



Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR): Massnahmen bei Park- und Grünanlagen, im Verkehrsraum und bei Lichtsignalanlagen

Bericht zuhanden der Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS)

1. Ausgangslage.....	2
2. Massnahmen bei Park- und Grünanlagen	3
3. Massnahmen im Verkehrsraum	5
4. Massnahmen bei Lichtsignalanlagen	7
5. Weitere Themenfelder UHR.....	9
6. Nächster Bericht.....	10

2. November 2022

1. Ausgangslage

Die Stadt Bern hat sich zum Ziel gesetzt, den öffentlichen Raum in den nächsten Jahren so zu gestalten, dass er von allen Menschen – insbesondere auch von älteren Menschen sowie Menschen mit Behinderungen – autonom genutzt werden kann. Basierend auf den Vorgaben des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) von 2004 hat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) in enger Zusammenarbeit mit den Alters- und Behindertenorganisationen das Konzept «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» (UHR) erarbeitet. Der Gemeinderat hat das Konzept am 24. August 2016 verabschiedet und die Direktion TVS beauftragt, die Arbeiten im Sinne des Konzepts weiterzuführen. Die detaillierten Umsetzungsvorgaben der Stadt Bern sind im Internet öffentlich einsehbar und somit auch für Planer*innen, Behindertenorganisationen und Interessierte zugänglich: <https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren>.

Für bestehende Anlagen des öffentlichen Raums ist die hindernisfreie Umgestaltung freiwillig. Der Gemeinderat der Stadt Bern hat sich aber zum Ziel gesetzt, den öffentlichen Raum über die gesetzliche Pflicht hinaus grundsätzlich hindernisfrei umzugestalten und damit die Sicherheit für Menschen mit Behinderungen im öffentlichen Raum zu erhöhen und einen Beitrag zur Verbesserung ihrer Lebensqualität zu leisten. Das ist auch die Absicht des Stadtrats: Er hat am 27. August 2020 drei Projektierungs- und Realisierungskredite genehmigt: für Massnahmen bei Park- und Grünanlagen (SRB Nr. 2020-319), für Massnahmen im Verkehrsraum (SRB Nr. 2020-321) und für Massnahmen bei Lichtsignalanlagen (SRB Nr. 2020-321).

Gleichzeitig hat der Stadtrat beschlossen, dass der Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) alle zwei Jahre nach Gewährung des Kredits durch den Stadtrat ein Bericht zum Stand der Ausführungsarbeiten und der Kosten vorzulegen. Der vorliegende Bericht ist der erste seiner Art und zeigt den aktuellen Stand der drei Projekte. Zudem informiert er über die weiteren Themenfelder des UHR-Projekts.

1.1 Abgrenzung Projekt

Der vorliegende Bericht gibt ausschliesslich Auskunft über jene Massnahmen, die im Rahmen der drei vom Stadtrat bewilligten Projekte (Park- und Grünanlagen, Verkehrsraum, Lichtsignalanlagen) umgesetzt werden. Massnahmen zugunsten der Hindernisfreiheit sind darüber hinaus Bestandteil bei allen ordentlichen Infrastruktursanierungsprojekten in der Stadt Bern: Die Vorgaben des BehiG werden bei allen Projekten im öffentlichen Raum selbstverständlich berücksichtigt.

1.2 Einbezug Behindertenorganisationen

Ein wichtiger Aspekt für den Projekterfolg ist der stetige Austausch mit den Behindertenorganisationen. Ein regelmässiger Austausch erfolgt insbesondere in der Arbeitsgruppe öffentlicher Raum (AGöR), in der Procap, die Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern (BRB), das Alters- und Versicherungsamt der Stadt Bern (AVA) und der Schweizerische Blinden- und Sehbehindertenverband (SBV) vertreten sind. Ebenfalls punktuell beigezogen werden die Fachleute der Firma «Sensability – Expertise Inklusion».

2. Massnahmen bei Park- und Grünanlagen

2.1 Rückblick

Für die Projektierung und Realisierung der Massnahmen bei Park- und Grünanlagen hat der Stadtrat am 27. August 2020 einen Kredit in der Höhe von Fr. 2 500 000.00 genehmigt (SRB 2020-319). Damit die Park- und Grünanlagen (inkl. Friedhöfe) der Stadt Bern auch von geh- und sehbehinderten Menschen besucht werden können, muss spezifischen Anforderungen Rechnung getragen werden. Analog zum übrigen öffentlichen Raum sind namentlich die Befahrbarkeit von Wegen mit Rollstühlen und Rollatoren und die ertastbarkeit der Zugänge und der Wegführungselemente sicherzustellen. Auch das Mobiliar (Sitzbänke), die Rampen und die Treppen haben die gleichen Anforderungen zu erfüllen wie im übrigen öffentlichen Raum. Für Menschen mit Sehbehinderungen sind Informationen nach dem sogenannten «Zwei-Sinne-Prinzip» zu vermitteln: Das bedeutet, dass Informationen so aufbereitet werden müssen, dass mehrere Sinne gleichzeitig erreicht werden können. Dies kann z.B. visuell und akustisch oder visuell und taktil erfolgen. Für Menschen mit Gehbehinderungen stehen die Begeh- und Befahrbarkeit von Belägen und die Ermöglichung der Überbrückung von Höhendifferenzen im Vordergrund.

Wie bereits im Stadtratsvortrag vom 11. März 2020 erläutert, kann mit dem genehmigten Kredit nicht der gesamte Umfang der im Bericht «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR): Vorgehen zur Umsetzung» beschriebenen Massnahmen umgesetzt werden. Die Priorisierung der Massnahmen erfolgt im Rahmen der Projektierung und in enger Absprache mit den Behindertenorganisationen, welche im Projekt involviert sind. Für Park- und Grünanlagen wurden folgende Grundsätze betreffend Zugänglichkeit, Ausgestaltung von Wegen und Überwindung von Stufen festgelegt:

- Beläge: Beläge von hindernisfreien Gehflächen sollen grundsätzlich möglichst eben und hart und bei jedem Wetter ausreichend rutschfest sein. In Park- und Grünanlagen müssen die Beläge auf dem Hauptwegnetz, im Bereich der Parkzugänge sowie auf Zugängen zu Attraktionspunkten, Spielplätzen und Sanitäranlagen diesen Kriterien entsprechen. Wo ungeeignete Beläge existieren (z.B. unbefestigte Kies- oder Naturbeläge), sind diese durch geeignete hindernisfreie Beläge zu ersetzen. Zum Hauptwegnetz zählen diejenigen Wege, welche im Richtplan Fussverkehr enthalten sind. In Park- und Grünanlagen, wo ein solcher Weg nicht vorhanden ist, wird mindestens ein Hauptweg definiert.
- Führungselemente: Wo die Wegführung über grosse Flächen (z.B. Plätze) anhand von Wegrändern o.ä. nicht eindeutig erkennbar ist, kommen sogenannte Führungselemente zur Anwendung. Baulich definierte Wegränder (z.B. Randsteine oder Stellstreifen) dienen Menschen mit Sehbehinderung als Orientierungshilfe. Im Normalfall sind Wegränder mit angrenzenden Grünflächen mit dem Blindenstock eindeutig ertastbar. Führt jedoch ein Weg über einen Platz oder eine grosse Fläche, ist diese Orientierungsmöglichkeit nicht mehr gegeben. In diesem Fall ist ein Führungselement zur Wegführung erforderlich. Das können beispielsweise taktiv-visuelle Leitlinien oder Geländer sein. Die genaue Ausführung ist situativ festzulegen. Dazu werden Fachpersonen beigezogen.
- Stufen: Absätze in Park- und Grünanlagen – z.B. auf dem Wegnetz, bei Parkzugängen, bei Zugängen zu Attraktionspunkten und Spielplätzen – werden durch Rampen mit einer Minimalbreite von 1,50m und einer Maximalneigung von 6 % ergänzt. Ihr Belag hat den Anforderungen an Hindernisfreiheit zu entsprechen.
- Erkennbarkeit Zugänge: Bei neuen Parkzugängen muss die taktile Erkennbarkeit mit dem Langstock gewährleistet sein. In unmittelbarer Nähe zum Parkzugang ist daher entlang von trottoirseitigen Mauern/Zäunen keine Veloparkierung o.ä. erlaubt.

2.2 Stand des Projekts

Im Fokus des UHR-Themenfelds Park- und Grünanlagen stehen 132 öffentliche Parkanlagen, 85 Spielplätze und 3 Friedhöfe. Deren Anpassung erfolgt etappenweise. Folgende 26 Anlagen wurden vom Projektteam als Anlagen mit dem dringendsten Handlungsbedarf definiert, sie sollen im Rahmen der 1. Tranche angepasst werden:

- Aarstrasse Grünanlage
- Acherli Tunnelüberdeckung
- Bethlehempark
- Bremgartenfriedhof
- Brännengut Parkanlage
- Bümpliz Friedhof
- Casino Terrasse
- Engepromenade
- Gerberngasse Spielplatz
- Gesellschaftsstrasse Spielplatz
- Haldenstrasse III
- Halenbrunnen Spielplatz
- Öffentlicher Spielplatz Höhe
- Humboldtstrasse, obere
- Humboldtstrasse, untere
- Kleiner Muristalden
- Kocherpark
- Länggassschule Spielplatz
- Mühlemattstrasse Grünanlage
- Muristalden
- Neubrückstrasse Spielplatz
- Nydegghof
- Steckgut Spielplatz
- Tavelterrasse
- Tscharnergut Spielplatz C
- Tscharnergut D

Die notwendigen Projektarbeiten sind inzwischen aufgenommen worden. Sie werden ausschliesslich durch Stadtgrün Bern (SGB) ausgeführt. Die Projektverantwortlichen haben inzwischen eine erste grobe Einschätzung des Handlungsbedarfs und der notwendigen Massnahmen erarbeitet.

2.3 Ausblick

Nach der Detailprüfung und Planung der umzusetzenden Massnahmen in den Park- und Grünanlagen erfolgen die Beschaffungsverfahren der Unternehmungen für die Realisierungsarbeiten.

2.4 Herausforderungen

Der Auftrag besteht aus vielen kleinen Einzelmassnahmen in diversen Grünanlagen. Der Aufwand für die Abklärungen, Koordination und Vorbereitungen ist deshalb beträchtlich.

2.5 Termine

Die öffentliche Ausschreibung der Gartenbauarbeiten für die Anlagen der 1. Tranche erfolgt ab Sommer 2022. Mit den Arbeiten soll 2023 begonnen werden; bis Ende 2023 sollten sie abgeschlossen sein. Die Arbeiten an den Anlagen der 2. Tranche erfolgen ab 2024.

2.6 Kosten

Die aktuelle Kostenprognose entspricht dem Kostenvoranschlag aus SRB Nr. 2020-319 vom 27. August 2020. Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine Faktoren bekannt, welche zu Mehr- oder Minderkosten führen können. Aufgrund der bisher ausschliesslich stadtinternen Bearbeitung des Projekts sind bisher nur Kosten in der Höhe von rund Fr. 11 000.00 zulasten des betreffenden Kredits aufgelaufen.

3. Massnahmen im Verkehrsraum

3.1 Rückblick

Für die Projektierung der Massnahmen im Verkehrsraum hat der Stadtrat am 27. August 2020 einen Kredit in der Höhe von Fr. 3 600 000.00 genehmigt (SRB 2020-320).

Damit der Verkehrsraum in der Stadt Bern auch von geh- und sehbehinderten Menschen autonom genutzt werden kann, muss spezifischen Anforderungen Rechnung getragen werden. Für Menschen mit Gehbehinderungen und für ältere Menschen stehen die Begeh- und Befahrbarkeit des Untergrunds und die Überbrückung von Höhendifferenzen im Vordergrund: So sind niedrige Randsteine im Bereich von Strassenquerungen (z. B. Zebrastreifen), das Vermeiden von Stufen sowie ausreichende Platzverhältnisse zum Manövrieren mit Rollstühlen oder Rollatoren Grundvoraussetzungen für die selbstständige 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. Für Menschen mit Sehbehinderungen sind zudem Informationen nach dem sogenannten «Zwei-Sinne-Prinzip» zu vermitteln: Das bedeutet, dass Informationen so aufbereitet werden müssen, dass mehrere Sinne gleichzeitig erreicht werden können. Dies kann z.B. visuell und akustisch oder visuell und taktil erfolgen.

Folgende Massnahmen sollen gemäss Stadtratsbeschluss im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel auf Stadtgebiet umgesetzt werden:

- Erstellen von taktil-visuellen Leitlinien an Zebrastreifen, wo das Trottoir fortlaufend niedrig ist und keine Lichtsignalanlagen vorhanden sind.
- Realisierung von taktil-visuellen Leitlinien im Bereich der Trottoirüberfahrten.
- Bahnübergänge mit Schranke: Ergänzung von Führungselementen oder Anbringen von taktil-visuellen Leitlinien zur Wegführung.
- Querungsstellen bei Baumscheiben (Baumgrubenabdeckungen): Markierung von taktil-visuellen Aufmerksamkeitsfeldern auf der Höhe der Strassenquerungsstelle.
- Realisierung von Fussgängerlängsstreifen mittels taktil-visueller Leitlinien und Markierung von taktil-visuellen Aufmerksamkeitsfeldern am Anfang und Ende der Längsstreifen. Als Fussgängerlängsstreifen werden Gehbereiche auf schmalen Quartierstrassen bezeichnet, die aus Platzgründen lediglich markiert, aber nicht (wie bei einem Trottoir) baulich abgetrennt sind.
- Gemeinsame Führung Fuss-/Veloverkehr: Bau eines Trennelements (Randstein 4 cm schräg oder 3 cm vertikal) zwischen dem Fuss- und Veloverkehrsbereich.
- Tempo-30-Zonen/Begegnungszonen: Bei niedrigen Randabschlüssen (3 cm) Erstellen eines taktil-visuellen Aufmerksamkeitsfelds bei geeigneten Querungsstellen. Bei hohen Randabschlüssen (≥ 6 cm) Realisierung einer Trottoirabsenkung bei geeigneten Strassenquerungen (Sicherstellung Befahrbarkeit für Menschen, welche auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind).

- Abfallbehälter: Die Montagehöhe der Abfallbehälter wird zwecks besserer Er tastbarkeit angepasst: Die Unterkante des Behälters darf sich maximal 30 cm über dem Boden befinden.
- Poller/Hindernisse: Anbringen einer ergänzenden Kontrastmarkierung bei bestehenden Pollern (Verbesserung der Erkennbarkeit).
- Abgrenzung Veloabstellplätze in Gehbereichen: Absicherung von Veloabstellplätzen auf dem Trottoir durch Montage eines Geländers frontal zur Gehrichtung.
- Geländer: Einsatz von Geländern mit drei Traversen, die unterste max. 30 cm ab Boden. Ergänzung der bestehenden Geländer mit einer zusätzlichen Traverse oder Ersatz des bestehenden Geländers.

3.2 Stand des Projekts

In einem ersten Schritt wurde die Organisation des Projektteams konsolidiert. Als Resultat des anschliessenden Beschaffungsverfahrens erhielt die Metron Bern AG im Sommer 2021 den Auftrag für die planerische Bearbeitung der Massnahmen im Verkehrsraum. Zu Beginn wurden das Vorgehen und die Parameter für die sachliche und räumliche Priorisierung zusammen mit dem Planungsbüro definiert. Die Massnahmen, die umgesetzt werden sollen, sind sowohl im Bericht UHR als auch im Stadtratsvortrag bereits abgebildet – nicht abschliessend definiert sind hingegen die Standorte, an denen sie umgesetzt werden sollen. Aktuell ist die entsprechende Analyse im Gang. Im Ergebnis werden die konkreten Massnahmen inklusive den entsprechenden Kostenschätzungen vorliegen. Sämtliche Planungsschritte erfolgen in enger Absprache und Koordination mit den städtischen Fachstellen und den Behindertenorganisationen; zudem wird das Vorgehen mit den Arbeiten an den ordentlichen städtischen Projekten im öffentlichen Raum abgeglichen.

Parallel zur Analyse wurden in Zusammenarbeit mit den Behindertenorganisationen sechs Bereiche definiert, wo besonderer Handlungsbedarf besteht. Im Vordergrund standen Massnahmen, welche mit einem kleinen finanziellen Aufwand schnelle Verbesserungen ermöglichen. Es handelt sich konkret um die Erneuerung von Leitlinien, Aufmerksamkeitsfeldern sowie von Einstiegsmarkierungen bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Diese Massnahmen wurden ausgelöst und sind teilweise bereits umgesetzt worden. Sie betreffen folgende Örtlichkeiten:

- Leitlinien Bahnhofplatz
- Einstiegsmarkierungen an diversen Haltestellen: Egghölzli (Linie 6/beide Richtungen sowie Linie 8/stadtauswärts), Sonnenhof (Linie 28, Richtung Weissenbühl), Spital Sonnenhof (Linie 28, Richtung Wankdorf), Giacomettistrasse (Linie 28/beide Richtungen) und Weissensteinstrasse (Linie 10/beide Richtungen)
- Eigerstrasse 57: Aufmerksamkeitsfeld an Zebrastreifen
- Loryplatz: Auffrischung der Leitlinien zum Bildungs- & Begegnungszentrum des Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverbands
- Endhaltestelle Bümpliz: neue Leitlinien zu Zebrastreifen und Aufmerksamkeitsfeld
- Greyerzstrasse: Markierung weisse Kontraststreifen auf Treppe.

3.3 Ausblick

Sobald die Stadtraumanalyse und die anschliessende Priorisierung abgeschlossen sind, werden die Massnahmen definiert, mit den involvierten Organisationen konsolidiert und dem Steuerungsausschuss des Projekts UHR zur Genehmigung vorgelegt. Anschliessend erfolgt die konkrete Detailprojektierung. Ab Ende 2022 erfolgen die Submissionen der notwendigen Unternehmer*innen und Lieferant*innen für die Realisierungsarbeiten. Diese beginnen schrittweise ab 2023.

3.4 Herausforderungen

Die Massnahmen im Verkehrsraum müssen mit den ordentlichen städtischen Projekten koordiniert werden, damit Überschneidungen vermieden werden können. Die Koordination der vielen lokalen Einzelmassnahmen ist eine grosse Herausforderung für das Projektmanagement und die Bearbeitung.

3.5 Termine

Die Planungsarbeiten werden bis Ende 2022 abgeschlossen werden können. Aktuell läuft die Vernehmlassung der Massnahmen. Die Realisierung erfolgt ab 2023.

3.6 Kosten

Aktuell bestehen Verpflichtungen, primär für Honorare und für die Umsetzung der Sofortmassnahmen, in der Höhe von Fr. 473 920.00; der Zahlungsstand beläuft sich auf Fr. 133 554.25. Es wird ein konsequenter «Design-to-cost»-Prozess durchgeführt (inkl. detailliertem Kostencontrolling).

4. Massnahmen bei Lichtsignalanlagen

4.1 Rückblick

Für die Projektierung der Massnahmen bei Lichtsignalanlagen hat der Stadtrat am 27. August 2020 einen Kredit in der Höhe von Fr. 5 400 000.00 genehmigt (SRB 2020-321).

Die wichtigste Herausforderung dieses Teilprojekts besteht darin, mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen, dass Menschen mit Sehbehinderungen eine Lichtsignalregelung überhaupt auffinden können. Wenn eine Lichtsignalanlage für sie nicht erkennbar ist, besteht das Risiko, dass sie die Strasse bei Rot queren und sich damit einer grossen Gefahr aussetzen. Deshalb sollen im Bereich von Signalmasten taktil-visuelle Markierungen auf dem Boden angebracht werden. Zusätzlich unterstützt ein akustisches Signal die Auffindbarkeit der Signalmasten.

Damit die Freigabezeit einer Lichtsignalquerung eindeutig wahrnehmbar ist, werden die Informationen für Menschen mit Sehbehinderungen taktil und bei Bedarf auch akustisch vermittelt: Ersteres erfolgt mittels einer vibrierenden Platte, die an den Lichtsignal-Anforderungsgeräten angebracht wird, letzteres mit einem sogenannten Pilot- und Freigabeton. Die akustische Massnahme ist insbesondere dann notwendig, wenn die Querung nicht rechtwinklig zum Fahrbahnrand verläuft oder zusätzliche Elemente wie Tramgleise, der Standort des Lichtsignalmasts oder ein hohes Fussverkehrsaufkommen die Orientierung und Ausrichtung erschweren.

Folgende Massnahmen sollen gemäss Stadtratsbeschluss im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel auf Stadtgebiet umgesetzt werden:

- Ergänzung von taktil-visuellen Markierungen an LSA-Masten.
- Ersatz aller Anforderungsgeräte ohne Vibra durch solche mit Vibra, wo die technischen Voraussetzungen gegeben sind und wo dies nicht demnächst im Rahmen von ordentlichen Sanierungen ohnehin erfolgen wird.
- Ergänzung von Akustik (Pilotton/Freigabeton), wo dies nicht im Rahmen von ordentlichen Sanierungen ohnehin erfolgen wird.
- Ergänzung von Akustik an Tramquerungen, wo der Bedarf dafür besteht. Dies ist vor allem bei stark genutzten Tramquerungen der Fall.

- Ersatz der Befestigungen für Velosignalgeber durch ein platzsparendes Modell an LSA-Masten, welche mit einem Anforderungsgerät ausgestattet sind. Damit soll die Auskrantung der Velosignalgeber reduziert werden.

4.2 Stand des Projekts

Die Projektorganisation wurde definiert, das Projektteam aktiviert. Die Submission des Gesamtleiters für das UHR-Teilprojekt Lichtsignalanlagen wurde im Dezember 2021 erfolgreich abgeschlossen. Die Bietergemeinschaft mit den Firmen Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG und der B+S AG wurde mit der Planung der UHR Massnahmen beauftragt.

Die zu analysierenden Lichtsignalanlagen wurden anhand einer Masterliste definiert, welche alle Lichtsignalanlagen der Stadt Bern beinhaltet. Die Massnahmen, die umgesetzt werden sollen, sind sowohl im Bericht UHR als auch im Stadtratsvortrag bereits aufgeführt. Die Anlagendefizite und die Standorte sind jedoch im Rahmen der Projektarbeit zu konkretisieren. Auf der Grundlage der Analyseergebnisse werden die Massnahmenpakete pro Anlage zusammengestellt.

Der Austausch mit den Behindertenorganisationen stellt sicher, dass die Massnahmen dort umgesetzt werden, wo sie auch den grössten Nutzen haben. Analog dem Teilprojekt Verkehrsraum wurden die Behindertenorganisationen zusätzlich aufgefordert, Lichtsignalanlagen mit dringendem Handlungsbedarf zu melden. Aus diesen Rückmeldungen hat das Projektteam folgende Sofortmassnahmen abgeleitet:

- Knoten Hirschengraben Süd und Fussgängerstreifen Effingerstrasse: Die Blindendrucker wurden so angepasst, dass diese sofort reagieren und nicht wie bisher erst in der nächsten Grünphase. Zusätzlich kann die Grünphase von sehbehinderten Menschen aktiv verlängert werden.
- Weitere gemeldete Anliegen, die nicht direkt umgesetzt werden konnten, werden in den Prozess des Projekts eingebunden oder in ordentliche Projekte überführt.

4.3 Ausblick

Die Analyse der städtischen Lichtsignalanlagen ist weitgehend abgeschlossen. Als Resultat werden die Defizite pro Anlage festgestellt, dokumentiert und mit Kosten hinterlegt. Die im Projektteam erarbeiteten Massnahmen werden mit den involvierten Organisationen konsolidiert und dem Steuerungsausschuss des Projekts UHR zur Genehmigung vorgelegt. Anschliessend erfolgt die konkrete Detailprojektierung. Ab Anfang 2023 erfolgen die Beschaffungen des Baumeisters und der Lieferant*innen für die Realisierungsarbeiten. Diese beginnen schrittweise ab Frühling 2023.

4.4 Herausforderungen

Die Steuergeräte der Lichtsignalanlagen sind teilweise sehr alt und können die zusätzlichen Anforderungen nicht oder nur mit grossem Aufwand umsetzen. Es ist eine differenzierte Kosten-Nutzen-Erhebung zu erstellen, die zur bestmöglichen Defizitbehebung führen soll.

4.5 Termine

Nach Abschluss der Planungsarbeiten werden die Massnahmen bei den Behindertenorganisationen und beim Steuerungsausschuss des Projekts UHR vernehmlassst. Bis im Frühjahr 2023 erfolgen die Detailplanungen und im Anschluss die Unternehmer- und Lieferanten-Submissionen. Die Realisierung ist ab 2023 geplant.

4.6 Kosten

Aktuell bestehen Verpflichtungen, primär für Honorare und für die Umsetzung der Sofortmassnahmen, in der Höhe von Fr. 509 636.40; der Zahlungsstand beläuft sich auf Fr. 138 894.95. Es wird ein konsequenter «Design-to-cost»-Prozess durchgeführt (inkl. detailliertem Kostencontrolling).

5. Weitere Themenfelder UHR

5.1 Anpassung der ÖV-Haltestellen

Gemäss BehiG müssen die ÖV-Haltestellen von allen Menschen autonom – das heisst: ohne Hilfe Dritter – genutzt werden können. Nach Inkrafttreten des BehiG im Jahr 2004 begann schweizweit ein längerer Prozess, in dessen Rahmen die Definitionen zur Umsetzung der Gesetzesvorgaben erarbeitet werden sollten. 2012 lagen die Lösungsansätze vor – und mussten gleich wieder überarbeitet werden, weil der Bund erst zu diesem Zeitpunkt abschliessend definierte, was unter einem «autonomen Zugang» zu verstehen ist. Erst mit der 2014 veröffentlichten VSS-Norm N 640 075 «Fussgängerkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum» konnten die Grundlagen geklärt werden. In der Folge erstellte die Direktion TVS in enger Zusammenarbeit mit den Behindertenorganisationen ein Umsetzungskonzept, auf dessen Basis die Standards für sämtliche Projekte im öffentlichen Raum erarbeitet wurden.

Im Nachgang zum UHR-Bericht 2016 wurden die Normalien zur baulichen Umsetzung der Haltekanten/Haltestellen erarbeitet. Seither sind 71 der insgesamt 417 Haltekanten in der Stadt Bern nach den Vorgaben des BehiG umgesetzt worden, und zwar im Rahmen ordentlicher Projekte: Dabei ist die Anpassung der ÖV-Haltestelle lediglich ein Teil eines Gesamtprojekts – oft bestehen die Hauptarbeiten in der Sanierung von Gleisanlagen, Werkleitungen sowie der Strassenoberfläche. Weitere 166 Haltestellen sollen in den kommenden Jahren ebenfalls im Zuge ordentlicher Sanierungsprojekte hindernisfrei ausgestaltet werden. 86 Haltekanten mit einer tiefen Priorität – sie verfügen über geringe Fahrgastfrequenzen, befinden sich nicht in der Nähe von Alters- und Behinderteninstitutionen und werden auch nicht zum Umsteigen genutzt – werden erst dann umgesetzt, wenn sie in den Perimeter eines künftigen Projekts fallen.

Die Umgestaltung der übrigen 94 Haltestellen, für deren Anpassung eine gewisse Dringlichkeit besteht, die sich aber nicht im Perimeter eines ordentlichen Projekts befinden, soll im Rahmen eines separaten UHR-Projekts «Anpassung ÖV-Haltestellen» realisiert werden. 2020 wurden im Rahmen dieses Projekts bereits vier Pilothaltestellen umgestaltet, nachdem der Stadtrat hierfür am 19. September 2019 einen Projektierungs- und Realisierungskredit von Fr. 6 096 000.00 genehmigte (SRB Nr. 2019-494). Die Erkenntnisse aus der Umsetzung der Pilothaltestellen bilden eine wichtige Grundlage für die flächendeckende Anpassung. Aufgrund der Erfahrungen zeichnet sich ab, dass die technischen Anforderungen und die Finanzierung sehr herausfordernd sind. Neben den Planungsarbeiten werden momentan auch Abklärungen betreffend Priorisierung, Verhältnismässigkeit, Kreditbeschaffung, baurechtliche Fragen etc. getätigt. Sie sollen dazu dienen, das weitere Vorgehen im Projekt detaillierter zu planen. Die Bearbeitung der Themen erfolgt in enger Zusammenarbeit mit BERNMOBIL und den Behindertenorganisationen. Das Projekt wird von den Behindertenverbänden der Stadt Bern ausdrücklich gestützt. Mit ihnen wurden einerseits Diskussionen über die konkreten Massnahmen geführt, andererseits wurde auch über die Priorisierung bei der Umsetzung gemeinsam beraten. Für die Erarbeitung der einzelnen Vorprojekte werden Delegierte der Verbände das Projektteam begleiten.

Für die Umgestaltung der 94 Haltestellen wird dem Stadtrat demnächst ein Rahmenkredit zuhanden der Stimmberechtigten der Stadt Bern beantragt. Die Stadt Bern wird die terminliche Vorgabe

des BehiG, wonach die ÖV-Haltestellen bis Ende 2023 hindernisfrei auszugestalten sind, nicht einhalten können. Dies gilt aber auch für die meisten anderen Schweizer Städte und Gemeinden. Pro Jahr können in der Stadt Bern nur rund 10 Haltestellen umgebaut werden – einerseits wegen fehlender personeller Ressourcen, andererseits aber auch aus Gründen der Netzverträglichkeit des öffentlichen Verkehrs. Das bedeutet, dass die Arbeiten an den 94 Haltestellen bis ca. 2035 dauern werden.

5.2 Sitzgelegenheiten

Die Stadt Bern hat in Zusammenarbeit mit den Behindertenorganisationen einen neuen hindernisfreien und altersgerechten Sitzbanktyp entwickeln lassen, die «Neue Berner Bank». Sie unterscheidet sich von einer normalen Bank unter anderem dadurch, dass die Sitzfläche erhöht und die Rückenlehne steiler ist als bei den üblichen Bänken; zudem verfügt ein Teil der Bänke über Armlehnen. Damit kommt die Stadt Bern den Bedürfnissen älterer Menschen sowie Menschen mit Behinderungen entgegen. Für die Installation der ersten 500 Exemplare der «Neuen Berner Bank» auf dem Gebiet der Stadt Bern hat der Stadtrat am 2. Mai 2019 einen Kredit von Fr. 3 700 000.00 bewilligt (SRB Nr. 2019-291). Bisher wurden rund 400 neue Bänke im städtischen Raum montiert. Die Umsetzung der restlichen 100 Sitzbänke soll bis Ende 2022 abgeschlossen werden.

5.3 Baustellen

Sämtliche Baustellen in der Stadt sollen so gestaltet sein, dass sie von Menschen mit Behinderungen, Senior*innen, Familien und Reisenden autonom passiert werden können. Das bedeutet, dass Wege gut sichtbar und verständlich signalisiert sein müssen, temporäre Querungsstellen für Rollstuhlfahrende (inkl. Manövrierflächen) eingerichtet werden, Hindernisse mit dem Langstock ertastbar sind und die Signalisation so gestaltet ist, dass auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen die Baustellen gefahrlos überqueren können. So sieht es der UHR-Konzeptbericht aus dem Jahr 2016 vor. Das Manual «Baustellen in der Stadt Bern» (<https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/arbeitshilfen/baustellen-in-der-stadt-bern>) wurde entsprechend überarbeitet und soll eine hindernisfreie Ausgestaltung von Baustellenbereichen sicherstellen.

5.4 Kommunikation

Das Projekt UHR wird seit der Verabschiedung des UHR-Konzeptberichts durch den Gemeinderat im August 2016 regelmässig kommuniziert und hat auch auf der Website der Stadt Bern einen prominenten Platz: <https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/arbeitshilfen/uhr>. Hier werden die verschiedenen Inhalte in einer kompakten Art und gut verständlich erläutert. Zum Thema ÖV-Haltestellen findet sich zusätzlich ein Erklärvideo. Die projektinterne Kommunikation ist durch die bereits etablierte Projektorganisation sichergestellt.

6. Nächster Bericht

Der nächste Bericht zum Stand der Umsetzung und zu den Kosten der UHR-Projekte Park- und Grünanlagen, Verkehrsraum und Lichtsignalanlagen wird der PVS im Herbst 2024 vorgelegt.