



Fédération suisse des aveugles
et malvoyants

Schweizerischer Blinden-
und Sehbehindertenverband

Federazione svizzera dei ciechi
e deboli di vista

Gutenbergstrasse 40b, 3011 Bern

Bundesamt für Strasse
VERVE
3003 Bern

Zentralsekretariat
Secrétariat général

Bern, 13.05.2011



Stellungnahme zu den neuen Verordnungen betreffend Verkehrsregeln und Signalisation

Sehr geehrte Damen
Sehr geehrte Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zu den neuen
Verordnungen betreffend Verkehrsregeln und Signalisation
Stellung zu beziehen.

Als Mitglieder der Schweizerischen Fachstelle für
behindertengerechtes Bauen schliesst sich der Schweizerische
Blinden- und Sehbehindertenverband SBV im Grundsatz der
Stellungnahme dieser Fachstelle an und beschränkt sich
nachfolgend nur auf diejenigen Punkte, die aus Sicht unseres
Verbandes für sehgeschädigte Personen von besonderer
Bedeutung sind.

**Damit sich blinde und sehbehinderte Menschen sicher und
selbstständig im öffentlichen Raum bewegen können, ist es
zwingend nötig, dass Fussgängerzonen mit dem weissen
Stock gut taktil ertastbar sind und dass sämtliche
Lichtsignale akustisch wahrgenommen werden können.**



T +41 (0)31 390.88.00
F +41 (0)31 390.88.50

info@sbv-fsa.ch
www.sbv-fsa.ch

PK 80-890-0

Bemerkungen zu E-StBV

Begriff Trottoir (Art. 2 Abs. 6)

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

Begründung: Aufgrund des BehiG muss ein Trottoir auch für sehbehinderte Fussgängerinnen und Fussgänger erkennbar sein, damit sie vom sicheren Bereich aus durch das 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 eine unerlässliche Bedingung dar.

Der Begriff Trottoir wird allgemein als ein gegenüber der Fahrbahn erhöhter, den Fussgängern vorbehaltener Streifen verstanden und soll in der StBV entsprechend definiert werden. Ein lediglich baulich abgegrenzter Streifen ohne Niveaudifferenz kann von blinden und sehbehinderten Fussgängerinnen und Fussgänger 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.

Begriff Fussgängerinsel (Art. 2 Abs. 7)

Antrag auf Ergänzung: Neuer Absatz „Fussgängerinsel“
Fussgängerinseln sind den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehaltene, von der Fahrbahn vertikal abgegrenzte, geschützte Flächen zwischen zwei Fahrspuren.

Bemerkung: Gemäss Art. 9 Abs. 4 müssen Sehbehinderte bei Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung, die durch eine

Fussgängerinsel unterteilt sind, auf der Fussgängerinsel erneut ihre Querungsabsicht durch das 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:

1 Bei Bahnübergängen, die mit Schrankenanlagen oder Lichtsignalanlagen gesichert sind, haben die Strassenbenützerinnen und -benützer 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.

2 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 Strassenbenützerinnen und -benützer.

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 und 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 vortrittberechtigt ist, wenn sie durch das 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.

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

⁵ **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.

Bemerkung: Es wäre wünschenswert, wenn das Halten zum Güterumschlag auf Blindenleitlinien generell verboten wird.

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 Benützerkategorien 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 taktil-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. 154 E-StBV

Antrag auf Ergänzung von Abs. 4:

⁴ 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 taktileres 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:

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

Begründung: Es ist 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 taktils 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 tastbare Trennstreife, 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.

Bemerkungen zu E-BSSV

Art. 38 E-BSSV

Antrag auf Ergänzung von Abs. 2:

2 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. Häufig werden Fussgängerstreifen nur bei Schulen und Heimen angebracht. Für

Menschen mit Behinderung bestehen jedoch besondere Vortrittsbedürfnisse insbesondere im Bereich von Ortszentren, auf wichtigen Fusswegverbindungen oder bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

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. 59 E-BSSV

Antrag zu Abs. 4:

Fussgängerlichtsignale sind mit ausreichend Kontrast und Blendschutz zu versehen.

Begründung: 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 gelb blinkendem, 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.

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 Motor unterstützte Fahrzeuge (Elektrovelos) 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.

Art. 73 E-BSSV

Antrag auf Ergänzung mit zusätzlichem Absatz

⁵ 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, insbesondere für Menschen mit einer Sehbehinderung. Baustellen, Baugruben und Hindernisse im Fussgängerbereich müssen lückenlos auf allen Seiten mit stabilen, fest verankerten Absperrungen, z.B. Latten, Holzwänden, Gitter durchgehend gesichert werden. Absperrerelemente 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:

⁴ 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 Manövriertflächen 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

Art. 75 E-BSSV

Antrag auf Präzisierung von Absatz 2:

² 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:

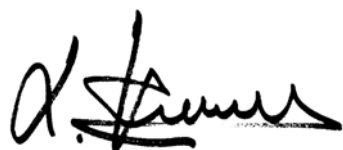
Absatz 2 Punkt b ist sehr wichtig, insbesondere müssen Reklameträger mit dem weissen Stock ertastbar sein, d.h. der Umriss der Reklametafeln muss auf einer Höhe von 30 cm ertastbar sein. Dazu dürfen Hindernisse um maximal 10 cm gegenüber einem vertikalen Träger in den Bewegungsraum ragen.

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.

Für die Berücksichtigung der Anliegen blinder und sehbehinderter Menschen in der Schweiz danken wir Ihnen.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Blinden- und
Sehbehindertenverband SBV**



Remo Kuonen
Präsident



Kannarath Meystre
Zentralsekretär



Michael Vogt
Leiter Interessenvertretung