

Antrag (AfD-Fraktion)

Installation eines Grünpfeils an der Kreuzung Schliemannstraße/ Werderstraße

13. Stadtvertretung vom 26.10.2020; TOP 9; DS: 00181/2019

[SessionNet | Bürgerinformationssystem der LHS Installation von Grünpfeilen \(schwerin.de\)](http://schwerin.de)

Die Stadtvertretung hat Folgendes beschlossen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, an der Kreuzung Schliemannstraße/Werderstraße einen Grünpfeil (Zeichen 720) zu installieren. Darüber hinaus möge die Verwaltung für die Stadtteile Altstadt, Feldstadt, Paulsstadt, Lewenberg bis zum 31. Dezember 2020 prüfen, an welchen bestehenden Kreuzungen das neue Verkehrszeichen „Grünpfeil für Radfahrer“ aus verkehrsrechtlicher Perspektive sowie sinnvoll angebracht werden könnte. Zudem ist bei allen zukünftig neu entstehenden (Umbau oder Neuinstallation) Lichtzeichenanlagen der Einsatz dieses Verkehrszeichens im Interesse einer Optimierung des Radverkehrs zu prüfen.

Hierzu wird mitgeteilt:

Die Anordnung von Grünpfeilen obliegt gemäß § 44 Absatz 1 Satz 1 StVO i.V.m. § 3 Absatz 1 Satz 1 StVZustLVO dem Oberbürgermeister als örtliche Straßenverkehrsbehörde. Die Aufgaben werden hier im übertragenen Wirkungskreis wahrgenommen.

Auf die ablehnende Stellungnahme zum Ursprungsantrag wird verwiesen. Der Grünpfeil ist aufgrund der Ausschlusskriterien gemäß StVO, wie dem unerlaubten Radverkehr in Gegenrichtung oder der Bedeutung der LZA für die Schulwegsicherheit nicht möglich. Die Obere und auch die Oberste Straßenverkehrsbehörde M-V haben in der Vergangenheit immer wieder deutlich gemacht, dass bei allen verkehrlichen Maßnahmen der Verkehrssicherheit der Vorrang vor der Leistungsfähigkeit einzuräumen ist. Auch die Polizei befürwortet Grünpfeile wegen den damit verbundenen Sicherheitsdefiziten grundsätzlich nicht.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf eine umfangreiche Untersuchung zum Verhalten und zum Unfallgeschehen bei Grünpfeilregelungen in 75 Städten über 100.000 Einwohnern aus dem Jahr 2015 verweisen. Hierbei gab es folgenden Kernaussagen:

- Grünpfeile bringen generell keine Vorteile für den Verkehrsablauf
- Grünpfeile weisen von allen Rechtsabbiegeformen die größte Unfalldichte auf
- vor allem Radfahrer sind bei Grünpfeilen vergleichsweise häufig in Unfälle verwickelt
- unfallbegünstigendes Merkmal ist der fehlende Zeitvorsprung für Fußgänger
- häufig ist eine Blockade der freigegebenen Fußgänger/Radfahrer-Furten zu beobachten
- die Regelung wird von einer deutlichen Mehrzahl der Autofahrer falsch angewendet

Seit 2015 wurden zudem nachfolgende Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Antrag auf Z 720 an der LZA durch die Verkehrsbehörde geprüft:

- saisonale Abschaltung der LZA (*bringt für die Leistungsfähigkeit jedoch keine Vorteile, da nicht nur saisonal Querungsbedarfe vorhanden sind; der Betrieb der LZA ist für die Grüne Welle zudem sinnvoll, um den Fahrzeugpulk in einer gleichmäßigen Geschwindigkeit zu führen*)
- Anbringung eines beleuchteten Grünpfeils (*die Kosten von 10.000€ sind gegenüber dem verkehrlichen Nutzen überdurchschnittlich hoch*)
- Verlängerung der Grünzeit aus der Schliemannstraße (*dadurch würde sich die Koordinierung in der Werderstraße aus Richtung Schloss verschlechtern*)
- Daueranforderung aus der Schliemannstraße (*das hat in verkehrsschwächeren Zeiten den Nachteil, dass die Schliemannstraße bedient wird, wenn sich kein Fahrzeug anfordert*)

- die Betriebszeiten der LZA entlang der Werderstraße wurden auf 6-19h vereinheitlicht
(*durch früheres Abschalten geringere Wartezeiten in den Nebenrichtungen*)

Überprüfung der Kreuzungen in der Altstadt, Feldstadt, Paulsstadt und Lewenberg auf den Einsatz des neues Verkehrszeichen „Grünpfeil für Radfahrer“ bis 31.12.2020

Derzeit werden die infrage kommenden Kreuzungen nach rechtlichen und verkehrlichen Prämissen untersucht. Im 1. Quartal 2021 werden dann die Ergebnisse bzw. Vorschläge im Rahmen eines Anhörungsverfahrens von den Verfahrensbeteiligungen bewertet. Über das Abschlussergebnis wird die Stadtvertretung dann anschließend informiert.