



Befragung zur Altersfreundlichkeit der Stadt Bern 2017

Resultate

Inhalt

1	Zweck der Befragung	5
2	Vorgehen	5
3	Beschreibung der Teilnehmenden	6
4	Zusammenfassende Beurteilung	8
5	Öffentlicher Raum und Gebäude	10
6	Transport und Mobilität	15
7	Wohnen	19
8	Partizipation	21
9	Freiwillige und bezahlte Arbeit	24
10	Unterstützung durch Pflege- & Gesundheitsdienste	25
11	Information	28
12	Weiterer Handlungsbedarf aus Sicht der älteren Personen	31
13	Fazit der Befragung	31
14	Eingeleitete und bereits umgesetzte Massnahmen	32
15	Anhang	35

Vorwort der Direktorin

Die Befragung zur Altersfreundlichkeit der Stadt Bern hat 2017 zum dritten Mal stattgefunden und ist für Mitglieder des WHO-Netzwerks der altersfreundlichen Städte ein «Muss». Wobei «müssen» das falsche Wort ist. Wir «wollen» wissen, wie es den 30'000 Bernerinnen und Bernern, die 60 Jahre und älter sind, geht. Als «Stadt der Beteiligung» (Legislaturziele des Gemeinderats 2017-2020) ist es Bern ein grosses Anliegen, dass sich auch die älteren Bewohnerinnen und Bewohner engagieren können und angehört werden.

Die Befragung hat Bekanntes bestätigt, aber auch Neues aufgezeigt. Sehr gefreut hat mich, dass sich die befragten älteren Personen in Bern wohlfühlen. So stufen beinahe 100 Prozent die Lebensqualität als hoch ein und fühlen sich im Quartier anerkannt und respektiert. Ebenso freue ich mich, dass die meisten der Befragten der Meinung sind, dass sie eine gute Nachbarschaft haben. Es ist mir wichtig, dass wir die Nachbarschaft als ein wirkungsvolles Element für den sozialen Zusammenhalt weiter beleben und unterstützen können. Der Erfolg von «Nachbarschaft Bern», der organisierten Nachbarschaftshilfe der Stadt Bern, zeigt, dass wir hier auf dem richtigen Weg sind.

Ich möchte mich aber auch zu einem Knackpunkt äussern, der viele Befragte sehr be-

schäftigt. Es geht um den Veloverkehr (besonders auch um die E-Bikes) und die damit verbundene Verunsicherung vieler älterer Menschen im Umgang damit. Sie beklagten u.a., dass Verkehrsregeln schlecht eingehalten würden. Es ist klar, dass wir hier miteinander Lösungen erarbeiten und die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu einem besseren Miteinander finden müssen. Ebenso klar ist für mich jedoch, dass die Zukunft der Städte im Langsamverkehr liegt, vor allem im Fussgänger- und Veloverkehr. Das macht unsere Städte und Stadtquartiere attraktiver, das bringt Entschleunigung und mehr Sicherheit für alle.

Im Gemeinderat werde ich mich persönlich dafür einsetzen, dass die verschiedenen Anliegen aus der Befragung zur Altersfreundlichkeit geprüft und dass – wo nötig und möglich – Verbesserungsmassnahmen ergriffen werden.

Allen Personen, die bei der Befragung mitgemacht haben, möchte ich für ihr Engagement danken. Nur mit der Beteiligung aller können wir eine «Stadt der Beteiligung» sein.

**Franziska Teuscher, Gemeinderätin
Direktion für Bildung, Soziales und Sport**

Bern, im Februar 2018

1 Zweck der Befragung

In der Stadt Bern leben rund 30'000 Personen, die 60 Jahre alt oder älter sind. Um sich ein Bild über deren Befindlichkeit und Anliegen machen zu können, führt die Stadt Bern seit 2009 alle vier Jahre eine Befragung zur Altersfreundlichkeit nach den Standards der WHO (World Health Organization, Weltgesundheitsorganisation) durch. Das WHO-Vorgehen ist nicht im statistischen Sinne repräsentativ, erzielt jedoch zusammen mit den Gruppengesprächen im kleinen Rahmen ein treffendes Stimmungsbild der älteren Bevölkerung zur Altersfreundlichkeit. Die Befragung gibt der Stadtverwaltung nicht nur wertvolle Rückmeldungen, sondern ist auch eine Bedingung, um Mitglied des WHO-Netzwerks der altersfreundlichen Städte zu sein.

2 Vorgehen

Im Sommer 2017 wurden 400 Fragebogen an Personen über 60 Jahre in der Stadt Bern verschickt. Diese Personen haben sich entweder spezifisch für die Befragung zur Altersfreundlichkeit nach Inseraten im Stadtanzeiger gemeldet oder in den vergangenen Jahren ihre Kontaktdaten dem Kompetenzzentrum Alter überlassen, um bei Umfragen etc. mitzumachen. Im 2017 hatten die Teilnehmenden erstmals die Wahl, den Fragebogen auf Papier oder online auszufüllen. Gesamthaft haben 257 Personen geantwortet, wovon 38 Personen den Online-Fragebogen ausgefüllt haben. Dies entspricht einer gesamten Rücklaufquote von 64 Prozent.

Von den 257 Personen haben sich 129 bereit erklärt, an einem Gruppengespräch teilzunehmen, um die Resultate aus dem Fragebogen zu besprechen und dadurch konkretere Erkenntnisse zu ermöglichen. Damit die Gruppengespräche in einem kommunikativ anregenden kleineren Rahmen stattfinden konnten, wurden pro Stadtteil je eine Morgen- und eine Nachmittagsgesprächsrunde angeboten. Die Anmeldungen lagen zwischen 6 und 12 Personen pro Gesprächsrunde mit Ausnahme im Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde), wo sich 16 beziehungsweise 21 Personen angemeldet haben. Im Vergleich zu den Befragungen im 2009 und 2013 zeigte sich im 2017 eine leichte Tendenz, den Gesprächsrunden ohne Abmeldung fernzubleiben. Total sind 98 Personen zu den Gesprächen erschienen.

Bei den Gruppengesprächen der Befragung zur Altersfreundlichkeit im 2013 wurden die Schwerpunkte bei den Themen «Wohnen, Pflege und Unterstützung, öffentlicher Raum, öffentlicher Verkehr und Partizipation» gelegt. Im 2017 lagen die Schwerpunkte bedingt durch die aktuellen städtischen Vorhaben bei den Themen «öffentlichen Raum, Mobilität, Wohnen, Internet und Partizipation». Den Anliegen der Gesprächsteilnehmenden bei anderen Punkten wurden jedoch ebenfalls Beachtung geschenkt.

«... wenn man nichts macht, bekommt man nichts!»

(Zitat aus der Befragung)

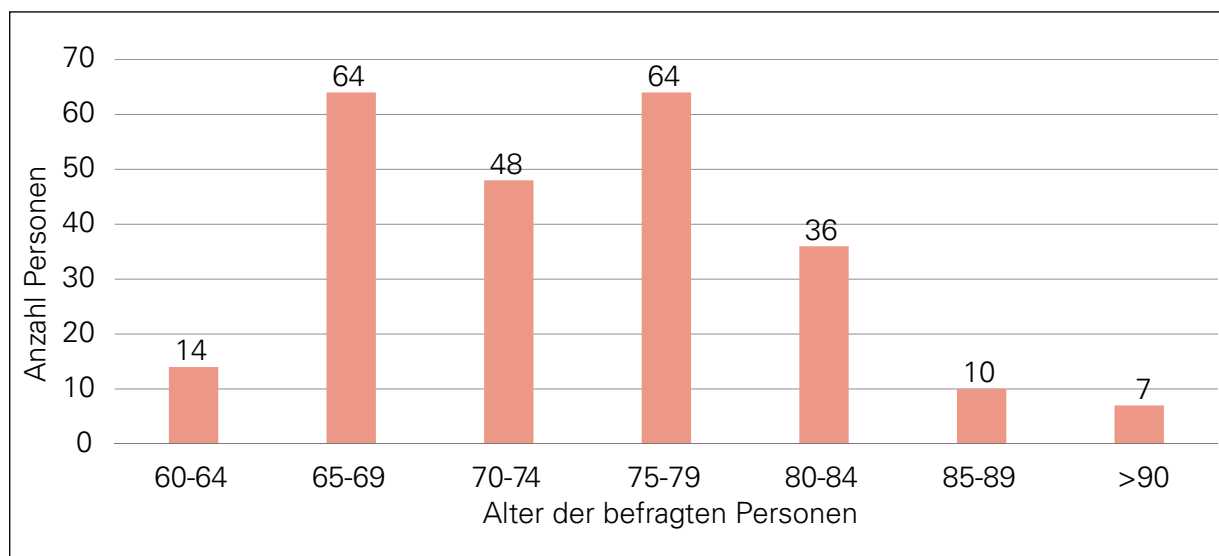
3 Beschreibung der Teilnehmenden

Geschlecht und Alter

Von den 257 Personen, waren 151 Frauen (59 Prozent) und 94 Männer (36 Prozent); 12 Personen (5 Prozent) haben keine Angabe zu ihrem Geschlecht gemacht. Diese Verteilung entspricht ziemlich genau der effektiven Geschlechterverteilung bei Personen

über 60 Jahren; 59 Prozent Frauen zu 41 Prozent Männer.

Die Altersspannweite lag zwischen 61 und 96 Jahren, von 14 Personen liegen keine Angaben zum Alter vor. Die höchste Beteiligung lag bei den 66-Jährigen (26 Personen) und bei den 77-Jährigen (29 Personen).



Sprache

Obwohl der Aufruf zur Teilnahme an der Befragung auch über den Newsletter des Kompetenzzentrums Integration an über 1'400 Empfänger, darunter viele Personen mit Migrationshintergrund, sowie an die dem Kompetenzzentrum Alter bekannten Kontakte im Migrationsbereich ging, haben nur wenige Personen mit einer anderen Muttersprache als Deutsch an der Befragung teilgenommen. So haben nebst 233 Deutschsprachigen, 5 Personen mit englischer, 5 Personen mit französischer, 2 Personen mit holländischer, 2 Personen mit türkischer, 1 Person mit spanischer und 1 Person mit italienischer Muttersprache mitgemacht. Von acht Personen liegen keine Angaben zu ihrer Muttersprache vor.

Zwei Personen haben beim Ausfüllen des Fragebogens von der Möglichkeit der mündlichen Übersetzung Gebrauch gemacht, das geplante Gruppengespräche mit Übersetzung wurde jedoch mangels Interesse nicht durchgeführt.

Menschen mit Behinderung

Über die Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern (BRB) wurde nach älteren Personen mit einer Behinderung gesucht, die bereit wären, den Fragebogen auszufüllen. Aus den Antworten ist ersichtlich, dass 5 Personen mit Rollstuhl und 6 Personen mit Rollator an der Befragung teilnahmen. Ob auch Personen mit einer kognitiven, psychischen oder sonstigen Einschränkung ausser

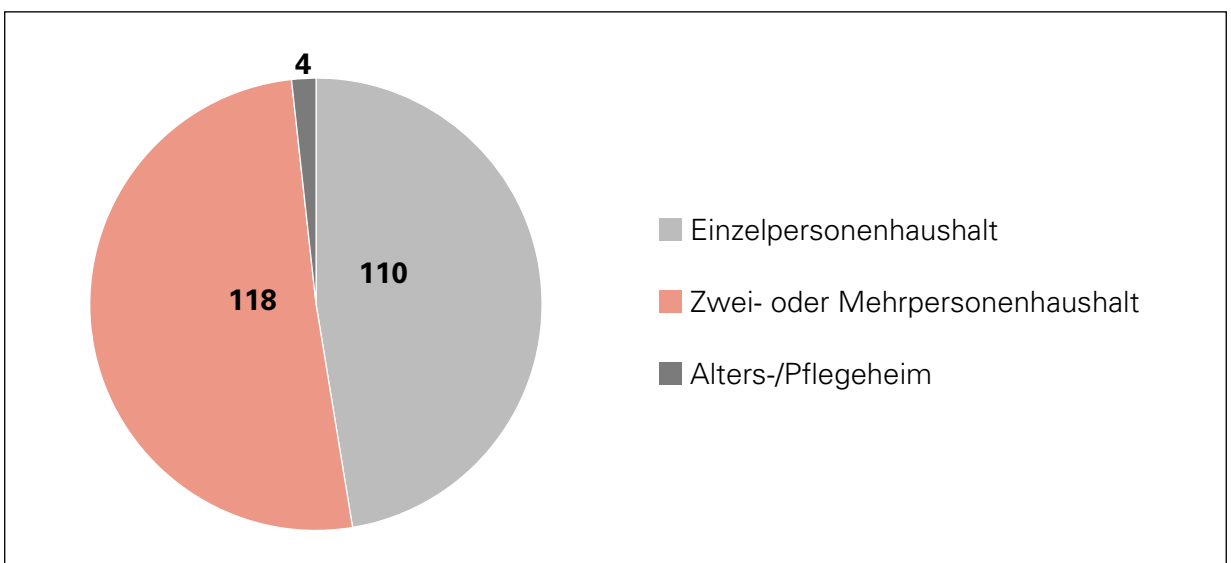
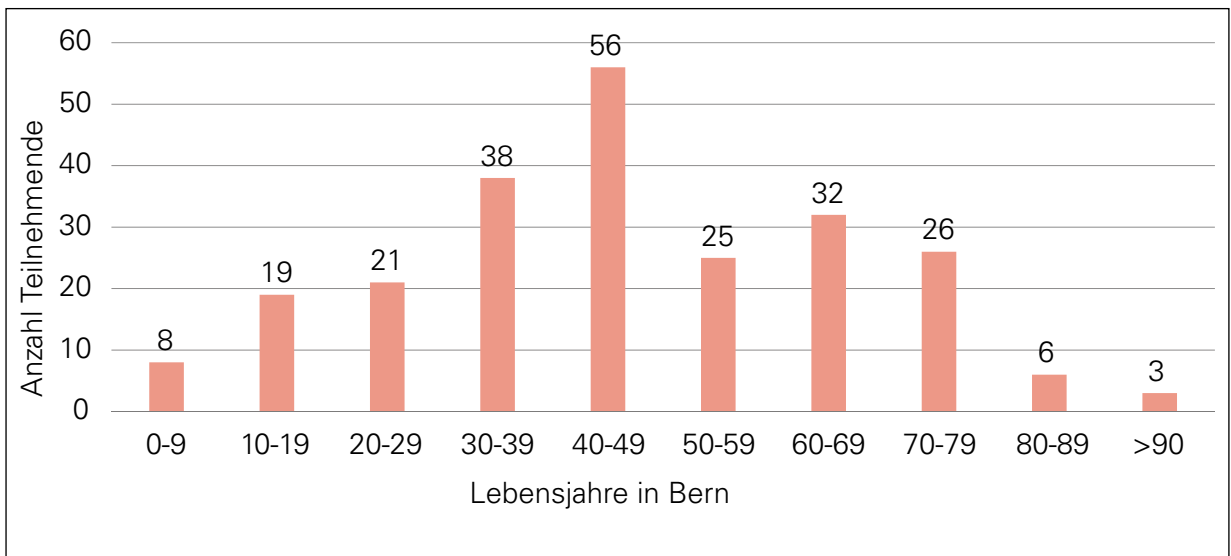
den bereits erwähnten 11 Personen mit einer Mobilitätseinschränkung teilgenommen haben, ist nicht ersichtlich.

Wohnsituation

Die befragten Personen wohnen mehrheitlich sehr lange, wenn nicht bereits seit ihrer Kindheit oder Geburt in Bern. So leben 90 Prozent länger als 10 Jahre, 66 Prozent län-

ger als 37 Jahre und 50 Prozent länger als 45 Jahre in Bern.

Von den teilnehmenden Personen leben 46 Prozent (118 Personen) in einem Zwei- oder Mehrpersonenhaushalt, 43 Prozent (110 Personen) wohnen alleine und 1 Prozent (4 Personen) ist im Alters-/Pflegeheim. Von 10 Prozent (25 Personen) liegen keine Angaben bezüglich ihrer Wohnsituation vor.



4 Zusammenfassende Beurteilung

Nachdem die Befragten die spezifischen Themen bearbeitet und sich dadurch vertieft mit der Thematik auseinandergesetzt haben,

wurden sie am Ende des Fragebogens zu einer zusammenfassenden Beurteilung aufgefordert, die folgende Resultate ergab:

	Trifft zu / trifft eher zu	Trifft nicht zu / trifft eher nicht zu
Lebensqualität & soziale Integration		
Die Lebensqualität in der Stadt Bern ist hoch.	97 %	3 %
Ich fühle mich anerkannt und respektiert.	98 %	2 %
In meinem Quartier fühle ich mich gut integriert.	97 %	3 %
Wohnsituation		
Mit meiner Wohnsituation bin ich zufrieden.	97 %	3 %
Angebote & Dienstleistungen		
In meiner Nähe gibt es ein ausreichendes Angebot an Läden und anderen Dienstleistungen.	85 %	15 %
Die Freizeitangebote im Quartier erfüllen meine Erwartungen.	89 %	11 %
Das kulturelle Angebot in der Stadt Bern ist attraktiv.	97 %	3 %
Ich habe ausreichend Gelegenheit, mich sportlich zu betätigen.	95 %	5 %
Das Angebot an Pflege- und Gesundheitsdiensten ist gut.	95 %	5 %

	Trifft zu / trifft eher zu	Trifft nicht zu / trifft eher nicht zu
--	-------------------------------	--

Mobilität & öffentlicher Raum

Wenn ich zu Fuss unterwegs bin, fühle ich mich sicher.	93 %	7 %
Ich bin mit dem öffentlichen Verkehr zufrieden.	97 %	3 %
Ich halte mich gerne im Stadtzentrum auf.	82 %	18 %
Ich finde mich im und um den Hauptbahnhof zurecht.	94 %	6 %
Das Autofahren auf Stadtgebiet ist angenehm.	45 %	55 %
Ich fühle mich sicher, wenn ich mit dem Velo unterwegs bin.	68 %	32 %

Unterstützung durch die Stadtverwaltung

Die Stadt setzt sich für die Bedürfnisse der älteren Personen ein.	93 %	7 %
Die Stadtverwaltung nimmt Anliegen der älteren Personen auf.	89 %	11 %
Ich werde durch die Stadt über altersspezifische Einrichtungen, Dienstleistungen und Angebote gut informiert.	84 %	16 %

Erfreulich ist die sehr hohe Zustimmung von 97 Prozent zur Aussage, dass die Lebensqualität in der Stadt hoch ist. Dies zeigt, dass ein wichtiger Teil der Vision des Alterskonzepts 2020 erfüllt ist.

Wie bereits bei der Befragung 2013 weichen die tiefen Werte bzgl. dem Sicherheitsgefühl beim Velo- und Autofahren stark von den übrigen Resultaten ab. Dieser Abweichung gilt sicher ein besonderes Augenmerk. Andererseits ist es eine natürliche Alterserscheinung,

dass komplexe Handlungen in Kombination mit Geschwindigkeit wie Velo- oder Autofahren Unsicherheit auslösen.

Bzgl. der Beurteilung der Stadtverwaltung haben die Gruppengespräche gezeigt, dass das Zuständigkeitsgebiet der Stadt oftmals überschätzt wird; welchen Einfluss dies auf die Resultate hat, bleibt offen.

In den weiteren Kapiteln wird ausführlicher auf die einzelnen Punkte eingegangen.

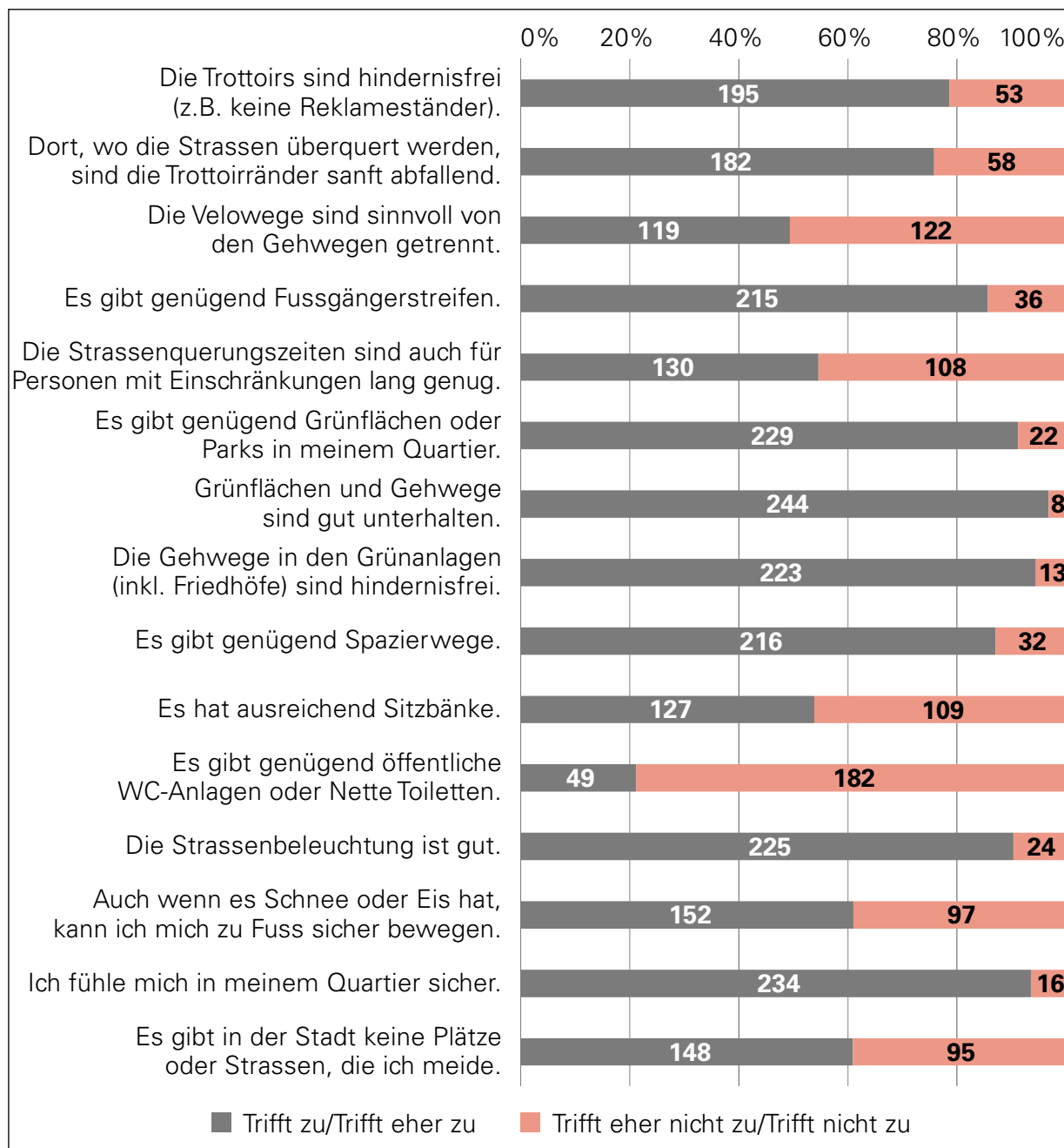
5 Öffentlicher Raum und Gebäude

Öffentlicher Raum – zu Fuss unterwegs

Der Einstieg in die Befragung machten 15 Aussagen zum öffentlichen Raum. Nicht alle Aussagen konnten von allen Teilnehmenden beurteilt werden; so machten beispielsweise 10 Prozent keine Aussage zu den öffentlichen Toiletten, 8 Prozent keine zu den

Sitzbänken und zur Hindernisfreiheit der Wege in den Grünanlagen und 7 Prozent wollten sich nicht zu den Querungszeiten bei Lichtsignalen äussern.

Die Beurteilungen von den Personen, die eine Aussage machen konnten, ergaben folgende Resultate:



Erstmals wurde 2017 die Frage gestellt, ob gewisse **Strassen und Plätze gemieden** werden, was 39 Prozent der Befragten bejahten. In den Gruppengesprächen gaben die Teilnehmenden an, dass sie vor allem nachts den Bahnhof (um und im Bahnhof), das Bollwerk, den Vorplatz der Reithalle, die Grosse und Kleine Schanze, den Kocherpark, die Bundesterrasse und die Aarbergergasse meiden. In den Quartieren fühlen sie sich jedoch sicher mit Ausnahme des Platanenhofes hinter der UniTobler, dem Münstergässli, dem Bahnhof Europaplatz und den Wegen/Strassen unterhalb der Bundesterrasse. Persönlich ist den Befragten noch nie etwas passiert; die Medienberichte beispielsweise über die Reithalle oder Erlebnisse vom Hörensagen führen jedoch zu einem unguuten Gefühl oder zu Angst.

Um sich durch diese Tatsache nicht einschränken zu müssen, werden als Alternative auch für kurze Strecken die öffentlichen Transportmittel oder das Taxi genommen beziehungsweise wird anstelle das Trottoir oder die Lauben zu benutzen mitten auf der Quartierstrasse oder auf der Gasse in der Altstadt gegangen.

Mehrfach positiv vermerkt wurde die Entwicklung der Münsterplattform zu einem generationendurchmischen Begegnungsort, was von den Beteiligten u.a. auf den Pächterwechsel beim kleinen Restaurant beziehungsweise bei der Bar zurückgeführt wird.

Nicht direkt zu einem Vermeiden jedoch zu grosser Unsicherheit führen die **Tempo-30-Zonen**: So fühlen sich ältere Personen unsicher bei der Querung der Fahrbahn, da der Fahrverkehr Vortritt hat. Eine Kampagne zum korrekten Umgang mit dieser Verkehrssituation könnte hier Abhilfe schaffen.

Gegenüber 2013 stark verbessert jedoch immer noch von mehr als einem Drittel der Befragten als ungenügend eingestuft wird die **Schneeräumung**. Oftmals werde der Schnee haufenweise am Trottoirrand platziert und dadurch die Querung der Strasse verunmöglicht.

Im Rahmen der Gruppengespräche wurden von den Moderatorinnen auf die 360 km Strassen und 650 km Trottoir hingewiesen, die jeweils geräumt werden müssen, und das bestehende Schneeräumungskonzept mit den verschiedenen Dringlichkeitsstufen erklärt.

Bei den aktuellen Gruppengesprächen wurde dem Punkt **Beleuchtung** besondere Aufmerksamkeit geschenkt. So wurden die Teilnehmenden explizit danach gefragt, ob es Strassen, Strassenabschnitte oder Plätze gibt, die zu wenig beleuchtet sind oder wo die Beleuchtung blendet. Es wurden einzelne Punkte erwähnt, gesamthaft waren die Gesprächspartner jedoch eher der Ansicht, dass zu viel Licht herrsche beispielsweise durch Firmenbeschriftungen oder zu heller Beleuchtung von repräsentativen Gebäuden. Für viele stellt sich die Frage, weshalb die Stadt Bern keine Bewegungsmelder ab Mitternacht verwende.

Weiterhin negativ beurteilt wird die Situation der **öffentlichen Toiletten**. Hier sind nur 21 Prozent der Meinung, dass es genügend öffentliche Toiletten inkl. der «Netten Toiletten» gibt. Bei den Gruppengesprächen kam klar heraus, dass die älteren Personen die Standorte nicht kennen und erstaunt sind über die hohe Anzahl der öffentlichen Toiletten. Dass die Wege zu den öffentlichen Toiletten auf den braunen Stehlen (Wegweisern) angegeben sind, ist kaum jemandem

bekannt. Weiter wird kritisiert, dass die öffentlichen Toiletten oftmals längere Zeit abgeschlossen sind. Bei den «Netten Toiletten» kritisieren die Teilnehmenden die Tatsache, dass diese häufig im Untergeschoss der Restaurants sind und nicht immer ein Lift vorhanden ist.

Wie bereits in der Befragung von 2013 wurden auch im 2017 fehlende **Sitzgelegenheiten** allgemein und bei verschiedenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs insbesondere auch unter dem Baldachin am Bahnhof sowie in der Altstadt aufgeführt. Weiter fehlen gemäss den Befragten Sitzgelegenheiten ohne Konsumationszwang an zentralen Plätzen. Die mobilen, roten Stühle in der Innenstadt werden positiv wahrgenommen; zusätzliche würden sehr begrüsst. Die im Sommer 2017 kurzfristig aufgestellten Sitzbänke an verschiedensten Orten sind positiv aufgefallen.

Kaum verändert gegenüber der letzten Befragung hat sich die Beurteilung der **Que-rungszeiten** bei den Fussgängerstreifen; nur knapp mehr als die Hälfte der befragten Personen stufen diese als genügend lang für Personen mit Einschränkungen ein. Bei den Gesprächen selbst haben sich hauptsächlich fitte Personen als Fürsprecher für dieses Thema eingesetzt, was u.a. auch darin begründet sein kann, dass nur wenige Personen mit einer Mobilitätseinschränkung an den Gesprächsrunden teilgenommen haben.

Mehr als 90 Prozent der Befragten finden, dass es in ihrem Quartier genügend **Grün-anlagen** gibt und stufen diese als hindernisfrei und gut unterhalten ein; als nicht hindernisfrei wird der Rosengarten mit den vielen

Treppen ohne Geländer sowie der Botanische Garten angeführt. Von der Stadt wird gewünscht, dass den Grünflächen und Erholungsgebieten Sorge getragen wird und sie nicht zu stark für Anlässe genutzt werden, so dass sie ruhige Orte bleiben.

Vor allem in der Altstadt wurden die **Trottoirs und Lauben** oftmals als nicht hinder-nisfrei eingestuft. Zu viele mobile Plakat- und Reklamestände, Warenauslagen oder Restaurantbestuhlungen versperren den Weg beziehungsweise grenzen die schmale Gehfläche zusätzlich ein. Weiter fühlen sich die Fussgänger auf dem Trottoir von fahrenden Verkehrsteilnehmenden bedrängt, so berichten die Befragten von einer starken Zunahme von Velo- und E-Bikefahrenden, die widerrechtlich auf dem Trottoir (oftmals obwohl ein Velostreifen vorhanden ist) sowie vereinzelt auch in den Lauben fahren. Ebenso verunsichert die zunehmende Zahl von Rollbrettfahrenden, Kinder mit Trotti-netts sowie Kleinkinder auf Like-a-Bikes die älteren Personen; die Trottoirbreite scheint mit all diesen Nutzern an ihre Grenzen zu stossen.

Bei **Trottoirs mit Mischverkehr** wird von den älteren Personen weniger das – vom Gesetz her erlaubte – Fahren auf dem Trottoir bemängelt als vielmehr die hohe Geschwindigkeit der Velos und u.a. die damit verbundene fehlende Rücksichtnahme auf die Fussgänger. Dass seit diesem Jahr von Gesetztes wegen die Klingel am Velo nicht mehr zwingend notwendig ist, macht die Situation eher schwieriger.

In diesem Zusammenhang wird von vielen bedauert, dass es in der Stadt Bern – im Gegensatz zu vielen anderen Städten im In-

und Ausland – keine einzige verkehrsfreie Zone gibt.

Weiter wird von der Mehrheit der Befragten das Nicht-Einhalten der Verkehrsregeln als Ärgernis angeführt, so fühlen sich viele gefährdet, wenn **Velofahrerinnen und Velofahrer** den Vortritt der Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Zebrastreifen missachten. Sie fühlen sich auch unsicher, wenn sie beim Aussteigen aus dem Tram oder Bus von vorbeifahrenden Velofahrerinnen und Velofahrern (beispielsweise Haltestelle Kocherpark stadteinwärts) beinahe umgefahren werden. Die Einschätzung des Konfliktes unterscheidet sich je nachdem, ob die älteren Personen noch selbst mit dem Velo unterwegs sind oder nicht.

Nicht wenige Gesprächsteilnehmende äusseren den Verdacht, dass die Velofahrenden im Gegensatz zu den Autofahrenden kaum gebüsst werden und sich – ermutigt durch die Velopolitik der Stadt – in einem rechtsfreien Raum bewegen. Um die Situation der Zufussgehenden zu verbessern wurden verschiedenste Vorschläge gemacht, so beispielsweise zusätzlich zur Velo-Offensive eine Fuss-Offensive zu lancieren, oder die Vision der Velo-Stadt zur Velo- und Fuss-Stadt zu erweitern.

«... Velofahrer fühlen sich als bessere Menschen, nur weil sie Velo fahren!»

(Zitat aus der Befragung)

Erstmals im 2017 – jedoch gleich von sehr vielen Teilnehmenden – wurde auch der **mangelnde Respekt und die fehlende Rücksichtnahme** im Zusammenhang mit dem Velofahren und dem Umgang im öffentlichen Verkehr erwähnt. Nebst den bereits

aufgeführten Situationen der Velofahrenden auf dem Trottoir sind es vor allem die hohe Geschwindigkeit und die Selbstverständlichkeit der (jungen und alten) Velofahrenden auf dem Trottoir oder den Mischflächen, die den Befragungsteilnehmenden zu schaffen macht.

«... als Velofahrer muss man oftmals mehr Angst vor den andern Velofahrenden als vor den Autos haben.»

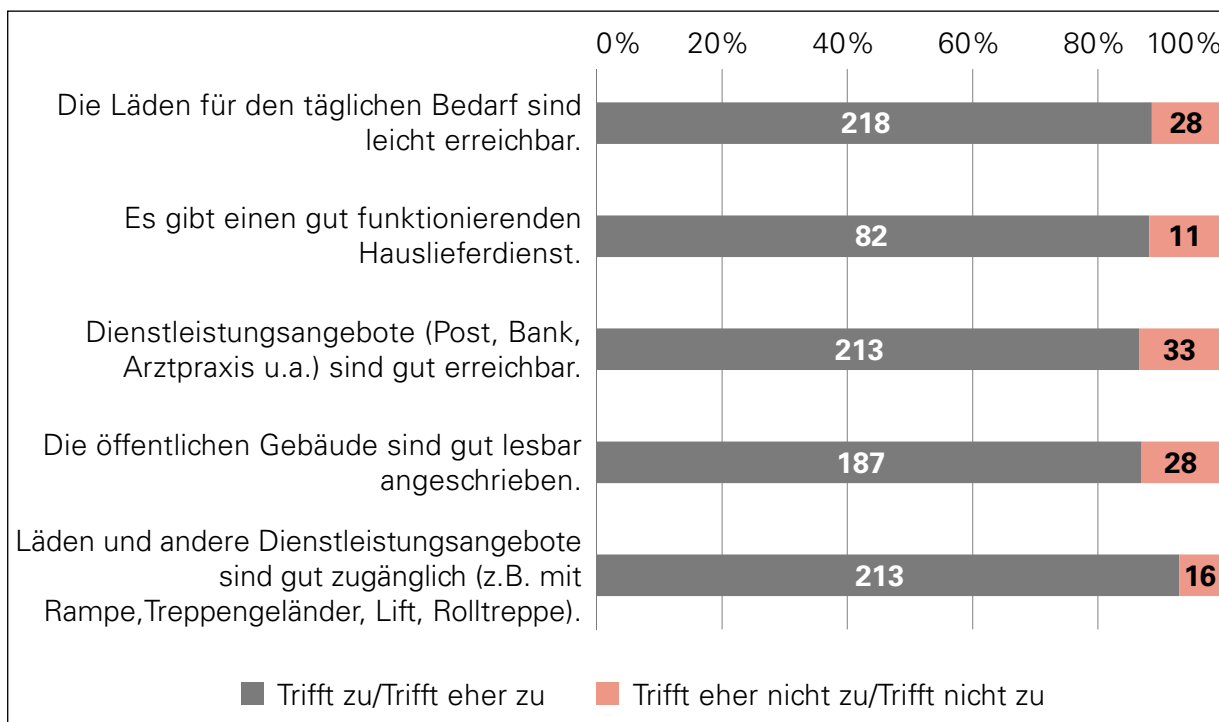
(Zitat aus der Befragung)

Beim öffentlichen Verkehr wird die Gleichgültigkeit gegenüber älteren Personen in Bezug auf das Freigeben von Sitzplätzen sowie das Telefonieren und Essen von stark riechenden Gerichten angeführt. Ein Essverbot in Trams, wie es verschiedene Schweizer Städten handhaben und wie es auch beim Rauchen möglich war, würde sehr begrüsst.

Bei den Gruppengesprächen wurden im Stadtteil Breitenrain-Lorraine als einziger Stadtteil die **Verschmutzung** angesprochen: Die überquellenden Abfalleimer am Wochenende sowie die wilden Abfalldeponien an der Stauffacherstrasse, die gemäss Einschätzung der Teilnehmenden nicht mit gleichem Einsatz entfernt werden wie dies in der Altstadt der Fall wäre. Eine Bevorzugung des Zentrums gegenüber den Aussenquartieren wurde auch mehrmals von Bewohnenden des Stadtteils VI (Bümpliz-Oberbottingen) angeführt.

Einkaufen & Dienstleistungen nutzen

Mit Werten der Zufriedenheit von knapp um 90 Prozent zeigt sich, dass die älteren Personen mit der Erreichbarkeit und Hinderisfreiheit von Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen sehr zufrieden sind.



Ein Thema, das sich erst in den Gesprächsrunden manifestierte, war die geplante Schliessung von einigen **Post-Filialen** in der Stadt Bern. So wird beispielsweise in der unteren Altstadt die Post-Filiale nicht nur wegen ihrer Dienstleistungen geschätzt, sondern auch als zufälliger Treffpunkt, da kaum Alternativen wie Läden des täglichen Bedarfs bestehen. Weiter wird bedauert, dass es immer weniger Briefkästen hat.

Hauslieferdienste sind insofern bekannt, als dass es um die Online-Einkaufsmöglichkeiten der grossen Lebensmittel-Detailhändler geht. Da der Grossteil der Befragten jedoch noch mobil ist und Zeit hat, ist das «Selber-Einkaufen» eine erwünschte Aktivität. So hiess es, dass die Hauslieferdienste für Berufstätige und Familien mit Kinder sicher praktisch seien, jedoch nicht für ältere

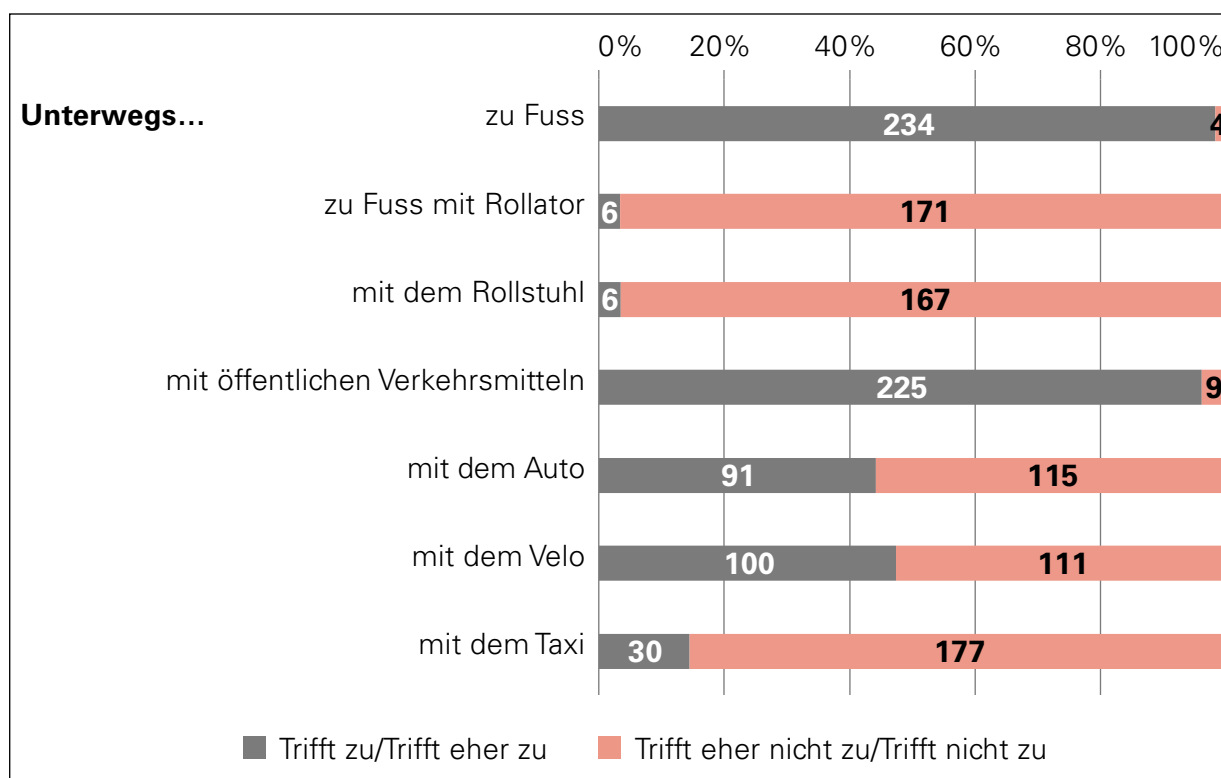
Personen, die oftmals auch den geforderten Mindestbetrag nicht erreichen. Das relativ neue Angebot von Migros, das Einge kaufte innerhalb kurzer Zeit für Fr. 5.00 auf Stadtgebiet nach Hause zu liefern, war nicht bekannt.

Im Stadtteil IV (Bümpliz-Oberbottigen) und im Stadtteil III (Mattenhof-Weissenbühl) wurde in den Gesprächsrunden von vielen Beteiligten die **fehlende Quartierstruktur** mit Bibliothek, einladenden Cafés und Plätzen zum Verweilen ohne Konsumationszwang bemängelt. Der Eigerplatz wird als Verkehrslösung jedoch nicht als (Begegnungs-)Platz wahrgenommen. Die Funktion der Villa Stucki als Quartierzentrum wird sehr unterschiedlich beurteilt, einig sind sich jedoch alle darin, dass es kaum Angebote für ältere Personen gibt.

6 Transport und Mobilität

Aus den Resultaten ist ersichtlich, dass die Mehrheit der Befragten zu Fuss und mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs ist. Von den 180 Personen, die nicht nur zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr sondern

auch mit dem Velo und/oder dem Auto unterwegs sind, benutzen 54 Prozent das Velo und das Auto, 24 Prozent nur das Velo und 22 Prozent nur das Auto.

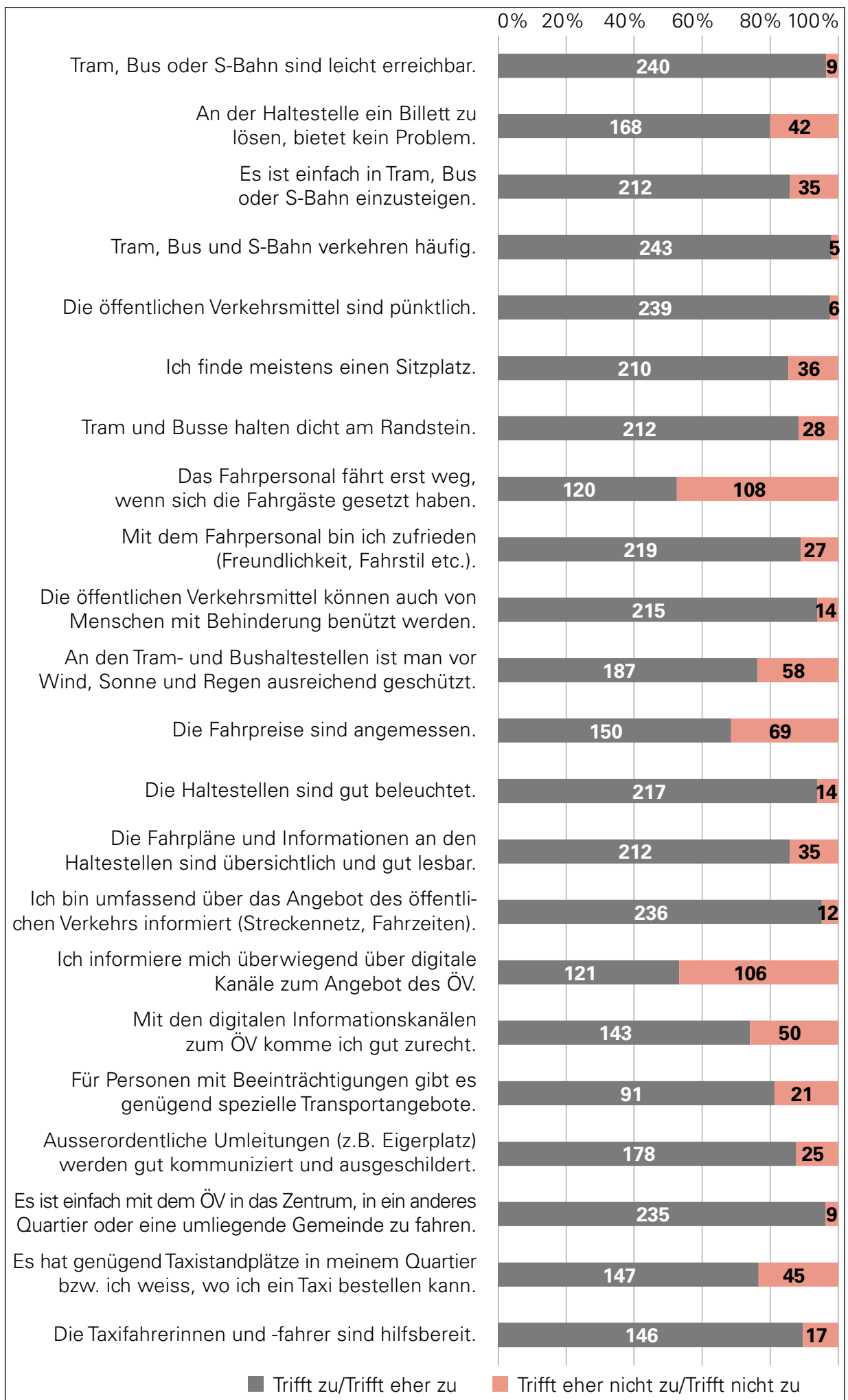


Öffentliche Verkehrsmittel & Taxi

Der öffentliche Verkehr erhält mit wenigen Ausnahmen sehr gute Resultate, so beispielsweise bei den Frequenzen, der Pünktlichkeit, der Erreichbarkeit und der Liniendichte.

Obgleich die meisten Punkte eine hohe positive Zustimmung finden, existieren auch einige Verbesserungsmöglichkeiten. Wie bereits im 2013 wird weiterhin bemängelt, dass Busfahrerinnen und -fahrer oftmals anfahren, bevor sich die älteren Personen set-

zen konnten. Beim Aussteigen ist es durch die häufig dicht stehenden Mitfahrenden bei der Türe nicht möglich, bis zum sicheren Halt an der Haltestelle sitzen zu bleiben. Ein weiterer Punkt, mit dem rund ein Drittel der Befragungsteilnehmenden nicht einverstanden sind, sind die Preise für den öffentlichen Verkehr. Als Vergleich werden günstigere Tarife anderer Schweizer Städte oder Städte im Ausland angeführt, wo ältere Personen immer oder zumindest an gewissen Wochentagen kostenlos den öffentlichen Verkehr benützen können.



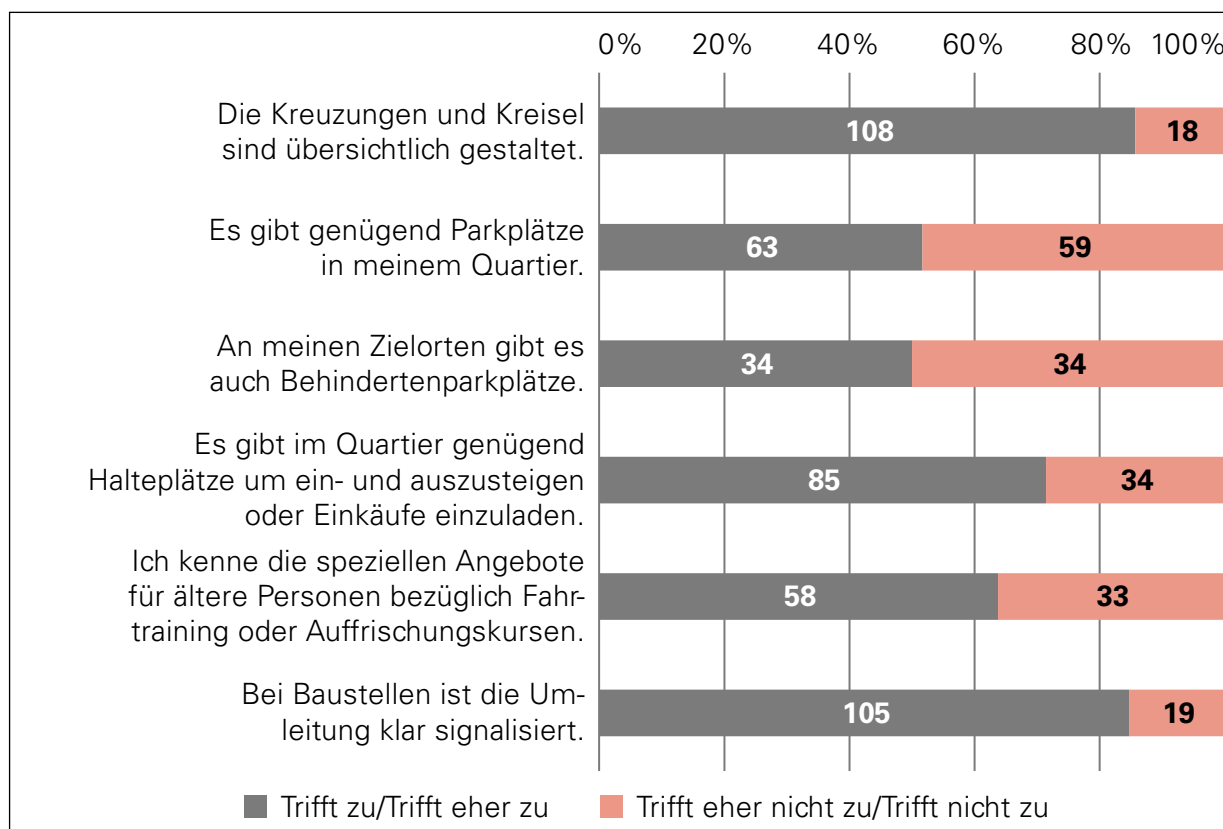
Die Website und die App von BernMobil und der SBB werden von mehr als der Hälfte der Personen benutzt; die anderen Personen verwenden den gedruckten Fahrplan oder sind durch die hohe Frequenz von BernMobil nicht auf Fahrpläne angewiesen.

In den Gruppengesprächen wurden verschiedene Quartiere aufgeführt, die nicht oder an den Randstunden und am Wochenende **nur mangelhaft an den öffentlichen Verkehr** angebunden sind, so beispielsweise das Löchligut oder das Merzenacker Quartier. Die Situation im Marzili- oder Altenberg-Quartier mit den fehlenden Einkaufsmöglichkeiten ist für ältere Personen besonders schwierig, da die Topografie zur Distanz erschwerend dazu kommt. Weiter wurde das Entfernen der **digitalen Anzeigetafeln** an verschiedenen Haltestellen als Rückschritt bezüglich Kundendienst angesehen.

Auto

Rund die Hälfte der Teilnehmenden sind noch mit dem Auto unterwegs, wovon jedoch nicht alle ein eigenes Auto besitzen, sondern gelegentlich Mobility oder das Auto eines/einer Bekannten benutzen. Das Auto wird meist für Fahrten in der Peripherie der Stadt oder für ausserhalb der Stadt genutzt; ins Stadtzentrum wird kaum gefahren und wenn, dann eher abends für den Ausgang.

Rund die Hälfte der Autofahrenden sind der Ansicht, dass es zu wenig Parkplätze im Quartier hat und diese zusätzlich von Pendlerinnen und Pendlern von ausserhalb der Stadt benutzt werden; sei dies am Abend für den Ausgang oder auch tagsüber von Berufstätigen, die regelmässig über den Tag die Parkkarte nachstellen ohne das Auto zu verstellen.



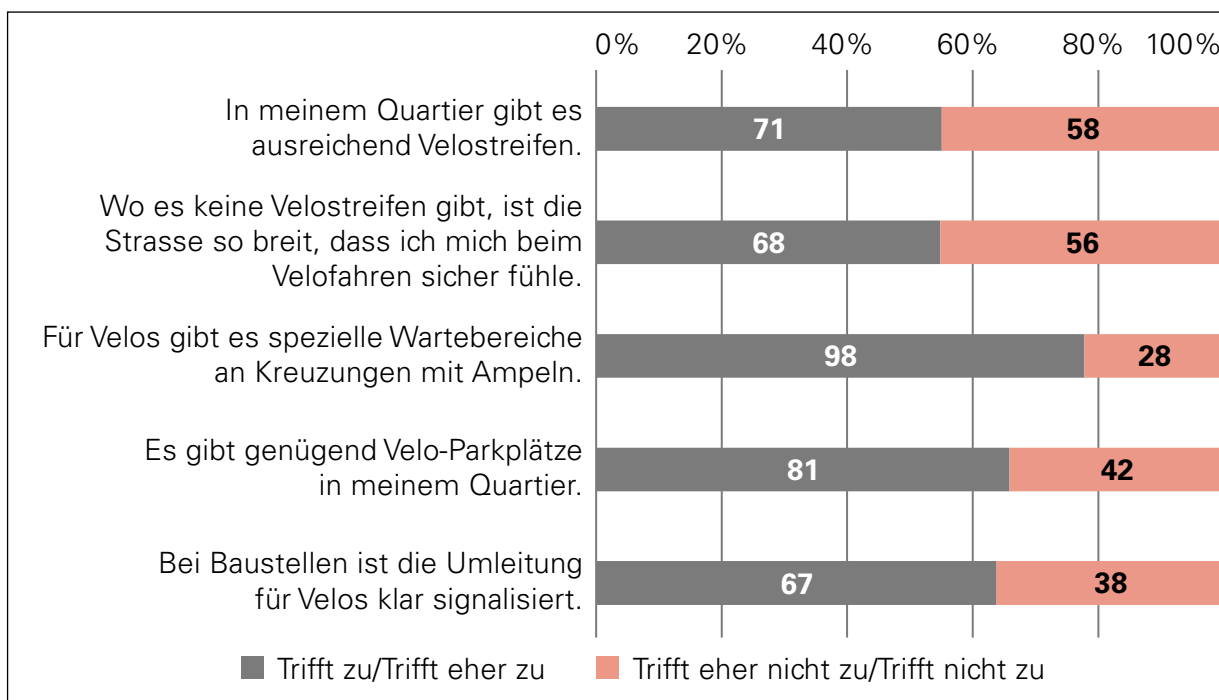
Von vielen älteren Autofahrenden werden die **Kreisel** als grosse Herausforderung angesehen; sei es, dass sie sich selbst unsicher fühlen (beispielsweise im Kreisel Wankdorf) oder, dass die anderen Verkehrsteilnehmenden sich nicht korrekt verhalten (Vortritt missachten, falsch blinken).

Velo

Gut mehr als die Hälfte der Befragten fährt Velo, wobei dies mehrheitlich im Quartier ist. Im Vergleich mit den anderen Themen ist die eher tiefe Zufriedenheit auffallend, so sind ein Drittel der befragten Velofahrerinnen und -fahrer der Meinung, dass Umleitungen bei **Baustellen** nicht klar signalisiert

sind. Nur gut die Hälfte stufen die Strasse genügend breit ein, so dass sie sich auch bei **fehlenden Velostreifen** sicher fühlen. Ebenfalls nur gut die Hälfte findet, dass es genügend Velostreifen im Quartier hat.

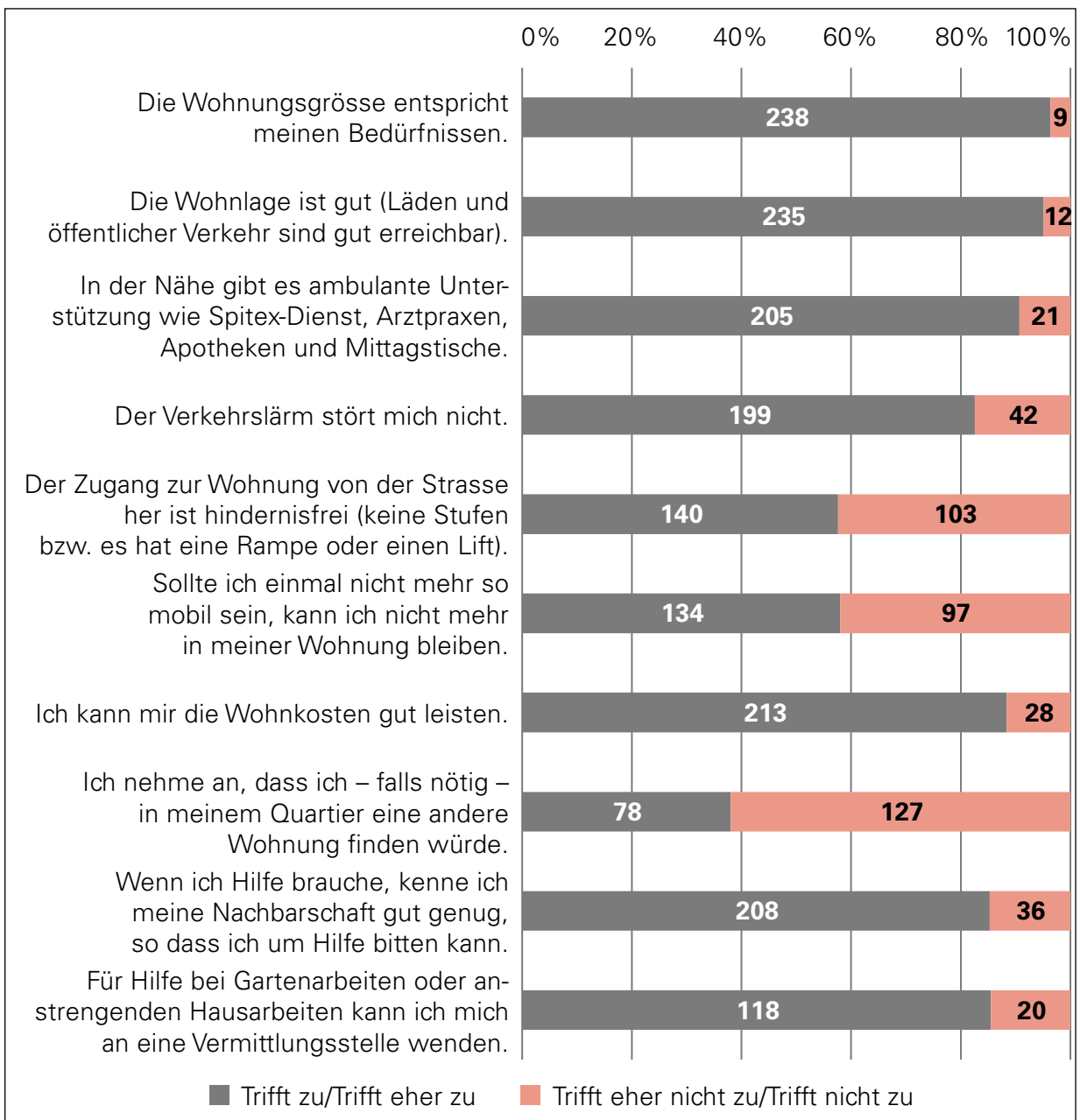
Weiter hat es sich bei den Gruppengesprächen gezeigt, dass der **Kreiselverkehr** auch für viele Velofahrende schwierig ist, da ihnen im Kreisel oftmals der Vortritt verweigert wird und sie an den Rand gedrängt werden. Als weiterer schwieriger Punkt wird der **knappe Platz zwischen Tramschienen und hoher Trottoirkante** angesehen, der für einige Grund ist, nicht mehr mit dem Velo in die Innenstadt zu fahren.



7 Wohnen

Wie bereits im 2013 zeigt es sich auch im 2017 dass die meisten der befragten Personen mit ihrer aktuellen Wohnsituation zufrieden sind. So geben 96 Prozent an, dass die **Wohnungsgrösse** ihren Bedürfnissen entspricht. Die Gesprächsrunden haben gezeigt, dass diese Aussage sehr unterschied-

lich zu interpretieren ist. Ein grosser Teil der Befragten wohnt bereits in einer kleineren Wohnung, die oftmals auch nach dem Kriterium **Hindernisfreiheit** ausgewählt wurde. Ebenso oft wurde auch geäussert, dass man es vorzieht im Quartier zu bleiben und deshalb auch in der (zu) grossen, oftmals nicht



annähernd hindernisfreien Wohnung bleibt. Nur rund 40 Prozent sind der Meinung, dass sie im Quartier eine andere Wohnung finden würden. Es gehen jedoch die meisten davon aus, dass diese dann, obwohl kleiner, teurer sein würde.

Gegenüber der letzten Befragung scheint das Bewusstsein bzgl. **Hindernisfreiheit der eigenen Wohnung** zugenommen zu haben. Der Entscheid, daraus auch präventiv entsprechende Schritte zu ziehen, ist jedoch unterschiedlich. Zum Beispiel werden beschwerliche Wochen und Monate nach einer Operation einem Wohnungswechsel vorgezogen beziehungsweise wird darauf gehofft, dass es nie zu einer dauernden Mobilitätseinschränkung kommen wird, die einen Umzug notwendig machen würde.

Bei den Gesprächsrunden wurde mehrmals das **Generationenwohnen** von den Teilnehmenden angesprochen. Es scheint für viele eine spannende Wohnform zu sein, was sich mit den Resultaten des Age Reports¹ von 2013 deckt (63 Prozent favorisieren generationendurchmischtes Wohnen, 23 Prozent bevorzugen ein Haus, in welchem nur ältere Personen wohnen). Den Befragten fehlt jedoch das Wissen, wo solche Wohnprojekte realisiert werden. Die sich aktuell in Planung befindlichen grossen Bauprojekte der Stadt haben für viele einen zu langen Zeithorizont.

Nachbarschaft

Im Gegensatz zur Befragung von 2013 waren dieses Jahr die meisten der Befragten

der Meinung, dass sie eine gute Nachbarschaft haben. Es zeigt sich eine Tendenz, dass alleinwohnende Männer ihre Nachbarinnen und Nachbarn weniger gut kennen als Frauen in der gleichen Situation. Von vielen wird ein Strassenfest als guter Einstieg in die Nachbarschaft angesehen, was auch die generationenübergreifende Nachbarschaftshilfe fördert. Diese geht vom Blumengiessen während der Ferien über gelegentliche Computerunterstützung bis zum wöchentlichen Einkaufen für die hochbetagte Nachbarin. Auffallend oft berichten die Teilnehmenden, dass sie – obgleich sie eine gute Nachbarschaft haben – nicht zusammen Kaffeetrinken; dass sie zu den direkten Nachbarn eine gewisse Distanz halten und dies als Grundlage für die gute Nachbarschaft ansehen.

Dass Nachbarschaftshilfe nicht eine Frage des Quartiers ist, zeigt sich beispielsweise in der Altstadt. Einzelne Gassen haben einen sehr guten Zusammenhalt und die Anwohnerinnen und Anwohner kennen sich seit vielen Jahren. Andere Gassen weisen eine hohe Fluktuation auf, so dass sich die Bewohnerinnen und Bewohner eines Hauses kaum kennen und sich gegenseitig auch nicht für Hilfe anfragen würden.

Viele Gesprächsrundenteilnehmende äussern sich skeptisch gegenüber der formellen (institutionalisierten) Nachbarschaftshilfe und sind der Meinung, dass das Helfen sich von selbst ergeben muss. Umso erstaunter sind sie über den Erfolg von **Nachbarschaft Bern**, der organisierten Nachbarschaftshilfe der Stadt Bern.

¹ Age Report III: Wohnen im höheren Lebensalter. Grundlagen und Trends (2014). François Höpflinger, Joris Van Weezmael (Hrsg.). Seismo-Verlag. Zürich und Genf

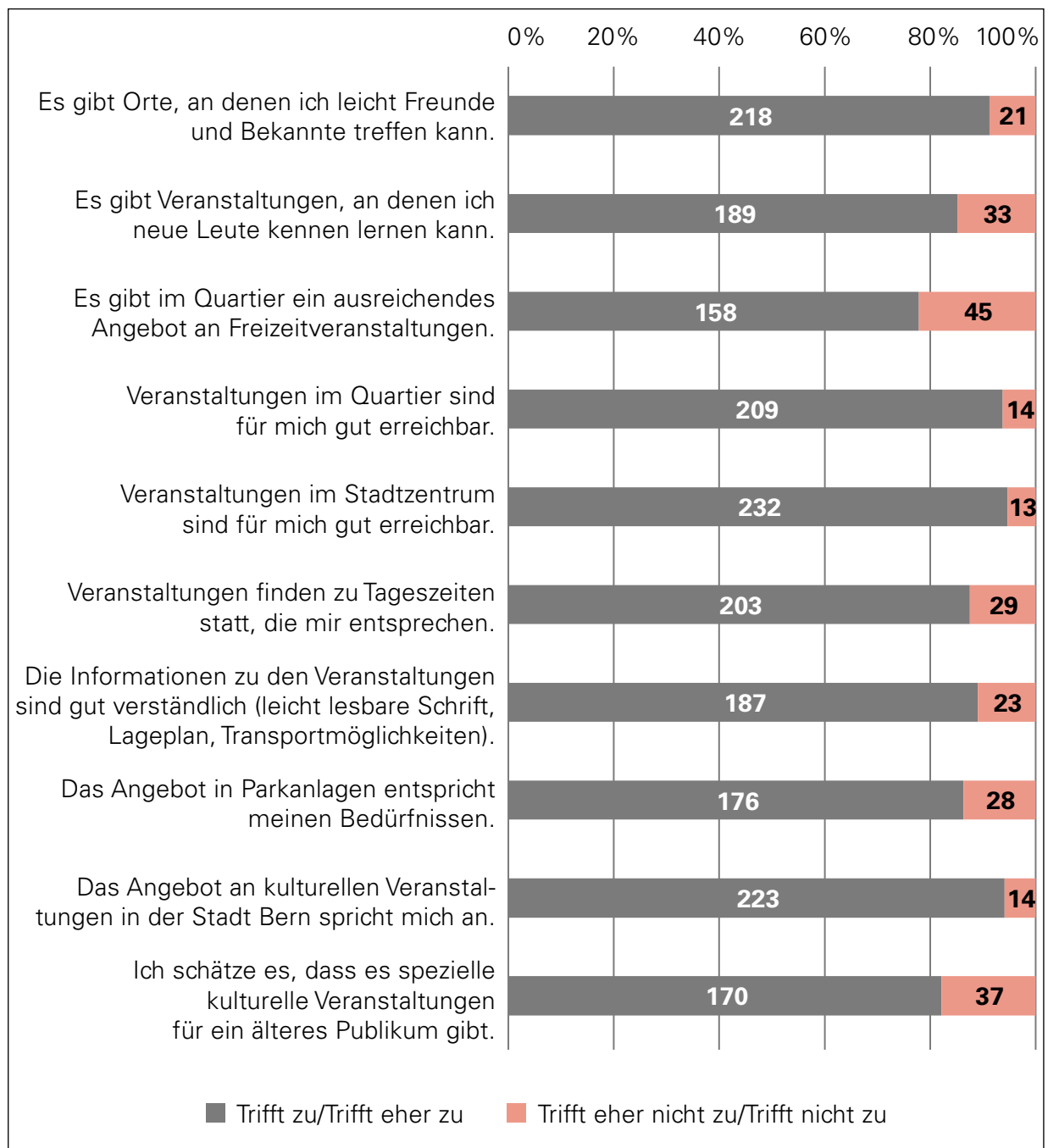
8 Partizipation

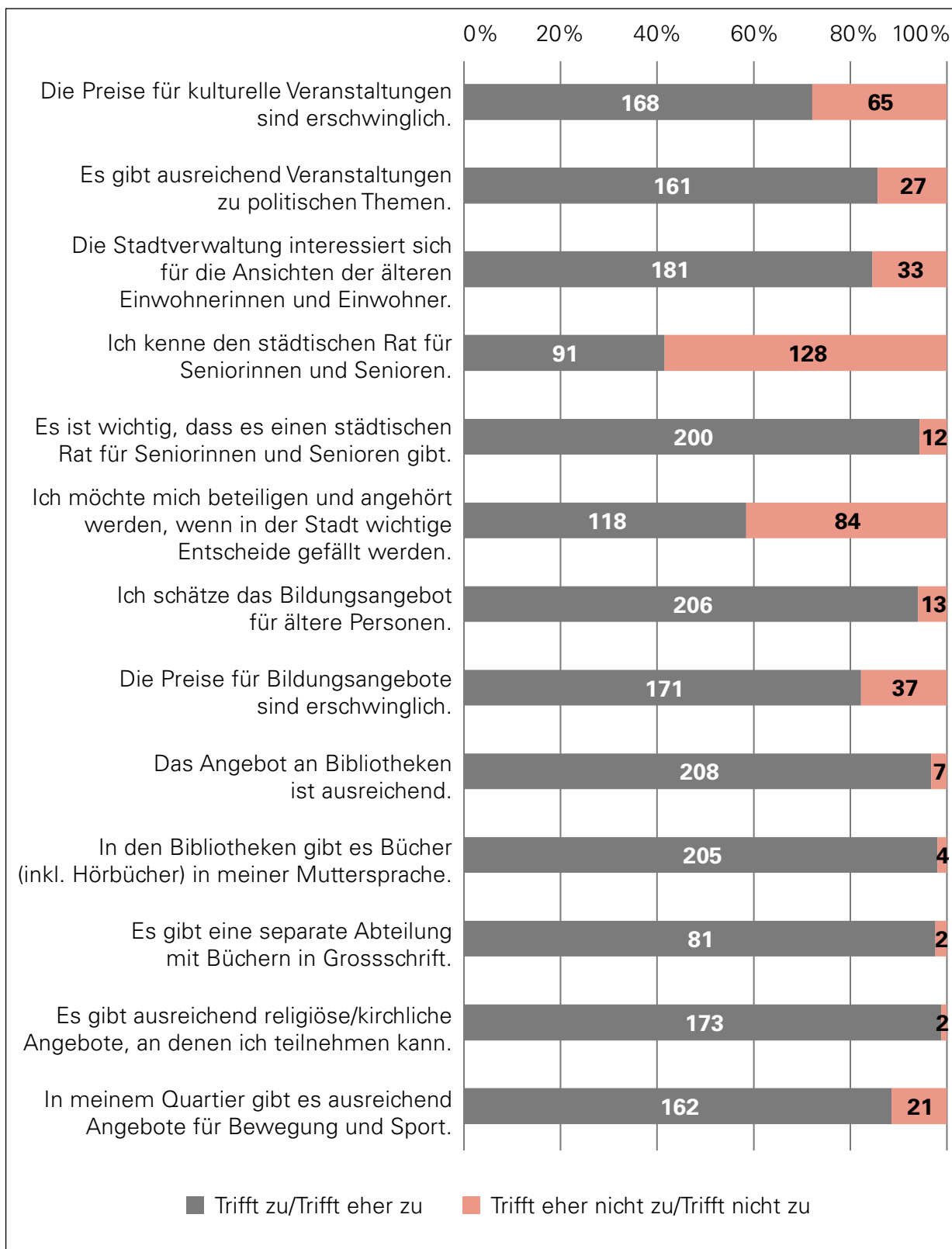
Unter der Rubrik «Teilnahme am öffentlichen Leben» wurden verschiedene Punkte zusammengefasst: Einerseits ging es um Freizeitangebote im Quartier sowie kulturelle Veranstaltungen speziell für ältere Personen,

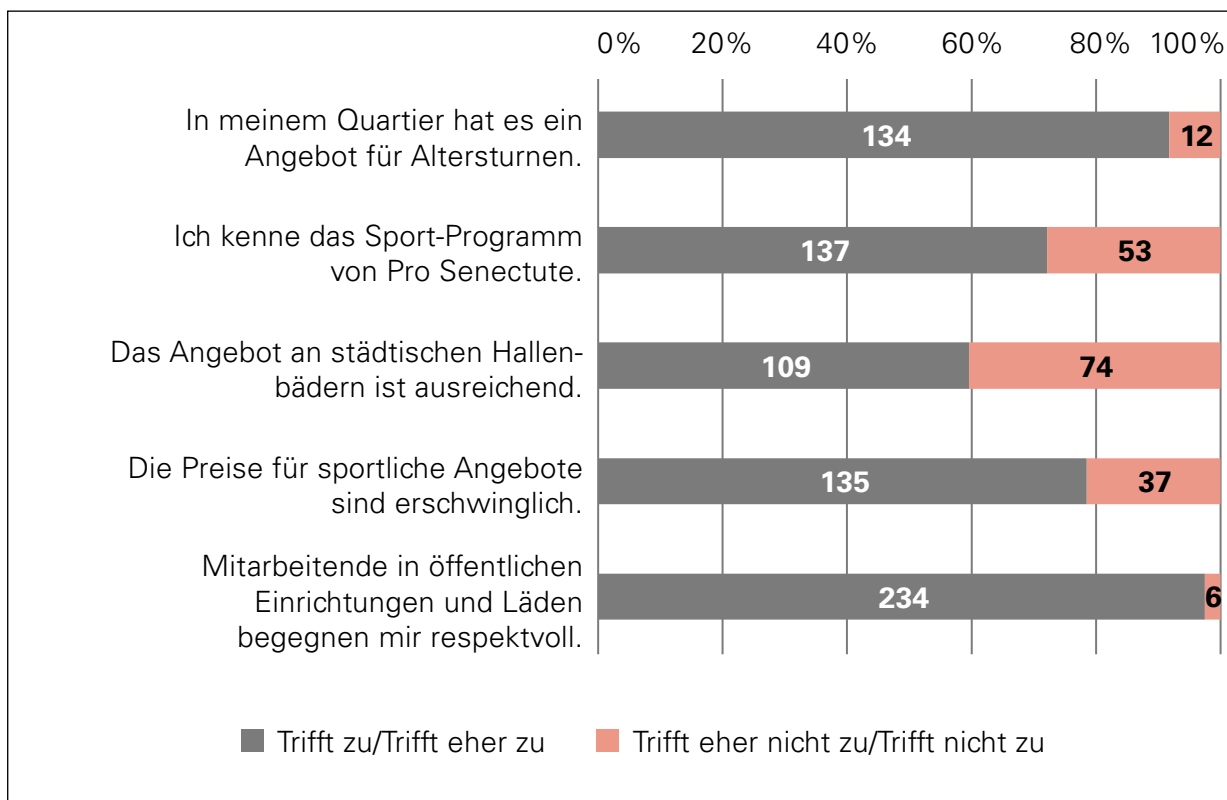
andererseits aber auch um die Mitwirkung bei politischen Prozessen.

«... wenn man sich interessiert, kann man auch etwas erreichen.»

(Zitat aus der Befragung)







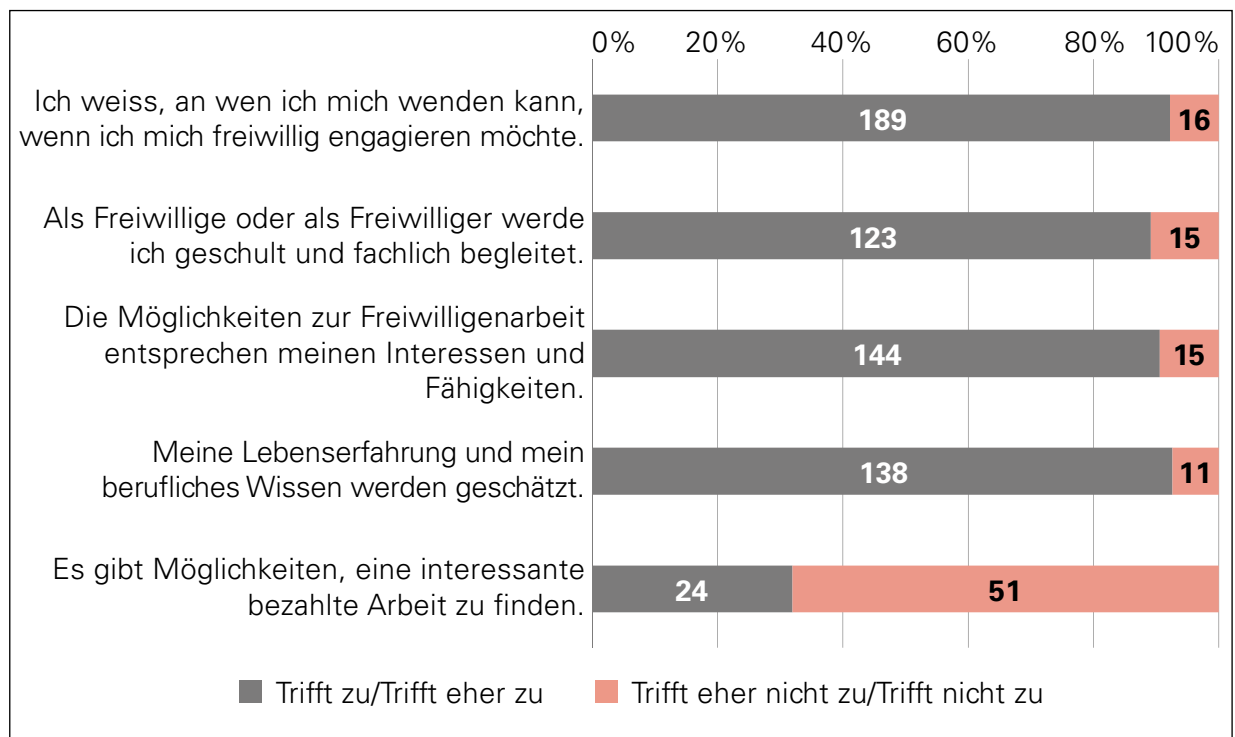
Bis auf wenige Ausnahmen waren sich die Befragten einig, dass es genügend, wenn nicht sogar zu viele **Angebote für ältere Personen** gibt. Die noch fitten Teilnehmenden orientieren sich oftmals vorwiegend am (kulturellen) Angebot in der Innenstadt, erst bei den älteren bis hochaltrigen Teilnehmenden wird das Angebot im Quartier wichtig. In den Gesprächsrunden wird auf die Vielzahl von kostenlosen kulturellen Veranstaltungen hingewiesen, die mit etwas Recherche leicht zu finden sind. Handelt es sich nicht um kostenlose Angebote, so sind Dreiviertel der Befragten der Ansicht, dass die Preise angemessen sind; einzige Ausnahme bilden hier die Computerkurse, die von der Mehrheit als zu teuer eingestuft werden.

Die **Mitwirkung** bei Entscheidungen bzgl. des Quartiers oder der Stadt ist rund 60 Prozent der Befragten wichtig. Für die Meisten genügt es jedoch, wenn sie darüber an der Urne abstimmen können; eine direkte Mitwirkung wie sie beispielsweise bei der Schützenmatte möglich war, ist nur für vereinzelte Personen von Interesse. Je nach Quartier wird bei solchen Mitwirkungsmöglichkeiten stillschweigend davon ausgegangen, dass der Leist oder die Quartierkommission die Anliegen des Quartiers mit ihren verschiedenen Bevölkerungsgruppen richtig vertritt. Interessant sind die Ergebnisse bzgl. des städtischen **Rates für Seniorinnen und Senioren**. Obwohl nur 41 Prozent den Rat kennen, sind 95 Prozent der Befragten der Meinung, dass es wichtig ist, einen Rat für Seniorinnen und Senioren zu haben.

9 Freiwillige und bezahlte Arbeit

Die Antwortquote bei den Aussagen zur freiwilligen oder bezahlten Arbeit lagen mit 30–80 Prozent sehr tief. Eine abschliessende Erklärung dafür konnte auch in den Gruppengesprächen nicht gefunden werden.

Eine Möglichkeit könnte sein, dass die Betreuung des Partners/der Partnerin und der Enkelkinder nicht als freiwillige Arbeit angesehen wird. Die Antworten, die ausgewertet werden konnten, ergaben folgendes Bild:



Mehrmals wurden die Enkelkinder als Grund angegeben, dass keine Zeit bleibt für ein weiteres freiwilliges Engagement. Weiter wurde mehrmals angefügt, dass während der Berufs- und Familienphase sehr viel freiwillig gearbeitet wurde und nun in der nachberuflichen Phase keine fixen Verpflichtungen mehr gewünscht sind.

Diejenigen, die jedoch freiwillig tätig sind oder waren, machen/machten dies jahrelang

und oftmals bei mehreren Institutionen gleichzeitig. Vereinzelt wurde auch Unverständnis geäussert, dass pensionierte Pflegefachpersonen nicht weiterarbeiten können, obwohl ein Mangel in ihrem Berufsfeld herrscht.

Die Gruppengespräche zeigten weiter auf, dass einige ältere Personen gerne weiter einer bezahlten Tätigkeit nachgehen würden, jedoch keine finden.

10 Unterstützung durch Pflege- & Gesundheitsdienste

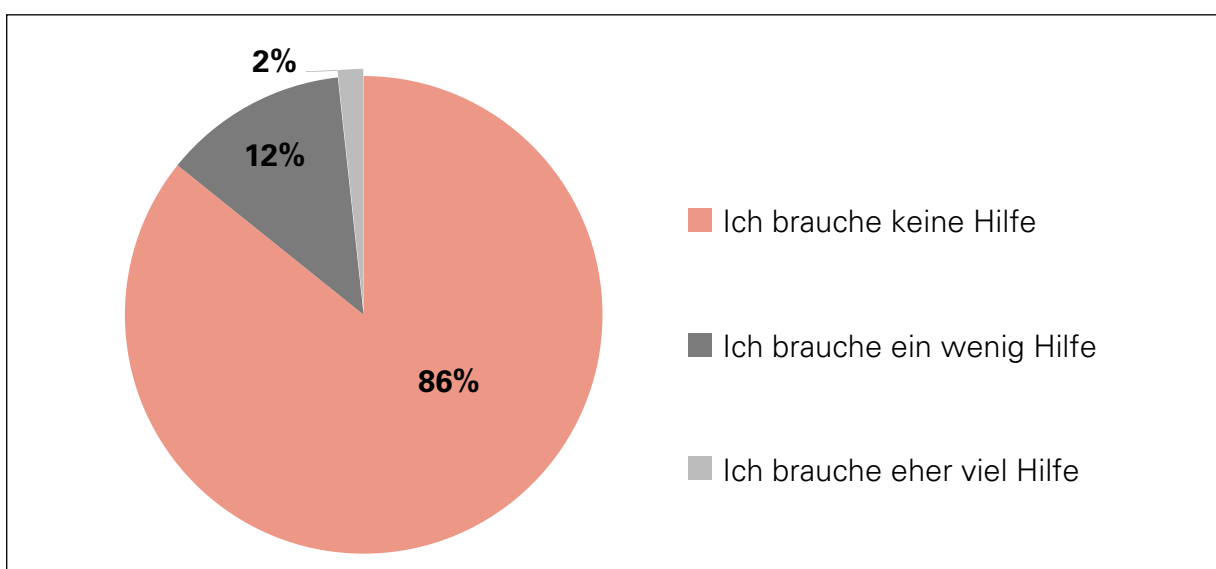
Bezüglich der Selbständigkeit im Alltag gaben 77 Prozent der Befragten an, keine Hilfe zu brauchen, 11 Prozent brauchen ein wenig Hilfe und 2 Prozent braucht eher viel Hilfe. 10 Prozent der Teilnehmenden haben keine Angaben gemacht. Eine Übereinstimmung zwischen den 4 Personen, die angegeben haben, «eher viel Hilfe» zu gebrauchen und der Wohnform «Alters-/Pflegeheim» gibt es nicht. Dass allgemein aktive, fitte Personen

bei einer Befragung mitmachen und die eher hilfsbedürftigen Personen schwerer erreichbar sind, hat sich auch hier gezeigt.

«... wenn man will oder muss, findet man überall Hilfe!»

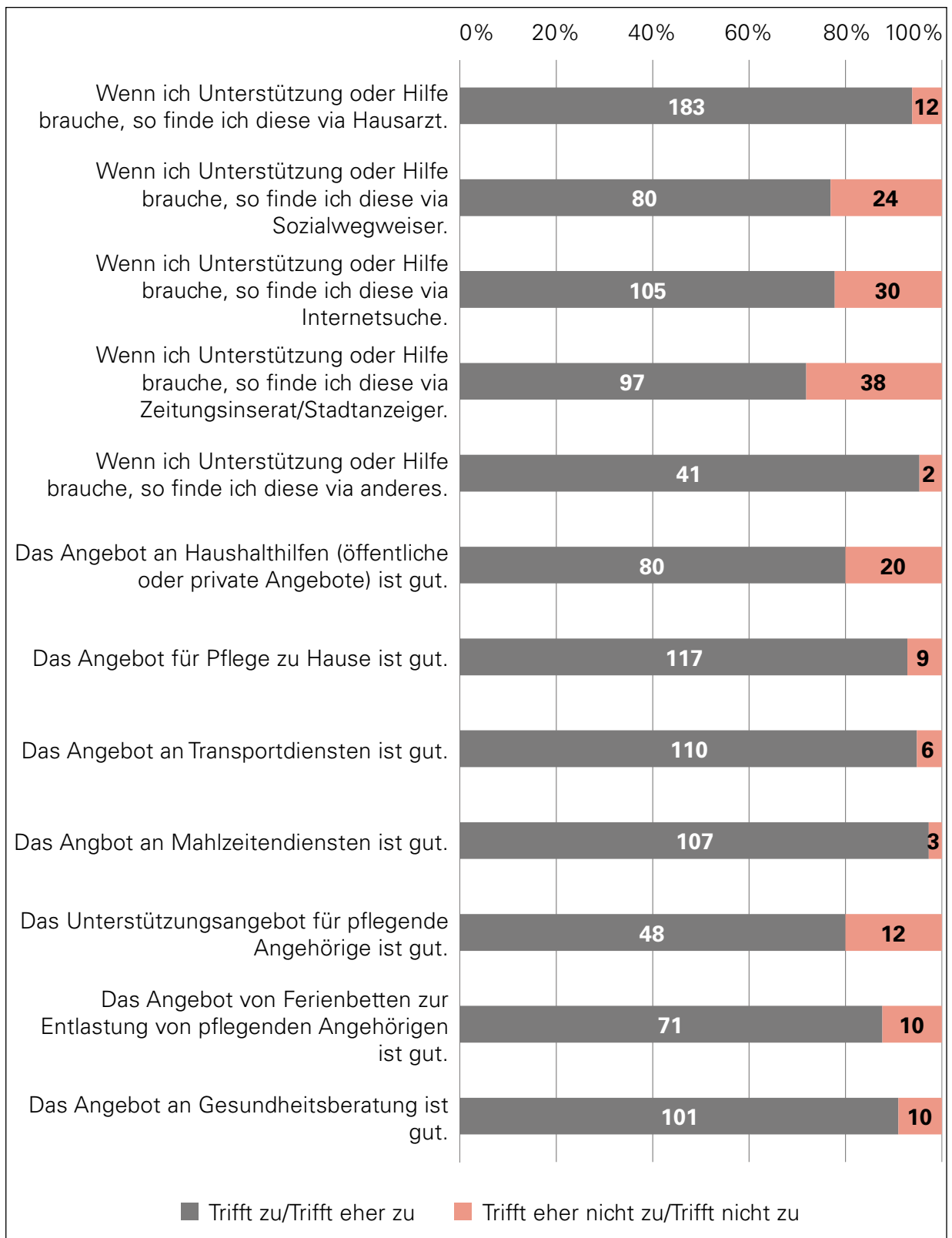
(Zitat aus der Befragung)

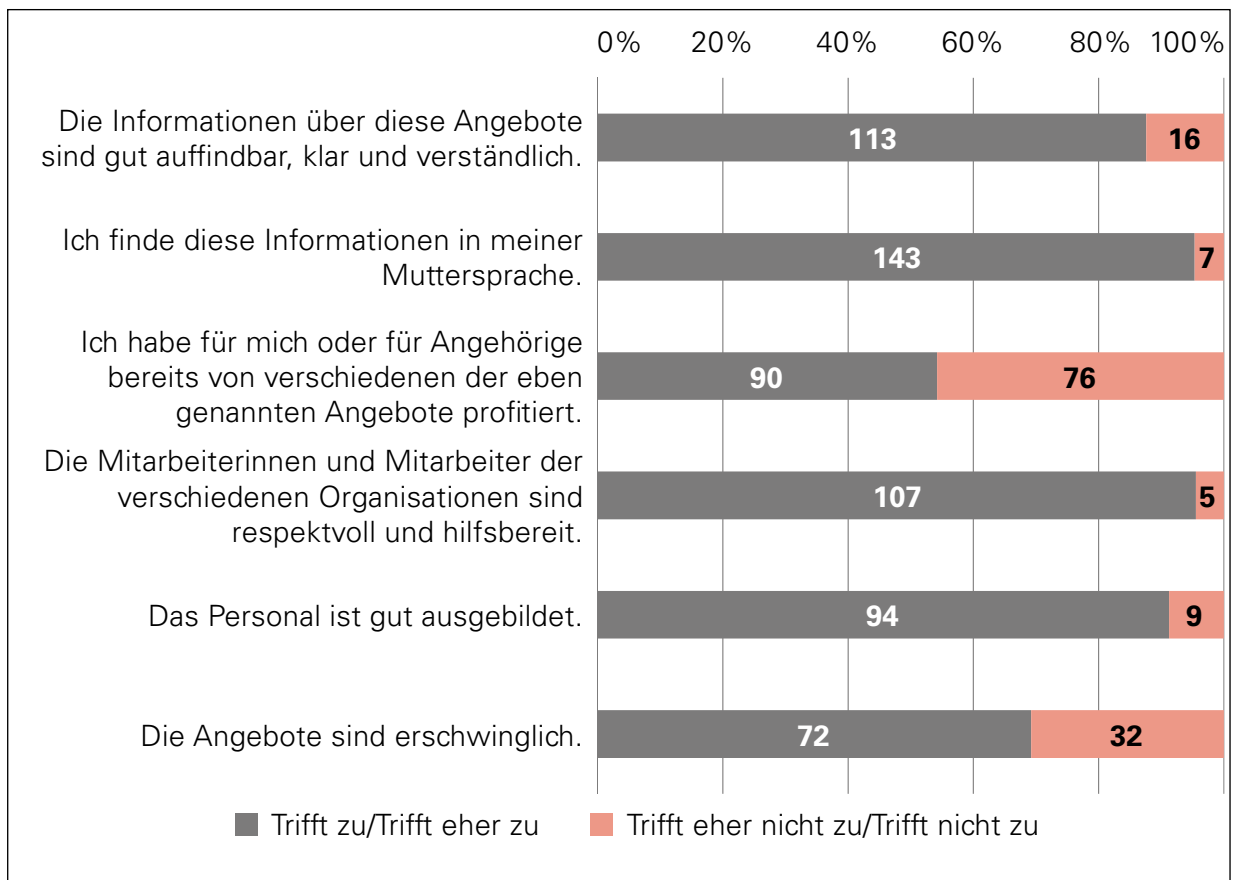
Die subjektive Einschätzung des Unterstützungsbedarfs hat folgendes Bild ergeben:



In Anbetracht der Tatsache, dass nur wenige der Teilnehmenden Hilfe im Alltag brauchen, erstaunt es nicht, dass der Anteil der Personen, der die Aussagen zu professionellen

Pflege- und Gesundheitsdiensten beurteilen konnten, relativ tief ist. Rund 50-60 Prozent der Befragten stuften die Unterstützungsangebote wie folgt ein:





Viele der Befragten greifen auf Freunde und Bekannte (Nachbarinnen und Nachbarn) zurück, wenn sie kurzfristig und temporär Unterstützung brauchen. Ist die Situation komplexer, so ist die primäre Anlaufstelle der Hausarzt oder die Hausärztin, gefolgt von der Internetsuche und dem städtischen Sozialwegweiser. Weiter wird auch davon ausgegangen, dass die Spitex-Angestellten

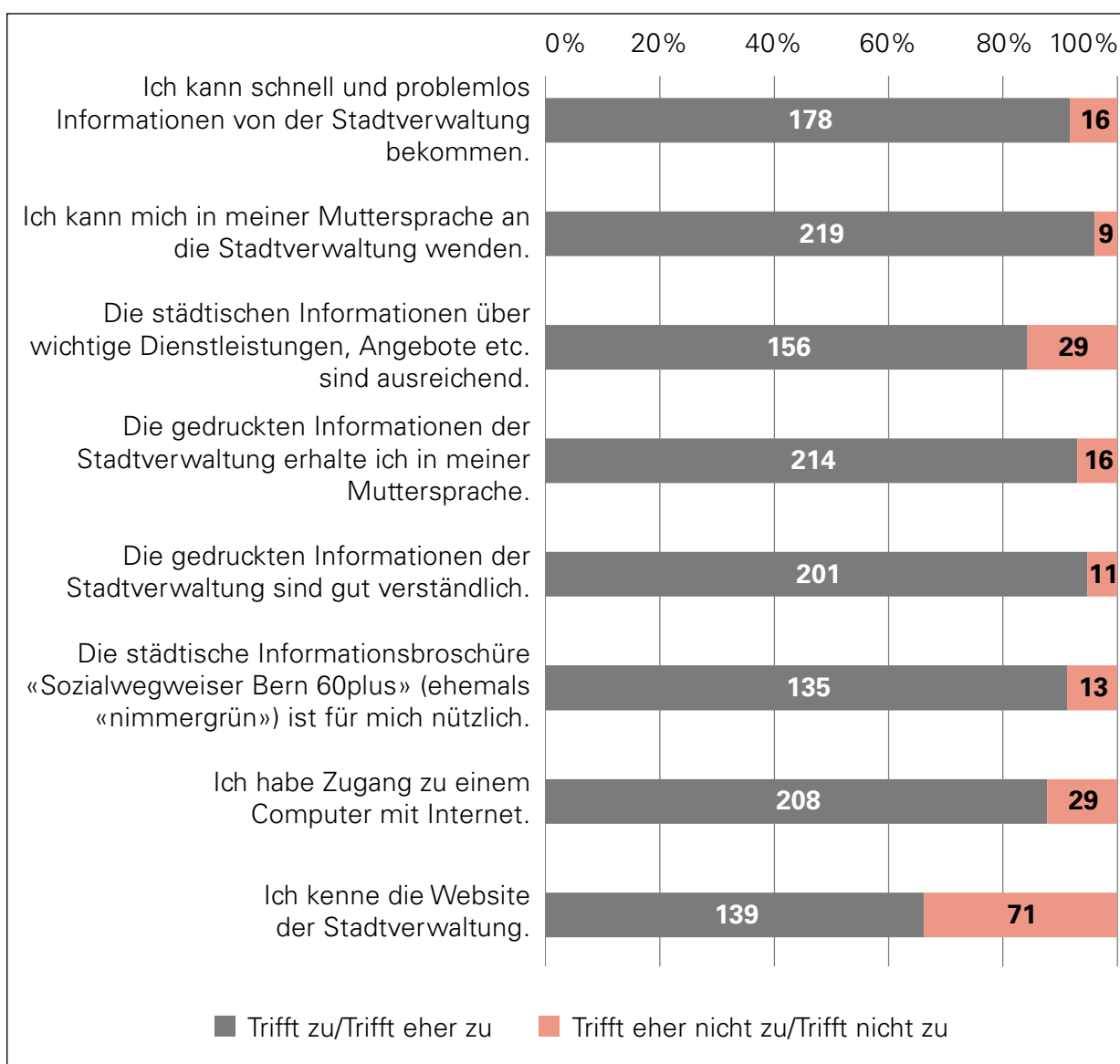
die verschiedenen Unterstützungs- und Hilfeangebote in der Stadt kennen und bei Bedarf weiterhelfen können. In diesem Zusammenhang wurde der Mangel an Zeit der Ärzte erwähnt, so wissen diejenigen, die noch einen Hausarzt oder eine Hausärztin haben, der sich Zeit nimmt, dies zu schätzen und diejenigen, die keine/n Vertrauensarzt oder -ärztin mehr haben um dieses Manko.

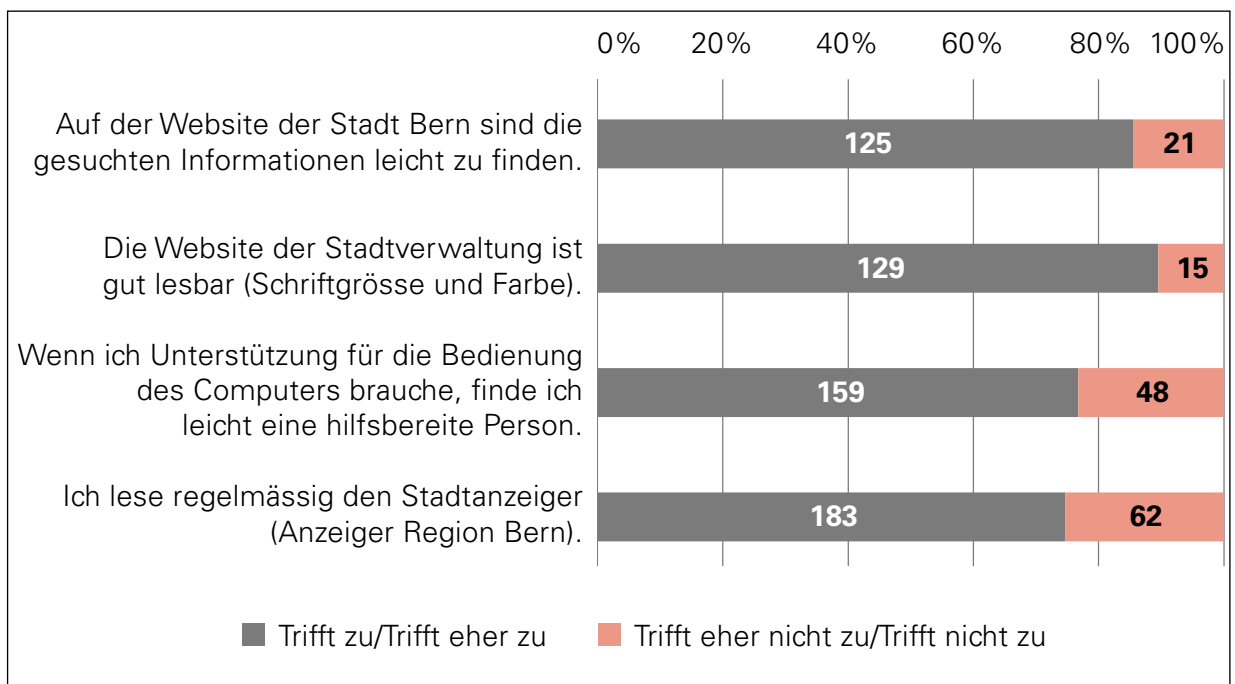
11 Information

Die Fragen zur Information und Informationsbeschaffung wurden sehr unterschiedlich beantwortet oder nicht beantwortet. So kennen nur rund die Hälfte der Befragten die Website der Stadtverwaltung und zur Auffindbarkeit der Informationen darauf können sich knapp 60 Prozent äussern. Den Nutzen der wichtigsten Informationsbroschüre des Kompetenzzentrum Alters, dem «Sozialwegweiser Bern 60plus», können nur knapp

60 Prozent beurteilen. Und die Frage, ob die weiteren städtischen Informationen für ältere Personen ausreichend sind, können 28 Prozent der Befragten nicht beurteilen. Über die allgemeine Zugänglichkeit zu Informationen von der Stadtverwaltung können sich 25 Prozent der Befragten nicht äussern.

Diejenigen, die die Fragen beurteilen konnten, haben folgendermassen geantwortet:





Nutzung von Computern und Handys

Der **Gebrauch von Internet und Email** hat sich gegenüber der letzten Befragung weiter erhöht und ist für 85 Prozent möglich, was erfreulich hoch ist und einem allgemeinen Trend entspricht. So haben die neusten Zahlen des Bundesamtes für Statistik (BfS) vom Herbst 2017 einen besonders starken Anstieg der Internet-Nutzern bei Personen ab 65 Jahren gezeigt, gesamtschweizerisch haben nun 90 Prozent aller erwachsener Personen Zugang zum Internet. Die Befragung zur Altersfreundlichkeit hat weiter gezeigt, dass mehr als die Hälfte der Befragten Smartphones inkl. Apps benutzt, die verbleibenden Personen sind mit ihrem «alten» Handy und dessen Funktionen (Telefonieren und SMS) vollauf zufrieden. Dass jemand kein Handy hat, kommt nur noch vereinzelt vor.

Die Mehrheit der befragten Personen ist gegenüber **E-Banking** sehr skeptisch, da sie

es als unsicher ansehen. Daran wird auch die angekündigte Schliessung vieler Poststellen nichts ändern. In die gleiche Richtung geht die Nutzung von Kreditkarten im Internet: Obwohl es den älteren Personen bewusst ist, dass sie damit von gewissen Angeboten ausgeschlossen sind, sind sie kaum bereit, die Kreditkarte im Internet zu benutzen.

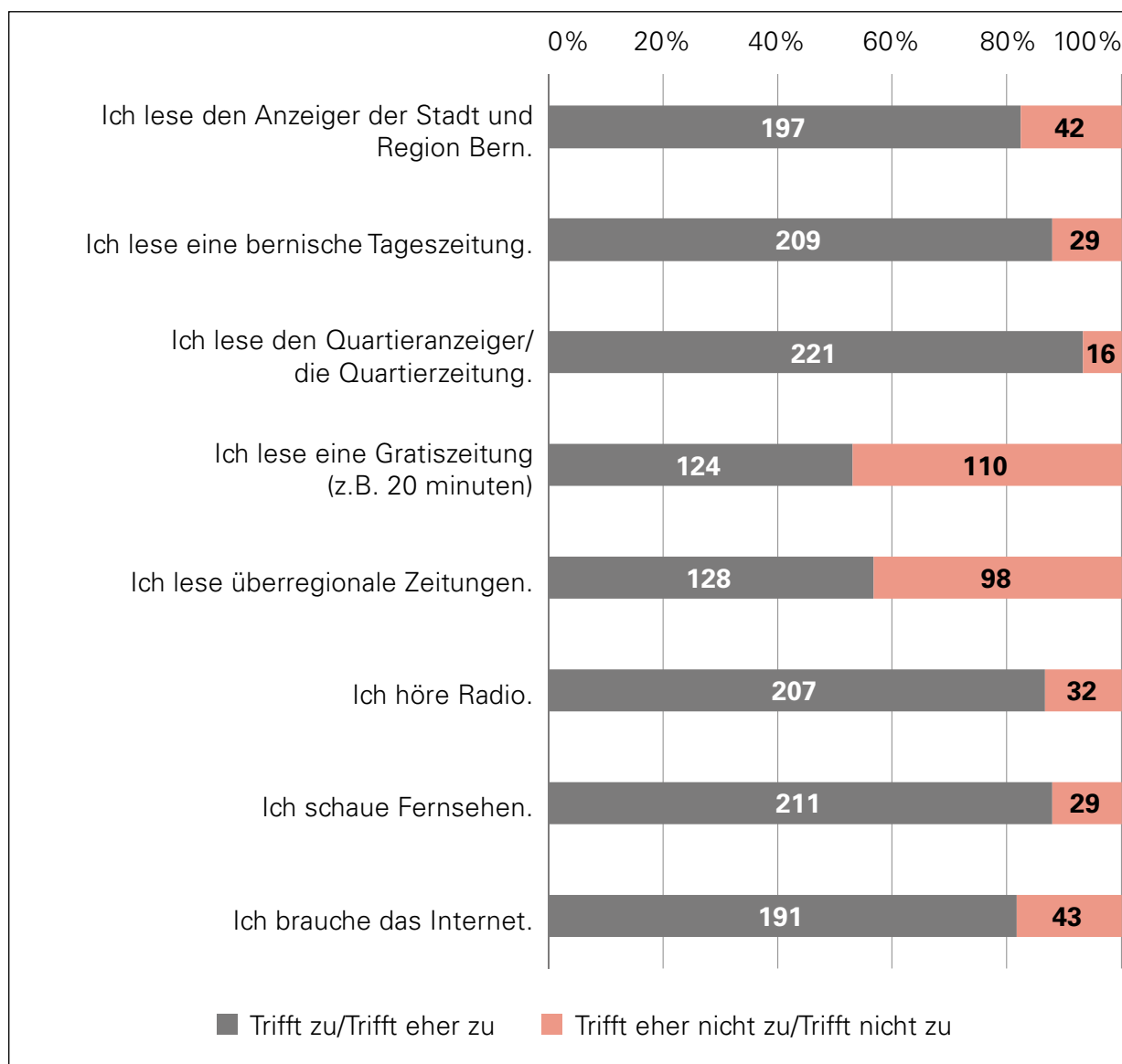
Vereinzelt werden die hohen Kosten für **Computer-Kurse** erwähnt und von der Verwaltung kostenlose Kurse für ältere Personen gefordert. Die kostenlosen Kurse der Job-Börse im Generationenhaus oder die kostengünstigen Kurse von Seniorenvereinigungen sind nur einzelnen Personen bekannt. Als Support-Stellen werden oftmals die Kinder und Enkelkinder erwähnt.

«... mein Internet steht am Morgen mit mir auf und geht am Abend mit mir zu Bett.»
(Zitat aus der Befragung)

Informationsbeschaffung

Auf die Frage, wie sich die Teilnehmenden die Informationen beschaffen, haben jeweils

über 90 Prozent geantwortet, was zu folgenden Resultaten führte:



Bekanntmachungen in den Quartieranzeiger-/zeitungen und dem Anzeiger der Stadt und Region Bern werden von den älteren Personen gelesen. Ergänzend dazu werden in den Gruppengesprächen in den Stadtteilen beziehungsweise Quartieren Länggasse-

Felsenau, Breitenrain-Lorraine und Bern-West die Quartiermails als gute Informationsquelle gelobt.

Vor allem von den älteren befragten Personen wird gewünscht, dass Informationen weiterhin auch auf Papier verfügbar sind.

12 Weiterer Handlungsbedarf aus Sicht der älteren Personen

Am Ende des Fragebogens hatten die älteren Personen die Möglichkeit aufzuschreiben, wo aus ihrer Sicht weiterer Handlungsbedarf besteht. Themen wie Wegfall von Wohnungen mit Dienstleistungen für EL-Bezüger oder der Abbau von Spitex-Leistungen als Kontrapunkt zur Entwicklung der Alterspolitik wurden aufgeführt. Ebenfalls erwähnt wurde die aktuelle Entwicklung in den Medien, die älteren Personen als Kostenfaktor und Bela-

stung für das Land darzustellen, mit dem Wunsch an die Stadt, sich für ein positiveres Bild des Alters einzusetzen. Weiter wird von der Stadt gewünscht, sich für genügend altersgerechten und bezahlbaren Wohnraum einzusetzen oder diesen selbst anzubieten. Gleichzeitig wird jedoch auch gewünscht, die Grenzen des Wachstums der Stadt zu respektieren sowie den öffentlichen Raum nicht überzustrapazieren.

13 Fazit der Befragung

Insgesamt ist die Beurteilung der Altersfreundlichkeit sehr gut aufgefallen, so dass gesagt werden kann, dass sich ältere Personen in der Stadt Bern wohl fühlen.

Obwohl in den Medien oftmals vereinfachend von «den Alten» gesprochen wird, zeigt sich auch bei der Befragung zur Altersfreundlichkeit der Stadt Bern, dass die ältere Bevölkerung keinesfalls eine homogene Gruppe darstellt. Ohne dies statistisch belegen zu können, sind über die letzten Befragungszyklen Tendenzen ersichtlich. So haben beispielsweise im 2017 vermehrt jüngere Teilnehmende auf die Selbstverantwortung hingewiesen. Sie vertreten berechtigterweise die Meinung, dass auch ältere Personen etwas bewirken können, sofern sie bereit sind, sich Gehör zu verschaffen und sich zu engagieren. In diesem Zusammenhang wird auch geschätzt, dass sie durch die Befragung die Anliegen direkt bei der Stadtverwaltung anbringen können.

Die Gruppengespräche sind eine wertvolle Ergänzung zum Fragebogen, so können dadurch Informationen vertieft und Aussagen relativiert werden. Der Handlungsbedarf ist jedoch kleiner als dies auf den ersten Blick scheinen mag, da viele Kritikpunkte auf Nicht-Wissen oder Fehlinformationen basieren.

Weiter wird das Einflussgebiet der Stadt häufig überschätzt. So ist nicht alles, was im geografischen Gebiet der Stadt liegt, auch in deren Einflussgebiet, als Beispiel sei hier der Hauptbahnhof angeführt, welcher der SBB untersteht. Dasselbe gilt auch für politische Themen, die auf Bundes- oder Kantonebene geregelt werden wie beispielsweise die Prämienregionen, die Krankenkassenvergünstigungen oder die Ergänzungsleistungen. Durch den Bericht zur Altersfreundlichkeit der Stadt Bern haben die verschiedenen Direktionen die Möglichkeit, die Anliegen der älteren Bevölkerung kennenzulernen und in ihre jeweiligen Projekte einfließen zu lassen. Das Alters- und Versicherungsamt wird den Bericht wiederum in die Formulierung der alterspolitischen Massnahmen einfließen lassen. Die konkreten Beanstandungen im Anhang werden von den zuständigen Direktionen geprüft; wo möglich und sinnvoll werden Verbesserungen vorgenommen. Zu einzelnen Themen, die im Rahmen der Befragung zur Altersfreundlichkeit diskutiert wurden, kann im nächsten Kapitel bereits heute Stellung genommen werden, da schon vor der Befragung Massnahmen eingeleitet oder umgesetzt wurden.

14 Eingeleitete und bereits umgesetzte Massnahmen

Bei den folgenden Themen sind bereits zum aktuellen Zeitpunkt Massnahmen eingeleitet oder umgesetzt:

Mischflächen

Wo es die örtlichen Verhältnisse zulassen, wird der Velobereich vom Fussgängerbereich baulich vollständig getrennt (Velostrassen oder Radwege auf der Strasse). Wo dies nicht möglich ist, wird eine taktil erfassbare Trennung zwischen Geh- und Velobereich angestrebt. Auf dem Velobereich haben die Velofahrenden Vortritt und auf dem Gehbereich die Fussgängerinnen und Fussgänger. Es wird situativ nach Lösungen gesucht, die der Sicherheit und dem Sicherheitsempfinden der schwächeren Verkehrsteilnehmenden optimal Rechnung trägt.

In der Stadt Bern werden jedoch auch Flächen gemischt genutzt, die als «Fussweg» sowie mit der Zusatztafel «Velo gestattet» markiert sind. Das Trottoir darf in diesen Fällen ausnahmsweise von Velofahrerinnen und Velofahrern mitbenutzt werden, jedoch nicht von schnellen E-Bikes-FahrerInnen (> 45 km/h). Auf diesen Flächen sind die Velofahrenden zu besonderer Vorsicht verpflichtet, da sie keinen Vortritt haben. In der Stadt Bern werden solche Mischflächen auf dem Trottoir nur dort erlaubt, wo der Veloverkehr durch den motorisierten Individualverkehr besonders gefährdet wäre (Beispiel Zieglerstrasse Richtung Murtenstrasse) oder punktuell im Bereich von Haltestellen (Helvetiaplatz, Kursaal) des öffentlichen Verkehrs, sofern dort enge Platzverhältnisse auf der Strasse bestehen.

Weiter bestehen in der Stadt Bern verschiedene Mischverkehrsflächen, wo das Nebeneinander und Miteinander von Fuss- und

Veloverkehr funktioniert und auf separate Verkehrsflächen verzichtet wird. Ebenfalls wird auf eine Trennung an Orten verzichtet, wo sich aus örtlichen Bedingungen eine solche nicht realisieren lässt. Die aktuell vorhandenen rund dreissig Mischverkehrsflächen werden ab 2018 systematisch überprüft und wo Handlungsbedarf ausgewiesen ist, mit einer taktil erfassbaren Trennung versehen.

Strassenquerungen (Grünzeiten)

Aktuell werden im Rahmen der Velooffensive die Grünzeiten für den Veloverkehr und parallel dazu die Grünzeiten für den Fussverkehr überprüft. Ziel ist die Erhöhung der Grünzeiten beziehungsweise bedarfsgerechte Grünzeiten für den Fussverkehr an sensiblen Knoten, wie beispielsweise an Verkehrsknoten mit einem erhöhten Aufkommen von älteren Personen, Kindern oder Menschen mit Behinderungen. Die Einhaltung des Fahrplanes des öffentlichen Verkehrs hat jedoch bei der Ausgestaltung der Grünzeiten Vorrang.

Die städtische Verkehrsplanung prüft aktuell Massnahmen, wie ein korrektes Verhalten bei Zebrastreifen besser vermittelt werden kann.

Rücksichtnahme

Im ersten Halbjahr 2017 hat die Stadt Bern die Sensibilisierungs-Aktion «FAIR uf em CHEHR» gestartet, welche die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden fördern soll. Ziel ist, dass alle Verkehrsteilnehmenden – und speziell die verletzlicheren Teilnehmenden, die Fussgängerinnen und Velofahrer – im Verkehr entspannt unterwegs sein können. Aktuell wird geprüft in welcher Form die Sensibilisierungsaktivi-

täten im 2018 in Ergänzung zur Velo-Kampagne fortgesetzt werden sollen. Diese wirbt ebenfalls für gegenseitigen Respekt und ein Miteinander im Strassenverkehr.

BernMobil wirbt bereits seit Längerem mit dem Flyer «Zäme geits» für gegenseitige Rücksichtnahme im öffentlichen Verkehr. So werden u.a. junge und gesunde Menschen gebeten, Fahrgästen mit Behinderungen oder älteren Menschen ungefragt ihren Sitzplatz zu überlassen. Oder es wird darum gebeten, nur leise oder gar nicht im Tram oder Bus zu telefonieren. Weiter wird appelliert, auf stark riechende Speisen und Getränke zu verzichten. Im Gesamten wird mit 17 Tipps des ÖV-Knigges für einen angenehmen Fahrkomfort für alle geworben.

Sitzgelegenheiten

Die Anzahl mobiler und fixer Sitzgelegenheiten soll in der Stadt Bern schrittweise erhöht werden, so wurden bereits im Sommer 2017 als Sofortmassnahmen an verschiedenen Orten 40 zusätzliche Sitzbänke aufgestellt. Ab Herbst 2018 werden zunächst 100 zusätzliche Sitzbänke aufgestellt, davon 23 an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die bis anhin keine Sitzgelegenheiten hatten. Weiter werden bestehende Sitzbänke in den nächsten Jahren schrittweise durch hindernisfreie, altersgerechte Sitzbänke ersetzt. Dazu wird stadintern ein neuer Sitzbanktypus entwickelt, welcher speziell auf die Bedürfnisse von älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen zugeschnitten ist. Die bestehenden Sitzbänke werden nicht nur ersetzt, sondern deren Anzahl auch erhöht. Dies geschieht vorerst in der Innenstadt und in Zentrumsnähe. Die weiteren Standorte werden ab 2019 definiert. Voraussichtlich wird die An-

zahl Sitzbänke insbesondere in der Nähe von Quartierzentren, in gut frequentierten Park- und Grünanlagen, in den Friedhöfen sowie in Anlagen nahe von Institutionen wie beispielsweise Alters- und Pflegeheimen oder Spitäler erhöht.

Ergänzend zum fix installierten Angebot von Sitzbänken werden in der Stadt Bern mobile Birstühle und -tische aufgestellt, die je nach Bedürfnis umplatziert werden können. Bis im Frühjahr 2018 werden zusätzliche Standorte sowie weitere Sitzelemente evaluiert, die in den Quartieren und in Grünanlage zum Verweilen einladen sollen.

Öffentliche Toiletten

Nebst den 38 öffentlichen Toiletten gibt es in der Stadt seit rund 1½ Jahren die «Netten Toiletten», so dass gesamthaft mehr als 50 öffentlich zugängliche Toiletten zur Benutzung stehen. Die «Netten Toiletten» sind Toiletten, die von Restaurants zur Verfügung gestellt werden und ohne Konsumationszwang benutzt werden können. Die Restaurants werden dafür von der Stadtverwaltung entschädigt. Das Projekt läuft bis Mai 2018, anschliessend wird der Gemeinderat über die definitive Einführung entscheiden.

Da es in der Innenstadt bereits eine grosse Dichte an öffentlich zugänglichen Toiletten gibt, wird ein allfälliger Ausbau bei den «Netten Toiletten» vorwiegend in den Stadtteilen II bis VI angestrebt.



15 Anhang

Offene Kritikpunkte/Wünsche

Folgende konkreten Anliegen/Wünsche wurden von den Teilnehmenden geäussert und sind als Ergänzung oder Präzisierung der

bereits erwähnten Punkte im Bericht zu verstehen. Diese werden ebenfalls von den zuständigen Direktionen geprüft und wo möglich verbessert.

Schneeräumung	Vereisung auf Nydeggbücke beim Pavillon (stadtauswärts), da das Trottoir zur Strasse abfallend ist
	Weissensteinstrasse/Brunnmattstrasse/Kirchbergerstrasse
	Gutenbergstrasse
	Obstberg
	Abgang Stöckackerbahnhof (Schnee nur in der Mitte der Treppe jedoch nicht beim Geländer geräumt)
Sitzbänke fehlend	Buslinie 17 stadtauswärts bei den Haltestellen Fischermätteli und Hardegg/Vidmar
	Unter dem Baldachin beim Loeb
	Bundesplatz
	Waisenhausplatz
	Bärenplatz
	Gesellschaftsstrasse
	Theaterplatz
	Kreuzung Post Bümpliz, Ecke Raiffeisenbank
	Kornhausplatz
	Viererfeld
	Neues Plätzli im Marzili (vis-à-vis Restaurant Marcel's Marcili)
	neben Kornhausstrank im Marzili
	zwischen Schönausteg und Marzili
	Zu viele Sitzbänke neu auf der Neufeldstrasse → bessere Standorte finden
Sitzbänke nicht benutzbar	Obdachlose belegen die Sitzbänke bei Endstation Linie 12 in der Länggasse
	Sitzbänke bei der Post an der Scheibenstrasse werden von alkoholisierten Personen belegt
	Sitzbänke an der gedeckten Haltestelle am Breitenrainplatz werden von alkoholisierten Personen belegt
	Sitzbänke bei der Post an der Scheibenstrasse werden von alkoholisierten Personen belegt
	Bänke auf Steinhölzli Spielplatz ziehen Obdachlose und alkoholisierte Personen an

Fussgängerstreifen allgemein / Querungen	Lichtsignalanlage Haltestelle Sandrain
	Lorrainebrücke Querungszeit zu kurz
	Viktoriarain Querungszeit zu kurz
	Thunstrasse Querungszeit zu kurz
	Egghölzli Querungszeit zu kurz
	Muristalden Querungszeit zu kurz
	Weltpost Querungszeit zu kurz
	Laubegg Querungszeit zu kurz
	Vortritt der Fussgänger in der Begegnungszone Nydegg wird nicht gewährt → Fussgängerstreifen gewünscht
	Bundesgasse zur Schwanengasse Querungszeit zu kurz
	Ecke Länggasse/Mittelstrasse Regenwasserabfluss staut zurück: Wartende am Fussgängerstreifen werden von Autos nassgespritzt
	Länggassstrasse stadtauswärts Höhe Bushaltestelle Unitobler: Absenkung am Strassenrand so dass Regenwasser sich staut, Wartende am Fussgängerstreifen werden von Autos nassgespritzt
	Haltestellen
Gefährliche Haltestelle Kocherpark stadteinwärts (Konflikt mit durchfahrenden Velos)	
Fehlendes Dach an Linie 19 stadtauswärts	
Gefährliche Haltestelle Zytglogge Linie 19	
Fehlender Unterstand Salem (beide Fahrrichtungen)	
Fehlender Unterstand Winkelriedstrasse (beide Fahrrichtungen)	
Haltestelle Egghölzli: Fehlendes Geländer zur Strasse hin (ältere Personen fühlen sich unsicher auf der Traminsel zwischen abfahrendem Tram und Strassenverkehr)	
Beleuchtung	Bahnhof Europaplatz
	Bushaltestelle Meinen stadtauswärts (Podest)
	Haltestelle Dübystrasse stadtauswärts, Weg zum Altersheim Lentulus (Privatweg?)
	Haltestelle Dübystrasse stadteinwärts
	Eymattstrasse (Platanen-Allee im Sommer verdeckt die Lampe)
	Platanenhof/Terrasse vor Uni-Mensa kein Licht mehr, ansonsten zu attraktiv für Jugendliche
	Münstergässchen
	Bernastrasse nach historischem Museum Richtung naturhistorischem Museum (fehlende Lampen)
	Militärstrasse auf Höhe Nr. 28 blendet in die Wohnung
	Reichenbachstrasse zu viel Licht

Grünanlagen	Rosengarten nicht hindernisfrei (vor allem die fehlende Geländer bei den einzelnen Treppenstufen)
	Botanischer Garten nicht hindernisfrei
Plätze/Strassen die gemieden werden	Reithalle
	Bahnhof (nachts)
	Bollwerk (nachts)
	Aarbergergasse (nachts)
	Grosse Schanze (nachts)
	Kleine Schanze (nachts)
	Kocherpark (nachts)
	Bundesterrasse (nachts)
	Platanenhof (nachts)
	Münstergässli (nachts)
	Europaplatz für Menschen mit einer Sehbehinderung, da keine Leitlinien
	Erlaubter Veloverkehr in Einbahnstrassen: Problem für Fussgänger, die sich nicht bewusst sind, dass Velos entgegen kommen
Velo	Sulgenbachkreuzung
	Fehlende Velostreifen in der Aaregg
	Mischfläche Kornhausplatz
	Kreuzung unten an grosser Schanz Richtung Bubenbergr/Innenstadt sehr gefährlich mit Bus Linie 12 (roter Radstreifen anbringen)
	Velofahren auf Aareweg trotz Fahrverbot
Hindernisfreiheit	Beschriftung öffentlicher Gebäude: grössere, schwarze Schrift auf weissem Hintergrund wäre hilfreich
	Braune Stehlen werden nicht als Wegweiser wahrgenommen (Angaben zu öffentlichen Gebäuden und Toiletten)
	Grosser Teil des Europaplatzes ist ohne Markierung (Leitlinien) für Menschen mit einer Sehbehinderung
Plätze	«Un-Platz» Waisenhausplatz: Es fehlt an Bäumen und Sitzgelegenheiten
	«Un-Platz» Eigerplatz: Verkehrsknotenpunkt jedoch nicht ein Platz für Begegnungen
	Begegnungszone untere Altstadt: Tempolimit von 20 km/h wird nicht eingehalten, es sollten Schwellen gemacht und mit grösseren Tafeln auf die Begegnungszone hingewiesen werden

ÖV-Verbindungen	Fehlende Anbindung des Altenbergquartiers
	Lückenhafte Anbindung des Robinson/Merzenacker Quartiers
	Lückenhafte Anbindung des Löchliguts
	Linienführung Tram Nr. 3 nur bis Bahnhof, nur 10 Minuten Takt
	Linie 28: keine Verbindungen am Samstag und Sonntag, unter der Woche Frequenz zu tief
	Anbindung Marzili-Quartier unter Tags verbessern
Tram/Bus	Kleber am Boden bei den Türen, dass dieser Platz freigehalten werden soll (Broschüre mit Verhaltenstipps wird kaum von den Personen gelesen, die es nötig hätten)
Car-Terminal	Car-Terminal Neufeld mit festem Belag versehen (über Stock und Stein steigen)
	Car-Terminal beim Bahnhof Wankdorf wäre wünschenswert

