



**Internationaler «Tag des Weissen Stockes» am 15. Oktober 2018**

**«Warte, lose, ZEIGE, laufe» - oder wie Strassen blind überquert werden**

**Sehbehinderte und blinde Fussgängerinnen und Fussgänger sollen sich uneingeschränkt und sicher im öffentlichen Raum bewegen können. Anlässlich des diesjährigen Internationalen «Tag des Weissen Stockes» wollen wir mit der vorliegenden Dokumentation fundiert über das Thema «Verkehrssicherheit und Sehbehinderung» informieren. Was wird baulich dafür getan und wissen wirklich alle Verkehrsteilnehmenden, wie sie sich zu verhalten haben und wem von Gesetzes wegen stets Vortritt zu gewähren ist?**

**Inhalt:**

1. Schweizer Strassen gehören zu den besten der Welt - aber sind sie auch für alle sicher? .....	2
2. Der Verkehr steigt rasant - sind wir dieser Herausforderung gewachsen? .....	2
3. Sensibilisierung und Massnahmen - geht Sicherheit uns alle an? .....	3
4. Grundnorm SN 640 075 - wie wird sie konkret umgesetzt? .....	4
4.1 Strassensanierung oder Neubau .....	4
4.2 Trottoirüberfahrten .....	5
4.3 Ampelübergänge.....	5
4.4 Begegnungszonen .....	5
4.5 Hindernisfreie Strassen am Beispiel der Stadt Zürich.....	6
5. Weisser Stock = Vortritt - aber wissen das auch alle? .....	7
6. Sehbehinderte Fussgänger - ist das ein Thema in Schweizer Fahrschulen? .....	7
7. Elektrofahrzeuge - zu leise für unsere Sicherheit? .....	8
8. Fussverkehr Schweiz - braucht es diese Petition? .....	9

## **1. Schweizer Strassen gehören zu den besten der Welt - aber sind sie auch für alle sicher?**

Die Strassen in der Schweiz zählen zu den sichersten weltweit. Der neue Sicherheitsbarometer (SIBARO) der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) stuft im veröffentlichten Bericht vom 14. Juni 2018 das Niveau der Verkehrssicherheit in der Schweiz als hoch ein. Aber auch bei uns gibt es Sorgenkinder, wie z.B. den Langsamverkehr. Hierzu gehören auch die sehbehinderten und blinden Fussgängerinnen und Fussgänger. Es ist eine Tatsache, dass immer mehr ältere Personen Opfer von Verkehrsunfällen werden. Die Hauptursachen von schweren Strassenverkehrsunfällen sind erstens Unaufmerksamkeit und Ablenkung sowie Vortrittsmissachtung, zweitens die Geschwindigkeit und drittens Alkohol am Steuer. Weiter ist die Fremdgefährdung durch Kollisionen immer noch das grösste Problem im Strassenverkehr. Unfälle auf Ausserortsstrassen enden immer häufiger tödlich. Leider zeigt auch bei den E-Bikes die Unfallentwicklung kurz- und mittelfristig gegen oben. Gleichbleibend ist das Unfallgeschehen bei Velos und Fussgängerinnen und Fussgängern.

### **Regeln werden gut eingehalten**

Im Tages-Anzeiger vom 08.06.2018 wird betont, dass die herrschenden Verkehrssicherheitsmassnahmen zwar von der breiten Bevölkerung akzeptiert würden und sie verhalte sich auch relativ regelkonform. Die bfu stellt aber ein nachlassendes Bewusstsein der Politik für die Verkehrssicherheit fest. So verfügt die Schweiz im Gegensatz zu früheren Jahren über keine quantitativen Ziele mehr für die Reduktion von Todesfällen und schweren Verletzungen im Strassenverkehr.

## **2. Der Verkehr steigt rasant - sind wir dieser Herausforderung gewachsen?**

Gemäss der neusten bfu-Studie ist der heutige Verkehr schon für sehende Fussgängerinnen und Fussgänger eine Herausforderung. Er ist schneller und dank Hybrid- und reinen Elektromotoren auch leiser und dadurch gefährlicher geworden. Wie finden sich sehbehinderte und blinde Menschen zurecht? Wenn sie mobil sein wollen, brauchen sie nicht nur einen ausgebildeten Tastsinn und ein gutes Gehör, sondern auch gute Nerven. Denn sie sind dem Verkehr total ausgeliefert. Und viele Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker halten nicht an, wenn betroffene Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse überqueren wollen. Oft bemerken die Fahrenden den weissen Stock gar nicht. Viele wissen nicht einmal, dass der weisse Stock Vortritt bedeutet und dass ihre Anhaltedisziplin bei jeder Fahrbahnüberquerung von Betroffenen mit weissem Stock gefragt ist. Die nationale Verkehrsregelverordnung (VRV), Art. 6, Abs. 4 scheint zu wenig bekannt zu sein. Sie lautet aber seit 1962 klar und deutlich:

*Unbegleiteten Blinden ist der Vortritt stets zu gewähren, wenn sie durch Hochhalten des weissen Stockes anzeigen, dass sie die Fahrbahn überqueren wollen und zwar auch dort, wo kein Schutz durch einen Fussgängerstreifen vorhanden ist. Der Vortritt gilt aber auch zum Beispiel in Tempo 30-Zonen, in Begegnungszonen oder ausserhalb von Ortschaften.*

### **Blind vertrauen**

Verkehrsteilnehmende sind sich oft gar nicht bewusst, wie abhängig sehbehinderte Menschen von sehenden Mitmenschen sind. Sehbehinderte Personen haben grosse Mühe,

Gesichter und Verkehrsampeln zu erkennen oder Strassenschilder und Fahrpläne zu lesen. Blinde Menschen können visuelle Orientierungshilfen überhaupt nicht wahrnehmen. Sie müssen den Gang über die Strasse wagen, ganz ohne Blickkontakt zu Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern und ohne Handzeichen. Es braucht für sie enorme Konzentration, sich zu orientieren. Mehrere Sinne müssen eingesetzt werden. Insbesondere der Gehörsinn ist sehr wichtig. Denn akustische Signale und Geräusche von Fahrzeugen, Baustellen etc. lassen Gefahren erkennen und weisen den Weg. Auch das Erinnerungsvermögen verhilft zusätzlich zur autonomen Mobilität. Nichtsdestotrotz, sehbehinderte und blinde Fussgängerinnen und Fussgänger sind auf die Respektierung des Vortrittsrechts angewiesen - sie müssen blind vertrauen!

### **Hilfsbereitschaft trifft man überall an**

Die meisten Menschen helfen gerne, wenn sie jemanden mit Stock und Blindenführhund antreffen. Doch aufgepasst, denn gut gemeinte Hilfe kann auch nach hinten losgehen. Wenn sehbehinderte und blinde ÖV-Passagiere beim Einsteigen in einen Zug oder Bus einfach „mitgezogen“ werden, dann ist die Gefahr da, dass sie in die Spalte stolpern oder die Orientierung verlieren. Wird die betroffene Person aber höflich darauf angesprochen, ob und wie man ihr behilflich sein kann, dann ist das in der Regel sehr willkommen.

### **Und wie reagiert man, wenn eine blinde Person am Strassenrand steht und den Stock hochhält?**

Nicht winken, nicht hupen, nahe genug an die wartende Person heranfahren, wie bei anderen querenden Personen auch, den Motor nicht abstellen. Bitte einfach warten, bis die blinde Person die Strasse ganz überquert hat und erst dann weiterfahren.

## **3. Sensibilisierung und Massnahmen - geht Sicherheit uns alle an?**

«Sicherheit im Verkehr» ist ein Thema, das uns alle täglich betrifft und das man nicht alleine an einige Fachpersonen im Hintergrund oder vielleicht an die Polizei delegieren kann. Auch Autofahrer und Autofahrerinnen, Automobilverbände, Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer, Berufsschauffeure, Verkehrsbetriebe, Velofahrer und Velofahrerinnen, Fussgängerinnen und Fussgänger, Behörden, Medien und andere Stellen sind gefragt, weshalb sie von den Sehbehinderten- und Blindenverbänden immer wieder auf diese Thematik aufmerksam gemacht werden.

### **VSS-Norm «Hindernisfreier Verkehrsraum»**

Nebst Sensibilisierung dieser Zielgruppen sind auch bauliche Massnahmen dazu da, sehbehinderten und blinden Fussgängerinnen und Fussgängern Orientierung zu gewähren und ihre Selbständigkeit zu fördern. Hier sind die Planerinnen, Architekten und Fachleute im Hintergrund gefordert. Sie müssen Entwicklungen frühzeitig erkennen und in geeignete Richtungen lenken. Es müssen politische und rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen und eingehalten werden, nach denen unser öffentlicher Raum so geplant wird, dass er von allen gleichermassen sicher genutzt werden kann. Die **Grundnorm SN 640 075 «Fussgängerverkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum» des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)** ist seit Ende 2014 in Kraft und fällt in den Geltungsbereich des Schweizerischen BehiG (Behindertengleichstellungsgesetz). Sie regelt die Ausführung und Umsetzung des hindernisfreien Bauens im öffentlichen

Raum, beseitigt viele Unklarheiten und weist einheitliche und verständliche Lösungen auf. Sie gilt für alle Verkehrsanlagen, auf denen Fussverkehr zugelassen ist, inkl. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Anlagen für das Parkieren sowie öffentlich zugängliche Park- und Freizeitanlagen.

### **Hilfe durch O+M Fachpersonen und Arbeitsgruppen**

Durch die Grundnorm SN 640 075 sind heute kantonale und städtische Hoch- und Tiefbauämter auf das Thema sensibilisiert. Diese Sensibilisierung schlägt sich u.a. in markant gestiegenen Anfragen an Beratungsstellen sowie Fachpersonen für Orientierung und Mobilität (O+M) nieder, bei Bauprojekten sehbehindertenspezifische Inputs zu geben. Auch die vom VSS zusammengestellte **Arbeitsgruppe «Hindernisfreier Verkehrsraum»** wird immer wieder für Stellungnahmen zu den Revisionen der VSS-Norm und den dazugehörigen normativen Anhängen mit Detailanforderungen, Massangaben und Erläuterungen eingeladen. Dies betrifft Themen wie Beleuchtung in Tunnels und Unterführungen, Grünräume, Rastplätze, Signalisation von Baustellen, Entwurf des Strassenraums (Gestaltungselemente, Mehrzweckstreifen), mobile Strassensignale, öffentlicher Personenverkehr und Schienengüterverkehr (Grundnorm und Glossar), Schiene - Strasse (Parallelführung und Annäherung) u.a.m.

## **4. Grundnorm SN 640 075 - wie wird sie konkret umgesetzt?**

Zweck der Norm ist es sicherzustellen, dass Verkehrsanlagen nach standardisierten Grundsätzen hindernisfrei zugänglich und benutzbar gestaltet und betrieben werden. Hier gibt es zwar auch Spielraum für konkrete, projektspezifische Umsetzungen, grundlegende Anforderungen sind aber klar definiert. Für Sehbehinderte und Blinde sind z.B. folgende von zentraler Bedeutung:

- Höhenunterschiede, die signalisieren, wo der Platz aufhört und die Strasse beginnt
- Hilfen bei Zebrastreifen, z.B. taktil-visuelle Aufmerksamkeitsfelder, welche sichere Übergänge ermöglichen
- Orientierungshilfen in Form von kontrastreichen Pflastersteinen

Noch genauer soll auf die kommenden Beispiele eingegangen werden. Diese zeigen, wo grundlegende Regeln eingehalten werden müssen, damit sich sehbehinderte und blinde Fussgängerinnen und Fussgänger selbständig im öffentlichen Raum bewegen können:

### **4.1 Strassensanierung oder Neubau**

Wird heute in der Schweiz z.B. eine Strasse saniert oder ein Verkehrsweg neu gebaut, weisen diese genau dimensionierte, schräge Randabschlüsse und schneisenartige Unterbrüche der Trottoirkanten auf (sog. «punktuelle Auffahrtsrampen», welche in ihrer breiten Ausführung mit Noppen taktil zu kennzeichnen sind). Diese Regelung kam nach langen Diskussionen als Kompromisslösung der Interessensvertretenden der sehbehinderten Fussgängerinnen und Fussgänger und der Schweizer Velolobby zustande.

## 4.2 Trottoirüberfahrten

Als Trottoirüberfahrt bezeichnet werden Trottoirs, die ohne Unterbrechung über eine einmündende Strasse durchgezogen werden. Die nationalen Anforderungen an hindernisfrei zugängliche Trottoirüberfahrten werden in den Normen SNR 640 242 «Querungen für den Langsamverkehr; Trottoirüberfahrten» und SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» geregelt. So müssen Trottoirüberfahrten bei Sanierungen oder Neubauten klar gegenüber der Fahrbahn abgegrenzt und mit taktil-visuellen Markierungen gekennzeichnet werden, um die Sicherheit und Orientierung von Menschen mit Sehbehinderung zu gewährleisten.

### **Fertig mit Rätselraten**

Werden nun in allen Schweizer Städten Trottoirüberfahrten einheitlich markiert, hört für blinde Menschen - aber auch für alle anderen Verkehrsteilnehmenden - das wenig amüsante Rätselraten in fremden Städten auf, was wohl diese Bodenmarkierung hier anzeigen soll. Je klarer ich als Fussgängerin, Velo- oder Autofahrer meinen Bereich erkennen kann, desto besser halte ich mich daran und kann den Bereich der anderen respektieren. Bestimmt kann es vorkommen, das Fahrzeuglenkerinnen und -lenker, welche aus der Querstrasse in die Hauptachse einmünden wollen, auf der Überfahrt stehen bleiben, um sich einen Überblick zu verschaffen. Das kann für Menschen mit eingeschränkten Wahrnehmungsfähigkeiten gefährlich werden, was den Lenkern und Lenkerinnen stets bewusst sein muss.

## 4.3 Ampelübergänge

Ein wichtiges Anliegen, bei dem die Dienstabteilung Verkehr intensiv mit den Behindertenorganisationen zusammenarbeitet, ist auch die Steuerung von Verkehrsregelungsanlagen. Bei gleichzeitigem Grün für den Fliessverkehr und für Fussgängerinnen und Fussgänger kann es v.a. für sehbehinderte Menschen zu Konflikten kommen. Grünes Licht für den Fussverkehr und gleichzeitiges Grün für links abbiegende Fahrzeuge birgt die Gefahr, dass die Lenkerinnen und Lenker aufgrund der grossen (Sicht-)Distanzen und der vor allem auf den Gegenverkehr gerichteten Aufmerksamkeit die Fussgänger leicht «übersehen» können. Bei rechts abbiegenden Fahrzeugen ist diese Problematik bedeutend weniger anzutreffen. Um solche Konflikte zu entschärfen, ist es optimal, wenn fliessender Verkehr und überquerende Fussgänger und Fussgängerinnen eine eigene Grünphase erhalten.

## 4.4 Begegnungszonen

In Begegnungszonen mit max. Tempo 20 km/h ist der Fussverkehr vortrittsberechtigt. Fussgängerinnen und Fussgänger dürfen die gesamte Verkehrsfläche nutzen, sofern sie den Fahrverkehr nicht behindern. Dies setzt jedoch die Fähigkeit voraus, die Verkehrssituation zu überblicken und einschätzen zu können, was für Menschen mit Seh- oder Hörbehinderung schwierig sein kann. Deshalb sind einige bauliche Massnahmen erforderlich, welche ihnen eine gute Orientierung und damit ein sicheres Verhalten im Verkehr ermöglichen (Positionspapier «Begegnungszonen»):

- Es sind für den Fussverkehr reservierte und geschützte Flächen festzulegen, welche sichere Längsverbindungen und Gebäudezugänge garantieren.
- Die Abgrenzung der befahrbaren Mischverkehrsfläche von den geschützten reinen Fussgängerflächen müssen auch für sehbehinderte und blinde Personen erkennbar, das heisst ertastbar sein, z.B. durch niedrige Randabschlüsse.
- Fahrspuren öffentlicher Verkehrsmittel müssen taktil und visuell von der übrigen Fläche abgegrenzt werden. Bei schienengebundenen Fahrzeugen ist ein Absatz von min. 3 cm (niedriger Randabschluss gemäss Richtlinien „Strassen Wege Plätze“) unerlässlich.
- Die Orientierung und Führung sehbehinderter und blinder Personen auf grossen Flächen muss gewährleistet sein.
- Wichtige Querverbindungen und geeignete Querungsstellen sollen taktil und visuell hervorgehoben werden, z.B. standardisierte Belagswechsel oder - wenn nicht anders möglich - durch taktil-visuelle Markierungen und Leitlinien.
- Werden Strassencafés, Warenstände und Werbetafeln im Fussgängerbereich zugelassen, soll die freie Zirkulationsfläche taktil deutlich spürbar von der Stellfläche abgegrenzt werden, z.B. durch Belagswechsel.

#### 4.5 Hindernisfreie Strassen am Beispiel der Stadt Zürich

Für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu sorgen, ist einer von mehreren Grundaufträgen der «Dienstabteilung Verkehr» der Stadt Zürich (DAV). Damit sehbehinderte und blinde Personen eine möglichst optimale Infrastruktur vorfinden, werden auf Trottoirs, Strassen und öffentlichen Plätzen taktil-visuelle Leitlinien als Orientierungslinien angebracht. Markierte Einstiegsfelder bei Haltestellen von Tram und Bus der ZVV weisen auf die hohen Haltekanten hin. Somit ist garantiert, dass der Anschluss an das weiterführende Leitlinien-System gewährleistet ist.

Die taktil-visuellen Leitlinien führen die blinden und sehbehinderten Personen mitunter auch an Verkehrsregelungsanlagen – und zwar direkt auf den Lichtsignalmast zu. Um diesen Menschen eine sichere Querung zu ermöglichen, sind gelbe Kästchen, sogenannte taktile Signalgeber, an den Ampelmasten angebracht. Sobald die Ampel grün zeigt, vibriert das Signal. Das Ziel der Stadt Zürich ist es, so schnell wie möglich alle Anlagen auf Stadtgebiet mit diesem Hilfsmittel auszurüsten. Bei neuen Anlagen und im Zuge von Sanierungen erfolgt jeweils das «Upgrade».

Solche Einsätze der DAV-Markierungsspezialisten erfolgen in enger Zusammenarbeit mit den Behindertenorganisationen. Meistens gelangen die Sehbehindertenorganisationen mit ihren Anliegen direkt an die DAV und gemeinsam wird dann eine Lösung erarbeitet. Immer mehr werden die diversen Interessensverbände aber bereits im frühen Stadium einer Projektierung miteinbezogen. Dies kann den einen oder anderen Zielkonflikt verschiedenster Verkehrsinteressensgruppen frühzeitig entschärfen.

## **5. Weisser Stock = Vortritt - aber wissen das auch alle?**

Wie erwähnt, ist von Rechts wegen eines klar: Blinde Personen, die mit hochgehaltenem weissen Stock eine Strasse überqueren wollen, haben immer Vortritt! Noch vor einigen Jahren war diese Verkehrsregel viel zu wenig bekannt und der Bedarf nach Öffentlichkeitsarbeit zu diesem Thema offensichtlich. Das zeigten unsere Strassenaktionen 2010, die in Zusammenarbeit mit anderen Schweizer Sehbehindertenorganisationen an 15 verschiedenen Orten in der Schweiz stattfanden.

### **Strassentest**

Blinde Personen mussten ohne Blickkontakt mit den Fahrzeuglenkenden und ohne Handzeichen den Gang über die Strasse wagen. Die Ergebnisse waren sehr bedenklich: Nur 792 der insgesamt 1'471 getesteten Fahrzeuge hielten sofort an, wenn eine Person durch das Hochhalten des weissen Stocks signalisierte, dass sie die Strasse überqueren wollte. Die Unsicherheit vieler Fahrzeuglenkenden war bei diesen Experimenten spürbar: Einige hielten in zu grosser Distanz zur blinden Person an, so dass diese das Anhalten akustisch kaum mehr ausmachen konnte. Andere fuhren einen Bogen um die Person oder reagierten mit brüskem Bremsmanövern. Auch in der Begegnungszone mit Tempo 20 km/Stunde fuhren Autolenkende nicht unbedingt rücksichtsvoller. Es fiel aber auf, dass die Anwesenheit eines Führhundes eher zum Anhalten motivierte. Ein Hund fällt auf den ersten Blick wohl mehr auf als ein weisser Stock.

Dieses Jahr sollen wieder solche Aktionen auf Schweizer Strassen durchgeführt werden, denn nur «steter Tropfen höhlt den Stein». Dabei sind wir natürlich auch auf die Hilfe der Medien angewiesen.

