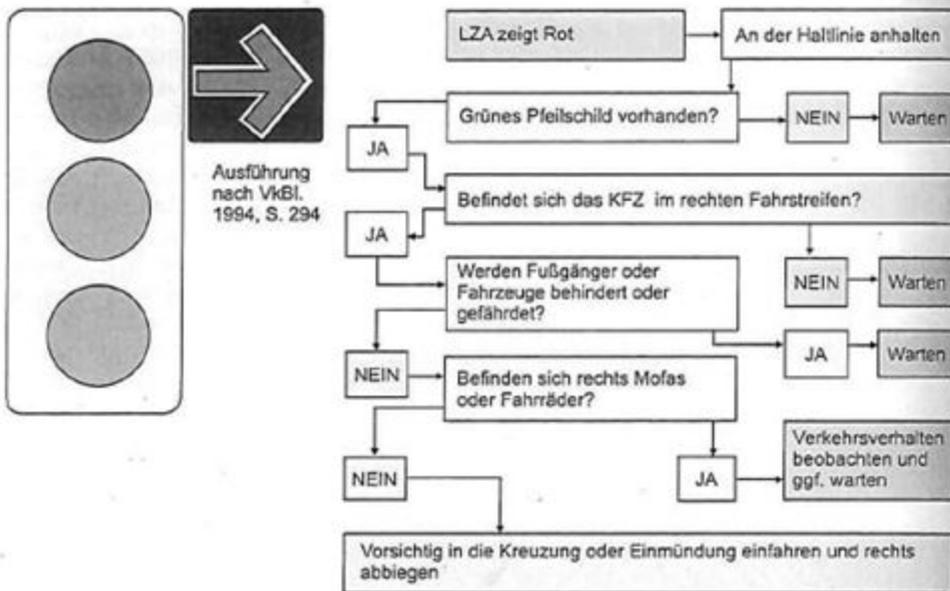


Lichtzeichenanlage mit Grünpeilschild – Verhaltenspflichten



Ausführung nach VwBl. 1994, S. 294

a. A. Schulz-Arenstorff NZV 2008, 67 mit wenig überzeugenden Argumenten). Nach dem Halt darf nur vom **rechten Fahrstreifen** aus weitergefahren und trotz Rot rechts abgebogen werden, wenn es die Verkehrslage zulässt; notfalls ist nochmals an der **Sichtlinie** anzuhalten. Dabei dürfen andere weder gefährdet noch behindert werden, d.h. nicht nur der durch Grün freigegebene Fußgänger- und Fahrzeugverkehr, sondern auch der bis zur Haltlinie rechts überholende Mitverkehr, vor allem Rad- und Mofafahrer. Ist das Rechtsabbiegen aus beiden Fahrstreifen durch Pfeile vorgeschrieben, darf das grüne Pfeilschild nicht angebracht werden. Wer nicht aus dem rechten, sondern vom mittleren oder linken Fahrstreifen abbiegt, begeht einen Rotlichtverstoß (KG VRS 101, 307 = NZV 2002, 49). Ist dagegen der rechte Fahrstreifen durch parkende Fahrzeuge bis zur Kreuzung oder Einmündung besetzt, darf aus dem linken Fahrstreifen nach rechts abgebogen werden; die StVO meint hier den „befahrbaren“ rechten Fahrstreifen, andernfalls wäre das Pfeilschild an solchen Stellen unsinnig. Das Grünpeilschild begründet keine Pflicht zum Rechtsabbiegen; wer seine Berechtigung nicht in Anspruch nehmen will und (vorsichtshalber) auf Grün wartet, behindert andere nicht, die ihrerseits bei Rot abbiegen möchten (das Warten darf allerdings nicht schikanös erfolgen).⁷

Abgesehen von den in den Rn. 27 ff. VwV-StVO zu § 37 aufgeführten Ausschlussgründen, ist bei der Anordnung von Grünpeilschildern vor allem auf die Belange der Sehbehinderten Rücksicht zu nehmen, weil sich diese meist nach den Verkehrsumfeldgeräuschen orientieren. Die bei Grünpeilschildern entstehenden Anfahrgeräusche können bei Sehbehinderten zu dem Irrtum führen, ihre Gehrichtung sei durch Grün freigegeben, so dass sie mit dem

⁷ Im Übrigen ist nach den Erkenntnissen der BAST die Unfallhäufigkeit beim Grünpeilschild nicht höher als beim Rechtsabbiegen bei Grün (BAST Oktober 1999, Ver-

Querverkehr kollidieren. Infolgedessen sollten Grünpeilschilder nur an Signalanlagen mit Blindenakustik angeordnet werden.

2.7 Haltlinie vor Lichtzeichenanlagen

Befinden sich vor einer Fußgängerampel zwei aufeinanderfolgende Haltlinien, ist bei Aufleuchten von Gelb vor der ersten Linie anzuhalten (OLG Hamm NZV 1992, 409). Wer bei Rot nicht mehr an der Haltlinie vor der Kreuzung anhalten kann, muss vor der zweiten Haltlinie zum Stehen kommen (OLG Celle VerkMitt 1983 Nr. 14). Soll das Rechtsabbiegen an der ersten Haltlinie zugelassen werden, muss diese als Wartelinie (Z. 341) ausgeführt sein.

2.8 Fußgänger- und Radfahrersignale

Der Kraftfahrer darf darauf vertrauen, dass bei Grün für den Fahrzeugverkehr und Fußgängerrot die Fußgänger warten werden, wenn keine konkreten Anhaltspunkte für die gegenteilige Annahme vorliegen (OLG Hamm VRS 68, 321). Eine neben der Fahrbahnampel im Kreuzungsbereich angebrachte Fußgänger- und Radfahrerampel ist für alle Fußgänger und Radfahrer im Kreuzungsbereich maßgebend, auch auf Radverkehrsanlagen (OLG Köln VRS 73, 144). Ist an Knotenpunkten ein Radfahrersignal vorhanden, gilt das für Radfahrer auf der Fahrbahn auch dann, wenn keine Benutzungspflicht für den angrenzenden Radweg besteht. Will der Radfahrer dort allerdings nach links abbiegen, muss er als Folge der Verpflichtung aus § 9 Abs. 2 Satz 3 den neben der Fahrbahn befindlichen Radweg benutzen. Ist kein Radfahrersignal vorhanden, müssen sich Radfahrer nach dem Hauptsignal für den Kraftfahrzeugverkehr richten. Ist bei Radverkehrsführungen (meist mit vorgelagerter Haltlinie) neben der Fahrbahn weder ein Radfahrersignal vorhanden noch das Hauptsignal für Radfahrer sichtbar, müssen sich Radfahrer nach dem Fußgängersignal richten, wobei die Verkehrsbehörden bis zum 31.12.2016 dafür sorgen müssen, dass durch veränderte Signalmasken dieses Signal als kombiniertes Fußgänger-/Radfahrersignal ausgestattet wird (§ 37 Abs. 2 Nr. 6).⁸ Fehlt ein kombiniertes Fußgänger-/Radfahrersignal, verbleibt nur die Orientierung nach dem Fußgängersignal; dabei ist das Verkehrsumfeld zu beobachten und besonders vorsichtig zu fahren (§ 53 Abs. 6).

2.9 Sonderlichtzeichen

Für Schienenbahnen (Straßenbahnen) und zugelassene Fahrzeuge auf Busspuren (Z. 245) können Signale auch in abweichenden Phasen von dem Hauptsignal der Lichtzeichenanlage gegeben werden (§ 37 Abs. 2 Nr. 4). Solche Signale sind die nach Anlage 4 zu § 51 BOSTrab aufgeführten Lichtzeichen. Linienbusse, Taxen und andere auf Busspuren zugelassene Fahrzeuge, die das Signal „Halt“ (weißer Balken) nicht beachten, verstoßen mit den gleichen Rechtsfolgen gegen § 37 Abs. 2 wie bei einem Rotlichtverstoß (OLG Köln DAR 2001, 87 = VRS 100, 58). Benutzt ein Fahrer eine Busspur

⁸ Die bisherige Regelung, dass Radfahrer das Fußgängersignal beachten müssen, wenn ein Radweg an eine Fußgängerfurt grenzt, war unbefriedigend, weil viele Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten anders geführt werden oder Haltlinien keine Sicht auf das Hauptsignal für den Fahrzeugverkehr gaben. Fehlt ein kombiniertes Fußgänger-/Radfahrersignal, müssen Radfahrer weiterhin die Lichtzeichen für Fußgänger beachten. Die Übergangsregelung für eine Umrüstung gilt bis zum 31.12.2015. Bis dahin muss eine Umrüstung der Masken in den Fußgänger-Signal-

Einführung Grünpeile Seitenstraßen Hochdahler und Gerresheimer Straße

Anlage 2 zum Antrag der CDU Fraktion v. 24.06.2015