

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
614/093/2025

"Grünpfeil für den Radverkehr", Antrag Nr. 172/2024 der Grünen Liste Stadtratsfraktion

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.05.2025	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.05.2025	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 66

I. Antrag

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 172/2024 der Grünen Liste ist damit abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag Nr. 172/2024 wurde durch die Stadtratsfraktion der Grünen Liste beantragt, die 28 Standorte aus der Vorschlagsliste des ADFC (Anlage 2) auf die Möglichkeit der Anbringung des Zeichens 721, Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr, zu prüfen und im Falle der Ablehnung diese zu begründen.

Das Zeichen 721 erlaubt das Abbiegen für Radfahrer trotz einer roten Lichtsignalanlage (ausschließlich aus dem rechten Fahrstreifen) nach dem Anhalten. Ein Abbiegen ohne Anhalten stellt einen Rotlichtverstoß dar. Nach dem Untersuchungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (Quelle: Kap. 7.2, Pilotversuch des Rechtsabbiegens von Rad Fahrenden bei Rot) beachtetten lediglich 6% der rechtsabbiegenden Radfahrenden das Anhaltegebot.

Im Ergebnis bringt somit die Anordnung eines Grünpfeils, beschränkt auf den Radverkehr, keine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Eine Legalisierung des Fahrverhaltens der meisten Radfahrenden, nämlich ohne anzuhalten rechts abzubiegen, tritt ebenfalls nicht ein.

Voraussetzung für die Anbringung des Grünpfeiles, beschränkt auf den Radverkehr, ist eine lichtzeichengeregelte Kreuzung oder Einmündung. Die Anbringung an einer Fußgängerlichtsignalanlage scheidet generell aus. Ebenso scheidet das Abbiegen in andere Straßenteile aus.

Soweit der Radverkehr die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten hat, dürfen Radfahrende auch aus einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen oder aus straßenbegleitenden, nicht abgesetzten, baulich angelegten Radwegen abbiegen (§ 37 Abs 2 Nr. 1 Satz 10 StVO). Der Radfahrende muss sich auf der Fahrbahn befinden oder auf einem Radweg, der sich im Geltungsbereich der Lichtsignalanlage befindet (vgl. Ausführungen BV 614/078/2023). Dazu muss eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen Verkehrsrichtung, ausgeschlossen sein.

In dem Kap. XI und XII der VwV zu § 37 Abs. 2, zu Nrn. 1 und 2 StVO hat der Gesetzgeber die Einsatzbereiche für Grünpfeilschilder geregelt und die Anordnung eines Grünpfeilschildes an einer Vielzahl von Voraussetzungen geknüpft.

Folgende Voraussetzungen sind zwingend einzuhalten:

