

**Österreichische
Arbeitsgemeinschaft für
Rehabilitation (ÖAR)
Dachorganisation der
Behindertenverbände
Österreichs**
Dr. Christina Meierschitz • DW 119
E-Mail: ch.meierschitz@oear.or.at

**Stellungnahme der
Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (ÖAR),
Dachorganisation der Behindertenverbände Österreichs,
zum
Entwurf einer 27. Novelle der Straßenverkehrsordnung**

GZ. BMVIT-161.002/0001-IV/ST5/2014

im Folgenden erlaubt sich die ÖAR – Dachorganisation der Behindertenverbände Österreichs mit der Bitte um Berücksichtigung eine Stellungnahme zum Entwurf für die 27. StVO-Novelle abzugeben.

Die Stellungnahme gliedert sich in zwei Teile. Der erste Teil bezieht sich auf seitens des Nationalrats geplante Änderungen, der zweite auf weitere Änderungen, die aus Sicht der ÖAR erforderlich sind, um unter dem Aspekt der Barrierefreiheit Sicherheit im Straßenverkehr für alle VerkehrsteilnehmerInnen zu gewährleisten.

1. Stellungnahme zu seitens des Nationalrats geplanten Änderungen

▪ **Zu Z 2 (§ 24 Abs.1 lit. I)**

Die Ergänzung bezüglich der Leiteinrichtungen wird sinngemäß ausdrücklich begrüßt. Die **Formulierung ist zu optimieren** und könnte etwa lauten wie folgt: „... wenn die Nutzbarkeit von Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen bzw. blinde Menschen dadurch beeinträchtigt wird“.

Der Begriff „Behindertenrampen“ ist nicht zeitgemäß und entspricht nicht deren tatsächlicher Funktionalität. Er ist durch einen Ausdruck wie etwa „Rampen zur barrierefreien Erschließung“ zu ersetzen.

▪ **Zu Z 5 (§ 31 Abs. 1)**

Diese Änderung wird sinngemäß ausdrücklich begrüßt. Die **Formulierung ist zu optimieren** und könnte etwa lauten wie folgt: „Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen bzw. blinde Menschen“.

▪ **Zu Z 8 (§ 48 Abs. 5)**

Die Ergänzung „der Abstand zwischen dem unteren Rand eines Straßenverkehrszeichens und einer für den Fußgängerverkehr bestimmten Fläche darf bei Anbringung auf einer solchen Fläche nur in

Ausnahmefällen weniger als 2,20 m betragen.“ wird ausdrücklich begrüßt. Optimal wäre allerdings die Festlegung einer **Mindesthöhe von 2,25 m**, um das Lichtraumprofil auch bei temporär etwas höher liegender Fußbodenoberkante z.B. durch Abdeckung von Bodenöffnungen bei Bauarbeiten oder bei Schneelage zu gewährleisten.

Im Sinne einer barrierefreien Nutzung ist eine weitere Ergänzung erforderlich, gemäß derer auf für den Fußgängerverkehr bestimmten Flächen die nutzbare **Wegbreite von 1,20 m nicht unterschritten** bzw. durch Hindernisse wie z.B. Straßenverkehrszeichen verstellt werden darf.

Des Weiteren besteht derzeit noch die Vorschrift, dass Verkehrszeichen nur außerhalb der Fahrbahn hinter der Randlinie – sprich am Gehsteig – aufgestellt werden dürfen. Um die für Fußgängerinnen und Fußgänger erforderliche nutzbare Verkehrsfläche frei zu halten, ist eine Bestimmung erforderlich, gemäß derer **Verkehrszeichen auch auf der Fahrbahn bzw. in der Parkspur** aufgestellt werden können, ohne dass sie ihre Gültigkeit verlieren.

- **Zu Z 11 (§ 76a Abs. 2a)**

Die Ergänzung wird ausdrücklich begrüßt und erfordert keine weiteren Ergänzungen.

2. Ergänzende erforderliche Änderungen

- **Zu § 3 „Vertrauensgrundsatz“**

Derzeit sind als Erkennungsmerkmal von „Menschen mit Sehbehinderung“ der weiße Stock sowie die gelbe Armbinde angeführt. Es wird ersucht, den Begriff „Menschen mit Sehbehinderung“ zu ersetzen durch „blinde Menschen bzw. Menschen mit Sehbehinderungen“.

Des Weiteren wird dringend angeregt, auch das weiße Führgeshirr von Blindenführhunden als Kennzeichnung anzuführen.

Begründung: Personen, die einen Blindenführhund haben, nutzen oft nicht gleichzeitig einen Taststock. Wenn sie – wie viele Personen, die einen Taststock nutzen und damit ausreichend erkennbar wären, auch – nicht zusätzlich eine gelbe Armbinde. Um dennoch eindeutig als blinde bzw. sehbehinderte Person erkennbar zu sein und damit unter den Vertrauensgrundsatz zu fallen, wäre diese Ergänzung daher wichtig.

- **Zu § 9 „Verhalten bei Bodenmarkierungen“**

Der Text ist unter Abs. 2 dahingehend zu ändern, dass auch Lenkerinnen und Lenker eines **Schienenfahrzeugs** dazu verpflichtet sind, Fußgängern, die sich auf einem **Schutzweg** befinden oder diesen erkennbar benützen wollen, das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.

Begründung: Besonders Menschen mit Seh- oder Gehbeeinträchtigungen müssen im Bereich von Schutzwegen die Sicherheit haben, dass die Lenkerinnen und Lenker aller Fahrzeuge ein ungefährdetes Überqueren zu ermöglichen haben. Zudem sind sich die meisten Fußgänger (vor allem auch ältere Menschen und Kinder) des Vorrangs von Schienenfahrzeugen auf Schutzwegen nicht bewusst, was ihre Sicherheit massiv beeinträchtigt. Zu einer verschärften Situation kommt es zudem im Bereich geregelter Schutzwägen, bei denen einbiegende Schienenfahrzeuge trotz Freigabesignal für Fußgängerinnen und Fußgänger nicht vor dem Schutzweg halten müssen.

In Verbindung damit ist **§ 28 Abs. 2** ebenfalls dahingehend zu überprüfen und zu ändern bzw. ergänzen, dass die **rechtlische Sicherheit** (v.a. bzgl. Haftung) von Personen, denen es nicht möglich ist, das Herannahen eines Schienenfahrzeugs rechtzeitig wahrzunehmen oder die Gleisquerung schnell genug zu verlassen, gewährleistet ist.

- **Zu § 17 „Vorbeifahren“**

Der Text ist unter Abs. 2 dahingehend zu ändern, dass das **Vorbeifahren an einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder einem Omnibus** des Schienenersatzverkehrs oder des Kraftfahrlinienverkehrs auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist, generell für alle Fahrzeuge **verboten** wird.

Begründung: Die Einzelentscheidung „wenn es die Sicherheit erfordert, ist anzuhalten“ durch die Fahrzeuglenkerin/den Fahrzeuglenker gewährleistet in der Praxis keine ausreichende Sicherheit für ein- und aussteigende Personen – besonders, wenn diese in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind. Hinzu kommt, dass es je nach Verkehrssituation der Fahrzeuglenkerin/dem Fahrzeuglenker nicht immer verlässlich sehen kann, ob gerade jemand aussteigen oder einsteigen möchte. Des Weiteren können insbesondere geräuscharme Fahrzeuge wie Fahrräder oder Elektrofahrzeuge von den ein- bzw. aussteigenden Personen oft nicht ausreichend wahrgenommen werden, um ein rechtzeitiges Ausweichen ihrerseits zu ermöglichen.

- **Zu § 24 (1) c) „Halte- und Parkverbote“**

Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich werden derzeit durch ein Halte- und Parkverbot vor Kreuzungen in einem Abstand von 5 m sichergestellt. Um die Sicherheit beim Queren durch Fußgängerinnen und Fußgänger zu verbessern, ist eine **Ausweitung des Halte- und Parkverbotes vor Kreuzungen** auf 10 m erforderlich.

- **Zu § 29b „Menschen mit Behinderungen“**

Im Interesse von Menschen mit Behinderungen wurden mit dem Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz (BGBl I Nr. 71/2013) im Behinderteneinstellungsgesetz, im Bundesbehindertengesetz sowie im Sozialentschädigungsrecht im Zuge der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 erforderliche verfahrenstechnische Anpassungen dahingehend vorgenommen, dass die Beschwerdefrist abweichend von den Vorschriften des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes mit sechs Wochen normiert wurde und die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes durch einen Senat unter der Mitwirkung einer Vertreterin/eines Vertreters der Interessenvertretung von Menschen mit Behinderungen als fachkundige Laienrichterin/fachkundiger Laienrichter zu erfolgen hat.

Lediglich bei den Verfahren gemäß § 29 b StVO wurde eine entsprechende **Anpassung der verfahrensrechtlichen Bestimmungen** bisher noch nicht vorgenommen. Gefordert wird daher, diese Lücke durch entsprechende verfahrensrechtliche Anpassungen zu schließen, um auch in diesen Verfahren das **erhöhte Rechtsschutzniveau für Menschen mit Behinderungen** zu gewährleisten.

- **Zu § 34 „Ausstattung der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs“**

Im Sinne der Nutzungssicherheit ist eine Ergänzung erforderlich, gemäß derer auf der für den Fußgängerverkehr bestimmten Flächen **Hindernisse** wie Verkehrszeichensteher, Poller etc. **visuell kontrastierend zu markieren** sind. Diese Markierung ist in Form von horizontalen Streifen mit einer Mindesthöhe von insgesamt 24 cm, bestehend aus drei gleich breiten Streifen mit mindestens zwei kontrastierenden Farben, in einer Höhe von 0,80 bis 1,00 m sowie ggf. 1,50 bis 1,60 m über Fußbodenoberkante auszuführen.

Begründung: Hindernisse, die nicht höher al 80-100 cm sind, sind auch zu markieren.

- **Zu § 38 „Bedeutung der Lichtzeichen“**

Im Sinne der Gleichbehandlung von Menschen mit Behinderungen (siehe auch Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz) ist die **Ausführung von allen Fußgängerampeln gemäß dem Mehrsinneprinzip** durch akustische sowie taktile (Vibration) Signale vorzuschreiben.

Hinweis: Details können den einschlägigen Normen bzw. Richtlinien entnommen oder bei Bedarf von der ÖAR zur Verfügung gestellt werden.

▪ **Zu § 52 a „Verbots- und Beschränkungszeichen“**

Es ist die Beschreibung einer zusätzlich vorzusehenden **Abschrankung** zu ergänzen, die auch blinden und hochgradig sehbehinderten Menschen das Erkennen der für Fußgängerinnen und Fußgänger nicht zu betretenden Bereiche ermöglicht.

Hinweis: Details können den einschlägigen Normen bzw. Richtlinien entnommen oder bei Bedarf von der ÖAR zur Verfügung gestellt werden.

▪ **Zu § 55 „Bodenmarkierungen auf der Straße“**

Die **Beschreibung von taktilen Bodenleitsystemen** („Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderung“ wie in § 31 erwähnt) ist zu ergänzen.

Hinweis: Details können den einschlägigen Normen bzw. Richtlinien entnommen oder bei Bedarf von der ÖAR zur Verfügung gestellt werden.

▪ **Zu § 24 und § 55 zur Kennzeichnung von Halte- und Parkverboten mittels Bodenmarkierungen**

Es ist zu ergänzen, dass die beschriebene Markierung in Form einer **gelben Linie** bei Vorhandensein eines Randsteins auf jeden Fall **direkt am Randstein** entlang dessen Kante (Abstand zur Kante max. 1 cm) anzubringen ist.

Begründung: Die Markierung mit einem größeren Abstand zur Randsteinkante stellt vor allem für Menschen mit Sehbehinderungen ein Problem dar und bringt eine erhöhte Stolpergefahr mit sich, da erstens die gelbe Linie das Vorhandensein einer Stufe/Gehsteigkante impliziert, die sich direkt dort nicht befindet, und zweitens die tatsächliche Stufe/Gehsteigkante durch die fehlende Markierung nicht erkannt und in dem Kontext auch nicht mehr erwartet wird.

▪ **Zu Trennung von Fuß- und Radwegen**

An geeigneter Stelle (z.B. § 52 Z 17a „Geh- und Radwege“) ist eine Bestimmung zu ergänzen, die die **taktile wahrnehmbare Trennung von Fuß- und Radwegen** vorschreibt.

Begründung: Ist die Trennung zwischen Fuß- und Radweg nicht taktil wahrnehmbar, so ist die Gefahr eines unbeabsichtigten Betretens von Radwegen durch blinde oder hochgradig sehbehinderte Menschen sehr hoch. Gemischte Geh- und Radwege, wie sie unter Z 17a lit a beschrieben sind, werden im Sinne der Sicherheit blinder und sehbehinderter Menschen generell abgelehnt, da wie bei anderen gemeinsam genutzten Verkehrsflächen zumindest ein alleine für Fußgängerinnen und Fußgänger zu nutzender Bereich zu definieren und taktil sowie visuell deutlich erkennbar zu machen ist.

▪ **Zu § 76c „Begegnungszonen“**

Es ist bei Gleichberechtigung der restlichen Verkehrsteilnehmer ein **Vorrang für Fußgängerinnen und Fußgänger** festzulegen.

Des Weiteren ist eine Bestimmung zu ergänzen, gemäß derer in der gesamten Begegnungszone ein **Bereich** zu definieren ist, der **ausschließlich Fußgängerinnen und Fußgängern vorbehalten** ist und der sowohl visuell als auch taktil deutlich erkennbar sein muss.

Außerdem sind Bestimmungen zur **Ausführung taktiler Bodenleitsysteme** zu ergänzen.

Hinweis: Details und Begründungen finden sich im Positionspapier des KMS (Komitee für Mobilität sehbeeinträchtigter Menschen Österreichs) zum Thema Begegnungszonen in der Anlage.

▪ **Zu § 93 (3) „Pflichten der Anrainer“**

Die Anrainerinnen und Anrainer sind verpflichtet, den Gehsteig angrenzend ihrer Liegenschaft bei Schnee und Glatteis gefahrlos benutzbar zu halten. Gemäß § 93 Abs. 3 StVO dürfen Fußgängerinnen und Fußgänger nicht gefährdet oder behindert werden. Wenn nötig, sind die gefährdeten Stellen abzuschränken oder sonst in geeigneter Weise zu kennzeichnen.

Aus dieser gesetzlichen Vorschrift hat sich die gängige Praxis des Aufstellens von Warnstangen vor Dachlawinen quer über den Gehsteig genau auf dem Streifen, der schneefrei gehalten wird, entwickelt. Dies stellt vor allem für Menschen mit Gehbehinderungen, blinde Menschen und Personen, die einen Kinderwagen schieben, eine massive Barriere und Gefahrenquelle dar.

Es ist richtig und wichtig, den Gehsteig gefahrlos nutzbar zu halten. Das **Warnen vor Dachlawinen kann nur im Härtefall durch eine Sperrung** der Fläche erfolgen, denn nur dann ist die Warnung auch für Menschen, die vom Vertrauensgrundsatz ausgenommen sind, verständlich.

▪ **Zu barrierefreier Querung für Fußgängerinnen und Fußgänger im Bereich von Kreisverkehren**

An geeigneter Stelle ist auf erforderliche Maßnahmen, die das **barrierefreie Queren von Kreisverkehren für blinde Menschen** ermöglichen, hinzuweisen.

Hinweis: Details und Begründungen finden sich im Positionspapier des KMS (Komitee für Mobilität sehbeeinträchtigter Menschen Österreichs) zum Thema Kreisverkehre in der Anlage.

▪ **Zu Hörbarkeit von Fahrzeugen**

Analog zur in § 60 Abs. 3, in dem die Vorschriften zur Beleuchtung von Fahrzeugen geregelt ist, um deren visuelle Erkennbarkeit zu gewährleisten, sind im Einklang mit der europäischen bzw. internationalen Gesetzgebung **Bestimmungen** zu ergänzen, die die ebenso gute und verlässliche **akustische Wahrnehmbarkeit von Fahrzeugen** gewährleisten.

Mit freundlichen Grüßen,

Mag.a Eringard Kaufmann

DI Doris Ossberger

für die ÖAR

2 Anlagen:

1. KMS Positionspapier_Begegnungszonen_20150331
2. KMS Positionspapier_Kreisverkehre_20150331

Begegnungszonen

Mindestkriterien zur Nutzbarkeit für blinde und sehbehinderte Personen aus Sicht des KMS

Begegnungszonen sind Bereiche im Straßenraum, in denen die Verkehrsfläche von allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern gemeinsam genutzt werden soll. Ziel ist es, die Nutzungsqualität des jeweiligen Straßenbereichs zu steigern und ihn so besonders für Fußgängerinnen und Fußgänger einladend zu gestalten. Das Konzept sieht vor, dass Verkehrsregeln weitgehend durch gegenseitige Rücksichtnahme ersetzt werden. Blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderungen sind hier mit einer Situation konfrontiert, in der die Orientierung und in der Folge die sichere und komfortable Nutzung erschwert bis unmöglich sind. Sie werden dadurch in ihrer selbständigen und selbstbestimmten Mobilität massiv eingeschränkt und sind im Straßenverkehr einer deutlich erhöhten Unfallgefahr ausgesetzt.

Um dieser Situation vorzubeugen ist im Zuge der Planung und Ausführung auf die folgenden sieben Kriterien der Barrierefreiheit zu achten. Diese sind analog für alle Formen gemeinsam genutzter Verkehrsflächen (Shared Space, verkehrsberuhigte Zonen etc.) anzuwenden.

Grundlagen der barrierefreien Gestaltung von Straßenraum sind der RVS 02.02.36 und der ÖNORM B 1600 sowie den Richtlinien, auf die darin verwiesen wird, zu entnehmen.

1. Vorrang für Fußgänger/innen (auch bei Gleichberechtigung der restlichen Verkehrsteilnehmenden)

Begründung: Fußgänger/innen sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer/innen und dadurch der größten Gefahr ausgesetzt.

2. Effektive Maximalgeschwindigkeit 20 km/h

Begründung: Bei höheren Geschwindigkeiten ist die Gefährdung der Fußgänger/innen zu groß.

3. Trennung von Bereichen für Fahrzeuge und Bereichen für Fußgänger

a) Klare Definition von Bereichen, die ausschließlich für Fußgänger vorgesehen sind

Begründung: Für blinde und sehbehinderte Menschen, aber auch für viele andere Verkehrsteilnehmer/innen wie z.B. Kinder, ist es unbedingt erforderlich, dass es einen bestimmten Bereich gibt, in dem sie sicher sein können, dass sie nicht mit Fahrzeugen rechnen müssen.

- b) Taktile und visuelle deutliche Abgrenzung zwischen „Fahrfläche“ (=Bereich, der außer von Fußgänger/innen auch von Fahrzeugen genutzt werden kann) und Fußgängerbereich

Begründung: Damit diese unterschiedlich zu nutzenden Flächen sowohl für alle Fußgänger/innen als auch für alle Fahrzeuglenker/innen eindeutig mit ihren Abgrenzungen identifizierbar sind, müssen sie sowohl visuell (z.B. unterschiedliche Farbgebung) als auch taktile (z.B. Flachbordsteinkante) erkenn- und unterscheidbar gestaltet werden.

4. Verortung des Leitsystems:

- a) Anfang und Ende der Begegnungszone müssen durch eine Auffanglinie am Gehsteig über die gesamte Gehsteigbreite deutlich taktile und visuelle gekennzeichnet sein.

Begründung: Die Situationsänderung in der Verkehrsorganisation muss für blinde Menschen klar erkennbar sein. Mithilfe der Auffanglinie können sie das durch die Begegnungszone führende Leitsystem auffinden.

- b) Eindeutige Führung entlang der Hauptgehlinien (z.B. bei längs ausgerichteten Begegnungszonen mit „Fahrfläche“ in der Mitte: durchgehende Leitlinie an beiden Seiten der „Fahrfläche“ in deren Längsrichtung, d.h. parallel dazu)

Begründung: Die Führung entlang einer Gehlinie ist zur räumlichen Orientierung erforderlich.

- c) Sichere Querung der Fahrbahn an folgenden Stellen:

- im Bereich von Straßeneinmündungen
- in Bereichen, wo zum Erreichen einer Station eines öffentlichen Verkehrsmittels die Querung erforderlich ist

Anmerkungen:

„Sichere Querung“ bedeutet in dem Fall (d.h. wenn alle anderen Mindestkriterien eingehalten sind), dass Querungspunkte klar definiert und visuell und taktile gut wahrnehmbar sind (z.B. durch eine Abzweigung im Leitsystem in Richtung „Fahrbahn“ und ein Sperrfeld parallel zur „Fahrbahn“ an deren Rand). Der zu querende Bereich darf dabei eine Breite von 5 m nicht überschreiten.

Begründung: Die Definition der Querungspunkte ermöglicht es in Kombination mit der ebenso deutlich definierten Abgrenzung zwischen den Flächen unterschiedlicher Nutzung ein Ausrichten quer zur „Fahrfläche“. So kann die Querungsabsicht signalisiert und anhand der Verkehrsgeräusche der richtige Zeitpunkt zum sicheren Queren identifiziert werden.

Im Kreuzungsbereich sind zur Absicherung der Eckbereiche Poller vorzusehen. Diese sind mit ausreichendem Kontrast zur Umgebung auszuführen oder zu markieren.

Begründung: Beim Queren muss der/die Fußgänger/in die Möglichkeit haben, sich wie oben beschrieben sicher quer zur Fahrbahn zu auszurichten bzw. räumlich zu orientieren. Die Poller stellen eine Absicherung gegenüber abbiegenden Fahrzeugen dar. Die visuell gut wahrnehmbare Ausführung dient auch der Sichtbarkeit für die Fahrzeuglenker/innen.

Sofern Geschwindigkeiten von mehr als 20 km/h erlaubt sind (z.B. zu querende einmündende Straßen) sind Fußgängerübergänge mit akustischen VSLA vorzusehen.

Begründung: Bei höheren Geschwindigkeiten ist die Gefährdung beim Queren ohne Ampelregelung zu groß.

5. Ausführung des Leitsystems

- d) Taktile gut wahrnehmbar (Ausführung lt. ÖNORM V 2102-1)
- e) Visueller Kontrast $K \geq 30$
- f) Freihalten von Hindernissen
- g) Halteverbot im Bereich des Leitsystems
- h) Definierte und extra ausgewiesene Park-/Halteplätze für Liefertätigkeiten etc.

Begründung: Das Leitsystem dient gleichermaßen der Orientierung von sehbehinderten Menschen, die primär den (reduzierten) Sehsinn nutzen, und blinden Menschen, die fast ausschließlich andere Sinne als den Sehsinn nutzen. Daher muss das Leitsystem so ausgeführt sein, dass es sowohl gut sichtbar als auch gut tastbar ist. Das Freihalten des Leitsystems von Hindernissen aller Art (Möblierung, Schilder, abgestellte Autos und Fahrräder etc.) ist Voraussetzung für die Nutzbarkeit.

6. Niveauunterschiede und –sprünge wie Stufen, Terassierungen etc. müssen so abgesichert sein, dass Sturz- und Stolpergefahr minimiert sind.

7. Konsultation der Blinden- und Sehbehindertenorganisationen im Zuge der Planung und Ausführung

Begründung: Auch bei Einhaltung der Kriterien ergeben sich bei jeder Begegnungszone individuell verschiedene Situationen, die abgeklärt werden müssen.

Dieses Papier repräsentiert die abgestimmte Position der Interessenvertretung blinder und sehbehinderter Menschen in Österreich. Es handelt sich dabei um keine Auskunft im Sinne einer rechtsverbindlichen allgemeinen Zusage der Barrierefreiheit bzw. der Erfüllung von Normen.

Kontakt:

KMS Koordination

+43 1 982 75 84 – 203

office@kms.or.at

www.kms.or.at

Wien, am 31.03.2015

Komitee für Mobilität sehbeeinträchtigter Menschen Österreichs (KMS)

Das KMS ist eine österreichweite organisationsübergreifende Arbeitsgemeinschaft der Vereine Blickkontakt - Interessengemeinschaft sehender, sehbehinderter und blinder Menschen, Blinden- und Sehbehindertenverband Österreich (Vorsitz 2015), Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen Österreichs und Österreichische Blindenwohlfahrt.

Kreisverkehre

Mindestkriterien für die barrierefreie Querung durch für blinde und hochgradig sehbehinderte Personen aus Sicht des KMS

Kreisverkehre sind eine in der Verkehrsplanung immer beliebtere Alternative für ampelgeregelte Kreuzungen. Ein Kreisverkehr besteht aus einer im Kreis führenden Fahrbahn („Kreisfahrbahn“) und mehreren radial einmündenden bzw. abzweigenden Fahrbahnen („Arme“). Die Kreisfahrbahn, in deren Mitte sich eine kreisförmige Verkehrsinsel („Mittelinsel“) befindet, fungiert als Verteiler und wird nur in eine Richtung (gegen den Uhrzeigersinn) befahren. Die Arme fungieren gleichzeitig als Zubringer und Abzweiger und werden daher in beide Richtungen befahren. Im Bereich des Kreisverkehrs werden die beiden Fahrbahnen durch Verkehrsinseln („Fahrbahnteiler“) voneinander getrennt.

Fußgänger/innen queren den Kreisverkehr an den Armen. Die Querungsstellen sind jeweils im Bereich der Fahrbahnteiler vorgesehen und werden als Aussparungen bzw. abgesenkte Bereiche („Querungsgassen“) im Fahrbahnteiler ausgeführt.

Für blinde und hochgradig sehbehinderte Fußgänger/innen haben Kreisverkehre ein hohes Gefahrenpotential, da sowohl die Orientierung als auch die Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmer/innen besonders stark auf Sichtbeziehungen aufbaut und durch die spezielle räumliche Anordnung im Unterschied zu herkömmlichen Kreuzungen nicht durch Raumvorstellung und akustische Wahrnehmung kompensiert werden kann. Sie werden dadurch in ihrer selbständigen und selbstbestimmten Mobilität massiv eingeschränkt und sind im Straßenverkehr einer deutlich erhöhten Unfallgefahr ausgesetzt.

Ursachen des erhöhten Gefahrenpotentials für blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen sind:

- Probleme bei der **Unterscheidung zwischen Gehweg und Fahrbahn** bei ausschließlich visueller Kennzeichnung (z.B. durch Fahrbahnmarkierung)

Folge: Betreten einer Fahrbahn
- Probleme beim **Identifizieren der zu überquerenden Fahrbahn**, da ein akustisches Differenzieren der Verkehrsströme nicht möglich ist und so die Kante der Kreisfahrbahn leicht für die Kante eines Armes gehalten werden kann

Folge: Betreten der Kreisfahrbahn
- Probleme beim **Auffinden der richtigen Querungsstelle**

Folge: Queren an einer nicht zur Fußgängerquerung vorgesehenen Stelle

- Probleme beim **Identifizieren des richtigen Querungszeitpunktes**, da anhand der Fahrzeuggeräusche nicht eindeutig erkennbar ist, ob und von wo ein Fahrzeug herannaht

Folge: Unsicheres und/oder verhaltenes Queren bis hin zum Queren zu einem Zeitpunkt, zu dem ein Fahrzeug herannaht

- Probleme beim **Erreichen des gegenüberliegenden Gehsteigs**

Folge: Abkommen vom direkten Weg über die Fahrbahn bis hin zum Betreten der Kreisfahrbahn

In der Folge stellen Kreisverkehre grundsätzlich eine sehr ungünstige Situation für blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen dar. Kommt es dennoch zur Umsetzung, so ist zur Entschärfung des Gefahrenpotentials bei allen Kreisverkehren, die auch zur Nutzung durch Fußgänger/innen vorgesehen sind, auf die Einhaltung der folgenden **drei Mindestanforderungen** zu achten.

Grundlagen der Gestaltung von Kreisverkehren sind der RVS 03.05.14 (mit 04.10.2013 durch Erlass des BMVIT verbindlich) zu entnehmen. Grundlagen der barrierefreien Gestaltung von Straßenraum finden sich in der RVS 02.02.36 und der ÖNORM B 1600 sowie den Richtlinien, auf die darin verwiesen wird.

1. Effektive Maximalgeschwindigkeit 20 km/h im Bereich unmittelbar rund um den Kreisverkehr

2. Ausführung des Gehbereichs für Fußgänger/innen

- Klare taktile und visuelle Trennung von Gehweg und Fahrbahn
- Visuell und taktil klar erfassbare Struktur des Gehweges (ggf. taktile Bodeninformationen)
- Absicherung gegen das Betreten der Kreisfahrbahn (z.B. durch deutlich veränderten Bodenbelag im Randbereich am Gehsteig, Poller, Absperrung, Niveauunterschiede etc.)

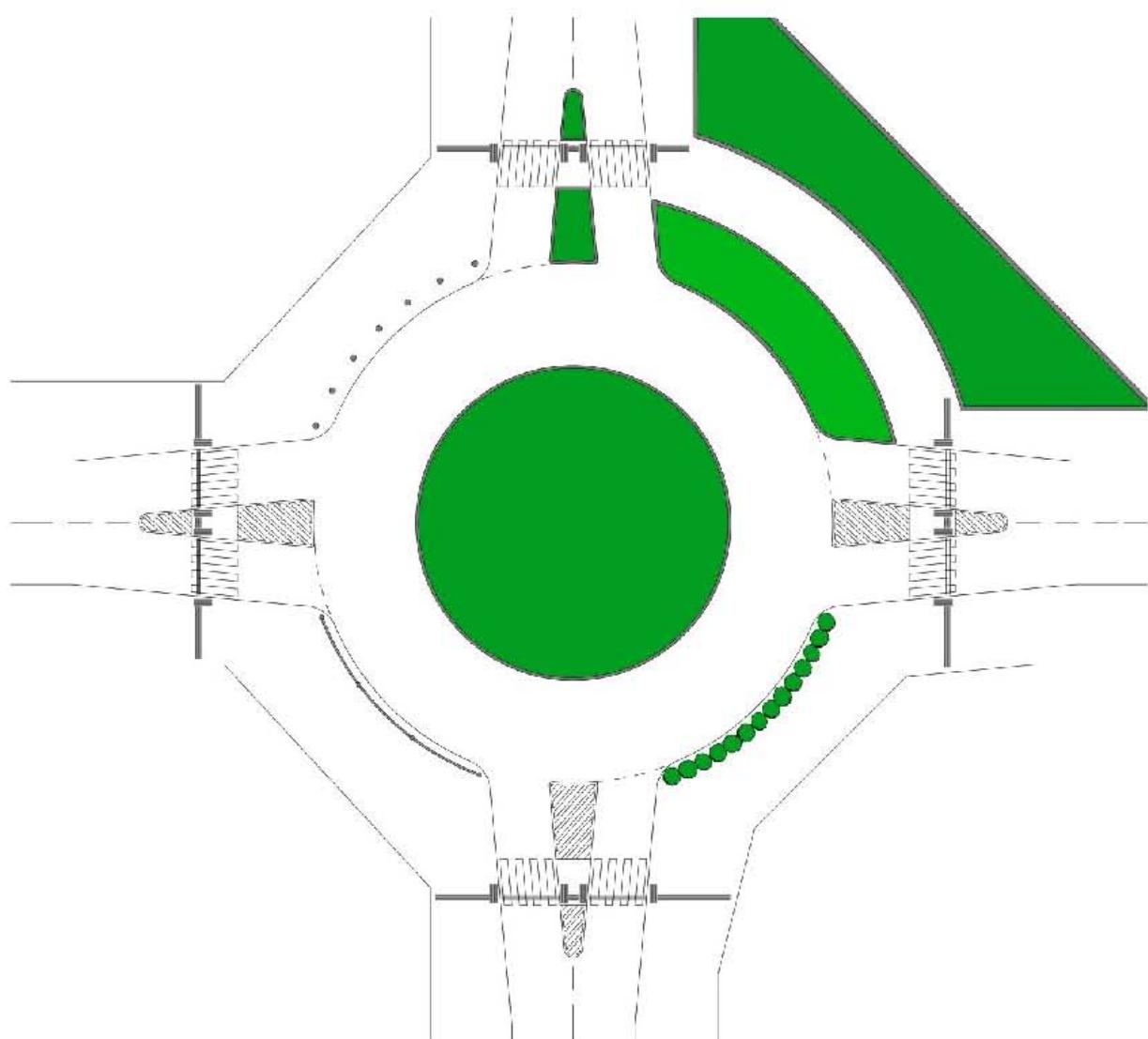
3. Ausführung der Fußgängerquerungen

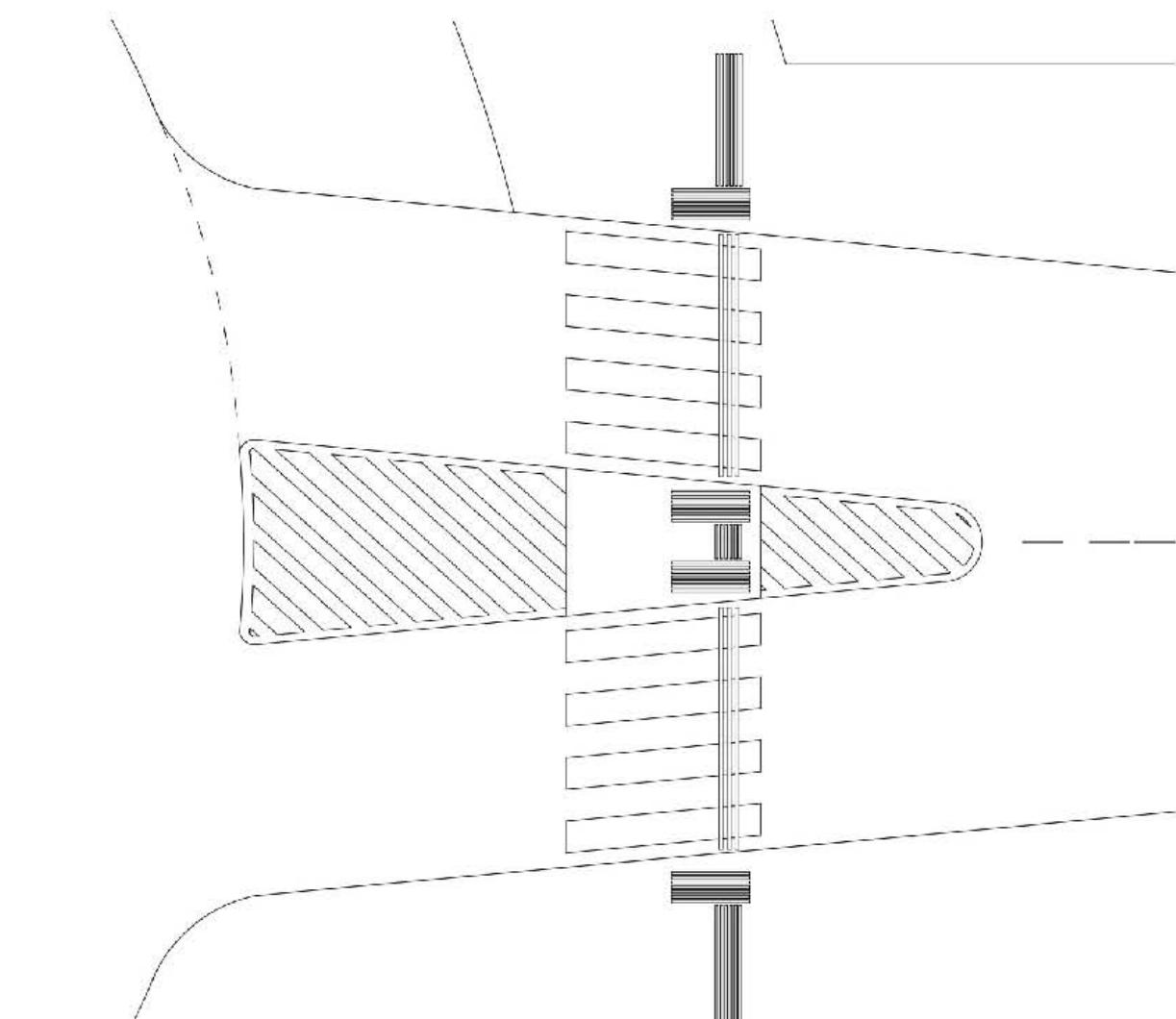
- Mindestentfernung von 6,0 m zwischen äußerem Radius der Kreisfahrbahn und der Querungsstelle gemäß RVS 03.05.14 Kapitel 5.4 „Fahrbahnteiler“
- Optimale Einsehbarkeit der Querungsstelle gemäß RVS 03.05.14 Kapitel 7 „Sichtverhältnisse“
- Verpflichtende Anordnung von Fahrbahnteilern in Form von Verkehrsinseln mit Absenkung an der Querungsstelle entsprechend RVS 03.04.14 Kapitel 5.4 „Fahrbahnteiler“
- Verpflichtende Anordnung eines Fußgängerübergangs mit Schutzweg an der Querungsstelle möglichst in rechtem Winkel zur Fahrbahn

- e) Anbindung und Ausführung des gesamten Fußgängerübergangs mit taktilen Bodeninformationen gemäß RVS 02.02.36 (insbesondere Kapitel 7.2.1 „Fahrbahnteiler ohne Lichtsignalregelung“) sowie ÖNORM V 2102-1 (insbesondere Kapitel 5.5 „Taktile Kennzeichnung von Schutzinseln und Fahrbahnteilern“) – siehe auch Skizzen auf Seite 4 und 5

Können diese Mindestanforderungen nicht eingehalten werden, so ist eine herkömmliche Kreuzung vorzusehen.

Ergänzend ist als optimale Lösung aus Sicht blinder und hochgradig sehbehinderter Fußgänger/innen die Regelung durch eine Verkehrslichtsignalanlage mit akustischen und taktilen Signalen ausdrücklich erwünscht (Bedarfssignal, die bei Betätigung durch Fußgänger/innen das Verlassen des Kreisverkehrs in die entsprechende Fahrbahn temporär verhindert.) Bei mehrspurigen Kreisverkehren ist auf jeden Fall eine solche Regelung vorzusehen.





Dieses Papier repräsentiert die abgestimmte Position der Interessenvertretung blinder und sehbehinderter Menschen in Österreich. Es handelt sich dabei um keine Auskunft im Sinne einer rechtsverbindlichen allgemeinen Zusage der Barrierefreiheit bzw. der Erfüllung von Normen.

Kontakt:

KMS Koordination

+43 1 982 75 84 – 203

office@kms.or.at

www.kms.or.at

Wien, am 31.03.2015

Komitee für Mobilität sehbeeinträchtigter Menschen Österreichs (KMS)

Das KMS ist eine österreichweite organisationsübergreifende Arbeitsgemeinschaft der Vereine Blickkontakt - Interessengemeinschaft sehender, sehbehinderter und blinder Menschen, Blinden- und Sehbehindertenverband Österreich (Vorsitz 2015), Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen Österreichs und Österreichische Blindenwohlfahrt.