

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Kugler (SPD)**

vom 05. Dezember 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Dezember 2019)

zum Thema:

**Kommen Sehbehinderte bei der Verkehrsplanung in Berlin unter die Räder?**

und **Antwort** vom 20. Dezember 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Dez. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Andreas Kugler (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21918**  
**vom 5. Dezember 2019**  
**über Kommen Sehbehinderte bei der Verkehrsplanung in Berlin unter die Räder?**

---

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

Frage 1:

Ist es zutreffend, dass für den Umbau der Kreuzung Alexanderstraße / Karl-Marx-Allee geplant ist, rechtsabbiegende Radfahrer aus der Alexanderstraße kommend mit einem s.g. Bypass diagonal über den Gehweg auf den geschützten Radstreifen in der Karl-Marx-Allee zu führen?

1. Wenn ja, wie wird bei dieser Verkehrsführung sichergestellt, dass mobilitätseingeschränkte Menschen wie beispielsweise Sehbehinderte, die den Radverkehr weder auditiv noch visuell wahrnehmen können, den Gehweg sicher nutzen können.
2. Hat die Senatsverwaltung bauliche Alternativen, die die Sicherheitsinteressen mobilitätseingeschränkter Menschen wahren, wie beispielsweise die Einrichtung eines vorgezogenen Haltebereiches oder einer vorgezogenen Freigabe für den Radverkehr, in Erwägung gezogen und wenn ja, warum sind diese nicht zum Tragen gekommen?

Antwort zu 1:

Es ist zutreffend, dass für den Umbau des oben genannten Knotenpunktes für rechtsabbiegende Radfahrende aus der Alexanderstraße in die Karl-Marx-Allee ein diagonal verlaufender Bypass geplant ist. Aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse stellt diese Lösung aus Sicht der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eine vertretbare Lösung dar.

Begründbar ist dies damit, dass durch die vorgesehene Regelung eine geordnete Führung des rechtsabbiegenden Radverkehrs ermöglicht wird. Durch taktile Streifen ist die Wegführung auch für sehingeschränkte Personen erkennbar.

Weitere Alternativen wurden geprüft. Im Ergebnis stellte die Regelung mit Bypass an dieser konkreten Stelle einen für den Fuß- und Radverkehr gangbaren Kompromiss dar. Ein Wegfall der Bypass-Regelung würde in der Praxis zu einer unregelmäßigen Führung des Radverkehrs führen, da Radfahrende vermutlich vermehrt über den Gehweg abkürzen würden, um ohne Wartezeit auf die Radverkehrsanlage in der Karl-Marx-Allee zu gelangen.

Frage 2:

Plant die Senatsverwaltung für die Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege zu ändern?

1. Wenn ja, sind laut diesen geänderte Ausführungsvorschriften statt der bisher verbauten 35 cm Begrenzungsstreifen zwischen Geh- und Radwegen nur noch 25 cm vorgesehen?
2. Wie will die Senatsverwaltung bei einer Verringerung der Breite der bisher verbauten Begrenzungsstreifen um fast ein Drittel den Sicherheitsbedürfnissen sehbehinderter Menschen entsprechen, die darauf hinweisen, dass diese Breite vor allem bei schrägem bzw. rechtwinkligen Auflaufen, nicht ausreichend sei?
3. Auf Grund welcher Gutachten bzw. anderen überprüfbareren Erkenntnissen geht die Senatsverwaltung davon aus, dass ein 25 cm breiter Begrenzungsstreifen für das Erfassen durch Sehbehinderte ausreichend ist? Bitte die entsprechenden Gutachten bzw. Erkenntnisse anfügen.

Antwort zu 2:

Es ist geplant die AV Geh- und Radwege an die neuen Regelungen des Mobilitätsgesetzes anzupassen. Über konkrete Inhalte sind zum jetzigen Überarbeitungsstand keine Aussagen möglich. Sicher ist jedoch, dass die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen bei der Überarbeitung der AV berücksichtigt werden, was auch dadurch sichergestellt ist, dass das Dokument eine Präzision allgemein gültiger Entwurfsregeln darstellt.

Frage 3:

Welche Maßnahmen sind geplant, um die Sicherheit mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer, beispielsweise Sehbehinderter, beim Ein- und Aussteigen an Bus- und Straßenbahnhaltestellen an denen ein Radweg entlangführt, zu verbessern?

Antwort zu 3:

Bekannt ist, dass Radfahrende und an Haltestellen wartende Fahrgäste ein grundsätzliches Konfliktpotential bergen. Unterschiedliche Bauweisen von Haltestellen weisen verschiedene Vor- und Nachteile auf. Kaphaltestellen haben sich in den letzten Jahren als Haltestellenform etabliert: Vergrößerungen der Warteflächen, Möglichkeiten der Aufstellung von Wetterschutzeinrichtungen, Fahrkartenautomaten etc. sind vorteilhaft für die wartenden Fahrgäste. Die Verschmälerung des Radweges vor Beginn des Haltestellenbereichs und im Verlauf der Haltestelle entschleunigen den Radverkehr. Eine entsprechende Materialgestaltung kann gleichzeitig die erforderliche Sorgfaltspflicht des Radfahrenden erhöhen.

Frage 4:

Wie stellt der Senat sicher, dass bei künftigen Bauvorhaben die besonderen Schutzbedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen, insbesondere auch Sehbehinderter, berücksichtigt werden, wie es auch § 11 MobG BE fordert?

Antwort zu 4:

Bei allen zukünftigen Baumaßnahmen ist Paragraph 11 MobG in der Abwägung zu berücksichtigen.

Berlin, den 23.12.2019

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz