

## Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

### Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum: Zwischenbericht und Projektierungskredit hindernisfreie öV-Haltestellen

#### 1. Worum es geht

Am 1. Januar 2004 ist das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3) in Kraft getreten. Das Gesetz hat zum Zweck, Benachteiligungen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind, zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen. Es setzt Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen, aber auch älteren Menschen erleichtern, selbständig und gleichberechtigt am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Es ist Sache des jeweils zuständigen Gemeinwesens, das Gesetz auf zweckdienliche Weise umzusetzen.

Die Stadt Bern setzt sich für die tatsächliche und rechtliche Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen ein. Dem Anliegen, Menschen mit Behinderungen eine selbstbestimmte Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen, soll unter anderem mit dem „Umsetzungskonzept hindernisfreier Raum“ Nachachtung verschafft werden. Die hindernisfreie Planung und Gestaltung des öffentlichen Raums ist ein Handlungsfeld gemäss dem Fachstellenkonzept der Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen der Stadt Bern. Ebenso sind das städtische Alterskonzept 2020 und die gestützt darauf formulierten Massnahmen, die zum Ziel haben, dass die älteren Personen in der Stadt Bern selbständig leben können, nur umsetzbar, wenn deren Mobilität gewährleistet ist. Ziel ist es, ausgehend von einer fundierten Situationsanalyse Standards zur Realisierung eines hindernisfreien öffentlichen Raums zu entwerfen und darauf aufbauend ein Umsetzungskonzept und Massnahmenpakete zu entwickeln. Die Standards fliessen in die städtischen Normalien sowie das *Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum* ein. Grundlage dafür sind nebst dem BehiG die aktuellen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

In seiner Sitzung vom 18. Dezember 2013 hat der Gemeinderat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Federführung Tiefbauamt) mit der Erarbeitung des Projekts „Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum“ beauftragt und dafür einen Kredit von Fr. 150 000.00 gesprochen. Seither sind dazu umfangreiche Vorarbeiten ausgelöst worden (vgl. Ziff. 4 und 5); der Schlussbericht zum Projekt „Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum“ wird Ende 2015 vorliegen.

Da eine Pflicht und eine hohe Dringlichkeit zur Umsetzung bestehen, soll die Projektierung der hindernisfreien Umgestaltung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bereits vorgezogen ausgelöst werden. Das BehiG gibt vor, dass bis Ende 2023 die öffentlich zugänglichen Einrichtungen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs hindernisfrei ausgestattet sein müssen.

Mit dem vorliegenden Geschäft wird der Stadtrat einerseits über den Zwischenstand des gesamten Projekts informiert, andererseits beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Kredit in der Höhe von Fr. 2 900 000.00 für die Projektierung von hindernisfreien Bus- und Tramhaltestellen in der Stadt Bern.

Die weiteren Massnahmenpakete sowie das Umsetzungskonzept werden im Schlussbericht konkretisiert. Der Schlussbericht wird dem Gemeinderat voraussichtlich Ende 2015 zur Genehmigung vorgelegt.

## **2. Ausgangslage: Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)**

Bauliche Hindernisse sowie andere Barrieren und Einschränkungen können die Autonomie von Menschen mit Behinderungen oder Menschen im fortgeschrittenen Alter in mehrfacher Hinsicht beeinträchtigen. Die Einschränkung der Autonomie äussert sich am unmittelbarsten und deutlichsten bei der Benützung von Bauten, Anlagen oder Fahrzeugen. Ist der Zugang zu einem Gebäude oder einem Fahrzeug nicht oder nur mit Schwierigkeiten möglich, tangiert dies direkt die selbstbestimmte Lebensführung des oder der Betroffenen. Das zentrale Ziel des BehiG ist deshalb die Gewährleistung der Autonomie von Menschen mit Behinderungen. Sie sollen in die Lage versetzt werden, ihr Leben so weit als möglich selbständig führen zu können, ohne auf die Hilfe von Drittpersonen angewiesen zu sein. Konkret geht es somit darum, die Hindernisse abzubauen, denen Menschen mit Behinderungen im öffentlichen Raum begegnen.

Das Behindertengleichstellungsgesetz gilt für zwei Bereiche des öffentlichen Raums (Art. 3 Bst. a und b BehiG):

- a) Öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen: Das Behindertengleichstellungsgesetz gilt für diejenigen öffentlich zugänglichen Bauten und Anlagen, für welche nach Inkrafttreten des BehiG eine Bewilligung für den Bau oder für die Erneuerung erteilt wird.
- b) Öffentlich zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs und dessen Fahrzeuge: Für den Bereich des öffentlichen Verkehrs sieht Artikel 22 Absatz 1 BehiG vor, dass bestehende Bauten und Anlagen sowie die Fahrzeuge spätestens 20 Jahre nach Inkrafttreten des BehiG, also Ende 2023, behindertengerecht ausgestattet sein müssen.

Das BehiG betrifft somit den grössten Teil des öffentlichen Raums. Hauptanliegen in diesem Bereich sind die Gewährleistung der Orientierung für Menschen mit Sehbehinderung im öffentlichen Raum und die Zugänglichkeit des öffentlichen Raums für Menschen mit Mobilitätseinschränkung.

## **3. Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum in der Stadt Bern**

Der Gemeinderat sieht es als seinen Auftrag an, Menschen mit Behinderungen und älteren Personen eine selbstbestimmte Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen. Dieses Ziel soll mit dem Projekt „Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum“ verfolgt werden.

Ausgehend von einer fundierten Situationsanalyse werden in diesem Projekt Standards für die hindernisfreie Ausgestaltung des öffentlichen Raums ausgearbeitet. Der Fokus richtet sich dabei nicht nur auf Neubauten, sondern auch auf den aktuellen Bestand. Das Umsetzungskonzept wird aufzeigen, welche Elemente aus dem Bestand hindernisfrei nachgerüstet werden sollen - auch ohne dass hierfür eine gesetzliche Pflicht aus dem BehiG vorliegt.

## **4. Projektorganisation**

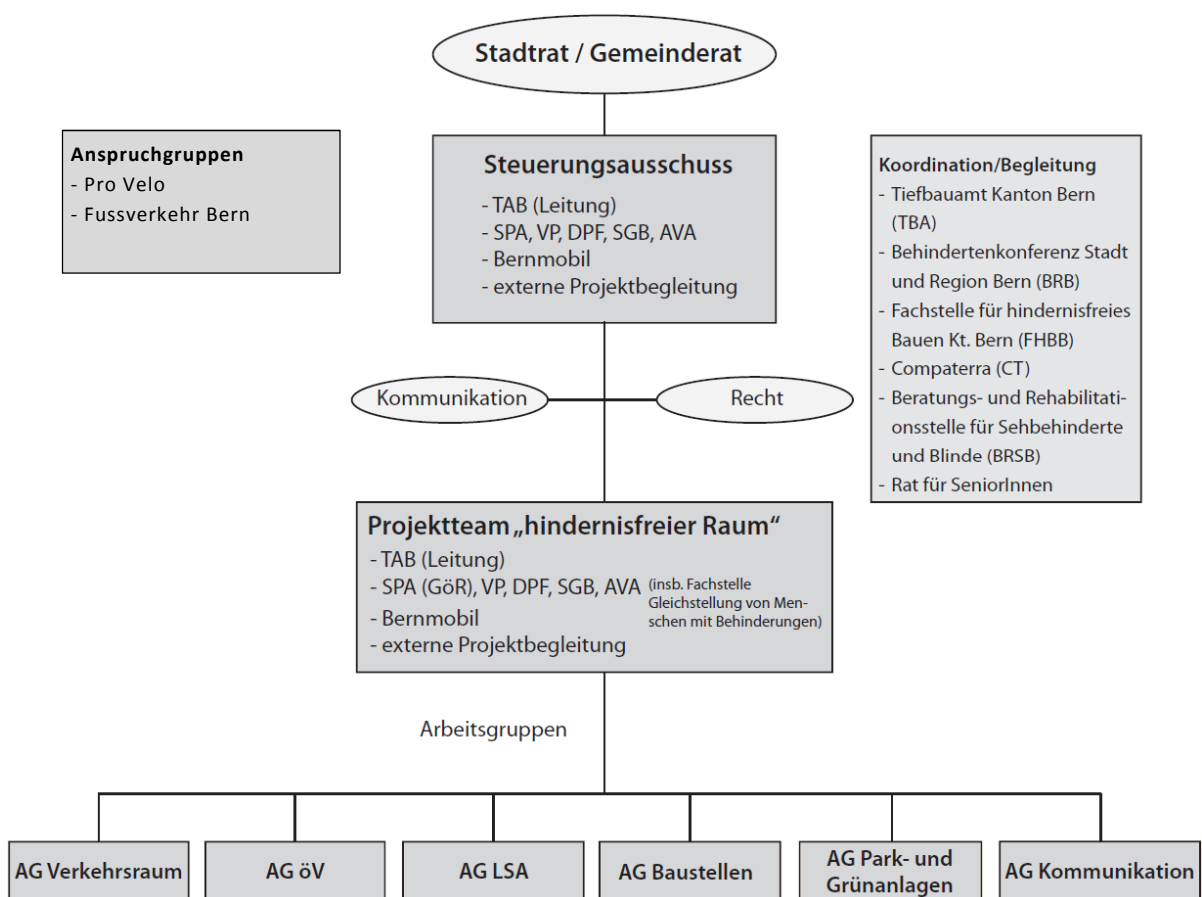
Eine Herausforderung dieses Projekts besteht darin, hindernisfreie Lösungen zu finden, die ihrerseits möglichst nicht zu den Interessen und Bedürfnissen anderer Anspruchsgruppen, wie beispielweise des Fuss- und Veloverkehrs, im Widerspruch stehen. Deshalb ist es wichtig, dass die zu

erarbeitenden Lösungen, Konzepte und Massnahmen sowohl verwaltungsintern wie aber auch bei externen Fachstellen breit abgestützt sind.

Die Erarbeitung der Standards und des Umsetzungskonzepts erfolgt deshalb in fachkompetent zusammengesetzten Arbeitsgruppen mit Vertretungen der betroffenen städtischen Ämter (Tiefbauamt [Leitung], Stadtplanungsamt, Verkehrsplanung, Denkmalpflege, Stadtgrün sowie Alters- und Versicherungsamt [insbesondere Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen]) sowie BERNMOBIL (die weiteren betroffenen Transportunternehmen Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS und PostAuto konnten eine Stellungnahme zu den Entwürfen abgeben). Um die Themen detailliert zu diskutieren und überall einen Konsens zu finden, fanden von Ende Februar 2014 bis Ende Mai 2015 in den verschiedenen Arbeitsgruppen insgesamt 36 Sitzungen statt. So konnte gewährleistet werden, dass die Standards von allen betroffenen Ämtern anerkannt werden.

Die Projekterarbeitung erfolgt zudem im engen Dialog mit den Behindertenorganisationen. Der Rat für Seniorinnen und Senioren brachte zu Beginn der Arbeiten seine altersspezifischen Anliegen ein und lässt sich seither von den Behindertenorganisationen vertreten, mit denen die erarbeiteten Standards und das Umsetzungskonzept laufend diskutiert werden.

Die Projektorganisation im Organigramm:



## 5. Themenfelder

Zur Strukturierung und Eingrenzung der sich stellenden Fragen werden im Projekt „Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum“ sechs Themenfelder unterschieden: Es sind dies die Themenfelder Öffentlicher Verkehr, Verkehrsraum, Lichtsignalanlagen, Baustellen, Park- und Grünanlagen sowie Kommunikation. Die Bearbeitung der einzelnen Themenfelder erfolgt in Arbeitsgruppen,

zusammengesetzt aus Vertretungen der betroffenen Ämter; das Themenfeld Kommunikation soll angesichts seiner zentralen Bedeutung künftig durch Kommunikationsexperten bearbeitet werden.

## 5.1. Themenfeld „Öffentlicher Verkehr“

### 5.1.1. Wichtigste Punkte

Im Themenfeld Öffentlicher Verkehr werden folgende Themen bearbeitet:

- niveaugleicher bzw. autonomer Einstieg
- Manövrierfläche, Haltestellenbreite
- Möblierung von Haltestellen
- Zugänglichkeit von Haltestellen
- Erkennbarkeit Haltekante
- Einstiegsmarkierung
- Fahrgastinformation (Zwei-Sinne-Prinzip)

Zentral aus Sicht Hindernisfreiheit ist die autonome Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für Menschen mit Behinderung und ältere Menschen. Voraussetzung dafür sind hohe Randsteine an Haltestellen für einen niveaugleichen Einstieg (sog. hohe Haltekanten), eine hindernisfreie Ausstattung und hindernisfreie Zugänge zur Haltestelle sowie die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips (optisch und taktil bzw. akustisch). Örtliche Gegebenheiten wie Kurvenradien, Einfahrten, Hauszüge etc. lassen jedoch den Idealfall einer hohen Haltekante nicht immer zu. So muss beispielsweise bei Bushaltestellen in Kurvenradien die Fahrzeugkarosserie über die Haltekante schwenken können, weshalb die Kante nicht hoch ausgeführt werden kann. Für diese Fälle besteht die hindernisfreie Alternative im Einsatz von Haltekanten mit reduzierter Höhe, welche den Einsatz von fahrzeugseitigen Rampen erfordern (Bedienung durch das Fahrpersonal).

Gemäss den Richtlinien des Regierungsrats über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr (RRB 1942 vom 30. Mai 2002), Ziffer V.3., obliegen Um- und Ausbauten von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs dem Strasseneigentümer. Folglich hat die Stadt Bern eine Handlungspflicht für die Tram- und Bushaltestellen auf Gemeindestrassen (Haltestellen von BERNMOBIL, PostAuto und Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS). Die Stadt ist bei den Haltestellen verantwortlich für die Perrons, Sitzgelegenheiten und Wartehallen. Billettautomaten und Fahrgastinformationsanzeigen hingegen obliegen der Verantwortung der jeweiligen Verkehrsbetriebe und werden auch von diesen finanziert. Bei Anlagen der Bahn obliegt die Handlungspflicht allein dem jeweiligen Transportunternehmen (SBB, BLS, RBS).

Im Rahmen des Projekts „Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum“ werden die städtischen Normalien und Gestaltungsrichtlinien für Bus- und Tramhaltestellen unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Hindernisfreiheit überarbeitet sowie ein Umsetzungskonzept, das als Entwurf für die Projektierung der Haltestellenumbauten dient, erarbeitet.

### 5.1.2. Zwischenstand (per Ende Mai 2015)

Im Themenfeld öV liegen die überarbeiteten und mit den Behindertenverbänden abgesprochenen Standards vor; einzig die genaue Ausführung des hohen Randsteins bei Bushaltestellen steht noch aus. Ab Dezember 2015 resp. im Verlauf des Jahrs 2016 werden Praxistests an Testhaltestellen (Inselspital und Wölflistrasse) anlaufen. Diese werden zur genauen Ausführung des Randsteins die nötigen Erkenntnisse liefern.

Im Rahmen des Projekts „Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum“ wurde für jede Haltekante in der Stadt Bern (BERNMOBIL, PostAuto und RBS) eine Einschätzung über die Art der hindernisfreien Ausgestaltung und damit verbunden eine grobe Kostenschätzung vorgenommen. Anhand verschiedener Kriterien (heutige Situation, heutige Anzahl Ein-/Aussteiger pro Tag, Bedeutung als

Umsteigehaltestelle, Bedeutung als Haltestelle für eine Alters-/Behinderteninstitution) wurde ein Beurteilungsschema entwickelt, nach welchem die umzubauenden Haltestellen zeitlich priorisiert werden können. Dies ist insbesondere im Hinblick auf eine Etappierung bis Ende 2023 zentral. Der Handlungsbedarf erstreckt sich über jene 18 Tram- und 248 Bushaltekanten, welche nicht im Rahmen von ohnehin geplanten Vorhaben wie der Neugestaltung und Sanierung des Eigerplatzes oder des Gesamtprojekts „Dr nöi Breitsch“ bearbeitet und behindertengerecht gestaltet werden.

### 5.1.3. Weiteres Vorgehen

Die Projektierung für den hindernisfreien Umbau der Haltestellen muss aufgrund der gesetzlichen Umsetzungspflicht und der hohen Dringlichkeit (Umsetzung bis Ende 2023 gemäss BehiG) umgehend erfolgen. Unter Ziffer 9.1. werden die Kosten für diese nächste Projektierungsphase ausgewiesen. Die Standards werden danach in die städtischen Normalien sowie das *Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum* integriert.

## 5.2. Themenfeld „Verkehrsraum“

### 5.2.1. Wichtigste Punkte

Das Themenfeld Verkehrsraum befasst sich mit folgenden Themen:

- Überwindung von Höhendifferenzen (z. B. Treppen, Rampen)
- Wegführung, Abgrenzung Verkehrsflächen (z. B. Randabschlüsse, Mischflächen für Fuss- und Veloverkehr)
- Querungen (z. B. Zebrastreifen, Mittelinseln)
- Ausstattung (z. B. Poller, Plakatständer, Sitzbänke)
- Parkfelder generell (Niveau Trottoir/Niveau Strasse)
- Grünstreifen, Baumscheiben

Für Menschen mit Mobilitätseinschränkung und ältere Menschen sind niedrige Randsteine im Bereich von Strassenquerungen (z. B. bei Zebrastreifen), das Fehlen von Stufen zur Überwindung von Höhendifferenzen sowie ausreichende Platzverhältnisse zum Manövrieren mit Rollstühlen oder Rollatoren Grundvoraussetzungen für die selbständige Nutzung des Verkehrsraums. Für Menschen mit Sehbehinderungen, aber auch für Menschen mit kognitiv-psychischen Einschränkungen oder Hörbehinderungen sind wiederum eine einfache und eindeutige Wegführung sowohl entlang von Strassen und Wegen als auch zum Queren von Strassen sowie die rechtzeitige Erkennbarkeit von Hindernissen zu gewährleisten.

### 5.2.2. Zwischenstand (per Ende Mai 2015)

In der Arbeitsgruppe Verkehrsraum, in welcher die Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen der Stadt Bern mitwirkt, wurden bereits Standards zu zahlreichen Themen definiert. Aufgrund der Rückmeldungen der Behindertenverbände werden die Standards bereinigt. Das Umsetzungskonzept mit Vorschlägen zur Anpassung bestehender Situationen im Verkehrsraum und den damit verbundenen Grobkosten und Prioritäten befindet sich in Erarbeitung.

### 5.2.3. Weiteres Vorgehen

Bei denjenigen Themen, für welche in der Arbeitsgruppe Verkehrsraum vorerst keine Lösung gefunden wurde, werden die Behindertenverbände zur Lösungssuche beigezogen. Die noch fehlenden Standards und das Umsetzungskonzept werden bis Ende 2015 fertig gestellt. Die Standards werden danach in die städtischen Normalien sowie das *Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum* integriert.

### 5.3. Themenfeld „Lichtsignalanlagen“

#### 5.3.1. Wichtigste Punkte

Das Themenfeld Lichtsignalanlagen (LSA) regelt nachfolgende Themen:

- akustisches Signal
- taktile Signalgeber
- taktil-visuelle Markierung bei LSA
- Montagehöhen von LSA-Elementen
- Unterhalt
- Fernauslösung von Anlagen

Die Hauptanliegen aus Sicht Hindernisfreiheit bestehen im Auffinden von Signalmasten (mittels taktil-visueller Markierung und einem akustischen Signal), im Anzeigen der Grünphasen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (optisch und taktil bzw. akustisch) sowie in der Gewährleistung der Orientierung (bei Bedarf akustisch). In der Stadt Bern gibt es rund 120 lichtsignalgesteuerte Verkehrsknoten.

#### 5.3.2. Zwischenstand (per Ende Mai 2015)

Auch in der Arbeitsgruppe Lichtsignalanlagen liegt zu fast allen Themen eine Einigung vor. Aufgrund der Rückmeldungen der Behindertenorganisationen und neuer Erkenntnisse aus einer Begehung mit den Fachstellen werden in der Arbeitsgruppe bestimmte Standards nochmals optimiert (dies betrifft beispielsweise den Umgang mit Veloampeln im Fussgängerbereich und die Anordnung der Geräte für die akustische Orientierung). Vorschläge zur Nachrüstung bestehender Lichtsignalanlagen inkl. groben Richtkosten (Umsetzungskonzept) befinden sich in Erarbeitung.

#### 5.3.3. Weiteres Vorgehen

Die Standards sollen im Zusammenhang mit einem aktuellen Umbauprojekt auf ihre Praxistauglichkeit geprüft werden. Die in der Arbeitsgruppe Lichtsignalanlagen erarbeiteten Standards sollen in das Handbuch Lichtsignalanlagen der Stadt Bern übernommen werden. Das Umsetzungskonzept wird bis Ende 2015 für alle Massnahmenpakete fertig gestellt.

### 5.4. Themenfeld „Baustellen“

#### 5.4.1. Wichtigste Punkte

Im Themenfeld Baustellen werden folgende Elemente behandelt:

- Signale und Absperrelemente
- Kommunikation von Baustellen
- hindernisfreie Gehbereiche

Grundsätzlich gelten aus Sicht Hindernisfreiheit im Bereich von Baustellen die gleichen Anforderungen wie im übrigen Verkehrsraum: Für Menschen mit Mobilitätseinschränkung und ältere Menschen sind Stufen in den Gehflächen zu vermeiden und ausreichende Platzverhältnisse zum Manövrieren von Rollstühlen und Rollatoren sicherzustellen. Für Wege, welche diese Anforderungen nicht erfüllen können, müssen hindernisfreie Alternativen signalisiert werden. Für Menschen mit Sehbehinderung sind eine eindeutige Wegführung und die frühzeitige Erkennbarkeit von Hindernissen und Gefahren (z. B. Gruben) zu gewährleisten. Insbesondere gilt es, die Baustellenabschränkungen mit dem Blindenstock ertastbar auszuführen und auch temporäre Signale nicht im Gehbereich zu platzieren.

Um hindernisfreie Baustellen zu gewährleisten, sind kontinuierliche Schulungen der Bauunternehmungen, aber auch der Planungs- und Ingenieurbüros sowie der stadtinternen Projektleitenden und der Projektleitenden Dritter (EWB, Swisscom etc.) von zentraler Bedeutung. Mittels Sensibilisierung und Wissensvermittlung kann hier bereits eine grosse Verbesserung herbeigeführt werden.

#### 5.4.2. *Zwischenstand (per Ende Mai 2015)*

Ein Merkblatt, das auf den in der Arbeitsgruppe Baustellen erarbeiteten Standards an hindernisfreie Baustellen basiert, befindet sich in der Schlussbearbeitung. Dieses Merkblatt soll für die Planung und den Betrieb von städtischen Baustellen und von Baustellen Dritter, welche den öffentlichen Raum betreffen, angewandt werden.

#### 5.4.3. *Weiteres Vorgehen*

Das Merkblatt betreffend hindernisfreie Baustellen wird in die Submissionsunterlagen der Stadt Bern integriert. Es wird bei jeder Submission zur Anwendung kommen und hat verbindlichen Charakter. Jede Unternehmung ist künftig für dessen Einhaltung verantwortlich. Das Tiefbauamt wird dies sowohl bei den städtischen Baustellen als auch bei den Baustellen Dritter kontrollieren. Die Implementierung und Schulung der Anforderungen für die Hindernisfreiheit von Baustellen im öffentlichen Raum soll laufend erfolgen.

### 5.5. *Themenfeld „Park- und Grünanlagen“*

#### 5.5.1. *Wichtigste Punkte*

Im Themenfeld Park- und Grünanlagen werden - unter Mitwirkung der Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen der Stadt Bern - Grundsätze zur Zugänglichkeit, zur Abgrenzung und Ausgestaltung von Wegen und zur Überwindung von Stufen bei Park- und Grünanlagen festgelegt. Park- und Grünanlagen weisen oft relativ viele Hindernisse und Konflikte für Menschen mit Mobilitätseinschränkung und/oder Sehbehinderung sowie für ältere Menschen auf - einerseits, weil sie häufig schon vor langer Zeit - als die Anliegen der Hindernisfreiheit noch kaum Beachtung fanden - geplant und realisiert wurden, andererseits auch, weil beim Anpassen der Anlagen nebst der Hindernisfreiheit auch viele andere Anforderungen (z. B. historische Bedeutung, Ästhetik, Funktion, zu erhaltender Baumbestand, Ökologie usw.) zu berücksichtigen sind.

#### 5.5.2. *Zwischenstand (per Ende Mai 2015)*

Im Themenfeld Park- und Grünanlagen werden 132 öffentliche Parkanlagen, 89 Spielplätze und 3 Friedhöfe bearbeitet. Für alle Themen liegen Entwürfe von Standards vor. Die Anforderungen sind - abgesehen von bestimmten Minimalanforderungen, die für alle Park- und Grünanlagen angestrebt werden sollen - je nach Art und Funktion der Park- und Grünanlage unterschiedlich. Deshalb wurde eine Gruppierung der einzelnen Park- und Grünanlagen vorgenommen und für jede Gruppe spezifische Zusatzanforderungen ausgearbeitet. Aufgrund der Rückmeldungen der Behindertenverbände werden die Standards bereinigt und konkretisiert.

Als Grundlage für das Umsetzungskonzept wurde eine grobe Bestandesaufnahme in rund vierzig Parkanlagen zur Eruierung des Handlungsbedarfs vorgenommen. Ein erster Entwurf des Umsetzungskonzepts liegt nun vor. Zu beachten ist allerdings, dass die Anpassung und Nachrüstung von Park- und Grünanlagen im Sinne der Hindernisbeseitigung aus Gründen der technischen Machbarkeit sowie aus Rücksicht auf die Pflanzen, die Entwässerung, die Denkmalpflege etc. oft schwieriger zu bewerkstelligen ist als etwa bei der Sanierung einer Strasse, wo sich die Möglichkeit bietet, den Raum von Fassade zu Fassade als Ganzes neu zu organisieren. Als Arbeitsgrundlage für Stadtgrün Bern sind ein Faktenblatt sowie eine Zusammenstellung der Minimal- und Zusatzanforderungen erarbeitet worden.

#### 5.5.3. *Weiteres Vorgehen*

Das Umsetzungskonzept wird überarbeitet und bis Ende 2015 fertig gestellt. Die Standards werden danach in die städtischen Normalien sowie das *Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum* integriert.

## 5.6. Themenfeld „Kommunikation“

### 5.6.1. Wichtigste Punkte

Die Kommunikation ist für das Projekt Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum von zentraler Bedeutung. Dabei sind zwei Ebenen zu unterscheiden:

- **Interne Kommunikation:** Damit die in den verschiedenen Themenfeldern entwickelten Standards bei künftigen Projekten konsequent Anwendung finden, braucht es Schulungen. Geschult werden muss nicht nur die Stadtverwaltung, sondern auch die Ingenieur- und Planungsbüros, die für die Stadt Bern Projekte erarbeiten, sowie Dritte, die im öffentlichen Raum Projekte planen und realisieren (z. B. Energie Wasser Bern, Swisscom).
- **Externe Kommunikation:** Für die Anpassung des öffentlichen Raums im Sinne der Hindernisfreiheit ist die Akzeptanz in der Bevölkerung entscheidend. Um diese zu erreichen, soll eine Informations- und Sensibilisierungskampagne entwickelt und lanciert werden.

### 5.6.2. Zwischenstand (per Ende Mai 2015)

Das Themenfeld Kommunikation befindet sich in Vorbereitung. Ein Grobkonzept und ein Vorgehenskonzept liegen vor.

### 5.6.3. Weiteres Vorgehen

In einem nächsten Schritt soll mit Unterstützung von Kommunikationsexperten ein detailliertes Kommunikationskonzept mit spezifischen Massnahmen für die „externe Kommunikation“ erarbeitet werden. Die Umsetzung dieses Konzepts resp. der daraus resultierenden Massnahmen soll koordiniert mit der Projektierung und Ausführung der einzelnen Themenfelder erfolgen. Für die „interne Kommunikation“ soll im Rahmen des Schlussberichts Ende 2015 ein Schulungs- und Informationskonzept erstellt werden.

## 5.7. Abgrenzungen

Folgende Aspekte der Hindernisfreiheit sind nicht Bestandteil dieses Projekts:

- die hindernisfreie Gestaltung von Gebäuden und die Hindernisfreiheit im Arbeitsleben, im Bildungssystem sowie bei städtischen Dienstleistungen
- der Zugang zu privaten Dienstleistungen (Bankomaten etc.)
- die Beleuchtung im öffentlichen Raum
- das konkrete Umsetzen von Massnahmen, die sich aus dem Konzept ergeben (ausgenommen die Projektierung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs).

## 6. Projektierung von hindernisfreien Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

### 6.1. Dringlichkeit

Das BehiG gibt vor, dass bis Ende 2023 die öffentlich zugänglichen Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs sowie dessen Fahrzeuge hindernisfrei ausgestattet sein müssen (vgl. Ziff. 2 hievor). Anders als bei den übrigen Themenfeldern besteht somit diesbezüglich eine gesetzliche Verpflichtung sowie eine hohe Dringlichkeit zur Umsetzung. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat daher, die Projektierung für die hindernisfreie Umgestaltung der öV-Haltestellen umgehend auszulösen.

### 6.2. Standards

Für einen hindernisfreien, autonomen Zugang von Personen mit Rollstuhl oder Rollator in die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs ist an den Haltestellen grundsätzlich ein hoher Randstein (hohe Haltekante) erforderlich. Bei Bushaltestellen ist zudem eine spezielle Ausführung des Rand-



steins notwendig, damit die Lücke zwischen Fahrzeug und Perron möglichst gering ist und gleichzeitig Schäden an den Fahrzeugkarosserien verhindert werden können.

Wenn immer möglich sollen daher die Haltestellen mit einer durchgehend hohen Haltekante ausgestattet werden. Die örtlichen Gegebenheiten wie Kurvenradien, Strasseneinmündungen und Hauszugänge lassen dies jedoch nicht immer zu. In solchen Fällen ist allenfalls eine punktuelle Erhöhung der Haltekante im Bereich der zweiten Fahrzeugtür möglich, wo sich der Einstieg für Mobilitätsbehinderte und insbesondere Rollstuhlfahrende befindet (sogenannte „Kissen-Lösung“). Kann auch eine solche aus technischen Gründen nicht angeboten werden und ist eine Verlegung der Haltestelle ebenfalls nicht möglich, so kommt eine Haltekante mit reduzierter Höhe für den Zugang mit Hilfe der Klapprampe zur Anwendung. Bei Tramhaltestellen ist dafür eine Ausnahmebewilligung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) nötig. Bei Tramwendschlaufen mit engem Kurvenradius besteht aus technischen Gründen grundsätzlich keine Möglichkeit, die Haltekante hindernisfrei auszugestalten.

### 6.3. *Grobkostenschätzung*

Im Rahmen des Projekts „Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum“ wurden die Kosten für die hindernisfreie Ausgestaltung der öV-Haltestellen grob geschätzt. Grundlage für die Kostenschätzung bildete eine pragmatische Beurteilung jeder einzelnen Haltekante auf dem Gebiet der Stadt Bern (BERNMOBIL, PostAuto, RBS). Beurteilt wurden jene 18 Tram- und 248 Bushaltekanten, die nicht im Rahmen eines ohnehin geplanten Vorhabens (z. B. Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz, Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“) behindertengerecht ausgestaltet werden. Anhand von früheren Kostenberechnungen, Bildmaterial, Fahrgastzahlen und der Lage von Institutionen für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen wurde jede Haltestelle einzeln beurteilt und festgelegt, mit welcher Priorität sie zu behandeln ist. Ausserdem wurde eine erste grobe Beurteilung vorgenommen, welche Haltekantenhöhe zur Anwendung kommt und mit welchen Kosten aufgrund der örtlichen Gegebenheiten zu rechnen ist.

Die Baukosten wurden auf der Basis eines fixen Grundpreises und der Kosten für verschiedene Folgeanpassungen geschätzt, welche situativ dazugerechnet wurden. Die Richtkosten für den Grundpreis und die einzelnen Optionen wurden in Workshops gemeinsam mit BERNMOBIL festgelegt und durch externe und interne Spezialisten verifiziert. Die Kostengenauigkeit beträgt  $\pm 30$  Prozent. Auf diese Weise wurden die Baukosten auf rund 26 Mio. Franken (inkl. MwSt.) geschätzt. Diese Summe bezieht sich ausschliesslich auf jene Haltestellen, welche nicht im Rahmen von ohnehin geplanten Projekten bearbeitet werden.

## 7. **Kostenzusammenstellung**

Die Projektierungskosten für die öV-Haltestellen umfassen die Phasen Vorprojekt, Bauprojekt und Bewilligungsverfahren/Auflageprojekt. 18 Tram- und 248 Bushaltekanten sind zu projektieren, wobei aufgrund der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten jede Haltekante als Einzelprojekt zu betrachten ist. Für die Honorare zur Projektierung der öV-Haltestelle und für die Erarbeitung des Kommunikationskonzepts ist insgesamt mit folgenden Kosten zu rechnen (Kostenschätzung  $\pm 30$  Prozent, Preisbasis Mai 2015):

Projektierung öV-Haltstellen (Honorare)	Fr.	2 750 000.00
Vom Gemeinderat in eigener Kompetenz bewilligter Kredit zur Erarbeitung des Umsetzungskonzepts hindernisfreier Raum (vgl. Ziff. 1)	Fr.	150 000.00
<b>Total beantragter Projektierungskredit (inkl. MwSt)</b>	<b>Fr.</b>	<b>2 900 000.00</b>

## 8. Finanzrechtliche Hinweise

Es wurde bereits mehrfach erwähnt, dass Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs von Gesetzes wegen bis 2023 behindertengerecht ausgestaltet sein müssen. Es stellt sich deshalb die Frage, ob es sich beim vorliegend beantragten Kredit um eine sogenannt gebundene Ausgabe handelt, für die der Gemeinderat zuständig wäre (Art. 101 Abs. 2 Gemeindeverordnung [GV; BSG 170.111]). Eine gebundene Ausgabe liegt vor, wenn in Bezug auf ihre Höhe, den Zeitpunkt ihrer Vornahme und anderer Modalitäten kein Entscheidungsspielraum besteht (Art. 101 Abs. 1 GV). Bei der behindertengerechten Ausgestaltung von Bauten und Anlagen sowie Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs besteht aber immer sehr wohl ein (sogar erheblicher) Ermessensspielraum; folglich liegt keine gebundene Ausgabe vor.

Weiter stellt sich die Frage, ob der vorliegend beantragte Kredit mit den für die späteren Umsetzungsmassnahmen notwendigen Krediten eine Einheit der Materie bildet. Der finanzrechtliche Grundsatz der Einheit der Materie besagt, dass Ausgaben, die sich gegenseitig bedingen, nur als Gesamtausgabe beschlossen werden dürfen, und dass Ausgaben, die zueinander in keiner sachlichen Beziehung stehen, nicht gemeinsam beschlossen werden dürfen (Art. 102 f. GV). Demnach wird im konkreten Einzelfall zu prüfen sein, ob sich Einzelmassnahmen zur Förderung der Behindertengerechtigkeit gegenseitig bedingen und deshalb zusammengerechnet werden müssen.

## 9. Kapitalfolgekosten

<b>Investition</b>	<b>1. Jahr</b>	<b>2. Jahr</b>	<b>3. Jahr</b>	<b>10. Jahr</b>
Anschaffungswert	2 900 000.00	2 610 000.00	2 320 000.00	290 000.00
Abschreibung 10%	290 000.00	290 000.00	290 000.00	290 000.00
Zins 2.3%	66 700.00	60 030.00	53 360.00	6 670.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>356 700.00</b>	<b>350 030.00</b>	<b>343 360.00</b>	<b>296 670.00</b>

Anlagen im Bau werden nach HRM2 nicht abgeschrieben, die Abschreibung erfolgt erst nach Inbetriebnahme zu dem entsprechenden Abschreibungssatz der Anlagekategorie. Die oben aufgeführten Abschreibungen über 10 Jahre fallen bei Nichtrealisierung an.

## 10. Beiträge Dritter

Es sind keine Beiträge Dritter zu erwarten.

## 11. Fakultatives Referendum

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum nach Artikel 51 Ziffer 3 der Gemeindeordnung.

**Antrag**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Zwischenbericht des Gemeinderats zum Stand des Projekts „Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum“.
2. Für die Projektierung der hindernisfreien Bus- und Tramhaltestellen sowie für die Erarbeitung eines Kommunikationskonzepts wird ein Projektierungskredit von Fr. 2 900 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100332 (Kostenstelle 510110), bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen

Bern, 24. Juni 2015

Der Gemeinderat