

5 Verkehrstrennung, Verkehrsmischung

5.1 Grundsätze

Strassenverkehrsrecht

Das Strassenverkehrsrecht definiert „Strasse“ als von Motorfahrzeugen, motorlosen Fahrzeugen oder Fussgängern benützte Verkehrsfläche (Art. 1 SVG, Art. 1 Abs. 1 VRV) und differenziert im Fall von „Verkehrstrennung“ (Art. 43 SVG, Art. 1 VRV) nach

- Wegen, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrräder nicht eignen,
- Trottoir, das Fussgängern vorbehalten ist,
- Radweg, welcher Radfahrern vorbehalten ist,
- Fahrbahn, dem Fahrverkehr dienender Teil der Strasse und
- Strassen, die Motorfahrzeugen vorbehalten sind.

Betrieblich ist auf Verkehrsflächen zudem jede Mischform der Verkehrsteilnehmerkategorien möglich, wie Fuss- und Radwege, Fussverkehrsflächen mit Anlieferungsverkehr usw.

Unter Verkehrstrennung wird in dieser Forschungsarbeit eine Trennung zwischen Fussverkehr und rollendem Verkehr verstanden.

Grundsätze

Bei der Frage nach Verkehrstrennung oder Verkehrsmischung bzw. dem Grad der Verkehrstrennung muss die Sicherheit von Menschen mit Behinderung als eine der sensibelsten Benutzergruppen im öffentlichen Verkehrsraum berücksichtigt werden. Dies geht deutlich aus dem Kapitel 4.3 hervor.

Aus dem BehiG und der Strassenverkehrsgesetzgebung (siehe dazu Kapitel 2) lässt sich ableiten, dass dort, wo Fussgängerinnen und Fussgänger auf einer Verkehrsfläche nicht vortrittsberechtigt sind, die Trennung zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn taktil erkennbar sein muss.

Ist die gesamte Verkehrsfläche für die Benutzung durch den Fussverkehr vorgesehen, soll sich dies nicht nur in der baulichen Ausgestaltung sondern auch in der Signalisation bzw. der Wahl des Verkehrsregimes ausdrücken. Der Grad der Verkehrstrennung und die baulichen Massnahmen für die Abgrenzung zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn stehen in direktem Zusammenhang zur Vortritts- und Geschwindigkeitsregelung.

5.2 Kriterien für Verkehrstrennung/Verkehrsmischung

Bei der Beurteilung der Kriterien für die Festlegung des Prinzips der Verkehrstrennung oder der Verkehrsmischung sind die Auswirkungen auf Menschen mit Behinderung ebenfalls zu berücksichtigen. In der SN 640 211 Entwurf des Strassenraumes, werden die folgenden Bewertungskriterien der Verträglichkeit der verschiedenen Nutzungsansprüche aufgeführt:

- Typ und massgebende Funktion der Strasse im Verkehrsnetz.
- Frequenz und Reisegeschwindigkeit des öffentlichen Verkehrs.
- Menge und zeitliche Verteilung der Belastung des motorisierten Individualverkehrs.
- Erwartetes Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs in Bezug auf die Struktur des Strassenraumes und die Länge des betroffenen Strassenabschnittes.
- Bedeutung und zeitliche Verteilung der Parkplatznachfrage auf der Fahrbahn sowie Häufigkeit der entsprechenden Parkierungsmanöver.
- Bedeutung und Frequenz des Zuliefererverkehrs.
- Bedeutung und Frequenz des querenden leichten Zweirad- und Fussverkehrs.
- Bedeutung und zeitliche Verteilung von Spiel und Aufenthalt.

Gemäss SN 640 211 ist die Verträglichkeit zwischen motorisiertem Verkehr, Fussverkehr und Aufenthalt von Personen im Prinzip gewährleistet, wenn die Geschwindigkeit des Verkehrs $V_{85} \leq 20$ km/h und der Spitzenstundenverkehr ≤ 200 Fz/h ist.

Verkehrsmengen und Zusammensetzung des Verkehrs

Bezüglich Verkehrsmengen ist einerseits die Anzahl der Fahrzeuge und der Fussgänger zu betrachten, insbesondere aber das Verhältnis zwischen den unterschiedlichen Gruppen. Fussgängerinnen und Fussgänger müssen prozentual stärker vertreten sein, um sich mit ihrem geringen Raumbedarf gegenüber Fahrzeugen im gemischten Verkehr zu behaupten. Ist dies nicht gegeben, wird sich der Fussverkehr auf einer Mischfläche unterordnen und Menschen mit Behinderung werden häufig verdrängt oder an den Rand gezwungen. Sie können sich nicht sicher und gleichberechtigt auf der Fläche bewegen.

Wird eine Strasse regelmässig von Linien des öffentlichen Verkehrs befahren, ist die Verkehrsmischung nicht zu empfehlen, da der öffentliche Verkehr zu stark behindert wird und Konflikte zwischen öV-Fahrzeugen und anderen Verkehrsteilnehmenden bei Bremsmanövern immer auch die Benutzer des öV gefährden.

Sind Tram und Eisenbahnen involviert, muss von einer Verkehrstrennung ausgegangen werden, da aufgrund des Bremsverhaltens der Fahrzeuge die Voraussetzung für Mischverkehr nicht gegeben sind und das Schienentrassee einen räumlich klar definierten Gefahrenbereich umfasst.

Geschwindigkeit und Vortrittsregelung

Die Verkehrsmischung zwischen Fussverkehr und Fahrverkehr setzt voraus, dass die Geschwindigkeit der Fahrzeuge so gering ist, dass Fahrzeuglenker auch bei unerwarteten Richtungsänderungen von Fussgängern rechtzeitig halten können. Bei der Einführung der Begegnungszone wurde aus diesen Überlegungen die Geschwindigkeit auf 20 km/h beschränkt, um die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger zu gewährleisten.

Auf Strecken ausserorts und solchen im Siedlungsgebiet mit einer Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h ist daher von einer Verkehrstrennung auszugehen. Wo keine strassenbegleitenden Fusswege oder Trottoir vorhanden sind, sind Menschen mit Behinderung im besonderen Mass auf alternative Wege möglichst ohne Umweg angewiesen.

Innerorts mit generell 50 km/h sowie in Tempo-30-Zonen ist aufgrund des Vortrittsrechts für den Fahrverkehr grundsätzlich von einer Trennung zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn auszugehen. Diese Trennung muss so deutlich sein, dass sie für Menschen mit Sehbehinderung ertastbar und als Fahrbahnrand identifizierbar ist (siehe dazu die Ergebnisse des Expertengesprächs im Anhang 2).

Daraus abzuleiten, dass jede Strasse innerorts ein Trottoir aufweisen muss, ist aufgrund der gewachsenen Strukturen nicht realistisch. Es gibt zahlreiche Quartierstrassen, in denen die Anordnung eines Trottoirs räumlich nicht möglich ist und auf denen sehr wenige Fahrzeuge verkehren. Gewährleisten die Gestaltung des Strassenraums, die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten, die Verkehrsmengen und die Zusammensetzung des Verkehrs für den Fussverkehr und insbesondere für Menschen mit Einschränkungen in Wahrnehmung und/oder Mobilität ausreichende Sicherheit, so können sie ohne weitere Vorkehrungen den ganzen Strassenraum nutzen. Ist diese Voraussetzung in Quartierstrassen erfüllt, kann das Prinzip der Verkehrsmischung in Betracht gezogen werden. In Tempo-30-Zonen ist dies i.d.R. eher gewährleistet als bei Tempo-50-Regimes.

Die Fahrgeschwindigkeit ist nicht primär durch die Signalisation von Geschwindigkeitsbegrenzungen, sondern insbesondere durch die Linienführung und gestalterische Massnahmen einzuschränken. Beträgt die effektiv gefahrene Geschwindigkeit weniger als 30 km/h und ist eine Trennung aufgrund der räumlichen Verhältnisse nicht möglich ist (z. B. enge Altstadtgassen, Quartierstrassen), soll wo möglich und sinnvoll eine Begegnungszone signalisiert und dem Fussgänger der Vortritt gewährt werden. Ist die Signalisation einer Begegnungszone nicht zweckmässig, so ist eine Tempo-30-Zone mit wirkungsvollen Gestaltungsmassnahmen einzurichten (Anforderungen gemäss Kapitel 5.5 und 13 beachten).

Nutzung der Strassenseitenräume

Die Nutzung der Strassenseitenräume spielt im Bezug auf die Frage der Verkehrstrennung oder Verkehrsmischung eine wichtige Rolle, da sie über die Art der Flächennutzung durch die Fussgänger Auskunft gibt. Fussgängerflächen sind nicht nur Wegverbindungen mit Quelle und Ziel sondern im Siedlungsgebiet oft auch Lebensraum. Von der Fahrbahn getrennte und für den Fussverkehr reservierte Strassenseitenräume gewährleisten die Sicherheit und den stressfreien Aufenthalt im Strassenraum und haben für Menschen mit Behinderung eine besondere Bedeutung. Bei publikumsintensiven Bauten und bei Wohnbauten muss immer von einer vielfältigen Nutzung der Strassenseitenräume ausgegangen werden. Menschen mit Wahrnehmungsbehinderungen, psychischen oder geistigen Einschränkungen werden durch deutlich getrennte Fussgängerflächen im Seitenraum davor geschützt, beim Verlassen eines Gebäudes ungewollt auf die Fahrbahn zu gelangen, ohne dabei den Verkehrsfluss zu beachten. Es ist daher auch bei Verkehrsmischung zu gewährleisten, dass Fahrzeuge nicht zu nahe am Gebäude entlangfahren. Ebenfalls zu beachten ist die Lage von Parkfeldern in Strassenseitenräumen. Diese sollen den freien Gehbereich in Längsrichtung und den Zugang zu Bauten und Anlagen nicht beeinträchtigen. Parkiermanöver beinhalten immer ein Konfliktpotenzial insbesondere für Menschen mit Behinderung.

Ausdehnung der Verkehrsflächen (Anzahl der Fahrstreifen)

Bei mehreren Fahrstreifen muss eigentlich immer von einer stark befahrenen Strasse und damit von Verkehrstrennung ausgegangen werden. Bei sehr grossen befahrbaren Flächen, bei denen aber nur wenig Verkehrsaufkommen vorliegt, z. B. auf einem Platz, soll im Fall einer Verkehrsmischung der Vortritt dem Fussverkehr zugesprochen werden. So können auf diesen Flächen Orientierungshilfen wie z. B. taktil-visuelle Markierungen angebracht werden.

Liegt eine Fahrbahn am Rande einer grossen Fussgängerfläche, z. B. eines Platzes, oder führt die Fahrbahn quer über eine solche Fläche, ist die deutliche Trennung zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn für die Sicherheit von Menschen mit Behinderung besonders wichtig, weil die Lage der Fahrbahn nicht voraussehbar ist. Lage und Ausrichtung des Fahrbahnbereichs können im Gegensatz zu einer schmalen Strasse nicht von den angrenzenden Bauten hergeleitet werden.

Zusammenfassende Empfehlungen für die Wahl von Verkehrsmischung bzw. Verkehrstrennung

Wo nicht alle in diesem Kapitel aufgeführten Kriterien erfüllt sind, muss eine Sicherheitsabwägung vorgenommen werden, bei der die Gefahren für Menschen mit Behinderung berücksichtigt werden. Kriterien zur Verkehrssicherheit von Menschen mit Behinderung sind in Kapitel 4.3 festgehalten. Für die Interessenabwägung sind die Grundsätze der Verhältnismässigkeit anzuwenden, siehe Kapitel 2.1.

Verkehrstrennung	Verkehrsmischung
• Vortritt für Fahrverkehr	• Fussgängervortritt
• Hohe Fahrgeschwindigkeiten (> 30 km/h)	• Niedrige Fahrgeschwindigkeit (< 30 km/h)
• Öffentliche Verkehrsmittel	• Keine öffentlichen Verkehrsmittel
• Durchgangsverkehr	• Erschliessung
• Parkplätze	• Keine oder nur wenig Parkplätze
• Breite Fahrbahn, mehrere Fahrstreifen	• Enge Verkehrswege, z. B. enge Gassen
• Unterbruch einer ausgedehnten Fussgängerfläche durch eine Fahrbahn	

Tabelle 8 Kriterien für Verkehrstrennung bzw. Verkehrsmischung

5.3 Verkehrstrennung

5.3.1 Grundsätze

Bei Verkehrstrennung im Sinne dieser Forschungsarbeit sind die Verkehrsflächen für den Fahrverkehr und jene für den Fussverkehr baulich getrennt. Dadurch wird der Verkehrsraum strukturiert und der Verkehrsfluss gebündelt. Die Verkehrstrennung hat den Nachteil, dass überall dort, wo sich Verkehrsströme kreuzen, ein hohes Konfliktpotenzial besteht, z. B. an Querungsstellen. Querungen für den Fussverkehr und insbesondere für Menschen mit Behinderung sind bei deutlicher Trennung und damit einhergehenden hohen Randabschlüssen in der Regel nur punktuell möglich. Die Strukturierung des Verkehrsraums hat jedoch für Menschen mit Behinderung einige Vorteile:

- Stressfreie Fortbewegung auf den für den Fussverkehr reservierten Flächen,
- Reduktion der Konflikte auf die Querungssituation,
- Möglichkeit, Strategien zu erlernen, um Gefahren zu reduzieren (Verhalten beim Queren) und
- Orientierung im Verkehrsraum anhand des Verkehrsflusses und der Trennelemente.

5.3.2 Anforderungen

Die Zuweisung einer bestimmten Fläche für den Fahrverkehr (Fahrbahn) kann mit verschiedenen baulichen Elementen erfolgen. Für Menschen mit Behinderung, insbesondere mit Sehbehinderung, Hörbehinderung oder psychischen und geistigen Einschränkungen ist entscheidend, dass sie die dem Fahrverkehr zugewiesenen Flächen eindeutig identifizieren können. Für Menschen mit Sehbehinderung ist dazu eine ertastbare Abgrenzung notwendig, z. B. ein Randabschluss mit einer ertastbaren Niveaudifferenz, welcher als lineares Element die Fussgängerfläche von der Fahrbahn abgrenzt (siehe Kapitel 8). Diese Anforderung kann aus den Bestimmungen des BehiG und des Verkehrsgesetzes abgeleitet werden (siehe dazu auch die Ergebnisse des Expertengesprächs im Anhang 2).

Der Einsatz von Randabschlüssen wird oft mit der Begründung in Frage gestellt, die optische Trennwirkung sei zu stark. Die Trennwirkung ist jedoch nicht alleine vom Randabschluss, sondern im Wesentlichen von der Gestaltung des Strassenraumes abhängig. Die Art und Ausführung der Trennelemente wie auch die Linienführung spielen eine wichtige Rolle. Durch den Einsatz von horizontalen Versätzen oder das Anordnen von Parkfeldern längs der Fahrbahn, Bäumen und Grünflächen kann die Trennwirkung der Fahrbahn reduziert werden.

Als deutlichstes Trennelement aus der Sicht des Fahrverkehrs sind durchlaufende Geländer, Fahrzeugrückhaltesysteme oder Hecken zu betrachten. Eine ähnliche Wirkung haben punktuelle Elemente wie Pfosten und Poller. Insbesondere, wenn sie in gerader Linie und mit kurzen Zwischenräumen dem Rand der Strasse folgen, ist die optische Wirkung punktueller Elemente in der Perspektive des Fahrverkehrs ähnlich wie die eines linearen Elements.

Die optische Trennwirkung von Randabschlüssen ist von ihrer Höhe und Ausgestaltung abhängig. Ein hoher Randstein hat eine grössere Trennwirkung als ein niedriger oder z. B. ein schräg gestellter Randstein. Elemente wie Rinnen und Belagswechsel sind weiche Trennungen, die für Menschen mit Sehbehinderung eine Orientierungsfunktion übernehmen können, jedoch nicht eindeutig als Trennelement zu identifizieren sind, weshalb sie als Abgrenzung zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn nicht ausreichen.

Zusammenfassende Empfehlungen für Strassenräume mit Verkehrstrennung

- Trennung von Fussgänger- und Fahrbereich durch einen ununterbrochenen Absatz von mind. 3 cm Höhe.
- Höhe des Randabschlusses in Abhängigkeit zur Verkehrsmenge, Verkehrszusammensetzung und Fahrgeschwindigkeit, in der Regel ≥ 6 cm.
- Mittelinseln und Mehrzweckstreifen an Querungsstellen durch eine Niveaudifferenz von 3 cm Höhe und taktile deutliche Randabschlüsse für den weissen Stock erkennbar gestalten (siehe Kapitel 8 bzw. 10).
- Ungeeignete Querungsstellen sind abzusperren, z. B. im Bereich von Kreiseln. Diese Absperungen müssen mit dem weissen Stock, d.h. durch eine Traverse von max. 30 cm über dem Boden oder einen durchlaufenden Sockel von mind. 3 cm Höhe ertastbar sein (siehe Kapitel 13.2).

5.3.3 Trennung von Fuss- und Veloverkehr

Werden Fuss- und Veloverkehr auf einer Ebene mit getrennten Verkehrsflächen parallel geführt, sieht die Signalisationsverordnung eine Trennung mit einer durchgezogenen oder gestrichelten Linie vor. Eine solche Trennung ist für Menschen mit Sehbehinderung nicht erkennbar und erfüllt die Anforderungen an einen hindernisfreien Zugang im Sinne des BehiG nicht.

Die sehr unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten von Velofahrenden und die teilweise grossen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Fuss- und Veloverkehr machen deutlich, dass hier ein erhebliches Konfliktpotenzial besteht. Zudem wird eine markierte Linie von Fussgängerinnen und Fussgängern in der Regel wenig beachtet.

Um die Situation für Menschen mit Sehbehinderung erkennbar zu machen, muss entweder ein Absatz, z. B. in Form eines schrägen Randabschlusses mit 4 cm Niveaudifferenz oder ein ertastbarer Trennstreifen die Trennung taktile erkennbar machen. Häufig sind die Verkehrsflächen jedoch so schmal, dass sowohl der Fussverkehr als auch der Veloverkehr beim Überholen oder Kreuzen auf die andere Fläche ausweichen muss.

In der Praxis befriedigen benutzungspflichtige Rad- und Fusswege mit getrennten Verkehrsflächen häufig weder den Rad- noch den Fussverkehr. Deswegen ist zu prüfen, ob eine Freigabe von Trottoirs und Gehwegen mit dem Zusatzsignal „Velo gestattet“ in bestimmten Situationen zweckdienlicher ist: Die Signalisation 2.61 mit Zusatztafel erlaubt Radfahrern zu wählen, ob sie auf der Fahrbahn mit hohem Tempo oder auf der Fussgängerfläche mit entsprechend reduziertem Tempo und gesetzlich verpflichtender Rücksichtnahme auf den Fussverkehr fahren wollen (vgl. Kapitel 5.4.3). Laut Artikel 65 Abs. 8 Signalisationsverordnung kann insbesondere zur Schulwegsicherung entlang relativ stark befahrener Strassen am Beginn eines schwach begangenen Trottoirs das Signal «Fussweg» (2.61) mit der Zusatztafel „Velo gestattet“ angebracht werden. Dieser restriktiver Anwendungsbereich sollte überdacht und auf weitere Kriterien ausgeweitet werden, z. B. Anwendung an Stelle von kombinierten Fuss- und Radwegen „zur Entlastung von Radfahrern, die es vorziehen, auf der Strasse zu fahren“ oder zur „Reduktion der Konflikte zwischen Fussgängern und Radfahrern infolge zu geringer Gesamtbreite“. Eine Änderung der entsprechenden Regelung in der SSV sollte geprüft werden¹².

Speziell zu beachten sind die Situationen, in denen der Radverkehr von der Fahrbahn auf die Ebene des Fussverkehrs geführt wird oder umgekehrt (Auf- und Abfahrten) sowie Situationen, in denen Fuss- und Radverkehr parallel über eine Querstrasse geführt werden. In diesen Situationen ist die Sicherheit von Menschen mit Sehbehinderung zu gewährleisten, das heisst die Abgrenzung zur Fahrbahn muss einwandfrei identifiziert werden können, da es sich in der Regel um stark befahrene, verkehrsorientierte Strassen handelt (siehe Kapitel 8). Allerdings ergibt sich hier ein Konflikt mit den Sicherheits- und Komfortanforderungen des Radverkehrs, welcher in Kapitel 9.5, Abschnitt ‚Abgrenzung Fussweg – Radweg‘, ausführlich diskutiert wird.

Zusammenfassende Empfehlungen für die Trennung von Fuss- und Veloverkehr

- Trennung taktil erfassbar durch einen niedrigen, schrägen Randabschluss oder einen ertastbaren Grünstreifen (siehe Kapitel 8)
- Bei Auf- und Abfahrten oder Querungen von Strassen ist die Trennung zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn ohne Unterbrechung zu gewährleisten

¹² Im Rahmen der Revision der relevanten Verordnungen ist die Problematik zu thematisieren, dass Velos im Bereich der Einmündungen gegenüber einmündenden und abbiegenden Fahrzeugen nur dann Vortritt haben, wenn der parallel verlaufende Weg nicht weiter als 2 m von der in gleicher Richtung verlaufenden Fahrbahn entfernt und mit Signal 2.60 Radweg signalisiert ist, währenddem auf den mit Signal 2.61 Fussweg mit Zusatztafel "Velo gestattet" dieses Vortrittsrecht nicht gelten soll. Hier besteht ein Widerspruch, der behoben werden sollte.

5.4 Verkehrsmischung

5.4.1 Grundsätze

Verkehrsmischung setzt voraus, dass die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gering ist, und diese sich gegenseitig beachten, miteinander kommunizieren und rücksichtsvoll umgehen. Menschen mit Behinderung sind dabei oft benachteiligt bei:

- der Beurteilung des Verkehrsgeschehens,
- der Wahrnehmung von Gefahren,
- der Kommunikation und
- der Orientierung im Verkehrsraum.

Beurteilung des Verkehrsgeschehens

Sehbehinderte haben keine Übersicht über das Verkehrsgeschehen und können Zeichen wie Blinken, Handzeichen, Verlangsamten der Fahrzeuge im Sinne einer stetigen Fahrweise usw. nicht wahrnehmen.

Die Wahrnehmung von Hörbehinderten ist auf ihr Blickfeld beschränkt. Sie stehen auf Mischverkehrsflächen dauernd unter Stress, weil sie die ganze Fläche beobachten müssen und können selbst durch langsam fahrenden Verkehr gefährdet oder verunsichert werden.

Menschen mit psychischen und geistigen Einschränkungen können sich nicht auf mehrere Dinge gleichzeitig konzentrieren und sind durch unorganisierte unvorhersehbare Bewegungsabläufe überfordert.

Menschen mit körperlichen Einschränkungen haben häufig ein reduziertes Blickfeld, da sie weniger wendig sind, den Verkehrsraum dadurch weniger schnell und gezielt überblicken können oder ihre Augenhöhe in sitzender Position (z. B. in einem Rollstuhl) weniger hoch ist.

Wahrnehmung von Gefahren

Die Einschränkungen bei der Beurteilung des Verkehrsgeschehens sind auch in Bezug auf die Wahrnehmung von Gefahren ausschlaggebend. Hinzu kommt, dass die Reaktionsfähigkeit aufgrund der körperlichen Einschränkung ebenfalls beeinträchtigt sein kann. Sehbehinderte Personen z. B. können sich weder über Blickkontakt mit anderen Verkehrsteilnehmern verständigen noch erkennen, wenn andere Verkehrsteilnehmer sie nicht beachten oder sich regelwidrig verhalten. Darüber hinaus kann nicht generell mit einer erhöhten Aufmerksamkeit gegenüber diesen Personengruppen gerechnet werden, da eine Behinderung von anderen Verkehrsteilnehmenden nicht immer zuverlässig erkannt werden kann.

Kommunikation

Menschen mit Hörbehinderung können Zurufe und Warnsignale nicht wahrnehmen oder interpretieren diese möglicherweise nicht richtig. Menschen mit Sehbehinderung sind von der visuellen Kommunikation über Blickkontakt ausgeschlossen. Sie können auch nicht beurteilen, ob ein Fahrer sie beachtet oder gerade etwas anderes beobachtet. Diese vorausschauende Beobachtung und aktive visuelle Kommunikation ist auch für Menschen mit psychischen und geistigen Einschränkungen oft nicht möglich

Orientierung im Verkehrsraum

Sehr ausgedehnte Verkehrsflächen im Mischverkehr stellen auch im Bezug auf die Orientierung ein grosses Problem dar. Durch die unregelmässigen Verkehrsströme und die reduzierten baulichen Strukturen (fehlende Trennelemente wie Randabschlüsse) können Menschen mit Sehbehinderung oder psychischen und geistigen Einschränkungen im Verkehrsraum Schwierigkeiten mit der Orientierung haben. Das Einhalten einer Verbindungslinie, das Auffinden von Einmündungen, Richtungsänderungen, Gebäuden und Anlagen wird dadurch erheblich erschwert.

5.4.2 Anforderungen

Geschützte Fussgängerbereiche

Jede Verkehrsmischung beinhaltet für Menschen mit Sehbehinderung oder Hörbehinderung, mit psychischen bzw. geistigen Einschränkungen oder altersbedingten Kombinationen von Wahrnehmungs- und Mobilitätseinschränkungen ein erhöhtes Konfliktpotential und dadurch einen erheblichen Stressfaktor. Es ist daher besonders wichtig, dass für diese Personen Ruheräume bestehen, wo sie sich sicher aufhalten und erholen können. Vor diesem Hintergrund sollten deswegen seitliche Bereiche zum Schutz für Fussgänger eingerichtet werden, die nicht befahren werden können, sich von der Fahrbahn durch eine offensichtlich andere Oberflächengestaltung unterscheiden (Material, Struktur, Farbe) und deutlich ertastbar sind (vgl. VdK 2008).

Orientierung

Da Verkehrsmischung in der Regel zu flächigen, weiträumigen Strassenräumen führt und Querstrassen oder Einmündungen nicht mehr ertastbar sind, stellen Mischverkehrsflächen für Menschen mit Sehbehinderung ein erhebliches Orientierungsproblem dar. Der Strassenraum muss daher so gestaltet sein, dass blinde und sehbehinderte Menschen weiterhin die Möglichkeit haben, ihre Wege sicher und selbständig zu gehen (vgl. SFKBS 2005).

Vortrittsregelung

Konflikte können zusätzlich vermindert werden, wenn der Vortritt zu Gunsten des Fussverkehrs und damit zu Gunsten der schwächsten Benutzergruppe auf der Mischfläche geregelt wird. Eine klare Vortrittsregelung zu Gunsten der schwächsten Verkehrsteilnehmer reduziert die Angst vor Konflikten und schützt jene Menschen, die aufgrund ihrer Einschränkungen mit der Situation der Verkehrsmischung überfordert sind.

Verkehrsmengen

Wird der Fussverkehr auf einer Mischfläche wahrgenommen und respektiert, erhöht sich die Sicherheit für alle Fussgängerinnen und Fussgänger, folglich auch für Menschen mit Behinderung. Das Verhältnis der Verkehrsmengen von Fahrverkehr und Fussverkehr beeinflusst das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden entscheidend.

Der Fussverkehr wird umso besser respektiert, je grösser sein Anteil an der Gesamtverkehrsmenge ist. In Strassen mit Fahrverbot und Ausnahmeregelungen für Anlieferung, Zubringer oder öV ist der Fahrverkehr so stark eingeschränkt, dass der Fussverkehr dominiert und ein Mischverkehr selbst dann funktioniert, wenn keine Fussgängerzone signalisiert ist und der Vortritt theoretisch beim Fahrzeug liegt.

Verkehrsgeschwindigkeit

Verkehrsmischung setzt voraus, dass die Geschwindigkeit der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ähnlich ist. Dies gilt sowohl für die Mischung von Fuss- und Veloverkehr als auch für die Mischung von Fuss-, Velo- und Motorfahrzeugverkehr. Bei der Einführung der Begegnungszone wurde die Frage der maximal verträglichen Geschwindigkeit eingehend studiert und für Begegnungszonen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h festgelegt. Diese Geschwindigkeit kann als Planungsvorgabe für Mischverkehrsflächen angewendet werden.

Für Menschen mit Behinderung ist die Frage der Geschwindigkeit besonders wichtig, weil:

- sie häufig langsamer und in ihrer Beweglichkeit und Reaktionsfähigkeit eingeschränkt sind,
- ihre Behinderung nicht unbedingt erkennbar ist und sie dadurch häufig für andere Verkehrsteilnehmende überraschende, nicht absehbare Bewegungen und Reaktionen ausführen und
- Stürze und zusätzliche Verletzungen aufgrund ihrer Behinderung oft weit reichende Folgen haben.

Zusammenfassende Empfehlungen für Strassenräume mit Verkehrsmischung:

- Es ist eine niedrige Fahrgeschwindigkeit zu gewährleisten, damit behinderungsbedingtes unerwartetes Verhalten nicht zu einer Gefährdung führt (gilt auch für Velo- und Fussgänger im Mischverkehr).
- Die Verkehrsmenge sollte einen möglichst grossen Anteil an Fussverkehr und einen geringen Anteil an Fahrverkehr aufweisen.
- In der Regel soll Vortritt für den Fussverkehr gelten, das heisst es sollen Fussgänger- oder Begegnungszonen signalisiert werden, ausgenommen bei eingeschränktem Fahrzeugverkehr, z. B. bei der Signalisation von Fahrverbot mit Ausnahmeregelung
- Für den Fussverkehr müssen reservierte, sichere Bereiche („Erholungsräume“) eingerichtet werden, die visuell und taktil erkennbar sind.

5.4.3 Verkehrsmischung von Fuss- und Veloverkehr

Für die Frage der Verkehrsmischung zwischen Fussgängerverkehr und Veloverkehr sind die in der Broschüre „Gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr“ (Fussverkehrs Schweiz, Pro Velo 2007: Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen) ausführlich dargelegten Kriterien zu beachten. Für die Organisation gemeinsamer Flächen sind zu berücksichtigen:

- Frequenzen und Interaktionshäufigkeit (Art des Velo- und Fussgängerverkehrs),
- Wegbreiten,
- Gefälle/Steigung,
- Geschwindigkeit,
- Besondere Gefahrenstellen,
- Kreuzung von Gehflächen mit Velorouten und
- Akzeptanz.

Folgende Empfehlungen aus der Broschüre sind insbesondere zu berücksichtigen:

- Wo keine anderen Bedürfnisse berücksichtigt werden müssen, sind die Signale 2.59.3 Fussgängerzone und 2.61 Fussweg jeweils mit Zusatztafel «Velo gestattet» die zweckmässige Signalisation für gemeinsame Flächen. Sie regeln Vortritt und Geschwindigkeit sowohl für Velofahrende als auch für allenfalls weitere zugelassene Verkehrsteilnehmende. Die Signalisation «Radweg» oder «Gemeinsamer Rad- und Fussweg» soll nur dort Anwendung finden, wo die Benutzungspflicht für Velos und für Mofas unproblematisch ist.
- Piktogramme als Bodenmarkierung sind gut verständlich und verdeutlichen das Regime, wenn sie richtig angebracht sind. Fussgänger- und Velopiktogramm sind übereinander anzuordnen.
- Gemeinsame Flächen sollten möglichst kein Gefälle aufweisen, da mit zunehmendem Gefälle die Geschwindigkeit des Veloverkehrs und auch das Konfliktpotential zunehmen.
- Mit der Wahl der Beläge kann die Routenwahl der Velofahrenden auf der gemeinsamen Fläche beeinflusst werden.

Zusammenfassende Empfehlungen für die Mischung von Fuss- und Veloverkehr

- Verkehrsmischung von Velo- und Fussverkehr auf einer Fläche soll in der Regel vermieden werden, Ausnahmen sind dann möglich, wenn dies im Interesse der Verkehrssicherheit der Velofahrenden erforderlich und aus Sicht der Verkehrssicherheit der Fussgänger vertretbar ist.
- Mischung von Fuss- und Veloverkehr ist nur dann vertretbar, wenn der Veloverkehr keine hohen Geschwindigkeiten aufweist, z. B. kein wesentliches Gefälle und alternative attraktive Velorouten für Schnellfahrende vorhanden sind.
- Gemeinsame Flächen sind so signalisieren, dass die Pflicht der Rücksichtnahme gegenüber dem Fussverkehr deutlich ist, bevorzugt mit der Signalisation „Fussweg“ oder „Fussgängerzone“ mit Zusatztafel „Velo zugelassen“

5.5 Anwendung von Verkehrstrennung / Verkehrsmischung in verkehrsberuhigten Zonen

Tempo-30-Zonen

Tempo-30-Zonen sind in der Regel dadurch geprägt, dass die Trennung zwischen Fussgänger- und Fahrverkehr gelockert ist. Die Strasse kann von zu Fuss Gehenden auf dafür geeigneten Streckenabschnitten überall gequert werden, allerdings herrscht weiterhin das Vortrittsrecht des Fahrverkehrs. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h. Eine Angleichung der Geschwindigkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus (vgl. bfu 2006). Mancherorts existieren keine Trottoirs und Fussgänger, Radfahrer und motorisierte Verkehrsteilnehmer zirkulieren im Mischverkehr auf derselben Fläche (vgl. bfu 2006). Meist handelt es sich dabei um siedlungsorientierte Strassen, die in Tempo-30-Zonen zusammengefasst werden (vgl. bfu 2006).

Folgende Anforderungen müssen erfüllt sein, damit insbesondere die Sicherheit und Orientierung für Menschen Behinderung gewährleistet wird (vgl. SFKBS 2005):

- Die Trennung zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn ist in der Regel mit einer ununterbrochenen Niveaudifferenz von mind. 3 cm vorzunehmen. Diese ertastbaren Randabschlüsse heben die Grenze zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn unverkennbar hervor (siehe Kapitel 8.3.1)
- Torsituationen bei Zoneneingängen sind so gestalten, dass diese für blinde und sehbehinderte Menschen erkennbar sind. Bei durchgezogenen Trottoirs (Trottoirüberfahrten) soll z. B. mit einer taktil-visuellen Markierung auf den Bereich der Einmündung aufmerksam gemacht werden (siehe dazu auch Kapitel 8.3.3 und 10.4.3)
- Querungsstellen sind so zu gestalten, dass sie sowohl von gehbehinderten als auch von sehbehinderten Personen sicher genutzt werden können. Dazu eignen sich niedrige Randabschlüsse in Form von 3 cm hohen bzw. 4 cm schrägen Absätzen (vgl. Kapitel 8.3.1).
- Die Parkierung ist so einzuschränken, dass sichere Querungsstellen entstehen, z. B. Fussgängerstreifen mit Halteverbotslinie, Trottoirnasen, Parkierverbot vor Querungsstellen usw.
- Beim Einsatz von Pollern, z. B. um das unerlaubte Parkieren zu unterbinden, müssen diese mit dem weissen Stock ertastbar sein. Dazu ist das Verhältnis zwischen Höhe und Durchmesser ausschlaggebend (siehe dazu Kapitel 13.1 Strassenraumgestaltung – freistehende Hindernisse). Die Niveaudifferenz von mind. 3 cm sowie ertastbare Randabschlüsse zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn müssen unabhängig vom Einsatz von Pollern immer erfüllt sein.

- Verkehrsberuhigende Massnahmen in Form von vertikalen Versätzen (Aufteerungen, Aufpflasterungen, Belagskissen usw.) sind so auszuführen, dass sowohl das verwendete Material und bauliche Ausgestaltung keine Schwierigkeiten beim Befahren und Überlaufen erzeugen (siehe dazu Kapitel 14 bzw. Kapitel 7). Zudem ist der Absatz zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn auch bei vertikalen Versätzen zu gewährleisten.

Begegnungszonen

Begegnungszonen sind häufig dadurch geprägt, dass sie als Mischverkehrsflächen gestaltet sind und keine geregelten Verkehrsströme auftreten (vgl. SFBB 2007b). Nicht alle Begegnungszonen eignen sich jedoch für eine Verkehrsmischung von Fassade zu Fassade. Je nach Art der Strasse ist auch in Begegnungszonen die Ausscheidung von Fahrbahn und reinen Fussgängerbereichen angezeigt. Die Orientierungs- und Sicherheitsbedürfnisse von Menschen mit Behinderung sind dabei sowohl von der räumlichen Dimension und Gestaltung der Zone abhängig als auch von den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen und der Zusammensetzung des Verkehrs. Der generelle Vortritt für Fussgänger ändert nichts an dem Bedürfnis, sich orientieren zu können, eine Fahrbahn zu erkennen und geeignete Querungsstellen aufzufinden. Zudem können Menschen mit Sehbehinderung in der Regel nicht feststellen, ob sie sich in einer Begegnungszone oder in einer T-30-Zone aufhalten.

Um über Verkehrstrennung oder Verkehrsmischung zu entscheiden, ist zwischen Begegnungszonen in Wohngebieten und solchen in Zentren zu unterscheiden.

Historische Ortskerne

In engen Ortsdurchfahrten, wo räumlich bedingt keine Trennung möglich und zweckmässig ist, sind in der Regel auch die Verkehrsverhältnisse (Anteil Schwerverkehr, Fahrgeschwindigkeiten, Fussgängeranteil usw.) so verteilt, dass die Verkehrsmischung die Sicherheit von Menschen mit Behinderung nicht wesentlich beeinträchtigt. Eine Signalisation einer Begegnungszone kann hier ohne grosse bauliche Massnahmen die Vortrittsverhältnisse klären. Die Orientierung ist aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse meist unproblematisch

In grösseren Städten sind diese historischen Kerne oft geprägt durch breitere Gassen, hohen Publikumsverkehr, hohe Gewerbedichte und erheblichen Verkehr (öV, Anlieferung oder gar Durchgangsverkehr) weshalb aus Sicht von Menschen mit Behinderung eine Strukturierung des Strassenraums mit sicheren Seitenbereichen und einer Fahrbahn zu empfehlen ist.

Bahnhofvorplätze und –strassen

Bahnhofnahe Gebiete sind häufig geprägt durch eine grosse Dichte von Linien des öV und ein eher grosses Verkehrsaufkommen (Zubringer zum Bahnhof, grosse Parkhäuser, Veloverkehr). Die Verkehrsmischung von Fassade zu Fassade kann aus Sicht von Menschen mit Behinderung unter diesen Bedingungen nicht genügen.

Ortskerne

Ortskerne sind häufig durch einen erheblichen Verkehr aufgrund der Gewerbedichte, sowie durch Durchgangsverkehr geprägt. Aufgrund der Fahrzeugdichte kann aus Sicht von Menschen mit Behinderung die Verkehrsmischung von Fassade zu Fassade nicht empfohlen werden.

Wohnquartiere

Für Begegnungszonen in Wohnquartieren kann eine Verkehrsmischung für Strassen ohne Durchgangsverkehr und ohne Linien des öV sinnvoll sein, wo die Nutzung des Strassenraums und die flächige Querung nicht durch parkierte Fahrzeuge beeinträchtigt werden.

Die folgenden Eigenheiten von Begegnungszonen sprechen gegen das Prinzip der Verkehrsmischung:

- Linien öffentlicher Verkehrsmittel
- Durchgangsverkehr
- erhebliche Verkehrsmengen z. B. Erschliessung grosser Parkhäuser
- grosse Anzahl Parkfelder

Da insbesondere Menschen mit Behinderung vom Prinzip der Verkehrsmischung überfordert sein können (siehe Kapitel 5.4), sind verschiedene baulichen Massnahmen in Begegnungszonen zu fordern, um die Sicherheit dieser Gruppe zu gewährleisten (vgl. SFKBS 2005):

- Es sind für den Fussverkehr reservierte und geschützte Flächen auszuscheiden, welche sichere Längsverbindungen und Gebäudezugänge gewährleisten.
- Die Abgrenzung zwischen geschützten reinen Fussgängerflächen und befahrbaren Bereichen müssen auch für sehbehinderte und blinde zu Fuss Gehende erkennbar, d. h. ertastbar sein, z. B. durch niedrige Randabschlüsse, Rinnen oder Belagswechsel.
- Fahrstreifen öffentlicher Verkehrsmittel müssen taktil und visuell von der übrigen Fläche abgegrenzt werden. Bei schienengebundenen Fahrzeugen ist ein Absatz mit einer Niveaudifferenz von mind. 3 cm 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. durch Leitlinien oder Belagswechsel.
- Werden Strassencafés, Auslagen und Werbetafeln im Fussgängerbereich zugelassen, soll die freie Zirkulationsfläche taktil deutlich spürbar von der Stellfläche abgegrenzt werden, z. B. durch Belagswechsel.

Fussgängerzonen und Fahrverbotszonen mit Ausnahmeregelungen

Neben den oben behandelten Begegnungs- und Tempo-30-Zonen existieren zudem Strassenräume, die insbesondere von Fussgängern genutzt werden und für den Fahrverkehr teilweise gesperrt sind. Öffentlicher Personennahverkehr, Lieferverkehr oder Fahrradverkehr kann davon ausgenommen sein. Die Strassenraumgestaltung wird an die Bedürfnisse des Fussverkehrs angepasst, die Trennung des Verkehrsraums in Fahrbahn und seitlichem Trottoir wird aufgehoben.

Die Orientierung in diesen Situationen spielt eine übergeordnete Rolle, da es sich häufig um grossflächige Areale handelt, die durch Strassenmöblierungselemente gestaltet sind. Damit diese Elemente nicht zu Hindernissen werden, sind die Anforderungen gemäss Kapitel 13.2 zu beachten. Parkieren sollte möglichst unterbunden werden und das zeitweise Befahren durch (Motor-)Fahrzeuge so reglementiert sein, dass Konflikte mit Menschen mit Behinderung möglichst vermieden werden.

Aus Sicht der Hindernisfreiheit sind folgende Anforderungen an die Gestaltung zu stellen:

- Wo Schienenfahrzeuge diese Zonen befahren, müssen die Niveaudifferenz von mind. 3 cm Höhe sowie ertastbare Randabschlüsse zwischen Fussgängerbereich und Gleistrasse immer erfüllt werden.
- Eine visuelle und taktil deutlich wahrnehmbare Kennzeichnung des Übergangs eines solchen Bereichs zu Strassen ist zur Vermeidung von Unfällen erforderlich (vgl. BMVBW 2000).
- Diese Bereiche sind mit architektonischen Mitteln zu strukturieren, die taktil und visuell erkennbar sind; mit unterschiedlichem Belag (z. B. Pflastersteine) kann eine Führung durch das Areal gewährleistet werden (vgl. Moro/Haeny 2007).
- Ein Leitlinien-System ist zu installieren, wenn keine architektonischen Mittel möglich sind (vgl. Moro/Haeny 2007).
- Die Leitlinien sollen die Fussgänger in den Bereichen führen, die ohne Gefahren und Hindernisse zu begehen sind und darüber hinaus Richtungsänderungen angeben.
- Die Führungselemente sind prioritär zu beleuchten; die Beleuchtung soll richtungweisend sein (vgl. Moro/Haeny 2007).
- Ausstattungselemente wie Pflanzkübel, Mülleimer usw. sollen nicht im Zirkulationsbereich stehen und die Anforderungen an die ertastbarkeit von Hindernissen erfüllen. (vgl. SFBB 2003a).

Exkurs: Aktuelle Entwicklungen in Gestaltungsprinzipien und Shared Space

Derzeit sind in vielen Ländern Entwicklungen im Rahmen der angewendeten verkehrlichen Gestaltungsprinzipien zu beobachten: So werden vermehrt verkehrsberuhigende Strassenraumgestaltungen auch in verkehrsräumlichen Situationen mit vergleichsweise höheren Verkehrsmengen und –geschwindigkeiten angewendet als bisher. Teilweise werden diese Gestaltungsprinzipien mit dem Begriff Shared Space benannt. Folgende Beschreibung zu diesem Gestaltungsprinzip ist bei Wikipedia, der freien Enzyklopädie im Internet, zu finden:

„Der Grundgedanke des Shared Space sieht vor, den öffentlichen Raum für den Menschen aufzuwerten. Das Konzept geht dabei von der Überregulierung des Verkehrsraums aus, die sich etwa in Überschilderung ausdrückt und teilweise nicht verkehrsinduziert, sondern rechtlich bedingt ist. (...) Verkehrsteilnehmer und Nutzungen sollen im Strassenland gleichwertig nebeneinander existieren und sich den Raum teilen.

Um diese Ziele zu erreichen, verzichtet Shared Space im Zuge einer Nivellierung auf Bordsteine und Abgrenzungen und setzt stattdessen auf eine lediglich orientierende Unterteilung des Strassenraums. Des Weiteren sind im Zuge einer „Entregelung“ der Verkehrslandschaft keinerlei Lichtsignale oder Verkehrs- und Hinweisschilder vorgesehen. Die Strassenverkehrsordnung wird reduziert auf deren oberste Maxime „Gegenseitige Rücksichtnahme“ und das Rechts-vor-Links-Gebot. Mit diesen Massnahmen wird eine gewollte Unsicherheit erzeugt, welche die Verkehrsteilnehmer dazu zwingt, den Raum situationsbedingt unter anderem durch Blickkontakt mit anderen Verkehrsteilnehmern einzuschätzen.“ (http://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space)

Diese Definition stellt eine sehr strenge Interpretation des Gestaltungsprinzips Shared Space dar. In der Praxis sind verkehrliche Situationen mit diesem Namen zu finden, die nicht strikt all diese Vorgaben und Kriterien erfüllen.

Der Begriff Shared Space hat im Übrigen keine verkehrsrechtliche Bewandnis. Ein gleichwertiges Miteinander ist aus Sicht der Vortrittsregelungen nach unserem Strassenverkehrsrecht nicht möglich. Mit der Begegnungszone wurde ein Zonenregime geschaffen, welches die Idee von Shared Space weitgehend aufnimmt und verkehrsrechtlich eine klare Situation schafft.

Insbesondere für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer stellt die Gestaltung des Verkehrsraums im Sinne eines Shared Space eine besondere Gefahr dar, so dass von einer allzu strengen Gestaltung nach dem Shared-Space-Prinzip Abstand genommen werden sollte (vgl. BSVT 2009):

- Die Orientierung und Sicherheit in diesen Bereichen ist grundsätzlich nicht gewährleistet.
- Die Fahrbahn ist weder visuelle noch taktil erfassbar.
- Die Randabgrenzungen als Orientierungshilfen fehlen.
- Die Aufnahme von Blickkontakt zu anderen Verkehrsteilnehmern ist nicht möglich.
- Das Halten und Parken der Kraftfahrzeuge in diesem Bereich ist nicht geregelt.
- Eine Geschwindigkeitsbegrenzung in diesem Bereich ist gesetzlich nicht festgelegt

Zusammenfassende Empfehlungen für die Anwendung von Verkehrsmischung / Verkehrstrennung in verkehrsberuhigten Zonen

- Aus Sicht von Menschen mit Behinderung ist Verkehrsmischung bei Tempo 30 nicht zu empfehlen. Bei Tempo 30 und Vortritt für den Fahrverkehr sind geschützte, dem Fussverkehr vorbehaltene Flächen und eine bauliche Trennung zur Orientierung und für ein sicheres Verhalten im Verkehr erforderlich, insbesondere in Strassen mit regem Verkehrsaufkommen, Durchgangsverkehr und mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- In Begegnungszonen ist Verkehrsmischung möglich, sofern kein Durchgangsverkehr und keine Linien des öffentlichen Verkehrs, insbesondere keine schienengebundenen Fahrzeuge die Mischverkehrsfläche mitbenutzen.
- In Fussgängerzonen und Fahrverbotszonen mit Ausnahmeregelungen ist Mischverkehr möglich, sofern keine schienengebundenen Fahrzeuge die Mischverkehrsfläche mitbenutzen.
- Die neuen Entwicklungstendenzen, welche Mischverkehrsflächen auf stark befahrenen Strassen und Plätzen ohne entsprechende Verkehrsregelung wie z. B. die Signalisation einer Begegnungszone oder Tempo 30-Zone vorsehen („Shared Space“), sind aus Sicht von Menschen mit Behinderung abzulehnen, da die Benutzbarkeit für diese Personengruppe nicht gewährleistet ist.