1. Rechtsabbieger müssen, um ihre Sorgfaltspflichten erfüllen zu können, eine ausreichende Sicht auf Fußgänger und Fahrzeugverkehr der freigegebenen Verkehrsrichtungen haben. Hier empfiehlt die BaSt eine Sichtweite von 30m ab 1 Meter hinter der Haltlinie.
2. Nicht, wenn dem Gegenverkehr ein konfliktfreies Linksabbiegen signalisiert wird. Dem Linksabbieger im Gegenverkehr darf kein konfliktfreies Linksabbiegen mittels eines Pfeils **vor** der Kreuzung signalisiert werden. Konfliktfrei bedeutet, dass sich Fahrlinien der Fahrzeuge nicht schneiden dürfen.
3. Nicht, wenn dem entgegenkommenden Linksabbieger der grüne Pfeil nach der Kreuzung signalisiert wird.
4. Nicht, wenn Pfeile in den für den Rechtsabbieger gültigen Lichtzeichen die Fahrtrichtung vorschreiben.
5. Nicht, wenn Gleise von Schienenfahrzeugen gekreuzt oder befahren werden müssen.
6. Nicht, wenn mehrere Rechtsabbiegestreifen zur Verfügung stehen. Hierzu zählt auch ein nichtbenutzungspflichtiger Hochbordradweg, der als zweiter Fahrstreifen hinzuzurechnen ist, sofern sich der Hochbordradweg im Geltungsbereich der Lichtsignalanlage befindet.
7. Nicht, wenn die Lichtsignalanlage überwiegend zur Schulwegsicherung dient.
8. Nicht, wenn sich im unmittelbaren Bereich des rechtsabbiegenden Fahrverkehrs eine Aufstellfläche für das Linksabbiegen mit indirekter Radverkehrsführung befindet.
9. An Kreuzungen und Einmündungen, die häufig von seh- oder gehbehinderten Personen überquert werden, soll die Grünpfeil-Regelung nicht angewandt werden. Ist sie ausnahmsweise an Kreuzungen oder Einmündungen erforderlich, die häufig von Blinden oder Sehbehinderten überquert werden, so sind Lichtsignalanlagen dort mit akustischen oder anderen geeigneten Zusatzeinrichtungen auszustatten.
10. Bei Knotenpunktzufahrten mit Grünpfeil ist das Unfallgeschehen regelmäßig mindestens anhand von Unfallsteckkarten auszuwerten. Im Falle einer Häufung von Unfällen, bei denen der Grünpfeil ein unfallbegünstigender Faktor war, ist der Grünpfeil zu entfernen, soweit nicht verkehrstechnische Verbesserungen möglich sind.
11. Nicht, wenn bei allgemein hohem Radverkehrsaufkommen der Anteil des geradeaus fahrenden Radverkehrs den Anteil des nach rechts abbiegenden Radverkehrs erheblich übersteigt und die Verkehrsfläche ein sicheres Überholen des wartenden Radverkehrs nicht gewährleistet.
Hier bedarf es zur Beurteilung einer Verkehrszählung.
12. Nicht, wenn der nach rechts abbiegende Radverkehr in der Knotenpunktzufahrt auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240) oder einem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg geführt wird (Zeichen 239 in Verbindung mit Zusatzzeichen 1022-10).
13. Nicht, wenn keine deutliche Abgrenzung des baulich angelegten Radweges von dem daneben befindlichen Gehweg, der sich in der Straße befindet, in die eingebogen wird, vorhanden ist oder keine hinreichend großen Warteflächen für zu Fuß Gehende vorhanden sind. Entsprechendes gilt bei Vorliegen eines getrennten Rad- und Gehweges (Zeichen 241).
14. Nicht bei allgemein hohem Verkehrsaufkommen (ca. 1000 Kfz in eine Fahrtrichtung).
Bei allgemein hohem Verkehrsaufkommen besteht für den einbiegenden Radverkehr nur selten die Möglichkeiten zum Einbiegen. Es wird erwartet, dass sich aus der geringen Rotlichtakzeptanz bei hohem Verkehrsaufkommen eine erhöhte Anzahl an Gefahrensituationen ereignen werden. Als Folge davon ist an stark befahrenen Kreuzungen bzw. Einmündungen mit einer nichtakzeptablen Steigerung der Unfallraten zu rechnen.
Auch hier bedarf es zur Beurteilung einer Verkehrszählung.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Die Vielzahl der Ausschlussgründe führen - vereinfacht ausgedrückt - zu dem Ergebnis, dass die Anordnung von Grünpfeilschildern, beschränkt auf den Radverkehr, nur an max. mittelmäßig befahrenen Kreuzungen mit einer einfach aufgebauten Lichtsignalanlage möglich ist.

In dem Antrag wurden 28 Fahrbeziehungen (Anlage 2 – Vorschlagsliste des ADFC) genannt. Davon wurden an 2 Standorten das Zeichen 721 bereits angeordnet und angebracht. 7 Standorten

sind noch zu prüfen, 20 Standorte sind abzulehnen.

Die Verwaltung hat zudem 25 weitere mögliche Standorte (Anlage 4) gelistet, von denen 8 noch zu prüfen sind. 17 Standorte sind bereits ausgeschieden.

Für die abschließende Prüfung der übrigen Standorte müssen aktuelle Verkehrszahlen erhoben werden, sowie Stellungnahmen der Polizei und des Blindenbundes berücksichtigt werden, um eine abschließende, rechtssichere und verkehrssichere Entscheidung treffen zu können.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Nach der Anbringung der Grünpfeile (sowohl allgemein als auch beschränkt auf den Radverkehr) sind diese Kreuzungen regelmäßig auf das Unfallgeschehen zu prüfen (vgl. Nr.10), wobei sich in der Vergangenheit an Kreuzungen und Einmündungen mit Grünpfeilen kein signifikantes Unfallgeschehen ereignet hat.

Nachdem Grünpfeile, beschränkt auf den Radverkehr, weder zur Verkehrssicherheit noch zu einer signifikanten Verringerung der Rotlichtverstöße beitragen, ist eine verkehrliche Notwendigkeit nicht gegeben.

Die Verwaltung plant, dass die Prüfung der 15 weiteren Standorte im Laufe des Jahres 2026 vorgenommen werden. Sofern Anordnungen möglich sind, werden diese danach erfolgen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen: Anlage 1 zu BV 614/093/2025. Antrag Nr. 172/2024
Anlage 2 zu BV 614/093/2025, Anlage zum Antrag 172/2024, Vorschlagsliste
Grünpfeil
Anlage 3 zu BV 614/093/2025: Liste geprüfter Fahrbeziehungen gem. Antrag
Anlage 4 zu BV 614/093/2025: Liste weiterer geprüfter Fahrbeziehungen

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang