



Postanschrift: Stadt Hennef · Postfach 1562 · 53762 Hennef (Sieg)

Ordnungsverwaltung und Bürgerzentrum

An

„Die Fraktion“ im Rat der Stadt Hennef (Sieg)

Frankfurter Straße 97

53773 Hennef (Sieg)

Ansprechpartner
Herr Steckmeier

Tel. 0 22 42 / 888 178
Zentrale 0 22 42 / 888 0
Zimmer 3.06

Sprechzeiten

Mo.-Mi. 8.00-12.00 Uhr

Do. 8.00-12.00 Uhr

14.00-17.30 Uhr

Fr. 8.00-12.00 Uhr

weitere Termine nach Vereinbarung

Online www.hennef.de

Mein Zeichen: 32-360

Datum: 27.04.2022

Verkehrsverhältnisse in Hennef (Sieg), Grünpfeil für Radfahrer

Ihr Antrag vom 17.02.2022

Sehr geehrte Frau Stahn, sehr geehrter Herr Krey,

Ihr Antrag vom 17.02.2022, das neue Verkehrszeichen 721 „Grünpfeil für Radverkehr“ an allen Ampeln im Stadtgebiet einzuführen, wurde als Geschäft der laufenden Verwaltung behandelt. Ihr Antrag ist sehr pauschal gehalten, denn Ihre Absicht, das Zeichen an allen Ampeln im Stadtgebiet einzurichten, berücksichtigt nicht die örtlichen Gegebenheiten und lässt die besonderen Umstände der jeweiligen Lichtsignalanlage außer Acht.

Obwohl Ihr Antrag nicht ausreichend konkretisiert ist, hat die Verwaltung die einzelnen Lichtsignalanlagen unter Berücksichtigung der Voraussetzungen, aber auch der Ausschlussstatbestände zur Einrichtung des Grünpfeils für Radverkehr untersucht.

Eine pauschale Anbringung des Grünpfeils an allen Ampeln ist objektiv nicht möglich. So macht es wenig Sinn, einen Grünpfeil auch an den Ampeln im Bereich der Autobahnauf-/abfahrten anzubringen, da der Radverkehr nicht in die Autobahn oder von der Autobahn fahren darf. Ebenso wenig eignet sich der Grünpfeil an reinen Fußgängerbedarfsampeln oder an außerorts liegenden Stellen, wo meist der Radverkehr separat auf kombinierten Geh-/Radwegen abseits der Fahrbahn geführt wird.

Der Grünpfeil (Z 720) erlaubt - nach vorherigem Anhalten - bei Rot auf der rechten Fahrspur vorsichtig nach rechts abzubiegen. Er bedeutet aber nicht automatisch freie Fahrt. Andere Verkehrsbeteiligte dürfen beim Abbiegen weder gefährdet noch behindert werden. Ein Abbiegen am Grünpfeil ist nicht verpflichtend. Bleibt jemand trotz Grünpfeil an der roten Ampel stehen, stellt dies kein Verkehrshindernis dar. Das Abbiegen ist erlaubt, aber nicht vorgeschrieben.

Der Grünpfeil für den Radverkehr (Z 721) soll Radfahrenden bei einem Rot-Signal der Ampel nach vorherigem Anhalten ermöglichen, vorsichtig rechts abzubiegen, wenn eine ausreichende Übersicht besteht und kein querender Fußgängerverkehr gleichzeitig ein Grünsignal hat.

Der Grünpfeil für den Kraftverkehr ist ein Verkehrszeichen, das in Verbindung mit einer roten Ampel oft für Verwirrung und falsches Verhalten im Straßenverkehr sorgt. Manche Verkehrsteilnehmer interpretieren den grünen Pfeil als Freifahrtschein zum bedenkenlosen Abbiegen. Viele Kraftfahrzeugführer wissen nicht, wie sie sich an einer roten Ampel mit einem grünen Pfeil richtig verhalten sollen. Den wenigsten Verkehrsteilnehmern ist bekannt, dass man vor dem Rechtsabbiegen wie an einem Stoppschild das Fahrzeug vor der Ampel komplett zum Stillstand bringen muss. Erst nachdem das Fahrzeug zum Stehen gekommen ist und geprüft wurde, ob die Straße frei ist, darf trotz rotem Ampelsignal rechts abgebogen werden.

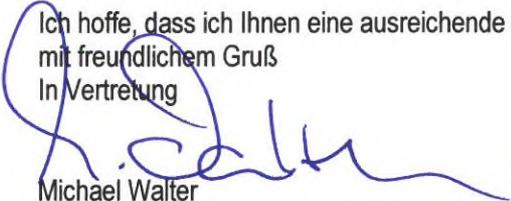
Die Regel „Erst anhalten – vergewissern, dass der Weg frei ist – dann abbiegen“ gilt auch beim Grünpfeil für den Radverkehr. Die bundesweit gemachten – teils schlechten - Erfahrungen mit dem Grünpfeil für den Kraftverkehr haben dazu geführt, dass etliche Grünpfeile aufgrund erhöhten Unfallzahlen wieder entfernt wurden. Daher sind auch die Hürden für die Anbringung von Grünpfeilschildern für den Radverkehr sehr hoch.

Abgesehen davon, dass rechts abbiegende Radfahrer eine ausreichende Sicht auf Fußgänger und Fahrzeuge haben müssen, benennt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung eine Menge Verkehrssituationen, bei denen Grünpfeile für den Radverkehr überhaupt nicht angewendet werden dürfen. In der Anlage habe ich zur Verdeutlichung einen Auszug aus den Verwaltungsvorschriften, eine Übersicht der Lichtzeitanlagen mit Anmerkungen sowie einen Artikel zum Thema von Arndt Schwab (FUSS e.V.) beigefügt.

Außerorts liegende Ampeln, Fußgängerampeln und Ampeln, die der Schulwegsicherung dienen, sind ohnehin für eine derartige Beschilderung nicht geeignet. An den verbleibenden Anlagen sprechen andere Gründe dagegen, vor allem dort, wo Fußgänger gleichzeitig mit einem abbiegenden Radfahrer ein Grünsignal haben.

Im Ergebnis der Überprüfung aller Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet kommt unter Beachtung der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und der rechtlichen Voraussetzungen eine Anbringung eines Grünpfeils für den Radverkehr nicht in Betracht.

Ich hoffe, dass ich Ihnen eine ausreichende Antwort geben konnte und verbleibe mit freundlichem Gruß
In Vertretung



Michael Walter
Erster Beigeordneter

Die Hürden für die Anbringung von Grünpfeilschildern mit Beschränkung auf den Radverkehr sind sehr hoch.

Abgesehen davon, dass rechts abbiegende Radfahrer eine ausreichende Sicht auf Fußgänger und Fahrzeuge haben müssen, benennt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung eine Menge Verkehrssituationen, bei denen Grünpfeile für den Radverkehr überhaupt nicht angewendet werden dürfen.

Sonstige Zeichen der StVO:



Z 720



Z 721

VwV-StVO zu § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil

XI. Grünpfeil (Z 720)

1. Der Einsatz des Schildes mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund (Grünpfeil) kommt nur in Betracht, wenn der Rechtsabbieger Fußgänger- und Fahrzeugverkehr der freigegebenen Verkehrsrichtungen ausreichend einsehen kann, um die ihm auferlegten Sorgfaltspflichten zu erfüllen.

Es darf nicht verwendet werden, wenn

- a) dem entgegenkommenden Verkehr ein konfliktfreies Abbiegen nach links signalisiert wird,
 - b) für den entgegenkommenden Linksabbieger der grüne Pfeil gemäß § 37 Abs. 2 Nr. 1 Satz 4 verwendet wird,
 - c) Pfeile in den für den Rechtsabbieger gültigen Lichtzeichen die Fahrtrichtung vorschreiben,
 - d) beim Rechtsabbiegen Gleise von Schienenfahrzeugen gekreuzt oder befahren werden müssen,
 - e) der freigegebene Fahrradverkehr auf dem zu kreuzenden Radweg für beide Richtungen zugelassen ist oder der Fahrradverkehr trotz Verbotes in der Gegenrichtung in erheblichem Umfang stattfindet und durch geeignete Maßnahmen nicht ausreichend eingeschränkt werden kann,
 - f) für das Rechtsabbiegen mehrere markierte Fahrstreifen zur Verfügung stehen,
 - g) die Lichtzeichenanlage überwiegend der Schulwegsicherung dient oder
 - h) sich im unmittelbaren Bereich des rechtsabbiegenden Fahrverkehrs eine Aufstellfläche für das Linksabbiegen mit indirekter Radverkehrsführung befindet.
2. 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 Lichtzeichenanlagen dort mit akustischen oder anderen geeigneten Zusatzeinrichtungen auszustatten.
3. Für 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. Eine Unfallhäufung liegt in der Regel vor, wenn in einem Zeitraum von drei Jahren zwei oder mehr Unfälle mit Personenschaden, drei Unfälle mit schwerwiegendem oder fünf Unfälle mit geringfügigem Verkehrsverstoß geschehen sind.
4. Der auf schwarzem Grund ausgeführte grüne Pfeil darf nicht leuchten, nicht beleuchtet sein und nicht retroreflektieren. Das Schild hat eine Breite von 250 mm und eine Höhe von 250 mm.

XII. Grünpfeil für den Radverkehr (Z 721)

1. Für die Anordnung des Grünpfeils für den Radverkehr (Zeichen 721) gelten die Vorgaben der Nummer XI mit Ausnahme der Nummer 1 Buchstabe e und der Nummer 4 Satz 2 entsprechend.
2. Über die in Nummer XI Nummer 1 Satz 2 genannten Fälle hinaus kommt eine Anordnung des Grünpfeils für den Radverkehr nicht in Betracht, wenn
 - a) 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 oder
 - b) 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).

Befindet sich in der Straße, in die eingebogen wird, ein baulich angelegter Radweg, muss dieser deutlich von dem daneben befindlichen Gehweg abgegrenzt sein. Warteflächen für zu Fuß Gehende müssen über eine hinreichende Größe verfügen. Entsprechendes gilt bei Vorliegen eines getrennten Rad- und Gehweges (Zeichen 241).

3. Zeichen 721 ist grundsätzlich am Hauptsignalgeber anzubringen. Sind besondere Lichtzeichen für den Radverkehr vorhanden, soll Zeichen 721 am Signalgeber für den Radverkehr angebracht werden, wenn hierdurch der Fußverkehr nicht gefährdet wird.
4. Eine gemeinsame Anordnung von Zeichen 720 und Zeichen 721 ist unzulässig, wenn der Radverkehr auf einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen, einem Schutzstreifen für den Radverkehr oder einem straßenbegleitenden, nicht abgesetzten, baulich angelegten Radweg geführt wird und der Radverkehr die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten hat.

LSA.Nr. LZ-Anlage (Standort)

3012 L 333 Frankfurter Straße / Beethovenstraße

3012 L 333 Frankfurter Straße / Beethovenstraße / Siegfeldstraße



Querende Fußgänger, Schulweg, signalisierter Linksabbieger

3013 A 560 / L 333 / AS-West Auffahrt Altenk. Hennef

3013 A 560 / L 333 / AS West AK



Außerorts, Autobahnauf-/abfahrt

Lichtzeichen-Anlagen im Bereich der Straßenmeisterei Eitorf

3016 L 333 / Ecke Buchenweg Hennef-Greuelsiefen (Fußgängerampel)

3016 L 333 Siegtalstraße / Buchenweg FA



Fußgängerampel, Schulwegsicherung

3017 B 8 / Am Markt Hennef-Uckerath

3017 B 8 Westerwaldstraße / Am Markt



Querende Fußgänger, Linksabbieger

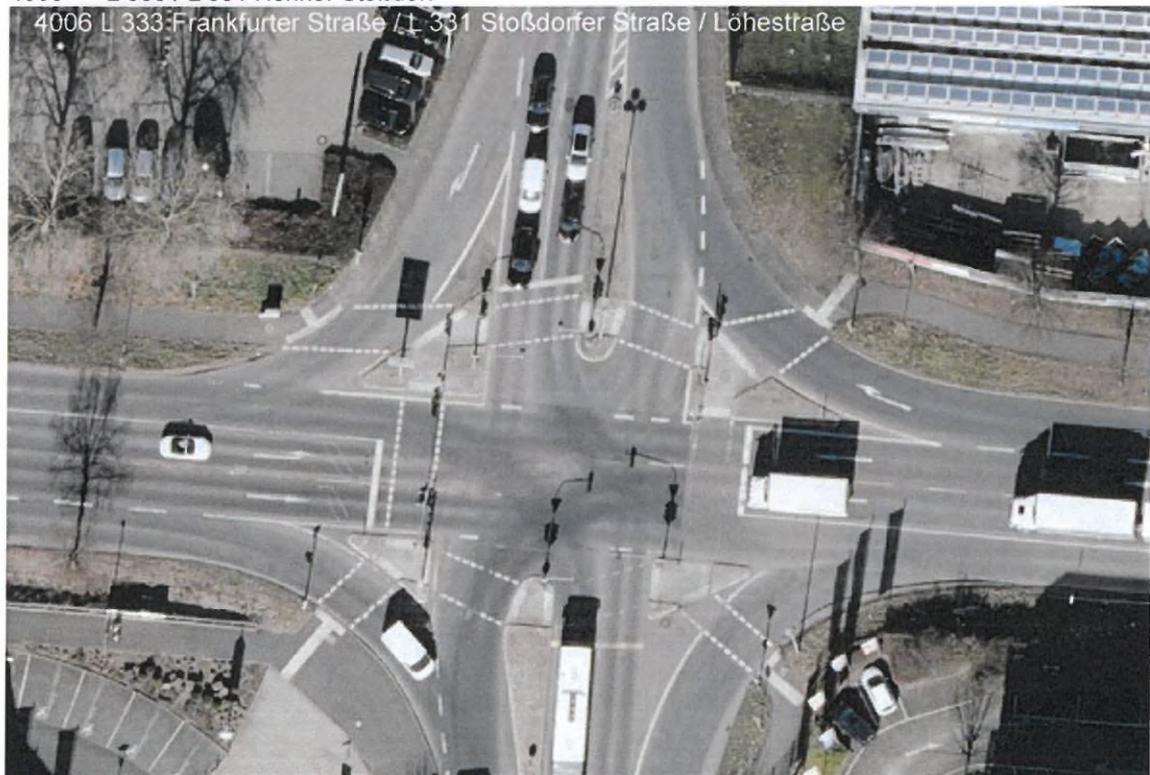
Lichtzeichen-Anlagen im Bereich der Straßenmeisterei Eitorf

4005 L 333 / Heidestraße / Fährstraße Stoßdorf



Außerorts, Geh-/Radweg, querende Fußgänger, Linksabbieger

4006 L 333 / L 331 Hennef-Stoßdorf



Außerorts, freie Rechtsabbieger, Geh-/Radwege, Linksabbieger

Lichtzeichen-Anlagen im Bereich der Straßenmeisterei Eitorf

4007 L 333 / Frankfurter Str. / BÜSTRA Hennef

4007 L 333 Frankfurter Straße / Bahnübergang BÜSTRA



BÜSTRA-Anlage, Bahnübergang

4008 L 333 / Königstr. / Steinstr. Hennef (Fußgängerampel)

4008 L 333 Frankfurter Straße / Königstraße / Steinstraße



Fußgängerampel, Schulwegsicherung

Lichtzeichen-Anlagen im Bereich der Straßenmeisterei Eitorf

4014 L 333 / A 560 AS West Auffahrt Köln Hennef

4014 A 560 / L 333 / AS West K



Außerorts, Autobahnauf-/abfahrt, Geh-/Radweg

4016 B 478 / A 560 / L 333 AS Ost Auffahrt Altenkirchen Hennef

4016 B 478 - A 560 - L 333 AS Ost AK

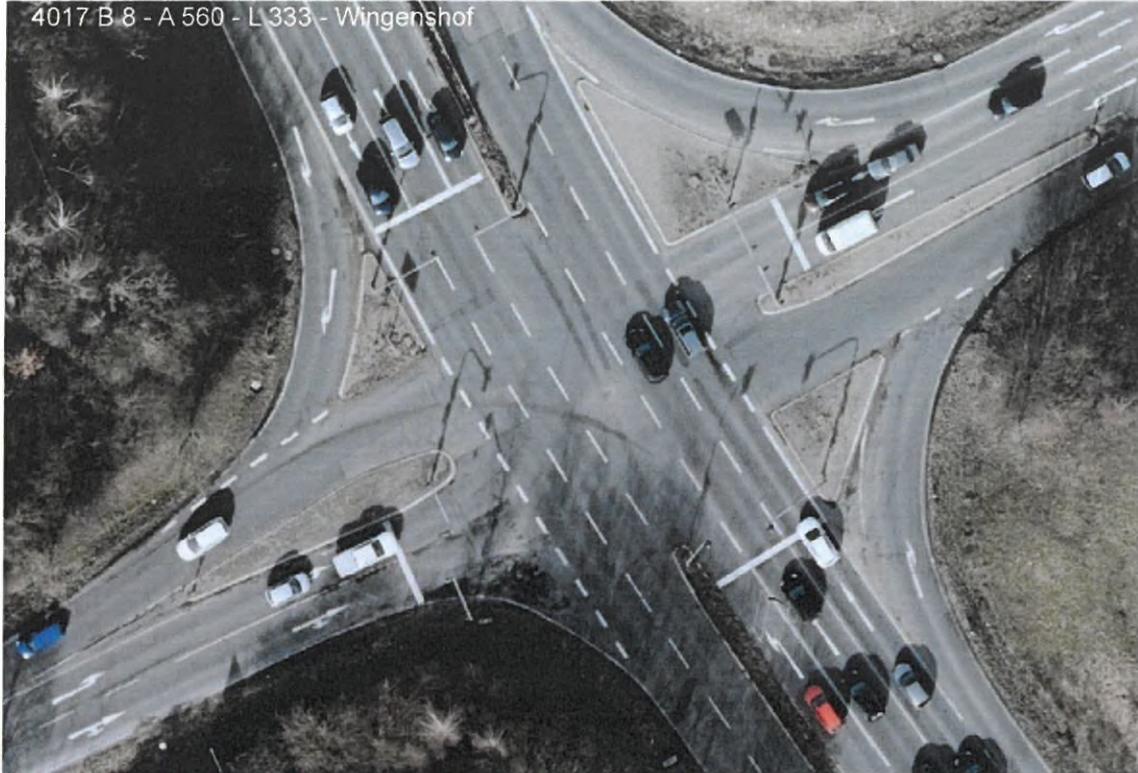


Außerorts, Autobahnauf-/abfahrt

Lichtzeichen-Anlagen im Bereich der Straßenmeisterei Eitorf

4017 B 8 / A 560 / L 333 Autobahnende Hennef

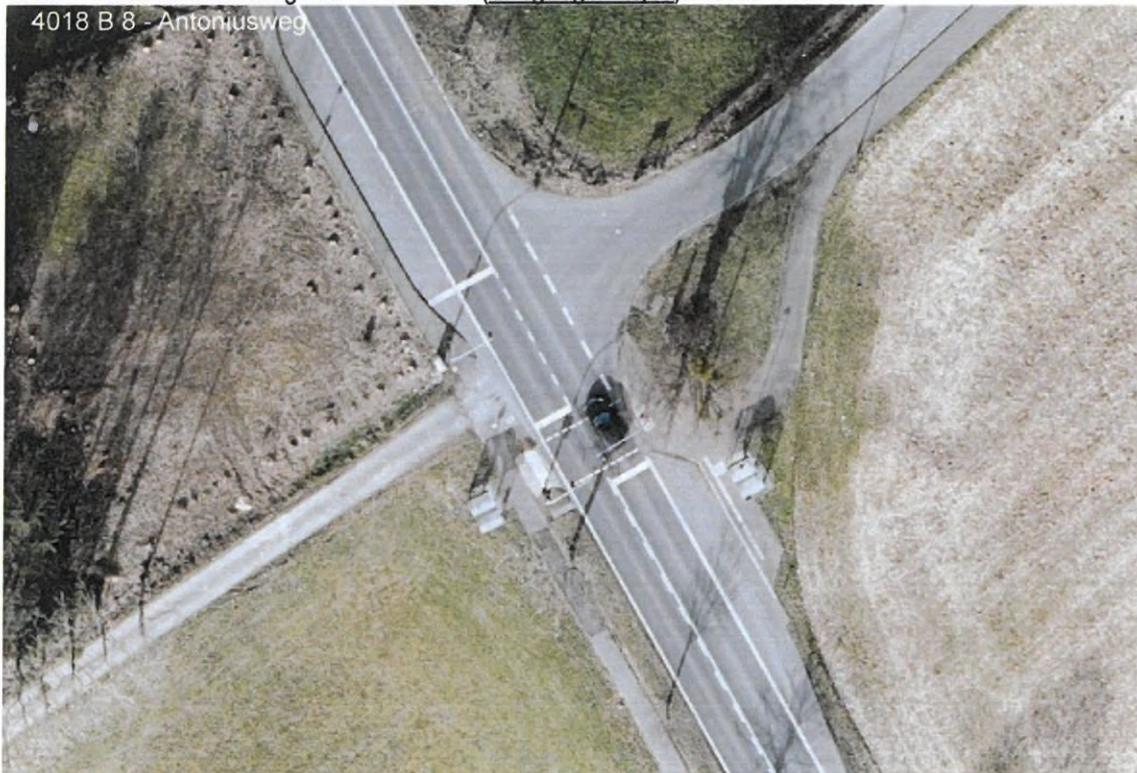
4017 B 8 - A 560 - L 333 - Wingenshof



Außerorts, Verbot für Fußgänger- und Radverkehr

4018 B 8 / Antoniusweg Hennef-Striefen (Fußgängerampel)

4018 B 8 - Antoniusweg



Außerorts, Fußgängerampel, Geh-/Radweg

Lichtzeichen-Anlagen im Bereich der Straßenmeisterei Eitorf

4020 B 478 / L 352 / K 36 / Schloßstr. Allner

4020 B 478 - L 352 - K 36 Allner



Außerorts, Geh-/Radweg, freie Rechtsabbieger

4022 L 125 / Bonner Str. / Wippenhohner Str. Hennef

4022 L 125 Wippenhohner Straße / Bonner Straße



Geh-/Radweg, querende Fußgänger, Linksabbieger

Lichtzeichen-Anlagen im Bereich der Straßenmeisterei Eitorf

4031 L 331 / Stoßdorfer Str. / Bonner Str. Geistingen

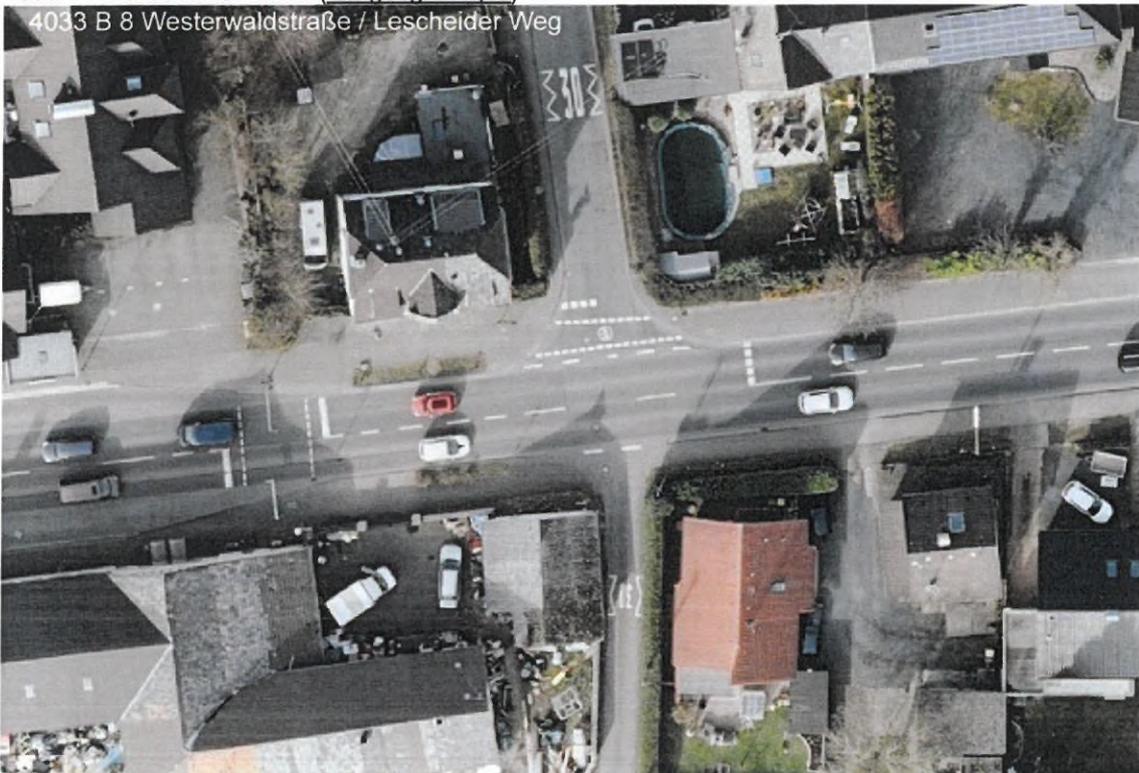
4031 L 331 Bonner Straße / Stoßdorfer Straße



Schulwegsicherung, querende Fußgänger, Linksabbieger

4033 B 8 Uckerath-Bierth (Fußgängerampel)

4033 B 8 Westerwaldstraße / Lescheider Weg



Fußgängerampel, Geh-/Radweg

Lichtzeichen-Anlagen im Bereich der Straßenmeisterei Eitorf

4053 B 478 / L 333 / A 560 AS Ost Auffahrt Köln Hennef

4053 B 478 - L 333 - A 560 OstK



Außerorts, Autobahnauf-/abfahrt, querende Fußgänger, Geh-/Radweg

4059 L 125 / Kümpeler Str. Hennef-Edgoven (Fußgängerampel)

4059 L 125 - Edgover Straße



Außerorts, Fußgängerampel, Schulwegsicherung, Geh-/Radweg

Lichtzeichen-Anlagen im Bereich der Straßenmeisterei Eitorf

4060 B 8 / L 268 / Lichstr. Uckerath

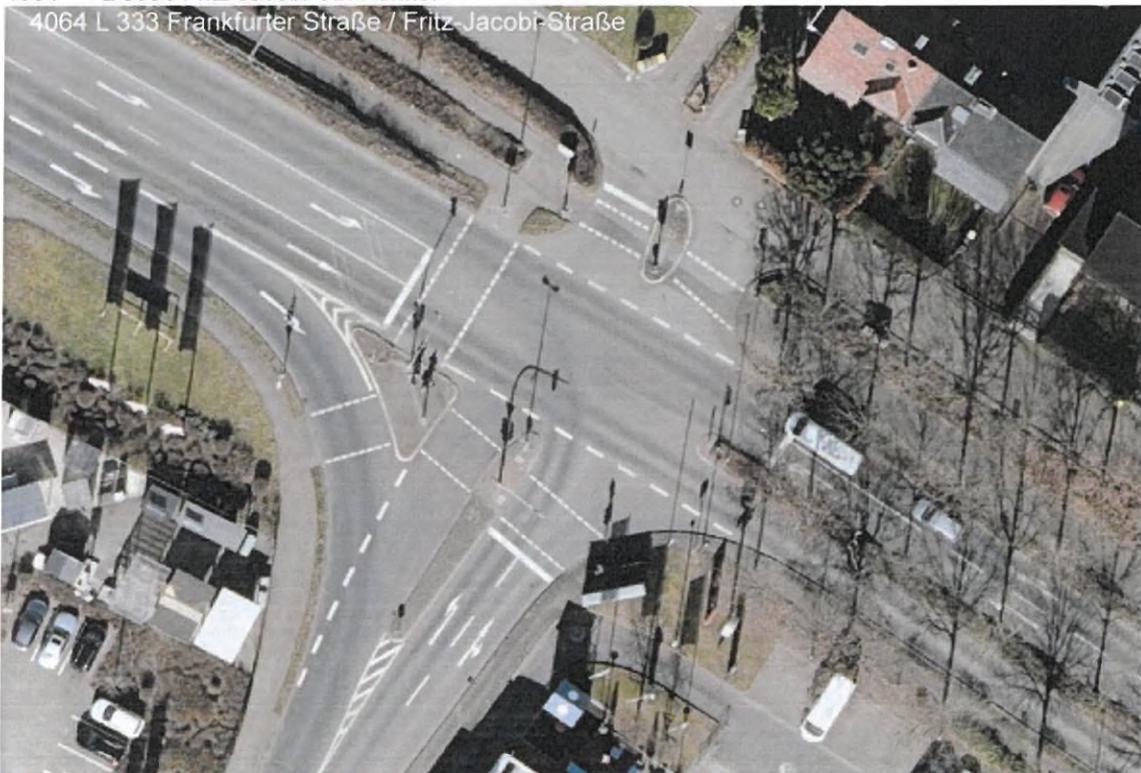
4060 B 8 Westerwaldstraße / L.268 Lichstraße



Querende Fußgänger

4064 L 333 / Fritz-Jacobi-Str. Hennef

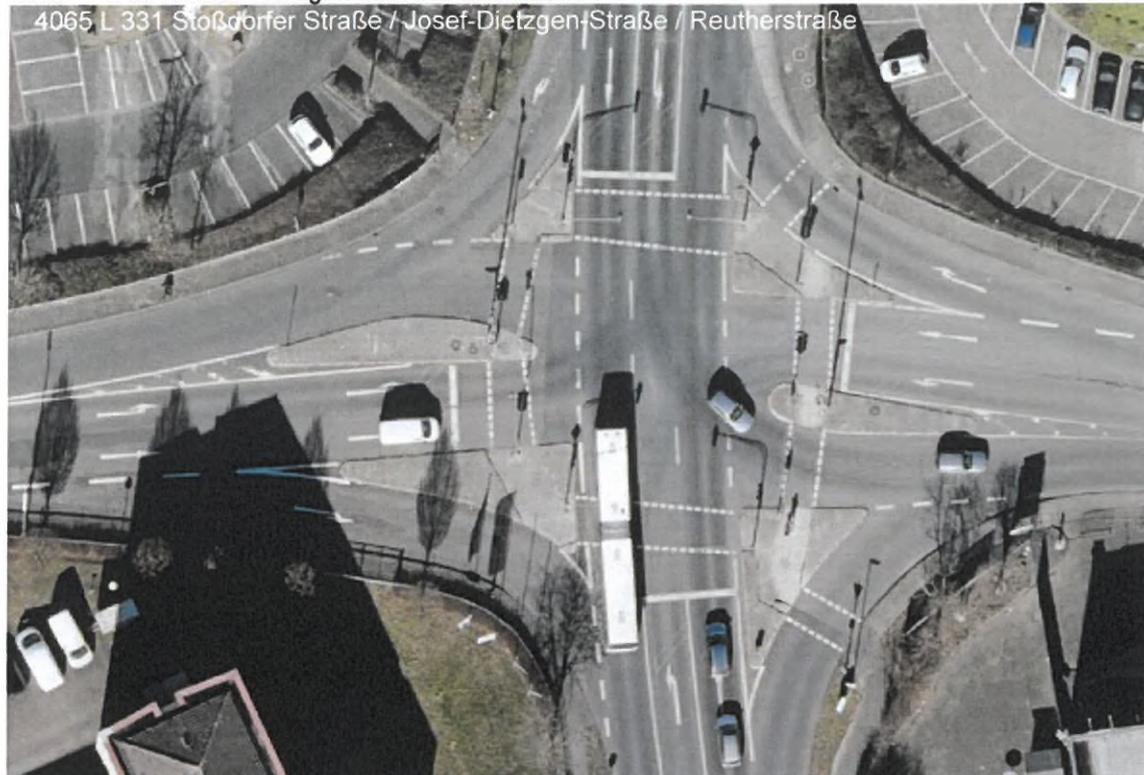
4064 L 333 Frankfurter Straße / Fritz-Jacobi-Straße



Schulwegsicherung, querende Fußgänger, Anfang/Ende Geh-/Radweg

Lichtzeichen-Anlagen im Bereich der Straßenmeisterei Eitorf

4065 L 331 / Josef-Dietzgen-Str. Hennef-Stoßdorf



Außerorts, freie Rechtsabbieger, Geh-/Radweg

L 125 Bahnübergang Bröltalstraße



Bahnübergang

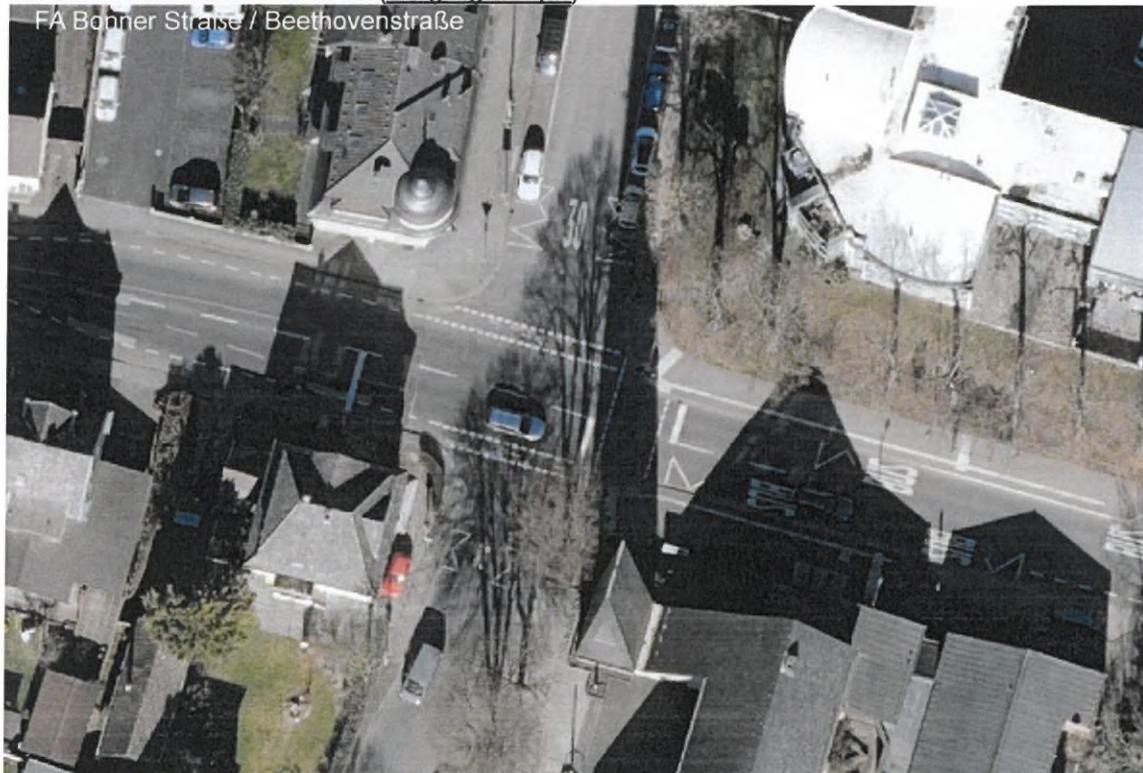
Lichtzeichen-Anlagen im Bereich der Straßenmeisterei Eitorf

Theodor-Heuss-Allee / Wehrstraße



Schulwegsicherung, querende Fußgänger, Anfang/Ende Geh-/Radweg

Bonner Straße / Beethovenstraße (Fußgängerampel)



Schulwegsicherung, Fußgängerampel

Lichtzeichen-Anlagen im Bereich der Straßenmeisterei Eitorf

Frankfurter Straße / Hanftalstraße (Fußgängerampel)

FA Frankfurter Straße / Hanftalstraße



Schulwegsicherung, Fußgängerampel

Blankenberger Straße / Haselweg (Fußgängerampel)

FA Blankenberger Straße / Haselweg



Schulwegsicherung, Fußgängerampel

Verkehrsstrom Grün haben, der den durch den Pfeil gelenkten kreuzt“, heißt es in der für die Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden geltenden Verwaltungsvorschrift (VwV zu § 37 StVO Rn 18).

Das sehr ähnlich aussehende Verkehrszeichen 720 „Grünpfeil“ und der neue Fahrrad-Grünpfeil (Zeichen 721) gebieten jedoch eine völlig andere Verkehrsregel: „Nach dem Anhalten (!) ist das Abbiegen nach rechts auch bei Rot erlaubt (...) Dabei muss man sich so verhalten, dass eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen (!) Verkehrsrichtung, ausgeschlossen ist.“

Das Schild jedoch visualisiert konfliktfreies Abbiegen und freie Fahrt. Es erklärt sich nicht selbst, hat eine falsche Symbolik bzw. Ikonografie. Falscher Grundimpuls sowie Verwechslungsgefahr mit ähnlich aussehenden Lichtsignalen. Um die Verwirrung komplett zu machen, heißen das Blechschild und bestimmte Leuchtpfeile auch noch praktisch gleich(1)!

Fehlverhalten zu erwarten

Eigentlich sollte die Gestaltung dem Inhalt entsprechen - „form follows function“. Die beiden deutschen Schilder zum Rechtsabbiegen bei Rot vermitteln aber nicht, dass zuerst angehalten werden muss. So ist auch beim Radfahr-Grünpfeil zu erwarten, was beim allgemeinen Grünpfeil Alltagspraxis ist: Mehr als 70 % der rechtsabbiegenden Fahrzeuge halten zuvor nicht an der Haltelinie an(2), sondern rollen mehr oder weniger flott über die Fußgängerfurt, die derweil zum Queren freigegeben ist bzw. zum Räumen begangen werden darf. Auch kreuzender Rad- und Kfz-Verkehr hat i.d.R. Grün, wenn die Grünpfeile zum Abbiegen bei Rot benutzt werden.

Das massenhafte Nichtanhalten ist ein wesentlicher Grund für die vom allgemeinen Grünpfeil verursachten Störungen und Gefährdungen für Blinde, Sehbehinderte, sonstige Fußgänger/innen und auch kreuzenden Radverkehr. Dabei spielt ganz gewiss die grafische Gestaltung des Verkehrszeichens eine Rolle.

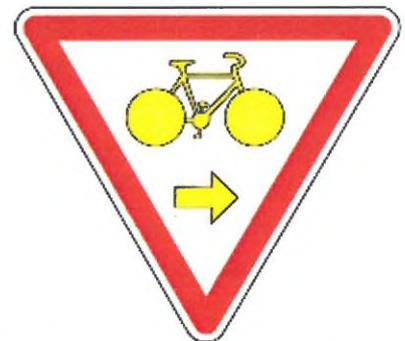
Andere Länder: Bessere Schilder

Nicht ohne Grund haben die europäischen Staaten, die eine Regelung zum Rot-Rechtsabbiegen für den Radverkehr eingeführt haben, kein Grün bei der Beschilderung eingesetzt:

- Niederlande: Weißer Schriftzug auf Blau,



Niederlande 1990:
„Rechtsabbiegende Fahrräder frei.“
Alternativ oder ergänzend auch als Moped-Variante. Gilt auch für Behindertenfahrzeuge.



Frankreich 2012 (Tests ab 2010):
Selbsterklärend;
visualisiert etwaige Wartepflicht und Aufmerksamkeitsgebot;
Montage in Blickhöhe der Radfahrer/innen üblich

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Frankreich: Gelber Pfeil und gelbes Rad in einem „Vorfahrt-achten-Schild“ mit rotem Rand, - Belgien: Gelber Pfeil und gelbes Rad in einem „Vorfahrt-achten-Schild“ mit rotem Rand, - Dänemark: Schwarzer Pfeil und schwarzes Rad auf Weiß mit rotem Rand, - Schweiz: Gelber Pfeil auf schwarzem Grund. | <p>Schweiz 2020
(Einführung geplant, Test ab 2013): Gelbpfeil, kein Grünpfeil.
Visualisiert Mahnung zur Aufmerksamkeit und Haltebereitschaft.
Optimierung bzw. Korrektur der dt. Beschilderung</p> |
|---|--|

Wenn auf die positiven Erfahrungen im Ausland beim Rechtsabbiegen bei Rot für Fahrräder verwiesen wird, werden Äpfel mit Birnen verglichen. Besonders gelungen ist das französische Verkehrszeichen, das in leichter Abwandlung auch von Belgien übernommen wurde. Es verdeutlicht die Wartepflicht gegenüber den bevorrechtigten Verkehrsteilnehmer/innen doppelt: Durch seine Form sowie die Farbigkeit. Darüber hinaus gibt es jeweils auch eine Variation, die Fahrrädern das Geradeausfahren bei Rot ermöglicht.

Rad-Rot-Rechtsabbiegen ja, doch bitte fußgängerfreundlich

Der deutsche Ordnungsgeber hätte gut getan, die Schilder aus Belgien bzw. Frankreich zu übernehmen. Sie sind besser verständlich als das hiesige Schild und flexibler einsetzbar.

FUSS e.V. hatte in der Anhörung zur StVO-Novelle sogar eine überall geltende Regelung ohne Schilder vorgeschlagen: Das Rechtsabbiegen von Fahrrädern bei Rot generell erlauben, wenn abgestiegen und über die Fußgängerfurt geschoben wird. Der allgemeine Grünpfeil sollte nach Auffassung von FUSS e.V. bundesweit abgebaut werden bzw. allenfalls noch an Knotenpunkten ohne Fußgängerfurt zulässig sein.

Anmerkungen und Literatur:

1. Vgl. § 37 Abs. 2 Nr. 2. StVO S. 17: „Ein einfeldiger Signalgeber mit Grünpfeil zeigt an, dass bei Rot für die Geradeaus-Richtung nach rechts abgebogen werden darf.“
2. Maier, R./Hantschel, S./Ortlepp, J./Butterwegge, P.: Sicherheit von Grünpfeilen. Forschungsbericht Nr. 31. Hrsg.: GDV/UDV. Berlin, 2015, S. 2, 155, 201
3. Schrobitz, U./Krause, Kl./Schnabel, W: Untersuchung der Vor- und Nachteile des Rechtsabbiegens beim Farbzeichen Rot durch die Regelung „Grüner Pfeil“. Hrsg. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Februar 1992, S. 69
4. Peter Struben und Arndt Schwab: Die Einsatzbedingungen der Grünpfeil-Regelung in Deutschland seit 1978. Hrsg. FUSS e.V., Berlin 2019

In Kürze

Bei der übereilten Einführung des Rechtsabbiegens bei Rot für Fahrräder wurde in Deutschland ein missverständliches Verkehrszeichen eingeführt: Eine Variante der seit über 25 Jahren umstrittenen fußgängerfeindlichen Grünpfeiltafel, die grafisch und begrifflich verwirrt und somit problematisches Fehlverhalten begünstigt. Besser wäre die Beschilderung aus Frankreich gewesen, die schon von Belgien übernommen wurde.

Die wundersame Geschichte des Grünpfeils

In der DDR bestand von 1963 bis 1977 für Fahrzeuge an Lichtsignalanlagen eine generelle Rechtsabbiegeerlaubnis bei Rot. Wegen Unvereinbarkeit dieser Regelung mit internationalem Straßenverkehrsrecht wurde 1978 der Grünpfeil eingeführt. Da das Rechtsabbiegen bei Rot häufig in die Knotenpunktbemessung und die LSA-Planung einberechnet worden war, gab es Bedarf für eine Ersatzlösung. Denn Mittel für die etwaige Umgestaltung der Knotenpunkte bzw. der Signalisierung waren knapp oder nicht vorhanden. So entstand der Grünpfeil ohne wissenschaftliche Analysen und ohne systematische Auswertungen des Konflikt- und Unfallgeschehens.

Nach der Wiedervereinigung durfte diese Regelung mit zwei Ausnahmeverordnungen - 1990 und 1991 - zunächst befristet in den neuen Bundesländern beibehalten werden. Obwohl der aus der DDR stammende Verkehrsminister Günther Krause die Gefährlichkeit kannte und deshalb die dauerhafte Abschaffung wollte, hat Nachfolger Matthias Wissmann den Grünpfeil zum 1. März 1994 dauerhaft in die bundesdeutsche StVO übernommen. Und zwar ohne Untersuchung der offenen Forschungsfragen, die die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und Dresdner Wissenschaftler 1992 aufgezeigt und als Einführungsvoraussetzung dargestellt hatten.(3)

Die bundesweite Einführung war v.a. ein symbolischer Akt, den Ostdeutschen nicht alles Gewohnte zu nehmen und zumindest eine DDR-Errungenschaft in die Bundesrepublik zu integrieren. Die Einführung erfolgte gegen starke Bedenken von Jurist/innen, Verkehrstechniker/innen, Unfallforscher/innen, Blinden- und vielen Verkehrsverbänden – auch des FUSS e.V.

Weitere Info: www.gruenpfeil.de und (4)



Deutschland 2020 (Test ab 2019): Der Fahrrad-Grünpfeil bedeutet zunächst erst einmal „Anhalten“ bei Rot (§37 StVO), visualisiert das aber - wie der allgemeine deutsche Grünpfeil - gar nicht

Dieser Artikel von Arndt Schwab ist in mobilogisch!, der Vierteljahres-Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, Heft 2/2020, erschienen.