



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Arbeit, Soziales, Pflege und Transformation
Herrn Michael Hüttner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
55116 Mainz

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
18/1677
VORLAGE

DIE MINISTERIN
Daniela Schmitt
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2201
Telefax 06131 16-2170
poststelle@mwwlw.rlp.de
www.mwwlw.rlp.de

24
März 2022

**Sitzung des Ausschusses für Arbeit, Soziales, Pflege und Transformation am
4. Februar 2022**

TOP 5 Situation der Blindenampeln in Rheinland-Pfalz insbesondere in den
Städten
Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT – Vorlage 18/1038

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

entsprechend der Zusage in der Sitzung für Arbeit, Soziales, Pflege und Transformation am 4. Februar 2022 erhalten Sie zu vorgenanntem Tagesordnungspunkt den beigefügten Sprechvermerk. Weiter wurde in der Sitzung festgehalten, dem Ausschuss das Ergebnis der Abfrage bei den kreisfreien Städten zukommen zu lassen, wie viele Ampeln bereits umgerüstet sind. Darin sollten die Bodenleitsysteme einbezogen werden.

Die Abfrage wurde entsprechend dem Antrag mittels zweier Fragen durchgeführt. Die kreisfreien Städte Frankenthal, Kaiserslautern, Koblenz und Worms haben sich nicht geäußert. Das detaillierte Ergebnis der Abfrage haben wir in untenstehender Tabelle dargestellt.

1. Wie stellt sich die Situation der Blindenampeln in rheinland-pfälzischen Städten dar?

Die überwiegende Anzahl der in den kreisfreien Städten in Betrieb befindlichen Lichtzeichenanlagen (LZA) sind mit einer Blindensignalisierung ausgestattet. Die übrigen Anlagen werden, soweit die notwendigen Haushaltsmittel zur Verfügung



stehen, im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen kontinuierlich umgerüstet und auf den neuesten technischen Stand gebracht.

2. Wie teuer ist die Umrüstung nicht barrierefreier Ampelanlagen?

Grundsätzlich sind die Kosten für die Umrüstung nicht barrierefreier Ampelanlagen nicht pauschal zu beziffern. Die Höhe der Kosten hängt von den Knotenpunktformen und deren Größenverhältnissen ab. Dies bedeutet, die Kosten variieren für reine Fußgängerschutzanlagen, Einmündungen oder Kreuzungen entsprechend. In der beigefügten Übersicht sind überschlägige Kostenschätzungen sowie konkrete Umbaukosten durchgeführter Baumaßnahmen beispielhaft aufgeführt.

Die Kostentragung bestimmt sich nach § 5b StVG. Danach hat der Straßenbaulastträger grundsätzlich die Kosten zu tragen. Da die Mehrzahl der Lichtzeichenanlagen in den kreisfreien Städten an kommunalen Straßen installiert sind, müssen die Stadtverwaltungen die Kosten für die Umrüstung tragen. Hierfür können Förderanträge nach Landesfinanzausgleichsgesetz (LFAG)/ Landesverkehrsfinanzierungsgesetz (LVFG) gestellt werden.

Taktile Leitsysteme sind nicht Teil der Lichtzeichenanlage, sondern Teil des Bodenbelages des Gehweges. Sie werden als Teil des Straßenkörpers nicht einzeln inventarisiert und abgeschrieben und sind einer statistischen Darstellung nicht in der Form wie LZA zugänglich.

Stadt	Frage 1	Frage 2
Zweibrücken	<p>Es sind 25 LZA in Betrieb (2 Bund, 16 Land, 7 Stadt), davon sind 12 mit Blindensignal ausgestattet (1 Bund, 9 Land, 2 Stadt)</p> <p>Seit 2009 wurden 11 Anlagen erneuert und behindertengerecht umgerüstet.</p>	<p>Kosten hängen von den Knotenpunktformen und deren Größenverhältnisse ab.</p> <ul style="list-style-type: none">In 2018 wurde eine Einmündung erneuert und behindertengerecht ausgebaut. Die Baukosten betragen ca. 330.000 € (Erdbau, Leerrohre, Straßenbau, Pflaster, Borde, Rinnen, Entwässerung, Markierung, Beschilderung,



		<p>LZA-Maste, Elektro-Signaltechnische Arbeiten)</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Umbaukosten des LZA Knoten 23a (Einmündung) betragen in 2018 140.000 €, die Umbaukosten des LZA Knoten 23b (Fußgängerschutzanlage) in 2018 73.000 €.
Trier	77 LZA sind in Betrieb, davon 71 signalisierte Fußgängerfurten, an 37 Anlagen sind reine taktile Signale angebracht - an 17 Anlagen sind akustische und taktile Signale vorhanden.	Umrüstungen erfolgen im Rahmen der Sanierung, hierbei wird die gesamte Signaltechnik erneuert. Die Kosten variieren je nach Umfang der Anlage, in Abhängigkeit der aktuellen Preise.
Neustadt	80 % aller LZA sind mit einer Blindensignalisierung ausgestattet. Bei Sanierungen werden akustische Signalgeber eingebaut.	Die Umrüstungskosten einer reinen „Fußgängerampel“ betragen ca. 15.000 € (einschl. Steuergerät und LED-Technik)
Speyer	50 % der LZA-Anlagen sind mit Blindenakustik ausgerüstet.	Die Nachrüstung der Blindenakustik kostet ca. 15.000 €. Bei barrierefreiem Umbau einschließlich Einbau taktiler Elemente kann keine pauschale Kostenschätzung abgegeben werden.
Landau	39 LZA sind in Betrieb, davon 24 mit Blindensignalen. Die restlichen Anlagen werden nach und nach modernisiert und mit Blindensignalen ausgerüstet.	Die Kosten pro Signal betragen ca. 3.000 - 5.300 €. Die Gesamtkosten sind von der Anzahl der Signale abhängig.
Ludwigshafen	Es sind 155 LZA in Betrieb, davon sind 76 LZA für Blinde ausgerüstet.	Pauschale Aussage zu den Kosten sind nicht möglich da diese von der Größe der Anlage abhängig sind. Taktile Bodenindikatoren und Bordsteinabsenkung kosten meist im 5-stelligen Bereich.



Pirmasens	Es sind 40 LZA in Betrieb, die alle mit einer Blindenakustik und Blindentastern ausgestattet sind.	Aktuelle Kostenaussagen sind nicht möglich, da die Erneuerung bereits 2006 - 2012 erfolgte.
Mainz	Es sind 255 LZA in Betrieb, davon sind ca. 160 sehbehindertengerecht. Im Rahmen des Förderprogramms „Saubere Luft“ werden bis 2025 ca. 130 Anlagen erneuert und barrierefrei ausgebaut.	Die Kosten lassen sich nicht pauschal beziffern. Ein zusätzliches akustisches Signal zum Grünsignal kostet ca. 1.800 €. Die Softwareanpassungen mit Taster und zusätzliche Kabel kosten ca. 7.500 €. Bei dem Ersatz des Steuergerätes fallen zusätzliche Kosten zwischen 10.000 € und 20.000 € an. Die Tiefbau- und Pflasterkosten durchschnittlich betragen ca. 6.000 €. Taktile Elemente können zwischenzeitlich auch aufgeklebt werden. Langzeitergebnisse liegen hierzu noch nicht vor. Die Kosten betragen ca. 140 €/qm.

Mit freundlichen Grüßen



Daniela Schmitt

Sprechvermerk

**Sitzung des Ausschusses für Arbeit, Soziales, Pflege und Transformation
am 4. Februar 2022**

TOP 5 Blindenampeln

Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT

- Vorlage 18/1038 -

Sehr geehrte Damen und Herren,

akustische und haptische Signale von Ampeln helfen Blinden und Sehbehinderten ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe Straßen zu nutzen. Sie schaffen somit Barrierefreiheit im Sinne des Landesinklusionsgesetzes und dienen somit auch der Verkehrssicherheit. Die akustischen und haptischen Signale dienen damit der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs. Hierfür sind sowohl Straßenverkehrsbehörde, als auch Straßenbaulastträger in unterschiedlicher Funktion zuständig.

Zuerst möchte ich das Thema aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht betrachten: Die StVO trägt den Straßenverkehrsbehörden auf, den Verkehr durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu regeln. Zu den Verkehrseinrichtungen gehören auch die Lichtzeichenanlagen, umgangssprachlich auch Ampeln genannt. Im offiziellen Namen wird deutlich, wovon die verkehrsregelnde Wirkung ausgeht: Dem Lichtzeichen. Genau genommen geht bei Fußgängerampeln vom roten Licht die verkehrsregelnde Wirkung aus, denn es spricht ein Querungsverbot der Fahrbahn aus, während vom grünen Licht kein explizites Ge- oder Verbot ausgeht.

Die StVO eröffnet aber nicht die Möglichkeit, den Verkehr durch haptische oder akustische Zeichen zu regeln. Demzufolge kann eine Straßenverkehrsbehörde keine haptischen und akustischen Signale anordnen.

Verantwortlich ist vielmehr der Straßenbaulastträger. Das Landesinklusionsgesetz schreibt vor, dass Straßen barrierefrei zu gestalten sind und zwar nach den Maßgaben der im jeweiligen Bereich geltenden Rechtsvorschriften: Der Straßenbaulastträger ist durch das Landesstraßengesetz verpflichtet, insbesondere beim Neubau die besonderen Belange blinder und sehbehinderter Mitmenschen beachten. Jedoch wird diese Pflicht durch die Leistungsfähigkeit des Straßenbaulastträgers und den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen beschränkt. Bestehende Straßen müssen im Rahmen der Möglichkeiten schrittweise angepasst werden.

Dieser Rechtsrahmen gibt ein eindeutiges Ziel vor, zu dem sich die regierenden Parteien auch im Koalitionsvertrag bekannt haben. Der Rechtsrahmen berücksichtigt aber auch, dass es jahrelanger Anstrengungen bedarf, um das Ziel zu erreichen. Eine pragmatische Lösung ist es dabei, vor allem im Rahmen von Unterhaltsmaßnahmen im Bestand eine Verbesserung herzustellen. Damit wird zudem der Ressourcenverbrauch minimiert, was immer auch ein Beitrag zum Klimaschutz ist. So wird Rheinland-Pfalz mehreren wichtigen Zielen gleichzeitig gerecht.

Die Kosten für die Ausrüstung mit Signalgebern für blinde und sehbehinderte Mitmenschen trägt der Straßenbaulastträger. Die Kosten sind abhängig von der konkreten örtlichen Begebenheit, der Komplexität der Anlage und den eingesetzten baulichen Komponenten, sodass pauschale Aussagen zu den Kosten nicht möglich sind.