



Verbreiterung Uferweg Dählhölzli

Mitwirkungsbericht

Impressum

Erstelldatum	April 2019
Änderungsdatum	6. Juli 2020
Autor/in	Niccolò Galatioto, Holinger AG Brügger Dina, TVS TAB
Auftragsnummer	517002
Seitenanzahl	27 inkl. Deckblatt
Verteiler	Mitwirkende

© Tiefbauamt der Stadt Bern

Inhaltsverzeichnis

1	Projekte im Überblick	4
1.1	Ufersanierung (Kanton Bern)	4
1.2	Verbreiterung Uferweg (Stadt Bern).....	4
1.3	Uferweg Eichholz (Gemeinde Köniz)	5
2	Mitwirkung im Überblick	6
2.1	Zweck und Durchführung	6
2.2	Abgrenzung	6
2.3	Eingegangene Stellungnahmen	7
2.3.1	Fragebogen.....	7
2.3.2	Weitere schriftliche Eingaben (ohne Fragebogen)	8
3	Auswertung der Eingaben zum Projekt «Verbreiterung Uferweg Dählhölzli»	9
3.1	Mitwirkungsossier	9
3.2	Fragebogen	9
3.3	Beantwortung der schriftlichen Bemerkungen und Eingaben	11
3.3.1	Politische Parteien	11
3.3.2	Organisationen.....	12
3.3.3	Private	15

1 Projekte im Überblick

1.1 Ufersanierung (Kanton Bern)

Die bestehenden Uferverbauungen der Aare im Eichholz und Dählhölzli haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht. Die Ufer sind an vielen Orten stark unterspült. Beidseitig der Aare befinden sich hinter den Uferverbauungen verschiedene Infrastrukturanlagen, deren Schutz nicht mehr gewährleistet ist. Auf der rechten Uferseite ist dies neben dem Uferweg vor allem die grosskalibrige Mischabwasserleitung der Stadt Bern, linksseitig sind es die Aaretal-Leitung 1 des Wasserverbands Region Bern (WVRB) und die Abwasserleitung der Gemeinde Köniz.

Das Instandstellungsprojekt «Ufersanierung Aare Eichholz – Dählhölzli» (Wasserbauplan) des Kantons sieht vor, die bestehenden Ufersicherungen aus Beton zu entfernen und durch natürliche Steinblöcke und biologische Baumaterialien wie zum Beispiel Steckhölzer zu ersetzen. Damit soll der Hochwasser- bzw. Erosionsschutz gewährleistet werden. Wo möglich soll die Zugänglichkeit zur und in die Aare verbessert werden. Hinsichtlich der Ökologie wird eine Erhöhung der Struktur- und Strömungsvielfalt angestrebt.

1.2 Verbreiterung Uferweg (Stadt Bern)

Gleichzeitig mit dem Instandstellungsprojekt «Ufersanierung Aare Eichholz-Dählhölzli» soll der Uferweg auf Gemeindegebiet der Stadt Bern auf maximal 3.0 m verbreitert werden. Die Verbreiterung des Uferwegs ist vorgesehen,

- damit die begrenzten Platzverhältnisse für die Fussgängerinnen und Fussgänger – insbesondere in den Sommermonaten – verbessert werden (Umsetzung des städtischen Uferschutzplans von 1991)
- die unter dem Uferweg liegende Abwasserleitung mit den dafür notwendigen Unterhaltsfahrzeugen besser zugänglich wird.

Die vorgesehenen Massnahmen können in vier Abschnitte unterteilt werden (in Fliessrichtung betrachtet; vgl. auch Situationsplan aus der Mitwirkung in der Beilage).

- **Abschnitt 3 Botschaften – ca. Ende Parzelle IV 972**
Der bestehende Uferweg ist ca. 2.0 m breit. Er soll landseitig um maximal 1.0 m verbreitert werden.
- **Abschnitt 2 ca. Ende Parzelle IV 972 – Verzweigung Rundweg**
Der bestehende Uferweg ist ca. 2.0 m breit. Er soll landseitig um maximal ca. 1.0 m verbreitert werden. Im ersten Bereich steigt die Böschung steil an. Auf ca. 70 m ist eine Stützmauer mit einer Höhe von ca. 0.7 m notwendig. Im zweiten Bereich verläuft die Böschung flacher, auf eine Stützmauer kann verzichtet werden.
- **Abschnitt 1 Verzweigung Rundweg**
Der bestehende Uferweg ist in diesem Abschnitt ca. 1.7 m breit. Er soll landseitig um maximal ca. 1.3 m verbreitert werden. Das Gelände steigt stark an. Auf einer Länge von 20 m muss eine Stützmauer von 0.7 m Höhe erstellt werden. Der Abzweiger des Rundwegs ist anzupassen.
- **Abschnitt 0 Verzweigung Rundweg – Bibergehege**
Der bestehende Uferweg hat bereits eine Breite von 3.0 m, es sind keine Massnahmen notwendig.

1.3 Uferweg Eichholz (Gemeinde Köniz)

Auf dem Gemeindegebiet von Köniz verläuft oberhalb der Eichholz-Liegewiese unmittelbar hinter der Böschungsoberkante der unbefestigte Fuss- und Radweg entlang der Aare (nachfolgend Uferweg genannt). Hinter dem Uferweg verlaufen in einem geschütteten Damm die Aaretalleitung 1 des Wasserverbands Region Bern sowie eine Kanalisationsleitung der Gemeinde Köniz. Direkt am Uferweg liegt auch das Naturreservat und Informationszentrum Eichholz.

Aufgrund der Nähe zur Stadt Bern und der hohen Popularität der Aare bei der Bevölkerung wird das Gebiet im Sommer intensiv als Naherholungsgebiet genutzt und die Aare stark von Flussschwimmerinnen und Schlauchbootfahrern frequentiert. Der Uferweg wird an schönen Tagen stark begangen, und zwar sowohl von Fussgängerinnen wie auch von Velofahrern. Der Uferweg ist teilweise sehr schmal, was zu Konflikten zwischen den Nutzenden führt.

Die Gemeinde Köniz plant aus diesem Grund, die Synergien mit dem Projekt des Kantons zu nutzen und die bestehenden Engstellen und damit den Nutzungskonflikt mit einer landseitigen Verbreiterung des Uferwegs zu entschärfen.

2 Mitwirkung im Überblick

2.1 Zweck und Durchführung

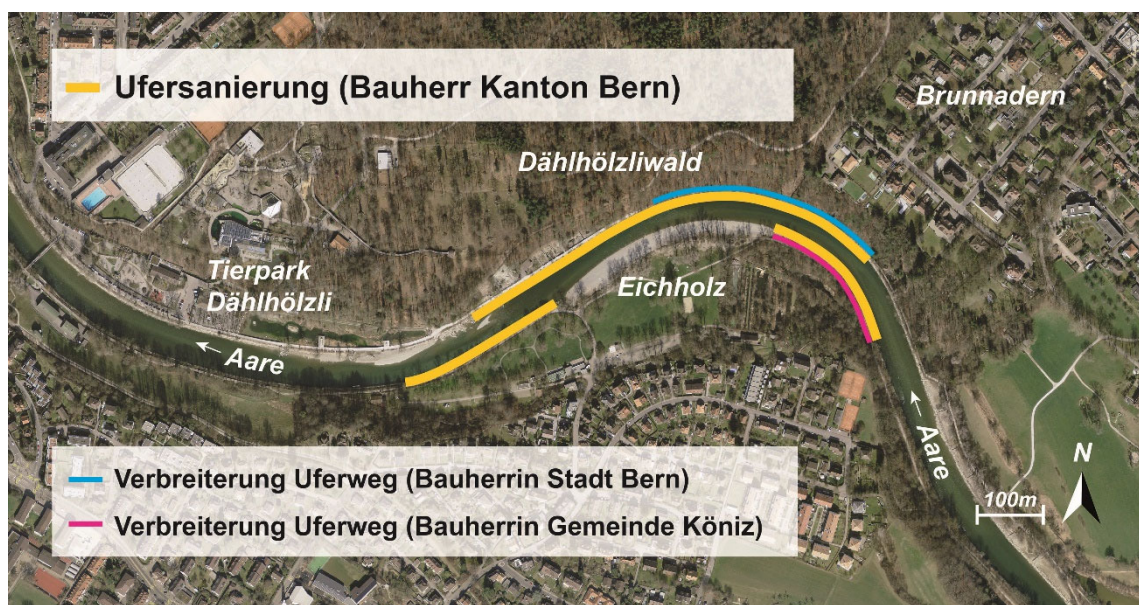
Die Bevölkerung soll in geeigneter Form über die vorgesehenen Baumassnahmen informiert werden und die Gelegenheit zur Mitwirkung erhalten. Dahinter steht die Überzeugung, dass die Planung und Realisierung von Projekten nur dann erfolgreich sein kann, wenn Direktbetroffene und die Öffentlichkeit frühzeitig in den Planungsprozess miteinbezogen werden.

Das Mitwirkungsverfahren für die Projekte «Ufersicherung Aare Eichholz – Dählhölzli» (Kanton Bern), «Verbreiterung Uferweg Dählhölzli» (Stadt Bern) und «Verbreiterung Fuss- und Radweg Aare entlang des Informationszentrums Eichholz» (Gemeinde Köniz) wurde vom 25. Februar bis 5. April 2019 durchgeführt. Der Öffentlichkeit stand während der Mitwirkung folgendes Informations- und Mitwirkungsangebot zur Verfügung:

- 6. März 2019: Öffentliche Informationsveranstaltung im Informationszentrum Eichholz (52 Teilnehmerinnen und Teilnehmer)
- In der Stadt Bern: Auflage des Dossiers zum Projekt «Verbreiterung Uferweg Dählhölzli» im Tiefbauamt der Stadt Bern (Bundesgasse 38) sowie im Internet (www.bern.ch > Themen > Planen und Bauen > Mitwirkungen und öffentliche Auflagen > Laufende Publikationen); Auflage des kantonalen Wasserbauprojekts «Instandstellungsprojekt Ufersanierung Dählhölzli»
- Mitwirkungsfragebogen (in Papierform und digital)

2.2 Abgrenzung

Trotz der gleichzeitig durchgeführten Mitwirkung erfolgt die Auswertung der Eingaben für jedes der drei erwähnten Projekte separat. Der vorliegende Mitwirkungsbericht behandelt nur Eingaben zum Projekt «Verbreiterung Uferweg Dählhölzli» der Stadt Bern. Die Abgrenzung der drei Projekte ist im folgenden Plan ersichtlich:



2.3 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkungsfrist wurden für alle drei Projekte 58 Eingaben eingereicht, dabei erfolgten

- 54 Eingaben per Mitwirkungsfragebogen und
- 4 schriftliche Eingaben.

Bei den Verfasserinnen und Verfassern der Eingaben handelt es sich um 3 politische Parteien (eine aus der Stadt Bern, zwei aus der Gemeinde Köniz), 7 Organisationen und 48 Privatpersonen. (Die Nummerierung der Eingaben in untenstehenden Tabelle ist zufällig.)

Die Beantwortung der Eingaben zum Projekt der Stadt Bern findet sich unter Kapitel 3. Für die Beantwortung der Eingaben zu den Projekten «Ufersanierung Aare Eichholz – Dählhölzli» (Kanton) und «Verbesserung der Situation entlang des Informationszentrums Eichholz» (Gemeinde Köniz) wird auf deren Mitwirkungsberichte verwiesen.

2.3.1 Fragebogen

Der Fragebogen wurde von insgesamt 54 Personen und Organisationen ausgefüllt. Dabei konnten die Mitwirkenden zu den einzelnen Projekten auch ergänzende Bemerkungen anbringen. 29 Mitwirkende nutzten diese Möglichkeit beim Projekt «Verbreiterung Uferweg Dählhölzli».

Nr	Bemerkungen zu Projekt			Name / Organisation:
	Kanton	Stadt	Köniz	
1	x	x	x	Pro Natura Regionalsektion Berner Mittelland
2		x		Stefan Cavelti
3	x	x	x	Elisabeth Cavelti
4	x		x	Williner
5	x	x	x	SP Köniz
6	x	x	x	PRO VELO BERN
7	x	x		Katja Maus
8		x	x	Isabel Moesch
9	x		x	Wabern-Leist
10	x	x		SP Stadt Bern
11	x			Dunja Kobel
12	x		x	Grüne Köniz
13	x	x	x	Joss Martin
14		x		Hauke Basse
15	x	x		Mutti
16				Jürg Stückelberger
17	x	x	x	Elisabeth Keller
18				Ramun Hofmann
19				Andreas Flury
20				Luca Schmid
21	x	x	x	Martin Kraemer
22		x		Bernhard Wyss
23	x	x	x	Infozentrum Eichholz

Nr	Bemerkungen zu Projekt			Name / Organisation:
	Kanton	Stadt	Köniz	
24	x	x	x	Thomas Plattner
25		x		Gabriela Zaugg
26	x	x		Stefan Dieterle
27	x			André Fankhauser TAF Taucharbeiten AG
28				Sabine Brun
29			x	Reichmuth
30	x	x	x	Flückiger
31	x	x	x	Victor Ruch
32				Silvio Borella
33				Bettina
34				Neeser Heinz
35			x	Sirus Shojai
36	x			Schär Stephanie
37			x	VCS Verkehrsclub der Schweiz, Regionalgruppe Bern
38				Zeno Firmin
39	x	x	x	Stefan Meyer
40	x	x		Noémie & Gregory Hemmeler
41	x	x	x	Beat Büchler
42	x	x		J. Spreng
43	x			Sonja Oswald
44				Philipp Fuchs
45	x	x		Julia Schürmann
46	x	x		Adrian Schurter
47				Mathys Alfrey
48	x	x		Elisabeth Keller
49	x	x	x	Advokaturbüro Kraemer
50	x	x		Lehmann André
51				Leuenberger Regula
52				Tschan
53				Müller
54				Aebi
		29		

2.3.2 Weitere schriftliche Eingaben (ohne Fragebogen)

Nr	Ufersanierung	Bern	Köniz	Name / Organisation:
55	x		x	Wasserverbund Region Bern (WVRB)
56		x		Ludwig Cornelia und Remund-Ludwig Michèle
57		x		Quav4
58	x	x	x	Wallimann Bruno
		3		

3 Auswertung der Eingaben zum Projekt «Verbreiterung Uferweg Dählhölzli»

Nachfolgend werden nur jene Fragen und Bemerkungen ausgewertet, welche das Projekt «Verbreiterung Uferweg Dählhölzli» auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern betreffen.

3.1 Mitwirkungsdossier

Folgende Unterlagen waren Bestandteil des Mitwirkungsdossiers «Verbreiterung Uferweg Dählhölzli»:

- Situationsplan 1:1'000
- Normalien 1:50
- Technischer Bericht

3.2 Fragebogen

Der Fragebogen zur Mitwirkung bestand aus insgesamt fünf Fragen – einzig die Frage 4 befasste sich mit dem städtischen Projekt «Verbreiterung Uferweg Dählhölzli» und lautete wie folgt:

«Parallel zur Ufersanierung plant die Stadt Bern, den Uferweg im Abschnitt des Projekts auf durchgehend drei Meter zu verbreitern. Sind Sie damit einverstanden?»

Stellungnahme der mitwirkenden Parteien (vgl. 3.3.1):

Es äussern sich zwei Parteien zum Projekt der Stadt Bern:

Die *SP der Stadt Bern* unterstützt das Projekt.

Die *SP Kőniz* lehnt das Vorhaben tendenziell ab, weil sie einen drei Meter breiten Uferweg angesichts des weiterhin bestehenden Velofahrverbots als zu breit erachtet.

Stellungnahme der mitwirkenden Organisationen (vgl. 3.3.2):

Vier Organisation äussern sich via Fragebogen zum Projekt der Stadt Bern:

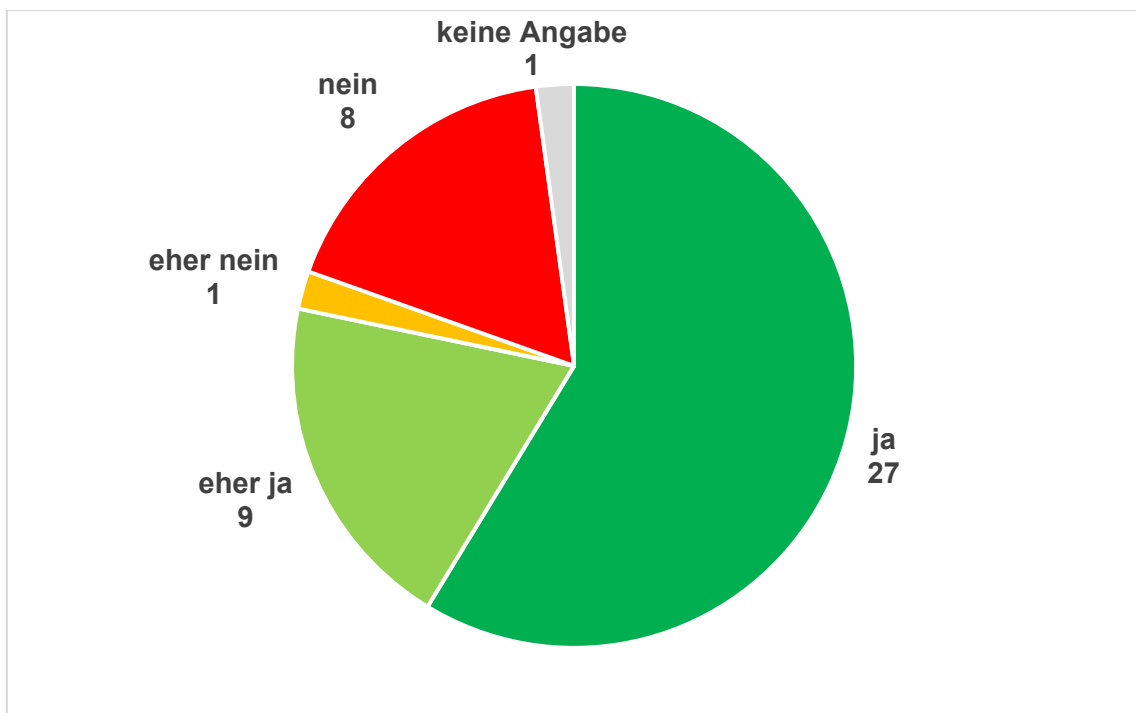
Der *Verkehrsclub der Schweiz (Regionalgruppe Bern)* heisst die Pläne uneingeschränkt gut. Auch *das Infozentrum Eichholz* stimmt ihnen zu, zeigt sich aber mit der durchgehenden Mauer nicht einverstanden (Gefahr für den Wildwechsel). *Pro Natura* stimmt einer Verbreiterung des Uferwegs zu, sofern der Weg nicht asphaltiert wird, die geplanten Stützmauern als Trockensteinmauern konzipiert und entlang des Ufers Kästen für Fledermäuse installiert werden. *Pro Velo* bewertet die geplante Verbreiterung des rechten Aareuferwegs nicht, weist aber darauf hin, dass dieser durch die Verbreiterung auch fürs Velofahren attraktiver werde.

Die Quartierkommission Quav4 äussert sich ausserhalb des Fragebogens zu den Plänen und begrüsst die geplanten Massnahmen vollumfänglich.

Stellungnahme der mitwirkenden Einzelpersonen (vgl. 3.3.3):

46 Einzelpersonen äussern sich via Fragebogen (zudem deren zwei mit einer schriftlichen Eingabe) zur geplanten Verbreiterung des rechten Uferwegs – knapp 80% von ihnen positiv. Während sich die Befürworterinnen und Befürworter vor allem eine Reduktion der Nutzungskonflikte versprechen, befürchten die Gegnerinnen und Gegner, dass die Verbreiterung des Uferwegs zu einer Verbetonierung der Landschaft führe und zudem Velofahrende anziehe – was die heute bereits bestehenden Nutzungskonflikte zusätzlich verschärfe.

Aus den Rückmeldungen der 46 Einzelpersonen, die sich via Fragebogen geäussert haben, ergibt sich folgendes Bild:



3.3 Beantwortung der schriftlichen Bemerkungen und Eingaben

3.3.1 Politische Parteien

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
SP Kőniz	Auf dieser Seite soll gemäss Stadt Bern auch in Zukunft ein Velofahrverbot bestehen. Ein 3 Meter breiter Uferweg ist deshalb aus unserer Sicht zu breit.	Zur Begründung der gewählten Wegbreite von 3.0 m siehe die Antwort auf Eingabe Nr. 2. Es ist richtig, dass das Velofahrverbot auch auf dem verbreiterten Weg beibehalten werden soll. Im Bauprojekt wird geprüft, ob der unrechtmässige Veloverkehr durch mobile Hindernisse reduziert werden kann.	x			
SP Stadt Bern	Wir unterstützen das Projekt, fragen uns aber, wieso nicht der ganze Weg miteinbezogen wird. So wird das ganze Potential mit den Zielsetzungen Entschärfung der Nutzungskonflikte und Unterhalt Abwasserleitung eigentlich nicht ausgeschöpft. Auch im Bereich der Botschaften sollte also der Weg verbreitert werden.	Die Stadt Bern wird mit den betroffenen Botschaften Gespräche hinsichtlich einer möglichen Wegverbreiterung aufnehmen. Das Teilstück des Uferwegs auf Höhe der Botschaften ist aber nicht Bestandteil dieses Projekts.				x

3.3.2 Organisationen

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
Pro Natura	Einer Verbreiterung des Uferwegs kann zugestimmt werden, falls nachfolgende Massnahmen berücksichtigt werden. Das Bauen von Stützmauern aus Betonmauern (Massnahme A1 & A2 Hangsicherung) ist ökologisch nicht sinnvoll und verunmöglicht eine Quervernetzung der Lebensräume Wald und Aare. Aus diesem Grund fordern wir Trockensteinmauern in diesem Perimeter. Verschiedene Tiergruppen wie Reptilien und Insekten könnten von dieser Massnahme profitieren. Bei der hohen Stützmauer im Perimeter der Massnahme A2 soll es wieder möglich sein, dass diese mit Vegetation überwachsen werden kann.	<p>Die Materialwahl hängt primär von den statischen Belastungen ab, welche auf die Mauer einwirken. Die statischen Nachweise werden im Bauprojekt erbracht. Bei der Materialisierung wird die Eingabe soweit als möglich berücksichtigt. Unabhängig von der Materialwahl wird die Stützmauer wieder von der Vegetation überwachsen werden.</p> <p>Die geplante Stützmauer ist nicht durchgehend, sondern nur entlang der Wegabschnitte direkt am Steilhang auf einer Länge von rund 20 respektive rund 70 m vorgesehen. Die Quervernetzung ist somit weiterhin gewährleistet.</p>	x			
Pro Natura	Eine Quervernetzung mit Durchgängen muss auch auf der Seite der Aare bei der kleinen Sicherheitsmauer realisiert werden, damit die Mauer nicht eine unüberwindbare Barriere für Reptilien und Amphibien darstellt.	Die «Sicherheitsmauer» besteht lediglich aus einem Randstein oder einer etwas höher geschütteten Böschungsoberkante. Durchlässe im Wegabschluss zur Entwässerung und Quervernetzung sind vorgesehen.	x			
Pro Natura	Als Ersatzmassnahme sehen wir vor, dass auf Grund des Fällens von grossen Bäumen Fledermauskästen entlang des Ufers angebracht werden.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.		x		

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
Pro Natura	Zudem ist es wichtig, dass ein Abfallkonzept erstellt wird, um das Ufer von Abfall frei zu halten.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.		x		
Pro Natura	Auf die Beleuchtung des Uferwegs soll weiterhin verzichtet werden, und der Weg soll nicht asphaltiert werden	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	x			
Pro Natura	Beim Bau muss Rücksicht auf Pflanzen und Tiere genommen werden, keine Bäume unnötig gefällt werden und der Gewässerraum vollumfänglich erhalten bleibt.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	x			
PRO VELO Bern	Durch die teils massive Verbreiterung wird dieser Weg auch fürs Velofahren viel attraktiver, obwohl dies vermutlich nicht erwünscht ist.	Schon heute besteht ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auch der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern sieht keine Veloroute entlang des Aareufers vor. Auf dem verbreiterten Uferweg ist deshalb wie heute ein Fahrverbot vorgesehen. Im Bauprojekt wird geprüft, ob der unrechtmässige Veloverkehr durch mobile Hindernisse reduziert werden kann.	x			
Infozentrum Eich-	Verbreiterung des Weges scheint nötig zu sein. Mit der durchgehenden 70 m langen, 0.7 m hohen Mauer sind wir nicht einverstanden. Auch das rechte Ufer der Aare soll für kleinere Wildtiere durchlässig sein. Bestehende Wildwechsel müssen erhalten bleiben.	Die Stützmauer wird soweit als möglich für Kleintiere durchgängig gestaltet. Die genaue Ausgestaltung der Mauer hängt primär von den statischen Belastungen ab, welche auf die Mauer einwirken. Die statischen Nachweise werden im Bauprojekt erbracht.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
Quav4	<p>Die Quartierkommission befasst sich seit Jahren mit dem Wunsch nach einem breiteren und damit sichereren Wegabschnitt zwischen Elfenau und Tierpark. Die zur Diskussion stehende notwendige Ufersanierung bietet die Gelegenheit, den Uferweg abschnittsweise von heute 2 auf 3 m zu verbreitern und durch Natursteinblöcke anstelle der alten Betonverbauung das Ufer zugänglicher und zugleich ökologischer zu gestalten. Diese Massnahmen begrüessen wir vollumfänglich. Die durch Landabtretung privater Eigentümer zu Stande gekommene Verbreiterung muss unbedingt auch im anschliessenden Abschnitt Aare-aufwärts, wo die Landeigentümer Botschaften sind, durchgesetzt werden.</p>	<p>Die Stadt Bern wird mit den betroffenen Botschaften Gespräche hinsichtlich einer möglichen Wegverbreiterung aufnehmen. Das Teilstück des Uferwegs auf Höhe der Botschaften ist aber nicht Bestandteil dieses Projekts, da der zeitliche Ablauf der Verhandlungen mit den Botschaften nicht abgeschätzt werden kann und der bauliche Zustand des Aareufers einen langen Aufschub nicht zulässt.</p>			x	

3.3.3 Private

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
2	Dies ist zu breit und wird trotz Verbot zur Velorennstrecke. Für die Fussgänger wird dies zum Problem.	<p>In der Schweizer Norm des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleuten (VSS) 640 201 «Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer» sind die Grundabmessungen für Fussgängerinnen und Fussgänger definiert. Die Standard-Grundabmessung eines Fussgängers beträgt 1.00 m. Fussgänger, welche Kinder oder Hunde mitführen oder im Rollstuhl sitzen, beanspruchen ein erweitertes Lichtraumprofil von 1.20 - 1.25 m.</p> <p>Gemäss der Norm 640075 «Fussgängerverkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum» sind die Breiten von Gehflächen so zu dimensionieren, dass das Begegnen von Personen mit Fahrhilfen gewährleistet ist. Die Breite der Gehfläche muss an der engsten Stelle mindestens der lichten Breite entsprechen. Die lichte Breite ergibt sich aus der Kombination der jeweils erforderlichen Lichtraumprofile. Die Breite der Gehfläche bestimmt die Qualität des Gehkomforts. Der Gehkomfort hängt vor allem von der Möglichkeit ab, sich begegnen, nebeneinandergehen oder überholen zu können.</p>	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
		<p>Mit Blick auf die hohen Fussverkehrsfrequenzen an warmen Sommertragen wäre es eigentlich nötig, den Uferweg auf den Begegnungsfall oder das Nebeneinandergehen von zwei Personen mit erweitertem Lichtraumprofil und einer Person mit Standard-Lichtraumprofil zu ermöglichen. Dies würde einer Wegbreite von mehr als 3.50 m entsprechen. Mindestens müsste jedoch der Begegnungsfall oder das Nebeneinandergehen von zwei Personen mit erweitertem Lichtraumprofil (z.B. eine Person mit Kleinkind an der Hand und eine Person mit Gehilfe) ermöglichen werden. Dies ergibt eine Wegbreite von mindestens 2.60 m (2.40 m plus Umfeldzuschlag von 0.20 m).</p> <p>Unter dem Uferweg verläuft eine grosskalibrige Abwasserleitung. Diese muss regelmässig unterhalten werden. Damit der Uferweg auch für die dazu nötigen Unterhaltsfahrzeuge befahrbar ist, wird eine Wegbreite von 3.0 m gewählt.</p> <p>Schon heute besteht ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auf dem verbreiterten Uferweg ist wie heute ein Fahrverbot vorgesehen. Im Bauprojekt wird geprüft, ob der unrechtmässige Veloverkehr durch mobile Hindernisse reduziert werden kann.</p>				
3	Breiter wird noch mehr Velos bringen, die dann noch schneller fahren (auch auf den verbotenen Abschnitten!!!). E-Bikes sind heute teils eine Katastrophe!	Schon heute besteht ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auch der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern sieht keine Velo-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
		route entlang des Aareufers vor. Auf dem verbreiterten Uferweg ist deshalb wie heute ein Fahrverbot vorgesehen. Im Bauprojekt wird geprüft, ob der unrechtmässige Veloverkehr durch mobile Hindernisse reduziert werden kann.				
7	Wird das Befahren mit dem Velo gestattet bleiben/werden?	Schon heute besteht ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auf dem verbreiterten Uferweg ist wie heute ein Fahrverbot vorgesehen.				x
8	Einbezug von Radwegen für Velofahrer	Der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern sieht keine Veloroute entlang des Aareufers vor. Auf dem verbreiterten Uferweg ist deshalb wie heute ein Fahrverbot vorgesehen.				x
13	Es ist problemlos möglich auf der kurzen schmalen Wegstrecke mit Velo Hund und zu Fuss zu kreuzen. Etwas Rücksichtnahme genügt. Setzen Sie die Steuergelder für Renaturierungen ein, anstatt für breitere Wege, die zum schneller Fahren animieren.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.				x
14	Super!!! Bitte auch für Radfahrer freigeben!	Schon heute besteht ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auch der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern sieht keine Veloroute entlang des Aareufers vor. Auf dem verbreiterten Uferweg ist deshalb wie heute ein Fahrverbot vorgesehen.				x
15	Möglichst naturnah gestalten	Die Stadt geht davon aus, dass mit dieser Forderung sowohl der Uferweg wie auch die Stützmauer gemeint sind. - Uferweg: Der Uferweg soll, wie beim Tierpark, nicht mit einer Belagschicht versehen werden.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
		<p>- Stützmauer: Die Materialwahl hängt primär von den statischen Belastungen ab, welche auf die Mauer einwirken. Die statischen Nachweise werden im Bauprojekt erbracht. Bei der Materialisierung wird die Eingabe soweit als möglich berücksichtigt. Unabhängig von der Materialwahl wird die Stützmauer wieder von der Vegetation überwachsen werden.</p>				
17	<p>Eine Verbreiterung auf 3 m ist keinesfalls sinnvoll. Die Stadt Bern, die ansonsten so viel Wert auf Umwelt- und Naturschutz legt, missbraucht die geplante Sanierung der Ufersicherung, um hier eine Wegverbreiterung vorzunehmen, die nicht notwendig ist! Auch die Stadt Bern sollte in der Lage sein, kleinere Fahrzeuge zu Unterhaltszwecken zu benutzen als die im Projektbeschrieb aufgeführten LKW 4-Achser mit 32 t Gewicht! Zudem wird im Projektbeschrieb eine minimale Wegbreite von 3 m erwähnt (wenn schon: maximale Wegbreite!). Dies und eine Lichtraumhöhe von 4 m bedeuten, dass grosse wertvolle Bäume gefällt werden müssten! Die Hangsicherung würde zu einem enormen zusätzlichen und teuren Problem! Als regelmässige Aarespaziergängerin weiss ich um den Wert dieses Wegstückes, so wie er heute ist. Das Velofahrverbot würde zudem bei einer Wegverbreiterung noch weiter aufgeweicht. Wir brauchen keine Auto- bzw. Velobahn dort.</p>	<p>Zur Begründung der gewählten Wegbreite von 3.0 m siehe die Antwort auf Eingabe Nr. 2. Dabei wird deutlich, dass die gewählte Wegbreite von 3.0 m nicht nur auf die Zugänglichkeit für die Unterhaltsfahrzeuge zurückzuführen ist.</p> <p>Im technischen Bericht ist die minimale Breite aufgeführt, welche für einen nachhaltigen Unterhalt der Abwasserleitung (Spülen und Kanalfernsehen) notwendig ist. Das grosse Gewicht der Fahrzeuge kommt primär durch das mitgeführte Spülwasser zustande und nicht durch die Fahrzeuggrösse.</p> <p>Es ist richtig, dass für die Verbreiterung des Uferwegs Bäume gefällt werden müssen, dies ist im technischen Bericht ersichtlich. Eine Verbreiterung des Weges auf 3.0 m hat Rodungen auf einer Fläche von 311 m² zur Folge, dafür bedarf es einer</p>	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
		<p>Rodungsbewilligung. Für die gerodete Fläche müssen Ersatzmassnahmen gefunden werden. Diese werden im Bauprojekt festgelegt.</p> <p>Bezüglich der Hangsicherung wird im jetzigen Projektstand (Vorprojekt) davon ausgegangen, dass die Hangstabilität durch den Bau einer Stützmauer gewährleistet ist. Im Bauprojekt werden aber noch detaillierte geologische Abklärungen zur Hangstabilität durchgeführt.</p> <p>Schon heute besteht ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auch der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern sieht keine Veloroute entlang des Aareufers vor. Auf dem verbreiterten Uferweg ist deshalb wie heute ein Fahrverbot vorgesehen. Im Bauprojekt wird aber geprüft, ob der unrechtmässige Veloverkehr durch mobile Hindernisse reduziert werden kann.</p>				
21	<p>Eine Wegverbreiterung auf "mindestens 3 m" (wie es im technischen Bericht zum Vorprojekt ausdrücklich heisst) ist absolut unverhältnismässig. Die maximale Breite wird nicht bekannt gegeben! Zur Begründung dieser Autobahn wird die angebliche Notwendigkeit der Befahrbarkeit mit über 2,5 m breiten und 32 Tonnen schweren Unterhaltsfahrzeugen angegeben. Welche zusätzlichen Massnahmen im Bereich des heutigen</p>	<p>Zur Begründung der gewählten Wegbreite von 3.0 m siehe die Antwort auf Eingabe Nr. 2. Dabei wird deutlich, dass die gewählte Wegbreite von 3.0 m nicht nur auf die Zugänglichkeit für die Unterhaltsfahrzeuge zurückzuführen ist.</p> <p>Im technischen Bericht ist die minimale Breite aufgeführt, welche für einen nachhaltigen Unterhalt der Abwasserleitung</p>	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
	<p>Fussweges im Planungssperimeter (insbesondere beim Holzsteg auf Höhe der Pelikane) notwendig sind, damit derartige Fahrzeugbelastungen überhaupt getragen werden können, wird nicht angegeben! Der im technischen Bericht vorgesehene Wegaufbau ist absolut unzureichend für den Verkehr von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 32 Tonnen. Die Stadtplaner werden mit massivem Kampf gegen einen derartigen Stumpfsinn im gesamten Projektverfahren zu rechnen haben. Dieses rein bürokratische Ansinnen widerspricht der Stossrichtung des kantonalen Uferschutzprojektes als Instandstellungsprojekt. Es widerspricht auch den Zielsetzungen der zulässigen Erweiterungsprojekte, nämlich der Erholungsnutzung und der Ökologie gemäss kantonalem technischen Bericht. Eine angestrebte Lichtraumhöhe von 4 m ist völlig unverhältnismässig und liesse sich allein mit dem geplanten Wartungskonzept rechtfertigen. Eine zeitgemässe Wartung der Kanalisationsleitung kann mit verhältnismässigeren technischen Mitteln (Fahrzeugen) zeit- und kostengünstiger und auch im Einklang mit der fragilen Ökologie vor Ort wesentlich besser erreicht werden. Auch aus Sicht des Waldunterhalts ist eine derartige Verbreiterung des Uferweges nicht notwendig (vgl. Projektteamsitzung vom 16.1.2019) sondern lediglich wünschenswert. Eingriffsmassnahmen zum Waldunterhalt werden offenbar vornehmlich "von oben" durchgeführt. Die</p>	<p>(Spülen und Kanalfernsehen) notwendig ist. Das grosse Gewicht der Fahrzeuge kommt primär durch das mitgeführte Spülwasser zustande und nicht durch die Fahrzeuggrösse.</p> <p>Die Unterhaltsfahrzeuge verkehren wie bisher durch die Geheanlagen des Tierparks und nicht über die Holzstege. Dort sind deshalb keine Massnahmen notwendig.</p> <p>Bezüglich der Hangsicherung wird im jetzigen Projektstand (Vorprojekt) davon ausgegangen, dass die Hangstabilität durch den Bau einer Stützmauer gewährleistet ist. Im Bauprojekt werden aber noch detaillierte geologische Abklärungen zur Hangstabilität durchgeführt.</p> <p>Das vorliegende Projekt hat keine relevanten Auswirkungen auf die Ökologie im Perimeter, der Wegbelag wird naturnah und die Stützmauer nicht durchgehend sein, wodurch die Quervernetzung sichergestellt ist.</p> <p>Es ist richtig, dass für die Verbreiterung des Uferwegs Rodungen auf einer Fläche von 311 m² erforderlich sind, dafür bedarf es einer Rodungsbewilligung. Für die gerodete Fläche müssen Ersatzmassnahmen gefunden werden. Diese werden im Bauprojekt festgelegt.</p>				

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
	<p>ganze Unterhaltsfrage muss von Grund auf neu überdacht und insbesondere viel besser durchdacht werden, damit sie sich auch argumentativ stichhaltig begründen lässt. Die absolut kritischen Hangneigungsverhältnisse gebieten äusserst schonende Veränderungen am Fusse des Hanges und lassen derart überdimensionierte Bodenveränderungen niemals zu. Die Stadt Bern hat einschlägige äusserst negative Erfahrungen dazu aus dem desolaten Debakel beim Bärengaben; derartiges darf sich nicht wiederholen. Die Risikohaftigkeit des Hangrutsches ist mit Bezug auf allfällige Hangveränderungen im Vorprojekt rechtzeitig und neutral gutachterlich beurteilen zu lassen. Die geplanten und bis dato bekannten Massnahmen zur Begegnung des Risikos eines massiven Hangrutsches wegen der Bodenveränderungen am Fuss des Hanges sind absolut unzureichend, was ebenfalls einer neutralen aussenstehenden Begutachtung zu unterziehen ist. Notwendige aufwändigere Schutzmassnahmen werden sich als unvereinbar mit den Ansprüchen der vielfältigen Tierwelt vor Ort erweisen. Die gemäss technischem Bericht minimal auf 311 Quadratmeter geschätzte Rodung von Waldflächen ist absolut unverhältnismässig und rechtswidrig angesichts des alleinigen Zwecks einer derart massiven Rodung (bequemer Leitungsunterhalt mit übergewichtigen Spühlwagen von 32 t Gewicht). Das Velofahrverbot muss zwingend aufrechterhalten werden. Es wird</p>	<p>Das Velofahrverbot ist auch auf dem verbreiterten Uferweg vorgesehen. Im Bauprojekt wird aber geprüft, ob der unrechtmässige Veloverkehr durch mobile Hindernisse reduziert werden kann.</p> <p>Die Stadt Bern wird mit den betroffenen Botschaften Gespräche hinsichtlich einer möglichen Wegverbreiterung aufnehmen. Das Teilstück des Uferwegs auf Höhe der Botschaften ist aber nicht Bestandteil dieses Projekts, da der zeitliche Ablauf der Verhandlungen mit den Botschaften nicht abgeschätzt werden kann und der bauliche Zustand des Aareufers einen langen Aufschub nicht zulässt.</p>				

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
	bei massvoller Verbreiterung des Uferweges auch Aufgabe der Stadt Bern sein, dieses Verbot nachhaltig umzusetzen und zu gewährleisten, ansonsten der sog. Nutzungskonflikt nie behoben werden kann. Eine massvolle und kinderwagengerechte Verbreiterung für den Fussverkehr muss im ganzen Planungssperimeter sichergestellt werden, d.h. inkl. Bereich der Botschaftsgelände, ansonsten ist das ganze Verbreiterungsprojekt ersatzlos fallen zu lassen.					
22	Schade, dass eine Verbreiterung im Bereiche der russischen Botschaft nicht schon in dieser Etappe erfolgen kann.	Die Stadt Bern wird mit den betroffenen Botschaften Gespräche hinsichtlich einer möglichen Wegverbreiterung aufnehmen. Das Teilstück des Uferwegs auf Höhe der Botschaften ist aber nicht Bestandteil dieses Projekts, da der zeitliche Ablauf der Verhandlungen mit den Botschaften nicht abgeschätzt werden kann und der bauliche Zustand des Aareufers einen langen Aufschub nicht zulässt.			x	
24	Der Weg ist in diesem Abschnitt eher schmal und führt an Tagen mit starkem Fussgängerverkehr zu Engpässen beim Kreuzen und Überholen.	Dieser Nutzungskonflikt soll mit der Verbreiterung auf 3 m entschärft werden.	x			
25	Ja, super. Weil mit Kinderwagen, Jogger, Spaziergänger, Hunde, Kinder ist der Weg viel zu schmal und oftmals in gewissen Situationen sogar gefährlich.	Dieser Nutzungskonflikt soll mit der Verbreiterung auf 3 m entschärft werden.	x			
26	Es sollte keine «Autobahn» entstehen, sondern der natürliche Charakter des Aarewegs beibehalten werden.	Der Weg wird mit einem naturnahen Belag ausgestattet.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
26	Scheint zwar erstrebenswert, jedoch im Gebiet der russischen Botschaft (Mauer, Zaun) dürfte dies schwierig zu erreichen sein. Auf jeden Fall wünsche ich mir einen Ausbau landseits und keine Passarelle über der Aare!	Die Stadt Bern wird mit den betroffenen Botschaften Gespräche hinsichtlich einer möglichen Wegverbreiterung aufnehmen. Das Teilstück des Uferwegs auf Höhe der Botschaften ist aber nicht Bestandteil dieses Projekts, da der zeitliche Ablauf der Verhandlungen mit den Botschaften nicht abgeschätzt werden kann und der bauliche Zustand des Aareufers einen langen Aufschub nicht zulässt.			x	
30	Aber nur wenn ein allgemeines Fahrverbot aufrechterhalten bleibt!	Schon heute besteht ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auch der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern sieht keine Veloroute entlang des Aareufers vor. Auf dem verbreiterten Uferweg ist deshalb wie heute ein Fahrverbot vorgesehen.	x			
31	Die Stadt Bern plant die Verbreiterung auf der rechten Aareseite z.G. der Spaziergänger und für Unterhaltsfahrzeuge, was Sinn macht. Köniz will die Verbreiterung auf der linken Aareseite für den Fuss- und Veloverkehr, was schon heute Probleme verursacht. Wir brauchen zwingend getrennte Wege für Menschen, die zu Fuss unterwegs sind (Wanderer, Spaziergänger, Jogger, Walker, Badende) und Zweiradfahrer (normale Fahrräder, Transportfahrräder (mit Ladefläche vorne oder Anhänger) E-Bikes, (E-)Trottinets, usw. Grund ist nicht nur Dichtestress im Naherholungsgebiet, sondern auch gefährliche Situationen wegen rücksichtslosem Verhalten der Zwei-	<p>Auf Seite der Stadt Bern besteht schon heute ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auch der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern sieht keine Veloroute entlang des Aareufers vor. Auf dem verbreiterten Uferweg ist deshalb wie heute ein Fahrverbot vorgesehen.</p> <p>Für die Eingaben zu den Massnahmen auf Gemeindegebiet von Köniz wird auf den entsprechenden Mitwirkungsbericht verwiesen.</p>	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
	radfahrer und der grossen Geschwindigkeitsdifferenz (Fussgänger: 4 - 5 km/h / E-Bike: bis 50 km/h). Ich empfehle den Planern diesbezüglich einen Besuch der Stadt Freiburg i.Br.					
31	Voraussetzung: keine Durchmischung von Fussgängern und Zweiradfahrern.	Schon heute besteht ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auch der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern sieht keine Veloroute entlang des Aareufers vor. Auf dem verbreiterten Uferweg ist deshalb wie heute ein Fahrverbot vorgesehen.	x			
39	Wird der Weg dann auch für Velos freigegeben?	Schon heute besteht ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auch der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern sieht keine Veloroute entlang des Aareufers vor. Auf dem verbreiterten Uferweg ist deshalb wie heute ein Fahrverbot vorgesehen.	x			
40	Wir wären sehr froh, wenn irgendwo auf der markierten Strecke der Ufersanierung eine Brücke erstellt werden würde! Als Fussgänger wäre es sehr praktisch, auf dieser Höhe über die Aare gehen zu können.	Brücken und Stege sind nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts. Als längerfristige Vision (Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern) beschäftigt sich die Stadt Bern zusammen mit der Gemeinde Köniz mit einer möglichen Aarequerung im Bereich Elfenau.			x	
41	Das Problem liegt darin, dass die Wege längs der Aare von Fussgängern und Velos genutzt werden. Eine Trennung ist unumgänglich, da Fahrverbote nicht beachtet (und auch nicht durchgesetzt) werden.	Schon heute besteht ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auch der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern sieht keine Veloroute entlang des Aareufers vor. Auf dem verbreiterten Uferweg ist deshalb wie heute ein Fahrverbot vorgesehen. Im Bauprojekt wird geprüft, ob der unrechtmässige Veloverkehr durch mobile Hindernisse reduziert werden kann.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
41	Auf dem Abschnitt Südseite gilt das "allg. Fahrverbot". Das Verbot wird täglich von Hunderten Velofahrern (z. T. mit schnellen E-Bikes) missachtet. Kürzlich sind 3 Schulklassen auf Velos vom Eichholz in die Stadt und zurückgefahren. Besser kann man den Jugendlichen nicht demonstrieren, dass allg. Fahrverbote nicht gelten. Eine Trennung des Fussgänger- und Veloverkehrs ist unumgänglich	Schon heute besteht ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auch der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern sieht keine Veloroute entlang des Aareufers vor. Auf dem verbreiterten Uferweg ist deshalb wie heute ein Fahrverbot vorgesehen. Im Bauprojekt wird geprüft, ob der unrechtmässige Veloverkehr durch mobile Hindernisse reduziert werden kann.	x			
42	Die "Sporen"/Bänke welche in die Aare hinein reichen - und damit die etlichen stillen Wasserbereiche - müssen erhalten bleiben!!	Eingaben bezgl. des Instandstellungsprojekts des Kantons werden im entsprechenden Mitwirkungsbericht behandelt.				x
45	Wird der verbreiterte Weg dann auch für Fahrräder befahrbar sein? Diese Frage wurde in den Medien ja schon mehrmals diskutiert. Ich würde es sehr begrüßen und bin überzeugt, dass ein Nebeneinander (auch auf den verbleibenden schmaleren Abschnitten) möglich wäre. Kürzlich war ich zu Fuss, meine Kinder mit dem Velo, auf einem sehr schmalen Weg direkt am Genfersee (Vevey) unterwegs, dort wurde mit einem kleinen Schild um gegenseitige Rücksichtnahme gebeten. Das finde ich eine schöne Lösung.	Schon heute besteht ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auch der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern sieht keine Veloroute entlang des Aareufers vor. Auf dem verbreiterten Uferweg ist deshalb wie heute ein Fahrverbot vorgesehen.				x
45	Eine Fussgängerbrücke oder Fähre zwischen Eichholz und dem hinteren Teil des Dählhölzli würde diese wertvolle Gegend zusätzlich extrem aufwerten. Für uns als Familie mit klei-	Brücken und Stege sind nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts. Als längerfristige Vision (Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern) beschäftigt sich die Stadt Bern zusammen mit der Gemeinde Köniz mit einer möglichen Aarequerung im Bereich Elfenau.				x

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
	nen Kindern würde der Zugang zum Dählhölzli, zum Dählhölzliwald und zur Elfenau geschaffen, davon würden wir sehr profitieren.					
46	Es wäre toll, wenn es im Bereich Wabern/Elfenau eine Fussgänger- und Velobrücke gäbe, wie es früher schon einmal vorgesehen war.	Brücken und Stege sind nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts. Als längerfristige Vision (Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern) beschäftigt sich die Stadt Bern zusammen mit der Gemeinde Köniz mit einer möglichen Aarequerung im Bereich Elfenau.			x	
48	Zwingendes Velofahrverbot und dessen Durchsetzung ist längst überfällig! Eine Verbreiterung führt nur zu vermehrtem Veloverkehr, verbunden mit höheren Fahrgeschwindigkeiten!	Zur Begründung für die Wegbreite von 3.0 m siehe Antwort zu Eingabe Nr. 2. Für den projektierten Weg ist wie im Status quo ein Fahrverbot vorgesehen. Im Bauprojekt wird geprüft, ob der unrechtmässige Veloverkehr durch mobile Hindernisse reduziert werden kann.	x			
49	Verbote und belastbare faktische Durchsetzung gegenüber jeglichem Veloverkehr auf allen Uferwegen.	Schon heute besteht ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auch der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern sieht keine Veloroute entlang des Aareufers vor. Auf dem verbreiterten Uferweg ist deshalb wie heute ein Fahrverbot vorgesehen. Im Bauprojekt wird geprüft, ob der unrechtmässige Veloverkehr durch mobile Hindernisse reduziert werden kann.	x			
49	Solche autobahnähnlichen Pisten ziehen nur den untragbaren Veloverkehr an. Uferwege sollen dem Fussgängerverkehr vorbehalten werden	Schon heute besteht ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auch der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern sieht keine Veloroute entlang des Aareufers vor. Auf dem verbreiterten Ufer-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
		weg ist deshalb wie heute ein Fahrverbot vorgesehen. Im Bauprojekt wird geprüft, ob der unrechtmässige Veloverkehr durch mobile Hindernisse reduziert werden kann.				
50	Als Fussgänger habe ich oft Angst vor Velofahrern (zum Teil auch Rasern), es gibt auch wenige sehr höfliche Velofahrer. Solche Velofahrer stören mich überhaupt nicht, wichtig ist, dass sie geeignet abbremsen, sodass ich nicht Angst habe als Fussgänger (ich bin 2-Mal Rücken operiert >>> 2 Diskushernien). Sehr sportliche Velofahrer kommen schnell an mir und meiner Frau vorbei, auch sehr sehr nahe, ich bin beim Gehen auch nicht mehr immer koordinatorisch ganz zuverlässig gerade. Eigentlich herrscht am Aareufer ein Velofahrverbot, ich spüre aber eher ein Verbot für mich dort zu spazieren und die wunderschöne Aareuferpromenade zu geniessen (ich bin 67-jährig).	Im Bauprojekt wird geprüft, ob der unrechtmässige Veloverkehr durch mobile Hindernisse reduziert werden kann.	x			
50	Wenn möglich sollte das Fussgängertrasse vom Velofahrertrasse getrennt sein, so wie beim Veloweg Gossetstrasse-Gaswerkareal.	Schon heute besteht ein Velofahrverbot für den Uferweg. Auch der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern sieht keine Veloroute entlang des Aareufers vor. Auf dem verbreiterten Uferweg ist deshalb wie heute ein Fahrverbot vorgesehen. Im Bauprojekt wird geprüft, ob der unrechtmässige Veloverkehr durch mobile Hindernisse reduziert werden kann.	x			
56	Die beabsichtigte Wegverbreiterung ist ungeeignet, die angestrebten Ziele, namentlich (a) die Erleichterung des Unterhaltes durch Befahrbarkeit mittels 2.5 m-breiten Fahrzeugen und	Die Leitung wird in Intervallen von fünf bzw. zehn Jahren gereinigt bzw. inspiziert, und es ist nicht zu erwarten, dass die	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
	<p>(b) eine Entschärfung des aufgrund der hohen Frequentierung bestehenden Nutzungskonflikts zu erreichen. Da die Wegbreite bei den Botschaftsparzellen unverändert bleiben soll, bringt die partielle Verbreiterung des Weges keinerlei Entlastung. Einerseits müssten Unterhaltsfahrzeuge (mangels Verbreiterung des Weges bei den Botschaftsparzellen) rückwärts zurücksetzen, um an die zu unterhaltenden Stellen zu gelangen resp. von diesen wieder fort zu kommen. Dies führt eher zu einer Ver- als zu einer Entschärfung des bestehenden Nutzungskonfliktes und zu einer Gefährdung der den Weg nutzenden Fussgänger. Andererseits bringt eine partielle Verbreiterung des Uferweges keine Entlastung für die Vielzahl an Fussgänger, da sich bei den Botschaftsparzellen ein Nadelöhr bilden würde, welches (mit den vorgesehenen Massnahmen) nicht beseitigt werden kann und zu einem „Rückstau“ führen würde. Zuletzt ist zu erwarten, dass eine Verbreiterung des Weges (mit Fahrverbot oder ohne) zu einer verstärkten Nutzung durch Fahrradfahrer führen würde, was wiederum den Nutzungsdruck erhöhen und nicht reduzieren würde. In den aufgelegten Unterlagen ist nicht dargelegt, wie eine Befahrung der fraglichen Wegstrecke durch Fahrradfahrer tatsächlich verhindert werden soll. Der Umstand, dass ein alleiniges Fahrverbot diesbezüglich ungenügend ist, zeigt bereits die heutige, regelmässige Nutzung des Weges durch Fahrradfahrer.</p>	<p>Unterhaltsarbeiten zu Nutzungskonflikten führen könnten. Damit Konflikte oder gefährliche Situationen zwischen Wegnutzenden und Unterhaltsfahrzeugen vermieden werden können, werden die Unterhaltsarbeiten während der Nacht und nur mit einer Totalsperrung des Uferweges zwischen Efenau und letztem Wildtiergehege erledigt. Ein Rücksetzen des Fahrzeugs ist problemlos möglich.</p> <p>Die Wegverbreiterung trägt nach Ansicht der Stadt Bern sehr wohl zur Verbesserung der Situation für zu Fuss Gehende an hochfrequentierten Tagen bei.</p> <p>Auf dem verbreiterten Uferweg ist wie heute ein Fahrverbot vorgesehen. Im Bauprojekt wird geprüft, ob der unrechtmässige Veloverkehr durch mobile Hindernisse reduziert werden kann.</p> <p>Zum «Nadelöhr» bei den Botschaften: Die Stadt Bern wird mit den betroffenen Botschaften Gespräche hinsichtlich einer möglichen Wegverbreiterung aufnehmen. Das Teilstück des Uferweges auf Höhe der Botschaften ist aber nicht Bestandteil dieses Projekts, da der zeitliche Ablauf der Verhandlungen mit</p>				

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
		den Botschaften nicht abgeschätzt werden kann und der bauliche Zustand des Aareufers einen langen Aufschub nicht zulässt.				
56	Die geplanten Massnahmen sind sodann nicht verhältnismässig, da sie - wie vorhergehend dargelegt - den öffentlichen Interessen an einem verbesserten Zugang zur Aare resp. an der Erleichterung der Unterhaltsarbeiten kaum dienen und andererseits den Interessen der betroffenen Landeigentümer (resp. Nutzniesser) stark zu wider laufen. Die Nutzung des zur Parzelle Bern 4 Gbbl. Nr. 2102 gehörenden Aarehangs resp. des ohnehin schmalen Bereiches, welcher eben ist, würde durch den beabsichtigten Landerwerb vollständig verunmöglicht.	<p>Die grosskalibrige Sammelleitung kann momentan nicht nach dem heutigen Stand der Technik unterhalten werden, d.h. spülen mit anschliessender Bestandesaufnahme durch Kanalfernsehen.</p> <p>Bereits der rechtskräftige, aber nie umgesetzte Uferschutzplan Dählhölzli vom 24. April 1991 sieht eine Verbreiterung des Uferwegs auf dieser Parzelle vor.</p>	x			
56	Die budgetierte, an die Landeigentümer zu entrichtende Entschädigung im Betrag von CHF 5.-/zu erwerbenden Quadratmeter wird unsererseits nicht akzeptiert werden. Einerseits würde der Wert der ganzen Parzelle durch die geplanten Massnahmen massiv reduziert (weshalb nicht nur der „Landwert“ der betroffenen Fläche zu entschädigen wäre) und andererseits wäre ein Landpreis von CHF 5.-/m ² an dieser Lage ohnehin nicht angemessen. Weiter erscheint fraglich, ob die Wiederherstellungskosten für den gemäss Projekt zu versetzenden Zaun inkl. Begrünung etc. in den Projektkosten vollständig berücksichtigt sind.	<p>Die Landeigentümer werden gemäss den üblichen Landerwerbskosten (Wald) entschädigt.</p> <p>Die Wiederherstellungskosten sind in den Projektkosten eingerechnet.</p>	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Berücksichtigung			
			Im Bauprojekt	In der Ausführung	Ausserhalb Projekt	keine
58	Massvolle Ausführung planen; keine „Strassen“; optimal in die Uferlandschaft einfügen; keine Betonorgie wie z.B. beim BLS-Ausbau in Wabern; so bauen, dass die unseligen Sprayereien, welche sowohl den urbanen Raum wie Natur und Landschaft Berns heute aufs hässlichste illegal beeinträchtigen, im Uferbereich nicht mehr möglich sind.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.				x

Tiefbauamt der Stadt Bern