



INFORMATIONSVORLAGE

VORL.NR. 479/20

Federführung:

FB Sicherheit und Ordnung
FB Nachhaltige Mobilität

Sachbearbeitung:

Schlichczin, Richard

Datum:

24.11.2020

Betreff: Einführung eines "grünen Pfeils" im Stadtgebiet

Bezug SEK: Masterplan 08 (Mobilität) / SZ 2 / OZ 1

Bezug: Vorl.Nr.: 466/18

Vorl.Nr.: 022/19

Niederschrift zum BTU vom 14.03.2019

Anlagen: Anlage 1 - Veröffentlichung der Unfallforschung der Versicherer "40 Jahre Grünpfeil – bis heute umstritten" vom 05.01.2018

Mitteilung:

I.) Grünpfeil-Regelung

Bereits im Jahr 2011 wurden alle Kreuzungen/Einmündungen im Stadtgebiet Ludwigsburg dahingehend überprüft, ob ein grüner Pfeil angebracht werden kann. Lediglich an drei Kreuzungen wurde das Vorliegen der Voraussetzungen nach der VwV-StVO festgestellt. Dies waren:

- 1.) Karl-Müller-Straße / Schwieberdinger Straße
- 2.) Martin-Luther-Straße / nördlich Hoferstraße
- 3.) Erich-Schmid-Straße / westliche Hohenzollernstraße

Durch die Modernisierung der Lichtsignalanlagen (Saubere Luft) im Jahr 2019 wurde an der Kreuzung Martin-Luther-Straße / nördlich Hoferstraße die Verkehrsführung und Signalisierung dahingehend optimiert, dass eine Steigerung der Leistungsabwicklung an diesem Knotenpunkt und ein bedienen der Verkehrsteilnehmer durch Anmelden mittels dafür vorhergesehene Detektoren möglich ist. Durch die Umstellung des Knotenpunktes musste hier nach den Vorschriften die Grünpfeilregelung Nr. 2 wieder aufgehoben werden. Was dennoch kein Nachteil mit sich zieht sondern eher die Verkehrssicherheit erhöht und die Leistungsabwicklung an diesem Knotenpunkt noch immer für alle Verkehrsteilnehmer in diesem Fall der Rechtsabbieger in die Hoferstraße gegeben ist. Was hier zur Verkehrsentslastung und einer besseren Umweltbilanz führt.

Auf Anregung des LRA LB wurde im Frühjahr 2019 an der Einmündung der K 1672 in die L 1129 (von Benningen kommend in Richtung Freiberg) die Grünpfeil-Regelung probeweise eingerichtet. Das Unfallgeschehen blieb seit dem unauffällig und die positive Stellungnahme des LRA LB führte dazu, dass diese Grünpfeil-Regelung beibehalten wurde.

Die Verwaltung hatte sich mit Schreiben vom 18.12.2019 an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMV) gewandt und wie in der Sitzung des BTU vorgeschlagen, um Mitteilung gebeten, ob mit einer Lockerung der Vorgaben/Voraussetzungen der StVO, bezüglich der Anordnung von Grünpfeil-Regelungen, gerechnet werden kann. Das BMV antwortete mit Schreiben vom 15.01.2020, dass eine Lockerung der Voraussetzungen, um Grünpfeile flächendeckend anordnen zu können, aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht angezeigt sind und verwies auf eine Veröffentlichung des renommierten Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer (UDV). Aus dieser geht hervor, dass u.a. aus Gründen der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs gegenüber der Grünpfeil-Regelung eine ablehnende Haltung besteht.

Eine umfangreiche Studie der UDV (Forschungsbericht Nr. 31), die bereits im März 2015 veröffentlicht wurde, macht deutlich, dass der Grünpfeil zu keinen nennenswerten Vorteilen im Verkehrsablauf beiträgt, jedoch zur Behinderung von Fußgängern und Radfahrern führen kann. Der Grünpfeil sei demnach rein objektiv betrachtet ein überflüssiges Verkehrszeichen. Er widerspricht den Bemühungen von Städten den Fuß- und Radverkehr zu fördern. Daher sollte seine Anordnung stets kritisch hinterfragt werden.

Aus der Studie geht u.a. hervor, dass mehr als zwei Drittel der Fahrzeugführer gegen die Anhaltepflicht verstoßen. Sie halten häufig an Positionen, aus welchen ihnen die Sicht auf den Verkehr in der übergeordneten Straße ermöglicht wird. Dadurch können Furten des nichtmotorisierten Verkehrs blockiert werden, was zu kritischen Situationen führen kann. Diese Konflikte wurden bei ca. 78 % aller kritischer Interaktionen beobachtet. Bei diesen kritischen Interaktionen musste mind. einer der Verkehrsbeteiligten aktiv eingreifen, um eine Kollision/Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu vermeiden.

Außerdem sahen sich Radfahrer oder Fußgänger gezwungen, ihr Verhalten anzupassen. Sie veränderten ihre Fahr- bzw. Ganglinie oder hielten an. Zudem wurden bei Radfahrenden bis zu 42 % und bei Fußgängern bis zu 69 % der Freigabezeiten (eigene Grünphase) blockiert.

Aus den durchgeführten Reisezeitmessungen konnte kein oder nur ein sehr marginaler Zeitvorteil für Fahrzeugführer abgeleitet werden, auch für den Kraftstoffverbrauch ließen sich keine nennenswerten Einsparungen nachweisen. Teilweise mussten sogar höhere Verbräuche festgestellt werden.

Das Fazit der UDV macht deutlich, dass einerseits keine nennenswerten Vorteile im Verkehrsablauf vorliegen, es andererseits aber zu Behinderungen von Fußgängern und Radfahrern führen kann. Mit Blick auf die wachsende Bedeutung des nichtmotorisierten Verkehrs, sollte die Anordnung des Grünpfeils grundsätzlich kritisch hinterfragt werden, damit keine zusätzlichen Gefahren für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden.

Der UDV empfiehlt daher eine strenge Auslegung der vorhandenen Anwendungskriterien unter besonderer Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs, eine ständige Beobachtung des Unfallgeschehens und u.a. eine Verstärkte Aufklärung und Überwachung der Anhaltepflicht.

Im Forschungsbericht Nr. 31 (herausgegeben 3/2015) der UDV wird ausführlich die Sicherheit von Grünpfeilen behandelt. Die hieraus abgeleiteten Empfehlungen und der Ausblick werden im Folgenden zitiert:

Empfehlungen

Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass durch die Grünpfeil-Regelung insbesondere nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer gefährdet werden. Gerade im Hinblick auf die wachsende Bedeutung des Radverkehrs in Städten sollten diese Verkehrsmittelarten nicht zusätzlich gefährdet werden. Dazu kommen Behinderungen durch Fahrzeuge, die bei der Grünpfeilnutzung die Rad- und Fußwege blockieren.

Es zeigt sich außerdem, dass die Regelung von den meisten Verkehrsteilnehmern falsch angewendet wird: Das wichtige Anhalten vor dem Abbiegen wird eher nur ausnahmsweise praktiziert, eine Blockade der Fußgänger-/Radverkehrswege ist häufig zu beobachten. Ein genereller Vorteil für den Verkehrsablauf des motorisierten Verkehrs konnte nicht abgeleitet werden. Allerdings ist punktuell davon auszugehen, dass die Kapazität einer Zufahrt u.U. erhöht werden kann.

Die Grünpfeil-Regelung, welche aus Sicht des Verkehrsteilnehmers eine „Aufweichung“ der eindeutigen und einfach zu begreifenden Regelung an Lichtsignalanlagen darstellt, wird offensichtlich auch hinsichtlich des behördlichen Umgangs/Anordnung nicht einfach und korrekt verwendet. Insbesondere die Grenzwerte für die Überprüfung des Unfallgeschehens, welche nach den Befragungen ohnehin lediglich in jeder fünften Stadt zur Anwendung kommen, sind nicht praktikabel, da die Randbedingungen eine gerichtliche Feststellung verlangen, womit eine Abgrenzung für die zuständigen Verkehrsbehörden nicht realisierbar ist.

Soll die Grünpfeil-Regelung dennoch weiterhin zum Einsatz kommen, wird hinsichtlich der VwV-StVO folgende Anpassung empfohlen:

Anpassung der Grenzwerte zur Überprüfung des Unfallgeschehens

Erweiterung der Ausschlusskriterien, wenn mehr als ein Fahrstreifen für den übergeordneten Strom vorhanden ist oder wenn eine zulässige Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h gilt.

Konkretisierung oder Erweiterung des Ausschlusskriteriums der ausreichenden Sicht für Rechtsabbieger auf Fußgänger- und Fahrzeugverkehr der freigegebenen Verkehrsrichtungen, insbesondere hinsichtlich der Sicht nach rechts.

Ausblick

In der Unfallanalyse konnten Tendenzen und Unterschiede zwischen Knotenpunkten mit unterschiedlichen Rechtsabbiegeführungsformen aufgezeigt werden, die Auswirkungen dieser Regelung auf die Sicherheit der gesamten Verkehrsanlage beschrieben. Für genauere Aussagen empfiehlt sich ergänzend eine vertiefte Untersuchung zur Analyse der Gründe für Sicherheitsdefizite in den einzelnen Zufahrten. Für eine detaillierte Beschreibung zur Sicherheit der Grünpfeil-Regelung sollte das Unfallgeschehen den Zufahrten der Unfallverursacher zugeordnet werden, wobei eine unmittelbare Berücksichtigung von Infrastrukturmerkmalen und verschiedenen Expositionsgrößen als sinnvoll erachtet wird.

Die Straßenverkehrsbehörde wird weiterhin die Vorgaben der VwV-StVO anwenden und bei Vorliegen der Voraussetzungen in Abstimmung mit dem FB 63 und FB 67 und dem Polizeipräsidium Ludwigsburg auch entsprechende Anordnungen erlassen.

II.) Grünpfeil-Regelung für Radfahrer

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) führte 2019 in Zusammenarbeit mit verschiedenen Kommunen einen Pilotversuch durch, um die grundsätzliche Umsetzbarkeit einer Grünpfeil-Regelung für den Radverkehr zu prüfen.

Durch die 54. Verordnung zur Änderung der straßenrechtlichen Vorschriften ist der Grünpfeil ausschließlich für Radfahrer in die StVO aufgenommen worden:



Dieses Zusatzzeichen ermöglicht dem Radverkehr, von einem Schutzstreifen, einem Radfahrstreifen oder einem baulich angelegten Radweg während einer Rotphase rechts abzubiegen, soweit es die Verkehrslage zulässt. Das Zeichen setzt voraus, dass Radfahrer zunächst bei Rot anhalten müssen und nach Prüfung der Verkehrslage erst abbiegen dürfen, wenn keine Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer erkennbar sind.

Die Straßenverkehrsbehörde wird in enger Zusammenarbeit mit dem FB 63 u. 67 und dem Polizeipräsidium Ludwigsburg sukzessive in Frage kommende Kreuzungen und Einmündungen auf ihre Tauglichkeit anhand der Einsatzkriterien überprüfen und diese wo möglich auch anordnen.

Unterschriften:

Heinz Mayer

Matthias Knobloch

Finanzielle Auswirkungen?				
<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		EUR
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja		
		<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Verteiler: FB 61 und FB 67