

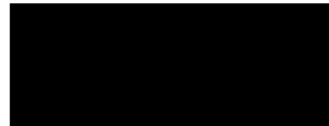


Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Landesentwicklung, Postfach 31 29, 65021 Wiesbaden

Geschäftszeichen VI 6-2 - 66k-04-75

Regierungspräsidium Darmstadt
Postfach 11 12 53
64278 Darmstadt

Dst.-Nr. 0458



irtschaft.hessen.de

Regierungspräsidium Gießen
Postfach 10 08 51
35338 Gießen

Ihre Nachricht vom

Datum 23.11.2015

Regierungspräsidium Kassel
Postfach 10 30 67
34112 Kassel

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Wilhelmstraße 10
65185 Wiesbaden

nachrichtlich:

Hessisches Ministerium des Innern
und für Sport
Friedrich-Ebert-Allee 12
65185 Wiesbaden

**Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO);
hier: § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil
Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Ausgabe 2015**

1. Einführungserlass

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit seinem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 15/2015 die Anwendung der neuen Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr, Ausgabe 2015, für den Bereich der Bundesfernstraßen erlassen. Sie ersetzen die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Ausgabe 1992, sowie die Teilfortschreibung 2003.

Die RiLSA, Ausgabe 2015, enthalten grundlegende verkehrstechnische Bestimmungen und Empfehlungen für die Einrichtung und den Betrieb von Lichtzeichenanlagen. Sie stellen den zum Zeitpunkt der Veröffentlichung gültigen Stand der Technik dar und stehen im Einklang mit dem Neuerlass der Straßenverkehrs-Ordnung vom 06.03.2013.

Die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Ausgabe 2015, führe ich zum 01.12.2015 für künftige Anordnungen zur Einrichtung von Lichtzeichenanlagen im Land Hessen ein und erkläre sie mit den folgenden Hinweisen und Konkretisierungen für verbindlich. Bei wesentlichen Änderungen bestehender Lichtzeichenanlagen sind die Richtlinien ebenfalls zu beachten.

2. Verkehrsrechtliche Anordnung

Lichtzeichenanlagen sind Verkehrseinrichtungen gemäß § 43 Abs. 1 StVO. Ihr Einsatz setzt die verkehrsrechtliche Anordnung der Lichtzeichenanlagen im Allgemeinen sowie der Signalprogramme im Besonderen durch die Straßenverkehrsbehörde voraus. Die Anordnung muss den Anforderungen insbesondere der §§ 37 und 45 StVO genügen. In jedem Fall muss die Straßenverkehrsbehörde die aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse bestehende Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung insbesondere der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erheblich übersteigt, in der verkehrsrechtlichen Anordnung darlegen (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO). Die verkehrsrechtliche Anordnung muss inhaltlich hinreichend bestimmt sein (vgl. § 37 Abs. 1 HVwVfG) und mindestens folgende Anlagen enthalten:

- einen Übersichtslageplan
- einen Signallageplan
- grundsätzliche Ausführungen sowie geeignete Darstellungen, z. B. Phasenfolgepläne und Signalzeitenpläne, zum Entwurf des Signalprogramms (vgl. RiLSA Kap. 2)
- grundsätzliche Ausführungen sowie geeignete Darstellungen zum Steuerungsverfahren (vgl. RiLSA Kap. 4).

Die Straßenverkehrsbehörde hat außerdem die Betriebszeiten der Lichtzeichenanlage festzulegen; eine Nachtabschaltung ohne verkehrsbehördliche Anordnung ist nicht zulässig.

Die Signalplanung der Lichtzeichenanlage, d.h. die Erarbeitung der vorgenannten Maßnahmen, dient der Vorbereitung einer verkehrsrechtlichen Anordnung. Die Kosten für diese Aufgaben fallen nicht unter den Regelungen des § 5b StVG und sind daher durch die Straßenverkehrsbehörde zu tragen (Urteil des OVG NRW vom 15. Juni 2011, Az. 8 A 162/10). Soweit die Aufgaben des Entwurfs des Signalprogramms sowie der Konzeption des Steuerungsablaufs durch den Straßenbaulastträger übernommen werden, handelt es sich um eine freiwillige Leistung.

3. Ziele und Einsatzbereiche

Lichtzeichenanlagen dienen dem Ziel der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs. Bei der Ausgestaltung von Signalprogrammen ist neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit die

Optimierung des Verkehrsflusses maßgeblich. Positive Nebeneffekte einer verkehrsabhängigen Steuerung mit der Verkürzung von Wartezeiten bzw. der Verringerung der Anzahl von Halten sind die Reduktion von Kraftstoffverbrauch sowie Abgas- und Schallemissionen.

Mit Lichtzeichenanlagen dürfen keine zusätzlichen Gefahrenlagen geschaffen werden. Signalprogramme dürfen daher auch nicht als Ersatzmaßnahmen zur Umsetzung verkehrsplanerischer Ziele ausgerichtet werden. Die Signalprogramme sind infolge dessen grundsätzlich auf die tatsächliche Verkehrsnachfrage abzustimmen. Künstlich verkürzte Grünzeiten bzw. verlängerte Rotzeiten mit dem Ziel, unerwünschte Verkehrsströme durch erzwungene Rückstaubildung zu drosseln, stehen hierzu im Widerspruch. So genannte „Pfortnerampeln“ kommen daher nur insoweit in Frage, als sie der Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses im durch sie abgeschirmten Straßennetz im Rahmen eines abgestimmten Gesamtkonzepts dienen. Dabei ist insbesondere sicherzustellen, dass die Leistungsfähigkeit bzw. Kapazität des abgeschirmten Straßennetzes ausgeschöpft wird. Diese darf demnach auch nicht anlässlich oder in Folge der Einrichtung einer Lichtzeichenanlage verringert werden. Eine über längere Zeiträume andauernde Sperrung eines Knotenpunktarms durch Lichtzeichenanlagen ist nicht zulässig.

Lichtzeichenanlagen dürfen nicht als Maßnahme zur Beeinflussung der Fahrgeschwindigkeit eingesetzt werden. Es ist insbesondere unzulässig, Lichtzeichenanlagen ausschließlich zum Zweck der Geschwindigkeitsverringerung oder als Ersatz für Geschwindigkeitsüberwachung anzuordnen.

Lichtzeichenanlagen, die gemäß § 45 Abs. 1c Satz 5 StVO in Tempo 30-Zonen noch vorhanden sind, sind im Fall ihrer altersbedingten Abgängigkeit nicht mehr zu erneuern.

4. Hinweise und Maßgaben

4.1 Konzeption der Lichtsignalsteuerung

An Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sind bei der Konzeption der Lichtsignalsteuerung die aufgrund ihrer Widmung gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG) bzw. Hessischem Straßengesetz (HStrG) gegebene besondere Verkehrsfunktion für den weiträumigen und überörtlichen Verkehr zu beachten. In Bezug auf die Gewährleistung dieser Funktion dürfen durch die Lichtsignalsteuerung keine Wirkungen erzeugt werden, die der Leichtigkeit des Verkehrs durchgehender Streckenzüge entgegenstehen. Bei konkurrierenden gleich starken Verkehrsströmen soll der höher klassifizierten Straße der Vorzug gegeben werden.

Mit der Lichtsignalsteuerung ist eine Verkehrsflussoptimierung durch eine differenzierte Behandlung der über den Tages- und Wochengang wechselnden Verkehrsverhältnisse anzustreben. Diese Potenziale können insbesondere in eng vermaschten, hoch belasteten Straßennetzen mit geeigneten verkehrsabhängigen Steuerungsverfahren und einer Koordinierung auf Strecken oder in Netzbereichen erschlossen werden. Hierbei ist jedoch eine sorgfältige Betrachtung des zu erwartenden Nutzens in Bezug auf den Aufwand unabdingbar.

4.2 Entwurf der Signalprogramme

Bei der Erstellung der Signalprogramme sind die verschiedenen Belastungszustände differenziert zu betrachten (Hauptverkehrszeit, Normalverkehrszeit, Schwachverkehrszeiten Nacht, Wochenende, Feiertag). Bei Festzeitsteuerungen sind die Umlaufzeiten unter Maßgabe der Gewährleistung der erforderlichen Kapazität so kurz wie möglich zu halten.

An Anschlussstellen von Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen ist ein Rückstau auf die durchgehende Fahrbahn einschließlich Ausfädelungstreifen aus Gründen der Verkehrssicherheit mit hoher Priorität zu vermeiden. Hierzu ist bei entsprechenden Verkehrssituationen den von der Autobahn abfahrenden Verkehrsströmen vorrangig Freigabezeit zu geben, ggf. unter Inkaufnahme längerer Wartezeiten der übrigen Verkehrsströme. Erforderlichenfalls ist der Abfluss durch entsprechende Signalprogramme an den stromabwärts folgenden Knotenpunkten sicherzustellen. Besonderer Betrachtung bedürfen in diesem Zusammenhang Veranstaltungsverkehre sowie Ausleitungen des Verkehrs von der Autobahn auf ausgewiesene Bedarfsumleitungstrecken, bei denen ggf. Sonderprogramme zu hinterlegen sind.

4.3 Signalisierung des Fußgängerverkehrs

Bei der Erstellung von Signalprogrammen ist dem Ziel, eine hohe Akzeptanz der Steuerung beim Fußgängerverkehr zu erreichen, aus Gründen der Verkehrssicherheit eine besondere Bedeutung beizumessen. Bei verkehrsabhängigen Signalprogrammen ist daher durch geeignete Steuerungsabläufe sicherzustellen, dass Fußgänger nicht unnötig an gesperrten Furten warten müssen, wenn diese nicht mehr durch Kraftfahrzeugströme belegt sind. Bei festzeitgesteuerten Signalprogrammen sind Fußgänger in jedem Umlauf zyklisch freizugeben, da eine Beschränkung auf anforderungsabhängige Freigabezeiten für Fußgänger zu langen Wartezeiten führen kann.

Fußgängerschutzanlagen sind aus Gründen der Akzeptanz ausschließlich anforderungsabhängig zu steuern und technisch entsprechend auszurüsten. Im Steuerungsablauf ist die unmittelbare Einleitung des Phasenübergangs nach der Anforderung durch die Fußgänger unter Einhaltung der Mindestgrünzeit für die übrigen Verkehrsströme vorzusehen. Hiervon kann abgesehen werden, wenn sich die Fußgängerschutzanlage in einem koordinierten Streckenverlauf befindet und die Wirkung der Grünen Welle beeinträchtigt würde.

4.4 Signalisierung des Radverkehrs

Aufgrund der Regelung in § 37 Abs. 2 Nr. 6 StVO sind bei gemeinsamer Signalisierung des Radverkehrs mit dem Fußgängerverkehr die betroffenen Signalgeber bis spätestens 31.12.2016 durch entsprechende Signalmasken als kombiniertes Fußgänger-/Radfahrersignal auszuführen.

5. Vollzug dieses Erlasses

Die Regierungspräsidien werden gebeten, die örtlichen Straßenverkehrsbehörden in ihrem Zuständigkeitsbereich in geeigneter Weise über diesen Erlass zu unterrichten.

6. Bezugsquellen

Die RiLSA können bezogen werden beim FGSV Verlag GmbH, Wesselinger Straße 17, 50999 Köln, www.fgsv-verlag.de.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

gez.

Günther Hermann

Leiter der Abteilung Straße, Verkehrs- und Bauwesen