

## **2013.GR.000305**

### **Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**

## **Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR): Teilprojekt öV-Haltestellen; Projektierungs- und Realisierungskredit**

### **1. Worum es geht**

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. Basierend auf den Vorgaben des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) von 2004, hat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün in enger Zusammenarbeit mit den Alters- und Behindertenorganisationen das Konzept «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» (UHR) erarbeitet. Der Gemeinderat hat das Konzept im August 2016 verabschiedet und die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün beauftragt, die Arbeiten im Sinne des Konzepts weiterzuführen. Seither sind unter Federführung des Tiefbauamts in allen UHR-Themenbereichen Vorarbeiten geleistet worden.

Das BehiG verlangt, dass Infrastrukturanlagen im öffentlichen Raum, wenn sie neu erstellt oder umgebaut werden, zwingend hindernisfrei gestaltet werden müssen. Damit angesprochen sind insbesondere auch die Anlagen des öffentlichen Verkehrs; für diese gilt sogar eine Umsetzungsfrist: Bis Ende 2023 müssen alle öV-Haltestellen den Vorgaben des BehiG entsprechen.

In der Stadt Bern gibt es aktuell rund 350 Bus- und Tramhaltestellen. Rund 20 davon befinden sich im Eigentum des Kantons: Für ihre hindernisfreie Ausgestaltung ist deshalb der Kanton verantwortlich. Von den 330 Haltestellen, für welche die Stadt Bern zuständig ist, sollen ca. 245 im Rahmen des Projekts UHR umgebaut werden. Die übrigen ca. 85 Haltestellen werden im Zuge ordentlicher Tiefbauprojekte, bei denen die öV-Haltestelle lediglich ein Teil des Projekts ist, bearbeitet.

Die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Tiefbauamt) hat die Projektierung der öV-Haltestellen bereits Anfang 2016 gestartet – dazu hat der Stadtrat am 29. Oktober 2015 einen Projektierungskredit von Fr. 2 900 000.00 bewilligt (SRB Nr. 2015-410). Anhand verschiedenster Kriterien (Standort, Gefälle, denkmalpflegerische Relevanz, Umgebung, Vegetation etc.) sind seither zu 11 Bushaltestellen unterschiedlicher Typologien Projekte erarbeitet worden – dies mit dem Ziel, vor der grossflächigen Projektierung und Realisierung der öV-Haltestellen bautechnische und baurechtliche Erkenntnisse für deren Umgestaltung zu gewinnen. Zudem wurden die 245 Haltestellen, die im Rahmen des Projekts UHR umgestaltet werden müssen, anhand verschiedener Parameter in verschiedene Prioritätsstufen (1 bis 4) eingeteilt (s. Ziffer 5).

Bei der Erarbeitung der Vorprojekte dieser 11 Haltestellen hat sich gezeigt, dass 6 davon aufgrund eines grösseren Projektperimeters in Gesamtprojekte überführt werden müssen. Sie werden deshalb ausserhalb des Projekts UHR und also auch ausserhalb des vorliegenden Antrags weiterbearbeitet.

Für die hindernisfreie Umgestaltung der restlichen bereits untersuchten 5 Bushaltestellen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend einen Projektierungs- und Realisierungskredit in der Höhe von Fr. 6 096 000.00. Vorbehältlich der Kreditgenehmigung und der erforderlichen Baubewilligungen sollen die 5 Haltestellen ab Anfang 2020 umgestaltet werden.

Der nächste Planungs- und Realisierungskredit für die Umgestaltung weiterer ca. 120 Haltestellen, die im Rahmen des Projekts UHR hindernisfrei ausgestaltet werden sollen, wird voraussichtlich Ende 2020 dem Stadtrat und Anfang 2021 den Stimmberechtigten der Stadt Bern unterbreitet. Diese 120 Haltestellen sollen bis Ende 2026 umgestaltet werden. Anschliessend werden die restlichen ca. 120 Haltestellen umgebaut.

Die Stadt Bern wird also die terminlichen Vorgaben des BehiG – wie die meisten Schweizer Städte und Gemeinden - nicht erfüllen können. Per Ende 2023 werden voraussichtlich rund 135 Haltestellen (entspricht gut 40 %) autonom ausgestaltet sein: rund 50 im Rahmen des Projekts UHR, rund 85 im Rahmen ordentlicher Projekte in Umsetzung sein.

## 2. Ausgangslage

### 2.1. Exkurs: Unterschied «autonomer Zugang» und «hindernisfreier Zugang»

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) fordert, dass die öV-Haltestellen so ausgestaltet werden, dass grundsätzlich ein autonomer Zugang zum Fahrzeug möglich ist. Ein autonomer Zugang bedeutet, dass der Einstieg in den Bus oder das Tram für Menschen im Rollstuhl oder mit dem Rollator ohne Hilfe von Dritten und ohne kurzfristig zur Verfügung gestellte Rampe erfolgen kann. Das setzt die Niveaugleichheit zwischen dem öffentlichen Verkehrsmittel und dem Perron voraus. Muss für den Zugang zu Bus oder Tram manuell eine Rampe heruntergeklappt werden, ist der Zustieg zwar hindernisfrei, aber nicht autonom möglich – weil dabei eine Drittperson in Aktion treten muss. Aktuell sind rund 75 Prozent aller BERNMOBIL-Haltestellen so ausgestaltet, dass Menschen mit Behinderungen mittels Hilfestellung durch den Chauffeur ins Fahrzeug gelangen können. Bei einem autonomen Zugang ist die Unterstützung des Buschauffeurs nicht notwendig – was auch betriebliche Vorteile hat.

Ein autonomer Zugang, wie das BehiG ihn grundsätzlich fordert, setzt voraus, dass das Perron resp. die Haltekante ungefähr dasselbe Höhenniveau aufweisen wie der Einstiegsbereich von Bus und Tram. Dazu müssen die Perrons/Haltekanten der Tram- und Busstationen erhöht werden. In gewissen Fällen ist dies allerdings aufgrund örtlicher Rahmenbedingungen oder technischer Gegebenheiten nicht oder nur erschwert möglich: An einigen Haltestellen in der Altstadt (UNESCO-Perimeter) würde die Erhöhung der Haltekante dazu führen, dass angrenzende Gebäudesockel nicht mehr sichtbar wären oder die Anpassungen ein höheres Quergefälle des Haltestellenbereichs zur Folge hätten. Ersteres ist aus denkmalschützerischen Gründen problematisch, letzteres verstösst gegen das BehiG, da ein gewisses Gefälle für Menschen im Rollstuhl nicht zu bewältigen ist. In solchen Fällen sind daher gemäss BehiG auch sogenannte «teilautonome» Einstiege möglich: Die geforderte Mindesthöhe wird nur bei einem Teil der Haltekante (und nicht auf der ganzen Länge) umgesetzt. Wenn auch dies nicht möglich ist, wird eine Verschiebung der Haltestelle geprüft. Erst wenn auch diese Möglichkeit verworfen werden muss, wird der Zugang zum Fahrzeug per Rampe zur Option. Ein solcher Zugang gilt, wie erwähnt, nicht mehr als «autonom», sondern lediglich als «hindernisfrei».

### 2.2. Testhaltekante Bus Gaswerkareal

Um wichtige Erkenntnisse für die Planung BehiG-gerechter Haltekanten zu gewinnen, werden seit Sommer 2018 auf dem Gelände des Gaswerkareals Fahrversuche mit BERNMOBIL-Bussen durchgeführt. Ferner wurden Fahrversuche auch mit Postautos durchgeführt, simuliert wurde die Haltestelle Bremgartenfriedhof. Diese Fahrversuche liefern wertvolle Erkenntnisse für die Projektierung sämtlicher neuen Haltestellen in der Stadt Bern.

### 3. Umgestaltung von 5 Bushaltestellen

#### 3.1. Planung und Projektierung

Folgende 5 Haltestellen sollen nun entsprechend der Vorgaben des BehiG umgestaltet werden:

- *Bremgartenfriedhof (stadtauswärts)*
- *Monbijou (stadtauswärts)*
- *Rossfeld (stadteinwärts)*
- *Tavelweg (stadtauswärts)*
- *Zieglerspital (stadteinwärts)*

Bei allen diesen Haltestellen konnten Bauprojekte erarbeitet werden, die einen autonomen Zugang zum Bus ermöglichen. Die Realisierung ist – vorbehältlich der Kreditgenehmigung und der erforderlichen Baubewilligungen – ab Anfang 2020 geplant.

#### 3.2. Mögliche Alternativlösungen

Im Zusammenhang mit der geforderten Anpassung der Haltestellen wurde der Frage nachgegangen, ob Bus und Tram so konstruiert werden könnten, dass sie einen autonomen Zugang ermöglichen, ohne dass die Haltekanten bautechnisch 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. Zudem ist der Markt hierzulande zu klein für BehiG-taugliche Spezialanforderungen, und es bestehen technische Abhängigkeiten zu nicht selbst bestimmbar Fahrzeugkomponenten, welche in Grossserie gefertigt werden (z.B. Fahrzeugachsen). Hinzu kommt, dass die Perronhöhen der Haltestellen heute von Stadt zu Stadt teilweise sehr unterschiedlich sind, was den Anreiz für die Fahrzeughersteller zusätzlich minimiert. 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 –, jedoch ist dies nur als ergänzende Massnahme möglich und reicht bei weitem nicht aus, einen niveaugleichen Zugang zu ermöglichen. Dies gilt auch für die sogenannten «Niederflurbusse», welche heute in manchen Städten im Einsatz sind.

#### 3.3. Realisierung der BehiG-tauglichen Haltestellen

Die BehiG-gerechte Umgestaltung einer öV-Haltestelle besteht vorab darin, dass die Höhe der Haltekante dem Einstiegsbereich des Fahrzeugs angepasst werden muss. Das heisst: Die Haltekante muss erhöht und der Wartebereich der neuen Höhe angepasst werden. Die Erhöhung der Haltekante hat allerdings auch zur Folge, dass der Buschauffeur/die Buschauffeuse die Haltekante parallel anfahren bzw. parallel von ihr wegfahren muss – weil sonst die erhöhte Haltekante touchiert und die Karosserie beschädigt werden. Dazu ist eine möglichst «flache» Zu- und Wegfahrt erforderlich, weshalb in der Regel die Busbuchten verlängert werden müssen.

Nachfolgend werden die zur Realisierung vorgesehenen Bushaltestellen kurz beschrieben.

##### *Bremgartenfriedhof (stadteinwärts)*

Die Haltestelle befindet sich in der Nähe des Inselareals an der Murtenstrasse, unmittelbar vor dem Bremgartenfriedhof. Aktuell wird sie von den Postautos der Linien 100 und 101 erschlossen. Sie weist ein leichtes Gefälle auf (ca. 3 %) und verfügt über keine Wartehalle.

Durch die bereits in der Überbauungsordnung Murtenstrasse 10 - 66 vorgesehene Verlängerung der Busbucht in Richtung Stadtzentrum kann das parallele An- und Wegfahren ermöglicht werden. Die Haltekante wird auf der gesamten Länge auf 22cm erhöht, sodass ein behindertengerechter, autonomer Einstieg möglich ist. Dafür muss der Vorplatz der Liegenschaft Murtenstrasse 46 angepasst

werden; zudem müssen zwei Bäume aufgrund der Verlängerung der Bushaltestelle gerodet werden – diese Massnahmen wurde mit Stadtgrün Bern koordiniert.

#### *Monbijou (stadtauswärts)*

Die Bushaltestelle befindet sich unmittelbar vor dem Auktionshaus «Dobiaschofsky» in der Monbijoustrasse. Es handelt sich um eine sogenannte «Fahrbahnhaltestelle»: D.h. der Bus hält auf der rechten Fahrbahn der Strasse. Die Haltestelle verfügt über eine Link-Wartehalle.

Damit die Haltestelle den Vorgaben des BehiG entspricht, wird die Haltekante auf der ganzen Länge auf 22cm erhöht und zudem leicht verschoben. Dadurch werden die Busse künftig autonom zugänglich. Im Zuge der Anpassungsarbeiten muss voraussichtlich auch ein Teil der Werkleitungen verschoben werden. Aufgrund der denkmalpflegerischen Vorgaben sind zudem im Bereich der Liegenschaft Monbijoustrasse Nr. 34 noch Anpassungsarbeiten an der bestehenden geschützten Umgebungsmauer sowie beim Trottoir nötig.

#### *Haltestelle Rossfeld (stadteinwärts)*

Die Haltestelle befindet sich auf der Engestrasse, unter dem Felsenauviadukt. Die Strasse ist schmal, die Geometrie für die Anfahrt kompliziert. Deshalb wurden Fahrversuche durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass es nicht möglich ist, die Station anzufahren, wenn die Haltekante auf der ganzen Länge auf 22cm erhöht wird. Als bestmögliche Lösung hat sich eine Teilerhöhung der Haltekante erwiesen. Sie ermöglicht den Fahrgästen einen autonomen Zugang zu den ersten zwei Türen des Fahrzeugs. Die Haltekante muss um rund 20m verschoben werden – was zur Folge hat, dass sich die Haltestelle in einem Bereich mit rund 5 % Gefälle befindet und die Wartehalle nicht mehr direkt im Wartebereich liegt. Eine Verschiebung der speziell angefertigten Wartehalle (diese ist aufgrund der nicht vorhandenen Platzverhältnisse auf dem Trottoir «überhängig» platziert) wäre jedoch mit einem unverhältnismässigen baulichen und finanziellen Aufwand verbunden – deshalb bleibt sie am heutigen Standort. Im Wartebereich wird die Haltekante erhöht, deshalb muss auch das Gelände hinter der Haltestelle angepasst werden. Im Bereich der Haltestelle wird eine neue Busplatte in Beton erstellt – die bisherige Busplatte muss, aufgrund der Verschiebung der Haltestelle, abgebrochen werden. Eine Wiederverwendung der Busplatten an einem neuen Standort ist bautechnisch nicht möglich. Die Werkleitungen unter der Busplatte werden in Hüllrohre verlegt, sodass die Busplatte im Falle einer späteren Leitungssanierung nicht tangiert wird.

#### *Haltestelle Tavelweg (stadtauswärts)*

Die Haltestelle befindet sich an der Schosshaldenstrasse. Es handelt sich um eine Fahrbahnhaltestelle.

Die Lage der Haltestelle wird nicht verändert. Im Bereich der Haltestelle wird die Haltekante auf der gesamten Fahrzeuglänge auf 22cm erhöht, sodass ein autonomer Einstieg möglich ist. Das Trottoir im Bereich der Haltestelle wird ebenfalls angepasst, zudem muss der Übergang zwischen dem Trottoir und der Privatparzelle neugestaltet werden. Im Strassenraum werden keine Änderungen vorgenommen, weder die Anfahrtsradien noch der Strassenquerschnitt müssen angepasst werden. Im Bereich der Haltestelle wird eine Busplatte in Beton erstellt – bisher war dort noch keine Busplatte vorhanden. Die Werkleitungen im Bereich der Busplatte werden in Hüllrohre verlegt, damit bei einer späteren Sanierung der Leitungen ein Eingriff in die Busplatte vermieden werden kann. Die Haltestelle wird neu mit einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgerüstet.

#### *Haltestelle Zieglerspital (stadteinwärts)*

Die Haltestelle befindet sich an der Morillonstrasse, vor dem ehemaligen Zieglerspital. Die Haltestelle verfügt über eine Busbucht, eine Link-Wartehalle sowie eine dynamische Fahrgastinformation (DFI).

Damit die An- und Wegfahrt der Busse nach Erhöhung der Haltekante möglich bleiben, muss die Bucht um rund 50m in südlicher Richtung verlängert werden. Im Bereich der Haltestelle wird die Haltekante auf 22cm erhöht, sodass auf der gesamten Fahrzeuglänge ein autonomer Einstieg möglich ist. Die dynamische Fahrgastinformation wird verschoben und hinter der neu zu markierenden Einstiegsmarkierung, einer auf dem Boden angebrachten taktil-visuellen Markierung für Menschen mit Sehbehinderungen, platziert. Für die Verlängerung der Busbucht muss ein Teil der geschützten Wildhecke gerodet werden. Dafür muss vor der Baueingabe eine Bewilligung des Kantons eingeholt sowie ein qualitativ und quantitativ gleichwertiger Ersatz angeboten werden. Dieses Vorgehen wurde mit Stadtgrün Bern koordiniert.

#### **4. Realisierung**

Die Umgestaltung der 5 Bushaltestellen erfolgt gestaffelt und in enger Absprache mit BERNMOBIL. Für die Anpassungsarbeiten an den Haltestellen Monbijou, Rossfeld und Tavelweg ist kein Bauge-such notwendig. Für die Haltestellen Bremgartenfriedhof und Zieglerspital muss ein Baubewilligungs-verfahren durchgeführt werden. Der Umbau aller Haltestellen ist – vorbehaltlich allfälliger Ein-sprachen – ab Frühling 2020 geplant, die Inbetriebnahme im Herbst 2020.

