



**Freie und Hansestadt Hamburg**  
Behörde für Inneres und Sport  
Amt für Innere Verwaltung und Planung

**Hamburger Richtlinien  
zur Anordnung von  
Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HRVV)**

**A321 / 641.90-2/1**

**Hamburg, den 16.02.2018**

**Kapitel:  
§ 37 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)  
Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und  
Grünpfeil  
Richtlinien für Lichtsignalanlagen  
(RiLSA – Ausgabe 2015)**

**Stand: 16.02.2018**

**Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2015);  
Einführung der Richtlinien für Hamburg**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 15/2015 vom 4. September 2015 die „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ (RiLSA), Ausgabe 2015, bekannt gegeben und gebeten, diese bei Entwurf, Ausführung und Betrieb von Lichtsignalanlagen für den Bereich der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes zugrunde zu legen und empfohlen, bei anderen Straßen in gleicher Weise zu verfahren.

Die „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ (RiLSA) bilden die Grundlage für Entwurf, Ausführung und Betrieb von Lichtsignalanlagen. Sie richten sich nach den maßgebenden gesetzlichen Regelungen, insbesondere der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in der jeweils geltenden Fassung.

Hiermit werden die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Ausgabe 2015, nach Anhörung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation für künftige straßenverkehrsbehördliche Anordnungen zur Einrichtung von Lichtsignalanlagen in Hamburg mit folgenden Hinweisen und Konkretisierungen verbindlich eingeführt. Bei wesentlichen Änderungen bestehender Lichtzeichenanlagen sind die Richtlinien ebenfalls zu beachten.

**1. Allgemeines**

- 1.1. Lichtzeichenanlagen sind Verkehrseinrichtungen nach § 43 Absatz 1, Satz 3 StVO. Lichtzeichen (§ 37 StVO) gehen Vorrangregeln und Vorrang regelnden Verkehrszeichen vor. Einrichtung und Betrieb bedürfen deshalb einer verkehrsrechtlichen Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde.

# Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

## Kapitel:

### § 37 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

### Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil

### Richtlinien für Lichtsignalanlagen

### (RiLSA – Ausgabe 2015)

Die Anordnung muss den Anforderungen insbesondere der §§ 37 und 45 StVO sowie den entsprechenden Bestimmungen der VwV-StVO genügen und inhaltlich hinreichend bestimmt sein. (§ 37 HmbVwVfG).

Die Anordnung muss daher u.a. als Anlagen enthalten (vgl. die Straßenverkehrsrechtlichen Grundsätze und sachliche Zuständigkeit Nr. 1.3 und Nr. 2.1 und 2.2 der RiLSA):

- einen Signallageplan im Maßstab 1:250
  - grundsätzliche Ausführungen zum Entwurf des Signalprogramms (Nr. 2 der RiLSA) und
  - grundsätzliche Ausführungen zum Steuerungsverfahren
- Hierbei beschreiben Signalzeitenplan (Bild 16 der RiLSA) und die Zwischenzeitenmatrix (Bild 9 der RiLSA) zusammen mit dem Signallageplan (Bild 1 der RiLSA) das Ergebnis der verkehrstechnischen Berechnung des Festzeitprogramms. Bei verkehrsabhängigen Steuerungsverfahren ist zusätzlich die Beschreibung der Steuerungslogik erforderlich (Nr. 2.8 und 4 der RiLSA).

- 1.2. Lichtzeichenanlagen dürfen nicht als Maßnahme zur Beeinflussung der Fahrgeschwindigkeit eingesetzt werden. Es ist insbesondere unzulässig, Lichtzeichenanlagen ausschließlich zum Zweck der Geschwindigkeitsbeschränkung oder als Ersatz für Geschwindigkeitsüberwachung zu errichten und anzuordnen.
- 1.3. Lichtzeichenanlagen, die gemäß § 45 Absatz 1c, Satz 5 StVO in Tempo 30-Zonen zum Schutz der Fußgänger noch vorhanden sind, sind im Fall ihrer altersbedingten Abgängigkeit dahingehend zu überprüfen, ob der Bedarf für eine Lichtzeichenanlage noch besteht.
- 1.4. Lichtzeichenanlagen werden entsprechend der verkehrsrechtlichen Vorgaben der Straßenverkehrsbehörde und der verkehrstechnischen Bestimmungen der Straßenbaubehörde vom Straßenbaulastträger auf dessen Kosten beschafft, unterhalten und betrieben. (vgl. § 5b Absatz 1 StVG, § 45 Absatz 5 StVO – Nr. 1.3 der RiLSA). Dazu gehören auch die Entwicklung und Umsetzung des Signalprogramms und des Steuerungsverfahrens sowie die technische Ausführung der Lichtzeichenanlage.

## 2. Hinweise und Vorgaben

### 2.1. Vorgabezeiten (Nr. 2.3.1.2 der RiLSA)

Eine Signalisierung mit Vorgabezeiten für zeitweilig gesichert geführte Linksabbieger wird in Hamburg nicht angewandt.

### 2.2. Fußgänger-Lichtzeichenanlagen (Nr. 2.3.1.5 der RiLSA)

- 2.2.1. Bei Furten mit Fahrbahnsteiler bis zu einer Breite von 4 Metern sollte eine progressive Signalisierung des Fußgängerverkehrs (Nr. 2.3.1.5 der RiLSA) vorgesehen werden. Dabei werden die Fußgängersignale auf den Fahrbahnsteilern früher auf Rot geschaltet als die Fußgängersignale am Fahrbahnrand. Durch diese Regelung soll

# Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

## Kapitel:

### § 37 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

### Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil

### Richtlinien für Lichtsignalanlagen

### (RiLSA – Ausgabe 2015)

- vermieden werden, dass Fußgänger auf sehr schmalen Fahrbahnteilern zum Stehen kommen.
- 2.2.2. Die max. Wartezeit für Fußgänger an Lichtzeichenanlagen soll 80 Sekunden betragen.
- 2.2.3. Bei der Räumgeschwindigkeit für Fußgänger  $v_r$  (Nr. 2.5.2 der RiLSA) ist ein Regelwert von 1,2 m/s anzusetzen. Die Belange bewegungseingeschränkter Verkehrsteilnehmer sind hierbei erforderlichenfalls durch Abminderung der Räumgeschwindigkeit auf  $v_r = 1,0$  m/s signaltechnisch zu berücksichtigen.
- 2.3. Radverkehr (2.3.1.6 der RiLSA)
- 2.3.1. Zur Signalprogrammstruktur für den Radverkehr siehe Nr. 2.3.1.6 der RiLSA. Auf Straßen mit Radwegen ohne Benutzungspflicht ist der Radverkehr zusätzlich in der gemeinsamen Signalisierung mit dem Kraftfahrzeugverkehr zu berücksichtigen.
- 2.3.2. Bei der Signalisierung von indirekt links abbiegenden Radfahrern sind die "Ergänzenden Hinweise zur Planung von indirekt links abbiegendem Radverkehr" (Schreiben LSBG/S1 und BIS/VD52 vom 27.03.2017) zu beachten.
- 2.3.3. Das Hinweisschild für die besondere Führung links abbiegender Radfahrer sollte nur in Ausnahmefällen verwendet werden (Nr. 3.3 der RiLSA).
- 2.4. Markierung Linksabbiege- und Rechtsabbiegefahrstreifen (Nr. 3.2.2 ff. der RiLSA)
- Linksabbiege- und Rechtsabbiegefahrstreifen sind – abweichend von den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) – als Dickstrichmarkierung abzugrenzen.
- 2.5. Haltlinien (Nr. 3.8 der RiLSA)
- Vorgezogene Haltlinien zum Freihalten von Kreuzungen und Einmündungen werden in Hamburg grundsätzlich nicht angeordnet. Ausnahmen bilden gestaffelte Haltlinien an Haltestellen und Ausfahrten für den ÖPNV, zum Freihalten z. B. von Ausfahrten an Feuerwehrrettungswachen und zur Berücksichtigung von Schleppkurven an Linksabbiegefahrstreifen mit Ausleger (vgl. Bild 25).
- 2.6. Wartelinien
- Wartelinien (Zeichen 341), die nach VwV-StVO zu Zeichen 341 Nr. 3 angeordnet werden dürfen, „wo vor einer Lichtzeichenanlage, vor dem Zeichen 294 oder vor einem Bahnübergang eine Straße oder Zufahrt einmündet,“ sollten abweichend von der VwV-StVO in Hamburg grundsätzlich nicht angeordnet werden, da bereits nach den allgemeinen Verkehrsregeln nach § 11 StVO ein entsprechendes Verhalten vorgeschrieben ist.
- 2.7. Verkehrszeichen (Nr. 3.8.3 der RiLSA)
- Positive und negative Vorfahrtzeichen, die nicht am Signalmast angebracht sind, müssen entfernt und grundsätzlich am Signalmast angebracht werden. Bei Knotenpunktzufahrten mit mehr als zwei Fahrstreifen (ohne Einrechnung der



# Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

## Kapitel:

### § 37 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

#### Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil

#### Richtlinien für Lichtsignalanlagen

#### (RiLSA – Ausgabe 2015)

Fahrstreifen des Gegenverkehrs) sind die positiven und negativen Vorfahrtzeichen in der Regel linksseitig zu wiederholen. Andere Zeichen außer den positiven und negativen Vorfahrtzeichen sind am Signalmast unzulässig.

