelle steht: «Getrennte Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr» (Seite 15). Dieser Handlungsempfehlung wird weder im Masterplan Velo noch im Masterplan Fussverkehr nachgelebt. Mehrmals hat dieses Thema in den verflossenen Jahren Gemeinderat und Stadtrat beschäftigt. Im Stadtrat verlangten Vorstösse die Aufhebung der bestehenden Mischflächen und die Sanierung von Gefahrenpunkten (beispielsweise Helvetiaplatz). Im Februar 2020 sprach der Gemeinderat einen Kredit von 290'000 Fr., um Verbesserungen auf den bestehenden	Wird zur Kenntnis genommen	Zum Mischverkehr wird auf obenstehende Erläuterung verwiesen. Die Ausführungen betreffen weitgehend Prozesse und Planungen ausserhalb des Masterplans Fussverkehr. Mit dem Masterplan wird der Grundsatz verfolgt, den unterschiedlichen Verkehrsmitteln eigene Flächen zuzuweisen und den Veloverkehr auch vom Fussverkehr baulich abzutrennen. Die Einschätzung, dass es im Bereich Helvetiaplatz aktuell Mischverkehrsflächen gibt, welche zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr führen, wird geteilt. Die Situation soll abschnittsweise verbessert und Konflikte entschärft werden. Gleichzeitig wird die Signalisation auf der Thunstrasse angepasst werden. Auf den Mischverkehrsflächen der Thunstrasse (Fuss- und Veloverkehr) werden künftig die schnellen E-Bikes von der Benut-

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		Mischflächen (Velo-Fussgänger) vorzunehmen und Konfliktsituationen zu entschärfen. Von diesen 290'000 Fr. wurde kein einziger Franken für ein fussgängerfreundliches Projekt eingesetzt. Das Geld wurde zweckentfremdet, um den Nachweis zu erbringen, das eigentlich gar keine Konflikte da wären. Seither sind vier Jahre vergangen, ohne dass sich die Situation auf den Mischflächen verbessert hätte. Die neuen Masterplanentwürfe ziehen allerdings keine Lehren daraus, sondern institutionalisieren explizit die Möglichkeit von Mischflächen.		zung des Trottoirs ausgeschlossen. Dies ist aufgrund der revidierten Signalisationsverordnung möglich. Sie tritt per 1. Juli 2025 in Kraft. In Zusammenarbeit mit diversen Verkehrsverbänden wird die Stadt Bern zudem eine Sensibilisierungskampagne zur verbesserten gegenseitigen Rücksichtnahme an neuralgischen Stellen auf Mischverkehrsflächen durchführen (z.B. bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz).
148 SVP ISK		Schnittstelle Fussverkehr – ÖV Im Masterplan Fussverkehr wird eines der grössten Probleme des Fussverkehrs ausgeblendet, nämlich das Behindertengleichstellungsgebot an der Schnittstelle Fussverkehr -Öffentlicher Verkehr. Die Massnahmen der Stadt Bern zur Sanierung der nicht behindertengerechten ÖV-Haltestellen sind völlig ungenügend. Von den 408 Haltestellen erfüllen 319 die Anforderungen des Bundes nicht. 146 von ihnen sollen im Zuge von Sanierungs- und Umgestaltungsprojekten angepasst werden. Im Rahmen des Projekts «UHR-ÖV Haltestellen» sollen 90 umgebaut werden bis ca. 2035. Das Thema wird nur marginal thematisiert und erst noch beschönigend. Beispiel: «Die Haltestellen sind weitgehend gut zugänglich. Die Haltestellen sind betreffend Orientierung für Personen mit Sehbeeinträchtigung gut ausgestattet.» Leider nützt das nicht so viel, wenn man hindernisfrei in die öffentlichen Verkehrsmittel gelangen möchte. Das Postulat der Behindertenkonformität gehört in den Masterplan Fussverkehr	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr enthält verschiedentlich Forderungen nach Hindernisfreiheit. Auf vermeidbare inhaltliche Überschneidungen des Masterplans mit anderen Dokumenten zur hindernisfreien Verkehrsraumplanung, namentlich «Bern baut – Bauen und Projektieren im öffentlichen Raum», wird verzichtet (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien).
Quartierorganisationen				
149 Dialog Nord-quartier		Es handelt sich bei den Masterplänen um sehr ausführliche, fachlich fundierte Berichte. Auf der technischen Seite	Wird zur Kenntnis genommen	In der Planung und Umsetzung von Projekten wird immer eine ganzheitliche Sicht eingenommen. Planungen werden situationsbezogen erarbeitet. Der Partizipation in Projekten wird ein hoher

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			haben wir nicht viel beizufügen. Dazu sind die ausgewiesenen Fachverbände zuständig. Für uns sehr wichtig ist, dass nicht nur auf Normen abgestellt, sondern Rücksicht auf die Gegebenheiten (z. B. vorhandene Alleen) genommen und auf die jeweilige Situation eingegangen wird. Die Gefahr besteht, dass einzelne Aspekte zu einseitig betrachtet werden und Quartieranliegen zu kurz kommen.		Stellenwert beigemessen. Die detaillierten Umsetzungsvorgaben und der städtische Planungsprozess der Projekte sind im Dokument «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» geregelt (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien). Im Kapitel 2.2 «Wir gestalten Bern gemeinsam» wird unter anderem auf den Planungsprozess und die Partizipation eingegangen.
150	Dialog Nordquartier		In den letzten Jahren wurde «Dr nöi Breitsch» umgesetzt. Die Quartierkommission kämpfte dabei um breite Trottoirs und für entsiegelte Flächen. Es freut uns, dass diese Anliegen aufgenommen und viele Bilder vom Breitsch verwendet werden.	Wird zur Kenntnis genommen	«Dr nöi Breitsch» ist hinsichtlich der geschaffenen Qualitäten für den Fussverkehr ein wegweisendes Beispiel.
151	Dialog Nordquartier		Die Lobby für den Fussverkehr ist schwach, deshalb ist es wichtig, dass die Stadt Bern sich für diese Belange einsetzt und Standards setzt, die wirklich umgesetzt werden. Der Fussgänger als schwächstes Glied kommt meistens zu kurz. Dabei handelt es sich um die grösste Personen- gruppe, vom Kind bis zum Rentner. Alle sind angewiesen auf sichere, abwechslungsreiche Verbindungen, die auch bei Schnee oder Hitze ihre Funktion erfüllen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern will mit dem Masterplan Fussverkehr die Förderung dieser Fortbewegungsart unterstützen.
152	Dialog Nordquartier		Für den Fussverkehr wünschen wir uns ebenso einen Netzplan wie beim Veloverkehr, damit Netzlücken geschlossen werden können. Der Richtplan aus dem Jahr 2020 ist überholt.	Wird zur Kenntnis genommen	Für den Fussverkehr gibt es mit dem Richtplan einen guten Netzplan. Die Haltung, dass eine regelmässige Überarbeitung des Richtplans Fussverkehrs sinnvoll ist, wird grundsätzlich unterstützt. Ein Zeitplan dafür liegt noch nicht vor. Konkrete Anliegen können der Verkehrsplanung aber jederzeit gemeldet werden.
153	Dialog Nordquartier		In unserem Quartier sehen wir Netzlücken bei der Überquerung der Eisenbahn und Autobahn – Verbindung Wankdorffeld – Wankdorfcity und Aareraum. Die Stauffacherbrücke und die Überführung beim Bahnhof Wankdorf liegen zu weit auseinander, eine zusätzliche Querung ist dringend anzustreben, insbesondere im Zusammenhang mit den neuen Grossüberbauungen in diesem Gebiet. Die Unterführung beim Bahnhof Wankdorf wird leider nicht ausgeführt, die Überführung beim Bahnhof Wankdorf ist	Wird zur Kenntnis genommen	Die Netzstruktur und Netzlücken für den Fussverkehr sind im Richtplan Fussverkehr definiert und priorisiert. Der Bedarf nach einer qualitativ guten Fussverkehrsverbindung zwischen Bahnhof Wankdorf und den neuen Überbauungen (Wankdorfcity) ist unbestritten. Eine Qualitätssteigerung der bestehenden Überführung ist durch die SBB geplant.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		als Quartierverbindung ungeeignet insbesondere für Kinder.		
154 QM3	Ja	Dem Fussverkehr muss genügend Raum gegeben werden. Der Mischverkehr zwischen Velos und Fussverkehr ist zu unterbinden und im Zweifelsfall hat der Fussverkehr Vorrang. Die Wege des Fussverkehrs müssen direkt gehalten werden. Keine Umwege für den Fussverkehr. Die Stellungnahme wurde von der QM3-Delegiertenversammlung vom 25. März 2024 mit 11 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung verabschiedet.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Haltung der QM3 deckt sich mit den Zielen der Stadt Bern. Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt.
155 QUAV4 & IG Schönberg Ost		Inhaltlich bringen wir keine Veränderungsvorschläge an, handelt es sich doch um eine Zusammenstellung von durchgehend wünschenswerten Zielen, Vorgaben und Planungsgrundlagen. Wir würden es allerdings begrüßen, wenn zu Handen der ausführenden Stellen eine Priorisierung vorgenommen würde. Z.B. in Bezug auf die rasche Eliminierung von unfallträchtigen Stellen oder Gegebenheiten. Auch eine Priorisierung hinsichtlich der finanziellen Kriterien wäre sicherlich hilfreich, um z.B. «Low Hanging Fruits» zu kennzeichnen. Wie überall kann auch in den Themengebieten der Masterpläne davon ausgegangen werden, dass mit 20% der Aktionen 80% der Wirkung erreicht werden könnte. Leider sind diese 20% nirgends gekennzeichnet.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr zeigt die Standards für die Erstellung von Fussverkehrsinfrastrukturen auf. Die Ermittlung des Handlungsbedarfs sowie die Definition und Priorisierung von Massnahmen sind Gegenstand des Richtplans Fussverkehr. In seiner gegenwärtigen Fassung aus dem Jahr 2020 sind konzeptionell besonders wichtige Massnahmen als «Schlüsselmassnahmen» priorisiert. Zudem gibt es Massnahmen der ersten und zweiten Priorität. In dieser Priorisierung ist auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis berücksichtigt. Eine weitergehende finanzpolitische Priorisierung erfolgt jeweils verwaltungsintern. Damit kann flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen reagiert werden.
156 QUAV4 & IG Schönberg Ost		Wir unterstützen die starke Gewichtung von Begegnungszonen und weisen darauf hin, dass wir auf die versprochene Realisierung einer solchen in unserem Quartier warten.	Wird zur Kenntnis genommen	Im Stadtteil IV gibt es einige Begegnungszonen (BGZ). Ohne genaue Benennung der BGZ kann dazu keine Auskunft erteilt werden. Bei konkreten Fragen kann die Verkehrsplanung kontaktiert werden.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
157	QUAV4 & IG Schönberg Ost		Erstellen einer neuen Fusswegverbindung Schönberggrain – Bitziusstrasse gemäss Richtplan, dort als Massnahme Nr. 4.12 mit erster Priorität enthalten. Wichtig für die Verbindung zur Tagesschule Bitzius.	Wird zur Kenntnis genommen	Wie von der eingebenden Stelle richtig bezeichnet, handelt es sich bei der eingebrachten Massnahme 4.12 um einen Inhalt des Richtplans Fussverkehr. Der Masterplans befasst sich nicht mit einzelnen Projekten. Die Umsetzbarkeit der Massnahme wurde bereits geprüft und erweist sich als schwierig. Es wurden Massnahmen mit einem günstigeren Kosten-Nutzen-Verhältnis vorgezogen.
158	QUAV4 & IG Schönberg Ost		Generell bemängeln wir die häufig fehlende oder unzureichende Beleuchtung von Fussgängerstreifen.	Wird zur Kenntnis genommen	Für die Beleuchtung von Fussgängerstreifen gibt es klare Vorgaben. Die Verkehrsplanung nimmt gerne konkrete Hinweise zur Prüfung entgegen. Das Thema Beleuchtung der Querungsstellen wird auf den Seiten 10, 14, 21, sowie bei den einzelnen Streckenelementen (ab Seite 33) thematisiert.
159	QUAV4 & IG Schönberg Ost		Erstellen einer neuen Fusswegverbindung Schönberg-Ost – Baumgarten in Richtung Breitenrain gemäss Richtplan, dort als Massnahme 4.10 enthalten.	Wird zur Kenntnis genommen	Wie von der eingebenden Stelle richtig bezeichnet, handelt es sich bei der eingebrachten Massnahme 4.10 um einen Inhalt des Richtplans Fussverkehr aus dem Jahr 2020. Der Masterplan befasst sich nicht mit einzelnen Projekten. Die Massnahmen der zweiten Priorität konnte bisher aus Ressourcengründen nicht umgesetzt werden.
160	QUAV4 & IG Schönberg Ost		Beim für die Verbindung zum Oberstufenzentrum Baumgarten neu angelegten Fussgängerstreifen bestehen noch die folgenden drei Probleme: 1. Die Warteräume beidseits des Zebrastreifens sind grundsätzlich zu klein für einen Übergang, bei dem Kinder in grösseren Gruppen die Strasse queren. 2. Fussgänger haben den Weg nordseitig der Lärmschutzwand zu benutzen und Fahrradfahrende den erhöhten Fahrstreifen auf dem ehemaligen Trottoir strassenseitig. Dort fehlt eine Verbotstafel für Fussgänger, denn diese gehen immer wieder auf diesem Radweg und treten dann bei dessen Verlassen am Westende auch noch auf die Fahrbahn. Es fehlt zudem die Signalisation der Abfahrt von diesem Fahrradstreifen auf dem „Trottoir“ zurück auf die Strasse, ergänzt mit roter Belagsfläche.	Wird zur Kenntnis genommen	Der konkrete Hinweis zum Handlungsbedarf wird zur Kenntnis genommen. Da er nicht den Inhalt des Masterplans Fussverkehr betrifft, wird das Anliegen stadtintern weitergeleitet.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		3. Für Autofahrende ist die Situation unübersichtlich und verleitet zu Fehlern: Wer vom Rosengarten herkommend Richtung Ostermundigen fährt, konzentriert sich auf die Ampelanlage und kann dabei schnell übersehen, dass sich vor der Ampelanlage / Kreuzung noch ein Fussgängerübergang befindet. Abhilfe schaffen würde, dass während den typischen Nutzungszeiten durch Schüler eine blinkende Warnleuchte auf die Gefahrenstelle hinweist. Zudem müssten die fehlenden Vorseignale «2x Fussgängerübergang» ergänzt werden. Sinngemäss identisch ist die Situation, wenn man von Ostermundigen herkommend Richtung Rosengarten fährt. Primär wird die Ampel beachtet und diese signalisiert dem Autofahrenden bei Grün «Vortritt». Der Fussgängerübergang direkt dahinter wird leicht übersehen.		
161	QUAV4 & IG Schönberg Ost	Bei der Bushaltestelle Paul Klee Zentrum quert der Veloweg direkt hinter dem wartenden Bus das Trottoir. Schnelle Velofahrer sehen Fussgänger zu spät und diese sehen die Velofahrenden nicht kommen, wenn sie hinter dem Bus hervortreten. Eine Kollision ist nur eine Frage der Zeit. Hier müssten die Velofahrer mittels Signalisation noch besser gewarnt und durch weitere Schikanen gebremst werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Der konkrete Hinweis zum Handlungsbedarf wird zur Kenntnis genommen. Da er nicht den Inhalt des Masterplans Fussverkehr betrifft, wird das Anliegen stadtintern weitergeleitet.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften				
162	Bürgergemeinde	Die Bürgergemeinde Bern besitzt eine Vielzahl von Grundstücken innerhalb der Gemeinde Bern, die von den geplanten Verkehrsanpassungen im Rahmen der «Vernehmlassung Masterpläne Fussverkehr und Veloinfrastruktur» unmittelbar betroffen sind. Die Bürgergemeinde Bern unterstützt grundsätzlich das Vorhaben der Stadt Bern, den Fuss- und Veloverkehr zu optimieren und möchte sich im Sinne einer Mitwirkung an diesem Prozess beteiligen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Unterstützung wird wohlwollend zur Kenntnis genommen.
163	Bürgergemeinde	Weiterführung der Velobrücke bis hin zum Viererfeld:	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung wird geteilt, dass im Bereich des Burgerspittels eine sichere Fusswegführung insbesondere auch für ältere Menschen vorhanden sein muss. Der Masterplan Fussverkehr liefert

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Die Verkehrsführung des Veloverkehrs von der zukünftigen Velobrücke bis zum Viererfeld sollte verbessert werden, da die derzeitige Strassenführung zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern führen würde. Die Querung des Viererfeldweges für die Bewohner des Burgerspittels (ältere, zu Fuss nicht mehr so sichere Menschen mit Rollatoren und Rollstühlen) muss auf der Höhe des Eingangs des Burgerspittels und im Bereich der Trennung Viererfeldweg zu Zufahrt Burgerspittel sicher möglich sein. Dazu ist auch eine entsprechend geeignete Materialisierung des Belages zu wählen.		dazu das Instrumentarium, macht jedoch keine örtlich konkreten Aussagen. Dies ist Aufgabe der jeweiligen Projekte.
164	Gemeinde Kehrsatz		Der Gemeinderat würdigt die erarbeiteten Masterpläne und zeigt Respekt vor der Arbeit/den Resultaten. Schade ist, dass die Masterpläne an der Stadtgrenze "aufhören" bzw. die Anbindung an die Agglomeration fehlt. Die Möglichkeit zur Rückmeldung zu den Masterplänen wird verdankt, jedoch wird auf eine Rückmeldung mittels Fragebogen verzichtet.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern kann keine Konzepte publizieren, welche über ihr Territorium hinaus gehen. Die Standards des Masterplans Fussverkehr dürfen aber grundsätzlich auch von Körperschaften ausserhalb der Stadt angewendet werden. Der Masterplan Fussverkehr enthält keine Netzkarte. Eine solche ist im Richtplan Fussverkehr enthalten. Darin werden das gesamte Wanderwegnetz sowie sonstige grenzüberschreitende Fusswegverbindungen berücksichtigt. Die wichtige Anbindung an die Agglomeration wird damit erfüllt.
165	Gemeinde Köniz		Herzlichen Dank für diese tolle Planungs- und Projektierungsgrundlage!	Wird zur Kenntnis genommen	Die Rückmeldung wird als Zustimmung zu den Inhalten aufgenommen.
166	TBA	Ja	Der Masterplan wird begrüsst. Der Kanton Bern weist darauf hin, dass die Inhalte des Masterplans für Kantonsstrassen nur hinweisend sind und für Projekte auf Kantonsstrassen die eigenen Standards ausschlaggebend sind.	Wird zur Kenntnis genommen	Es liegt auf der Hand, dass auf Kantonsstrassen die kantonalen Standards gelten. Im Sinne einer kohärenten Netzentwicklung kann die Stadt Bern im Einzelfall eine Anwendung der städtischen Standards beantragen – gegebenenfalls unter Finanzierung von Mehrkosten.
Fach- und Interessenverbände					
167	Fussverkehr	Ja	In der Stadt Bern genoss der Veloverkehr gegenüber dem Fussverkehr eine bevorzugte Behandlung (Stichwort Velohauptstadt). Der Masterplan Fussverkehr	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung wird geteilt, dass der Fussverkehr in der Stadt Bern gestärkt werden soll. Aus diesem Grund wurde der Masterplan Fussverkehr erstellt. Die Veloförderung war in den letzten Jahren aufgrund des besonders grossen Handlungsbedarfs mehr

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			bietet die Gelegenheit, dieses Verhältnis künftig ausgeglichener zu gestalten. Im Rahmen der Einsprache gegen das Tram Bern-Ostermundigen präsentierte die Stadt im Raum Rosengarten nicht gerade eine optimale Lösung für den Fussverkehr. Erst nach grossem Widerstand von Fussverkehr Kanton Bern war man bereit, eine für die Sicherheit des Fussverkehrs vor dem Veloverkehr bessere Lösung zu präsentieren. Der Masterplan Fussverkehr verfügt über die Instrumente und Massnahmen, um solche für den Fussverkehr ungünstigen Planungen von allem Anfang an zu unterbinden.		im Fokus. Die Förderung des Veloverkehrs nützt auch dem Fussverkehr, beispielsweise wenn dadurch die Belastung durch den motorisierten Verkehr reduziert wird oder wenn separate Veloinfrastrukturen geschaffen werden. Der Fussverkehr wurde in der bisherigen Praxis in den Projekten stets integral mitgedacht. In Interessenabwägungen wurde allerdings der Fussverkehr mangels Standards gegebenenfalls zu wenig gewichtet.
168	Heit Sorg zu Bärn	Ja	Begegnungszonen sind keine Freizeitparks mit Spiel- und Sitzgelegenheiten. Sie sind Verkehrsflächen, mit sehr tiefen Fahrgeschwindigkeiten. Heit Sorg zu Bärn empfiehlt als Ergänzung zum Masterplan das Ausarbeiten eines Masterplans Aussenraumgestaltung für Erholung und Freizeit.	Wird zur Kenntnis genommen	Begegnungszonen bieten neben den Verkehrsfunktionen auch Raum für Aufenthaltsfunktionen wie Begegnen, Sitzen oder Spielen. An diesem Grundsatz orientieren sich das Geschwindigkeitsregime und die Gestaltung. Die Möblierung für die Aussenraumgestaltungen werden im Dokument «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» definiert (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien).
169	SeRa	Ja	Insbesondere bei publikumsintensiven Plätzen sind Schutzelemente (s.71) anzubringen, um das Parkieren und Anhalten zu verhindern (z.B. vor dem Haus der Religionen). Infrastrukturmassnahmen reichen nicht aus, um das Befahren von Fussgängerzonen zu verhindern. Wir erwarten, dass sich die Verkehrsplanung an die entsprechenden Stellen wendet, damit vermehrt Kontrollen durchgeführt werden (Geschwindigkeitskontrollen auch in Begegnungszonen).	Wird zur Kenntnis genommen	Der Schutz der Seitenräume durch Poller wird bedarfsgerecht eingesetzt. Im Kapitel «Streckenelemente» (Abschnitt «Nutzungen in den Seitenräumen») auf Seite 36, wurde ergänzt, dass im Fall von Anlieferung (Logistik, Ver- und Entsorgung) stets die Qualität für den Fussverkehr erhalten bleiben soll. Anlieferungsflächen sind ausserhalb der Fussverkehrsinfrastruktur vorzusehen. Kontrollen der Geschwindigkeit oder des ruhenden Verkehrs obliegen der Kantonspolizei und sind nicht Gegenstand des Masterplans.
170	SIA		Das Schema «Einordnung Masterplan Fussverkehr...» zeigt auf, dass die Stadt mit Masterplänen konsequent eine zusätzliche Planungsebene einzuführen gedenkt – zwischen der behördenverbindlichen Richtplanung und der grundeigentümerverbindlichen Nutzungsplanung. Im Masterplan ist erwähnt,	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr stellt nicht eine zusätzliche Planungsebene dar, sondern dient durch die entsprechenden Ziele und Standards als Umsetzungsinstrument. Die Arbeit in Projekten kann dadurch vereinfacht werden.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		dass er sich primär an die öffentliche Hand bei der Erfüllung ihrer Aufgaben adressiert, insbesondere der Erneuerung und Gestaltung öffentlicher Räume. Diesbezüglich kann der Masterplan als abgestimmter Katalog von Ansprüchen und Methoden für die stadteigenen Vorhaben zur Kenntnis genommen werden.		
171 SIA		Als problematisch erachten wir die ebenfalls erwähnte Absicht, die Inhalte möglichst auch auf private Akteure zu überbinden. Damit werden der weiteren Belastung von Entwicklungsvorhaben mit zusätzlichen Anforderungen Tür und Tor geöffnet. Dem Schema «Einordnung Masterplan Fussverkehr...» nach sollen die Masterpläne zur Interessenabwägung und Projektierung beitragen. Eine Interessenabwägung kann aber nur im spezifischen Fall zielführend sein. Die verantwortlichen städtischen Fachstellen neigen hingegen in der Umsetzungspraxis dazu, die Inhalte als fix vorgegebene und nicht verhandelbare Anforderungen auch auf private Vorhaben zu übertragen, womit sie de facto Gesetzescharakter erhalten. Eine spezifische Interessenabwägung wird damit durch den Masterplan so bereits vorweggenommen – ohne Berücksichtigung der spezifischen Bedingungen und Verhältnismässigkeit. Wir beantragen daher eine explizite Begrenzung der Anwendung des vorliegenden Masterplans auf öffentliche Vorhaben. Das schliesst nicht aus, dass er auch eine Referenz für private und insbesondere PPP-Vorhaben darstellt, es verbleibt aber Spielraum für eine echte Interessenabwägung und zweckmässige Umsetzung. Gleichzeitig kann er einen Beitrag dazu zu leisten, dass die öffentliche Hand ihren selbst gesteckten übergeordneten Zielen in der Umsetzung nachkommt, namentlich der Schaffung von Wohnraum.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan ist ein Leitdokument für Fussverkehrsprojekte auf öffentlichen Strassen und Parzellen im Eigentum der Stadt Bern. Er hat zudem einen hinweisenden Charakter für öffentliche Strassen und Parzellen im Eigentum Dritter (Bund, Kanton, Private). Der Masterplan erlangt jedoch keine Verbindlichkeit in juristischem Sinn. Die städtischen Direktionen und Ämter sind aber aufgefordert, sich bei Projekten für die Umsetzung der Vorgaben gemäss Masterplan einzusetzen – solange an einem konkreten Ort die Zweck- und Verhältnismässigkeit gegeben erscheint. Mit den beteiligten Partner*innen soll nach Lösungen im Sinne des Masterplans gesucht werden. Die Umsetzung der festgelegten Standards bedingt in jedem Fall eine situative Beurteilung, welche den lokalen Gegebenheiten sowie den Umsetzungschancen und -risiken gebührend Rechnung trägt. Die Formulierung des Masterplans im Abschnitt «Erarbeitungsprozess und Verbindlichkeit» auf Seite 6 ist in dieser Hinsicht klar. Aus der Sicht der Stadt Bern sind deshalb keine Änderungen notwendig. Es entspricht weder der bisherigen Praxis, privaten Grundeigentümern, dem Kanton oder dem Bund Standards aufzuzwingen, noch kann aus der Formulierung des Masterplans Fussverkehr eine solche Absicht abgeleitet werden.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
172 SIA		Infrastrukturvorhaben gehen oft mit einem sehr langen Umsetzungshorizont einher. Es ist kein Zufall, dass es derzeit eine gewisse «Diversität» in der Ausgestaltung von Begegnungszonen, Spielstrassen und anderen Bauten gibt. Es wäre vermessen anzunehmen, dass mit einem Masterplan ein städtisches Bild «aus einem Guss entsteht». Die Vielfalt und das Unfertige der Stadt sind eine Realität und eine Chance, da es Spielräume für Entwicklungen lässt. Beim Studium des umfangreichen Werks stellt sich darum auch immer wieder die Frage, wer die Zielgruppe und was der Zweck des umfangreichen Werks ist. Warum werden etablierte Verkehrszeichen erläutert? Wozu die Einlassung auf die Wahrnehmungsbeeinflussung von Sprache? Wir postulieren eine klare Fokussierung des Dokuments auf wichtige und dringende Anliegen im allgemeinen öffentlichen Interesse. Eine entsprechende Bündelung der Aufmerksamkeit und Ressourcen auf deren Umsetzung erscheint uns zielführender als die universelle Abhandlung des weiten Themenfeldes Fussverkehr.	Wird nicht berücksichtigt	Das Dokument adressiert sich primär an die städtischen Direktionen und Ämter sowie deren mandatierten Fachleute für alle Fussverkehrsprojekte auf öffentlichen Strassen und Parzellen im Eigentum der Stadt Bern. Für diese Kreise ist eine Auslegeordnung der üblicherweise in der Stadt eingesetzten Signale im Alltag nützlich. Ein sorgfältiger und bewusster Umgang mit Begriffen im laufenden Sprachwandel gehört zu den Erwartungen an diese Kreise. Gleichzeitig wurde Wert auf eine Verständlichkeit für die Politik und die Bevölkerung gelegt.
173 TCS		Priorisierung des Fussverkehrs Wir unterstützen Massnahmen zur Förderung der Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs. Eine ausgewogene Mobilitätsplanung muss jedoch die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden im Blick haben. Ein Modalsplit, wie der Masterplan diesen vorsieht, sehen wir auch gegenüber den anderen Verkehrsträgern wie beispielsweise dem Velo-, ÖV- oder individuellen Mischverkehr als nicht gerechtfertigt – die Funktionalität und Sicherheit würde darunter leiden. Der vorliegende Masterplan konzentriert sich vor allem auf die Infrastruktur. Verkehrssicherheit kann aber nur gewährleistet werden, wenn ein rücksichtsvolles Miteinander funktioniert. Deshalb müssen alle	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr ist per Definition auf die Bedürfnisse des Fussverkehrs und auf Infrastrukturen für den Fussverkehr ausgerichtet. Selbstverständlich wird in Projekten weiterhin eine ganzheitliche Betrachtung eingenommen. Konkrete Infrastrukturplanungen werden weiterhin unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrssystems und einer damit verbundenen Interessenabwägung vorgenommen. Der Modal Split wurde im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) definiert. Dort sind der bestehende (2010) und der angestrebte Modal Split dokumentiert.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		Verkehrsteilnehmende entsprechend ihren Fähigkeiten ausreichend geschult sein, um sich situationsgerecht zu verhalten. Eine vollständige Trennung der Verkehrsträger ist diesbezüglich nicht die geeignete Lösung.		Eine Schulung der Verkehrsteilnehmenden wird im Masterplan Fussverkehr nicht thematisiert. Sie erfolgt durch die Verkehrsinstruktion der Kantonspolizei an den Schulen.
174 TCS		Umgestaltung von Parkflächen Wir plädieren für eine sorgfältige Abwägung bei der Reduktion von Parkraum, um die Zugänglichkeit der Stadt für Anwohnende, Besuchende und das Gewerbe zu gewährleisten.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Verkehrsplanung der Stadt Bern hat in einem separaten Projekt eine Beurteilung der Zonenauslastungen in der gesamten Stadt Bern vorgenommen und analysiert. Diese Resultate werden in den Projekten berücksichtigt. Der Masterplan legt hingegen Standards für den Fussverkehr fest.
175 TCS		Superblocks Die TCS Sektion Bern erkennt ein gewisses Potenzial von Superblocks für die Verbesserung der urbanen Lebensqualität, mahnt jedoch zu einer differenzierten Betrachtung. Superblocks zielen darauf ab, den Durchgangsverkehr in Wohnquartieren zu reduzieren und den öffentlichen Raum zugunsten von Fussverkehr, Velofahrenden und Aufenthaltsqualität umzugestalten. Dieses Konzept, inspiriert durch Projekte wie in Barcelona, verspricht eine erhöhte Lebensqualität durch weniger Verkehr, mehr Grünflächen und gestaltete Aufenthaltsbereiche. Die TCS Sektion Bern unterstützt grundsätzlich Massnahmen, die zu einer ausgewogenen Mobilität und erhöhten Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden beitragen. Dennoch betont die Sektion die Wichtigkeit, bei der Implementierung von Superblocks eine gesunde Balance zwischen den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden zu wahren. Die freie Wahl des Verkehrsmittels und der Zugang zu Wohn- und Geschäftsbereichen für Anwohnende, Lieferverkehr sowie Notfalldienste müssen stets gewährleistet sein. Die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, insbesondere die Verlagerung des Verkehrs auf umliegende Strassen, bedürfen einer sorgfältigen Planung und Überwachung, um ne-	Wird zur Kenntnis genommen	Zum Thema Superblock liegen politische Beschlüsse vor. Wir weisen auf die vom Stadtrat am 27.6.2024 erheblich erklärte Motion «Superblock für ein neues Lebensgefühl in Bern.» Im November 2024 startete die Partizipation im Pilotstandort Murifeld. Bei der Planungsarbeit wird immer eine ganzheitliche Betrachtung eingenommen. Die Verkehrsverlagerung und die Bedürfnisse der Lieferdienste, der Blaulichtorganisationen sowie von Entsorgung + Recycling werden in die Projektierung miteinbezogen.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		gative Konsequenzen für den Verkehr und Lebensqualität in angrenzenden Quartieren zu vermeiden. Alle Szenarien müssen erst durch unabhängige Stellen (Planungsbüros etc.) auf ihre Funktionalität geprüft werden.		
176 TCS		Verkehrsberuhigende Massnahmen Die TCS Sektion Bern unterstützt die Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten der Stadt Bern, um die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu verbessern. Dies sollte jedoch nicht zu Lasten der Effizienz und Funktionalität der Hauptverkehrsachsen gehen, für welche wir die Beibehaltung eines Tempolimits von 50 km/h als wesentlich erachten. Ein ungestörter Verkehrsfluss auf diesen Achsen verhindert Ausweichverkehr und reduziert dadurch Umweltbelastungen, die durch Stau und stockenden Verkehr entstehen könnten. Die TCS Sektion Bern plädiert daher für eine ausgewogene Verkehrspolitik, die sowohl verkehrsberuhigte Wohnbereiche fördert als auch die Mobilitätsbedürfnisse und Umweltverträglichkeit auf städtischen Hauptstrassen berücksichtigt. Bern ist als Stadt ein Zentrum menschlicher Aktivitäten und muss für eine Vielzahl von Lebensrealitäten funktionieren. Das gilt nicht nur für die Anwohnenden, sondern auch für externe Besuchende und Gewerbetreibende. Eine Mobilitätspolitik, die alle Verkehrsformen fair und nachhaltig integriert, ist daher entscheidend.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr macht keine Aussage zur räumlichen Anordnung von Geschwindigkeitsregimes. Der Masterplan legt hingegen Standards für den Fussverkehr fest. Im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) wird im Vertiefungsbericht Mobilität in Kapitel 7 die Vision für den motorisierten Individualverkehr inkl. den Tempovorstellungen aufgezeigt. Selbstverständlich wird in der Planungs- und Projektierungsarbeit immer eine ganzheitliche Betrachtung eingenommen.
177 Vortritt Fussgänger		Vortritt Fussgänger unterstützt ausdrücklich die im Masterplan Fussverkehr festgelegten Grundsätze und Standards für die Planung, die darauf abzielen, den Fussverkehr in Bern sicherer, komfortabler und barrierefreier zu gestalten. Insbesondere die Definition der Visionen für den Fussverkehr, wie die Schaffung einer sicheren und attraktiven Fussverkehrsinfrastruktur für alle Altersgruppen und die Verbesserung	Wird zur Kenntnis genommen	Die Äusserungen werden als grundsätzliche Zustimmung zu den Inhalten des Masterplans Fussverkehr aufgenommen.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, sind entscheidende Schritte in die richtige Richtung.		
178 Vortritt Fussgänger		Die Fokussierung auf die Trennung von Fuss- und Fahrradverkehr sowie die Schaffung hindernisfreier Gehwege und Querungsstellen sind wichtige Massnahmen im Masterplan, um die Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs zu erhöhen. Darüber hinaus begrüsst Vortritt Fussgänger die geplanten Projekte und Massnahmenpakete zur Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur, wie die Aufrüstung von Fussverkehrszählstellen sowie die Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der Schulsichersicherheit und der Barrierefreiheit. Vortritt Fussgänger weist darauf hin, dass zudem Verbesserungen in der Signalisation gemacht werden müssen. Zudem besteht ein Unwissen in der Bevölkerung bezüglich Mischverkehrsflächen, welcher mit einer gezielten Aufklärungskampagne entgegengewirkt werden könnte. Ausserdem macht Vortritt Fussgänger erneut darauf aufmerksam, dass immer noch an unzähligen Orten in der Stadt Bern Fussgängerstreifen oder Trottoirs und Überführungen fehlen. Diese Punkte sollten ebenfalls bei der Implementierung des Masterplans Fussverkehr berücksichtigt werden.	Wird zur Kenntnis genommen Wird berücksichtigt Wird nicht berücksichtigt	Die Äusserungen werden als grundsätzliche Zustimmung zu den Inhalten des Masterplans Fussverkehr aufgenommen. Eine Sensibilisierungskampagne zur verbesserten Rücksichtnahme auf Mischverkehrsflächen ist in Vorbereitung und wird demnächst an neuralgischen Stellen umgesetzt werden. Die Netzstruktur und Netzlücken für den Fussverkehr sind im Richtplan Fussverkehr definiert und priorisiert. Die Überarbeitung des Richtplans Fussverkehr wurde noch nicht gestartet. Fehlende Zebrastreifen, fehlende Trottoirs oder Unter- und Überführungen müssen bei der Überarbeitung des Richtplans Fussverkehr eingegeben werden. Im Gegensatz dazu fokussiert der Masterplan auf das Wie und fasst zusammen, auf welche Art die Stadt Bern die vorhandenen Normen und Grundsätze für den Fussverkehr anwenden will.
179 Vortritt Fussgänger		Vortritt Fussgänger möchte im Rahmen der Vernehmlassung zum Masterplan Fussverkehr folgende Anliegen äussern, welche Verbesserungspotential aufweisen und bei der Umsetzung berücksichtigt werden müssen: Ausreichende finanzielle Mittel:	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr zeigt keine räumlich verorteten Massnahmen oder Projekte auf und macht daher auch keine Aussagen zur Finanzierung.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		Es ist entscheidend, dass ausreichende finanzielle Mittel für die Umsetzung des Masterplans Fussverkehr bereitgestellt werden. Denn nur mit einer ausreichenden Finanzierung, kann sichergestellt werden, dass wichtige und auch nötige Verbesserungen im Fussverkehr schnell und effektiv implementiert werden können. Bürgerbeteiligung: Wir fordern eine verstärkte Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei der Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs, um sicherzustellen, dass die Bedürfnisse und Anliegen aller VerkehrsteilnehmerInnen angemessen berücksichtigt werden. Vortritt Fussgänger setzt genau hier an und ist deshalb der Meinung, dass sich auch Interessensverbände (z.B. Pro Senectute, SBV und Pro-cap Bern) mehr in die konkrete Planung und Umsetzung des Masterplans einbinden sollen, um eine umfassende und inkludierte Umsetzung zu erreichen. FussgängerInnen und andere Verkehrsmodi: Vortritt Fussgänger befürwortet grundsätzlich ein konstruktives Zusammenleben des Fussverkehrs mit anderen Verkehrsmodi wie dem öffentlichen Verkehr und dem Fahrradverkehr. Es ist jedoch wichtig, dass bei der Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs die Sicherheit und der Vorrang der FussgängerInnen nicht vernachlässigt werden, dies gilt vor allem bei der Implementierung des Masterplans Veloinfrastruktur der Stadt Bern. Insbesondere müssen Radwege so gestaltet werden, dass sie FussgängerInnen nicht gefährden oder beeinträchtigen. Wir fordern daher, dass bei der Umsetzung von Massnahmen im Rahmen des Masterplans Veloinfrastruktur die Bedürfnisse und Rechte der FussgängerInnen angemessen berücksichtigt werden. Es ist wichtig, dass FussgängerInnen weiterhin		Die Stadt Bern misst der Partizipation in Projekten einen hohen Stellenwert bei. Die detaillierten Umsetzungsvorgaben und der Planungsprozess der Projekte in der Stadt Bern sind im Dokument «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» geregelt (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien). Dort wird in Kapitel 2.2 «Wir gestalten Bern gemeinsam» unter anderem auf den Planungsprozess und die Partizipation eingegangen. Die städtischen Direktionen und Ämter sind aufgefordert, sich bei Projekten für die Umsetzung der Vorgaben gemäss Masterplan einzusetzen und mit den beteiligten Partner*innen nach Lösungen im Sinne des Masterplans zu suchen. Abweichungen vom Masterplan Fussverkehr sind zu begründen. Zudem bedingt die Umsetzung der festgelegten Standards in jedem Fall eine situationsspezifische Beurteilung, welche den lokalen Gegebenheiten gebührend Rechnung trägt. Bei der Planung wird also immer eine ganzheitliche Betrachtung eingenommen.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		sichere und barrierefreie Gehwege haben und dass der Fussverkehr nicht durch den Ausbau des Fahrradverkehrs beeinträchtigt wird.		
180 Vortritt Fussgänger		Insgesamt betrachten wir den Masterplan Fussverkehr der Stadt Bern als einen positiven Schritt zur Förderung des Fussverkehrs und zur Schaffung einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt. Wir sind zuversichtlich, dass durch die konsequente Umsetzung des Masterplans die Fussgängerfreundlichkeit von Bern weiter gesteigert werden kann und eine sichere, attraktive und barrierefreie Umgebung für FussgängerInnen geschaffen wird. Generell ist es das Ziel von Vortritt Fussgänger, dass Bern eine lebenswerte Stadt für FussgängerInnen aller Altersgruppen wird, in der das Zufussgehen nicht nur sicher und praktisch, sondern auch für alle angenehm und attraktiv ist.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Äusserungen werden als grundsätzliche Zustimmung zu den Inhalten des Masterplans Fussverkehr aufgenommen.
Planungs- und Ingenieurbüros				
181 BSB +	Ja	Vgl. Frage 4 - meistens verunmöglichen genau im Bereich mit dem grössten Potential bestehende Bauten u.ä. den Ausbau gemäss Standards. Wie wird also priorisiert, wenn nicht für alle Verkehrsteilnehmenden ausreichend Platz zur Verfügung steht? Z.B. auch Konflikt Velo- und FG-Anlagen? Schutz des Schwächsten -> müsste also primär die FG-Infrastruktur zu Lasten Velo / MIV ausgebaut werden -> vgl. Anforderungen öV... Die Abhandlung dieser Thematik fehlt mir etwas... Müssen Begründungen geschrieben werden, wenn Standards nicht eingehalten werden können? Fände ich äusserst bemühend.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Interessenabwägung bei Zielkonflikten zwischen Normen, Masterplänen und anderen Konzepten muss in den einzelnen Projekten unter Berücksichtigung der situativen Gegebenheiten erfolgen. Wenn Standards in Projekten nicht eingehalten werden können, muss dies grundsätzlich begründet, bzw. mittels geeigneten Projektskizzen aufgezeigt werden, mit welchen Konsequenzen eine standardgerechte Lösung verbunden wäre.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Privatpersonen				
182 Privatperson 1		Verständlichkeit Der Vergleich der Masterpläne 2020 und 2024 zeigt, dass keine einschneidenden Veränderungen stattgefunden haben. Die Masterpläne sind nur umfangreicher geworden. Masterpläne sollten kurz und präzise sein und so geschrieben, dass auch Laien sie verstehen können.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr wurde 2025 erstveröffentlicht. Er regelt die Planung der Fussverkehrsinfrastrukturen und legt Standards fest. Deshalb richtet er sich in erster Linie an Fachleute innerhalb der Verwaltung und an externe Leistungserbringende.
183 Privatperson 1		Ausgewogenheit Die Masterpläne Velo und Fussverkehr sind nicht ausgewogen. Der Fussverkehr wird als Quantité négligeable behandelt. Angesicht der Tatsache, dass der Fussverkehr den mit Abstand grössten Anteil am Gesamtverkehr hat, ist das diskriminierend.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Fussverkehr wird nicht als quantité négligeable angesehen oder behandelt. Mit dem Masterplan Fussverkehr gibt sich die Stadt vielmehr eine Grundlage, welche die Ansprüche des Fussverkehrs aufzeigt und Standards setzt. Damit werden die Bedürfnisse des Fussverkehrs künftig gleichwertig mit jenen der übrigen Verkehrsträger behandelt.
184 Privatperson 1		Vage und unverbindliche Zielsetzungen Auf Seite 9 des Masterplans Fussverkehr steht: «Der Masterplan Fussverkehr definiert die vier untenstehenden Visionen für den Fussverkehr in der Stadt Bern und verknüpft diese Visionen auf den folgenden Seiten mit Grundsätzen und Standards für die Planung.» Die vierte dieser Visionen lautet: «Gemeinsam zu Fuss: Die Trottoirs, Fusswege und Warteräume sind grosszügig dimensioniert. Das Fussverkehrsnetz ist durchgängig, hindernisfrei und attraktiv.» Seite 14: «Wo sind Verbesserungen nötig... Vor allem ältere Personen scheuen mögliche Konflikte mit Velos, welche mangels guter Veloinfrastrukturen auf der Fahrbahn Geh- oder Mischverkehrsflächen befahren.» Masterplan Velo, Bericht Seite 34: «Ziele der Stadt Bern: Dem Veloverkehr wird in der Stadt Bern ein separater, angemessener Raum verschaffen (sic)... Der Veloverkehr und der Fussverkehr werden grundsätzlich auf getrennten Flächen geführt.»	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt. Aktuell werden Massnahmen zur Verbesserung der Situation bei einer Reihe von bestehenden Mischverkehrsflächen geprüft. Eine Kampagne zur verbesserten Rücksichtnahme auf Mischverkehrsflächen ist in Vorbereitung und wird demnächst an neuralgischen Stellen umgesetzt werden.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		Diese Zielsetzungen bleiben unverbindliche Deklarationen, da Mischflächen weiterhin explizit zugelassen werden.		
185 Privatperson 1		Trennung Fussverkehr – Veloverkehr Der zentrale Mangel des Masterplans Fussverkehr besteht darin, dass die Trennung von Fuss- und Veloverkehr nicht konsequent umgesetzt wird. Fussverkehr Schweiz definiert auf Grundlage des «GEHsund - Städtevergleich Fussverkehr» (2022) fünf generelle Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur. An erster Stelle steht: «Getrennte Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr» (Seite 15). Dieser Handlungsempfehlung wird weder im Masterplan Velo noch im Masterplan Fussverkehr nachgelebt. Mehrmals hat dieses Thema in den verflossenen Jahren Gemeinderat und Stadtrat beschäftigt. Im Stadtrat verlangten Vorstösse die Aufhebung der bestehenden Mischflächen und die Sanierung von Gefahrenpunkten (beispielsweise Helvetiaplatz). Im Februar 2020 sprach der Gemeinderat einen Kredit von 290'000 Fr., um Verbesserungen auf den bestehenden Mischflächen (Velo-Fussgänger) vorzunehmen und Konfliktsituationen zu entschärfen. Von diesen 290'000 Fr. wurde kein einziger Franken für ein fussgängerfreundliches Projekt eingesetzt. Das Geld wurde zweckentfremdet, um den Nachweis zu erbringen, das eigentlich gar keine Konflikte da wären. Seither sind vier Jahre vergangen, ohne dass sich die Situation auf den Mischflächen verbessert hätte. Die neuen Masterplanentwürfe ziehen allerdings keine Lehren daraus, sondern institutionalisieren explizit die Möglichkeit von Mischflächen.	Wird zur Kenntnis genommen	Zum Mischverkehr wird auf obenstehende Erläuterung verwiesen. Die Ausführungen betreffen weitgehend Prozesse und Planungen ausserhalb des Masterplans Fussverkehr. Mit dem Masterplan wird der Grundsatz verfolgt, den unterschiedlichen Verkehrsmitteln eigene Flächen zuzuweisen und den Veloverkehr auch vom Fussverkehr baulich abzutrennen. Die Einschätzung, dass es im Bereich Helvetiaplatz aktuell Mischverkehrsflächen gibt, welche zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr führen, wird geteilt. Die Situation soll abschnittsweise verbessert und Konflikte entschärft werden. Gleichzeitig wird die Signalisation auf der Thunstrasse angepasst werden. Auf den Mischverkehrsflächen der Thunstrasse (Fuss- und Veloverkehr) werden künftig die schnellen E-Bikes von der Benutzung des Trottoirs ausgeschlossen. Dies ist aufgrund der revidierten Signalisationsverordnung möglich. Sie tritt per 1. Juli 2025 in Kraft. In Zusammenarbeit mit diversen Verkehrsverbänden wird die Stadt Bern zudem eine Sensibilisierungskampagne zur verbesserten gegenseitigen Rücksichtnahme an neuralgischen Stellen auf Mischverkehrsflächen durchführen (z.B. bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz).

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
186 Privatperson 1		Schnittstelle Fussverkehr – ÖV Im Masterplan Fussverkehr wird eines der grössten Probleme des Fussverkehrs ausgeblendet, nämlich das Behindertengleichstellungsgebot an der Schnittstelle Fussverkehr-Öffentlicher Verkehr. Die Massnahmen der Stadt Bern zur Sanierung der nicht behindertengerechten ÖV-Haltestellen sind völlig ungenügend. Von den 408 Haltestellen erfüllen 319 die Anforderungen des Bundes nicht. 146 von ihnen sollen im Zuge von Sanierungs- und Umgestaltungsprojekten angepasst werden. Im Rahmen des Projekts «UHR-ÖV Haltestellen» sollen 90 umgebaut werden bis ca 2035. Das Thema wird nur marginal thematisiert und erst noch beschönigend. Beispiel: «Die Haltestellen sind weitgehend gut zugänglich. Die Haltestellen sind betreffend Orientierung für Personen mit Sehbeeinträchtigung gut ausgestattet.» Leider nützt das nicht so viel, wenn man hindernisfrei in die öffentlichen Verkehrsmittel gelangen möchte. Das Postulat der Behindertenkonformität gehört in den Masterplan Fussverkehr.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr enthält verschiedentlich Forderungen nach Hindernisfreiheit. Auf vermeidbare inhaltliche Überschneidungen des Masterplans mit anderen Dokumenten zur hindernisfreien Verkehrsraumplanung, namentlich «Bern baut – Bauen und Projektieren im öffentlichen Raum», wird verzichtet (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien).
187 Privatperson 2 Ja		Evtl. Querungen mit Vertikalversatz zusätzlich während Querung mit anderem Belag erstellen. zb. Pflastersteine. Gibt zusätzlich zur Schwelle ein akustisches Signal zur Reduzierung der Geschwindigkeit. Da es sich jeweils bei Querungen befindet sollte es dort auch nicht zur einer erhöhten Verletzungsgefahr, zb. für spielende Kinder, ergeben.	Wird zur Kenntnis genommen	Die bauliche Ausführung bzw. Materialisierung von Vertikalversätzen wird im Dokument «Bern baut – Bauen und Projektieren im öffentlichen Raum» geregelt (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien) und nicht im Masterplan Fussverkehr.
188 Privatperson 3		Dem Fussverkehr muss genügend Raum gegeben werden. Der Mischverkehr zwischen Velos und Fussverkehr ist zu unterbinden und im Zweifelsfall hat der Fussverkehr Vorrang. Die Wege des Fussverkehrs müssen direkt gehalten werden. Keine Umwege für den Fussverkehr.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
189 Privatperson 4		Seit der Zeit, wo der Veloverkehr legal auf das Trottoir verlegt wurde (betrifft Thunstrasse, Anm.d.Red.), müssen wir unsere Patientinnen/Patienten und Kundinnen/Kunden beim Verlassen des Hauses begleiten, wenn es sich um ältere Personen handelt und den anderen Personen darauf aufmerksam machen, dass sie vorsichtig das Trottoir betreten sollen, da die Velofahrenden sehr oft direkt vor der Haustüre vorbeifahren. Es kommen immer wieder zu kleineren Unfällen und Streifungen zwischen Velo und Fussgängern in diesem Abschnitt. Die Situation ist völlig unbefriedigend und für den Fussverkehr unzumutbar. Da die Geschwindigkeiten der Velofahrenden sehr unterschiedlich sind, werden die langsamer Fahrenden ständig von den schneller Fahrenden überholt. Ausserdem kommen sehr viele Velos mit einer sehr hohen Geschwindigkeit über das Trottoir gefahren; das betrifft sicher die E-Bikes, aber auch Velos ohne Motor. Zudem fahren viele Velofahrenden nebeneinander. Dadurch wird das Trottoir besonders in Stosszeiten fast vollständig von Velos dominiert. Ein entspanntes Gehen auf dem Trottoir ist nicht mehr möglich. Kinder können auch ausserhalb der Stosszeiten sich nicht mehr frei auf dem Trottoir bewegen. Ältere Menschen sind akut gefährdet, angefahren zu werden oder zu stürzen, wenn sie sich von schnell herannahenden Velos erschrecken. Eigentlich dient gerade auch das Trottoir dem spontanen Treffen und der Kommunikation unter den Quartierbewohnern. Die Stadt Bern betont stets die	Wird zur Kenntnis genommen	Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt. Die Einschätzung, dass es in der Thunstrasse aktuell Mischverkehrsflächen gibt, welche zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr führen, wird geteilt. Die Situation soll abschnittsweise verbessert und Konflikte entschärft werden. Gleichzeitig wird die Signalisation auf der Thunstrasse angepasst werden. Auf den Mischverkehrsflächen der Thunstrasse (Fuss- und Veloverkehr) werden künftig die schnellen E-Bikes von der Benutzung des Trottoirs ausgeschlossen. Dies ist aufgrund der revidierten Signalisationsverordnung möglich. Sie tritt per 1. Juli 2025 in Kraft. In Zusammenarbeit mit diversen Verkehrsverbänden wird die Stadt Bern zudem eine Sensibilisierungskampagne zur verbesserten gegenseitigen Rücksichtnahme an neuralgischen Stellen auf Mischverkehrsflächen durchführen (z.B. bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz).

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		Wichtigkeit Menschen zusammenzubringen und Orte zu schaffen, wo Treffen in Quartieren für Alt und Jung stattfinden kann. Dies hat die Stadt an der Thunstrasse verunmöglicht, in dem die Velospur auf das Trottoir verlegt wurde.		
190 Privatperson 4		Eine definitive Einführung einer Mischfläche auf dem Trottoir zwischen Fuss- und Veloverkehr mit einer geringen Trennung erachten wir als nicht machbar. Die Velofahrenden werden jede Gelegenheit nutzen einen langsamer Fahrenden zu überholen und somit auf den Fussgängerteil des Trottoirs auszuweichen. Die Gefahr für den Fussverkehr würde damit nicht gebannt und ein entspanntes Gehen verunmöglicht.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass Trottoirs primär dem Fussverkehr vorbehalten sind, wird geteilt. Mit dem Masterplan wird deshalb das Ziel verfolgt, Mischverkehrsflächen zu vermeiden und dem Veloverkehr eigene Verkehrsflächen zur Verfügung zu stellen. Mit der Definition von breiten Radstreifen und Radwegen wird davon ausgegangen, dem Anliegen bereits Rechnung zu tragen (breite Velostreifen gemäss den Standards im Masterplan Veloinfrastruktur).
191 Privatperson 4		Unseres Erachtens ist es nicht möglich, einen Masterplan für die Führung von Veloverkehr und Fussverkehr für die gesamte Stadt Bern auszuarbeiten und zu versuchen diesen dann für jede Situation zur Anwendung zu bringen. Jeder Verkehrsabschnitt sollte individuell beurteilt und es sollte dort, unter Einbeziehung der Anwohner, nach einer individuellen Lösung gesucht werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern misst der Partizipation in Projekten einen hohen Stellenwert bei. Die detaillierten Umsetzungsvorgaben und der Planungsprozess der Projekte in der Stadt Bern sind im Dokument «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» geregelt (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien). Dort wird im Kapitel 2.2 («Wir gestalten Bern gemeinsam») unter anderem auf den Planungsprozess und die Partizipation eingegangen. In Planungsgeschäften wird immer eine ganzheitliche Betrachtung eingenommen und die Bedürfnisse aller Verkehrsarten berücksichtigt. Die städtischen Direktionen und Ämter sind aufgefordert, sich bei Projekten für die Umsetzung der Vorgaben gemäss Masterplan einzusetzen und mit den beteiligten Partner*innen nach Lösungen im Sinne des Masterplans zu suchen. Abweichungen vom Masterplan sind zu begründen. Zudem bedingt die Umsetzung der festgelegten Standards in jedem Fall eine situationsspezifische Beurteilung, welche den lokalen Gegebenheiten gebührend Rechnung trägt.
192 Privatperson 4		Sollte die Stadt Bern in naher Zukunft an der Unteren Thunstrasse trotzdem weiterhin darauf beharren den Velo- und Fussverkehr auf die vorgesehenen Weise zu kombinieren, obschon sich die Anwohnenden in	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass es auf der Thunstrasse aktuell Mischverkehrsflächen gibt, welche zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr führen, wird geteilt. Die Situation soll ab-

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			der Vergangenheit bereits dagegen ausgesprochen haben und das Gefahrenpotential von Unfällen offenkundig ist, sehen wir die Stadt Bern, bei zukünftigen Vorkommnissen, in der Verantwortung.		schnittsweise verbessert und Konflikte entschärft werden. Gleichzeitig wird die Signalisation auf der Thunstrasse angepasst werden. Auf den Mischverkehrsflächen der Thunstrasse (Fuss- und Veloverkehr) werden künftig die schnellen E-Bikes von der Benutzung des Trottoirs ausgeschlossen. Dies ist aufgrund der revidierten Signalisationsverordnung möglich. Sie tritt per 1. Juli 2025 in Kraft. In Zusammenarbeit mit diversen Verkehrsverbänden wird die Stadt Bern zudem eine Sensibilisierungskampagne zur verbesserten gegenseitigen Rücksichtnahme an neuralgischen Stellen auf Mischverkehrsflächen durchführen (z.B. bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz).
193	Privatperson 6	Ja	Die Mischzone Fussgänger /Velofahrer auf der Thunstrasse ist aufzuheben.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt. Auf der Thunstrasse gibt es aktuell tatsächlich Mischverkehrsflächen, welche zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr führen. Die Situation soll abschnittsweise verbessert und Konflikte entschärft werden. Gleichzeitig wird die Signalisation auf der Thunstrasse angepasst werden. Auf den Mischverkehrsflächen der Thunstrasse (Fuss- und Veloverkehr) werden künftig die schnellen E-Bikes von der Benutzung des Trottoirs ausgeschlossen. Dies ist aufgrund der revidierten Signalisationsverordnung möglich. Sie tritt per 1. Juli 2025 in Kraft. In Zusammenarbeit mit diversen Verkehrsverbänden wird die Stadt Bern zudem eine Sen-

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
				sibilisierungskampagne zur verbesserten gegenseitigen Rücksichtnahme an neuralgischen Stellen auf Mischverkehrsflächen durchführen (z.B. bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz).
194 Privatperson 7	Verständlichkeit	Der Vergleich der Masterpläne 2020 und 2024 zeigt, dass keine einschneidenden Veränderungen stattgefunden haben. Die Masterpläne sind nur umfangreicher geworden. Masterpläne sollten kurz und präzise sein und so geschrieben, dass auch Laien sie verstehen können.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr wurde 2024 erstveröffentlicht. Er regelt die Planung der Fussverkehrsinfrastrukturen und legt Standards fest. Er richtet sich deshalb in erster Linie an Fachleute innerhalb der Verwaltung und an externe Leistungserbringende.
195 Privatperson 7	Ausgewogenheit	Die Masterpläne Velo und Fussverkehr sind nicht ausgewogen. Der Fuss Verkehr wird als Quantité négligeable behandelt. Angesicht der Tatsache, dass der Fussverkehr den mit Abstand grössten Anteil am Gesamtverkehr hat, ist das diskriminierend.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Fussverkehr wird nicht als quantité négligeable angesehen oder behandelt. Mit dem Masterplan Fussverkehr gibt sich die Stadt vielmehr eine Grundlage, welche die Ansprüche des Fussverkehrs aufzeigt und Standards setzt. Damit werden die Bedürfnisse des Fussverkehrs künftig gleichwertig mit jenen der übrigen Verkehrsträger behandelt.
196 Privatperson 7	Unverbindliche Zielsetzungen	Auf Seite 9 des Masterplans Fuss Verkehr steht: «Der Masterplan Fuss Verkehr definiert die vier untenstehenden Visionen für den Fuss Verkehr in der Stadt Bern und verknüpft diese Visionen auf den folgenden Seiten mit Grundsätzen und Standards für die Planung.» Die vierte dieser Visionen lautet: «Gemeinsam zu Fuss: Die Trottoirs, Fusswege und Warteräume sind grosszügig dimensioniert. Das Fuss Verkehrsnetz ist durchgängig, hindernisfrei und attraktiv.» Seite 14: «Wo sind Verbesserungen nötig... Vor allem ältere Personen scheuen mögliche Konflikte mit Velos, welche mangels guter Veloinfrastrukturen auf der Fahrbahn Geh- oder Mischverkehrsflächen befahren.» Masterplan Velo, Bericht Seite 34: «Ziele der Stadt Bern: Dem Veloverkehr wird in der Stadt Bern ein separater, angemessener Raum verschaffen (sic)... Der	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt. Aktuell werden Massnahmen zur Verbesserung der Situation bei einer Reihe von bestehenden Mischverkehrsflächen geprüft. Eine Sensibilisierungskampagne zur verbesserten Rücksichtnahme auf Mischverkehrsflächen ist in Vorbereitung und wird demnächst an neuralgischen Stellen umgesetzt werden.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		Veloverkehr und der Fuss Verkehr werden grundsätzlich auf getrennten Flächen geführt.» Diese Zielsetzungen bleiben unverbindliche Deklarationen, da Mischflächen weiterhin explizit zugelassen werden.		
197 Privatperson 7		Trennung Fuss Verkehr – Velo Verkehr Der zentrale Mangel des Masterplans Fuss Verkehr besteht darin, dass die Trennung von Fuss- und Velo Verkehr nicht konsequent umgesetzt wird. Fuss Verkehr Schweiz definiert auf Grundlage des «GEHsund - Städtevergleich Fuss Verkehr» (2022) fünf generelle Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur. An erster Stelle steht: «Getrennte Infrastruktur für Fuss- und Velo Verkehr» (Seite 15). Dieser Handlungsempfehlung wird weder im Masterplan Velo noch im Masterplan Fuss Verkehr nachgelebt. Mehrmals hat dieses Thema in den verflossenen Jahren Gemeinderat und Stadtrat beschäftigt. Im Stadtrat verlangten Vorstösse die Aufhebung der bestehenden Mischflächen und die Sanierung von Gefahrenpunkten (beispielsweise Helvetiaplatz). Im Februar 2020 sprach der Gemeinderat einen Kredit von 290'000 Fr., um Verbesserungen auf den bestehenden Mischflächen (Velo-Fussgänger) vorzunehmen und Konfliktsituationen zu entschärfen. Von diesen 290'000 Fr. wurde kein einziger Franken für ein fussgängerfreundliches Projekt eingesetzt. Das Geld wurde zweckentfremdet, um den Nachweis zu erbringen, das eigentlich gar keine Konflikte bestünden. Seither sind vier Jahre vergangen, ohne dass sich die Situation auf den Mischflächen verbessert hätte. Die neuen Masterplanentwürfe ziehen allerdings keine Lehren daraus, sondern institutionalisieren explizit die Möglichkeit von Mischflächen.	Wird zur Kenntnis genommen	Zum Mischverkehr wird auf obenstehende Erläuterung verwiesen. Die Ausführungen betreffen weitgehend Prozesse und Planungen ausserhalb des Masterplans Fussverkehr. Mit dem Masterplan wird der Grundsatz verfolgt, den unterschiedlichen Verkehrsmitteln eigene Flächen zuzuweisen und den Veloverkehr auch vom Fussverkehr baulich abzutrennen. Die Einschätzung, dass es im Bereich Helvetiaplatz aktuell Mischverkehrsflächen gibt, welche zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr führen, wird geteilt. Die Situation soll abschnittsweise verbessert und Konflikte entschärft werden. Gleichzeitig wird die Signalisation auf der Thunstrasse angepasst werden. Auf den Mischverkehrsflächen der Thunstrasse (Fuss- und Veloverkehr) werden künftig die schnellen E-Bikes von der Benutzung des Trottoirs ausgeschlossen. Dies ist aufgrund der revidierten Signalisationsverordnung möglich. Sie tritt per 1. Juli 2025 in Kraft. In Zusammenarbeit mit diversen Verkehrsverbänden wird die Stadt Bern zudem eine Sensibilisierungskampagne zur verbesserten gegenseitigen Rücksichtnahme an neuralgischen Stellen auf Mischverkehrsflächen durchführen (z.B. bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz).

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
198 Privatperson 7		Schnittstelle Fussverkehr – ÖV Im Masterplan Fussverkehr wird eines der grössten Probleme des Fuss Verkehrs ausgeblendet, nämlich das Behindertengleichstellungsgebot an der Schnittstelle Fussverkehr-Öffentlicher Verkehr. Die Massnahmen der Stadt Bern zur Sanierung der nicht behindertengerechten ÖV-Haltestellen sind völlig ungenügend. Von den 408 Haltestellen erfüllen 319 die Anforderungen des Bundes nicht. 146 von ihnen sollen im Zuge von Sanierungs- und Umgestaltungsprojekten angepasst werden. Im Rahmen des Projekts «UHR-ÖV Haltestellen» sollen 90 bis etwa 2035 umgebaut werden. Das Thema wird nur marginal thematisiert und erst noch beschönigend. Beispiel: «Die Haltestellen sind weitgehend gut zugänglich. Die Haltestellen sind betreffend Orientierung für Personen mit Sehbeeinträchtigung gut ausgestattet.» Leider nützt das nicht so viel, wenn man hindernisfrei in die öffentlichen Verkehrsmittel gelangen möchte. Das Postulat der Behindertenkonformität gehört in den Masterplan Fuss Verkehr.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr enthält verschiedentlich Forderungen nach Hindernisfreiheit. Auf vermeidbare inhaltliche Überschneidungen des Masterplans mit anderen Dokumenten zur hindernisfreien Verkehrsraumplanung, namentlich «Bern baut – Bauen und Projektieren im öffentlichen Raum», wird verzichtet (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien).
199 Privatperson 8	Ja	Eine gute Arbeit!	Wird zur Kenntnis genommen	
200 Privatperson 9	Ja	Der Masterplan v.a. in den Visionen könnte etwas ehrgeiziger sein als Beispiel habe ich die Trottoirüberfahrten aufgeführt - sind für Fussgänger nicht ideal gelöst (aber wohl für den MIV) oder konkreter: die Situation am Europaplatz ist für Fussgänger (und Velofahrer) unklar - sollten heute keine weiteren Schritte zur Entflechtung vorgenommen werden, wird sich dies in Zukunft nach Realisierung aller umliegenden Projekte rächen. Zudem sollte dort mit durchgehenden Pfosten gegen die Freiburgstrasse das illegale Parkieren auf dem Platz/Velostreifen komplett	Wird zur Kenntnis genommen	Das Vortrittsrecht bei Trottoirüberfahrten ist auf eidgenössischer Stufe geregelt. Bei normgerechter Umsetzung sind keine weiteren Markierungen notwendig. Missverständliche Vortrittsverhältnisse können bei älteren Trottoirüberfahrten entstehen, sofern diese nicht nach Norm gebaut wurden. Dort sind Sanierungen im Sinne der Norm angezeigt. Querende Fahrzeuge müssen auch beim Einbiegen in die längs zum Trottoir entlangführende Fahrbahn den Vortritt gewähren. Die normgerecht erstellte Trottoirüberfahrt wird zudem als intuitiv selbstsprechende Anlage eingeschätzt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			unterbunden werden - Fahrzeuge parkieren oft auch auf den taktilen Markierungen für Blinde		Die Probleme in Bezug auf die illegale Parkierung beim Europaplatz sind bekannt. Die Rückmeldung zum Europaplatz wird vermerkt. Der Masterplan Fussverkehr macht jedoch keine Aussage auf Projektstufe.
201	Privatperson 10	Ja	Grundsätzlich ist der Masterplan kein grosser Wurf und hat mich enttäuscht. Er beschreibt den Zustand von heute und schlägt einzelne Korrekturen vor. Wie wir jedoch den Verkehr der Zufussgehenden in 10, 20, 50 Jahren abwickeln, fehlt in diesem Dokument gänzlich. Hier hätte es mehr Visionen verdient: -Wie richtet sich die Stadt Bern auf eine 10-Mio-Schweiz aus? -Wie können wir digitale Nomaden mit Kopfhörern und Mobiltelefonen von anderen Menschen auf der gleichen Fläche koordinieren? Beispiel: In Seoul (KOR) hat es bei LSA am Boden eine Lichtmarkierung rot/grün, damit Menschen, die aufs Handy schauen am Boden sehen können, ob die Ampel grün zeigt. Dies wäre ein Novum für die Schweiz und würde die Menschen in der Stadt Bern unterstützen. Auch fehlt mir eine Analyse der kritischen Orte, die rasch angepasst werden müssten, mit einer Priorisierung. Fazit für mich: -Der Masterplan ist ein nettes Dokument, welches die Theorie der Verkehrsplanung in eine Broschüre verpackt. Es kommt mir ein bisschen copy/paste aus dem Internet vor. -Der Masterplan ist kein grosser Wurf, welcher die Menschen in der Stadt Bern weiterbringt -Der Masterplan ist zahnlos und ohne Vision.	Wird zur Kenntnis genommen	Die übergeordnete Vision sowohl für die Weiterentwicklung der Stadt wie auch für die Entwicklung der Mobilität wird im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) behandelt. Dies stellt die Grundlage für den Masterplan Fussverkehr dar. Der Masterplan hingegen regelt die Planung der Fussverkehrsinfrastrukturen und legt Standards fest. Er macht allerdings keine Aussagen zu konkreten räumlichen Situationen. Im Gegensatz dazu ist die allgemeine Verdichtung durchaus ein Thema im Masterplan. So fordert dieser breitere Fussverkehrsinfrastrukturen. Auf vermehrte Nutzungsüberlagerungen reagiert der Masterplan mit einer austarierten Strategie aus Mischnutzungen und Entflechtungen. Neben der allgemeinen Verdichtung wird im Hinblick auf die Bevölkerungszunahme auch der Trend zur Diversifizierung beachtet. Denn die Fussverkehrsinfrastrukturen werden zunehmend auch von Menschen mit unterschiedlichen fahrzeugähnlichen Geräten (FäG) genutzt. Ein wesentlicher Handlungsansatz zur Minimierung der gegenseitigen Behinderung von Zufussgehenden und Personen mit FäG ist die Schaffung von grosszügigen, übersichtlichen Gehwegen – so wie sie der Masterplan anstrebt. Der Masterplan Fussverkehr zeigt die Standards für die Erstellung von Fussverkehrsinfrastrukturen auf. Die Ermittlung des Handlungsbedarfs sowie die Definition und Priorisierung von Massnahmen sind Gegenstand des Richtplans Fussverkehr. In seiner gegenwärtigen Fassung aus dem Jahr 2020 sind konzeptionell besonders wichtige Massnahmen als «Schlüsselmassnahmen» priorisiert. Zudem gibt es Massnahmen der ersten und zweiten Priorität. In dieser Priorisierung ist auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis berücksichtigt. Eine weitergehende finanzpolitische Priorisierung erfolgt jeweils verwaltungsintern. Damit kann flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen reagiert werden.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
202 Privatperson 11		Verständlichkeit Der Vergleich der Masterpläne 2020 und 2024 zeigt, dass keine einschneidenden Veränderungen stattgefunden haben. Die Masterpläne sind nur umfangreicher geworden. Masterpläne sollten kurz und präzise sein und so geschrieben, dass auch Laien sie verstehen können.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr wurde 2024 erstveröffentlicht. Er regelt die Planung der Fussverkehrsinfrastrukturen und legt Standards fest. Er richtet sich deshalb in erster Linie an Fachleute innerhalb der Verwaltung und an externe Leistungserbringende.
203 Privatperson 11		Ausgewogenheit Die Masterpläne Velo und Fussverkehr sind nicht ausgewogen. Der Fussverkehr wird als Quantité négligeable behandelt. Angesicht der Tatsache, dass der Fussverkehr den mit Abstand grössten Anteil am Gesamtverkehr hat, ist das diskriminierend.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Fussverkehr wird nicht als quantité négligeable angesehen oder behandelt. Mit dem Masterplan Fussverkehr gibt sich die Stadt vielmehr eine Grundlage, welche die Ansprüche des Fussverkehrs aufzeigt und Standards setzt. Damit werden die Bedürfnisse des Fussverkehrs künftig gleichwertig mit jenen der übrigen Verkehrsträger behandelt.
204 Privatperson 11		Vage und unverbindliche Zielsetzungen Auf Seite 9 des Masterplans Fussverkehr steht: «Der Masterplan Fussverkehr definiert die vier untenstehenden Visionen für den Fussverkehr in der Stadt Bern und verknüpft diese Visionen auf den folgenden Seiten mit Grundsätzen und Standards für die Planung.» Die vierte dieser Visionen lautet: «Gemeinsam zu Fuss: Die Trottoirs, Fusswege und Warteräume sind grosszügig dimensioniert. Das Fussverkehrsnetz ist durchgängig, hindernisfrei und attraktiv.» Seite 14: «Wo sind Verbesserungen nötig... Vor allem ältere Personen scheuen mögliche Konflikte mit Velos, welche mangels guter Veloinfrastrukturen auf der Fahrbahn Geh- oder Mischverkehrsflächen befahren.» Masterplan Velo, Bericht Seite 34: «Ziele der Stadt Bern: Dem Veloverkehr wird in der Stadt Bern ein separater, angemessener Raum verschaffen (sic)... Der Veloverkehr und der Fussverkehr werden grundsätzlich auf getrennten Flächen geführt.»	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich zu vermeiden sind, wird geteilt. Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z.B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmefälle wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33 und 34, Bericht S. 30 und 31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6 auf Seite 44) einheitlich geregelt. Aktuell werden Massnahmen zur Verbesserung der Situation bei einer Reihe von bestehenden Mischverkehrsflächen geprüft. Eine Sensibilisierungskampagne zur verbesserten Rücksichtnahme auf Mischverkehrsflächen ist in Vorbereitung und wird demnächst an neuralgischen Stellen umgesetzt werden.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		Diese Zielsetzungen bleiben unverbindliche Deklarationen, da Mischflächen weiterhin explizit zugelassen werden.		
205 Privatperson 11		Trennung Fussverkehr – Veloverkehr Der zentrale Mangel des Masterplans Fussverkehr besteht darin, dass die Trennung von Fuss- und Veloverkehr nicht konsequent umgesetzt wird. Fussverkehr Schweiz definiert auf Grundlage des «GEHsund - Städtevergleich Fussverkehr» (2022) fünf generelle Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur. An erster Stelle steht: «Getrennte Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr» (Seite 15). Dieser Handlungsempfehlung wird weder im Masterplan Velo noch im Masterplan Fussverkehr nachgelebt. Mehrmals hat dieses Thema in den verflossenen Jahren Gemeinderat und Stadtrat beschäftigt. Im Stadtrat verlangten Vorstösse die Aufhebung der bestehenden Mischflächen und die Sanierung von Gefahrenpunkten (beispielsweise Helvetiaplatz). Im Februar 2020 sprach der Gemeinderat einen Kredit von 290'000 Fr., um Verbesserungen auf den bestehenden Mischflächen (Velo-Fussgänger) vorzunehmen und Konfliktsituationen zu entschärfen. Von diesen 290'000 Fr. wurde kein einziger Franken für ein fussgängerfreundliches Projekt eingesetzt. Das Geld wurde zweckentfremdet, um den Nachweis zu erbringen, das eigentlich gar keine Konflikte da wären. Seither sind vier Jahre vergangen, ohne dass sich die Situation auf den Mischflächen verbessert hätte. Die neuen Masterplanentwürfe ziehen allerdings keine Lehren daraus, sondern institutionalisieren explizit die Möglichkeit von Mischflächen.	Wird zur Kenntnis genommen	Zum Mischverkehr wird auf obenstehende Erläuterung verwiesen. Die Ausführungen betreffen weitgehend Prozesse und Planungen ausserhalb des Masterplans Fussverkehr. Mit dem Masterplan wird der Grundsatz verfolgt, den unterschiedlichen Verkehrsmitteln eigene Flächen zuzuweisen und den Veloverkehr auch vom Fussverkehr baulich abzutrennen. Die Einschätzung, dass es im Bereich Helvetiaplatz aktuell Mischverkehrsflächen gibt, welche zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr führen, wird geteilt. Die Situation soll abschnittsweise verbessert und Konflikte entschärft werden. Gleichzeitig wird die Signalisation auf der Thunstrasse angepasst werden. Auf den Mischverkehrsflächen der Thunstrasse (Fuss- und Veloverkehr) werden künftig die schnellen E-Bikes von der Benutzung des Trottoirs ausgeschlossen. Dies ist aufgrund der revidierten Signalisationsverordnung möglich. Sie tritt per 1. Juli 2025 in Kraft. In Zusammenarbeit mit diversen Verkehrsverbänden wird die Stadt Bern zudem eine Sensibilisierungskampagne zur verbesserten gegenseitigen Rücksichtnahme an neuralgischen Stellen auf Mischverkehrsflächen durchführen (z.B. bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz).

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
206	Privatperson 11		Schnittstelle Fussverkehr – ÖV Im Masterplan Fussverkehr wird eines der grössten Probleme des Fussverkehrs ausgeblendet, nämlich das Behindertengleichstellungsgebot an der Schnittstelle Fussverkehr-Öffentlicher Verkehr. Die Massnahmen der Stadt Bern zur Sanierung der nicht behindertengerechten ÖV-Haltestellen sind völlig ungenügend. Von den 408 Haltestellen erfüllen 319 die Anforderungen des Bundes nicht. 146 von ihnen sollen im Zuge von Sanierungs- und Umgestaltungsprojekten angepasst werden. Im Rahmen des Projekts «UHR-ÖV Haltestellen» sollen 90 umgebaut werden bis ca. 2035. Das Thema wird nur marginal thematisiert und erst noch beschönigend. Beispiel: «Die Haltestellen sind weitgehend gut zugänglich. Die Haltestellen sind betreffend Orientierung für Personen mit Sehbeeinträchtigung gut ausgestattet.» Leider nützt das nicht so viel, wenn man hindernisfrei in die öffentlichen Verkehrsmittel gelangen möchte. Das Postulat der Behindertenkonformität gehört in den Masterplan Fussverkehr.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr enthält verschiedentlich Forderungen nach Hindernisfreiheit. Auf vermeidbare inhaltliche Überschneidungen des Masterplans mit anderen Dokumenten zur hindernisfreien Verkehrsraumplanung, namentlich «Bern baut – Bauen und Projektieren im öffentlichen Raum», wird verzichtet (https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien).
207	Privatperson 11		Masterpläne sind keine Propagandabroschüren. Die Masterpläne lesen sich über weite Strecken wie Propagandabroschüren der TVS: Beispiel: Masterplan Fussverkehr, Seite 14: «Bei Streckenelementen, wie z.B. Trottoirs, ist der bauliche Zustand in der Stadt Bern besser als der schweizweite Durchschnitt der erhobenen Städte. Dies aufgrund von gut unterhaltenen Gehwegen und wenigen Engstellen.» Das interessiert niemanden. Was interessiert, ist die Frage: Was macht die Stadt für die Fussgänger in den nächsten 20 Jahren?	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Fussverkehr definiert Ziele und Standards für die Projekte der Stadt Bern. Eine Analyse der Ausgangslage ist Teil dieses Prozesses. Im Gegenzug dazu werden übergeordnete Visionen im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) erläutert.
208	Privatperson 11		Bildergalerien mit glücklichen Fussgängerinnen, schlendernden Senioren, spielenden Kindern und lächelnden TVS-Direktorinnen machen noch keinen	Wird zur Kenntnis genommen	Die geforderten Handlungsanweisungen sind Hauptinhalt des Masterplans, welche mit Hilfe von Bildern illustriert werden. Es wurden deshalb bewusst Bilder von positiven Situationen gewählt.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		Masterplan aus. Ein Masterplan soll Handlungsanweisungen geben und nicht idealisierte Wunschträume darstellen.		
209 Privatperson 11		Sprachliche Exkurse über genderkonforme Begriffe im Strassenbau sind überflüssig. Beispiel Seite 31: «Die Fachbegriffe und deren Bedeutung sind jedoch oft genormt oder sogar gesetzlich verankert und somit nur mit grossem Aufwand aktualisierbar, auch wenn sie den heutigen Wertesystemen nicht mehr entsprechen. Deshalb entstammen viele Begriffe der Fachsprache aus früheren Zeiten und widerspiegeln veraltete Wertesysteme.» Das Wertesystem der TVS ist nicht das alleingültige.	Wird nicht berücksichtigt	Mit dem Exkurs zur Sprache wird auf deren Wirkung und die Veränderbarkeit hingewiesen, womit aber explizit nicht Allgemeingültigkeit impliziert wird.
210 Privatperson 11		Planen auf Privateigentum Im Masterplan Fussverkehr Im Kapitel „Öffentlicher Raum mit Atmosphäre“ (Seite 22) finden sich Überlegungen zum Einbezug von privaten Vorgärten in die Planung des öffentlichen Fussgängerraums. Zum Beispiel mit der fragwürdigen Behauptung «Im Strassen- und Stadtraum ist der Übergang vom öffentlichen Raum zum privaten Vorland zum Teil fliessend.» Weiter wird postuliert «Eine gute Verknüpfung der öffentlichen mit den privaten Parzellen kann nicht nur zu einem spannenden Raum beitragen, sondern auch die Qualität des öffentlichen Raumes stark verbessern. Bezüglich der Verknüpfung von privaten und öffentlichen Räumen, sollen Spielräume in der Strassenraumgestaltung aktiv ausgelotet und genutzt werden und geeignete Formen der Beteiligung von Grundeigentümerschaften geprüft werden.» Solche Überlegungen gehören nicht in einen städtischen Masterplan. Die Gemeinde hat nicht auf privatem Eigentum zu planen. Werden da Enteignungsgelüste angetönt? Im Übrigen sind Vorgärten und Vorland gemäss Artikel 11 der Bauverordnung der	Wird zur Kenntnis genommen	Es ist ausgeschlossen, dass die Stadt Bern Privateigentum beplant oder grundlos enteignet. Häufig zeigt sich aber in Projekten, dass bauliche oder konzeptionelle Anpassungen des öffentlichen Raums Auswirkungen auf private Randflächen haben. In solchen Fällen oder auch im Rahmen von Baubewilligungsverfahren für private Vorhaben will die Stadt im Interesse der Öffentlichkeit agieren können und betroffene private Teilflächen in Planungen miteinbeziehen und/oder Grundeigentümerschaften aktiv auf Verbesserungspotenziale aufmerksam machen. Der Betrachtungshorizont eines Projekts hört nicht zwingend an der Parzellengrenze auf. Selbstverständlich besteht nicht die Absicht, gesetzlich geschützte Vorgärten zu beseitigen.

Nr. Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
		Stadt Bern vom 24. September 2006 (BO; SSSB 721.1) geschützt.		
211 Privatperson 11		Wer steht im Regen? Schlussbild Masterplan Fussverkehr: «....mit dem Masterplan Fussverkehr lassen wir die Fussgänger*innen in der Stadt Bern nicht im Regen stehen.» Doch, mit diesem Entwurf steht der Fussverkehr im Regen.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Text auf der letzten Seite (Seite 86) wird gestrichen.

Anhang 2: Fragebogen

Fragebogen zur öffentlichen Vernehmlassung des Masterplans Fussverkehr

Generelle Fragen

1. Begrüssen Sie, dass die Stadt Bern einen Masterplan Fussverkehr als Planungsinstrument erarbeitet?
2. Ist das Dokument Masterplan Fussverkehr nachvollziehbar aufgebaut?
3. Im Kapitel „Ziele Fussverkehr Stadt Bern“ auf den Seiten 9-10 werden neun für die Stadt Bern geltende generelle Planungsgrundsätze für den Fussverkehr beschrieben und darauf basierend vier Visionen formuliert. Unterstützen Sie die vier Visionen auf Seite 10?

Fussverkehr in der Stadt Bern

4. Im Kapitel „Fussverkehr in der Stadt Bern“ wird die IST-Situation für den Fussverkehr in der Stadt Bern analysiert (Seiten 13-17). Sind Sie einverstanden mit der Analyse?

Gehen im Fokus

5. Das Kapitel „Gehen im Fokus“ beschreibt den fachlichen Diskurs und den aktuellen Stand von Forschung und Praxis zum Fussverkehr (Seiten 19-31). Haben Sie Ergänzungen oder Anpassungsvorschläge?

Streckenelemente

6. Im Kapitel „Streckenelemente“ werden konkrete Standards für verschiedene Typologien von Strecken festgelegt (Seiten 33-50). Neu sind dabei insbesondere die Festlegung eines optimalen Verhältnisses zwischen Fahrbahn und Seitenraum (Seiten 34-35), neue Standards für die Breite von Trottoirs und Gehwegen (Seite 38) und von eigenständigen Fusswegen (Seite 39). Unterstützen Sie diese neuen Standards?

Querungen

7. Im Kapitel „Querungen“ werden unterschiedliche Querungstypen und -elemente dargestellt und Anforderungen definiert (Seiten 53-73). Diese werden im Detail beschrieben, die Vor- und Nachteile sowie die Anwendungsbereiche aufgezeigt. Sind Sie mit der Beschreibung und Beurteilung der einzelnen Querungstypen (Q1-Q3) und Querungselementen (E1-E3) einverstanden?

Umfeldqualität

8. Im Kapitel „Umfeldqualität“ wird aufgezeigt, welchen Einfluss der Städtebau auf den Strassenraum und für die Zufussgehenden hat (Seiten 75-84). Anschliessend werden für die unterschiedlichen Raumtypen in Abhängigkeit der Fussverkehrsnetz-Kategorien Standards festgelegt und Vorschläge gemacht, um eine angenehme Atmosphäre im (Strassen-)raum zu stärken. Sind Sie einverstanden mit der Analyse und den daraus abgeleiteten Empfehlungen?

Zusätzliche Eingaben

9. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Masterplan Fussverkehr?