

## Erfolg vor Bundesgericht

**es. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich weigerte sich über Jahre, Strassenanlagen sehbehindertengerecht gemäss Normen und Richtlinien zu bauen! Jetzt hat das Bundesgericht einer Einsprache der Fachstelle nach BehiG Recht gegeben. Das Bundesgericht stützt die Forderung nach einer taktilen Trennung zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn gemäss Norm als wesentliche Grundanforderung für die Sicherheit von Menschen mit Sehbehinderung.**

Mit einer Einsprache gegen das Projekt Seefeldstrasse hat unsere Fachstelle, gestützt auf das BehiG, das kantonale Baurecht und die Norm 521 500/1988, ertastbare Randabschlüsse bei Veloauffahrten und Trottoirüberfahrten sowie eine ertastbare Kennzeichnung der Trottoirüberfahrten gefordert. Der ertastbare Randabschluss bei Veloauffahrten wurde bereits in erster Instanz akzeptiert, der Entscheid des Verwaltungsgerichts betreffend Trottoirüberfahrten von der Stadt Zürich ans Bundesgericht weitergezogen. Erstmals liegt nun ein Entscheid auf höchster Ebene vor, der sich mit der baulichen Gestaltung des Strassenraums befasst (BGE 1C\_280/2009).

### Trottoirüberfahrt

Trottoirüberfahrten sind seit 1994 auch bei Einmündungen von untergeordneten in übergeordnete Strassen erlaubt. Das Trottoir längs der Hauptachse wird ohne Unterbruch weitergezogen. Wer über das Trottoir in die Hauptachse oder in die Querstrasse einmündet, muss dem Fussverkehr den Vortritt lassen.

In der Praxis zeigen sich häufig Konflikte zwischen querenden Fahrzeugen und Fussgängerlängsverkehr, welche auch zu Unfällen – sogar tödlichen – mit FussgängerInnen führen. Da keine Randsteine die Einmündungskurven baulich festlegen, können FussgängerInnen die Schlepplinien der Fahrzeuge und damit den Gefahrenbereich dieser Querungsstellen nicht richtig einschätzen. Für Menschen mit Sehbehinderung ist dies gar unmöglich. Sie wissen nicht, wo sie eine Trottoirüberfahrt betreten und sie können die Querstrassen nicht erkennen, was ihre Orientierung erheblich einschränkt.



### Entscheid des Bundesgerichts

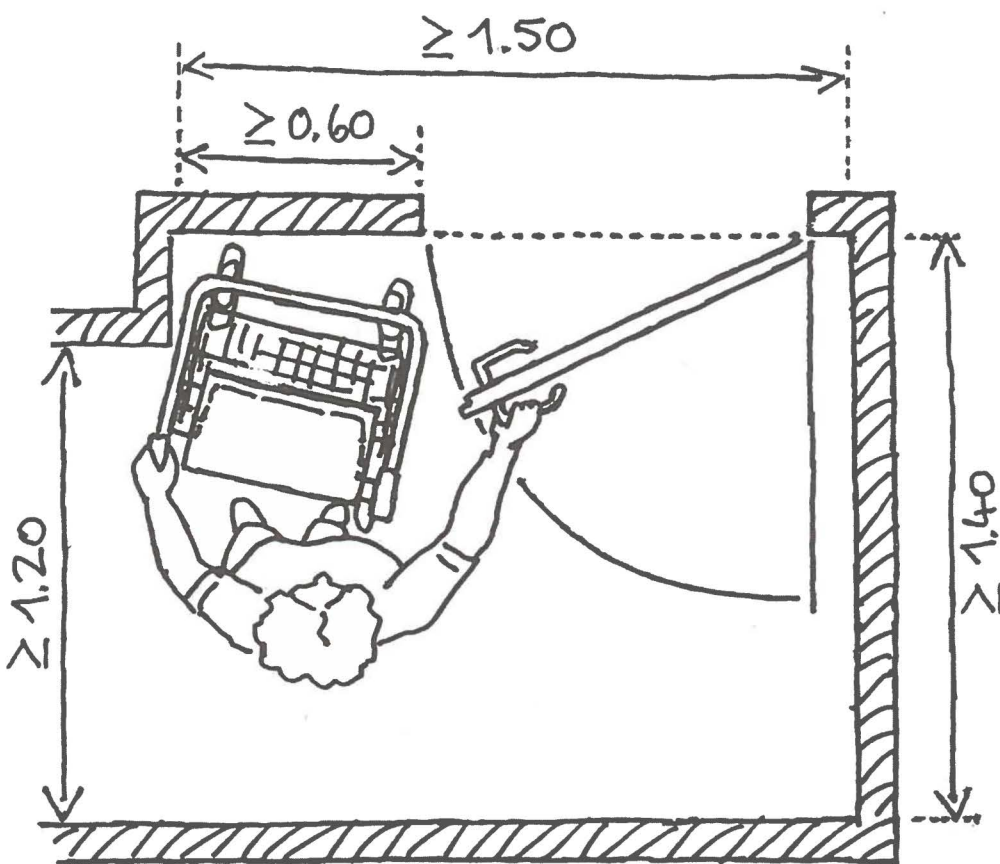
Das Bundesgericht kommt zum Schluss, dass von der in der Norm verlangten Trennung von Fussgängerbereich und Fahrbahn durch einen ununterbrochenen Absatz von mindestens 3 cm Höhe nur aus «wichtigen Gründen» abgewichen werden dürfe. Dies sei namentlich der Fall, wenn neuere technische Entwicklungen eine Lösung ermöglichten, mit welcher die Ziele der Norm ebenso gut oder gar besser erfüllt werden können oder wenn im Einzelfall die Anwendung der Norm unverhältnismässig sei. Das Verwaltungsgericht Zürich habe zu Recht einen Absatz von mindestens 3 cm oder einen Schrägabschluss von mindestens 4 cm Höhe verlangt, da bei Trottoirüberfahrten keine «wichtigen Gründe» ein Abweichen von der Norm rechtfertigen würden.

Das Bundesgericht führt weiter aus, dass es offensichtlich sei, dass Fussgänger auf Trottoirüberfahrten trotz ihrer Vortrittsberechtigung einer höheren Gefahr ausgesetzt seien als an anderen Stellen des Trottoirs. Die Anordnung einer taktil erfassbaren Belagsstruktur der Trottoirüberfahrten erweise sich als verhältnismässig.

Das neue Merkblatt Nr. 17 der Fachstelle schlägt hierfür eine besondere Kennzeichnung vor: zwei durch eine Leitlinie verbundene Aufmerksamkeitsfelder markieren den Beginn des Gefahrenbereichs. Zudem ist beim VSS eine Norm in Arbeit, welche die Gestaltung von Trottoirüberfahrten regeln soll.


Dieses Fallbeispiel zeigt, dass es sich lohnt, die Rechte von Menschen mit Behinderung juristisch durchzusetzen, gestützt auf das BehiG oder andere Gesetze. Solche Einsprachen helfen, damit eine behinderten- und altersgerechte Umwelt schneller zur Realität und Selbstverständlichkeit wird.

## Neue Planungsrichtlinien Altersgerechte Wohnbauten



Schweizerische  
Fachstelle  
für   
behindertengerechtes  
Bauen

Centre suisse  
pour   
la construction  
adaptée  
aux handicapés

Centro svizzero  
per   
la costruzione  
adatta  
agli andicappati