

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Thomas Seerig (FDP)

vom 11. Juni 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Juni 2018)

zum Thema:

Verkehrssicherheit für alle?

und **Antwort** vom 25. Juni 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Jun. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Thomas Seerig (FDP)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/15295
vom 11. Juni 2018
über Verkehrssicherheit für alle?

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

Frage 1:

Wie viele Lichtzeichenanlagen (Ampeln), die der Straßenquerung von Fußgängern dienen, gibt es in Berlin?
Bitte nach Bezirken aufgliedern.

Frage 2:

Wie hat sich deren Anzahl seit 2014 entwickelt? Aufgeteilt nach Bezirken.

Frage 3:

Wie viele dieser Ampeln verfügen über spezielle Strukturen für blinde bzw. stark sehbehinderte Menschen
(Vibration, akustisches Signal)? Bitte nach Bezirken aufgliedern.

Frage 4:

Wie hat sich deren Anzahl seit 2014 jeweils in den Bezirken entwickelt?

Antwort zu 1 bis zu 4:

Grundsätzlich dienen nahezu alle rund 2.100 Lichtsignalanlagen (LSA) in Berlin auch zur Querung von Fußgängern. Der Bestand (Stand Juni 2018) an reinen Fußgänger-LSA und die Ausstattung mit Blindeneinrichtungen ergibt sich aus untenstehender Tabelle. Zu den vergangenen Jahren liegen keine auswertbaren Basisdaten vor.

Bezirke	Fußgänger-LSA	davon mit Blindenanforderung
Charlottenburg-Wilmersdorf	54	19
Spandau	34	23
Neukölln	32	20
Pankow	33	30
Friedrichshain-Kreuzberg	29	17
Reinickendorf	25	9
Tempelhof-Schöneberg	45	23
Steglitz-Zehlendorf	79	35
Treptow-Köpenick	26	19
Lichtenberg	31	27
Mitte	64	50
Marzahn-Hellersdorf	12	12
Summe	464	284

Frage 5:

Welche Neueinrichtungen derartiger Ampelanlagen für blinde/sehbehinderte Menschen sind bis Ende 2020 geplant? Differenziert nach Bezirken.

Frage 6:

Strebt der Senat eine 100%-ige Quote von derartigen „Blindenampeln“ in Berlin an, d.h. keine Fußgängerampel ohne akustisches bzw. Vibrationssignal?

Frage 7:

Wenn ja, bis wann wird dieser Zustand erreicht sein?

Frage 8:

Wenn nein, weshalb nicht und welche Kriterien werden angewandt, ob eine Ampel entsprechend ausgerüstet ist oder nicht?

Antwort zu 5 bis zu 8:

In Zusammenarbeit mit dem ABSV (Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin) werden ständig Ampelanlagen nachgerüstet. Hierzu verweise ich auch auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 17/17449 vom 9. Dezember 2015. Bereits 1998 hat sich der Senat verpflichtet, alle Neu- und Ersatzbauten von LSA barrierefrei auszustatten, auch mit einer blindengerechten Ausrüstung. Jährlich sind ca. 1 Million Euro für den nachträglichen behindertengerechten Ausbau eingeplant. Damit lassen sich zusätzlich zu den Maßnahmen des regulären Bauprogramms ca. 8 bis 12 Anlagen ertüchtigen. Hinzu kommen 3 bis 5 Anlagen jährlich über das reguläre Bauprogramm, so dass etwa 15 Anlagen jährlich dazu kommen werden.

Frage 9:

Welche weiteren Maßnahmen plant der Senat, um die Verkehrssicherheit gerade für blinde bzw. stark sehbehinderte Menschen zu verbessern, insbesondere angesichts der spezifischen Probleme, die durch geräuschlose Elektrofahrzeuge entstehen?

Antwort zu 9:

Elektrofahrzeuge sind üblicherweise nicht vollständig geräuschlos, sondern zeichnen sich durch deutlich weniger Geräusche des Motors gerade bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten aus. Geräuschbestimmend sind bei Geschwindigkeiten ab 30 km/h dann die Fahrgeräusche durch den Rollwiderstand. Derzeit liegen noch keine Erkenntnisse zu höheren Unfallzahlen aufgrund der leiseren Motorengeräusche vor. Aufgrund der skizzierten Problematik setzen sich Automobilkonzerne mit diesen Fragen auseinander. Direkte Einwirkungsmöglichkeiten hat der Senat nicht.

Frage 10:

Welche Konsequenzen sieht der Senat für die Verkehrssicherheit von blinden / sehbehinderten Menschen bei der Umsetzung autonomer Fahrzeuge?

Antwort zu 10:

Die Wahrung bzw. Verbesserung der Unabhängigkeit von mobilitätseingeschränkten Menschen (u.a. auch von Blinden und Sehbehinderten) stellt ein wichtiges Ziel bei der Entwicklung von autonomen Fahrzeugen (AVF) dar. AVF sollten so konzipiert werden, dass sie auch für mobilitätseingeschränkte Menschen leicht zugänglich bzw. nutzbar sind. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit für blinde und sehbehinderte zu Fuß Gehende sind nach aktuellem Kenntnisstand keine besonderen Risiken zu erwarten. Bereits heute sind automatisierte Fahrzeuge in der Lage, Fußgänger zu erkennen und entsprechend defensiv (durch Bremsmanöver) zu reagieren, wenn sie in deren Fahrzeugsensorbereich eintreten.

Berlin, den 25.06.2018

In Vertretung
Jens-Holger Kirchner
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz