



Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR)

Merkblatt

Stand: 02. Mai 2017

© Tiefbauamt der Stadt Bern

612003_01_06_Merkblatt UHR_020517.docx

Zielsetzung

Eine hindernisfreie Ausgestaltung ist die Grundvoraussetzung dafür, dass Menschen mit Behinderungen sowie ältere Menschen den öffentlichen Raum selbstständig nutzen und damit am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Die Stadt Bern setzt sich für die tatsächliche und rechtliche Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen ein. Bereits seit 2011 sind städtische Fachstellen unter dem Lead des Tiefbauamts daran, ein Konzept für einen hindernisfreien öffentlichen Raum zu entwickeln. Dazu wurden Gespräche mit den Behindertenorganisationen und den verschiedenen Anspruchsgruppen aufgenommen. Mehrere Teilaspekte wurden bereits aufgegriffen – etwa die flächendeckende Trottoirabsenkung an Querungsstellen.

Von der Hindernisfreiheit profitieren nicht nur Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen, sondern zum Beispiel auch Personen mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen sowie Kinder.



Mit dem seit Ende 2013 laufenden Projekt „Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum“ (UHR), welches das TAB in enger Zusammenarbeit mit den städtischen Fachstellen sowie Behindertenorganisationen bearbeitet, werden folgende Ziele verfolgt:

- Erarbeitung einer Strategie zur Umsetzung des hindernisfreien öffentlichen Raums inkl. Vorgehensweise, Zeitplan und Kosten;
- Überprüfung der bisherigen Normalien und Standards auf ihre Konformität mit den Anforderungen an das hindernisfreie Bauen und wo nötig deren Überarbeitung. Mit den

UHR-Standards bestehen praxistaugliche Vorgaben, welche in jedem Projekt angewandt werden können;

- Aufbau, Aktualisierung und Pflege der technischen Grundlagen;
- Definition von Massnahmenpaketen (Prioritätenliste);
- Projektierung und Umsetzung mit den vorhandenen finanziellen Mitteln;
- Pflege des Netzwerks resp. Austausch mit anderen Städten.

Das Projekt UHR umfasst den öffentlichen Raum einschliesslich Tram- und Bushaltestellen sowie Park- und Grünanlagen, jedoch keine Hochbauten. Zum Projekt gehören auch die Schulung von internen und externen Mitarbeitenden sowie die Kommunikation gegenüber der Bevölkerung und der Politik.

Mit dem vorliegenden Merkblatt sollen die Grundprinzipien des hindernisfreien Bauens gemäss dem Umsetzungskonzept zum hindernisfreien öffentlichen Raum vermittelt werden und eine Information zu den überarbeiteten Normalien und Standards erfolgen.

Bern, im Mai 2017

Hans-Peter Wyss, Stadtingenieur

1. Ausgangslage

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Das am 1. Januar 2004 in Kraft getretene Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3) hat zum Zweck, Benachteiligungen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind, zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen. Menschen mit Behinderungen soll ermöglicht werden, ihr Leben so weit als möglich selbstständig führen zu können, ohne auf die Hilfe von Drittpersonen angewiesen zu sein. Konkret geht es darum, die Hindernisse abzubauen, denen sie im öffentlichen Raum und bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln begegnen.

Das Behindertengleichstellungsgesetz gilt für folgende Bereiche des öffentlichen Raums:

- öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen, welchen nach Inkrafttreten des BehiG eine Bewilligung für den Bau oder für die Erneuerung erteilt wird;
- öffentliche zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs und dessen Fahrzeuge:
 - Bestehende und neue Bauten und Anlagen sowie die Fahrzeuge müssen bis spätestens Ende 2023 behindertengerecht ausgestattet sein;
 - Kommunikationssysteme und Billett-ausgabe müssen bereits seit Anfang 2014 behindertengerecht angeboten werden.

Grundsätzlich ist es Sache des jeweils zuständigen Gemeinwesens, das BehiG auf zweckdienliche Weise umzusetzen. Seit das BehiG in Kraft ist, wurden seitens des Tiefbauamts der Stadt Bern bereits diverse Teilaspekte aufgegriffen, bearbeitet und umgesetzt (z. B. flächendeckende Trottoirabsenkungen an Querungsstellen). Für viele Themen fehlten jedoch einheitliche Standards.

Für Anlagen, welche bereits vor Inkrafttreten des BehiG saniert oder erstellt wurden, besteht keine Anpassungspflicht (ausgenommen öffent-

licher Verkehr). Der Gemeinderat der Stadt Bern unterstützt jedoch die Vision einer „hindernisfreien Stadt“: Massnahmen für Hindernisfreiheit sollen über die gesetzlichen Vorgaben hinaus „proaktiv“ und kontinuierlich umgesetzt werden. Obwohl es also keine Pflicht und keine Fristen gibt, sollen bestehende Strassenräume, Plätze und Verkehrsflächen in der Stadt Bern angepasst werden. Aufgrund der unmittelbaren Sicherheitsrelevanz und in Anbetracht der schwierigen Randbedingungen betreffend Finanzierbarkeit werden als Sofortmassnahmen vorwiegend Massnahmen im Bereich Lichtsignalanlagen umgesetzt. Die hohe Sicherheitsrelevanz besteht dabei für Menschen mit Sehbehinderungen.

1.2 Projekt UHR

Basierend auf dieser Ausgangslage hat der Gemeinderat am 18. Dezember 2013 die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Federführung: Tiefbauamt) mit der Erarbeitung des Projekts „Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum“ (UHR) beauftragt. Auf der Basis einer fundierten Situationsanalyse wurden Standards zur Realisierung eines hindernisfreien öffentlichen Raums erarbeitet. Diese Standards sollen in die städtischen Normalien sowie in das Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum einfließen. Grundlage dafür sind – nebst dem BehiG – die aktuellen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sowie Verordnungen für die hindernisfreie Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV und VAböV). Darauf aufbauend wurde ein Umsetzungskonzept entwickelt. Grundsätzlich besteht in der Stadt Bern der politische Wille, Hindernisfreiheit auch in Situationen umzusetzen, für welche das BehiG dies nicht als zwingend vorsieht. Nebst der obligatorischen Umsetzung von Hindernisfreiheit bei öffentlich zugänglichen Um- und Neubauten sowie der Sanierung aller öV-Haltestellen bis Ende 2023 sollen auch bestehende Elemente und Infrastrukturen des übrigen öffentlichen Raums saniert werden. Das Umsetzungskonzept zeigt auch den Handlungsbedarf beim Bestand auf: Es legt fest, welche Elemente und Infrastrukturen zugunsten der Hindernisfreiheit nachzurüsten sind.

Zur Strukturierung und Eingrenzung der sich stellenden Fragen wurden folgende Themenfelder bearbeitet:

- Öffentlicher Verkehr (Bus, Tram)
- Verkehrsraum
- Lichtsignalanlagen
- Baustellen
- Park- und Grünanlagen
- Schulung/Kommunikation
- Sitzgelegenheiten

1.3 Nutzen für alle

Ein hindernisfreier öffentlicher Raum ist nicht nur für Menschen mit Behinderungen von Bedeutung. Gleichermassen profitieren z.B. auch ältere Menschen, Personen mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen sowie Kinder. Kurz: Grundsätzlich profitieren alle von einem hindernisfreien öffentlichen Raum.

2. Themenfelder

2.1 Öffentlicher Verkehr



Im Themenfeld öffentlicher Verkehr wird das Ziel der hindernisfreien Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen verfolgt. Es wurden Lösungen für einen niveaugleichen Einstieg (sog. hohe Haltekanten) sowie für eine hindernisfreie Ausstattung und hindernisfreie Zugänge zur Haltestelle erarbeitet. Die Projektierung für den hindernisfreien Umbau der Haltestellen muss aufgrund der gesetzlichen Um-

setzungspflicht und der hohen Dringlichkeit (Umsetzung bis Ende 2023 gemäss BehiG) umgehend erfolgen.

2.2 Verkehrsraum

Das Themenfeld Verkehrsraum befasst sich u.a. mit den Themen Strassenquerungen, Wegführung und Abgrenzung von Verkehrsflächen, Überwindung von Höhendifferenzen sowie der Ausstattung im öffentlichen Raum.

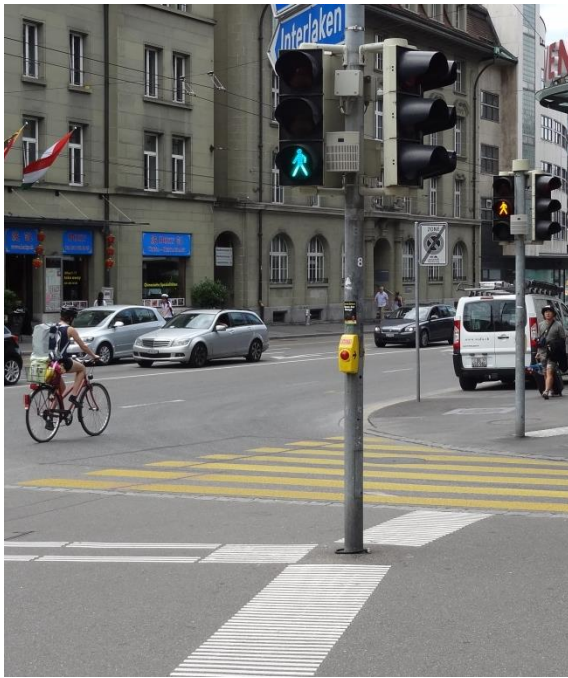


Für Menschen mit Gehbehinderungen und ältere Menschen sind niedrige Randsteine im Bereich von Strassenquerungen (z. B. bei Zebrastrifen), das Vermeiden von Stufen zur Überwindung von Höhendifferenzen sowie ausreichende Platzverhältnisse zum Manövrieren mit Rollstühlen oder Rollatoren Grundvoraussetzungen für die selbstständige Nutzung des Verkehrsraums. Für Menschen mit Sehbehinderungen, aber auch für Menschen mit Wahrnehmungseinschränkungen oder Hörbehinderungen, ist wiederum eine einfache und eindeutige Wegführung sowohl entlang von Strassen und Wegen als auch zum Queren von Strassen sowie die rechtzeitige Erkennbarkeit von Hindernissen zu gewährleisten. Erarbeitet wurden im Umsetzungskonzept Lösungen, die allen Nutzergruppen gerecht werden.

2.3 Lichtsignalanlagen

Die Hauptanliegen im Themenfeld Lichtsignalanlagen bestehen aus Sicht Hindernisfreiheit im Auffinden von Signalmasten (mittels taktivisualer Markierung und einem akustischen Signal), im Anzeigen der Grünphasen nach

dem Zwei-Sinne-Prinzip (optisch und taktil bzw. akustisch) sowie in der Gewährleistung der Orientierung (bei Bedarf akustisch). Für Menschen mit Sehbehinderungen besteht in diesem Bereich eine hohe Sicherheitsrelevanz. Die erarbeiteten Lösungen helfen, die Nutzung von Lichtsignalanlagen insbesondere für Menschen mit Sehbehinderungen zu vereinfachen und sicherer zu gestalten.



2.4 Baustellen

Aus Sicht Hindernisfreiheit gelten für das Themenfeld Baustellen dieselben Anforderungen wie im übrigen Verkehrsraum. Mit den spezifischen Standards werden für Menschen mit Mobilitätseinschränkung und ältere Menschen u.a. ausreichende Platzverhältnisse und der Schutz vor auskragenden Elementen im Gehbereich gewährleistet. Die Schwierigkeit bei einer Baustelle besteht insbesondere darin, dass sich diese laufend verändert und daher die UHR-Standards laufend überprüft und angewendet werden müssen.



2.5 Park- und Grünanlagen

Im Themenfeld Park- und Grünanlagen wurden Standards für die Zugänglichkeit, Abgrenzung und Ausgestaltung von Wegen sowie für die Überwindung von Stufen festgelegt. Park- und Grünanlagen weisen oft relativ viele Hindernisse für Menschen mit Gehbehinderung und/oder Sehbehinderung sowie für ältere Menschen auf – einerseits, weil sie häufig schon vor langer Zeit, als die Anliegen der Hindernisfreiheit noch kaum Beachtung fanden, geplant und realisiert wurden, andererseits, weil beim Anpassen der Anlagen nebst der Hindernisfreiheit auch viele andere Anforderungen (z. B. historische Bedeutung, Ästhetik, Funktion, zu erhaltender Baumbestand, Ökologie usw.) zu berücksichtigen sind.



2.6 Schulungen/Kommunikation

Dem Themenfeld Schulungen/Kommunikation kommt eine hohe Bedeutung zu. Dabei geht es einerseits um Schulungen der fachlich Zustän-

digen (Stadtverwaltung, Planungsbüros und Dritte, welche im öffentlichen Raum Projekte planen und realisieren) und andererseits um Kommunikation gegenüber der Bevölkerung, Fachverbänden und der Politik. Mit diesen Massnahmen soll eine korrekte Umsetzung der Standards und hohe Akzeptanz erreicht werden. Mit Unterstützung von Kommunikationsexperten soll ein detailliertes Kommunikationskonzept mit spezifischen Massnahmen für die Kommunikation gegenüber der Bevölkerung, Fachverbänden und der Politik erarbeitet werden. Die Umsetzung dieses Konzepts resp. der daraus resultierenden Massnahmen soll koordiniert mit der Projektierung und Ausführung der einzelnen Themenfelder erfolgen.



2.7 Sitzgelegenheiten

Das Themenfeld Sitzgelegenheiten umfasst die Evaluation eines neuen altersgerechten Sitzbank-Modells, die Koordination der Umsetzung neuer Bankstandorte und den Ersatz bestehender Sitzbänke. Mit dem Themenfeld Sitzgelegenheiten wird unter anderem auch auf die Forderungen aus verschiedenen parlamentarischen Vorstössen reagiert. Die Umsetzung eines altersgerechten Sitzbankmodells erfolgt zunächst anhand der Entwicklung eines Prototyps, der 2017 in Zusammenarbeit mit Stadtgrün entwickelt werden soll. Anschliessend ist schrittweise der definitive Ersatz der bestehenden Sitzbänke in der Stadt Bern geplant. Ziel ist der flächendeckende Ersatz der Sitzbänke in der Stadt Bern bis ca. 2035 durch das altersgerechte Sitzbankmodell.



3. Umsetzung Teilprojekte (TP)

Die weitere Bearbeitung des Projekts UHR erfolgt nicht mehr in Themenfeldern, sondern in folgenden Teilprojekten:

- ÖV-Haltestellen 2023
- Sitzgelegenheiten
- Sofort- und Sanierungsmassnahmen
- Schulung/Kommunikation

3.1 TP ÖV-Haltestellen 2023

In diesem Teilprojekt wird die Umsetzung der Sanierungsmassnahmen für die öV-Haltestellen koordiniert. Aufgrund der Dringlichkeit bei der Umsetzung (gesetzliche Frist bis Ende 2023) wurde dieses Teilprojekt bereits im Februar 2016 gestartet. 2017 wird mit der Projektierung erster „Pilothaltestellen“ begonnen. Die Projektierung aller weiteren Bus- und Tramhaltestellen wird anschliessend voraussichtlich ab 2018 erfolgen, die Realisierung ab 2019/2020.

3.2 TP Sitzgelegenheiten

Für das Jahr 2017 ist die Entwicklung von drei altersgerechten Sitzbank-Prototypen vorgesehen. Bis 2018 erfolgt zudem die Nachrüstung von ca. 23 Sitzbänken an Haltestellen. Für 2019 sind zudem die Schaffung von ca. 100 Sitzbänken an neuen Standorten sowie der Ersatz von ca. 150 bestehenden Sitzbänken durch das altersgerechte Modell vorgesehen. Bis ca. 2035 soll der ordentliche Ersatz sämtlicher Sitzbänke durch das altersgerechte Modell erfolgen.

3.3 TP Sofortmassnahmen/ Sanierungsmassnahmen

Mit diesem Teilprojekt werden Massnahmen aus den übrigen Themenfeldern definiert, welche nicht den ordentlichen Projekten zugeordnet werden. Aufgrund der unmittelbaren Sicherheitsrelevanz werden als Sofortmassnahmen bis 2023 vorwiegend Massnahmen des Themenfelds Lichtsignalanlagen vorgeschlagen. Weitere Sanierungsmassnahmen sind ab 2024 vorgesehen.

3.4 Schulung / Kommunikation

Die Schulung der stadtinternen Amtsstellen hat bereits im Herbst 2016 stattgefunden. Ziel war die Schulung aller Ämter, welche von Projektierungen und Realisierungen im öffentlichen Raum betroffen sind. Für stadtexterne Stellen werden ebenfalls Schulungen durchgeführt. Das Mandat für die Kommunikation wurde 2017 vergeben. Die Ausarbeitung eines Kommunikationskonzepts und eines entsprechenden Massnahmenplans erfolgt im 2017.



4. Anwendung in der Praxis

Grundsätzlich sind die Standards und Vorgaben aus dem UHR-Bericht umzusetzen. Die definierten Massnahmen sind jedoch von Projekt zu Projekt neu zu betrachten. Die Lösungen müssen direkt im jeweiligen Projektteam und unter Einbezug der Fachstellen, der Behindertenorganisationen sowie weiterer Interessenträger entwickelt und besprochen werden. Abweichungen von den UHR-Standards im Sinne von Kompromisslösungen sind möglich, müssen jedoch im jeweiligen Fall begründet und dokumentiert werden.

5. Überarbeitete Normalien und Standards

Die im Rahmen des Projekts UHR erarbeiteten Standards für Hindernisfreiheit werden im Bericht Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum unter dem Kapitel „Vorgehen zur Umsetzung“ festgehalten. Die Vorgaben aus diesem Bericht sind in der Projektierung und Realisierung verbindlich.

Die Standards aus dem Bericht werden in die Überarbeitung des Handbuchs „Planen und Bauen im öffentlichen Raum“ einfließen. Das überarbeitete Handbuch „Planen und Bauen im öffentlichen Raum“ wird bis ca. Sommer 2017 vorliegen.

Bericht UHR:

<http://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/wie-wir-planen-bauen/uhr>

Handbuch „Planen und Bauen im öffentlichen Raum“:

(neue Version ab ca. Sommer 2017):

<http://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/wie-wir-planen-bauen/handbuch>

Merkblatt UHR:

<http://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/wie-wir-planen-bauen/uhr>

Präsentation UHR:

<http://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/wie-wir-planen-bauen/uhr>

Informationen

Weitere Auskünfte und Informationen:

Tiefbauamt der Stadt Bern
Bundesgasse 38, 3001 Bern
Tel. 031 321 64 75 / Fax. 031 321 77 40
tiefbauamt@bern.ch
www.bern.ch/tiefbauamt

Öffnungszeiten:

Montag bis Donnerstag
8.00–12.00 und 13.30–17.00 Uhr,
Freitag bis 16:00 Uhr