

Protokoll Stadtrat

Sitzung vom 11. Juli 2022

S3.01.01.00 Strassenwesen, Allgemeines

334-2022

Nachbesserung barrierefreie Strassenquerungen

Bericht Postulat

1 Ausgangslage

Martin Christen (CVP), Mitglied des Gemeinderates, und 14 Mitunterzeichnende, haben am 2. Dezember 2021 folgendes Postulat eingereicht:

Der Stadtrat wird zur Klärung nachfolgender Sachverhalte und dem Erstellen eines Massnahmenkataloges, zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Dietiker Zentrum aufgefordert.:

1. *Was kann der Stadtrat unternehmen, damit die Strassenquerungen für Rollstuhlfahrerinnen und Rollatorgängerinnen nachgebessert werden (Randsteinabschrägungen)?*
2. *Welche Vorgaben macht der Kanton ZH im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG), in Bezug auf den barrierefreien Fussgängermischverkehr und zu den öffentlichen Zugängen?*

Begründung

Es ist richtig, dass die Ausführung der Strassenquerungen und Randsteinabschlüsse beim Bau der LTB unter Einbezug der verschiedensten Anspruchsgruppen erstellt wurden. Es zeigt sich nun aber, dass die 3cm-Vertikal-Abschlüsse gerade für Elektro-Rollstühle ein unüberwindbares Hindernis sind. Es gibt die unterschiedlichsten Rollstuhl- und Rollator-Modelle. Je nach Behinderungsgrad oder Gewicht der Person, sind diese Minischwellen immer noch sehr hinderlich. Ideal sind einzig und allein abgeschrägte Randsteine.

Diese können eingesetzt werden, wenn für die Sehbehinderten, Feldmarkierungen oder Leitlinien zur sicheren Überquerung angebracht werden. Gesehen beim Glattzentrum/ Richti-Areal in Wallisellen.

Es gibt Umsetzungskonzepte aus anderen Kantonen, die genau diesem Ansatz folgen. Die LTB Haltestellen sind 100 Prozent behindertengerecht. Da macht es ja nur Sinn, wenn es auch die Zugänge zu den Haltestellen sind. Es würde Dietikon sicher gut anstehen, sich den Besuchern der Phänomene 2023 als barrierefreie (inklusive) Stadt zu präsentieren.

Mitunterzeichnende:

Peter Metzinger
Otilie Dal Canton
Beda Felber
Nadine Burtscher

Sven Johannsen
Beat Hess
Gabriele Olivieri
Silvan Fischbacher

Andreas Wolf
Martin Steiner
Philipp Sanchez
Manuela Ehmann

Maya Ritschard
Kerstin Camenisch

2 Bericht

Der Gemeinderat hat das Postulat am 9. Dezember 2021 an den Stadtrat überwiesen, der dazu wie folgt Bericht erstattet:

2.1 Allgemeines

In der Beantwortung der Kleinen Anfrage «Barrierefreie Strassenquerungen» vom 28. Juni 2021 wurden bereits einige Grundlagen zum Thema Strassenquerungen festgehalten. Die folgenden Ausführungen ergänzen diese Aussagen und geben weitere Erläuterungen im Hinblick auf die beiden neuen Fragestellungen und die Begründung des vorliegenden Postulates.

Die Normen des Verbands Schweizerischer Verkehrsfachleute (VSS) widerspiegeln den aktuellen Stand der Technik. Diese Normen werden in der Verkehrsplanung und im Tiefbau täglich angewendet. In Zusammenarbeit mit Behindertenorganisationen und aus Erkenntnissen mehrerer Forschungsarbeiten wurden in den vom VSS erarbeiteten Normen SN 640 075 «Fussgängerverkehr; hindernisfreier Verkehrsraum» und SN 640 241 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr» die als behindertengerecht geltenden Randsteintypen bei Fussgängerquerungen definiert.

Perfekt sind diese Vorgaben nicht für alle Verkehrsteilnehmenden, denn sie sind ein Kompromiss zwischen den verschiedenen Ansprüchen von Menschen mit unterschiedlichen Arten von Behinderungen. Was mit dem Rollstuhl und dem Rollator gut befahren werden kann, kann mit dem Blindenstock nicht ertastet oder durch den Blindenhund nicht als Haltekante erkannt werden und umgekehrt.

Auf der Webseite der Fachstelle «Hindernisfreie Architektur» (ehem. Schweizer Fachstelle für behindertengerechtes Bauen) sind Testberichte aus den Jahren 2003 und 2013 (Randsteinlabor) abrufbar. Darin wird die Überprüfung mehrerer Randsteinhöhen und Randsteinformen durch rollstuhlfahrende, blinde, mit dem Blindenhund begleitete, rollatorfahrende und velofahrende Menschen beschrieben. Diese Erkenntnisse sind in die oben genannten Normen eingeflossen.

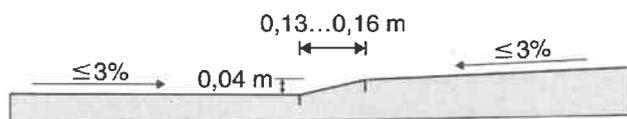
Für punktuelle Querungen für den Fussgängerverkehr kommen nach der SN Norm 640 075 die folgenden Abschlüsse infrage:

Möglichkeit 1: Niedrige Randabschlüsse mit einem 3 cm hohen (Vertikal)-Absatz



Niedrige Randabschlüsse mit einem vertikalen Absatz von 30 mm Höhe sind mit dem Rollstuhl und Rollator befahrbar. Sie sind mit dem weissen Stock besser ertastbar als schräge Randabschlüsse, gewährleisten das Ausrichten am Fahrbahnrand und eine gute Führung, was die Sicherheit von Menschen mit Sehbehinderung erhöht. Als Längsführung und Abgrenzung zur Fahrbahn bieten sie mehr Sicherheit als schräge Randabschlüsse.

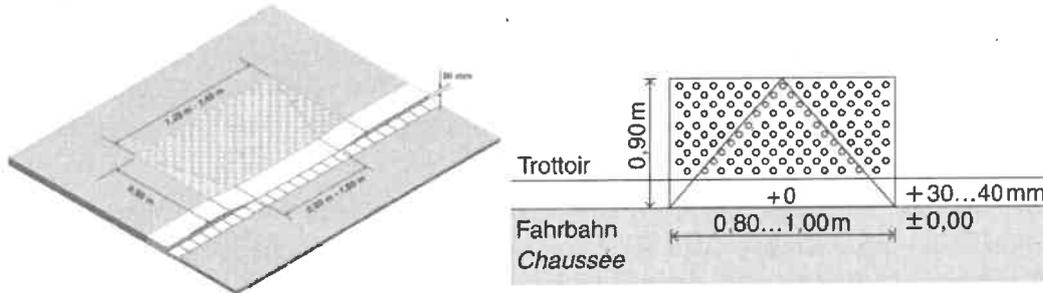
Möglichkeit 2: Schräger Randstein mit 4 cm Niveaudifferenz und einer Breite von 13 - 16 cm



Niedrige Randabschlüsse mit einem schrägen Absatz von 40 mm Höhe und einer Breite von 0,13...0,16 m sind mit dem weissen Stock schwerer ertastbar, und dies nur, wenn der angrenzende Fussgängerbereich ein Querfälle von $\leq 3\%$ aufweist. Sie sind mit Rollator und Elektrorollstuhl besser befahrbar als ein vertikaler Absatz von 30 mm Höhe. Vorteile für Handrollstuhlfahrer sind nicht nachweisbar.

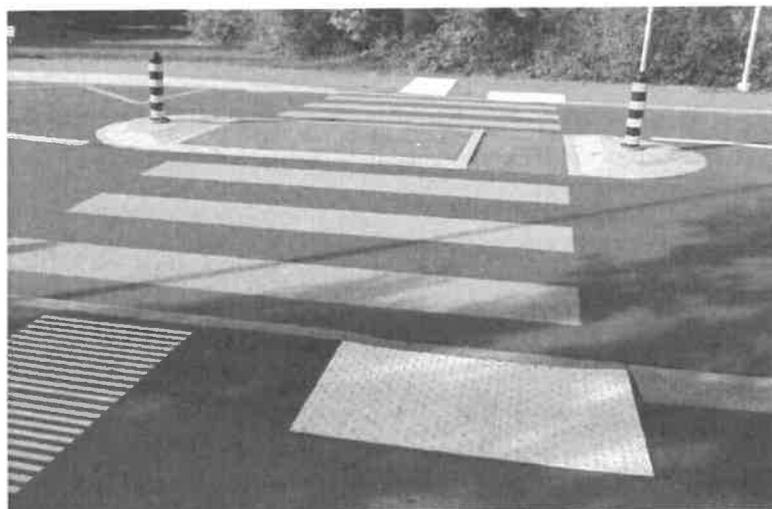
Möglichkeit 3: Breite punktuelle Auffahrtsrampen

Reichen qualitativ hochwertige niedrige Randabschlüsse nicht aus, um die Bedürfnisse spezifischer Nutzergruppen zu erfüllen (z.B. im Umfeld von Alterseinrichtungen), können zusätzlich punktuelle Auffahrtsrampen eingesetzt werden. Diese dürfen nur in Kombination mit einem niedrigen Randabschluss mit einem vertikalen Absatz von 30 mm Höhe eingesetzt werden. Der Randstein ist dann über eine Breite von 0,8 bis 1,0 m vollständig abgesenkt und auf dem Trottoir ist eine taktile Markierung angebracht, um die Aufmerksamkeit der Sehbehinderten auf den fehlenden Absatz zu lenken, damit diese nicht aus Versehen die Fahrbahn betreten



Eine breite punktuelle Auffahrtsrampe reduziert den Kraftaufwand für Personen mit Handrollstuhl, ist mit dem Elektrorollstuhl ohne Erschütterungen komfortabel zu befahren und ist mit dem Rollator ohne seitliches Ankippen befahrbar. Sie muss mit dem Rollstuhl und Rollator gezielt angesteuert werden. Dies kann einen Umweg oder zusätzliche Manöver notwendig machen. Ein Nachteil ist, dass es an stark frequentierten Querungen zu Konflikten mit anderen Passanten kommen kann und die Noppen (Höhe 4-5 mm) die Stabilität beim Gehen beeinträchtigen können. Sehbehinderte Personen müssen der punktuellen Auffahrtsrampe ausweichen und versetzt dazu queren, damit sie am niedrigen vertikalen Absatz die Gehrichtung ablesen und sicher die Fahrbahn queren können.

Breite punktuelle Auffahrtsrampen eignen sich an punktuellen Querungen mit erhöhtem Komfortbedarf, z.B. im Bereich von Einrichtungen für Menschen mit Geh- oder Mehrfachbehinderungen sowie im Bereich von Alterseinrichtungen und Spitälern, insbesondere beim Zugang. Sie sollen nicht beliebig im Verkehrsraum eingesetzt werden, insbesondere nicht an Orten, die für sehbehinderte und blinde Personen keine sichere Ausgangsposition zum Queren darstellen. Breite punktuelle Auffahrtsrampen werden bisher nur sehr selten eingesetzt. Gemäss Auskunft der Fachstelle Hindernisfreie Architektur der Behindertenkonferenz Zürich ist dieser Fachstelle kein Beispiel für eine breite punktuelle Auffahrtsrampe im Kanton Zürich bekannt. Das Beispielfoto stammt aus dem Kanton Solothurn (Altersheim Wengistein Solothurn).



2.2 Beispiel Einkaufszentrum Glatt

Das im Postulat genannte Beispiel befindet sich auf einer Kantonsstrasse. Das kantonale Tiefbauamt orientiert sich grundsätzlich an den SN Normen, hat jedoch für gewisse Tiefbauobjekte eigene Normalien entwickelt. Der im Beispiel erwähnte, gekippte Randstein wurde gemäss der kantonalen Normalie Nr. 251 (Stand vor Juli 2021) erstellt.

Auf Anfrage bei der Fachstelle «Hindernisfreie Architektur» wurde bestätigt, dass der gekippte Randstein, welcher gemäss dieser kantonalen Normalie beim Einkaufszentrum Glatt umgesetzt wurde, nicht als behindertengerecht eingestuft wird. Einzig oben aufgeführten Ausführungsvarianten gemäss SN Normen sind als behindertengerechte Randsteine definiert.

Die taktil-visuelle Markierung dient nur für die Auffindung der Lichtsignalanlage-Taste. Sie darf nicht als Ersatz für Randabschlüsse, welche der Trennung zwischen Fahrbahn und Fussgängerbereich dienen, angewendet werden. Die Anwendungsmöglichkeiten der taktil-visuellen Markierung sind beschränkt und in der VSS-Norm Nr. 640 852 definiert.

Die kantonale Normalie Nr. 251 wurde im Juli 2021 in enger Zusammenarbeit mit der Fachstelle Behindertenkonferenz Zürich in Übereinstimmung mit den SN Normen überarbeitet. Randabschlüsse wie auf der folgenden Abbildung dürfen daher jetzt im Kanton Zürich nicht mehr gebaut werden.



2.3 Schulung der Verkehrsteilnehmenden

Mit den in den Normen definierten Kompromissen für die Ausführung von behindertengerechten Randsteinen werden Rollator- und Rollstuhlnutzende auch in Zukunft die definierten Randabschlüsse mit einem gewissen Absatz überwinden müssen.

Daher muss auch bei dem Erlernen und der korrekten Nutzung von Rollatoren und Rollstühlen angesetzt werden. Es werden Kurse angeboten, bei welchen der Umgang mit Rollstühlen und Rollatoren erlernt werden kann. Schwellen bestehen nicht nur bei Strassenquerungen, auch in anderen Situationen müssen die technischen Hilfsmittel richtig eingesetzt werden können. Für rollatorfahrende Menschen bietet z.B. die Internetseite www.rollator-kurs.ch Übungseinheiten an, um die richtigen Anwendungstechniken zu erlernen.

Bei der Wahl des Rollstuhls und des Rollators ist es wichtig, darauf zu achten, dass die Stabilität und das Gewicht des Geräts bei der späteren Nutzung berücksichtigt werden. Je nach Gleichgewichtssinn und Gewichtsverteilung muss das Gerät für die jeweilige Person richtig eingestellt werden. Hierbei können fachkundige Verkaufsstellen helfen, welchen sich auch mit den gängigen Absätzen im Strassenverkehr auskennen und die Käuferinnen und Käufer entsprechend beraten können.

2.4 Zu Frage 1

Die Anpassung der Randabschlüsse bei Fussgängerstreifen und Fussgängerquerungen erfolgt im Rahmen von Neubau- und Sanierungsprojekten. Die Strassen in Dietikon mit Fussgängerquerungen, welche zu den Haltestellen der Limmattalbahn führen, befinden sich entweder im Eigentum des Kantons oder der Stadt Dietikon. Gemäss den Ausführungen in den vorangehenden Abschnitten wurden mit dem Bau der Limmattalbahn die

Stadt Dietikon

Protokoll Stadtrat

Sitzung vom 11. Juli 2022

Randabschlüsse der angrenzenden Strassen behindertengerecht mit niedrigen Randabschlüssen von 30 mm ausgebaut. Es gibt daher keine Notwendigkeit für eine Nachbesserung.

Die Stadt Dietikon selber führt jedes Jahr Strassensanierungsprojekte auf kommunalen Strassen aus. Bei diesen werden die Randabschlüsse ebenfalls grundsätzlich mit niedrigen Randabschlüssen mit 30 mm Höhe gemäss der oben aufgeführten SN Norm behindertengerecht ausgeführt.

2.5 Zu Frage 2

Grundlagen und Regelungen für das hindernisfreie Bauen sind in der Schweizerischen Bundesverfassung, dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und der Behindertengleichstellungsverordnung (BehiV) geregelt. Für den Verkehrsraum sind die Projektierungsgrundsätze im kantonalen Strassengesetz (StrG) festgelegt:

Die Strasseninfrastruktur ist so zu gestalten, dass sie für Menschen mit Behinderung zugänglich und benutzbar ist (StrG § 14 Abs. 4).

Die anzuwendende Norm ist in der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung (VErV) unter Punkt A. Allgemeine Bestimmungen zu finden:

Für die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen ist die Norm SN 640 075 / Hindernisfreier Verkehrsraum (Ausgabe 2014) zu beachten (VErV § 5, Absatz 2).

Die kantonale Gesetzgebung verweist somit auf die weiter oben aufgeführte und verbindliche SN 640 075. Wie oben erläutert definiert das kantonale Tiefbauamt ausserdem Normalien für bestimmte Bauobjekte. Diese sind für die Stadt nur in Einmündungsbereichen von kommunalen Strassen in Kantonsstrassen verbindlich. Der Stadtrat stützt sich bei strassenbaulichen Fragen auf die vom VSS erarbeiteten SN Normen und zieht bei Bedarf weitere Fachstellen bei.

Der Stadtrat beschliesst:

Zum Postulat von Martin Christen (CVP) und 14 Mitunterzeichnenden betreffend "Nachbesserung barrierefreie Strassenquerungen" wird im Sinne der Erwägungen Bericht erstattet.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Alle Mitglieder des Gemeinderats;
- Sekretariat des Gemeinderats;
- Limmattalbahnhof AG, Daniel Issler, Neumattstrasse 24, 8953 Dietikon;
- Leiter Sicherheitsabteilung;
- Leiter Stadtplanungsamt;
- Stadtpräsident.

NAMENS DES STADTRATES



Philipp Müller
Vizepräsident



Arno Graf
Stadtschreiberin-Stv.

Versand: 13.07.2022

