
BEKANNTMACHUNGEN DER LANDESBEHÖRDEN

Einführung straßenverkehrstechnischer Regelwerke für das Straßenwesen in Brandenburg

Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Ausgabe 2015 - Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr

Runderlass
des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung,
Abteilung 4, Nr. 11/2018 - Verkehr
Sachgebiet 07.2:
Straßenverkehrstechnik und Straßenausstattung;
Technische Fragen der StVO
Vom 21. Juni 2018

Der Runderlass richtet sich an

- die Landkreise, die kreisfreien Städte sowie die kreisangehörigen Städte und Gemeinden des Landes Brandenburg als Straßenverkehrs- und -baubehörde
- die Straßenbaubehörde des Landes Brandenburg
- kommunale und private Straßenbaulastträger.

1 Allgemeine Hinweise

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat die neuen „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ (RiLSA), Ausgabe 2015, veröffentlicht. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 15/2015 diese Richtlinien für den Entwurf, für die Ausführung und den Betrieb von Lichtzeichenanlagen für den Bereich der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes eingeführt.

Hiermit werden die RiLSA, Ausgabe 2015, für Bundesfern- und Landesstraßen im Land Brandenburg eingeführt.

Für die im Zuständigkeitsbereich der Landkreise, kreisfreien Städte sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden des Landes Brandenburg liegenden Straßen werden auf Grundlage von § 45 des Brandenburgischen Straßengesetzes die RiLSA, Ausgabe 2015, ebenfalls für verbindlich erklärt.

Die RiLSA enthalten grundlegende verkehrstechnische Bestimmungen und Empfehlungen für die Einrichtung und den Betrieb von Lichtzeichenanlagen (LZA). Lichtsignalanlagen (LSA) im Straßenverkehr beziehungsweise die in den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften genannten Lichtzeichenanlagen sind Verkehrseinrichtungen nach § 43 Absatz 1 StVO. Sie sind künftig bei Planungen, Bau und Betrieb sowie bei Anordnungen von neuen Lichtsignalanlagen im Straßenverkehr anzuwenden. Gleiches gilt bei allen sicherheitsrelevanten Änderungen von Lichtsignalanlagen im bestehenden Straßennetz.

Die Richtlinien sollen dazu beitragen, dass Lichtsignalanlagen im Straßenverkehr technisch einwandfrei geplant, hergestellt und erhalten werden und den Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs genügen.

Zahlreiche Aussagen, welche in den neuen RiLSA enthalten sind, dienen der Konkretisierung von Rechtsnormen; dies gilt insbesondere für die Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO).

Die neuen RiLSA gelten als anerkannte Regeln der Technik. Bei Abweichung von den allgemein anerkannten Regeln trägt die anordnende Behörde die Beweislast, dass die gewählte technische Lösung den gebotenen Sicherheitsstandard auf andere Weise gewährleistet.

2 Straßenverkehrsrechtliche Grundsätze und sachliche Zuständigkeit

Der Einsatz von Lichtzeichenanlagen setzt die verkehrsrechtliche Anordnung der Lichtsignalanlagen im Allgemeinen und der Signalprogramme im Besonderen voraus. Zuständig dafür ist die Straßenverkehrsbehörde. Sie darf Lichtsignalanlagen nur dort anordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist (§ 45 Absatz 9 StVO). Die straßenverkehrsrechtlichen Grundsätze der Ausgestaltung von Lichtsignalanlagen ergeben sich aus § 37 StVO sowie der hierzu erlassenen Verwaltungsvorschrift.

Mit Lichtzeichenanlagen wird unmittelbar in den Verkehrsablauf eingegriffen, indem Verkehrsströme mit gemeinsamen Konfliktflächen abwechselnd angehalten oder freigegeben werden. Sie gewährleisten bei Bedarf eine sichere Kreuzung der unterschiedlichen Verkehrsströme und eine Verbesserung des Verkehrsablaufs.

Die von der Straßenverkehrsbehörde nach Anhörung des Straßenbaulastträgers und der Polizei gemäß § 44 Absatz 1 in Verbindung mit § 45 Absatz 3 StVO zu treffende Anordnung einer Lichtsignalanlage muss inhaltlich hinreichend bestimmt sein. Die Anordnung umfasst in jedem Einzelfall die signaltechnische Planung (Signalplanung) mit den dezidierten Festlegungen für die zur Sicherung und Lenkung des Verkehrs erforderliche Lichtzeichenregelung, für deren planerische Ausführung und Darstellung die RiLSA 2015 zugrunde zu legen sind.

3 Einholen der vorherigen Zustimmung der obersten Straßenverkehrsbehörde

Der vorherigen Zustimmung der obersten Straßenverkehrsbehörde bedarf die Anordnung von

- nicht vollständig signalisierten Knotenpunkten
- „Alles-Rot-Sofort-Grün-Fußgänger-Lichtzeichenanlagen“

- Zuflussregelungs-LZA an BAB
- flächenhafte Abschaltung von LSA in verkehrsärmeren Zeiten außerhalb der Nachtstunden.

4 Besondere Hinweise für Anordnung für LZA

Im Land Brandenburg sind folgende Regelungen aus den RiLSA nicht anzuordnen beziehungsweise anzuwenden:

- Signalgeber in den Wegweisungstafeln
- Rote und gelbe Signale, die in Form von Leuchtpfeilen gesendet werden
- Signalisierung der Kfz mit Dunkel-Gelb-Rot-Dunkel an Dreiecksinseln
- Dunkelstellung für Fußgänger an Fußgänger-LZA im Zuge von Anforderungs-LZA
- Rundum-Fußgänger-Grün an Knotenpunkts-LZA
- Führung von Linksabbiegern durch Vorgabezeiten
- Unterschiedliche Durchmesser von Leuchtfeldern an einer Signalleuchte
- Anordnung einer Lichtzeichenanlage zum Zweck der Geschwindigkeitsreduzierung

Im Land Brandenburg ist folgende Regelung abweichend von den RiLSA ohne Zustimmung der obersten Straßenverkehrsbehörde anordnungsfähig:

Für Fußgänger-LZA außerhalb von Knotenpunkten: Grundstellung für Fahrzeugverkehr dunkel und Fußgänger „rot“, nach Anforderung Fahrzeugsignal auf Grün (5 sec.), anschließend Gelb auf Rot, danach wieder Grundstellung für Fahrzeugverkehr dunkel und Fußgänger „rot“.

5 Besondere Hinweise zu Linksabbieger-Signalen

Das für die Signalisierung einer Zugabezeit angeordnete Diagonalgrün bedarf keiner Ergänzung durch einen gelben Blinksignalgeber.

Wird ein gelbes Blinksignal angeordnet, so sollte es kein Pfeilsymbol zeigen, weil das als Aufforderung zum ungefährdeten Fahren missdeutet werden kann.

6 Besondere Hinweise für Engstellensignalisierung

Bei Engstellensignalisierungen bedarf die Anpassung der Zwischenzeiten der Anordnung der Straßenverkehrsbehörde.

Bei Umlaufzeiten von mehr als 180 Sekunden soll ein Schild den Verkehrsteilnehmer darauf hinweisen.

7 Besondere Hinweise für das Aufstellen von Zeichen 131 StVO

Das Zeichen 131 StVO ist nur außerorts aufzustellen, wenn die Sichtbarkeit aus 125 m Entfernung auf die Signalgeber nicht gegeben ist.

8 Nachtabschaltungen von Lichtsignalanlagen

Nach Nummer VI. zu den Nummern 1 und 2 VwV-StVO zu § 37 Absatz 2 sollten Lichtzeichenanlagen aus Verkehrssicherheitsgründen in der Regel auch nachts in Betrieb gehalten werden. An den nachts abgeschalteten Lichtsignalanlagen ist die Unfallentwicklung regelmäßig zu beobachten. Bei negativen Unfalltendenzen ist die Nachtabschaltung aufzuheben.

9 Besondere Regelung zur Anordnung von ÖPNV-Signalen

Bei ÖPNV-Neusignalanlagen wird die Genehmigung für das betreffende Straßenbahnunternehmen durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Referat 43, im Benehmen mit der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) erteilt. Die Aufstellung der Straßenbahnsignale (Fahrsignale nach Anlage 4 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung [BOStrab]) wird von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet.

Bei Änderungen von bestehenden LZA-Anlagen mit ÖPNV-Signalen ist die Zustimmung des Betriebsleiters des örtlichen Nahverkehrsunternehmens einzuholen, soweit bei der Änderung BOStrab-Signale betroffen sind. Gegebenenfalls ist bei Bedarf die LEA zu beteiligen.

Bei der Anordnung von ÖPNV-Signalen ist zu beachten:

- Konfliktfreie Signalisierung bei ÖPNV-Signalen F1, F2, F3 Balken links/rechts ist herzustellen.
- Radfahrer sind nicht mit BOStrab-Signalen zu führen (Verweis VwV zu § 41 zu Z 245 Rn 7).
- Übergangssignal ist abweichend auch bei v_{max} bis 20 km/h anzuordnen (Seite 21 RiLSA Nummer 2.4).
- Doppelrot/Dunkel anstelle Rot/Grün an Fußgänger-Queerungsstellen von Gleiskörpern wird zugelassen, sofern diese auf Ausfall überwacht werden (abweichend von § 37 StVO Absatz 2 Nummer 5).

10 Qualitätsmanagement

Als Orientierung für ein Qualitätsmanagement von LZA wird der Leitfaden der Bundesanstalt für Straßenwesen empfohlen.

Bei der Beurteilung der Qualität der Signalisierung höhen gleicher Kreuzungen von Eisenbahnen mit gewidmeten und nicht gewidmeten Straßen und Wegen (vgl. Nummer II. VwV zu § 1 StVO) dient der Leitfaden zur Durchführung von Bahnübergangsschauen (aktueller Stand: 26. Mai 2009) als Orientierung.

11 Verkehrstechnische Prüfung von Lichtzeichenanlagen durch den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Die Prüfung der verkehrstechnischen Unterlagen im Auftrag der Straßenverkehrsbehörden des Landes Brandenburg erfolgt durch den Landesbetrieb Straßenwesen.

Bei der Vorlage der verkehrstechnischen Unterlagen sind die vom Landesbetrieb Straßenwesen erstellten

- „Hinweise zu den Anforderungen an die Aufgabenstellung, Projektierung und Prüfung von **stationären** Lichtsignalanlagen (LSA) im Land Brandenburg“ sowie die
- „Hinweise zu den Anforderungen an die Aufgabenstellung, Projektierung und Prüfung von **transportablen** Lichtsignalanlagen (LSA) im Land Brandenburg“

zu beachten.

12 Außerkrafttreten

Der Runderlass ersetzt den Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung, Abteilung 4, Nr. 06/2014 zu den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Ausgabe 2010 - Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr vom 12. November 2014 (ABl. S. 1560).

13 Sonstiges

Die RiLSA 2015 und die zugehörige „Beispielsammlung zu den Richtlinien für Lichtsignalanlagen“, die nicht Gegenstand dieses Einführungserlasses ist, sind bei der FGSV-Verlag GmbH, Wesselinger Straße 17, 50999 Köln, zu beziehen.

Feststellung des Unterbleibens einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für das Vorhaben Errichtung und Betrieb einer Windkraftanlage in 17337 Uckerland

Bekanntmachung des Landesamtes für Umwelt
Vom 10. Juli 2018

Die Firma Bürgerwind Jagow UG (haftungsbeschränkt) & Co. KG, Bandelow 81 in 17337 Uckerland beantragt die Genehmigung nach § 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), auf dem Grundstück 17337 Uckerland in der Gemarkung Taschenberg, Flur 2, Flurstück 1 eine Windkraftanlage zu errichten und zu betreiben. (Reg.-Nr.: G02618)

Es handelt sich dabei um eine Anlage der Nummer 1.6.2 V des Anhangs 1 der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (4. BImSchV) sowie um ein Vorhaben nach Nummer 1.6.I X der Anlage I des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

Nach § 7 Absatz 1 UVPG war für das beantragte Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen.

Die Feststellung erfolgte nach Beginn des Genehmigungsverfahrens auf der Grundlage der vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen sowie eigener Informationen.

Im Ergebnis dieser Vorprüfung wurde festgestellt, dass für das oben genannte Vorhaben keine UVP-Pflicht besteht.

Es kann davon ausgegangen werden, dass durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht hervorgerufen werden. Mit erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit, Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt und Landschaftsbild ist unter Berücksichtigung der vom Antragsteller vorgesehenen Vorkehrungen nicht zu rechnen.

Diese Feststellung ist nicht selbstständig anfechtbar.

Rechtsgrundlagen

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771)

Vierte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen - 4. BImSchV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2017 (BGBl. I S. 1440)

