

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR): Teilprojekt ÖV-Haltestellen; Rahmenkredit für Projektierung und Realisierung (Abstimmungsbotschaft)

1. Worum es geht

Das Eidgenössische Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2002 (BehiG; SR 151.3) verlangt, dass Infrastrukturanlagen im öffentlichen Raum zwingend hindernisfrei gestaltet werden müssen, wenn sie neu erstellt oder umgebaut werden. Dazu gehören insbesondere auch die Anlagen des öffentlichen Verkehrs. Diese müssen sogar generell, auch unabhängig von Neu- oder Umbauten, hindernisfrei ausgestaltet werden, wobei hier eine Umsetzungsfrist gilt: Bis Ende 2023 sollen alle ÖV-Haltestellen den Vorgaben des BehiG entsprechen, sodass sie von allen Menschen autonom und ohne Hilfe Dritter genutzt werden können. Die Anpassungen kommen nicht allein Menschen mit Behinderungen zugute, sondern auch Senior*innen, Eltern mit Kinderwagen und Reisenden mit Gepäck. Letztlich dienen die Anpassungen gemäss Vorgaben des BehiG also der ganzen Bevölkerung.

In der Stadt Bern gibt es aktuell 408 Bus- und Tramhaltekanten¹. 89 davon sind bereits gemäss den gesetzlichen Vorgaben ausgestaltet. 319 Haltekanten müssen also noch angepasst werden. Dieses Ziel wird – stark geprägt auch von den zur Verfügung stehenden Ressourcen – nach der folgenden Systematik verfolgt:

- Von den 319 Haltekanten werden deren 146 als Teil eines ordentlichen – konkret absehbaren oder geplanten – Sanierungs- oder Neugestaltungsprojekts hindernisfrei umgestaltet. In diesen Fällen ist die Anpassung der ÖV-Haltestelle lediglich ein Teil eines Gesamtprojekts; meist bestehen hier die Hauptarbeiten in der Sanierung der Strassenoberfläche bzw. der Gleisanlagen oder Werkleitungen und werden beispielsweise durch Werterhaltungsmassnahmen, Umnutzungs-/Neugestaltungsbedürfnisse oder verkehrliche Anliegen ausgelöst. Die hindernisfreie Anpassung dieser Haltestellen wird über die entsprechenden Projektkredite finanziert. Angesichts der Unwägbarkeiten solcher Projekte (Bewilligungsrisiken, personelle Kapazitäten, Kreditbewilligungen) lässt sich dazu kein verlässlicher Zeitrahmen nennen.
- 94 weitere Haltekanten haben eine hohe Fahrgastfrequenz, sind wichtige Umsteigeorte oder liegen in der Nähe einer Alters- oder Behinderteninstitution; diese Haltekanten haben deshalb eine hohe Umgestaltungspriorität. Da in ihrem Perimeter jedoch mittelfristig keine ordentlichen Sanierungs- oder Neugestaltungsprojekte geplant sind, sollen sie im Rahmen des städtischen Projekts Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR) umgebaut werden. Dazu dient der vorliegend beantragte Kredit.
- Die 79 verbleibenden Haltekanten weisen eine tiefe Fahrgastfrequenz auf, stellen keine oder bloss eine untergeordnete Umsteigebeziehung sicher, liegen nicht in Nähe zu Alters- und Behinderteninstitutionen und sind auch nicht Teil eines bereits geplanten oder absehbaren Neugestaltungs- oder Sanierungsprojekts. Ihre hindernisfreie Gestaltung erfolgt deshalb zu einem späteren Zeitpunkt – entweder im Rahmen eines späteren Sanierungsprojekts oder eines nachfolgenden UHR-Kreditgeschäfts.

¹ Eine Haltestelle umfasst in der Regel zwei Haltekanten (je eine pro Fahrtrichtung). Sie kann aber – je nach Station – auch bloss eine oder aber mehrere Haltekanten aufweisen.

Für die hindernisfreie Umgestaltung der 94 Halteketten, die nun im Rahmen des Projekts UHR angepasst werden sollen, beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend zuhanden der Stimmberechtigten einen Rahmenkredit für die Projektierung und Realisierung im Gesamtbetrag von Fr. 67 500 000.00.

2. Ausgangslage

2.1. Gesamtprojekt Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR)

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 benutzt werden kann. Auf der Basis des BehiG hat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) in enger Zusammenarbeit mit der städtischen Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen, dem Kompetenzzentrum Alter und den Alters- und Behindertenorganisationen das Konzept «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» (UHR) erarbeitet. Der Gemeinderat hat das Konzept 2016 zur Kenntnis genommen und die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) beauftragt, die Arbeiten im Sinne des Konzepts weiterzuführen.

Das BehiG gibt in Artikel 3 vor, dass «öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen, für welche eine Bewilligung für den Bau oder für die Erneuerung (...) erteilt wird» – dazu zählen zum Beispiel Theater, Verwaltungen, Schulen, Arztpraxen, Shoppingcenter etc. – sowie sämtliche Anlagen des öffentlichen Verkehrs – z.B. die vorliegend interessierenden Haltestellen – hindernisfrei ausgestaltet sein müssen.

Für *bestehende* Anlagen im öffentlichen Raum ist – mit Ausnahme der Haltestellen, die zwingend angepasst werden müssen – die hindernisfreie Umgestaltung grundsätzlich freiwillig. Die Stadt Bern hat sich aber zum Ziel gesetzt, den öffentlichen Raum über die gesetzliche Pflicht hinaus hindernisfrei umzugestalten und damit einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität aller Menschen zu leisten. Im Rahmen des Projekts UHR sind in Bern bereits zahlreiche Massnahmen geplant und teilweise bereits umgesetzt worden:

- *Projekt Sanierungsmassnahmen:* Im Rahmen des UHR-Projekts «Sanierungsmassnahmen» sollen Lichtsignalanlagen, Infrastrukturen im Verkehrsraum sowie die Park- und Grünanlagen möglichst hindernisfrei umgestaltet bzw. aufgerüstet werden. Für die erforderlichen baulichen Anpassungen hat der Stadtrat am 27. August 2020 drei Kredite im Umfang von insgesamt 11,5 Mio. Franken genehmigt (SRB Nr. 2020-319, SRB Nr. 2020-320, SRB Nr. 2020-321). Diese Projekte befinden sich aktuell auf Stufe Projektierung (Detailplanung Massnahmen bzw. Start Realisierung).
- *Projekt Sitzgelegenheiten:* Die Stadt Bern hat in Zusammenarbeit mit den Alters- und Behindertenorganisationen einen neuen hindernisfreien und altersgerechten Sitzbanktyp entwickeln lassen: die «Neue Berner Bank». Diese unterscheidet sich von einer normalen Bank unter anderem darin, dass die Sitzfläche erhöht und die Rückenlehne steiler ist als bei den üblichen Bänken; zudem verfügt ein Teil der Bänke über Armlehnen.² Für die Installation der ersten 500 Stück der «Neuen Berner Bank» auf dem Gebiet der Stadt Bern hat der Stadtrat am 2. Mai 2019 einen Kredit in der Höhe von 3,7 Mio. Franken bewilligt (SRB Nr. 2019-291). Die Umsetzung konnte im Frühjahr 2023 abgeschlossen werden. Der Ersatz der restlichen 1 500 Sitzbänke wird durch Stadtgrün Bern – tranchenweise über Investitionskredite – sichergestellt.

² Siehe dazu die Medienmitteilung der Stadt Bern vom 18. Juni 2018: https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/neue-berner-bank-eine-sitzbank-fuer-alle.

2.2. UHR-Teilprojekt ÖV-Haltestellen

Nach dem Inkrafttreten des BehiG im Jahr 2004 begann schweizweit ein längerer Prozess, in dessen Rahmen die Definitionen zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben erarbeitet werden sollten. Die Grundlagen konnten jedoch erst 2014 mit der Veröffentlichung der VSS-Norm 640 075 «Fussgängerkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum» verbindlich 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. Die Umsetzung der Vorgaben des BehiG sind zwingende Voraussetzung für die Bewilligung von Bauvorhaben.

Ende Oktober 2015 bewilligte der Stadtrat einen Projektierungskredit von Fr. 2 900 000.00 für die Projektierung der hindernisfreien Bus- und Tramhaltestellen (SRB Nr. 2015-410 vom 29. Oktober 2015). Anschliessend nahm die Direktion TVS die konkrete Planung in Angriff: Anhand verschiedenster Kriterien (Standort der Haltestelle, Frequentierung, topografische Lage/Gefälle, denkmalpflegerische Relevanz, Umgebung, Vegetation) wurden für insgesamt 11 typologisch unterschiedliche Pilothalteanten Vorprojekte erarbeitet. Ziel dabei war es, vor der grossflächigen Projektierung und Realisierung der ÖV-Haltestellen bautechnische und baurechtliche Erkenntnisse für deren Umgestaltung zu gewinnen (siehe dazu ausführlich Kap. 3).

Bei der Erarbeitung der Vorprojekte der erwähnten 11 Pilothalteanten zeigte sich, dass sechs davon aufgrund eines grösseren Projektperimeters in Gesamtprojekte überführt und in diesem Rahmen angepasst werden können. Für die hindernisfreie Umgestaltung der restlichen fünf Bushalteanten bewilligte der Stadtrat am 19. September 2019 einen Projektierungs- und Realisierungskredit von Fr. 6 096 000.00 (SRB Nr. 2019-494). Die vier Halteanten Bremgartenfriedhof (stadtauswärts), Rossfeld (stadteinwärts), Tavelweg (stadtauswärts) und Zieglerspital (stadteinwärts) wurden im Jahr 2020 erfolgreich umgestaltet. Die Bushalteante Monbijou stadtauswärts, die gemäss Stadtratsentscheid mit einer separierten Veloführung ausgestattet werden muss, kann erst im Rahmen einer Gesamtsanierung des Strassenraums umgestaltet werden, da die dafür benötigte Fläche nur im Rahmen eines grösseren Betrachtungsperimeters zur Verfügung gestellt werden kann. Ein solches Projekt dürfte im Zeitraum 2030/2032 anstehen.

3. Gesetzliche Anforderungen und Vorgaben

3.1. Zweck

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hat gemäss Artikel 1 Absatz 1 zum Zweck, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind. Wie der restlichen Bevölkerung soll auch Menschen mit Behinderungen ermöglicht werden, ihr Leben möglichst selbstständig führen zu können. Das BehiG gilt unter anderem für öffentlich zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) sowie für Fahrzeuge, wenn diese zum Beispiel dem Eisenbahngesetz oder dem Personenbeförderungsgesetz unterstehen. Damit kommen das BehiG und die einschlägigen Bundesverordnungen sowohl bei Tram- als auch bei Bushaltestellen zur Anwendung.

3.2. Abklärungen zur Verhältnismässigkeit der Umsetzung

Hinsichtlich der konkreten Umsetzung besteht bei vielen Städten und Gemeinden nach wie vor Unklarheit darüber, ob Halteanten immer, überall und vollumfänglich an die Anforderungen des BehiG angepasst werden müssen oder ob in Einzelfällen ein Abweichen von den gesetzlichen Anforderungen aus Gründen der Verhältnismässigkeit abgewichen werden kann. Das Tiefbauamt der Stadt Bern hat deshalb ein juristisches Grundlagenpapier sowie eine Analyse der Beurteilungskriterien

erstellen lassen³ – letzteres wurde von Expert*innen aus den Bereichen Gleichstellung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen erarbeitet. Das BehiG selbst hält in Artikel 11 Absatz 1 fest, dass die Beseitigung einer Benachteiligung dann nicht zwingend sei, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis steht, insbesondere zum wirtschaftlichen Aufwand, zu Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes und/oder zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit.

Das *juristische Grundlagenpapier* referiert die Anforderungen an einen autonomen Zugang zum ÖV und skizziert, wie über zulässige Benachteiligungen aus Gründen der Verhältnismässigkeit zu entscheiden ist. Die zuständigen städtischen Stellen ziehen daraus für die Planung künftiger Projekte folgende Schlüsse, welche mit den Expert*innen plausibilisiert wurden:

- Das BehiG und die Ausführungsverordnungen verlangen als Regel die (vollumfängliche) Beseitigung von Benachteiligungen, worunter grundsätzlich ein autonomer, niveaugleicher Zugang zu verstehen ist;
- Die Frage der Verhältnismässigkeit kann nicht generell-abstrakt, sondern nur im Einzelfall und unter Würdigung aller Interessen beantwortet werden;
- Die wenigen bestehenden Gerichtsurteile zur Verhältnismässigkeit von BehiG-Massnahmen deuten auf eine strenge Praxis hin. In jedem Fall erfordert eine nur teilweise Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben eine einlässliche Prüfung und Begründung.
- Was die verhältnismässigen Kosten für die Anpassung von Haltestellen und Haltekanten betrifft, bringen die Urteile zum Ausdruck, dass Gemeinden und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs teilweise erhebliche Mehrkosten für eine vollumfängliche Erfüllung der Vorgaben gewärtigen müssen – zumindest dann, wenn ein gewisser Publikumsverkehr herrscht und die Haltestellen nicht «peripher» liegen.
- Eine nicht vollumfänglich behindertengerechte Umgestaltung einer ÖV-Haltestelle ist dann möglich, wenn der Entscheid im Einzelfall sorgfältig begründet wird und nachgewiesen werden kann, dass die rechtlichen Voraussetzungen ein Abweichen von den massgebenden Vorschriften zulassen. Dabei ist proaktiv das Gespräch mit den (beschwerdeberechtigten) Behindertenfachstellen und -verbänden zu suchen.

Die *Analyse der Beurteilungskriterien aus Sicht der Expert*innen aus den Bereichen Gleichstellung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen* legt u.a. dar, was Autonomie für behinderte Menschen konkret bedeutet, beleuchtet Kriterien für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit und geht schliesslich der Frage nach, wie die unterschiedlichen und teils divergierenden Interessen der verschiedenen Behindertengruppen in den BehiG-Projekten zu gewichten sind. Die Bedürfnisse sehbehinderter Menschen, die sich zum Beispiel für die Abgrenzung zwischen (sicherem) Gehbereich und (gefährlichem) Strassenraum einen taktile erfassbaren Absatz wünschen, können mit den Bedürfnissen von Menschen im Rollstuhl kollidieren, für die jeder Absatz ein Hindernis darstellt. Für Menschen mit Hörbehinderungen wiederum sind akustische Informationen von grösster Bedeutung. Die wichtigsten Erkenntnisse für die Planung künftiger Projekte – welche wiederum mit den Expert*innen plausibilisiert wurden – lauten:

- Die von der Stadt vertretene Grundhaltung, wonach die Autonomie von Menschen mit Behinderungen zwingend zu gewährleisten sei, ist konform mit der UNO-Behindertenrechtskonvention. Sie stellt also keine «extreme» Haltung dar.
- Die Stadt Bern hat ihre Grundhaltung zur Gewährleistung von Autonomie und Chancengleichheit von Menschen mit Behinderungen in ihren Normalien für Bauten im öffentlichen Raum umgesetzt. Diese Grundlagen beschreiben detailliert die technischen Lösungen für die Realisierung

³ Die beiden Gutachten sind unter <https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/arbeitshilfen/uhr/hindernisfreie-oev-haltestellen-bern> einsehbar.

hindernisfreier Anlagen im öffentlichen Raum. Bei der Planung werden die Bedürfnisse der verschiedenen Behindertengruppen berücksichtigt.

- Die Nutzbarkeit des ÖV ist für viele Menschen mit Behinderungen eine zentrale Voraussetzung für eine volle und wirksame Teilhabe am öffentlichen Leben, wie sie in der UNO-Behindertenrechtskonvention verankert ist. Damit ein selbstbestimmtes und unabhängiges Leben diskriminierungsfrei möglich ist, muss der öffentliche Verkehr autonom genutzt werden können. Verletzungen dieser Autonomie sind als schwerwiegende Eingriffe in die Teilhabe an der Gesellschaft zu sehen, weil sie das Prinzip der Gleichberechtigung verletzen.
- Die Verhältnismässigkeit einer Massnahme kann nur fallweise und unter Berücksichtigung der situationsspezifischen Gegebenheiten geprüft werden. Aus bisherigen Gerichtsurteilen geht hervor, dass wirtschaftliche Gründe für den Verzicht auf eine Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen eine untergeordnete Rolle spielen.

3.3. Umsetzung in der Praxis

3.3.1. Praktische Anforderungen

Eine ÖV-Haltestelle ist dann hindernisfrei, wenn sie auch für Menschen mit einer körperlichen Beeinträchtigung oder einer Sinnesbeeinträchtigung vollständig autonom benutzbar ist. Ein autonomer Zugang bedeutet, dass der Einstieg in den Bus oder ins Tram für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator grundsätzlich ohne Hilfe von Dritten und ohne kurzfristig zur Verfügung gestellte Rampe erfolgen kann. Das setzt die Niveaugleichheit zwischen dem Perron der Haltestelle und dem öffentlichen Verkehrsmittel voraus. Muss für den Zugang zu Bus oder Tram manuell eine Rampe heruntergeklappt werden, ist der Zutrieb nicht vollständig hindernisfrei und nicht autonom möglich, weil dabei eine Drittperson in Aktion treten muss⁴. Bei einem autonomen Zugang ist eine solche Unterstützung nicht mehr notwendig, was auch Vorteile bezüglich der Fahrplanstabilität hat.

Für einen autonomen Zugang ist bei *Bushaltekanten* eine Höhe von 22 cm zur Fahrbahn erforderlich. Bei *Tramhaltestellen* muss die Haltekante auf 27 cm erhöht werden, da der Eingangsbereich eines Trams 5cm höher liegt als jener eines Busses. Bei Haltestellen, die sowohl vom Tram als auch vom Bus angefahren werden (sogenannte Kombihaltestellen), werden die Haltekanten ebenfalls auf 27 cm erhöht. Mit dieser Erhöhung ist der autonome Zugang zum Tram gewährleistet. Damit auch der autonome Einstieg in den Bus möglich ist, wird an Kombihaltestellen einerseits ein Haltekantenstein eingesetzt, der das nahe Anfahren an die Haltekante ermöglicht, andererseits wird der Bus hier nicht wie gewöhnlich abgesenkt.

3.3.2. Fahrversuche, Pilothaltekanten

Um wichtige Erkenntnisse für die Planung hindernisfreier Haltekanten zu gewinnen, wurden unter Federführung der Direktion TVS ab Sommer 2018 auf dem Gelände des Gaswerkareals Fahrversuche mit Bussen und Postautos durchgeführt. Simuliert wurde die Situation an der Haltestelle Bremgartenfriedhof. Diese Fahrversuche und die 2020 erfolgte hindernisfreie Anpassung der vier Pilothaltekanten (Bremgartenfriedhof stadtauswärts, Rossfeld stadteinwärts, Tavelweg stadtauswärts und Zieglerhospital stadteinwärts) lieferten wichtige Erkenntnisse für die weitere Projektausarbeitung:

- Die erarbeiteten Haltestellen-Normalien (Projektierungsrichtlinien der Stadt Bern) haben sich als Projektierungsbasis für sämtliche Haltekantenprojekte der Stadt Bern bewährt und etabliert.
- Der Berner «Busbord» (ein Spezialstein für die Haltekante) hat sich bei den bereits umgesetzten Haltekanten bewährt.
- Jede Haltestelle muss einzeln projektiert werden, da die Situation im gebauten städtischen Raum keine Einheitslösungen zulässt. Ortsspezifische Aspekte wie Denkmalschutz, Vegetation

⁴ Aktuell sind rund 75 Prozent aller öV-Haltestellen in der Stadt Bern so ausgestaltet, dass Menschen mit Behinderungen mittels Hilfestellung durch das Fahrpersonal ins Fahrzeug gelangen können.

(insbesondere Bäume), Lage, Topografie und Verkehrssicherheit müssen berücksichtigt werden. Auch die teilweise divergierenden Interessen der Verkehrsteilnehmenden, Ver- und Entsorgungsanforderungen sowie Bedürfnisse Dritter (z.B. Werkleitungen) haben einen wesentlichen Einfluss auf die jeweiligen «Bestlösungen» für jede Haltestelle. Bei jeder einzelnen Haltestelle ist deshalb ein Variantenstudium notwendig.

- Jede Haltestelle muss baurechtlich individuell beurteilt werden. Wenn es erforderlich ist, müssen einzelne Baugesuche eingereicht werden. Dies hat direkten Einfluss auf die Termine und birgt das Risiko von Einsprachen.
- Die Anhebung der Haltekanten hat einen wesentlich grösseren Bauperimeter zur Folge als ursprünglich angenommen, weil das maximale Gefälle klaren Vorgaben bezüglich der Hindernisfreiheit unterliegt (Längsgefälle: max. 6 %; Quergefälle: max. 2 %). Dies kann weitere bauliche Massnahmen an den Haltestellen nach sich ziehen, welche je nach Standort individuell beurteilt werden müssen. Möglicherweise muss an der Haltestelle die Aufenthaltsfläche vergrössert und/oder die Wartehalle verschoben werden, damit Menschen im Rollstuhl genügend Manövrierfläche zur Verfügung steht. Bei Haltestellen, die in Busbuchten liegen, hat die Erhöhung der Haltekanten eine Verlängerung der Busbucht zur Folge: Busfahrer*innen müssen die Haltekante parallel anfahren bzw. parallel von ihr wegfahren können, weil sonst die erhöhte Haltekante touchiert und die Karosserie beschädigt wird. Dazu ist eine möglichst «flache» Zu- und Wegfahrt erforderlich, weshalb Haltestellen mit Busbuchten in der Regel verlängert werden müssen. – Aufgrund der grösseren örtlichen Eingriffe steigen auch die Kosten.⁵
- Die Anpassung einer ÖV-Haltekante besteht nie nur aus der Anpassung der Einstiegshöhe zugunsten von Menschen mit Rollstuhl oder Gehhilfe – es müssen auch die Bedürfnisse von Menschen mit Seh- und Hörbehinderungen oder anderen Einschränkungen (kognitiv) berücksichtigt werden (Anbringen taktil-visueller Markierungsmassnahmen, Ausrüstung der Haltestellen mit akustischer Fahrgastinformation).
- Die Grösse des Projektperimeters entscheidet wesentlich über das Ausmass der Grundanpassungen und damit über die Höhe der Kosten. Im einfachsten Fall ist lediglich eine Erhöhung der Haltekante nötig, oft erfordert aber eine Umgestaltung auch den Umbau der Wartehallen, eine neue Busplatte oder Anpassungen an den Werkleitungen und am Grünraum.
- Die bisherige Bearbeitung hat gezeigt, dass die Projektierung jeder Haltestelle mindestens bis auf Stufe Vorprojekt inkl. Kostenschätzung (+/- 20 %) erfolgen muss, damit genauere Aussagen zu den Kosten jeder einzelnen Haltestelle gemacht werden können. Eine grobe Annäherung kann lediglich auf der Basis der bisher realisierten Haltestellen gemacht werden (siehe dazu Kap. 12).
- Da alle Haltekantenumbauten als separate Massnahmen resp. Einzelprojekte verteilt über das gesamte Stadtgebiet geführt werden, müssen diese bei der Planung und Umsetzung einzeln bearbeitet und koordiniert werden. Die dafür benötigten Personalressourcen sind hoch.

3.3.3. Abweichende Lösungen

In gewissen Fällen ist die hindernisfreie Ausgestaltung einer ÖV-Haltestelle aufgrund örtlicher Rahmenbedingungen oder technischer Gegebenheiten nicht oder nur eingeschränkt möglich: An einigen Haltestellen in der Altstadt (UNESCO-Perimeter), bei denen erhöhte denkmalpflegerische Vorgaben bei der Planung berücksichtigt werden müssen, würde die Erhöhung der Haltekante zum Beispiel dazu führen, dass angrenzende Gebäudesockel nicht mehr sichtbar wären oder die Anpassungen ein höheres Quergefälle des Haltestellenbereichs zur Folge hätten. In einem solchen Fall muss in einem ersten Schritt die Verschiebung der Haltekante geprüft werden. Ist dies nachweislich nicht möglich, so sind von Gesetzes wegen auch Haltekanten mit Teilerhöhung (sog. «Kissenlösungen») möglich: Die geforderte Mindesthöhe wird nur bei einem Teil der Haltekante umgesetzt. Ein solcher Zugang gilt nicht mehr als hindernisfrei, da er nicht vollständig autonom benutzbar ist. Das konkrete

⁵ Unter <https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/arbeitshilfen/uhf> werden die Anforderungen an eine BehiG-gerechte ÖV-Haltestellen umfassend erläutert, u.a. auch mit einem erklärenden Video: https://www.youtube.com/watch?v=sDdEruAH_ew&t=9s.

Vorgehen in einem solchen Fall muss zwingend mit den Behindertenfachstellen und -verbänden diskutiert werden, da eine nicht vollständig hindernisfreie Ausgestaltung letztlich einen erheblichen Eingriff in die Autonomie von Menschen mit Beeinträchtigungen darstellt.

3.4. Technische Anpassung der Fahrzeuge?

Im Zusammenhang mit der Anpassung der Haltestellen wurde auch abgeklärt, ob Bus und Tram so konstruiert werden könnten, dass sie einen autonomen Zugang ermöglichen, ohne dass die Halteketten mit grossem bautechnischem Aufwand verändert werden müssen. Die Abklärungen mit anderen Schweizer Städten und mit gängigen Fahrzeugherstellern haben ergeben, dass es aktuell keine solchen Fahrzeuge auf dem Markt gibt und bisherige Versuche nicht praxistauglich verlaufen sind. Ohnehin ist der Markt hierzulande zu klein für BehiG-taugliche Spezialanfertigungen. Schliesslich kommt erschwerend hinzu, dass die Perronhöhen der Haltestellen heute schweizweit nicht identisch sind, was den Anreiz für die Fahrzeughersteller zusätzlich reduziert. Zwar geht der Bus heute (zusätzlich zu den baulichen Anpassungen gemäss BehiG) ins sogenannte «Kneeling» – er senkt die Karosserie nach dem Anhalten an der Haltestelle um einige Zentimeter ab –, dies ist jedoch nur als ergänzende Massnahme möglich und reicht bei weitem nicht aus, um an niedrigen Halteketten einen niveaugleichen Zugang zu ermöglichen. Dies gilt auch für die sogenannten «Niederflurbusse», welche heute vielerorts im Einsatz sind.

4. Das Projekt: Hindernisfreie Ausgestaltung von 94 ÖV-Halteketten

4.1. Priorisierung

Die Realisierung von hindernisfreien ÖV-Haltestellen gemäss den aktuellen Normalien der Stadt Bern hat sich etabliert und ist inzwischen gestützt auf die getätigten Abklärungen (siehe Kap. 3) gängige Praxis. Damit kann und soll nun mit der flächendeckenden Anpassung der 319 bislang noch nicht angepassten Halteketten begonnen werden. Dazu hat die Direktion TVS zusammen mit den Behindertenorganisationen ein Modell erarbeitet, mit dem die Haltestellen hinsichtlich der Dringlichkeit ihrer behindertengerechten Anpassung bewertet und priorisiert werden können. Die Priorisierung erfolgt anhand folgender Kriterien:

- Umsteigebeziehung
- Nähe zu Institutionen für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen (auch Schulen)
- Anzahl ein- und aussteigende Personen (grösser/kleiner als 500 pro Tag).

Anhand der Bewertung dieser Kriterien ergeben sich die Prioritäten 1, 2 oder 3. Wenn kein Kriterium erfüllt ist, fällt die Haltestelle in die 4. Priorität. Mithilfe dieses Modells wurde folgendes Vorgehen festgelegt:

- 146 der noch nicht angepassten Halteketten können und sollen im Zuge von geplanten oder absehbaren Sanierungs- oder Neugestaltungsprojekten schrittweise gesetzeskonform umgestaltet werden, so etwa im Zusammenhang mit den Projekten «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB), dem Bau der Tramlinie nach Ostermundigen und der Umgestaltung des Inselplatzes. Die Anpassung dieser Halteketten wird über die jeweiligen Projektkredite finanziert.
- Für insgesamt 94 der verbleibenden Halteketten mit Priorität 1, 2 oder 3, für welche mittelfristig keine ordentlichen Sanierungs- oder Neugestaltungsprojekte absehbar sind, soll die hindernisfreie Ausgestaltung über den vorliegend beantragten Rahmenkredit finanziert werden; davon wurden deren vier – als Pilothalteketten – bereits realisiert (siehe Kap. 2.2).
- Die restlichen 79 Halteketten, welche allesamt der Priorität 4 zugeordnet sind (keine oder nur untergeordnete Umsteigebeziehungen, keine Nähe zu Alters- und Behinderteninstitutionen, tiefe Fahrgastfrequenzen), sollen erst dann umgesetzt werden, wenn sie in den Perimeter eines

zukünftigen Sanierungs- oder Neugestaltungsprojekts fallen oder falls für sie später ein zweiter Rahmenkredit beantragt werden sollte.

Dieses Projekt wird von den Behindertenverbänden und den Seniorenorganisationen der Stadt Bern ausdrücklich unterstützt und begrüsst. Sie waren bei der Erarbeitung des Gesamtprojekts UHR und des vorliegenden Teilprojekts ÖV-Haltestellen involviert und wurden über das geplante Vorhaben informiert. Sie werden für die nächste Projektphase – die Erarbeitung der Vorprojekte – Delegierte ernennen, welche das Projektteam begleiten werden.

4.2. *Besondere Herausforderungen*

Die grossen Herausforderungen an das vorliegende Projekt sind die Vielzahl der Objekte, die umgestaltet werden müssen: Die Haltestellen sind auf dem ganzen Stadtgebiet verteilt und machen punktuelle Einzeleingriffe im städtischen Raum erforderlich. Es sind somit Einzelprojekte, die je für sich geplant, baurechtlich beurteilt, mit allen Fachstellen, Behindertenorganisationen und Interessenvertretungen koordiniert, ausgeschrieben (Auftragsvergabe) und schliesslich auch separat realisiert werden müssen. Der Ressourcenbedarf ist aufgrund dieser Projekteigenheit deutlich höher als bei einem «normalen» Bauprojekt, das in einem zusammenhängenden Bearbeitungssperimeter liegt. Daraus resultieren einerseits hohe Projektkosten, andererseits führen diese Umstände auch zu einer überdurchschnittlich langen Realisierungszeit. Hinzu kommen Fragen der Netzverträglichkeit. Realistischerweise kann deshalb damit gerechnet werden, dass – neben den Haltestellenanpassungen im Rahmen der ordentlichen Projekte – über den vorliegenden Kredit pro Jahr rund 10 Haltekanten angepasst werden können.

Erschwerend kommt dazu, dass sich Planungs- und Realisierungsprozesse teils überschneiden und aufgrund der Grösse und Dauer des Projekts damit zu rechnen ist, dass gewisse Haltestellen, die eigentlich im Rahmen des vorliegenden UHR-Projekts hätten umgestaltet werden sollen, in übergeordnete, sogenannten ordentliche Projekte überführt werden. Umgekehrt wird es zweifellos Haltestellen geben, die zusätzlich in das Projekt UHR aufgenommen werden müssen, weil ein ordentliches Projekt sistiert wird oder eine Haltestelle, die erst später hätte umgestaltet werden sollen, vorgezogen werden muss. Die konkrete Zahl der Haltekanten, die im Rahmen des vorliegenden Projekts UHR hindernisfrei ausgestaltet wird, wird sich somit verändern. Das erfordert permanente Anpassungs- und Koordinationsarbeiten.

4.3. *Weiteres Vorgehen*

Sobald der vorliegend beantragte Rahmenkredit von den Stimmberechtigten der Stadt Bern genehmigt worden ist, wird schnellstmöglich mit der Projektierung der ersten ausgewählten Haltestellen begonnen. Dafür müssen in einem ersten Schritt externe Planerleistungen beschafft werden (öffentliche Ausschreibung). Nachdem sämtliche Haltestellen auf deren Komplexität geprüft worden sind, müssen in enger Zusammenarbeit mit den Behindertenorganisationen sinnvolle «Projekt-Pakete» geschnürt werden. Ein solches Paket besteht vorzugsweise aus unterschiedlich komplexen Einzelprojekten.

Da bei Projekten, die eine Baubewilligung benötigen, mit Einsprachen gerechnet werden muss, ist davon auszugehen, dass bei dem realistischen Umsetzungsziel von 10 Haltekanten pro Jahr rund doppelt so viele Einzelprojekte geplant und gestartet werden müssen, um das Ziel zu erreichen. Erfahrungsgemäss wird bei rund einem Drittel der Projekte grundsätzlich Einsprache erhoben. Oftmals werden Bauvorhaben dadurch teils um Jahre verzögert. Zudem sind komplexe Haltestellenprojekte (grosser Perimeter, viele Hindernisse im Baugrund, hohe gestalterische Anforderungen usw.) allein bis zu deren Bewilligungsfähigkeit mit einer zeitintensiven Planung verbunden. Dass mehr Projekte geplant werden müssen, generiert am Anfang zwar einen gewissen Mehraufwand, dient aber dazu, eine qualitative und kontinuierliche Umsetzung gewährleisten zu können. Bereits im Rah-

men der Komplexitätsprüfung soll auch untersucht werden, bei welchen Haltekanten eine Veloumfahrung denkbar wäre, wo der Bedarf nach einer Warthalle besteht und wo aufgrund der zu ändernden Strassengeometrie Änderungen an Werkleitungen notwendig sind.

4.4. *Szenario bei einer Kreditlehnung durch die Stimmberechtigten*

Wird der vorliegend beantragte Rahmenkredit für das UHR-Projekt ÖV-Haltestellen vom Stadtrat oder von den Stimmberechtigten der Stadt Bern abgelehnt, so entbindet dies die Stadt Bern nicht von der Pflicht, die ÖV-Haltestellen behindertengerecht umzubauen. Die Vorgaben des BehiG müssen dann auf andere Weise umgesetzt werden, etwa mittels Einzelprojekten, kleineren «Paketen» oder – falls dies rechtlich überhaupt umsetzbar wäre (siehe Kap. 3.2) – mittels vermehrter Teillösungen bei den einzelnen Haltestellen. Die Umsetzung würde sich um Jahre verzögern.

5. **Kosten**

5.1. *Ausgangslage*

Genau und verbindliche Aussagen zu den Gesamtkosten des UHR-Teilprojekts ÖV-Haltestellen können erst nach der Projektierung jeder einzelnen Haltekante gemacht werden. Aufgrund der bisher realisierten Pilothaltekanten konnte jedoch eine Grobkostenschätzung vorgenommen werden. Die wesentlichen Kostenelemente sind dabei die Haltestelle an sich, Werkleitungen, Wartehallen und allfällige Veloumfahrungen. Auf dieser Basis wurde eine Abschätzung der Kosten für jene 94 Haltekanten erstellt, welche im Rahmen des UHR-Projekts angepasst werden sollen.

Aktuell wird mit Gesamtkosten von rund 61,4 Mio. Franken für die Projektierung und Realisierung der betreffenden Haltekanten gerechnet. Bei einem Mengengerüst von 90 Haltekanten (vier wurden bereits als Pilothaltekanten realisiert) betragen die durchschnittlichen Kosten für die hindernisfreie Ausgestaltung einer Haltekante rund Fr. 682 000.00. Berücksichtigt sind dabei auch insgesamt 26 Veloumfahrungen inkl. Anpassungsarbeiten und die Erstellung neuer Wartehallen bei denjenigen Haltekanten, wo es sich im Rahmen der Projektierung als sinnvoll und/oder notwendig erweist. Bei allen Haltestellen besteht zudem das grundsätzliche Ziel, sie vollumfänglich an die Anforderungen des BehiG anzupassen. Wo sich aufgrund des wirtschaftlichen Aufwands, der Interessen des Natur- und Heimatschutzes und der Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit die Frage nach der Verhältnismässigkeit der notwendigen Massnahmen stellt, werden mögliche Lösungen mit den Behindertenfachstellen und -verbänden abgesprochen (siehe Kap. 3.2).

Unter Berücksichtigung des vom Stadtrat bereits für die Umgestaltung der vier Pilothaltekanten gesprochenen Kredits von rund 6,1 Mio. Franken (inkl. Projektierungskredit von 2,9 Mio. Franken) beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat und den Stimmberechtigten deshalb vorliegend die Bewilligung eines Rahmenkredits von 67,5 Mio. Franken. Nur ein Rahmenkredit ermöglicht es, dass Projektierungen und Realisierungen parallel vorgenommen werden können, Veränderungen im Rahmengerüst möglich sind und das Projekt kontinuierlich weiterentwickelt und umgesetzt werden kann, wie das im vorliegenden Fall notwendig ist.

5.2. *Rahmenkredit*

Das Instrument des Rahmenkredits ist in der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO; SSSB 101) nicht explizit vorgesehen. Artikel 134 GO verweist jedoch auf die subsidiäre Geltung des kantonalen Rechts im Bereich des Finanzhaushaltsrechts. Die kantonale Gemeindeverordnung (GV; BSG 170.111) regelt das Instrument des Rahmenkredits in Artikel 108 wie folgt:

¹ *Der Rahmenkredit ist ein Verpflichtungskredit für mehrere Einzelvorhaben, die zueinander in einer sachlichen Beziehung stehen.*

² Bei Beschlussfassung über den Rahmenkredit ist festzulegen, welches Organ die Einzelvorhaben beschliessen kann.

Mit einem Rahmenkredit können finanzielle Mittel für mehrere Einzelvorhaben, die in einem sachlichen Zusammenhang stehen, oder für ein Programm von Massnahmen bewilligt werden. Die vom Rahmenkredit abgedeckten Einzelvorhaben müssen nicht von jenem Organ beschlossen werden, das den Rahmenkredit bewilligt hat. Jedoch muss im Rahmen der Bewilligung des Rahmenkredits dasjenige Gemeindeorgan bezeichnet werden, welches später die Einzelvorhaben (Projekt-Pakete) beschliesst. Vorliegend wird beantragt, dass diese Beschlüsse durch den Gemeinderat erfolgen.

Vorliegend ist zu beachten, dass sich die Planungs- und Realisierungsprozesse teils überschneiden und aufgrund der Grösse und Dauer des Projekts damit zu rechnen ist, dass gewisse Haltestellen, die eigentlich im Rahmen des vorliegenden UHR-Projekts hätten umgestaltet werden sollen, in übergeordnete, sogenannten ordentliche Projekte überführt werden. Umgekehrt wird es Haltestellen geben, die zusätzlich in das Projekt UHR aufgenommen werden müssen, weil ein ordentliches Projekt sisiert wird oder eine Haltestelle, die erst später hätte umgestaltet werden sollen, vorgezogen werden muss. Die konkrete Zahl der Haltestellen, die im Rahmen des vorliegenden Projekts UHR hindernisfrei ausgestaltet wird, wird sich somit verändern. Massgeblich ist und bleibt jedoch der beantragte Rahmenkredit.

Die Form des Rahmenkredits und die Absicht, die Genehmigung der Projektpakete an den Gemeinderat zu delegieren, ist angesichts des grossen Umfangs der Massnahmen, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden müssen, das effizienteste Vorgehen. Alternativ zum Rahmenkredit wäre eine Genehmigung der einzelnen Vorhaben durch das jeweils kreditkompetente Organ denkbar. Das würde das Genehmigungsprozedere allerdings erheblich komplizieren und verlängern; zudem würde insbesondere der bereits heute stark belastete Stadtratsbetrieb zusätzlich belastet. Damit das Parlament trotzdem über das Projekt informiert ist, soll die vorberatende Stadtratskommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) alle zwei Jahre im Rahmen der bereits institutionalisierten Berichterstattung zu den UHR-Massnahmen in Park- und Grünanlagen, im Verkehrsraum und bei Lichtsignalanlagen über den Stand des Rahmenkredits und die realisierten Einzelvorhaben im Teilprojekt ÖV-Haltestellen orientiert werden (erstmalig im Herbst 2024). Jedes einzelne Vorhaben wird nach Abschluss der Arbeiten separat abgerechnet; die jeweilige Kreditabrechnung wird dem Gemeinderat durch das Finanzinspektorat zur Bewilligung vorgelegt.

5.3. Kreditantrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat folgenden Kreditantrag:

Bisher genehmigter Kredit (Kompetenz Stadtrat; inkl. Realisierung von 4 Pilothaltekannten):

Projektierungs- und Realisierungskredit (SRB Nr. 2019-494; inkl. Projektierungskredit SRB Nr. 2015-410)	Fr. 6 096 000.00
--	------------------

Vorliegend beantragte zusätzliche Mittel

Projekt ÖV-Haltestellen; Projektierungs- und Realisierungskredit:	
Baukosten	Fr. 39 100 000.00
Honorare (Projektierung, Bauherrenunterstützung, Kommunikation)	Fr. 12 800 000.00
Diverses (Nebenkosten, KiöR etc.)*	Fr. 4 000 000.00
Unvorhergesehenes (inkl. Rundungsdifferenz)	Fr. 5 504 000.00
<i>Zwischentotal</i>	<i>Fr. 61 404 000.00</i>

Total beantragter Rahmenkredit (inkl. MwSt.)	Fr. 67 500 000.00
---	--------------------------

* Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement; KiöR; SSSB 423.1) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion für Tiefbau, Verkehr und

Stadtgrün ein Prozent der über den allgemeinen Haushalt finanzierten Gesamtprojektkosten (exkl. MwSt.) für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall. In der Kostenstelle «Diverses» ist ein Betrag in der Höhe von Fr. 500 000.00 für Kunst im öffentlichen Raum integriert.

6. Folgekosten

6.1. Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/Restbuchwert	67 500 000.00	65 812 500.00	64 125 000.00	1 687 500.00
Abschreibung 2.5 %	1 687 500.00	1 687 500.00	1 687 500.00	1 687 500.00
Zins 1.3 %	877 500.00	855 565.00	833 625.00	21 940.00
Kapitalfolgekosten	2 565 000.00	2 543 065.00	2 521 125.00	1 709 440.00

6.2. Instandhaltungskosten

Für die Instandhaltung entstehen aufgrund der zusätzlichen Elemente leicht höhere Kosten als bei den bestehenden Anlagen. Die genauen Mehrkosten können jedoch zum heutigen Zeitpunkt nicht beziffert werden, da die Langzeiterfahrungen noch fehlen.

7. Beiträge Dritter

Aufgrund des Regierungsratsbeschlusses Nr. 1942 vom 30. Mai 2002 («Richtlinien des Regierungsrats über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr», Ziffer V.3, Absatz 2) sind Ergänzungsanlagen bei ÖV-Haltestellen wie z.B. Wartehallen durch die Gemeinden zu finanzieren. Beiträge Dritter sind deshalb keine zu erwarten.

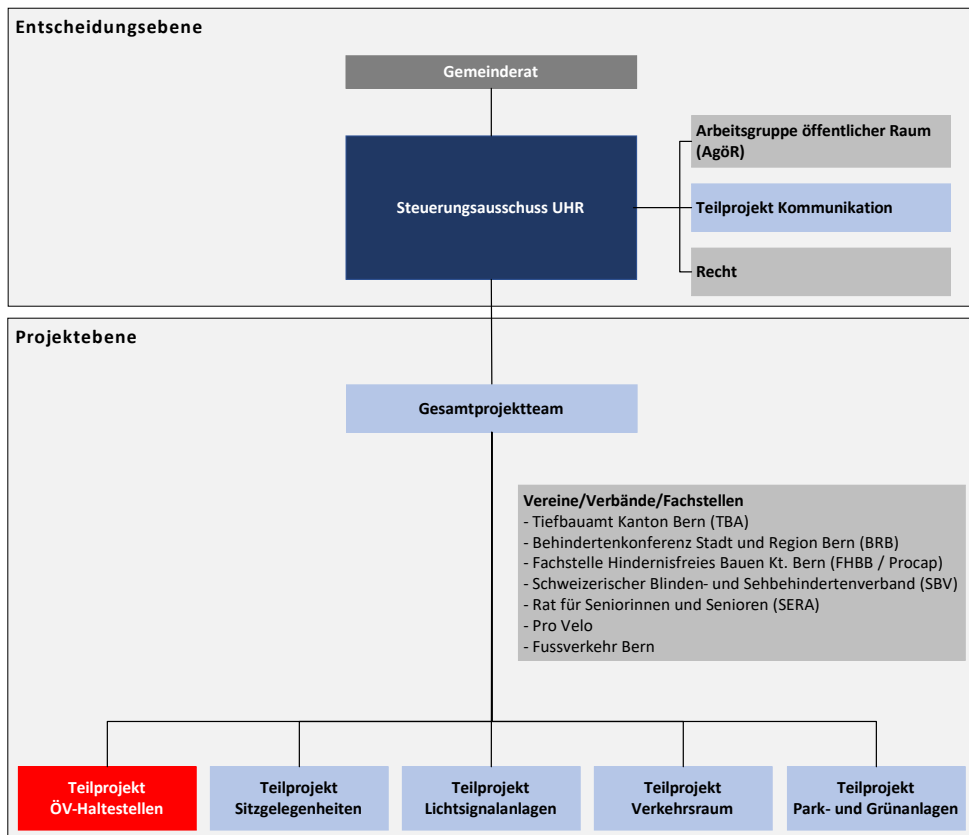
8. Prüfungsauftrag Begrünung der Dächer der städtischen Bus- und Tramwarteallen

Im Zusammenhang mit der Bewilligung des Kredits für die hindernisfreie Umgestaltung der Pilothaltestellen hat der Stadtrat dem Gemeinderat den Prüfungsauftrag erteilt, die Dächer der städtischen Bus- und Tramwarteallen zu begrünen, die Kostenfolgen abzuklären und wenn möglich in das nächste Kreditbegehren für die Realisierung der Wartehallen nach UHR zu integrieren (SRB Nr. 2019-494 vom 19. September 2019;). Dasselbe Anliegen verfolgte auch die in ein Postulat umgewandelte Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus, FDP) betreffend Begrünung Haltestellendächer im Stadtgebiet, welche jedoch vom Stadtrat abgelehnt wurde (SRB Nr. 2022-107 vom 3. März 2022).

Aus technischer Sicht wäre es grundsätzlich möglich, das Dach der Wartehallen zu begrünen. Eine Umrüstung der bestehenden Wartehallen wäre jedoch ästhetisch unbefriedigend und zudem mit weiteren Kosten verbunden. Der Gemeinderat erachtet es daher als wesentlich sinnvoller, das Anliegen im Zusammenhang mit der Beschaffung eines neuen Wartehallen-Typs zu prüfen. Dieser Beschaffungsprozess wurde inzwischen initialisiert. Der Stadtrat hat für die Evaluation des neuen Typs im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens am 24. August 2023 einen Projektierungskredit von Fr. 460 000.00 bewilligt (SRB Nr. 2023-353). Vorgesehen ist, dass bis im Frühling 2024 ein neuer Wartehallen-Typ Stadt Bern vorliegt. In welcher Form allenfalls eine Begrünung der Dächer realisiert werden kann, wird somit bis zum erwähnten Zeitpunkt geklärt sein. Entsprechend sind im vorliegenden Kreditantrag keine Kosten für die Begrünung von Wartehallen eingerechnet.

9. Projektorganisation

Das Projekt ÖV-Haltestellen ist in das Gesamtprojekt Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR) integriert und untersteht der Gesamtprojektleitung bzw. dem Steuerungsausschuss des Projekts UHR. Die Projektorganisation ist etabliert und kann unverändert weitergeführt werden. Behindertenfachstellen und -verbände sind involviert (siehe nachfolgendes Organigramm).



10. Terminplan

Nach der Genehmigung des Kredits durch die Stimmberechtigten kann die Planung der Haltestellenanpassungen gestartet werden. Die Submissionen (Bauarbeiten) und die Baugesuchsverfahren für die ersten Haltekanten erfolgen voraussichtlich 2025. Die Umsetzungsreihenfolge wird unter Berücksichtigung der Priorität der Haltekanten, der Auswirkungen der Baustelle auf das Liniennetz und auf die mögliche Paketbildung bei den Unternehmersubmissionen und bei der Realisierung festgelegt.

Die Stadt Bern wird die gesetzlich vorgegebene Frist (Umbau aller ÖV-Haltestellen bis Ende 2023) nicht einhalten können. Dies gilt aber auch für zahlreiche andere Schweizer Städte: Eine Umfrage des Tiefbauamts hat gezeigt, dass in den Schweizer Städten bis Ende 2023 durchschnittlich erst jede fünfte ÖV-Haltestelle hindernisfrei ausgestaltet sein wird. Dies entspricht ziemlich genau der Situation in der Stadt Bern. Die Verzögerung hat insbesondere damit zu tun, dass die Grundlagen für die Umsetzung der Vorgaben erst 2014 vorlagen (siehe dazu Kap. 2.2). Zudem können aus Gründen der Netzverträglichkeit des öffentlichen Verkehrs und aufgrund der beschränkten internen und externen Ressourcen für die Anpassungsarbeiten lediglich rund 10 Haltekanten jährlich angepasst werden. Das bedeutet, dass die erforderlichen Arbeiten bis ca. 2035 dauern werden. Die detaillierte Terminierung wird im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung stetig verfeinert.

11. Kommunikation

Das Projekt UHR wird seit der Verabschiedung des UHR-Konzeptberichts durch den Gemeinderat im September 2016 kommuniziert und hat auch auf der Website der Stadt Bern einen prominenten Platz⁶. Dort werden die verschiedenen Inhalte in einer kompakten Art verständlich erläutert.

Das Vorhaben wird zu gegebener Zeit den Quartierorganisationen vorgestellt. Bei der Umsetzung sind jeweils ab Baubeginn die üblichen Massnahmen der Baustellenkommunikation umzusetzen (Briefkastenflyer, Plakate/Blachen, Newsletter, Baustellentelefon, evtl. Informationsveranstaltungen), zudem soll auf der Website der Stadt Bern kontinuierlich über das Projekt und den Projektfortschritt informiert werden.

12. Klimaverträglichkeit

Die notwendigen Anpassungen und baulichen Massnahmen gemäss den Vorgaben des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes führen zu einer Erhöhung des CO₂-Ausstosses und der grauen Emissionen und haben somit eine zusätzliche Belastung von Umwelt und Klima zur Folge. Im Rahmen der Umsetzung der Einzelprojekte sollen deshalb Massnahmen zur Reduktion der Emissionen geprüft werden. Die Erhöhung der Haltekanten kann je nach örtlicher Gegebenheit eine Erweiterung des Projektperimeters zur Folge haben. Dies kann dazu führen, dass Einzelbäume gefällt und zusätzliche Flächen versiegelt werden müssen. In diesen Fällen soll situativ nach Kompensationsmassnahmen (Möglichkeiten für Ersatzpflanzungen und/oder Entsiegelung von anderen Flächen im Perimeter) gesucht werden.

Antrag

- I. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR): Projekt ÖV-Haltestellen; Projektierungs- und Realisierungskredit (Abstimmungsbotschaft).
- II. Er unterbreitet den Stimmberechtigten folgenden Beschluss zur Abstimmung:
 1. Für die Projektierungs- und Realisierung von 94 hindernisfreien ÖV-Haltekanten wird ein Rahmenkredit von Fr. 67 500 000.00 (inkl. MwSt.) zulasten der Investitionsrechnung, Konto Nr. I5100332 (Kostenstelle 510110) bewilligt. Der vom Stadtrat bewilligte Projektierungs- und Realisierungskredit von Fr. 6 096 000.00 ist darin enthalten.
 2. Der Gemeinderat wird ermächtigt, die einzelnen Vorhaben des Projekts zur Anpassung der ÖV-Haltekanten zulasten des Rahmenkredits zu bewilligen.
 3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.
- III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

⁶ Siehe dazu: <https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/arbeitshilfen/uhr>

- IV. Der Gemeinderat wird beauftragt, die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün alle zwei Jahre im Rahmen der Berichterstattung zur Umsetzung der übrigen UHR-Massnahmen über den Stand des Rahmenkredits und die umgesetzten Vorhaben zu informieren.

Bern, 20. September 2023

Der Gemeinderat

Beilagen:

- Liste der ÖV-Haltestellen in der Stadt Bern
- Entwurf Abstimmungsbotschaft