

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 24. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Februar 2020)

zum Thema:

**Barrierefreiheit in Berlin - für Gehbehinderte? III**

und **Antwort** vom 09. März 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. März 2020)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22796**  
**vom 24.02.2020**  
**über Barrierefreiheit in Berlin – für Gehbehinderte? III**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Warum richtet der Senat sich bei der Einrichtung der Grünphasen und technischen Ausstattungen an Fußgängerampeln ausschließlich an den berechtigten Anforderungen Blinder und Sehbehinderter aus, ignoriert aber die Bedürfnisse Hunderttausender<sup>1</sup> Gehbehinderter und Senioren<sup>2</sup> nach deutlich verlängerten Grünphasen?

Antwort zu 1:

Der Senat ignoriert die Belange gehbehinderter Menschen oder Seniorinnen und Senioren nicht. Die Zeit zur sicheren Querung von Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen setzt sich aus der Freigabezeit und der anschließenden Schutzzeit zusammen, also der Zeit, die zwischen Freigabeende des Fußgängersignals und dem Freigabebeginn des querenden Fahrverkehrs vergeht. Im Rahmen der Barrierefreiheit wird allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr ermöglicht, gemessen am Stand der Technik bzw. den bei Bau einer Straßenverkehrsanlage gültigen Planungs- oder Ausführungsrichtlinien und technischen Regelwerken. Dabei gehen die derzeit gültigen Festlegungen der Verkehrslenkung Berlin (VLB) bezüglich der anzusetzenden Querungszeit für den Fußverkehr bereits über die Festlegungen der bundesweit gültigen Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA, Stand 2015) hinaus.

Frage 2:

Wie beurteilt der Senat die Überquerbarkeit von z.T. sechsspurigen Hauptverkehrsstraßen ohne Mittelinsel (Beispiele: Spandauer Damm/Sophie-Charlotte-Str. oder Heerstraße am S-Bahnhof Heerstraße) für Gehbehinderte, wenn sich diese nachweislich nur mit einer Geschwindigkeit von ca. 0,5-0,6 m/Sekunde

---

<sup>1</sup> Vgl. Drucksache 18 / 20 533 Antwort auf Frage 1

<sup>2</sup> Vgl. Drucksache 18 / 20 533 Antworten auf die Fragen 16 - 19

fortbewegen können<sup>3</sup>, bei der Einrichtung der Grünphasen und Räumphasen aber in Berlin bestenfalls von 1,0 m//Sekunde ausgegangen wird<sup>4</sup>?

Antwort zu 2:

Die Querung mehrspuriger Hauptstraßen wird oft als gefährlich empfunden, weil mit Beginn der Schutzzeit die Lichtsignalanlage auf Rot springt. Aus der in der Antwort zur Frage 1 genannten Tatsache, dass für die sichere Querung einer mehrspurigen Hauptverkehrsstraße zwei Zeitkomponenten zur Verfügung stehen, ergibt sich beispielsweise für die Querung des Spandauer Damms an der Kreuzung Sophie-Charlotte-Straße Folgendes:

Querungslänge der Fußgängerfurt:	22 m
Zeitbedarf zur Querung bei 0,6 m/s:	37 s
Grünzeit der Fußgängerfurt F1_2 tagsüber:	20 s
Nach Grünende ablaufende Schutzzeit vor Kfz-Freigabe:	19 s

Daraus ergibt sich im Tagesverkehr eine Zeitspanne von 39 s zum Queren der Fahrbahn. Deshalb wird mobilitätseingeschränkten Personen grundsätzlich empfohlen, nur bei Grünbeginn loszugehen, um die maximale geschützte Zeit für das Queren einer Straße nutzen zu können. An Knotenpunkten, denen ältere Planungen zugrunde liegen, kann die Dauer der Grünzeit im Einzelfall noch knapper bemessen sein. Im Rahmen der zyklischen Modernisierung von Lichtsignalanlagen werden die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen jedoch systematisch berücksichtigt.

Frage 3:

Geht der Senat ernsthaft davon aus, dass er mit Grünphasen bzw. Räumphasen, die bestenfalls auf Gehgeschwindigkeiten von 1,0 m//Sekunde ausgerichtet sind, der Barrierefreiheit für Gehbehinderte gemäß UN-Behindertenrechtskonvention genüge getan hat und wenn ja – hat sich der Senat diese Auffassung bereits von Behindertenverbänden bestätigen lassen – wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 3:

Die Planungen von Lichtsignalanlagen basieren auf dem jeweiligen Stand der Technik, dokumentiert in technischen Normen und Richtlinien. Planungsgrundlage für alle Lichtsignalanlagen in Deutschland, und somit auch in Berlin, ist die „Richtlinie für Lichtsignalanlagen“ (RiLSA), herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, aktueller Stand 2015. Die Forderungen zur Barrierefreiheit sind in den derzeit gültigen Richtlinien enthalten.

Frage 4:

Sind Informationen zutreffend, nach denen die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fußverkehrs (AG-FGÜ) an einzelnen Fußgängerampeln durch eine Anforderungstaste deutlich verlängerte Grünphasen zum Überqueren der Fahrbahn ermöglicht hat?

---

<sup>3</sup> Vgl. Gehgeschwindigkeiten und Laufverhalten älterer oder gehbehinderter Verkehrsteilnehmer mit Rollatoren – erste Studien; VKU- Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik; März 2015

<sup>4</sup> Vgl. Drucksache 18 / 20 533 Antwort auf Frage 4

Antwort zu 4:

Um nicht nur Verkehrssicherheit, sondern auch einen gewissen Querungskomfort für den Fußverkehr zu ermöglichen, wird an Anlagen mit zwei Furten und mit Mittelinsel die Komfortmöglichkeit des Querens ohne Warten auf der Mittelinsel bei aktuellen Planungen grundsätzlich vorgesehen (siehe Antwort zu 1.). Unter bestimmten Umständen kann es sinnvoll sei, diese Option nur bei Vorliegen einer Anforderung zu schalten. Die Zuständigkeit für Planung und Umsetzung von Lichtsignalanlagen und deren Schaltungen liegen jedoch bei der Verkehrslenkung Berlin (um deren technischer Lösungsvariante es sich dabei auch handelt) und nicht bei der AG-FGÜ.

Frage 5:

Wie ist zum Beispiel die Ampelanlage an der Kreuzung Landsberger Allee mit der Conrad-Blenke-Straße/Ebertystraße für zu Fuß Gehende ausgestattet, um dort u.a. Kindern ein sicheres Überqueren aller Fahrbahnen ohne Zwischenhalt auf der Mittelinsel zu ermöglichen?

Antwort zu 5:

Die in der Antwort auf die Frage 4 genannte Möglichkeit wurde auch an der Kreuzung Landsberger Allee / Conrad-Blenke-Straße – Ebertystraße verwirklicht. Hier besteht die Möglichkeit, die Fahrbahn der Landsberger Allee über 2 Mittelinseln in einem Zuge zu queren.

Frage 6:

Wären aus Sicht des Senats vergleichbare Einrichtungen (siehe Frage 5) an weiteren kritischen Ampeln an Hauptverkehrsstraßen (vgl. Frage 2) eine denkbare Möglichkeit, um sicheres bzw. barrierefreies Überqueren auch für Gehbehinderte zu ermöglichen und gleichzeitig den motorisierten Verkehr – hier insbesondere Fahrzeuge des ÖPNV – nur im Bedarfsfall/Anforderungsfall zu beeinträchtigen?

Antwort zu 6:

Ja (siehe Antwort zu 4).

Frage 7:

Welchen Zeit- bzw. Kostenaufwand (pro Lichtsignalanlage) erwartet der Senat für die Nachrüstung einzelner kritischer Ampeln in der Nähe von Krankenhäusern, Senioreneinrichtungen oder z.B. Bahnhöfen?

Antwort zu 7:

Auf Grund der Vielzahl von Knotenpunktsgemetrien und -größen ist eine pauschale Abschätzung schwierig, die Kosten bewegen sich jedoch i.d.R. zwischen 150.000 und 300.000 EUR pro Knotenpunkt für eine komplette behindertengerechte Ausstattung (Bordabsenkung, Rippenplatten, Nachrüstung akustische Signalgeber, ggf. Nachverkabelung).

Basierend auf der Erfahrung vergangener Jahre ist mit einem Zeitaufwand von weit über einem Jahr pro Maßnahme zu rechnen.

Frage 8:

Wie viele Lichtsignalanlagen könnten in dieser Legislaturperiode noch entsprechend nachgerüstet werden und wo muss(t)en einzelne soziale Träger oder Behindertenverbände einen entsprechenden spezifischen Bedarf anmelden?

Antwort zu 8:

Da bereits eine große Anzahl von Vorhaben für den behindertengerechten Ausbau in Bearbeitung sind und derzeit priorisiert behandelt werden, wird damit gerechnet, dass bis zum Ende der Legislaturperiode ca. 25 Lichtsignalanlagen zusätzlich vollständig behindertengerecht ausgestattet sein werden.

Die meisten Anfragen werden über den Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenverband (ABSV) oder die zuständigen Bezirke gestellt, entsprechende Anliegen können jedoch auch direkt an die Verkehrslenkung Berlin herangetragen werden.

Frage 9:

Sieht der Senat neben dem Beispiel aus Frage 5 (Conrad-Blenke-Straße) weitere Handlungsalternativen, um auch Gehbehinderten ein sicheres Überqueren von Hauptverkehrsstraßen während der Grünphase zu ermöglichen?

Antwort zu 9:

Neben den in der Antwort auf die Fragen 2 und 3 dargelegten Zeitkomponenten Grünzeit und Räumzeit spielen für die sichere Quermöglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen auch behindertengerechte Umbauten von gesamten Knotenpunkten und die Ausstattung von Kreuzungen mit Quermöglichkeiten an allen Kreuzungsarmen eine wichtige Rolle.

Frage 10:

Tauscht sich der Senat in dieser Frage auch mit anderen deutschen oder europäischen Großstädten aus und welche Lösungen werden dort verfolgt, um die Barrierefreiheit auch für Gehbehinderte und Senioren sicherzustellen?

Antwort zu 10:

Der Senat bzw. die zuständigen Verwaltungseinheiten für Lichtsignalanlagen tauschen sich insbesondere im Rahmen des Arbeitskreises großstädtischer Verkehrsbehörden und des Unterarbeitskreises Lichtsignalanlagen beim Deutschen Städtetag regelmäßig über verkehrsrechtliche, verkehrsorganisatorische und verkehrstechnische Fragen aus. Aus den in der Antwort auf die Frage 1 dargelegten Gründen wurde eine mangelnde Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Menschen bislang nicht als Problem behandelt.

Frage 11:

Hat der Senat dieser Anfrage noch weitere Informationen zum Thema Barrierefreiheit für Gehbehinderte in Berlin beizufügen?

Antwort zu 11:

Nein.

Frage 12:

Ist der Beantwortung seitens des Senates noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 12:

Nein.

Berlin, den 09.03.2020

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz