

Zusammenfassung der Bachelor-Thesis

Die Bachelorarbeit mit dem Titel „*radverkehrsbezogene Ausnahmeregelungen vom Haltgebot an Lichtzeichenanlagen*“ behandelt die Frage, ob es bei gleichbleibender Qualität der Verkehrssicherheit realisierbar ist, den Radverkehr unter bestimmten Bedingungen vom derzeit geltenden absoluten Haltgebot an roten Ampeln teilweise zu befreien.

Die angedachte Befreiung vom Haltgebot beschränkt sich dabei auf Fahrlinien, bei denen keine Fahrbahn gekreuzt wird. In Frage kommen demnach

- das Abbiegen nach rechts an Kreuzungen und Einmündungen sowie
- die Geradeausfahrt entlang der durchgehenden Straße an Einmündungen (auch: T-Kreuzung) auf der Seite, welcher der einmündenden Straße gegenüberliegt und
- die Geradeausfahrt an einer ampelgeregelten Fußverkehrsquerung.

In der Arbeit wird zunächst die derzeitige Situation hinsichtlich der bestehenden Forderungen, der allgemeinen Radverkehrssituation sowie der Rechtslage dargestellt.

So wird darauf aufmerksam gemacht, dass im Koalitionsvertrag der aktuellen Berliner Landesregierung die Durchführung des Pilotprojekts „Grüner Pfeil für Radfahrer*innen“ⁱ vereinbart wurde. Ähnliche Vorstöße werden auch von Kreisverbänden verschiedener Parteien in mehreren Bundesländern eingebracht.ⁱⁱ Das Thema wird ebenso beim ADFC aufgegriffen.ⁱⁱⁱ

Im weiteren Verlauf werden die Folgen prognostiziert, die voraussichtlich eintreten, sofern eine entsprechende Ausnahmeregelung erlassen werden würde.

Anhand von zwei Knoten im Berliner Stadtgebiet wird aufgezeigt, dass bis zu sechs verschiedene Konflikttypen auftreten können, wenn der Radverkehr über Rot fährt. Zu jedem der Konflikttypen wird eine Prognose hinsichtlich der sich daraus ergebenden Gefahren gestellt.

Weiterhin wurden die Positionen von Vertretern der betroffenen Verkehrsteilnehmergruppen erfragt. So wurde seitens des ADAC und des FUSS e.V. auf mehrere Sicherheitsbedenken aufmerksam gemacht, währenddessen beim ADFC nicht mit nachteiligen Auswirkungen gerechnet wird.

Nachdem anhand der Analyse zweier Örtlichkeiten die voraussichtlich auftretenden Konflikte identifiziert wurden und ferner die Positionen von Interessenvertretern vorliegen, wurde ein Modell entwickelt, mittels dessen ein Maximum an Verkehrssicherheit bei gleichzeitiger Rotlicht-Freigabe gewährleistet werden soll.

Dieses Modell sieht zunächst vor, dass nicht jede ampelgeregelte Örtlichkeit für eine entsprechende Freigabe geeignet ist. Anhand von Auswahl- und Ausschlusskriterien muss zunächst bestimmt werden, ob sich eine Örtlichkeit anbietet. Als Mindestvoraussetzung gilt grundsätzlich, dass sowohl vor der Ampel als auch hinter dieser jeweils ein Radweg vorhanden ist.

Weiterhin beinhaltet das Modell einige Verhaltensvorschriften, die bei der Passage eines Rotlichts zu beachten sind. Dabei handelt es sich hauptsächlich um

Vorrangregelungen, damit die Verkehrsteilnehmenden, die einen Knoten bei Grün befahren oder betreten, nicht beeinträchtigt werden.

Die Kombination der baulichen Kriterien und die Entwicklung von Verhaltensvorschriften allein wird jedoch nicht allen Konflikten begegnen können, da es Konfliktsituationen gibt, bei denen Gefahren weitestgehend unvorhersehbar auftreten. Diese treten dann auf, wenn eine rote Ampel von einem Fahrrad passiert wird und plötzlich querende Verkehrsströme durch Grünschaltung freigegeben werden. Führt ein Radweg unmittelbar dort vorbei, wo zuvor querungsbereiter Fuß- oder Radverkehr gewartet hatte, muss mit Gefahrensituationen gerechnet werden.

Alle Konflikte dieser Art sind jedoch dadurch zu verhindern, indem der Radverkehr nicht während der gesamten Rotlichtphase in einen Knoten einfahren darf, sondern nur dann, wenn es nicht zu solchen Überraschungsmomenten durch die plötzliche Freigabe querender Verkehrsströme kommen kann. Die Signalisierung der entsprechenden Zeiträume lässt sich mittels eines weiteren Lichtzeichens realisieren, welches nur während der freizugebenen Zeiten aufleuchtet oder blinkt.

Die Kombination dieser Elemente (bauliche Kriterien, Verhaltensvorschriften, temporäre Einschränkungen) bietet die Gewährleistung bestmöglicher Verkehrssicherheit bei gleichzeitiger Rotlicht-Freigabe für den Radverkehr. Fraglich ist jedoch, ob das Konzept auch tatsächlich geeignet ist, um das derzeitige Niveau an Verkehrssicherheit aufrecht zu erhalten.

Das Konzept kann nur dann seine Wirkung entfalten, wenn alle Elemente ineinandergreifen. Die Beachtung aller Verhaltensvorschriften erfordern nicht nur das Wissen über die besonderen Regelungen, sondern auch ein hohes Maß an Verkehrsdisziplin. Derzeitig weisen viele Indizien darauf hin, dass die besonderen Sorgfaltspflichten beim Passieren einer roten Ampel infolge von lückenhaften Regelkenntnissen und unzureichender Regeltreue nicht umfassend beachtet werden. Somit ist von Einschnitten in die Qualität der Verkehrssicherheit auszugehen, sodass die Untersuchungsfrage letztlich verneint wird.

Unklar ist jedoch in welchem Maße die Verkehrssicherheit unter einer erlaubten Weiterfahrt für den Radverkehr bei Rot leiden würde. Es ist erstrebenswert, genauere Aussagen über die Intensität der Nachteile zu treffen. Durch Verkehrsversuche oder Untersuchungen im psychologischen und soziologischen Bereich ließen sich bspw. weitere dahingehende Erkenntnisse gewinnen.

Sofern diesbezüglich verlässlichere Auskünfte getroffen werden können, wäre eine Diskussion darüber wünschenswert, ob die Vor- und Nachteile möglicherweise in einem verträglichen Maß zueinanderstehen.

Eine Untersuchung von über 400 Ampeln im Berliner Stadtgebiet ergab schließlich, dass bei 21% der Ampeln die baulichen Voraussetzungen für die Geradeausfahrt gegeben sind. Für das Abbiegen nach rechts liegen die Voraussetzungen in 19% der Fälle vor. Somit könnte die daraus resultierende Beschleunigung einen Beitrag zur Radverkehrsförderung leisten.

ⁱ SPD Berlin, Die Linke Landesverband Berlin, Bündnis 90 Die Grünen Landesverband Berlin (2016). Berlin gemeinsam gestalten. Solidarisch. Nachhaltig. Weltoffen. Koalitionsvereinbarung 2016-2021. URL: https://www.berlin.de/rbmskzl/_assets/rbm/161116-koalitionsvertrag-final.pdf [abgerufen am 05.04.2018]. S. 42.

ⁱⁱ Vgl. GAL – Grüne Alternative Liste Bamberg (2017). GAL – Aktuelle Informationen. Grüne wollen „grünen Pfeil für den Radverkehr“. URL: http://www.gal-bamberg.de/index.php?id=1601&tx_ttnews%5Btt_news%5D=1536&cHash=f8eb6778e3be2cb825283a914350f3fc [abgerufen am: 17.05.2018] und vgl. GAL – Grüne Alternative Liste Bamberg (2018). GAL – Aktuelle Informationen. Grüne freuen sich über Modellversuch mit „Grünem Pfeil“. URL: http://www.gal-bamberg.de/index.php?id=1601&tx_ttnews%5Btt_news%5D=1735&cHash=8f0cd16a1561847186ad25b1cb5b41f4 [abgerufen am: 17.05.2018] und vgl. SPD, Bündnis90/Die Grünen. 2015. Prüfauftrag/Anfrage Sitzung der Bezirksvertretung Innen- stadt - West am 09.09.2015 Hier: grüner Pfeil für Radfahrverkehr. URL: [https://dosys01.di-gistadtdo.de/dosys/gremrech.nsf/%28embAtOrg%29/85CC2005DC885D6BC1257EAE00623FA0/\\$FILE/09.09.2015%20Gr%C3%BCner%20Pfeil%20f%C3%BCr%20Radfahrer.pdf.pdf?OpenElement](https://dosys01.di-gistadtdo.de/dosys/gremrech.nsf/%28embAtOrg%29/85CC2005DC885D6BC1257EAE00623FA0/$FILE/09.09.2015%20Gr%C3%BCner%20Pfeil%20f%C3%BCr%20Radfahrer.pdf.pdf?OpenElement) [abgerufen am: 17.05.2018] und vgl. Doerk, Daniel (2015 a). Übersicht: Forderungen nach Grünpfeil. URL: <http://itstartedwithafight.de/2015/11/16/uebersicht-forderungen-nach-gruenpfeil/> [abgerufen am: 17.05.2018].

ⁱⁱⁱ Vgl. ADFC (2016). Rechtsabbiegen bei Rot. ADFC - Statement zur aktuellen Diskussion. URL: <https://www.adfc.de/presse/pressemitteilungen/adfc-statement-zu-rechtsabbiegen-bei-rot> [abgerufen am 29.04.2018].