## **6. Sehbehinderte Fussgänger - ist das ein Thema in Schweizer Fahrschulen?**

Ein möglicher Weg, Wissen in dieser Sache zu vermitteln, geht über das Bildungswesen. Verkehrsregeln werden den jungen Autolenkern und -lenkerinnen im obligatorischen Verkehrskundeunterricht beigebracht. Aber wird hier die Regel «weisser Stock = Vortritt» auch explizit durchgenommen? Die Antwort des Fahrlehrers Roger Wintsch, Präsident des Aargauer Fahrlehrerverbands AFV ist klar: «Obligatorisch sind acht Lektionen Verkehrskundeunterricht. Bei uns zählen Blinde zur Gruppe 'hilfsbedürftige Partner'. Der ungefähre Zeitrahmen im Unterricht, in dem diese Personengruppe behandelt wird, beträgt fünf bis maximal 15 Minuten. Ungefähr, weil jede Fahrlehrerin oder jeder Fahrlehrer in der zeitlichen Gestaltung ihres Unterrichts gewisse Freiräume besitzt.»

Mit den zukünftigen Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern wird anhand von passendem Bildmaterial geübt, gewisse Anzeichen dieser Partner zu erkennen. Dabei wird in Bezug auf blinde Passanten im Idealfall das Folgende vermittelt:

- So erkenne ich eine blinde Person.
- Der weisse Stock kann für blinde Menschen den Fussgängerstreifen ersetzen und ist sozusagen ein «zusammengerollter Fussgängerstreifen»
- Korrektes Verhalten, wenn eine blinde Person die Strasse überqueren möchte.

Damit zukünftige Fahrzeuglenkerinnen und -lenker das erworbene Wissen in die Praxis umsetzen können, müssen sie auch erkennen können, ob eine Fussgängerin oder ein Fussgänger sehbehindert ist oder nicht. «Der blinde Verkehrsteilnehmer MUSS durch den

Blindenstock als solcher auch klar erkennbar sein», so Roger Wintsch. Aber aufgepasst: Nur der weisse Stock ist rechtlich verbindlich, die Blindenbinde oder der entsprechend gekennzeichnete Blindenhund sind rein rechtlich nicht zwingend nötig.

### **Nur aus eigener Erfahrung lernt man**

Damit im Strassenverkehr die Verantwortung für das eigene Wohlergehen wahrgenommen werden kann, ist neben gesundem Menschenverstand und Vorwissen auch eine gehörige Portion Erfahrung nötig. Laut Fachliteratur nehmen aber Verkehrsteilnehmende 91% der relevanten Informationen im Strassenverkehr über das Auge wahr. Für blinde und sehbehinderte Menschen wird somit das Sammeln von Erfahrungen ungleich schwerer. Aus diesem Grunde führt der AFV zusammen mit dem Schweizerischen Blindenbund regelmässig den Kurs «Blinde fahren Auto» durch. Hier können Betroffene auf gesichertem Gelände Erfahrungen wie im realen Strassenverkehr sammeln, Bremsweg und Fahrreaktionen selber testen und sich so in die Autofahrenden hineinversetzen. Auch das ist Aufklärung und trägt zur Sicherheit auf unseren Strassen bei.

## **7. Elektrofahrzeuge - zu leise für unsere Sicherheit?**

### **Der Boom von Hybrid- und Elektroautos**

Sie haben in der Schweiz einen kleinen Boom erlebt. 2016 stieg der Bestand von Autos mit Elektromotor oder Hybridantrieb auf 68'000, mit steigender Tendenz. Laut dem 2017 veröffentlichten bfu-Faktenblatt Nr. 18 «Geräuscharmheit von Elektrofahrzeugen unter besonderer Berücksichtigung sehbehinderter Menschen» besteht aber praktisch kein Unterschied im Fussgängerunfallrisiko zwischen konventionell und elektrisch angetriebenen PWs: Jeweils nur 2,1 % aller Unfälle mit Elektroautos waren Fussgängerunfälle.

Der Nachweis eines erhöhten Unfallrisikos für Elektrofahrzeuge, das eindeutig auf die geringere Geräusentwicklung zurückzuführen ist, liegt demzufolge noch nicht definitiv vor. Es fehlt der Nachweis der Kausalität zwischen Unfallgeschehen und Geräusch. Dennoch ist klar, dass Sehbehinderte und Blinde von einem künstlichen Fahrzeuggeräusch stark profitieren. Daher ist die ab 2019 gültige nationale Regelung bezüglich der künstlichen Geräuschemissionen für sie sehr sinnvoll. Die Begrenzung auf maximal 75 dB in 2 Metern Abstand und 66 dB in 7,50 Metern Abstand sollte für Betroffene in den meisten Situationen zielführend sein. Das Obligatorium 2019 für die Einführung von Geräuschgeneratoren gilt aber nur für neu zugelassene Fahrzeuge der Klassen M und N (also Automobile, Wohnmobile und Busse sowie Liefer- und Lastwagen). Besitzerinnen und Besitzer älterer Hybrid- und Elektrofahrzeuge dieser Klasse sollten deshalb ermutigt werden, Geräuschgeneratoren nachzurüsten. Für Blinde und Sehbehinderte ist jeder Geräuschgenerator ein Gewinn an akustischen Informationen.

Noch keine rechtliche Lösung gibt es zur bestehenden Tatsache, dass Elektrofahrzeuge im Stillstand kein Geräusch machen müssen und dies für Blinde und Sehbehinderte ein ernstes Problem darstellt. Sie können das Fahrzeug nicht lokalisieren und bemerken es somit erst, wenn es wieder anfährt.

Wichtig ist mit dem Wandel der modernen Verkehrsfahrzeuge das Ziel der bfu, auch in Zukunft ein stetiges Unfall-Monitoring zu betreiben, um die weitere Entwicklung des Unfallgeschehens mit Elektrofahrzeugen im Auge zu behalten.



## **E-Bike-Boom**

Auch einen E-Bike-Boom erlebt die Schweizer Verkehrslandschaft. Laut bfu-Zahlen waren 2016 ein Viertel der verkauften Velos E-Bikes. Über 270'000 Elektrovelos rollen auf den Strassen, Tendenz steigend (Zahlen aus der bfu-Befragung zu «Selbstunfällen auf dem E-Bike» im Februar 2018). Auch hier nehmen die Unfälle zu. Im 2015 erschienenen bfu-Report Nr. 72 «E-Bikes im Strassenverkehr – Sicherheitsanalyse» steht: «Ob eine automatische Geräuschaktivierung – zumindest bei schnellen E-Bikes – eine effiziente Massnahme ist, muss bezweifelt werden. Auf Grund der Unfallanalyse zeigt sich, dass Kollisionen mit Fussgängern verschwindend klein sind.» Offensichtlich halten die E-Biker die Augen offen!

## **8. Fussverkehr Schweiz - braucht es diese Petition?**

Auf dem Trottoir geht es für blinde und sehbehinderte Menschen nicht immer ganz ungefährlich zu und her. Obwohl es gemäss Strassenverkehrsgesetz den Fussgängern und Fussgängerinnen vorbehalten ist, tummeln sich des Öfteren Velos, Trottinettes, E-Bikes etc. auf unseren Gehwegen. Da diese schneller unterwegs sind als das laufende Volk, führt dies zu Verunsicherung, Konflikten oder Unfällen und beeinträchtigt generell die Attraktivität des Zufussgehens. Diese Konflikte sollen mit Planungen für den Fuss- und Veloverkehr auf getrennten Netzen verhindert werden.

### **Fussgängerfreundliche Verkehrsgestaltung**

Allen Menschen muss die Fortbewegung zu Fuss im öffentlichen Raum möglich sein. Kein Mensch darf von der Teilnahme am Verkehr zu Fuss ausgeschlossen werden. Der nationale Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger unterstützt Bund, Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung des schweizerischen Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG), ist Anwalt der Fussgänger, Vordenker und Mitgestalter einer fussgängerfreundlichen Verkehrspolitik und möchte auch die breite Bevölkerung für dieses Thema sensibilisieren.

Seit April 2018 läuft ihre Petition «Rettet das Trottoir», welche vom Schweizerischen Blindenbund unterstützt wird. Die **Forderungen sollen auch sehbehinderten und blinden Fussgängern zu mehr Sicherheit auf den Trottoirs verhelfen.**

- Getrennte Wege für Fussgänger/innen und Velofahrende innerorts
- Keine Velos auf Trottoirs (Ausnahme für Kinder bis 8 Jahre)
- Keine Spass- und Transportfahrzeuge mit Motor auf Gehflächen (Elektro-Trottinettes, Post-Roboter und dergleichen)
- Schaffung von verständlichen und praxistauglichen Regelungen: Wer darf wo fahren?

*Schweizerischer Blindenbund, Geschäftsstelle Zürich*

**Bildmaterial und weitere Informationen finden Sie auf [www.blind.ch](http://www.blind.ch).**