

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Henner Schmidt (FDP)**

vom 22. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. November 2020)

zum Thema:

Grüner Pfeil für Berliner Radfahrer: Wie geht es weiter?

und **Antwort** vom 03. Dez. 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Dez. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Henner Schmidt (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25628
vom 22. November 2020
über Grüner Pfeil für Berliner Radfahrer: Wie geht es weiter?

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

Frage 1:

Welche Erfahrungen und Erkenntnisse wurden bisher in dem Berliner Pilotversuch an fünf ausgewählten Kreuzungen mit einem Grünen Pfeil für Radfahrer gesammelt?

Antwort zu 1:

Im Zuge des Berliner Pilotversuchs „Rechtsabbiegende Rad Fahrende bei Rot“ konnten von den ursprünglich fünf ausgewählten Lichtzeichenanlagen (LZA) vier für die Auswertung berücksichtigt werden. Der lichtzeichengeregelte Knoten Thorwaldsenstraße/Bergstraße stellte sich im Laufe der Untersuchung wegen des zu geringen Anteils an rechtsabbiegender Radverkehr als nicht aussagekräftig heraus und wurde daher nicht weiter betrachtet.

Die wesentlichen Erkenntnisse aus dem Berliner Pilotversuch lauten:

- Insgesamt wurden im Zuge der Inanspruchnahme des „Grünpfeils nur Radverkehr“ andere Verkehrsteilnehmende nur in seltenen Fällen behindert.
- Das Unfallgeschehen war während des Pilotversuchs in Berlin im Zusammenhang mit dem „Grünpfeil nur Radverkehr“ unauffällig.
- Der Anteil der Radfahrenden, welche beim Rechtsabbiegen bei Rot als Abkürzung den Gehweg nutzen, hat sich durch die Anordnung des „Grünpfeils nur Radverkehr“ reduziert.
- Die Interaktionen zwischen zu Fuß Gehenden, welche über den Knoten an der Furt geradeaus gehen möchten, und dem rechtsabbiegenden Radverkehr verringern sich durch die Grünpfeilregelung.
- Der Vergleich des Verhaltens der rechtsabbiegenden Rad Fahrenden ohne und mit „Grünpfeil nur Radverkehr“ lässt keine relevanten Unterschiede in Bezug auf die Bereitschaft, ordnungsgemäß rechts abzubiegen, erkennen.

- Die Geschwindigkeit der Radfahrenden, die bei der Grünpfeilregelung regelwidrig nicht anhalten, hat über alle Pilotstellen tendenziell zugenommen.
- Starker Radverkehr von links, z.B. aufgrund einer ausgewiesenen Radroute, ist in Bezug auf die Anordnung eines „Grünpfeils nur Radverkehr“ kritisch zu bewerten. Hier tendiert der rechtsabbiegende Radverkehr unter Inanspruchnahme des „Grünpfeils nur Radverkehr“ dazu, auch kleinere Lücken zum Einordnen zu nutzen und erhöht damit das Kollisionsrisiko.

Frage 2:

Welche Erkenntnisse liegen dem Senat aus anderen Städte wie München, Köln und Stuttgart vor, die ebenfalls am Pilotprojekt teilgenommen haben?

Antwort zu 2:

Parallel zum Berliner Pilotversuch wurde der „Grünpfeil nur Radverkehr“ durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in den Städten Bamberg, Darmstadt, Düsseldorf, Köln, Leipzig, München, Münster, Reutlingen und Stuttgart erprobt. Hierbei existierten an 43 ausgewählten Örtlichkeiten vom Grundsatz her gleiche Randbedingungen, so dass eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse beider Pilotversuche gegeben ist.

Eine offizielle Auswertung der bundesweiten Erprobung liegt noch nicht vor. Nach ersten Rückmeldungen sollen die Erkenntnisse der bundesweiten Erprobung „Grünpfeil nur Radverkehr“ mit denen des Berliner Versuchs übereinstimmen. Darüber hinaus sollen weitere Erkenntnisse in Bezug auf die Radverkehrsmenge die Art der Radverkehrsanlage im Stauraum, die bauliche Gestaltung der Radverkehrsführung im Knoten und erforderliche Sichtachsen gewonnen worden sein, welche im Detail bislang nicht verlautbart wurden.

Frage 3:

Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat aus den Ergebnissen der Pilotversuche?

Frage 4:

Gibt es Überlegungen für Berlin, den Grünen Pfeil für Radfahrer dauerhaft beizubehalten bzw. ihn an weiteren Kreuzungen einzuführen?

Frage 5:

Welche Voraussetzungen müssen an einer Kreuzung erfüllt sein (z. B. Verkehrsaufkommen, Vorhandensein eines Radweges, Unfallstatistik), damit eine Ergänzung des Verkehrszeichens 720 StVO („Grünpfeilschild“) um den Zusatz „nur Radverkehr“ vorgenommen werden kann?

Antwort zu 3, 4 und 5:

Die Fragen 3, 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch die am 28. April 2020 in Kraft getretene Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) wurde das Verkehrszeichen „Grünpfeil nur Radverkehr“ in die StVO aufgenommen.

Die Anordnung dieses Verkehrszeichens wird zur Förderung des Radverkehrs grundsätzlich für sinnvoll erachtet. Gleichmaßen bedarf es im Interesse der Verkehrssicherheit neben den bereits in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 37 „Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil“ vorhandenen allgemeinen Kriterien für die Anordnung von „Grünpfeilen“ der Aufnahme weiterer zu definierender Randbedingungen, welche unter anderem aus den Ergebnissen der Pilotversuche abzuleiten sind.

Seitens des BMVI ist vorgesehen, die VwV-StVO im Hinblick auf die im April 2020 erfolgte Novellierung der StVO zu überarbeiten und die Einsatzkriterien für den „Grünpfeil nur Radverkehr“ zu spezifizieren.

In Berlin bleiben die Anordnungen für die „Grünpfeile nur Radverkehr“ an den Lichtzeichenanlagen Ebertstraße/Hannah-Arendt-Straße, Frankfurter Allee/Gürtelstraße, Thorwaldsenstraße/Bergstraße, Torstraße/Rosa-Luxemburg-Straße und Torstraße/Schönhäuser Allee bestehen. Weitere mögliche Standorte sowie das dauerhafte Verbleiben der vorhandenen „Grünpfeile nur Radverkehr“ werden nach Inkrafttreten der überarbeiteten VwV-StVO bzw. nach Vorliegen entsprechender Erkenntnisse und Kriterien für die Anordnungspraxis im Sinne der vorstehenden Antworten geprüft.

Berlin, den 03.12.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz