

Stadt Bern

Revision Richtplan Fussverkehr

Fragebogen Mitwirkung

Person / Organisation: Vortritt Fussgänger

Strasse:

PLZ / Ort: 3000 Bern

E-Mail (fakultativ) willkommen@vortritt-fussgaenger.ch

Vorbemerkung 1:

Der in der Strategie 2020 definierte Vorrang von Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem privaten Verkehr halten wir aus zwei Gründen für falsch: Erstens bewegen sich Fussgänger nicht isoliert nur zu Fuss, sondern häufig in einer Kombination mit öffentlichem oder privatem Verkehr. Soll also der Fussverkehr tatsächlich gefördert werden, ist eine einseitige und in jedem Fall geltende Priorisierung nicht zielführend. Vielmehr sind die Bewegungsräume der Verkehrsteilnehmer im Einzelfall zu analysieren und erst anschliessend kann eine Priorisierung vorgenommen werden. Zweitens entsteht durch die einseitige Priorisierung der Verdacht, die Förderung von Fuss- und Veloverkehr werde primär vorgenommen, um den privaten Verkehr zu verdrängen. Dies führt zu einer unnötigen Ideologisierung der Verkehrsplanung. Eine Priorisierung der einzelnen Verkehrsteilnehmer sollte pragmatisch und einzelfallweise erfolgen.

Vorbemerkung 2:

Die vorgestellte Strategie mit den drei Säulen Wegnetz, Umfeld und Bewusstsein ist grundsätzlich zu begrüssen. Wir halten es aber für falsch, die Bevölkerung zu mehr Fussverkehr zwingen zu wollen. Die Bewohner Berns sind mündig genug, ihr bevorzugtes Verkehrsmittel (häufig auch eine Kombination verschiedener Verkehrsmittel) selbstständig zu wählen.

1. Gesamteindruck

Wie beurteilen Sie den überarbeiteten Richtplan Fussverkehr als Ganzes?

gut eher gut eher nicht gut nicht gut

Der Fussverkehr ist der wichtigste Bestandteil des Gesamtverkehrs und wird bisweilen in der Stadt Bern trotzdem stiefmütterlich behandelt. Deshalb ist die Stossrichtung des Richtplans zu begrüssen. Auch der Verein Vortritt Fussgänger will grundsätzlich, dass „Berns Strassen und Wege zum Promenieren und die Plätze zum gemütlichen Verweilen einladen“ (Seite 3, Vorwort). Weiter heisst es aber, der Fussverkehr sei Alltags- und Freizeitverkehr – hier fehlt ganz klar der Aspekt "Berufsverkehr". Nicht nur der motorisierte Individualverkehr gehört zum Berufsverkehr sondern eben auch der Fussverkehr, deshalb ist die Anbindung an den privaten Verkehr umso wichtiger.

Zentral ist, dass der Richtplan wie in Kapitel 1.4 festgehalten tatsächlich verbindlich ist und ein entsprechendes und unabhängiges Controlling stattfindet.

2. Ziele und Grundsätze

Sind sie mit den definierten Zielen einverstanden (Kapitel 2)?

ja eher ja eher nein nein

Hier stört einzig folgende Formulierung in Kapitel 2.2: „Das Fusswegnetz ist mittels der Planung, Projektierung und Realisierung von Massnahmen kontinuierlich zu verbessern“. Das darf kein Blankoscheck für neue Projekte sein, denn das Fusswegnetz muss nicht wie in Grundsatz 2 in Kapitel 3.1 „möglichst dicht“ sein sondern vielmehr wie in Grundsatz 1 in Kapitel 3.1 „nach Bedarf ausgebaut werden“.

Sind sie mit den definierten Grundsätzen einverstanden (Kapitel 3)?

ja eher ja eher nein nein

Gerade die in Kapitel 3.4 erwähnten Hilfselemente wie Querungshilfen, Handläufe und Sitzgelegenheiten sind uns sehr wichtig, da diese für Betagte und behinderte Menschen essentiell sind, um sich trotzdem selbstständig und sicher in der Stadt Bern fortzubewegen – nur so ist die Mobilität im Alter gewährleistet.

Fehlen Ihrer Meinung nach wichtige Inhalte?

ja nein

Wenn ja, welche?

Bei Kapitel 3.1 fehlt klar die Anbindung auch an den privaten Verkehr: Das Fusswegnetz soll nicht nur zusammen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ein lückenloses Angebot bereitstellen, sondern auch eine gute Anbindung an den motorisierten Privatverkehr bieten. So sollen namentlich auch genügend Parkplätze zur Verfügung stehen, damit gerade auch weniger mobile Personen bis nach Bern fahren und sich innerhalb der Stadt zu Fuss bewegen können. Ebenso soll der öffentliche Pendlerverkehr Rücksicht auf die Fussgänger nehmen – nur so kann gewährleistet werden, dass beispielsweise der Arbeitsweg innerhalb der Stadt zu Fuss zurückgelegt werden kann.

Bei Kapitel 3.2 ist explizit darauf hinzuweisen, dass die Nutzung des Fusswegnetzes den Fussgängern vorbehalten ist. Weiter fehlt in diesem Kapitel die Abgrenzung zum Veloverkehr. Fuss- und Veloverkehr sind nach Möglichkeit immer zu trennen. Das unerlaubte Befahren von Fusswegen ist mit Bussen zu ahnen.

Bei Kapitel 3.3 ist explizit auf die genügend lang gesteuerten Zeiten für das Überqueren bei Fussgängerampeln hinzuweisen. Ebenso ist die Wiedereinführung/Beibehaltung der Zebrastreifen in Tempo 30 Zonen unerlässlich.

Bei Kapitel 3.6 wird der Winterdienst etwas spärlich ausgeführt.

3. Massnahmen

Wie beurteilen Sie die sechs vorgeschlagenen Schlüsselmaßnahmen (Kapitel 5.2, orange hinterlegt)?

richtig eher richtig eher falsch falsch

Grundsätzliche Bemerkung zu den Massnahmen:

Die in Kapitel 5 erwähnte Einschränkung „Vorbehalten bleibt die mittelfristige Finanzplanung der Stadt Bern“, darf nicht als KO-Kriterium für die Umsetzung der Schlüsselpunkte dienen.

Fussgängerzone Innenstadt:

Dieser Massnahme stimmen wir grundsätzlich zu. Von bürgerlicher Seite gab es bereits entsprechende Ansinnen, insbesondere Markt- und Spitalgasse als Fussgängerzonen zu etablieren. Hierbei gilt es allerdings einige wichtige Punkte zu beachten: Erstens hat die Bevölkerung einen „autofreien“ Bahnhofplatz abgelehnt. Zweitens kann nur von einer Fussgängerzone gesprochen werden, wenn das entsprechende Fahrverbot auch für den öffentlichen sowie den Veloverkehr gilt. Drittens ist sicherzustellen, dass die Innenstadt nach wie vor für sämtliche anderen Verkehrsteilnehmer zugänglich bleibt. Viertens gilt es eine hindernisfreie Anlieferung der Innenstadtgeschäfte sicherzustellen. Im Endeffekt können mit all diesen An-

forderungen wohl „nur“ einzelne Strassen als Fussgängerzonen definiert werden. Hierfür wären insbesondere Markt- und Spitalgasse prädestiniert.

Verbesserung der Querungsmöglichkeiten beim Eigerplatz:

Das entsprechende Projekt wurde von der Bevölkerung bereits gutgeheissen. Es ist nicht ersichtlich, weshalb diese Massnahme als „Schlüsselprojekt“ aufgeführt wird. Der Richtplan sollte unseres Erachtens primär künftige Vorhaben aufführen.

Verbesserung Fussverkehrssicherheit Burgernziel:

Eine Verbesserung der Fussverkehrssicherheit beim Burgernziel begrüssen wir grundsätzlich. Allerdings ist es für uns nicht nachvollziehbar, weshalb der bestehende Kreisel durch Ampeln ersetzt werden sollen. Dies führt aus Sicht der Fussgänger kaum zu mehr Sicherheit. Sinnvoller wäre eine gezieltere Platzierung der Fussgängerstreifen und eine bessere Signalisation.

Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse:

Die Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse halten wir aus Fussgängersicht für nicht zweckmässig und zu teuer. Die Brücke soll eine beachtliche Länge aufweisen, Fussgänger haben – insbesondere in der Dämmerung und in der Nacht – beim Empfinden von Gefahr keine Ausweichmöglichkeit. Auch der Zugang für Blaulichtorganisationen ist unseres Erachtens nicht gewährleistet. Die dafür vorgesehenen Mittel sind in kleinere, pragmatischere Fördermassnahmen zu investieren.

Neue Langsamverkehrsverbindung Europaplatz-Weyermannshaus Ost:

Wir begrüssen es, wenn die Langsamverkehrspasserelle endlich realisiert wird.

Attraktivität der Fusswegverbindung Fellergut-Station Bümpliz Nord-Fellerstrasse-Tscharnergut:

Wir begrüssen diese Aufwertung grundsätzlich.

Haben Sie andere Vorschläge für Schlüsselmassnahmen?

Nein.....

.....

Sind Sie mit den weiteren Massnahmen einverstanden (Kapitel 5.2 und 5.3)? Wurden die Schwachstellen erkannt?

ja eher ja eher nein nein

.....

.....

Fehlen Ihrer Meinung nach Massnahmen?

ja nein

Wenn ja, welche? (Bitte geben Sie – wenn möglich – die Art und der genaue Ort der Massnahme an)

.....

.....

4. Richtplankarte

Sind Sie mit den Inhalten der Richtplankarte einverstanden (separate Beilage)?

ja eher ja eher nein nein

Mit den bereits oben erwähnten Ergänzungen / Einschränkungen.....

Fehlen Ihrer Meinung nach wichtige Wegverbindungen?

ja nein

Wenn ja, welche?

.....
.....

5. Weitere Bemerkungen

Im Faltprospekt „Fussverkehr in der Stadt Bern – Richtplanung und weitere Förderstrategien“ als mitgeliefendes Dokument der Mitwirkung wird die Förderstrategie auf drei Säulen aufgebaut. Die dritte Säule soll das Bewusstsein stärken, da „der Fussverkehr in der öffentlichen Debatte häufig nicht als eigene Verkehrsart wahrgenommen“ wird. Es wird dabei einzig auf die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr abgestützt, die die Interessen der Fussgängerinnen und Fussgänger besser vertreten soll. Da die Fachstelle gleichzeitig Fuss- und Veloverkehr vertreten soll und genau diese beiden Langsamverkehrsarten immer wieder in gegenseitige Konflikte geraten, scheint dies ein problematisches und nicht zielführendes Vorhaben zu sein.

Bitte zurücksenden **bis spätestens am 15. September 2016** an:

Verkehrsplanung Bern
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern

oder per E-Mail an: verkehrsplanung@bern.ch