

**Motion Fraktion SP/JUSO Rolf Schuler (SP): Zugängige Tram- und Bushaltestellen auch für Fahrgäste von BERNMOBIL mit einem Rollstuhl**

Unsere Stadt zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass viele Trams und Busse von BERNMOBIL auch für Fahrgäste mit einer Behinderung, insbesondere auch für Reisende mit einem Rollstuhl benutzt werden. Damit wird die Integration von Menschen mit einer Behinderung, aber auch von Bewohnerinnen und Bewohnern mit einer Krankheit bzw. einem Unfall nachhaltig gefördert.

Eine Überprüfung von Tram- und Bushaltestellen hat gezeigt, dass auf dem Fahrnetz von BERNMOBIL etliche Haltestellen von Fahrgästen mit einem Rollstuhl nicht genutzt werden können. Teilweise sind die Haltestellen so konzipiert, dass man beim Aus- bzw. Einsteigen in ein Tram gezwungenermassen die Fahrbahn des Individualverkehrs überqueren muss. Dadurch werden sowohl die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs wie auch des Individualverkehrs einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt. Andererseits verhindern bauliche Barrieren wie enge Trottoirs, tiefe Einstiegsflächen des Strassenbelegs und das damit verbundene steile Rampengefälle das hindernisfreie Ein- und Aussteigen. Dieser Sachverhalt zeigt auf, dass Haltestellen, welche für Fahrgäste mit einer Behinderung unzugänglich sind, mit baulichen Massnahmen angepasst werden müssen.

In unserer Stadt gibt es Haltestellen, welche nach Ansicht von Behindertenorganisationen vordringlich anzupassen sind. Es betrifft Haltestellen mit einer erhöhten Zirkulationsquote von Personen mit einer Behinderung.

Es sind dies folgende Haltestellen:

- Weissenbühl: Nähe procap/Bauberatung (beides Institutionen für Menschen mit einer Behinderung) – Trottoir fehlt
- Zieglerspital: Nähe Spital! – Trottoir zu schmal, um auf die Rampe zu gelangen
- Inselspital Linie 11: Nähe Spital! – Trottoir zu schmal, um auf die Rampe zu gelangen
- Endstationen Weissenbühl (Linie 3) und Fischermätteli (Linie 5): in Kurve gelegen; Trottoir zu niedrig, d.h. Rampenneigung wird zu gross
- Kaufmännischer Verein: Nähe Agile/Orthoteam (beides Institutionen für Menschen mit einer Behinderung) – Trottoir zu niedrig (Haltestelle wird aufgehoben mit Planung Tram Bern-West)
- Thunplatz (beide Richtungen) – Rampe stösst am Trottoirrand an
- Ostring – Trottoir zu schmal, um auf die Rampe zu gelangen
- Neufeld P+R Linie 11 – Trottoir zu niedrig, d.h. die Rampe wird zu steil zur Benützung
- Bahnhof Eilkurs Linie 13/14 – Perron zu schmal, um auf die Rampe zu gelangen

Der Gemeinderat wird beauftragt:

1. Dem Stadtrat eine Kreditvorlage zu unterbreiten, mit welcher innerhalb von 2 Jahren sämtliche Haltestellen von BERNMOBIL mit baulichen Anpassungen Personen mit einem Rollstuhl sicher und gefahrlos nutzbar gemacht werden.
2. Die Arbeiten an den erwähnten Haltestellen mit hoher Dringlichkeit bis Ende des Jahres 2007 auszuführen.
3. BERNMOBIL und Dritte sind in die Mitfinanzierung des Projekts einzubeziehen.

*Motion Fraktion SP/JUSO* (Rolf Schuler, SP), Beat Zobrist, Margrith Beyeler-Graf, Andreas Zysset, Ruedi Keller, Christof Berger, Thomas Göttin, Claudia Kuster, Annette Lehmann, Sönmez Hasim, Beni Hirt, Raymond Anliker, Miriam Schwarz, Sarah Kämpf, Andreas Kruppen, Liselotte Lüscher, Corinne Mathieu, Michael Aebbersold, Ursula Marti

## **Antwort des Gemeinderats**

### *1. Ausgangslage*

Seit 1. Januar 2004 sind das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen bei Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) und die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) in Kraft. Das Bundesgesetz bestimmt, dass bestehende Anlagen und Bauten sowie Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs spätestens in 20 Jahren, Kundeninformation und Billettausgaben spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes behindertengerecht ausgestaltet sein müssen. Der Geltungsbereich der Verordnung betrifft unter anderem die Einrichtungen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs sowie die Zugänge zu Bauten und Anlagen. Weiter sieht die Verordnung vor, Finanzhilfen (Subventionen) für die vom Bund allein oder gemeinsam mit den Kantonen bestellten Verkehrsangebote zu gewähren.

Der öffentliche Verkehr in der Stadt Bern wird durch den Kanton bestellt und durch die S-Bahn Bern sowie die Transportunternehmungen BERNMOBIL, Postauto und RBS betrieben. Die Transportunternehmungen sind als Eigentümerinnen zuständig für die Fahrzeuge, die Gleisanlagen sowie für den Betrieb und die Ausstattung von Billettautomaten und Smartinfo-Tafeln an den Haltestellen. Die Stadt Bern, vertreten durch das Tiefbauamt, ist Eigentümerin der Infrastrukturanlagen (Strasse, Trottoir, Haltestellen). Die Bereitstellung behindertengerechter Anlagen und die Sicherstellung der Finanzierung sind demnach gemeinsame Aufgabe von Kanton und Stadt Bern sowie den Transportunternehmungen.

Die vorliegende Motion – und dementsprechend die Antwort des Gemeinderats – beschränkt sich auf die Haltestellen von BERNMOBIL. Erwähnt sei aber der Vollständigkeit halber die Absicht, in nächster Zeit eine Bestandesaufnahme auch jener Haltestellen zu erstellen, die von Postauto, dem RBS und der S-Bahn Bern betrieben werden.

Infolge der neuen Gesetzgebung und der in Aussicht gestellten Bundessubventionen erarbeiteten Tiefbauamt und Verkehrsplanung der Stadt Bern zusammen mit BERNMOBIL im Frühjahr 2004 eine Bestandesaufnahme der bestehenden Bus- und Tramhaltestellen. Aufgrund dieser Beurteilung konnten notwendige Massnahmen und voraussichtliche Kosten bestimmt werden. Am 30. September 2004 reichte BERNMOBIL beim Bundesamt für Verkehr (BAV) das Gesuch um Finanzhilfe ein. Am 19. Mai 2005, im Zuge der letzten gemeinsamen Veranstaltung „Werkstattgespräch behindertengerechte Haltestellen des ÖV“, wurde seitens des Vertreters des BAV eine vorerst mündliche abschlägige Aussage gemacht. Begründung: Der öffentliche Verkehr der Stadt Bern ist kein durch den Bund allein oder gemeinsam mit dem Kanton bestelltes Verkehrsangebot und hat deshalb keinen Anspruch auf Subventionen.

Es versteht sich von selber, dass die Stadt Bern und BERNMOBIL ihre Verpflichtungen gemäss geltender Gesetzgebung auch ohne Finanzhilfe vom Bund wahrzunehmen haben. Die Bundeshilfe hätte aber die Sicherung der Finanzierung und dadurch ein schnelleres Vorgehen ermöglicht.

## 2. Massnahmen

Im Gemeindegebiet der Stadt Bern gibt es 315 Bus- und Tramhaltestellen von BERNMOBIL. Gemäss der erwähnten Bestandesaufnahme sind an 158 Haltestellen kleinere bis grössere Massnahmen zu treffen, also praktisch an jeder zweiten Haltestelle. Für die rein baulichen Massnahmen werden die Gesamtinvestitionen auf 8,1 Mio. Franken geschätzt. Verteilt auf die nächsten 18 Jahre bis zum Ablauf der gesetzlichen Frist im Jahr 2024 ergibt dies eine jährliche Investition von rund 0,5 Mio. Franken.

Aufgrund des jeweiligen Finanzbedarfs und der Umsetzungschancen sind in der Folge verschiedene Massnahmenpakete geschnürt worden. Diese Massnahmenpakete wurden der Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern (BRB) an einer Informationsveranstaltung am 13. Februar 2006 vorgestellt. Die Massnahmenpakete setzen sich wie folgt zusammen:

- **Massnahmenpaket 1: Kleinere Massnahmen bis Fr. 25 000.00.**  
Der Betrag von Fr. 25 000 entspricht der Finanzkompetenz des Tiefbauamts für die direkte Vergabe von Bauarbeiten. Unter Kleinmassnahmen fallen Massnahmen wie die Ergänzung fehlender Blindenquadrate, kleinere Anpassungen von Einsteigekanten sowie Belagsrampen. Diese Massnahmen können in der Regel einfach und ohne Baubewilligungsverfahren umgesetzt werden. Der geschätzte Aufwand für die Kleinmassnahmen beträgt insgesamt 0,5 Mio. Franken. Die Umsetzung der Kleinmassnahmen erfolgt ähnlich wie das Projekt Trottoirabsenkungen; finanziert werden sie durch feste Jahrestanchen im laufenden Budget. Es ist vorgesehen, die Kleinmassnahmen in den nächsten fünf Jahren umzusetzen. Die von der BRB als fehlend gemeldeten Blindenquadrate sind bereits im Mai 2006 realisiert worden.
- **Massnahmenpaket 2: Mittlere und grössere Massnahmen bis Fr. 300 000.00.**  
Darunter fallen Anpassungen wie umfangreichere Eingriffe an Haltekanten, kleinere Anpassungen an Fahrleitungen und das Erstellen grösserer Rampen. Für diese Massnahmen werden Einzelprojekte ausgelöst, die grösstenteils ein Baubewilligungsverfahren bedingen. Der geschätzte Aufwand für das Massnahmenpaket 2 beträgt total ca. 1,2 Mio. Franken. Die Finanzierung ist für die mittelfristige Investitionsplanung der Stadt Bern anzumelden. Angesichts der finanziellen Lage der Stadt Bern lassen sich für den Realisierungszeitpunkt dieses Massnahmenpakets keine gesicherten Aussagen machen (vgl. dazu Ziff. 3 und 5).
- **Massnahmenpaket 3: Grosse Massnahmen ab Fr. 300 000.00.**  
Dieses Paket umfasst grössere bauliche Massnahmen an zehn Haltestellen wie zum Beispiel den Bau von Kaphaltestellen an Tramlinien. Dies setzt Gleisverschiebungen, die Anpassung der Fahrleitungen sowie grössere Eingriffe im Strassenraum voraus. Der geschätzte Aufwand für das Massnahmenpaket 3 beträgt ca. 6,4 Mio. Franken. Die Finanzierung ist langfristig in die Mittelfristige Investitionsplanung aufzunehmen und dem Zyklus der Werterhaltung anzugleichen. Auch dazu sind keine gesicherten Realisierungsprognosen möglich (vgl. Ziff. 3 und 5).

### 3. Finanzierung

Was die Finanzierung der aufgeführten Massnahmen(pakete) anbelangt, so ist daran zu erinnern, dass die Stadt Bern derzeit und in unmittelbarer Zukunft einen enormen Investitionsbedarf zur Umsetzung bestellter und genehmigter Projekte zu bewältigen hat. Dieser Bedarf, ausgelöst durch Grossprojekte wie Neuer Bahnhofplatz Bern, Brünnen, Verkehrsberuhigung Länggasse und Hochwasserschutz, liegt Jahr für Jahr weit über der an sich vorgegebenen Investitionsquote. Diese Situation dürfte sich noch verschärfen, zumal mit Tram Bern West und Wankdorfplatz zwei weitere Grossprojekte weit fortgeschritten sind und vor der Genehmigung und damit Umsetzung stehen. Andererseits werden gerade im Rahmen dieser Grossprojekte auch zahlreiche Massnahmen zugunsten der Behinderten realisiert.

### 4. Zu den einzelnen, im Vorstoss genannten Haltestellen

In Bezug auf die im Vorstoss namentlich aufgeführten Haltestellen präsentiert sich die Sachlage wie folgt:

- Weissenbühl nahe Procap / Endstation Weissenbühl: Die Erstellung einer behindertengerecht platzierten Haltekante ist wegen des kleinen Gleisradius und der verschiedenen Tramtypen nicht möglich. Da die Haltestelle zudem bei Trammersatzbetrieb auch mit Bussen befahren wird, können im Haltestellenradius keine Haltekanten erstellt werden.
- Zieglerspital: Die Haltestelle stadteinwärts ist behindertengerecht ausgestaltet. Stadtauswärts wurde im Mai 2006 ein Blindenquadrat ergänzt und das Geländer auf Wunsch der BRB blindengerecht signalisiert.
- Inselempital: Die Haltestellen stadtaus- und -einwärts wurden in diesem Jahr mit neuen Blindenquadraten ausgerüstet und die Zugänge behindertengerecht eingerichtet (hinderisfreie Fläche).
- Endstation Fischermätteli: Die Haltestelle wurde im Herbst 2006 renoviert und durch eine Link-Wartehalle ergänzt. Bis Frühling 2007 wird der neu asphaltierte Platz mit einem Blindenquadrat, Taktile- bzw. Sicherheitslinien sowie mit Aufmerksamkeitsfeldern im Haltebereich ergänzt. Die Erstellung einer behindertengerecht platzierten Haltekante ist jedoch wegen des kleinen Gleisradius und der verschiedenen Tramtypen nicht möglich. Da die Haltestelle zudem bei Trammersatzbetrieb auch mit Bussen befahren wird, können im Haltestellenradius keine Haltekanten erstellt werden. Eventuell erforderliche Hilfestellung wird durch das Fahrpersonal geleistet. Die Anpassungen im Fischermätteli wurden mit den Behindertenorganisationen (Beratungsstelle Hindernisfreies Bauen Kanton Bern und Schweizerischer Blindenbund) koordiniert.
- Kaufmännischer Verband: Die Haltestelle stadtauswärts entfällt mit der geplanten Umsetzung von Tram Bern West. In Fahrtrichtung Bahnhof wurde die Haltestelle im Mai 2006 durch ein Blindenquadrat ergänzt und ist somit behindertengerecht ausgestattet.
- Thunplatz: Um diese Haltestelle so auszubauen, dass sie sowohl den Bedürfnissen der Behinderten als auch den Anforderungen der BERNMOBIL-Fahrzeuge gerecht wird, sind grössere Investitionen (Massnahmenpaket 3) notwendig.
- Endstation Ostring: Auch hier ist die Erstellung einer behindertengerecht platzierten Haltekante aus den bereits oben angeführten Gründen (Gleisradius, verschiedene Tramtypen)

nicht möglich. Da die Haltestelle zudem bei Trammersatzbetrieb auch mit Bussen befahren werden muss, können im Haltestellenradius keine Haltekanten erstellt werden.

- Neufeld P+R: Die Haltekanten wurden gemäss geltenden Normen mit einer Höhe von 12 cm erstellt.
- Bahnhof: Mit dem Projekt Neuer Bahnhofplatz werden bis Mai 2008 die Haltestellen am Hirschengraben, beim Bahnhof und in der Spitalgasse (Haltestelle Bärenplatz) neu gestaltet und behindertengerecht umgebaut. Die Anliegen der Behindertenorganisationen Procap und Verein für Hindernisfreies Bauen im Kanton Bern wurden in der Planung berücksichtigt.

Sofern das Projekt Tram Bern West realisiert werden kann, werden ausserdem ab 2008 die Haltestellen der heutigen Linien 13 (Bümpliz) und 14 (Gäbelbach) umgebaut und behindertengerecht gestaltet.

#### 5. *Fazit*

Wie in der vorliegenden Motion einleitend festgestellt wird, steht die Stadt Bern punkto Behindertenfreundlichkeit im öffentlichen Verkehr vergleichsweise gut da. Der Gemeinderat ist sich mit den Verantwortlichen von BERNMOBIL darin einig, dass weitere Massnahmen zur behindertengerechten Ausgestaltung der Bus- und Tramhaltestellen möglich und nötig sind. Die Motion setzt indessen einen sehr engen Zeitrahmen, der – gerade auch angesichts der angespannten finanziellen Lage der Stadt Bern – kaum einzuhalten wäre. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat deshalb, den Vorstoss als Postulat erheblich zu erklären.

#### **Antrag**

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen. Er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.
2. Die Antwort gilt in diesem Fall gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 7. März 2007

Der Gemeinderat