



Hennef

DER BÜRGERMEISTER

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachträglich erhalten Sie zu meiner Einladung folgende Dokumente:

1.3	Teilnahme am Programm "Fußgänger-Check", Antrag der SPD-Fraktion vom 30.05.2022
1.4	Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheibe in Uckerath
2.1	Modal Split Erhebung Hennef, Anfrage der Fraktion Die Fraktion vom 13.06.2022
3.1	Grünpfad für Radverkehr Antrag "Die Fraktion" vom 17.02.2022
3.2	Unfallkommission, Löschung von Unfallhäufungslinien/-stellen
4.1	Verwaltungsvereinbarung RadPendlerRoute Hennef- Sankt Augustin - Siegburg - Troisdorf

Die aktualisierte Tagesordnung ist beigelegt.

Hennef, 15.06.2022

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Offergeld
Ausschussvorsitzender

Gremium
Ausschuss für Mobilität

Wochentag	Datum	Uhrzeit
Mittwoch	22.06.2022	17:00

Sitzungsort
Meys-Fabrik, Beethovenstraße 21, 53773 Hennef

Für die Gremienmitglieder*innen und Besucher*innen dieses Ausschusses besteht die Empfehlung eine Mund-Nase-Bedeckung zu tragen.

Tagesordnung		
TOP	Beratungsgegenstand	Anlagen
	Öffentliche Sitzung	
1	Beschlussvorlagen	
1.1	Bestellung einer Schriftführerin und deren Stellvertreter	--
1.2	Masterplan Mobilität - Leitbild- und Zielentwicklung	1
1.3	Teilnahme am Programm "Fußgänger-Check", Antrag der SPD-Fraktion vom 30.05.2022	2 (Nachtrag)
1.4	Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheibe in Uckerath	3 (Nachtrag)
2	Anfragen	
2.1	Modal Split Erhebung Hennef, Anfrage der Fraktion Die Fraktion vom 13.06.2022	4 (Nachtrag)
3	Mitteilungen	
3.1	Grünpfeil für Radverkehr Antrag "Die Fraktion" vom 17.02.2022	5 (Nachtrag)
3.2	Unfallkommission, Löschung von Unfallhäufungslinien/-stellen	-- (Nachtrag)
	Nicht öffentliche Sitzung	
4	Beschlussvorlagen	
4.1	Verwaltungsvereinbarung RadPendlerRoute Hennef- Sankt Augustin - Siegburg - Troisdorf	6 (Nachtrag)
5	Anfragen	
6	Mitteilungen	



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: V/2022/3509
Datum: 09.06.2022

TOP: 1.3
Anlage Nr.: 2

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	22.06.2022	öffentlich

Tagesordnung

Teilnahme am Programm "Fußgänger-Check",
Antrag der SPD-Fraktion vom 30.05.2022

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Mobilität des Rates der Stadt Hennef (Sieg) beschließt:

Die Verwaltung wird beauftragt sich für das Programm „Fußverkehrs-Check“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW für das Jahr 2023 zu bewerben.

Begründung

Das Programm „Fußverkehrs-Check“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW wurde seit 2019 jährlich neu aufgelegt und in einem landesweiten Wettbewerb ausgeschrieben. Es bietet den ausgewählten Kommunen die Chance, in die verstärkte Förderung des Fußverkehrs einzusteigen bzw. diese zu vertiefen. Bei der Durchführung der Maßnahme werden die ausgewählten Kommunen kontinuierlich und professionell von einem Experten Team eines Fachbüros und den Ansprechpartnern des Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt.

Das Wettbewerbsverfahren für das Jahr 2022 ist bereits abgeschlossen und es wurden 12 Kommunen ausgewählt. Zu Ihrer Information ist als Anlage der Flyer für das Jahr 2022 zum bereits abgeschlossenen Bewerbungsauftrag in der Anlage abgedruckt.

Die Stadt Hennef hatte sich bereits 2019 mit Bezug auf das Integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Hennef beworben. Es gab eine Vielzahl von Bewerbern und in dem Auswahlverfahren wurde die Stadt Hennef damals nicht als Modellkommune ausgewählt. Vor dem Hintergrund des in Aufstellung befindlichen Masterplans Mobilität mit dem Ziel den Umweltverbund zu fördern ist es sinnvoll einen erneuten Anlauf zu starten. Sofern das Programm auch wieder für das Jahr 2023 aufgelegt werden sollte, wird die Verwaltung beauftragt eine Bewerbung zu erarbeiten und einzureichen.

Die Kosten für die Fußverkehrs-Checks werden für die ausgewählten Kommunen vom
Ministerium für Verkehr NRW übernommen.

Hennef (Sieg), den 13.06.2022



Mario Dahm
Bürgermeister





Fraktion im Rat
der Stadt Hennef

SPD-Fraktion, Rathaus, 53773 Hennef

Bürgermeister Mario Dahm
Ratsbüro
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef

E. 01.06.2022

Hennef, den 30.05.2022

Antrag: Teilnahme am Programm „Fußverkehr-Check“

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

wir bitten um Beratung und Beschlussfassung zu folgendem Antrag im zuständigen Fachausschuss:

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Bewerbung für das Landesprogramm „Fußverkehr-Check“ zu erarbeiten und sich in der nächsten Runde für eine Teilnahme zu bewerben.

Begründung:

Der Fußverkehr ist die umweltfreundlichste Art der Fortbewegung. Im Rahmen des Masterplans Mobilität soll der Fußverkehr daher auch gestärkt werden. Seit 2019 können sich Kommunen um eine Teilnahme beim Fußverkehr-Check des Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW bewerben. Dabei sollen die Kommunen unterstützt werden, Fußwegeverbindungen attraktiver und sicherer zu machen. Da auch für 2023 mit einer Ausschreibung zu rechnen ist, sollte die Stadt Hennef eine Bewerbung vorbereiten und abgeben.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Hanna Nora Meyer
Fraktionsvorsitzende

gez. Dirk Schlömer
Ratsmitglied

gez. Dorothee Akstinat
Ratsmitglied

gez. Henrik Schmidt
Ratsmitglied

gez. Christian Tölle
Ratsmitglied

gez. Oliver Brock
Sachkundiger Bürger

gez. Johannes Enns
Sachkundiger Bürger

Fraktionsvorsitzende:
Hanna Nora Meyer
Stoßdorfer Str. 4 B
Tel.: 0162 7486166

Tel. Nr. 02242 / 888 292
02242 / 888 294
Fax. Nr. 02242 / 888 7 292
spd@hennef.de
www.spd-hennef.de

Fraktionsbüro:
Rathaus der Stadt Hennef
Rathausturm Zimmer 1.01
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef

Bausteine des Fußverkehrs-Checks NRW

Der Fußverkehrs-Check NRW beginnt im April 2022. Er wird im Wesentlichen bis November 2022 durchgeführt und bis zum Jahresende abgeschlossen sein.

Der Fußverkehrs-Check NRW folgt einem standardisierten Ablauf, den die Kommune inhaltlich individuell ausgestalten kann.



Ihre Aufgaben

Sie bereiten gemeinsam mit dem Fachbüro den Fußverkehrs-Check inhaltlich vor und leisten organisatorische Unterstützung. Weiterhin übernehmen Sie die Bereitstellung von Räumlichkeiten für die Workshops.

Informationen

Bewerbungsverfahren

Zur Teilnahme berechtigt sind Mitgliedskommunen des Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Die Bewerbungsunterlagen und weitere Informationen finden Sie unter: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/fussverkehrs-checks

i Bewerbungstichtag ist der 25. Februar 2022

Auswahlverfahren

Die Auswahl der teilnehmenden Kommunen wird durch eine Jury getroffen. Die Zusage zur Teilnahme erhalten Sie Mitte März 2022.

i Die offizielle Bekanntgabe der Teilnehmerkommunen erfolgt vor den Osterferien 2022 gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr NRW.

Bei Fragen rund um das Thema Fußverkehrs-Check NRW oder zu Ihrer Bewerbung können Sie sich jederzeit gerne an die zuständigen Mitarbeiter*innen in den Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität NRW wenden.



Ansprechpartner*innen im Zukunftsnetz Mobilität NRW

Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe

Sitz: Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

Linda Waldeyer | l.waldeyer@nwl-info.de | 05251.6851644

Wiebke Weltring | w.weltring@nwl-info.de | 0251.48881726

Koordinierungsstelle Rheinland

Sitz: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Katja Naefe | katja.naefe@vrs.de | 0221.20808731

Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr

Sitz: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Ulrich Hornig | hornig@vrr.de | 0209.1584171





ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW

Los geht's!



Bewerbungsauftrag
Fußverkehrs-Checks NRW 2022

Mit freundlicher
Unterstützung von:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Fuß gehen hält fit und ist gut fürs Klima. Um sicher und bequem zur Arbeit, in die Schule, zum Einkaufen, zum Arzt oder ins Kino zu gehen, brauchen wir fußgängerfreundlich gestaltete Wege und Plätze. Deswegen unterstützt die Landesregierung Kommunen in Nordrhein-Westfalen dabei, Fußwege attraktiver und sicherer zu machen – zum Beispiel mit den Fußverkehrs-Checks.

Auch im Jahr 2022 bietet das Zukunftsnetz Mobilität NRW im Auftrag der Landesregierung mit den Fußverkehrs-Checks eine umfassende Beratung an, Fußwege weiter zu verbessern. Dazu gehören Ortsbegehungen mit Bürgerinnen und Bürger sowie Mobilitätsexpertinnen und -experten. So entstehen passgenaue Maßnahmenpläne für moderne Gehwege, die allen Anforderungen der Verkehrssicherheit entsprechen.

Ich lade herzlich dazu ein, sich für die Fußverkehrs-Checks 2022 zu bewerben! Machen Sie mit, die umweltfreundlichste Form der Fortbewegung zu fördern und so die Lebensqualität für Bürgerinnen und Bürger in unseren Städten und Gemeinden weiter zu verbessern.

Ina Brandes

Ministerin für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Gehen Sie mit!

Der Fußverkehrs-Check NRW ist ein partizipatives Format, bei dem die Bürger*innen gemeinsam mit der Verwaltung, Politik und weiteren Interessengruppen in mehreren Terminen die Situation der Fußgänger*innen in der Kommune erörtern. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet auch in diesem Jahr 12 Mitgliedskommunen den Fußverkehrs-Checks an. Dabei werden Sie professionell durch ein Fachbüro unterstützt, das den Check in Ihrer Kommune vorbereitet, moderiert und auswertet. Fußverkehrs-Checks bieten Ihnen die Chance, in die Fußverkehrsförderung einzusteigen und gleichzeitig die Bürgerbeteiligung zu forcieren.

Sie erhalten für Ihre Kommune:

- einen Status quo-Bericht zum Fußverkehr
- eine Stärken-Schwächen-Analyse
- einen Maßnahmenplan mit Prioritäten
- Anregungen und Hinweise für eine Verstärkung der Fußverkehrsförderung in Ihrer Kommune

Dieses partizipative Angebot kann in Ihre bestehenden Planungen und Projekte integriert werden und wird zu 100 % gefördert. Die Fußverkehrs-Checks NRW 2020 und 2021 zeigten, dass wir trotz der Corona-Pandemie die Bausteine unter Einhaltung der örtlichen Hygienekonzepte umsetzen konnten.





Beschlussvorlage

Amt: Amt für Ordnungsverwaltung, Bürgerzentrum,
Zivil- und Bevölkerungsschutz

Vorl.Nr.: V/2022/3508

Datum: 14.06.2022

TOP: 1.41

Anlage Nr.: 3

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	22.06.2022	öffentlich

Tagesordnung

Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheibe in Uckerath

Beschlussvorschlag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen. Die Parkscheibenregelung soll zunächst für eine Testphase von 6 Monaten im Abschnitt der Westerwaldstraße zwischen Am Markt / Raiffeisenstraße bis Ackerstraße sowie in der ersten Parkbucht der Lichstraße eingerichtet werden.

Begründung

Bereits 2009 wurde von der Interessengemeinschaft der Gewerbetreibenden in Uckerath die Einrichtung einer Parkscheibenregelung beantragt. Pläne für eine entsprechende Einrichtung wurden seinerzeit zwar erarbeitet, aber bisher nicht umgesetzt. Aufgrund eines erneuten Antrags von 2017 wurde die Einrichtung einer Parkscheibenregelung nochmals geprüft. Als Zwischenergebnis wurde aber zunächst nur ein Teil des Pantaleon-Schmitz-Platzes mit einer Parkscheibenregelung beschildert.

Jedoch haben auch die öffentlichen Stellplätze entlang der Westerwaldstraße eine Funktion als „Kundenparkplätze“ für die dortigen Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. Zudem wäre mit einer Parkscheibenregelung auch ein besseres Eingreifen gegen das Abstellen von Werbeträgern (Kfz zum Verkauf, Werbeanhängern etc.) oder Dauerparkern möglich.

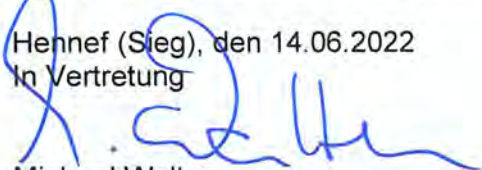
Mit einer Parkscheibenregelung sollen vor allem Kunden der Uckerath eingerichteten Geschäfts- und Dienstleistungsbetriebe bessere Möglichkeiten geboten werden, im nahen Umfeld ihr Fahrzeug zeitlich befristet zu parken. Durch eine zeitliche Befristung sollen die Stellplätze im steten Wechsel möglichst vielen Parkraumsuchenden zur Verfügung stehen. Anwohnern stehen über Nacht und an Wochenenden die Plätze außerhalb der zeitlichen Befristung zur Nutzung frei.

Mit der zusätzlichen Nutzungsbegrenzung dieser Stellplätze nur für PKW soll zudem das Abstellen von Wohnmobilen, Anhängern sowie Kleinbussen und –transportern erschwert werden, welche diese Plätze in der Vergangenheit oft als Dauerparkraum zu Lasten der Allgemeinheit zweckentfremdet haben.

Im Ergebnis sollen zunächst für eine Testphase von 6 Monaten die Parkplätze im Zuge der Westerwaldstraße zwischen den Einmündungen Am Markt / Raiffeisenstraße bis Ackerstraße sowie der ersten Parkbucht in der Lichstraße künftig mit einer Parkscheibenpflicht (max. 2 h, Mo-Fr 8-19 h, Sa 8-15 h) geregelt werden (vgl. Anlage „Westerwaldstr. 1 R AK“ und „Westerwaldstr. 2 R SU“).

Eine spätere Erweiterung der Parkscheibenpflicht auf den Streckenabschnitt der Westerwaldstraße zwischen Ackerstraße bis Zur Wirdau ist bei Bedarf möglich (vgl. Anlage „Westerwaldstr. 3 R AK“ und „Westerwaldstr. 4 R SU“).

Hennef (Sieg), den 14.06.2022
In Vertretung



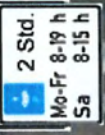
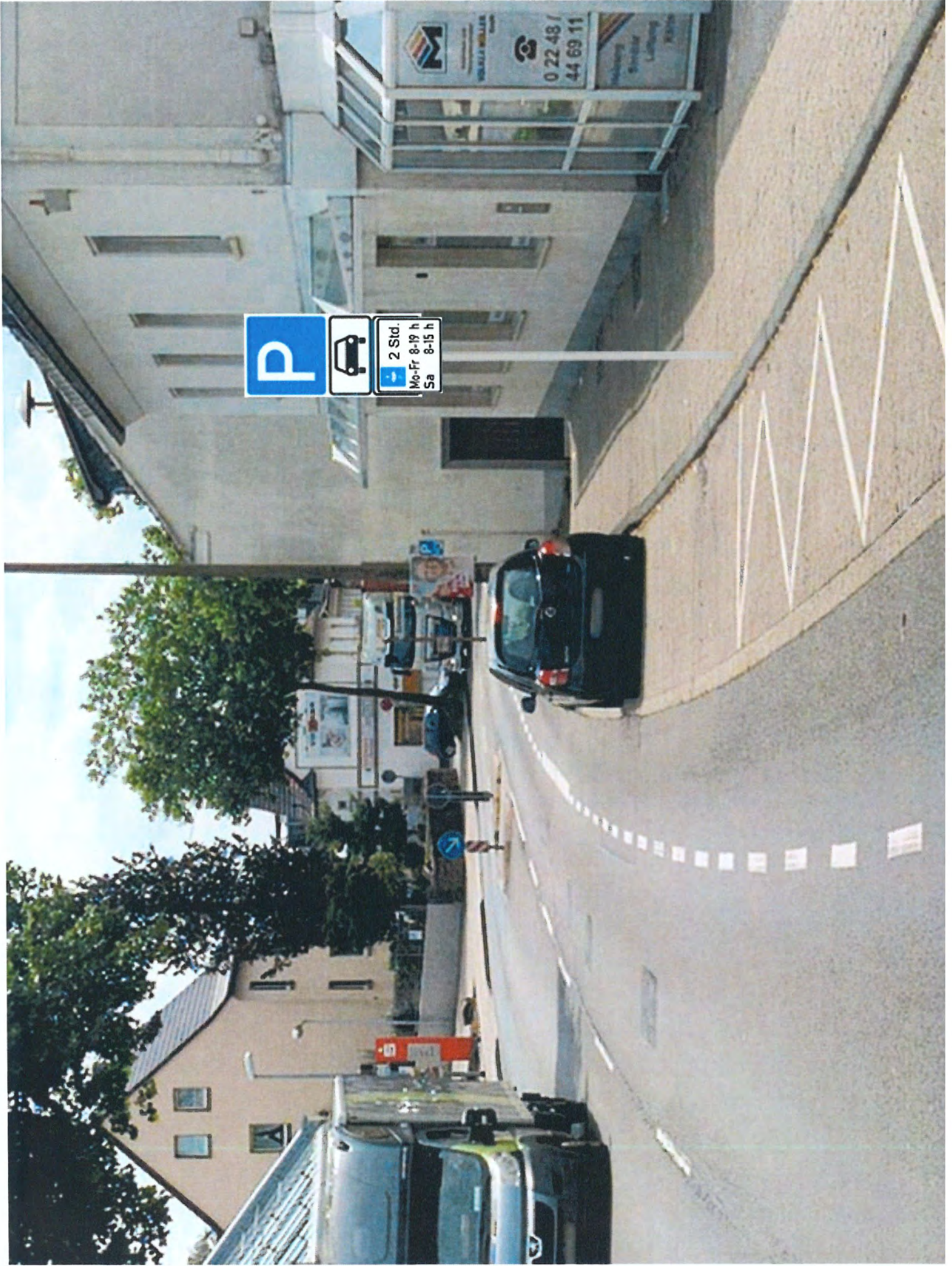
Michael Walter
Erster Beigeordneter

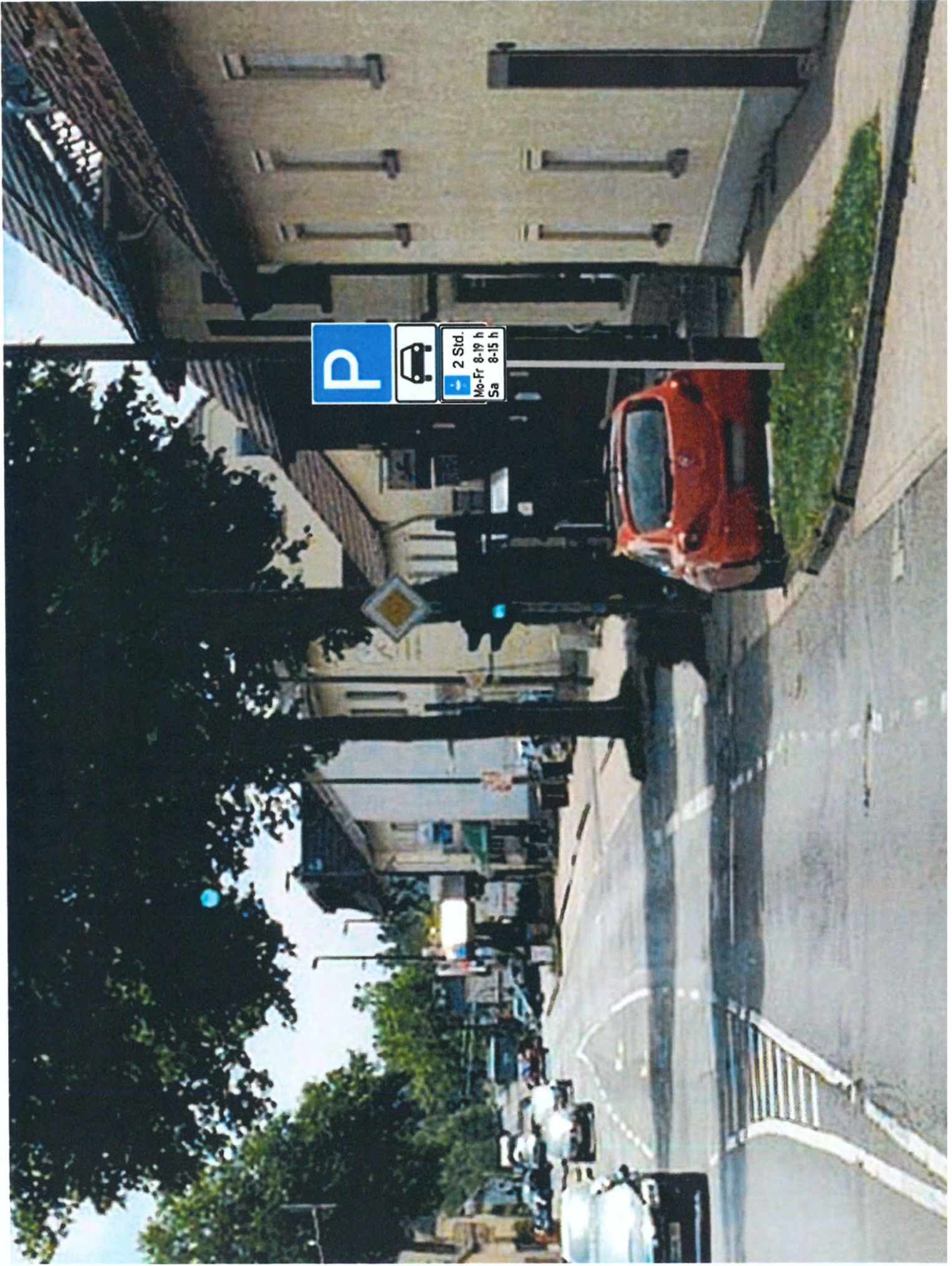
Anlage:

Westerwaldstr. 1 R AK













Landflescherei
eigene Schlach



2 Std.
Mo-Fr 8-19 h
Sa 8-15 h

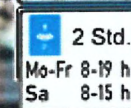


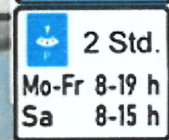




Anlage:

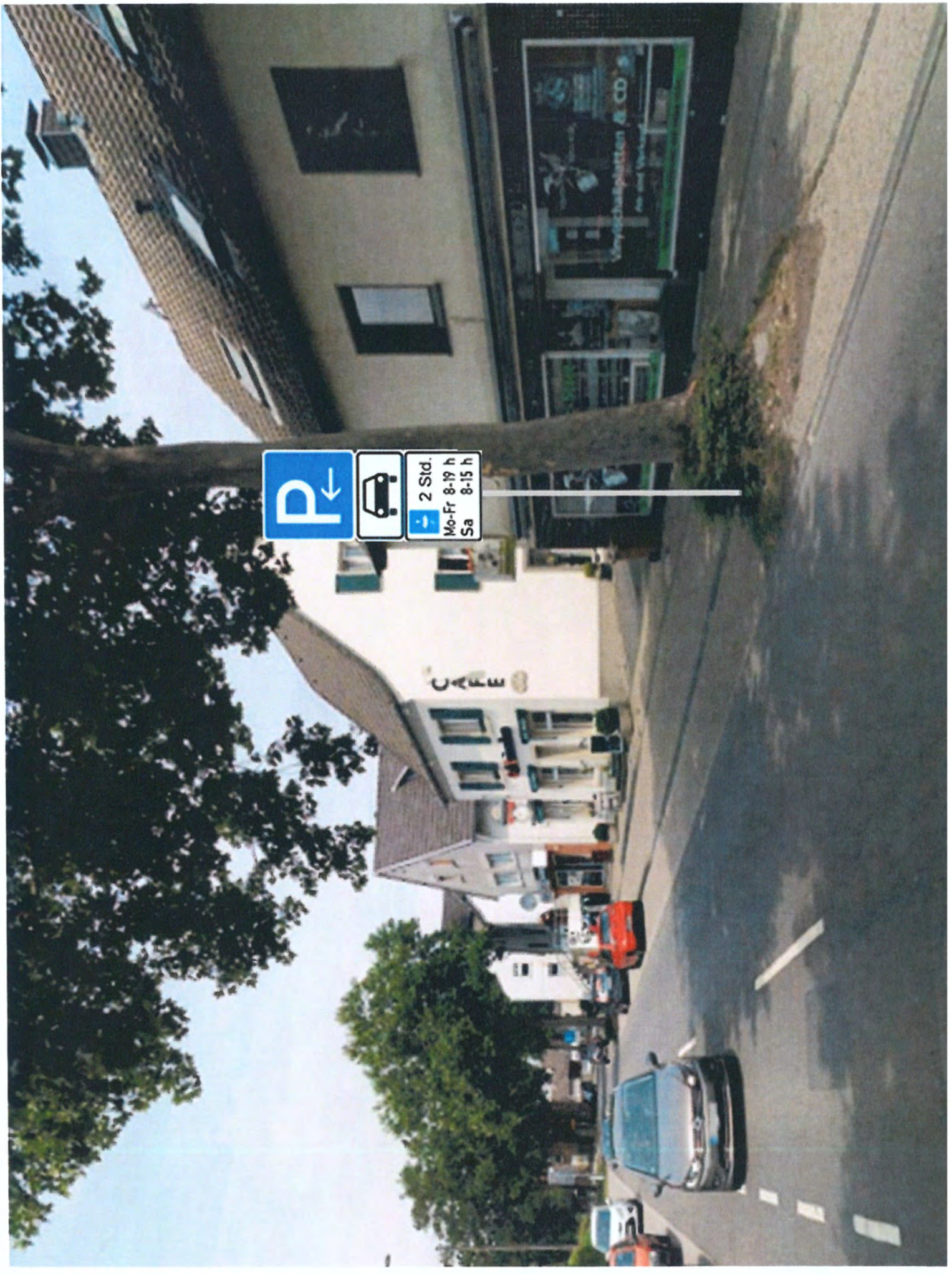
Westerwaldstr. 2 R SU







2 Std.
Mo-Fr 8-19 h
Sa 8-15 h





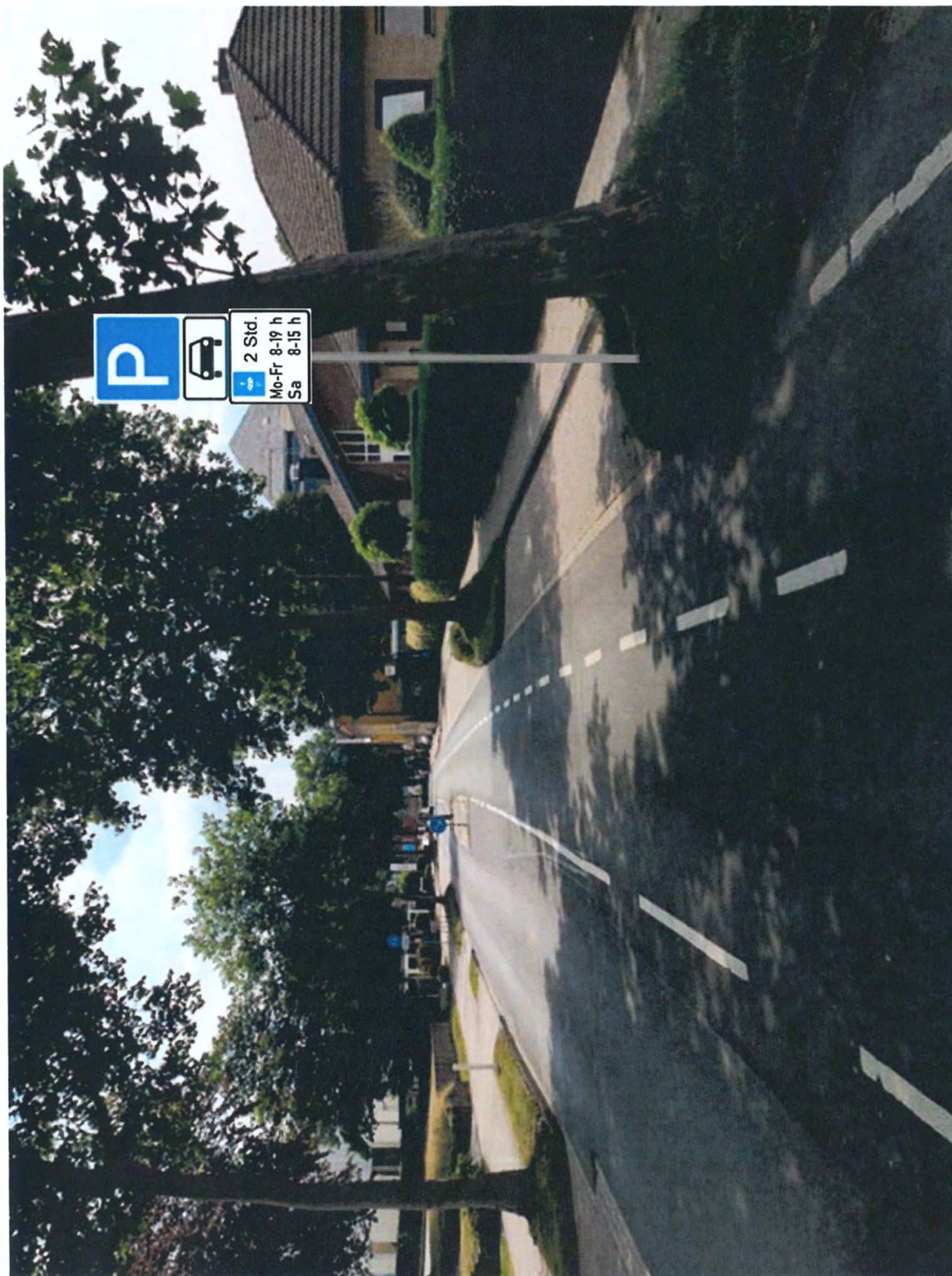
Anlage:

Westerwaldstr. 3 R AK



2 Std.
Mo-Fr 8-19 h
Sa 8-15 h







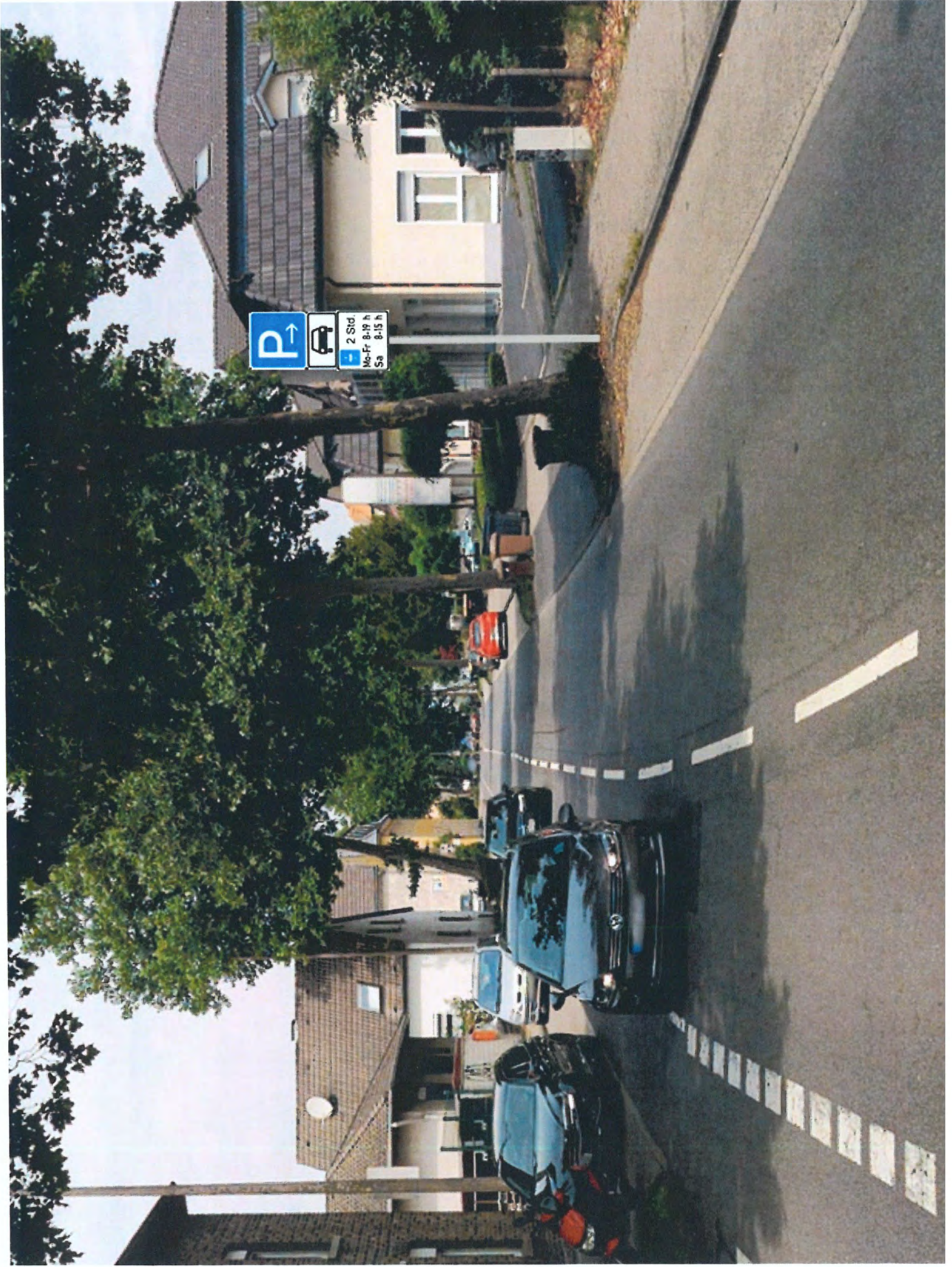
P

2 Std.
Mo-Fr 8-19 h
Sa 8-15 h

Anlage:

Westerwaldstr. 4 R SU



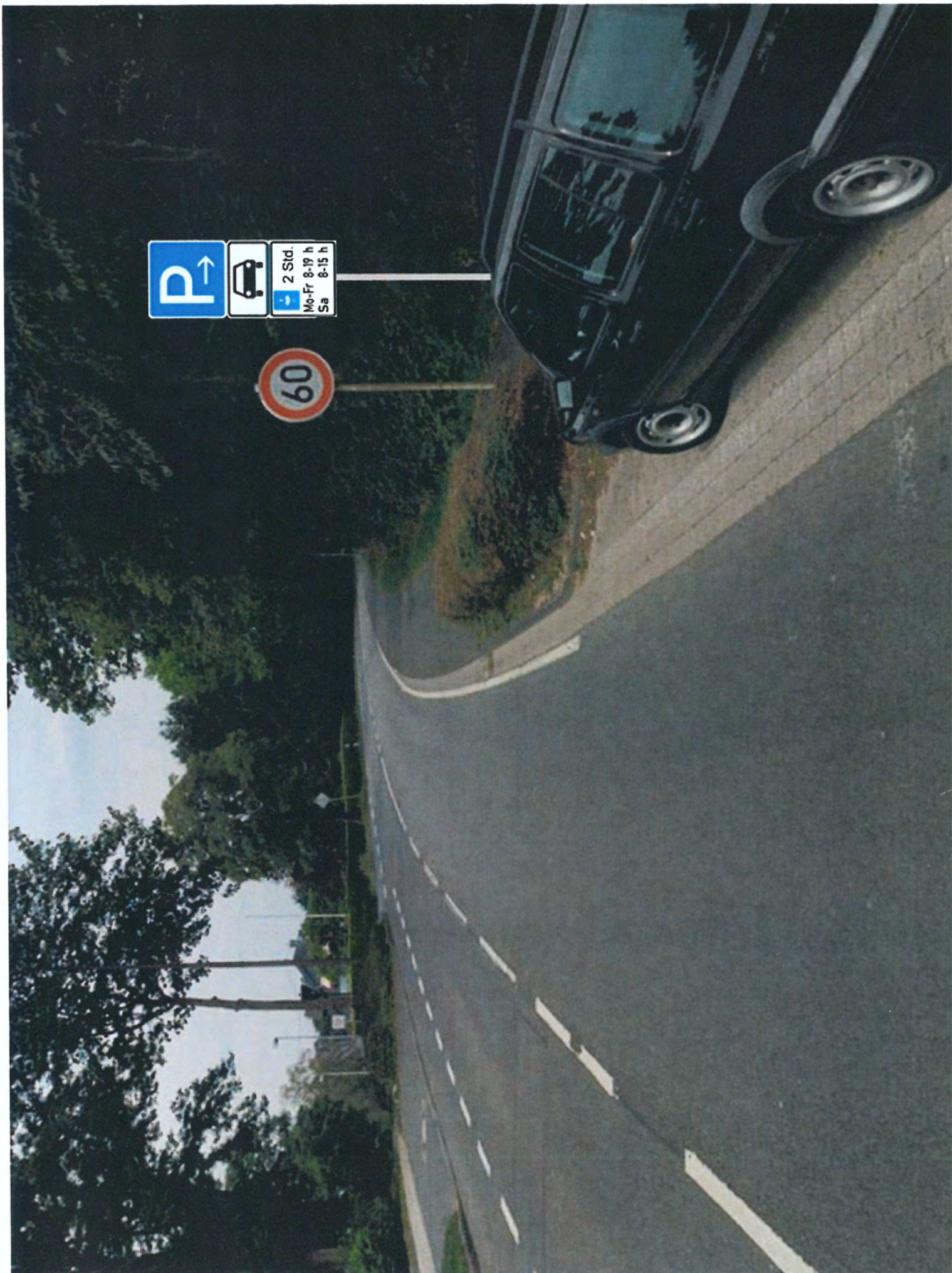




2 Std.
Mo-Fr 8-19 h
Sa 8-15 h









Anfrage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: F/2022/0329
Datum: 14.06.2022

TOP: 2.1
Anlage Nr.: 4

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	22.06.2022	öffentlich

Tagesordnung

Modal Split Erhebung Hennef, Anfrage der Fraktion Die Fraktion vom 13.06.2022

Anfragentext

Die Kommunen Overath, Hennef, Much, Ruppichterath und Neunkirchen-Seelscheid haben sich zusammengeschlossen und eine gemeinsame Charta unterschrieben, um eine Zukunftsstrategie für die Entwicklung des südöstlichen Rheinlands zu erarbeiten. Im Rahmen dieser interkommunalen Zusammenarbeit nehmen die fünf Kommunen an der MobilitätsWerkStadt 2025 teil. Gefördert wird dies durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmenprogramm Forschung und nachhaltige Entwicklung (FONA). In der ersten Phase wurden u. a. in den beteiligten Kommunen eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt. Diese Haushaltsbefragung zur Ermittlung des Modal Split jeder Kommune wurde durch ein Fachbüro (büro stadtVerkehr aus Hilden) durchgeführt. Die Befragung der ausgewählten Haushalte der Mobilitätsbefragung fand im September 2020 statt. In der Kalenderwoche 39 standen den befragten Haushalten zwei Stichtage zur Auswahl, um die werktägliche Mobilität zu dokumentieren und zusätzliche, nicht stichtagsspezifische, Angaben zu tätigen. Aufgrund der Tatsache, dass die Befragung während der Corona-Pandemie stattgefunden hat, ist anzumerken, dass während der Stichtage kein „Lockdown“ herrschte.

Zu Frage 1: Wieviele Personen wurden bei der Erhebung zum Modal Split befragt?
In Hennef wurden 1633 Haushalte mittels Fragebogen befragt. Geantwortet haben 278 Haushalte mit insgesamt 604 Personen.

Zu Frage 2: Welche Personengruppen wurden befragt?
Die Haushaltsbefragung orientierte sich weitgehend an der Methode der Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD) sowie „Mobilität in Städten – SrV 2008“ und richtete sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen. Die Stichprobenziehung erfolgte im Zusammenhang mit der Verteilung der Befragungsunterlagen. Anstatt einer zufälligen oder geschichteten Stichprobenziehung aus der städtischen Einwohnermeldedatei mit Postversand an die jeweiligen Personen wurde ein

alternatives Verfahren verwendet, welches schon bei mehreren postalischen Haushalts- und Mobilitätsbefragungen erprobt wurde. Auf Grundlage der Faktoren Bevölkerungsdichte, ÖPNV-Nähe und -Qualität sowie Nähe zu Parks und Grünflächen wurden zusammenhängende Verteilungsgebiete innerhalb der oben aufgeführten fünf Kommunen ermittelt. Diese sollten zusammengekommen für die jeweilige Kommune als repräsentativ gelten. Mit dieser Methode wurden Befragungsunterlagen durch geschultes Personal in Briefkästen eingeworfen, ohne Kenntnis über die Bewohner der Haushalte zu besitzen.

Zu Frage 3: Wie wurden die Personen befragt?

Die Befragung erfolgte anhand eines Fragebogens. Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung konnte schriftlich-postalisch, telefonisch oder online mit persönlichem Zugangscode erfolgen. Ein frankierter Rückumschlag zum kostenfreien Rückversand war Bestandteil der Befragungsunterlagen.

Hennef (Sieg), den 14.06.2022

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Dahm', with a long horizontal stroke extending to the left.

Mario Dahm
Bürgermeister

DIE FRAKTION.

IM RAT DER STADT HENNEF

Die Fraktion, Hennef
Frankfurterstraße 97
53773 Hennef

Fraktionsvorsitzende: Astrid Stahn
Geschäftsführung: Detlef Krey
Detlef.krey@t-online.de
01573 4877040

Hennef, den 13.06.2022

An den
Bürgermeister der Stadt Hennef
Herrn Mario Dahm
Rathaus

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
ich bitte Sie nachfolgende Anfrage im Rahmen der nächsten Sitzung des
Mobilitätsausschuß am 22.06.2022 TOP 1.2 schriftlich zu beantworten:

Anfrage:

Wieviele Personen wurden bei der Erhebung zum Modal Split befragt?
Welche Personengruppen wurden befragt?
Wie wurden die Personen befragt?

Sachverhalt :

Wir benötigen die Daten um die Belastbarkeit der Zahlen einschätzen zu können.

Eine Anfrage beim Büro BSV war erfolglos. Das Büro bittet hingegen darum auch „...in Zukunft von Detailfragen per Email im Vorlauf zu einer Ausschusssitzung Abstand zu nehmen.“

gez. Detlef Krey
Fraktionsgeschäftsführer

gez. Astrid Stahn
Fraktionsvorsitzende



Mitteilung

Amt: Amt für Ordnungsverwaltung, Bürgerzentrum,
Zivil- und Bevölkerungsschutz
Vorl.Nr.: M/2022/0727
Datum: 09.06.2022

TOP: 3.1
Anlage Nr.: 5

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	22.06.2022	öffentlich

Tagesordnung

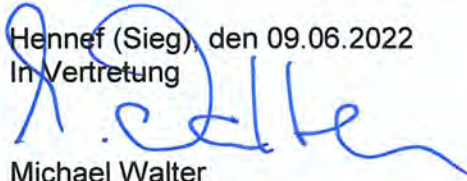
Grünpfeil für Radverkehr
Antrag "Die Fraktion" vom 17.02.2022

Mitteilungstext

„Die Fraktion“ beantragte, dass das neue Verkehrszeichen „Grünpfeil für Radverkehr“ an allen Ampeln im Stadtgebiet eingeführt wird. Der Antrag wurde als Geschäft der laufenden Verwaltung beantwortet.

Die Antwort wird zur allgemeinen Information als Anlage zur Kenntnis gegeben.

Hennef (Sieg), den 09.06.2022
In Vertretung


Michael Walter
Erster Beigeordneter

DIE FRAKTION.

IM RAT DER STADT HENNEF

An den
Bürgermeister der Stadt Hennef
Herrn Mario Dahm

Rathaus

Die Fraktion, Hennef
Frankfurterstraße 97
53773 Hennef

21. Feb. 2022

Fraktionsvorsitzende: Astrid Stahn
Geschäftsführung: Detlef Krey
Detlef.krey@t-online.de
01573 4877040

Hennef, den 17.02.2022

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
ich bitte Sie nachfolgenden Antrag in die Tagesordnung des zuständigen
Ausschuß aufnehmen zu lassen.

- **Antrag:** Das neue Verkehrszeichen „Grünpfeil für Radfahrer“ wird an allen Ampeln im Stadtgebiet eingeführt.



Begründung: Die STVO sieht die Einführung des Verkehrszeichen vor um den Radverkehr zu fördern.

Mit der Erlaubnis Radfahrer abbiegen zu lassen, werden diese aus der Gefahrenzone des toten Winkels entlassen. Auch der KFZ-Verkehr profitiert, wenn kein „störender“ Radler beim Anfahren hindert. Der rechtsabbiegende Radfahrer muß auch in Zukunft Rücksicht auf Fußgänger nehmen. Dadurch ist eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen.

Auf einen ähnlichen Antrag der Fraktion „Die Linke“ von vor zwei Jahren antwortete damals die Verwaltung sinngemäß, man wolle, vor einer Umsetzung, zunächst mit den anderen zuständigen Stellen reden. Seitdem ist nichts geschehen.

Weitere Begründungen erfolgen in der Sitzung.

Detlef Krey
Geschäftsführer

Astrid Stahn
Fraktionsvorsitzende



Hennef
DER BÜRGERMEISTER

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

Ordnungsverwaltung und Bürgerzentrum

An

Ansprechpartner
Herr Steckmeier

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

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

Frankfurter Straße 97

53773 Hennef (Sieg)

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.

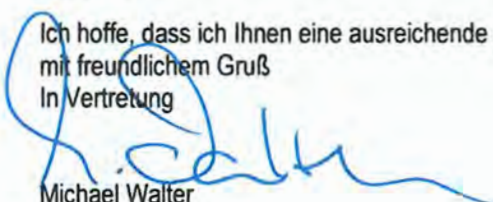
Die Regel „Erst anhalten – vergewissern, dass der Weg frei ist – dann abbiegen“ gilt auch beim Grünpfeil für den Radverkehr. Die bundesweit gemachten – teils schlechten - Erfahrungen mit dem Grünpfeil für den Kraftverkehr haben dazu geführt, dass etliche Grünpfeile aufgrund erhöhten Unfallzahlen wieder 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 Lichtzeichenanlagen mit Anmerkungen sowie einen Artikel zum Thema von Arndt Schwab (FUSS e.V.) beigelegt.

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.**

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

4005 L 333 Frankfurter Straße / Fährstraße / Heidestraße



Außerorts, Geh-/Radweg, querende Fußgänger, Linksabbieger

4006 L 333 / L 331 Hennef-Stoßdorf

4006 L 333 Frankfurter Straße / L 331 Stoßdorfer Straße / Löhestraße



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

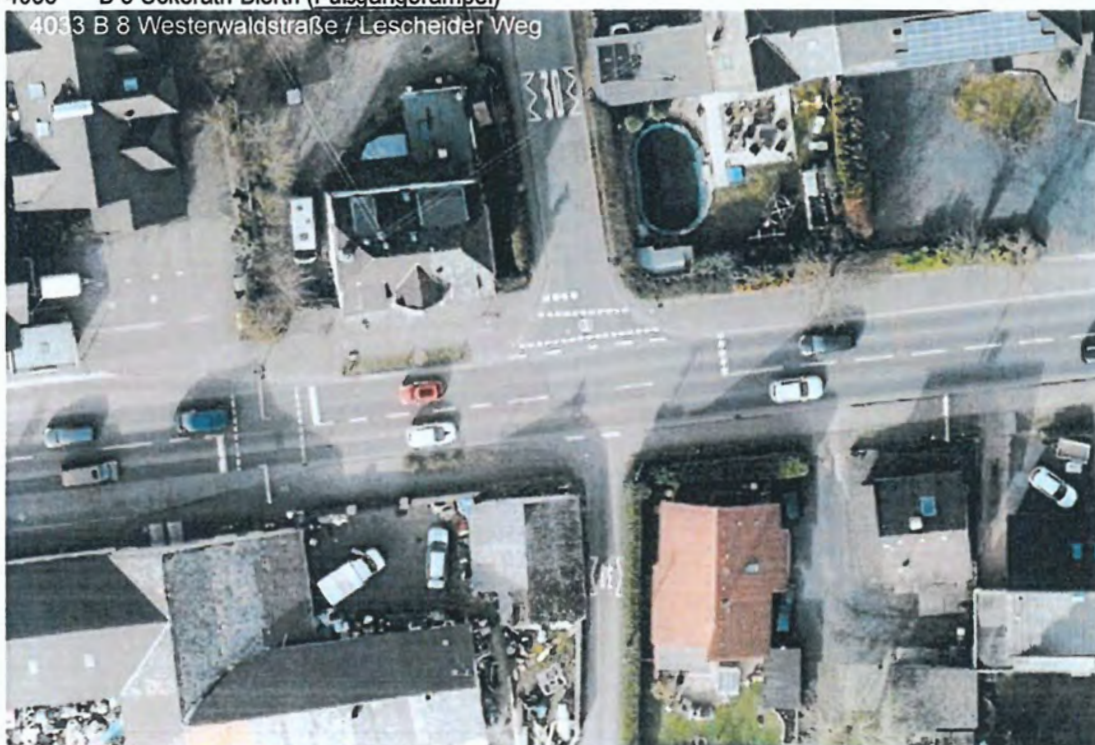
4031 L 331 Bonner Straße / Stoßdorfer Straße



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 GdLK



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

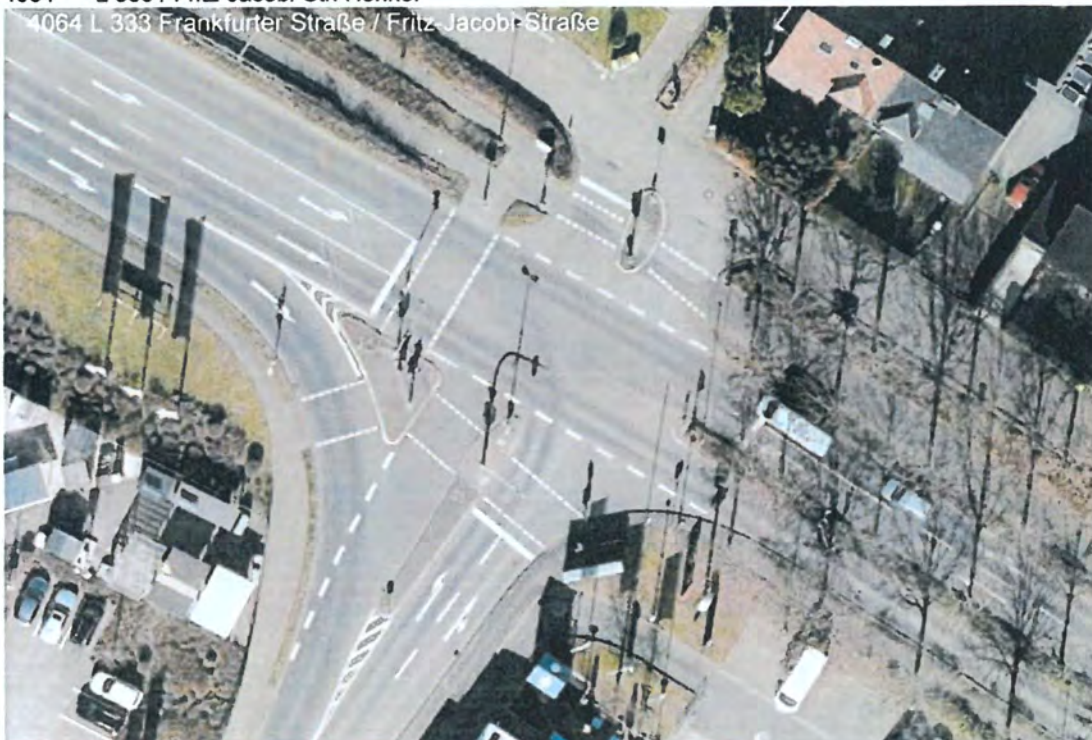
4060 B 8 Westerwaldstraße / L 268 Lichstraße



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

4065 L 331 Stoßdorfer Straße / Josef-Dietzgen-Straße / Reutherstraße



Außerorts, freie Rechtsabbieger, Geh-/Radweg

L 125 Bahnübergang Bröltalstraße

125 Bröltalstraße / Bahnübergang



Bahnübergang

Lichtzeichen-Anlagen im Bereich der Straßenmeisterei Eitorf

Theodor-Heuss-Allee / Wehrstraße

FA Theodor-Heuss-Allee / Wehrstraße



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

Bonner Straße / Beethovenstraße (Fußgängerampel)

FA Bonner Straße / Beethovenstraße



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

Grünpfeil ist falsches Signal – nicht nur für Radler/innen!

- [Drucken](#)
- [E-Mail](#)

Vorab ganz klar: Fahrradfahren muss gefördert werden. Die Legalisierung des Rechtsabbiegens bei Rot ist grundsätzlich sinnvoll, wenn die Sicherheit und das Wohlbefinden des Fußverkehrs nicht beeinträchtigt werden. Leider ist aber genau das bei der mit heißer Nadel gestrickten deutschen Neuregelung der StVO zu erwarten, die seit 28. April 2020 gilt.

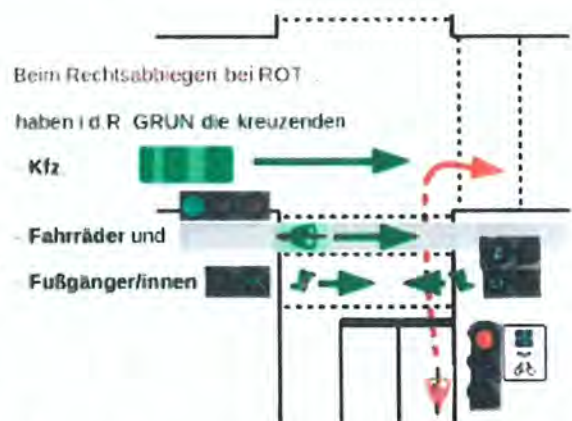
Deutsches Verkehrszeichen ungünstig gestaltet

Ohne Abschluss und Auswertung der noch laufenden Forschungsvorhaben der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Fahrrad-Grünpfeil hatte der Bundesverkehrsminister im November 2019 dem Bundesrat die Einführung eines Rechtsabbiegepfeils für Fahrräder vorgeschlagen. Schon wenige Wochen später wurde das neue Verkehrszeichen im Rahmen der jüngsten StVO-Novellierung eingeführt.

In der Hektik wurde übersehen, dass der grüne Fahrrad-Rechtsabbiegepfeil grundlegende Schwächen hat. Er wurde aus dem für den gesamten Fahrzeugverkehr geltenden Grünpfeil gebastelt. Ebenfalls auf die Schnelle entwickelt, ist auch dieser ohne ausreichende Vor- und Begleituntersuchungen eingeführt worden - sowohl in der DDR als auch später in der Bundesrepublik (s. unten).

Irreführende Grafik und Verwechslungsgefahr

Konstruktionsfehler und Grundübel beim allgemeinen Grünpfeil sowie dem Fahrrad-Grünpfeil sind jeweils die Farbgebung und die Ähnlichkeit mit Lichtsignalen, die eine völlig andere Bedeutung haben.



Bei Rot fahren ist nicht konfliktfrei – was die deutschen Grünpfeile aber nicht vermitteln (Grafik: Arndt Schwab)

Gemäß § 37 StVO bedeuten die Lichtzeichen:

- Grün: „Der Verkehr ist freigegeben ... Er kann nach den Regeln des § 9 abbiegen“,
- Grüner Pfeil: „Nur in Richtung des Pfeils ist der Verkehr freigegeben“,
- Gelb: „(...) auf das nächste Zeichen warten“,
- Rot: „Halt vor der Kreuzung, (..) Einmündung (..) oder Markierung (..) für den Fußgängerverkehr“.

Das normale Grün-Licht für den Fahrzeugverkehr bedeutet, dass abbiegende Fahrzeuge den etwaigen Vorrang von entgegenkommenden Fahrzeugen sowie den der Fußgänger/innen, die die um die Ecke gelegene Furt queren, gewähren müssen.

Demgegenüber signalisiert ein grüner Leuchtpfeil konfliktfreie Fahrt, freie Bahn: „Solange ein grüner Pfeil gezeigt wird, darf kein anderer

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



- Frankreich: Gelber Pfeil und gelbes Rad in einem „Vorfahrt-achten-Schild“ mit rotem Rand,	Schweiz 2020 (Einführung geplant, Test ab 2013): Gelbpfeil, kein Grünpfeil.
- Belgien: Gelber Pfeil und gelbes Rad in einem „Vorfahrt-achten-Schild“ mit rotem Rand,	Visualisiert Mahnung zur Aufmerksamkeit und Haltebereitschaft.
- Dänemark: Schwarzer Pfeil und schwarzes Rad auf Weiß mit rotem Rand,	Optimierung bzw. Korrektur der dt. Beschilderung
- Schweiz: Gelber Pfeil auf schwarzem Grund.	

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, K./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 Ausnahmereordnungen - 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.



Mitteilung

Amt: Amt für Ordnungsverwaltung, Bürgerzentrum,
Zivil- und Bevölkerungsschutz
Vorl.Nr.: M/2022/0728
Datum: 09.06.2022

TOP: **3.2**

Anlage Nr.: **—**

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	22.06.2022	öffentlich

Tagesordnung

Unfallkommission, Löschung von Unfallhäufungslinien/-stellen

Mitteilungstext

Bei der Jahressitzung der Unfallkommission am 06.05.2022 konnten im Ergebnis die Unfallhäufungslinie UHL 6 - 16-18 Frankfurter Str. L 333 durch Verlegung Radverkehr auf Fahrbahn und die Unfallhäufungsstelle UHS 7 - 20 Hennef, L 333 Frankfurter Straße - Fritz-Jacobi-Straße durch Anbringung einer Hinweisbeschilderung auf Gefahr beim Abbiegen gelöscht werden, da inzwischen alle notwendigen Maßnahmen zur Gefahrenreduzierung ergriffen wurden.

Hennef (Sieg), den 09.06.2022
In Vertretung


Michael Walter
Erster Beigeordneter