



Antwort zur Anfrage Nr. 0163/2022 der SPD-Stadtratsfraktion betreffend **Blindenampeln in Mainz (SPD)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zunächst verweist die Verwaltung auf ihr Antwortschreiben zur Anfrage 0915/2020 zur Sitzung am 03.06.2020.

Da sich Anfragen in Bezug auf sehbehindertengerechte Ausstattungen an Verkehrssignalanlagen (VSA) wiederholen hat die Verwaltung neben den gestellten Fragen folgend auch weiterführende Erläuterungen aufgeführt.

1. Wie hoch ist der Anteil an Fußgängerampeln in Mainz, die blindengerecht sind ... ?

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

Von den LSA mit Fußgängerverkehr waren bis Ende 2021 ca. 67 % (rund 160 LSA) mit akustischen Signalen ausgestattet. Wobei die technischen Ausstattungen unterschiedlich sind – mit aktiver Anforderung für den Freigabeton und Vibrationsgeber oder nur einem Freigabeton zum Fußgängergrün.

Zurzeit werden 130 Anlagen im Rahmen des Förderprogramms "Saubere Luft" erneuert und entsprechend nach dem Stand der Technik mit entsprechender Akustik barrierefrei ausgestattet. Die ersten 50 Knotenpunkte konnten bereits 2021 fertiggestellt werden, die restlichen Anlagen werden 2022-2025 umgerüstet/erneuert, so dass dann nahezu alle Lichtsignalanlagen (bis auf einige Altanlagen bzw. Anlagen im Außenbereich) barrierefrei ausgestattet sein werden.

Die begleitenden taktilen Elemente (Bodenindikatoren) werden nachträglich eingebaut, da aus Zeit- und Kostengründen ein paralleler Umbau (gemeinsam mit der Signalisierung) nur in Einzelfällen möglich war/ist.

2. Gibt es von Seiten der Verwaltung eine Planung, bis wann alle Fußgängerampeln blindengerecht sein und über Leitsysteme verfügen sollen?

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 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 M³ ist durch die unter Frage 1. genannten Förderprojekte des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Erneuerung von 130 LSA bis Ende 2025 geplant.

3. Werden heute noch neue Fußgängerampeln in Betrieb genommen, die nicht blindengerecht sind und nicht mit entsprechenden Leitsystemen ausgestattet sind?

Nein.

Weitere Erläuterungen der Verwaltung zur sehbehindertengerechten Ausstattung von Verkehrs-/Lichtsignalanlagen (LSA)

Die Stadt Mainz ist sehr darauf bedacht, das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz und das Behindertengleichstellungsgesetz umzusetzen. Dies geschieht in der Abteilung Verkehrsweesen kontinuierlich. Die Verwaltung steht in engem Kontakt zu den Behinderten- und Blindenverbänden. Zudem finden Quartalsgespräche zwischen Verwaltung und Behindertenvertretungen statt. Hier werden auch Themen der Lichtsignalanlagen (LSA) behandelt und erforderliche Maßnahmen wie Akustik, Barrierefreiheit oder taktile Elemente erörtert, in einer Prioritätenliste gesammelt und nach Brisanz und Haushaltslage abgearbeitet.

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 den gängigen Normen und wurden gemeinsam mit den Behindertenvertreter:innen erarbeitet. Sie gelten für Neubaumaßnahmen und Umbauten.

Während neue LSA generell 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 Prioritätsvorgaben sind einzig mögliche Verzögerungskriterien. Hierbei spielt auch oft der Anwohnerschutz eine Rolle. Das heißt die Belange der Anwohner:innen bezüglich Lärmimmissionen und Nachtruhe sind zu berücksichtigen und es müssen ggf. Kompromisse zur Abschaltung der Tonsignale zu bestimmten Zeiten eingegangen werden.

Es gibt in Mainz noch viele alte Signalanlagen. An diesen ist die sehbehindertengerechte Ausstattung, sprich die Erweiterung der Signalanlage nicht generell möglich. Dies liegt zum einen an der veralteten Grundtechnik und zum anderen an der örtlichen Infrastruktur (Kabeltrassen, Kabel). 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 umsetzbar. Technische, funktionale und elektrische Sicherheitsanforderungen der DIN 32981 (Einrichtungen für blinde- und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrs-Signalanlagen) sowie die RiLSA (Richtlinien für Lichtsignalanlagen) sind zu beachten und bilden neben weiteren Normen die Grundlage, verkehrsgefährdende oder irritierende Signalisierungszustände zu verhindern.

An einigen noch zu sanierenden 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 sich auch wirklich eine Straßenbahn der Signalanlage nähert, kann nicht immer festgestellt werden. Dafür ist eine sichere Detektion der Fahrzeuge notwendig. Diese Einschränkungen haben hauptsächlich mit der veralteten Infrastruktur und dem damaligen Stand der Technik an diesen Signalanlagen und den Straßenbahnen 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. Diese allein durch Vibration gesicherte Querung ist erst wenige Jahre zulässig und wird von der Verwaltung gezielt in der jeweiligen Örtlichkeit zunächst auf Machbarkeit und Begreifbarkeit geprüft.

Mainz, 02.02.2022

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete