

Info-Blatt zur Anlieger-Versammlung Nr. 2

In der Diskussion um eine Zufahrt zur Berggasse am Schwankleck und um eine Fußgänger-Ampel tauchen immer wieder Paragraphen und Richtlinien auf, die hier kurz zusammengestellt werden, um Fehlinformationen und –auslegungen vorzubeugen.

Verwaltungsvorschrift zur StVO, § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil, zu Nummer 3:

³⁹Die Farbfolge Gelb-Rot darf lediglich dort verwendet werden, wo Lichtzeichenanlagen nur in größeren zeitlichen Abständen in Betrieb gesetzt werden müssen, z. B. an Bahnübergängen, an Ausfahrten aus Feuerwehr- und Straßenbahnhallen und Kasernen. Diese Farbfolge empfiehlt sich häufig auch an Wendeschleifen von Straßenbahnen und Oberleitungsomnibussen. Auch an Haltebuchten von Oberleitungsomnibussen und anderen Linienomnibussen ist ihre Anbringung zu erwägen, wenn auf der Straße starker Verkehr herrscht. Sie oder Lichtzeichenanlagen mit drei Farben sollten in der Regel da nicht fehlen, wo Straßenbahnen in eine andere Straße abbiegen.

Merke: Bahnübergänge sind nur als Beispiel erwähnt. Die zahlreichen vorhandenen Anlagen belegen, dass auch im normalen Verkehrsablauf zweiphasige Ampeln eingesetzt werden (Luise-Kieselbach-Platz München, Fuß- und Radweg). Dies ist deshalb von Bedeutung, weil es das Argument widerlegt, eine Fußgängerampel am Schwankleck könne den Autofahrern fälschlicherweise freie Fahrt in die Kreuzung signalisieren. **Eine Ampel ohne Grünphase schließt dieses Problem aus.**

RiLSA - Richtlinien für Lichtsignalanlagen - Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr [FGSV-Nr. 321] (FGSV Köln):

7.4.3 Überquerungshilfe in der Nähe von Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage

In Knotenpunktzufahrten mit Wartepflicht

Fußgänger - Lichtsignalanlagen dürfen in Knotenpunktzufahrten mit Wartepflicht nicht angelegt werden, weil die Gefahr besteht, daß Kraftfahrer das Fahrzeugfreigabesignal vor der Fußgängerfurt auf den Knotenpunkt beziehen und die Wartepflicht nach Zeichen 205 oder 206 StVO mißachten. Wenn in solchen Fällen eine Signalisierung des Fußgängerverkehrs unbedingt erforderlich ist, muß die Furt vom Knotenpunkt ausreichend weit entfernt sein oder aber der ganze Knotenpunkt muß in die Signalisierung einbezogen werden.

Anmerkung: Die Gefahr der Missachtung der Wartepflicht entfällt logischerweise dann, wenn es kein Fahrzeugfreigabesignal gibt, also wenn die Ampel kein Grünsignal hat (s.unten). Außerdem fragt sich, was „ausreichend weit entfernt“ de facto bedeutet.

Antwort der FGSV auf eine Anfrage zur RiLSA:

Über den Richtlinien der FGSV stehen Gesetze und Verordnungen. Zu den Verordnungen zählt auch die Verwaltungsvorschrift VwV zur StVO (siehe z.B. im Internet).

Im § 37 geht es zum Beispiel um die Signalbilder und Farben der Lichtzeichenanlagen (das ist der rechtliche Begriff).

Die RiLSA gehen konform mit der VwV-StVO.

Die RiLSA selber sind mit einer sogenannten Verkehrsblattverlautbarung für die Lichtsignalanlagen an Bundesstraßen eingeführt, den Ländern wird die Anwendung empfohlen. Wie die einzelnen Länder und Kommunen die RiLSA eingeführt haben, entzieht sich meiner Kenntnis.

Generell kann man sagen, dass Richtlinien den Stand der Technik wiedergeben.

Nun zu dem Problem der ROT-GELB-Signalisierung:

Im Text des Kapitels 1.3 (Lichtsignale und Signalfolgen) des aktuellen RiLSA-Entwurfs findet sich folgende Passage:

Lichtsignale für Kraftfahrzeuge haben die Signalfolge GRÜN - GELB - ROT - ROT/GELB - GRÜN. An Lichtsignalanlagen, die nur in größeren zeitlichen Abständen in Betrieb genommen werden, oder bei Verwechslungsgefahr hintereinander liegender Signalgeber, ist auch die Signalfolge DUNKEL - GELB - ROT - DUNKEL erlaubt.

Dies geht - wie gesagt - konform mit der VwV-StVO.

Was Ihre Frage anbetrifft, so kann ich leider keine Auslegung des RiLSA-Textes ermöglichen. Das Aufstellen von LSA wird jede Kommune wohl anders handhaben. Die FGSV kann Ihnen aufgrund Ihres satzungsgemäßen Auftrages sowie aus grundsätzlichen vereinsrechtlichen Bestimmungen keine Auskünfte über detaillierte Planungsfragen erteilen. Solche Auskünfte würden - auch wenn sie kostenlos wären - schon als gutachterliche Stellungnahmen angesehen werden. Das wäre wiederum eine wirtschaftliche Tätigkeit, die ein Verein nicht leisten darf.

Deshalb bleibt uns leider nur die Möglichkeit Ihnen zu empfehlen, sich in der Angelegenheit mit der für die Planung verantwortlichen Behörde (Bauamt, Straßenverkehrsbehörde oder Polizei) auseinanderzusetzen.

Diese Stellungnahme belegt zweierlei:

- a) die RiLSA haben keinen Gesetzescharakter – allerdings sind solche Richtlinien als Stand der Technik anzusehen und werden sowohl als Grundlage für Gesetze und Verordnungen als auch der Rechtsprechung herangezogen – aber sowohl im positiven als auch im negativen. Die „Verwechslungsgefahr hintereinander liegender Signalgeber“ ist m.E. ein weiteres Argument für eine zweiphasige Ampel am Schwankleck, auch dann, wenn es nicht um einen weiteren „Signalgeber“, sondern um ein kurz auf die Ampel folgendes Vorfahrtzeichen geht. **Zumindest ist klargestellt, dass das Vorhandensein von Bahnanlagen nicht unbedingte Voraussetzung für eine zweiphasige**

Ampel ist.

- b) Es herrscht hierzulande ein perfektes Maulkorbsystem, das einer Demokratie eigentlich unwürdig ist. Dies ist auch im Gespräch mit dem ADAC überdeutlich geworden. Es wird – zumindest regional – dem normalen Bürger unmöglich gemacht, sachliche und fachliche Auskünfte zu alltäglichen Rechtsfragen zu bekommen, weil Behörden, Anwälte und Fachbüros durchgesetzt haben, dass jedwede qualifizierte Äußerung als unerlaubte Rechtsberatung oder unerlaubte gutachterliche Stellungnahme anzusehen ist. Verkehrsvereine werden ruhig gestellt, indem man ihre Mitarbeiter in regionalen Gremien integriert.

Es macht aber wenig Sinn, Fachbüros oder Vereinsmitarbeiter zu befragen, die aufgrund ihrer wirtschaftlichen Abhängigkeit oder aufgrund ihrer Mitarbeit in öffentlichen, von vielerlei Interessen gesteuerten Gremien zu einer neutralen Sichtweise nicht imstande sind. Wir werden also überregionale Büros oder Fachanwälte konsultieren müssen, wenn die Stadt Wolfratshausen sich weiterhin dem Willen nach einer fachlichen Alternativplanung (nach unserem Entwurf) widersetzt und stattdessen fortgesetzt die Entwürfe eines rein profitorientierten Vereins als Grundlage ihrer Planungen verwendet.

Die Stadt muß unsere Entwürfe von dem von ihr beauftragten Planungsbüro in die weitergehenden Überlegungen mit einbeziehen lassen. Nur dies wäre ein Beleg dafür, dass sie sich wirklich für unser Anliegen – das im übrigen auch das Anliegen der Anwohner von Floßkanal, Bahnhofstraße, Markt und/oder Seilergasse ist – einsetzt.

Wolfratshausen, 11.12.08

Harald Staub