

Beschlussvorlage -öffentlich-	Drucksache: FB5/1310/2021 vom 14. April 2021
Gremium	Sitzungstermin
Ausschuss für Mobilität	22.04.2021

Bürgeranregung gemäß § 24 GO NRW vom 08.10.2020 zur Prüfung der Anbringung von sog. "grünen Pfeilen"

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität beschließt, den Antrag gemäß § 24 GO NRW vom 08.10.2020 die Vorschläge zur Anbringung von sog. "grünen Pfeilen" für VZ 720 Straßenverkehrsordnung (StVO), für den Kfz-Verkehr an Lichtsignalanlagen abzulehnen.

Alternativen:

keine

Sachverhalt:

Sachverhalt:

Der Antragsteller bittet die verantwortlichen Behörden die im Antrag vom 08.10.2020 für jede der im Antrag aufgeführten Knotenpunkte mit sog. "grünen Pfeil", VZ 720 StVO, für rechtsabbiegenden Verkehr zu versehen.

Rechtliches:

Das Verkehrszeichen 720 StVO bezeichnet in § 37 der Straßenverkehrsordnung (StVO) den grünen Blechpfeil. Er besteht aus einem grünen Pfeil auf einem schwarzen Untergrund und findet sich rechts neben dem der Lichtsignalanlage.

Das Verkehrszeichen 720 StVO soll Wartezeiten für Autofahrer, die rechts abbiegen möchten, verkürzen. Er soll zudem den Verkehrsfluss verbessern. Ein Grünpfeilschild an der Lichtsignalanlage stellt allerdings nicht immer einen Vorteil dar, denn er birgt auch ein erhebliches Unfallrisiko. Besonders gefährdet sind hierbei der zu Fuß gehende sowie der Radfahrende.

Ein grüner Pfeil (VZ 720 StVO) ist an Lichtsignalanlagen, die für die Sicherheit von Kindern auf dem Schulweg eingesetzt werden, nicht gestattet.

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) möchte Unfälle durch Abbiegen am grünen Pfeil vermeiden.

Deswegen ist ein grüner Pfeil unter anderem unter folgenden Umständen nicht gestattet:

- > Der Rechtsabbieger muss Schienen überqueren oder befahren,
- > Fahrräder dürfen den Rechtsabbieger gekreuzten Radweg in beide Richtungen nutzen, oder dies geschieht trotz eines Verbotes im hohen Maße,
- > es sind markierte Fahrstreifen zum Rechtsabbiegen vorhanden,
- > die Lichtsignalanlage ist u.a. zur Sicherung des Schulweges für Kinder angebracht,
- > der betroffene Straßenbereich wird häufig von seh- und gehbehinderten Personen genutzt.

Darüber hinaus muss der Kfz-Verkehr grundsätzlich beim Rechtsabbiegen zunächst drei Sekunden an der Haltelinie anhalten. Er muss sich vergewissern, dass er andere Verkehrsteilnehmer an der Kreuzung nicht durch seine Weiterfahrt gefährdet. Der Kfz-Verkehr muss besondere Rücksicht auf den zu Fuß gehenden und den Radfahrenden nehmen. Da die beiden vorgenannten in der Regel von der Verkehrsführung "grüner Pfeil" nichts bemerken, kann es zu einem erhöhten Unfallgeschehen durch Zusammenstöße kommen.

Es besteht keine Pflicht zum Rechtsabbiegen, wenn ein grüner Pfeil an einer roten Lichtsignalanlage angebracht ist. Laut der StVO stellt es keine Behinderung des Verkehrsflusses dar, wenn ein Verkehrsteilnehmer das Rechtsabbiegen trotz grünem Pfeil (VZ 720 StVO) verweigert. Dies wird von vielen Verkehrsteilnehmern auch so praktiziert. Insofern ist eine Staureduzierung nicht grundsätzlich gegeben.

Ergebnis:

Die in dem Antrag vom 08.10.2020 genannten Knotenpunkte für die Anbringung eines VZ 720 StVO befinden sich alle im Ortsteil Büberich entlang der Landesstraße (L 137). Alle Knotenpunkte haben auf der westlichen Seite einen benutzungspflichtigen Zweirichtungsradweg. Darüber hinaus sind vereinzelte Knotenpunkte (Lichtsignalanlagen) auch für die Schulwegsicherung wichtig (z.B. L 137 - Römerstraße, L 137 - Anton-Holtz-Straße, usw.).

Die Einrichtung von VZ 720 StVO ist wie bereits erwähnt, an Knotenpunkten, an denen sich ein Zweirichtungsradweg befindet unzulässig. Auch an Knotenpunkten, die der Schulwegsicherung dienen, ist das VZ 720 StVO nicht gestattet.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass eine Anordnung von VZ 720 StVO an allen genannten Knotenpunkten gem. der StVO und der VwV-StVO nicht zulässig ist.

Ergänzung:

Im Zusammenhang mit dem „grünen Pfeilen“ für den KFZ-Verkehr werden oft auch die sog. „grünen Pfeilen“ für rechtsabbiegende Radfahrende zu verstehen. Deshalb soll hier als Ergänzung auf diese Thematik ebenfalls eingegangen werden.

Rechtliches:

Das Verkehrszeichen „Grünpfeil“ ist eine nicht leuchtende Ergänzung an Lichtsignalanlagen und erlaubt das Abbiegen nach rechts trotz roter Ampel, wenn zuvor an der Haltelinie angehalten wurde und eine Behinderung oder gar Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

Ausführungen und Prüfungen anderer Behörden und Institutionen:

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) führt derzeit in Zusammenarbeit mit verschiedenen Kommunen (u.a. Düsseldorf und Köln) einen Pilotversuch durch, um die grundsätzliche Umsetzbarkeit einer Grünpfeilregelung für den Radverkehr zu prüfen.

Bei Rot an Ampeln nach vorherigem Anhalten rechts abbiegen – dies erlaubt die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), wenn rechts neben dem roten Lichtzeichen ein grüner Pfeil auf schwarzem Grund angebracht ist. Diese Regelung ist seit 1994 Bestandteil der bundesdeutschen StVO, in der DDR wurde der Grünpfeil bereits 1978 eingeführt. Die bislang nur für den rechten Fahrstreifen einer Straße geltende Regelung soll mit einer zurzeit laufenden Novelle der StVO auf am rechten Fahrbahnrand gelegene Radfahrstreifen sowie baulich angelegte straßenbegleitende Radwege ausgedehnt werden. Die BASt initiiert nun im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen Pilotversuch, um zu untersuchen, ob es unter Aspekten der Verkehrssicherheit sinnvoll ist, die Grünpfeilregelung in ausgewählten Fällen auf den Radverkehr zu beschränken. In den Städten Bamberg, Darmstadt, Düsseldorf, Köln, Leipzig, München, Münster, Reutlingen und Stuttgart werden deshalb an ausgewählten Knotenpunkten für die Dauer des Pilotversuchs entsprechende Verkehrszeichen angebracht.

Für die Verkehrsteilnehmer ändert sich an der eigentlichen Regelung nichts: Es darf nach vorherigem Anhalten auch bei Rot rechts abgebogen werden, wenn andere Verkehrsteilnehmer dabei nicht behindert oder gefährdet werden. Neu ist jedoch, dass diese Verkehrszeichen durch den Zusatz „nur Radverkehr“ dies ausschließlich Radfahrern gestatten.

Auf Basis der gewonnenen Erfahrungen kann dann beschlossen werden, ob die StVO sowie die Anforderungen in der zugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) entsprechend angepasst werden.

Des Weiteren hat eine Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Jahr 2015 ergeben, dass der Grünpfeil unterm Strich nicht zu weniger Staus führt, dafür aber Fußgänger und Radfahrer behindert oder gar gefährden kann. Der UDV folgerte deshalb: "Der Grünpfeil ist rein objektiv betrachtet ein überflüssiges Verkehrszeichen".

Der Fußgänger-Fachverband Fuss e.V. wird sogar noch deutlicher und stellte im Oktober 2018 fest: "Viele Pfeile dürften nach den Vorschriften zu ihrem Einsatz gar nicht hängen. Mehr als drei Viertel der Autofahrer brechen am Grünpfeil die Sicherheitsregeln. Das macht Grünpfeil-Ampeln zu chronischen und brandgefährlichen Konflikt- und Unfallstellen." Untermauert wird dies durch eine Studie, bei der Fuss e.V. 505 Kreuzungen in fünf Großstädten untersucht hatte. Das Ergebnis: An den Kreuzungen mit Grünpfeil passierten in drei Jahren im Schnitt 20 Unfälle mit Personenschaden, an den Ampeln mit strikter Rot-Regelung waren es dagegen nur 14.

Im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) untersuchte die Technische Universität Dresden die Auswirkungen des Grünpfeils auf die Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen und der mit dem Grünpfeil versehenen Zufahrten. Dazu erfolgten eine Befragung der Kommunen zur Anwendungspraxis. Eine Makroanalyse des Unfallgeschehens an 370 Knotenpunkten in fünf deutschen Großstädten mit insgesamt etwa 6.700 Unfällen, eine vertiefenden Analyse das Unfallgeschehen an

200 Grünpfeilzufahrten in den Städten Berlin und Dresden mit insgesamt 1.086 Unfälle, Videobeobachtungen an 10 Grünpfeilzufahrten in Köln und Dresden und Vergleichende Reisezeitmessungen in Köln und Dresden.

Fazit aus der Untersuchung:

Die Ergebnisse der Unfall- und Reisezeitanalysen sowie der Verhaltensbeobachtungen machen nach Auffassung der UDV deutlich, dass eine Anordnung des grünen Blechpfeils einerseits keine nennenswerten Vorteile im Verkehrsablauf bringt, andererseits aber zu Behinderungen von Fußgängern und Radfahrern führen kann. Vor Anordnung des Grünpfeils ist daher eine sehr genaue Prüfung der Verkehrssituation mit besonderem Augenmerk auf Fußgänger und Radfahrer durchzuführen.

Im Hinblick auf die wachsende Bedeutung des Radverkehrs und der Radverkehrsförderung, sollte die Anordnung des Grünpfeils grundsätzlich kritisch hinterfragt werden. Die Untersuchung konnte örtliche Unfallopfälle aufzeigen, eine grundsätzliche statistische Auffälligkeit wurde nicht nachgewiesen. Die Unfallforschung der Versicherer empfiehlt zudem:

Ständige Beobachtung des Unfallgeschehens im Zusammenhang mit der Grünpfeilregelung und sofortige Entfernung des Grünpfeils bei Erreichen des Grenzwertes einer Unfallopfälle Schaffung eines Grenzwertes für Unfälle mit Fußgängern oder Radfahrern und Aufnahme in die VwV-StVO strenge Auslegung vorhandener Kriterien unter besonderer Berücksichtigung der Fußgänger und Radfahrer verstärkte Aufklärung und Überwachung der Anhaltepflicht.

Prüfung der Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Meerbusch:

Die o.g. Lichtsignalanlagen haben alle einen begleitenden benutzungspflichtigen Radweg, D.h., dass an diesen Anlagen ein Grünpfeil nicht umsetzbar ist, da der Radfahrende sich an die Lichtsignalanlage für den Fuß- und Radverkehr zu richten hat und eigenständig weiter den benutzungspflichtigen Radweg entlangfahren muss.

An der Lichtsignalanlage Brühler Weg / Am Fronhof (L30) wäre ein Grünpfeil für den Radfahrenden möglich, allerdings wird es zu einer Gefahrenlage mit den kreuzenden Fußgängern kommen. Des Weiteren müsste der jetzige Gehweg "Radfahrer frei" auf der L30 aufgehoben werden, da sonst ein zusätzlicher Konflikt mit kreuzenden Radfahrenden bestehen würde.

Das würde dazu führen, dass auf der vielbefahrenen L30 der Radfahrende grundsätzlich auf der Fahrbahn fahren müsste. Das würde weitere Gefahrenlagen schaffen.

Bestand:

Im Stadtgebiet Meerbusch gibt es insgesamt 46 Lichtsignalanlage. Davon sind 11 Lichtsignalanlagen reine Fußgängerbedarfsanlagen. Die restlichen Lichtsignalanlagen befinden sich zum größten Teil auf Landes-, bzw. Kreisstraßen, also auf übergeordneten Straßen. Diese Straßen haben fast alle einen abgesetzten benutzungspflichtigen Geh- und Radweg entlang der Fahrbahnen.

Ergebnis:

Aufgrund der o.g. nachvollziehbaren Ausführungen ist von der Einrichtung von Grünpfeilen für den Radfahrenden abzusehen. Für die Stadt Meerbusch kommt eine Ausweisung mit einem Grünpfeil, wenn überhaupt, nur für einen Knotenpunkt, den an der L30 (Brühler Weg / Am Fronhof) in Betracht. Auch dieser ist nach Prüfung der Gegebenheiten nicht für einen Grünpfeil für den Radfahrenden geeignet. Der Radfahrende müsste vorab auf die Fahrbahn geleitet werden. Aufgrund des erhöhten Fahrzeugaufkommens und kreuzenden Fußgängern innerhalb des Geschäftsbereiches und deren Knotenpunkt würde das zu einer Gefahrenlage für alle Verkehrsteilnehmer führen.

Die örtliche Straßenverkehrsbehörde sowie die Kreispolizeibehörde Neuss, Direktion Verkehr, rät dringend davon ab, Lichtsignalanlagen mit einem Grünpfeil für Radfahrende aus den o.g. Gründen und dessen Gefahren, auszuschildern.

Finanzielle Auswirkung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den

Haushalt: keine

In Vertretung

gez.

Michael Assenmacher
Technischer Beigeordneter

Anlagenverzeichnis:

Anlagen