



Stadt Bern

Vernehmlassung Masterplan Fussverkehr

Herzlich willkommen zum Online-Fragebogen «Vernehmlassung Masterplan Fussverkehr».
Wenn Sie die Bearbeitung des Fragebogens unterbrechen und später fortsetzen möchten, klicken Sie oben links in der Navigation auf "Unterbrechen, später einsteigen" und folgen Sie den Anweisungen.
Bei technischen Problemen können Sie sich an Lisa Hirsiger, l.hirsiger@naturaqua.ch wenden.

Autor

Verkehrsplanung Stadt Bern, Predigergasse 12, Postfach, 3001 Bern

Generelle Fragen

Persönliche Angaben

(* Pflichtfelder)

Bitte vervollständigen Sie die folgenden Angaben:

Organisation / Partei	<input type="text" value="QM3"/>
Vorname*	<input type="text" value="Patrick"/>
Name*	<input type="text" value="Krebs"/>
Postleitzahl*	<input type="text" value="3008"/>
E-Mail*	<input type="text" value="info"/> @ <input type="text" value="qm3"/> . <input type="text" value="ch"/>

Generelle Fragen

Frage 1

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

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

- Keine Angabe

Bemerkungen

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.

Generelle Fragen

Frage 2

Ist das Dokument Masterplan Fussverkehr nachvollziehbar **aufgebaut**?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

- Keine Angabe

Bemerkungen

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?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

- Keine Angabe

Bemerkungen

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 entsprechend grossen 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 sich grundsätzlich fortbewegt.

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?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

- Keine Angabe

Bemerkungen / Ergänzungen

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.

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?

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).

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?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

- Keine Angabe

Bemerkungen / Ergänzungen

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.

Frage 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?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

- Keine Angabe

Bemerkungen / Ergänzungen

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!

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?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

- Keine Angabe

Bemerkungen / Ergänzungen

Frage 9

Haben Sie **weitere Bemerkungen** zum Masterplan Fussverkehr?

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.

Vielen Dank!

Vernehmlassung Masterplan Fussverkehr

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an der Online-Umfrage "Vernehmlassung Masterplan Fussverkehr".

Autor

Verkehrsplanung Stadt Bern, Predigergasse 12, Postfach, 3001 Bern