

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Martin Bill (GRÜNE) vom 18.01.16

und Antwort des Senats

Betr.: Grünpfeil nach § 37 Absatz 2 Nummer 1 Satz 8 bis 10 StVO

§ 37 Absatz 2 Nummer 1 Satz 8 bis 10 der StVO regelt die Rahmenbedingungen für den Grünpfeil: „Nach dem Anhalten ist das Abbiegen auch bei Rot erlaubt, wenn rechts neben dem Lichtzeichen Rot ein Schild mit grünem Pfeil auf schwarzen Grund (Grünpfeil) angebracht ist. Wer ein Fahrzeug führt, darf nur aus dem rechten Fahrstreifen abbiegen. Dabei muss man sich so verhalten, dass eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen Verkehrsrichtung, ausgeschlossen ist.“

Der Grünpfeil wurde 1978 in der DDR eingeführt, allerdings ohne Anhaltepflicht. Nach der Vereinigung wurde der Grünpfeil zum 01. März 1994 Bestandteil der bundesdeutschen Straßenverkehrsordnung.

In den Folgejahren hatten fast alle größeren Städte den Grünpfeil eingeführt. Allerdings hat die anfängliche Begeisterung schnell nachgelassen. Berlin hat ebenso wie Hamburg den Grünpfeil in den vergangenen Jahren massiv abgebaut. Eine Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) kam zu dem Ergebnis, dass mehr als zwei Drittel der Autofahrer/-innen gegen die gesetzliche Haltevorschrift verstoßen und somit eine ernsthafte Gefahr für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen darstellen. Auch der Zeitvorteil sei minimal, da entsprechend der Grünen Welle der/die abbiegende Autofahrer/-in dann länger vor der nächsten roten Ampel stehen würde. In Hamburg wurde der Rückbau des Grünpfeils insbesondere mit der vermehrten Einführung verkehrsabhängiger Steuerungen in den Ampelanlagen begründet. Die Schilder mussten auch aus Sicherheitsgründen vermehrt abgebaut werden, weil immer mehr Ampelanlagen mit Signalen für Sehbehinderte ausgestattet wurden.

Ich frage den Senat:

Der Senat hatte im Jahr 2002 entschieden, das Grünpfeilschild an den Ampeln in Hamburg flächendeckend einzuführen. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde wurde seinerzeit beauftragt, an allen Knotenpunktampeln (circa 1.100) alle Knotenpunktzufahrten (circa 4.000) hinsichtlich ihrer Eignung zur Montage eines Grünpfeilschildes auf der Grundlage der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 37 Absatz 2 und einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Grünpfeil aus dem Jahre 1999 systematisch zu überprüfen.

Ergänzend waren vorhandene verkehrliche und verkehrstechnische Besonderheiten an den Knotenpunkten zu berücksichtigen. Zeitgleich wurde eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit mit Pressemeldungen, Plakaten, Faltblättern und Internetauftritt betrieben. Die Verbände behinderter Menschen wurden in Veranstaltungen gesondert

informiert. Die Montage von insgesamt 360 Grünpfeilschildern gemeinsam mit einem Zusatzschild zur Anhaltepflicht bei Rot vor dem Abbiegen wurde im November 2002 abgeschlossen und erfolgte nur unter bestimmten örtlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen, um Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit zu vermeiden. Dort, wo in der Folgezeit Fahrzeugführer die Anhaltepflicht ungenügend beachtetten, verkehrsabhängige Steuerungen oder Signalgeber für Sehbehinderte an Ampelanlagen ergänzt wurden oder sonstige örtliche, verkehrliche, signaltechnische oder bauliche Änderungen eintraten, die der Verwendung des Grünpfeils entgegenstanden, wurden die Schilder wieder entfernt.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. *Wie viele Grünpfeilschilder wurden seit der Aufnahme der Vorschrift in die StVO an wie vielen Kreuzungen bis zum Ende der Legislatur im Jahre 2001 angebracht?*

Keine. Die zuständigen Behörden haben seinerzeit die technische Erneuerung von Ampelanlagen und die Implementierung verkehrsabhängiger Steuerungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit an signalisierten Knotenpunkten präferiert. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

2. *Wie viele Grünpfeilschilder an wie vielen Kreuzungen gab es in der Legislatur 2001 – 2004?*
3. *Wie viele Grünpfeilschilder an wie vielen Kreuzungen gab es in der Legislatur 2004 – 2008?*
4. *Wie viele Grünpfeilschilder an wie vielen Kreuzungen gab es in der Legislatur 2008 – 2011?*
5. *Wie viele Grünpfeilschilder an wie vielen Kreuzungen gab es in der Legislatur 2011 – 2015?*

Eine fortlaufende Statistik im Sinne der Fragestellung, der entnommen werden könnte, wie viele Grünpfeile an wie vielen Kreuzungen (und Einmündungen) jeweils im Verlauf der genannten Legislaturperioden montiert waren, wird nicht geführt. Eine nachträgliche Erhebung würde eine entsprechende Auswertung der Akten zu den rund 1.100 Kreuzungs- und Einmündungsampeln für die genannten Legislaturperioden erfordern. Dies ist in der für die Beantwortung einer Schriftlichen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich. Zudem ist ein Teil der erforderlichen Unterlagen auch nicht mehr verfügbar, da die Aufbewahrungsfristen abgelaufen sind.

In den genannten Legislaturperioden wurde jedoch die Anzahl der Grünpfeilschilder an Kreuzungen und Einmündungen für bestimmte Stichtage zur Beantwortung von Presseanfragen und Anfragen aus dem politischen Raum erhoben. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Anzahl der Grünpfeile	Anzahl der Einmündungen und Kreuzungen	Stichtag
301	über 200*	23.04.2004
287	199	07.10.2004
279	193	30.04.2005
265	185	17.02.2006
251	177	06.11.2006
202	146	01.12.2009
191	140	26.02.2014

*) Die exakte Anzahl der Einmündungen und Kreuzungen wurde nicht ermittelt.

Im Übrigen siehe die Angaben zur Anzahl der Grünpfeile in den einzelnen Bezirken für die Jahre 2011 bis 2015 in Drs. 21/253.

6. *Wie viele Grünpfeilschilder an wie vielen Kreuzungen gibt es aktuell?*

Derzeit gibt es noch 168 Grünpfeilschilder an 129 signalisierten Kreuzungen und Einmündungen.

7. *Wie bewertet der Senat den Grünpfeil grundsätzlich?*

Der Grünpfeil kann an dafür geeigneten signalisierten Knotenpunktzufahrten lokal begrenzt zu geringeren Wartezeiten für Rechtsabbieger, einem insoweit flüssigeren Verkehr und einer damit verbundenen Reduzierung von Lärm- und Abgasemissionen beitragen. Dies gilt insbesondere dort, wo ein separater Fahrstreifen für Rechtsabbieger vorhanden ist. Die Grünpfeilregelung ist aber nicht so leistungsfähig und konfliktarm wie eine gesicherte Führung der Rechtsabbieger in einer eigenen Ampelphase, deren Realisierung deshalb bei der Erneuerung von Ampelanlagen oder der Überplanung von Knotenpunkten alternativ stets geprüft wird.

8. *Wird es zu einem weiteren Abbau der Grünpfeilschilder kommen beziehungsweise zu deren vollständigen Verschwinden?*

Wenn ja, gibt es hierfür einen Zeitplan und wie sieht dieser gegebenenfalls aus?

Im Zusammenhang mit der Ausweitung verkehrsabhängiger Steuerungen und der sukzessiven Ausstattung von Ampelanlagen mit Signalgebern für Sehbehinderte müssen Grünpfeilschilder an diesen Stellen ersetzt werden. Auch die zunehmende Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen in Verbindung mit der Markierung von Aufstellflächen für den indirekt links abbiegenden Radverkehr auf den Fahrbahnen signalisierter Knotenpunkte wird dazu beitragen. Eine solche Führung des Radverkehrs im Knotenpunktbereich erfordert die Aufhebung einer vorhandenen Grünpfeilregelung, da sich die Aufstellflächen für den indirekt links abbiegenden Radverkehr regelmäßig im Fahrweg eines potenziellen Grünpfeilnutzers befinden. Einen Zeitplan hierfür gibt es nicht.