



## Antwort zur Anfrage Nr. 0915/2020 der SPD-Stadtratsfraktion betreffend **Akustische Signalanlagen im Mainzer Stadtgebiet (SPD)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

### **Zu 1. Wie viele akustische Signalanlagen befinden sich derzeit im Mainzer Stadtgebiet?**

Die Verwaltung betreut rund 255 Lichtsignalanlagen (LSA) in ganz Mainz. Die Anlagenarten reichen von reinen Fußgängerschutzanlagen über Einmündungs- und Kreuzungsanlagen bis hin zu komplexen Knotenpunkten und Straßenbahnschutzanlagen.

Von den LSA mit Fußgängerverkehr sind ca. 65 % (rund 155 LSA) zusätzlich mit akustischen Signalen ausgestattet. Wobei die technischen Ausstattungen unterschiedlich sind – mit aktiver Anforderung für den Freigabeton und Vibrationsgeber oder nur einem Freigabeton zum Fußgängergrün.

### **Zu 2. Nach welchen Kriterien werden diese aufgestellt?**

2013 wurden die „Datenblätter Barrierefreiheit im öffentlichen Raum“ vom Stadtrat beschlossen. In ihnen sind neben Ausführungsskizzen zu taktilen Elementen auch Hinweise zu Querungen an Lichtsignalanlagen enthalten. Die Datenblätter orientieren sich stark an der gängigen DIN und wurden gemeinsam mit den Behindertenvertreterinnen und -vertretern erarbeitet. Sie gelten für Neubaumaßnahmen und Umbauten.

Während neue LSA per se barrierefrei nach dem Stand der Technik geplant werden, können Altanlagen nur sukzessive umgerüstet werden. Für den Umbau der Altanlagen gibt es für die Verwaltung keine einheitlichen Kriterien. Wird der Bedarf an die Verwaltung herangetragen, wird gehandelt. Finanzierung und Zeit sind einzig mögliche Ausschlusskriterien.

Die Verwaltung ist sehr darauf bedacht, das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz und das Behindertengleichstellungsgesetz umzusetzen. Dies geschieht in der Abteilung Verkehrswesen kontinuierlich. Die Verwaltung steht in engem Kontakt zu den Behinderten- und Blindenverbänden. Zudem finden seit über 20 Jahren Quartalsgespräche zwischen Verwaltung und Behindertenvertretung statt. Bei diesen werden auch Themen der LSA behandelt und erforderliche Maßnahmen wie Akustik, Barrierefreiheit oder taktile Elemente erörtert, in einer Prioritätenliste gesammelt und nach Brisanz und Haushaltslage abgearbeitet.

Es gibt in Mainz noch viele alte LSA. An diesen ist die sehbehindertengerechte Ausstattung, sprich die Erweiterung der LSA nicht generell möglich. Dies liegt zum einen an der veralteten Grundtechnik und zum anderen an der örtlichen Infrastruktur (Kabeltrassen, Kabel, Masten). Besteht an einer speziellen LSA akuter Bedarf für betroffene Personen, so ist die Verwaltung immer bemüht, auch bei den Altanlagen eine technische Lösung zu finden. Kann die Sicherheit gewährleistet werden und liegt der finanzielle Aufwand im Rahmen der Möglichkeiten, ist dies in der Regel auch machbar und geschieht umgehend.

Technische, funktionale und elektrische Sicherheitsanforderungen der DIN 32981 (Einrichtungen für blinde- und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrs-Signalanlagen) sowie der RiLSA (Richtlinien für Lichtsignalanlagen) sind zu beachten und bilden neben weiteren Normen

die Grundlage, um verkehrsgefährdende oder irritierende Signalisierungszustände zu verhindern.

### **Zu 3. Gibt es einen Maßnahmenkatalog?**

Es gibt eine Prioritätenliste zu den Belangen der Menschen mit Behinderung. Bezüglich der LSA-Belange ist diese Liste derzeit bis auf eine LSA in Gonsenheim abgearbeitet. Hierzu lässt sich sagen, dass in den vergangenen Jahren über die Behindertenvertreter der Stadt sowie über die Verbände wenig an die Verwaltung herangetragen wurde.

Im Zuge der kontinuierlichen Sanierung von Altanlagen werden die LSA's auf den neusten Stand der Technik gebracht. Dies beinhaltet auch die sehbehindertengerechte Ausstattung mit Anforderungstastern, akustischen Signalen sowie taktilen Elementen. Im Rahmen des Green City Masterplans M<sup>3</sup> ist durch ein Förderprojekt des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Erneuerung von 130 LSA's bis Ende 2024 geplant.

### **Zu 4. Wie teuer ist im Durchschnitt die Errichtung einer akustischen Signalanlage?**

Ein Durchschnittswert ist nicht darstellbar, denn die Kosten lassen sich nicht pauschal beziffern. Es ist abhängig von Aufwand und Umfang der nachzurüstenden LSA. Wenn die Möglichkeit besteht, akustische Signale parallel zum Grünsignal der Fußgänger zu schalten, kann der technische Aufwand für eine Furt mit ca. 1.800,- EUR beziffert werden. Sobald aber Softwareanpassungen vorgenommen, Taster mit entsprechender Funktion installiert werden müssen oder Erweiterungen der Infrastruktur erforderlich werden (zusätzliche Kabel oder eine Steuergerät-Erweiterung), können die Kosten bis zu 7.500,- EUR pro Furt betragen. Wenn aufgrund des Alters und/oder fehlender technischer Voraussetzungen ein LSA-Steuergerät ersetzt werden muss, fallen zusätzlich Kosten zwischen 10.000 und 20.000 Euro an, je nach Größe der LSA (reine Fußgängerschutzanlage oder umfangreicher Knotenpunkt). Hinzu kommt i.d.R. ein baulicher Aufwand für die erforderlichen taktilen Elemente. Diese liegen bei durchschnittlich 5.500,- Euro pro Furt.

### **Zu 5. Warum gibt es im Mainzer Stadtgebiet Überwege, wo an den Ampeln eine akustische Signalanlage installiert ist, aber am anschließenden Straßenbahnüberweg keine?**

An vielen älteren Signalanlagen ist die Querung der Straßenbahn mit einem gelben „Hüpflicht“ für die Fußgänger ausgestattet. Das Hüpflicht wird immer dann geschaltet, wenn die Straßenbahn Freigabe erhält, sonst ist das Signal dunkel. Ob auch wirklich eine Straßenbahn fährt, kann nicht immer festgestellt werden. Dafür ist eine sichere Detektion der Fahrzeuge notwendig. Das hat hauptsächlich mit der veralteten Infrastruktur und dem damaligen Stand der Technik an diesen LSA zu tun.

Bei der Erneuerung der Signalanlagen wird eine Rot/Grün-Schaltung für die Fußgänger installiert und die Straßenbahn erhält nur Freigabe, wenn sich auch wirklich ein Fahrzeug angemeldet hat. Damit ist auch eine sehbehindertengerechte Schaltung über die Straßenbahngleise ohne Probleme möglich. Für das „Hüpflicht“ gibt es keine zugelassene Akustik, die ähnlich wie

am Bahnübergang einen Warnton aussenden kann. Die einzige Möglichkeit, den Sehbehinderten eine Rückmeldung über die Signale der Straßenbahn zu geben, ist ein taktiler Vibrationsgeber am Signalmast, der immer dann eingeschaltet wird, wenn das „Hüpflicht“ aus ist. Dies soll jetzt z.B. am Knotenpunkt Geschwister-Scholl-Straße / Berliner Straße realisiert werden.

Mainz, 28.05.2020

gez. Eder

Katrin Eder  
Beigeordnete

