

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 04. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Februar 2019)

zum Thema:

Grüner Rechtsabbiegepfel für Radfahrende

und **Antwort** vom 20. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Feb. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17762
vom 4. Februar 2019
über Grüner Rechtsabbiegepfeil für Radfahrende

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

Frage 1:

Welches sind die fachlichen Parameter, nach denen die Erprobung des grünen Rechtsabbiegepfeils für Radfahrende in Berlin verlaufen soll?

Frage 4:

Inwiefern findet der Test unter denselben Bedingungen statt wie das Pilotprojekt des Bundesverkehrsministeriums?

Antwort zu 1 und zu 4:

Rechtsgrundlage für die Durchführung des Pilotversuchs ist § 45 Abs. 1 Nr. 6 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), wonach die Straßenverkehrsbehörden Anordnungen zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen treffen können (sog. Experimentierklausel). Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) führt zurzeit im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums einen entsprechenden Versuch in neun deutschen Großstädten durch. Das Berliner Projekt wird unter den gleichen Randbedingungen und in etwa im gleichen Zeitraum wie das BASt-Projekt durchgeführt. Dies ist für die spätere Einordnung der Versuchsergebnisse wichtig. Das von der BASt gestaltete Verkehrszeichen für den Pilotversuch wurde mit dem Bundesverkehrsministerium abgestimmt und kommt während des Versuchszeitraums somit bundesweit einheitlich, also auch in Berlin, zur Anwendung. Es handelt sich dabei um eine Ergänzung des Verkehrszeichens 720 StVO („Grünpfeilschild“) um den Zusatz „nur Radverkehr“.

Frage 2:

Nach welchen Kriterien wurden die Kreuzungen Torstraße/Rosa-Luxemburg-Straße, Hannah-Arendt-Straße/Ebertstraße, Schönhauser Allee/Torstraße, Gürtelstraße/Frankfurter Allee sowie Bergstraße/Torwaldsenstraße als Test für die Erprobung des grünen Pfeils für Radfahrende ausgewählt?

Antwort zu 2:

Folgende Kriterien wurden, wie in den anderen am BAST-Projekt teilnehmenden Städten, für die Vorauswahl der Knotenpunkte definiert und entsprechend berücksichtigt:

- Die Gestaltung und Verkehrsregelung des Lichtsignalanlagen(LSA)-Knotenpunkts soll (weitestgehend) regelwerkskonform sein.
- Es gibt – nach Prüfung auf Basis der Unfalldaten – kein auffälliges Radverkehrsunglücksgeschehen in Bezug auf die betroffene Übereckbeziehung.
- Es ist kein Umbau in den nächsten (zwei) Jahren geplant bzw. es fand im aktuellen Jahr kein Umbau statt.
- Die Lichtsignalanlagen-Knotenpunkte bzw. die zu untersuchende Rechtsabbiegebeziehung sollen relevante Verkehrsstärken (Rad-, Fuß- und Kraftfahrzeug(Kfz)-Verkehr) aufweisen.
- Vom Haltpunkt der rechtsabbiegenden Radfahrenden darf es keine Sichtbehinderung durch Bebauung auf kreuzende oder sonstige konfligierende Ströme geben.
- Um die Kombination Radweg in Zufahrt und Radweg in Ausfahrt bei Führung im Seitenraum berücksichtigen zu können, sollte möglichst auch eine Haltlinie für den Radverkehr vorhanden sein.
- Gemeinsame Geh-/Radwege werden ebenfalls nicht im Pilotprojekt berücksichtigt.
- Die Ausschlusskriterien nach der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) zu § 37 Absatz 2 StVO, die für den Einsatz des schon bestehenden Grünpfeils für alle Fahrzeuge, Zeichen 720, gelten, sind auch auf das Abbiegen von Radfahrenden bei Rot übertragbar und deshalb bei der Auswahl zu berücksichtigen: Dazu gehören die Haltpflicht sowie die Vorschrift für den Rechtsabbiegenden, sich so zu verhalten, dass eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen Verkehrsrichtung, ausgeschlossen ist. Die Akzeptanz der Regelung und Einhaltung der Anhaltpflicht wird durch Feststellung des jeweiligen Anteils der verkehrswidrig bei Rot ohne Anhalten Durchfahrenden, der nach Halt Fahrenden und der Haltenden genau untersucht.

Frage 3:

Inwiefern sieht der Senat bei der Auswahl der Kreuzungen einen Widerspruch zu der Formulierung im Koalitionsvertrag von SPD, LINKE und Bündnis 90/Die Grünen, dass der Test in einem klar abgegrenzten, nicht hoch verdichteten Stadtbereich stattfinden soll?

Antwort zu 3:

Die Auswahl der Knotenpunkte erfolgte in Berlin und allen Pilotstädten des BASt-Versuchs auf der in Antwort zu Frage 1 genannten Rechtsgrundlage und aufgrund der in Antwort auf Frage 2 genannten, sehr engen Kriterien. Diese waren von der BASt aufgrund ihrer bisherigen Erkenntnisse, auch aus entsprechenden Versuchen anderer europäischer Länder, definiert worden. Diese Vorgaben determinierten die Auswahl der Knotenpunkte in Berlin. Um das Verkehrsverhalten und alle potentiell daraus resultierenden Konflikte als auch das Unfallgeschehen näher analysieren zu können und aussagekräftige Ergebnisse zu erhalten, war es zudem notwendig, verschiedenartige Kreuzungssituationen auszuwählen.

Frage 5:

Wann wird der Test starten und wann wird er wieder beendet werden?

Antwort zu 5:

Sobald die Verkehrszeichen vorliegen, deren Herstellung bereits beauftragt ist, wird die öffentliche Bekanntgabe erfolgen und die Schilder werden angebracht werden. Das Ende des Pilotversuchs soll spätestens ein Jahr nach Anbringung des Verkehrszeichens sein.

Frage 6:

Welcher Stellenwert wird der Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern während der Erprobung eingeräumt?

Antwort zu 6:

Grundvoraussetzung für den Einsatz eines Grünpfeils für Radfahrende ist, dass ein möglicher Komfortgewinn für den Radverkehr nicht zu Ungunsten der Verkehrssicherheit der anderen am Verkehr Teilnehmenden (insbesondere der zu Fuß Gehenden) sowie der Radfahrenden selbst erreicht wird. Vor diesem Hintergrund und aufgrund bereits vorliegender Erkenntnisse hat die BASt – wie bereits in der Antwort auf Frage 3 ausgeführt – sehr enge Kriterien für die Auswahl der Knotenpunkte für die an ihrem Projekt teilnehmenden Städte definiert, nach denen auch in Berlin die Auswahl der fünf Knotenpunkte erfolgt ist. Wie in der Antwort zu Frage 2 aufgeführt, gelten die Ausschlusskriterien, die für den Einsatz des schon bestehenden Grünpfeils für alle Fahrzeuge gelten, auch für das Abbiegen von Radfahrenden bei Rot.

Frage 7:

Ist seitens des Senats vorgesehen, die Erprobung abzubrechen, sollte sich herausstellen, dass die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern durch den Versuch gefährdet sein sollte?

Antwort zu 7:

Wenn es an einzelnen Knoten zu Sicherheitsdefiziten kommt, die unmittelbar auf die versuchsweise Regelung zurückzuführen sind, muss die Beschilderung dort wieder entfernt werden.

Frage 8:

Durch welche Akteure wird der Versuch fachlich begleitet und bewertet?

Antwort zu 8:

Auftraggeber ist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Das Projekt wird fachlich operativ durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB) unterstützt. Auftragnehmer ist die PTV Transport Consult GmbH.

Frage 9:

Inwiefern sind Verbände wie z.B. der Allgemeine Blinden- und Sehbehindertenverein in die Begleitung des Projekts einbezogen?

Antwort zu 9:

Dem Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenverein wird das Projekt durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz erläutert. Dieser und ggf. weitere Verbände werden in die Begleitung des Projekts einbezogen.

Berlin, den 20.02.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz