

1. Basisinformationen

Informations de base

Datum / Date: 10. Juli 2013	Kommentar von / Commentaire de: Schweizerischer Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)	Rückfragen bei / Renseignements chez: Rupert Wimmer, c/o Metron Verkehrsplanung AG, Stahlrain 2, 5201 Brugg AG, Tel. 056 460 92 42, rupert.wimmer@metron.ch
--------------------------------	--	---

2. Kommentare zur Norm

Commentaires relatifs à la norme

A*	Thema / Thème	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	Dank		Die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) bedankt sich für die Möglichkeit, zum Entwurf der Norm SN 640 075 "Hindernisfreier Verkehrsraum" Stellung nehmen zu dürfen. Aufgrund der Reichweite und Bedeutung der Norm nehmen wir diese Gelegenheit gerne war.		
	Bedarf		Grundsätzlich unterstützt die SVI das Anliegen, dass der Strassen- und öffentliche Raum so gestaltet wird, dass er von allen Personen eigenständig genutzt werden kann. Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes wird jedoch weitreichende Auswirkungen auf die Gestaltung des öffentlichen Strassenraums haben, die derzeit schon erkennbar sind. Aus diesem Grund begrüsst die SVI, das Thema zu normieren.		
	Umsetzbarkeit		Wir leben in einem räumlich begrenzten Land und die meisten Strassenprojekte befinden sich im gewachsenen, meist beengten Siedlungsgebiet. In diesen Strassenräumen treffen die unterschiedlichsten Anliegen und Interessen von Verkehrsteilnehmenden aber auch der angrenzenden Wirtschaftstreibenden und Wohnbevölkerung sowie städtebauliche bzw. stadträumliche Ansprüche aufeinander, die entsprechend zu berücksichtigen sind. Auch Personen mit unterschiedlichen Behinderungen haben unterschiedliche Anforderungen an die Gestaltung der Strassen und Verkehrsanlagen. Ohne die Anforderung eines behindertengerechten öffentlichen Strassenraumes in Frage zu stellen, bedürfen Lösungen im gebauten Raum unter Wahrung der Eigentumsrechte, des Verhältnismässigkeitsprinzips sowie der stadträumlichen Qualität Kompromisse.  Unseres Erachtens nimmt der vorliegende Entwurf diese Randbedingungen zu wenig auf, respektive können die zwingenden Grundanforderungen zu wenig von der anzustrebenden/wünschenswerten Gestaltung für Behinderte unterschieden werden. Auch ist davon auszugehen, dass die vielfach detailliert, jedoch an theoretischen Situationen aufgezeigten Lösungen bei der konkreten Projektierung im gewachsenen Strassenraum so nicht umgesetzt werden können. Diese detaillierten Festlegungen, teilweise sogar mit Produktangaben, bergen die Gefahr, dass die Norm auf die lokalen Bedürfnisse angepasst oder missachtet wird sowie aufgrund neuer Erkenntnisse und neueren Entwicklungen in kurzer Zeit überarbeitet werden muss.  Mit dem vorliegenden Normentwurf werden die Bedürfnisse einer bestimmten Nutzergruppe des öffentlichen Strassenraumes sehr hoch gewichtet und ihre Anforderung an dessen Gestaltung detailliert und aus unserer Sicht kategorisch festgeschrieben. Würde dies in der vorliegenden Konsequenz für alle Nutzergruppen definiert, wären umsetzbare Strassenprojekte nicht mehr möglich. Statt Verkehrsingenieuren würden Gerichte über das "richtige" Strassenprojekt entscheiden.		
	Neue Lösungen		Die nationalen und internationalen Entwicklungen in den letzten Jahren haben gezeigt, dass die strikte Trennung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen, wie sie der Normentwurf implizit anstrebt, nicht möglich und vielfach auch nicht zweckmässig sind. Mit dem Raumordnungsgesetz wurden die Weichen für die Innere Verdichtung gestellt, dies erfordert auch einen neuen Umgang mit unserer Mobilität, der Verkehrsabwicklung in Siedlungsgebieten sowie der Gestaltung der Strassenräume. Positive Erfahrungen mit dem Koexistenzansatz im In- und Ausland werden mit dem vorliegenden Normentwurf verhindert. Dies widerspricht den aktuellen Tendenzen der Strassenraumgestaltung und schränkt die künftige Lösungsfindung massiv ein.		
	Kostenfolgen		Wir gehen davon aus, dass mit dem Normentwurf der Bau von Verkehrsanlagen und Strassen wesentlich teurer und vor allem unflexibler hinsichtlich künftiger Entwicklungen wird. Vor dem Hintergrund der knappen finanziellen Ressourcen sowie den auf die Strasseneigentümer zukommenden Werterhaltungskosten ein sehr problematischer Aspekt.		

Normaufbau		<p>Wir stellen eine grundsätzliche Herausforderung bei der Normierung fest, die den Detaillierungsgrad betrifft und bei der Normierung in gewisser Weise systemimmanent ist. Der vorliegende Entwurf der Norm "Hindernisfreier Verkehrsraum" hilft sich damit, dass er zwischen der eigentlichen Norm und dem Anhang unterscheidet. Hier stellt sich jedoch die Frage, welchen Stellenwert der Anhang hat bzw. ob dieser gleichgewichtig mit der eigentlichen Norm ist. Die SVI regt daher allgemein und nicht nur für diese Norm die bestehende VSS-Normierung zu überdenken und analog zu Deutschland unterschiedliche Stufen der Normierung zu definieren. So unterscheidet die Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen zwischen Regelwerken und Wissensdokumenten (Auch der Bund unterscheidet zwischen Verfassungsgesetzen, Gesetzen und Verordnungen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelwerke regeln entweder, wie technische Sachverhalte geplant oder realisiert werden müssen bzw. sollen (R 1), oder empfehlen, wie diese geplant oder realisiert werden sollten (R 2).</li> <li>• Wissensdokumente zeigen den aktuellen Stand des Wissens auf und erläutern, wie ein technischer Sachverhalt zweckmäßigerweise behandelt werden kann oder schon erfolgreich behandelt worden ist.</li> </ul> <p>Die SVI sieht einen wesentlichen Vorteil in einer solchen Abstufung, da zwingende Grundanforderungen in einer allgemeinen Form in einer Norm 1. Kategorie festgelegt werden können. Anzustrebende Inhalte könnten in einer Norm 2. Kategorie definiert werden sowie erfolgreiche Vorgehensweisen und gute Beispiele in unverbindlichen Wissensdokumenten/Leitfäden dokumentiert werden.</p> <p>Wir sehen in dieser Abstufung auch eine Massnahme, um den bestehenden Durchführungsrichtlinien und Wegleitungen, die von den einzelnen Kantonen nachgelagert bzw. parallel zu den VSS-Normen für verbindlich erklärt werden, entgegen zu wirken.</p>		
Antrag	T	<p>Der SVI stellt daher den Antrag, die Norm grundsätzlich zu überarbeiten. In einem ersten Teil sollen die Anforderungen und nicht Lösungen/Massnahmen der unterschiedlichen Behindertengruppen an die Gestaltung des öffentlichen Strassenraumes definiert werden. Hierbei bedarf es in der Norm zwingend einer Präzisierung, was Muss-, Soll- und Kann-Bestimmungen sind. Im Anhang, dessen Bedeutung entsprechend definiert werden muss, können gute und erprobte Lösungen und Massnahmen im Sinne von Best Practice aufgezeigt werden. Darüber hinaus erachten wir es als wichtig, dass die Interessensabwägung sichergestellt wird und Verhältnismässigkeit gewahrt wird.</p>		
Übersetzung	R	<p>Der überschlagsmässige Vergleich der deutschen und der französischen Fassung des Normentwurfes zeigt gewisse Ungenauigkeiten allenfalls sogar Widersprüche. Die Übersetzung bedarf unseres Erachtens einer gründlichen Überarbeitung. Auch erachten wir den Titel als unpassend, analog zu Frankreich könnte "Voiries accessibles à tous" oder "Accessibilité pour tous de la voirie et des espaces publics" verwendet werden.</p>		

3. Kommentare zu einzelnen Kapiteln und Abschnitten (Ziffern)

Commentaires relatifs aux chapitres et paragraphes (chiffres)

A*	Kap. / Chap.	Ziff. / Par.	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	C	14		Verkehrssicherheit ist sehr komplex und unterschiedlichste Aspekte beeinflussen die Sicherheit von Verkehrsanlagen. Die Abhandlung des Themas in einem Absatz und mit dem Satz "Einschränkungen in Wahrnehmung, Beweglichkeit und Reaktionsfähigkeit können nicht alleine durch angepasstes Verhalten und erhöhte Aufmerksamkeit kompensiert werden" wird der Komplexität des Themas in keiner Weise gerecht. Hier ist die Tabelle im Anhang (Ziff. 3) hilfreicher.		
	D	16		Der Hinweis auf die Anforderungen von Menschen mit eingeschränktem Seh-, Hör- und Reaktionsvermögen auf Gemischtverkehrsflächen ist wichtig und richtig. Die abschliessende Aufzählung von entsprechenden Voraussetzungen wird als nicht hilfreich beurteilt. Insbesondere wird die Voraussetzung "Keine Linien des öffentlichen Verkehrs" in Frage gestellt. Die Voraussetzungen für Koexistenzlösungen sind zu relativieren.		

Legende: B\* Art des Kommentars (T technisch, R redaktionell) / folgende Angaben werden durch den VSS eingefügt: A\* Vernehmlassungsnummer, C\* Reaktion Kommission, D\* Kommentar Kommission  
 Légende: B\* genre du commentaire (T technique, R rédactionnel) / les données suivantes seront ajoutées par la VSS: A\* numéro de consultation, C\* réaction de la commission, D\* commentaire de la commission

#### **4. Kosteneinschätzung**

#### **Estimation des coûts**

Erachten Sie die vorliegende Norm bezogen auf den Lebenszyklus eines Bauwerkes als  
*Jugez-vous que la présente norme, par rapport au cycle de vie d'un ouvrage,*

- kostensteigernd / *augmente les coûts*
- kostenneutral / *n'influence pas les coûts*
- kostensenkend / *baisse les coûts*

Erachten Sie diese Veränderung als  
*Jugez-vous ce changement comme*

- substantiell / *substantiel*
- nicht substantiell / *pas substantiel*