#### **5. Priorisierung der Arbeiten im Rahmen des Projekts UHR**

Im Rahmen der Projektierung der ausgewählten Haltestellen wurde ein Modell erarbeitet, mit dem sämtliche Haltestellen in der Stadt Bern hinsichtlich ihrer Priorisierung betreffend Umgestaltung ein-gestuft werden. Dabei wurden auch die zu erwartenden Kosten und die Termine berücksichtigt. Die vorgeschlagenen Priorisierungen werden mit den Behindertenorganisationen abgestimmt.

Die Priorisierung der Haltestellen erfolgt anhand folgender Kriterien:

- Umsteigebeziehung,
- Nähe zu Institutionen für gehbehinderte Personen,
- Anzahl ein- und aussteigende Personen (grösser/kleiner als 500 pro Tag).

Je nachdem, wie viele dieser Kriterien in welchem Mass erfüllt sind, ergeben sich die Prioritäten 1 - 3. Wenn keines der Kriterien erfüllt ist, soll die Haltestelle in 4. Priorität umgesetzt werden.

Die Priorisierung hat einen direkten Einfluss auf die Terminplanung. Eine behindertengerechte An-passung sämtlicher Haltestellen im Rahmen des Projekts UHR (rund 245 Stück) ist bis 2023 aus Kosten- und Terminsicht unrealistisch (s. Ziffer 1). Von den insgesamt 330 Haltestellen im Eigentum der Stadt Bern werden bis Ende 2023 ca. 135 Haltestellen autonom zugänglich sein (rund 40 %).

Die Planung und Realisierung der rund 120 Haltestellen mit den Prioritäten 1 - 3, welche rund die Hälfte aller im Rahmen von UHR umzubauenden öV-Haltestellen auf städtischem Gebiet umfassen, sollen mit einem Rahmenkredit finanziert werden. Dazu ist voraussichtlich Anfang 2021 eine Volks-abstimmung geplant, der entsprechende Kreditantrag wird dem Stadtrat Ende 2020 unterbreitet.

Die BehiG-konforme Umgestaltung der vorliegend beantragten 5 Bushaltestellen ermöglicht auch Rückschlüsse auf die Kosten. Während zum Zeitpunkt der Erstellung des UHR-Konzeptberichts im Sommer 2016 noch davon ausgegangen wurde, dass lediglich die Haltekanten betroffen sind und somit seriell geplant werden kann, hat sich inzwischen gezeigt, dass jede Haltestelle individuell ge-plant werden muss: Das zu bearbeitende Projekt umfasst mehr als die reine Anpassung der Halte-kante – neben den Anpassungen an den Oberflächen, den Wartehallen, den Werkleitungen, am

Grünraum und an der Haltestellen-Infrastruktur sind nicht selten auch umliegende Gebäude betroffen. In einigen Fällen muss eine Verschiebung der Haltestelle geprüft werden, wenn eine Erhöhung des umliegenden Terrains auf die geforderte Mindesthöhe aus technischen Gründen nicht möglich ist. Deshalb fallen auch die Investitionskosten erheblich höher aus, als seinerzeit im UHR-Konzeptbericht noch angenommen. Eine massgebliche Reduktion der Kosten kann nur durch eine Reduktion der Zugangsqualität erreicht werden – indem der Einstieg in den Bus oder das Tram nur mit einer Rampe möglich gemacht würde, was lediglich «hindernisfrei» und nicht «autonom wäre».

## 6. Weitere geplante Massnahmen im Rahmen des Projekts UHR

Das BehiG gibt vor, dass Neu- und Umbauten im öffentlichen Raum, sämtliche Anlagen des öffentlichen Verkehrs sowie öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen hindernisfrei ausgestaltet sein müssen. Für bestehende Anlagen des öffentlichen Raums ist die hindernisfreie Umgestaltung grundsätzlich freiwillig. Die Stadt Bern hat sich jedoch zum Ziel gesetzt, den öffentlichen Raum über die gesetzliche Pflicht hinaus hindernisfrei umzugestalten und damit die Sicherheit für Menschen mit Behinderung zu erhöhen.

### *Teilprojekt Sofort-/Sanierungsmassnahmen*

Im Rahmen des UHR-Teilprojekts «Sofort-/Sanierungsmassnahmen» sollen Lichtsignalanlagen, Infrastrukturen im Verkehrsraum sowie die Park- und Grünanlagen dahingehend umgestaltet bzw. aufgerüstet werden, dass Menschen mit Geh- und Sehbehinderungen sie ohne Hilfe von Drittpersonen benutzen können. Für die dafür erforderlichen baulichen Anpassungen werden dem Stadtrat voraussichtlich bis Ende 2019 weitere Kreditanträge im Rahmen des Projekts UHR unterbreitet.

### *Teilprojekt Sitzgelegenheiten*

Die Stadt Bern hat in Zusammenarbeit mit den Behindertenorganisationen einen neuen hindernisfreien und altersgerechten Sitzbanktyp entwickeln lassen. 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 in Höhe von 3,7 Mio. Franken bewilligt. Der Ersatz der restlichen 1 500 Sitzbänke wird durch Stadtgrün Bern – tranchenweise über Investitionskredite – sichergestellt. Dabei handelt es sich um ordentliche Ersatzbeschaffungen für die altershalber sowieso zu ersetzenden Bänke.

## 7. Kosten

### Bisherige Kredite (Kompetenz Stadtrat):

Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum:

Zwischenbericht/Projektierungskredit hindernisfreie öV-Haltestellen

(SRB Nr. 2015-410)

Fr. 2 900 000.00

### Zusätzlich beantragter Kredit:

Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR): Teilprojekt öV-Haltestellen: Projektierungs- und Realisierungskredit für 5 Bushaltestellen (Kostengenauigkeit +/- 10 %):

|   |                         |
|---|-------------------------|
| Baukosten   | Fr. 1 857 000.00        |
| Honorare (Projektierung, Bauherrenunterstützung, Kommunikation) | Fr. 840 000.00          |
| Kunst im öffentlichen Raum (KiöR) <sup>1</sup>                  | Fr. 60 000.00           |
| Diverses (Nebenkosten etc.)                                     | Fr. 154 000.00          |
| Unvorhergesehenes   | Fr. 285 000.00          |
| <b>Total Kredit (inkl. MwSt.) <sup>2</sup></b>                  | <b>Fr. 6 096 000.00</b> |

- <sup>1</sup> 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.
- <sup>2</sup> In diesem Betrag ist der Projektionskredit *Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum: Zwischenbericht und Projektionskredit hindernisfreie öV-Haltestellen* von Fr. 2 900 000.00 enthalten, den der Stadtrat am 29. Oktober 2015 bewilligt hat (SRB Nr. 2015-410).

## 8. Folgekosten

### 8.1. Kapitalfolgekosten

| Investition        | 1. Jahr      | 2. Jahr      | 3. Jahr      | 40. Jahr   |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|------------|
| Restbuchwert       | 6 096 000.00 | 5 943 600.00 | 5 791 200.00 | 152 400.00 |
| Abschreibung 2.5 % | 152 400.00   | 152 400.00   | 152 400.00   | 152 400.00 |
| Zins 1.43 %        | 87 175.00    | 84 995.00    | 82 815.00    | 2 180.00   |
| Kapitalfolgekosten | 239 575.00   | 237 395.00   | 235 215.00   | 154 580.00 |

### 8.2. Instandhaltungskosten

Für die Instandhaltung entstehen gegenüber den bestehenden Anlagen keine Mehrkosten.

## 9. Beiträge Dritter

Es sind keine Beiträge Dritter zu erwarten.

## 10. Fakultatives Referendum

Der Projektierungs- und Realisierungskredit untersteht aufgrund seiner Höhe dem fakultativen Referendum (Artikel 37 Buchstabe c der Gemeindeordnung der Stadt Bern vom 3. Dezember 1998 [GO; SSSB 101.1]).

### Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR): Teilprojekt öV-Haltestellen; Projektierungs- und Realisierungskredit.
2. Der Stadtrat bewilligt für die Projektierung und Ausführung von fünf Bushaltestellen einen Kredit von Fr. 6 096 000.00 (inkl. MWST) zulasten der Investitionsrechnung, Konto Nr. I5100332 (Kostenstelle 510110). Der vom Stadtrat am 29. Oktober 2015 bewilligte Projektionskredit von Fr. 2 900 000.00 ist darin enthalten.
3. Dieser Projektierungs- und Realisierungskredit ist später in den durch die Stimmberechtigten der Stadt Bern zu beschliessenden Hauptkredit aufzunehmen.

4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 26. Juni 2019

Der Gemeinderat

Beilage:

- Situationsplan