Die Zeichen 209 und 214 sind sparsam zu verwenden. Darf aus einer Knotenpunktzufahrt nicht in alle Richtungen weitergefahren werden, sollen die erlaubten Fahrtrichtungen grundsätzlich statt durch die Zeichen 209 und 214 durch Pfeilmarkierungen (Zeichen 297) oder Pfeile in Lichtzeichen vorgeschrieben werden.

Verhaltensführende Verkehrsinseln in Kreuzungsbereichen stellen in der Regel ein Verkehrshindernis dar; stattdessen sind ggf. Markierungen (Leitlinien) anzuordnen.

#### 2.8. Fußgänger- und Radfahrersignalgeber (Nr. 6.2.7 und 6.2.9 der RiLSA)

Nach den Bestimmungen des § 37 Absatz 2 Nummer 5 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) werden Lichtzeichen, die nur für zu Fuß Gehende oder nur für Rad Fahrende gelten, durch das Sinnbild "Fußgänger" oder "Radverkehr" angezeigt. Im Lichtzeichen für Fußgänger muss nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 37 Absatz 2 Nummer 5 das rote Sinnbild einen stehenden und das grüne einen schreitenden Fußgänger zeigen.

Die gemäß Einigungsvertrag zugelassenen Fußgängersinnbilder (Ampelmännchen) können verwendet werden. Darüber hinaus sind andere als in § 39 Absatz 7 StVO dargestellte Sinnbilder nicht zu verwenden.

#### 2.9. Nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte (Nr. 5.1 der RiLSA)

Von der unter Nr. 5.1 „nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte“ beschriebenen Sonderform der Signalisierung sollte kein Gebrauch gemacht werden.

#### 2.10. Engstellensignalisierung (Nr. 5.2 der RiLSA)

Für die Engstellensignalisierung ist die Fachanweisung „Verwendung von transportablen Lichtzeichenanlagen zur Engstellensignalisierung (FA 1/06)“ der Verkehrsdirektion -VD52- in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

#### 2.11. Akustische und taktile Signalgeber (Nr. 6.2.8 der RiLSA)

Lichtzeichenanlagen sind bei einem Neubau oder einem Gerätetausch grundsätzlich mit taktilen und akustischen Zusatzeinrichtungen gemäß DIN 32981 auszustatten. Sie unterfallen nicht den für Lichtzeichen geltenden Vorgaben nach § 37 StVO. Die Straßenbaubehörden sollten dabei auch das Erfordernis zusätzlicher taktiler Bodenelemente berücksichtigen.

#### 2.12. Ersatzmaßnahmen bei Betriebsunterbrechungen (Nr. 7.4 der RiLSA)

Die Straßenbaulastträger als Betreiber der Lichtzeichenanlagen sind gehalten, bei planbaren Betriebsunterbrechungen – mit Ausnahme von kurzfristigen Unterbrechungen bei Wartungsarbeiten oder Tagesbaustellen – eine

# Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

## Kapitel:

### § 37 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

### Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil

### Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA – Ausgabe 2015)

Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen und verkehrsorganisatorische Maßnahmen durchzuführen (sog. Regelplan; Nr. 7.4.2 der RiLSA) oder transportable Lichtzeichenanlagen einzusetzen (Nr. 7.4.3 der RiLSA). Eine Verkehrsregelung durch die Polizei (Nr. 7.4.1 der RiLSA) kann für den Regelfall nicht erwartet werden. Ausnahmen bedürfen der einvernehmlichen Abstimmung zwischen dem Straßenbaulastträger und der Polizei.

- 2.13. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat ergänzend zu den RiLSA 2010 eine „Beispielsammlung zu den RiLSA für Lichtsignalanlagen“ veröffentlicht. Diese sind nicht Gegenstand dieses Einführungserlasses. Insbesondere scheiden „Alles-Rot-/Sofort-Grün-Schaltungen an einer Kreuzung“ (Nr. 3.10 der Beispielsammlung) aus.

### 3. Sonstiges

Der Einführungserlass der Richtlinien für Signalanlagen (RiLSA 1992) (Schreiben A30/641.90-2/1 vom 21.01.1994) wird hiermit aufgehoben.

### 4. Inkrafttreten

Dieses Schreiben tritt zum 01.03.2018 in Kraft.

