

Herr Direktor Rudofl Dieterle  
Bundesamt für Strassen ASTRA  
VERVE  
3003 Bern

Zürich, den 29. April 2011

**Anhörung zu den neuen Verordnungen betreffend Verkehrsregeln  
und Signalisation - Stellungnahme der Schweizerischen Fachstelle  
für behindertengerechtes Bauen**

Sehr geehrter Herr Direktor Dieterle

Für Ihre Vernehmlassungseinladung vom 05. Januar 2011 danken wir Ihnen bestens. Als Schweizerisches Kompetenzzentrum für das Hindernisfreie Bauen nehmen wir zu den vorgelegten Entwürfen der Verordnungen über die Strassenbenützung (E-StBV) und über die behördliche Strassensignalisation (E-BSSV) gerne Stellung.

Unsere Fachstelle hatte in der Vorvernehmlassung auf verschiedene Punkte hingewiesen welche aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden sollten. Mit Freude stellen wir fest, dass einige wichtige Punkte in der Weiterbearbeitung berücksichtigt wurden und begrüssen sehr, dass mit diesen Korrekturen ein bedeutender Beitrag zur Umsetzung des BehiG geleistet wird.

Beim Studium der Entwürfe sind uns weitere Punkte aufgefallen, welche im Bezug auf den hindernisfreien Zugang und die Sicherheit von Menschen mit Behinderung im Strassenverkehr von Bedeutung sind und deren Regelung bzw. Korrektur unseres Erachtens wichtig ist.

Auf den Seiten 2 bis 12 nehmen wir zu Frage 2.17 (Allgemeine Fragen) sowie zu einzelnen Artikeln der E-StBV und der E-BSSV Stellung.

Für die sorgfältige Prüfung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

*E. Schmidt*

Eva Schmidt, dipl. Arch ETH

Schweizerische  
Fachstelle  
für  
behindertengerechtes  
Bauen

Centre suisse  
pour  
la construction  
adaptée  
aux handicapés

Centro svizzero  
per  
la costruzione  
adatta  
agli andicappati

## 2. Allgemeine Fragen

2.17 Weiterentwicklung: Sind Sie mit den vorgeschlagenen Änderungen im Zusammenhang mit den Lichtsignalanlagen einverstanden (vgl. Groberläuterungen, F.2.)?

Antrag: Die Verwendung von rot-gelben Ampeln darf nicht ausgeweitet werden, soweit sie für Fussgängerinnen und Fussgänger gelten.

Begründung:

Rot-gelbe Ampeln können nicht mit Zusatzsignalen für Sehbehinderte ausgerüstet werden, da das gelbe Blinksignal weder taktil noch akustisch vermittelt werden kann. Da bei Rot und bei Orange ein taktiler Signal nicht vibriert, würde für Sehbehinderte nie die Freigabe des Übergangs erfolgen. Bei Fussgängerampeln ist daher immer eine Grünphase notwendig, welche mit einem taktilen und ev. einem akustischen Signal angezeigt wird. Die Grünphase und auch das taktiler Signal können dazu auch auf Anforderung erfolgen. Insbesondere bei Schienenübergängen werden bei Nichtbeachten dieser Anforderung Sehbehinderte erheblich gefährdet, da moderne Schienenfahrzeuge im allgemeinen Verkehrslärm kaum hörbar sind.

## 3. Fragen zu E-StBV

Art.2 E-StBV Begriffe

Antrag: Abs. 6 ist wie folgt zu ändern:

Trottoir ist der unmittelbar entlang der Fahrbahn geführte, von dieser **baulich-vertikal** abgegrenzte Teil einer Strasse, der den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten ist.

Begründung: Trottoirs werden in der Regel auf Strassen gebaut, auf denen der Fahrverkehr gegenüber dem Fussverkehr vortrittsberechtigt ist. Aufgrund des BehiG muss in dieser Situation ein Trottoir auch für sehbehinderte Fussgängerinnen und Fussgänger erkennbar sein, damit sie vom sicheren Bereich aus durch Hochhalten des weissen Stocks anzeigen können, dass sie die Fahrbahn queren wollen. Erst mit dieser Handlung sind sie gemäss Art. 44 Abs. 3 E-StBV vortrittsberechtigt. Ausreichend gut ertastbare Randabschlüsse (min. 3 cm vertikal oder 4 cm Höhendifferenz bei schrägen Randabschlüssen mit min. 14° Neigungswinkel) stellen die absolut unerlässliche Bedingung dar, damit sich blinde und sehbehinderte Fussgängerinnen und Fussgänger selbständig bewegen können.

Der Begriff Trottoir wird allgemein als ein gegenüber der Fahrbahn erhöhter, den Fussgängern vorbehaltener Streifen verstanden und soll in der StBV entsprechend definiert werden. Dass es verkehrsberuhigte Strassen gibt, wie z.B. Begegnungszonen, wo nicht unbedingt ein Trottoir erforderlich ist und auch weniger deutliche Elemente wie Rinnen oder Reihen von Wassersteinen als weiche Trennung zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn möglich sind, bedeutet nicht, dass der Begriff Trottoir neu definiert werden muss.

Ein lediglich baulich abgegrenzter Streifen ohne Niveaudifferenz kann von blinden und sehbehinderten Fussgängerinnen und Fussgängern nicht einwandfrei als Trottoir interpretiert werden, da Belagsänderungen, Wassersteine und Rinnen auch ohne Trennfunktion auf Fussgängerflächen vorkommen und eine Verwechslung mit gestalterischen Verzierungselementen möglich ist. Auf Strassen mit Vortritt für den Fahrverkehr ist daher eine deutlich ertastbare Niveaudifferenz unbedingt erforderlich.

Würde in der definitiven Verordnung doch nur eine bauliche Abgrenzung verlangt, müsste dringend in einer Weisung oder Norm klargestellt werden dass bei Verkehrsregimes, in denen das Fahrzeug vortrittsberechtigt ist aufgrund des BehiG zwingend ein vertikaler Absatz erforderlich ist.

Bemerkung zu Abs. 7

Die Definition der Trottoirüberfahrt ist hilfreich und notwendig. Dass das Trottoir beidseitig vertikal abgegrenzt ist, klärt die Situation und hat für Sehbehinderte eine hohe Bedeutung. Die Frage stellt sich, ob mit dem Begriff „vertikal abgegrenzt“ klar verständlich ist, dass es sich um eine Niveaudifferenz handelt und die Ausgestaltung der Abgrenzung auch durch eine Anchrägung erfolgen kann wobei schräge Randabschlüsse die Anforderungen an die ertastbarkeit erfüllen müssen.

Antrag auf Ergänzung von Art.2 E-StBV:

Neuer Absatz „Fussgängerinsel“

**Fussgängerinseln sind den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten, von der Fahrbahn vertikal abgegrenzte, geschützte Flächen zwischen zwei Fahrspuren.**

Begründung: Gemäss Art. 9 Abs. 4 müssen Sehbehinderte bei Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung, die durch eine Fussgängerinsel unterteilt sind auf der Fussgängerinsel erneut ihre Querungsabsicht durch hochhalten des weissen Stocks anzeigen damit sie von ihrem Vortrittsrecht gemäss Art. 44 Abs. 3 gebrauch machen können. Dies ist nur möglich, wenn Fussgängerinseln ebenso wie das Trottoir über einen Absatz verfügen, so dass der Übergang zwischen Insel und Fahrbahn mit dem weissen Stock ertastet werden kann.

Art. 6 E-StBV Bahnübergänge

Antrag auf Änderung der Reihenfolge und Ergänzung bei der Aufzählung:

<sup>1</sup> Bei Bahnübergängen, die mit Schrankenanlagen oder Lichtsignalanlagen gesichert sind, haben die Strassenbenutzerinnen und -benutzer den Vortritt, ausser wenn:

~~a-e~~ die Schranke geschlossen ist;

~~b a~~ rotes Licht, Blink- oder Drehlicht erscheint **und ein akustisches Signal ertönt**; oder

~~c b~~ **bei Ampeln für den Fahrverkehr** gelbes Blinklicht erscheint.

<sup>2</sup> Bei Bahnübergängen sind Lichtsignale für Fahrzeuge auch von den Fussgängerinnen und Fussgängern zu beachten, wenn Lichter mit dem Fussgängersymbol fehlen.

Akustische Signale bedeuten «Halt» für alle Strassenbenutzerinnen und -benutzer.

Begründung:

Bahnübergänge sollen wenn immer möglich mit Schranken gesichert werden. Dies soll sich in der Reihenfolge der Aufzählung in Abs. 1 widerspiegeln. Rotes Blink oder Drehlicht muss mit akustischem Signal kombiniert sein, damit es für Sehbehinderte erkennbar ist. Gelbes Blinklicht gibt Sehbehinderten keine Information weshalb es

nicht eingesetzt werden darf, wenn es sich an Fussgängerinnen und Fussgänger richtet. Dies ist in der BSSV unmissverständlich zu regeln.  
Lichtsignale bei Bahnübergängen welche von den Fussgängerinnen und Fussgängern zu beachten sind, müssen mit taktilen und akustischen Signalen ergänzt werden damit sich blinde und sehbehinderte Fussgängerinnen und Fussgänger dem Abs. 2 entsprechend verhalten können.

#### Art. 9 E-StBV

Antrag zu Abs.3:

Die Frage des Vortritts zwischen Tram und blinden bzw sehbehinderten Fussgängerinnen und Fussgängern gemäss Art. 44 Abs.3 ist bei dieser Verordnungsrevision klar zu regeln.

Die neue Verordnung soll klar festlegen, ob eine sehbehinderte Person gegenüber der Strassenbahn vortritt berechtigt ist wenn sie durch hochhalten des weissen Stocks ihre Querungsabsicht anzeigt. Da dieser Punkt weitreichende Folgen hat im Bezug auf die bauliche Gestaltung und in den letzten Jahren mehrfach zu Diskussionen führte ist eine eindeutige Regelung dringend erforderlich.

#### Bemerkung zu Abs. 4

Dieser Absatz hat zur Folge, dass Sehbehinderte die Insel taktil erkennen müssen, damit sie sich entsprechend verhalten und ihre Querungsabsicht mit dem weissen Stock anzeigen können. Daraus folgt, dass eine Fussgängerinsel durch eine vertikale Abgrenzung von der Fahrbahn getrennt sein muss, damit sie als Fussgängerbereich für blinde und sehbehinderte Personen erkennbar ist. Markierte Fussgängerinseln oder solche, wo lediglich die Inselköpfe aufgeklebt werden, sind unter Berücksichtigung von Art. 9 Abs. 4 E-StBV und Behindertengleichstellungsgesetz BehiG folglich nicht zulässig, da sie für blinde und sehbehinderte Fussgängerinnen und Fussgänger nicht erkennbar sind.

Eine eindeutige Regelung dieses Punktes ist dringend notwendig, entweder durch eine Definition der Fussgängerinsel in der StBV oder in den entsprechenden Normen. Da diese Anforderung schon seit 1988 in der Norm behindertengerechtes Bauen im Grundsatz aufgeführt ist und dennoch weder die Umsetzung in der Praxis noch die Anpassung der VSS-Normen entsprechend durchgesetzt werden konnte, beantragen wir die Definition der Fussgängerinsel in der StBV (vgl. Antrag zu Art. 2 E-StBV).

#### Art. 11 E-StBV

Bemerkung:

Wir begrüssen sehr, dass der Begriff Rollstuhl in der Verordnung übernommen wurde und damit der unkorrekte und diskriminierende Begriff des „Invalidenfahrstuhls“ endlich aus der Bundesverordnung gestrichen werden konnte.

Offen bleibt die Frage, welche Hilfsmittel unter dem Begriff „Rollstuhl“ zusammengefasst werden und ob dies auf Verordnungs ebene festgehalten wird.

#### Art. 44 E-StBV

Bemerkung zu Abs. 3

Der Vortritt mit dem weissen Stock ist für Menschen mit Sehbehinderung von allergrösster Bedeutung im Hinblick auf die selbständige Bewältigung ihrer Wege im

öffentlichen Raum. Wir begrüßen, dass dieser elementare Punkt weiterhin in der Verordnung aufgeführt ist und damit eine für die Gleichstellung und Selbständigkeit blinder und sehbehinderter Menschen im Strassenverkehr entscheidende Regel bestand hat.

Art. 63 E-StBV

Antrag auf Ergänzung mit neuem Artikel

**<sup>5</sup> Muss ein Fahrzeug zum Güterumschlag auf einer Fussgängerfläche halten, dürfen Fussgängerinnen und Fussgänger nicht gefährdet werden. Offene Ladeklappen müssen durch Scherengitter oder Warnposten gesichert werden.**

Begründung:

Haltende Fahrzeuge auf Fussgängerflächen sind Hindernisse welche wie feste Hindernisse mit dem weissen Stock ertastbar sein müssen. Auskragungen wie offene Ladeklappen stellen für Menschen mit Sehbehinderung eine erhebliche Verletzungsgefahr dar und sind deshalb durch Personal oder mobile Absperrgitter zu sichern.

Art. 65 E-StBV

Antrag zu Abs.1 All. a, b und c:

Die Beschränkungen der Parkzeiten in den drei aufgeführten Situationen sind auf zu heben.

Begründung:

Bezug nehmend auf die Standesinitiative des Kantons Zürich muss die Regelung für Parkieren mit der „Parkkarte für behinderte Personen“ angepasst werden.

In der Praxis hat sich gezeigt, dass nur eine Parkierungserleichterung ohne zeitliche Einschränkung die Teilhabe von Menschen mit Behinderung am sozialen und öffentlichen Leben sowie am Arbeitsprozess möglich macht. Die zeitlichen Beschränkungen sind auf zu heben.

Art. 71 E-StBV

Antrag auf Ergänzung von Art. 71:

Führerinnen und Führer von Fahrzeugen bis zu einer Breite von höchstens 1 m sind den Radfahrerinnen und Radfahrern hinsichtlich der Benutzungspflicht von Radstreifen und Radwegen gleichgestellt, wenn bei diesen Fahrzeugen die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit sowie eine allfällige motorische Unterstützung auf 20 km/h beschränkt sind. **Die Benutzungspflicht gilt nicht für gemeinsame Rad- und Fusswege.**

Bemerkungen:

Was den Radstreifen betrifft, ist die Forderung diese Fahrzeuge den Velos gleich zu stellen nachvollziehbar. Die immer häufigere Führung von Rad- und Fussweg auf einer Ebene führt aber dazu, dass durch diese neue Regelung noch mehr Fahrzeugkategorien auf Fussgängerflächen zugelassen werden oder gar verpflichtet werden, die gemeinsamen Flächen für Rad- und Fussverkehr zu nutzen. Dies ist aus Sicht von Menschen mit Behinderung keinesfalls tolerierbar: Die Zulassung von motorunterstützten Fahrzeugen darf nur auf reinen Radwegen und Radstreifen erfolgen; im Mischverkehr mit dem Fussverkehr ist sie nicht akzeptabel.

#### Art. 116 E-StBV

##### Antrag auf Ergänzung von Abs. 6:

Mit einem Signal für Wege mit getrennter Verkehrsfläche (z.B. «Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen»; C.20) sind Wege nach den Absätzen 1–3 angezeigt, bei denen den Benutzerkategorien mittels Markierung **und baulicher Abgrenzung** je eine eigene Verkehrsfläche zugeordnet ist.

##### Begründung:

Eine bauliche Abgrenzung der Verkehrsflächen mittels ertastbaren Trennelementen wie z.B. Trennstreifen, Niveaudifferenz mit schrägen Randabschlüssen oder eventuell Fussweg-Radwegtrennsteinen, wie sie in Deutschland verwendet werden, ist unbedingt erforderlich, damit die Trennung zwischen Fussgängerbereich und Radstreifen taktil erkennbar ist und sich Menschen mit Sehbehinderung auf Rad- und Fusswegen mit getrennten Verkehrsflächen sicher fortbewegen können. Eine taktile-visuelle Markierung kann diese Funktion nicht gleichwertig erfüllen. (vgl. Antrag zu Art. 163 Abs. 4 E-StBV und Art.65 BSSV).

#### Art. 127 E-StBV

##### Bemerkung:

Bahnübergänge ohne Schrankenanlagen, welche lediglich mit einem Andreaskreuz gekennzeichnet sind stellen Sehbehinderte vor unlösbare Probleme. Sie können den Bahnübergang nicht erkennen. Es braucht eine klare Regelung in der entsprechenden (Eisenbahn-)Verordnung welche besagt, dass ausschliesslich mit Andreaskreuz geregelte Bahnübergänge nicht zugelassen werden wo Fussgängerinnen und Fussgänger verkehren, so dass dem BehiG Rechnung getragen wird.

#### Art. 149 E-StBV

##### Antrag

Die Auswirkungen dieser neuen Regelung sind zu überprüfen und gegebenenfalls eine spätere Korrektur vor zu nehmen. Möglich wäre, dass die Auswertung der Erfahrungen ein Regelung der Fahrgeschwindigkeit notwendig macht, so dass diese jener der Hauptberechtigten angeglichen werden muss, dies könnte z.B. bedeuten, dass Fahrverkehr auf Fussgängerflächen nur im Schritttempo zugelassen wird.

Der Druck, Fussgängerflächen für alle möglichen anderen Verkehrsarten zu öffnen ist sehr gross. Zum Beispiel werden immer öfter Parkfelder auf Fussgängerflächen angeordnet, so dass ein erheblicher Manövrierverkehr entsteht. Die Verordnung soll dieser Tendenz keinen Vorschub leisten. Die Möglichkeit mit einem Zusatzsignal weitere Fahrzeuge auf Fussgängerflächen zu erlauben kann sich je nach Umsetzung in der Praxis positiv oder negativ auswirken. Möglich ist, dass dadurch mehr Fussgängerflächen als solche signalisiert werden als dies bisher der Fall war und folglich mit dieser neuen Regelung mehr Bereiche signalisiert werden bei denen der Vortritt den Fussgängerinnen und Fussgängern zugewiesen wird. Andererseits besteht die Gefahr, dass in der Praxis Fussgängerflächen auf diese Weise vermehrt für Fahrzeuge jeglicher Art geöffnet werden und die Konflikte und Stresssituationen auf Trottoirs Fusswegen und in Fussgängerzonen dadurch steigen. Eine Überprüfung der Auswirkungen dieser Neuregelung ist daher unbedingt erforderlich.

#### Art. 154 E-StBV

##### Antrag auf Ergänzung von Abs. 4:

<sup>4</sup> Gelbes Blinklicht mahnt die Strassenbenutzerinnen und -benützer zu besonderer Vorsicht. Es **richtet sich ausschliesslich an den Fahrverkehr und** gestattet die Weiterfahrt unter Beachtung der allgemeinen Verkehrsregeln sowie der Signale und Markierungen.

Gelbes Blinklicht ist für Sehbehinderte nicht erkennbar. Zudem gibt es kein taktiles oder akustisches Signal, welches zur Vorsicht mahnt und dennoch das Weitergehen signalisiert. Aus diesem Grund ist der Einsatz von gelbem Blinklicht für Fussgängerinnen und Fussgänger ungenügend und nicht für alle Benutzergruppe zugänglich. Auf die Verwendung von gelben Blinklichtsignalen für Fussgängerinnen und Fussgänger soll daher verzichtet werden. Fussgängerlichtsignale müssen immer eine Grünphase, zumindest eine Grünphase auf Anforderung aufweisen.

#### Art. 158 E-StBV

##### Antrag auf Ergänzung von Art. 158, neuer Absatz:

<sup>3</sup> **Zwei-Farben-Ampeln dürfen nicht verwendet werden wenn sie sich auch von Fussgängerinnen und Fussgängern zu beachten sind.**

##### Begründung:

Im Text heisst es zwar: „...können für den Fahrverkehr verwendet werden“. Es ist aber nicht klar ob damit gemeint ist, dass sie sich nicht an Fussgängerinnen und Fussgänger wenden. Es muss klargestellt werden, dass sich diese Lichtsignale ausschliesslich an den Fahrverkehr, nicht aber an den Fussverkehr richten. Ein gelbes Warnblinken kann für Menschen mit Sehbehinderung nicht zugänglich gemacht werden (es gibt kein entsprechendes taktiles und akustisches Signal) weshalb Ampeln ohne Grünsignal unter Berücksichtigung des BehiG für Fussgängerinnen und Fussgänger nicht eingesetzt werden dürfen.

#### Art. 163 E-StBV

##### Antrag auf Änderung von Absatz 4:

Die Trennung von Rad-, Fuss- und Reitwegen, die auf gleicher Ebene verlaufen, erfolgt durch **eine bauliche Abgrenzung sowie** eine gelbe unterbrochene oder ununterbrochene Linie. Ununterbrochene Linien dürfen von Fahrrädern und von Reiterinnen und Reitern weder befahren noch überquert werden.

##### Begründung:

Eine bauliche Trennung ist erforderlich, damit sie für Menschen mit Sehbehinderung erkennbar ist. Er tastbarem Trennstreifen, schräge Randabschlüsse oder Fussweg-Radwegtrennsteinen, wie sie in Deutschland verwendet werden, sollen durch die Verordnung verlangt werden. Die taktil-visuelle Markierung alleine (vgl. Art. 65 BSSV) ist nicht ausreichend und stellen keine gleichwertige Lösung dar.

#### Art. 165 E-StBV

##### Bemerkung zu Abs. 1

Für blinde und sehbehinderte Fussgängerinnen und Fussgänger sind diese Symbole nicht erkennbar, weshalb sehr wichtig ist, dass diese eine Zuteilung der Verkehrsflächen nur verdeutlichen, nicht aber eine sicherheitsrelevante Funktion haben können.

Art. 171 E-StBV

Antrag auf Präzisierung von Abs.3

Längsstreifen für Fussgängerinnen und Fussgänger sind auf der Fahrbahn durch gelbe, ununterbrochene Linien abgegrenzt und weisen Schrägbalken auf (K.26). **Sie können mit einer taktil-visuellen Markierungen für Sehbehinderte ergänzt werden.** Sie dürfen von Fahrzeugen nur benützt werden, wenn die Fussgängerinnen und Fussgänger nicht behindert werden.

Begründung

Diese Markierung wird in der SN 640852 aufgezeigt. Sie kann in bestimmten Situationen für die Orientierung und Führung Sehbehinderter notwendig sein.

#### 4. Fragen zur E-BSSV

Art. 7 E-BSSV

Antrag auf Ergänzung von Abs. 4:

Signale dürfen nicht in das Lichtraumprofil der Fahrbahn hineinragen. **Auf Fussgängerflächen dürfen sie Fussgängerinnen und Fussgänger nicht behindern oder gefährden.**

Begründung:

Signale werden in der Regel ausserhalb des Lichtraumprofils und damit häufig auf Fussgängerflächen aufgestellt. Signaltafeln, welche gegenüber dem vertikalen Träger um mehr als 10 cm in den Fussgängerbereich auskragen und die lichte Höhe von 210 unterschreiten, sind gefährliche Hindernisse für Fussgängerinnen und Fussgänger insbesondere betreffend Kopfverletzungen. Sie sind leider in der Praxis immer wieder an zu treffen, teilweise sogar montiert an Ampelmasten, wo Sehbehinderte das taktile Signal für die Querung suchen und abtasten müssen.

Art. 38 E-BSSV

Antrag auf Ergänzung von Abs. 2:

<sup>2</sup> Es dürfen keine Fussgängerstreifen angebracht werden. In Tempo-30-Zonen sind sie zulässig, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse von Fussgängerinnen und Fussgängern dies erfordern, namentlich bei **Haltestellen, wichtigen Fusswegverbindungen**, Schulen und Heimen.

Begründung:

Obwohl die Aufzählung namentlich bei Schulen und Heimen nicht als abschliessend betrachtet werden muss, wird dies in der Praxis so ausgelegt und werden häufig nur bei Schulen und Heimen Fussgängerstreifen angebracht. Für Menschen mit Behinderung bestehen jedoch besondere Vortrittsbedürfnisse insbesondere im Bereich von Ortszentren, auf wichtigen Fusswegverbindungen oder bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Nur ein sehr kleiner Teil von Menschen mit Behinderung lebt in Heimen. Die soziale Integration und Selbständigkeit im täglichen Leben im Sinne der Bundesverfassung und des Gleichstellungsgesetzes erfordert eine Gestaltung des Aussenraums, welche überall ihren Bedürfnissen gerecht wird, nicht nur bei Schulen und Heimen. Querungshilfen wie Fussgängerstreifen haben für Menschen mit Behinderung auch in Tempo 30 Zonen eine wichtige Bedeutung, da die Haltebereitschaft ohne Fussgängerstreifen selbst gegenüber Personen mit dem weissen Stock in der Praxis nicht gegeben ist, wie Untersuchungen im Rahmen des Tag des weissen Stocks gezeigt haben.

#### Art. 57 E-BSSV

Antrag auf Ergänzung von Abs. 1:

1 Die Signalisation eines Trottoirs mit der dem Signal «Fussweg» (C.17) beigefügten Zusatztafel «Fahrräder gestattet» ist nur ausnahmsweise zulässig, insbesondere zur Schulwegsicherung auf relativ stark befahrenen Strassen mit schwach begangenen Trottoir. **Mit Ausnahme der Fahrräder dürfen keine weiteren Strassenbenutzerinnen und –benutzer durch Zusatztafeln auf Trottoirs zugelassen werden.**

Begründung:

Trottoirs sind nach Definition den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten. Sie werden jedoch immer häufiger für alle möglichen Nutzungen zugelassen, so dass Fussgängerinnen und Fussgänger dadurch behindert und unnötigen Gefahren ausgesetzt werden. Dieser Entwicklung zulasten der schwächsten Verkehrsteilnehmern darf mit der neuen Regelung über die Zulassung anderer Strassenbenutzerinnen und –benutzer kein Vorschub geleistet werden.

#### Art. 59 E-BSSV

Antrag zu Abs. 4

Fussgängerlichtsignale sind mit ausreichend Kontrast und Blendschutz zu versehen.

Bergründung:

Das Fussgängerlichtsignal wird als einziges Signal erst hinter der Querung angezeigt so dass es über eine beträchtliche Distanz erkennbar sein muss. Damit Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit (dazu zählt eine grosse Anzahl älterer Menschen) die Signale dennoch erkennen, ist ein guter Kontrast und je nach Situation ein Blendschutz erforderlich.

Bemerkung zu Abs. 5:

Mit der gegenüber der bisherigen Signalisationsverordnung verbesserten Formulierung von Absatz 5 betreffend Zusatzsignale für Fussgängerinnen und Fussgänger wird dem Behindertengleichstellungsgesetz Rechnung getragen, was wir sehr begrüessen.

#### Art. 61 E-BSSV

Antrag auf Ergänzung von Absatz 2:

Bei Bahnübergängen dürfen Ampeln mit rotem, gelbem und gelbblinkendem, jedoch ohne grünes Licht nur verwendet werden, wenn der Einsatz von Lichtsignalanlagen im Eisenbahnrecht vorgesehen ist und kein Fall von Artikel 60 Absatz 6 vorliegt **und sich die Lichtsignale nicht an Fussgängerinnen und Fussgänger richten.**

Begründung:

Bisher waren Ampeln ohne grünes Licht nur in Ausnahmefällen zulässig. Wird diese Einschränkung aufgehoben, muss klar gestellt werden, dass Lichtsignale für Fussgängerinnen und Fussgänger immer über eine Grünphase verfügen müssen, da Orange- und Rotphase mit akustischen und taktilen Zusatzsignalen nicht differenziert werden können. Zweifarbenampeln ohne Grünphase können nicht mittels taktiler und akustischer Signale in hörbare und ertastbare Informationen für Sehbehinderte übersetzt werden. Ein taktiler Signal bedeutet immer „Grün“ während das Fehlen der Vibration immer die Information „Halt“ vermittelt, unabhängig davon ob die Ampel Orange oder Rot zeigt. Ein langsames akustisches Taktgeräusch bedeutet „Halt“, unabhängig davon ob die Ampel Orange oder Rot zeigt während ein schnelles Tonsignal die Grünphase anzeigt. Zweifarbenampeln an Fussgängerlichtsignalen sind daher nicht akzeptabel, da sie die Sicherheit blinder und sehbehinderter Fussgängerinnen und Fussgänger erheblich gefährden würden. Wo ein Lichtsignal für Fussgängerinnen und Fussgänger gegeben wird, muss eine Grünphase angezeigt werden welche mit akustischen und/oder taktilen Signalen ergänzt werden.

Art. 63 E-BSSV

Antrag auf Ergänzung von Abs. 2

2 Ampeln für Fussgängerinnen und Fussgänger sind auf der gegenüberliegenden Seite der Strasse **bevorzugt in der Mitte des Fussgängerstreifens** anzubringen.

Begründung:

Die Position des Ampelmasts in der Mitte des Fussgängerstreifens hat folgende Vorteile für den Fussverkehr und insbesondere für Sehbehinderte: der Fussgängerstreifen kann in beiden Richtungen entsprechend dem Fussgängerfluss (rechts) benutzt werden und die Abweichungstoleranz im Bezug auf die Gehrichtung Sehbehinderter, die sich am Richtungspfeil auf dem taktilen Signal am Ampelmast ausrichten, ist am grössten. Ein akustisches Signal, welches am Ampelmast angebracht wird, führt bei mittlerer Anordnung des Masten auf kürzestem Weg rechtwinklig über die Strasse.

Kapitel 8 Markierungen

Antrag:

In Kapitel 8 ist ein zusätzlicher Artikel zu Fussgängerstreifen ein zu führen. Darin muss klar festgehalten werden, dass Fussgängerstreifen entweder von einem Trottoir zum andern ohne Unterbruch markiert werden müssen oder – wenn sie bei einem Gleistrasse unterbrochen werden – eine ertastbare Mittelinsel zwingend erforderlich ist. Eine Unterbrechung von Fussgängerstreifen durch Weglassen der Markierung oder durch einen Fussgängerlängsstreifen ohne vertikal abgegrenzte Schutzinsel ist für blinde und sehbehinderte Fussgängerinnen und Fussgänger nicht erkennbar.

Art. 65 E-BSSV

Antrag auf Änderung und Ergänzung

Taktil-visuelle Markierungen können auf den für die Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen und in Begegnungszonen verwendet werden, um die Sicherheit für sehbehinderte Personen zu erhöhen sowie deren Orientierung zu erleichtern. Die Linien zur Trennung von Rad-, Fuss- und Reitwegen sind immer durch **eine bauliche Abgrenzung** ~~taktil-visuelle Markierungen~~ zu ergänzen. **Fussgängerlängsstreifen können durch taktil-visuelle Markierungen ergänzt werden.**

Begründung:

Die Trennung von Rad-, Fuss- und Reitwegen hat durch bauliche Abgrenzung zu erfolgen, da die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Radverkehr und Fussverkehr eine erhebliche Gefährdung beider Verkehrsteilnehmer beinhaltet wenn die Trennlinie ohne entsprechende Vorsichtsmassnahmen überschritten wird. Da immer mehr auch Motorunterstützte Fahrzeuge (Elektrovelo) auf Radwegen zugelassen sind, steigt die Gefährdung zusätzlich. Für Sehbehinderte ist ein der Situation angemessenes Verhalten nur möglich, wenn sie die Trennung als Solche identifizieren können. Taktilvisuelle Markierungen sind zur Trennung von Fussgänger- und Fahrbereich alleine nicht ausreichend.

Fussgängerlängsstreifen sind für Sehbehinderte nicht erkennbar. Insbesondere wenn diese beidseitig ohne ertastbare Abgrenzung geführt werden und keine bauliche Führungslinie (z.B. Fahrbahnrand) vorhanden ist, sind Sehbehinderte zur Orientierung auf taktil-visuelle Leitlinien angewiesen. Die SN 640 852 sieht daher taktil-visuelle Leitlinien auf Fussgängerlängsstreifen als mögliche Anwendung vor. Art. 73 E-BSSV

Antrag auf Ergänzung mit zusätzlichem Absatz

**<sup>5</sup> Bei Baustellen im Fussgängerbereich sind stabile fest verankerte, rot-weiss gestreifte Abschränkungen wie Latten mit retroreflektierenden Flächen, Scherengitter oder andere feste Einrichtungen zu verwenden.**

Begründung: Die Kennzeichnung von Baustellen im Fussgängerbereich wird in der Verordnung nicht erwähnt, hat jedoch eine grosse Bedeutung für die Sicherheit dieser Benutzergruppe. Baustellen, Baugruben und Hindernisse im Fussgängerbereich müssen lückenlos auf allen Seiten mit stabilen, fest verankerten Absperrungen, z.B. Latten, Holzwänden, Gitter durchgehend gesichert werden. Absperrlemente sind mit rot-weiss gestreiften Latten, je auf einer Höhe von 90 cm und 30 cm über Boden taktil erfassbar und visuell gut erkennbar auszuführen.

Art. 74 E-BSSV

Antrag auf Ergänzung mit zusätzlichem Absatz:

**<sup>4</sup> Signale im Baustellenbereich dürfen Fussgängerinnen und Fussgänger nicht behindern oder gefährden.**

Häufig sind die Platzverhältnisse im Bereich der Baustellen sehr beengt und die Bewegungsflächen für den Fussverkehr werden zusätzlich durch mobile Signalträger eingeschränkt welche den Durchgang erheblich beeinträchtigen und in ihrer einfachen Ausgestaltung (Tafeln ohne Einfassungen, auskragend gegenüber den Standfüssen) eine erhebliche Verletzungsgefahr darstellen. Die Durchfahrbreiten und Manövrierflächen müssen dennoch immer eingehalten werden damit Fussgängerinnen und Fussgänger nicht auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Die Signale an Baustellen dürfen zudem nicht in den Bewegungsraum ragen, so dass Fussgängerinnen und Fussgänger nicht durch auskragende Schilder gefährdet werden (vgl. Bemerkung zu Art. 7 E-BSSV)

Art. 75 E-BSSV

Antrag auf Präzisierung von Absatz 2:

<sup>2</sup> Für kurzzeitige Sperren auf Strassen mit schwachem Verkehr können Ketten oder Seile und dergleichen verwendet werden **sofern sie nicht an Fussgängerflächen grenzen**; sie müssen rot-weiss gestreift oder durch rote und weisse Wimpel gekennzeichnet sein.

Begründung:

Ketten oder Seile sind angrenzend an Fussgängerbereiche nicht ausreichend, da sie mit dem weissen Stock nicht ausreichend ertastbar sind. Insbesondere wenn sie nicht gespannt sind ist die taktile Führung nicht gewährleistet.

Art. 85 E-BSSV

2 Unzulässig sind Strassenreklamen zudem, wenn sie die Verkehrssicherheit in anderer Weise beeinträchtigen, namentlich wenn sie:

b. die Berechtigten auf den für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen behindern oder gefährden;

Bemerkung:

Absatz 2 Punkt b ist sehr wichtig, insbesondere müssen Reklameträger mit dem weissen Stock ertastbar sein, d.h. der Umriss der Reklametafeln muss auf einer Höhe von 30 cm ertastbar sein. Dazu dürfen Hindernisse um maximal 10 cm gegenüber einem vertikalen Träger in den Bewegungsraum ragen (vgl. Bemerkungen zu Art. 7 E-BSSV)